

Resvanor i Sverige 2024



499

miljoner resor till fots.



480

miljoner resor med cykel.



2 053

miljoner resor med bil.



708

miljoner resor med
kollektiva färdssätt.



-9 %

antalet resor till fots
minskade med 9 procent
2024 jämfört med 2023.



+12 %

antalet resor med cykel
ökade med 12 procent
2024 jämfört med 2023.



+2 %

antalet resor med bil
ökade med 2 procent
2024 jämfört med 2023.



+5 %

antalet resor med
kollektiva färdssätt ökade
med 5 procent 2024
jämfört med 2023.

Statistikens omfattning

Statistiken om resvanor i Sverige baseras på uppgifter från den nationella resvaneundersökningen 2024. Undersökningen fångar in svenskarnas vardagliga resande i form av bland annat antal resor, färdlängder, ärenden och färdssätt.

Detta är en sammanfattning av statistiken *Den nationella resvaneundersökningen 2024* (Statistik 2025:17)

Publiceringsdatum: 2025-05-28

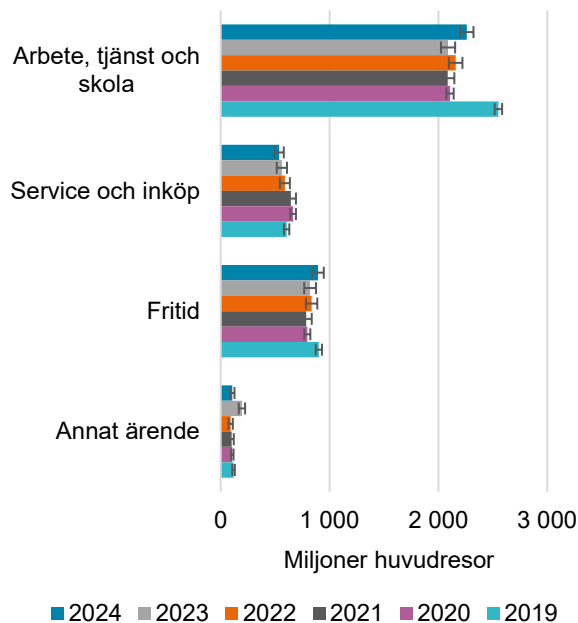
Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

Fler resor men fortfarande färre än innan pandemin

Svenskarnas resande ökade något under 2024. Totalt gjordes nästan 3,9 miljarder huvudresor¹, vilket är en ökning med 3,5 procent jämfört med 2023. Trots ökningen ligger resandet fortfarande 9 procent under nivån före pandemin, det vill säga jämfört med 2019.

Resor till eller från arbetsplats, skola eller i tjänsten har ökat med 8 procent sedan 2023, vilket är en statistiskt säkerställd förändring. Trots uppgången ligger resandet i denna kategori fortfarande 11 procent under nivån före pandemin. Dessa resor står fortsatt för mer än hälften av alla resor med nästan 2,3 miljarder. För resor med *annat ärende* syns i stället en statistiskt säkerställd minskning med 45 procent jämfört med 2023.

Resor för fritidsändamål var 2024 knappt 0,9 miljarder, vilket är en ökning jämfört med 2023 med 9 procent och en minskning jämfört med 2019 med 1 procent. Resor för inköp eller annan service var drygt 0,5 miljarder 2024, en minskning med 11 procent sedan 2019. Dessa förändringar är dock inte statistiskt säkerställda (Figur 1).



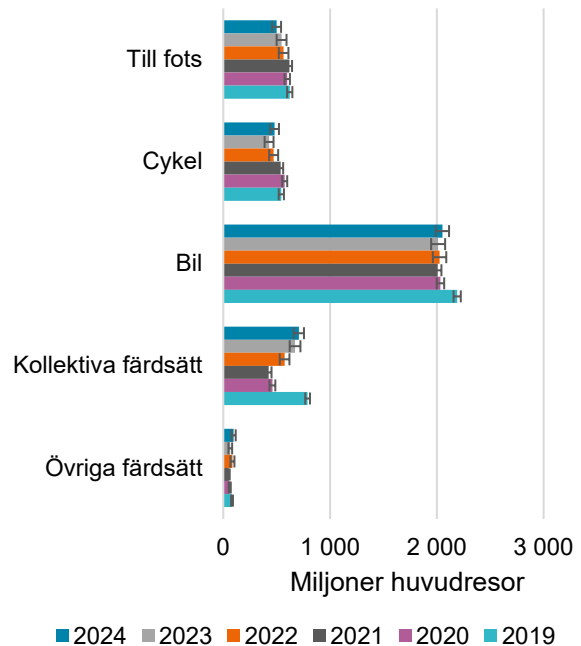
Figur 1. Antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt ärende med 95%-konfidensintervall.

