



KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN

TEMARAPPORT 2025

FRITIDS- OCH BESÖKSRESOR



Projektgrupp

Maja Odestål, Lysio Research

Henry Ottervad, Lysio Research

Kontaktpersoner

Mattias Andersson, Svensk Kollektivtrafik

e-post: mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

Maja Odestål, Lysio Research

e-post: maja.odestal@lysio.se

Foto på framsidan: Svensk Kollektivtrafik



Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	6
2. Inledning	7
3. Bakgrund	8
4. Fokus: ärenden	9
4.1 Ärende för resan	10
4.2 Åldersgrupper	11
4.3 Sysselsättning	12
4.4 Resenärstyp	13
4.5 Veckodag	14
4.6 Månad	15
4.7 Färdmedelsfördelning	16
4.8 Sammanfattning	18
5. Fritids- och besöksresor	19
5.1 Typ av fritids- och besöksresa	20
5.2 Åldersgrupper	22
5.3 Fritids- och besöksresor med kollektivtrafik	23
5.4 Fritids- och besöksresor med bil	25
5.5 Resesällskap och resefrekvens	27
Färdmedelsfördelning	30
5.6 Fritids- och besöksresor	31
5.7 Regionala skillnader	32
5.8 Typ av fritids- och besöksresa	33
5.9 Kön	34
5.10 Åldersgrupper	35
5.11 Tillgång till bil	36
5.12 Resenärstyper	37
5.13 Områdestyp	38
5.14 Fördjupad analys	39
5.15 Sammanfattning	41
6. Bilagor	43
7. Bakom rapporten	49

Definitioner och förklaringar

Ärenden

Ärenden avser resans huvudsakliga syfte och besvaras av respondenten för varje enskild resa.

Fritids- och besöksresor

Fritids- och besöksresor är en kategori av ärenden som innefattar fritid, nöje och att besöka vänner och familj.

Kollektivtrafikorganisation

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

Nöjd-kund-index

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-områden

DeSo är en rikstäckande indelning gjord av SCB som följer läns- och kommungränserna och som delar in Sverige i 5 984 områden. Genom statistik på DeSo-nivå 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 respondentens boendeplats i centralort, tätort eller utanför tätort. På de frågor det är möjligt analyseras resultatet utifrån denna uppdelning.

Kollektivtrafikresenärer

Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.

Växlare

Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.

Alltid-bilister

Reser minst fem dagar i veckan med bil och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.

Övriga bilister

Reser mindre än fem dagar i veckan men minst en gång i månaden med bil, och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.

Sällanresenärer

Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik.



1. Sammanfattning



Insikter

- Fritids- och besöksresor utgör 22 procent av samtliga resor och är därmed den tredje vanligaste reseanledningen efter arbete och studier samt inköp och service. Resorna är relativt stabila över året och blir särskilt framträdande under helgerna.
- Fritidsresandet består i hög grad av återkommande vardagsnära aktiviteter. Sport och träning samt socialt umgänge utgör tillsammans mer än hälften av fritids- och besöksresorna. Omfattningen visar att dessa resor ofta är en regelbunden del av vardagen snarare än enstaka nöjesresor.
- Kollektivtrafikens potential inom fritidsresandet är inte jämnt fördelad. Vissa resor, exempelvis restaurang-, kultur- och evenemangsresor, ligger närmare kollektivtrafikens styrkor. Andra resor, exempelvis till natur och friluftsliv eller resor i större sällskap, präglas i högre grad av bilens flexibilitet.

Vad rapporten visar

- Behovet av fritids- och besöksresor är brett förankrat mellan grupper, regioner och områdestyper. Skillnaderna handlar därför inte främst om människor gör fritidsresor, utan om vilka möjligheter de har att genomföra dem med olika färdmedel.
- Bilen är det vanligaste färdmedlet i fritidsresandet, men skälen till valet varierar. För vissa resor saknas ett fungerande kollektivtrafikalternativ, medan andra bilresor främst motiveras av bekvämlighet, kortare restid eller vana.
- Kollektivtrafiken har en viktig roll både som konkurrerande färdmedel och som tillgänglighetsbärare. För personer utan tillgång till bil, och för grupper som i högre grad är beroende av andra för bilresor, kan kollektivtrafiken vara avgörande för möjligheten att delta i friluftsliv och sociala sammanhang.

22%

Av resorna är fritids- och besöksresor

Fritids- och besöksresor är den tredje vanligaste reseanledningen och en beständig del av resandet året runt.

18%

Av fritidsresorna görs med kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken står för en betydande del av fritidsresandet, men bilen är fortfarande det vanligaste färdmedlet.

31%

Av fritidsresorna är sport och träning

Sport och träning är den största enskilda aktivitetskategorin inom fritids- och besöksresandet.

2. Inledning

Fritids- och besöksresor är en central del av människors vardagsliv. De handlar om att träffa familj och vänner, delta i fritidsaktiviteter, uppleva kultur och evenemang, shopping eller bara att byta miljö. Tillsammans utgör dessa resor en betydande del av det totala resandet i samhället och därmed en viktig del av den marknad som kollektivtrafiken verkar inom.

Till skillnad från arbetspendling är fritids- och besöksresor mer situationsstyrda och varierade. De sker på andra tider, till andra målpunkter och med andra förväntningar på flexibilitet, komfort och enkelhet. Valet av färdmedel är ofta mindre rutinbundet och mer öppet för påverkan. Det gör denna typ av resor särskilt intressanta ur ett marknads- och utvecklingsperspektiv. Här finns både konkurrens från andra färsätt och möjligheter att stärka kollektivtrafikens position.

Det är därför strategiskt viktigt att förstå hur, när och varför människor reser på sin fritid och i samband med besök. Fördjupad kunskap om dessa resor ger bättre underlag för att utveckla erbjudanden som möter nya resmönster, stärker kollektivtrafikens attraktionskraft och bidrar till ett mer hållbart resande, inte bara i vardagens måsten utan också på människors fritid.

Denna temarapport syftar till att ge en samlad och fördjupad bild av fritids- och besöksresorna, deras omfattning, drivkrafter och hur kollektivtrafiken står sig i konkurrensen om dessa resor.



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 individuellt urval ur ett befolkningsregister har genomförts på regionnivå och kommunnivå. Under 2025 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 12 000.

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

Temarapporten baseras delvis på ett antal specifika frågor som ställts till respondenterna under en begränsad period under juli – december 2025. Samtliga frågor med tillhörande villkor redovisas som en bilaga i slutet av rapporten.

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.

Fokus: ärenden



4.1 Ärende för resan

Under 2025 var arbete och studier det vanligaste reseärendet och stod för 39 procent av samtliga resor. Därefter följde inköp och service med 26 procent, medan fritids- och besöksresor utgjorde 22 procent.

Att fritids- och besöksresor svarar för mer än var femte resa visar att de utgör en betydande del av det samlade resandet. Samtidigt skiljer sig dessa resor ofta från mer rutinbundna arbets- och inköpsresor genom att i högre grad vara situationsstyrda och mindre knutna till fasta tider. Det gör dem relevanta att analysera närmare, inte minst eftersom de kan ställa delvis andra krav på kollektivtrafikens

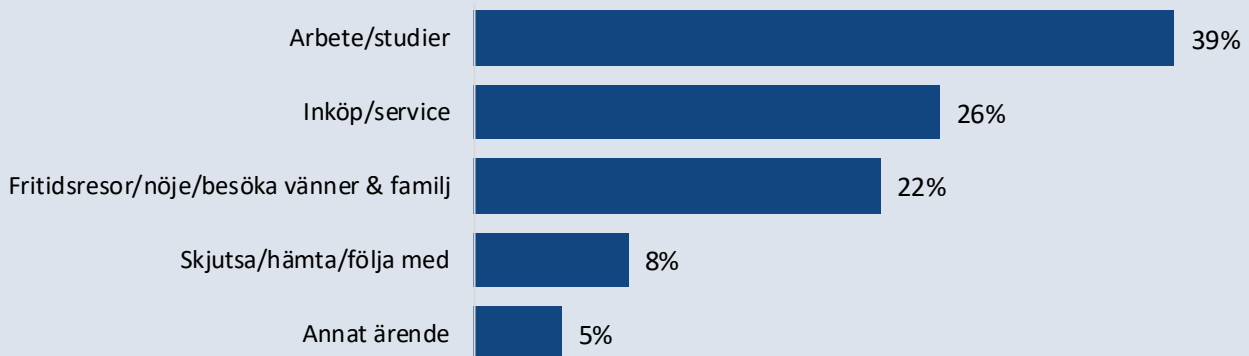
utbud och attraktivitet.

Det finns vissa skillnader mellan kvinnor och män i hur resornas syfte fördelar sig. Män reser oftare för arbete och studier än kvinnor (41 procent jämfört med 36 procent), medan kvinnor i något högre grad gör fritids- och besöksresor (24 procent jämfört med 21 procent).



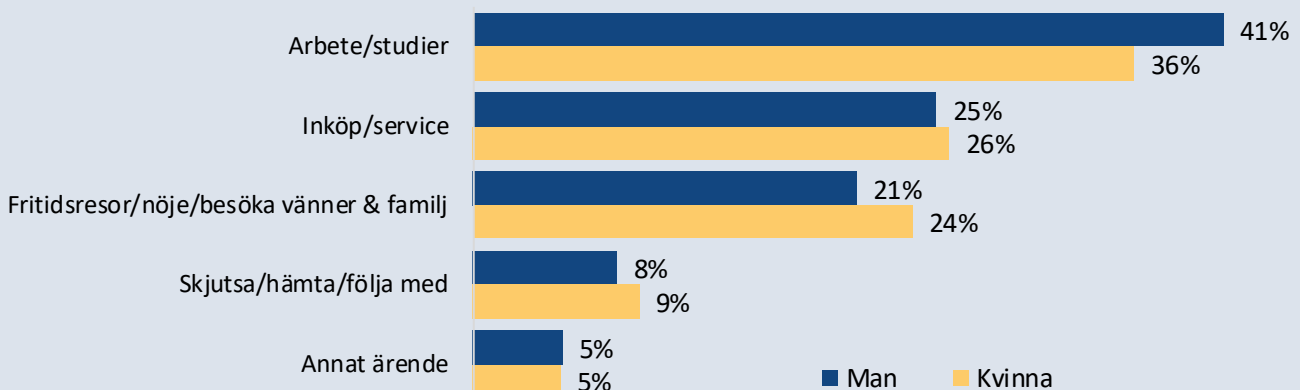
Graf 1. Ärende för resan 2025

Antal svar: 104 915



Graf 2. Ärende för resan, per kön 2025

Antal svar: 104 200



4.2 Åldersgrupper

Resornas syfte varierar tydligt mellan olika åldersgrupper och följer i stor utsträckning de livsfaser som präglar vardagen. Bland 15–19-åringarna dominerar arbete och studier med 53 procent av resorna. Andelen minskar sedan successivt med stigande ålder, men är fortsatt den vanligaste reseanledningen upp till 64 år. Från 65 år blir i stället inköp och service det största reseärendet, samtidigt som arbets- och studieresor får en betydligt mindre roll.

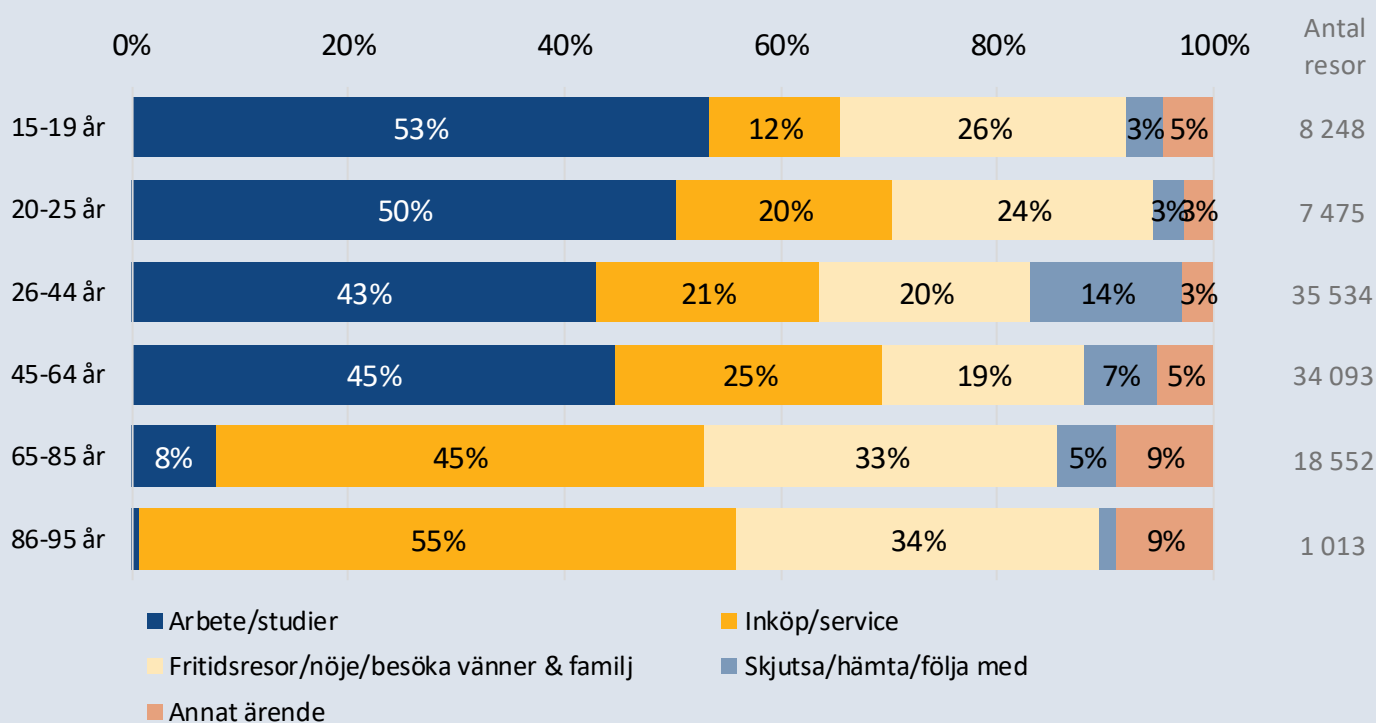
Fritids- och besöksresornas andel uppvisar samtidigt ett annat mönster. Bland de yngsta utgör de 26 procent av resorna, för att sedan minska till 19 procent i åldersgruppen 45–64 år.

Därefter ökar andelen igen och uppgår till 33 procent bland 65–85-åringar och 34 procent bland 86–95-åringar, vilket är de högsta nivåerna av samtliga åldersgrupper.

Mönstret tyder på att fritidsresandet får större utrymme i de delar av livet där arbetsresorna är färre, medan andelen är lägre i åldrar där arbete och andra vardagsåtaganden ofta tar större plats.

Sammantaget visar åldersfördelningen att resandets syfte förändras i takt med livssituation och vardagsmönster. För kollektivtrafiken innebär det att olika åldersgrupper i delvis olika grad reser till olika typer av målpunkter och sannolikt också vid olika tider. Det gör åldersperspektivet relevant i analysen av hur väl utbudet svarar mot resbehov i olika skeden av livet.

Graf 3. Ärende för resan, per åldersgrupp 2025



4.3 Sysselsättning

Resornas syfte skiljer sig mellan olika sysselsättningsgrupper och speglar i stor utsträckning hur vardag, ansvar och tillgänglig tid ser ut i olika delar av livet. Bland förvärvsarbetande och studerande dominerar arbete och studier, med 47 respektive 52 procent av resorna. Bland pensionärer är det i stället inköp och service som är det vanligaste reseärendet, samtidigt som fritids- och besöksresor utgör 34 procent, vilket är den högsta andelen av samtliga grupper. Även bland arbetssökande är andelen fritids- och besöksresor relativt hög.

