

KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN

UNGAS RESANDE



Projektgrupp:

Mattias Andersson, Svensk Kollektivtrafik

Erik Granberg, Lysio Research

Kajsa Aune, Lysio Research

Oskar Bork, Lysio Research

Kontaktpersoner:

Mattias Andersson, Svensk Kollektivtrafik

e-post: mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

Kajsa Aune, Lysio Research

e-post: kajsa.aune@lysio.se

Foto på framsidan: Adobe stock photos

Övriga foton i rapporten: Adobe stock photos, Värmlandstrafik, Östgötatrafiken, Hallandstrafiken, X-trafik, Västtrafik, SL



Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	7
2. Inledning	10
3. Bakgrund	12
4. De unga resenärerna	14
4.1. Resefrekvens	14
4.2. Marknadsandel	19
4.3. Nöjdhet med kollektivtrafiken	21
4.4. Ärende med resa	24
4.5. Kollektiva färdmedel	28
5. Förutsättningar och attityd till kollektivt resande	39
5.1. Förutsättningar att resa kollektivt	39
5.2. Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken	45
5.3. Attityder	49
6. Livsfasers påverkan på kollektivt resande	55
6.1. Livsfasers påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar	57
7. Förändrade resebeteenden i framtiden	64
7.1. Uppskattade förändrade resebeteenden med olika färdmedel	64
7.2. Attityders påverkan på framtida resande	72
8. Bilagor	75
8.1. Kollektivtrafikbarometerns metod	75
9. Bakom rapporten	80

Definitioner och förklaringar

Unga

I rapporten definieras unga som respondenter i åldern 15 - 25 år. När det är möjligt analyseras de unga i åldersgrupperna 15-17 år, 18-19 år och 20-25 år.

Äldre / Den äldre jämförelsegruppen

I rapporten ingår det en äldre jämförelsegrupp som består av respondenter över 26 år och äldre. Resultatet med åldersjämförelse redovisas mot den äldre jämförelsegruppen i de fall det är möjligt.

Kollektivtrafikorganisation

Den lokala eller regionala kollektivtrafikorganisationen som erbjuder lokal eller regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.

Nöjd-kund-index (NKI)

Andel instämmande (betyg 4-5) i frågan om sammanfattande nöjdhet med kollektivtrafiken.

Nöjdhet med senaste resan

Andel instämmande (betyg 4-5) i frågan om nöjdheten med den senaste resan med kollektivtrafiken.

Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

DeSo-statistik / DeSo-område

DeSo är en rikstäckande indelning gjord av SCB som följer läns- och kommungränserna och som delar in Sverige i 5 984 områden. Genom DeSo-statistik kan man ta fram mer finfördelade områdesindelningar inom kommuner som möjliggör analyser mellan områden inom exempelvis kommuner men också mellan större områden.

I denna rapport används DeSo-statistik för att kategorisera in respondenternas boendeplats i centralort, tätort eller utanför tätort. På de frågor det är möjligt analyseras resultatet utifrån denna uppdelning.

Förord

I denna rapport tittar vi närmare på de ungas resande och attityder. De är en stor och viktig resenärsgrupp i kollektivtrafiken och dessutom kan de vara framtida kunder i kollektivtrafiken i många år framöver om de vårdas rätt.

De unga reser mycket mer kollektivt än de äldre. Marknadsandelen är hela 50% i åldersgruppen 15-25 år och 77% reser minst en gång i månaden med kollektivtrafiken. 97% av de högskolestuderande reser kollektivt.

Genom att lägga ett filter på resultaten kan man se att boende i centralorter uppvisar ett lite annat mönster än de som bor i andra tätorter och på landsbygden. Miljön är viktig för unga, 70% instämmer att det känns viktigt ur ett miljöperspektiv att åka kollektivt. Men de unga är mindre nöjda med kollektivtrafiken och de litar mindre på dess pålitlighet och punktlighet än äldre. Unga män är mer nöjda med kollektivtrafiken, men reser mindre och föredrar i högre utsträckning bilen. Vi vet sedan tidigare att nöjdhet inte är det som påverkar resefrekvens i befolkningen, detta visar tydligt att så är fallet även för de unga.

Vi har ställt frågor om vilken livsfas de unga passerat, befinner sig i eller ser i sin framtid. 6 av 10 pluggar på gymnasiet och 2 av 10 studerar eftergymnasialt. Nära 3 av 10 har redan köpt sin första bil och 4 av 10 har flyttat hemifrån. Bara 5% av de tillfrågade ser inte i sin framtid att de ska skaffa bil.

Det finns många förflyttningar i livsfas som påverkar resandet, att köpa bil och bilda familj minskar kollektivtrafikresandet mest, men även att köpa sig en bostad och få drömjobbet minskar kollektivresandet påtagligt. Att skaffa moppe eller "epa" verkar mer minska resandet senare i livet än just när man är mitt uppe i det.

I slutet av rapporten klustrar vi samman kombinationer av respondenter i olika livsfaser till livsfasgrupper. Vi kan där se en stor skillnad i hur viktig kollektivtrafiken är för miljön och hur trendigt man tycker kollektivtrafik är. Men även att även grupper som ser miljö och trendighet uppskattar att deras bilresande kommer att öka, trots att de har goda förutsättningar att resa kollektivt.



Mattias Andersson

Branschexpert och ansvarig för Kollektivtrafikbarometern
Svensk Kollektivtrafik

mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se
076 - 526 90 75



1. Sammanfattning

De unga resenärerna

Det finns en tydlig koppling mellan ålder och resefrekvens med kollektivtrafiken. Resefrekvensen med kollektivtrafik är högst bland 15–18 åringar men minskar markant efter 18 år, troligen på grund av körkort och ökad tillgång till bil. Denna tes stärks av att titta på kollektivtrafikens marknadsandel som är högst vid 17 års ålder men som sjunker från 18 år. Den totala marknadsandelen för unga, 15 - 25 år, är 50%.

Nöjdheten med kollektivtrafiken är lägre bland unga än hos den äldre jämförelsegruppen. Mest nöjda är unga i centralorter.

Unga reser främst till och från studier och arbete men gör också fler fritidsresor än den äldre jämförelsegruppen. Vid studie-resor används kollektivtrafik och gång i högre grad av unga, medan äldre i större utsträckning använder bil. Efter 18 år ökar dock bilresandet vid fritidsresor för unga, särskilt som förare, medan kollektivtrafik och gång minskar. De yngre än 18 år fortsätter i högre grad än de äldre än 18 år att använda kollektivtrafik, gå eller åka bil som passagerare vid fritidsresor. Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet bland unga, men tågresandet ökar med åldern.

Huvudskälet till att unga reser kollektivt är avsaknaden av bil eller körkort. Nästan 70% av de unga instämmer i att det känns viktigt ur ett miljöperspektiv att åka kollektivt. Miljöaspekten blir samtidigt ett viktigare skäl för kollektivt resande med åldern.

Att slippa parkera är även en betydande faktor ju äldre man blir vid beslutet att välja kollektivtrafiken, medan komfort och möjligheten att använda restiden till annat har mindre påverkan. När det gäller restid anser unga i något högre grad än äldre att kollektivtrafiken erbjuder kortare restid, men skillnaden är liten.

Det största hindret till att resa med kollektivtrafiken för de som sällan reser kollektivt bland, 18–25 åringar, är att de föredrar bil, en andel som ökar från 23 % bland 15–17 åringar till 44 % bland 18–19 åringar. 15–17 åringar anger i högre grad att de inte har behov av att resa mer eller väljer i större utsträckning cykel eller gång som hinder för kollektivt resande. Bland 20–25 åringar föredrar nästan en av fem cykel eller gång framför kollektivtrafik.

Förutsättningar och attityd till kollektivt resande

Unga har bättre kunskap om kollektivtrafikens tillgänglighet än den äldre jämförelsegruppen, men de litar samtidigt i lägre grad på dess pålitlighet och punktlighet.

Upplevelsen av trygghet är likartad mellan åldersgrupperna, men unga kvinnor, särskilt i åldern 15–19 år, känner sig mindre trygga än unga män. Otryggheten beror främst på oro för risk för förseningar, men även att utsättas för brott, stökiga personer och otrygga miljöer. Unga män också påverkas i stor grad av risk för förseningar som orsak till otrygghet, men samtidigt mer av bristande information inom kollektivtrafiken jämfört med unga kvinnor. Förseningar framstår generellt som den mest betydande orsaken till otrygghet, särskilt bland 20–25 åringar.

Vikten av att ta körkort beror i hög grad på ålder och DeSo-område – unga boende utanför tätorter anser det viktigare att ta körkort, både A-körkort och B-körkort.

Livsfaser påverkar ungas upplevelse förutsättningar för kollektivt resande

Genom klusteranalys har åtta livsfasgrupper bland de unga respondenterna identifierats, där gymnasieungdomar utan körkortsmål och utflugna högskolestudenter ser kollektivtrafiken som mest relevant, medan utflugna yrkesverksamma upplever den som minst användbar. Enkelhet i resandet upplevs

starkast av yngre tonåringar och unga utan specificerade framtidsplaner.

Miljöaspekten värderas högst av de utbildade och etablerade, utflugna högskolestudenter och gymnasieungdomar utan körkortsmål. Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken är generellt högst bland både utflugna och hemmaboende studenter, medan de utbildade och etablerade känner sig minst trygga.

Livsfasgrupperna som upplever bäst förutsättningar för kollektivt resande är gymnasieungdomar utan körkortsmål, utflugna högskolestudenter, planlösa unga och hemmaboende studenter. Däremot upplever de utflugna yrkesverksamma, körkortsinriktade gymnasieungdomar, utbildade och etablerade samt yngre tonåringar sämre förutsättningar.

Framtida resebeteenden

Bilen är det färdmedel som flest unga tror att de kommer använda mer av i framtiden, oavsett ålder, kön och vilket DeSo-område man bor i. Trots att unga kvinnor idag i högre grad använder kollektivtrafiken och värderar hållbara resvanor, förväntar de sig en ökning av sitt bilresande i samma utsträckning som unga män. Bland 20–25 åringar finns en tydlig förväntan om ökat cyklande.

De viktigaste skälen till det uppskattade förändrade resebeteenden är körkort och bilanskaffning, detta uppges särskilt bland 15–19 åringar. Även utbildning, arbete och boendesituation uppskattas påverka framtida val av färdmedel vid resor.

För att man ska resa mer kollektivt i framtiden lyfter de unga respondenterna främst fram billigare biljettpriser och bättre punktlighet som avgörande faktorer. 20–25 åringar prioriterar priset, medan punktlighet är viktigast för de yngre åldersgrupperna.

Trots att vissa av livsfasgrupperna ser kollektivtrafik som trendigt och miljövänligt, förväntar de sig ändå att resa mer med bil i framtiden. Detta indikerar att livssituation och praktiska behov har

större påverkan på framtida resvanor än attityder och värderingar.

Skillnader mellan könen

Unga kvinnor reser mer med kollektivtrafik än unga män, med en högre marknadsandel och resefrekvens. De upplever generellt bättre förutsättningar till att resa kollektivt jämfört med unga män. Unga män är dock något mer nöjda med kollektivtrafiken, även om en större andel föredrar bilen.

Unga kvinnor som sällan reser kollektivt upplever fler praktiska hinder såsom långt till hållplats och opålitliga avgångar, medan de unga männen i högre grad föredrar bilen oavsett.

Risken för förseningar den största anledningen till upplevd otrygghet i kollektivtrafiken, där både unga kvinnor och män instämmer i liknande grad. Samtidigt upplever sig unga män generellt i något högre grad trygga i kollektivtrafiken jämfört med unga kvinnor. Jämfört med unga män beror unga kvinnors otrygghet i högre grad på oro att utsättas för brott och otrygga miljöer, medan unga män upplever att bristfällig information påverkar deras upplevelse av trygghet mer jämfört med unga kvinnor.

Attityden till kollektivtrafik skiljer sig även mellan könen. Unga kvinnor instämmer i tydligt högre grad jämfört med unga män att det är viktigt ur ett miljö- och klimatperspektiv att resa kollektivt. Unga kvinnor, framförallt de bosatta i centralorter, ser det i högre grad som trendigt att resa kollektivt, medan unga män har en mer negativ attityd generellt till kollektivtrafiken.

En klar majoritet av både unga kvinnor och unga män anser att det är viktigt att ta B-körkort vid 18 års ålder. Däremot ser de ett mindre värde av att ta A-körkort vid 15 år, där drygt hälften av både de unga kvinnorna och unga männen instämmer. Gällande vikten av att ta körkort så fort åldern är inne framgår det därmed inga större skillnader mellan könen.

Geografiska skillnader

Ungas resvanor och attityder till kollektivtrafik varierar beroende på DeSo-område och ålder. 15–19 åringar i tätorter reser oftare kollektivt än andra åldersgrupper och områden. Bilresandet är generellt vanligare utanför tätorter i alla åldersgrupper, medan 20-25 åringar boende i centralorter använder bil i minst grad.

Marknadsandelen är större i centralorter och tätorter, där fler unga också är nöjda med kollektivtrafiken. Miljöskäl är en viktig faktor för unga som reser mer frekvent med kollektivtrafiken, särskilt bland unga boende i centralorter, medan långa avstånd till hållplatser och bristande avgångstider är vanligare hinder för de unga som sällan reser kollektivt och som bor utanför tätorter. Att ta B-körkort och A-körkort anses viktigast av unga som bor utanför tätorter.

Vilket typ av DeSo-område man bor i påverkar även upplevda förutsättningar för kollektivt resande bland unga. Unga boende i centralorter och tätorter ser fler fördelar med att resa kollektivt jämfört med bil, medan unga boende utanför tätorter generellt upplever sämre förutsättningar för kollektivt resande och ser det i lägre grad som ett miljövänligt alternativ. Unga som bor utanför tätorter känner sig också något mindre trygga i kollektivtrafiken.

Framtida resebeteenden tyder på att unga bosatta i centralorter i högre grad antar att deras resande med cykel- och kollektivtrafik kommer öka, medan bilresandet förväntas öka mer bland de unga som bor utanför tätorter i framtiden.

Sammanfattningsvis visar rapporten att de olika DeSo-områdenas utformning och trafikutbud har en betydande inverkan på ungas resvanor, attityder till kollektivtrafik och upplevelse av förutsättningar och hinder. Unga i centralorter och tätorter har generellt sett bättre förutsättningar för kollektivtrafik och reser mer frekvent med den, medan bilens betydelse är större för de som bor utanför tätorter. Det finns

även skillnader i upplevd trygghet och inställning till miljöaspekter beroende på var man bor.

Slutsatser

Rapporten visar att ungas resvanor, attityder och förutsättningar för kollektivtrafik påverkas starkt av ålder, kön och vilket typ av DeSo-område man bor i. Kollektivtrafikens betydelse är som störst under tonåren men minskar i takt med att fler skaffar körkort och bil. Unga i centralorter och tätorter har bättre tillgång till kollektivtrafik och reser mer kollektivt, medan unga utanför tätorter i högre grad är beroende av bil.

Miljöaspekten blir viktigare med åldern och är en större motivationsfaktor bland unga kvinnor och de som bor i centralorter. Samtidigt är bilen det färdmedel som flest unga förväntar sig använda mer i framtiden, vilket tyder på att praktiska behov ofta väger tyngre än hållbara värderingar.

För att fler unga ska välja kollektivtrafik framöver lyfter de främst fram behovet av lägre biljettpriser och bättre punktlighet. Ökad tillgänglighet, förbättrad trygghet och att stärka en positiv attityd till kollektivtrafiken bland unga män kan också spela en avgörande roll i att göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt alternativ att välja för resor för unga.

2. Inledning

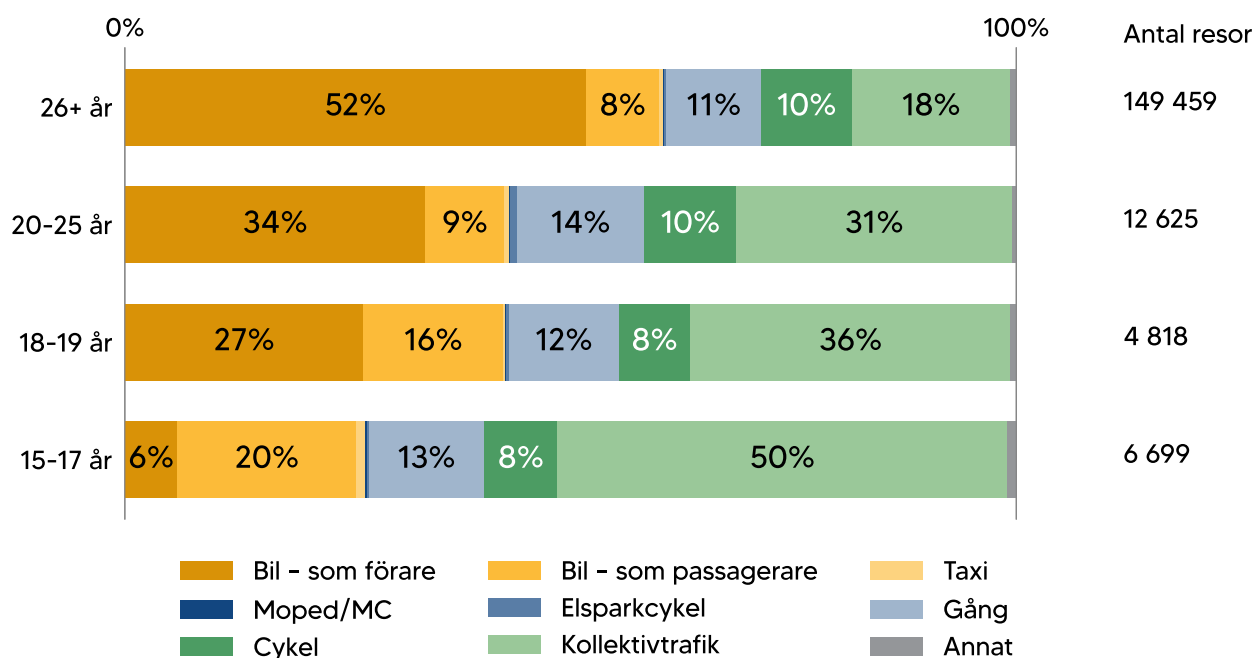
Ungdomar utgör en betydande andel av kollektivtrafikens resenärer i Sverige idag. I åldersgruppen 15–17 år genomförs hälften av alla resor med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Samtidigt syns en tydlig utveckling där användningen av kollektivtrafik minskar i takt med att unga blir äldre, medan bilens betydelse ökar. Framför allt används kollektivtrafiken av unga för att ta sig till skolan, vilket är en av de främsta anledningarna till att många använder detta färd sätt. Men vad händer när de fyller 18 år? Vilka faktorer påverkar ungdomars val av färdmedel, och hur skiljer sig dessa förändringar mellan olika typer av områden i landet?

Utöver praktiska behov spelar även sociala influenser en roll i ungas resvanor. Ungdomar är ofta trendsättare och påverkas i hög grad av attityder, normer och det sociala sammanhang de befinner sig i. Vilka sociala influenser och uppfattningar påverkar ungas resvanor i Sverige idag?

Denna rapport syftar till att öka förståelsen för ungas resande i Sverige, med särskilt fokus på attityder, sociala influenser samt livsfaser som de unga befinner sig i och ser i sin framtid som påverkansfaktorer för kollektivt resande. Genom att analysera både praktiska och sociala faktorer bakom ungas val av färdmedel kan vi bättre förstå vad som påverkar deras benägenhet att resa kollektivt.

Rapporten inleds med ett kapitel om hur de unga reser idag med kollektivtrafiken och bil, och deras nöjdhet med kollektivtrafiken. Sedan fortsätter rapporten med en genomgång av vilka förutsättningar och attityder unga har till kollektivt resande, och om sociala faktorer påverkar bilden av och resvanor med kollektivtrafiken. I nästa del av rapporten undersöks hur olika livsfaser påverkar upplevda förutsättningarna för kollektivt resande. Slutligen analyseras respondenternas uppskattade förändrade resebeteenden med olika färdmedel i relation till livsfaserna de befinner sig i.

Huvudsakligt färdmedel per resa, åldersjämförelse



Bakgrund



3. Bakgrund

Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel.

Kollektivtrafikbarometern drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik på uppdrag av dess medlemmar (länstrafikbolag och kollektivtrafikmyndigheter). Genom mätningen får dessa aktörer ett mätbart, objektivt resultat för kundupplevd kvalitet på sin trafik, både lokalt och regionalt, samt kunskap om medborgarnas resvanor.

Målgruppen för undersökningen är den svenska befolkningen mellan 15 - 95 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.

Urval

Ett slumpmässigt individurval ur ett befolkningsregister har genomförts på regionnivå och kommunnivå. Under 2024 deltog 23 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner förutom Region Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 13 800.¹

Genomförande

Undersökningen sker löpande under hela året genom en mixad metod som inkluderar webbenkät, telefonintervjuer samt påminnelser via sms.

Inbjudan till undersökningen sker postalt. I brevet ingår en länk till enkäten samt en unik inloggningskod. Dessutom ingår en QR-kod att skanna med mobilkamera eller surfplatta för att direkt komma in i webbenkäten.

Påminnelser skickas därefter via brev och sms till de som vid tillfället för påminnelsen inte besvarat enkäten.

Frågor till temarapport

Resultaten som presenteras i denna rapport bygger på insamlad data under 2024 enligt redovisad metod. Under november och december 2024 ställdes sex ytterligare frågor till åldersgruppen 15-25 år i syfte att fördjupa förståelsen och kunskapen om ungas resande. Dessutom aktiverades ett antal frågor i det valfria Propaketet för alla respondenter i åldersgruppen 15 - 25 år för att stärka upp respondentantalet bland unga för de frågorna samt för att få den nationella täckningen på dessa frågor.

Viktning

Resultatet i Kollektivtrafikbarometern viktas eftersom deltagande organisationers urvalsstorlek i undersökningen inte är proportionell mot fördelningen av antal invånare. Viktningen återställer fördelningen så att svarsdatans fördelning liknar rikets fördelning av större och mindre regioner och kommuner, och därmed speglar resultaten hur svenska folket bedömer kollektivtrafiken. Detta innebär också att vissa regioners resultat viktas upp eftersom deras befolkningsstorlek är större i jämförelse med andra regioner. Det är därför viktigt att ha i åtanke vid läsning av denna rapport att resultaten representerar ett *nationellt snitt* av hur invånarna i landet reser.

¹ Se bilaga för antal svar per deltagande organisation

De unga resenärerna



4. De unga resenärerna

4.1. Resefrekvens

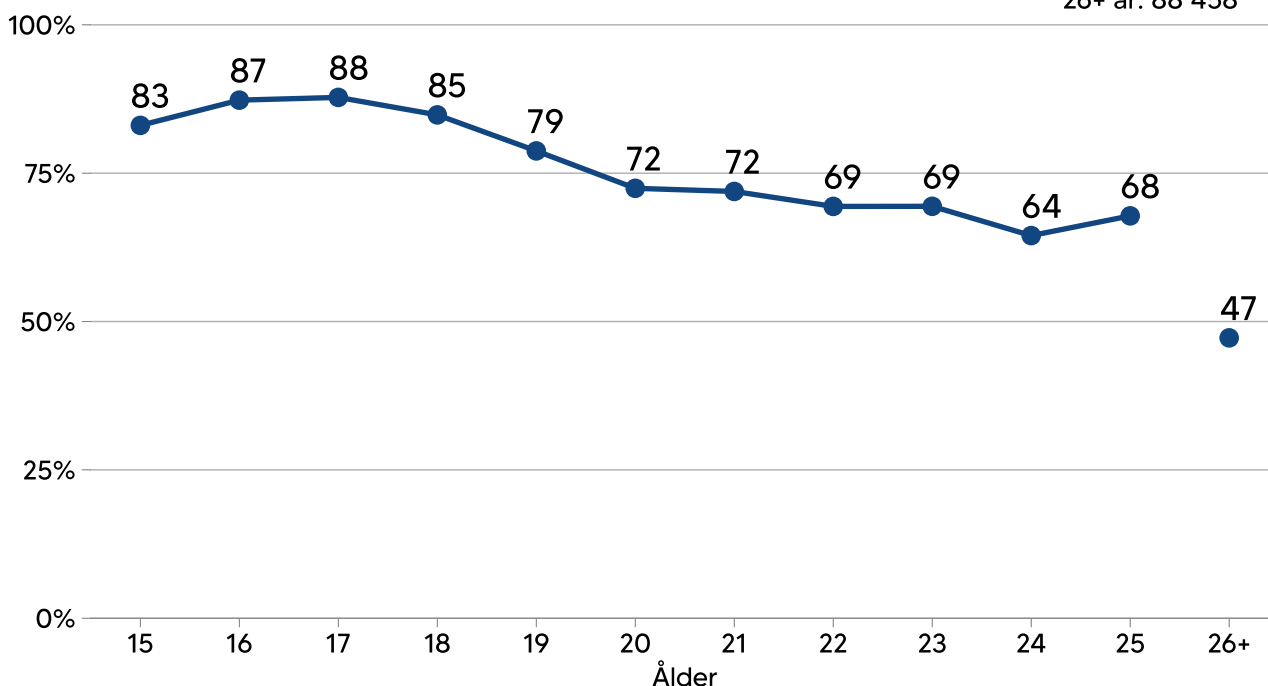
Det finns en tydlig koppling mellan ålder och resefrekvens med kollektivtrafiken. Diagrammet nedan visar att ungdomar i åldern 15–18 år reser betydligt mer frekvent med kollektivtrafiken jämfört med den äldre jämförelsegruppen. Det framgår även att resefrekvensen minskar med stigande ålder. Mellan 18 och 20-åringar är skillnaden i andelen som reser med kollektivtrafiken minst en gång i månaden tydlig, med en minskning på 13 %enheter.

I början av 20-årsåldern stabiliseras resefrekvensen något, men vid en jämförelse med den äldre jämförelsegruppen är skillnaden markant med en väldigt stor minskning. Detta understryker att unga utgör en betydande del av kollektivtrafikens resenärer, men att deras nyttjande av kollektivtrafiken avtar med åldern.

77 %
av 15-25 åringar reser
kollektivt minst en gång i
månaden

Resefrekvens med kollektivtrafiken minst en gång i månaden, åldersjämförelse

Antal svar:
15-25 år: 14 523
26+ år: 88 458

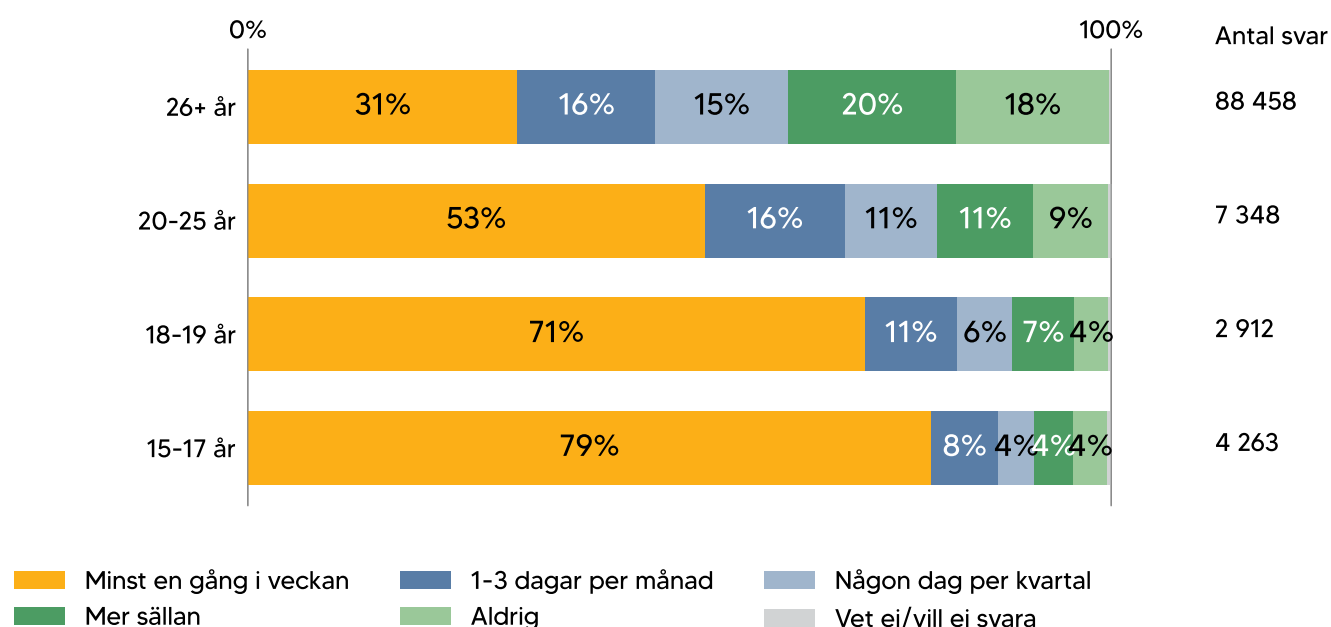




Unga resenärer använder inte bara kollektivtrafiken mer frekvent på månadsbasis, utan reser även i betydligt högre utsträckning kollektivt minst en gång i veckan. Bland 15–19 åringar reser 71–79 % med kollektivtrafiken minst en gång i veckan, medan motsvarande andel för den äldre jämförelsegruppen är 31 %.

Vid 20 års ålder sker en tydlig minskning i resefrekvensen på veckobasis. I åldersgruppen 20–25 år reser lite över hälften minst en gång i veckan med kollektivtrafiken, vilket indikerar en successiv övergång till andra färdmedel med stigande ålder.

Hur ofta åker du med kollektivtrafiken? Åldersjämförelse

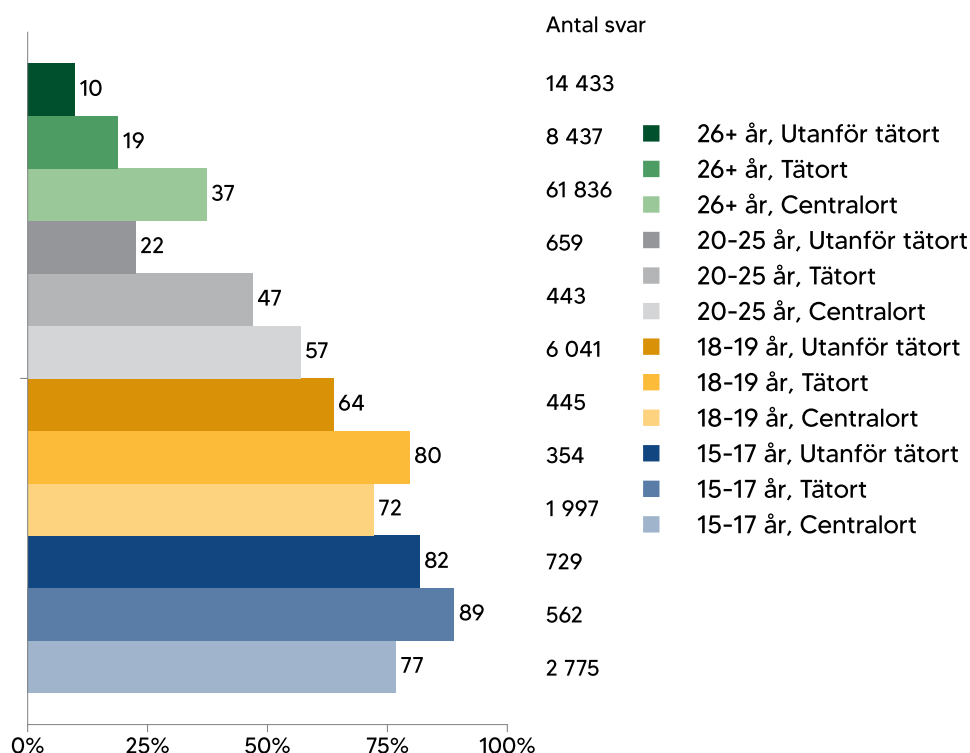




En korskörning mellan undersökningsresultat och demografiska variabler (DeSo-statistik) visar att 15–19 åringar bosatta i tätorter reser mer frekvent med kollektivtrafiken minst en gång i veckan jämfört med övriga åldersgrupper och DeSo-områden.

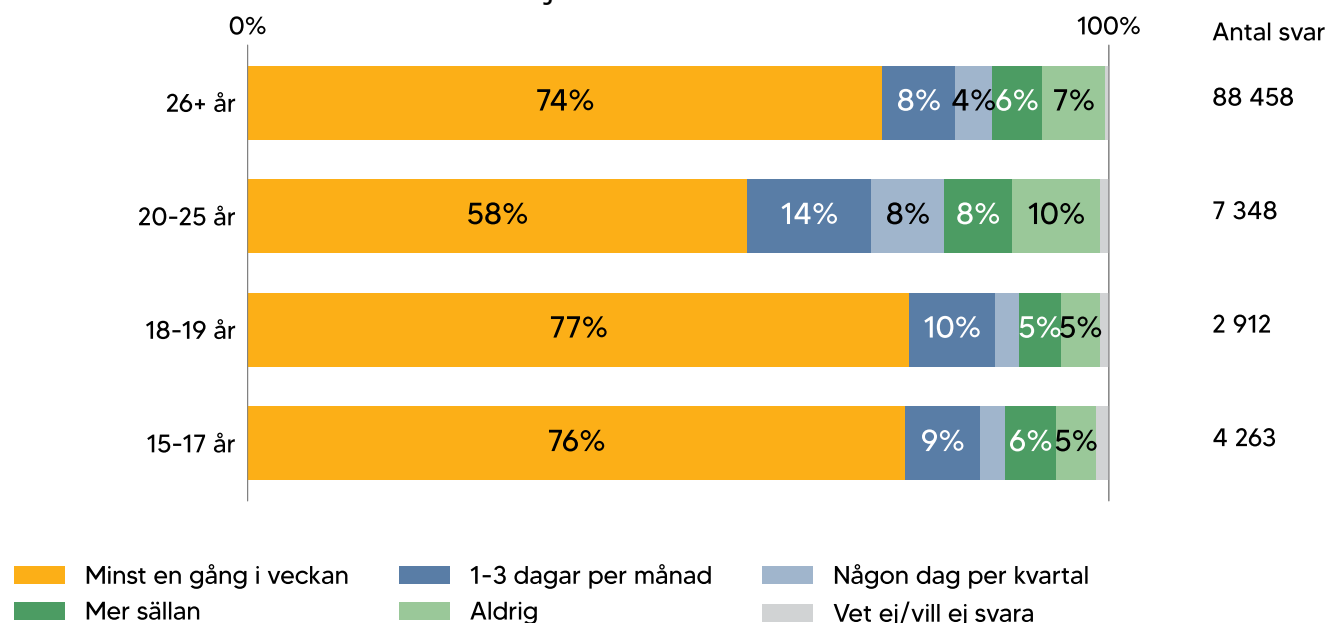
Ett resultat som särskilt utmärker sig är att en större andel 15–17 åringar boende utanför tätort reser kollektivt minst en gång i veckan (82%) jämfört med andelen jämnåriga som bor i en centralort (77%). En möjlig förklaring till detta är att ungdomar i centralorter har kortare avstånd till skolan och därför i högre utsträckning använder cykel eller går till sin destination istället för att resa med kollektivtrafik.

Resefrekvens med kollektivtrafiken, minst en gång i veckan, DeSo-områden och åldersjämförelse

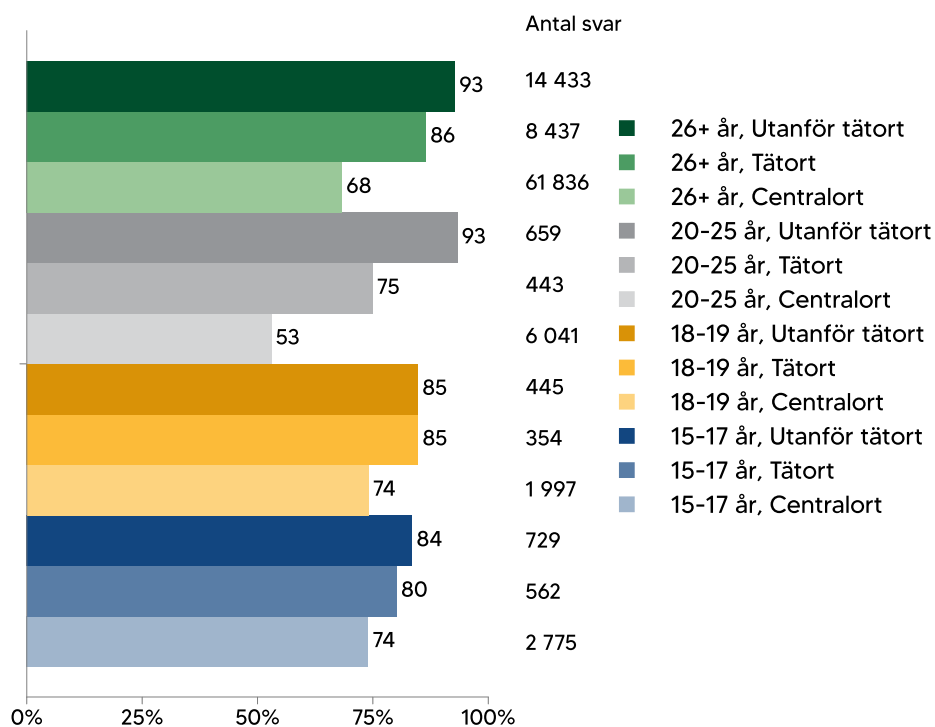


Resefrekvensen med bil uppvisar ett annat mönster än resefrekvens med kollektivtrafiken. Med undantag för gruppen 20–25 år reser både unga och den äldre jämförelsegruppen i princip lika frekvent med bil. Just 20–25 åringar utmärker sig genom att i mindre utsträckning använda bil minst en gång i veckan, men i högre grad resa med bil 1–3 dagar per månad. Det är även en något större andel inom denna åldersgrupp som aldrig reser med bil, även om skillnaderna jämfört med andra åldersgrupper är relativt små.

Hur ofta reser du med bil? Åldersjämförelse



Resefrekvens med bil minst en gång i veckan, DeSo-områden och åldersjämförelse



En uppdelning av resultaten utifrån DeSo-områden visar att boende utanför tätorter i betydligt högre grad reser mer frekvent med bil jämfört med boende i en tätort eller centralort. Detta mönster gäller över samtliga ålderskategorier. Bland 20–25 åringar boende i en centralort är bilanvändningen som lägst, där 53 % reser med bil minst en gång i veckan. Motsvarande andel för 15–19 åringar är 74 %.



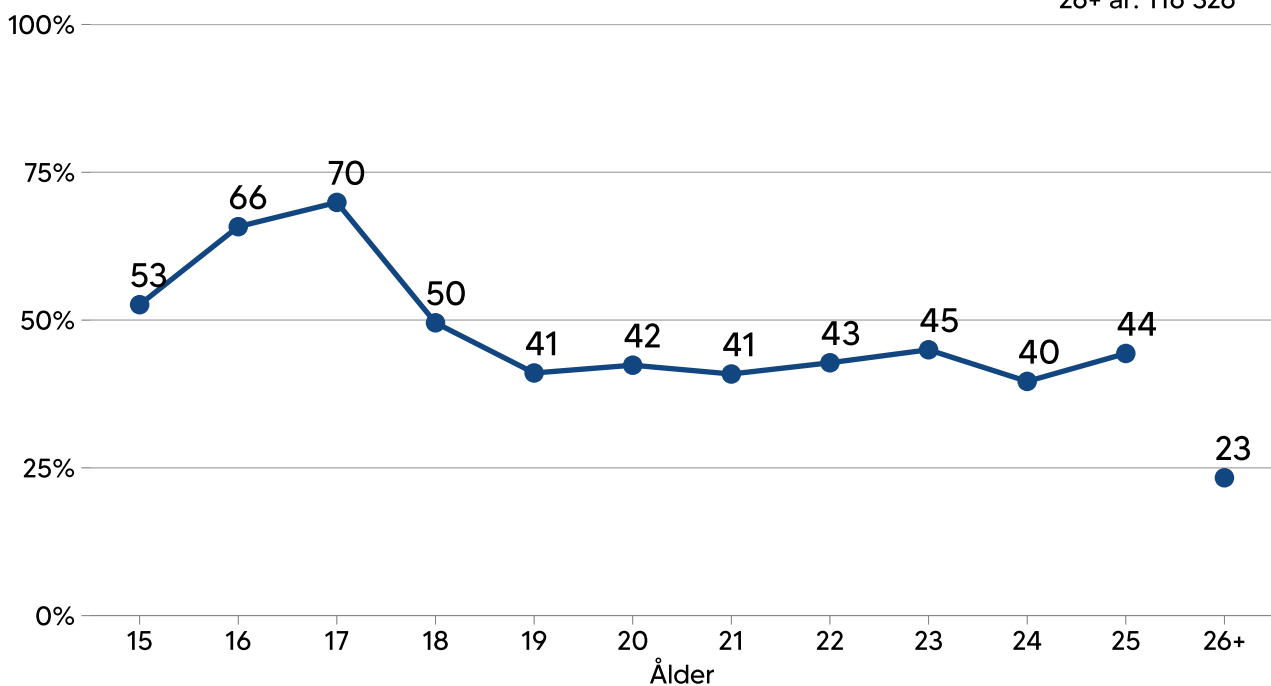
4.2. Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel är betydligt högre bland unga jämfört med den äldre jämförelsegruppen. Den högsta marknadsandelen återfinns bland 17-åringar, där andelen uppgår till 70 %. Vid 18 års ålder sker dock en kraftig minskning, sannolikt till följd av möjligheten att ta körkort och börja köra bil.

Efter 18 års ålder fortsätter marknadsandelen att minska och stabiliseras på en nivå strax över 40 % i början av 20-årsåldern. Marknadsandelen för den äldre jämförelsegruppen ligger dock tydligt lägre på 23 %.

Marknadsandel, åldersjämförelse

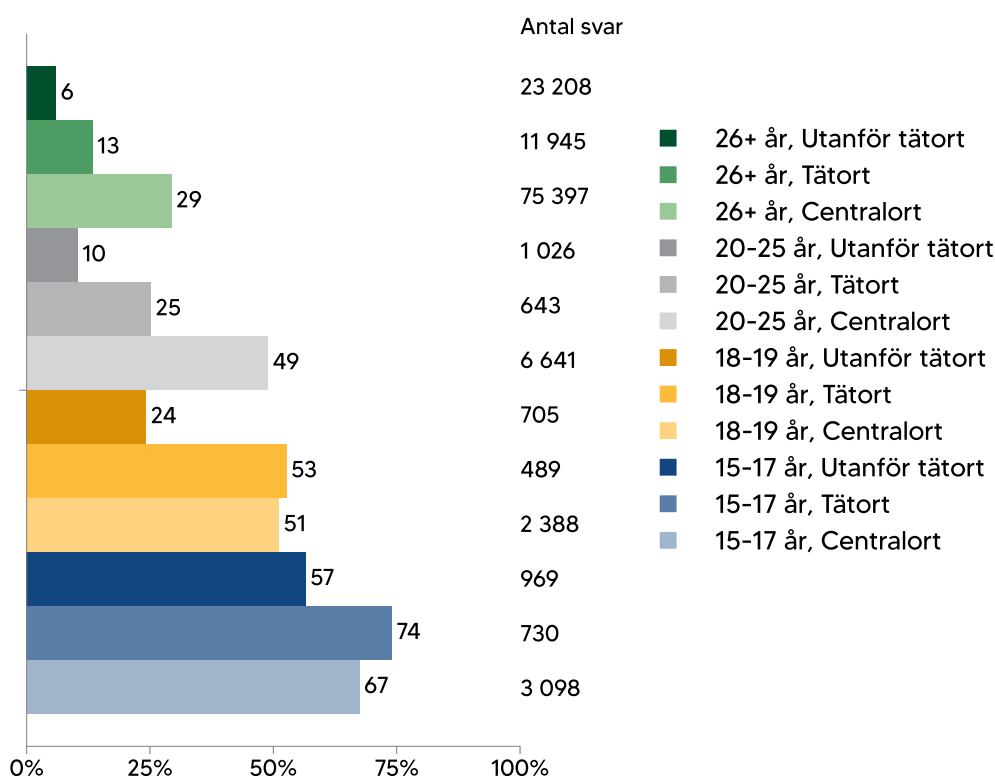
Antal resor:
15-25 år: 17 464
26+ år: 116 326



Marknadsandelen är inte bara högre bland yngre, den är också högre i centralorter och tätorter. Detta är i sig inte förvånande då kollektivtrafikutbudet ofta är större i central- och tätorter.

15-17 åringar boende i tätort sticker ut med en högre marknadsandel jämfört med samma åldersgrupp boende i en centralort. Även 20-25 åringar boende i centralorter sticker i tydlig grad ut jämfört med samma åldersgrupp med boende i tätorter och utanför tätorter.

Marknadsandel, DeSo-områden och åldersjämförelse

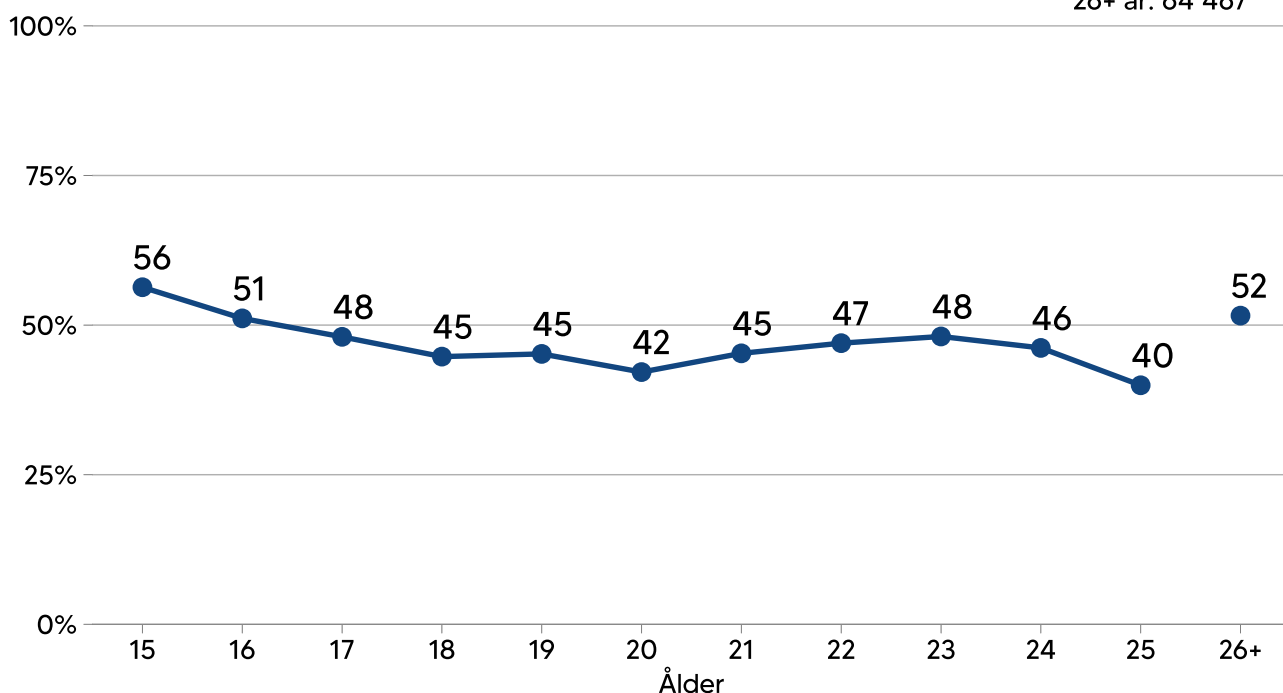


4.3. Nöjdhet med kollektivtrafiken

Ungas sammantagna nöjdhet med kollektivtrafiken, mätt genom Nöjd-Kund-Index (NKI), visar att nöjdheten vid 15 års ålder är högre än mot den äldre jämförelsegruppen. Men sedan minskar nöjdheten bland unga i åldern 16–20 år. Därefter ökar nöjdheten något igen i början av 20-årsåldern. Bland den äldre jämförelsegruppen är nöjdheten tydligt högre jämfört med unga i 17 - 25 årsåldern.

NKI, åldersjämförelse

Antal svar:
15-25 år: 12 807
26+ år: 64 467



49 %

av **unga män** är
sammantaget nöjda med
kollektivtrafiken

46 %

av de unga resenärerna
är sammantaget nöjda
med kollektivtrafiken
(NKI)

44 %

av **unga kvinnor** är
sammantaget nöjda med
kollektivtrafiken

67 %

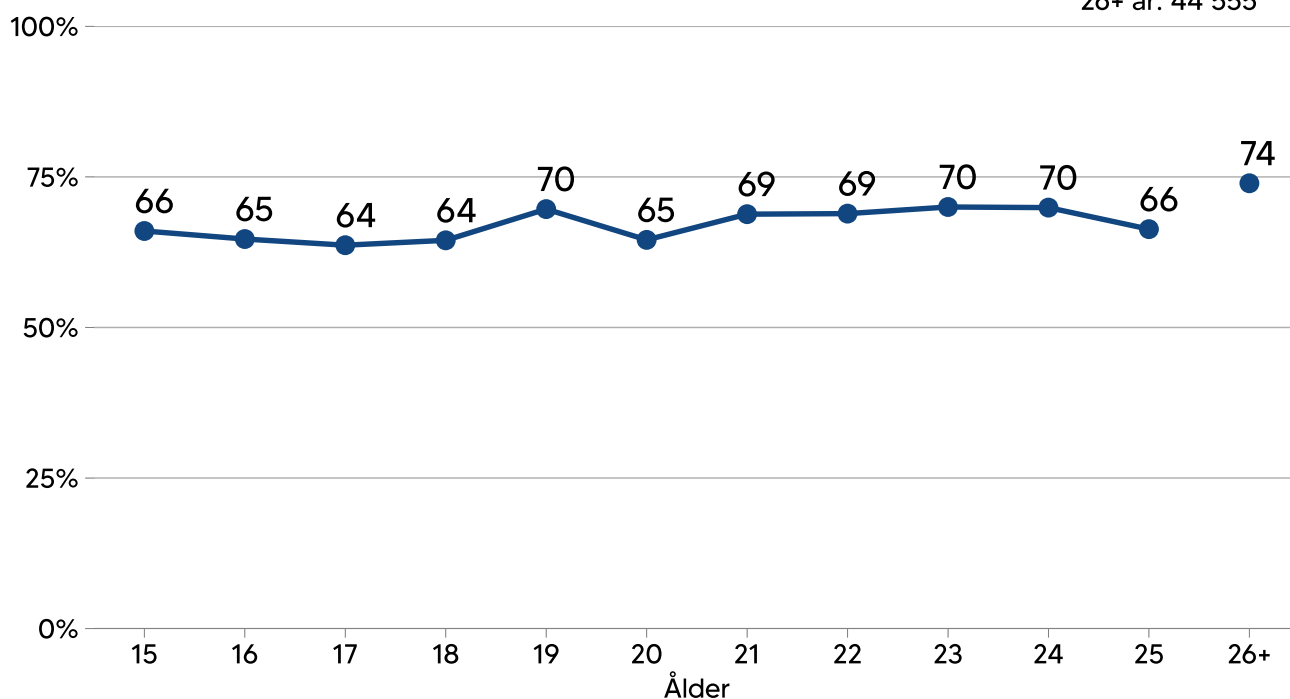
av de unga resenärerna
är nöjda med den
senaste resan

Nöjdheten med den senaste resan är generellt lägre bland unga resenärer jämfört med den äldre jämförelsegruppen. Andelen nöjda resenärer bland unga ligger mellan 64 - 70 %, medan motsvarande andel för den äldre jämförelsegruppen är 74 %.

Skillnaderna i nöjdhet mellan könen är marginella, där 68 % av de unga manliga resenärerna uppger att de är nöjda med sin senaste resa, jämfört med 66 % av de unga kvinnliga resenärerna. Nöjdheten är högst bland unga resenärer som bor i en centralort, där mellan 65 - 68 % uttrycker att de är nöjda med sin senaste resa.

Nöjdhet med senaste resan, åldersjämförelse

Antal svar:
15-25 år: 10 812
26+ år: 44 555



68 %

av **unga män** är nöjda
med den senaste resan
med kollektivtrafiken

66 %

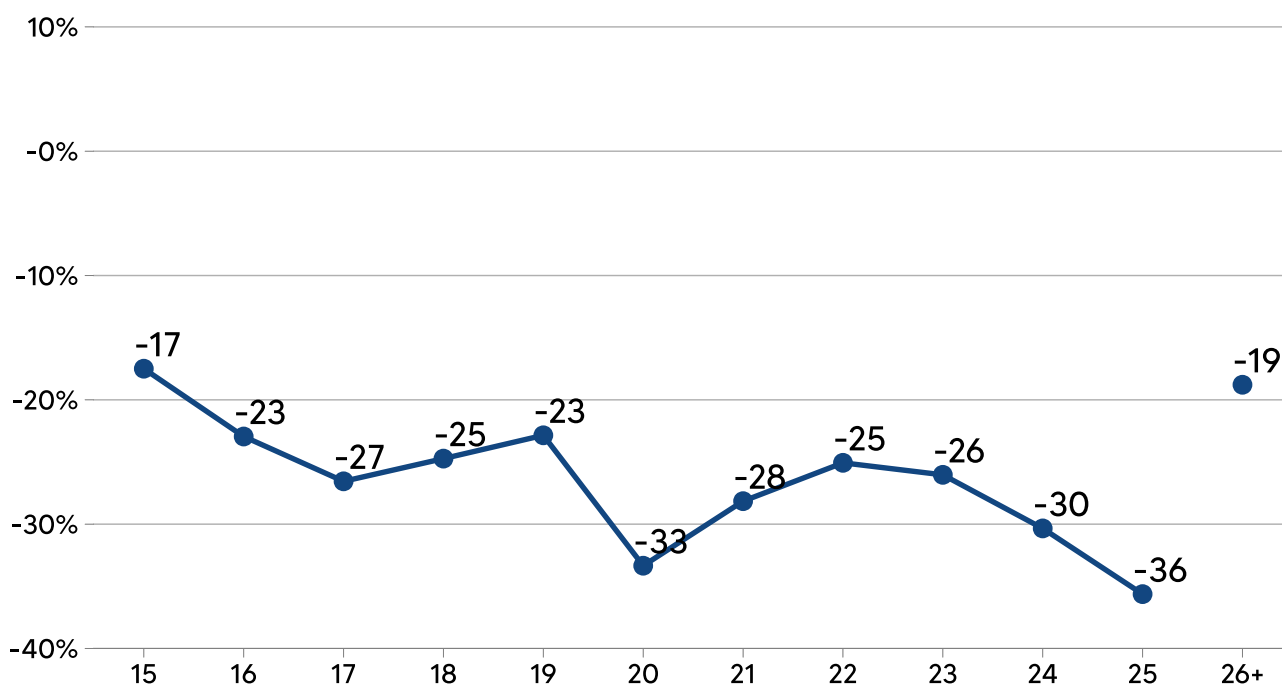
av **unga kvinnor**
är nöjda med den
senaste resan med
kollektivtrafiken

NPS-värdet för unga är betydligt lägre jämfört med den äldre jämförelsegruppen. 15 åringars NPS-värde ligger på liknande nivå som vuxna men det minskar tydligt med åldern, 25-åringar har ett NPS-värde på -36.



NPS, åldersjämförelse

Antal svar:
15-25 år: 12 215
26+ år: 66 188



4.4. Ärende med resa

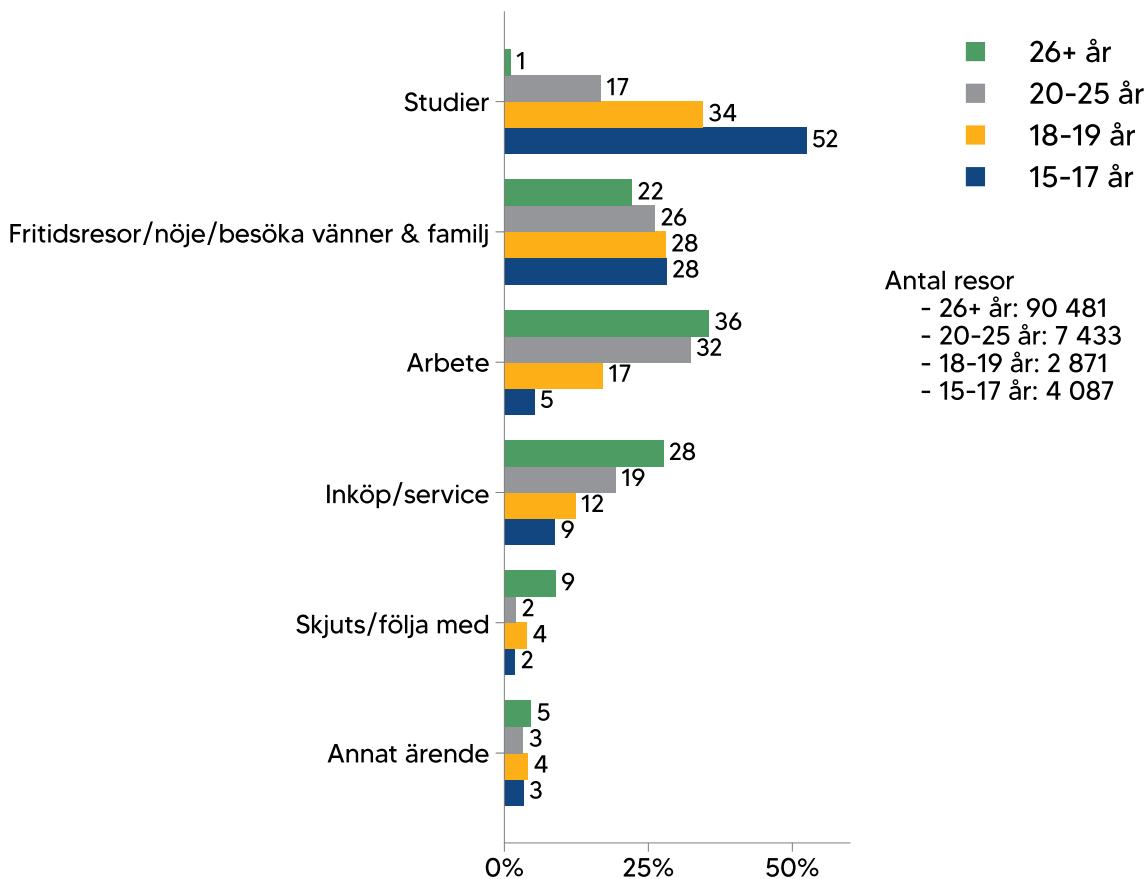
Det främsta ärendet med resor för 15-19 åringar är resor till studier. Över hälften av alla resor som 15-17 åringar genomför är till skolan. 20-25 åringars resor är i högre grad till arbete eller fritidsresor, nöjesresor eller för att besöka vänner och familj.

Det finns ett tydligt samband mellan ålder och resor för att göra inköp av dagligvaror och någon typ av service vilket blir ett allt vanligare ärende för resor ju äldre man blir.



Vilket var ditt ärende med resan du gjorde igår?*

Åldersjämförelse

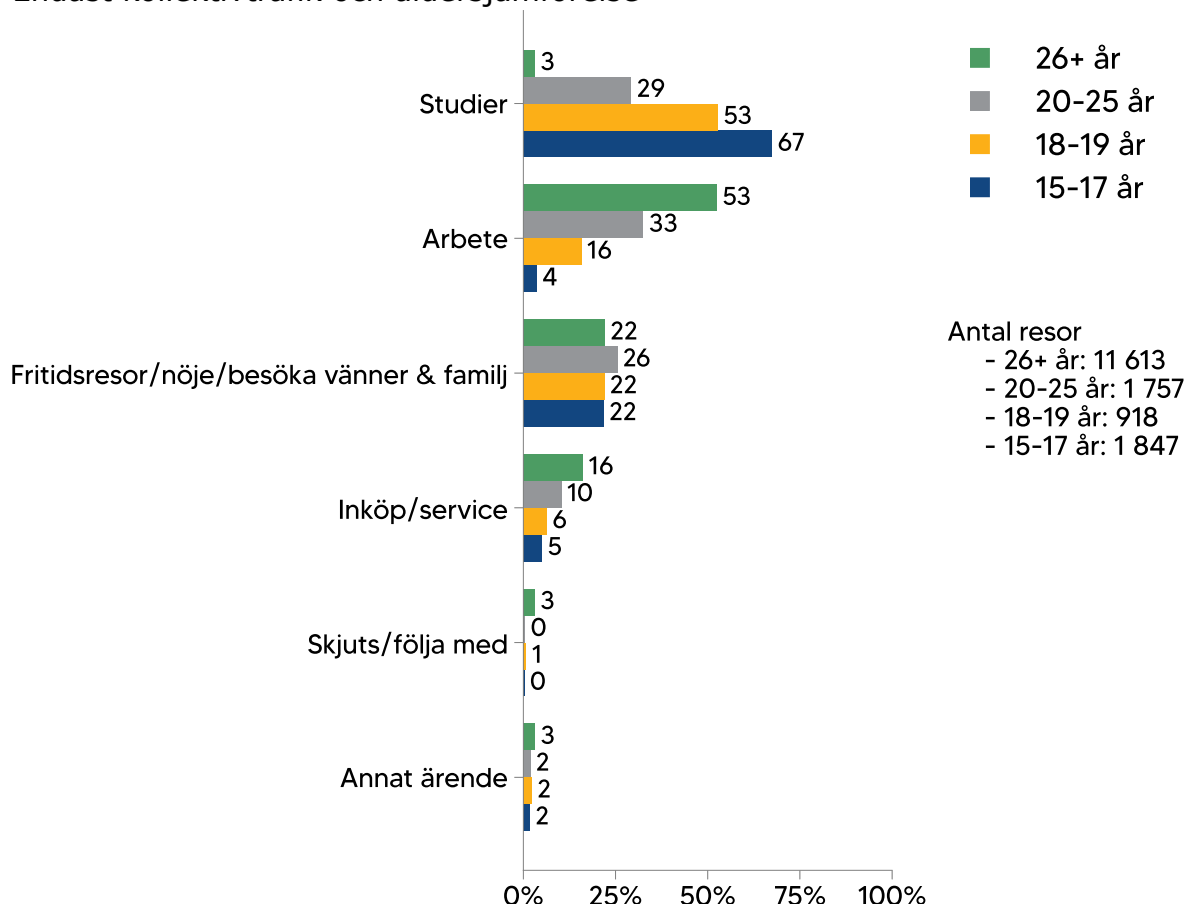


*Notera att ärendet "Hemresa/till bostaden" har exkluderats från grafen samt att svarsalternativen för ärenden har kategoriserats.

Resultatet avseende användning av kollektivtrafik för studier- och arbetsresor följer naturliga mönster utifrån en åldersfördelning där 15-19 åringar i högst grad använder kollektivtrafiken för att ta sig till skolan, samtidigt som 20-25 åringar och vuxna i högre grad använder kollektivtrafiken för att ta sig till arbetet. Däremot framgår inga större skillnader mellan unga och den äldre jämförelsegruppen när det gäller kollektivtrafikanvändning för fritidsresor.

Vilket var ditt ärende med resan du gjorde igår?*

Endast kollektivtrafik och åldersjämförelse



En vidare analys av resor utifrån ärendefördelning och färdmedelsval visar inga betydande skillnader mellan åldersgrupper när det gäller användningen av cykel, gång, bil som förare eller bil som passagerare. Oavsett färdmedel är arbete eller studier det vanligaste ärendet med resan.

Däremot är resor för inköp av dagligvaror och serviceärenden mer kopplade till vuxna resenärer, oavsett färdmedel. När det gäller fritidsresor framgår inga märkbara skillnader mellan åldersgrupper i valet av färdmedel.

*Notera att ärendet "Hemresa/till bostaden" har exkluderats från grafen samt att svarsalternativen för ärenden har kategoriserats.

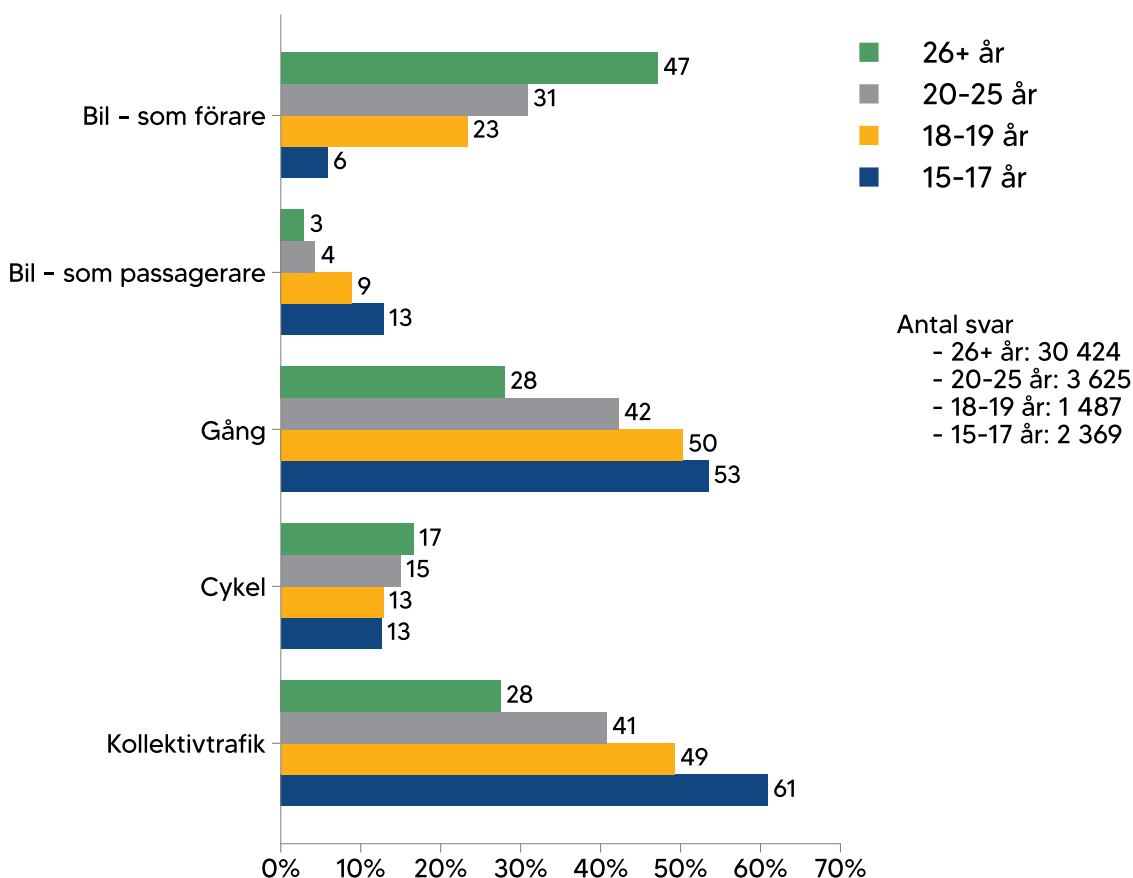
Färdmedel och ärendefördelning

Vid en närmare analys av färdmedelsval vid resor till arbete eller studier framgår det ett samband där unga går i högre utsträckning till sin destination jämfört med den äldre jämförelsegruppen. Det är även en betydligt större andel unga som reser med kollektivtrafik, medan den äldre jämförelsegruppen i större utsträckning använder bil - som förare för sina arbets- eller studieresor.

Att unga, framförallt 17-19 åringar, i högre grad väljer att gå till sin destination kan sannolikt förklaras av att de oftare har gångavstånd till skolan, till skillnad från vuxna som i större utsträckning behöver resa längre för att ta sig till sitt arbete. Dessutom har unga i åldern 15-19 år ofta tillgång till subventionerade färdmedel, exempelvis genom skolkort, vilket kan bidra till en ökad användning av kollektivtrafik. Yngre personer under 18 år saknar även möjligheten att köra bil själva, vilket gör att kollektivtrafik ofta är det enda tillgängliga alternativet för att ta sig till studierna om skolan ligger på ett för långt avstånd för att gå eller cykla.

Vilka färdmedel använde du under din resa?

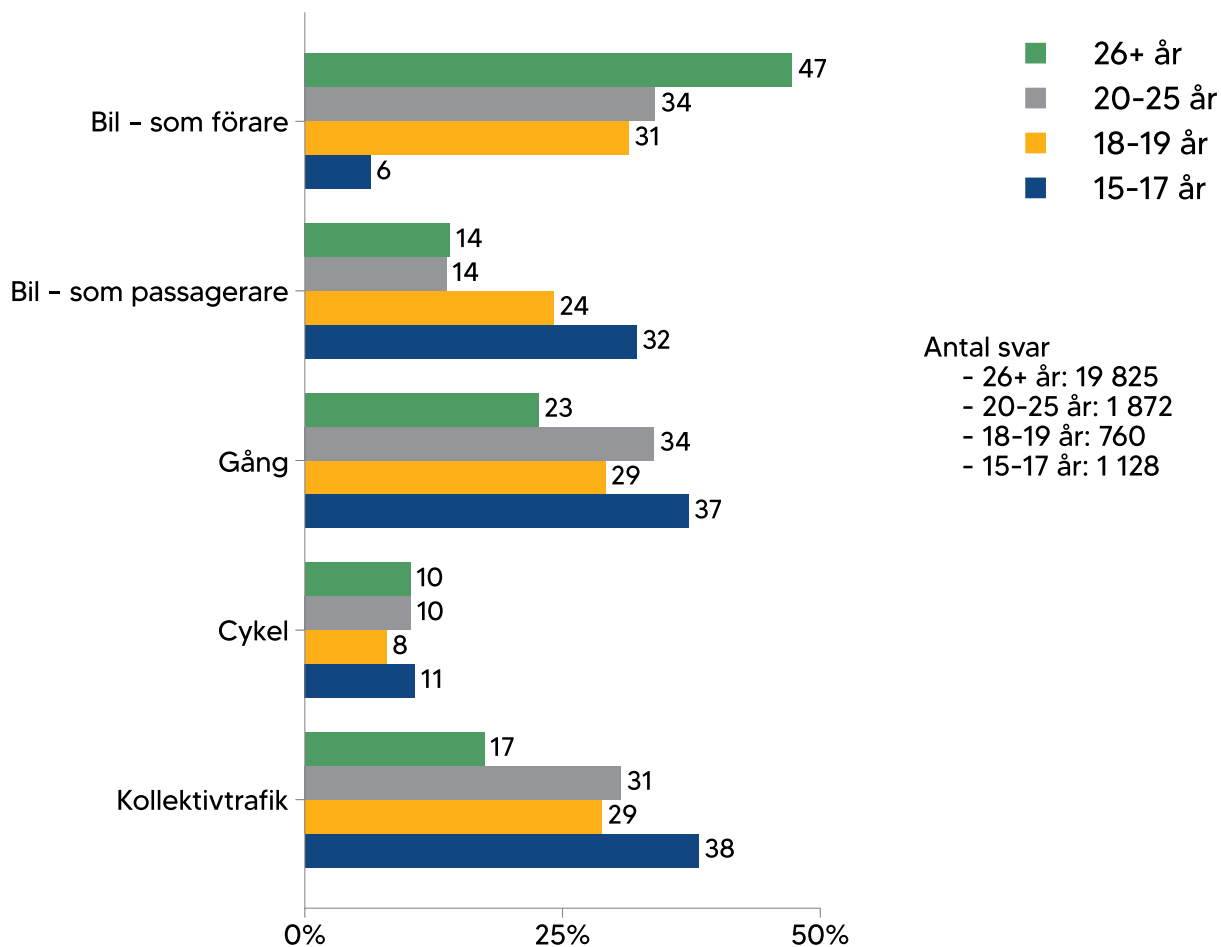
Resor till arbete eller studier och åldersjämförelse



*Färdmedlen elsparkcykel, moped/MC, taxi och "Annat" redovisas inte på grund av väldigt låga eller inga baser för de färdmedlen.

Vilka färdmedel använde du under din resa?

Fritidsresor/nöje/besöka vänner & familj och åldersjämförelse



*Färdmedlen elsparkcykel, moped/MC, taxi och "Annat" redovisas inte på grund av väldigt låga eller inga baser för de färdmedlen.

Vid resor till fritidsaktiviteter, nöjen eller besök hos vänner och familj ökar användningen av bil som färdmedel bland personer över 18 år, särskilt som förare, jämfört med resor till studier och arbete. Samtidigt minskar andelen som använder kollektivtrafik eller går till sin destination med åldern även om 20-25 åringar sticker ut och bryter mönstret. 15-17 åringar använder i högst grad gång och kollektivtrafiken för fritidsresor.



4.5. Kollektiva färdmedel

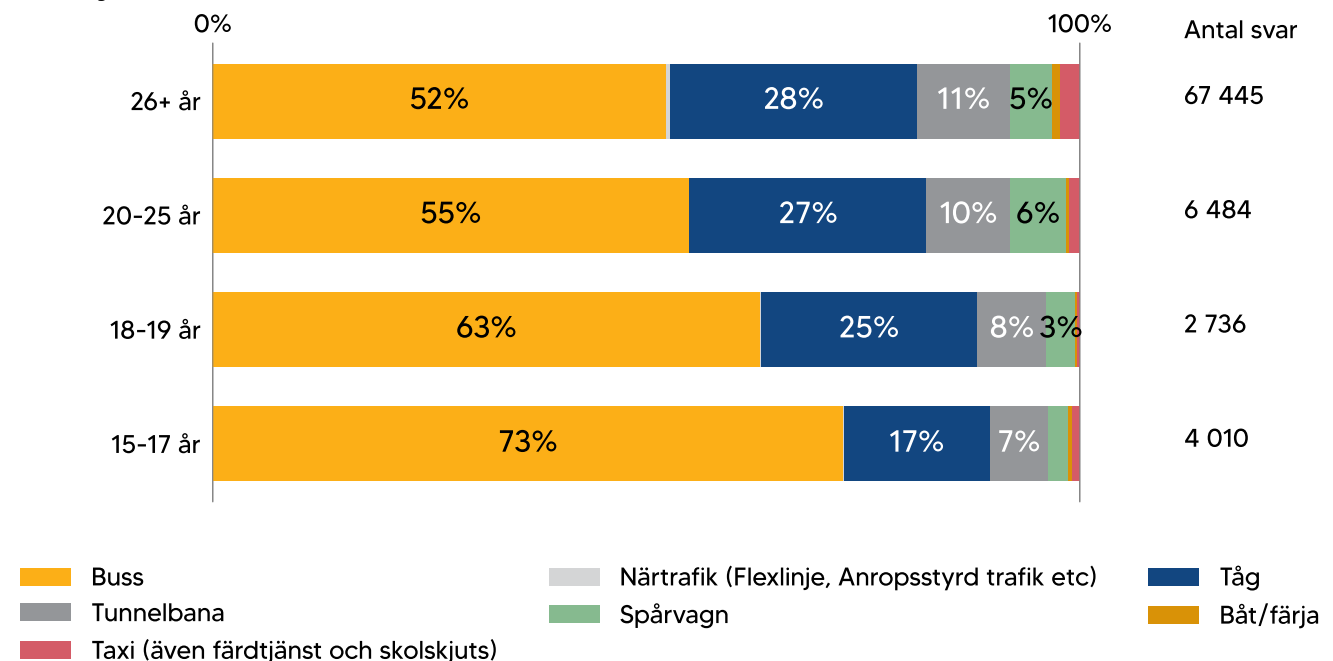
Användning av kollektiva färdmedel i olika åldersgrupper

Buss är det mest använda kollektiva färdmedlet över samtliga åldersgrupper vid kollektivt resande. Det finns en tydlig trend där yngre personer i högre utsträckning använder buss som färdmedel, men denna tendens avtar vid ungefär 20 års ålder. Därefter stabiliseras andelen bussresenärer på en liknande nivå som för den äldre jämförelsegruppen. Det framgår även att tåg successivt ökar som det primära kollektiva färdmedlet i takt med att man blir äldre.

Skillnaderna i färdmedelsval mellan åldersgrupperna är dock relativt små bland 20– 25 åringar och den äldre jämförelsegruppen. Den mest framträdande skillnaden i val av kollektivt färdmedel återfinns mellan gruppen 15–19 år och de som är 20 år eller äldre.

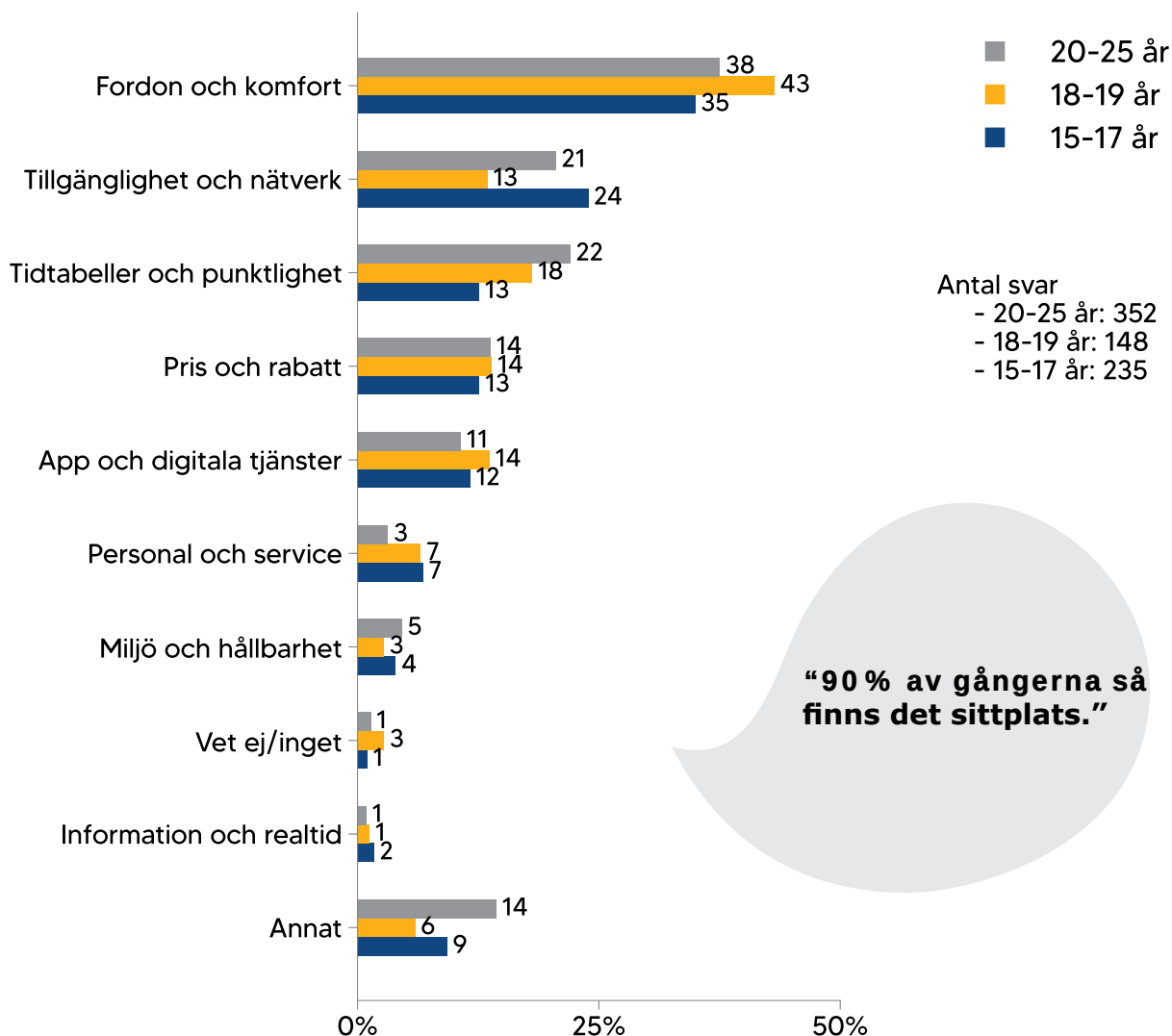
När du åker kollektivt, vilket färdmedel använder du oftast?

Åldersjämförelse



Vad om något tycker du är särskilt bra med kollektivtrafiken?

Kategoriserade fritextsvar och åldersjämförelse



En analys av fritextsvar på en öppen fråga om kollektivtrafikens fördelar visar att fordonens kvalitet och komfort är de aspekter som uppskattas mest med kollektivtrafiken bland unga. Bland annat lyfts att det ofta finns sittplatser, att det är rent ombord och flera uppskattar att det finns möjligheter att ladda mobiler och datorer. Dessutom framhäver respondenter i åldersgruppen 15–17 år samt 20–25 åringar särskilt kollektivtrafikens tillgänglighet och omfattning, något som inte betonas i lika hög utsträckning av 18–19 åringar.

“Appen är oftast bra när man kan se vart bussen är. Tex om den är sen så slipper man stå ute och vänta.”

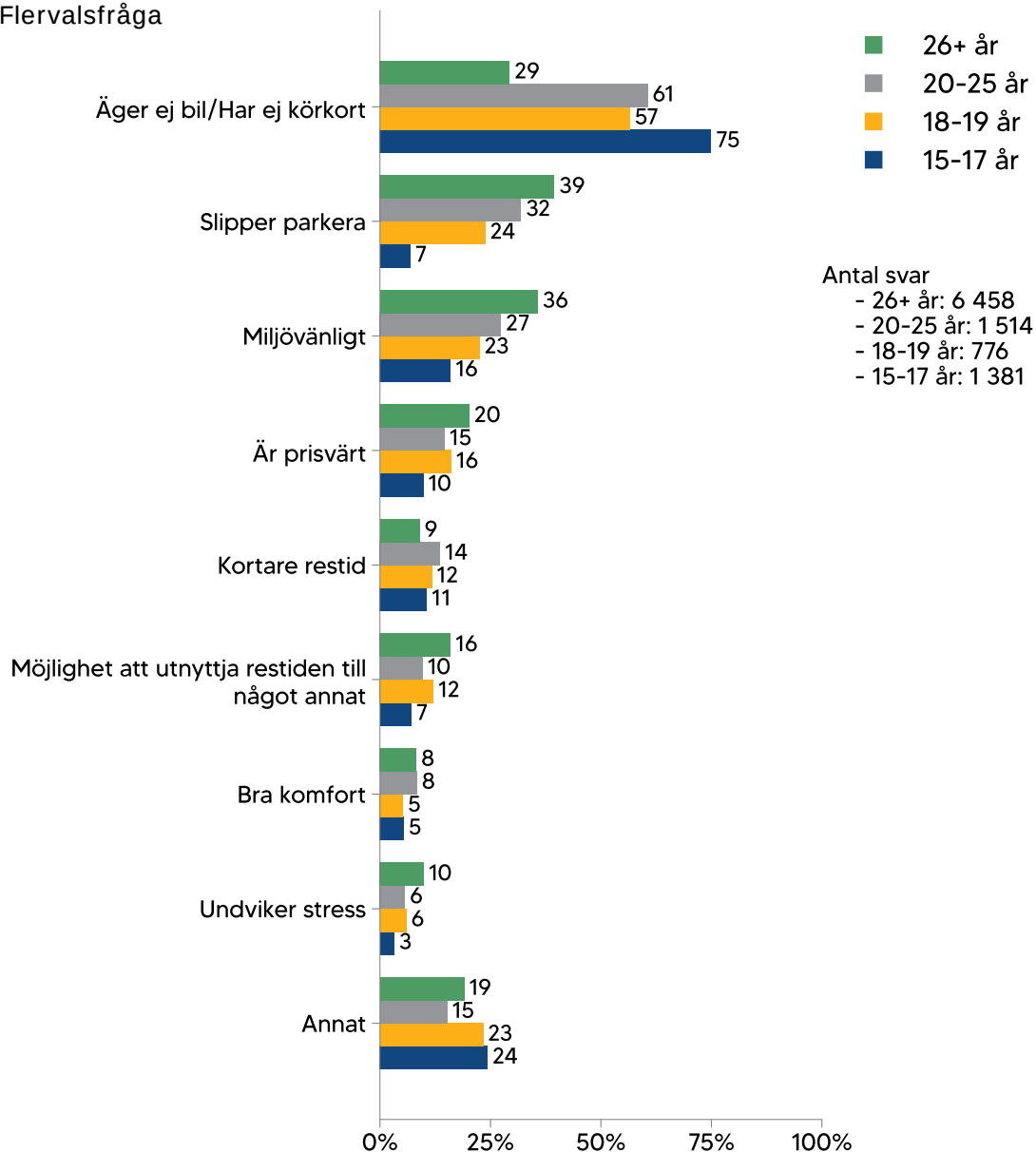
Skäl till att resa kollektivt

Det främsta skälet till att unga reser med kollektivtrafiken är avsaknaden av bil eller körkort. Bland 15–17-åringar uppger 75 % att detta är anledningen till deras resande med kollektivtrafik. Nästan en fjärdedel av 15–19-åringarna har angett alternativet "Annat" som skäl, och fritextsvar visar att många använder kollektivtrafiken främst för att ta sig till skolan.

Miljöaspekten är ett relativt vanligt skäl till att unga väljer kollektivtrafik, men den har större betydelse för äldre resenärer än för yngre. För resenärer över 18 år framstår även möjligheten att slippa parkering som en viktig faktor i valet av kollektivtrafik. Däremot har faktorer som komfort och möjligheten att använda restiden till annat en mindre betydelse för unga resenärer. Mellan könen framgår det att unga kvinnor i högre grad än unga män angett miljövänligt och att de saknar bil och/eller körkort som de främsta skälen till att resa kollektivt. Samtidigt är prisvärdheten och kortare restid viktigare skäl för unga män än för unga kvinnor.

Skäl till kollektivt resande, åldersjämförelse

Flervalsfråga

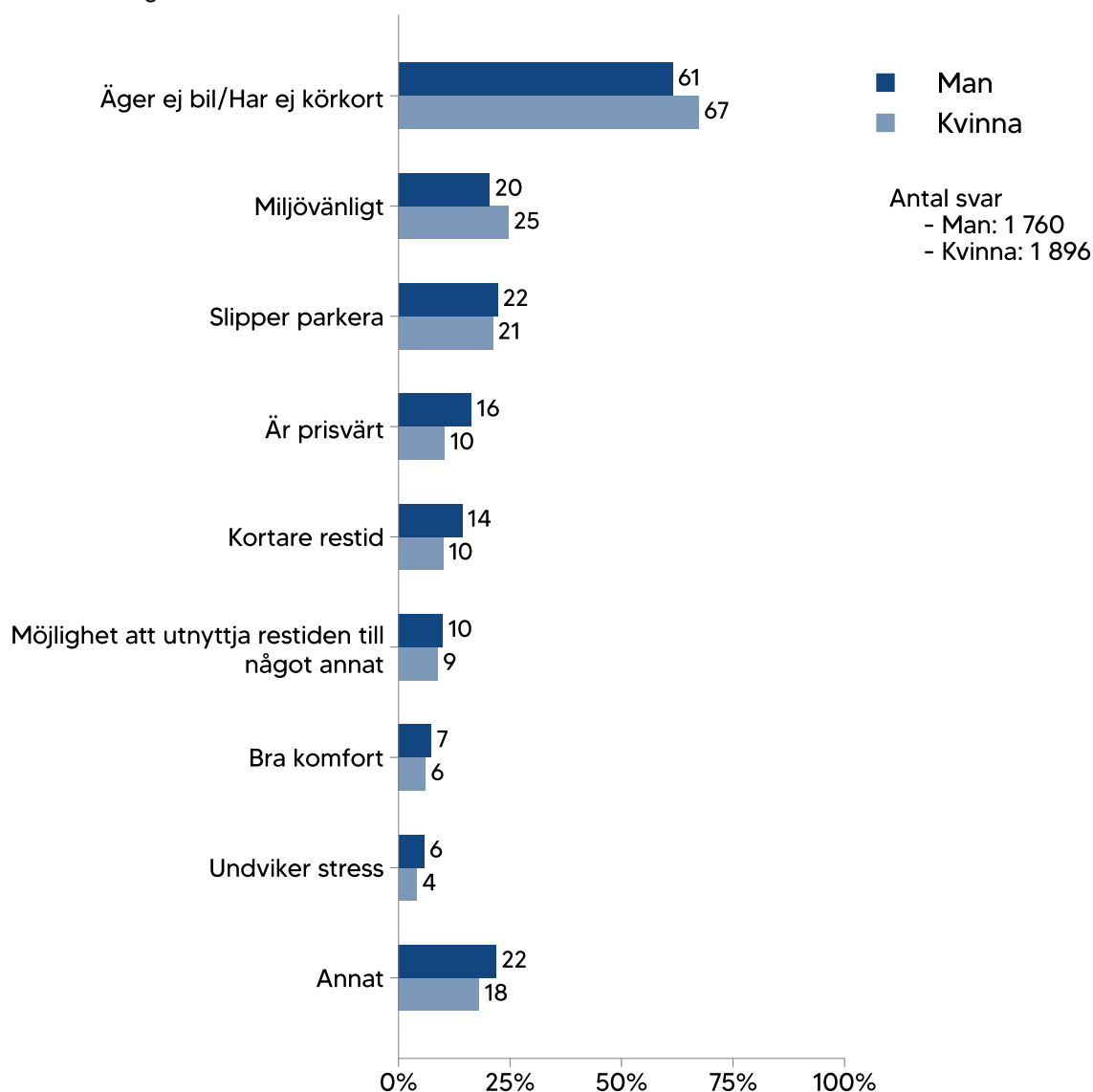


*Denna fråga ställdes endast till de som svarat att de reser kollektivt minst 1-3 dagar per månad

**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande prisvärdhet med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Skäl till kollektivt resande, kön

Flervalsfråga



*Denna fråga ställdes endast till de som svarat att de reser kollektivt minst 1-3 dagar per månad

**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande prisvärdhet med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Restid

Även om unga i något högre utsträckning än den äldre jämförelsegruppen instämmer i att restiden blir kortare med kollektivtrafik, är det fortfarande en relativt låg andel som håller med om detta påstående. Som redovisat tidigare i rapporten är buss det kollektiva färdmedel som unga främst använder. Med stigande ålder ökar dock tågresandet, och tåg upplevs ofta som ett snabbare alternativ än både buss och, i vissa fall, bil. Detta kan tyda på ett samband mellan det kollektiva färdmedel som resenären oftast använder och uppfattningen om vinst i restid i jämförelse med alternativa färdmedel.

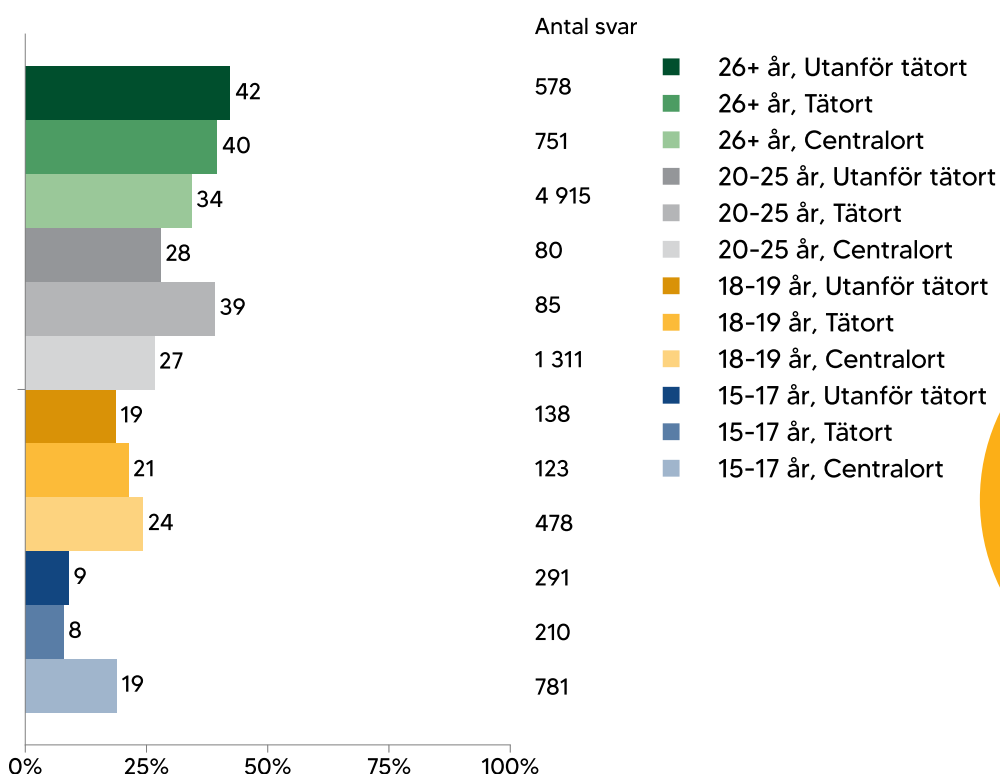
Miljöaspekten

Miljöaspekten framträder som ett viktigt skäl för en relativt stor andel unga resenärer att välja kollektivtrafik. Även om miljöperspektivet blir viktigare med stigande ålder, anger en betydande andel unga, framförallt 18-25 åringar, detta som ett av skälen till att resa kollektivt.

En analys utifrån DeSo-områden visar att nästan en av fem 15-17 åringar bosatta i en centralort anger miljöaspekten som ett av de främsta skälen till att resa kollektivt. För 18-19 åringar i samma typ av område har nästan en av fyra svarat detsamma. Även bland 20-25 åringar bosatta i tätorter är miljöperspektivet en framträdande anledning till att välja kollektivtrafiken. Samtidigt är miljöaspekten främst ett av de viktigaste skälen bland den äldre jämförelsegruppen, oavsett DeSo-område.



Miljövänligt, DeSo-områden och åldersjämförelse



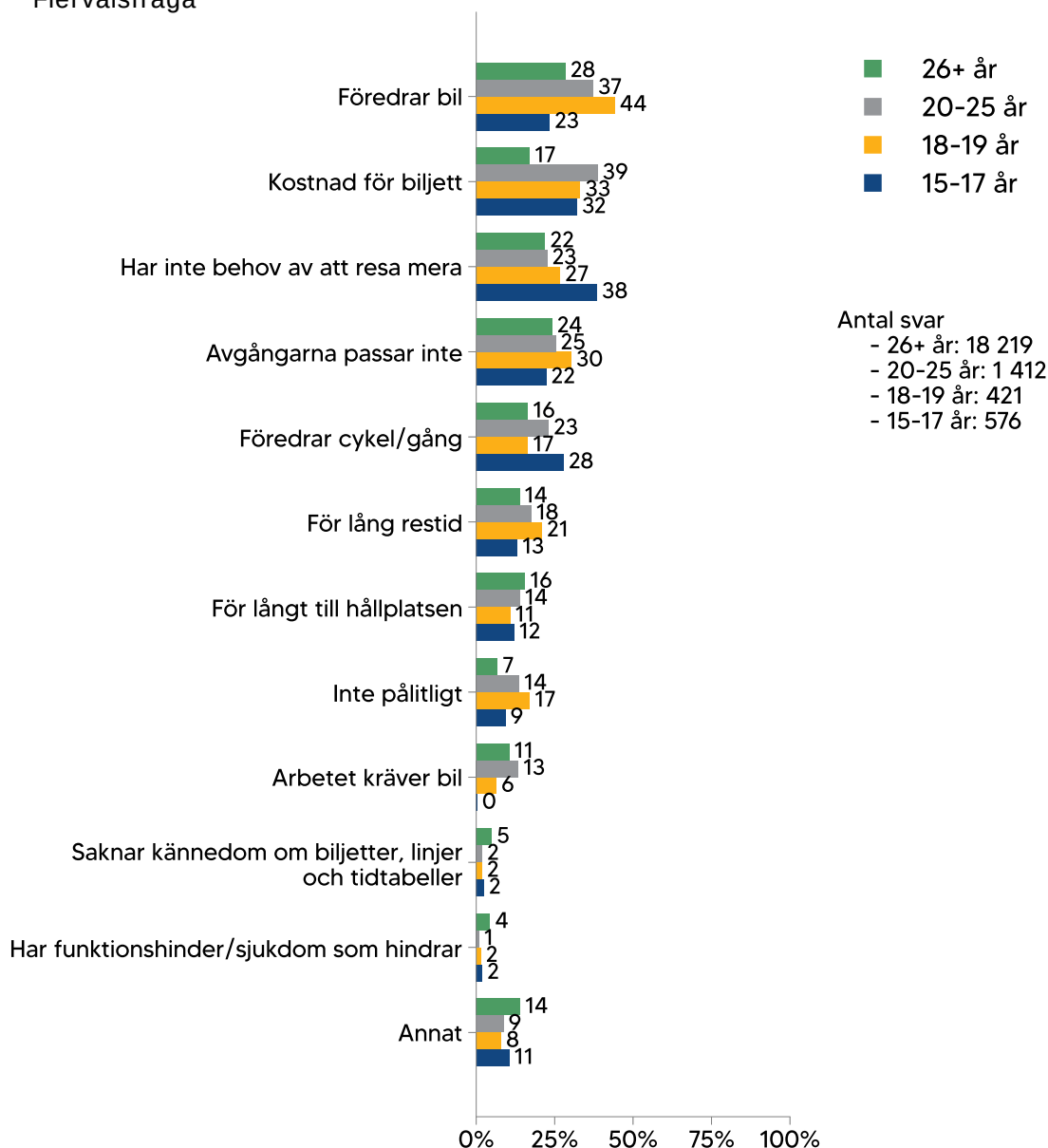
Miljöaspekten är viktigast för 17 - 19 åringar boende i **centralorter** och för 20-25 åringar boende i **tätorter**.

Hinder för kollektivt resande

Det främsta hindret för kollektivt resande bland personer över 18 år är att de föredrar att resa med bil. Detta gäller framförallt för åldersgruppen 18-19 åringar där en tydligt större andel har angivit detta jämfört med den yngre åldersgruppen men även den äldre jämförelsegruppen. Här skiljer sig 15-17 åringarna markant från övriga åldersgrupper, där endast 23 % föredrar bil framför kollektivtrafik.

Samtidigt uppger 15-17 åringar i högre utsträckning än övriga åldersgrupper att de inte har behov av att resa mer. Denna åldersgrupp föredrar även cykel eller gång i större utsträckning, där drygt en av fyra väljer dessa färdmedel framför kollektivtrafik. Även bland 20-25 åringar uppger en betydande andel, nästan en av fem, att de föredrar cykel eller gång framför kollektivt resande. Gällande kostnad för biljett är det ett tydligt större hinder för kollektivt resande bland unga, framförallt 20-25 åringar. En möjlig förklaring till detta är att i de flesta regioner börjar man betala fullt pris för biljetten i 20-års åldern från att ha haft ett skolkort genom skolan eller rabatterat pris som student.

Hinder för kollektivt resande, åldersjämförelse Flervalsfråga

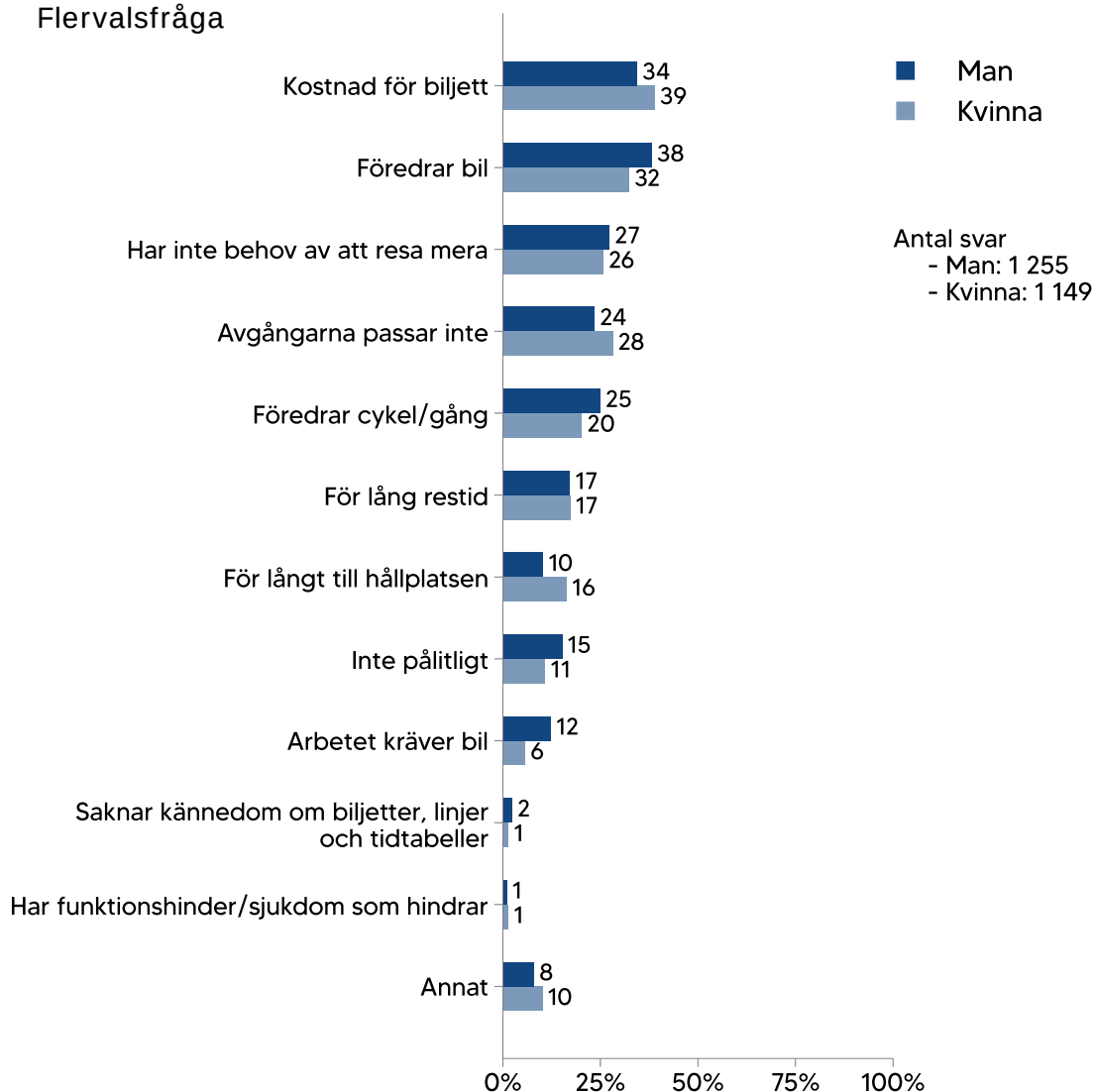


*Denna fråga ställdes endast till de som svarat att de reser kollektivt någon gång per kvartal, mer sällan eller aldrig

**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande kostnad för biljett med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Hinder för kollektivt resande, kön

Flervalsfråga



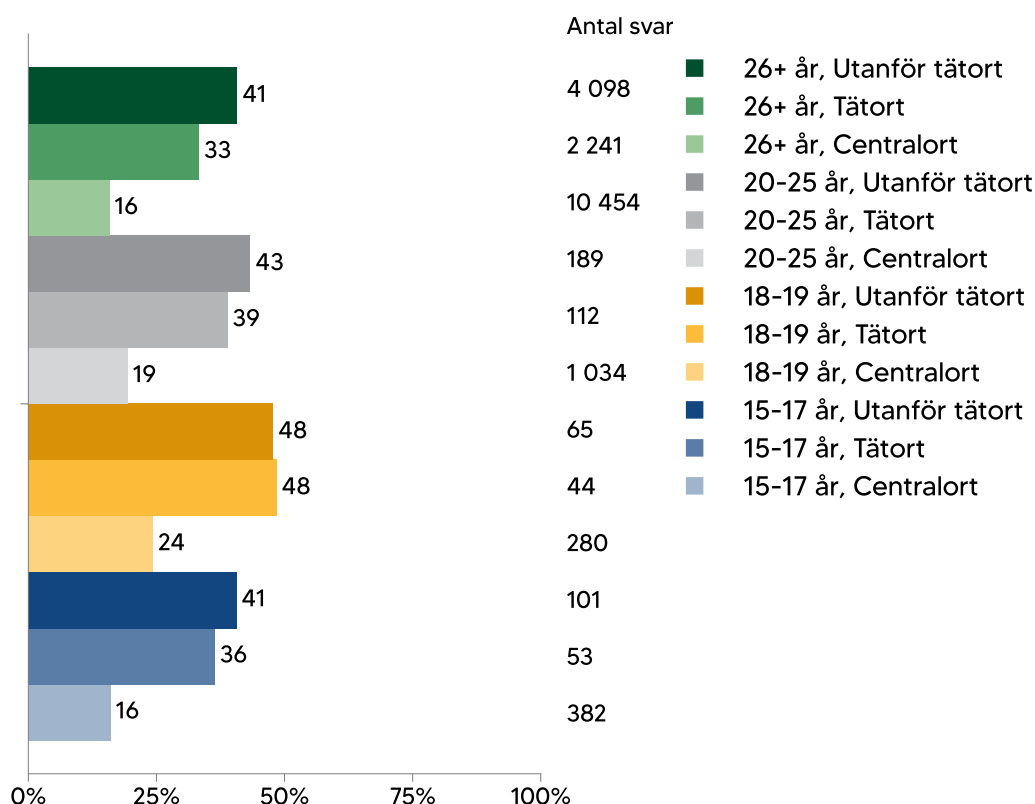
Mellan könen framgår det att unga kvinnor i högre grad än unga män upplever att kostnaden för biljett, att avgångstiderna inte passar och att det är för långt till hållplatsen som hinder för kollektivt resande. Unga män å andra sidan föredrar andra färdmedel i större utsträckning som bil, cykel eller gång. De anser också i något högre grad att kollektivtrafiken inte är pålitlig eller har ett arbete som kräver bil i större utsträckning än unga kvinnor.

*Denna fråga ställdes endast till de som svarat att de reser kollektivt någon gång per kvartal, mer sällan eller aldrig

**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande kostnad för biljett med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

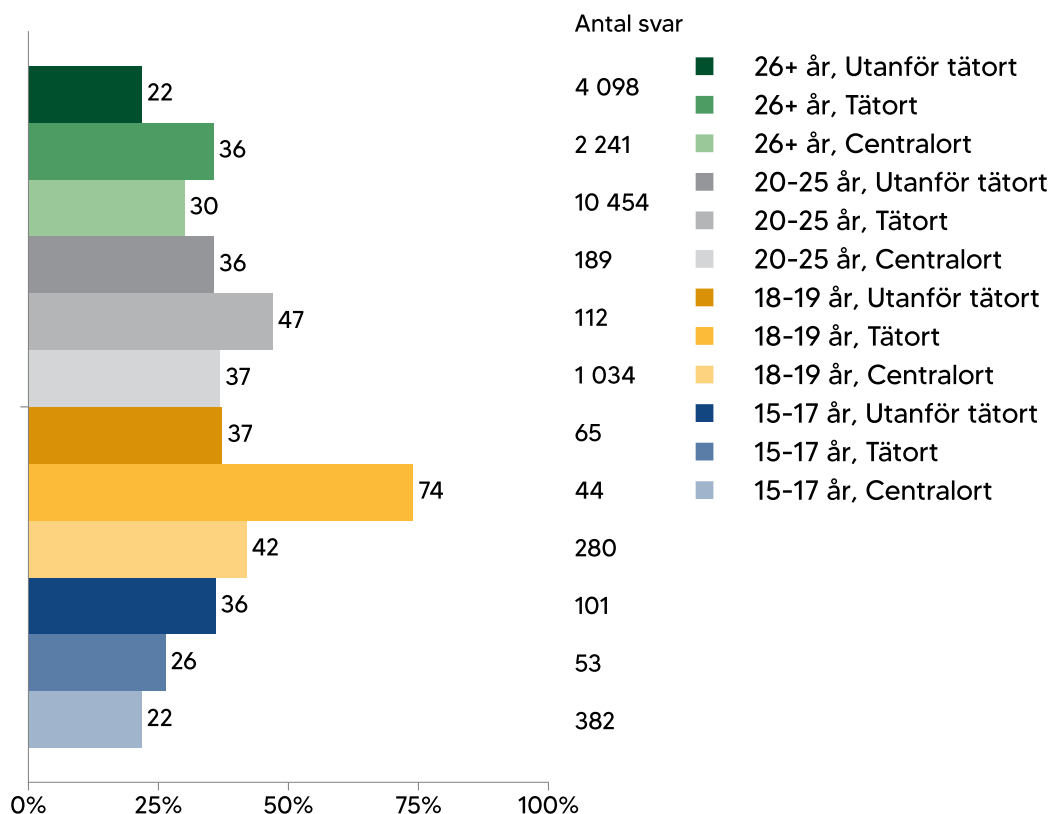
När det gäller hinder för att resa med kollektivtrafik framträder tydliga skillnader utifrån DeSo-områden. Som tidigare redovisats anser mellan 22-30 % av unga att avgångarna inte passar, vilket utgör ett hinder för kollektivt resande. Denna uppfattning varierar dock beroende på DeSo-område. Respondenter som bor i tätorter och särskilt utanför tätorter upplever i betydligt högre utsträckning att avgångstiderna inte är anpassade, jämfört med de som bor i centralorter. Detta mönster är genomgående i samtliga åldersgrupper.

Avgångarna passar inte, DeSo-områden och åldersjämförelse

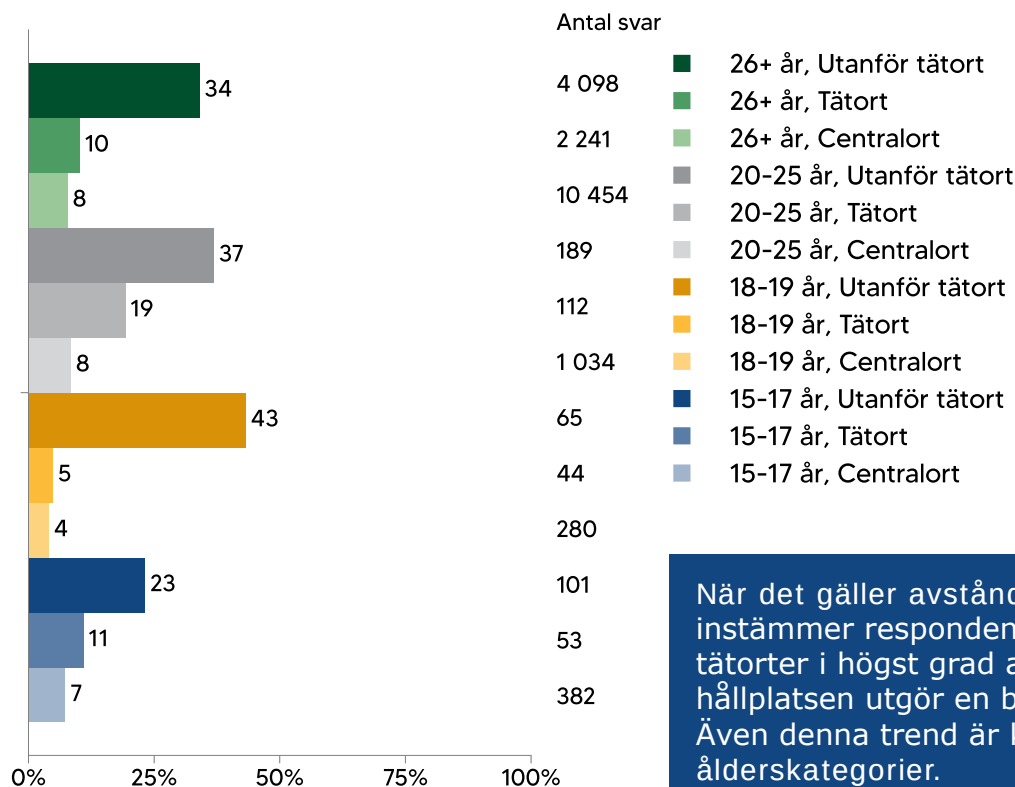


Bland 18-åringar och uppåt är det främst i tätorter som man föredrar bilen som skäl till att inte resa kollektivt, jämfört med boende i de övriga DeSo-områdena. De som i lägst grad föredrar bilen som skäl till att inte resa kollektivt är 15-17 åringar i centralorter samt vuxna över 26 år utanför tätorter, två ganska skilda grupper.

Föredrar bil, DeSo-områden och åldersjämförelse

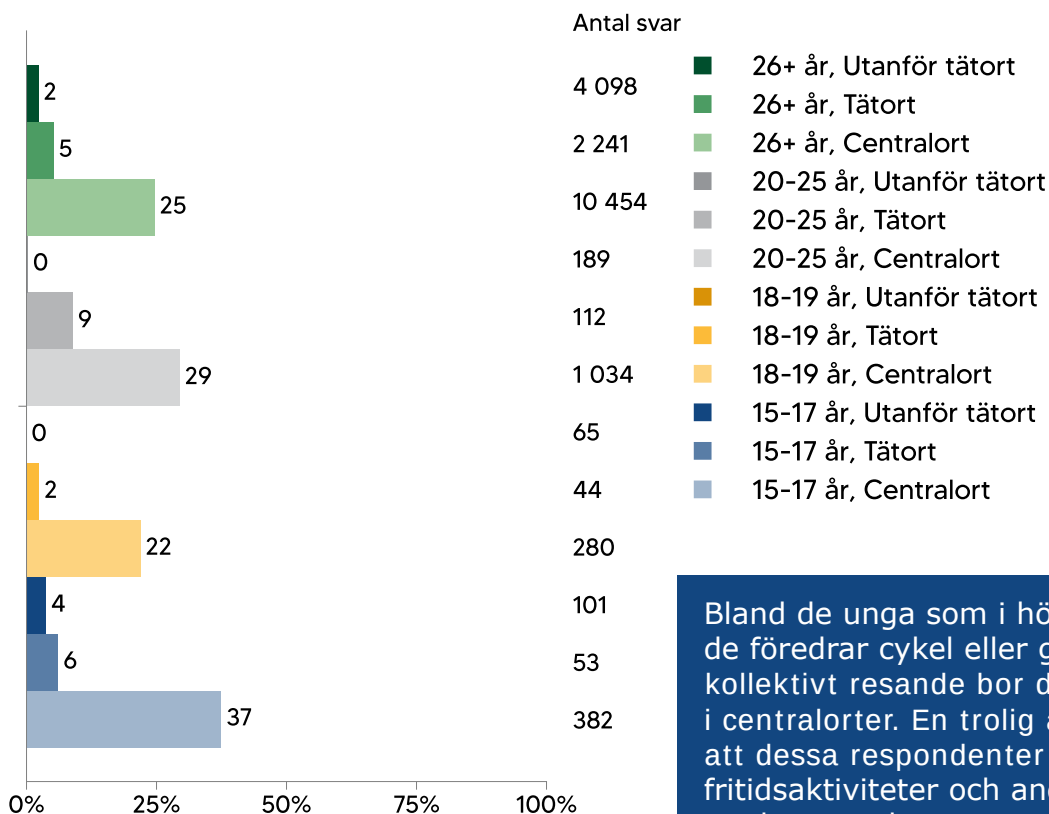


För långt till hållplatsen, DeSo-områden och åldersjämförelse



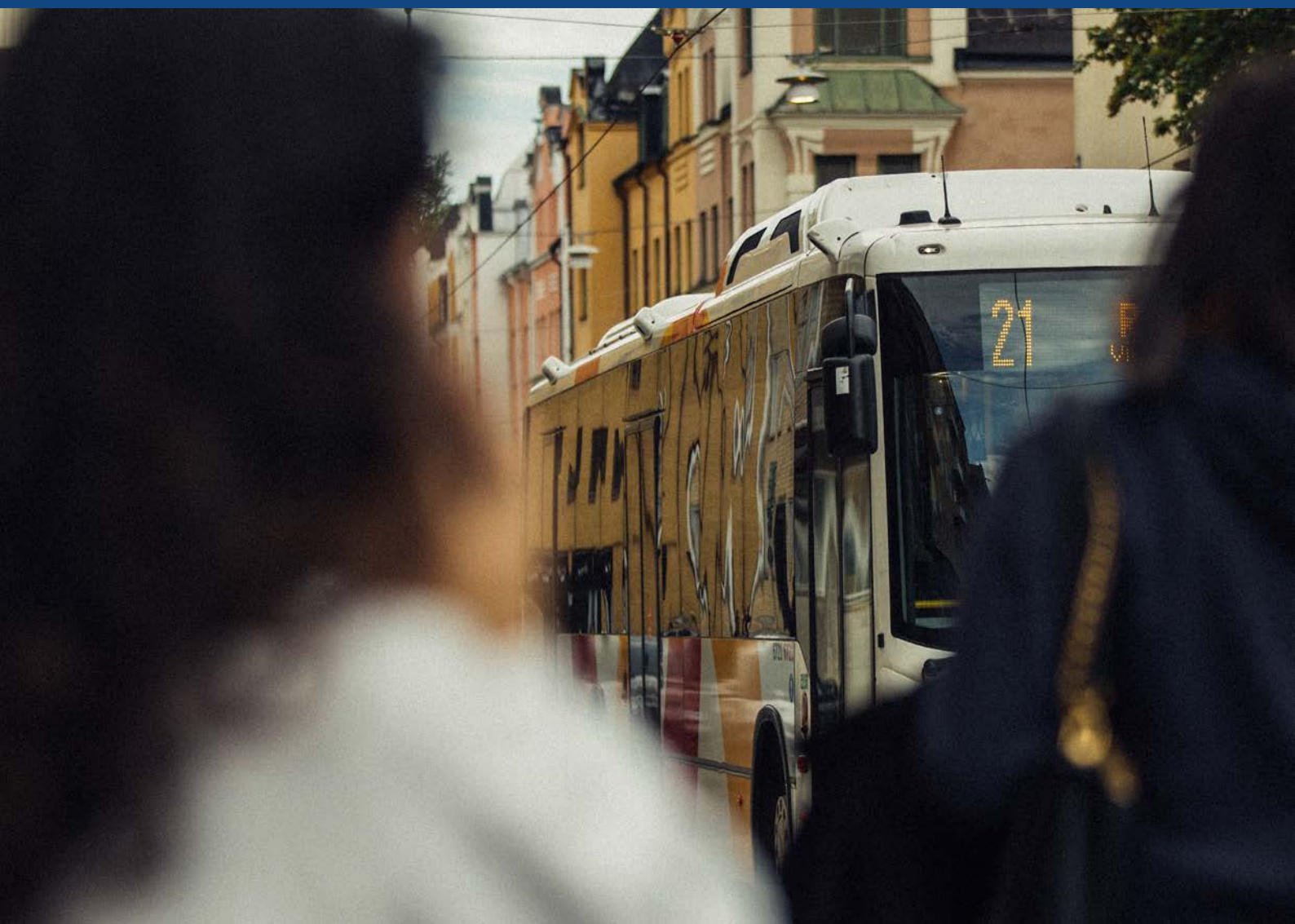
När det gäller avstånden till hållplatsen instämmer respondenter bosatta utanför tätorter i högst grad att långt avstånd till hållplatsen utgör en betydande begränsning. Även denna trend är konsekvent över samtliga ålderskategorier.

Föredrar cykel/gång DeSo-områden och åldersjämförelse



Bland de unga som i högst grad har svarat att de föredrar cykel eller gång som ett hinder för kollektivt resande bor dessa nästan uteslutande i centralorter. En trolig anledning till detta är att dessa respondenter har nära till skola, fritidsaktiviteter och andra destinationer jämfört med respondenter som exempelvis bor utanför tätorter.

Förutsättningar och attityd till kollektivt resande



5. Förutsättningar och attityd till kollektivt resande

5.1. Förutsättningar att resa kollektivt

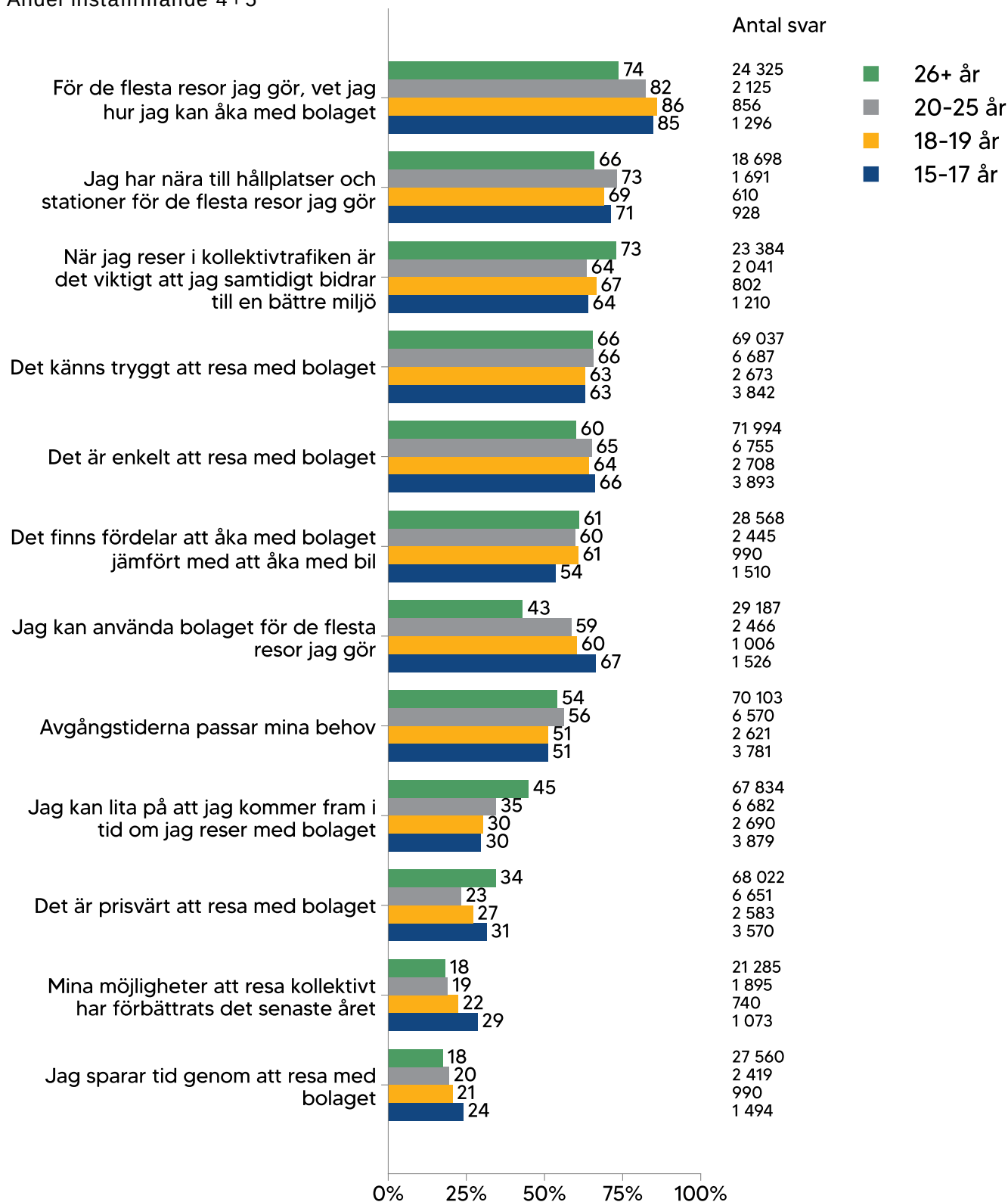
Förutsättningarna att resa med kollektivtrafik har en betydande inverkan på valet av färdmedel i jämförelse med andra motoriserade alternativ. Bland unga resenärer är instämmandegraden i faktorer såsom **kunskap** om kollektivtrafikens tillgänglighet och dess **relevans** i vardagen tydligt högre än hos den äldre jämförelsegruppen.

När det gäller upplevelsen av **trygghet** i kollektivtrafiken uppvisar unga en instämmandenivå som är jämförbar med den äldre jämförelsegruppen. Däremot är unga betydligt mindre benägna att instämma i att kollektivtrafiken är **pålitlig** och att man kan lita på att komma fram i tid, jämfört med den äldre jämförelsegruppen. **Miljöaspekten** i form av att det är viktigt att bidra till en bättre miljö när man reser kollektivt är tydligt viktigare bland unga kvinnor jämfört med unga män.



Förutsättningar för kollektivt resande, åldersjämförelse

Andel instämmande 4+5

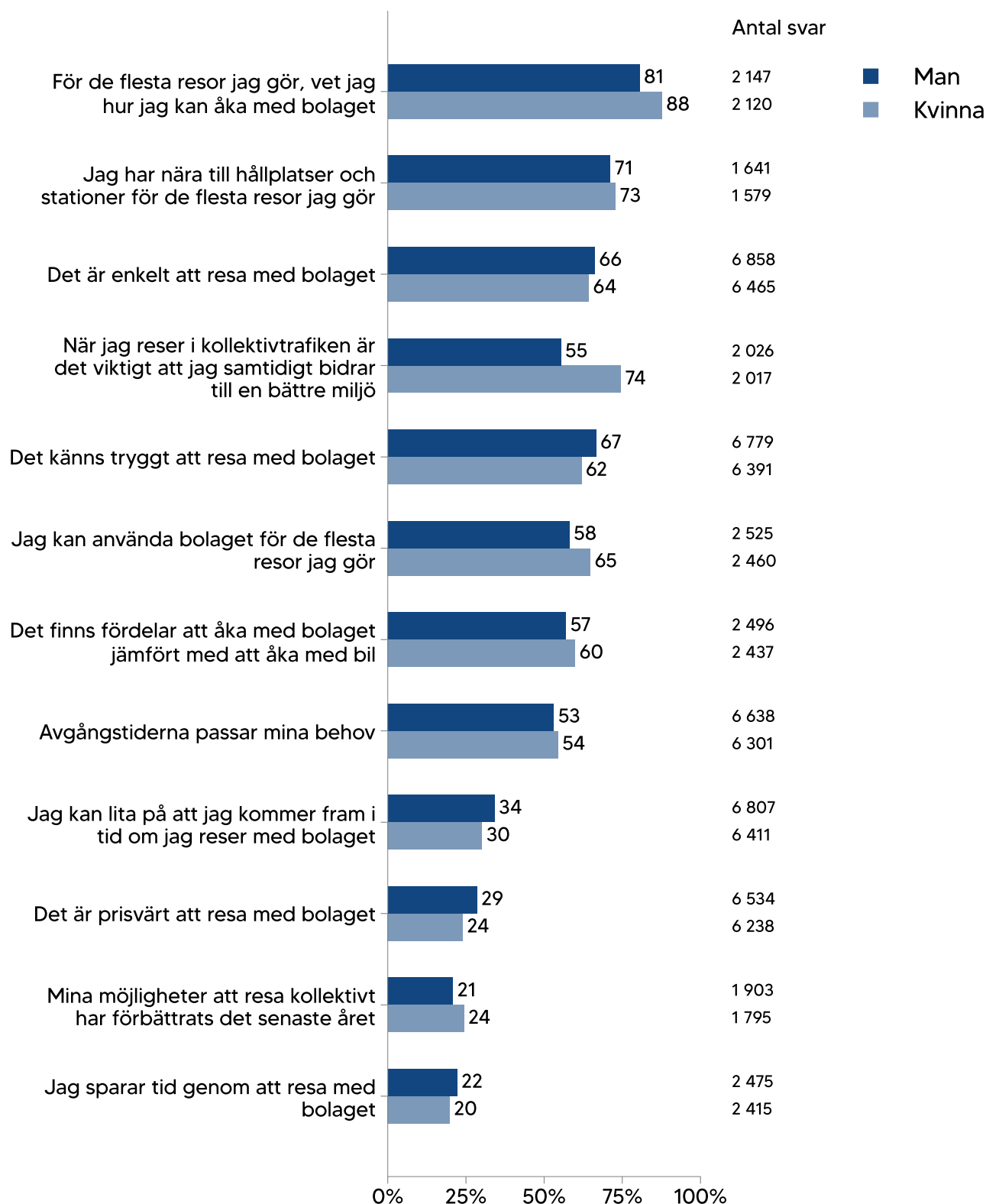


*Frågan besvaras genom en femgradig instämmandeskala. Ovan redovisas de som instämmer eller instämmer helt i påståendet.

**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande prisvärdhet med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Förutsättningar för kollektivt resande, kön

Andel instämmande 4+5



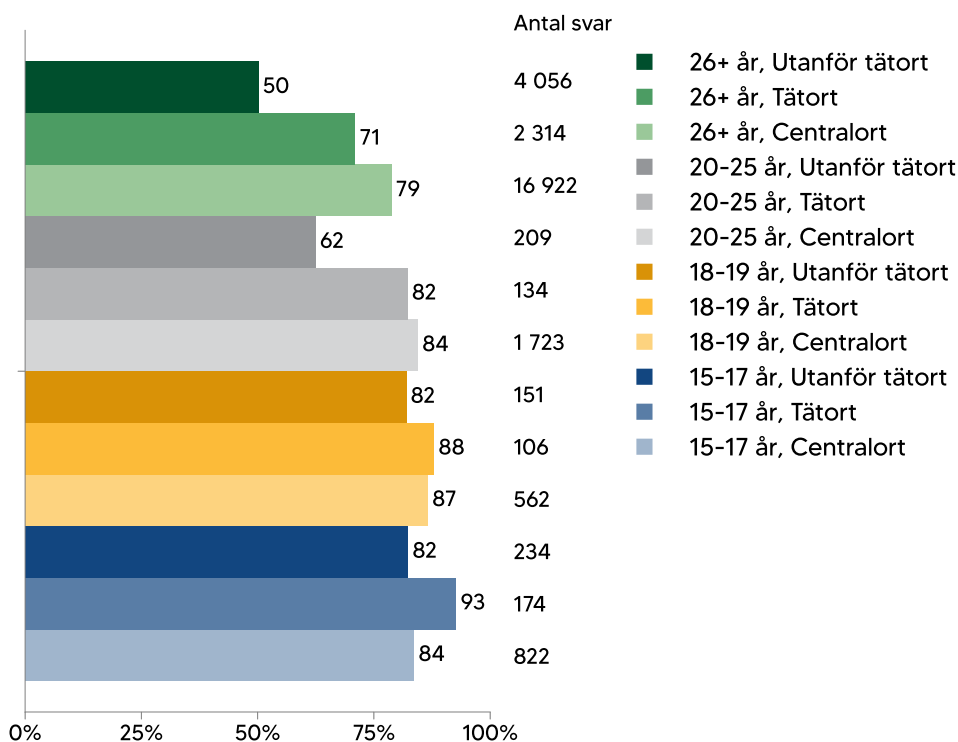
*Frågan besvaras genom en femgradig instämmandeskala. Ovan redovisas de som instämmer eller instämmer helt i påståendet.

**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande prisvärdhet med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

DeSo-områden

Förutsättningarna för att resa kollektivt varierar i hög grad beroende på DeSo-område. En analys av instämmandegraden i olika aspekter av kollektivtrafiken utifrån en korskörning mellan undersökningsresultat och DeSo-statistik, visar att respondenter bosatta i centralorter och tätorter i högre grad upplever goda förutsättningar för kollektivt resande jämfört med de som bor utanför tätorter. Detta mönster återkommer oberoende av åldersgrupp.

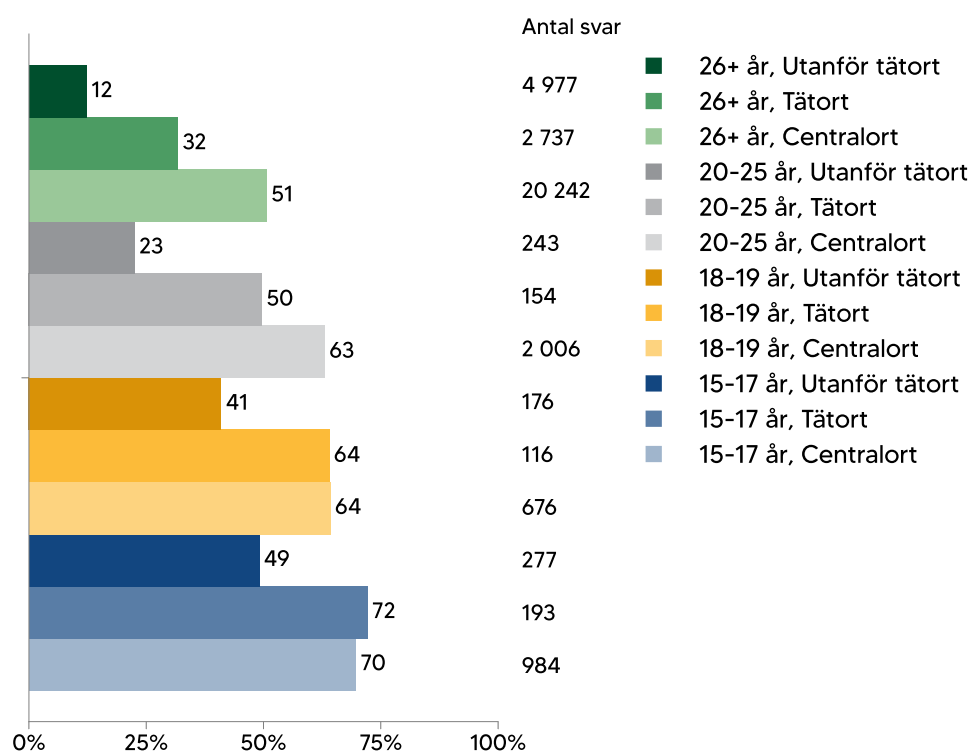
För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med kollektivtrafiken, DeSo-områden och åldersjämförelse



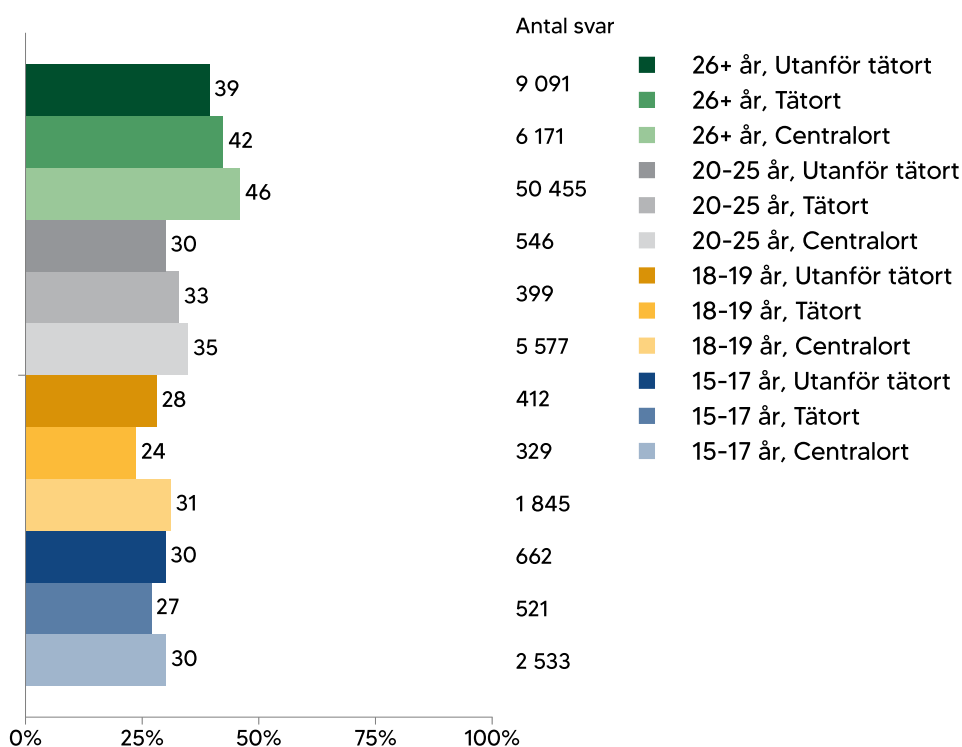
När det gäller kunskapen om hur man reser med den regionala kollektivtrafikorganisationen framgår inga större skillnader mellan olika DeSo-områden för åldersgrupperna 15–17 år och 18–19 år. Däremot utmärker sig boende utanför tätorter i åldersgruppen 20–25 år genom en lägre kunskap om kollektivtrafiken.

Samma mönster gäller även för den äldre jämförelsegruppen, där kunskapsnivån om kollektivtrafiken är relativt hög i centralorter och tätorter men betydligt lägre utanför tätorter.

Jag kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor jag gör, DeSo-områden och åldersjämförelse



Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med kollektivtrafiken, DeSo-områden och åldersjämförelse

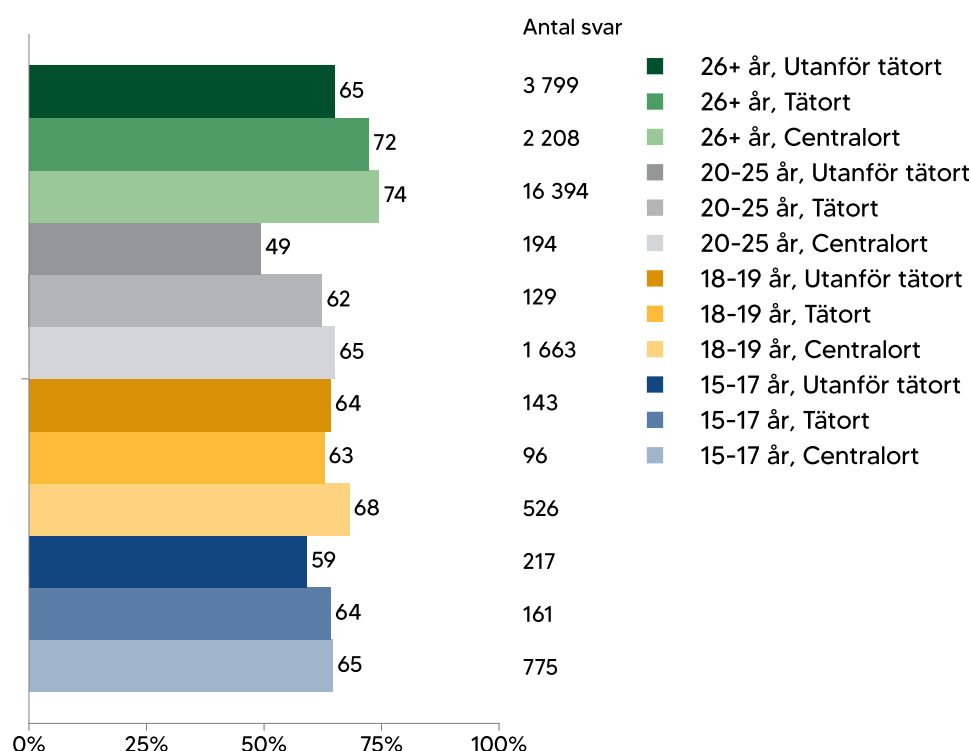


På föregående sida framgår det att kollektivtrafikens relevans är tydligt kopplad till DeSo-område. Boende i centralorter och i tätorter upplever kollektivtrafiken som klart mer relevant jämfört med de boende utanför tätorter. Detta mönster gäller oberoende av åldersgrupp, men boende 20-25 åringar och den äldre jämförelsegruppen instämmer i lägst grad att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör jämfört med övriga åldersgrupper.

När det gäller kollektivtrafikens tillförlitlighet framgår inga stora skillnader utifrån DeSo-områden. Inställningen till tillförlitligheten verkar snarare hänga samman med ålder än med vilket typ av DeSo-område man bor i.

Respondenter som bor utanför tätorter instämmer i något lägre grad att miljöaspekten är viktig för dem för att välja kollektivtrafiken. Detta kan hänga ihop med synen på kollektivtrafikens relevans utanför tätorter, vilket i sin tur kan påverka uppfattningen om kollektivtrafiken som ett centralt sätt att agera miljövänligt.

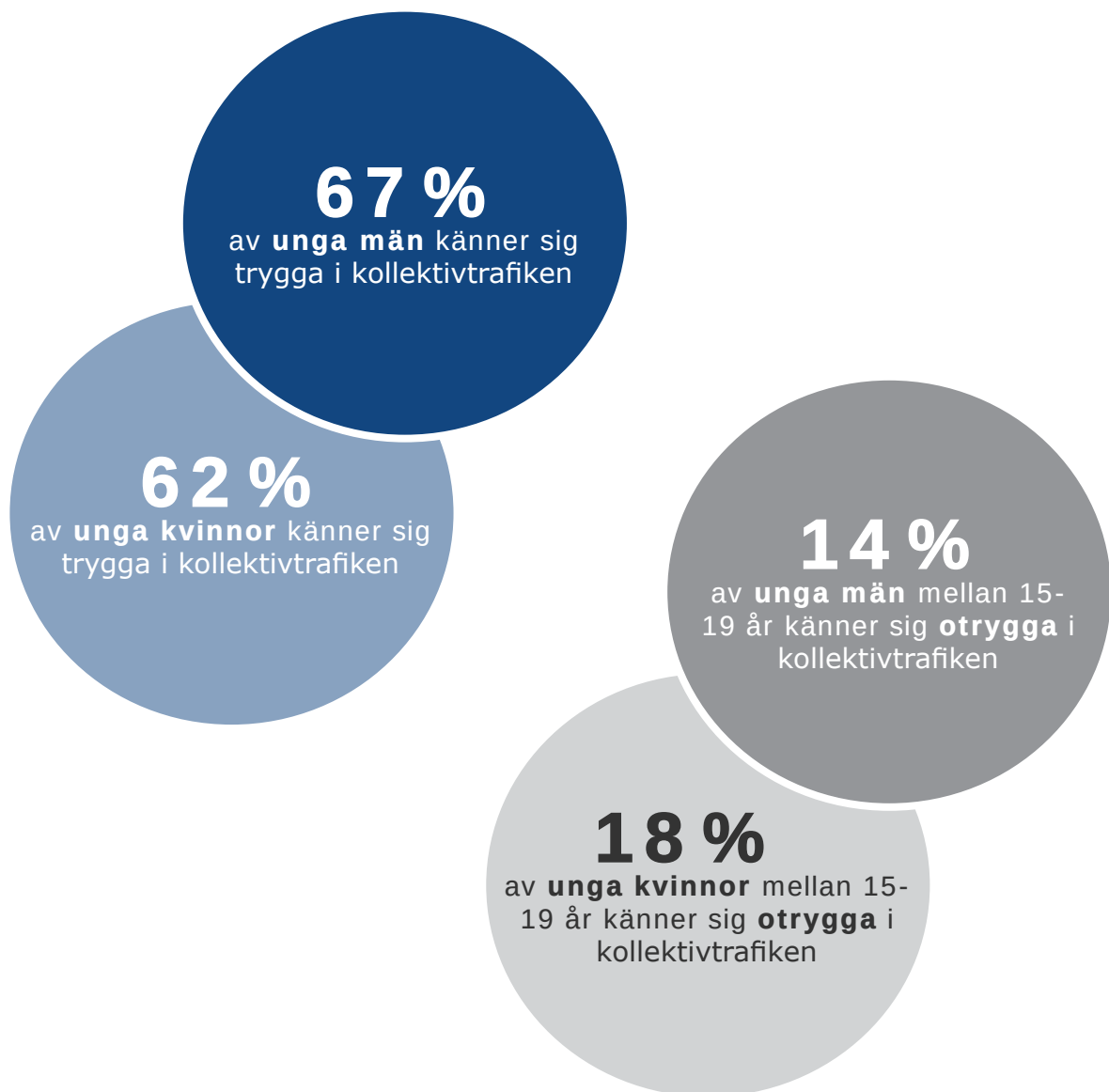
När jag reser i kollektivtrafiken, är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö, DeSo-områden och åldersjämförelse



5.2. Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken

Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken är en viktig faktor för resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken. Bland unga resenärer framgår vid första anblick inga större skillnader i den upplevda tryggheten mellan åldersgrupperna, se sida 40. 15–19 åringar upplever sig i något lägre grad trygga jämfört med personer över 20 år.

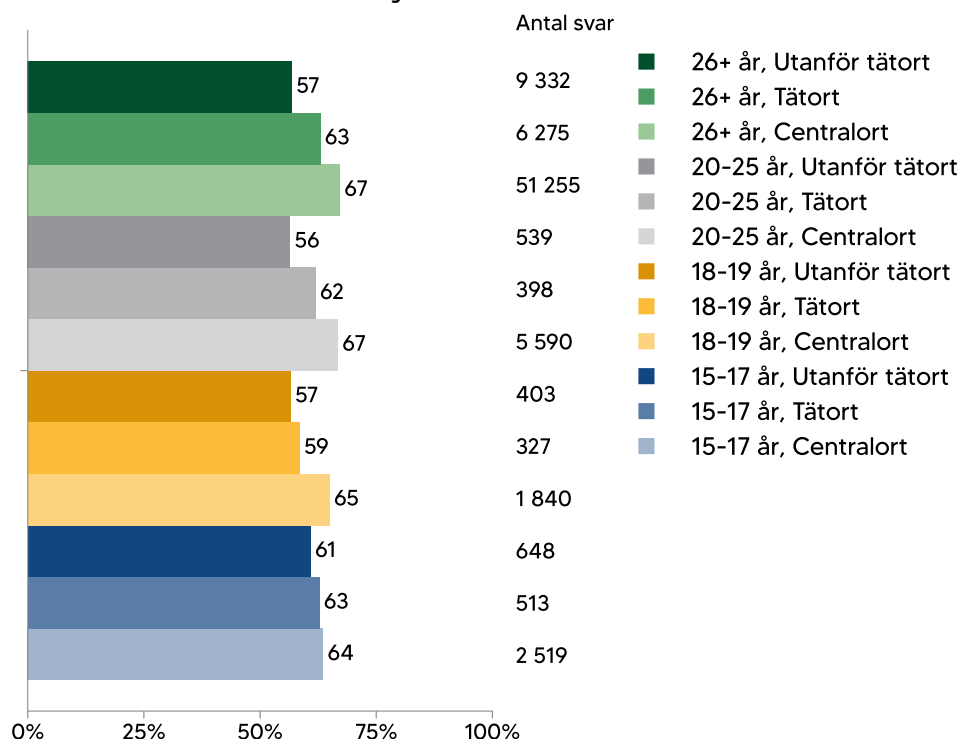
Vid en jämförelse mellan könen framträder dock tydligare skillnader. Unga kvinnor upplever sig i lägre grad trygga när de reser med kollektivtrafiken jämfört med unga män i samma åldersgrupp. En mer detaljerad analys visar att det framför allt är tjejer i åldern 15–19 år som rapporterar en lägre trygghetsupplevelse vid kollektivt resande.



Gällande upplevelsen av trygghet vid kollektivt resande framgår det att unga bosatta utanför tätorter i något lägre grad känner sig trygga jämfört med boende i tätorter och centralorter. Detta mönster är genomgående oberoende av åldersgrupp. Skillnaderna mellan områdena är dock inte särskilt stora, men trenden är tydlig.

På nästa sida framgår det att den största orsaken till otrygghet i kollektivtrafiken är risken för förseningar. En trolig anledning till att otryggheten i kollektivtrafiken är som störst i områden är att avgångar i kollektivtrafiken i många fall går glesare i dessa områden, en försening eller inställd trafik blir därmed av betydande konsekvens för dessa resenärer jämfört i områden där avgångarna går mer frekvent.

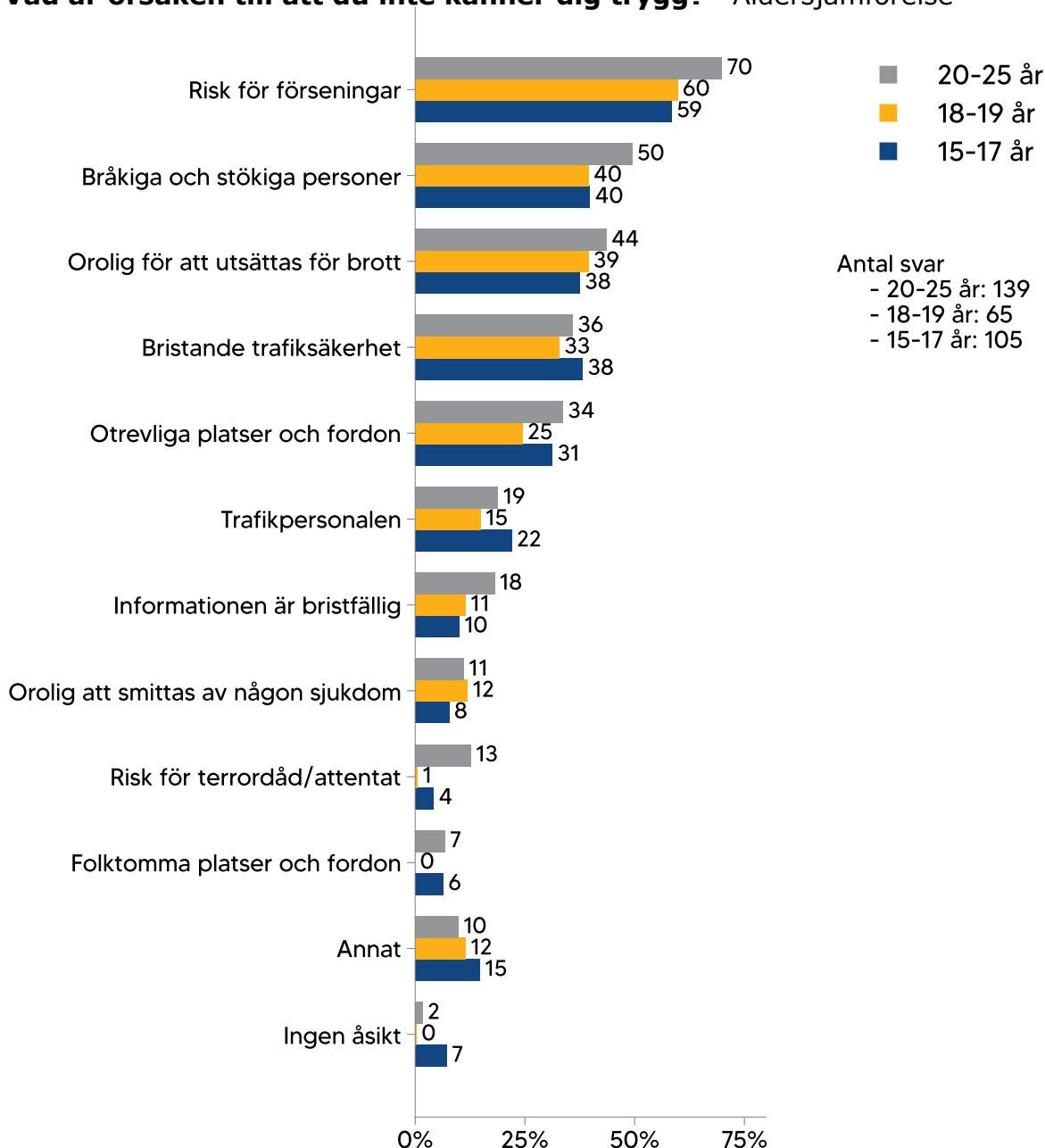
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, DeSo-områden och åldersjämförelse



Risken för förseningar framstår som den främsta orsaken till upplevelsen av otrygghet i kollektivtrafiken, vilket gäller för samtliga åldersgrupper. Gruppen 20–25 åringar utmärker sig särskilt i detta avseende och upplever i högre grad än 15–19 åringar att förseningar påverkar deras känsla av trygghet. Utöver förseningar bidrar även förekomsten av stökiga eller bråkiga personer samt oro för att utsättas för brott till den upplevda otryggheten. Även här rapporterar personer i åldern 20–25 år en högre grad av påverkan jämfört med yngre resenärer. En ytterligare faktor som påverkar trygghetsupplevelsen är bristande trafiksäkerhet. I detta avseende är det främst gruppen 15–17 år som upplever en ökad otrygghet jämfört med övriga åldersgrupper.

En jämförelse med resultaten från 2022 och 2023 visar att upplevd otrygghet i kollektivtrafiken har ökat under 2024, särskilt vad gäller otrevliga platser och fordon, bråkiga eller stökiga personer samt bristande trafiksäkerhet. Bland personer i åldern 20–25 år har även otryggheten relaterad till risken för förseningar ökat i den senaste mätningen. Samtidigt har upplevd otrygghet kopplad till bristfällig information minskat bland unga jämfört med tidigare år.

Vad är orsaken till att du inte känner dig trygg?* Åldersjämförelse



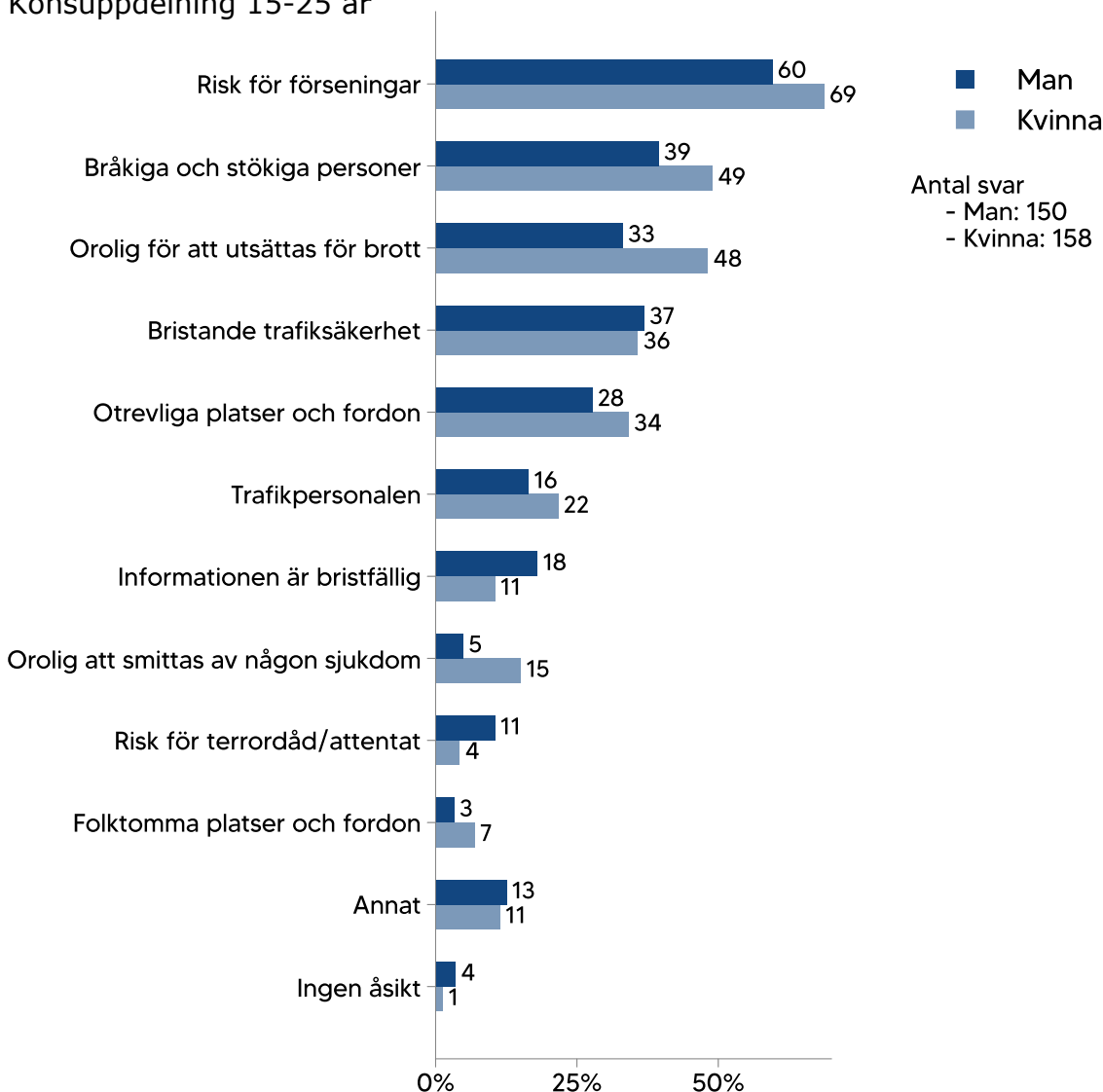
*De respondenter som i någon grad inte upplever sig trygga när de reser kollektivt fick svara på en fråga om orsaken till varför de inte känner sig trygga.

En könsuppdelad analys visar tydliga skillnader i orsakerna till den upplevda otryggheten. Unga kvinnor upplever i högre grad oro för att utsättas för brott samt för risken att bli försenad jämfört med unga män. Även faktorer såsom bråkiga och stökiga personer, samt otrevliga platser och fordon, påverkar unga kvinnors upplevelse av otrygghet i högre utsträckning än unga mäns.

Unga män upplever å andra sidan i tydligt högre grad jämfört med unga kvinnor att bristfällig information samt risk för terrordåd/attentat är en faktor som bidrar till ökad otrygghet.

Vad är orsaken till att du inte känner dig trygg?*

Könsuppdelning 15-25 år



Den upplevda otryggheten bland unga i kollektivtrafiken är ett komplext samspel mellan förmodade upplevda erfarenheter och könsspecifika sociala normer. Både unga kvinnor och unga män anser att kollektivtrafikens tillförlitlighet är den största orsaken till otrygghet. Samtidigt är det tydligt att unga kvinnor i högre grad oroar sig för brott, bråk och stökiga personer, medan unga män fokuserar mer på tillgången till information och i viss grad på risken för terrordåd. Detta tyder på att trygghetsåtgärder behöver anpassas efter olika gruppers behov för att effektivt förbättra resenärers upplevelse av kollektivtrafiken.

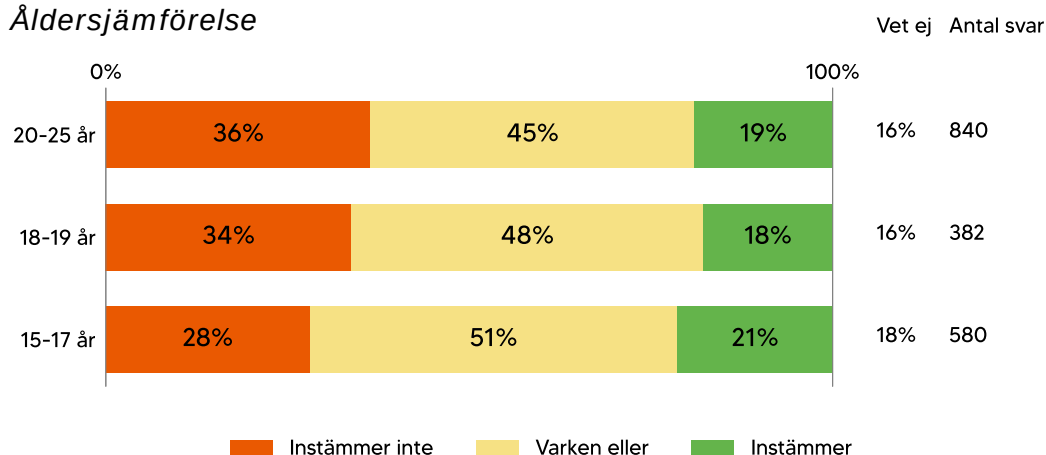
*De respondenter som i någon grad inte upplever sig trygga när de reser kollektivt fick svara på en fråga om orsaken till varför de inte känner sig trygga.

5.3. Attityder

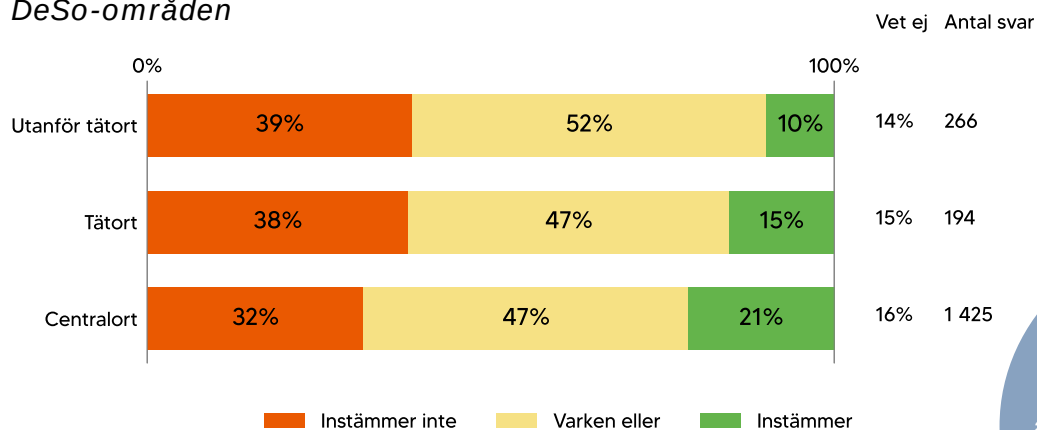
Attityder och värderingar påverkas i stor utsträckning av ålder, livsfas och den rådande tidsandan. Eftersom unga befinner sig i en andra livsfaser än äldre är det därför rimligt att deras attityder skiljer sig jämfört med den äldre jämförelsegruppen.¹ Särskilt betydelsefullt brukar vara hur vänner och närstående förhåller sig till olika frågor, vilket även bör gälla inställningen till kollektivtrafik. För att undersöka hur sociala influenser, värderingar och attityder påverkar ungas syn på kollektivt resande inkluderades flera frågor i undersökningen som syftar till att mäta dessa faktorer.

Det är trendigt att resa kollektivt

Åldersjämförelse



DeSo-områden



Unga i centralorter anser i något högre grad att det är trendigt att resa kollektivt och unga kvinnor instämmer i högre grad än unga män. Sammantaget har den största andelen oavsett åldersgrupp svarat "varken eller" vilket indikerar att kollektivt resande inte kopplas ihop till något som har med en social trend att göra. Miljöperspektivet har tidigare varit en viktig fråga för unga men där intresset har minskat den senaste tiden,² vilket kan förklara en del i att kollektivt resande inte heller anses vara särskilt trendigt.

23 %

av unga **kvinnor** tycker det är trendigt att resa kollektivt

16 %

av unga **män** tycker det är trendigt att resa kollektivt

1 MUCF, *Unga med attityd- Samhällsfrågor och demokrati*, (Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor, 2019) s. 16

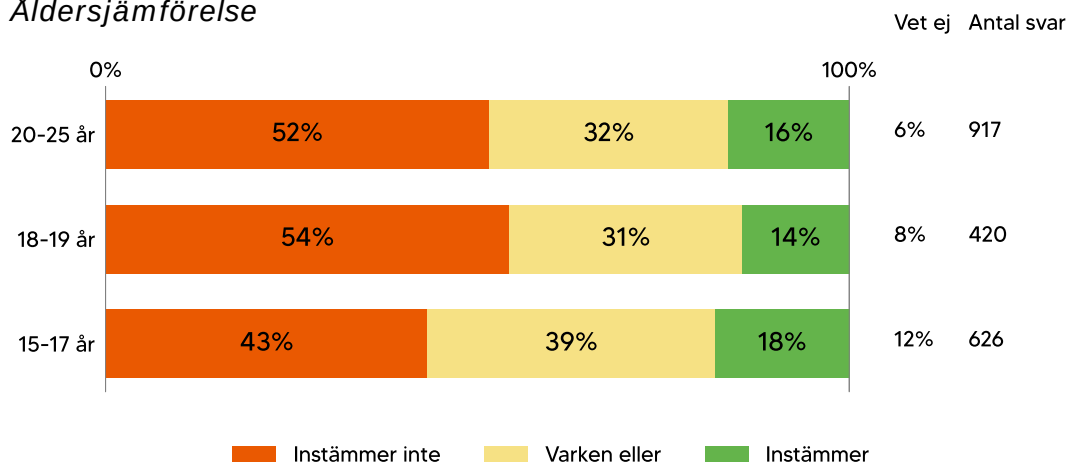
2 Ungdomsbarometern, Generationsrapporterna 2025, (Ungdomsbarometern, 2025), s. 4

När unga pratar om kollektivtrafik med sina vänner sker det främst i negativa termer. Endast mellan 14-18 % uttrycker sig positivt om kollektivtrafiken. De som i något högre utsträckning uttrycker sig positivt om kollektivtrafiken återfinns främst i centralorter. Det framgår även att unga män i högre grad än unga kvinnor *inte* diskuterar kollektivtrafiken i positiva termer.

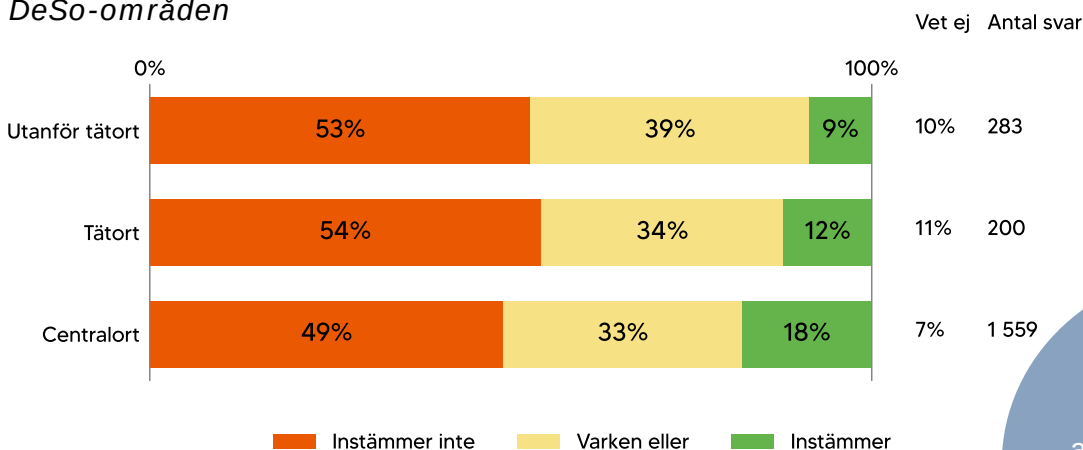


Mina vänner pratar positivt om att åka kollektivt

Åldersjämförelse



DeSo-områden



46 %

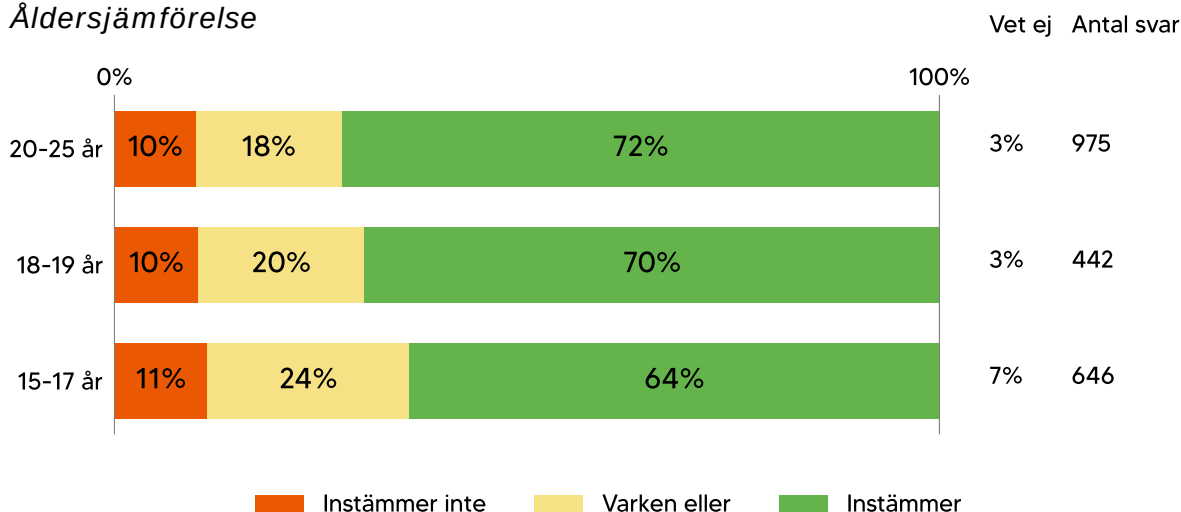
av **unga kvinnors** vänner pratar *inte* positivt om att åka kollektivt

53 %

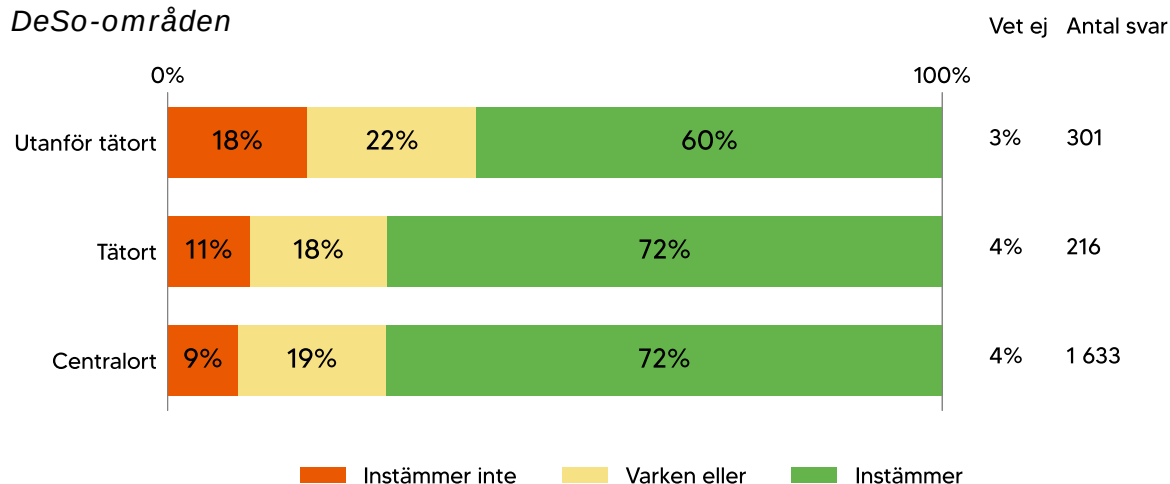
av **unga mäns** vänner pratar *inte* positivt om att åka kollektivt

Det känns viktigt ur ett miljö- och klimatperspektiv att åka kollektivt

Åldersjämförelse



DeSo-områden



Det framgår ett tydligt samband mellan ålder och uppfattningen av vikten av miljö- och klimatperspektivet när man reser kollektivt, där ju äldre man är desto mer anser man att dessa aspekter är betydelsefulla. Samtidigt instämmer över en majoritet av respondenterna i åldersgruppen 15–17 år i att det är viktigt att resa kollektivt av miljöskäl.

Utifrån DeSo-områden finns inga större skillnader mellan respondenter bosatta i centralorter och tätorter. Däremot uttrycker de unga som bor utanför tätorter i betydligt lägre grad att miljö- och klimatperspektivet är en viktig faktor vid val av transportmedel. En möjlig förklaring till detta är att kollektivtrafiken generellt är mindre utbyggd och tillgänglig i dessa områden, vilket kan minska uppfattningen om dess relevans och därmed även synen på kollektivtrafiken som ett centralt sätt att agera miljövänligt.

Unga kvinnor anser i tydligt högre grad än unga män att det känns viktigt ur ett miljö- och klimatperspektiv att åka kollektivt.

80 %

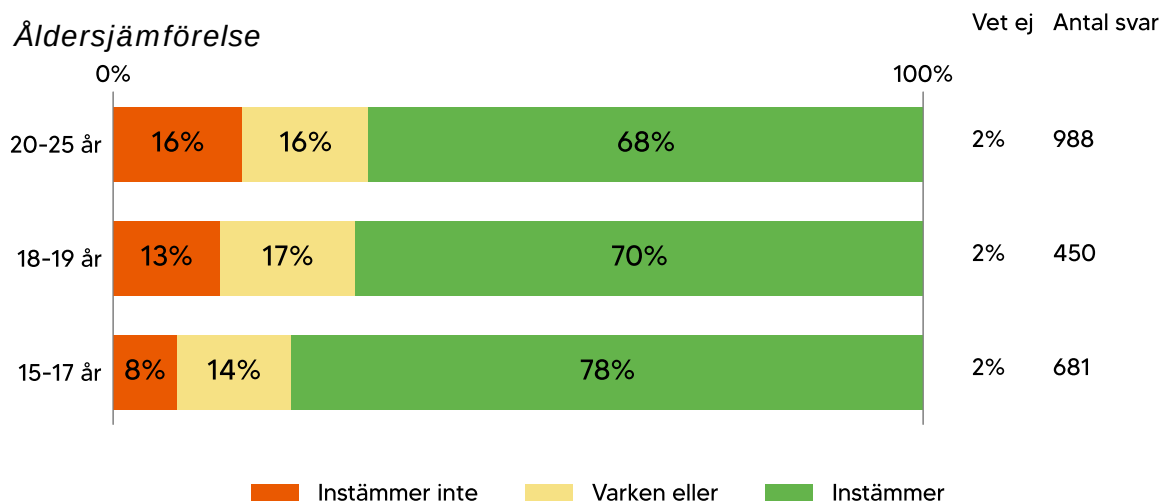
av unga **kvinnor** tycker det känns viktigt ur ett miljö- och klimatperspektiv att åka kollektivt

61 %

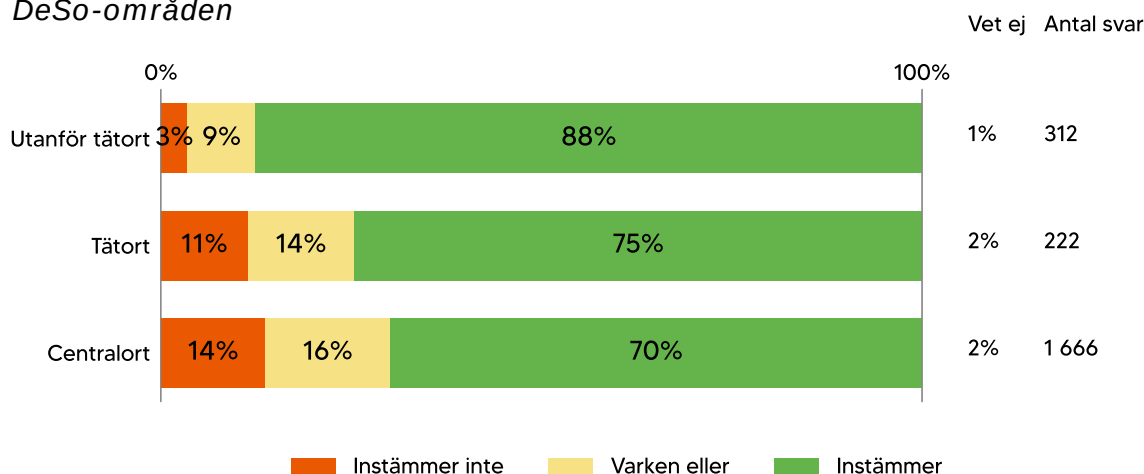
av unga **män** tycker det känns viktigt ur ett miljö- och klimatperspektiv att åka kollektivt

Det är viktigt att ta körkort för bil (B-körkort) när man fyller 18 år

Åldersjämförelse



DeSo-områden



Det framgår ett tydligt samband mellan ålder och uppfattningen om vikten av att ta körkort vid 18 års ålder, där yngre personer generellt anser det vara mer betydelsefullt. Dessutom framgår det utifrån DeSo-områden att körkortets betydelse varierar beroende på bostadsområde. Det är särskilt viktigt för personer bosatta utanför tätorter, medan det upplevs som mindre viktigt för de som bor i tätorter och i ännu lägre grad för de som är bosatta i centralorter. Detta resultat är inte särskilt förvånande eftersom behovet av körkort för känslan av frihet och att kunna ta sig dit man vill bör vara högre där kollektivtrafiken inte är lika utbredd.

Jämfört med föregående sida framgår det vidare att det generellt sett bland unga är viktigare att ta körkort för bil än vad det är viktigt att resa kollektivt för miljöns skull, framförallt för unga män.

70 %

av unga **kvinnor** tycker det är viktigt att ta körkort för bil när man fyller 18 år

74 %

av unga **män** tycker det är viktigt att ta körkort för bil när man fyller 18 år

51 %

av unga **kvinnor** tycker *inte* det är viktigt att ta körkort för moped/mopedbil/EPA-traktor när man fyller 15 år

Det framgår inte några större skillnader mellan åldrarna 15–19 år när det gäller vikten av att ta A-körkort (för moped, mopedbil och EPA-traktor) vid 15 års ålder.

Däremot framgår det att en majoritet av respondenterna i åldersgruppen 20–25 år inte anser detta vara viktigt. Eftersom A-körkortet för de flesta ersätts av B-körkortet (för bil) vid 18-års ålder är inte detta resultat särskilt förvånande.

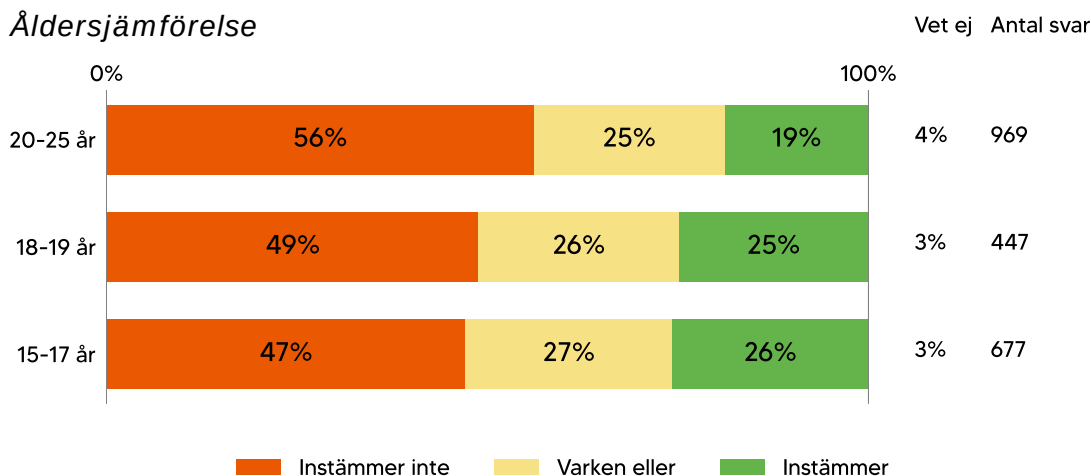
53 %

av unga **män** tycker *inte* det är viktigt att ta körkort för moped/mopedbil/EPA-traktor när man fyller 15 år

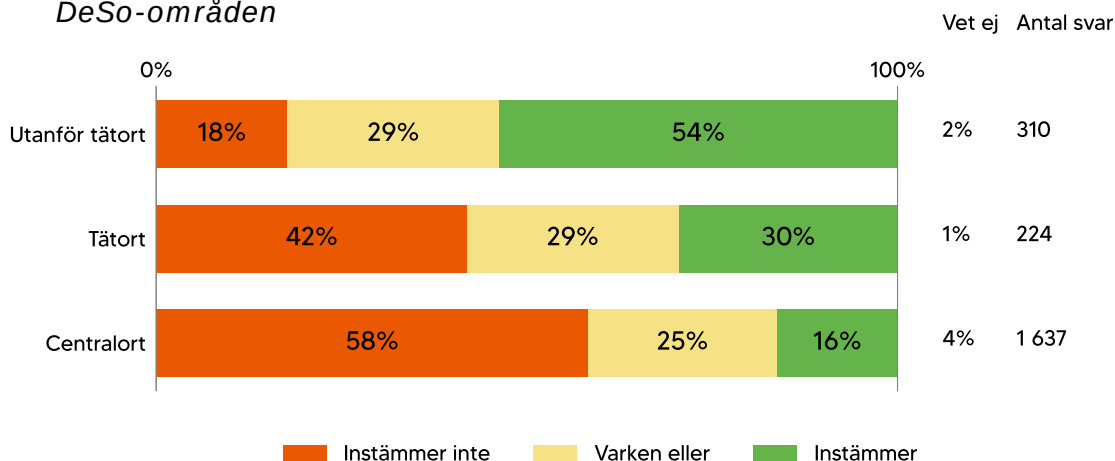
Vid en jämförelse utifrån DeSo-områden framträder ett tydligt samband mellan bostadsplats och uppfattningen om A-körkortets betydelse. Körkortet anses vara viktigare bland personer bosatta utanför tätorter jämfört med de som bor i tätorter och centralorter. Mer än hälften av de unga som bor utanför en tätort anser att det är viktigt att ta A-körkort vid 15 års ålder. Samma mönster följer troligen här som vid B-körkort, att det är en viktig del i att känna sig fri och att kunna resa dit man vill utan att exempelvis vara beroende av skjuts med bil eller att passa kollektivtrafikens avgångar.

Det är viktigt att ta körkort för moped / mopedbil / EPA-traktor (A-körkort) när man fyller 15 år

Åldersjämförelse



DeSo-områden



Livsfasers påverkan på kollektivt resande



6. Livsfasers påverkan på kollektivt resande

Upplevelsen av förutsättningar att resa med kollektivtrafiken påverkas av en rad faktorer i människors liv. För unga personer präglas ungdomsperioden av många förändringar som sker under korta tidsintervall, samtidigt som större livsomställningar väntar framöver. Var en individ befinner sig i livet och vilken livsfas denne genomgår kan därför ha en betydande påverkan på uppfattningen om möjligheter och begränsningar i kollektivt resande. För att förstå hur livsfaser påverkar inställningen till, och upplevelsen av kollektivtrafik fick respondenterna svara på frågor om vilka steg i livet de tidigare genomgått, för närvarande befinner sig i, om de ser steget i sin framtid eller om de inte ser steget i sin framtid. De olika stegen som efterfrågades i undersökningen var:

- » Grundskolan
- » Köpa moped/EPA-traktor
- » Gymnasiet
- » Flytta hemifrån
- » Få mitt första jobb
- » Studera på universitet/högskola/folkhög-/yrkeshögskola
- » Få jobb i branschen jag vill befinna mig inom
- » Bilda familj
- » Skaffa bil
- » Köpa bostad

De insamlade resultaten analyserades med hjälp av klusteranalys i syfte att identifiera olika livsfasgrupper. Indelningen i grupper baserades på respondenternas svar rörande utbildningsnivå, boendeform, familjebildande, position i arbetslivet, syn på bil samt inställningen till att ta körkort vid 18 års ålder. Livsfasgrupperna speglar i vilken utsträckning man har tagit vanliga steg på väg in mot vuxenlivet och redovisas på följande sida. Genom denna gruppindelning möjliggörs en fördjupad förståelse för hur olika livsfaser påverkar ungas attityder till, och upplevda förutsättningar för, kollektivt resande.



Livsfasgrupper

Grupp	Förklaring	Andel	Antal svar	Fördelning DeSo-område
Yngre tonåringar	Hemmaboende unga i grundskolan som främst fokuserar på sin kommande gymnasietid.	3%	80	22% utanför tätort 3% tätort 75% centralort
Gymnasieungdomar utan körkortsmål	Hemmaboende gymnasieungdomar som inte har ambitioner att ta körkort när de fyller 18 år.	21%	441	7% utanför tätort 14% tätort 79% centralort
Körkortsinriktade gymnasieungdomar	Hemmaboende gymnasieungdomar som har eller har haft moped/EPA-traktor och prioriterar att skaffa B-körkort vid 18 års ålder.	14%	361	26% utanför tätort 13% tätort 62% centralort
Planlösa unga	Hemmaboende unga utan tydliga planer som ofta svarat "Vet inte" på frågan om livsfaser.	7%	156	13% utanför tätort 8% tätort 78% centralort
Hemmaboende studenter	Främst 18 - 20 åringar som ännu inte har flyttat hemifrån, men som planerar eller redan påbörjat eftergymnasiala studier.	12%	242	11% utanför tätort 10% tätort 80% centralort
Utflugna högstskolestudenter	Unga i 20 - års åldern som har lämnat föräldrahemmet och studerar på högskola eller universitet eller andra eftergymnasiala studier.	20%	430	1% utanför tätort 5% tätort 94% centralort
Utflugna yrkesverksamma	Unga i 20 - års åldern som har flyttat hemifrån, etablerat sig i arbetslivet och som i lägre utsträckning bildat familj.	14%	313	16% utanför tätort 5% tätort 79% centralort
Utbildade och etablerade	Främst 24 - 25 åringar med eftergymnasial utbildning och som i större utsträckning bildat familj.	10%	230	13% utanför tätort 7% tätort 80% centralort

6.1. Livsfasers påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar

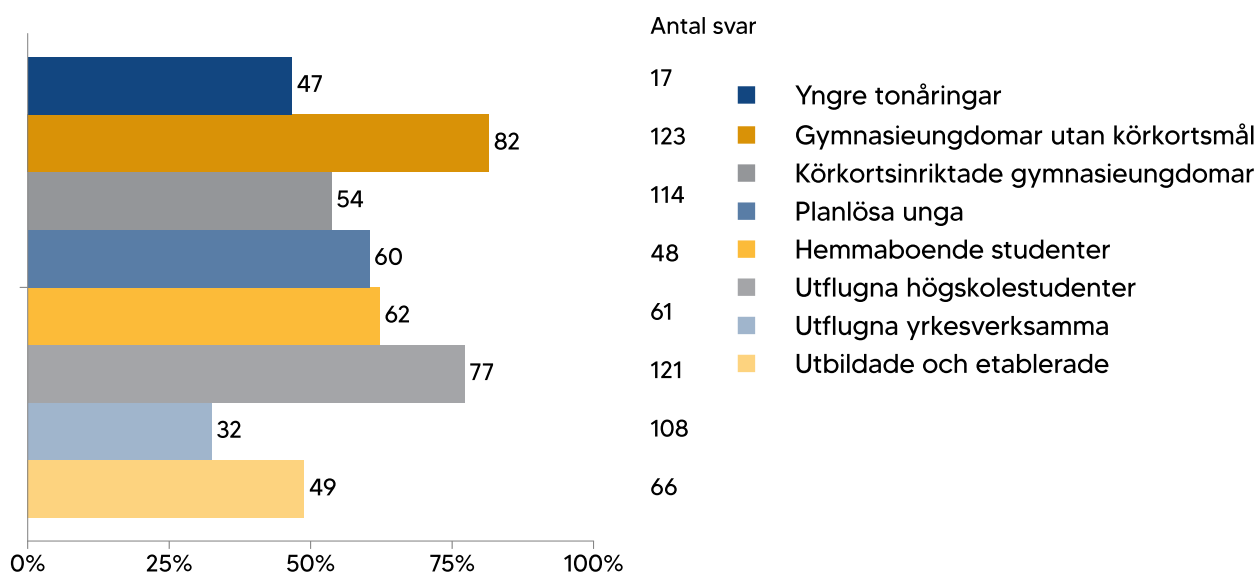
I detta kapitel redovisas de upplevda förutsättningarna för kollektivt resande utifrån livsfasgrupperna med syfte att förstå hur livsfaser påverkar synen på och möjligheterna att resa kollektivt.

Kollektivtrafiken upplevs som mest relevant bland gymnasieungdomar utan närstående mål att ta körkort samt utflugna högskolestudenter, vilka i hög utsträckning anser sig kunna använda kollektivtrafiken för de flesta resor. Mer än hälften av de planlösa unga och de hemmaboende studenterna upplever också att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör. I alla dessa grupper bor en hög andel av respondenterna i centralorter.

Däremot anser endast knappt en av tre utflugna yrkesverksamma att kollektivtrafiken är relevant för deras resor. Även här bor en hög andel i centralorter. Kollektivtrafikens brist på relevans för denna grupp beror därför troligen inte på tillgängligheten utan snarare andra praktiska faktorer som påverkar.

På nästa sida framgår att mönstren för upplevda fördelar med kollektivtrafik jämfört med bil liknar de som framträder kring kollektivtrafikens relevans i olika livsfasgrupper.

Jag kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor jag gör,
livsfasgrupp, andel instämmande 4+5

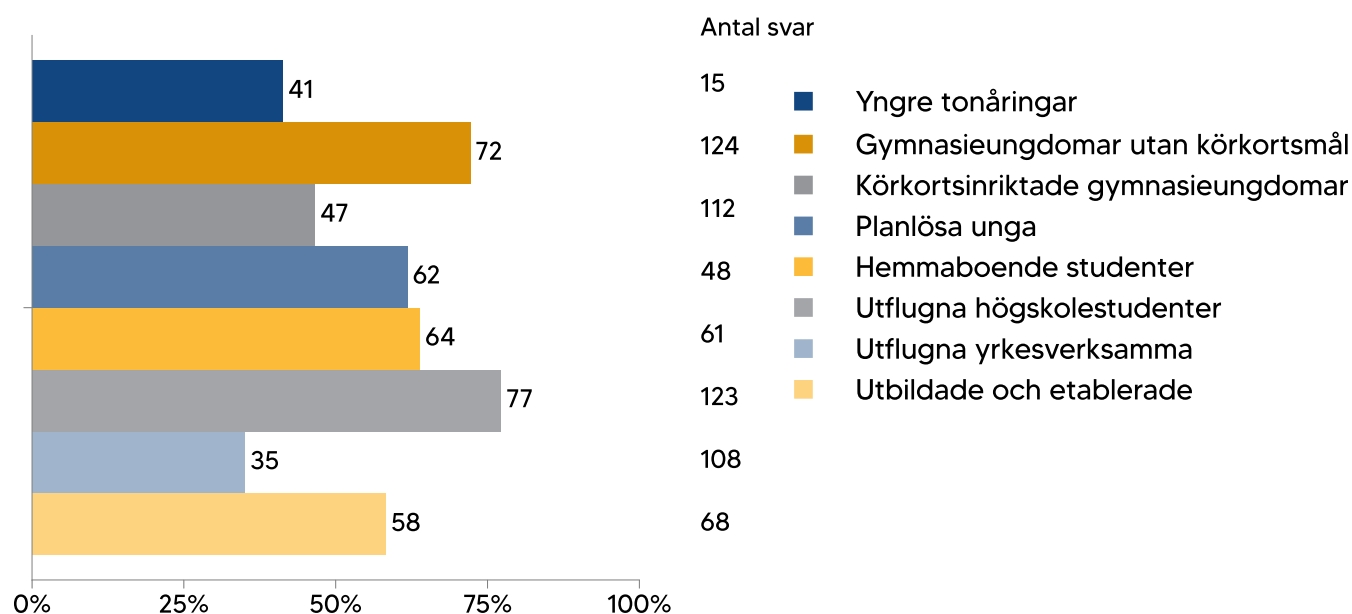


Livsfasgrupper som upplever bäst förutsättningar att resa kollektivt

1. Gymnasieungdomar utan körkortsmål
2. Utflugna högskolestudenter
3. Planlösa unga
4. Hemmaboende studenter



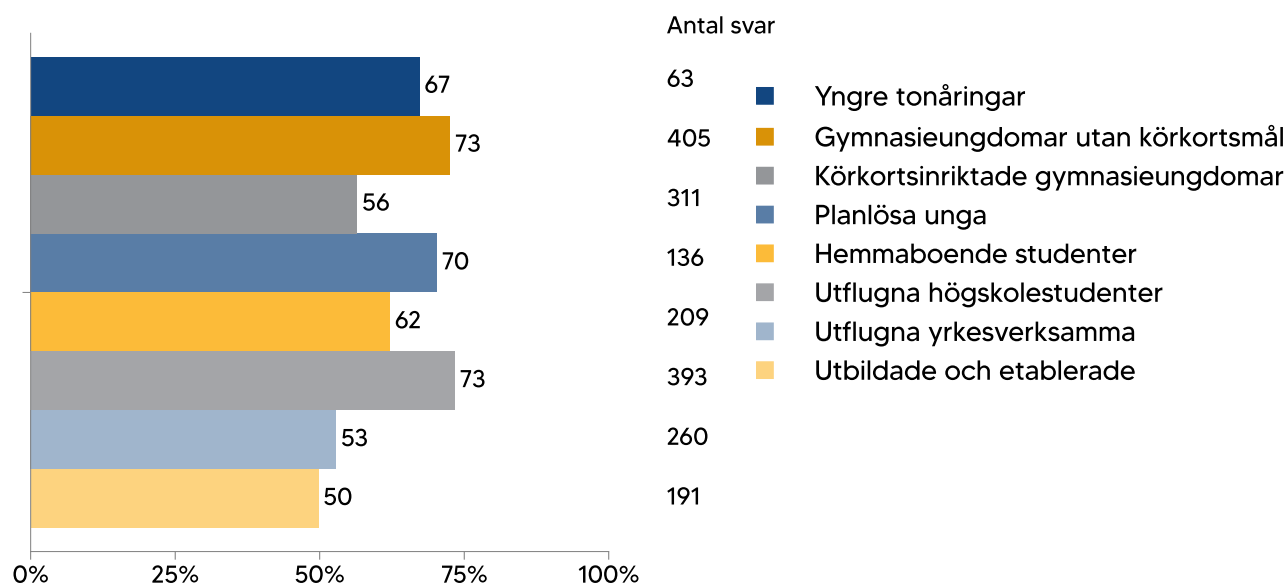
Det finns fördelar att åka med kollektivtrafiken jämfört med att åka med bil, livsfasgrupp, andel instämmande 4+5



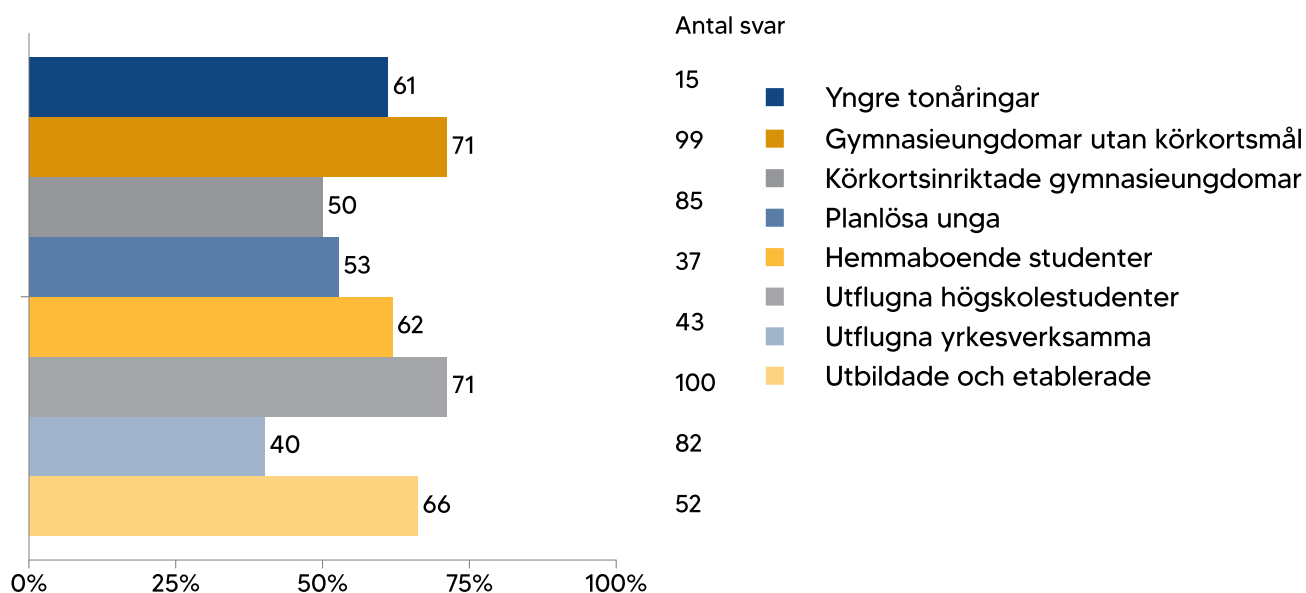
Livsfasgrupper som upplever sämre förutsättningar att resa kollektivt

1. Utflugna yrkesverksamma
2. Körkortsinriktade gymnasieungdomar
3. Utbildade och etablerade
4. Yngre tonåringar

Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken, livsfasgrupp, andel instämmande 4+5