Fördelas resorna på färdssätt visar 2024 års siffror på fortsatta ökningarna för kollektiva färdssätt. Ökningen sedan 2023 är 5 procent, men är fortsatt 10 procent lägre än 2019. För samtliga färdssätt är förändringar jämfört med 2023 inte statistiskt säkerställda.

¹ En huvudresa är en följd av förflyttningar med ett eller flera färdssätt där ett eller flera ärenden uträttas och som slutar när

Bil är fortsatt det dominerande färdssättet och står för drygt hälften av alla resor 2024. Antalet bilresor har ökat något sedan 2023, men är fortfarande 6 procent färre än 2019.

Resor till fots och med cykel visar en blandad utveckling. Jämfört med 2023 har resor till fots minskat med 9 procent medan cykelresor ökat med 12 procent. Båda färdssätten ligger under nivåerna från 2019, med 20 procent färre resor till fots och 12 procent färre med cykel (Figur 2).



Figur 2. Antal miljoner huvudresor per år efter huvudsakligt färdssätt med 95%-konfidensintervall.

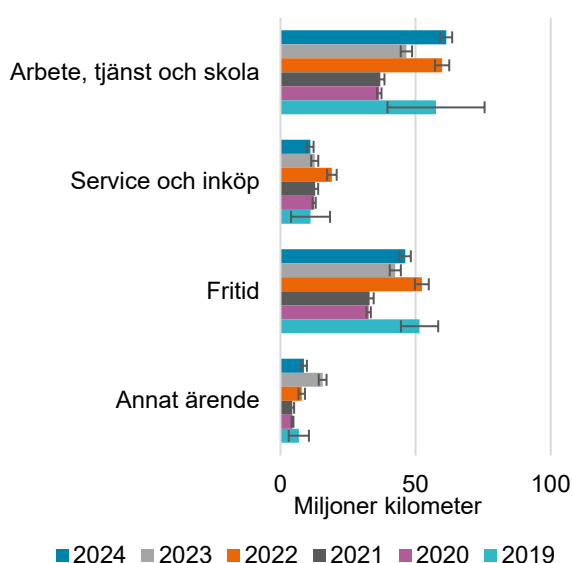
Antal resta kilometer ökade

Den sammanlagda sträckan för alla våra resor 2024 var 137 miljarder kilometer. Det är en ökning med 11 procent jämfört med 2023 och en minskning med 12 procent jämfört med 2019.

Drygt 61 miljarder resta kilometer gjordes till eller från arbetsplats, skola och i tjänsten, vilket är en tydlig ökning jämfört med 2023, men i nivå med 2022 och 2019. Även för fritidsändamål ökade den resta sträckan till 46 miljarder kilometer, dock inte en statistiskt säkerställd förändring.

Den resta sträckan för inköp och annan service minskade med 13 procent jämfört med 2023 och uppgick till 11 miljarder kilometer. Förändringen för service och inköp är inte statistiskt säkerställd. För resor med annat ärende syns däremot en statistiskt säkerställd minskning jämfört med 2023. Denna kategori steg kraftigt 2023 men är nu tillbaka på nivåer mer i linje med tidigare år (Figur 3).

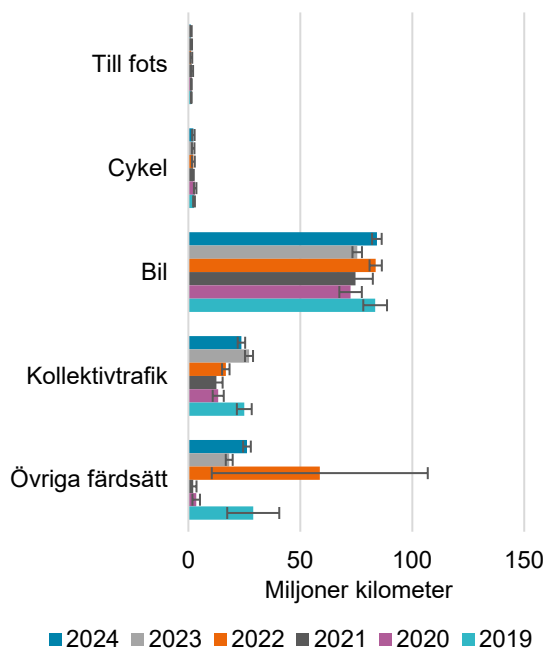
vi når vår arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats.



Figur 3. Antal miljarder resta kilometer per år efter ärende med 95%-konfidensintervall.

Drygt 84 miljarder kilometer gjordes med bil, 24 miljarder med kollektivtrafik, 2,2 miljarder med cykel och 1,1 miljarder till fots år 2024. Övriga färdssätt (inkluderar flyg) stod för drygt 26 miljarder kilometer.

Jämfört med 2023 ökade sträckan med bil med 12 procent och kategorin för övriga färdssätt ökade med 43 procent. Båda ökningarna är statistiskt säkerställda. Sträckan med kollektivtrafik minskade 13 procent jämfört med 2023, men förändringen är inte statistiskt säkerställd. Till fots minskade sträckan med 9 procent medan cykel ökade med 4 procent, men dessa skillnader ligger inom felmarginalen (Figur 4).

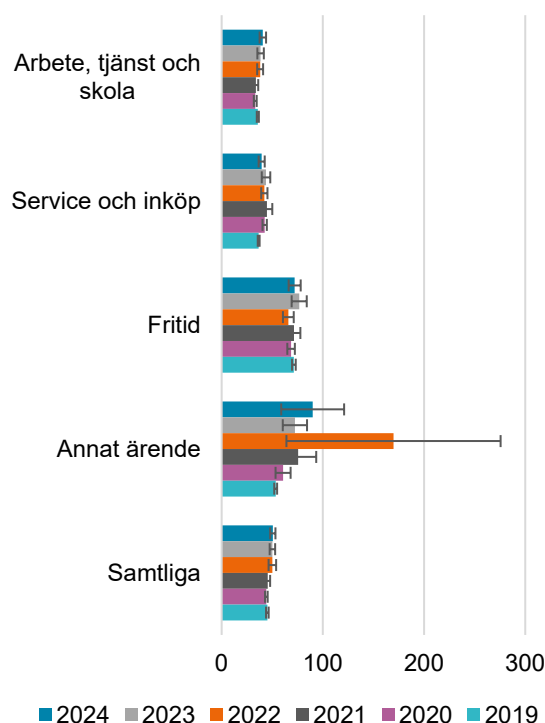


Figur 4. Antal miljarder resta kilometer per år efter färdssätt med 95%-konfidensintervall.

Små förändringar vad gäller färdlängd och restid per huvudresa

Restiden per huvudresa var i stort sett oförändrad 2024 jämfört med 2023. Skillnaderna är också relativt små mellan enskilda ärenden det senaste året. För service och inköp skedde en minskning med 10 procent.

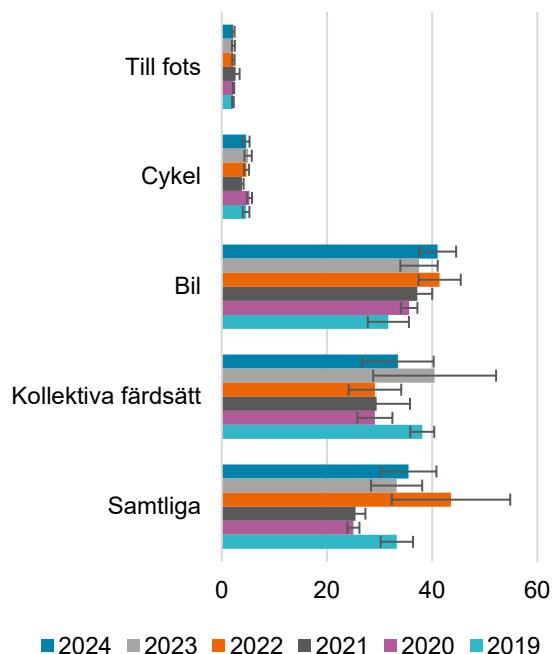
Även bland fritidsresorna ser vi en minskning på 6 procent medan resor till eller från arbetsplats, skola och i tjänsten har ökat med 6 procent. Ingen av dessa förändringar är dock statistiskt säkerställd. Den enda förändringen som är det är för *annat ärende* som har ökat med 24 procent (Figur 5).



Figur 5. Restid (minuter) per huvudresa efter år och ärende med 95%-konfidensintervall.

Den resta sträckan per huvudresa ökade med 7 procent 2024 jämfört med 2023. Ökningen beror uteslutande på att sträckan för bil har ökat med 9 procent.

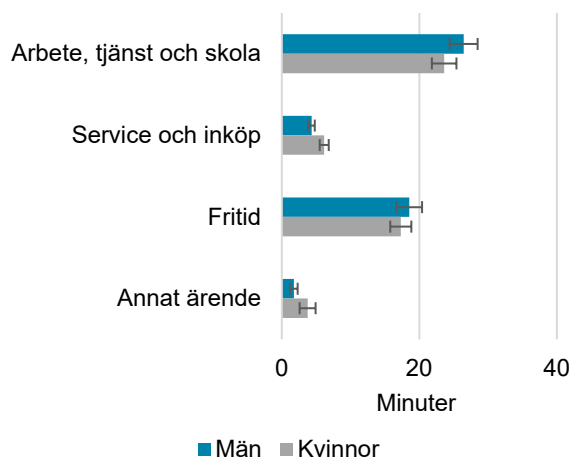
För övriga färdssätt minskade den. Som mest minskade den för kollektiva färdssätt med 17 procent. För cykel minskade den med 7 procent och till fots med 1 procent. Ingen av dessa skillnader är statistiskt säkerställda (Figur 6).



Figur 6. Antal resta kilometer per huvudresa efter år och huvudsakligt färdssätt² med 95%-konfidensintervall.

Män reser längre sträcka, men ingen skillnad i restid

Det var ingen större skillnad mellan män och kvinnor i antal resor per person och dag. De lade också lika lång tid på resor, 54 minuter per person och dag. För enskilda ärenden finns det dock skillnader. Kvinnor hade mer restid för service och inköp, en skillnad som är statistiskt säkerställd. Övriga skillnader var däremot inom felmarginerna, men männen hade något längre restid för resor till eller från arbetsplats, skola och i tjänsten samt för fritidsändamål (Figur 7).

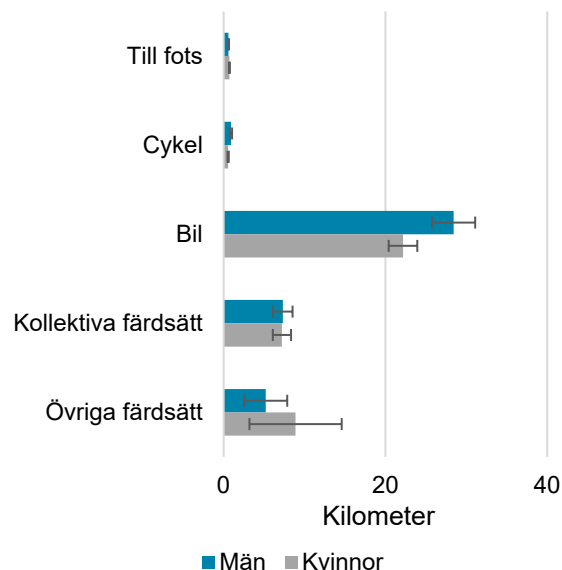


Figur 7. Restid (minuter) per person och dag 2024 efter kön och ärende med 95%-konfidensintervall.

² Annat färdssätt har exkluderats i figuren och består till största delen av flygresor.

Även vad gäller rest sträcka är skillnaden liten mellan män och kvinnor. Männen reser något längre, 42 kilometer per person och dag jämfört med 40 kilometer per person och dag för kvinnor. Skillnaden är dock inte statistiskt säkerställd.

Män använder bil drygt 28 kilometer per person och dag medan det för kvinnor uppgår till 22 kilometer. Motsvarande siffror för kollektiva färdssätt är drygt 7 kilometer både för män och kvinnor. Nästan en kilometer per person och dag sker med såväl cykel som till fots för båda könen (Figur 8).



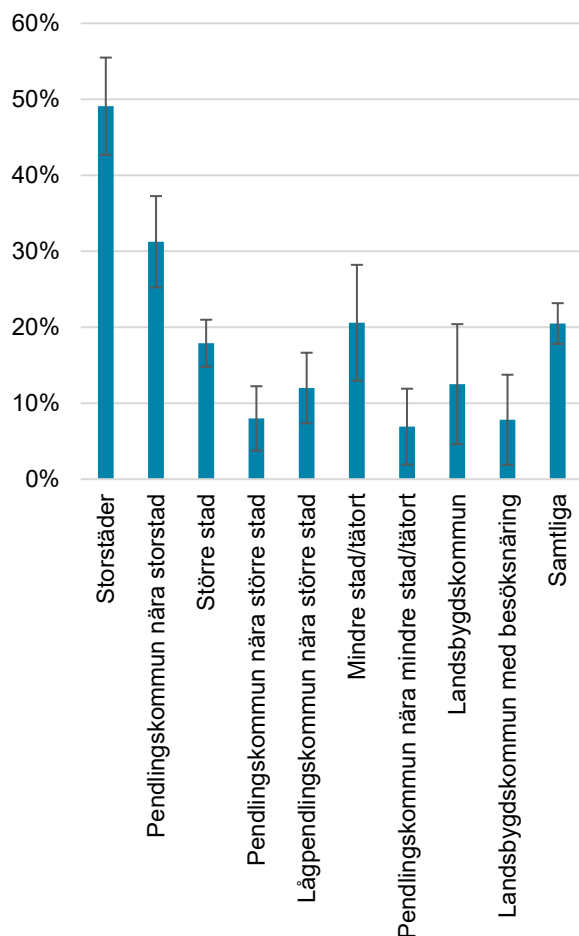
Figur 8. Antal resta kilometer per person och dag 2024 efter kön och färdssätt med 95%-konfidensintervall.

Gång, cykel och kollektivtrafik

I april 2018 presenterade regeringen skrivelsen *Strategi för Levande städer – politik för hållbar stadsutveckling*. I den anges ett etappmål om att andelen resta kilometer som görs till fots, med cykel eller kollektivtrafik ska vara 25 procent av det totala antalet resta kilometer till 2025.³

Andel resta kilometer till fots, med cykel eller kollektivtrafik var 20 ± 3 procent för år 2024, vilket gör att målet inte är uppfyllt. Denna siffra inkluderar dock resor till och från utlandet, medan etappmålet endast gäller resor inom Sverige. Andelen är högst i storstäder, enligt den kommungruppsindelning som Sveriges kommuner och regioner använder (Figur 9).

³ www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2018/04/skr.-201718230/



Om den nationella resvaneundersökningen

I denna undersökning samlas uppgifter om resor in från ett urval av invånare bosatta i Sverige i åldrarna 6-84 år.

Eftersom det är en urvalsundersökning är resultaten behäftade med en osäkerhet. Denna osäkerhet beror på urvalsstorleken och hur homogena svaren i undersökningen är. Detta innebär att osäkerheten ökar när populationen delas in i mindre grupper.

Figur 9. Andel resta kilometer till fots i procent, med cykel eller kollektivtrafik 2024 efter kommungrupp (SKR) med 95%-konfidsensintervall.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/

Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om resvanor i vår statistikportal: www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/?cw=1&q=t1101

Kontakt:

Namn: Andreas Holmström
 Telefon: 010-414 42 13
 E-post: andreas.holmstrom@trafa.se

Namn: Filippa Egnér
 Telefon: 010-414 42 49
 E-post: filippa.egner@trafa.se