

## Goda möjligheter att resa manifesteras som regel i ett högt resande.

Det gäller både avseende det totala resandet och vilka färdstätt som används. Det kan förklaras med såväl de av samhället givna förutsättningarna såsom kollektivtrafikutbud och infrastruktur, som de individuella transportrelaterade förutsättningarna bil- och körkortsinnehav.

Det görs ca 4,2 miljarder resor per år i Sverige. Drygt hälften av resorna sker med bil. Det näst vanligaste färdstättet är att ta sig fram av egen kraft, till fots. Därefter kommer kollektiva färdstätt och cykel.

De vanligaste anledningarna att resa är arbets- och skolresor, ca 2,2 miljarder resor. Det sker ca 1,3 miljarder fritidsresor och knappt 600 miljoner inköps- och serviceresor per år.

Flest arbets- och skolresor sker med bil, men andelen arbets- och skolresor är störst bland de kollektiva färdstätt, 76 procent. Bland bilresorna utgör arbets- och skolresor 50 procent av huvudresorna. Andelen service- och inköpsresor är störst bland bilresorna och andelen fritidsresor är störst bland resorna till fots och med cykel.

## I genomsnitt görs ca 10 resor per person och vecka.

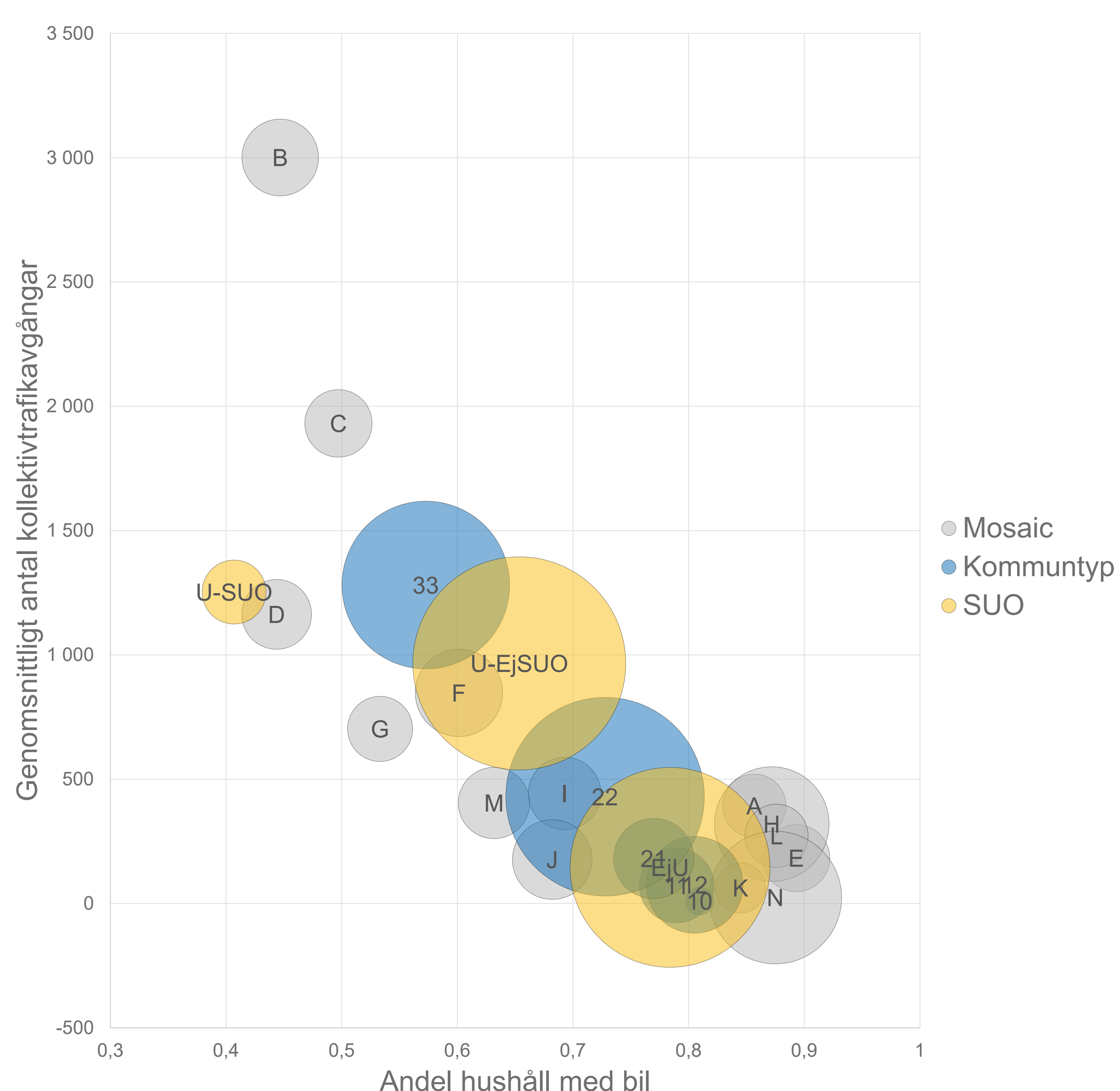
Ålder, kön, inkomst, bostadsområde och funktionsnedsättning är förefaller vara det som ger störst skillnader i mobilitet. Av de grupper vi studerat är äldre och rörelsehindrade de som reser minst, knappt 7 resor per person och vecka, medan personer yngre än 65 år gör ca 11 resor per vecka.

Fjärdedelen av befolkningen med lägst inkomster respektive boende i socialt utsatta områden gör relativt få resor, 8 respektive 9 per person och vecka. Den halva av befolkningen med störst inkomster gör flest resor, i genomsnitt 12 per person och vecka.

## Sämre utbud av kollektivtrafik ger generellt fler bilresor.

I brist på goda kollektivtrafikmöjligheter säkras resmöjligheterna med individuella lösningar såsom högre bil- och körkortsinnehav. Detta samband ser inte ut att vara lika starkt bland resurssvaga grupper.

Trots förhållandevis sämre förutsättningar att resa för boende på landsbygden syns inte generellt en lägre mobilitet.



Genomsnittligt antal kollektivtrafikavgångar i samma kilometerruta som personerna bor i och bilinnehav. Alla bubblor i en färg motsvarar hela befolkningen i åldern 6-84 år.

# Hur ser persontransporterna ut i Sverige?

Trafikanalys har regeringens uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om persontransportssituationen i Sverige inom olika trafikslag och färdstätt, såväl nationellt som i storstadsregionerna, i små och medelstora städer samt i gles- och landsbygder.

Även internationella resor ska belysas med fokus på övriga länder i Norden.

Redovisningen ska innehålla en analys av möjligheter att resa för olika grupper i samhället.

Uppdraget slutredovisas 15 december 2018.

Antal huvudresor per vecka och person efter ärende och ett antal indelningar.

	Antal resor per vecka	Antal resor per vecka och ärende			
		Skol- och arbetsresor	Inköp- och serviceresor	Fritidsresor	Nära och kära
<b>Medel för befolkningen</b>	<b>10 resor</b>	<b>4,9 resor</b>	<b>1,5 resor</b>	<b>2,1 resor</b>	<b>1,2 resor</b>
Individdata	Ålder och kön	Äldre, 7 resor	Äldre, 0,5 resor Barn, 0,6 resor	Äldre, 2,5 resor Barn, 2,6 resor	Kvinnor 18 - 40 år, 1,6 resor
	Inkomst	Hög inkomst, 12 resor	Hög inkomst, 6 - 7 resor		
	Funktionsnedsättning	Rörelsenedsättning, 7 resor		Hörselnedsättning, 2,7 resor	Rörelsenedsättning, 0,8 resor
Data på geografiskt område	Kommuntyp				
	SUO			SUO, 1,6 resor	SUO, 0,9 resor
	Mosaic-område			Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden 1,7 resor	Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden 0,9 resor

Rosa fält indikerar att det finns signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Grått fält indikerar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan grupper i den indelningen. Röd text lyfter fram gruppen/grupperna med högst antal resor, och blå text lyfter fram gruppen/grupperna med minst antal resor.

Kommuntyper: 33 – Storstadskommuner. 22 – Tätakommuner nära en större stad. 21 – Tätakommuner avlägset belägna. 12 – Landsbygdskommuner nära en större stad. 11 – Landsbygdskommuner avlägset belägna. 10 – Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna.

SUO: U-SUO - urbant socialt utsatt område. U-EJSUO – övriga urbana områden. Ej U – ej urbana områden.

Mosaic-områden:

- A - Familjer med höga inkomster, hög utbildning och barn i välbärgade villaområden utanför storstäderna.
- B - Urbana högt utbildade unga höginkomsttagare med bostadsrätt i storstäderna.
- C - Yngre välutbildade medelinkomsttagare i lägenhet i och omkring storstäderna.
- D - Unga singlar och studenter med låga inkomster i hyresrätter i och omkring de större städerna.
- E - Unga och medelålders barnfamiljer med goda inkomster i villaområden utanför mindre och medelstora städer.
- F - Låg- och medelinkomsttagarhushåll i lägenhet utanför de större städerna.
- G - Yngre låginkomsttagare i hyresrätt i multikulturella förortsområden.
- H - Etablerade och äldre medelinkomsttagarpar i villa med utflyttade eller äldre barn.
- I - Medelålders och äldre par med goda inkomster i bostadsrättsägt boende i förort till de större städerna.
- J - Singelhushåll med låga inkomster i hyresrätt i städernas förorter eller på mindre orter.
- K - Medelålders till äldre par med högre inkomster i villaförort till mindre och medelstora städer.
- L - Äldre och pensionerade par med medelinkomster i villa utanför medelstora städer.
- M - Lägenhetsboende pensionärer som ofta bor i anpassat boende.
- N - Äldre och pensionerade på mindre ort och i glesbygd.

### Trafikanalys

Krister Sandberg  
Kvalificerad utredare, UNS  
Krister.sandberg@trafa.se  
010-414 42 22

Torsgatan 30, 113 21 Stockholm  
Tel: 010-414 42 00  
www.trafa.se