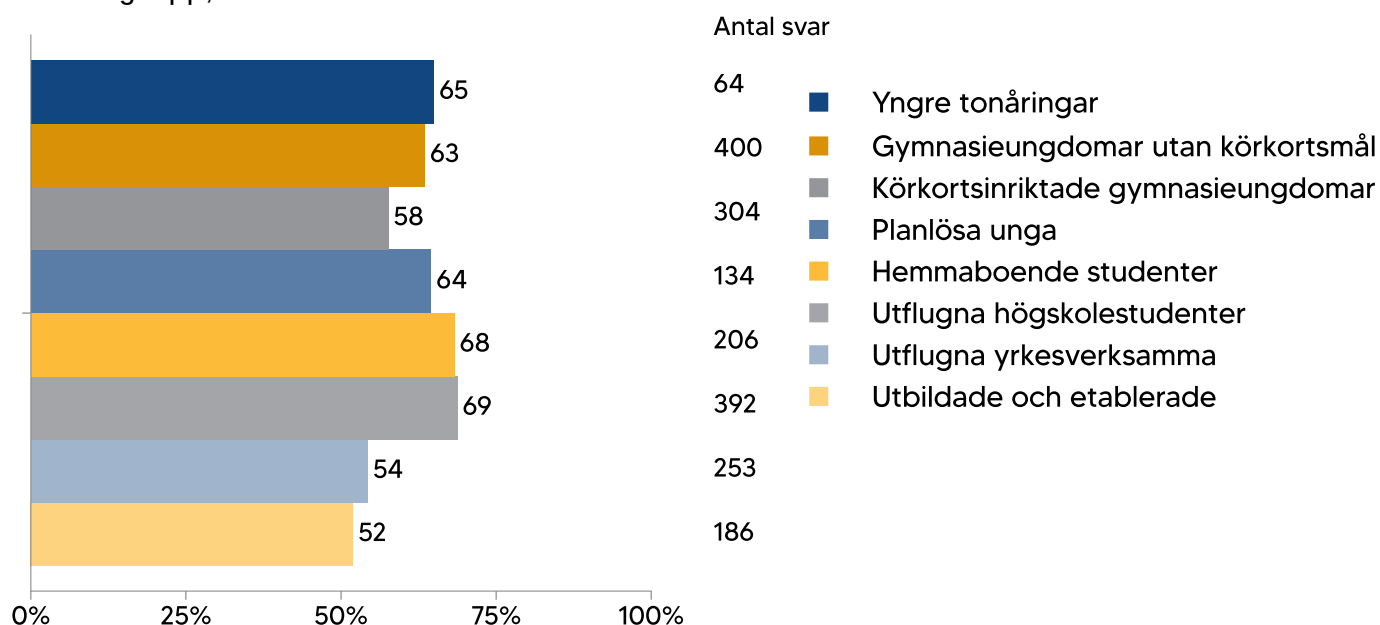
När jag reser i kollektivtrafiken är det viktigt att jag samtidigt bidrar till en bättre miljö, livsfasgrupp, andel instämmande 4+5





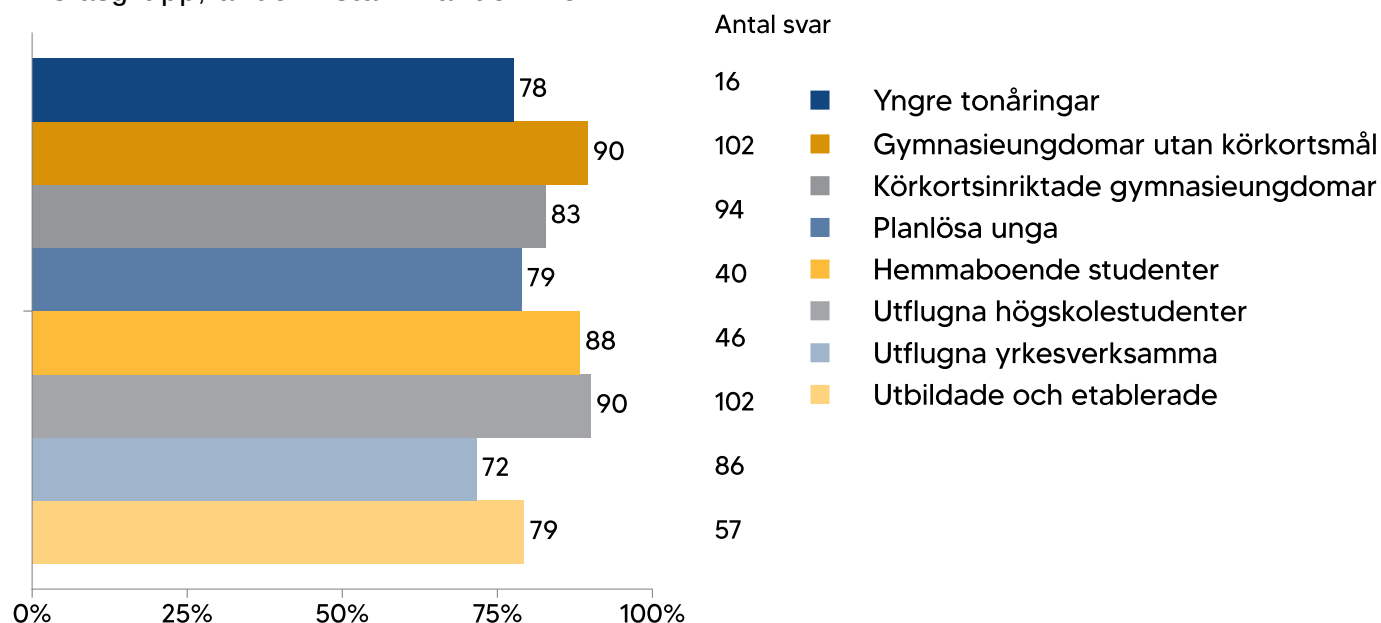
Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken,

Livsfasgrupp, andel instämmande 4 + 5

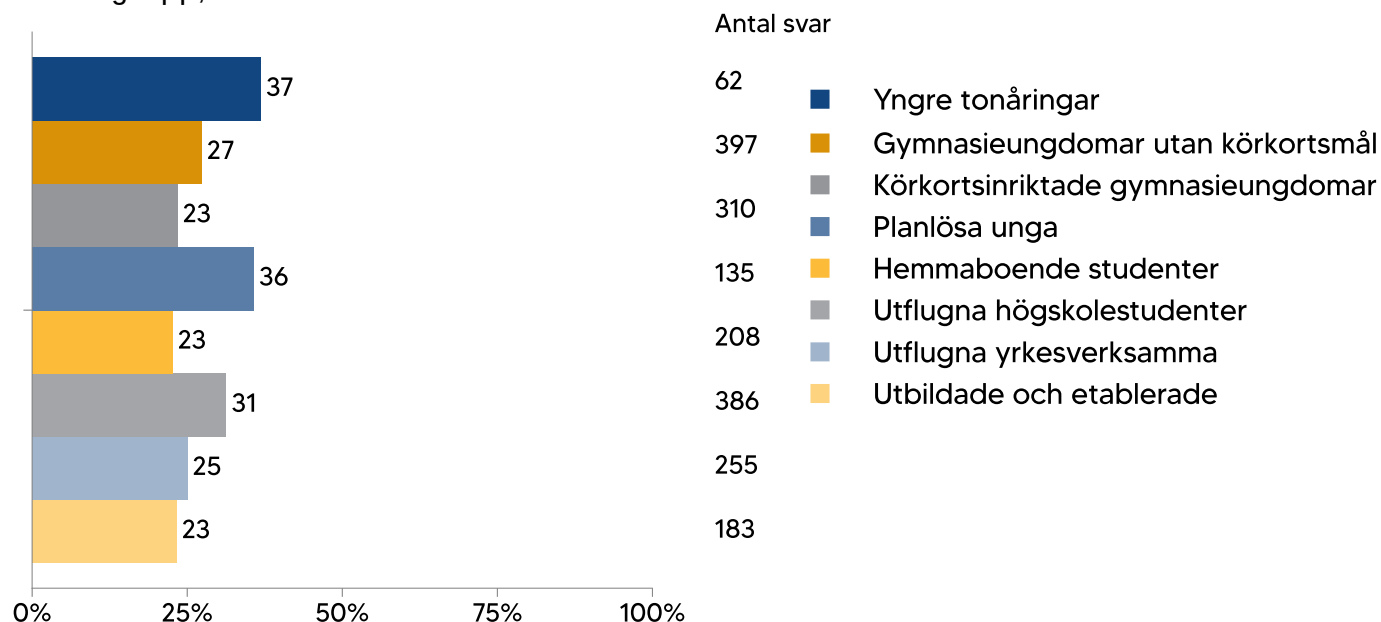


Mer än hälften känner sig trygga när de reser kollektivt, oavsett vilken livsfasgrupp man tillhör. De utflugna högskolestudenterna och hemmaboende studenterna upplever sig i högst grad trygga vid kollektivt resande. Samtidigt känner sig de utbildade och etablerade i lägst grad trygga.

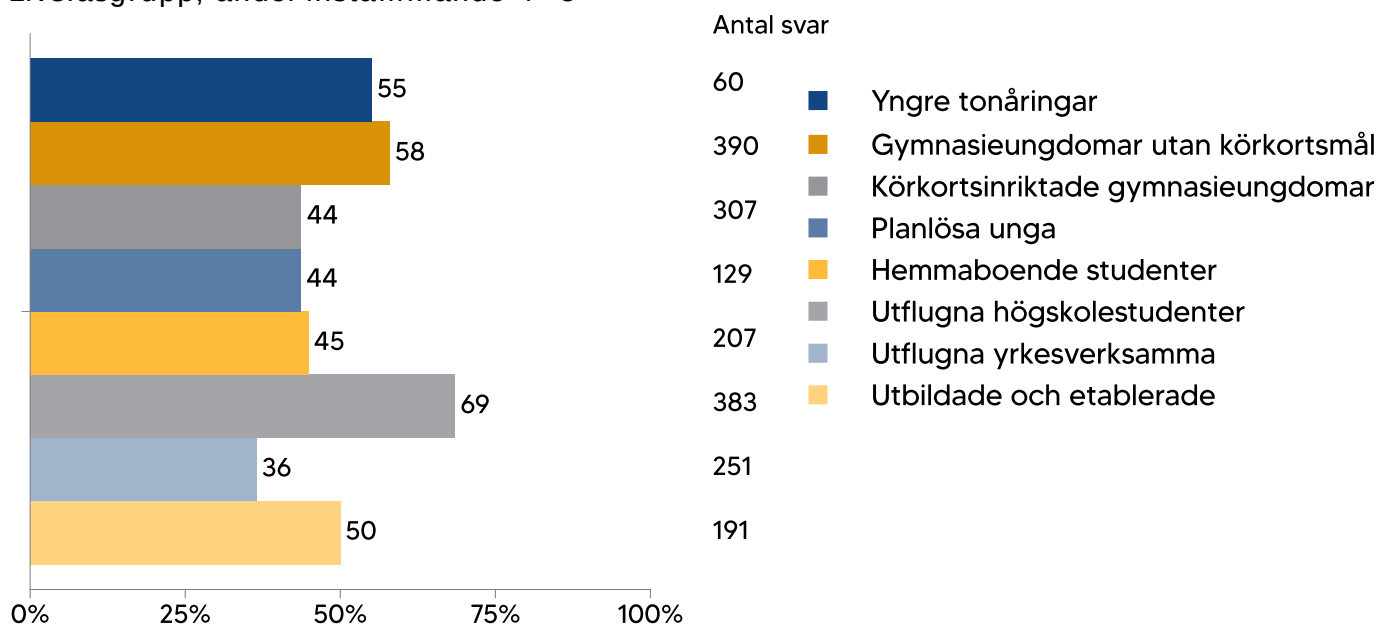
För de flesta resor jag gör, vet jag hur jag kan åka med kollektivtrafiken,
Livsfasgrupp, andel instämmande 4+5



Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med kollektivtrafiken,
Livsfasgrupp, andel instämmande 4+5

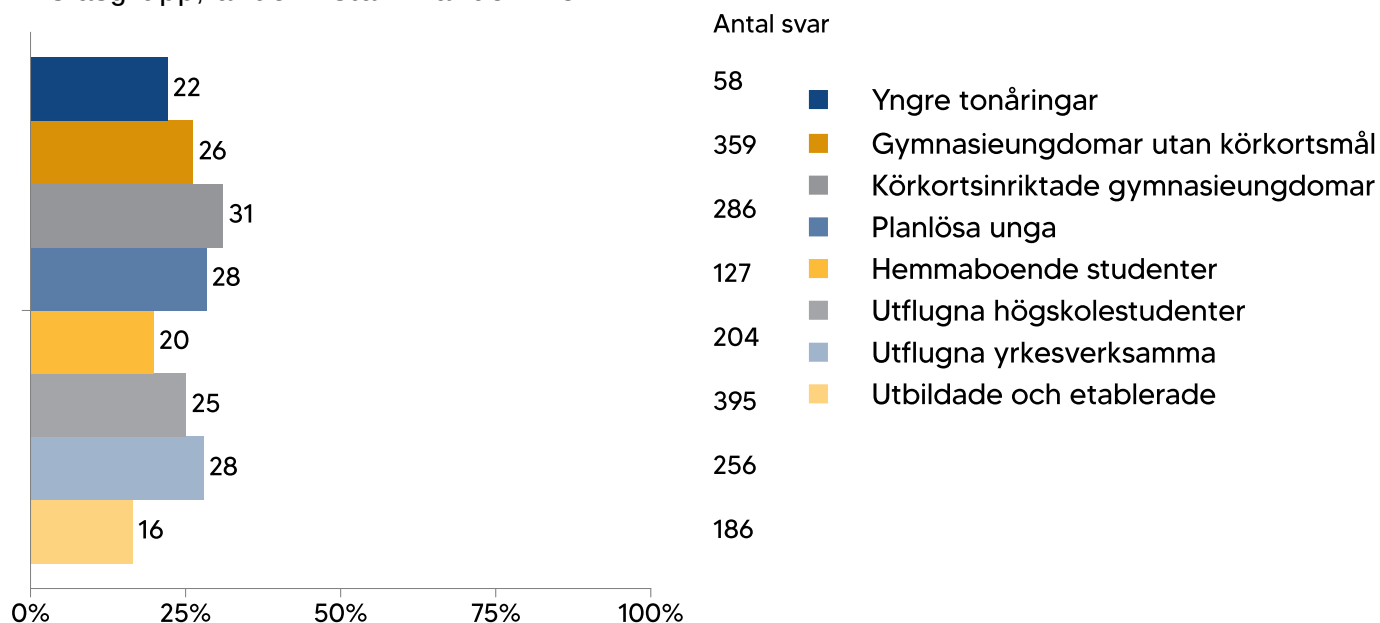


Avgångstiderna passar mina behov, Livsfasgrupp, andel instämmande 4+5



De utflugna högskolestudenterna sticker ut i hög grad jämfört med de övriga livsfasgrupperna när det kommer till instämmandegraden kring att avgångstiderna passar deras behov. Det skiljer 33 procentenheter ner till de utflugna yrkesverksamma som i lägst grad instämmer bland grupperna. Nästan samtliga av de utflugna högskolestudenterna bor i en centralort vilket troligen bidrar en del till deras uppfattning om kollektivtrafikens avgångstider. Samtidigt är det 74% av de utflugna yrkesverksamma som också bor i en centralort men ändå är deras uppfattning om avgångstiderna tydligt sämre.

Det är prissvärt att resa med kollektivtrafiken, Livsfasgrupp, andel instämmande 4+5



Förändrade resebeteenden i framtiden



7. Förändrade resebeteenden i framtiden

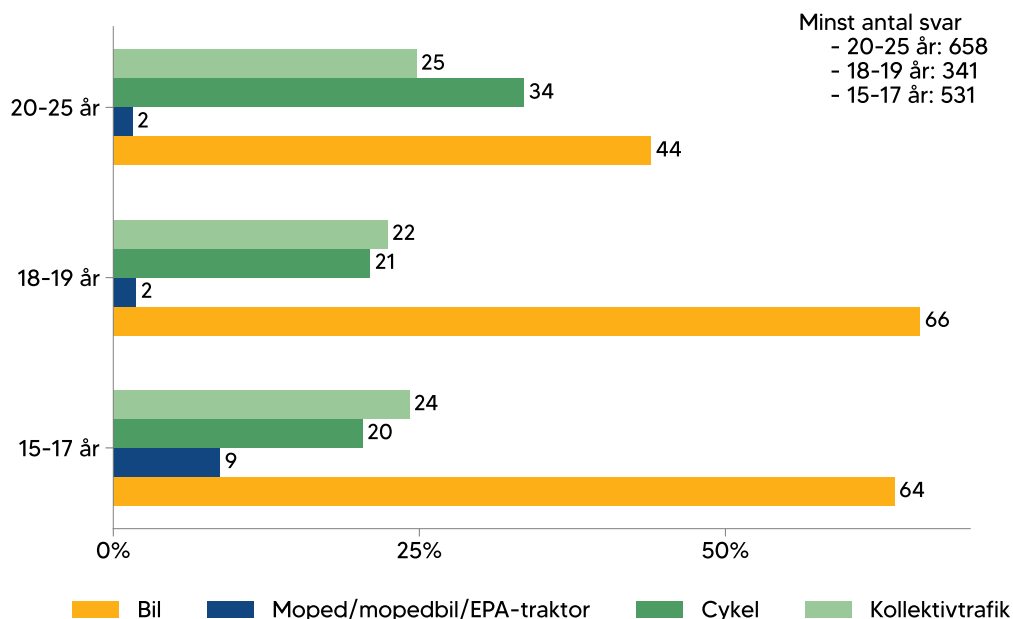
7.1. Uppskattade förändrade resebeteenden med olika färdmedel

Uppskattat ökat resebeteende med olika färdmedel

15-19 åringar ser helt klart bilen som det färdmedel de kommer att använda främst i framtiden. En klar majoritet bland både 15-17 åringar och 18-19 åringar tror att de kommer att resa mer med bil i framtiden. Även 20-25 åringar uppskattar i hög grad att deras bilanvändande kommer öka i framtiden, men i denna åldersgrupp är det även en betydande andel som tror att deras resor med cykel kommer öka.

Ungefär en av fyra tror att deras resor med kollektivtrafik kommer öka i framtiden, detta gäller oberoende av åldersgrupp.

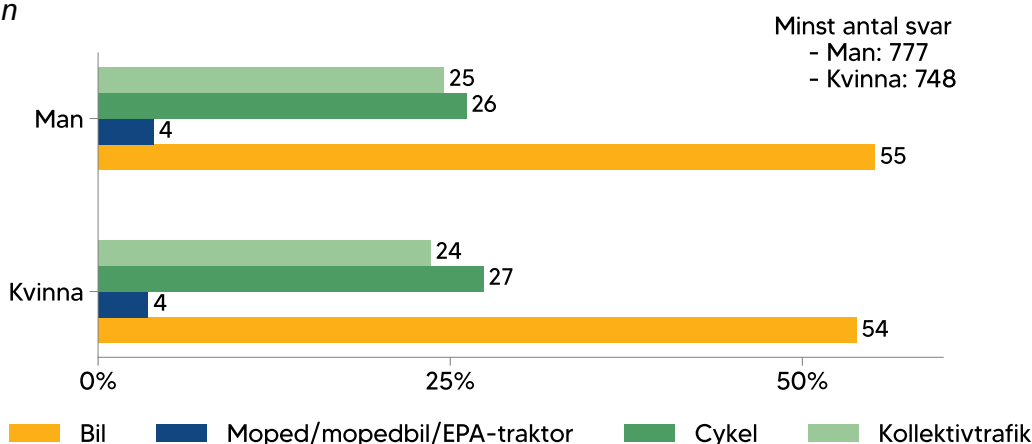
Åldersjämförelse



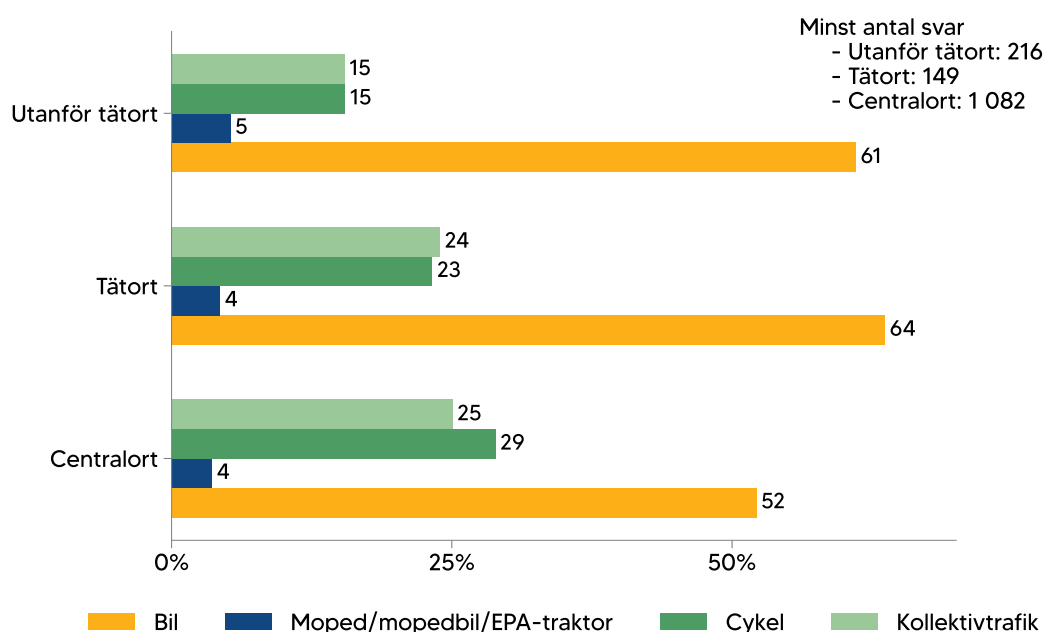
Både enligt en könsuppdelning och DeSo-områden är bilen det färdmedel som flest personer uppskattar att deras resande kommer att öka med i framtiden. Mellan könen framgår nästan inga skillnader i resultat alls. Detta är särskilt intressant då kvinnor generellt reser mer med kollektivtrafik och i högre grad värderar hållbara resvanor ur ett miljöperspektiv. Trots detta ser unga kvinnor i samma utsträckning som män en ökning av sitt bilresande i framtiden.

Utifrån DeSo-områden framgår det att unga i centralorter i lägre grad förväntar sig ett ökat bilresande jämfört med unga i tätorter och utanför tätorter. Ändå tror mer än hälften av de unga i centralorter på en ökning. Det finns även ett tydligt samband mellan central bostadsort och en förväntad ökning av resande med cykel och kollektivtrafik.

Kön



DeSo-områden



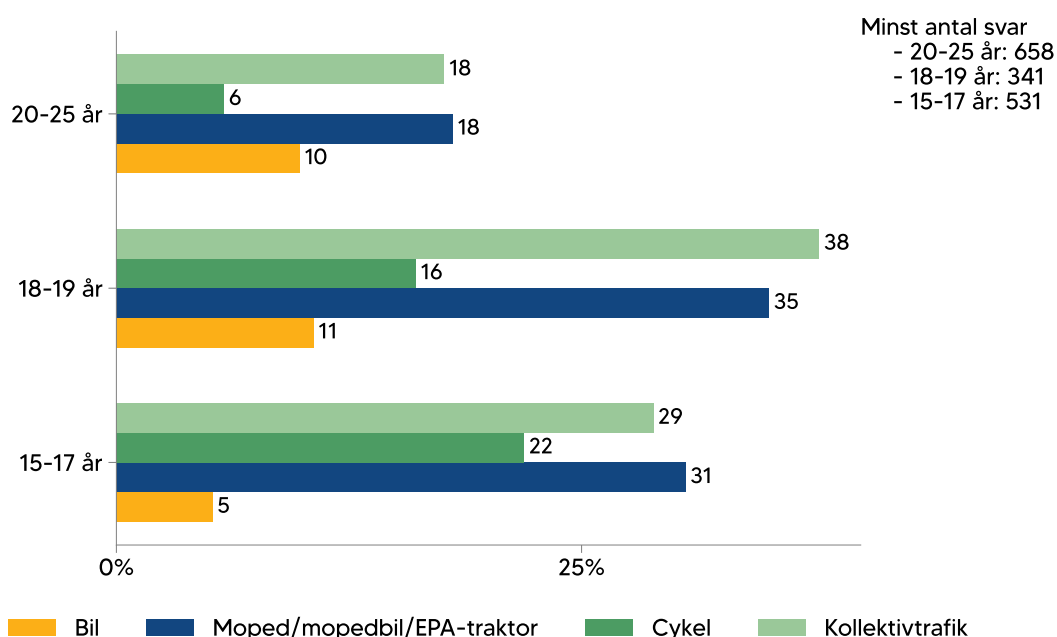
Uppskattat minskat resebeteende med olika färdmedel

15-19 åringar ser i hög grad att deras resande med moped/mopedbil/EPA-traktor kommer att minska i framtiden. Förmodligen ligger tanken på att ta körkort till bil i prognosen för framtiden och som anledning till att resande med färdmedel för A-körkort kommer att minska.

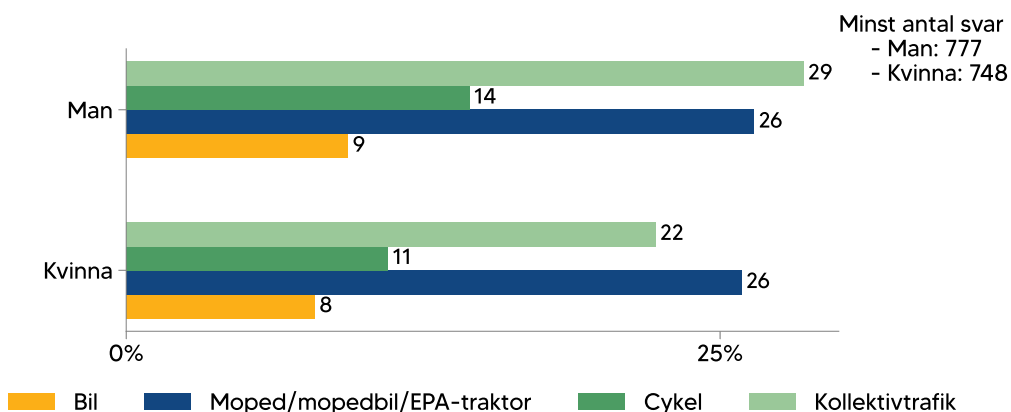
Mellan 29-38% i samma åldersgrupp tror dock att deras resande med kollektivtrafiken kommer att minska i framtiden. Resor till studier är det vanligaste ärendet för resa med kollektivtrafiken för skolorungdomar och med tanke på att skoltiden avslutas vid 19-års ålder är det troligt att 15-19 åringarna därför uppskattar att resor med kollektivtrafiken kommer att minska i framtiden.

Ett uppskattat minskat resande med cykel i framtiden är störst hos 15-17 åringar samtidigt som den uppskattade minskningen med detta färdmedel sjunker med åldern.

Uppskattat minskat resebeteende, åldersjämförelse



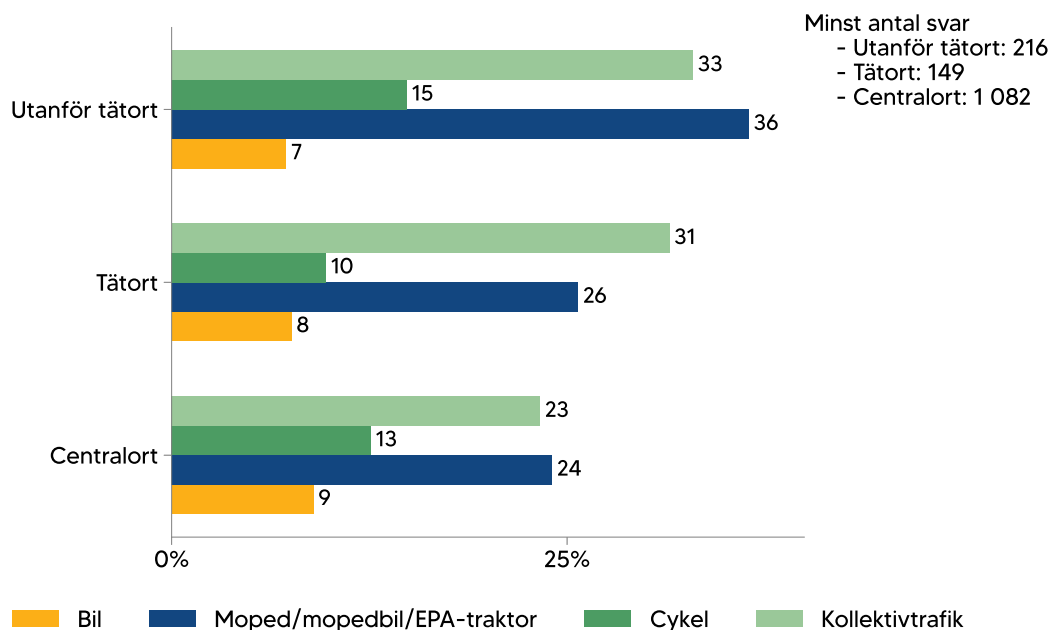
Uppskattat minskat resebeteende, kön



Unga kvinnor uppskattar i lägre grad än unga män att deras resande med kollektivtrafik kommer att minska i framtiden. I övrigt framgår inga större skillnader avseende det uppskattade minskade resebeteendet med olika färdmedel mellan könen.

Utifrån en uppdelning på DeSo-områden framgår det att unga boende utanför tätort i högst grad uppskattar att deras resande med moped/mopedbil/EPA-traktor kommer att minska i framtiden. Troligen beror det på att de har rest med detta typ av färdmedel i högre grad än unga boende i tätorter och centralorter. Unga boende i centralorter uppskattar i lägst grad att deras resande med kollektivtrafiken kommer att minska i framtiden. När det kommer till minskat resande med bil syns inga märkbara skillnader utifrån DeSo-områden.

Uppskattat minskat resebeteende, DeSo-områden

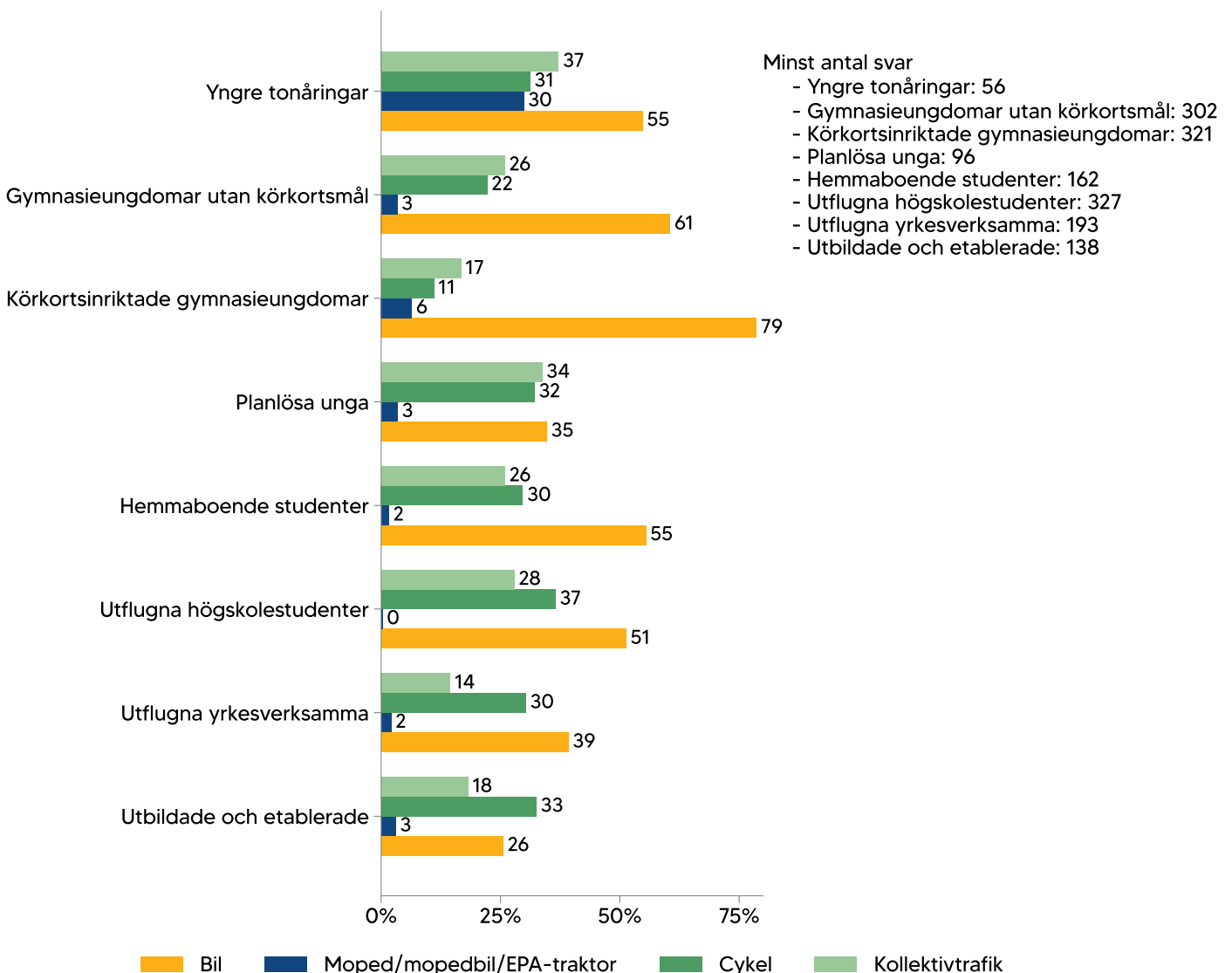


Livsfasgrupper och förändrat resebeteende

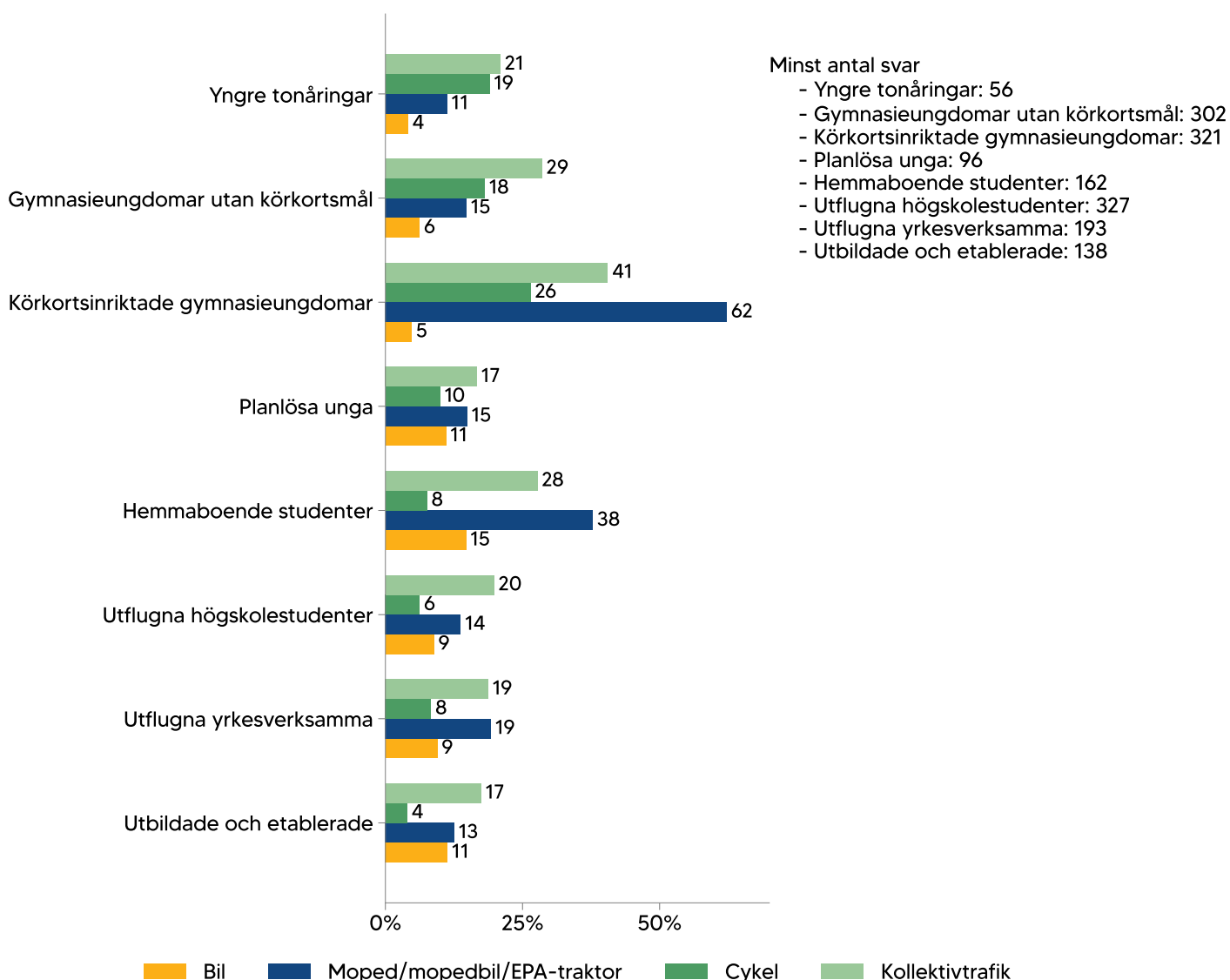
Livsfasgruppernas uppskattade framtida resvanor visar att de yngre tonåringarna, gymnasieungdomar utan körkortsmål och körkortsinriktade gymnasieungdomar i högst grad förväntar sig ett ökat bilresande. Särskilt de körkortsinriktade gymnasieungdomarna sticker ut, där hela 77 % tror att deras bilresande kommer att öka. De är också den grupp som i störst utsträckning anser att det är viktigt att ta körkort vid 18 års ålder och som i lägst grad förväntar sig en ökning av resande med cykel och kollektivtrafik.

Yngre tonåringar tror i högst grad att deras resor med moped, mopedbil eller EPA-traktor kommer att öka, vilket speglar deras ålder och livsfas. När det gäller kollektivtrafik förväntas en lägre ökning bland utflugna yrkesverksamma, körkortsinriktade gymnasieungdomar och utbildade och etablerade, medan övriga livsfasgrupper ligger på en jämn nivå.

Uppskattat ökat resebeteende, livsfasgrupper



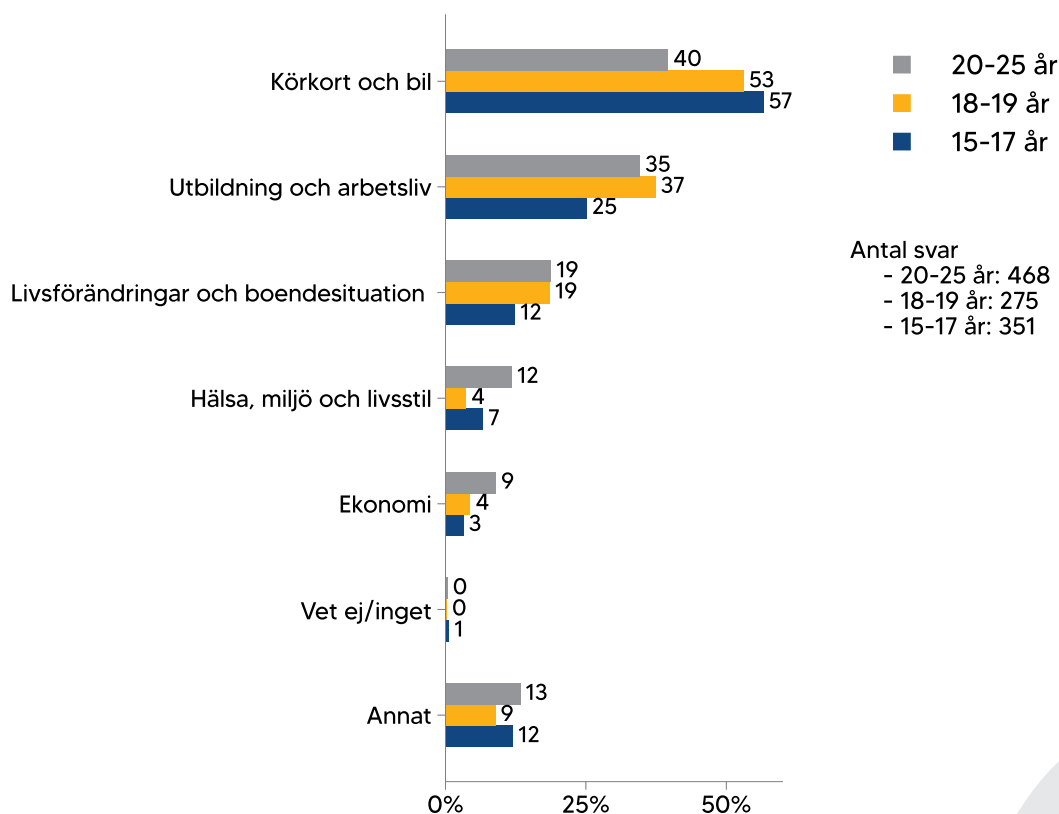
Uppskattat minskat resebeteende, livsfasgrupper



De körkortsinriktade gymnasieungdomarna uppskattar i högst grad att deras resor med moped/mopedbil/EPA-traktor kommer att minska i framtiden. Troligen beror detta på att de i högre grad har rest med dessa typer av färdmedel jämfört med övriga grupper. Det är även en högre andel i denna livsfasgrupp som bor utanför en tätort där moped/mopedbil/EPA-traktorer är mer vanligt förekommande. Inom samma livsfasgrupp har man i högst utsträckning också uppskattat att resorna med kollektivtrafik kommer att minska.

Även gymnasieungdomar utan körkortsmål och hemmaboende studenter uppskattar i högre grad än övriga grupper att deras resor med kollektivtrafiken kommer att minska i framtiden.

Vad är det som gör att du tror att ditt resande förändras under de kommande åren? Kategoriserade fritextsvar



“Jag kommer ta körkort”

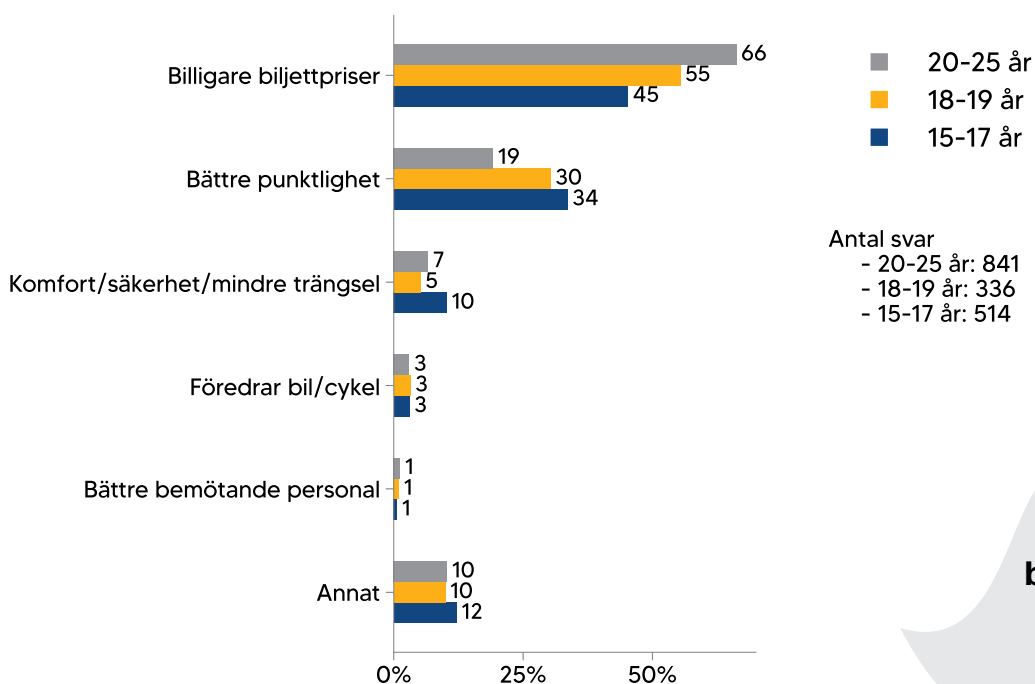
“Att jag flyttar hemifrån”

För att bättre förstå varför unga tror att deras resvanor kommer att förändras är det värdefullt att analysera fritextkommentarer. Den främsta orsaken till ett uppskattat förändrat resebeteende, enligt kommentarerna, är att ta körkort och skaffa bil – ett mönster som återfinns i samtliga åldersgrupper även om det i högre grad omnämns bland 15-19 åringar.

Utbildning och arbetsliv lyfts också fram som faktorer som påverkar resebeteenden, något som över en tredjedel av alla respondenter nämner bland 18-25 åringarna och en av fyra bland 15-17 åringarna.

Vad skulle få dig att resa mer med kollektivtrafiken?

Kategoriserade fritextsvar



**“Fler avgångar,
billigare biljetter”**

*Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande biljettpriser med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Fritextkommentarer visar att billigare biljettpriser är den främsta faktorn för att unga ska resa mer med kollektivtrafiken. Det finns ett tydligt samband mellan ålder och prisets betydelse, där det blir en viktigare aspekt ju äldre man blir. Detta kan delvis förklaras av att 15–17 åringar ofta reser med skolkort och därför inte behöver betala för biljetten. När de sedan lämnar skoltiden och själva måste stå för kostnaden blir biljettpriset en viktig faktor i valet av färdmedel.

Punktlighet är däremot viktigare för yngre resenärer. En av tre i åldern 15–17 år uppger att bättre punktlighet skulle få dem att resa kollektivt oftare.

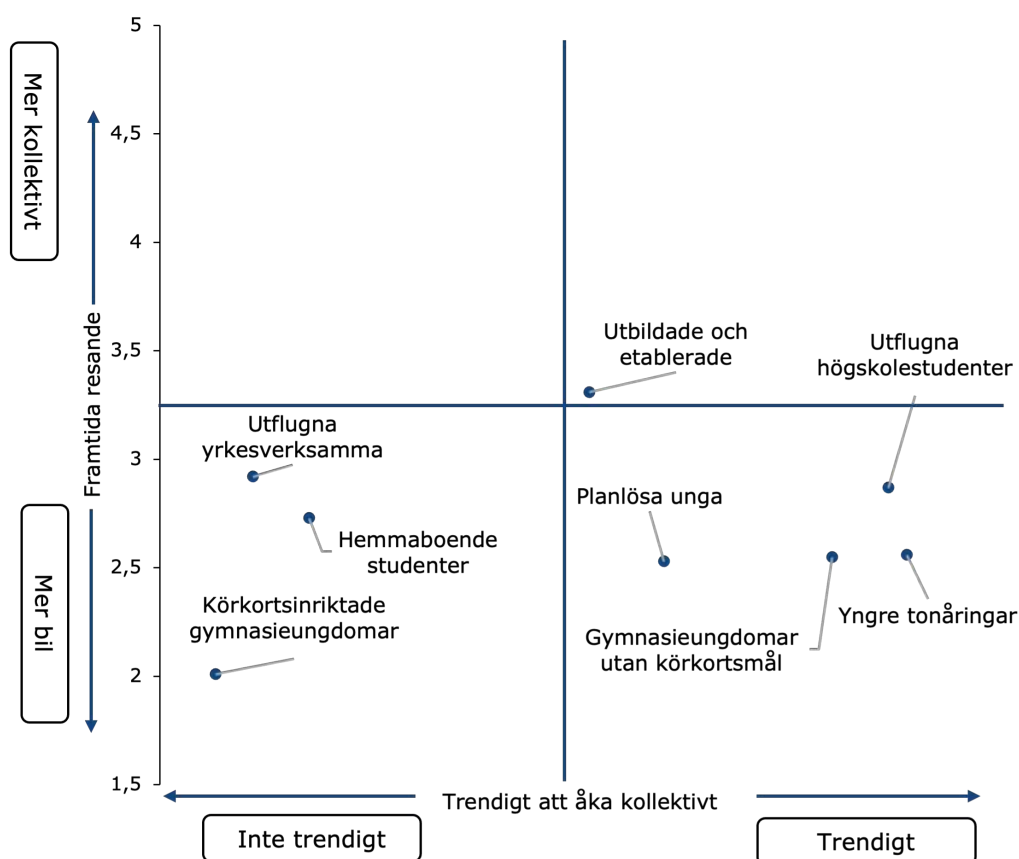


7.2. Attityders påverkan på framtida resande

Som tidigare nämnts i rapporten påverkas ungdomars attityder, beslut och beteenden till stor del av sociala influenser, värderingar och den rådande tidsandan.¹ Därför är det intressant att undersöka hur uppfattningen om kollektivt resande som trendigt, en fråga som ingick i undersökningen, varierar mellan de olika livsfasgrupperna.

Grafen nedan baseras på en korrelationsanalys. Y-axeln visar det uppskattade förändrade resebeteendet, där högre värden indikerar en uppskattad ökad framtida användning av kollektivtrafik och en uppskattad mindre användning av bil, medan lägre värden tyder på en uppskattad större benägenhet att resa med bil i framtiden och mindre benägenhet att resa kollektivt. Är man placerad vid mitten av Y-axeln indikerar det att man tror att sitt resande med kollektivtrafik och bil kommer att öka eller minska i ungefär lika stor grad. X-axeln representerar uppfattningen om hur trendigt det är att resa kollektivt.

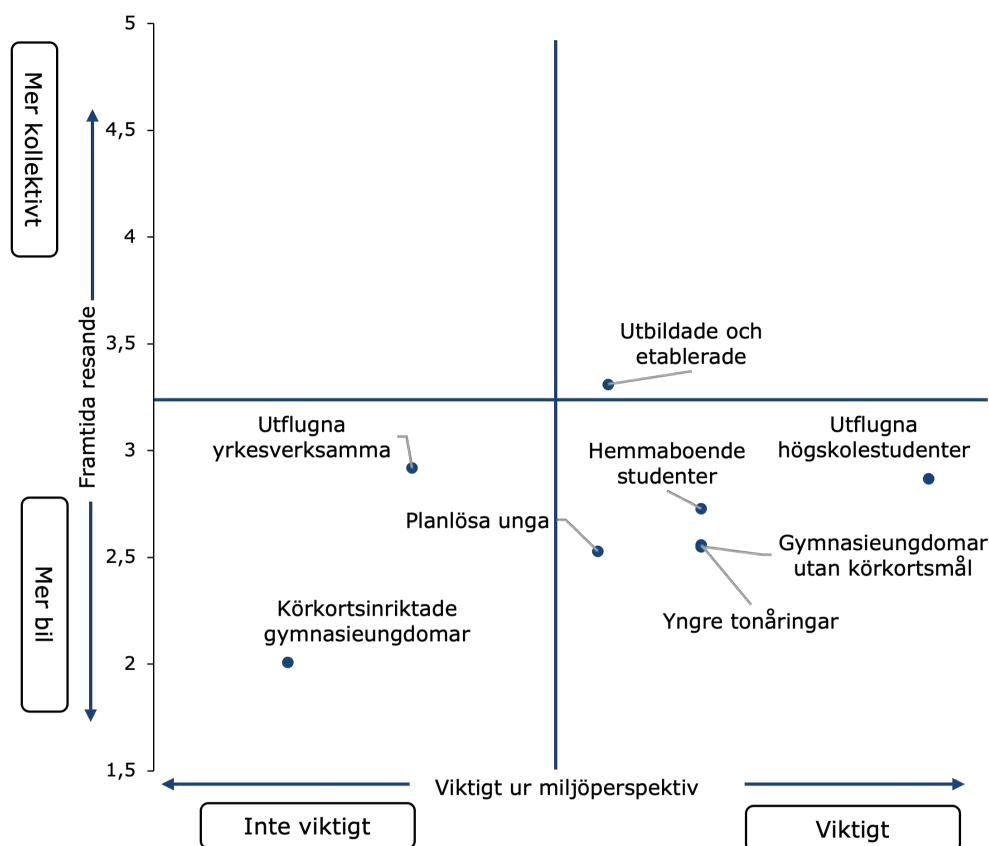
Grafen visar att även de livsfasgrupper som anser att det är trendigt att resa kollektivt (som återfinns i den högra delen) uppskattar att deras bilresande kommer att öka i framtiden. Tidigare i rapporten framgår det att dessa livsfasgrupper också upplever bättre förutsättningar för kollektivtrafik och är mer positivt inställda till att resa kollektivt. Det är därför anmärkningsvärt att de trots detta förväntar sig en ökning av sitt bilresande i framtiden. Detta indikerar att kollektivt resande inte enbart påverkas av kollektivtrafikens relevans och tillgänglighet, utan även av individuella livssituationer som har stor inverkan på resvanorna.



¹ MUCF, *Unga med attityd - Samhällsfrågor och demokrati*, (Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor, 2019) s. 16

En annan viktig social faktor är miljöaspekten och instämmandegraden i vikten av att resa kollektivt ur ett miljöperspektiv. I denna graf framgår liknande mönster som vid trendighetsaspekten, trots att fler av livsfasgrupperna anser att det är viktigt att resa kollektivt ur ett miljöperspektiv ser de fortfarande att deras framtida resor främst kommer att ske med bil. Jämfört med hur trendigt det är att resa kollektivt har det skett en förflyttning bland de hemmaboende studenterna som i högre grad tycker det är viktigt ur ett miljöperspektiv att resa kollektivt jämfört med hur trendigt de tycker att det är. Detta påverkar dock inte deras uppskattning kring hur de kommer att resa kollektivt i framtiden.

Gruppen "välutbildade och väletablerade", som har högre utbildning och en stabil familjesituation, ligger i mitten av grafen vid nästan samma position som i grafen på föregående sida. Detta tyder på att de inte förväntar sig någon större förändring i sina resvanor, troligen på grund av deras stabila livssituation.



Bilagor



8. Bilagor

8.1. Kollektivtrafikbarometerns metod

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen i syfte att löpande följa utvecklingen av kundernas och invånarnas nöjdhet samt kollektivtrafikens marknadsandel.

Kollektivtrafikbarometern drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik tillsammans med dess medlemmar (länstrafikbolag och kollektivtrafikmyndigheter). Resultaten från undersökningen ger ett mått för kundupplevd kvalitet på kollektivtrafiken, både lokalt och regionalt.

Från och med 2017 har Kollektivtrafikbarometern en mixad insamlingsmetod som innebär en "flerstegsraket" där en webbenkät erbjuds till ett slumpmässigt urval bland landets befolkning. Inbjudan till webbenkäten genomförs genom ett postalt brev. De som inte har svarat får ett påminnelsebrev och sms-påminnelser. Har de trots påminnelserna inte besvarat undersökningen samt om kvoten respondenten ingår i inte är uppfylld, kontaktas respondenten för en telefonintervju.

Urval

Kollektivtrafikbarometern är en nationell undersökning som riktar sig till svenska allmänheten mellan 15 och 95 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Ett slumpmässigt individurval ur

ett befolkningsregister har genomförts för varje deltagande organisation.

Under 2024 deltog 23 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner förutom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 13 900.¹

Frågeformulär

Personer som besvarar enkäten tillfrågas om sina generella resvanor, åsikter om kollektivtrafiken där de bor samt förflyttningar under dagen före enkätbesvarandet.

Frågeformuläret består även av ett antal bakgrundsfrågor och det finns även möjlighet för deltagande organisationer att lägga till egna frågor i undersökningen.

Samtliga attitydfrågor besvaras på en femgradig skala, där 1 motsvarar lägsta betyg och 5 motsvarar högsta betyg. De som angivit betyg 4-5 på skalan klassas som nöjda. För alla attitydfrågor finns det möjlighet att ange svarsalternativet vet ej.

Insamlingsmetod

Inledningsvis skickas en postal inbjudan ut med personliga inloggningsuppgifter till webbenkäten. Det finns även möjlighet att logga in via QR-kod. Om respondenten inte har besvarat undersökningen, skickas påminnelser ut postalt och via sms.

¹ Se bilaga "Antal svar per deltagande organisation"

Efter påminnelser kontaktas de respondenter som ännu inte besvarat enkäten via telefon baserat på om kvotgruppen respondenten tillhör är uppfylld eller inte. Respondenter som kontaktas via telefon ges möjlighet att svara på frågorna muntligt. Under 2024 har totalt 95 % deltagit i undersökningen via webbenkät och 5 % via telefonintervju.

Ett särskilt fokus under telefonintervjuerna är att få in svar från de grupper av respondenter som är underrepresenterade i svarsunderlaget. Kartläggning och uppföljning av dessa grupper genomförs regelbundet för att identifiera mindre svarsbenägna grupper av respondenter. Identifiering av respondentgrupper görs för respektive region och baseras på kön och åldersgrupper.

Under datainsamlingen finns support tillgänglig via e-post och telefon under kontorstider. Utöver att få frågor om undersökningen besvarade erbjuds respondenterna även att besvara enkätfrågorna direkt via telefon.

Undersökningen genomförs månadsvis under hela året. Totalt samlades 14 660 enkätsvar in nationellt bland unga 15 - 25 år under 2024.

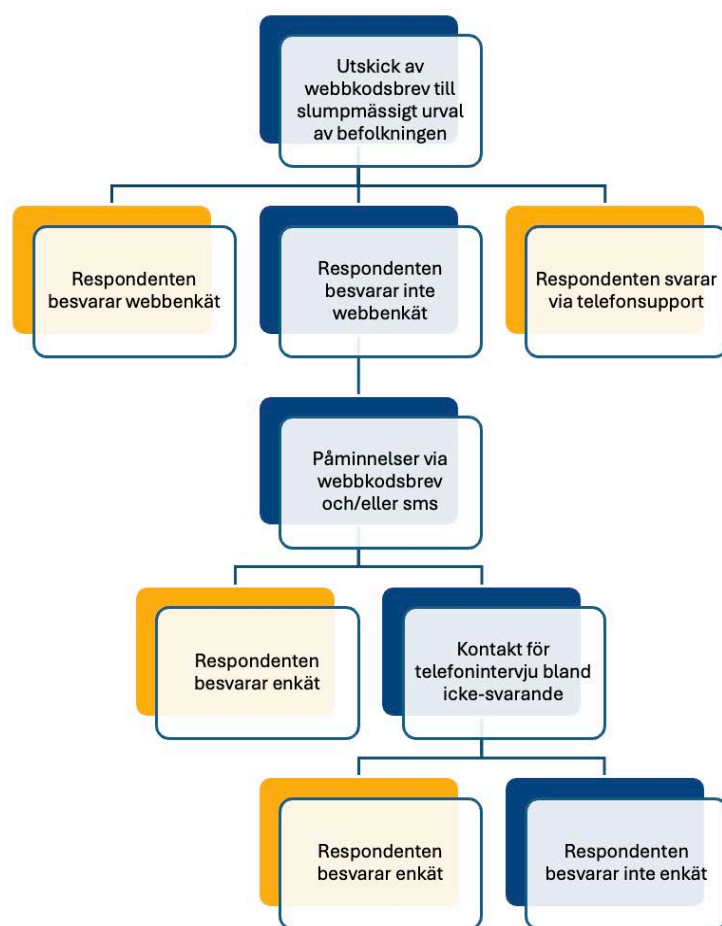
I denna undersökning har resor uppmätts. Det innebär att för samtliga respondenter definieras de som genomfört resor under gårdagen från dagen de svarar, som de respondenter som har rest.

Svarsfrekvens

Den nationella svarsfrekvensen i Kollektivtrafikbarometern 2024 uppgår till 21 %.

Svarsfrekvensen är viktad enligt

statistikerfrämjandets metodik. Viktningen sker då grupper med förväntad lägre svarsfrekvens väljs ut i större utsträckning för att i slutresultatet vara korrekt representerade. Det får till följd att utan viktningen underskattas svarsfrekvensen. Notera även att i undersökningen stängs inte möjligheten till svar vid en viss period. Svarsfrekvensen kommer därför öka i takt med att fler svarar.



Processbild över insamlingsmetoden

Redovisning av resultat

De deltagande kollektivtrafikorganisationerna får ta del av månatliga resultat i en webbaserad resultatportal. I resultatportalen är det möjligt att bland annat följa resultatutvecklingar över tid, filtrera resultatet på delmålgrupper och geografiska områden samt bryta resultatet på delmålgrupper.

I resultatportalen och i denna rapport redovisas andel nöjda i attitydfrågorna bland de som har en åsikt i aktuell fråga. Flera enkätfrågor har ställts till samtliga deltagare i undersökningen. Samtidigt har vissa frågor enbart ställs till ett urval, exempelvis utifrån hur ofta man reser med kollektivtrafiken.

Dessutom har deltagande kollektivtrafikorganisationer haft möjlighet att välja omfattning på frågeformuläret samt kunnat lägga till egna frågor. Svarsunderlaget varierar därmed för ett antal frågor.

Viktning av resultat

Urvalet har stratifierats i syfte att få en representativ mängd svar per deltagande organisation och region. Eftersom deltagande organisationers urvalsstorlek i Kollektivtrafikbarometern inte är proportionell mot fördelningen av antalet invånare har viktning av data använts. Viktningen återställer fördelningen så att svarsdatats fördelning liknar rikets fördelning av större och mindre regioner och kommuner, och därmed speglar resultaten hur svenska folket bedömer kollektivtrafiken. Vikter för 2024 baseras på befolkningsmängden på kommunnivå (SCB) i respektive RKM:s/länstrafikbolags ansvarsområde.

Representativitet och påverkan på resultatet

Svarsbenägenheten i Kollektivtrafikbarometern varierar mellan olika grupper av invånare, vilket är vanligt i denna typ av undersökning. Exempelvis svarar personer i äldre åldersgrupper i högre utsträckning jämfört med personer i yngre åldersgrupper.

Genom att använda en mixad insamlingsmetod motverkas vissa skevheter så att svarsunderlaget fått en bättre representativitet. Bland annat har sms-påminnelser skickats ut till personer med mobilabonnemang, vilket har haft en positiv effekt på svarsbenägenheten bland yngre personer.

På nästa sida redovisas svarsfördelningen utifrån kön och ålder, för den nationella undersökningen och populationen samt på detaljerad nivå för målgrupperna i denna rapport.

Svarsfördelning Kollektivtrafikbarometern nationellt

Könsfördelning

Kön	Kollbar	Riket *
Man	50 %	50 %
Kvinna	50 %	50 %

Åldersfördelning

Kön	Kollbar	Riket*
15-29 år	20%	21%
30-44 år	24%	25%
45-64 år	30%	29%
65-85 år	23%	22%
86-95 år	2%	3%

Svarsfördelning Kollektivtrafikbarometern Ungas resande

Könsfördelning 15-25 år

Kön	Kollbar	Riket *
Man	53%	52%
Kvinna	47%	48%

Åldersfördelning

Ålder	Kollbar	Riket*
15-17 år	4%	4%
18-19 år	3%	3%
20-25 år	7%	8%
26+ år	86%	85%

*[https://www.statistikdatabasen.scb.se/Statistikdatabasen/Befolkning/Folkmangden den 1 november efter region, \xc3\xa5lder och k\xc3\xb6n. \xc3\x85r 2002 - 2024](https://www.statistikdatabasen.scb.se/Statistikdatabasen/Befolkning/Folkmangden%20den%201%20november%20efter%20region,%20%C3%A5lder%20och%20k%C3%B6n.%C3%A5r%202002%20-%202024)

Antal svar totalt per deltagande organisation 2024

Kollektivtrafikorganisation	Antal svar
Totalt	103 048
Blekingetrafiken	2 395
Dalatrafik	2 411
Din Tur (Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland)	3 077
Gotlands kollektivtrafik	1 178
Hallandstrafiken	5 957
Jönköpings Länstrafik	13 871
Kalmar Länstrafik (KLT)	2 620
Värmlandstrafik stadsbussar	1 211
Luleå Lokaltrafik (LLT)	2 327
Länstrafiken Jämtland	2 405
Länstrafiken Kronoberg	6 374
Länstrafiken Norrbotten	2 348
Länstrafiken Västerbotten	4 795
Länstrafiken Örebro	2 406
SL	11 985
Skånetrafiken	9 016
UL	5 930
VL	2 356
Värmlandstrafik	1 199
Västtrafik	6 002
X-trafik	3 604
Östgötatrafik	9 581

9. Bakom rapporten



Varmt välkommen att kontakta oss på:

Telefon:

031-313 48 78 eller
046-460 28 78

Mail:

kontakt@lysio.se

Hemsida:

www.lysio.se

Om Lysio Research

Lysio Research är ett undersökningsföretag med övergripande mål att genomföra undersökningar som leder till samhällsutveckling! Sedan starten 2009 har det varit givet för oss att låta ett samhällsengagerat förhållningssätt genomsyra såväl företaget som det arbete vi utför. Vi hjälper våra kunder med undersökningar så att de kan få den fakta som behövs för att fatta rätt beslut.

Beroende på din situation eller utmaning väljs den metod som passar just din målgrupp bäst. Genom våra modeller och vår kunskap kan vi erbjuda skräddarsydda lösningar som resulterar i väl genomarbetade beslutsunderlag. Fokus ligger på att resultaten av en undersökningen ska skapa utveckling för dig som beställare av rapporten och samhället i stort.

Lysio Research har tagit fram Sveriges första barnpanel, JUNIO. JUNIO finns till för att barn och unga ska få möjlighet att göra sina röster hörda i frågor som rör dem och deras vardag. Är din organisation intresserad av att veta mer? Kontakta oss gärna!

Bakom rapporten



Kajsa Aune
Projektledare



Erik Granberg
Projektledare



Oskar Bork
Analytiker

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige.

Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95 % av landets sjötrafik och 83% av landets persontågstrafik.

Våra medlemmar ansvarar också för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts helt eller delvis beroende på hur primärkommuner och regionerna överlåtit ansvaret enligt färdtjänst- eller kollektivtrafiklagen. Flera primärkommuner är associerade medlemmar.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK