

**Förvärvsarbetandes tillgång till  
kollektivtrafik, bilinnehav  
och reskostnader**

**PM  
2020:4**



**Förvärvsarbetandes tillgång till  
kollektivtrafik, bilinnehav  
och reskostnader**

**PM  
2020:4**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-06-24

# Förord

Den 26 juni 2019 överlämnade reseavdragskommittén sitt slutbetänkande Skattelättnad för arbetsresor (SOU 2019:36) till regeringen. Reseavdraget föreslås avskaffas i sin nuvarande form för att ersättas av en avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion.

Trafikanalys har fördjupat konsekvensanalysen av betänkandets förslag. Ambitionen har varit att tydliggöra omfattningen av hur många som kan göra avdrag i det föreslagna systemet totalt, samt uppdelat på olika avstånd och geografi. En stor del av analysen ägnas åt definition av bristfällig kollektivtrafik för att uppskatta antalet som kan komma att omfattas av ett utökat skatteavdrag, en redovisning som sker i denna PM. Analysen bygger till stor del på egna beräkningar genomförda med uppgifter från register om förvärvsarbete, kollektivtrafikutbud och hushållens fordonsinnehav.

Denna PM är framtagen av Mikael Levin (projektledare), Tom Petersen, Krister Sandberg, Florian Stamm, Mats Wiklund och Björn Tano.

Östersund i juni 2020

Per-Åke Vikman

Avdelningschef

# Innehåll

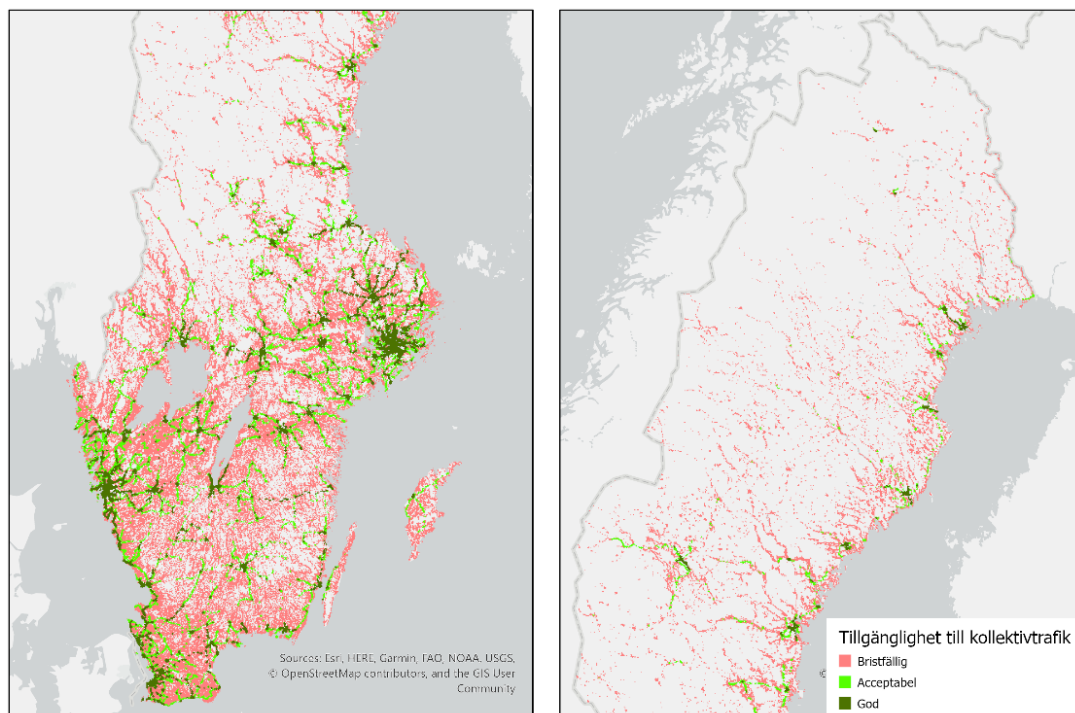
|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammanfattning .....</b>                                   | <b>5</b>  |
| <b>Summary .....</b>                                          | <b>9</b>  |
| <b>1 Inledning .....</b>                                      | <b>13</b> |
| <b>2 Tillgång till kollektivtrafik – platsbaserad .....</b>   | <b>15</b> |
| 2.1 Definitioner .....                                        | 15        |
| 2.2 Resultat .....                                            | 19        |
| 2.3 Resultat – kommungrupper .....                            | 29        |
| <b>3 Individbaserad kollektivtrafiktillgänglighet .....</b>   | <b>33</b> |
| <b>4 Hushållens innehav och användning av personbil .....</b> | <b>41</b> |
| 4.1 Bilinnehav .....                                          | 41        |
| 4.2 Körsträckor .....                                         | 42        |
| 4.3 Drivmedelskostnader och hushållsinkomster .....           | 45        |
| <b>5 Slutsatser .....</b>                                     | <b>49</b> |
| <b>Referenser .....</b>                                       | <b>51</b> |

# Sammanfattning

Resultaten från denna promemoria har utgjort ett av underlagen för huvudrapporten från Trafikanalys regeringsuppdrag om fördjupad analys av Reseavdragskommitténs förslag på ett förändrat system för skattelättnad för arbetsresor (Trafikanalys rapport 2020:8).

De konsekvenser som uppstår till följd av förslagen i betänkandet *Skattelättnad för arbetsresor* avgörs först och främst utifrån förändrade avståndsgränser. Men konsekvenser uppstår också till följd av vilka möjligheter individer faktiskt har att nyttja möjligheten till utökad skatte-reduktion genom att hänvisa till bristfällig kollektivtrafik. Vi analyserar här bristfällig kollektivtrafik ur två perspektiv. Det första är ur ett platsperspektiv, vilket avgörs av antal avgångar som finns inom ett bestämt avstånd från hemmet respektive arbetsplatsen. Det andra perspektivet är individbaserat och bestäms av om individen kan resa mellan hemmet och arbetsplatsen och åberopa det kriterium för restidsvinst som föreslagits av kommittén.

Inte helt oväntat är tillgången till kollektivtrafik ur ett platsperspektiv bäst där många bor och arbetar. God tillgång på kollektivtrafik finns främst i de större tätorterna. Tillgången är acceptabel längs de större vägarna in mot de större tätorterna (Figur 1).



**Figur 1. Tillgång till kollektivtrafik per kvadratkilometersruta under 2019.**

**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB.

**Anm:** Kollektivtrafik enligt tidtabellen måndag morgon mellan kl. 7.00 och kl. 9.00 vecka 49 år 2019. Vita ytor är områden varifrån det inte är möjligt att resa med kollektivtrafik.

Enligt detta sätt att mäta har ungefär 12 procent av Sveriges förvärvsarbetande bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad, medan 77 procent har god tillgång. Andelarna skiljer sig endast i liten grad åt mellan män och kvinnor. Generellt har förvärvsarbetande en bättre tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats än vid sin bostad.

Möjligheten att använda kollektivtrafik för arbetsresor beror dock på hur tillgången ser ut vid *både* bostad och arbetsplats. För de förvärvsarbetande som har längre än 3 kilometer till sin arbetsplats gäller att 17 procent har bristfällig tillgång till kollektivtrafik för sina arbetsresor, det vill säga de har bristfällig tillgång vid bostaden eller arbetsplatsen. 73 procent har god tillgång till kollektivtrafik för sina arbetsresor. Tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor minskar ju längre arbetsresorna är, upp till mellan 2,5 och cirka 15 mil, där andelen med bristfällig kollektivtrafik är konstant på drygt 20 procent. Förvärvsarbetande med reseavstånd längre än 15 mil har bättre tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad, än förvärvsarbetande med 1–2 mils reseavstånd.

För dem som bor eller har sin arbetsplats i ett glesbygdsområde är tillgången till kollektivtrafik inte lika hög som för riket i allmänhet. Ungefär 3 procent av de förvärvsarbetande bor i glesbygd.<sup>1</sup> 48 procent av dessa har bristfällig tillgång till kollektivtrafik och bara 29 procent har god tillgång. Andelen som har sin arbetsplats i glesbygd är också 3 procent, även om det inte behöver vara samma personer. 34 procent av dessa har bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats medan 37 procent har god tillgång.

Trots dessa stora skillnader är bristfällig tillgång till kollektivtrafik inte främst ett glesbygdsproblem, trots att andelen förvärvsarbetande i glesbygd som har bristfällig tillgång är betydligt högre jämfört med förvärvsarbetande utanför glesbygd. Förklaringen är den låga andelen förvärvsarbetande som bor eller arbetar i glesbygd. Av de förvärvsarbetande som har bristfällig tillgång vid sin bostad är det endast 13 procent som bor i glesbygd. Och av de förvärvsarbetande som har bristfällig kollektivtrafik vid sin arbetsplats är det 16 procent som har arbetsplatsen i glesbygd.

Individperspektivet på bristfällig kollektivtrafik har undersökts genom analyser av restider med kollektivtrafik respektive bil i ett slumpmässigt urval av alla resestråk eller reserelationer mellan bostad och arbetsställen som överstiger 30 km. Resultaten visar att i 38,1 procent av fallen skulle resan med kollektivtrafik ha tagit orimligt lång tid, vilket definierats som mer än 2 timmar enkel väg. Andelen är lägre i storstadskommuner och högre i landsbygds- och glesbygdskommuner. För reserelationer med kortare restider än 2 timmar, med både bil och kollektivtrafik, är det endast i uppskattningsvis 0,3 procent<sup>2</sup> av reserelationerna som det i betänkandet föreslagna kravet på restidsvinst (2,5 timmar) skulle medge utökad skattereduktion. Med ett krav på 2 timmars restidsvinst, som är det som gäller idag, är andelen 3,2 procent av reserelationerna.<sup>3</sup> Resultaten tyder därmed på att det föreslagna kravet på restidsvinst endast uppfylls i ett litet antal fall om det väl finns en kollektivtrafikförbindelse, givet att denna inte ger orimligt långa restider.

För att uppskatta hur många som skulle kunna komma i fråga för den utökade skattereduktionen och i vilka delar av landet de bor kan en platsbaserad kategorisering av områden med bristfällig kollektivtrafik fungera väl. En bedömning för medgivande av utökad skattereduktion bör dock göras individuellt.

---

<sup>1</sup> Glesbygden är här definierad som km-rutor varifrån det tar längre än 45 minuter med bil att resa till närmaste tätort med minst 3 000 invånare. För en mer utförlig beskrivning av uppdelningen Glesbygd, Lands och Stad se Trafikanalys PM 2020:3.

<sup>2</sup> 67 av ett stickprov på 20 890 undersökta reserelationer. Restider med kollektivtrafik en måndag kl. 7–9.

<sup>3</sup> 667 reserelationer av samma stickprov.



Analysen tyder vidare på att boende i glesbygd och landsbygd generellt har sämre möjligheter att nyttja det föreslagna reseavdragssystemet än förvärvsarbetande i tätta områden. De har en högre andel korta arbetsresor, bilberoendet är högre, bilinnehavet är större, körsträckorna längre, bilarnas medelålder är högre och kollektivtrafiken är många gånger begränsad. Det innebär att i den mån de får rätt till skattereduktion kommer denna att täcka en mindre del av deras faktiska resekostnader, jämfört med arbetsresande i övriga landet. Boende i glesbygd och landsbygd kan inte heller nyttja avdraget för att göra kollektivtrafikresor i samma utsträckning som i övriga riket.

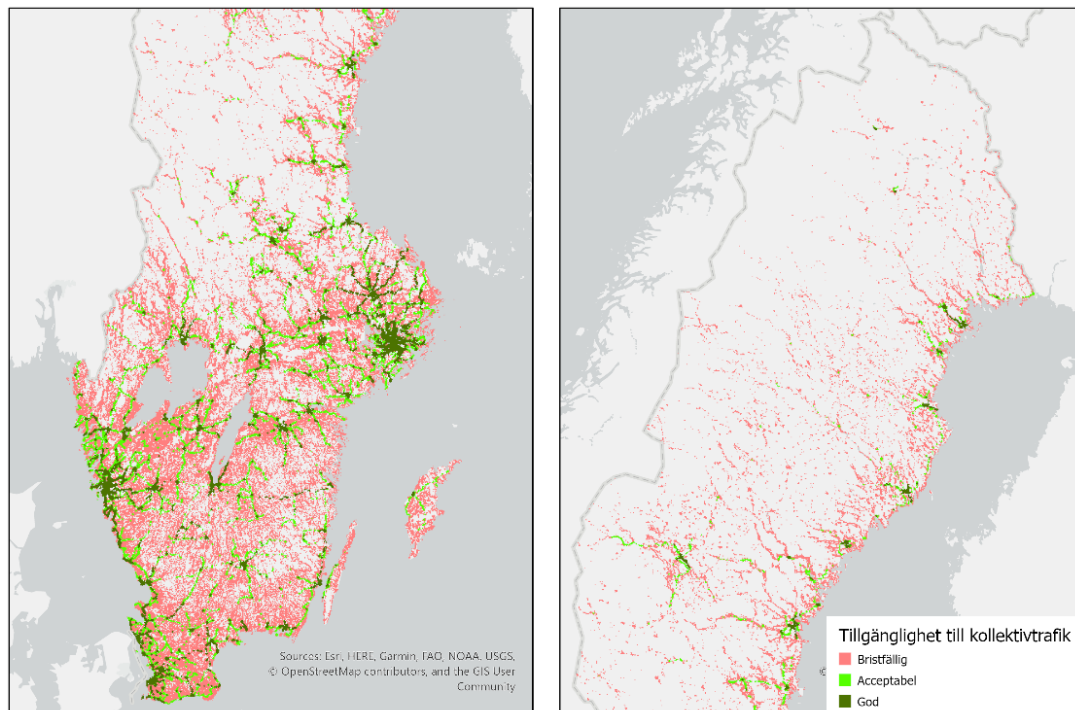


# Summary

The results from this memorandum have been one of the sources of base data for the main report from Transport Analysis's Government remit to conduct an in-depth analysis of the Travel Deduction Committee's proposal for a change to the system of tax relief for commuting trips (Transport Analysis Report 2020:8).

The consequences arising as a consequence of the proposals in the report entitled *Tax relief for commuting trips* are determined first and foremost on the basis of changes to distance limits. But consequences also arise as a result of what opportunities individuals actually have to make use of the possibility of an increased tax reduction by referring to deficient public transport. We analyse deficient public transport here from two perspectives. The first is from a location perspective, which is determined by the number of departures within a certain distance from the home or workplace. The second perspective is individual-based and is determined by whether the individual is able travel between home and work and invoke the criterion for travel time gain as proposed by the Committee.

Unsurprisingly, access to public transport from a location perspective is best in those places where a lot of people live and work. There is good access to public transport primarily in bigger urban areas. Access is acceptable along the major roads leading to bigger urban areas (Figure 1).



**Figure 1. Access to public transport per square kilometre square in 2019.**  
**Source:** Internal processing of data from Samtrafiken 2019 and Statistics Sweden.  
**Comment:** Public transport as timetabled on Monday morning between 07:00 and 09:00 in calendar week 49, 2019. White zones denote areas from which it is not possible to travel by public transport.

According to this measurement method, approximately 12 per cent of Sweden's working people have deficient access to public transport at their home, while 77 per cent have good access. The percentages differ only slightly between men and women. In general, working people have better access to public transport at their workplace than at their home.

However, the possibility of using public transport for commuting trips depends on access *both* at home and at the workplace. For working people who live more than 3 kilometres from their place of work, 17 per cent have deficient access to public transport for their commuting trips, i.e. they have deficient access at home or at the workplace. 73 per cent have good access to public transport for their commuting trips. Access to public transport for commuting trips decreases, the longer commuting trips are, up to between 2.5 and around 150 kilometres, where the level of deficient public transport is constant at just over 20 per cent. Working people with travel distances of more than 150 kilometres have better access to public transport at their home than working people with travel distances of 10-20 kilometres.

For those who live or have their workplace in a sparsely populated area, access to public transport is not as high as for the country in general. Around 3 per cent of working people live in sparsely populated<sup>4</sup> areas. 48 per cent of these people have deficient access to public transport and only 29 per cent have good access. The proportion of people who have their workplace in sparsely populated areas is also 3 per cent, even though these are not necessarily the same people. 34 per cent of these people have deficient access to public transport at their workplace, while 37 per cent have good access.

Despite these major differences, deficient access to public transport is not primarily a problem in sparsely populated areas, despite the fact that the percentage of working people with deficient access is significantly higher compared with working people outside sparsely populated areas. The explanation is the low proportion of working people who live or work in sparsely populated areas. Only 13 per cent of working people who have deficient access at home live in sparsely populated areas. And of those working people who have deficient public transport at their workplace, 16 per cent have their workplace in sparsely populated areas.

The individual perspective on inadequate public transport has been examined by analysing journey times on public transport and by car respectively in a random sample of all travel routes or travel connections between the home and the workplace exceeding 30 kilometres. The results show that in 38.1 per cent of cases, the journey by public transport would have taken an unreasonably long time, which is defined as a one-way trip of more than two hours. The percentage is lower in metropolitan municipalities and higher in rural and sparsely populated municipalities. For travel connections with travel times of less than two hours, by both car and public transport, the required travel time gain proposed in the report (2.5 hours) would only allow an increased tax reduction in an estimated 0.3 per cent<sup>5</sup> of travel connections. With the requirement for a travel time gain of two hours, which is what applies today, the proportion is 3.2 per cent of travel<sup>6</sup> connections. The results thus suggest that the proposed requirement for travel time gain is only met in a small number of cases, if there is a public transport connection, provided that it does not involve unreasonably long travel times.

---

<sup>4</sup> Sparsely populated areas are defined here as kilometre squares from which it takes more than 45 minutes to travel by car to the nearest urban area with at least 3,000 inhabitants. For a more detailed description of the definition of Sparsely Populated, Rural and Urban, see Transport Analysis memorandum 2020:3.

<sup>5</sup> 67 out of a sample of 20,890 travel connections investigated. Travel times by public transport on Monday from 07:00-09:00.

<sup>6</sup> 667 travel connections from same sample

In order to estimate how many people could be entitled to the extended tax reduction and in which parts of the country they live, a location-based categorisation of areas with deficient public transport may be effective. However, an assessment for the granting of an extended tax reduction should be conducted individually.

The analysis also suggests that residents in sparsely populated and rural areas in general are less able to make use of the proposed travel deduction system than working people in urban areas. They have a higher proportion of short commuting trips, greater dependence on cars, longer distances to travel, the average age of cars is higher and public transport is very often limited. This means that to the extent that they are entitled to a tax reduction, this will cover a smaller proportion of their actual travel costs compared with commuters in the rest of the country. Furthermore, those living in sparsely populated and rural areas cannot make use of the deduction to travel on public transport to the same extent as those in the rest of the country.



# 1 Inledning

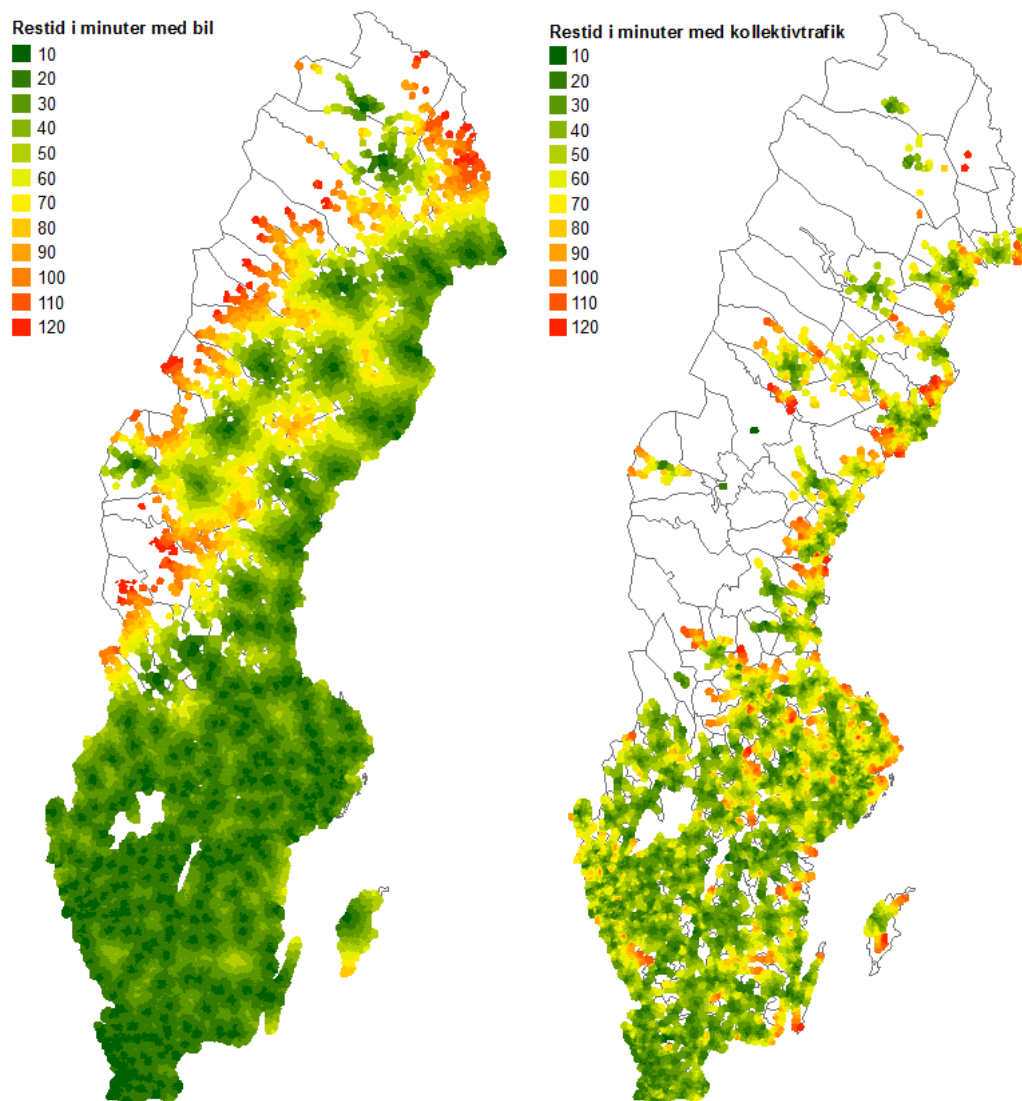
Reseavdragskommittén överväger i sitt slutbetänkande en geografisk avgränsning av var kollektivtrafiken är bristfällig som motiv till att tilldela arbetsresande i dessa områden ett mer generöst skatteavdrag. Kommittén överger dock en sådan definition med följande argumentation.

*"Begreppet bristfällig kollektivtrafik associeras ofta till geografiska begrepp som landsbygd och glesbygd, där det på grund av låg efterfrågan och höga kostnader är svårt att bygga upp en tät kollektivtrafik som kan möta många skilda behov i rum och tid. Vi har undersökt möjligheterna att hitta kriterier knutna till dessa geografiska begrepp som skulle kunna användas som kvalifikation för någon form av 'glesbygdstillägg'. Detta möter problem därför att det inte finns någon enhetlig och allmänt använd definition för vad som avses med begrepp som glesbygd eller landsbygd. Det finns tvärtom ett flertal sinsemellan ganska olika definitioner som är framtagna i olika sammanhang och som kan användas för olika ändamål. Vi har prövat och övervägt några av dessa definitioner."*

Trafikanalys anser dock att det inte är nödvändigt att koppla en geografisk avgränsning till en definition av bristfällig kollektivtrafik. Bristfällig kollektivtrafik kan istället definieras från ett individperspektiv. Det innebär att det vid en viss tid saknas acceptabel kollektivtrafikförbindelse från den plats en individ befinner sig på till den plats individen önskar besöka. Huruvida kollektivtrafiken är bristfällig för en viss plats kommer då att bero på vilka individer som befinner sig på platsen, se vidare i kapitel 3.

För att avgöra om kollektivtrafiken är bristfällig i en viss plats, utan hänsyn tagen till vilka som befinner sig på platsen, måste vi därför utgå från en annan definition. En platsanknuten definition av bristfällig kollektivtrafik kan formuleras på en mängd olika sätt. Två komponenter bör dock vara centrala i en sådan definition. Den första är om det finns en eller flera hållplatser inom gångavstånd från den plats där resan påbörjas. Den andra är antal kollektivtrafikturer som har avgångar från hållplatser inom gångavstånd. En metodbeskrivning för platsbaserad kollektivtrafiktillgänglighet redovisas i kapitel 2.

För stora delar av landet är det från den punkt där man befinner sig inte möjligt att nå närmaste större tätort inom 2 timmar med kollektivtrafik, se Figur 1.1. Från de allra flesta punkterna är det dock möjligt att ta sig till tätorten strax över 60 minuter med bil. När tätortsstorleken ökar tilltar även restiderna. Detta ger en generell bild av möjligheten att företa resor med bil respektive kollektivtrafik i olika delar av landet. Analysen av detta fördjupas i de följande kapitlen.



**Figur 1.1. Restid med bil respektive kollektivtrafik till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.**  
**Källa:** Egen bearbetning av NVDB-data från Trafikverket (2019), Tidtabeller från Samtrafiken (2019),  
befolkningsrutor SCB (2019).  
**Anm:** Kollektivtrafik enligt tidtabellen måndag morgon mellan kl. 7.00 och kl. 9.00 vecka 49 år 2019.  
Rutnätet består av 250x250 m i tätort och 1x1 km utanför tätort.

Eftersom skattereduktionen i grundutformningen enligt betänkandets förslag är densamma oavsett var den arbetsresande bor spelar även befolkningens bilinnehav en roll för hur stora effekterna blir för olika individer och i olika delar av landet. Om bilinnehavet är högt reagerar de förvärvsarbetande i högre grad på prishöjningar i kollektivtrafiken. Om å andra sidan driftkostnaden för bil är hög reagerar de förvärvsarbetande mer på prissänkningar för kollektivtrafik. En fördjupning av hushållens bilinnehav redovisas i kapitel 4.



## 2 Tillgång till kollektivtrafik – platsbaserad

### 2.1 Definitioner

#### Platsbaserad tillgång till kollektivtrafik

För att avgöra om kollektivtrafiken är bristfällig i en viss plats, utan hänsyn tagen till vilka som befinner sig på platsen, måste vi utgå från en platsanknuten definition. En sådan definition av bristfällig kollektivtrafik kan formuleras på en mängd olika sätt. Två komponenter bör dock vara centrala,

- om det finns en eller flera hållplatser inom gångavstånd från den plats där resan påbörjas och
- antal kollektivtrafikturer som har avgångar från hållplatser inom gångavstånd.

Utöver dessa komponenter kan man tänka sig uppgifter om vilka destinationer som går att nå med de turer som avgår i närheten. Här är dock utgångspunkten att flertalet av de turer som avgår i närheten ger access till hela kollektivtrafikens nät, även om det ibland kan vara långa restider och krävas många byten. Vi kommer därför att nöja oss med att fokusera på *gångavstånd till hållplats* och *antal kollektivtrafikavgångar* i den fortsatta analysen av platsbaserad kollektivtrafiktillgänglighet.

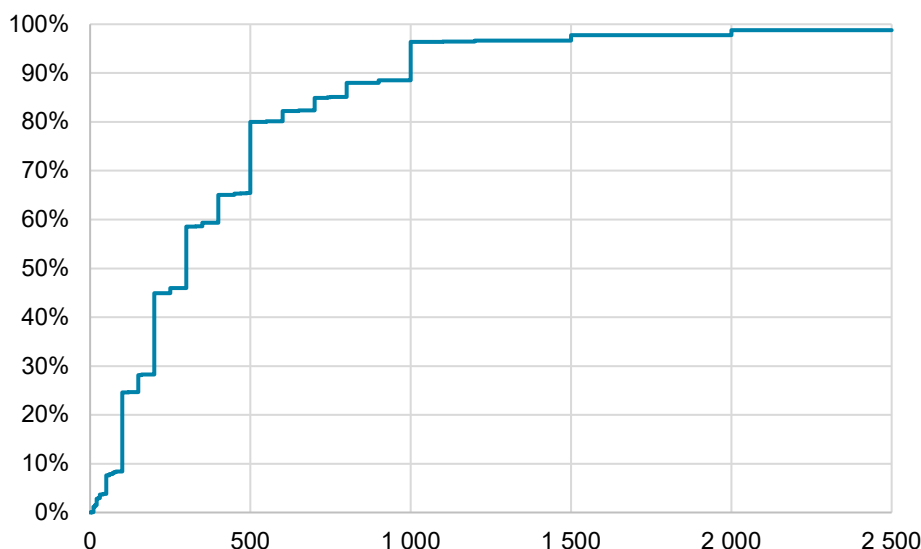
#### Gångavstånd till hållplats

Det förefaller finnas olika tumregler för vad som är acceptabelt gångavstånd till en hållplats. Det finns även en del forskning på området, men den ger inga entydiga besked (van Soest, Tight & Rogers, 2019). Två svenska exempel på lämplig gräns kan hämtas från bland annat Västra Götaland (VGR, 2014) som i sin analys utgår från att avstånd upp till 1 500 meter bör ses som acceptabelt gångavstånd till hållplats. Även Svensk Kollektivtrafik framhåller 1 500 meter i sitt remissvar på kommitténs förslag.<sup>7,8</sup>

Ett alternativt sätt är att utgå från hur långt kollektivtrafikresenärer faktiskt promenerar till hållplatserna, vilket hämtas från den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige (2011–16). Medianvärdet för gångavstånd till hållplats är 300 meter, övre kvartilen 500 meter och 95-percentilen är 1 000 meter (Figur 2.1). 97 procent har gått kortare än 1 500 meter. Dessa resultat gäller oavsett om hållplatsen ligger i tätort eller på landsbygd.

<sup>7</sup> [www.regeringen.se/remisser/2019/07/remiss-av-sou-201936-skattelattnad-for-arbetsresor](http://www.regeringen.se/remisser/2019/07/remiss-av-sou-201936-skattelattnad-for-arbetsresor)

<sup>8</sup> I planeringshandboken Kol-TRAST anges dock gränsen för "god standard" till 400 meter, motsvarande cirka fem minuters gångväg, och 600 meter vid besvärliga planeringsförutsättningar eller förändringar i befintliga områden (SKR och Trafikverket 2012, s. 75). Vid avstånd längre än 600 meter ökar betydelsen av snabbare färdssätt (cykel med mera) för anslutningsresan.



Figur 2.1. Fördelning av gångavstånd i meter till hållplats för personer som gjort resor med kollektivtrafik från den egna bostaden och som har gått till hållplatsen.  
Källa: RVU Sverige 2011–2016.

Vi utgår från att upp till 1 500 meter är rimligt gångavstånd till en hållplats, vilket överensstämmer med litteratur på området och från de tumregler som använts.

## Metod för att bestämma kollektivtrafiktillgång

Här beskriver vi hur tillgången till kollektivtrafik i en viss plats bestäms. En plats definieras som mittpunkten av en kilometersruta (ett geografiskt område med storlek 1 000×1 000 meter). Vi avser att mäta tillgången till kollektivtrafik från platsen, dvs alla avgångar som sker inom 1 500 meters *gångväg* från platsen. Vi antar att det verkliga gångavståndet mellan två platser är 20 procent längre än fågelavståndet, så vi vill alltså mäta antalet avgångar inom en radie av 1 250 meter från kilometersrutans mittpunkt.

På det sättet som vår databas är uppbyggd – alla kollektivtrafikavgångar är samlade i kilometersrutor – har vi varit tvungna till en approximation. Approximationen består i att vi, istället för att mäta avgångar inom en cirkelradie, mäter antalet avgångar i fem rutor liggande i ett kors, en så kallad *rook-formation*<sup>9</sup> (Figur 2.2). Ytan på korset är 5 km<sup>2</sup>, vilket är något större än cirkelns yta som är cirka 4,91 km<sup>2</sup>, men skillnaden är inte större än 1,9 procent. Men förutom det tar korset/*rook-formationen* med ytor som ligger längre bort, mellan 1 250 meter och 1 518 meter<sup>10</sup> från mittpunkten, medan ytor som ligger närmre, på diagonalerna, inte tas med (mellan 707 och 1 250 meter)<sup>11</sup>. Eftersom kollektivtrafikutbudet i regel är högre närmre befolkningskoncentrationer och arbetsställen kan detta medföra att vi gör en viss underskattning av antalet avgångar inom 1 500 meters gångväg. I någon mån kompenseras detta av att ytan vi mäter är större, men i slutändan innebär det sannolikt att utbudet i rutorna är högre i verkligheten än i resultaten, samt att andelarna med Bristfälligt och Acceptabelt kollektivtrafikutbud i själva verket är något lägre än de nedan redovisade.

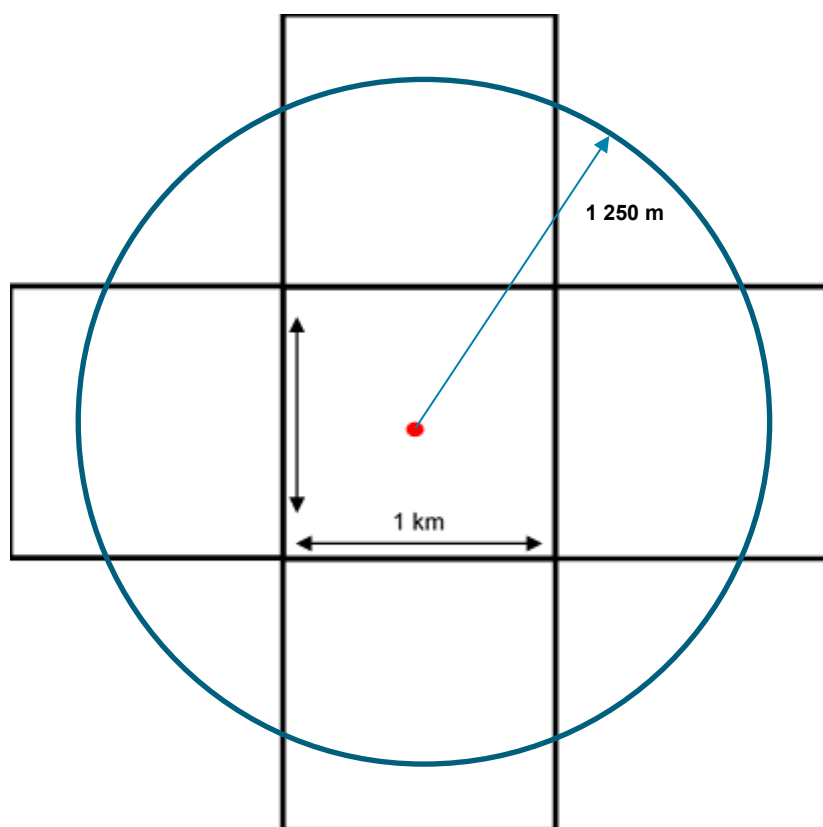
<sup>9</sup> Efter schackspelets tornpås – "rook" på engelska – som får röra sig som i figuren.

<sup>10</sup> Avståndet till det mest avlägsna hörnet.

<sup>11</sup> Skillnaden mellan dessa ytor är något större, cirka 8 procent, eftersom man tar bort de gemensamma ytorna i jämförelsen.

Med underlag från databasen över kollektivtrafikens tidtabeller och hållplatser (GTI, Riksdatabasen<sup>12</sup>) hos Samtrafiken i Sverige AB, har genomsnittligt antal avgångar per vecka under 2019 och per *rook*-formation beräknats.<sup>13</sup> När en kollektivtrafiktur gör flera uppehåll inom samma *rook*-formation räknas det som *en* avgång – ingen dubbelräkning görs alltså. För varje mittpunkt/kilometersruta kategoriseras sedan kollektivtrafiktillgången enligt Tabell 2.2 nedan.

Avståndet mellan bostad och arbetsplats bestäms av de kvadratkilometersrutor där bostad respektive arbetsplats ligger. Fågelavståndet mellan rutorna beräknas och det verkliga avståndet antas var 20 procent längre, det vill säga 1,2 multiplicerat med fågelavståndet.



Figur 2.2. *Rook*-formation (efter tornets rörelse på ett schackbräde) av kvadratkilometersrutor, samt en cirkel runt mittpunkten med ett beräknat maximalt gångavstånd på 1 500 meter ( $1,2 \times 1\,250$ ).

## Rimlig tillgång till kollektivtrafikturer

Västra Götalandsregionen har formulerat mål för vilket kollektivtrafikutbud som ska finnas utanför tätort och i tätort efter storleksklass (VGR, 2014). Det som är intressant är att man också anger vilka reseärenden som kan genomföras med de olika nivåerna för grundläggande kollektivtrafikutbud.

Västra Götalandsregionen (VGR) kvantifierar utbud med antal dubbelturer. Det som saknas är en tydlig definition av vad som avses med en dubbeltur. Det är rimligt att anta att man utgår från en perifer hållplats. En dubbeltur bör då avse en avgång från hållplatsen *mot* centrum plus en ankomst *från* centrum. Om vi bortser från fallet då den perifera hållplatsen utgör start-

<sup>12</sup> Samtrafiken (2020).

<sup>13</sup> Genomsnitt för 18 slumpmässigt utvalda veckor under 2019 har beräknats.

eller sluthållplats för turen, kommer då en dubbeltur att svara mot två avgångar, en i vardera riktningen. Vi har därför valt att tolka en dubbeltur som två avgångar.

Våra analyser utgår från genomsnittligt antal avgångar per vecka. Man kan tycka att man enbart ska utgå från genomsnittligt antal avgångar per arbetsvecka (måndag–fredag) men i viss utsträckning finns det också behov av kollektivtrafik på helger, för arbetsresor och andra aktiviteter. När trafikutbudet är litet är det rimligt att det är koncentrerat till vardagar, men när det blir större skapas förutsättningar för att även tillgodose behov av trafik under helger.

Fem dubbelturer per vardag eller 50 avgångar per vecka kan enligt Västra Götalands landsbygdsutredning i viss mån fungera för arbetsresande (VGR, 2014), men i detta sammanhang bör det tolkas som att utbudet är "Bristfälligt". När antalet dubbelturer per vardag är minst tio, kompletterat med 3 dubbelturer per helgdag, antar vi att det är tillräckligt för arbetsresande. Det svarar mot 112 avgångar per vecka. Här bör man lägga till att det rimligtvis i så fall gäller för arbetsresande som arbetar kontorstid (Tabell 2.1).

**Tabell 2.1. Klassificering av kollektivtrafikutbudet i Västra Götaland för att räknas som grundläggande, för olika resänderen och tätortsstorlek.**

| <i>Tätort/invånare</i>         | <i>Syfte/reseärende, i första hand</i>                            | <i>Grundläggande minsta antal resor/dubbelturer</i>       | <i>Genomsnittligt antal avgångar per vecka</i> |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Ej tätort<br>< 200 invånare    | Serviceresor                                                      | 1 tur- och returresa/ vardag<br>(flera olika tidsfönster) | 10                                             |
| Tätort<br>200–499 invånare     | Serviceresor, fritidsresor och gymnasieresor                      | 2 dubbelturer per vardag + närtrafik                      | 20                                             |
| Tätort<br>500–999 invånare     | Serviceresor, fritidsresor och i viss mån arbets-/ studiependling | 5 dubbelturer per vardag                                  | 50                                             |
| Tätort<br>1 000–3 000 invånare | Serviceresor, fritidsresor och arbets-/ studiependling            | 10 dubbelturer per vardag<br>3 dubbelturer per helgdag    | 112                                            |

Källa: Västra Götalandsregionen (VGR) (2014).

För att underlätta analysen har vissa förenklingar gjorts utifrån denna klassificering. När antalet avgångar per vecka är minst 112 betraktar vi tillgången till kollektivtrafik som "Acceptabel", vilket innebär att 20 avgångar görs per vardag och sex per helgdag. För de som behöver nå sin arbetsplats även på helgdagar är det rimligt att kollektivtrafiktillgången är 20 avgångar per helgdag. Vi utgår från att man får den tillgången genom att räkna upp den acceptabla tillgången med 3,3(=20/6). Det innebär fler än 373 avgångar per vecka. Vi benämner denna kollektivtrafiktillgång som "God". Vi har då en kategorisering av kollektivtrafiktillgång som sammanfattas i Tabell 2.2.

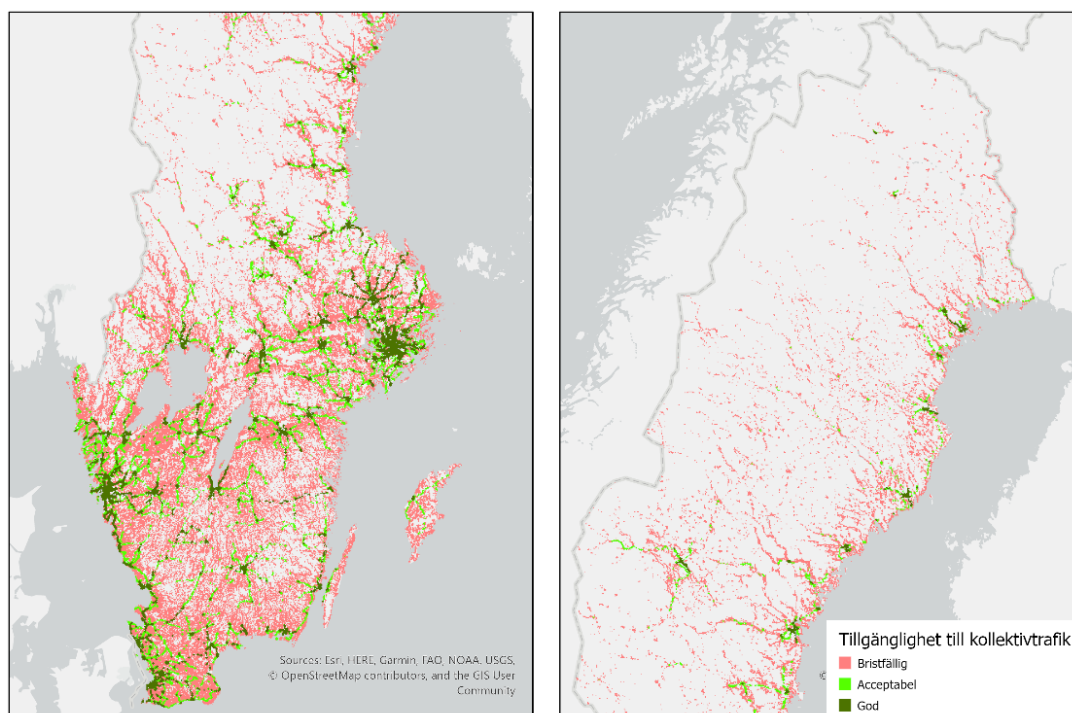
Tabell 2.2. Kategorisering av kollektivtrafiktillgång

| <i>Antal avgångar per vecka inom 1 500<br/>meters avstånd</i> | <i>Kategori av kollektivtrafiktillgång</i> |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| < 112                                                         | Bristfällig                                |
| 112–373                                                       | Acceptabel                                 |
| > 373                                                         | God                                        |

## 2.2 Resultat

### Tillgång till kollektivtrafik för förvärvsarbetande – riket

Inte helt oväntat är tillgången till kollektivtrafik bäst där många bor och arbetar. God tillgång till kollektivtrafik finns främst i de större tätorterna. Tillgången är acceptabel längs de större vägarna in mot de större tätorterna (Figur 2.3).

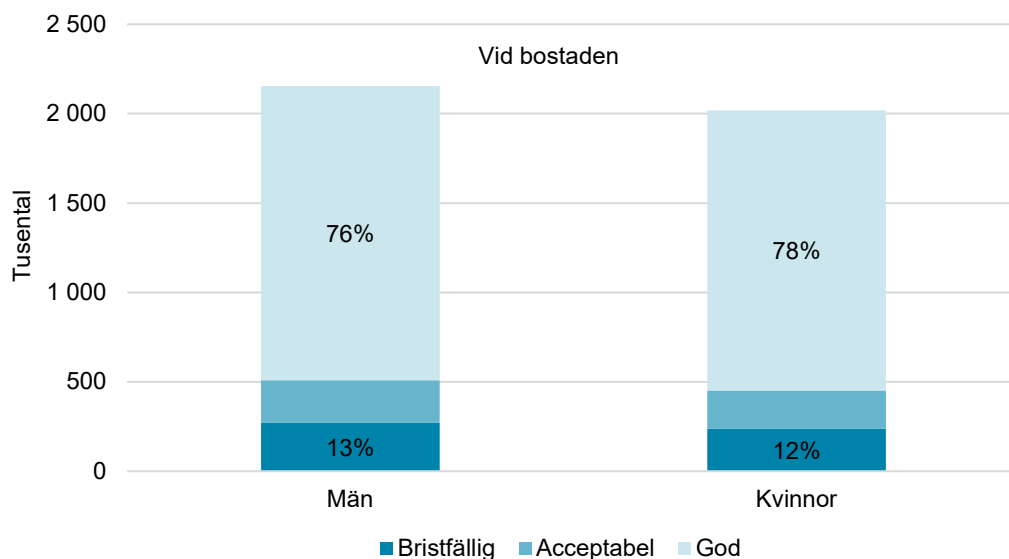


Figur 2.3. Tillgång till kollektivtrafik per kvadratkilometersruta under 2019.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB.

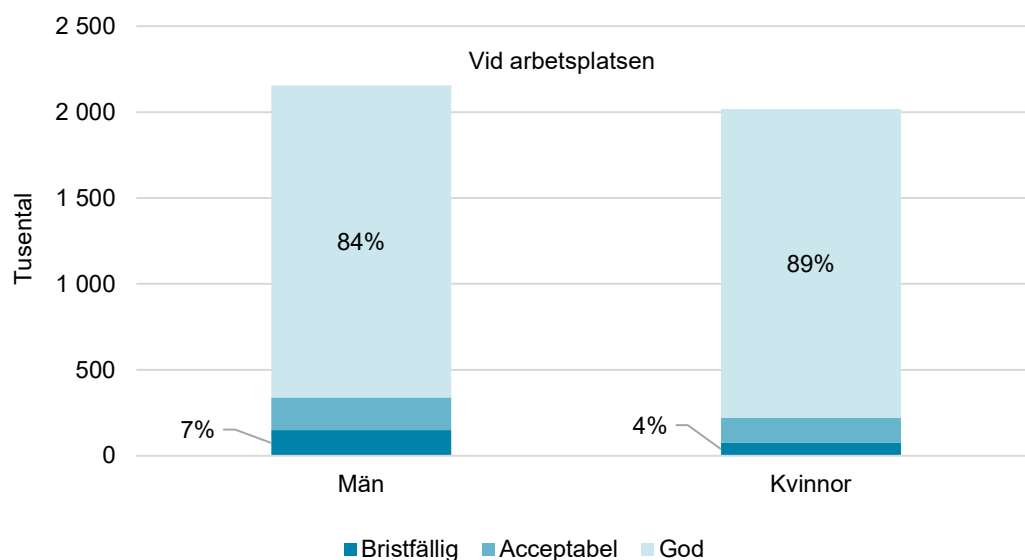
Anm: Kollektivtrafik enligt tidtabellen, måndag morgon mellan kl. 7.00 och kl. 9.00, vecka 49 år 2019. Vita ytor är områden varifrån det inte är möjligt att resa med kollektivtrafik inom två timmars restid.

Som vi antyder ovan är det endast en mindre andel av den förvärvsarbetande befolkningen som bor i områden där kollektivtrafiken är bristfällig. Ungefär 12 procent av de förvärvsarbetande har Bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad, men hela 77 procent har God tillgång (Figur 2.4). Andelarna skiljer sig endast i liten grad mellan män och kvinnor.



Figur 2.4. Antal förvärvsarbetande män och kvinnor, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostaden. Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).

Generellt gäller att förvärvsarbetande har bättre tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats än vid sin bostad (Figur 2.5). Den tillgången är dessutom något bättre för kvinnor jämfört med män. Sju procent av männen har Bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats. Motsvarande andel för kvinnor är fyra procent. 89 procent av kvinnorna har God tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats och motsvarande andel för männen är 84 procent.



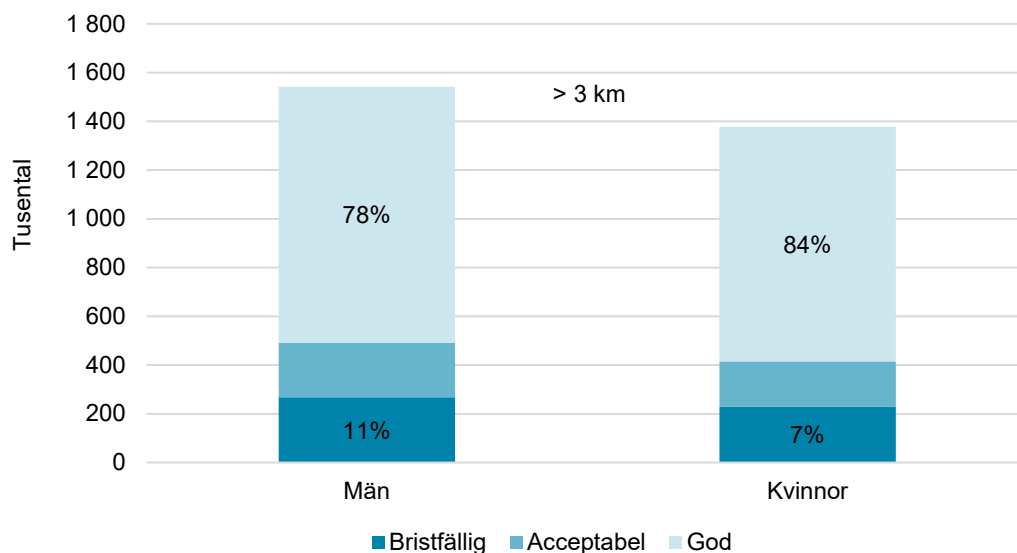
Figur 2.5. Antal förvärvsarbetande män och kvinnor, efter tillgång till kollektivtrafik vid arbetsplatsen. Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).

Möjligheten att använda kollektivtrafik för arbetsresor beror dock på hur tillgången ser ut vid *både* bostad och arbetsplatsen. Utgångspunkten här är att det är den lägsta nivån på tillgången vid bostaden eller arbetsplatsen som bestämmer förutsättningarna att välja kollektivtrafik. Det innebär att tillgången till kollektivtrafik är bristfällig för arbetsresor när tillgången

antingen vid bostad eller arbetsplats är bristfällig. Vidare gäller att tillgången är god när tillgången vid både bostad och arbetsplats är god. I övriga fall är tillgången acceptabel.

För korta arbetsresor är gång eller cykel ett mer relevant alternativ jämfört med att välja kollektivtrafik. Eftersom vi betraktar 1 500 meter som möjligt promenadavstånd till och från hållplats är det rimligt att betrakta arbetsresor upp till 3 kilometer som korta. Av alla förvärvsarbetande har 30 procent högst 3 kilometer till sin arbetsplats.

För de förvärvsarbetande som har längre än 3 kilometer till sin arbetsplats gäller att 17 procent har Bristfällig tillgång till kollektivtrafik för sina arbetsresor, det vill säga de har bristfällig tillgång vid bostaden eller arbetsplatsen (Figur 2.6). 73 procent har God tillgång till kollektivtrafik för sina arbetsresor. Det är små skillnader mellan män och kvinnor. Detta trots att kvinnor har bättre tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats (Figur 2.5). Den skillnaden får dock främst betydelse för de kortaste arbetsresorna, högst 3 kilometer. För dessa gäller att tillgången är bristfällig för 7 procent av kvinnornas arbetsresor och 11 procent av männens. Tillgången är God för 84 procent av kvinnornas arbetsresor och 78 procent av männens. Dock har tillgången till kollektivtrafik liten eller ingen betydelse för korta arbetsresor. Ofta kan närmaste hållplats för bostad och arbetsplats vara samma.



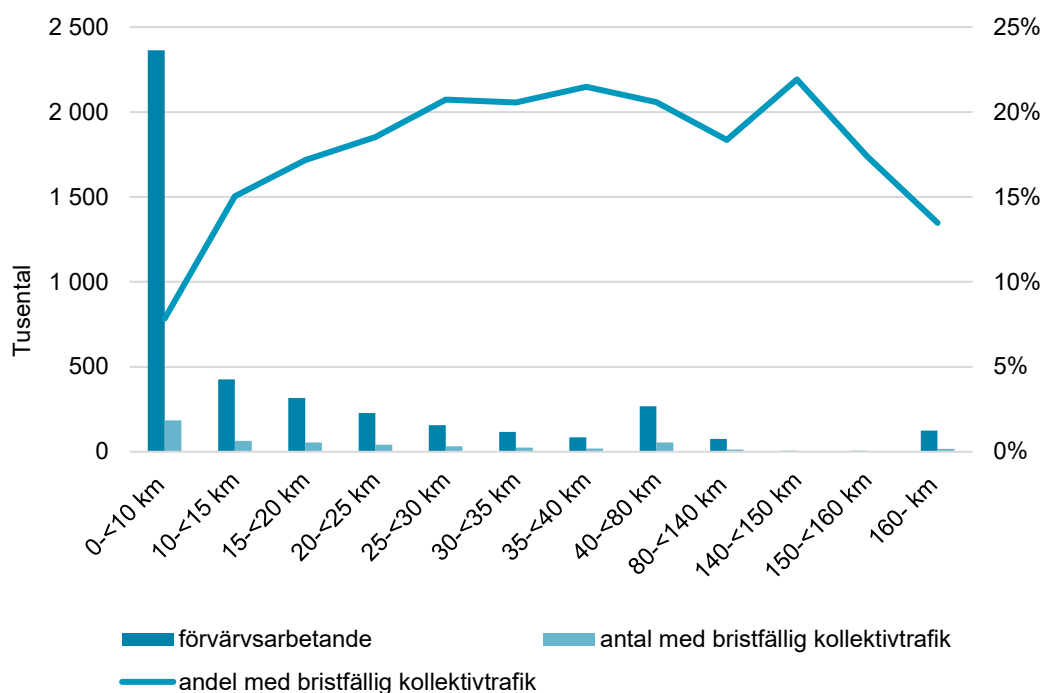
**Figur 2.6. Antal förvärvsarbetande män och kvinnor, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats där avstånd mellan bostad och arbetsplats överstiger 3 kilometer.**

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).

Beroende på kollektivtrafikens ekonomi och skalfördelar är tillgången till kollektivtrafik bäst i och omkring tätbefolkade kärnor, samt längs stråk med stark efterfrågan, dit matarlinjer kan transportera resenärer från mindre folktäta områden. Det är därför naturligt att andelen förvärvsarbetande med bristfällig tillgång till kollektivtrafik är låg vid korta resavstånd (Figur 2.7).

Vi ser dock även att andelen förvärvsarbetande med bristfällig kollektivtrafiktillgång slutar öka på avstånd mellan 25 och 80 kilometer, där den är som högst – drygt 20 procent. Förvärvsarbetande med reseavstånd mellan 80 och 140 kilometer samt över 160 kilometer har bättre tillgång till kollektivtrafik. Det kanske kan förklaras med att så långa pendlingsavstånd är förknippade med järnväg, och järnvägsstationer ligger i regel i större tätorter. För att minimera restiden bor sannolikt förvärvsarbetande med så långa pendlingsavstånd närmare hållplatsen/stationen än genomsnittet för riket.

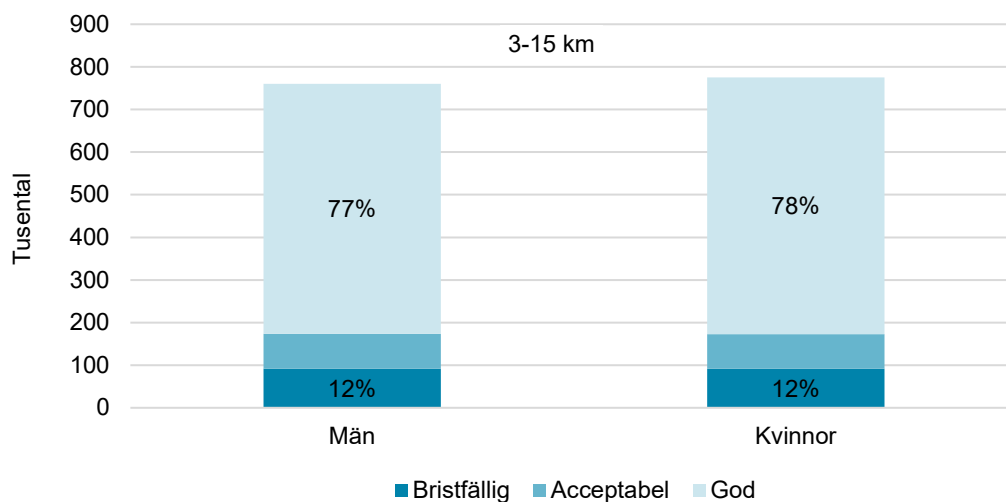
Förvärvsarbetande med reseavstånd mellan 140 och 160 kilometer är jämförelsevis få, cirka 10 000 i hela riket, varför dessa skattningar påverkas mer av enskildheter och gränsdragningar. Medelvärde av andelen med bristfällig kollektivtrafik och reseavstånd mellan 140 och 160 kilometer blir 20 procent, nästan lika högt som mellan 25 och 80 kilometer. Men för förvärvsarbetande med reseavstånd över 160 kilometer är kollektivtrafiktillgången bättre än för dem med reseavstånd mellan 10 och 15 kilometer.



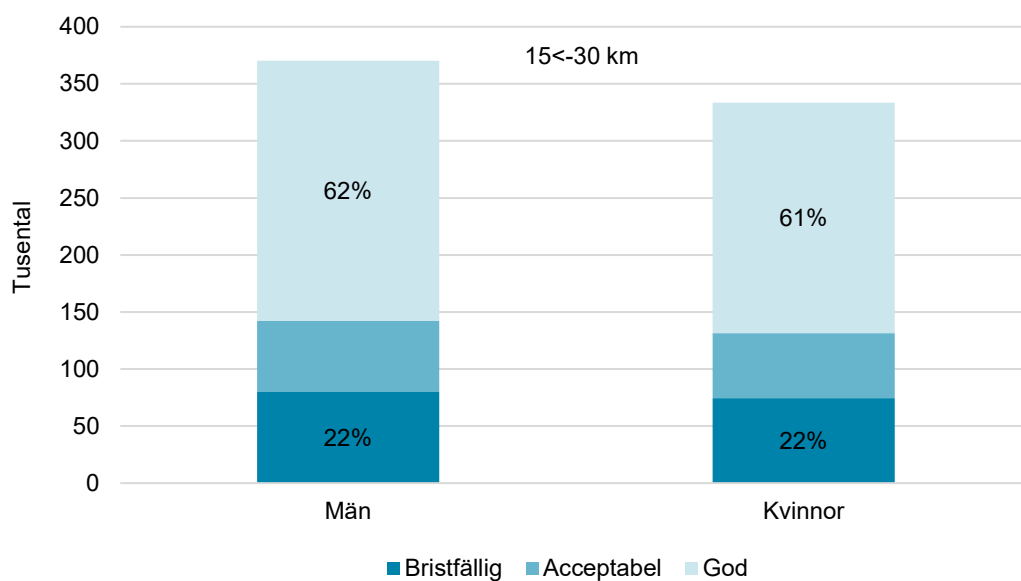
**Figur 2.7. Antal och andel av de förvärvsarbetande som har bristfällig kollektivtrafik vid bostaden efter reseavstånd, platsbaserad tillgänglighet.**  
 Källa: SCB (2018), RAMS 2016; Samtrafiken (2019); egen bearbetning.

För reseavstånd till arbetsplatsen längre än 3 och högst 15 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för drygt 10 procent av resorna och god för knappt 80 procent (Figur 2.8). När avstånden är över 15 och högst 30 kilometer är trafiken bristfällig för drygt 20 procent och god för drygt 60 procent av resorna (Figur 2.9). För arbetsresor längre än 30 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för drygt 20 procent av resorna och god för knappt 60 procent (Figur 2.10). Det är små skillnader mellan andelarna för män och kvinnor.

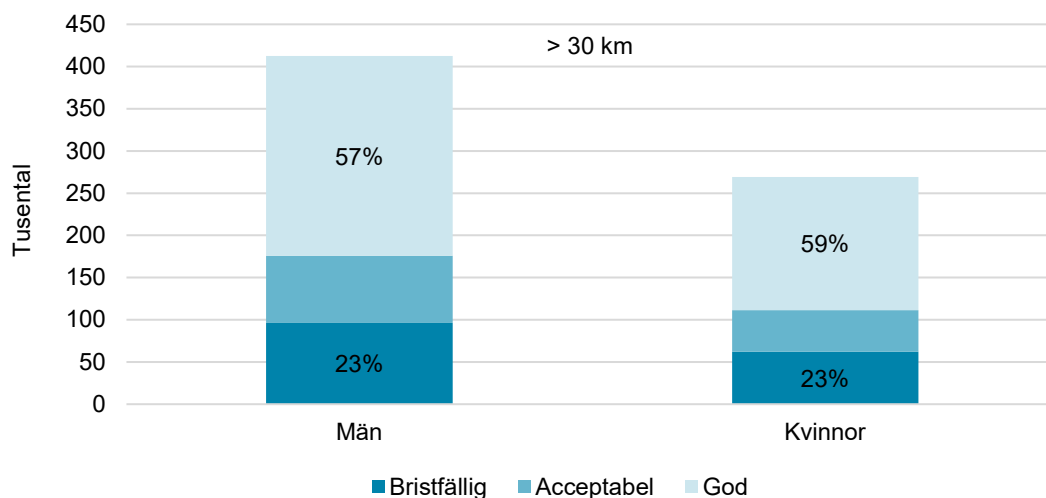




Figur 2.8. Antal förvärvsarbetande män och kvinnor, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats och avstånd mellan bostad och arbetsplats i intervallet 3 <- 15 kilometer.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).



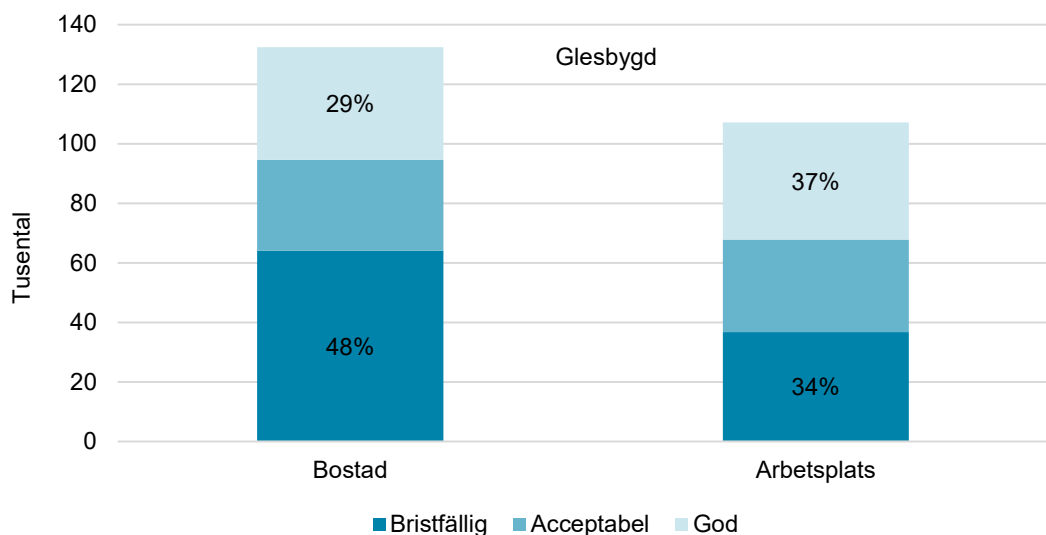
Figur 2.9. Antal förvärvsarbetande män och kvinnor, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats och avstånd mellan bostad och arbetsplats i intervallet 15 <- 30 kilometer.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).



Figur 2.10. Antal förvärvsarbetande män och kvinnor, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats och avstånd mellan bostad och arbetsplats över 30 kilometer.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).

## Tillgång till kollektivtrafik för förvärvsarbetande – gles- och landsbygd

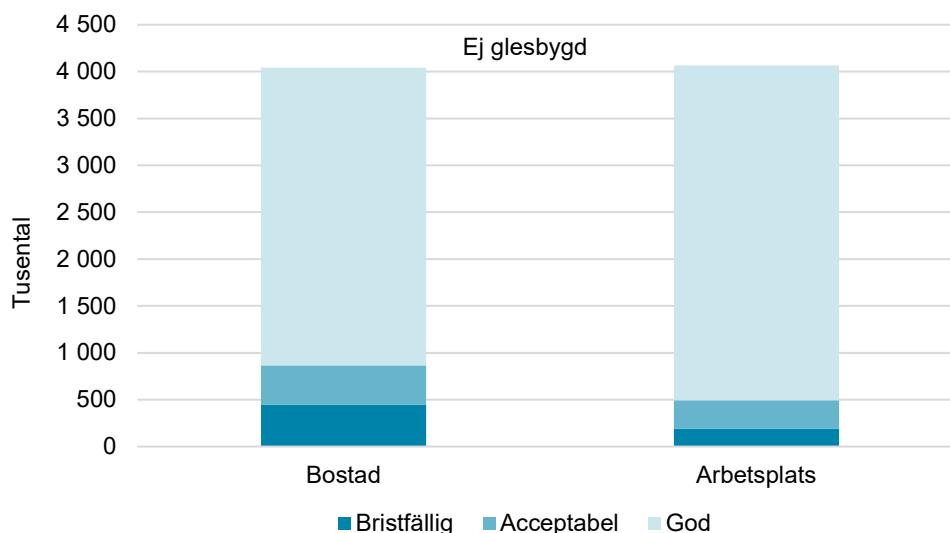
Bara 3 procent av de förvärvsarbetande bor i glesbygd.<sup>14</sup> 48 procent av dessa har bristfällig tillgång till kollektivtrafik och bara 29 procent har god tillgång. Andelen som har sin arbetsplats i glesbygd är också 3 procent, även om det inte behöver vara samma personer. 34 procent av dessa har bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin arbetsplats medan 37 procent har god tillgång (Figur 2.11).



Figur 2.11. Antal förvärvsarbetande som bor eller har sin arbetsplats i glesbygd, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostaden respektive arbetsplatsen.  
Anm: Glesbygd är alla kilometersrutor med mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018)

<sup>14</sup> 132 000 av 4 174 000 koordinatsatta reserelationer – det totala antalet förvärvsarbetande var 4 836 000 (2016). Glesbygden består här av kilometersrutor varifrån det tar längre än 45 minuter med bil att resa till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.

Bland förvärvsarbetande som bor utanför glesbygd är det 11 procent som har bristfällig tillgång till kollektivtrafik vid sin bostad, medan 79 procent har god tillgång (Figur 2.12). För dem som har sin arbetsplats utanför glesbygd är det 5 procent som har bristfällig tillgång vid sin arbetsplats och 88 procent som har god tillgång.

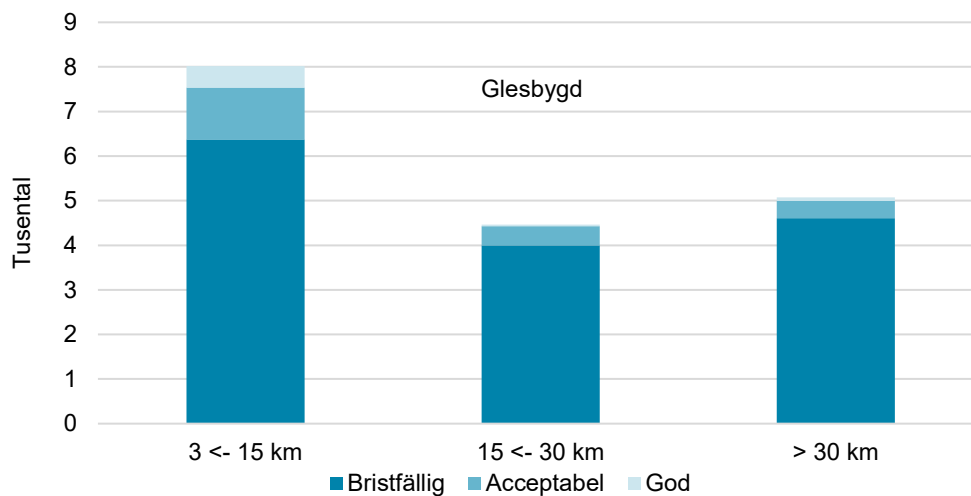


**Figur 2.12. Antal förvärvsarbetande som bor eller har sin arbetsplats utanför glesbygd, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostaden respektive arbetsplatsen.**

Anm: Glesbygd är alla kilometersrutor med mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare. Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 (hela året) och SCB (2018).

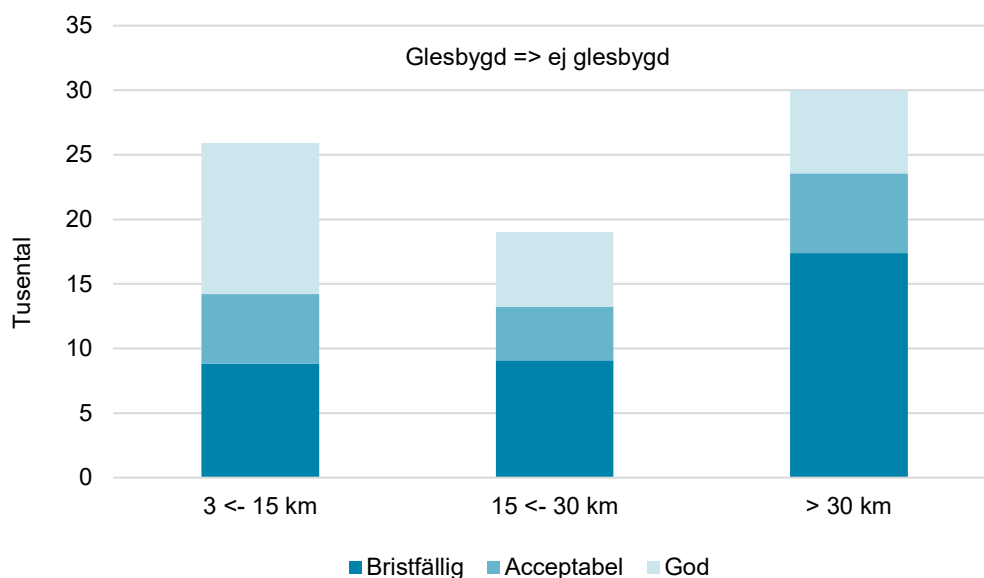
Trots den uppvisade obalansen, där andelen förvärvsarbetande i glesbygd som har bristfällig tillgång är betydligt högre jämfört med förvärvsarbetande utanför glesbygd, bör man inte betrakta bristfällig tillgång till kollektivtrafik som något som främst är ett glesbygdspöblem. Förklaringen är det låga antalet förvärvsarbetande som bor eller arbetar i glesbygd. Av alla förvärvsarbetande som har bristfällig tillgång vid sin bostad är det endast 13 procent som bor i glesbygd, och av förvärvsarbetande som har bristfällig kollektivtrafik vid sin arbetsplats är det 16 procent som har arbetsplatsen i glesbygd.

Det är få som både bor och arbetar i glesbygd (cirka 17 500) och de flesta av dem har bristfällig tillgång till kollektivtrafik. För arbetsresor i avståndsintervallet 3–15 kilometer är det 79 procent som har bristfällig tillgång och 6 procent som har god tillgång till kollektivtrafik vid både bostaden och arbetsplatsen. Av dem som bor och arbetar i glesbygd och har arbetsresor som är längre än 15 kilometer har 90 procent bristfällig tillgång medan bara 1 procent har god tillgång till kollektivtrafik (Figur 2.13).



**Figur 2.13.** Antal förvärvsarbetande som bor och arbetar i glesbygd, efter avstånd mellan bostad och arbetsplats och tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats.  
**Anm:** Glesbygd är alla kilometersrutor med mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.  
**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB (2018).

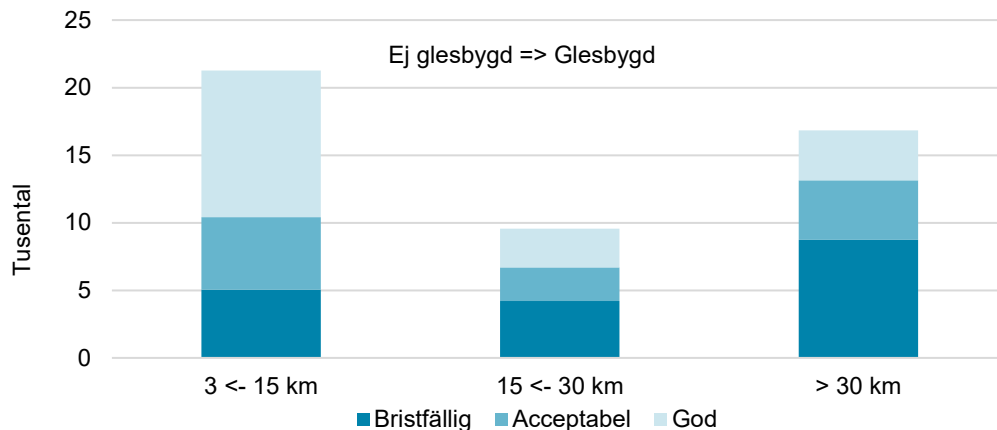
De som bor i glesbygd, men har sin arbetsplats utanför (cirka 75 000), har bättre tillgång till kollektivtrafik jämfört med dem som arbetar i glesbygd. För dem som har arbetsresor i intervallet 3–15 kilometer är tillgången bristfällig för 34 procent och god för 45 procent. När arbetsresorna är 15–30 kilometer är tillgången bristfällig för 48 procent och god för 31 procent. För arbetsresor längre än 30 kilometer är tillgången bristfällig för 58 procent och god för 21 procent (Figur 2.14).



**Figur 2.14.** Antal förvärvsarbetande som bor i glesbygd men arbetar utanför glesbygd, efter avstånd mellan bostad och arbetsplats och tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats.  
**Anm:** Glesbygd är alla kilometersrutor med mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.  
**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB (2018).

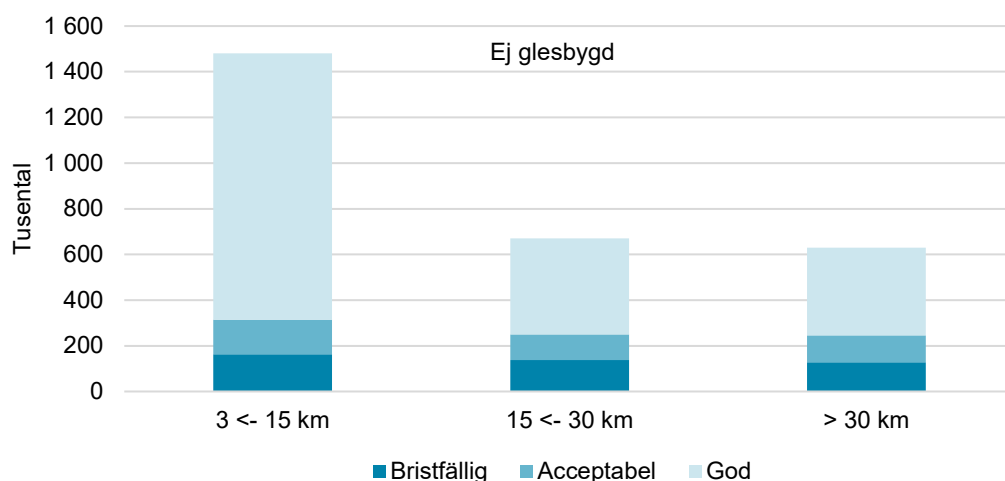
Ännu något bättre är tillgången för dem som bor utanför glesbygd, men arbetar i glesbygd (cirka 48 000).

För arbetsresor i avståndsintervallet 3–15 kilometer är tillgången till kollektivtrafik bristfällig för 24 procent och god för 51 procent. För arbetsresor i intervallet 15–30 kilometer är tillgången bristfällig för 44 procent och god för 30 procent och för resor längre än 30 kilometer är tillgången bristfällig för 52 procent och god för 22 procent (Figur 2.15).



**Figur 2.15.** Antal förvärvsarbetande som bor utanför glesbygd men arbetar i glesbygd, efter avstånd mellan bostad och arbetsplats och tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats.  
Anm: Glesbygd är alla kilometersrutor med mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB (2018)

Inte helt oväntat är andelen med bristfällig tillgång till kollektivtrafik lägst för dem som både bor och arbetar utanför glesbygd (cirka 2,8 miljoner med mer än 3 km till arbetsplatsen). När arbetsresorna är 3–15 kilometer är tillgången bristfällig för 11 procent och god för 79 procent. För resor längre än 15 kilometer är tillgången bristfällig för 20 procent och god för 62 procent (Figur 2.16).



**Figur 2.16.** Antal förvärvsarbetande som bor och arbetar utanför glesbygd, efter avstånd mellan bostad och arbetsplats och tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats.  
Anm: Glesbygd är alla kilometersrutor med mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.  
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB (2018).

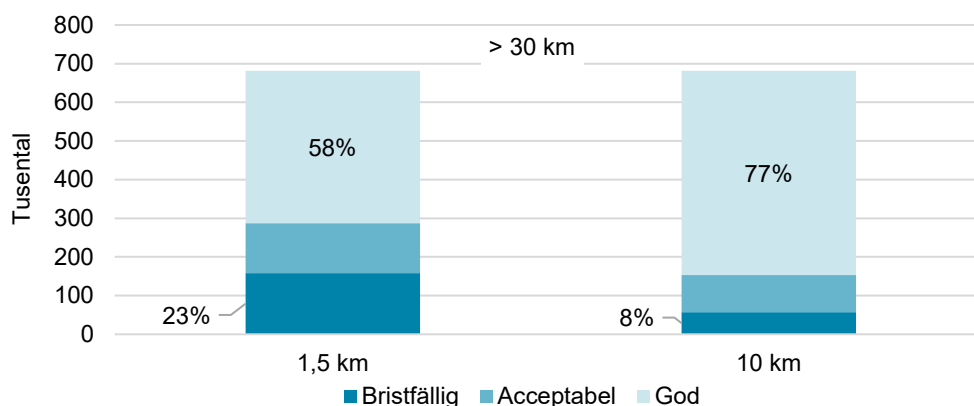
Men, som påpekats ovan, bristfällig kollektivtrafik är inte enbart ett glesbygdspå problem. För arbetsresor med bristfällig tillgång till kollektivtrafik i avståndsintervallet 3–30 kilometer är det endast 11 procent där bostaden eller arbetsplatsen ligger i glesbygd. Motsvarande för arbetsresor längre än 30 kilometer är 19 procent. Den stora majoriteten av de förvärvs- arbetande med bristfällig kollektivtrafiktillgång bor inte i glesbygd, såsom vi har definierat den.