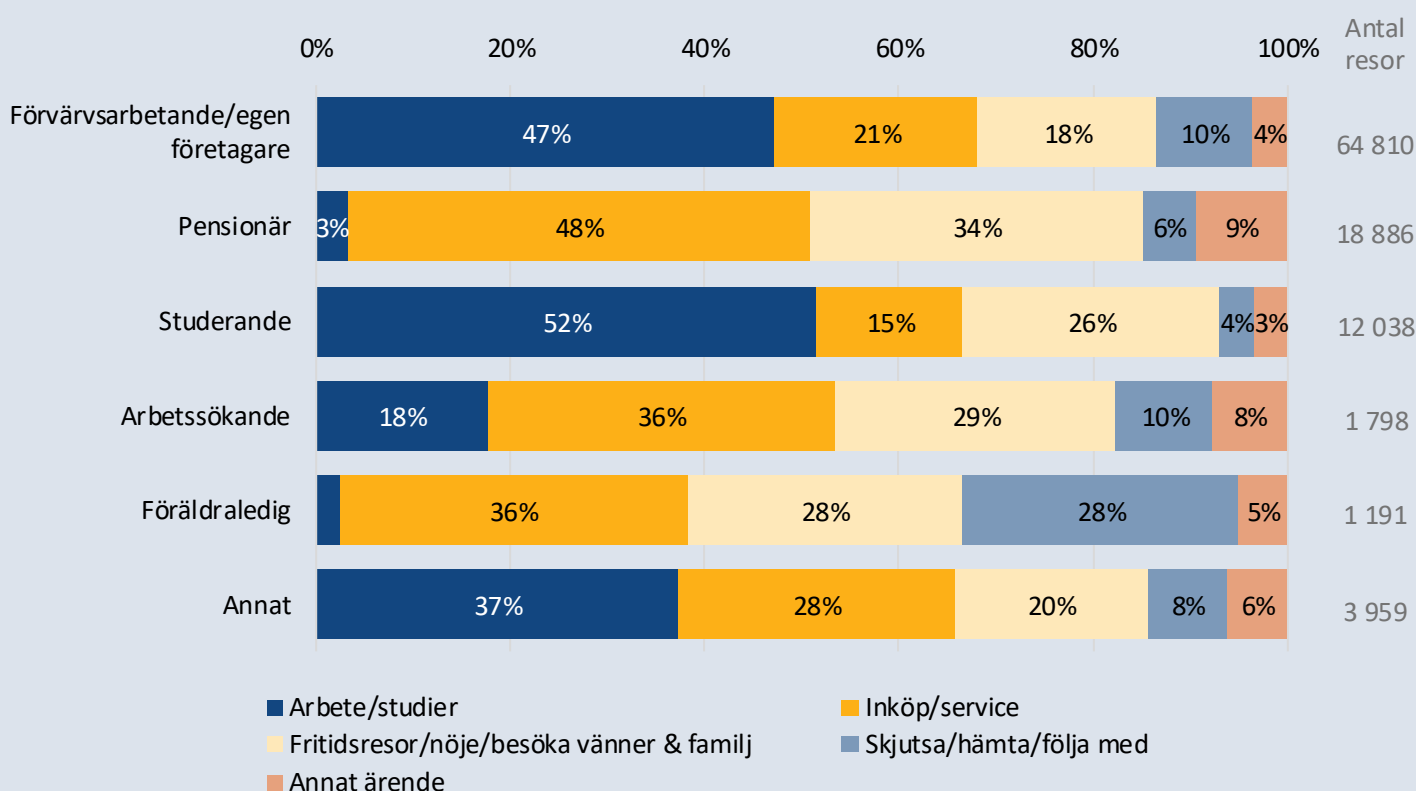
Mönstret pekar på att resornas syfte i stor utsträckning hänger samman med hur vardagen är organiserad i olika grupper. I grupper där arbete och studier tar mindre plats får inköp, service och fritidsresor ett större utrymme i det samlade resandet.

Föräldralediga utmärker sig genom en jämnare fördelning mellan flera olika reseärenden och en relativt hög andel skjutsresor, 28 procent. Det tyder på ett resmönster där vardagslogistik och omsorgsansvar tar större plats än i flera andra grupper.

Sammantaget visar fördelningen efter sysselsättning att kollektivtrafiken möter olika resbehov beroende på hur arbete, studier, omsorgsansvar och ledig tid är fördelade.

Eftersom sysselsättningsgrupperna är olika stora bör andelarna tolkas tillsammans med antalet resor. Exempelvis motsvarar 18 procent av de förvärvsarbetandes cirka 64 800 resor ungefär 11 700 fritids- och besöksresor, medan 34 procent av pensionärernas cirka 18 900 resor motsvarar ungefär 6 400 fritids- och besöksresor.

Graf 4. Ärende för resan, per sysselsättning 2025



4.4 Resenärstyp

Sett till resenärstyp är fördelningen av reseärenden i flera avseenden förhållandevis likartad. Fritids- och besöksresor utgör mellan 19 och 25 procent av resorna i samtliga grupper.

Den högsta andelen finns bland växlare, där fritids- och besöksresor står för 25 procent, medan alltid-bilister ligger något lägre med 19 procent. Det tyder på att fritidsresandet är ett återkommande inslag oavsett vilket färdmedelsmönster resenärerna vanligtvis har.

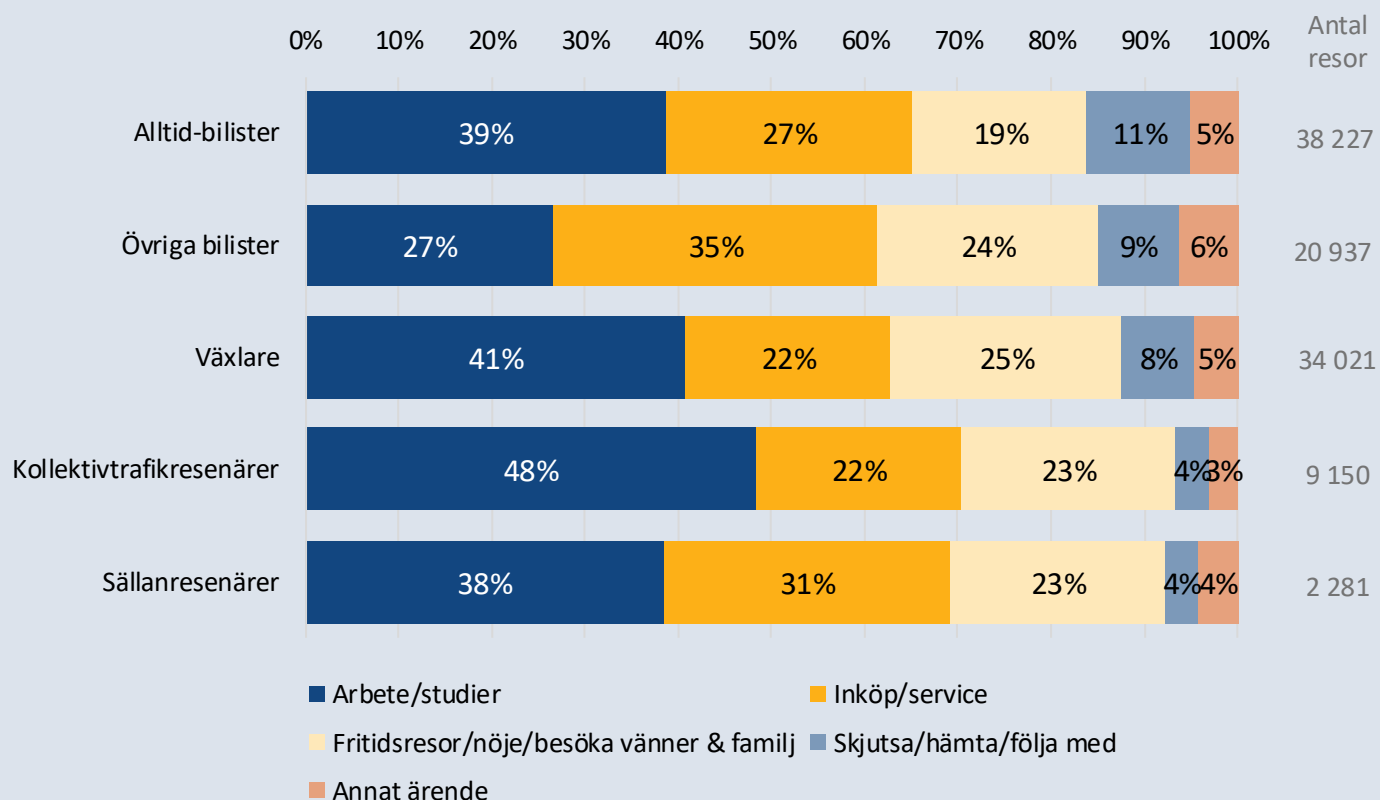
Det som varierar mer mellan grupperna är i stället hur övriga reseärenden fördelar sig. Bland kollektivtrafikresenärer och växlare dominerar arbete och studier, med 48 respektive 41 procent av resorna, medan

övriga bilister oftare reser för inköp och service.

Alltid-bilister utmärker sig också genom en något högre andel skjutsresor än övriga grupper.

Sammantaget antyder det att resenärstyp i högre grad hänger samman med hur resandet i stort är organiserat än med förekomsten av fritidsresor som sådan.

Graf 5. Typ av ärende, per resenärstyp 2025



4.5 Veckodag

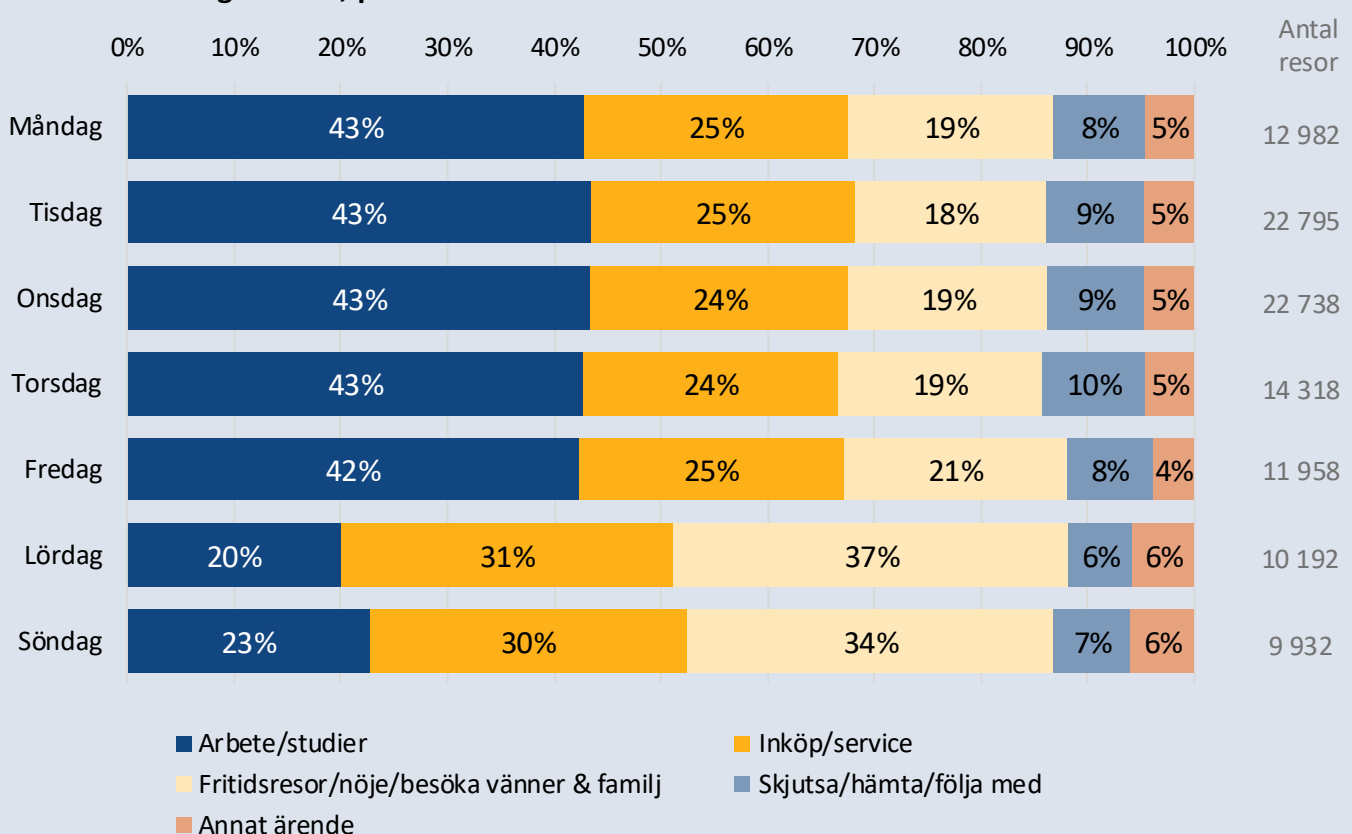
Över veckan skiftar resornas syfte på ett tydligt sätt mellan vardag och helg. Under måndag till torsdag dominerar arbete och studier, som står för 43 procent av resorna varje dag, medan fritids- och besöksresor ligger relativt stabilt på 18–19 procent. På fredagen syns en viss förskjutning, då andelen fritids- och besöksresor ökar till 21 procent samtidigt som arbets- och studieresor minskar något. Det antyder att fredagen i viss mån fungerar som en övergång mellan vardags- och helgresande.

På helgen förändras mönstret tydligare. På lördagar och söndagar är fritids- och besöksresor det vanligaste reseärendet och utgör 37 respektive 34 procent av resorna. Samtidigt minskar andelen arbets- och studieresor till 20 procent på lördagen och 23 procent på söndagen.

Det visar att helgresandet i högre grad präglas av andra behov än vardagsresandet, och att fritidsresorna därmed utgör en central del av det samlade resandet under veckans senare del.

Sammantaget visar fördelningen att resbehoven skiljer sig mellan vardag och helg. Medan vardagarna i hög grad präglas av återkommande arbets- och studieärenden, domineras helgen i större utsträckning av fritidsaktiviteter, besök och andra mer flexibla resmönster. Det innebär att kollektivtrafiken behöver hantera delvis olika typer av resande under olika delar av veckan. Det gör veckodagsperspektivet relevant i analysen av hur väl utbudet svarar mot resandet under olika delar av veckan.

Graf 6. Veckodag för resa, per ärende 2025



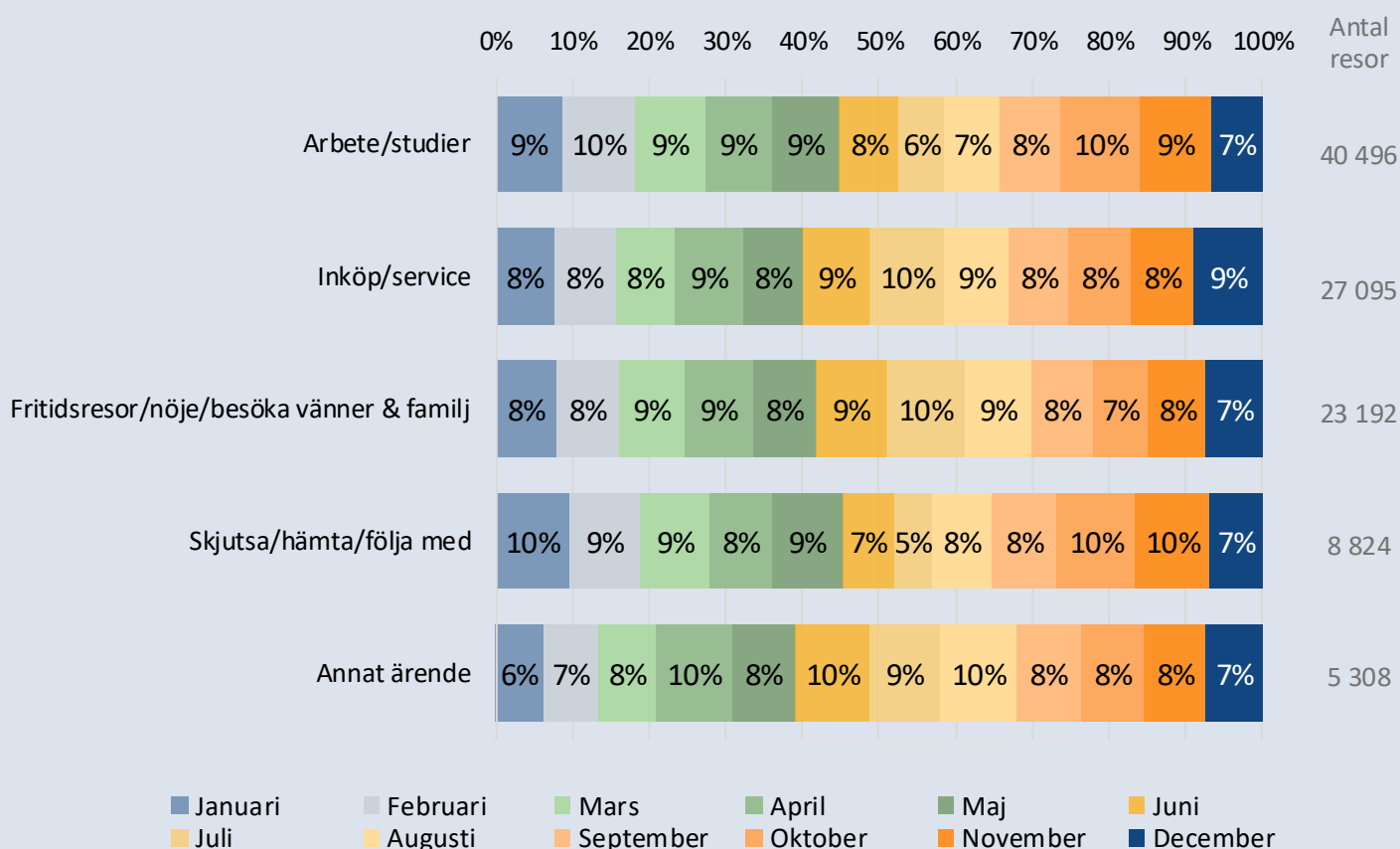
4.6 Månad

Sett över året är fördelningen av reseärenden förhållandevis stabil. Fritids- och besöksresornas andel varierar endast marginellt mellan månaderna, vilket tyder på att dessa resor utgör ett återkommande inslag i resandet snarare än något som är starkt koncentrerat till en viss period. Under juni och juli minskar andelen arbets- och studieresor, vilket gör att fritidsresorna relativt sett tar större plats i den samlade fördelningen.

Det innebär att sommarens något högre andel fritidsresor främst verkar hänga samman med att andra reseärenden minskar, snarare än med en kraftig säsongsmässig ökning i fritidsresandet i sig. Samtidigt finns en viss tyngdpunkt under vår och sommar, vilket ligger i linje med att ledighet och längre dagar kan skapa utrymme för fler fritidsaktiviteter och sociala resor.



Graf 7. Ärende, per månad för resa 2025



4.7 Färdmedelsfördelning

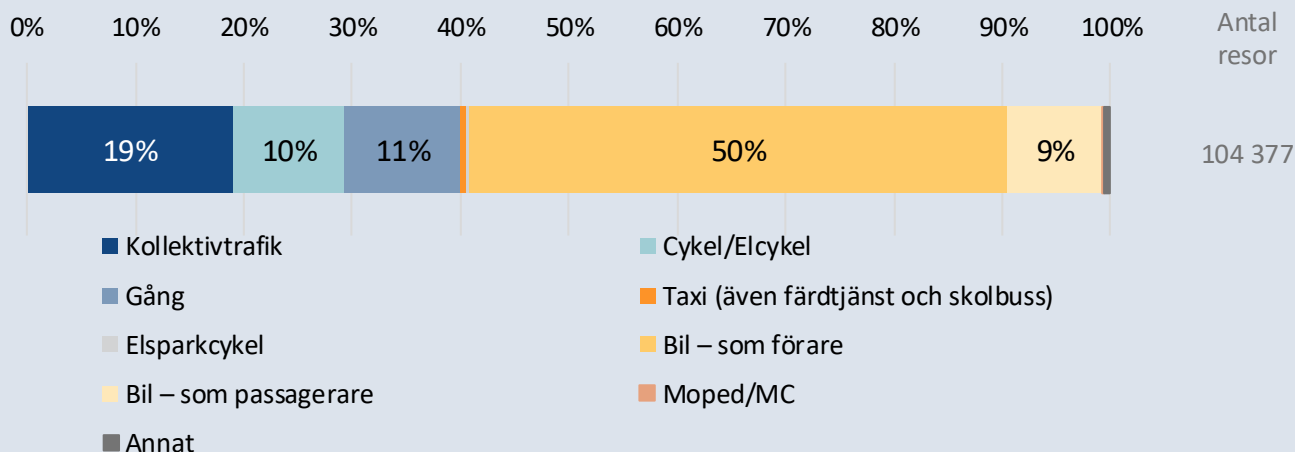
Graf 8 visar att bilen är det vanligaste färdmedlet i det totala resandet. Hälften av resorna görs med bil som förare och ytterligare 9 procent som passagerare. Kollektivtrafiken står för 19 procent, medan gång och cykel/elcykel tillsammans utgör 21 procent. Det visar att flera färdmedel har en viktig roll, men att bilen fortsatt dominerar.

Denna färdmedelsfördelning är en viktig utgångspunkt för analysen av fritids- och besöksresor. När fritids- och besöksresor jämförs med resandet i stort blir det möjligt att se om dessa resor har en annan färdmedelsprofil.

Det kan i sin tur ge en bättre förståelse för vilka behov fritidsresandet ställer på kollektivtrafiken, exempelvis när det gäller flexibilitet, tillgänglighet och resor till mer varierade målpunkter.



Graf 8. Färdmedelsfördelning samtliga resor



4.7 Färdmedelsfördelning

Färdmedelsvalet skiljer sig tydligt mellan olika reseärenden. Kollektivtrafikens andel är högst för arbets- och studieresor, där ungefär tre av tio resor görs kollektivt. Det ligger i linje med att dessa resor oftare är återkommande och i högre grad följer de stråk och tider som kollektivtrafiken i första hand är utformad för.

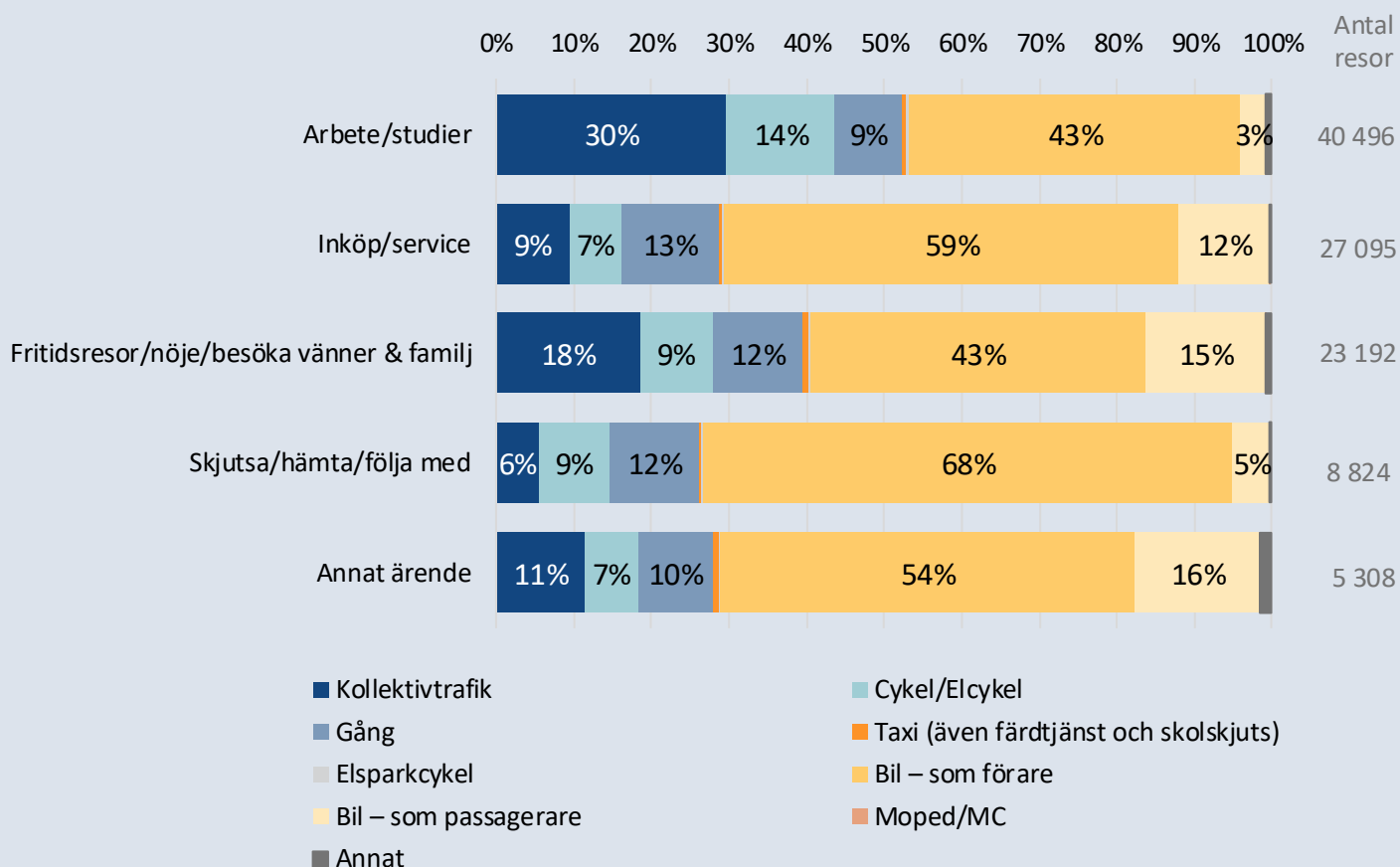
För fritids- och besöksresor är kollektivtrafikens andel lägre (18 procent), medan bilen används vid drygt hälften av resorna. Samtidigt är kollektivtrafikens andel högre här än för exempelvis inköps- och serviceresor samt resor för att skjutsa, följa och hämta, där bilen har en ännu tydligare dominans.

Diagrammet visar därmed att fritids- och besöksresor befinner sig i ett mellanläge. De är inte lika kollektivtrafikstarka som arbets- och studieresor, men heller inte lika bildominerade som flera andra vardagsärenden.

Det gör dem särskilt intressanta att analysera närmare. Här finns både en etablerad användning av kollektivtrafik och ett stort antal bilresor som kan påverkas av tillgänglighet, restid, pris, parkering och hur väl utbudet passar resans målpunkt.



Graf 9. Färdmedelsfördelning per ärende, 2025



4.8 Sammanfattning



Insikter

- Arbete och studier är det vanligaste reseärendet, följt av inköp och service samt fritids- och besöksresor. Att fritids- och besöksresor utgör 22 procent av samtliga resor visar att de är en betydande del av det totala resandet.
- Resornas syfte varierar tydligt mellan olika livsfaser och sysselsättningsgrupper. Arbete och studier dominerar i yrkesverksam ålder, medan fritids- och besöksresor får större betydelse bland äldre och pensionärer.
- Veckodagen har stor betydelse för resandets sammansättning. Under vardagar dominerar arbets- och studieresor, medan fritids- och besöksresor är vanligast på lördagar och söndagar.

Vad kapitlet visar

- Fritids- och besöksresor är inte koncentrerade till en enskild grupp, region eller tid på året. De återkommer i många delar av befolkningen och utgör en stabil del av vardagsresandet.
- Färdmedelsvalet varierar tydligt mellan olika ärenden. Kollektivtrafiken har sin starkaste ställning i arbets- och studieresor, men har också en tydlig roll i fritids- och besöksresandet.
- Fritids- och besöksresor befinner sig i ett mellanläge. De är inte lika kollektivtrafikstarka som arbets- och studieresor, men inte heller lika bildominerade som exempelvis skjuts- och hämtningsresor. Det gör dem särskilt intressanta ur ett utvecklingsperspektiv.

22%
Av resorna är
fritidsresor

Fritids- och besöksresor är den tredje vanligaste reseanledningen och utgör en beständig del av resandet året runt.

18%
Av fritidsresorna
görs med
kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken står för en betydande del av fritidsresandet, men bilen är fortfarande det vanligaste färdmedlet.

**Vanligast på
helgen**

Fritids- och besöksresorna är vanligast förekommande på lördagar och söndagar.

Fritids- och besöksresor



5.1 Typ av fritids- och besöksresa

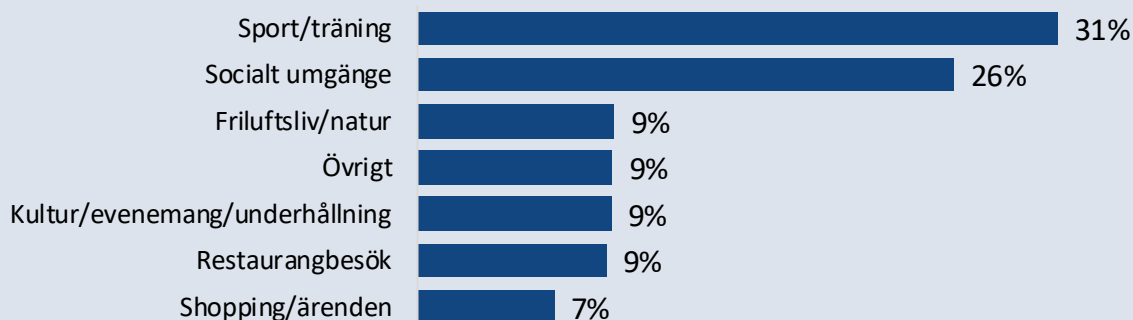
Fritids- och besöksresorna utgör 22 procent av samtliga resor. I detta kapitel fördjupas bilden av vad dessa resor faktiskt består av. Bland fritids- och besöksresorna är sport och träning den vanligaste aktivitetskategorin och står för 31 procent av resorna, följt av socialt umgänge med familj och vänner med 26 procent. Tillsammans utgör dessa två kategorier därmed mer än hälften av alla fritids- och besöksresor. Det visar att fritidsresandet i stor utsträckning är knutet till återkommande aktiviteter och sociala sammanhang.

Friluftsliv och natur, övrigt, kultur och evenemang samt restaurangbesök ligger samtliga på omkring 9 procent, medan shopping och ärenden är den minsta kategorin med 7 procent. Det pekar på att fritidsresandet rymmer flera olika typer av aktiviteter, men att några kategorier är tydligt större.

Det finns vissa skillnader mellan vilka fritidsresor som kvinnor och män gör. Män reser oftare till sport- och träningsrelaterade aktiviteter, medan kvinnor något oftare reser för socialt umgänge, restaurangbesök och kultur.

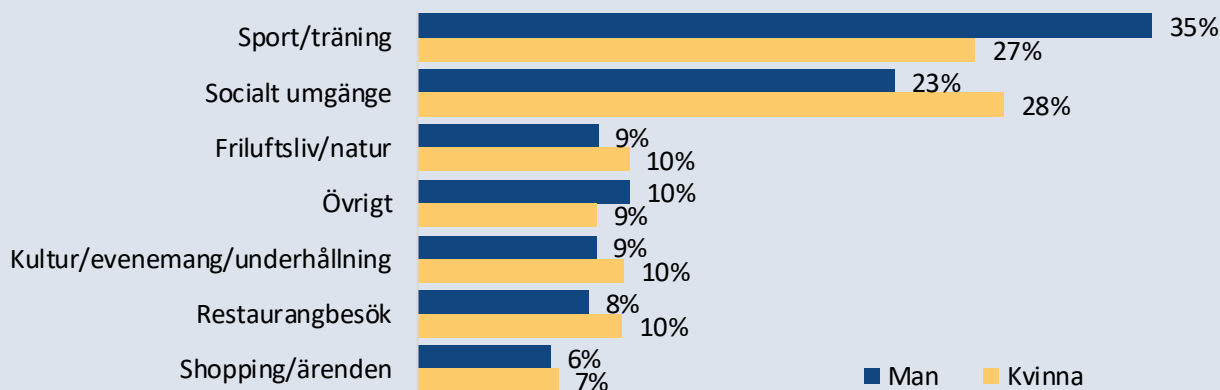
Graf 10. Typ av aktivitet för fritids- och besöksresa 2025

Antal resor: 7 639



Graf 11. Typ av aktivitet för fritids- och besöksresa, per kön 2025

Antal resor: 7 592



5.1 Typ av fritids- och besöksresa

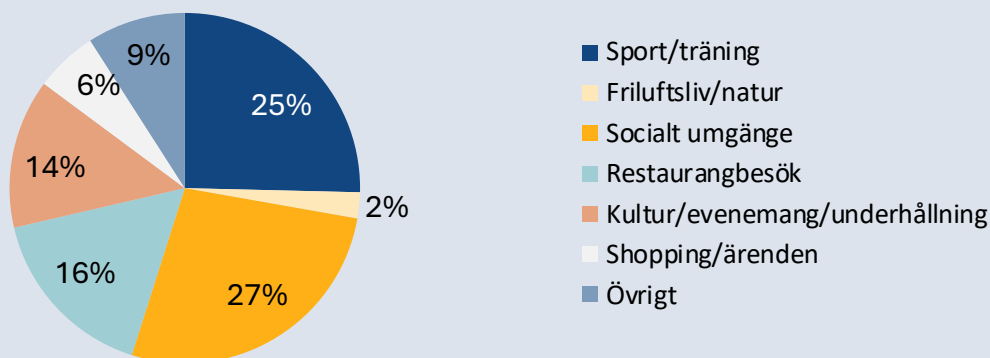
Färdmedelsvalet skiljer sig mellan olika typer av fritids- och besöksresor. Kollektivtrafiken har en starkare roll för socialt umgänge, restaurangbesök samt kultur- och evenemangsresor, medan bilen dominerar tydligare vid sport och träning samt friluftsliv och natur. Det tyder på att aktivitetens karaktär och målpunktens läge har stor betydelse för hur resan genomförs.

Mönstret speglar också skillnader mellan grupper. Kollektivtrafiken är ett mer troligt val för fritidsresan för grupper där kollektivtrafiken redan har en starkare ställning, exempelvis yngre, personer utan tillgång till bil och boende i större tätorter.

Sport och träning framstår som särskilt intressant eftersom kategorin är stor både bland kollektivtrafikresor och bilresor. Det visar att denna typ av fritidsresa rymmer olika förutsättningar: vissa resor kan vara återkommande och kollektivtrafiknära, medan andra påverkas mer av utrustning, resesällskap och målpunktens tillgänglighet.

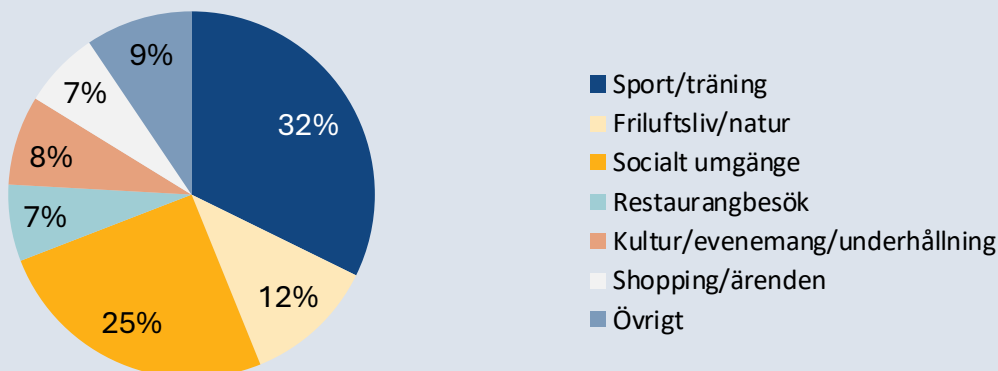
Graf 12. Typ av ärende, fritids- och besöksresa med kollektivtrafik 2025

Antal resor: 1 361



Graf 13. Typ av ärende, fritids- och besöksresa med bil 2025

Antal resor: 6 278



5.2 Åldersgrupper

Graf 14 visar bland annat att den yngsta åldersgruppen sticker ut genom en hög andel sport- och träningsresor, 41 procent av 15-19 åringarnas fritids- och besöksresor är relaterade till just sport och träning. Resor till aktiviteter som rör friluftsliv/natur och restaurangbesök är i stället mindre vanliga för den yngsta gruppen än för övriga.

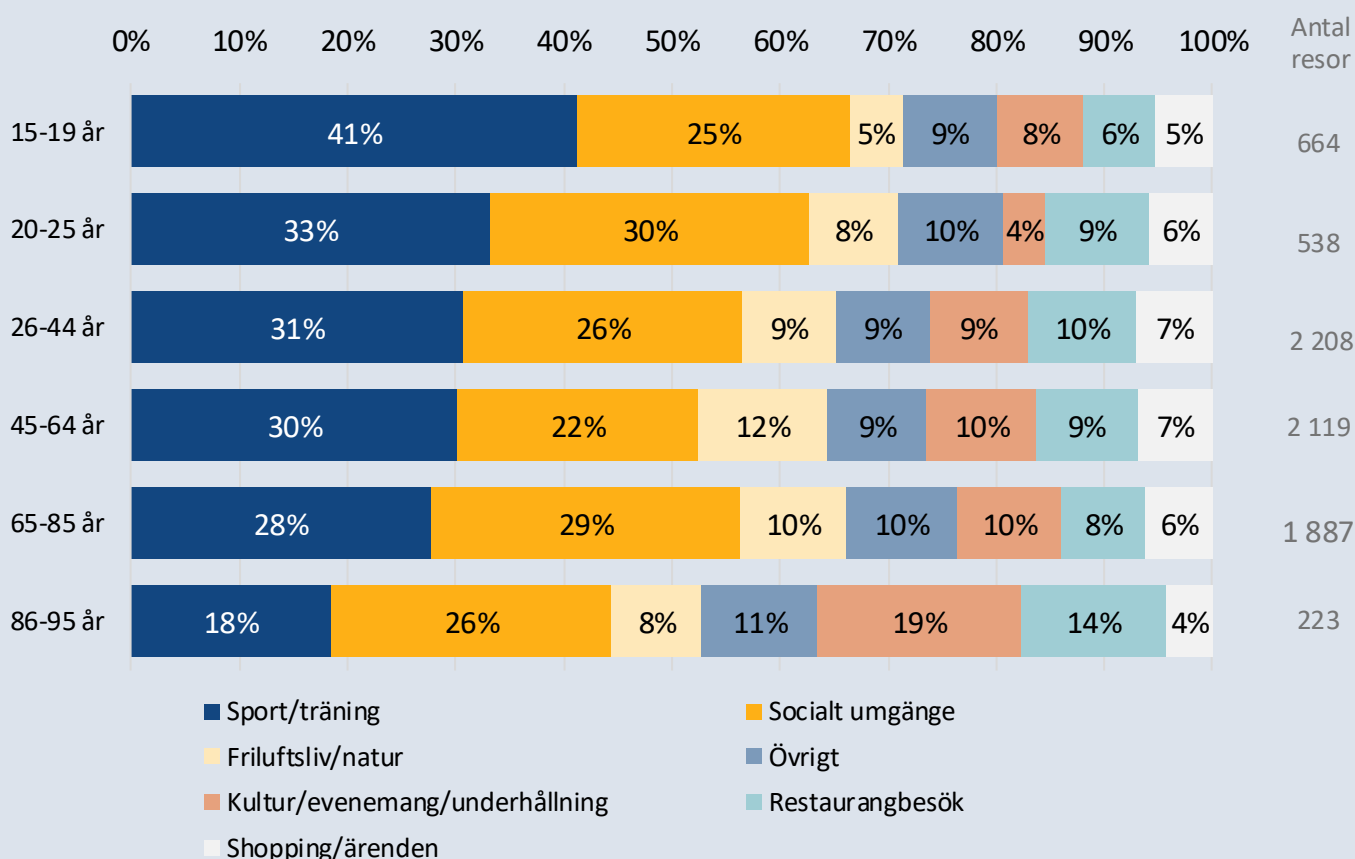
I den äldsta åldersgruppen återfinns ett annat mönster. Resor till sport/träning är mindre vanliga, i stället domineras gruppens resor av resor för socialt umgänge och kultur, evenemang och underhållning.

Övriga grupper har en mer jämn fördelning mellan flera typer av fritidsresor.

20-25 åringarna gör minst andel resor för kultur, evenemang och underhållning medan de gör högst andel resor för socialt umgänge. Gruppen 45-64 år gör högst andel resor till friluftsliv och natur.

Sammantaget visar resultaten att fritidsresandet förändras genom livet. De yngsta grupperna sticker ut genom en hög andel sport- och träningsresor och bland äldre får sociala och kulturella aktiviteter större relativ betydelse. Det visar att olika åldersgrupper inte bara reser i olika omfattning, utan också till delvis olika typer av fritidsaktiviteter.

Graf 14. Typ av ärende fritids- och besöksresor, per åldersgrupp 2025



5.3 Fritids- och besöksresor

Med kollektivtrafik

Bland resenärer som gör sina fritids- och besöksresor med kollektivtrafik är avsaknad av bil eller körkort det vanligaste skälet till färdmedelsvalet. En tredjedel, 32 procent, uppger detta som den främsta anledningen. Det visar att kollektivtrafiken fyller en viktig funktion för personer som inte har tillgång till bil, eller som av andra skäl inte kan köra själva.

Samtidigt är kollektivtrafiken inte enbart ett alternativ när bil saknas. Kortare restid anges som en viktig anledning av 13 procent och 11 procent uppger att de väljer kollektivtrafiken för att slippa parkera. Även prisvärdhet och miljöskäl har betydelse för valet. Det visar att kollektivtrafiken i vissa fritids- och besöksituationer också upplevs som praktisk, enkel eller mer fördelaktig än andra färd sätt.

Resultatet pekar därmed på två olika roller för kollektivtrafiken. För vissa resenärer är den ett nödvändigt alternativ, eftersom bil eller körkort saknas. För andra är den ett aktivt val som grundas i restid, kostnad, bekvämlighet eller möjligheten att undvika parkering. Det är en viktig skillnad, eftersom den säger något om både kollektivtrafikens sociala betydelse och dess konkurrenskraft.

Sammantaget visar graf 15 att kollektivtrafiken har ett tydligt användningsområde inom fritids- och besöksresor, men att valet ofta påverkas av grundläggande tillgänglighet. För att stärka kollektivtrafikens roll för denna typ av resor behöver den inte bara finnas som alternativ, utan också upplevas som tillräckligt snabb, prisvärd och enkel i relation till resans målpunkt och tidpunkt.

Graf 15. Anledning till kollektivtrafik som färdmedel för fritids- och besöksresa 2025

Antal resor: 1 585



5.3 Fritids- och besöksresor

Med kollektivtrafik

Bussen är det vanligaste kollektiva färdmedlet för fritids- och besöksresor och står för 44 procent av resorna. Därefter följer tunnelbana med 24 procent och tåg med 17 procent.

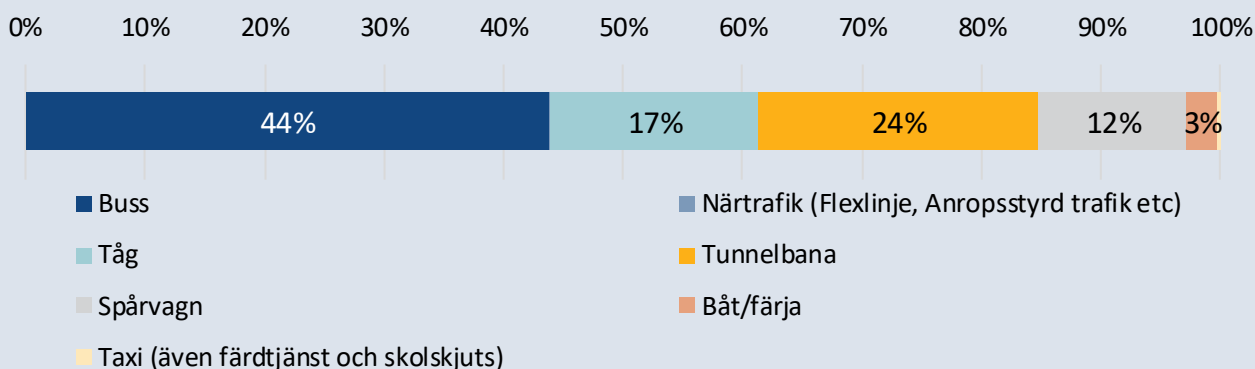
Fördelningen visar bland annat att fritids- och besöksresor inte enbart är kopplade till längre resor eller särskilda evenemang, utan i stor utsträckning genomförs inom det ordinarie kollektivtrafiksystemet. Bussens starka roll tyder på att många fritidsresor sker till målpunkter som nås via det lokala linjenätet, medan

tunnelbana och tåg framför allt speglar resandet i större städer och längs starkare regionala stråk.

Drygt hälften av resorna görs med en periodbiljett, vilket tyder på att många fritidsresor genomförs av personer som redan använder kollektivtrafiken regelbundet. Samtidigt är enkelbiljetter vanligare här än för det totala resandet, 35 procent jämfört med 23 procent. Det pekar på att personer som inte reser kollektivt regelbundet väljer att resa kollektivt under fritids- och besöksresor i större utsträckning än för andra ärenden.

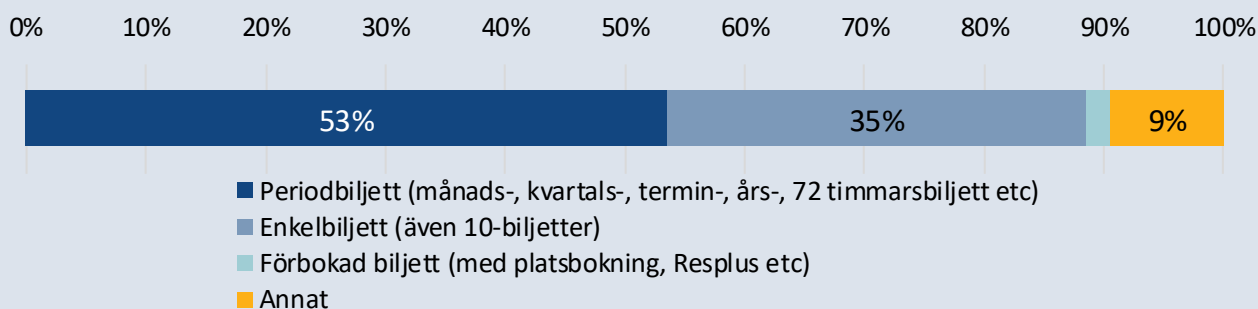
Graf 16. Typ av kollektivt färdmedel för fritids- och besöksresor, 2025

Antal resor: 4 155



Graf 17. Biljettyper för fritidsresor med kollektivtrafiken, 2025

Antal resor: 2 813



5.4 Fritids- och besöksresor

Med bil

Bland dem som gör fritids- och besöksresor med bil är brist på tillgänglig kollektivtrafik det vanligaste skälet till färdmedelsvalet. 19 procent uppger att det inte fanns någon tillgänglig kollektivtrafik för resan. Därefter följer bekvämlighet, 18 procent, kortare restid, 15 procent, och att man föredrar bilen, 14 procent. Det visar att valet att resa med bil både handlar om faktiska utbudshinder och om upplevda fördelar med bilen.

Resultatet pekar därför på att det finns två olika typer av bilresor. För vissa resor saknas ett fungerande kollektivtrafikalternativ, vilket särskilt kan vara fallet vid resor till mer utspridda målpunkter, på kvällar och helger eller i områden med svagare kollektivtrafikutbud. För andra resor finns sannolikt ett alternativ, men bilen upplevs som enklare, snabbare eller mer flexibel.

Graf 18. Anledning till bil som färdmedel för fritids- och besöksresa 2025

Antal svar: 7 159



5.4 Fritids- och besöksresor

Med bil

Föregående sida visade att bilen väljs av flera olika skäl: ibland för att kollektivtrafik saknas eller inte passar, ibland för att bilen upplevs som bekvämare, snabbare eller mer flexibel.

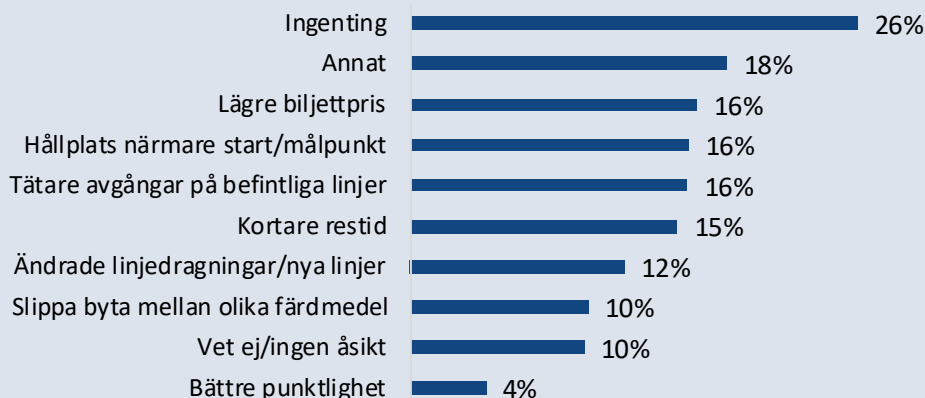
På frågan om vad som skulle få respondenten att byta bilresan mot kollektivtrafik svarar 26 procent att ingenting skulle få dem att byta. Samtidigt anger många konkreta förändringar som skulle kunna påverka valet, som lägre biljettpris, närmare hållplats, tätare avgångar och kortare restid.

Det pekar på att en betydande del av bilresorna inte är låsta till bilen, utan påverkas av kollektivtrafikens användbarhet.

På frågan om vad de skulle ha gjort om bilen inte var ett alternativ uppger 35 procent att de i första hand skulle resa med kollektivtrafik, vilket visar att kollektivtrafiken ofta uppfattas som det närmaste alternativet till bilen. Samtidigt skulle 30 procent ha avstått från resan helt, vilket visar att bilen för många fyller en avgörande funktion för att fritids- eller besöksresan alls ska bli av.

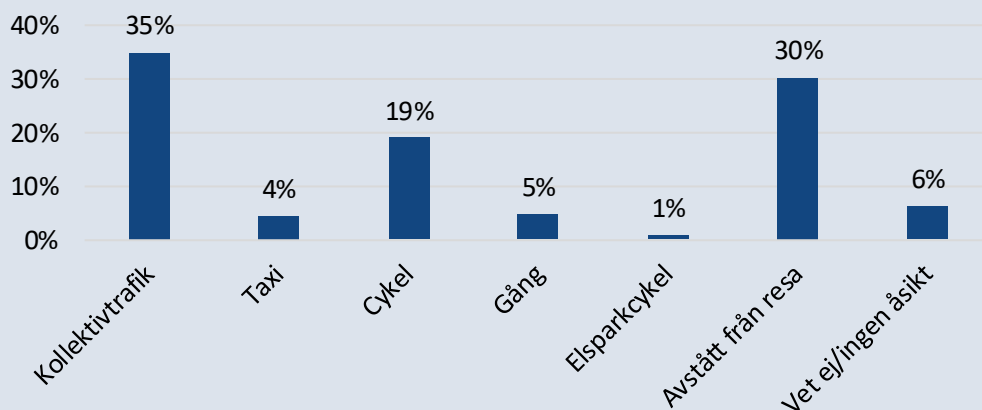
Graf 19. Vad skulle få dig att byta denna bilresa mot att i stället åka med kollektivtrafik?

Antal svar: 7 158



Graf 20. Om bilen inte var ett alternativ för denna resa, med vilket färdmedel hade du då i första hand genomfört resan?

Antal svar: 7 158



5.5 Resesällskap och resefrekvens

Fritids- och besöksresor med kollektivtrafik görs oftare ensam, medan bilresorna i högre grad sker tillsammans med andra. Bland kollektivtrafikresorna uppger 58 procent att de reser själva, jämfört med 39 procent bland bilresorna. Omvänt görs 61 procent av bilresorna i sällskap av två personer eller fler, jämfört med 42 procent av kollektivtrafikresorna.

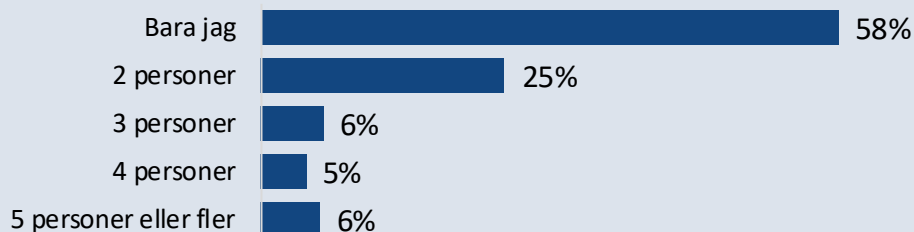
Det innebär inte nödvändigtvis att kollektivtrafikresorna är mindre sociala. En person kan resa ensam med kollektivtrafiken till en restaurang, ett besök eller ett evenemang och möta upp andra på plats. Resesällskapet beskriver därför hur många som reser tillsammans, inte hur många som deltar i aktiviteten.

Skillnaden visar att färdmedelsvalet inte bara påverkas av resans målpunkt eller restid, utan också av hur många som samordnar själva resan. Bilen används oftare när flera personer reser tillsammans, medan kollektivtrafiken i högre grad används för individuella delresor.



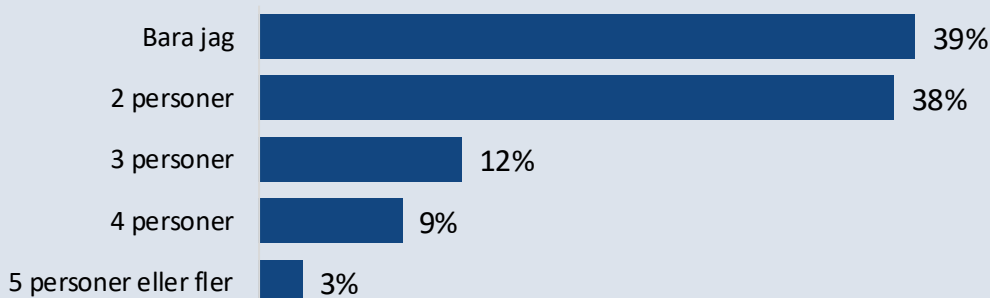
Graf 21. Storlek på resesällskapet, fritids- och besöksresor med kollektivtrafik 2025

Antal resor: 1 585



Graf 22. Storlek på resesällskapet, fritids- och besöksresor med bil 2025

Antal resor: 7 159



5.5 Resesällskap och resefrekvens

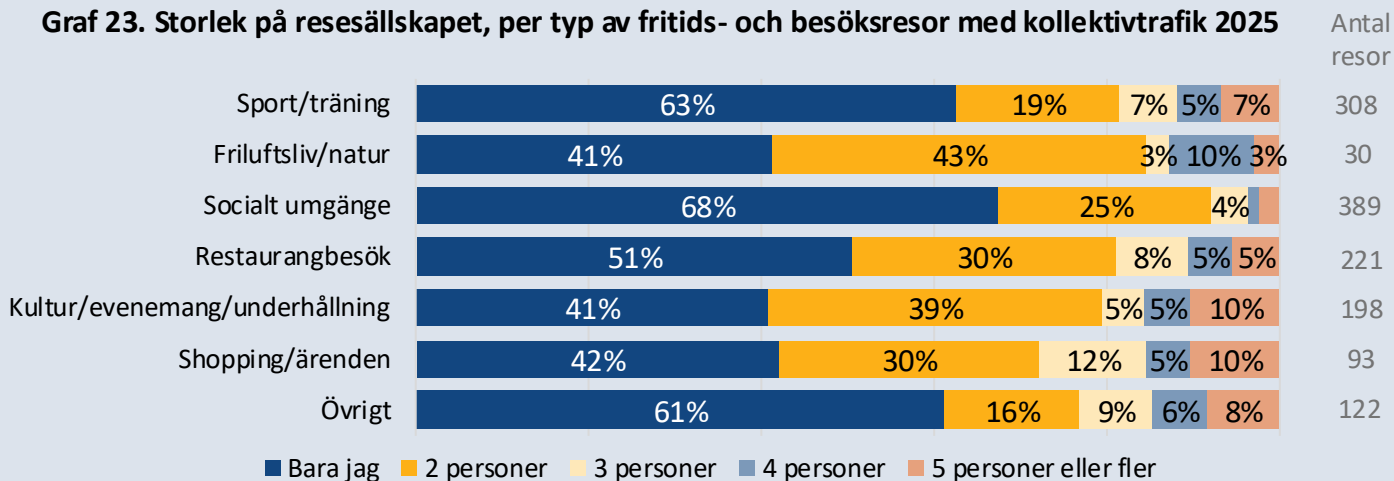
Skillnaden mellan kollektivtrafik och bil återkommer inom flera typer av fritids- och besöksresor, men är särskilt tydlig för socialt umgänge, restaurangbesök samt kultur och evenemang. De som reser med kollektivtrafik gör ofta dessa resor ensamma, medan motsvarande bilresor i större utsträckning sker tillsammans med andra.

Detta kan betyda att kollektivtrafiken oftare används som transport till en gemensam aktivitet, snarare än som ett färdmedel där hela sällskapet reser tillsammans.

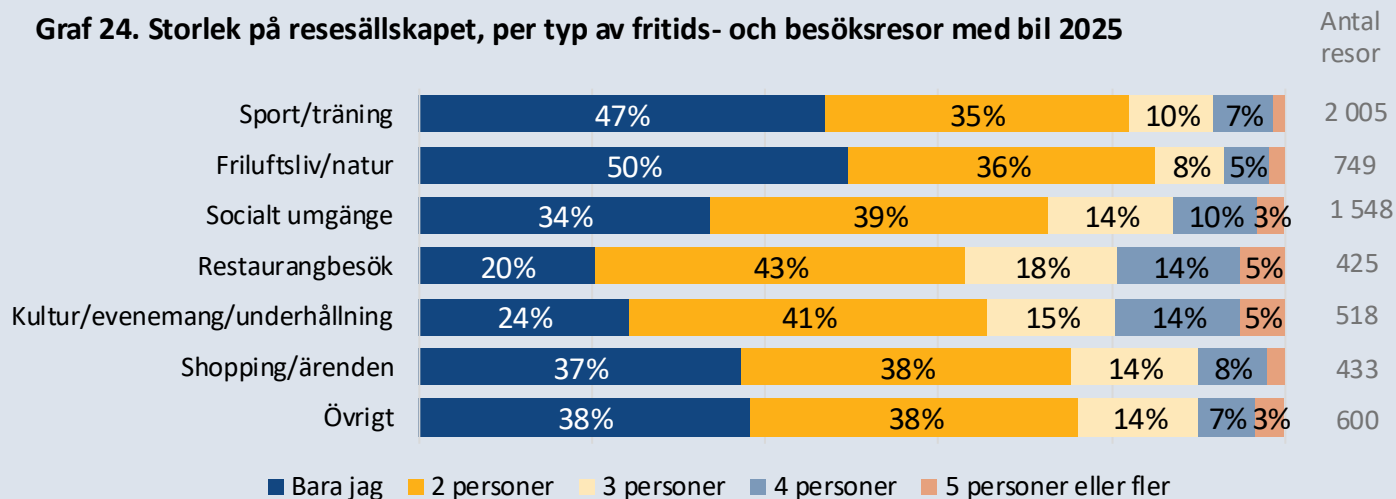
Vid bilresor verkar själva resan i högre grad samordnas inom sällskapet, särskilt för aktiviteter som restaurangbesök och kultur/evenemang.

Sport och träning skiljer sig något från detta mönster. Där är ensamresandet vanligt både med kollektivtrafik och bil, vilket kan hänga samman med att många träningsresor är individuella och återkommande. För friluftsliv och natur bör resultaten för kollektivtrafik tolkas försiktigt, eftersom antalet resor är lågt.

Graf 23. Storlek på resesällskapet, per typ av fritids- och besöksresor med kollektivtrafik 2025



Graf 24. Storlek på resesällskapet, per typ av fritids- och besöksresor med bil 2025



5.5 Resesällskap och resefrekvens

Resefrekvensen visar att fritids- och besöksresor rymmer både regelbundna och mer tillfälliga resmönster. Den vanligaste nivån är 2–4 dagar per vecka, vilket anges för 26 procent av resorna. Därutöver görs 9 procent av resorna 5–7 dagar per vecka och 16 procent 1 dag per vecka. Det innebär att en stor del av fritidsresandet sker återkommande, snarare än som enstaka resor.

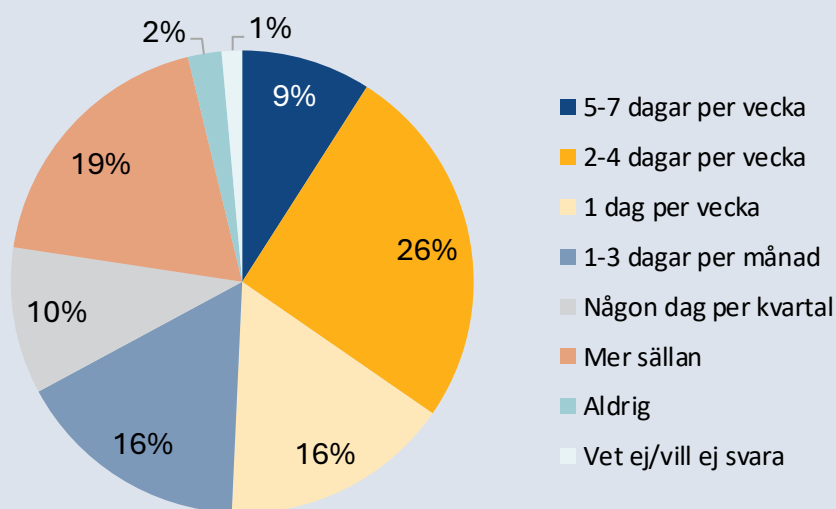
Samtidigt finns en betydande andel resor som sker mer sällan. 16 procent görs 1–3 dagar per månad, 10 procent någon dag per kvartal och 19 procent mer sällan. Diagrammet visar därmed att fritids- och besöksresandet består av flera olika typer av resor: både återkommande aktiviteter, som träning eller regelbundet socialt umgänge, och mer situationsbundna resor till exempelvis evenemang, restaurangbesök eller besök hos vänner och familj.

Detta är viktigt för att förstå vilka krav fritidsresandet ställer på kollektivtrafiken. Återkommande fritidsresor kan likna arbets- och studieresor genom att de sker regelbundet och ofta till samma plats. För dessa resor kan kollektivtrafiken ha goda möjligheter att vara ett relevant alternativ, särskilt om avgångar, restider och biljetter fungerar väl i vardagen.

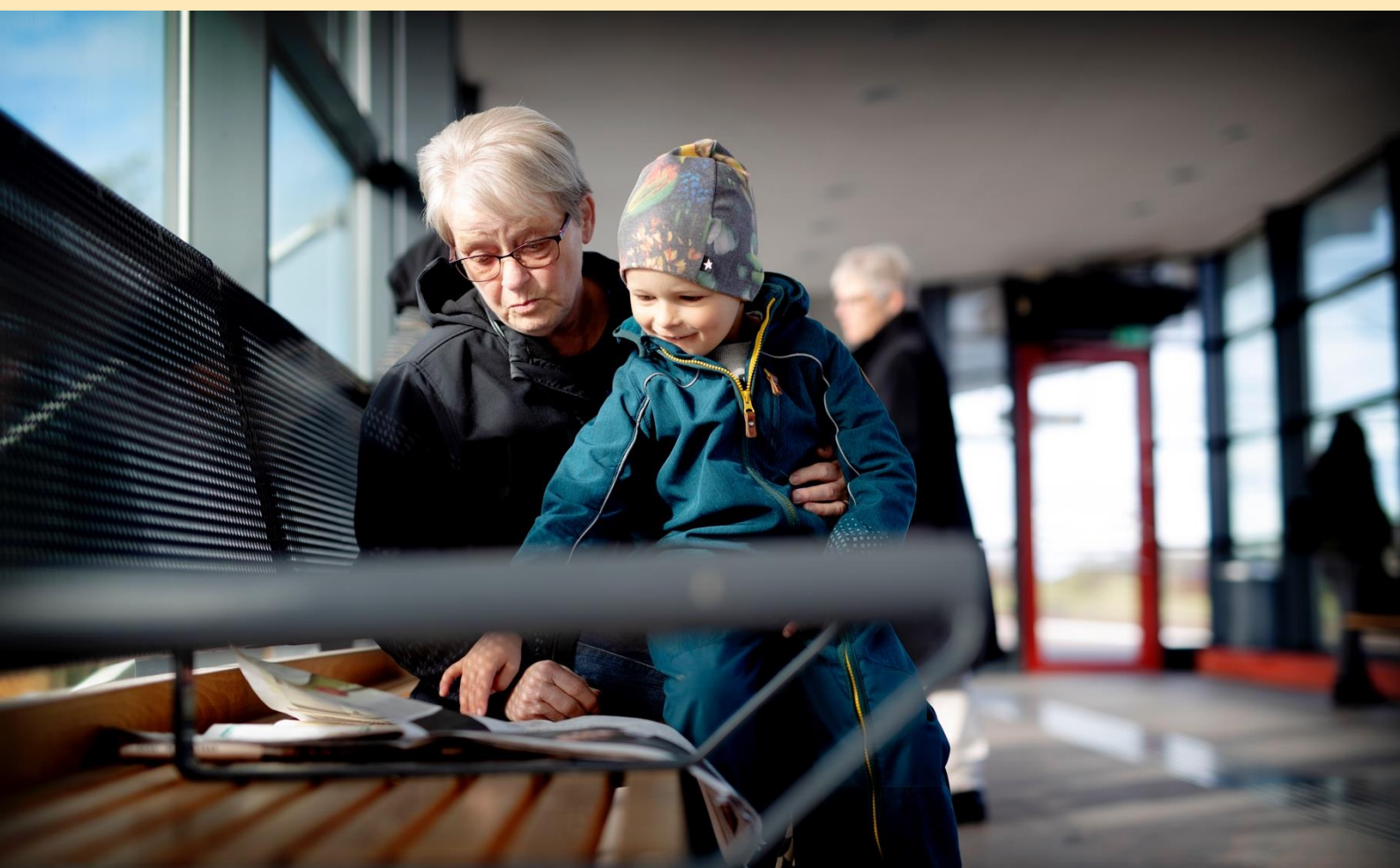
De mer sällan förekommande resorna kan däremot ställa andra krav. När resan görs mer sporadiskt kan resenären vara mindre van vid linjer, biljetter och avgångstider. Då blir tydlig information, enkel reseplanering och ett utbud som fungerar även kvällar och helger särskilt viktigt.

Graf 25. Resefrekvens till aktivitet för fritids- och besöksresa 2025

Antal resor: 11 654



Färdmedelsfördelning



5.6 Fritids- och besöksresor

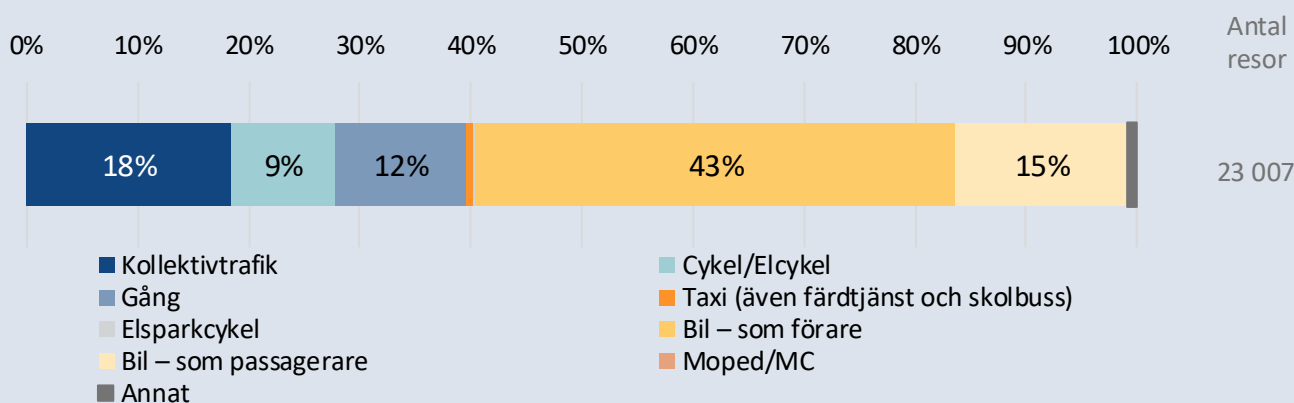
Färdmedelsfördelningen för fritids- och besöksresor ligger nära fördelningen för det totala resandet. Bilen är det vanligaste färdmedlet och används vid 58 procent av fritids- och besöksresorna, antingen som förare eller passagerare. Det är i nivå med samtliga resor, där motsvarande andel är 59 procent.

Kollektivtrafiken står för 18 procent av fritids- och besöksresorna, vilket är något lägre än genomsnittet för samtliga resor och tydligt lägre än för arbets- och studieresor. Det visar att kollektivtrafiken har en etablerad roll även i fritidsresandet, men att dess ställning är starkare i de mer regelbundna arbets- och studieresorna.

Om kollektivtrafik, gång och cykel/elcykel räknas samman görs 39 procent av fritids- och besöksresorna med hållbara färdmedel. Det är i linje med det totala resandet, där motsvarande andel är omkring 40 procent. Fritids- och besöksresorna avviker alltså inte kraftigt från resandet i stort, men har en något svagare kollektivtrafikandel än arbets- och studieresorna.



Graf 26. Färdmedelsfördelning fritids- och besöksresor 2025



5.7 Regionala skillnader

Den totala andelen fritids- och besöksresor är relativt jämnt fördelad mellan regionerna, mellan 21 och 23 procent. Möjligheten att genomföra dessa resor med kollektivtrafik skiljer sig dock betydligt mer. Det tyder på att behovet av fritids- och besöksresor finns i hela landet, medan kollektivtrafikens roll i detta resande i hög grad påverkas av geografiska förutsättningar.

Region Stockholm sticker tydligt ut med högst andel fritids- och besöksresor med kollektivtrafik, följt av Västra Götaland. Det är också regioner där en stor del av resandet sker i större tätorter och där kollektivtrafiken har ett mer utbyggt nät, högre turtäthet och fler målpunkter som är möjliga att nå utan bil.

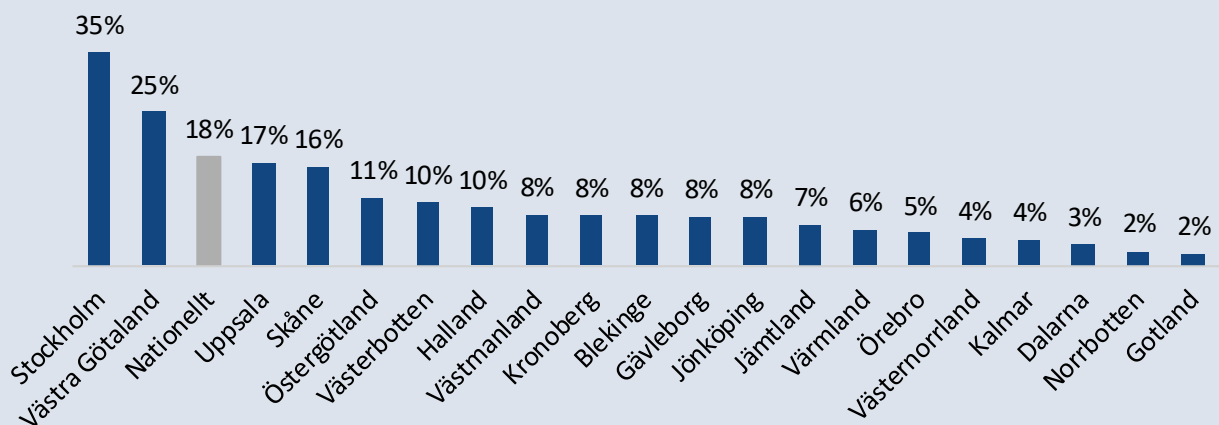
I flera mer glesbefolkade regioner är andelen betydligt lägre, vilket pekar på att bilen ofta får en starkare roll när avstånden är längre och kollektivtrafikutbudet mer begränsat.

Skillnaderna syns även inom regionerna. I större tätorter sker 21 procent av fritids- och besöksresorna med kollektivtrafik, jämfört med 11 procent i mindre tätorter och 6 procent på landsbygden.

Det visar att områdestyp är en central förklaringsfaktor. Kollektivtrafiken har bäst förutsättningar och en större roll för fritids- och besöksresorna där bebyggelsen är tätare, målpunkterna fler och resorna oftare kan genomföras inom ett sammanhängande trafiksystem.

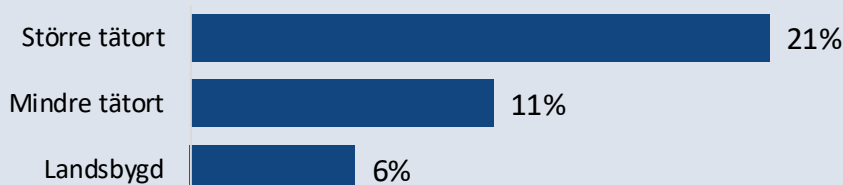
Graf 27. Andel fritids- och besöksresor med kollektivtrafik, per region 2025

Antal resor: 23 192



Graf 28. Andel fritidsresor med kollektivtrafik, per DeSO-områdestyp 2025

Antal resor: 22 419



5.8 Typ av fritids- och besöksresa

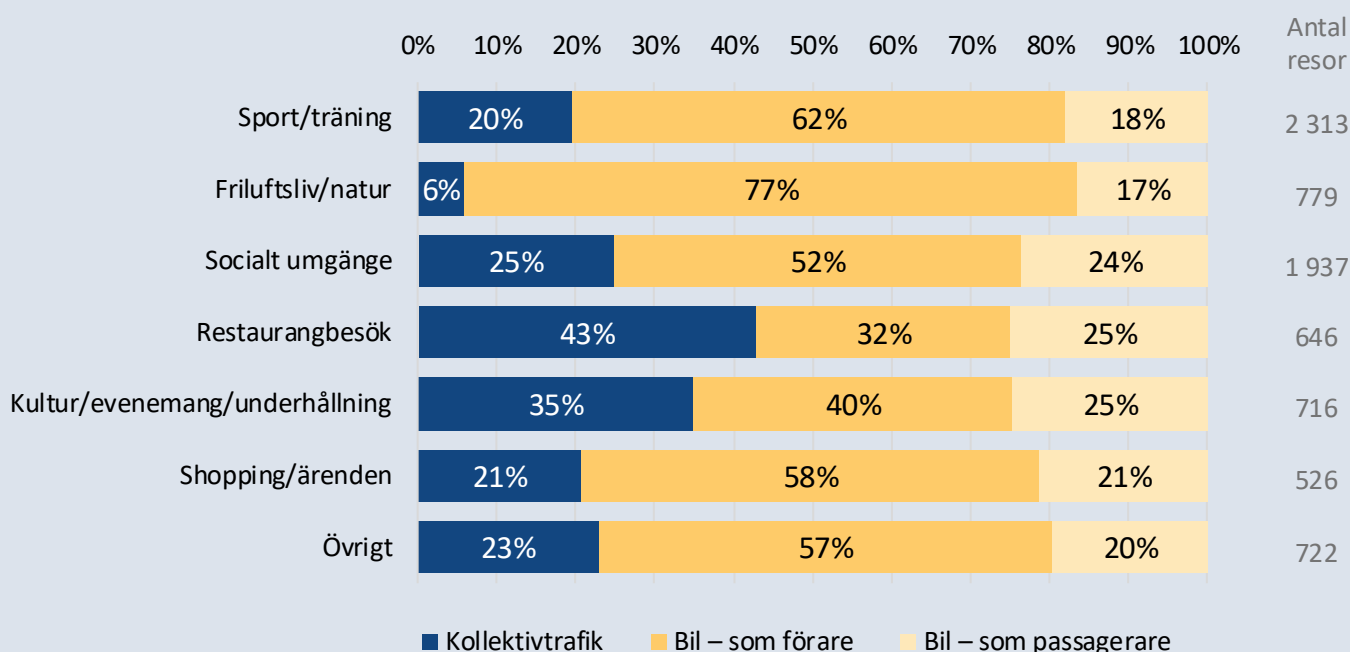
Färdmedelsvalet varierar tydligt mellan olika typer av fritids- och besöksresor, vilket till stor del kan förstås utifrån var målpunkterna finns. Restaurangbesök samt kultur-, evenemangs- och underhållningsresor är aktiviteter som ofta är lokaliserade till centrala eller stadsnära miljöer. Där är kollektivtrafikens räckvidd generellt bättre, med tätare linjenät, fler avgångar och bättre möjligheter att nå målpunkten utan bil.

Friluftsliv och naturresor har andra förutsättningar. Dessa resor går oftare till mer perifera eller geografiskt spridda målpunkter, där kollektivtrafiken inte är lika väl utbyggd och där avståndet mellan hållplats och slutmål kan vara längre. Det gör bilen mer konkurrenskraftig, eftersom den ger större flexibilitet och bättre möjlighet att nå hela vägen fram.

Sport och träning befinner sig delvis mellan dessa två mönster. Vissa träningsresor går till kollektivtrafiknära anläggningar i tätorter, medan andra går till idrottsplatser, hallar eller friluftsanslutna målpunkter där bilen kan vara mer praktisk. Eftersom sport och träning samtidigt är den största aktivitetskategorin får även mindre skillnader i färdmedelsval stor betydelse i antal resor.

Sammantaget visar resultatet att kollektivtrafikens roll inom fritidsresandet i hög grad hänger samman med målpunktens läge. Potentialen är störst där aktiviteterna är koncentrerade till kollektivtrafiknära miljöer, medan bilens fördelar blir tydligare när målpunkterna är mer utspridda, perifera eller svårare att nå med linjelagd trafik.

Graf 29. Färdmedelsfördelning fritids- och besöksresor, per ärendekategori 2025*



*Diagrammet jämför fritids- och besöksresor med kollektivtrafik respektive bil. Det visar inte en fullständig färdmedelsfördelning för samtliga fritidsresor.

5.9 Kön

Skillnaderna mellan mäns och kvinnors färdmedelsval vid fritids- och besöksresor är relativt små på totalnivå. Bilen är det vanligaste färdmedlet för båda grupperna, och den sammanlagda bilandelen är nästan lika hög bland män som bland kvinnor.

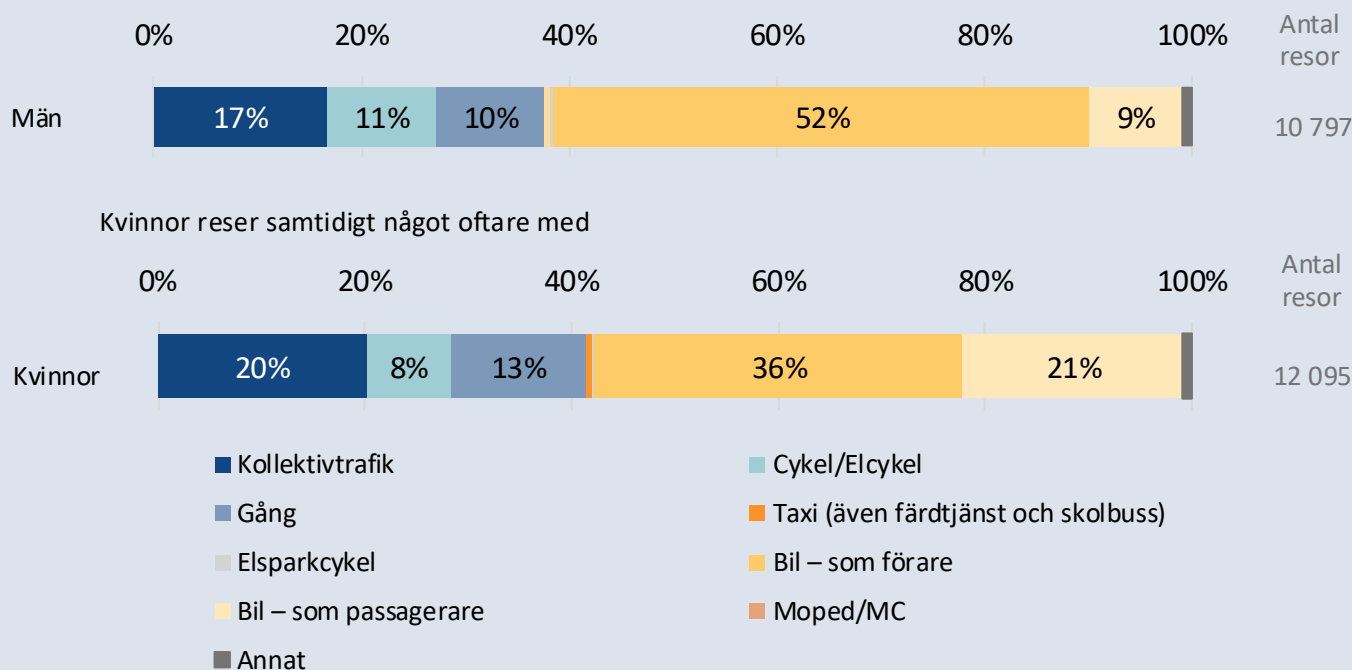
Den tydligaste skillnaden handlar i stället om rollen i bilresan. Män kör oftare själva, medan kvinnor i högre grad reser som passagerare. Det visar att bilresandet inte ser likadant ut mellan könen, även när bilen används i ungefär samma omfattning. Skillnaden kan spegla flera faktorer, till exempel körvanor, hushållets organisering, normer kring vem som kör eller hur fritidsresor samordnas i sällskap.

kollektivtrafik och till fots. Om kollektivtrafik, gång och cykel räknas samman görs 41 procent av kvinnors fritids- och besöksresor med hållbara färdmedel, jämfört med 38 procent bland män. Skillnaden är inte stor, men pekar på att kvinnor har ett något mer blandat färdmedelsmönster.

Sammantaget visar könsuppdelningen att skillnaderna inte främst handlar om huruvida män och kvinnor reser med bil, utan om hur bilresandet organiseras och vilka andra färdmedel som används vid sidan av bilen.



Graf 30. Färdmedelsfördelning fritids- och besöksresor, män och kvinnor 2025



5.10 Åldersgrupper

Färdmedelsvalet för fritids- och besöksresor varierar tydligt mellan åldersgrupper och följer i stor utsträckning olika livsfaser. Bland de yngsta är kollektivtrafikens andel högst, 32 procent bland 15–19-åringar och 29 procent bland 20–25-åringar. Om kollektivtrafik, gång och cykel räknas samman görs omkring hälften av de yngstas fritids- och besöksresor med hållbara färdmedel.

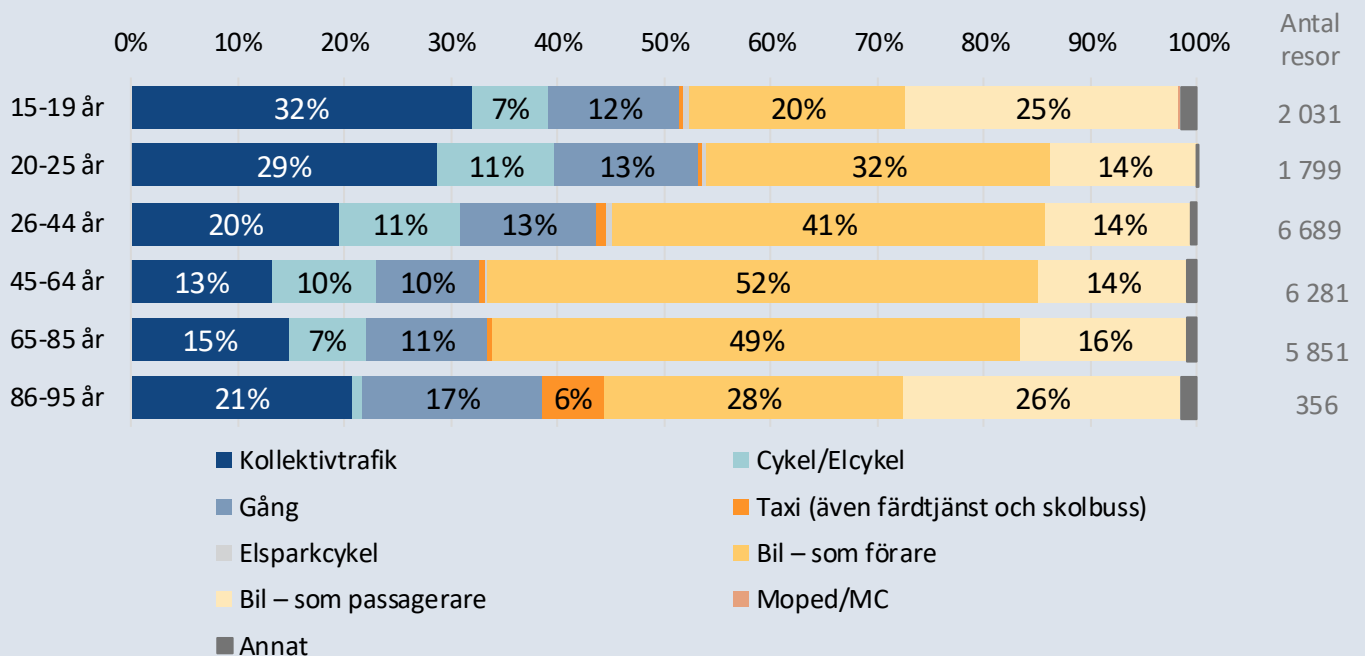
I åldrarna 45–85 år får bilen som förare sin starkaste roll. Här görs omkring hälften av fritids- och besöksresorna med bil som förare, vilket skiljer dessa grupper från både de yngsta och de allra äldsta. Det tyder på att fritidsresandet i dessa åldrar i högre grad präglas av tillgång till egen bil och möjlighet att själv köra.

Bland de allra äldsta förändras mönstret igen. Andelen som kör bil själv är lägre, samtidigt som kollektivtrafik, gång och bil som passagerare får större betydelse. Det pekar på att färdmedelsvalet i högre ålder blir mer sammansatt och att flera olika färd sätt behöver fungera för att fritids- och besöksresor ska kunna genomföras.

Sammantaget visar åldersfördelningen att kollektivtrafikens roll inte är jämnt fördelad över livet. Den är starkast bland de yngsta, svagast i de bilstarka medelåldersgrupperna och får åter större betydelse bland de allra äldsta.



Graf 31. Färdmedelsfördelning fritids- och besöksresor, per åldersgrupp 2025



5.11 Tillgång till bil

Tillgång till bil är en av de tydligaste skiljelinjerna i färdmedelsvalet för fritids- och besöksresor. Bland personer med tillgång till bil görs 67 procent av resorna med bil, medan kollektivtrafiken står för 14 procent. Bland personer utan tillgång till bil är mönstret det omvända, kollektivtrafiken är det vanligaste färdmedlet och står för 47 procent av resorna.

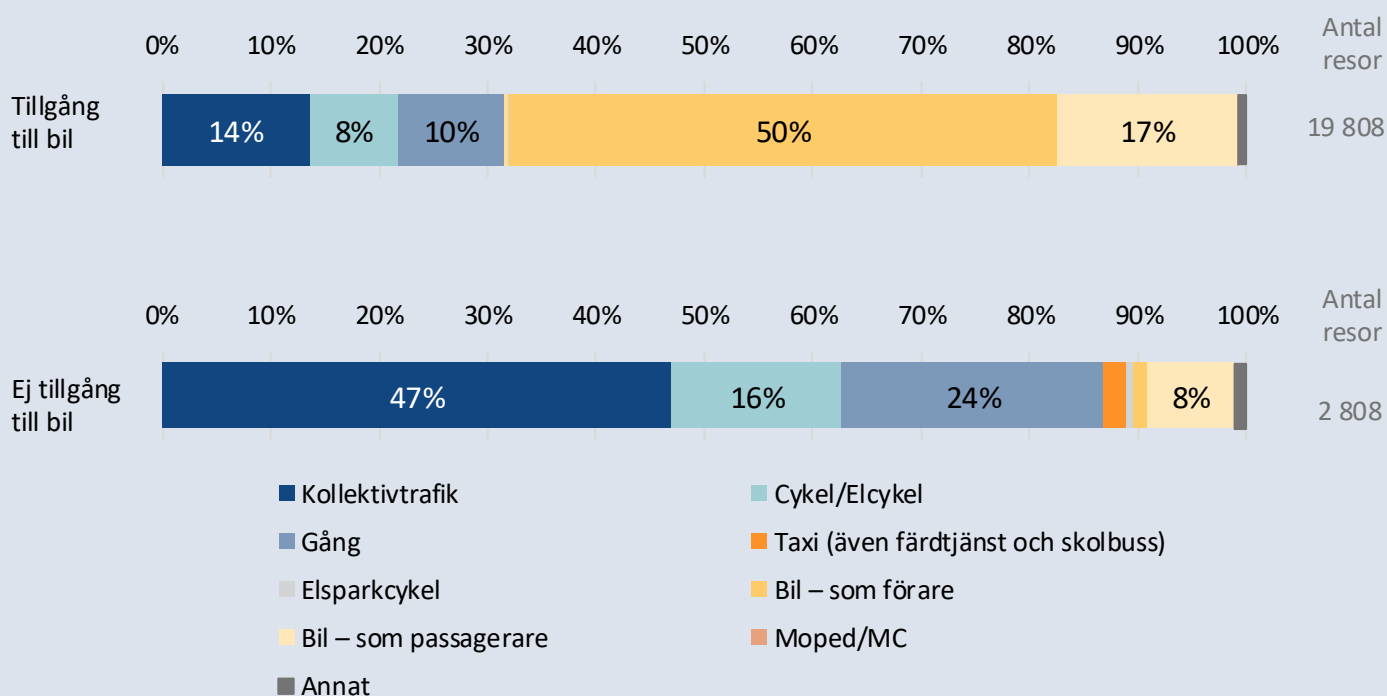
Skillnaden gäller inte bara kollektivtrafiken, utan hela färdmedelsmixen. Om kollektivtrafik, gång och cykel räknas samman görs 87 procent av fritids- och besöksresorna bland personer utan tillgång till bil med hållbara färdmedel. Bland personer med tillgång till bil är motsvarande andel 32 procent. Det visar att tillgången till bil i hög grad formar vilka alternativ som faktiskt används i fritidsresandet.

Samtidigt visar resultatet att resandet utan bil inte enbart är en kollektivtrafikfråga. Gång och cykel står tillsammans för en betydande del av resorna i gruppen utan tillgång till bil. För dessa personer bygger fritidsresandet därför ofta på en kombination av kollektivtrafik och närliggande färdmedel.

Sammantaget visar graf 32 att tillgång till bil inte bara påverkar valet mellan bil och kollektivtrafik, utan även hur brett färdmedelsmönstret är. Där bil finns tillgänglig dominerar bilen tydligt. Där bil saknas får kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans en avgörande roll för möjligheten att genomföra fritids- och besöksresor.



Graf 32. Färdmedelsfördelning fritids- och besöksresor, tillgång till bil och ej tillgång till bil 2025



5.12 Resenärstyper

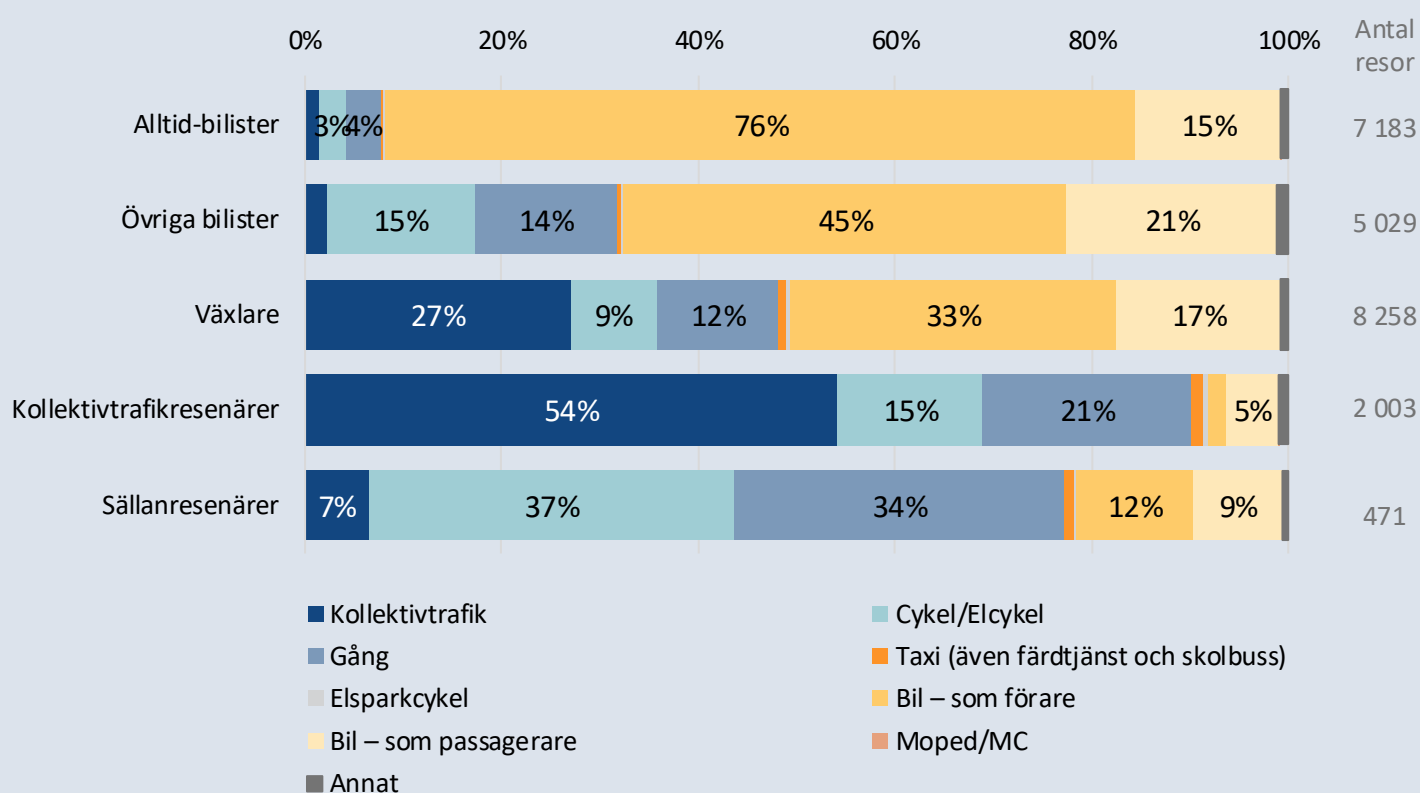
Färdmedelsvalet för fritids- och besöksresor följer i stor utsträckning resenärernas generella beteendemönster. Bland alltid-bilister dominerar bilen tydligt, medan kollektivtrafikens andel är låg. Bland kollektivtrafikresenärer är mönstret det omvända, där kollektivtrafiken också har en stark ställning i fritidsresandet.

Växlarna utmärker sig genom en mer jämn fördelning mellan flera färdmedel. I denna grupp är bilen fortfarande vanligast, men kollektivtrafiken har samtidigt en relativt stor andel, och även gång och cykel spelar en tydlig roll.

Det tyder på att fritidsresandet i denna grupp i högre grad anpassas efter situation och förutsättningar än efter ett enskilt invant färdmedelsval.

Sällanresenärerna skiljer sig från övriga grupper genom låga andelar både bil och kollektivtrafik, samtidigt som gång och cykel dominerar. Det pekar på att deras fritids- och besöksresor oftare sker i närmiljön och över kortare avstånd. Sammantaget visar fördelningen att resenärstyp har tydlig betydelse för hur fritidsresor genomförs, men också att mönstren varierar mellan grupper med olika grad av vana att växla mellan färdmedel.

Graf 33. Färdmedelsfördelning för fritids- och besöksresor, per resenärstyp 2025



5.13 Områdestyp

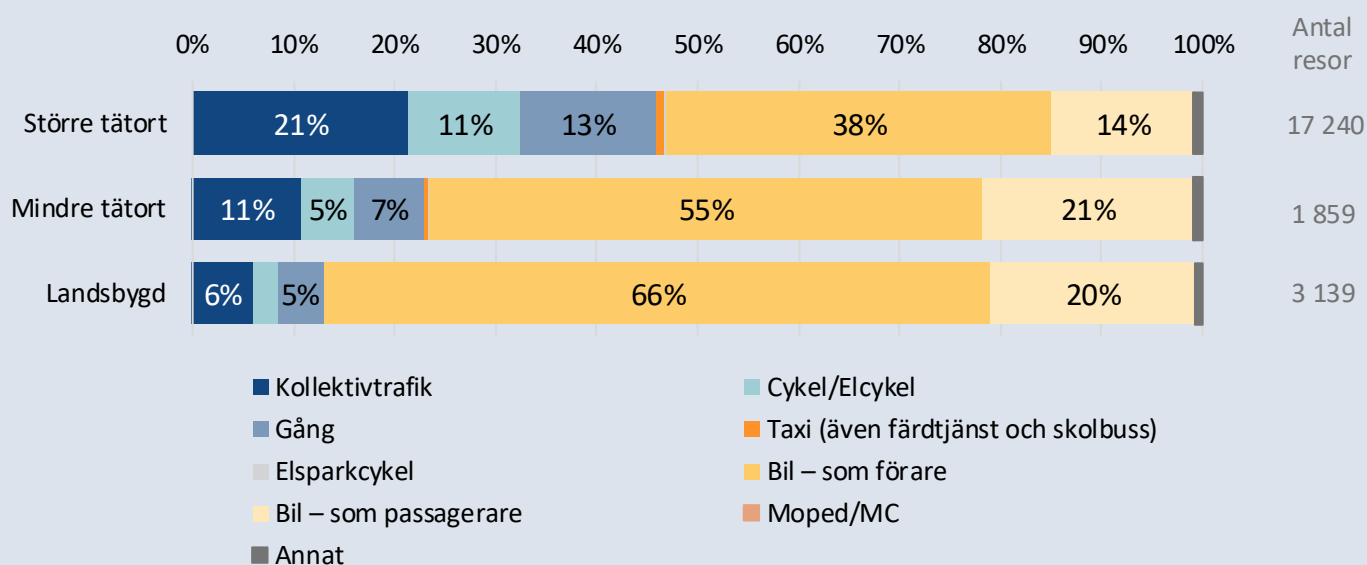
Kollektivtrafikens roll i fritidsresandet varierar tydligt mellan olika områdestyper. I större tätorter görs 21 procent av fritidsresorna med kollektivtrafik, medan andelen är 11 procent i mindre tätorter och 6 procent på landsbygden. Det visar att geografin har stor betydelse för vilka färdmedel som i praktiken är tillgängliga för fritids- och besöksresor.

Bilens andel ökar alltså i takt med att bebyggelsen blir mindre tät. På landsbygden görs två tredjedelar av fritidsresorna med bil som förare, vilket är en betydligt högre andel än i större tätorter. Mönstret tyder på att färdmedelsvalet i hög grad formas av tillgången till kollektivtrafik och avståndet till målpunkter, snarare än enbart av preferenser.

Sammantaget pekar fördelningen på att förutsättningarna för att resa hållbart på fritiden skiljer sig tydligt mellan olika typer av områden. Medan kollektivtrafiken har en mer etablerad roll i större tätorter, är bilen betydligt mer dominerande i mindre tätorter och på landsbygden. Det gör områdestyp till en viktig faktor i analysen av fritidsresandets färdmedelsval.



Graf 34. Färdmedelsfördelning för fritidsresor, per DeSO-områdestyp 2025



5.14 Fördjupad analys

Fritidsresandets olika förutsättningar

Resultaten visar att fritids- och besöksresor inte bör förstås som en enhetlig typ av resande. De omfattar både återkommande vardagsnära aktiviteter, sociala besök, kultur- och nöjesresor samt mer platsbundna resor till exempelvis natur och friluftsliv. Det gör att kollektivtrafikens möjligheter varierar beroende på vilken typ av fritidsresa det handlar om.

Ett sätt att sammanfatta resultaten är att dela in fritids- och besöksresorna i fyra analytiska kategorier. Modellen ska inte ses som en exakt statistisk segmentering, utan som en tolkning av de mönster som framträder i rapporten.

Redan kollektivtrafikhäna resor

Den första kategorin består av fritidsresor där kollektivtrafiken redan har en relativt stark position. Det gäller framför allt resor till restaurangbesök, kultur, evenemang och andra aktiviteter som ofta är lokaliserade i tätare miljöer eller i anslutning till större målpunkter. För dessa resor verkar kollektivtrafiken i högre grad kunna konkurrera med bilen, särskilt där parkering är begränsad, restiden är rimlig och målpunkten är lätt att nå kollektivt.

Här handlar utvecklingspotentialen främst om att stärka ett redan existerande resmönster. Det kan exempelvis handla om tydlig information, god tillgänglighet kvällar och helger samt biljetter och erbjudanden som fungerar för mer tillfälliga fritidsresor.

Resor till sport och träning

Den andra kategorin är resor till sport och träning. Det är den största enskilda aktivitetskategorin inom fritids- och besöksresandet, vilket gör den särskilt viktig ur ett volymperspektiv. Samtidigt visar resultaten att bilen är vanlig även för dessa resor, trots att kollektivtrafiken också används.

Detta är en intressant kategori eftersom många sport- och träningsresor sker regelbundet. Återkommande resor kan vara lättare att planera för och kan därmed ha bättre förutsättningar att genomföras med kollektivtrafik än mer spontana fritidsresor. Samtidigt kan faktorer som träningstider, avstånd till anläggningar, behov av utrustning och resor i sällskap påverka färdmedelsvalet.

Svårpåverkade bilresor

Den tredje kategorin består av fritidsresor där bilen har särskilt starka fördelar. Det gäller exempelvis resor till friluftsliv och natur, resor i större sällskap och resor i områden där kollektivtrafikutbudet är begränsat. Här tyder resultaten på att bilen ofta fyller en funktion som är svår att ersätta fullt ut med kollektivtrafik. Det betyder inte att dessa resor helt saknar kollektivtrafikpotential, men att förutsättningarna är mer begränsade.

5.14 Fördjupad analys

Fritidsresandets olika förutsättningar

I dessa fall kan det vara mer realistiskt att identifiera specifika målpunkter eller situationer där kollektivtrafiken kan spela en roll, snarare än att se hela kategorin som möjlig att påverka på samma sätt.

Tillgänglighetskritiska resor

Den fjärde kategorin handlar om resor där kollektivtrafiken har särskild betydelse för människors möjlighet att delta i fritidsliv och sociala sammanhang. Resultaten visar att personer utan tillgång till bil använder kollektivtrafiken i betydligt högre grad för fritids- och besöksresor än personer med tillgång till bil.

Även yngre och äldre grupper har i flera fall ett större behov av alternativ till att själva köra bil, exempelvis kollektivtrafik, gång, cykel eller att resa som passagerare. För dessa grupper handlar kollektivtrafikens roll framför allt om tillgång till aktiviteter och möjligheten att resa mer självständigt. Ett fungerande kollektivtrafikutbud kan därför vara viktigt för att kunna besöka vänner och familj, delta i fritidsaktiviteter eller ta del av kultur och evenemang.

Slutsatser

Sammantaget visar analysen att kollektivtrafikens potential inom fritids- och besöksresandet inte är jämnt fördelad.

Vissa fritidsresor ligger nära kollektivtrafikens styrkor, särskilt när målpunkterna är centrala, återkommande eller samlar många resenärer vid samma tidpunkt. Andra resor präglas i högre grad av geografiskt spridda målpunkter, större behov av flexibilitet eller svagare kollektivtrafikutbud.

Det innebär att frågan inte bör formuleras som om alla fritidsresor har samma potential att flyttas från bil till kollektivtrafik. En mer träffsäker slutsats är att potentialen varierar mellan olika typer av fritidsresor. Där resorna går till kollektivtrafiknära målpunkter, sker återkommande eller samlar flera resenärer till samma plats finns bättre möjligheter att stärka kollektivtrafikens roll. Det kan exempelvis gälla kultur, evenemang, restaurangbesök eller vissa idrotts- och träningsresor.

Där resorna däremot går till mer utspridda eller perifera målpunkter, sker vid varierande tider eller kräver hög flexibilitet är utmaningarna större. Det gäller särskilt när resandeströmmarna är små och svåra att samla i ett linjelagt utbud. Kollektivtrafikens potential handlar därför inte bara om hur många som reser, utan också om hur koncentrerade resorna är i tid och rum.

5.15 Sammanfattning



Insikter

- Sport och träning är den vanligaste typen av fritids- och besöksresa, följt av socialt umgänge. Tillsammans utgör dessa två kategorier mer än hälften av fritids- och besöksresorna, vilket visar att fritidsresandet i hög grad består av återkommande och sociala aktiviteter.
- Bilen är det vanligaste färdmedlet i fritidsresandet, men kollektivtrafiken har en tydligare roll för vissa aktiviteter, särskilt restaurangbesök samt kultur- och evenemangsresor. Det visar att aktivitetens karaktär och målpunktens tillgänglighet har stor betydelse för färdmedelsvalet.
- Tillgång till bil är en av de tydligaste faktorerna bakom färdmedelsvalet. Bland personer utan tillgång till bil är kollektivtrafiken det vanligaste färdmedlet för fritids- och besöksresor, medan bilen dominerar tydligt bland dem som har tillgång till bil.

Vad kapitlet visar



- Fritids- och besöksresor bör inte förstås som en enhetlig typ av resande. De omfattar både kollektivtrafikhärla resor, volymstarka återkommande resor, mer svärpåverkade bilresor och resor där kollektivtrafiken är särskilt viktig för tillgänglighet och självständighet.
- Kollektivtrafikens potential är störst där resorna sker till kollektivtrafikhärla målpunkter, där resorna är återkommande och där bilen inte är en självklar förutsättning. För mer platsbundna resor, resor i större sällskap och resor i områden med svagare kollektivtrafikutbud är utmaningarna större.
- Behovet av fritids- och besöksresor är relativt jämnt fördelat mellan regioner och områdestyper, men möjligheten att genomföra dem kollektivt skiljer sig tydligt åt. Det gör fritidsresandet till både en marknadsfråga och en tillgänglighetsfråga.

31%

Av fritidsresorna är sport och träning

Sport och träning är den största enskilda aktivitetskategorin inom fritids- och besöksresandet.

35%

Har kollektivtrafiken som första alternativ efter bil.

Det pekar på att det finns potential att omvandla en del fritids- och besöksresor från bil till kollektivtrafik.

Tillgång till bil är den starkaste faktorn

Av de utan tillgång till bil reser 47 procent kollektivt vid sina fritids- och besöksresor, jämfört med 14 procent bland dem med tillgång till bil.



Bilagor



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. Åldersgruppen 85 – 95 år kontaktas direkt 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 2025 deltog 23 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner förutom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 12 000.

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.

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.

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 2025 har totalt 95 procent deltagit i undersökningen via webbenkät och 5 procent 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.

Metod

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 i syfte att löpande följa utvecklingen av kund- och marknadskapitalet.

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

Svarsfrekvensen i undersökningen uppgår till 21 procent.

Svarsfrekvensen är viktad enligt Svenska Statistikfrämjandets 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.

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 ställts till ett urval, exempelvis utifrån hur ofta man reser med kollektivtrafiken.

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 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.

Temifrågor

Fritids- och besöksresor, 2025

Fråga	Villkor
Varför valde du att göra denna resa med kollektivtrafik?	Till de som rest kollektivt (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Beskriv lite närmare vad du gjorde på ditt resmål? Vad var din aktivitet du reste för att göra? (Fritext)	Till de som rest kollektivt (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Hur stort var ditt sällskap som åkte tillsammans till aktiviteten?	Till de som rest kollektivt (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Varför valde du att göra denna resa med bil?	Till de som rest bil-som förare eller bil-som passagerare (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Beskriv lite närmare vad du gjorde på ditt resmål? Vad var din aktivitet du reste för att göra?	Till de som rest bil-som förare eller bil-som passagerare (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Hur många åkte ni tillsammans i bilen, till aktiviteten?	Till de som rest bil-som förare eller bil-som passagerare (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Hur ofta åker du till denna aktivitet?	Till de som svarat ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Vad skulle få dig att byta denna bilresa mot att istället åka med kollektivtrafiken?	Till de som rest bil-som förare eller bil-som passagerare (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)
Om bilen inte var ett alternativ för denna resa, med vilket färdmedel hade du då i första hand genomfört resan?	Till de som rest bil-som förare eller bil-som passagerare (B6) med ärende Egen fritidsaktivitet/nöje/motion/kultur eller Besökt släkt/vänner (B2)

Fakta om respondenterna

Kollektivtrafikbolag	Antal svar
Totalt	99 846
Blekingetrafiken	2 411
Dalatrafik	2 389
Din Tur (Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland)	3 287
Gotlands kollektivtrafik	1 198
Hallandstrafiken	6 084
Jönköpings Länstrafik	8 104
Kalmar Länstrafik (KLT)	2 643
Luleå Lokaltrafik (LLT)	2 430
Länstrafiken Jämtland	2 382
Länstrafiken Kronoberg	7 672
Länstrafiken Norrbotten	2 403
Länstrafiken Västerbotten	4 837
Länstrafiken Örebro	2 405
SL	12 064
Skånetrafiken	9 226
UL	6 018
VL	2 406
Värmlandstrafik	1 205
Värmlandstrafiks stadsbussar	1 200
Västtrafik	6 187
X-trafik	3 584
Östgötatrafik	9 711

Kön	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Man	58%	47%	47%	45%	46%	53%
Kvinna	41%	52%	52%	55%	55%	46%
Okänt	1%	0%	1%	0%	0%	1%

Fakta om respondenterna

Åldersgrupp	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
15-19 år	3%	3%	15%	7%	13%	3%
20-25 år	5%	3%	8%	11%	9%	5%
26-44 år	33%	19%	30%	39%	32%	27%
45-64 år	40%	29%	27%	22%	26%	35%
65-85 år	17%	42%	18%	16%	17%	28%
86-95 år	1%	4%	2%	4%	3%	3%

Huvudsaklig sysselsättning	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Förvärvsarbetande/egen företagare	71%	39%	53%	49%	51%	56%
Pensionär	17%	48%	20%	20%	20%	31%
Studerande	3%	5%	20%	18%	19%	4%
Arbetsökande	1%	2%	2%	5%	3%	2%
Föräldraledig	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Annat	5%	4%	4%	6%	4%	5%
Vet ej/vill ej svara	1%	1%	1%	2%	1%	1%

Tillgång till bil	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Kunder	Icke-kunder
Vi äger en bil	43%	64%	56%	16%	45%	50%
Vi äger flera bilar	51%	26%	23%	4%	18%	38%
En tjänstebil/leasingbil	10%	4%	7%	1%	5%	7%
Flera tjänstebilar/leasingbilar	2%	0%	1%	0%	1%	1%
Ja, vi är med i en bilpool	0%	0%	1%	2%	1%	0%
Ja, vi lånar av vänner/bekanta	1%	1%	4%	5%	4%	1%
Nej	1%	5%	10%	79%	26%	6%
Vill ej svara	1%	1%	1%	2%	1%	1%

Bakom rapporten

Lysio Research har som mål att genomföra undersökningar, utredningar och analyser som leder till samhällsutveckling. Med forskningsbaserade arbetsmetoder och många års erfarenhet av undersökningsprocesser erbjuder vi lösningar som leder till välgrundade beslutsunderlag för ditt företag.

Vårt fokus är att du som kund ska få nya insikter och underlag som är enkla att förstå och ta vidare i din verksamhet.

Lysio Research grundades 2009 som enkätinsamlingsföretag, under 15 år har vi växt och gör idag allt från enkätundersökningar till fördjupade analyser och håller workshops för våra kunder inom offentlig-, akademisk-, privat och ideell sektor.



Maja Odestål
Projektledare



Henry Ottervad
Analytiker

Varmt välkommen att kontakta oss på:

Telefon:

031-313 48 78 eller 104-460 28 78

Mail:
kontakt@lysio.se

Hemsida:
www.lysio.se

Om Svensk Kollektivtrafik

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 busstrafiken, 97% av sjötrafiken och 92% av persontågstrafiken i Sverige. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. I denna trafik görs ca 86 miljoner resor årligen.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK