

# Allt fler i Umeåregionen arbetspendlar



# Innehållsförteckning

	<b>sid.</b>
<b>1. INLEDNING</b>	<b>3</b>
Bakgrund	3
Syfte	3
<b>2. PENDLING TILL OCH FRÅN UMEÅ</b>	<b>4</b>
Total pendling	4
<b>3. PENDLING I UMEÅREGIONEN</b>	<b>5</b>
Pendlingskarta	5
<b>Pendling mellan orter längs Botniabanan</b>	<b>6</b>
Umeå och Övik	7
Umeå och Nordmaling	8
Umeå och Hörnefors	8
Nordmaling och Övik	9
Resandeutvecklingen 2011-2012 Umeå-Övik	10
<b>Kommuner i övriga Umeåregionen</b>	<b>11</b>
Umeå och Vännäs	12
Umeå och Robertsfors	12
Umeå och Vindeln	13
Umeå och Bjurholm	13
<b>4. PENDLING I ANDRA KOMMUNER</b>	<b>14</b>
Pendling i övriga delar	14
Umeå och Stockholm	14
Umeå och Skellefteå	15
Umeå och Lycksele	15
<b>5. PENDLARNAS BRANSCHTILLHÖRIGHET</b>	<b>16</b>
Branscher	16
Mäns och kvinnors pendling	17
<b>6. SLUTSATSER</b>	<b>18</b>

Besök vår hemsida: [www.umea.se/statistik](http://www.umea.se/statistik)

Grafer och layout: Peter Thuresson; Foto: Olov Häggström, Ann-Margrethe Iseklint

## Kontaktpersoner

Olov Häggström, Kommunledningsstaben, tel. 090-16 12 40, [olov.haggstrom@umea.se](mailto:olov.haggstrom@umea.se)

Peter Thuresson, Planering, tel. 090-16 23 70, [peter.thuresson@umea.se](mailto:peter.thuresson@umea.se)

Annalena Löfgren, Planering, tel. 090-16 12 42, [annalenalofgren@umea.se](mailto:annalenalofgren@umea.se)

# 1. INLEDNING

## Bakgrund

Umeåregionen har under 2000-talet haft en högre ekonomisk tillväxt än riksgenomsnittet. För att regionen ska ha en fortsatt expansiv utveckling och hävda sig i konkurrensen är goda pendlingsmöjligheter som underlättar utbytet av arbetskraft mellan kommunerna en avgörande förutsättning. Det ger invånarna möjlighet att hitta relevanta jobb och för näringslivet att få rätt kompetens. Botniabanan är den viktigaste stommen i bildandet av en ny lokal arbetsmarknadsregion mellan Umeå och Örnsköldsvik. I föreliggande rapport följer vi arbetspendlingen till och från Umeå under ett antal år. En utgångspunkt i analysen är att Örnsköldsvik numera anslutits till Umeås funktionella arbetsmarknad.

## Syfte

Syftet med rapporten är huvudsakligen att beskriva arbetspendlingen under ett antal år mellan Umeå och regionens övriga kommuner samt att besvara frågan om pendlingen mellan Umeå, Örnsköldsvik och Nordmaling har ökat i och med förverkligandet av Botniabanan. Rapporten belyser även arbetspendlingens koppling till näringsstrukturen och skillnaden mellan mäns och kvinnors pendling. Senaste aktuella undersökningsår är 2011. Med begreppet pendling avses regelbundet resande mellan bostad och arbetsplats när dessa ligger i olika kommuner. Både begreppen arbetspendling och pendling förekommer i rapporten och har samma innebörd. Observera att uppgifterna inte redovisar vilket färdmedel pendlaren använder sig av. Det betyder t.ex. att det inte går att uttala sig om i vilken omfattning pendlingen mellan kommuner/orter längs Botniabanan sker med tåg. För att komplettera rapporten i detta avseende redovisas resandestatistik från Norrtåg. Rapporten inleds med en kort analys av den totala arbetspendlingen till och från Umeå.

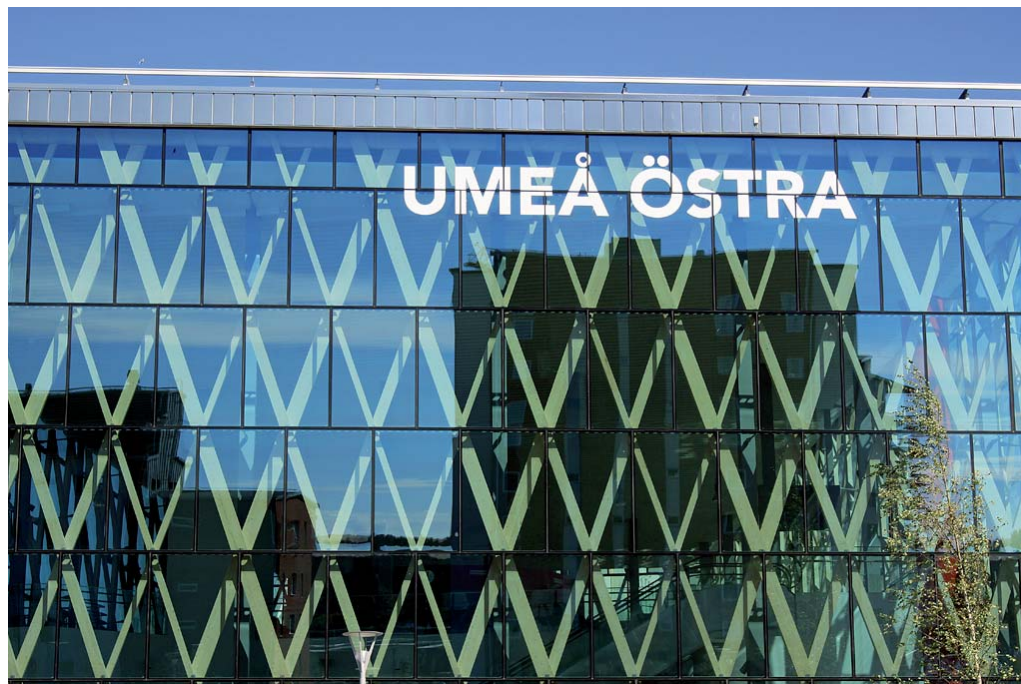


Foto: Ann-Margrethe Iseklint

## 2. PENDLING TILL OCH FRÅN UMEÅ

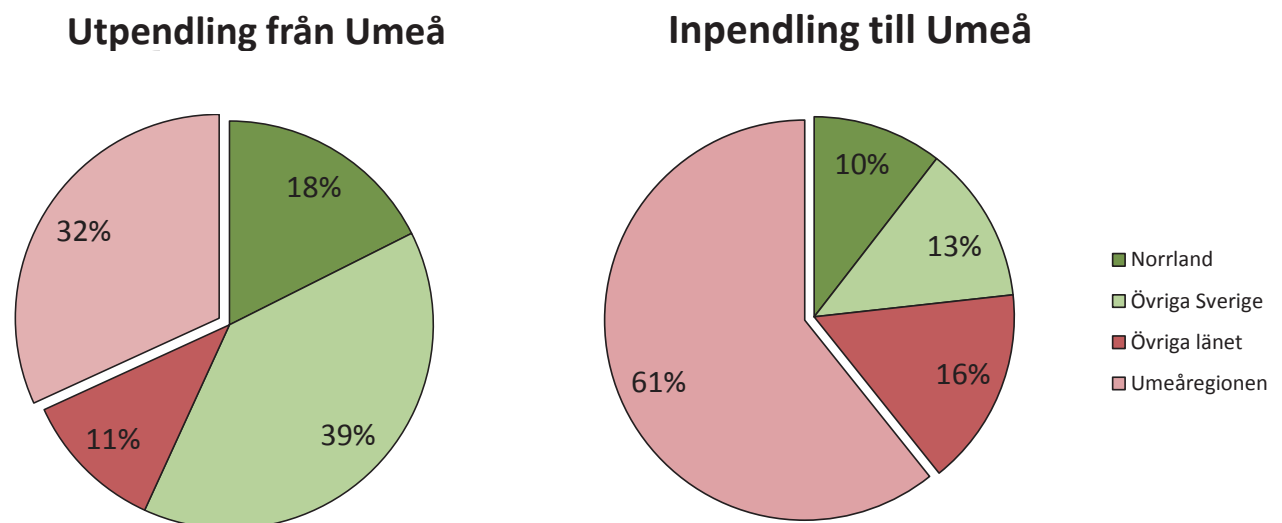
### Total pendling

Senast aktuella uppgifter visar att Umeå har ett positivt pendlingsnetto på 2 100 personer, vilket betyder att fler personer pendlar in till Umeå än de som pendlar ut. Av de cirka 60 000 sysselsättningstillfällen som finns i Umeå kommun innehåller ungefär 7 300 av personer som inte bor här utan pendlar in till Umeå för att arbeta. Arbetspendlarna kommer till cirka 60 procent från övriga kommuner i Umeåregionen inklusive Örn-sköldsvik. Av övriga 40 procent eller ca 3000 personer kommer ungefär 1 200 personer från andra kommuner i länet och runt 1000 personer vardera från andra Norrlandskommuner eller övriga landet.

Cirka 5 200 Umeåbor har sitt arbete i en annan kommun dvs. pendlar ut från Umeå. Av dessa arbetar drygt 2000 i Övriga Sverige dvs. i någon annan kommunen utanför Norrland. Här utmärker sig Stockholmsregionen dit nästan 1100 personer pendlar varav 700 till Stockholms stad. Många pendlar också till Göteborg- och Malmöregionen. I den här gruppen handlar det med stor sannolikhet om många veckopendlare. En viss överskattning kan också finnas beroende på att bostadsmarknaderna i storstadsområdena är överhettade och det kan ta tid att ordna bostadsfrågan permanent. Utflyttare som står kvar som folkbokförda i Umeå trots att de inte bor här räknas då som pendlare.

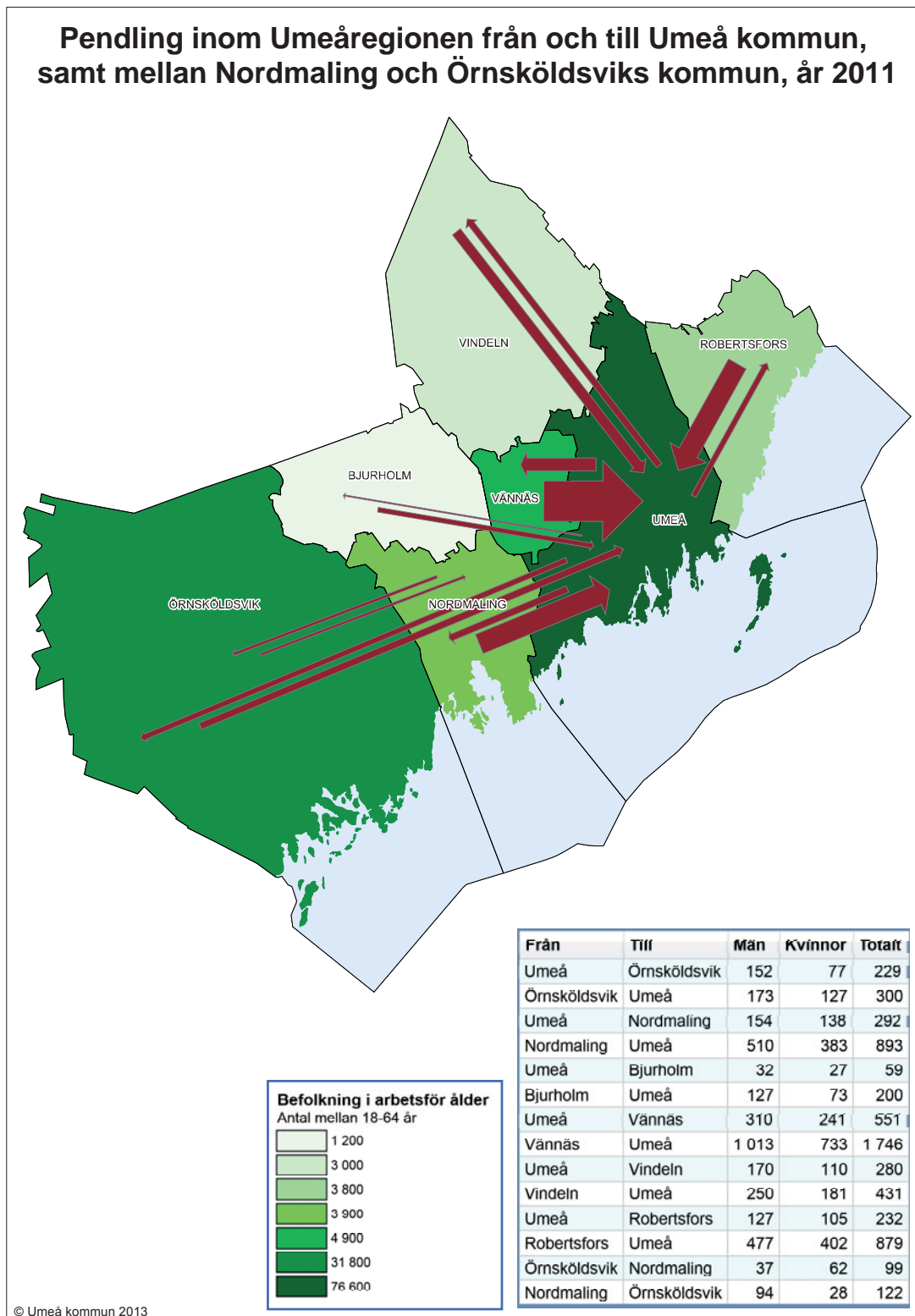
Cirka 1700 personer pendlar ut från Umeå till någon annan kommun i Umeåregionen. Nästan lika många pendlar till övriga Sverige. Därutöver arbetar 500 Umeåbor i länets övriga kommuner och nästan 1000 i någon annan Norrlandskommun.

I takt med att sysselsättningen ökar blir det också fler som pendlar till och från Umeå. Inpendlingen har ökat med ca 450 personer sedan 2004 och där ligger nästan hela ökningen hos kvinnorna. Utpendlingen har ökat något mer, med 680 personer och där står en större del av männen för ökningen.



Figur 1. Total pendling till och från Umeå

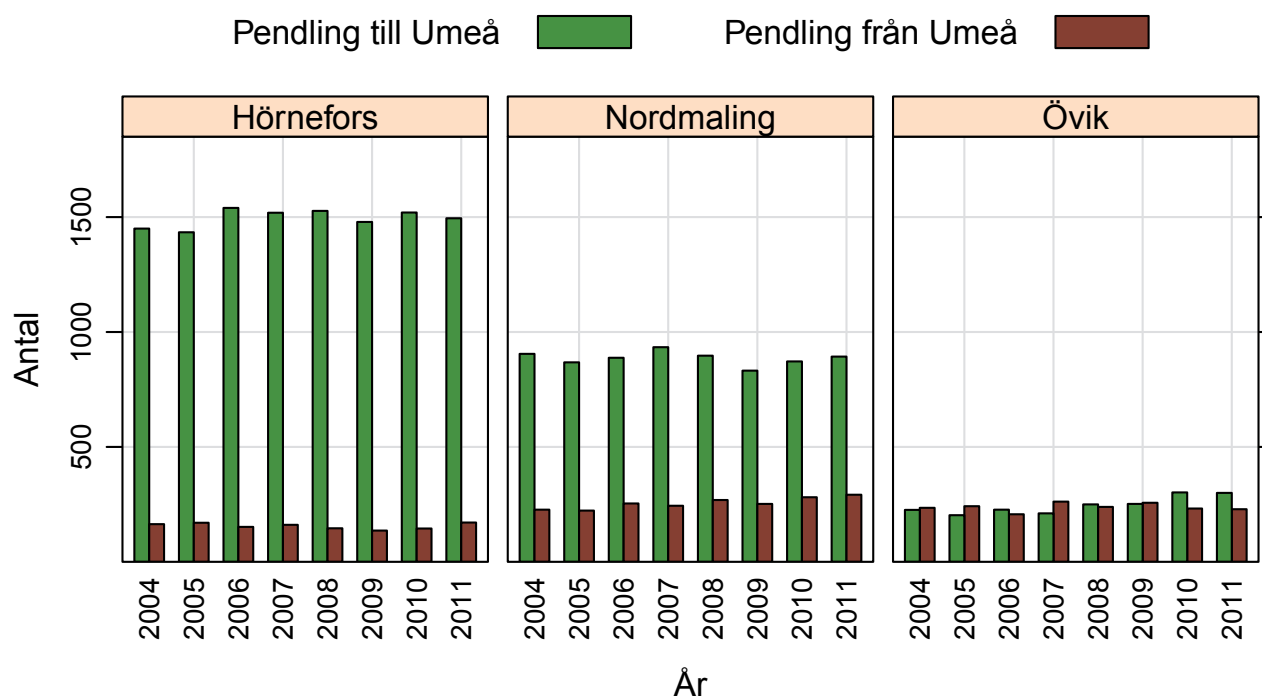
### 3. PENDLING I UMEÅREGIONEN



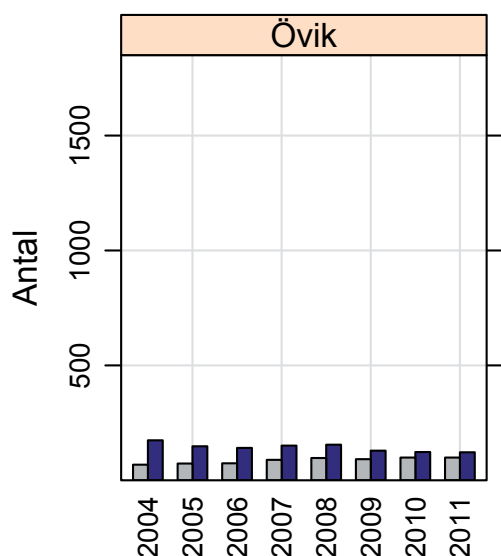
**Figur 2. Pendlingskarta**

Pendlingskartan ger en grov översikt av pendlingsströmmarna till och från Umeå. Av den framgår att den största inpendlingen till Umeå kommun sker från Vännäs kommun. Cirka 1 700 Vännäsbor arbetade i Umeå under 2011, vilket utgör ca 43 procent av alla sysselsatta i Vännäs. Inpendlingen till Umeå är också ganska stor från Nordmaling och Robertsfors med nästan 900 personer från respektive kommun. Från Örnsköldsvik pendlade 300 personer till Umeå och något färre eller 229 personer den motsatta sträckan.

## Pendling mellan orter längs Botniabanan



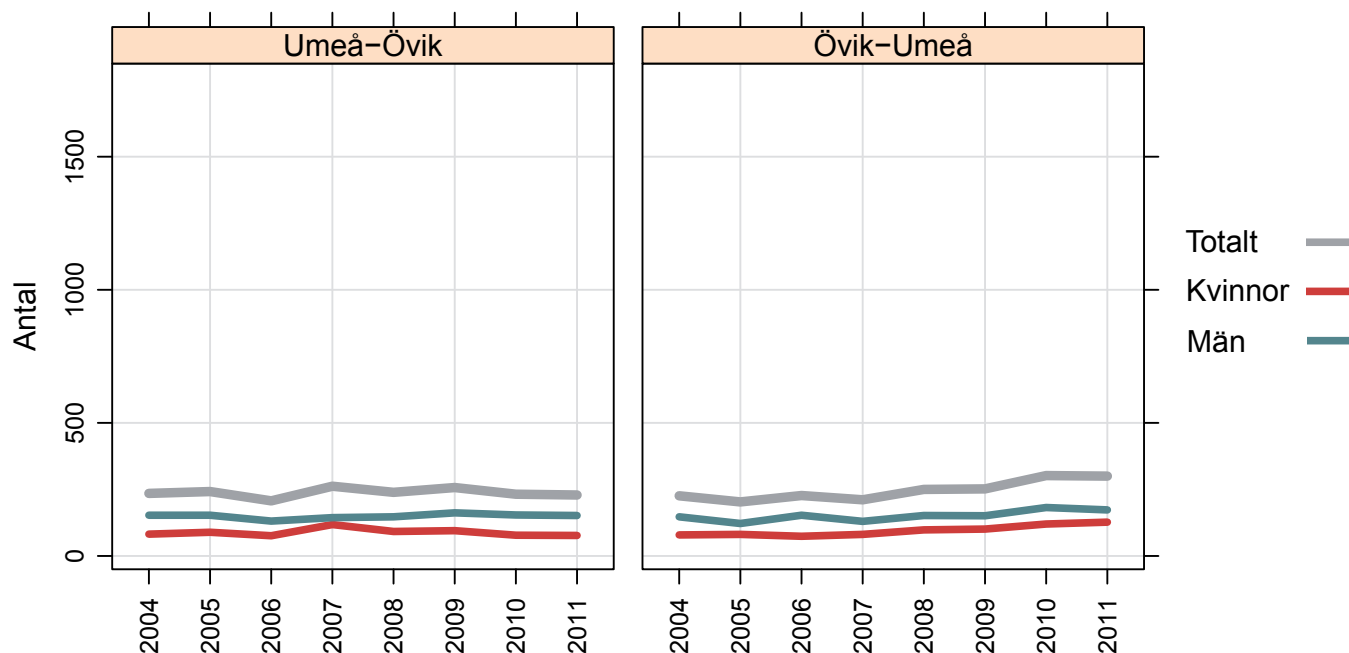
Utpendling från Nordmaling (grey)  
 Inpendling till Nordmaling (dark blue)



Minst 3 400 personer arbetspendlar regelbundet mellan bostad och arbete mellan platser/orter längs Botniabanan. I vilken omfattning färdstättet förändras från buss och bil till tågresa på Botniabanan kan som tidigare framgått tyvärr inte utläsas av statistik över arbetspendlingen. Den ökande mängden resande på Botniabanan talar ändå för att allt fler numera åker tåg. Inpendlingen till Umeå är störst från Hörnefors, följt av Nordmaling och Örnsköldsvik. Pendlingsutbytet mellan Örnsköldsvik och Nordmaling är av mindre omfattning och ganska oförändrat under perioden.

Figur 3. Pendling längs Botniabanan

## Umeå och Övik

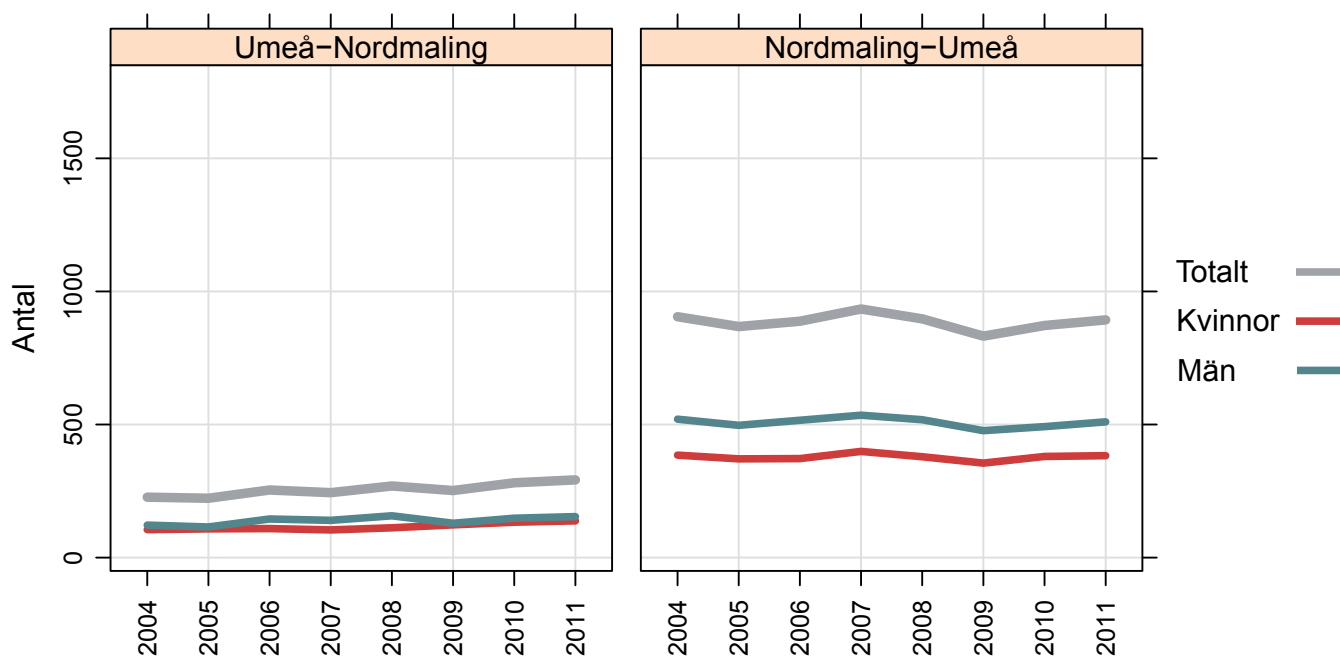


Figur 4. Umeå och Övik

Pendlingen från Örnsköldsvik till Umeå har ökat med en tredjedel under hela den studerade perioden. Störst var ökningen mellan åren 2009 och 2010 då ytterligare 50 personer började pendla. Det var också då som trafiken på Botniabanan startade. Under 2011 pendlade cirka 300 personer från Örnsköldsvik till Umeå mot cirka 250 under 2009. Det är bland kvinnorna som huvuddelen av ökningen återfinns. Botniabanas öppnande hösten 2010 har däremot inte haft någon volymökande effekt på arbetspendlingen i den andra riktningen dvs. från Umeå till Örnsköldsvik.

Erfarenheter från andra regioner visar att det tar tid att öka pendlingsutbytet mellan regioner som knyts samman. Det kan gå trögt i början men när det väl har kommit igång kan utvecklingen mot en gemensam region gå ganska snabbt. Norrköping- Linköping samt Öresundsregionen är exempel på det.

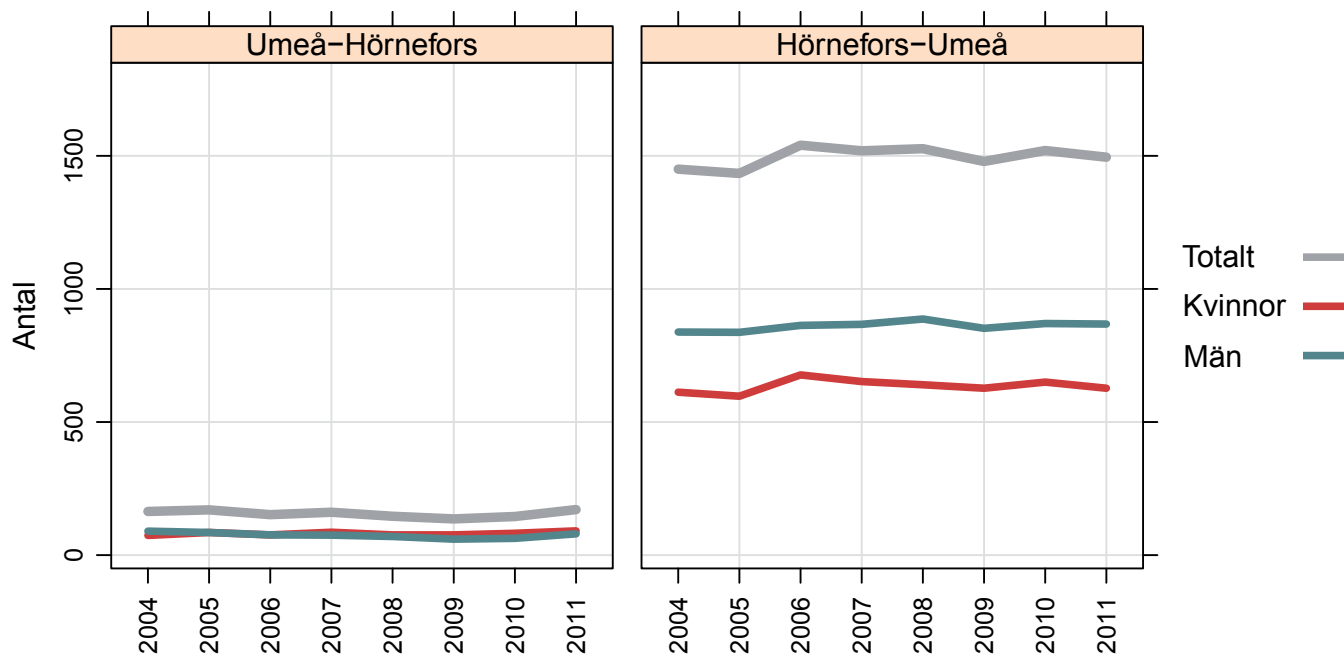
## Umeå och Nordmaling



Figur 5. Umeå och Nordmaling

Nordmaling är den kommun som har näst störst utpendling till Umeå, endast Vännäs har fler personer som arbetspendlar till Umeå. Mellan åren 2004 och 2011 har antalet pendlare in till Umeå inte förändrats särskilt mycket utan varierat mellan 800 till 900 personer. Pendlingen Umeå - Nordmaling är betydligt lägre, närmare 300, men har utvecklats positivt mellan 2004 och 2011 och ökat med cirka 65 personer. Ökningen återfinns hos både män och kvinnor som förvärvsarbetar.

## Umeå och Hörnefors

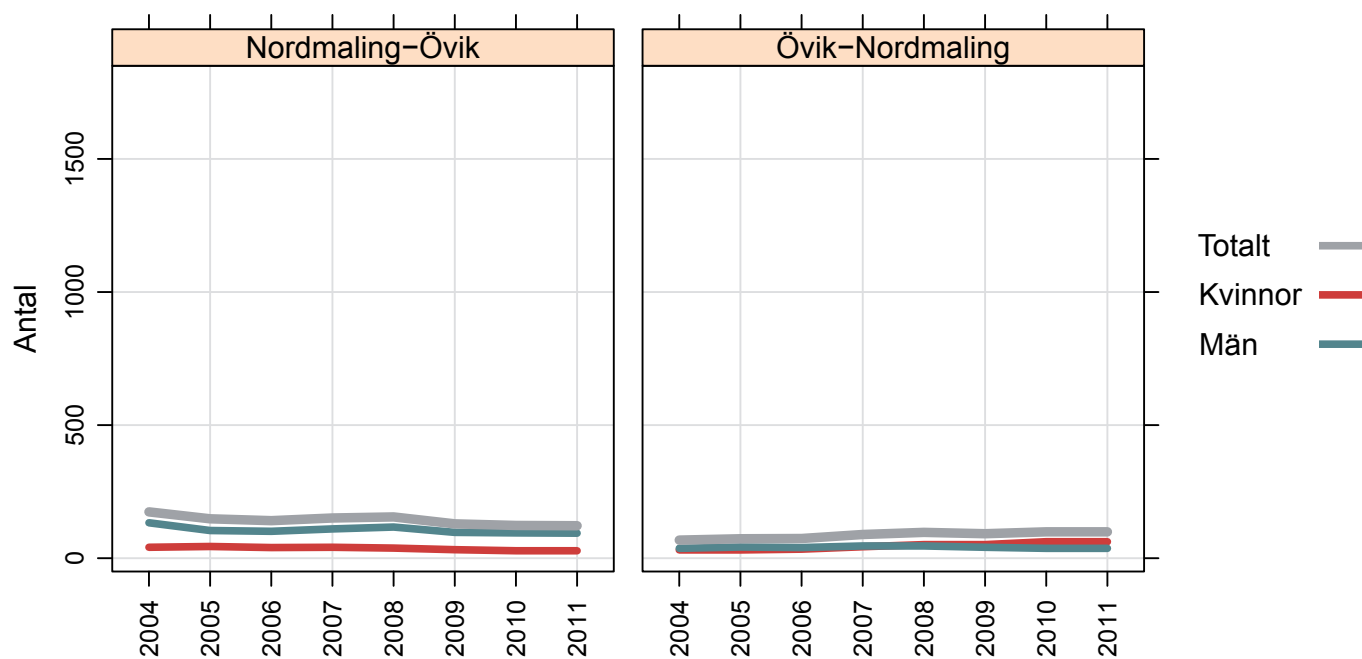


Figur 6. Umeå och Hörnefors

Ungefär 1 500 Hörneforsbor arbetar i någon annan del av Umeå. Nivån har varit stabil under hela mätperioden och något fler män än kvinnor pendlar. Det betyder att cirka 70 procent av alla förvärvsarbetande Hörneforsbor har sin sysselsättning i övriga Umeå kommun.



## Nordmaling och Övik

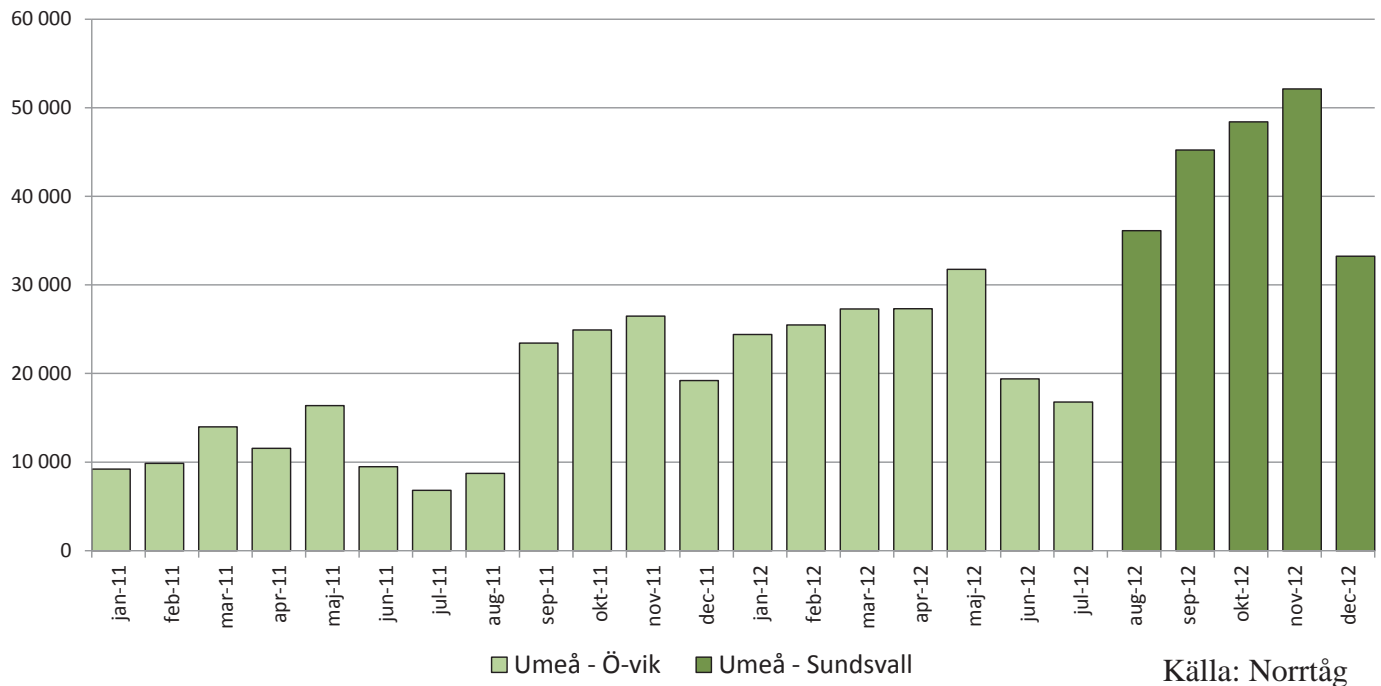


Figur 7. Nordmaling och Övik

Nordmaling och Örnsköldsvik har ett relativt lågt pendlingsutbyte och det har minskat något under de studerade åren. Trots att avståndet endast är drygt en mil längre till Örnsköldsvik än Umeå är kopplingen i termer av pendling mycket starkare till Umeå. Ungefär sju gånger så många Nordmalingsbor pendlade till Umeå än till Örnsköldsvik under 2011. Även arbetspendlingen i den motsatta riktningen från Örnsköldsvik till Nordmaling ligger på en låg nivå men har ökat bland kvinnorna som sedan 2008 pendlar i högre grad än männen.

Historiskt sett har Örnsköldsvik ett väldigt lågt pendlingsutbyte med närliggande kommuner. Det är något som främst beror på att Örnsköldsvik är en stor kommun till ytan och det geografiska läget.

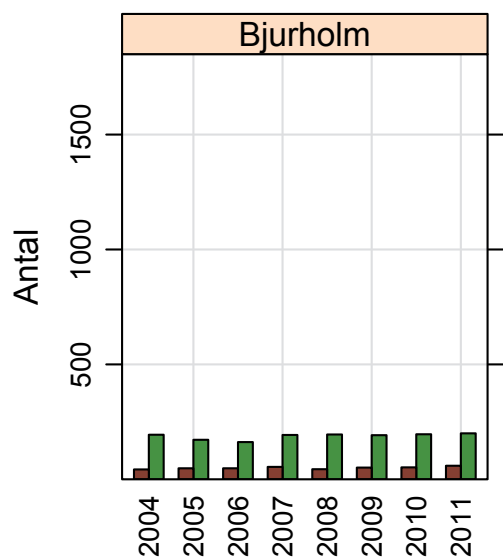
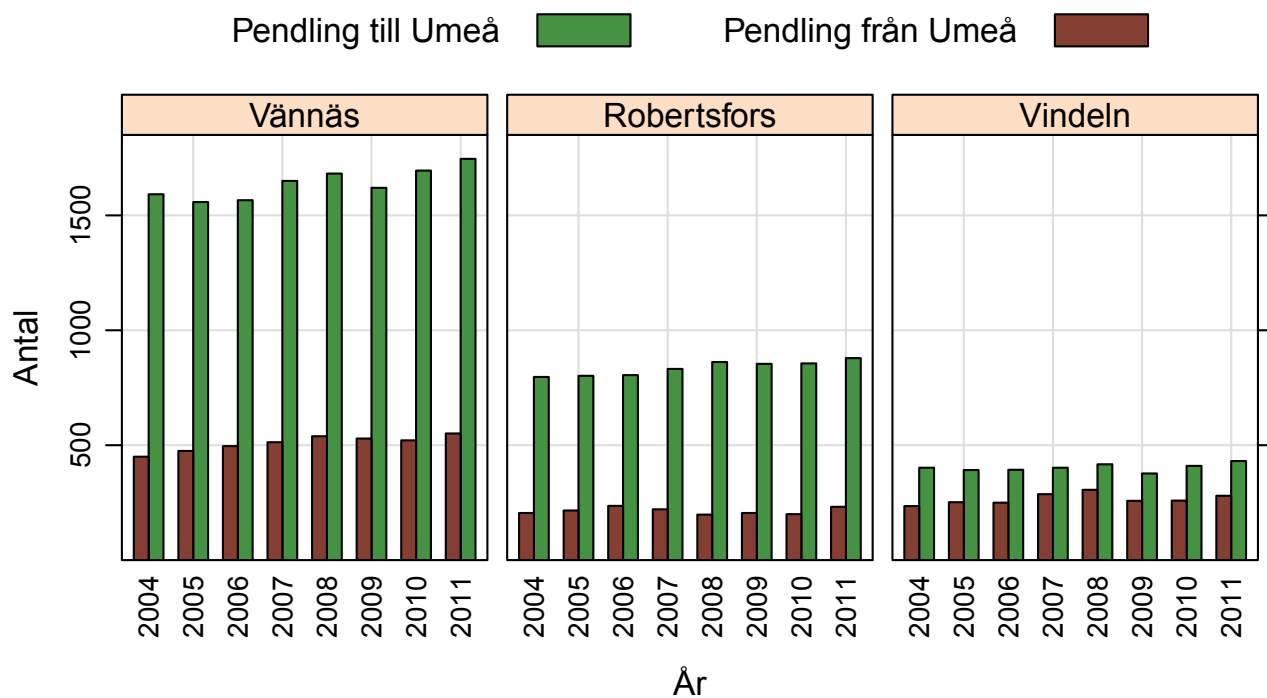
## Resandeutvecklingen 2011-2012, Umeå-Örnsköldsvik



Figur 8. Resandeutvecklingen Umeå-Övik

Diagrammet visar den totala resandeutvecklingen 2011-2012 för Umeå-Örnsköldsvik åt båda riktningarna samt resandet längst bansträckningen Umeå-Sundsvall när den öppnade för trafik i augusti 2012. Det innebär att diagrammet inte visar hur många resenärer som endast åkte mellan sträckan Umeå – Örnsköldsvik eller vice versa efter juli 2012. Under 2012 har nästan 40 procent av resenärerna på sträckan använt pendlarkort. Övriga resenärer är främst studerande och fritidsresenärer. Cirka 450 studenter vid Umeå universitets Campus är bosatta i Örnsköldsvik och en stor del av dessa är sannolikt resenärer på Botniananan. Ökningen av resenärer tyder på att tåget som trafikslag haft en positiv utveckling bland pendlarna mellan Umeå-Örnsköldsvik under 2011 och 2012. De tekniska problem som man dragits med på Botniabanan har sannolikt haft en dämpande effekt på pendlarresorna. Idag har både morgon- och eftermiddagsavgångarna kapacitetsproblem då man vanligen åker med fulla tåg.

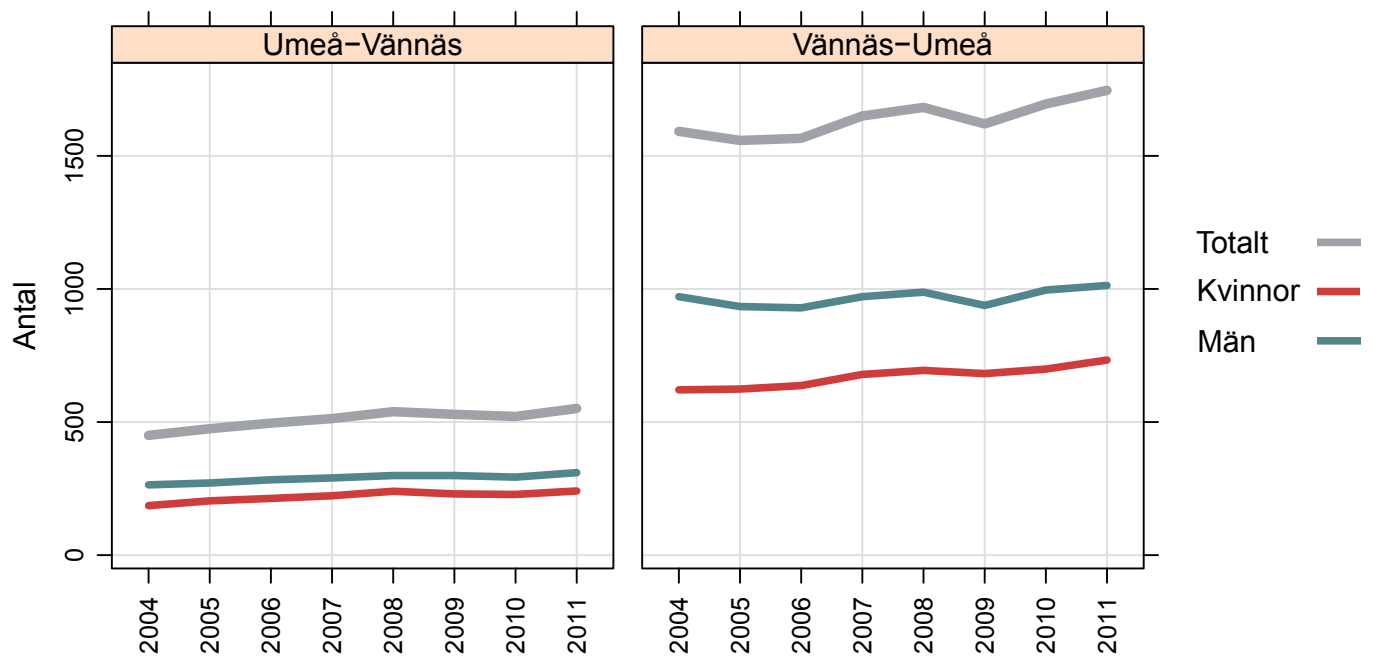
## Pendling i övriga Umeåregionen



Som framgått av Pendlingskartan går den största pendlingsströmmen i Umeåregionen mellan Vännäs och Umeå. Över 1700 personer som är bosatta i Vännäs arbetar i Umeå. Utvecklingen har varit positiv under tidsperioden 2004 till 2011.

Figur 9. Pendling i övriga Umeåregionen

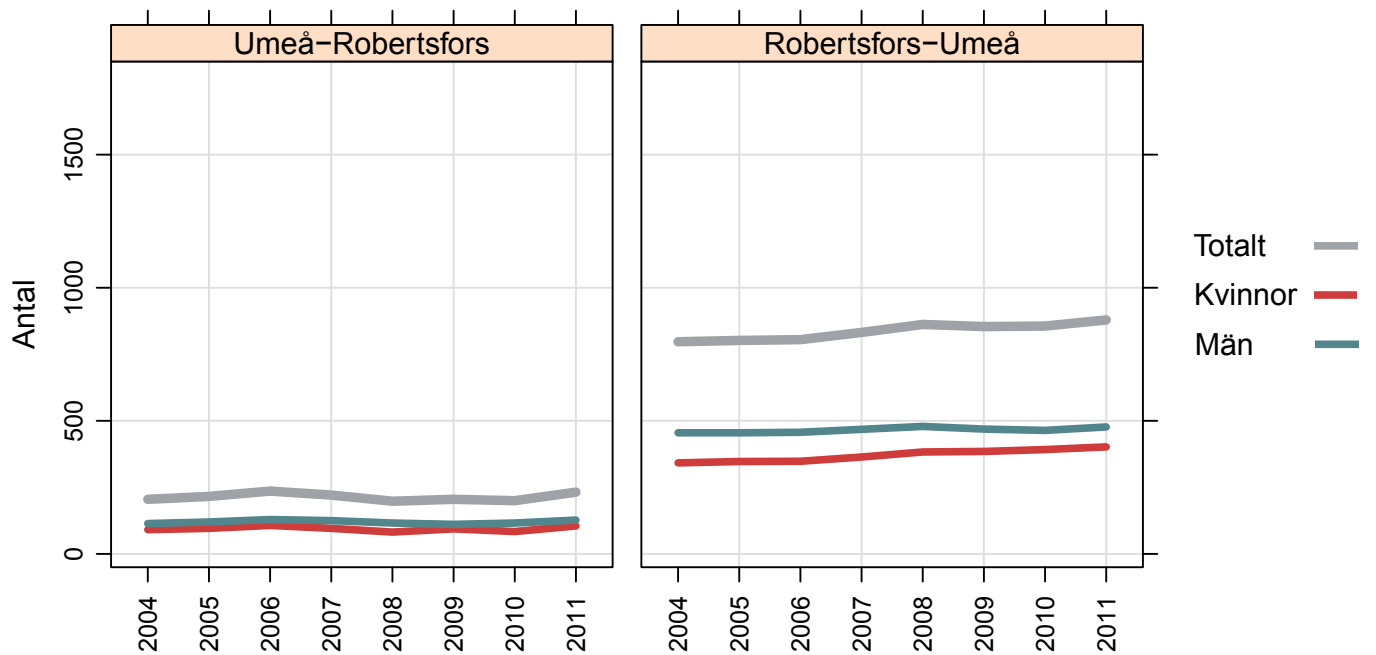
## Umeå och Vännäs



Figur 10. Umeå och Vännäs

Pendlingen från Vännäs till Umeå har ökat med hela 18 procent bland kvinnorna och med 4 procent bland männen. Sedan december 2011 trafikeras sträckan Umeå-Vännäs med tågtrafik. Storleksordningen 500 Umeåbor har sitt arbete i Vännäs och pendlar den motsatta sträckan.

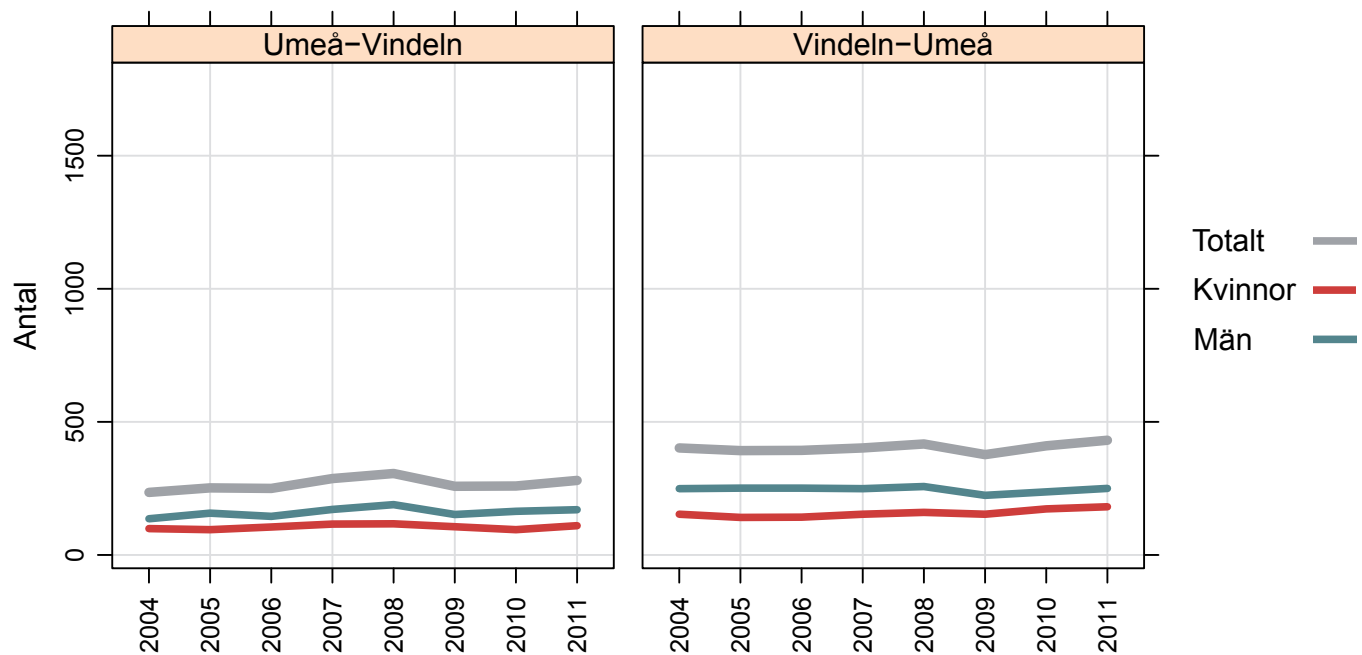
## Umeå och Robertsfors



Figur 11. Umeå och Robertsfors

Robertsfors är den kommun i Umeåregionen med tredje störst utpendling till Umeå efter Vännäs och Nordmaling. Mellan åren 2004 och 2011 har antalet pendlare ökat med 10 procent och antalet uppgår det senast redovisade året till 880 personer. Ungefär 200 personer pendlar från Umeå till Robertsfors för att arbeta.

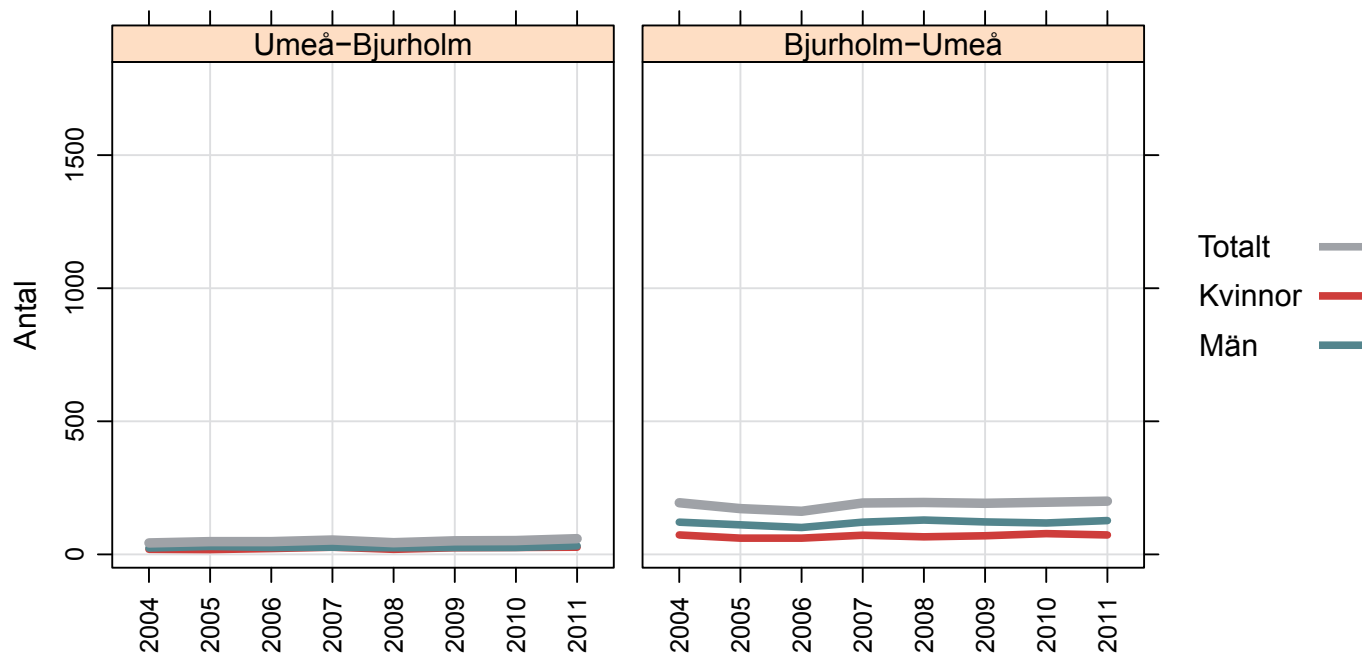
## Umeå och Vindeln



Figur 12. Umeå och Vindeln

Utpendlingen från Vindeln till Umeå har varit ganska oförändrad över åren och endast ökat med ett 30-tal personer sedan 2004. Pendlingen på den motsatta sträckan från Umeå till Vindeln minskade kraftigt mellan 2008-2009, som en följd av nedskärningar hos både Cranab och Indexator men har nu återhämta sig något. År 2011 var antalet pendlare från Vindeln till Umeå omkring 430 stycken.

## Umeå och Bjurholm

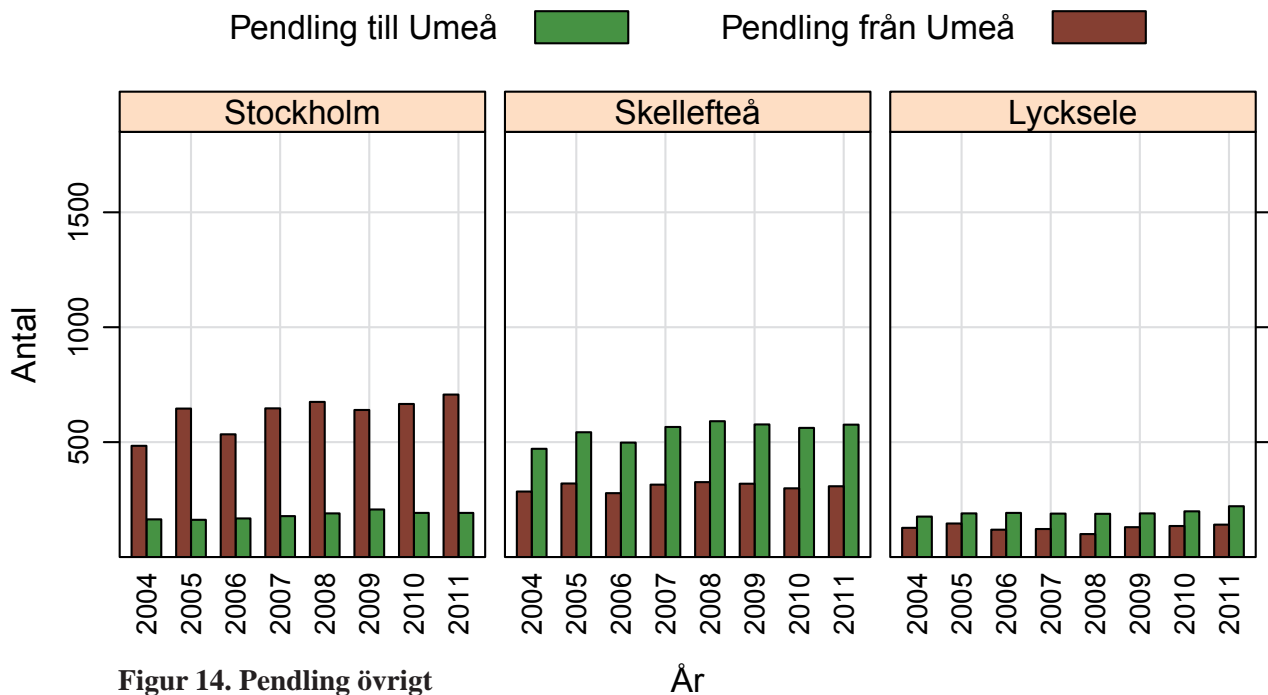


Figur 13. Umeå och Vindeln

Pendlingen från Bjurholm till Umeå ligger i princip på samma nivå 2011 som den gjorde 2004. Under perioden var pendlingen lägst 2006, med 160 inpendlare och år 2011 var antalet 200. Utpendlingen från Umeå till Bjurholm är ganska låg. Närmare 60 stycken av Umeåborna pendlade dit år 2011, och det är cirka 20 personer mer än vad som var fallet 2004.

### 3. PENDLING I ANDRA KOMMUNER

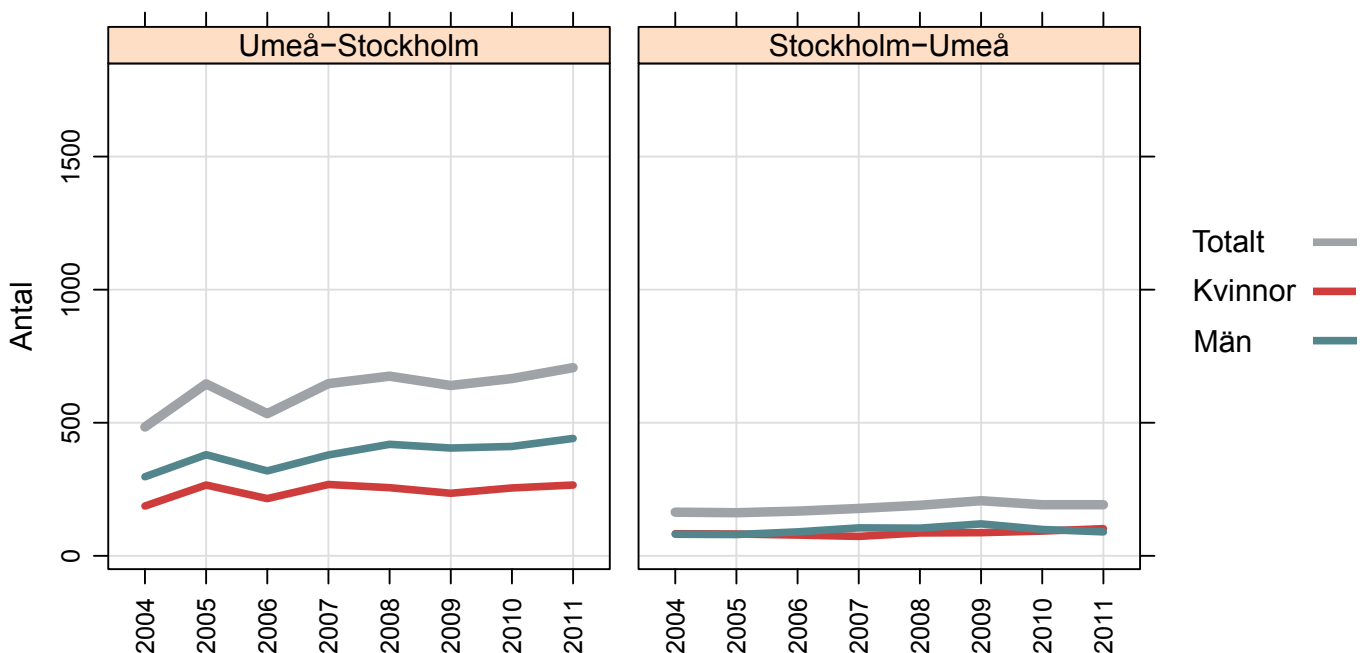
#### Pendling i övriga delar



Figur 14. Pendling övrigt

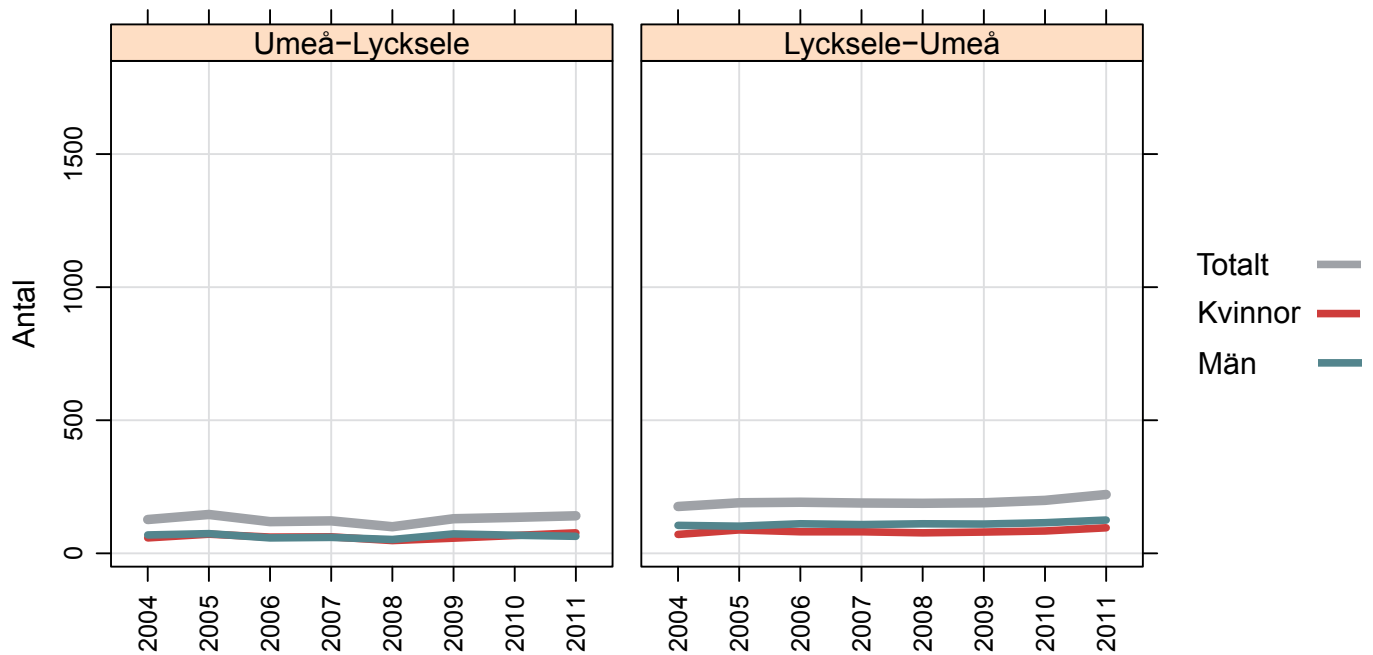
Att många Umeåbor har sin arbetsplats i Stockholmregionen har tidigare beskrivits. Pendlingen till Stockholmsregionen har också ökat kraftigt sedan 2004. Bara till Stockholms stad är det nästan en fördubbling sedan 2004. Då pendlade cirka 480 personer dit och nu är siffran uppe i 700 personer, vilket motsvarar en ökning på 46 procent. Det är med stor sannolikhet fråga om både dags- och veckopendling som döljer sig i siffrorna

#### Umeå och Stockholm



Figur 15. Umeå och Stockholm

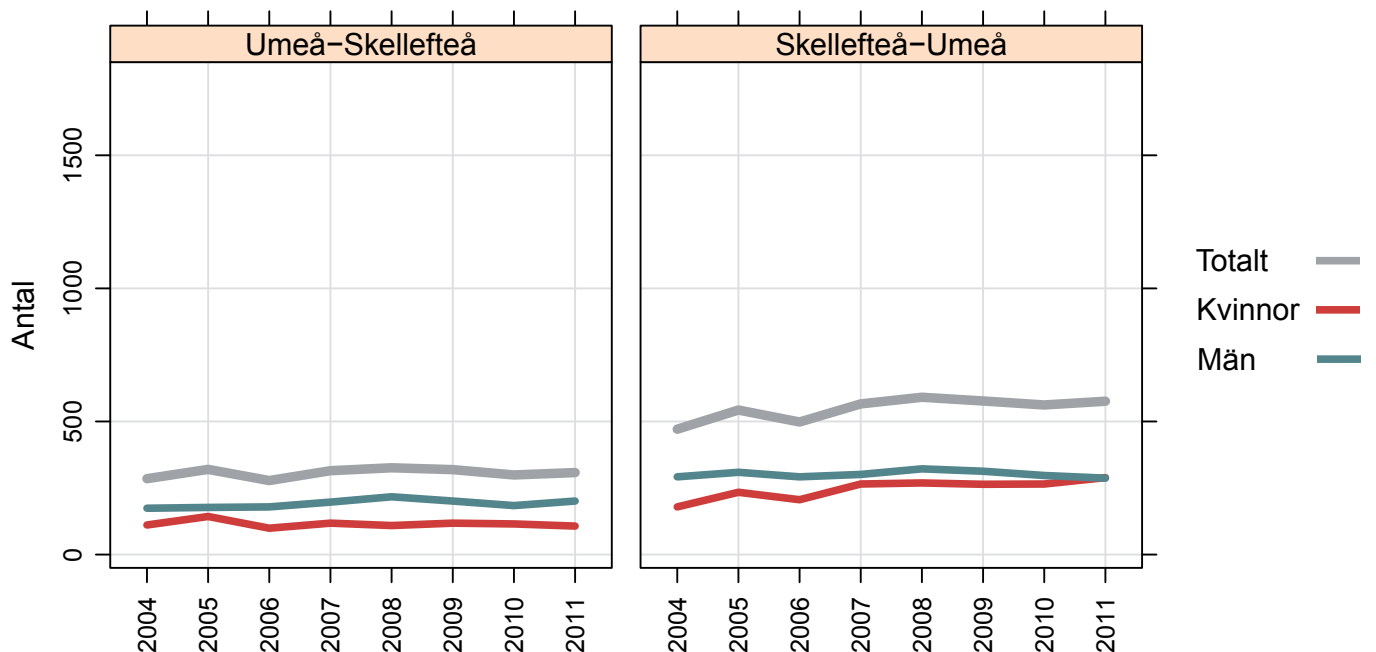
## Umeå och Lycksele



Figur 16. Umeå och Lycksele

Pendlingsutbytet med Lycksele är inte särskilt stort men har ökat något under mätperioden. Antalet pendlare från Lycksele till Umeå har ökat från 176 till 221 personer mellan vilket motsvarar en ökning på 26 procent. Antalet pendlare från Umeå till Lycksele har ökat marginellt.

## Umeå och Skellefteå



Figur 17. Umeå och Skellefteå

Umeå har ett positivt pendlingsnetto mot Skellefteå. Det betyder att fler Skellefteåbor pendlar till Umeå än vice versa. Idag är antalet inpendlare från Skellefteå 576 personer medan bara 300 Umeabor arbetar i Skellefteå. Det har inte varit några stora förändringar i pendlingsutbytet med Skellefteå sedan 2004.

## 4. PENDLARNAS BRANSCHTILLHÖRIGHET

### Branscher

Vi har valt att gruppera branschtillhörigheten hos pendlarna. Branscherna är uppdelade i Offentliga tjänster, Privata tjänster och Tillverkning

### Utpendling

Branschtillhörigheten bland de som pendlar från Umeå skiljer sig mycket åt beroende på var man pendlar till. Bland de Umeåbor som pendlar till arbetsplatser inom Umeåregionen arbetar de allra flesta med Offentligt dominerade tjänster och mycket få inom den Privata tjänstesektorn.

Kontrasten är stor till cirka 2000 personer som pendlar till arbetsplatser i Övriga Sverige d.v.s. platser utanför Norrlandslänet där den Privata tjänstesektorn är totalt dominerande. För de allra flesta långpendlare är det sannolikt fråga veckopendling m.m.

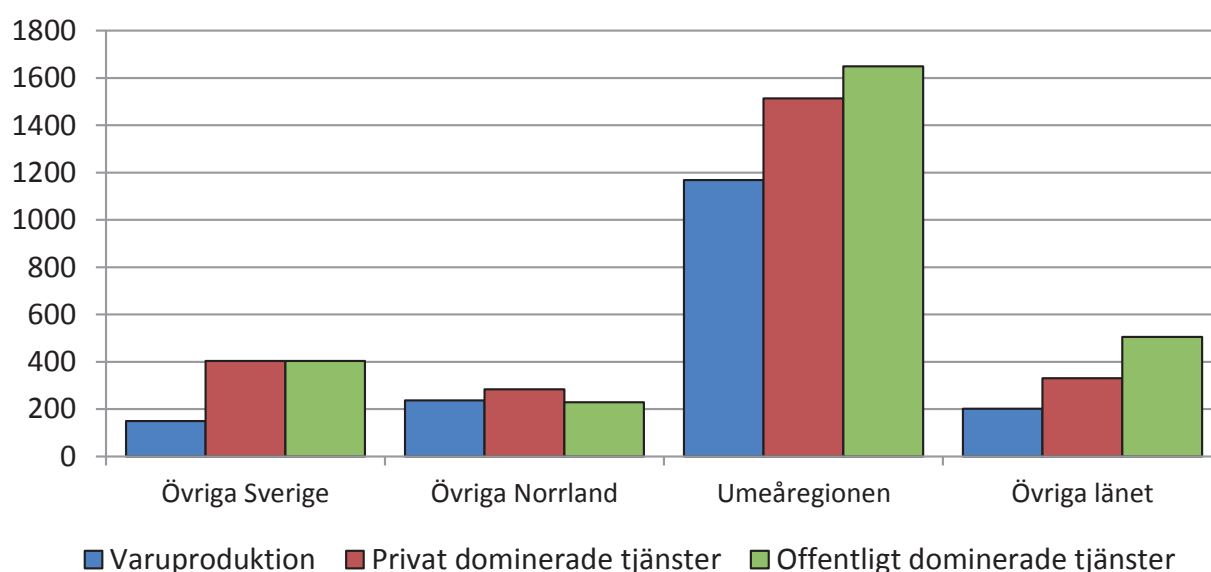
Bland utpendlarna finns också en skillnad mellan könen. Av de kvinnor som pendlar från Umeå till Vännäs eller Vindeln är så många som åtta av tio sysselsatta inom offentlig verksamhet. Bland männen som utpendlar till kommuner inom Umeåregionen är cirka 40 procent sysselsatta inom tillverkningsindustrin. Bland både män och kvinnor som pendlar till Stockholm återfinns de flesta inom Privata tjänster.

### Inpendling

Majoriteten av inpendlingen till Umeå kommer från närliggande Umeåregionen och andra delar av Norrland. Kommunens näringsstruktur återspeglas av naturliga skäl i inpendlingen. Den största branschgruppen bland inpendlarna är offentligt dominerade tjänster som vård, skola, utbildning och omsorg. Bland inpendlarna från Övriga Sverige är det lika stor andel som arbetar i Offentlig som Privat sektor.

Värt att notera är också att det kommer nästan lika många inpendlare från andra delar av Västerbotten, Övriga Norrland och Övriga Sverige.

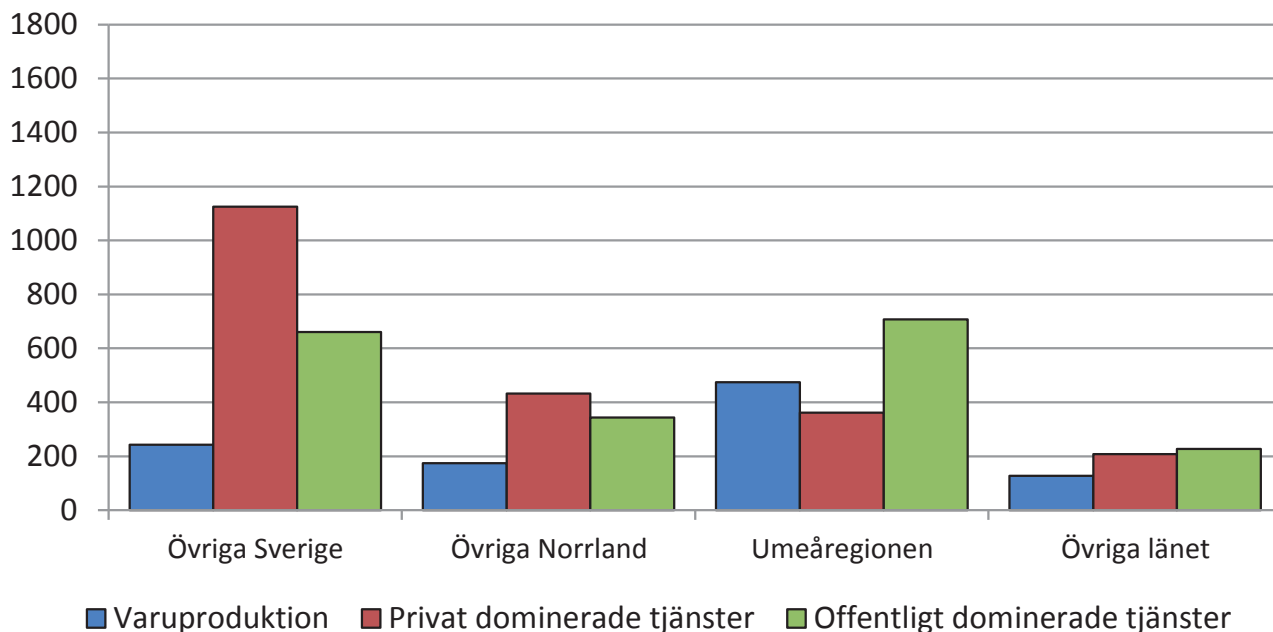
### Inpendling efter näringsgren



Figur 18. Inpendlare efter näringsgren



## Utpendling efter näringsgren



Figur 19. Utpendlare efter näringsgren

## 6. Mäns och kvinnors pendling

Fler män än kvinnor pendlar. Bland de som pendlar både in till eller ut från Umeås arbetsmarknad står männen för 60 procent och kvinnorna för resterande 40 procent. I de flesta avseenden är ett högt pendlingsutbyte mellan kommuner önskvärt. Ett stort pendlingsutbyte underlättar exempelvis matchning och ger en större flexibilitet på arbetsmarknaden m.m. Men det är viktigt att även se pendlingen i ett bredare perspektiv. Den könsskillnad som framträder kan innebära ett ökat ansvar för hemarbetet för den som inte pendlar. Här följer Umeå det rådande mönstret i riket med en större andel män än kvinnor pendlar. Att pendla kan också innebära en förhöjd risk för stress vilket i så fall påverkar männens hälsa negativt.

## 6. SLUTSATSER

- 7300 pendlar till Umeå för att arbeta och 5200, eller 9 procent av förvärvsarbetande Umeåbor har sitt arbete i en annan kommun. Det betyder att Umeå har en nettopendling på 2 100 personer.
- Nästan varannan förvärvsarbetande Vännäsbo har sitt arbete i Umeå.
- Utpendlingen är störst till Stockholms stad.
- 1 100 Umeåbor pendlar till Stockholmsregionen varav cirka 700 till Stockholms stad.
- Arbetspendlingen från Övik till Umeå har ökat med 50 personer sedan Botniabanan öppnade. Däremot har pendlingen den motsatta sträckan inte förändrats. Tidigare erfarenheter visar att det tar tid innan ny infrastruktur ger effekter på bosättning och arbetsmarknaden.
- Kvinnor står för den största pendlingsökningen mellan Övik och Umeå.
- Mycket talar för att pendlare har bytt färdstätt och nu åker tåg.
- Fler män än kvinnor pendlar.
- De flesta som pendlar inom Umeåregionen arbetar inom offentlig sektor.

Umeå kommun, utvecklingsavdelningen

Besöksadress Stadshuset, Skolgatan 31 A

Postadress SE-901 84 Umeå

Telefon 090-16 10 00

E-post [umea.kommun@umea.se](mailto:umea.kommun@umea.se)

[www.umea.se](http://www.umea.se)