## Kombinerad bil- och kollektivtrafikresa

Ett andra krav som måste vara uppfyllt för att kunna hävda bristfällig kollektivtrafik, utöver tidsvinstkravet, är att en kombinerad resa med bil<sup>15</sup> om högst 10 kilometer mellan bostaden och lämplig infartsparkering nära hållplats för kollektivtrafik, i kombination med resa med kollektivtrafik för den övriga delen av resan till arbetsplatsen, inte ska kunna genomföras.<sup>16</sup>

Vi har därför gjort en analys där vi utgår från kollektivtrafiktillgång inom 10 kilometer<sup>17</sup> från bostaden. Det bör dock påpekas att vi i vårt underlag saknar uppgift om tillgång till parkeringsplats vid hållplatser.

Vi såg ovan att kollektivtrafiktillgången är bristfällig för 23 procent av de förvärvsarbetande med reseavstånd längre än 30 kilometer, om man räknar tillgång inom 1,5 kilometer från bostaden. När vi nu utgår från tillgång inom 10 kilometer från bostaden sjunker andelen förvärvsarbetande med bristfällig kollektivtrafik till 8 procent (Figur 2.17). Tillgången vid reseavstånd över 30 kilometer är god för 58 procent av de förvärvsarbetande, när man utgår från tillgång inom 1,5 kilometer från bostaden, men när tillgången inom 10 kilometer från bostaden räknas in ökar andelen med god tillgång till 77 procent.



**Figur 2.17. Antal förvärvsarbetande, efter tillgång till kollektivtrafik vid bostad och arbetsplats och där tillgången har beräknats inom 1,5 respektive 10 kilometer från bostaden. Avstånd mellan bostad och arbetsplats är över 30 kilometer.**

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken 2019 och SCB.

<sup>15</sup> I den föreslagna lagtexten nämns specifikt bil. Det torde dock vara valfritt att använda alla färdmedel. Att bil nämns beror förmodligen på att det förväntas vara det snabbaste färdmedlet, som i kombination med kollektivtrafik ger den förmånligaste restiden jämfört med bil hela vägen.

<sup>16</sup> SOU (2019) s. 36–37. "Kollektivtrafik anses bristfällig om tidsvinsten uppgår till mer än två timmar och 30 minuter för tur- och returresan för resa med bil i förhållande till resa med kollektivtrafik eller kombinerad resa med bil och kollektivtrafik. Detta gäller endast under förutsättning att tidsvinsten uppnås under minst hälften av totala antalet resdagar med avstånd som uppgår till minst 30 kilometer enkel väg under beskattningssåret. Kollektivtrafik anses även bristfällig om:

1. förutsättningarna för kombinerad resa enligt kraven ovan inte föreligger och det saknas hållplats för kollektivtrafik på ett avstånd av minst två kilometer från bostaden, eller
2. kollektivtrafik saknas på en sammanhängande sträcka av minst två kilometer i anslutning till arbetsplatsen eller bytespunkt mellan färdmedel."

<sup>17</sup> Fågelvägen x 1,2.

Med andra ord, då vi inkluderar en anslutningsresa på 10 km från bostaden ökar tillgången till kollektivtrafik för dem med reseavstånd över 30 kilometer, och andelen med bristfällig tillgång sjunker från 23 till 8 procent.

## Slutsatser

När det gäller tillgången till kollektivtrafik för arbetsresor, beräknad utifrån bostad eller arbetsplatsen, kan vi dra några slutsatser.

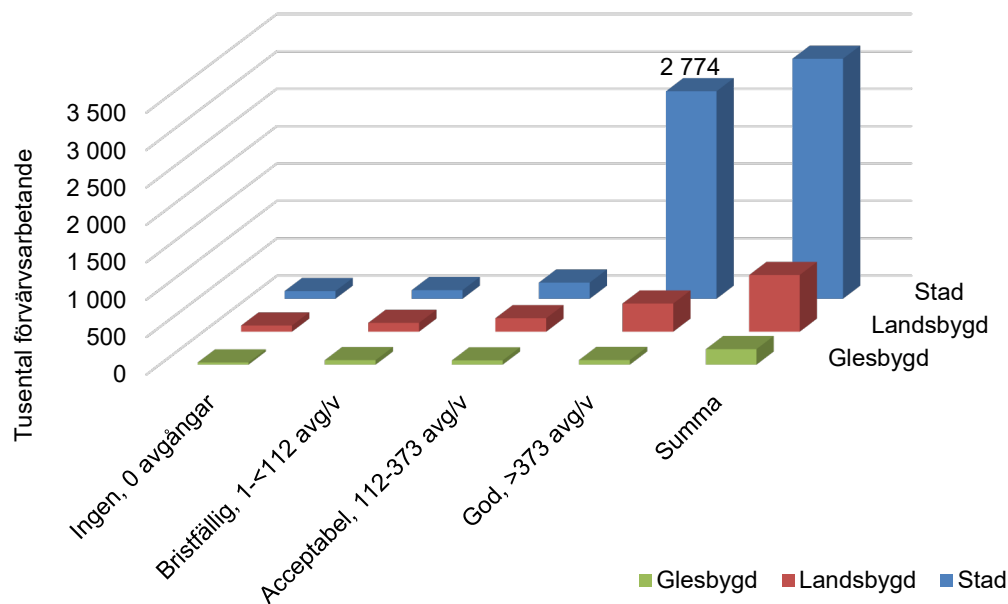
- Det är små skillnader mellan mäns och kvinnors tillgång till kollektivtrafik för arbetsresor.
- Tillgången till kollektivtrafik är sämre för längre arbetsresor (>30 km) jämfört med kortare. Sämst är den för förvärvsarbetande med mellan 25 och 150 km reseavstånd, av vilka drygt 20 procent har bristfällig kollektivtrafik.
- Andelen som har bristfällig tillgång till kollektivtrafik av de förvärvsarbetande som bor eller arbetar i glesbygd är betydligt högre jämfört med dem som bor och arbetar utanför glesbygd.
- För boende i glesbygd med arbetsresor längre än 15 km har 90 procent bristfällig tillgång till kollektivtrafik (cirka 8 600 personer).
- När vi utvidgar "sökradien", och räknar med kollektivtrafikens utbud inom 10 kilometer från bostaden, sjunker andelen med bristfällig kollektivtrafik väsentligt för dem med reseavstånd längre än 30 kilometer.

## 2.3 Resultat – kommungrupper

I en tredelad indelning i Stads-, Landsbygds- och Glesbygdskommuner<sup>18</sup> har vi även analyserat tillgången till kollektivtrafik för de förvärvsarbetande. Ungefär 77 procent eller 3,2 miljoner av de förvärvsarbetande har god tillgång till kollektivtrafik där de bor, se Figur 2.18. Av dessa bor en sjundedel eller 440 000 i landsbygd eller glesbygd.

---

<sup>18</sup> Glesbygd är i detta avsnitt definierat som alla kilometersrutor som har mer än 45 minuter till närmaste tätort med minst 3 000 invånare plus alla övriga rutor i Glesbygdskommuner (36 kommuner). Glesbygd omfattar i denna indelning 207 000 förvärvsarbetande. Landsbygdsområden – övriga rutor, om kommunen är klassad som landsbygdskommun, dvs. de fyra glesaste i Tillväxtverkets indelning. Stad, stadskommun – övriga rutor än Glesbygdsrutor, om kommunen tillhör någon av de två tätaste kommungrupperna i Tillväxtverkets indelning.



**Figur 2.18. Antal förvärvsarbetande med olika tillgång till kollektivtrafik, efter områdesklass (kilometersrutor klassificerade i Stad, Landsbygd, Glesbygd).**

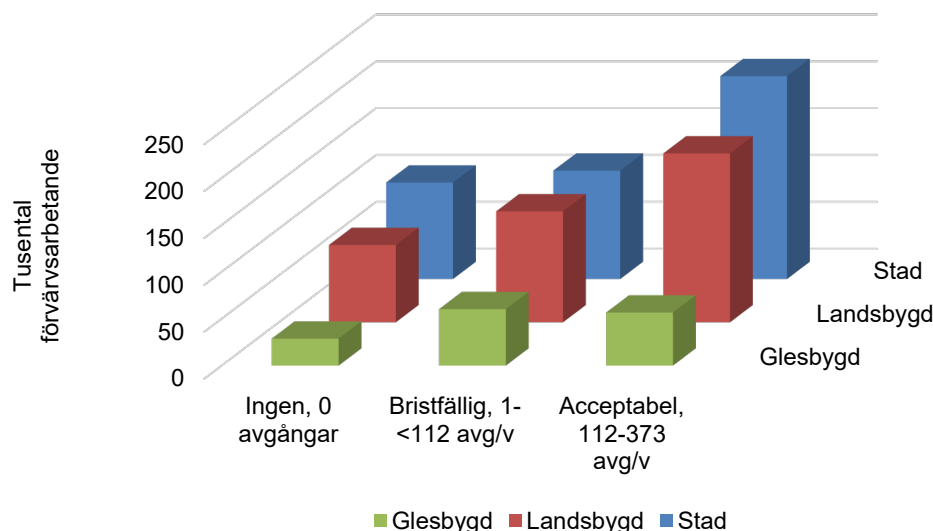
Anm: Glesbygd, glesbygdsrutor, är i detta avsnitt definierat som alla kilometersrutor som har mer än 45 minuter till närmaste tätort med minst 3 000 invånare, plus alla övriga rutor i Glesbygdskommuner (36 kommuner). Landsbygdsområden – övriga rutor, om kommunen är klassad som Landsbygdskommun, dvs. de fyra glesaste i Tillväxtverkets indelning. Stad, stadskommun – övriga rutor än Glesbygdsrutor, om kommunen tillhör någon av de två tätaste kommungrupperna i Tillväxtverkets indelning.

Av dem som har ett Bristfälligt eller Inget kollektivtrafikutbud<sup>19</sup> (12 %) bor 43 % i Stad, 39 % procent i Landsbygd och 17 % i Glesbygd (Figur 2.19).

Bland förvärvsarbetande i Glesbygd (5 %) är tillgången God för 30 %, Acceptabel för 27 %, Bristfällig för 29 % och Ingen kollektivtrafik för 14 % (Figur 2.20). Om vi slår ihop Bristfällig och Ingen kollektivtrafik blir andelen 43 % i Glesbygd. Utbudet kan med andra ord sägas vara korrelerat med befolkningstätheten. Det bekräftas av att den minsta täthet för Acceptabelt utbud är i genomsnitt 26 förvärvsarbetande/km<sup>2</sup> (Landsbygd), och 120 förvärvsarbetande/km<sup>2</sup> för God (Glesbygd).

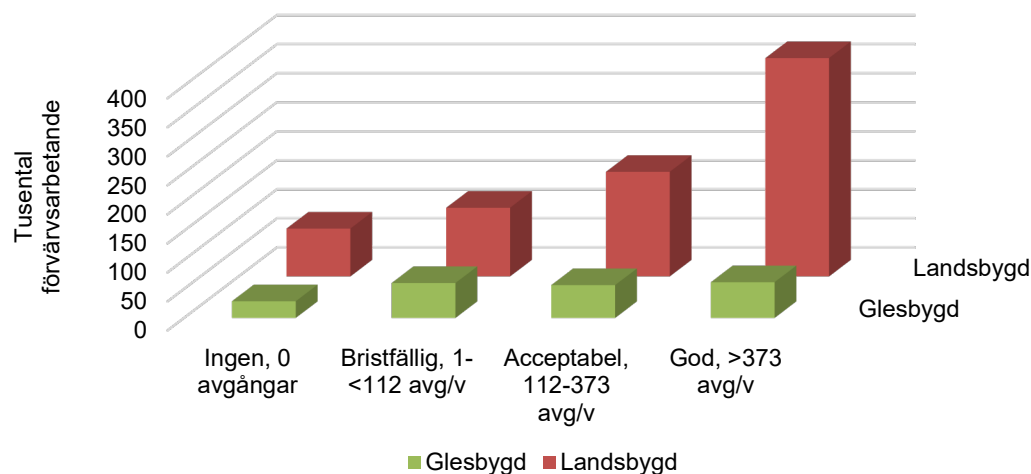
<sup>19</sup> "Inget kollektivtrafikutbud" innebär mindre än 0,5 avgångar per vecka inom de fem kilometersrutorna, ungefär inom 1,5 km radie från bostaden (Figur 2.2).





Figur 2.19. Antal förvärvsarbete som saknar, har bristfälligt eller acceptabelt utbud av kollektivtrafik, efter områdesklass.

Anm: Glesbygd, glesbygdsrutor, är i detta avsnitt definierat som alla kilometersrutor som har mer än 45 min till närmaste tätort med minst 3 000 invånare, plus alla övriga rutor i Glesbygdskommuner (36 kommuner). Landsbygdsområden – övriga rutor, om kommunen är klassad som Landsbygdskommun, dvs. de fyra glesaste i Tillväxtverkets indelning. Stad, stadskommun – övriga rutor än Glesbygdsrutor, om kommunen tillhör någon av de två tätaste kommungrupperna i Tillväxtverkets indelning.

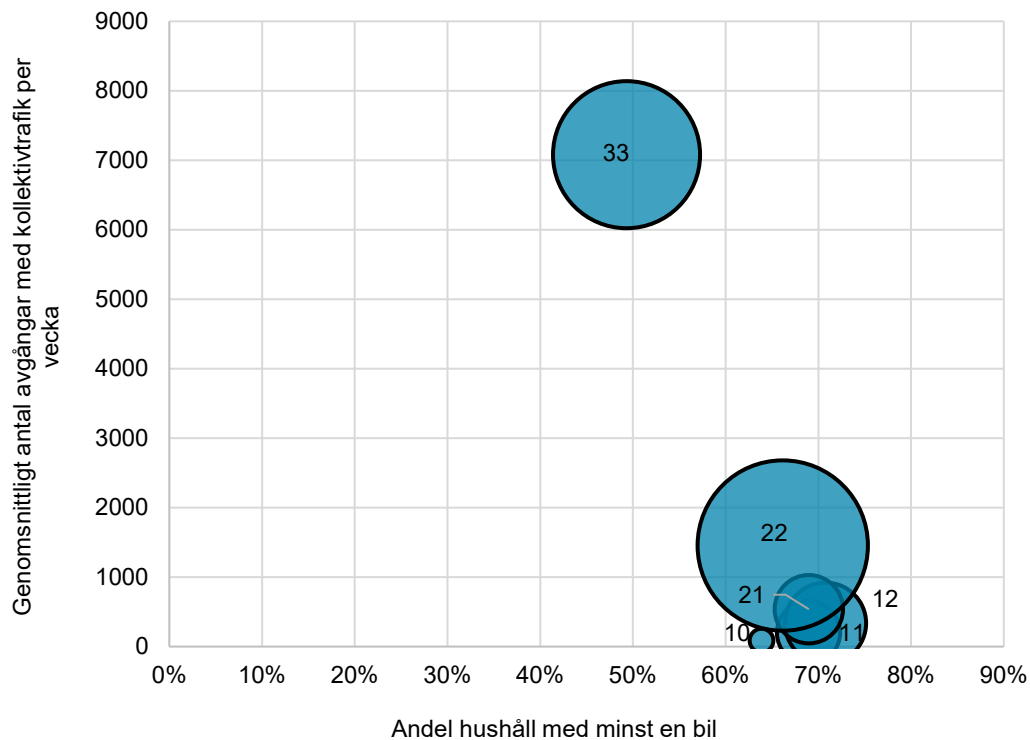


Figur 2.20. Antal förvärvsarbete med olika tillgång till kollektivtrafik i gles- och landsbygd, efter områdesklass (endast Landsbygd och Glesbygd).

Anm: Glesbygd, glesbygdsrutor, är i detta avsnitt definierat som alla kilometersrutor som har mer än 45 minuter till närmaste tätort med minst 3 000 invånare, plus alla övriga rutor i Glesbygdskommuner (36 kommuner). Landsbygdsområden – övriga rutor, om kommunen är klassad som Landsbygdskommun, dvs. de fyra glesaste i Tillväxtverkets indelning. Stad, stadskommun – övriga rutor än Glesbygdsrutor, om kommunen tillhör någon av de två tätaste kommungrupperna i Tillväxtverkets indelning.

Med en indelning enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning kan ytterligare ljus spridas om hur kollektivtrafiken varierar över landet (Figur 2.21). I landets storstadskommuner har hälften av invånarna (medianen) tillgång till omkring 7 000 kollektivtrafik-avgångar per vecka i närheten av där de bor. Samtidigt saknar ungefär 50 procent av hushållen i dessa kommuner ett bilinnehav. För övriga kommungrupper är kollektivtrafikutbudet lägre och hushållens

bilinnehav betydligt större. Inom detta aggregat av kommungrupper är det framför allt tätastäder som avviker positivt med ett något högre kollektivtrafikutbud (knappt 1 500 per vecka) än övriga grupper av kommuner. Med andra ord är det framförallt storstadskommunernas kollektivtrafik som på ett tydligt sätt avviker från övriga kommuners utbud.



**Figur 2.21. Genomsnittligt antal kollektivtrafikavgångar per vecka som hälften av invånarna har i närheten av där de bor samt andel hushåll per kommungrupp som äger minst en personbil.**  
**Källa:** Egen bearbetning av tidtabellsdata 2019 från Samtrafiken, SCB:s hushållsregister och Trafikanalys fordonsregister 2018.  
**Anm:** Bubblornas storlek motsvarar antalet hushåll per kommungrupp. Kommuntyper: 33 – Storstadskommuner. 22 – Täta kommuner nära en större stad. 21 – Täta kommuner avlägset belägna. 12 – Landsbygdskommuner nära en större stad. 11 – Landsbygdskommuner avlägset belägna. 10 – Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna.

Det relativt höga bilinnehavet i stora delar av landet kan sättas i relation till vilken tillgänglighet de olika färdmedlen medger, se Figur 1.1 och Figur 2.21. Den faktiska möjligheten att resa kollektivt kan dock endast bedömas på individnivå när respektive resestråk studeras, vilket redovisas i kapitel 3.

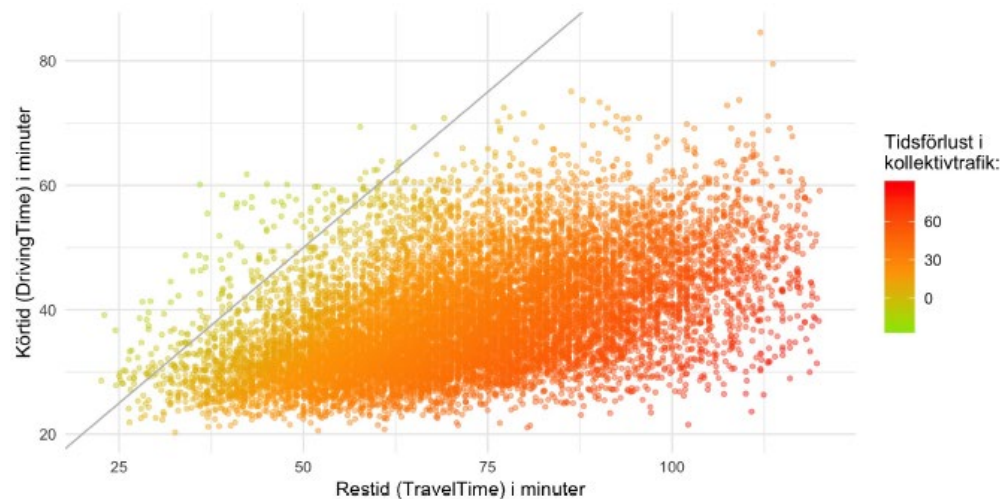
### 3 Individbaserad kollektivtrafiktillgänglighet

Det andra perspektivet är individbaserat och bestäms utifrån om individen över huvud taget kan resa med kollektivtrafik mellan sitt hem och sin arbetsplats, eller eventuellt åberopa det kriterium för restidsvinst vid bilanvändning som kommittén föreslår.

Genom att undersöka ett slumpmässigt urval av alla resestråk eller reserelationer mellan bostad och arbetsställen som överstiger 30 km (knappt 21 000 relationer) har restider med kollektivtrafik och bil undersökts. De testade relationerna illustreras i Figur 3.2.

Kollektivtrafikrestiderna har utgått från Samtrafikens tidtabeller med avgångar mellan kl. 7.00 och 9.00 och beräknats med verktyget TRACC.<sup>20</sup> Bilrestiderna har beräknats med Googles API.<sup>21</sup> De relationer med skattade restider som ingår i analysen framgår av Figur 3.2.

Det finns en viss korrelation av restidslängd för kollektivtrafik och bil. De allra flesta rese-relationer ligger dock till höger om den diagonala linje som anger samma restid med bil som med kollektivtrafik. Det innebär att resorna i de allra flesta fall tar längre tid med kollektivtrafik än med bil. För en liten andel av reserelationerna är dock kollektivtrafiken snabbare än bil, i 178 eller 0,9 procent av de studerade fallen.

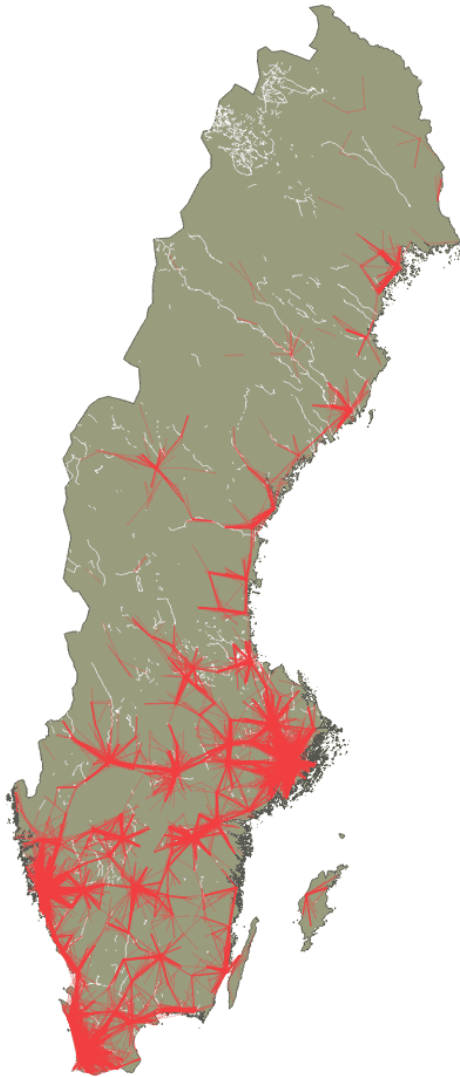


Figur 3.1. Restider med bil respektive kollektivtrafik per relation, samt differensen (färgskala).  
Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

<sup>20</sup> **Tidsspann för resor:** måndag morgon, första starttid kl. 7.00 och sista starttid kl. 9.00. Tidtabell vecka 47 år 2019. **Hållplatser:** Alla hållplatser ingår oavsett frekvens. Gångavstånd 1,2 x fågelväg till och från hållplatsen. Gångavståndet räknas som en del av resan. **Resan:** Max-avstånd för hela resan 100 km fågelväg. Maximalt 800 meter mellan byteshållplatser. Extra tid för byten (interchange penalty) 5 min. **Färdmedel:** All tidtabellagd kollektivtrafik. Tåg, buss, spårvagn, tunnelbana och färjetrafik. Flygbussar saknas till vissa flygplatser. Anropsstyrtrafik saknas.

<sup>21</sup> För metodbeskrivning, se Lilljegen J. (2020) Körtider och körsträckor. Beräkningsuppdrag till Trafikanalys. Maj 2020.

I drygt 38 procent av fallen skulle resan med kollektivtrafik ha tagit längre än 2 timmar enkel väg (Tabell 3.1). För dessa relationer har bil då antagits vara det enda godtagbara alternativet. För de resestråk som har rimliga restider med både bil och kollektivtrafik är det endast i 67 av 20 890 relationer (0,3 procent) där det i betänkandet förslagna restidskravet (2,5 timmar) skulle medge utökad skattereduktion. Med dagens restidskrav på 2 timmar uppfylls det i 667 fall (3,2 procent). Andel resestråk som då sammanlagt kan hävda bristfällig kollektivtrafik är 38,5 (2,5 timmar) respektive 41,3 procent (2 timmar).



**Figur 3.2. Reserelationer med skattade restider.**

Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

Fördelningen över kommungrupper och län uppvisar en stor variation i andel relationer, där kollektivtrafik inte kan anses vara ett fullgott alternativ för arbetsresande, givet dagens lokalisering av boende och arbetsplatser och kollektivtrafikutbud. Av länen är det Stockholms och Uppsala län som har lägst andel relationer med restider >2 timmar, 22 % respektive 23 % (Tabell 3.1). Högst andel relationer med orimliga restider har Gotlands (72 %), Jämtlands (69 %) och Västerbottens län (63 %).

**Tabell 3.1. Urvalsstorlek av reserelationer, samt antal och andelar av dessa relationer med bristfällig kollektivtrafik: restider >2 timmar, restidsvinster på 2 respektive 2,5 timmar, efter län.**

| Län                 | Antal relationer   |                                    |                            |                              | Andel med bristfällig kollektivtrafik, % |                            |                              |
|---------------------|--------------------|------------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------------------|----------------------------|------------------------------|
|                     | Urvals-<br>storlek | Kollektiv-<br>trafikrestid<br>>2 h | +Restids-<br>vinst<br>≥2 h | +Restids-<br>vinst<br>≥2,5 h | Kollektiv-<br>trafikrestid<br>>2 h       | +Restids-<br>vinst<br>≥2 h | +Restids-<br>vinst<br>≥2,5 h |
| Stockholm           | 3 034              | 639                                | 114                        | 11                           | 21,1                                     | 3,8                        | 0,4                          |
| Uppsala             | 1 449              | 331                                | 42                         | 2                            | 22,8                                     | 2,9                        | 0,1                          |
| Söderman-<br>land   | 823                | 302                                | 22                         | 1                            | 36,7                                     | 2,7                        | 0,1                          |
| Östergötland        | 1 087              | 346                                | 9                          | 1                            | 31,8                                     | 0,8                        | 0,1                          |
| Jönköping           | 711                | 341                                | 18                         | 4                            | 48,0                                     | 2,5                        | 0,6                          |
| Kronoberg           | 415                | 259                                | 7                          | 2                            | 62,4                                     | 1,7                        | 0,5                          |
| Kalmar              | 555                | 291                                | 17                         | 3                            | 52,4                                     | 3,1                        | 0,5                          |
| Gotland             | 141                | 102                                | 1                          | 1                            | 72,3                                     | 0,7                        | 0,7                          |
| Blekinge            | 262                | 113                                | 16                         | 6                            | 43,1                                     | 6,1                        | 2,3                          |
| Skåne               | 3 025              | 1 018                              | 110                        | 8                            | 33,7                                     | 3,6                        | 0,3                          |
| Halland             | 943                | 317                                | 43                         | 4                            | 33,6                                     | 4,6                        | 0,4                          |
| Västra<br>Götaland  | 3 563              | 1 313                              | 136                        | 9                            | 36,9                                     | 3,8                        | 0,3                          |
| Värmland            | 588                | 321                                | 12                         | 1                            | 54,6                                     | 2,0                        | 0,2                          |
| Örebro              | 589                | 248                                | 31                         | 3                            | 42,1                                     | 5,3                        | 0,5                          |
| Västmanland         | 599                | 293                                | 14                         | 3                            | 48,9                                     | 2,3                        | 0,5                          |
| Dalarnas            | 579                | 337                                | 15                         | 3                            | 58,2                                     | 2,6                        | 0,5                          |
| Gävleborg           | 600                | 259                                | 11                         | 2                            | 43,2                                     | 1,8                        | 0,3                          |
| Väster-<br>norrland | 440                | 237                                | 6                          | 1                            | 53,9                                     | 1,4                        | 0,2                          |
| Jämtland            | 315                | 216                                | 8                          | 0                            | 68,6                                     | 2,5                        | 0,0                          |
| Västerbotten        | 589                | 372                                | 13                         | 1                            | 63,2                                     | 2,2                        | 0,2                          |
| Norrbottn           | 583                | 313                                | 20                         | 1                            | 53,7                                     | 3,4                        | 0,2                          |
| Riket               | 20 890             | 7 968                              | 667                        | 67                           | 38,1                                     | 3,2                        | 0,3                          |

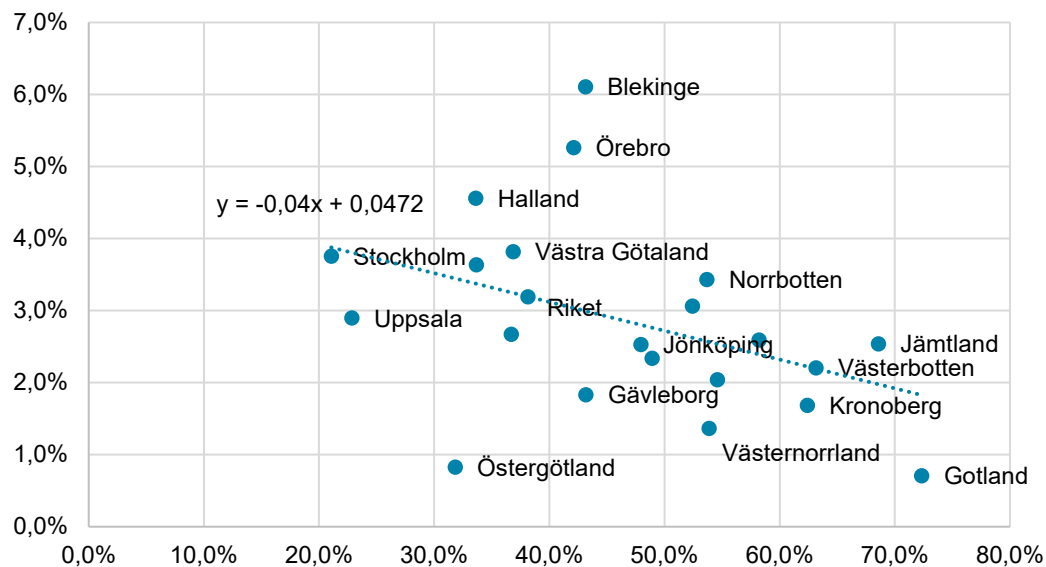
Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

Anm: Av det totala urvalet på 20 890 undersökta relationer har antalet per län fördelats proportionerligt mot antalet förvärvsarbetande bosatta i respektive län. Därefter har relationerna i respektive län valts ut slumpmässigt för beräkning av restider.

Resultaten har validerats genom att göra om beräkningarna med nya urval (lika stora som tidigare) för Jämtland och Stockholm, med liknande resultat. Andel relationer med bristfällig kollektivtrafik i Stockholm blev i den andra omgången 19,7 procent och i Jämtland 69,7 procent.

Det län med högst andel förvärvsarbetande som uppfyller tidsvinstkravet idag är Blekinge, drygt 6 %. Därefter kommer Örebro (5,3 %) och Hallands län (4,6 %). Lägst andel som uppfyller tidsvinstkravet är Gotlands (0,7 %) och Östergötlands län (0,8 %).

Effekten av kravet på restidsvinst idag är svagt motsatt korrelerad mot andelen med orimliga restider: ju högre andel orimliga restider, desto lägre andel kan åberopa restidsvinst (Figur 3.3). Den skattade linjära trendlinjen ger vid handen att om andelen reserelationer med restider  $\geq 2$  timmar ökar med 10 procentenheter från ett län till ett annat, så minskar andelen som kan åberopa tidsvinstkravet med 0,4 procentenheter.

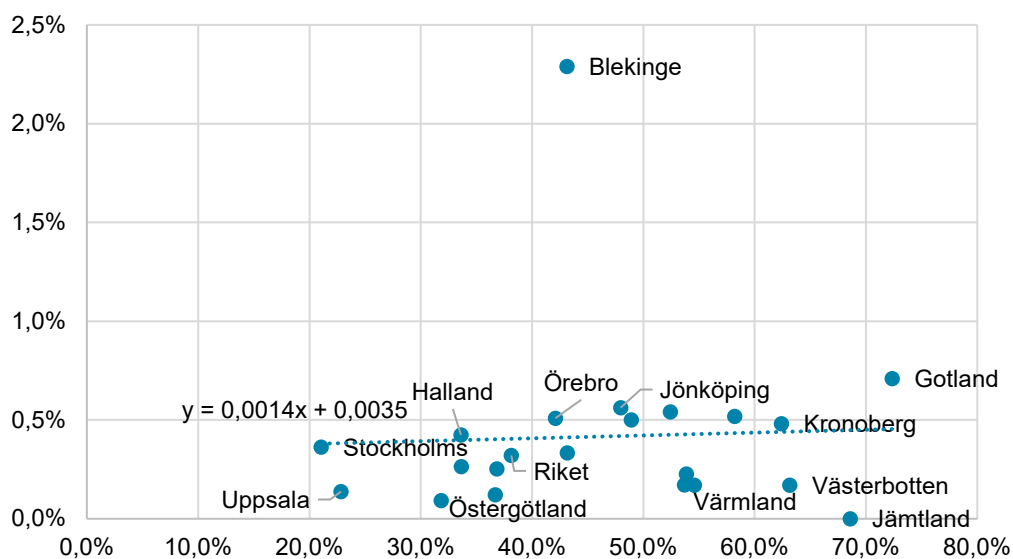


**Figur 3.3. Samband mellan andel reserelationer med restider  $\geq 2$  timmar (x-axel) och andel som kan åberopa restidsvinsten  $\geq 2$  timmar mellan bil och kollektivtrafik.**

Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

Med det skärpta kravet på restidsvinst,  $\geq 2,5$  timmar kortare tid med bil jämfört med kollektivtrafik, försvinner denna korrelation nästan helt (Figur 3.4). En ökning av andelen reserelationer med restider  $\geq 2$  timmar med 10 procentenheter ger nu en svag *ökning* på 0,014 procentenheter av andelen som kan åberopa tidsvinstkravet, men denna ökning är sannolikt inte statistiskt signifikant.

Högst andel som kan åberopa restidsvinsten är fortfarande Blekinge (2,3 %), och näst högst andel har Gotland (0,7 %). Lägst andel har Jämtland (0,0 %) följt av Östergötlands, Södermanlands och Uppsala län (alla runt 0,1 %), men dessa skattningar baserar sig bara på enstaka observationer.



Figur 3.4. Samband mellan andel reserelationer med restider  $\geq 2$  timmar (x-axel) och andel som kan återopla restidsvinsten  $\geq 2,5$  timmar mellan bil och kollektivtrafik.

Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

I Trafikanalys kommungruppsindelning varierar andelen relationer med orimliga kollektivtrafik-restider mellan 29,7 och 72,3 procent, utan inkludering av restidskraven (Tabell 3.2). Om restidskraven inkluderas ökar andelarna med bristfällig kollektivtrafik med endast några få procentenheter, eller tiondels procentenheter. Detta gäller särskilt när kravet på restidsvinst är 2,5 timmar.

Tabell 3.2. Urvalsstorlek av reserelationer, samt antal och andelar av dessa relationer med bristfällig kollektivtrafik: restider  $> 2$  timmar, restidsvinster på 2 respektive 2,5 timmar, efter Trafikanalys kommungrupper.

| Kommungrupp         | Antal relationer |                               |                          |                            | Andel med bristfällig kollektivtrafik, % |                          |                            |
|---------------------|------------------|-------------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------------------------|--------------------------|----------------------------|
|                     | Urvalsstorlek    | Kollektivtrafikrestid $> 2$ h | +Restidsvinst $\geq 2$ h | +Restidsvinst $\geq 2,5$ h | Kollektivtrafikrestid $> 2$ h            | +Restidsvinst $\geq 2$ h | +Restidsvinst $\geq 2,5$ h |
| Stads-kommuner      | 13 778           | 4 098                         | 466                      | 45                         | 29,7                                     | 3,4                      | 0,3                        |
| Landsbygds-kommuner | 6 048            | 3 101                         | 184                      | 20                         | 51,3                                     | 3,0                      | 0,3                        |
| Glesbygds-kommuner  | 1 064            | 769                           | 17                       | 2                          | 72,3                                     | 1,6                      | 0,2                        |

Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

Anm: Av det totala urvalet på 20 890 undersökta relationer har antalet per län fördelats proportionerligt mot antalet förvärvsarbetande bosatta i respektive län. Därefter har relationerna i respektive län valts ut slumpmässigt för beräkning av restider.

Enligt kommungruppsindelningarna är det i Trafikanalys indelning *Stadskommuner* som har högst andel reserelationer som klarar kraven på restidsvinst idag (Tabell 3.2). I Tillväxtverkets indelning är det *Storstadskommuner, Täta kommuner nära en större stad* samt *Landsbygds-kommuner nära en större stad* som har högst andel (Tabell 3.3). Ingen av de reserelationer som fanns med i vårt urval i *Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna* klarade något av restidskraven.

Med förslaget på skärpt restidsvinstkrav minskar andelen som kan åberopa det med omkring 90 procent, och skillnaderna blir mindre mellan kommungrupperna, knappt mätbara med våra urvalsstorlekar.

**Tabell 3.3. Urvalsstorlek av reserelationer, samt antal och andelar av dessa relationer med bristfällig kollektivtrafik: restider >2 timmar, restidsvinster på 2 respektive 2,5 timmar, efter Tillväxtverkets kommungrupper.**

| Kommungrupp                                 | Antal relationer   |                                      |                            |                              | Andel med bristfällig kollektivtrafik |                            |                              |
|---------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------------------------|
|                                             | Urvals-<br>storlek | Kollektiv-<br>trafikres-<br>tid >2 h | +Res-<br>tidsvinst<br>≥2 h | +Res-<br>tidsvinst<br>≥2,5 h | Kollektiv-<br>trafikres-<br>tid >2 h  | +Res-<br>tidsvinst<br>≥2 h | +Res-<br>tidsvinst<br>≥2,5 h |
| Storstads-kommuner                          | 3 205              | 536                                  | 116                        | 5                            | 16,7                                  | 3,6                        | 0,2                          |
| Täta kommuner nära större stad              | 10 573             | 3 562                                | 350                        | 40                           | 33,7                                  | 3,3                        | 0,4                          |
| Täta kommuner avlägset belägna              | 1 196              | 678                                  | 21                         | 3                            | 56,7                                  | 1,8                        | 0,3                          |
| Landsbygds-kommuner nära större stad        | 4 283              | 2 112                                | 139                        | 13                           | 49,3                                  | 3,2                        | 0,3                          |
| Landsbygds-kommuner avlägset belägna        | 1 409              | 900                                  | 41                         | 6                            | 63,9                                  | 2,9                        | 0,4                          |
| Landsbygds-kommuner mycket avlägset belägna | 224                | 180                                  | 0                          | 0                            | 80,4                                  | 0,0                        | 0,0                          |

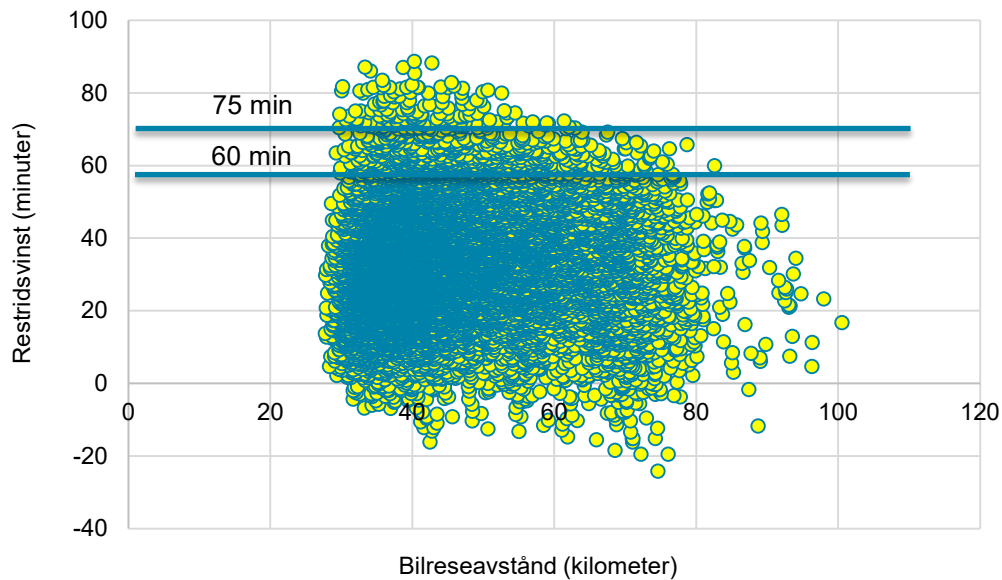
Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).

Anm: Av det totala urvalet på 20 890 undersökta relationer har antalet per län fördelats proportionerligt mot antalet förvärvsarbetande bosatta i respektive län. Därefter har relationerna i respektive län valts ut slumpmässigt för beräkning av restider.

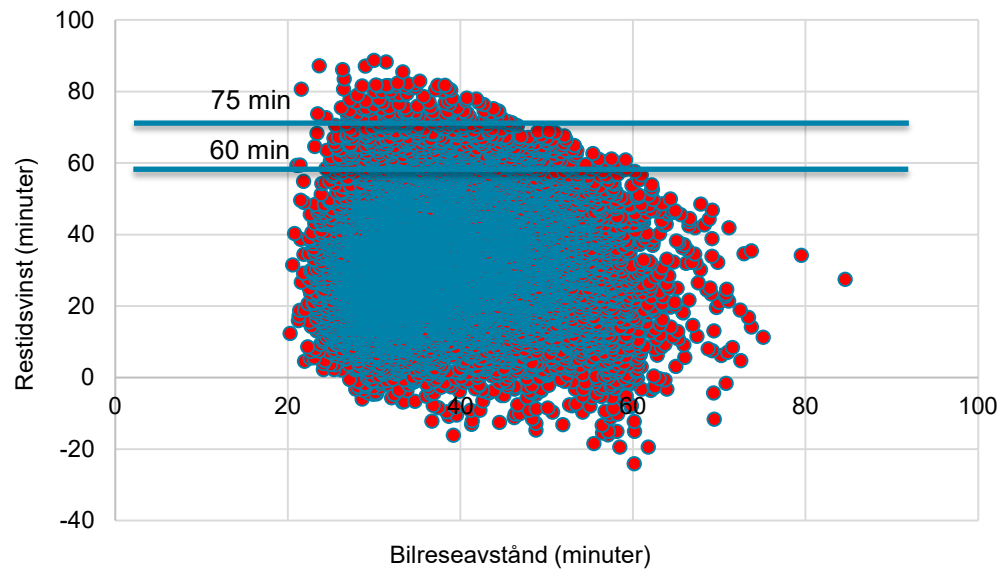
För respektive relation där vi har restider både för bil och kollektivtrafik (<2 timmar) har tidsvinsten (tid med kollektivtrafik minus tid med bil) beräknats. Det finns inga tydliga mönster i tidsvinsterna, vare sig jämfört med avståndet mellan hem och arbetsplats mätt i kilometer (Figur 3.5) eller mätt som bilrestid i minuter (Figur 3.6). Däremot finns det ett tydligt samband



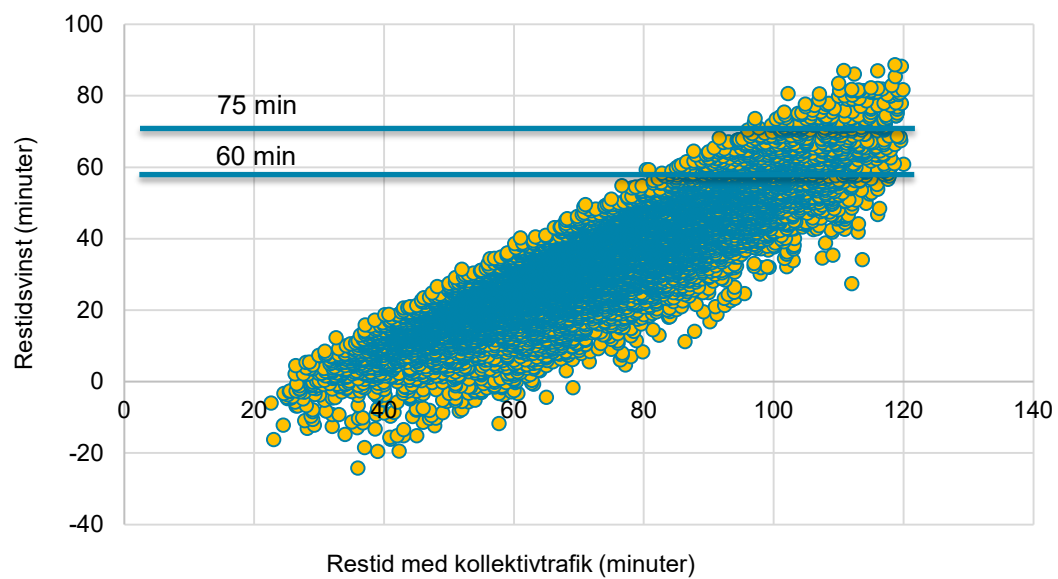
med ökade restidsvinster till bilens fördel i proportion till att restiden med kollektivtrafik ökar (Figur 3.7). Dessa mönster gäller dessutom oavsett vilken indelning som används.



**Figur 3.5. Restidsvinst per relation med bil jämfört med kollektivtrafik, avstånd med bil i kilometer, samtliga relationer där kollektivtrafikrestiden <2 timmar.**  
Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).



**Figur 3.6. Restidsvinst per relation med bil jämfört med kollektivtrafik, avstånd med bil i minuter, samtliga relationer där kollektivtrafikrestiden <2 timmar.**  
Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).



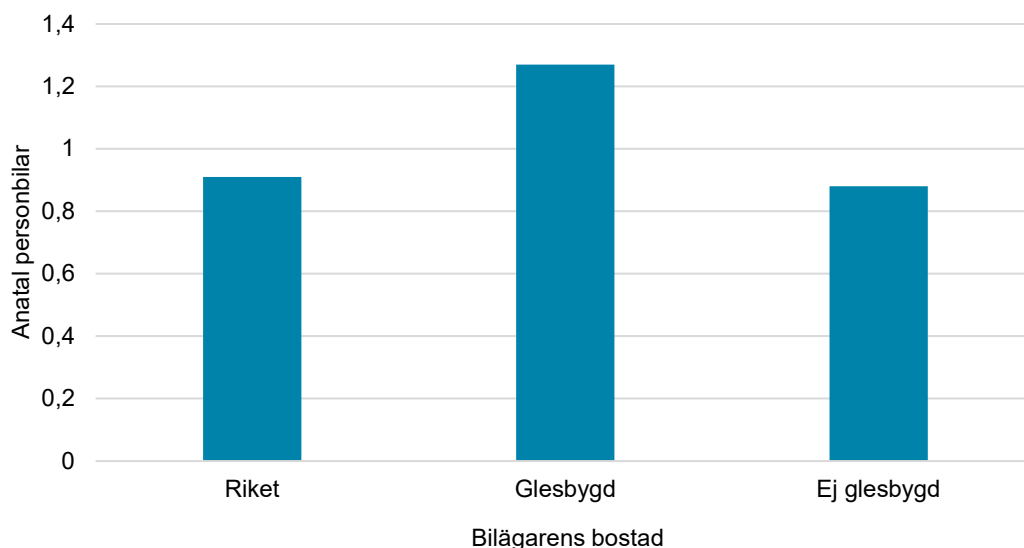
**Figur 3.7. Restidsvinst per relation med bil jämfört med kollektivtrafik, avstånd i minuter med kollektivtrafik, samtliga relationer där kollektivtrafikrestiden <2 timmar.**  
**Källa: Egen beräkning i TRACC och Google API, tidtabeller från Samtrafiken (maj 2020).**

## 4 Hushållens innehav och användning av personbil

En persons möjlighet att resa påverkas av en rad olika förutsättningar, såsom transportsystemets utbredning och kvalitet, individuella förutsättningar och tidsrestriktioner. För dem som saknar möjlighet att resa kollektivt på lite längre avstånd till arbetet kvarstår oftast bilen som det enda rimliga alternativet. Hur beroende av bilen hushållen, och dess medlemmar i olika delar av landet, är för att resa till och från arbetet speglas, åtminstone till viss del, av hur bilinnehavet och dess karakteristika fördelas geografiskt. Dessa frågor belyses nedan.

### 4.1 Bilinnehav

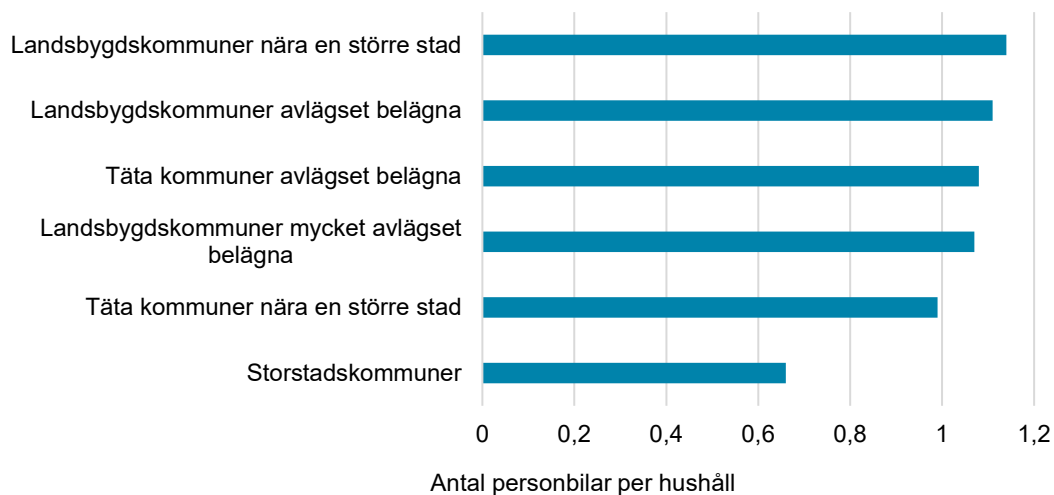
Totalt i riket äger hushållen 0,91 privata personbilar i genomsnitt (Figur 4.1). Hushållen i glesbygden äger i genomsnitt 1,27 privatbilar och de som inte bor i glesbygden<sup>22</sup> 0,88 bilar. De fem kommuner med minst antal privata bilar per hushåll är Stockholm (0,46 bilar), Solna (0,49), Sundbyberg (0,53), Göteborg (0,60) och Malmö (0,64). Kommunerna med flest antal privata bilar per hushåll är Gagnef (1,33), Storfors (1,31), Surahammar (1,31), Habo (1,30), Lekeberg (1,29).



**Figur 4.1. Antal privatbilar per hushåll i genomsnitt, för hushåll med 0–5 bilar per den 31 december 2018.**  
Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister.  
Anm: Glesbygden består av DeSO klassade som glesbygd, se definitionen i Trafikanalys (2020). Även avställda fordon ingår, dock inte juridiskt ägda.

<sup>22</sup> I det här kapitlet är glesbygd synonymt med Glesbygds-DeSo, det vill säga demografiska statistikområden (DeSO) med minst 10 procent av invånarna boende mer än 45 minuter med bil till närmaste tätort med minst 3 000 invånare.

Bilnehavet enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning (Figur 4.2) är minst i *Storstadskommuner* med 0,66 bilar per hushåll, följt av *Täta kommuner nära en större stad* (0,99). Resterande kommungrupper har ett relativt likartat men dock högre bilnehav per hushåll (1,07–1,14 personbilar per hushåll) med maxvärdet för *Landsbygdskommuner nära en större stad*).



Figur 4.2. Antal privatbilar per hushåll i genomsnitt, för hushåll med 0–5 bilar per den 31 december 2018 enligt Tillväxtverkets kommungrupper.

Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister.

Anm: Även avställda fordon ingår. Endast juridiskt ägda fordon ingår.

## 4.2 Körsträckor

I detta avsnitt analyserar vi körsträckor med privatägda personbilar, men inte enbart för arbetsresor. Körsträckorna omfattar alla hushållens resänder under året. För att få en uppfattning om hur stor andel av körsträckorna som används för arbetsresor använder vi resvaneundersökningen (Figur 4.3).

Andelen av körsträckan som används till arbetsresor är 29 procent i riket. Andelen är något större i kommungruppen Stad, 31 procent, och lägre i kommungrupperna Landsbygd, 26 procent, och Glesbygd, 25 procent.

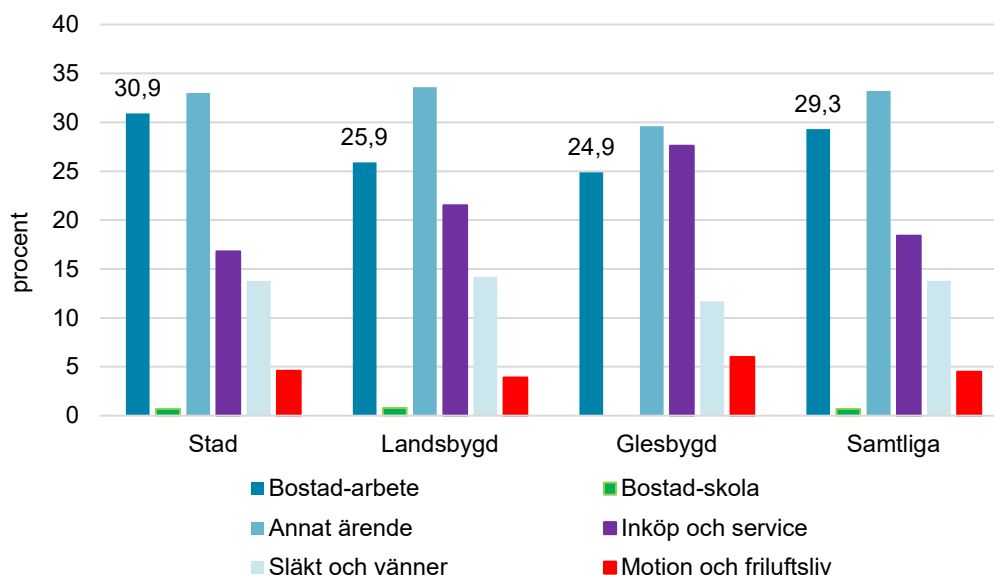
Hushållsstorleken varierar också något i kommungrupperna, och är något mindre i Landsbygds- och Glesbygdskommuner (Tabell 4.1). I Landsbygdskommuner är hushållen cirka 2 procent mindre än för riket i genomsnitt, och i glesbygdskommuner är de cirka 5 procent mindre. I Stadskommunerna är hushållsstorleken en procent större än för riket i genomsnitt.

**Tabell 4.1. Antal kosthushåll, befolkning och hushållsstorlek, efter Trafikanalys kommungrupper, 2019. Alla åldersgrupper.**

| Kommungrupp | Antal hushåll, tusental | Befolkning, tusental | Hushållsstorlek |
|-------------|-------------------------|----------------------|-----------------|
| Stad        | 3 603                   | 7 947                | 2,21            |
| Landsbygd   | 958                     | 2 056                | 2,15            |
| Glesbygd    | 157                     | 325                  | 2,07            |
| Riket       | 4 718                   | 10 328               | 2,19            |

Källa: SCB.

Anm: Vi har inte kontrollerat för antalet förvärvsarbetande per hushåll, utan uppgifterna gäller alla hushållsmedlemmar.



**Figur 4.3. Andelar av körsträckor med personbil för olika resändamål, efter Trafikanalys kommungrupper.**

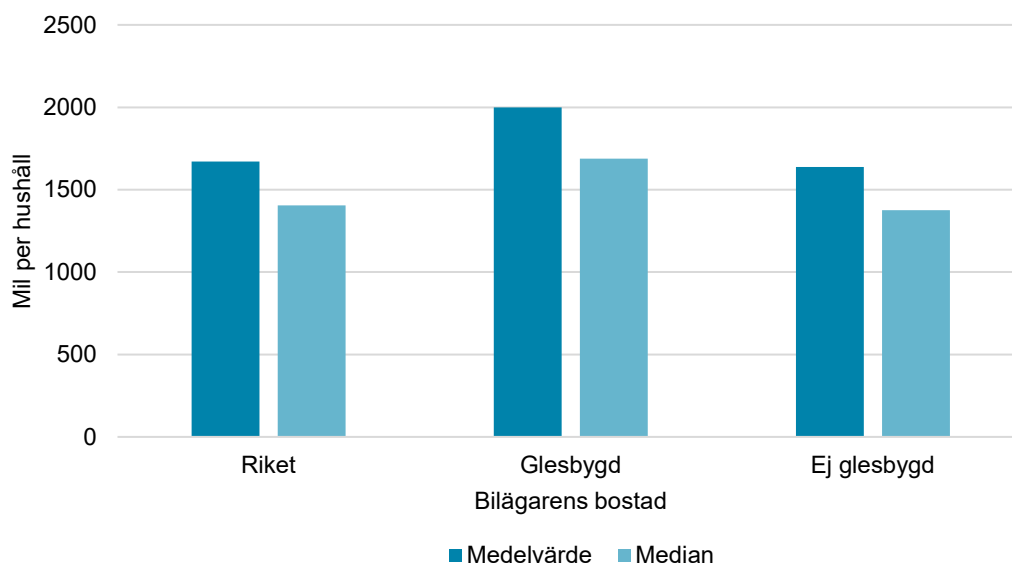
Källa: RVU Sverige 2011–16, reselement mät dagen, bilförare.

Anm: Glesbygd innebär här de 36 kommuner som klassats som glesbygd, se Trafikanalys (2020).

Under 2018 körde bilägarna i glesbygden i genomsnitt 2 000 mil (medianvärde 1 689 mil) per hushåll med sina privatbilar. Att medianvärdet är kortare än medelvärdet visar att flertalet hushåll har kortare körsträckor än medelvärdet, och endast ett mindre antal har längre. Med hjälp av uppgifterna i Tabell 4.1 och Figur 4.3 skulle det motsvara cirka 498 mil arbetsresor per hushåll per år, eller 241 mil per person.

Motsvarande siffra för övriga landet låg på 1 640 mil (medianvärde 1 376 mil), se Figur 4.4. Med hjälp av uppgifterna om körsträcka med bil för arbetsresor och hushållsstorlek blir körsträckan för arbetsresor i riket då cirka 481 mil per hushåll, eller 219 mil per person.

Det innebär att körsträckan per person för arbetsresor är cirka 10 procent högre i glesbygdskommuner än i riket, men bara cirka 4 procent högre per hushåll.



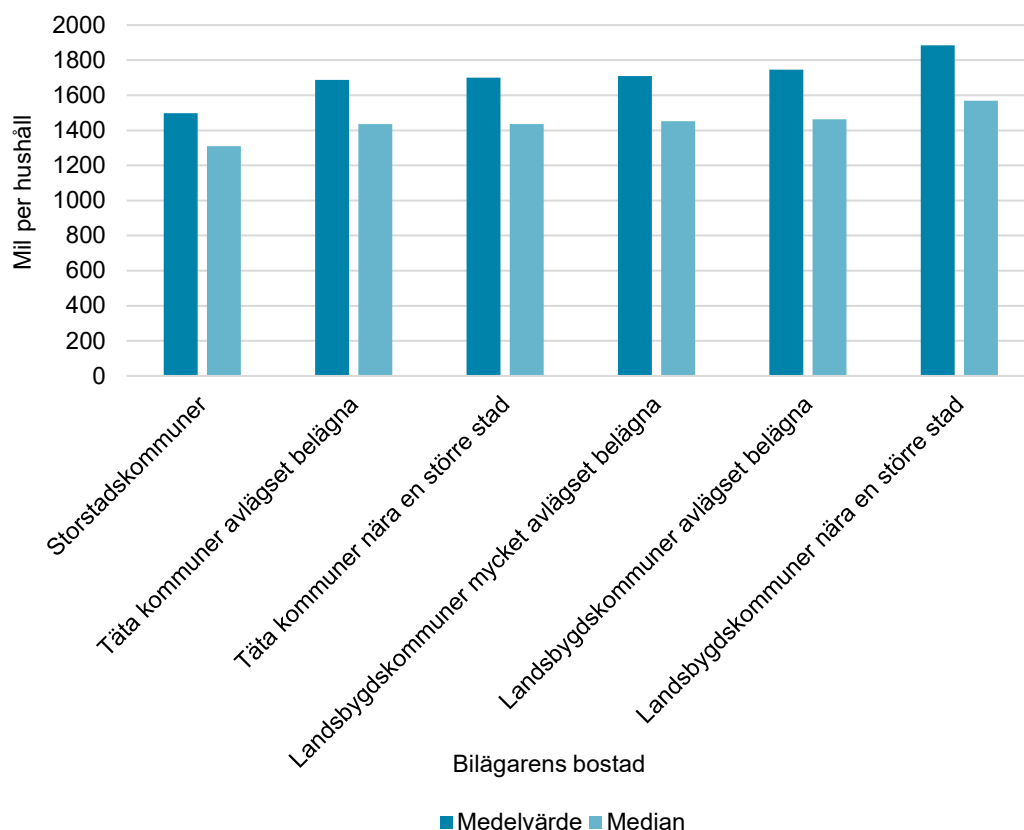
**Figur 4.4. Körsträcka i mil per hushåll, efter hushållets lokalisering. Medelvärde och median, år 2018.**  
 Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister.  
 Anm. Glesbygden består av DeSO klassade som glesbygd, se definitionen i Trafikanalys (2020). Även avställda fordon ingår, dock inte juridiskt ägda. Körsträckorna är totalt för alla resänder, inte endast till och från arbetet.

Ett liknande mönster för de totala körsträckorna (längre körsträckor i glesbygd) syns i Tillväxtverkets kommungruppsindelning (Figur 4.5). Här har ingen kompensation gjorts för arbetsresor eller hushållsstorlek.

Kortast totala körsträckor har hushållen i *Storstadskommuner*, nästan 1 500 mil, och längst i *Landsbygdskommuner nära en större stad*, närmare 1 900 mil. Däremellan ligger övriga kommungrupper med omkring 1 700 mil per hushåll och år, total körsträcka för alla resänder.

Fyra kommuner hade en mediankörsträcka med privata bilar under 1 200 mil: Solna (1 167 mil), Stockholm (1 172), Sundbyberg (1 188), Malmö (1 194).

Kommunerna med längst mediankörsträcka med privata bilar är: Habo (1 767), Vaggeryd (1 760), Svalöv (1 737), Lilla Edet (1 727), Lekeberg (1 726).



Figur 4.5. Körsträcka i mil per hushåll, Tillväxtverkets kommungrupper. Medelvärde och median år 2018.  
 Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister.  
 Anm: Vid beräkning av körsträckor för privata bilar per hushåll, kan vi endast se bilens ägare per 31 december. Det innebär att bilen kan ha använts av andra ägare och även varit juridiskt ägd under en del av året. Fordonet kan även ha varit avställt under en del av året. Nyregistrerade fordon under året är med i beräkningarna trots att fordonet inte rullat hela året. Fordonet har rullat minst en mil under året och max 60 mil per dag för att inkluderas i beräkningarna av körsträckor och kostnaderna för dessa.

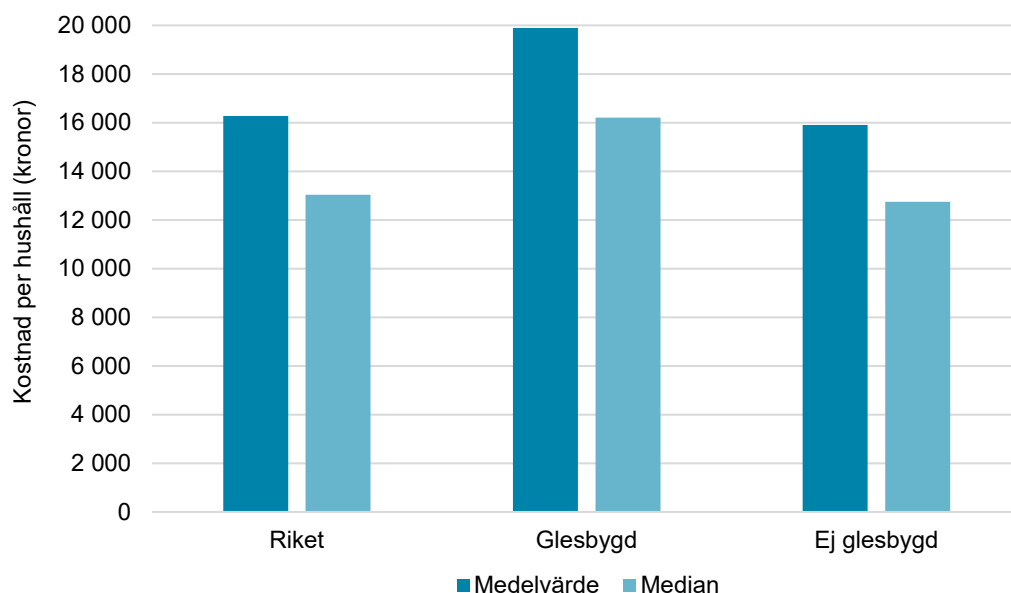
Av resultaten ovan kan vi sluta oss till att hushållen i *Storstadskommuner* i genomsnitt har relativt få fordon och att de används förhållandevis lite. Innehav och användning är för övriga kommungrupper relativt jämnt fördelade, något högre än i *Storstadskommuner*. För hushållen i *Landsbygdskommuner nära en större stad* är antalet körda mil per år något högre än för övriga grupper. Det skulle kunna förklaras av relativt högt bilberoende för arbetspendling över relativt långa avstånd.

### 4.3 Drivmedelskostnader och hushållsinkomster

En hög andel av hushållens personbilar är bensindrivna (64 procent) och 29 procent är dieseldrivna. I glesbygden är det en högre andel (32 procent) dieslbilar än i övriga landet (28 procent). Etanolbilar är fortsatt ovanligare i glesbygden (3,7 procent) än i övriga landet (4,9 procent).

För de hushåll som ägde privatbilar som drivs av enbart bensin eller diesel blev drivmedelskostnaden 16 300 kronor i genomsnitt per hushåll, oberoende av resärende.<sup>23</sup> Fem kommuner har ett medianvärde understigande 12 000 kronor per hushåll; Solna (11 163), Stockholm (11 327), Sundbyberg (11 346), Malmö (11 755), Lidingö (11 906). Höga medianvärde per kommun finns i Svalöv (16 967), Krokoms (16 730), Färgelanda (16 710), Berg (16 702) och Gagnef (16 489).

Genomsnittskostnaden per hushåll boende i glesbygd uppgick till 19 900 kronor och mediankostnaden till 16 208 kronor (Figur 4.6). I övriga landet var genomsnittskostnaden på 15 900 kronor och mediankostnaden på 12 751 kronor. Variation finns på motsvarande sätt för hushållen enligt Tillväxtverkets kommungruppsindelning, se Figur 4.7, där medianutgiften i Storstadskommuner (12 182) och Tåta kommuner nära en större stad (13 249) är klart lägre än hushållens i landsbygdskommuner avlägset (14 233) och mycket avlägset belägna (14 625) betalar. Högst utgift har hushållen i Landsbygdskommuner nära en större stad (15 010 kr per hushåll och år).



**Figur 4.6. Kostnad i kronor för bensin- och dieseldrivna privatägda bilar per hushåll, efter bilägarens bostad. Medelvärde och median, år 2018.**

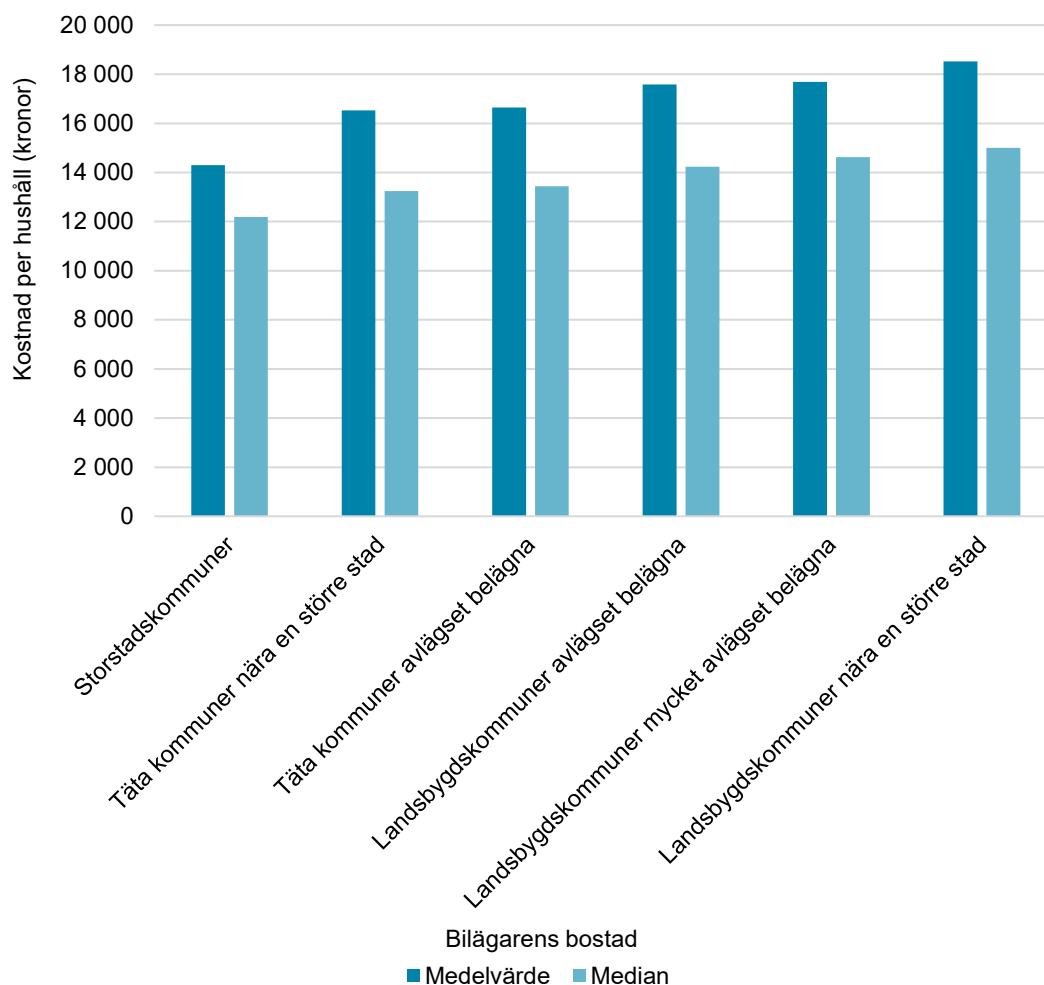
Anm: Vid beräkning av körsträckor och dess kostnader för privata bilar per hushåll, kan vi endast se bilens ägare per 31 december. Det innebär att bilen kan ha använts av andra ägare och även varit juridiskt ägd under en del av året. Fordonet kan även ha varit avställt under en del av året. Nyregistrerade fordon under året är med i beräkningarna trots att fordonet inte rullat hela året. Fordonet har rullat minst en mil under året och max 60 mil per dag för att inkluderas i beräkningarna av körsträckor och kostnaderna för dessa.

Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister. Uppgifter om bränsleförbrukning och drivmedelspriser har hämtats från Trafikverket respektive SPBI.

Anm. Glesbygden består av DeSO klassade som glesbygd, se definitionen i Trafikanalys (2020). Även avställda fordon ingår, dock inte juridiskt ägda.

<sup>23</sup> Kostnaden per hushåll har beräknats med uppgifter om bensinförbrukning per årsmodell, dieselförbrukning per årsmodell, körd sträcka under mätperioden (unikt för varje bil), genomsnittspris för bensin och diesel under mätperioden (från SPBI). Övriga kilometerberoende kostnader ingår inte i beräkningen.





Figur 4.7. Kostnad i kronor för bensin- och dieseldrivna privatägda bilar per hushåll efter Tillväxtverkets kommungrupper, medelvärde och medianen, år 2018.

Not: Vid beräkning av körsträckor och dess kostnader för privata bilar per hushåll, kan vi endast se bilens ägare per 31 december. Det innebär att bilen kan ha använts av andra ägare och även varit juridiskt ägd under en del av året. Fordonet kan även ha varit avställt under en del av året. Nyregistrerade fordon under året är med i beräkningarna trots att fordonet inte rullat hela året. Fordonet har rullat minst en mil under året och max 60 mil per dag för att inkluderas i beräkningarna av körsträckor och kostnaderna för dessa.

Källa: Sammanlänkning av Trafikanalys statistikdatabas för fordon och SCB:s hushållsregister. Uppgifter om bränsleförbrukning och drivmedelspriser har hämtats från Trafikverket respektive SPBI.

Det vanligaste inkomstintervallet oavsett bilnehav är 200 000–399 999 kronor. Nästan vart tredje hushåll tillhör denna inkomstklass. För hushåll i glesbygd kördes bilarna i detta inkomstintervall 1 580 mil per hushåll i genomsnitt (medianvärde 1 383 mil) för de hushåll som hade minst en bil i trafik under 2018. I övriga landet var sträckan 1 250 mil (medianvärde 1 084 mil). Genomsnittskostnaden för rena bensin- och dieslbilar i det inkomstintervallet var i glesbygd 16 400 kronor per hushåll (medianvärde 13 786 kronor) och i övriga landet 12 900 kronor (medianvärde 10 886 kronor).

Körsträckan per hushåll var längst i inkomstintervallet 800 000–899 999 kronor. I glesbygd var den genomsnittliga körsträckan 2 800 mil (medianvärde 2 507 mil) och i övriga landet var sträckan 2 180 mil per hushåll (medianvärde 1 903 mil). Hushållens genomsnittliga kostnad för de rena bensin- och dieseldrivna bilarna var högst i detta inkomstintervall: 26 400 kronor per hushåll (medianvärde 22 975 kronor) i glesbygd och 20 100 kronor per hushåll (medianvärde 16 181 kronor) i övriga landet.

Ser vi till hela den privata bilparken i glesbygd var medelåldern 12,8 år (medianåldern 11 år), i övriga landet var medelåldern 10,4 år (medianåldern 9 år).

## 5 Slutsatser

De konsekvenser som uppstår till följd av förslagen i betänkandet *Skattelättnad för arbetsresor* avgörs först och främst utifrån förändrade avståndsgränser. Men konsekvenser uppstår också till följd av individernas förutsättningar att nyttja möjligheten till utökad skattereduktion genom att hänvisa till bristfällig kollektivtrafik.

Inte helt oväntat är tillgången till kollektivtrafik ur ett platsperspektiv bäst där många bor och arbetar. God tillgång på kollektivtrafik finns främst i och omkring de större tätorterna. Tillgången är acceptabel längs de större vägarna in mot de större tätorterna. Ungefär 77 procent eller 3,2 miljoner av de förvärvsarbetande har god tillgång till kollektivtrafik där de bor. Av dessa bor en sjundedel eller 440 000 i landsbygd eller glesbygd. Av dem som helt saknar eller har ett bristfälligt kollektivtrafikutbud (12 %) bor 43 procent i Stadskommuner och 39 procent i Landsbygdskommuner. Bland förvärvsarbetande i Glesbygd (5 %) är andelen Bristfällig/Ingen 43 %, Acceptabel 27 % och God 30 %. Utbudet kan med andra ord sägas vara korrelerat med befolkningstätheten.

För arbetsresor längre än 30 kilometer är kollektivtrafiken bristfällig för 8 procent av resorna, när man utgår från tillgången inom 10 kilometer från bostaden, medan den är bristfällig för 23 procent av resorna om man räknar tillgång inom 1,5 kilometer från bostaden.

Genom att undersöka ett slumpmässigt urval av alla resestråk mellan bostad och arbetsställen som överstiger 30 km har restider med kollektivtrafik och bil undersökts. I drygt 38 procent av fallen skulle resan med kollektivtrafik ha tagit längre än 2 timmar enkel väg. För dessa relationer har bil då antagits vara enda godtagbara alternativet. Variationen över riket i andel relationer där kollektivtrafik inte kan anses vara ett fullgott alternativ för arbetsresande, givet dagens lokalisering av boende och arbetsplatser och kollektivtrafikutbud är dock stor. I den tredelade indelningen Glesbygd/Landsbygd/Stad är andelarna 72, 51 respektive 30 procent.

Analysen tyder vidare på att boende i gles- och landsbygd generellt har högre milkostnader än förvärvsarbetande i tätta områden. Bilberoendet är högre, bilinnehavet är större, körsträckorna längre, bilarnas medelålder är högre och kollektivtrafiken är många gånger begränsad. Det innebär att deras skattereduktion kommer att täcka en mindre del av deras faktiska rese-kostnader, jämfört med arbetsresande i övriga landet. De kan inte heller nyttja avdraget för att göra kollektivtrafikresor i samma utsträckning som i övriga riket. Förslaget innebär ett utökat avdrag för personer som kan hävda att kollektivtrafiken är bristfällig, givet att de har ett avstånd till arbetet som överstiger 30 km. Förvärvsarbetande i glesbygd och landsbygd har dock en högre andel förvärvsarbetande med kortare reseavstånd än 30 km än förvärvsarbetande har i tätare regioner.

Betänkandets förslag om att skärpa tidsvinstkravet från 2 till 2,5 timmar för att motverka att allt för många ska göra avdrag med hänvisning till bristfällig kollektivtrafik förefaller enligt vår analys vara ett omständligt verktyg. För reserelationer där det finns kollektivtrafik (med rimlig restid) är det ytterst få fall där restidskravet uppfylls. En enklare metod som grund för bedömning vore att utgå från en kartläggning av vilka relationer som det över huvud taget går respektive inte går att resa kollektivt med rimlig restid till arbetsstället. En slutlig bedömning för medgivande av skattereduktion bör dock göras individuellt.



# Referenser

- Lilljegren J. (2020) Körtider och körsträckor. Beräkningsuppdrag till Trafikanalys. Maj 2020.
- SKR och Trafikverket (2012), *Kol-TRAST – planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, [webbutik.skr.se/sv/artiklar/kol-trast-planeringshandbok-for-en-attraktiv-och-effektiv-kollektivtrafik.html](http://webbutik.skr.se/sv/artiklar/kol-trast-planeringshandbok-for-en-attraktiv-och-effektiv-kollektivtrafik.html).
- Samtrafiken (2020), *GTI – Gemensamt system för trafikantinformation*, Samtrafiken i Sverige AB, [samtrafiken.se/tjanster/gti-gemensamt-trafikantsystem/](http://samtrafiken.se/tjanster/gti-gemensamt-trafikantsystem/).
- SOU (2019) *Skattelättnad för arbetsresor. En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor. Betänkande av Reseavdragskommittén*. Statens offentliga utredningar 2019:36.
- Trafikanalys (2020) *Förvärvsarbetande i glesbygd och landsbygd – en metodbeskrivning*. PM 2020:3.
- Trafikanalys (2020) *Skattelättnad för arbetsresor – analys av frågor i betänkande SOU 2019:36*. Rapport 2020:8.
- van Soest, D., Tight, M. R., & Rogers, C. D. F. (2019), *Exploring the distances people walk to access public transport*, Transport Reviews, DOI: [10.1080/01441647.2019.1575491](https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1575491) (2020-02-19).
- VGR (2014), *Landsbygdsutredning – Kollektivtrafik i Västra Götaland*, Västra Götalandsregionen, <http://tiny.cc/5z2enz> (2020-02-19).

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.