



TILLGÄNGLIGHET BORTOM RESTIDER OCH AVSTÅND

UPPLEVD TILLGÄNGLIGHET FÖR ALLMÄNHETEN, KOLLEKTIVTRAFIK-
RESENÄRER OCH PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING

2026

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Bakgrund	5
Metod, urval och definitioner	6
Allmänhetens upplevelse av tillgänglighet	9
Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter	9
Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill	9
Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra	10
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag	10
Personer med funktionsnedsättning upplever lägre tillgänglighet	11
Jämförelse mellan olika befolkningsgrupper	13
Resfrekvens och upplevd tillgänglighet	14
Bilisterna är betydligt nöjdare med sin tillgänglighet	14
Körkort och tillgång till bil påverkar upplevelsen av tillgänglighet	15
Sysselsättningen påverkar upplevelsen	16
Ökade inkomster påverkar tillgängligheten	16
Geografins roll för den upplevda tillgängligheten	18
Skillnader mellan tätort och landsbygder	18
Tillgänglighet på regionnivå	18
SKR-kommungrupper	19
Jordbruksverkets definition	20
Avståndet till skola och arbete påverkar upplevelsen	21
Upplevd tillgång till kollektivtrafiken verkar påverka upplevda tillgängligheten	23
Olika biljettyper ger uttryck för upplevd tillgänglighet	25
Nöjdhet med kollektivtrafikens olika aspekter	26
Resenärer som är missnöjda med sin senaste kollektivtrafikresa är tydlig benägna att uppleva bristande tillgänglighet	26
Nöjdhet med kollektivtrafiken	26
Rekommendationsbenägenhet (NPS)	27
Funktionsnedsättningar är inte alltid begränsande	29
De flesta som har funktionsnedsättningar anser inte det hindrar dem att resa kollektivt	29
Vad tycker de med funktionsnedsättningar hindrar dem från att resa kollektivt?	29
Andelen med begränsande funktionsnedsättning	31

Fokus Upplevd tillgänglighet

Vilka funktionsnedsättningar begränsar att man reser kollektivt?.....	32
Andelar av befolkningen med olika funktionsnedsättningar där nedsättningen begränsar dem att resa kollektivt.....	32
Stora åldersskillnader	33
Vissa könsskillnader	33
Skillnader i ärende	34
Har ärendefördelningen förändrats över tid?	34
Personer med färdtjänst.....	36
Hur många har färdtjänst?	36
Hur ser köns- och åldersfördelningen ut bland de som har färdtjänst?	36
Vid vissa funktionsnedsättningar är det vanligare att man har färdtjänst.....	37
Vill de färdtjänstberättigade resa i kollektivtrafiken?	37
Reser de med färdtjänst kollektivt?.....	38
Vilka ärenden reser de med färdtjänst?.....	39
Personer med bilstöd.....	40
Få har bilstöd.....	40
Har de som har färdtjänst också bilstöd?	40
Reser de som har fått bilstöd kollektivt?.....	40
Resvanor bland funktionshindrade	41
Funktionshinder och nöjdhet med kollektivtrafiken	44
Senaste resan.....	44
Övergripande nöjdhet.....	44
Trygghet att resa med kollektivtrafiken	45
Tillägsfrågor som ställts för analys i denna rapport	47

Genom att fokusera på dem som har det svårast att leva ett tillfredsställande liv med hjälp av transportsystemet kan vi kanske utforma ett system som gynnar alla?

Olsson, M Friman, K Lättman, Upplevd tillgänglighet som nytt analysverktyg, i Rättvist resande, 2003, s 69

Sammanfattning

Brister i upplevd tillgänglighet är i hög grad en fråga för hela befolkningen, inte enbart för personer med färdtjänst eller funktionsnedsättning. De största utmaningarna återfinns bland personer med begränsande funktionsnedsättningar, färdtjänstberättigade, ungdomar, de äldsta samt personer med lågt resande. En stor majoritet upplever att de kan genomföra vardagliga aktiviteter, men andelen minskar successivt ju mer omfattande tillgänglighetsfrågan blir. Resandets begränsningar märks främst när människor bedömer möjligheten att genomföra aktiviteter utanför vardagens nödvändigheter. Det vill säga man upplever i högre grad att transportsystemet fungerar tillräckligt bra för vardagens behov, mer än att det ger mycket god tillgång till samtliga aktiviteter man önskar genomföra. Störst tveksamhet gäller om tillgängligheten verkligen är god till *allt* man vill göra.

Studerande och arbetssökande upplever betydligt lägre tillgänglighet än förvärvsarbetande, pensionärer och föräldralediga.

Skillnaderna mellan landsbygd och tätort är förvånansvärt små, vilket utmanar bilden av att tillgänglighet huvudsakligen är en geografisk landsbygdsfråga. Regionala skillnader finns, men följer inte något tydligt mönster. Långa reseavstånd till arbete/skola är en tydligare förklaring till låg upplevd tillgänglighet än exempelvis stad/land eller kommuntyp.

Ju mer man använder kollektivtrafik desto lägre tenderar den upplevda tillgängligheten att vara, medan frekvent bilanvändning samvarierar med högre tillgänglighet. Vi ser att både sällanresenärer, växlare och kollektivtrafikresenärer har låga instämmandegrader i upplevd tillgänglighet, det är bara de rena bilisterna som har högre värden. Att sällanresenärerna har låga värden slår även håll på myten att denna grupp inte skulle ha behov och vilja att resa mer än de gör.

Tidtabellernas anpassning till människors vardag är en av de enskilt starkaste faktorerna bakom hög upplevd tillgänglighet och de som saknar förtroende för punktligheten har bland de lägsta nivåerna av upplevd tillgänglighet i hela rapporten. Ingen annan faktor visar dock ett lika starkt samband med låg upplevd tillgänglighet som missnöje med den senaste resan. Hög generell kundnöjdhet samvarierar starkt med känslan av att kunna leva det liv man vill.

Fokus Upplevd tillgänglighet

Funktionsnedsättning och upplevt resehinder är inte samma sak. Majoriteten ser inte sin funktionsnedsättning som ett kollektivtrafikhinder. Endast en mindre andel av befolkningen uppger begränsande funktionsnedsättning, den gruppen har avsevärt lägre upplevd tillgänglighet än övriga. Rörelsenedsättningar, synnedsättning och kognitiva funktionsnedsättningar skapar störst resehinder. Samhällsnyttan av tillgänglighetsåtgärder är störst för grupper med rörelsehinder och åldersrelaterade nedsättningar, eftersom dessa grupper är relativt stora.

Det är inte heller förekomsten av funktionsnedsättning i sig som har starkast samband med lägre nöjdhet, utan om funktionsnedsättningen faktiskt begränsar möjligheten att resa kollektivt

Färdtjänstberättigade och personer med begränsande funktionsnedsättningar har genomgående lägst upplevd tillgänglighet, medan medelålders personer utan funktionsnedsättning har högst. Äldre kvinnor utgör den grupp som oftast upplever att funktionsnedsättningar begränsar kollektivtrafikresandet.

Färdtjänstgruppen är liten men har tydligt avvikande mobilitetsmönster jämfört med övriga befolkningen. Färdtjänsten bidrar framför allt till tillgång till vård, service och sociala kontakter, ärendeskevheten har dessutom accentuerats över tid. Fyra av tio färdtjänstberättigade skulle hellre resa med kollektivtrafik om förutsättningarna fanns.

Frågan om man har funktionsnedsättning träffar betydligt bredare än vår klassiska fråga i Kollektivtrafikbarometern om funktionsnedsättning som hindrar möjlighet att resa i kollektivtrafiken, svaren visar att vår klassiska fråga bättre fångar just de som upplever bristande upplevd tillgänglighet.

Resultaten i vår rapport bekräftar även resultat som kommit fram i ett antal i mindre undersökningar med olika befolkningsgrupper i olika delar av landet där man använt samma frågor kring upplevd tillgänglighet.¹

¹ Ett flertal resultat från dessa undersökningar redovisas i L E Olsson, M Friman, K Lättman, Upplevd tillgänglighet som nytt analysverktyg, i Rättvist resande, 2003, s 38ff

Bakgrund

I Kollektivtrafikbarometern ställs löpande en fråga om möjlighet att resa för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Under jan-april 2026 har ett antal tilläggsfrågor ställts i Kollektivtrafikbarometern med ett bredare fokus på tillgänglighet. Syftet har varit att skapa en bättre bild kring upplevelsen av tillgänglighet och hur den varierar bland allmänheten och olika resenärsgupper.

Vi har bland annat använt de frågor inom instrumentet "Perceived Accessibility Scale" framtaget av Lättman (2016) som innehåller fyra uttalanden som syftar till att fånga individens faktiska upplevda möjlighet att använda olika färdmedel och den upplevda möjligheten att nå aktiviteter. Frågorna är tänkta som ett komplement till "objektiva mått" som att mäta tillgänglighet utifrån restider, utbud eller avstånd. Att fånga tillgänglighet utifrån individuella förutsättningar och preferenser och individers kunskap och upplevelse av verkligheten. Instrumentet har även använts för att mäta nivån på rättvist och jämlikt transportsystem. Till skillnad från ursprungsmodellen har vi anpassat frågorna till en femgradig skala (istället för en sjugradig) för att i övrigt passa till Kollektivtrafikbarometerns skalor. Vi redovisar dessutom resultaten som top-box svar (andel som instämmer, dvs svaren 4+5) istället för medelvärden.²

Genom att bryta dessa fyra frågor på Kollektivtrafikens övriga frågor kring resvanor, bakgrundsvariabler, nöjdhet och attityder kan man dels se skillnader mellan olika resenärsgupper, dels få en djupare förståelse för vilka faktorer som har stor betydelse för upplevd tillgänglighet.

Frågorna grundar sig på den forskning som handlar om upplevd tillgänglighet, dvs människors upplevelser av transportsystemet utifrån deras möjligheter att ta sig till vardagliga aktiviteter.³ Lättman, Friman och Olsson (2016) definierar upplevd tillgänglighet som "hur enkelt det är att leva det liv man vill med hjälp av transportsystemet". En bredare definition hittar man i Curl (2018) som definierar upplevd tillgänglighet som "det sätt med vilket en individ, eller grupper av individer, förstår och/eller upplever sin egen tillgänglighet".⁴ Även Trafikanalys har en definition "möjligheter att kunna delta i samhällslivet genom att överbrygga hinder"⁵

² Dessa fyra frågor har sedan april 2022 ställts specifikt i Kollektivtrafikbarometern för respondenter inom Region Värmland kopplat till regionens trafikförsörjningsprogram. Under jan-april 2026 har frågorna ställts inom alla i Kollektivtrafikbarometern medverkande regioner.

³ Läs tex mer i kap 3, Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen, <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Asu%3Adiva-224113>

⁴ Curl, A., 2018. The importance of understanding perceptions of accessibility when addressing transport equity: a case study in greater Nottingham, UK. J. Transp. Land Use 11, 1147–1162.

⁵ Trafikanalys, PM 2025:2, Metodbeskrivning för tillgänglighetsanalyser, s 7.

Fokus Upplevd tillgänglighet

En bristande upplevd tillgänglighet innebär sannolikt att människor avstår från att göra olika aktiviteter pga någon form av ”geografisk friktion. Frågorna kan därför även ses som ett sätt att följa upp det transportpolitiska funktionsmålet.⁶

Vi gör även en fördjupning i frågor kring funktionsnedsättningar, färdtjänst och bilstöd. Ansvariga för serviceresor har inom det nationella nätverket under det senaste året haft fokus kring möjligheter att erbjuda färdtjänstberättigade ökade möjligheter att resa i kollektivtrafiken vilket gjort att dessa frågor fått extra aktualitet.

Vi såg i vår fördjupningsrapport 2021 att personer med funktionsnedsättning minskade sitt resande mer under pandemin än övriga befolkningen. De hade också mindre möjlighet att distansarbete under pandemin.⁷ Denna rapport blir därför även en uppföljning av resultaten som presenterades i 2021 års rapport.

Metod, urval och definitioner

Respondenter har valts ut ifrån befolkningsregistret och via postal inbjudan erbjudits att besvara Kollektivtrafikbarometern. Svar har avgetts antingen via webb eller i telefonintervju. Tilläggsfrågorna har placerats sist i enkäten för att minst påverka svarsbeteendet för de ordinarie frågorna.

De flesta frågorna har besvarats av drygt 34 300 respondenter under jan-april 2026. Några frågor har utifrån uppställda villkor besvarats av färre, för fullständig redovisning av tilläggsfrågorna och antal svar se bilagan Tilläggsfrågor som ställts för analys i denna rapport, s 047

Resultaten är viktade utifrån invånarantal på region och nationell nivå. Andelar av svar redovisas exklusive vet ej/vill ej svara.

I analysen redovisas i tabeller med heatmap nedbrytningar differensen som skillnaden mellan den grupp och frågeställning om upplevd tillgänglighet som har lägst instämmande och den grupp och frågeställning som har högst instämmande. Detta för att inte enbart skillnaden mellan grupper utan även skillnaden mellan frågorna visar på att det finns skillnader i upplevelsen.

I rapporten benämns de som svarat ja på frågan ”Har du någon form av funktionsnedsättning som begränsar dina möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken?” som att de har ”*begränsande funktionsnedsättningar*”. De som angett att de har någon angiven funktionsnedsättning att de har ”*funktionsnedsättningar*”.

⁶ Funktionsmålet är formulerat ” Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.”

⁷ Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern, Frågor kopplade till coronapandemin med fokus på personer med funktionsnedsättning, 2021

Fokus Upplevd tillgänglighet

När vi i rapporten pratar om upplevd tillgänglighet är det till de fyra frågorna nedan vi refererar. Frågorna är i vissa tabeller förkortade enligt nedan av utrymmesskäl:

Frågelydelse i enkäten	Frågelydelse i tabell
Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter	...är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter
Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill	...kan jag leva det liv jag vill
Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra	... kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag	Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag

Allmänhetens upplevelse av tillgänglighet



Allmänhetens upplevelse av tillgänglighet

I detta avsnitt kikar vi först på hur allmänheten besvarat de fyra frågorna kring upplevd tillgänglighet. Sedan fördjupar vi analysen utifrån olika aspekter som resfrekvens, sysselsättning, boställningsplats, ålder, kön, funktionsnedsättning.

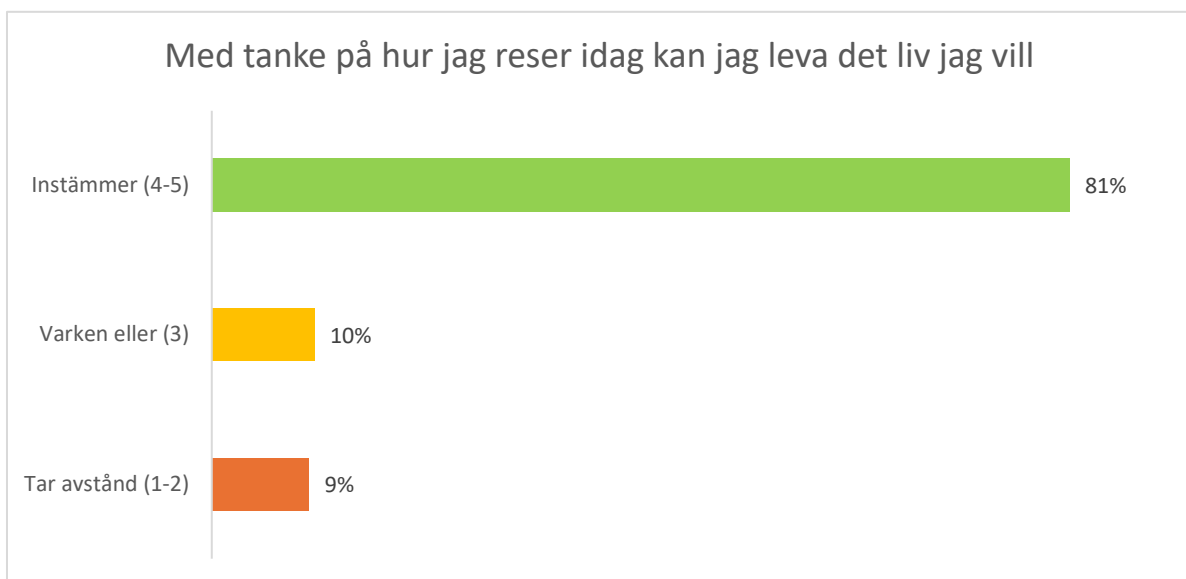
Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter

Nästan 81% anger att deras resande inte hindrar dem ifrån att göra deras dagliga aktiviteter. 9% tycker att deras resande hindrar dem.



Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill

81% upplever att utifrån hur de reser kan jag leva det liv de vill. Under 10% ser hinder utifrån sitt resande.



Fokus Upplevd tillgänglighet

Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra

78% anser att resandet inte hindrar dem ifrån att göra de aktiviteter de vill. Nära 12% tycker dock att resandet hindrar dem i detta.



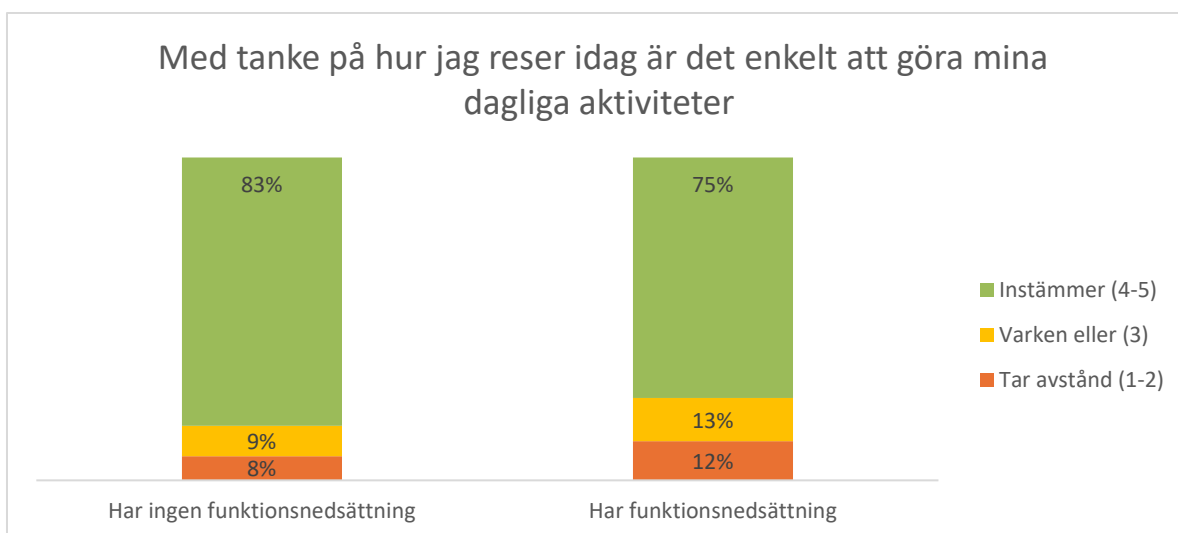
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag

75% tycker att de har god tillgänglighet till allt de vill göra utifrån hur de reser. 12% tycker istället att de inte har tillgänglighet till allt de vill göra där resandet hindrar dem.

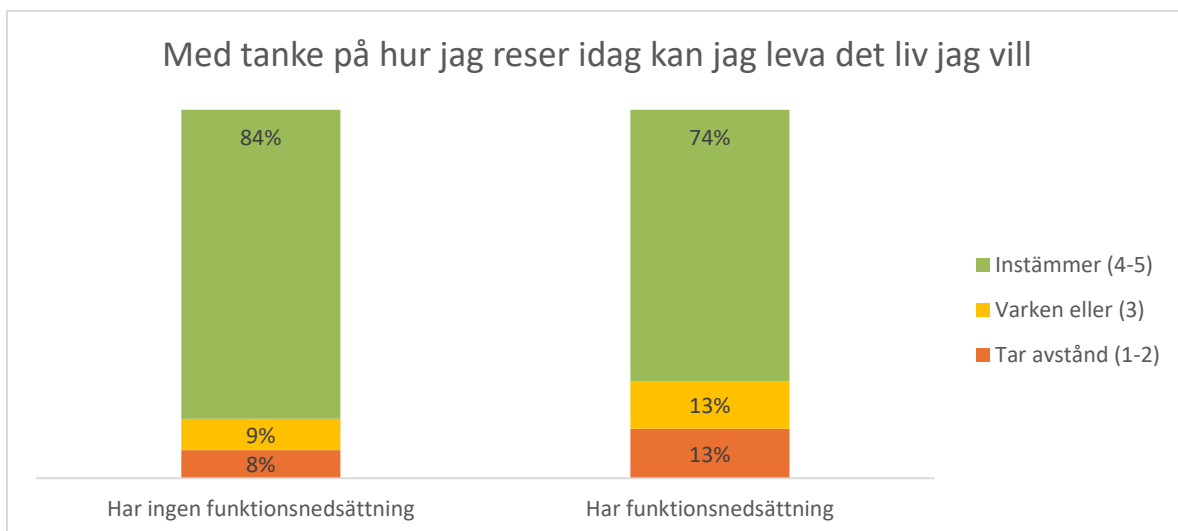


Personer med funktionsnedsättning upplever lägre tillgänglighet

Bland de som anger att de har en funktionsnedsättning är andelen större som tar avstånd från påståendet ”Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter”. Vi ser att både andelarna som är neutrala eller tar avstånd till påståendet är högre bland de med funktionsnedsättning.

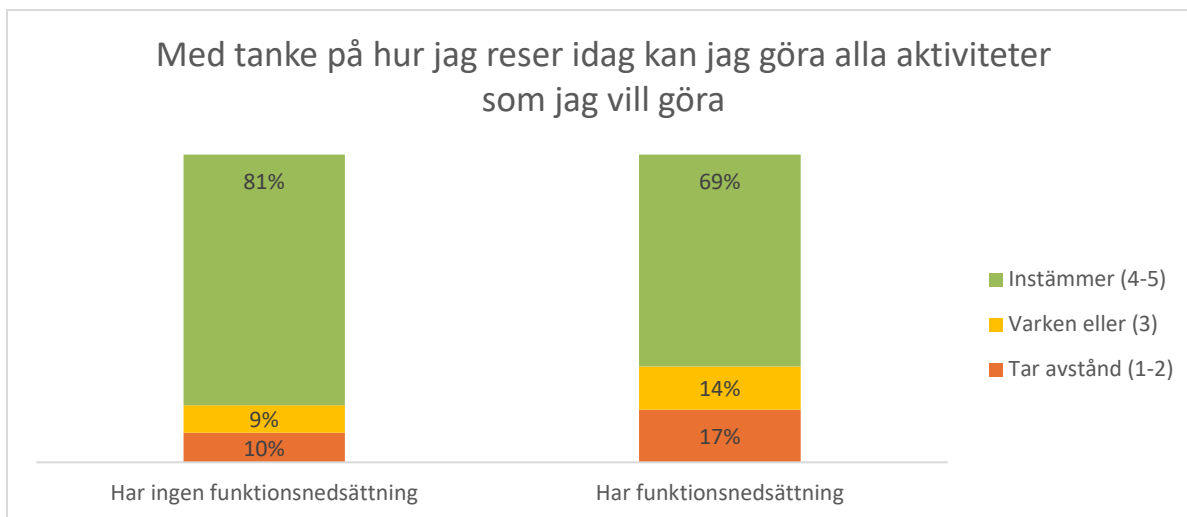


Även vad gäller påståendet ” Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill” lämnar de med funktionsnedsättning en lägre grad av instämmanden och en högre grad av avståndstagande till att de kan leva de liv de vill.



Också vad gäller påståendet ” Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra” lämnar de som säger sig ha funktionsnedsättning lägre grader av instämmande och högre grad av avståndstagande. Bara 69% bland de med funktionsnedsättningar jämfört med 81% för de utan funktionsnedsättning tycker de med tanke på hur de reser idag kan göra alla aktiviteter de vill göra.

Fokus Upplevd tillgänglighet



Slutligen vad gäller påståendet ”Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag” så även här anser en större andel av de med funktionsnedsättning, än de utan, att de inte tycker att de har tillgänglighet till allt de vill göra med tanke på hur de reser.



Den uppmärksamme har noterat att graden av instämmande inte bara är lägre för de med funktionsnedsättning utan även att andelen som instämmer minskar för respektive fråga som redovisats och då i en större utsträckning än bland de icke funktionsnedsatta.

Andel som instämmer (4+5) i följande påståenden	Ingen funktionsnedsättning	Har funktionsnedsättning	Skillnad
Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter	83%	75%	-0,08
Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra	84%	74%	-0,10
Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra	81%	69%	-0,12
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag	78%	67%	-0,11

Jämförelse mellan olika befolkningsgrupper

Om man tittar på de fyra olika frågorna om upplevd tillgänglighet och bryter dem på bakgrundsvariabler hittar man ett mönster. Vi ser att de som har färdtjänst och de som upplever att de har funktionshinder som påverkar deras möjlighet att resa kollektivt har lägsta andelar som anger att de upplever tillgänglighet. Även åldersgrupperna 15-19 och 85+ anger lägre grad av instämmanden i påståendena. Kvinnor instämmer också i lägre grad än män. Lägsta grader av instämmanden hittar man som svar på frågorna; Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra och Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag.

Generellt är det de i åldersgruppen 45-85 år, bland de som inte har någon funktionsnedsättning och är män som ger de högsta instämmanden i att de upplever en hög tillgänglighet. Bland män utan funktionsnedsättning är graden av instämmande även hög i åldersgruppen 85+.

Med tanke på hur jag reser idag... ⁸	Har färdtjänst ⁹		Funktionsnedsättning		Funktionsnedsättning begränsar möjligheter resa kollektivtrafik		Kön		Åldersgrupp					
	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Kvinna	Man	15-19	20-25	26-44	45-64	65-85	86-95
... dagliga aktiviteter	60%	77%	74%	83%	56%	82%	79%	81%	72%	79%	80%	83%	81%	70%
... leva det liv jag vill	59%	76%	74%	84%	57%	82%	80%	82%	69%	75%	79%	85%	86%	74%
... alla aktiviteter jag vill göra	50%	71%	69%	81%	50%	79%	77%	79%	66%	72%	76%	83%	83%	58%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	51%	70%	67%	78%	51%	76%	74%	77%	60%	71%	73%	79%	80%	63%
36 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad														

⁸ Påståendena har här förkortats av utrymmesskäl.

⁹ Endast de som angett att de har en funktionsnedsättning har besvarat frågan om de har färdtjänst. De som svarat nej är alltså de som anger att de har en funktionsnedsättning men inte har färdtjänst.

Resfrekvens och upplevd tillgänglighet

I kollektivtrafikbarometern redovisar respondenterna hur ofta de reser med kollektivtrafiken och med egna bilen. Är de som reser ofta nöjdare med sin tillgänglighet?

Bland de som reser frekvent med kollektivtrafiken är upplevelsen av tillgänglighet betydligt lägre jämfört med de som reser sällan i kollektivtrafiken.

	Hur ofta åker du med kollektivtrafiken?						
	5-7 dagar per vecka	2-4 dagar per vecka	1 dag per vecka	1-3 dagar per månad	Någon dag per kvartal	Mer sällan	Aldrig
Med tanke på hur jag reser idag...							
... dagliga aktiviteter	73%	75%	83%	81%	85%	83%	85%
... leva det liv jag vill	68%	73%	82%	83%	86%	86%	87%
... alla aktiviteter jag vill göra	64%	69%	78%	79%	84%	84%	85%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	61%	67%	75%	76%	81%	81%	83%

26 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Ett precis omvänt mönster visar sig när vi tittar på frågorna uppdelat utifrån resfrekvens i egen bil.

	Hur ofta åker du med bil?						
	5-7 dagar per vecka	2-4 dagar per vecka	1 dag per vecka	1-3 dagar per månad	Någon dag per kvartal	Mer sällan	Aldrig
Med tanke på hur jag reser idag...							
... dagliga aktiviteter	84%	78%	78%	79%	79%	75%	78%
... leva det liv jag vill	86%	80%	79%	76%	75%	74%	73%
... alla aktiviteter jag vill göra	85%	77%	75%	70%	68%	66%	70%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	82%	73%	72%	68%	67%	67%	70%

20 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Bilisterna är betydligt nöjdare med sin tillgänglighet

Vi tittar även på skillnader mellan de som kombinerar sitt resande med både bil och kollektivtrafik (växlare), de som mest reser enbart bil eller kollektivtrafik samt de som varken reser ofta med bil eller kollektivtrafik

Vi ser att de rena bilisterna har 10-15% högre upplevd tillgänglighet jämfört med växlare och kollektivtrafikresenärer, men även jämfört sällanresenärerna.

Det är intressant att se att växlarna har en relativt bilisterna låg instämmandegrad, deras rationella växlande av färdmedel är kanske mer ett sätt att hantera vad som är faktiskt

Fokus Upplevd tillgänglighet

och praktiskt möjligt att resa med än ett utslag för transportoptimering bland möjliga alternativ.

Vi ser också att sällanresenärerna inte alls är så nöjda med sin situation, det tyder på att deras låga resande inte är helt självvalt.

Med tanke på hur jag reser idag...	Bilist	Växlare	Kollektivtrafik-resenär	Sällanresenär
... dagliga aktiviteter	85%	77%	78%	74%
... leva det liv jag vill	87%	77%	74%	73%
... alla aktiviteter jag vill göra	85%	73%	69%	67%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	82%	69%	68%	66%

21 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Körkort och tillgång till bil påverkar upplevelsen av tillgänglighet

Vi kan se en markant skillnad i andelen som instämmer i påståendena om tillgänglighet mellan de som har och de som inte har körkort. Lägre nivåer av instämmande kommer också från de som inte har tillgång till bil eller lånar av vänner och bekanta. Att äga bil, men främst att ha tjänste-/leasingbil ökar andelen som instämmer med 10-20 procentenheter. Skillnaden är minst vad gäller att göra de dagliga aktiviteterna och som störst upplevelsen av god tillgänglighet till allt och aktiviteter man vill göra.

Med tanke på hur jag reser idag...	Körkort		Tillgång till bil						
	Ja	Nej	Nej	Lånar av vänner /bekanta	Bilpool	Äger en bil	Äger flera bilar	En tjänste bil/leasingbil	Flera tjänste bilar/leasingbilar
... dagliga aktiviteter	82%	72%	77%	77%	87%	81%	81%	85%	81%
... leva det liv jag vill	84%	67%	74%	74%	78%	82%	83%	86%	84%
... alla aktiviteter jag vill göra	81%	65%	66%	69%	72%	80%	81%	85%	86%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	78%	62%	66%	69%	73%	77%	77%	81%	81%

25 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Sysselsättningen påverkar upplevelsen

Vi kan se att förvärvsarbete, pensionärer och föräldralediga i större utsträckning tycker de har en god tillgänglighet jämfört med studerande och arbetssökande. Skillnaden är mer än 15% enheter kring den upplevda tillgängligheten ”till allt” mellan studenter och förvärvsarbete.

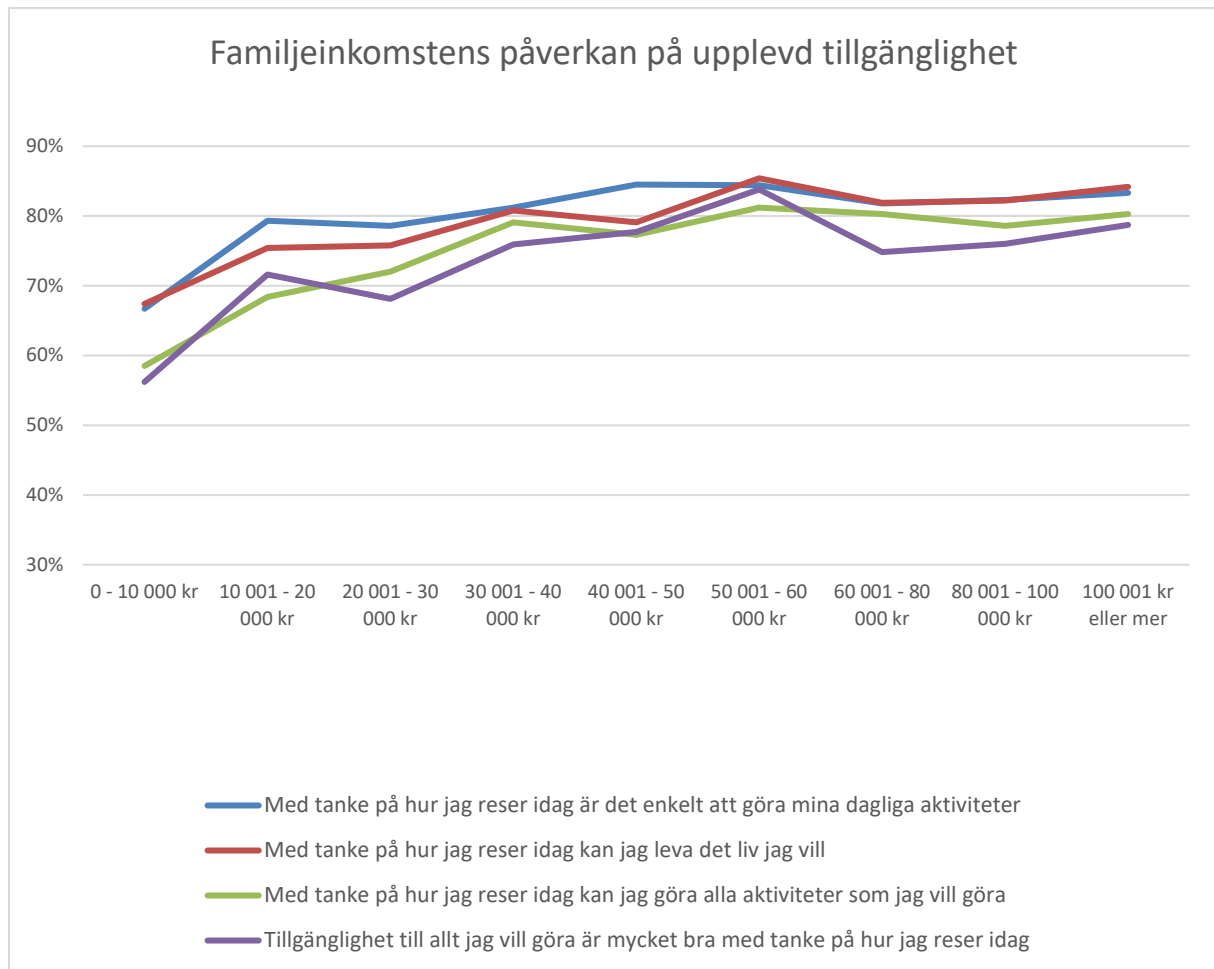
	Förvärvs- arbetande/egen företagare	Pensionär	Studerande	Arbets- sökande	Föräldra- ledig	Annat
Med tanke på hur jag reser idag...						
... dagliga aktiviteter	83%	81%	74%	75%	78%	72%
... leva det liv jag vill	83%	85%	70%	69%	82%	68%
... alla aktiviteter jag vill göra	80%	80%	67%	69%	78%	68%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	77%	79%	62%	66%	75%	67%
23 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad						

Ökade inkomster påverkar tillgängligheten

Kollektivtrafikbarometern ställer vanligtvis inte fråga om inkomst, men under våren 2026 har frågan om familjeinkomst ställts inom Stockholmsregionen under samma tid som tilläggsfrågorna som redovisas i denna rapport varför vi ändå kan göra en viss analys med brasklappen att den sannolikt inte fullt ut är generaliserbar för hela landet.

Vi ser tydligt hur instämmandegraden kring upplevd tillgänglighet ökar med ökande familjeinkomster upp till 50-60 tkr/månad, för att sedan först minska och sedan öka upp mot den högsta inkomstkategorin igen. Det är också i inkomstklassen 50-60 tkr/månad som skillnaden i instämmandenivå mellan de fyra olika frågorna är som lägst. När man jämför de fyra olika påståendena ser man att de följer varandra relativt jämt över inkomstskalan, dvs instämmandegraden är som lägst för frågan ”Tillgängligheten till allt jag vill göra” i de flesta inkomstgrupper.

Fokus Upplevd tillgänglighet



Geografins roll för den upplevda tillgängligheten

Skillnader mellan tätort och landsbygder

Jämför man respondenter bosatta i tätorter, småorter och på landsbygden hittar man en del intressanta resultat.¹⁰ De som bor på landsbygder och i tätorter tycker i samma utsträckning att de kan leva det liv de vill och utifrån hur de reser idag. Däremot är det en större skillnad vad gäller hur man instämmer i påstående om att tillgängligheten är mycket bra till allt de vill göra. Respondenterna som bor i småorterna har generellt de lägsta resultaten, kanske finns här en större förväntan på tillgänglighet än hos de som valt att bosätta sig i rena landsbygder som spelar in.¹¹

Med tanke på hur jag reser idag...	Landsbygd	Småort	Tätort
... dagliga aktiviteter	78%	78%	81%
... leva det liv jag vill	81%	79%	81%
... alla aktiviteter jag vill göra	78%	76%	77%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	73%	75%	75%

8 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Tillgänglighet på regionnivå

Bryter man ned det på de olika regionerna ser man också vissa skillnader över landet.

Med tanke på hur jag reser idag...	...är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter	...kan jag leva det liv jag vill	... kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra	Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag
Blekinge	77%	80%	77%	74%
Dalarna	80%	82%	81%	77%
Gotland	78%	78%	73%	70%
Gävleborg	81%	83%	80%	79%
Halland	82%	82%	80%	76%
Jämtland	79%	80%	77%	73%
Jönköping	82%	84%	81%	78%
Kalmar	81%	84%	82%	77%
Kronoberg	81%	82%	79%	78%

¹⁰ Tätorter omfattar en dryg procent av Sveriges yta och 87 procent av befolkningen. Definitionen grunderar sig på en sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare och max 200 meter mellan husen.

¹¹ I forskningen finns två teorier som kan förklara varför den upplevda tillgängligheten är på rätt lika nivå mellan städer och landsbygder. Den ena att människor "accepterar sitt öde" och därmed nöjer sig på en lägre nivå vad gäller tex tillgänglighet på landsbygden än vad man skulle göra med motsvarande tillgänglighet i en tätort, det dessutom finns en kulturell kontext kring förväntan. Den andra teorin menar istället att människor väljer att bosätta sig där det finns den tillgänglighet man behöver. Teorierna kan verka var för sig, parallellt och kanske till och med förstärka varandra.

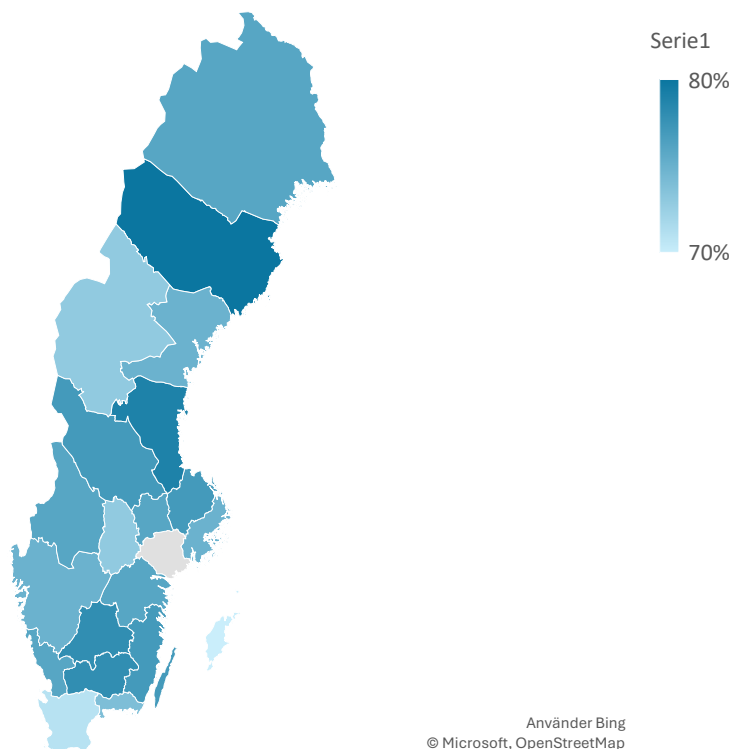
Fokus Upplevd tillgänglighet

Norrbottnen	83%	82%	79%	76%
Skåne	78%	79%	74%	71%
Stockholm	81%	80%	77%	75%
Uppsala	83%	83%	80%	77%
Värmland	79%	81%	78%	76%
Västerbotten	86%	86%	83%	80%
Västernorrland	80%	82%	79%	75%
Västmanland	82%	84%	80%	76%
Västra Götaland	81%	81%	78%	75%
Örebro	79%	82%	80%	73%
Östergötland	82%	83%	79%	76%

16 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Tittar man på resultaten redovisat på en karta ser man tydligt att resenärernas upplevelse på regionnivå inte är fullt ut en klassiskt glesbygds-storstadsfråga. Gotland, Skåne, Örebro, Jämtland och Blekinge hör till de regionerna där respondenterna har lägst instämmandegrad.

Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag



SKR-kommungrupper

Analyserar man utifrån SKR-modellen av landets indelat i kommungrupper så ser vi inte ett linjärt samband mellan landsbygd och lägre instämmande, speciellt vad gäller "dagliga aktiviteter" och "leva det liv jag vill". Ett högre bilinnehav utanför storstäderna

Fokus Upplevd tillgänglighet

bör kunna förklara delar av detta höga instämmande. Kanske kan de högsta värdena generellt för större städer förklaras i att de flesta funktioner finns i närheten men annat avstånd inte är så långa som i storstäderna vilket därmed ger en högre upplevelse av tillgänglighet.¹²

Med tanke på hur jag reser idag...	Landsbygdskommun	Landsbygds kommun med besöksnäring	Lågpendlingskommun nära större stad	Mindre stad/tätort	Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	Pendlingskommun nära storstad	Pendlingskommun nära större stad	Storstäder	Större stad
... dagliga aktiviteter	81%	78%	77%	82%	81%	78%	78%	82%	82%
... leva det liv jag vill	81%	83%	82%	82%	80%	77%	80%	81%	83%
... alla aktiviteter jag vill göra	78%	77%	77%	79%	78%	75%	78%	77%	80%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	73%	74%	72%	76%	75%	72%	72%	75%	78%

Jordbruksverkets definition

Lägger man analysen med Jordbruksverkets definition kring landsbygder får vi en lite djupare förståelse för att det finns olika "landsbygder" då den lägger fokus på befolkningstätheten.¹³ Vi ska dock ha i åtanke att åldersstrukturen med en större andel äldre också kan spela in vad gäller landsbygders resultat. Den glesare landsbygden är också den del av Sverige som det senaste decenniet haft en befolkningsminskning.¹⁴

Med tanke på hur jag reser idag...	Bosatt i			
	Gles Landsbygd	Landsbygd	Stad	Storstad
... dagliga aktiviteter	79%	80%	81%	82%
... leva det liv jag vill	80%	81%	82%	80%
... alla aktiviteter jag vill göra	77%	78%	79%	77%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	72%	75%	76%	75%

10 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

¹² SKS definition från 2023 finns närmare beskriven på

<https://skr.se/kommunerochregioner/kommungruppsindelning.8281.html>

¹³ Enligt Jordbruksverkets definition så delas Sveriges 290 kommuner in i 33 glesa landsbygdskommuner, 164 landsbygdskommuner, 46 stadsområden och 47 storstadsområden. Enligt definitionen så bor 34 % av Sveriges befolkning på landsbygden. Läs mer i

https://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_ovrigt/aol18.pdf

¹⁴

<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/guiderochverktyg/guiderochverktyg/metodstodforlivskraftigalandsbygd/olikatyperavlandsbygder.5538.html#h-Treaggregeradekommuntyper>

Fokus Upplevd tillgänglighet

Avståndet till skola och arbete påverkar upplevelsen

Ju längre man har till arbete/skola desto mindre andel upplever att de har en god upplevd tillgänglighet. Här kommer vi närmare individens egna mentala karta om vad som är nära och längre bort, helt fränkopplats administrativa gränser och indelningar.

Med tanke på hur jag reser idag...	Hur långt har du till arbetet/skolan?						
	Mindre än 1 km	1 - 3,0 km	3 - 5,0 km	5 - 10,0 km	10 – 20,0 km	20 - 50,0 km	Mer än 50 km
... dagliga aktiviteter	87%	89%	87%	84%	80%	76%	76%
... leva det liv jag vill	87%	88%	86%	82%	80%	76%	76%
... alla aktiviteter jag vill göra	85%	85%	84%	79%	79%	75%	72%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	79%	80%	81%	77%	74%	70%	69%
20 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad							

Fördjupning

Kollektivtrafiken



Upplevd tillgång till kollektivtrafiken verkar påverka upplevda tillgängligheten

Nivån på tillfredsställelse med kollektivtrafikens erbjudande verkar hänga samman med inställningen för upplevelsen av tillgänglighet.

Det finns fördelar att åka med bolaget jämfört med att åka med bil					
Med tanke på hur jag reser idag...	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	77%	75%	72%	81%	89%
... leva det liv jag vill	78%	76%	75%	82%	88%
... alla aktiviteter jag vill göra	78%	74%	73%	78%	85%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	75%	71%	68%	75%	83%
21 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

En hög känsla av användbarhet för kollektivtrafiken samvarierar också med hur stor andel som instämmer i den upplevda tillgängligheten

Jag kan använda bolaget för de flesta resor jag gör					
Med tanke på hur jag reser idag...	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	81%	75%	74%	80%	91%
... leva det liv jag vill	83%	78%	77%	80%	86%
... alla aktiviteter jag vill göra	81%	76%	73%	77%	85%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	78%	71%	68%	72%	86%
23 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Även upplevelsen av närhet till kollektivtrafiken samvariera med den upplevda tillgängligheten rent generellt.

Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör					
Med tanke på hur jag reser idag...	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	72%	71%	75%	79%	89%
... leva det liv jag vill	75%	74%	75%	80%	87%
... alla aktiviteter jag vill göra	73%	71%	73%	77%	85%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	69%	67%	66%	72%	84%
23 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Fokus Upplevd tillgänglighet

Den upplevda tillgängligheten verkar även hänga ihop med upplevelsen om att kollektivtrafikens avgångstider passar.

Avgångstiderna passar mina behov					
Med tanke på hur jag reser idag...	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	73%	65%	71%	84%	92%
... leva det liv jag vill	76%	66%	74%	83%	91%
... alla aktiviteter jag vill göra	74%	63%	71%	78%	88%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	70%	58%	65%	75%	88%
34 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Upplevelsen att spara tid när man reser med kollektivtrafiken är lite svagare kopplad till den upplevda tillgängligheten även om det finns ett tydligt samband.

Jag sparar tid genom att resa med bolaget					
Med tanke på hur jag reser idag...	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	78%	77%	80%	88%	92%
... leva det liv jag vill	80%	77%	81%	85%	92%
... alla aktiviteter jag vill göra	79%	74%	78%	81%	89%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	74%	71%	74%	80%	91%
21 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Även här syns en tydlig koppling mellan de som tycker att kollektivtrafiken har bristande tillförlitlighet i sin tidhållning och upplevelsen av tillgänglighet. Ett av undersökningens lägsta instämmandevärden hittar man bland de som helt tar avstånd kring både "punktligheten" dvs tilliten till tidhållning och vad gäller instämmandet i påståendet om att tillgängligheten är mycket bra till allt de vill göra.

Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med bolaget					
Med tanke på hur jag reser idag...	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	62%	73%	78%	87%	90%
... leva det liv jag vill	63%	73%	79%	87%	91%
... alla aktiviteter jag vill göra	62%	68%	76%	84%	88%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	56%	64%	72%	82%	87%
34 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Fokus Upplevd tillgänglighet

Tydligt är också att upplevelsen av att kollektivtrafiken förbättrats starkt hänger samma med upplevelsen av sin egen tillgänglighet. Det skiljer mer än 20%enheter vad gäller instämmandet i påståendet om att tillgängligheten är mycket bra till allt de vill göra.

Med tanke på hur jag reser idag...	Mina möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året				
	Tar helt avstånd	Tar delvis avstånd	Varken eller	Instämmer delvis	Instämmer helt
... dagliga aktiviteter	74%	73%	82%	82%	91%
... leva det liv jag vill	75%	73%	83%	82%	90%
... alla aktiviteter jag vill göra	72%	71%	80%	80%	88%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	67%	65%	77%	79%	89%

26 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Olika biljettyper ger uttryck för upplevd tillgänglighet

Vi kan se att de som rest på periodbiljetter inte är de som upplever sig ha den största upplevda tillgängligheten. Det är istället de som rest med enkelbiljetter och förbokade biljetter. Lägst upplevda tillgänglighet anger de som svarat "annat" på biljettyp. Bakom "annat" är det främst ungdoms/skol/studentbiljetter och seniorbiljetter som döljer sig när vi frågar respondenterna. I delar av landet har just dessa biljetter begränsningar i antal resor per dag och vilken tid på dygnet biljetterna är giltiga som färdbevis, det kan påverkar upplevelsen av tillgänglighet.

Med tanke på hur jag reser idag...	Vilken sorts biljett använde du för denna resa?			
	Periodbiljett (månads-, kvartals-, termin-, års-, 72 timmarsbiljett etc)	Enkelbiljett (även 10-biljetter)	Förbokad biljett (med platsbokning, Resplus etc)	Annat, nämligen
... dagliga aktiviteter	76%	78%	83%	64%
... leva det liv jag vill	72%	78%	80%	64%
... alla aktiviteter jag vill göra	66%	73%	83%	58%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	64%	70%	75%	57%

26 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad

Nöjdhet med kollektivtrafikens olika aspekter

Resenärer som är missnöjda med sin senaste kollektivtrafikresa är tydlig benägna att uppleva bristande tillgänglighet

Här hittar vi en av de största differenserna i instämmande grad för upplevd tillgänglighet om 46% mellan de som är nöjda och de missnöjda. 91% av de som säger sig vara mycket nöjd med sin senaste kollektivtrafikresa instämmer (4+5) också i påståendet ”Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter”, samtidigt som enbart 45% av de som är mycket missnöjda med sin senaste kollektivtrafikresa instämmer i samma tillgänglighetspåstående. Differensen är nästan lika stor för frågan ”Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag”.

Om du tänker på din senaste resa med bolaget hur nöjd var du med den?					
Med tanke på hur jag reser idag...	Mycket missnöjd	Ganska missnöjd	Varken eller	Ganska nöjd	Mycket nöjd
...är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter	45%	49%	61%	82%	91%
...kan jag leva det liv jag vill	46%	51%	61%	80%	90%
... kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra	46%	48%	58%	76%	87%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag	41%	42%	52%	72%	86%
50 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Nöjdhet med kollektivtrafiken

Det finns även ett starkt samband mellan att uttrycka nöjdhet med kollektivtrafikorganisationen och upplevelsen av tillgänglighet. Dock mindre polariserat än när det gäller de som har skilda uppfattningar om sin senaste resa med kollektivtrafiken

Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?					
Med tanke på hur jag reser idag...	Mycket missnöjd	Ganska missnöjd	Varken eller	Ganska nöjd	Mycket nöjd
... dagliga aktiviteter	56%	61%	73%	88%	93%
... leva det liv jag vill	58%	62%	73%	87%	93%
... alla aktiviteter jag vill göra	56%	60%	69%	84%	90%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra	52%	55%	64%	81%	90%
41 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad					

Fokus Upplevd tillgänglighet

Rekommendationsbenägenhet (NPS)

Det finns även en tydlig koppling mellan låg rekommendationsbenägenhet för kollektivtrafiken och lägre upplevelse av tillgänglighet.

		Hur troligt är det att du skulle rekommendera dina vänner och bekanta att åka med bolaget? (0. Inte alls troligt; 1.; 2.; 3.; 4.; 5.; 6.; 7.; 8.; 9.; 10. Mycket troligt)										
Med tanke på hur jag reser idag...		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
... dagliga aktiviteter		67%	56%	61%	66%	67%	71%	76%	83%	88%	91%	91%
... leva det liv jag vill		69%	60%	65%	68%	67%	72%	77%	81%	88%	90%	90%
... alla aktiviteter jag vill göra		66%	59%	64%	68%	65%	69%	74%	78%	83%	86%	88%
Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra		63%	52%	57%	60%	59%	65%	68%	75%	82%	85%	88%
39 procentenheters differens mellan lägsta och högsta instämmandegrad												



Fördjupning

Funktionsnedsättningar och tillgänglighet

I detta kapitel fördjupar vi analysen kring de som anger att de har funktionsnedsättningar och andra frågor om tillgänglighet. I ett senare kapitel kommer vi titta lite extra på de som har färdtjänst eller bilstöd.

Funktionsnedsättningar är inte alltid begränsande

Vi har i denna fördjupning haft lite extra fokus på personer med funktionsnedsättningar, färdtjänstberättigade och de som fått bilstöd.

De flesta som har funktionsnedsättningar anser inte det hindrar dem att resa kollektivt

Under mätperioden ställde vi en fråga om respondenten hade någon/några former av funktionsnedsättning, och i så fall vilken/vilka.

72% av de som svarande menade att de inte hade något form av funktionsnedsättning. Av de övriga som angav att de hade funktionsnedsättningar fördelade sig svaren enligt följande:

Angiven funktionsnedsättning	Andel som anger
Rullstolsburen	0,5%
Kognitiva funktionsnedsättningar	0,8%
Nedsatt syn/blind	1,6%
Annat	2,4%
Hjärta/kärl	2,8%
Medicinska funktionsvariationer	2,9%
Övriga rörelsehinder	3,7%
Åldersförändringar	4,8%
Psykisk ohälsa	5,1%
Astma/allergi	7,6%

84% av de som säger sig ha en någon angiven funktionsnedsättning menar att de inte har någon form av funktionsnedsättning som begränsar sina möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken. Resterande andel (15,5%) av de som anger att de har en eller flera funktionsnedsättningar anser att det begränsar sina möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken.

Vad tycker de med funktionsnedsättningar hindrar dem från att resa kollektivt?

Denna fritextfråga ställdes till de som angivit att de har någon funktionsnedsättning. De fick möjlighet att svara på vad som hindrar dem att resa kollektivt. Med hjälp av AI har svaren tematiserats. 33% av alla svar handlar direkt om individens funktionsnedsättning eller hälsotillstånd. Resterande del handlar om yttre strukturella faktorer (tidtabeller,

Fokus Upplevd tillgänglighet

geografi, ekonomi), personliga bekvämlighetsval (behov av bil) eller att man helt enkelt har svarat att inga hinder finns.

Tema / Hinder (n = 3513)

Tema / Hinder (n = 3513)	Andel (%)
Begränsad rörelseförmåga, gångsvårigheter och utmattning	25,96 %
Inga hinder / Svarat "Nej"	17,08 %
Tidtabeller, turtäthet och linjenät	16,74 %
Bekvämlighet, flexibilitet och behov av eget fordon (bil)	16,65 %
Geografiska hinder och avstånd till hållplats	7,77 %
Ekonomiska hinder (kostnad och pris)	6,58 %
Smärta, kronisk sjukdom och medicinska tillstånd	2,56 %
Fysiska barriärer och hjälpmedel (t.ex. påstigning och rullator)	2,16 %
Psykisk ohälsa och neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF)	1,79 %
Sensoriska nedsättningar (syn och hörsel)	1,02 %
Otrygghet och rädsla i resmiljön	0,91 %
Miljöfaktorer, allergier och överkänslighet	0,77 %

Några citat från respondenterna:

Bussen stannar ofta långt från målet, då orkar jag inte med rullatorn.

Ersättningssystem vid inställt tåg ökar allergibesvär då det är trängre

Autism, svårt med oförutsägbara händelser, mycket folk, höga ljud

Extra tydligt blir det nu när snöröjning blivit påverkad och vägarna till och från hållplatserna är dåligt halkbekämpade. Hur ska en person med rörelseinskränkning kunna ta sig runt i centrala centrum från och till hållplatser.

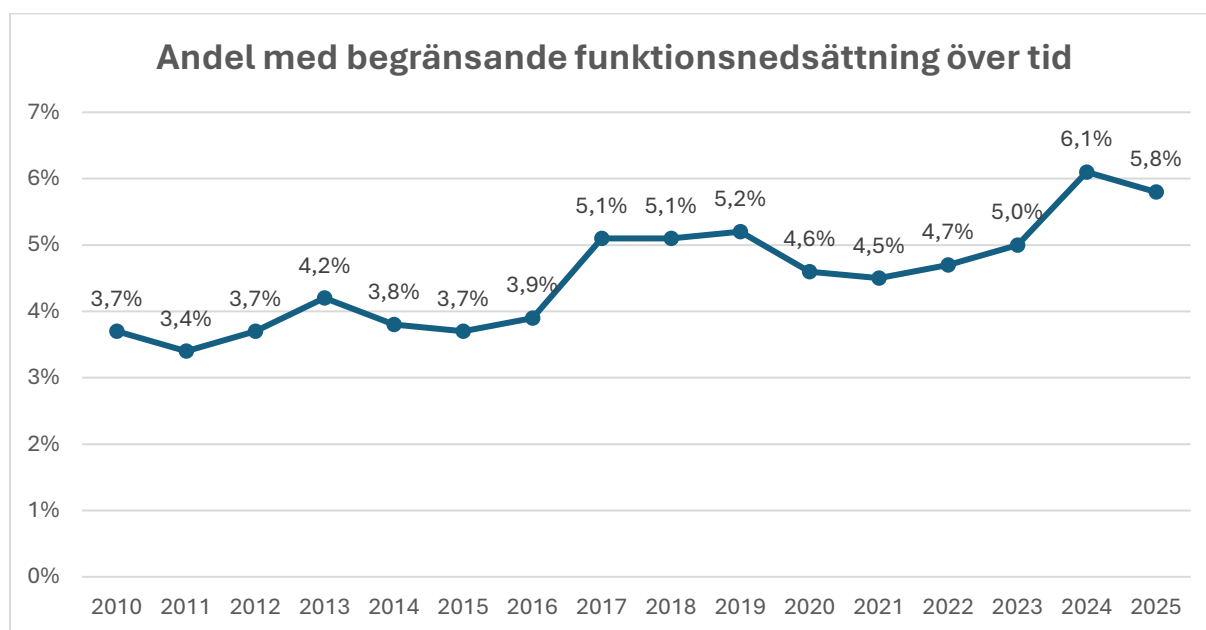
1 mil till närmaste hållplats, och tider som inte riktigt passar.

Biljettpriset är för högt för en pensionär

Kostnaden, och är lite omständigt att köpa biljetter i appen så det är bra att bussförarna är tålmodiga och låter en göra klart köpen ombord

Andelen med begränsande funktionsnedsättning

Detta är den klassiska fråga kring funktionsnedsättning som ställts i kollektivtrafiken sedan undersökningen startade i dess nuvarande form 2010. Frågan är konstruerad för att ge kollektivtrafikbranschen en förståelse för hur pass bra verksamheten är anpassad för personer med funktionsnedsättningar. Sannolikt såg man framför sig när frågan konstruerades att andelen som instämde i påståendet att de hade en funktionsnedsättning som *begränsar* dennes möjligheter att resa i den allmänna kollektivtrafiken skulle minska allt eftersom åtgärder för handikappanpassning gjordes i kollektivtrafiken. Lagstiftningen om handikappanpassning kom 1979 och den fysiska handikappanpassningen med tex låggolvsbussar gjordes brett under 1990-talet, stor fokus inledningsvis var på den fysiska tillgängligheten. Under 2010-talet har stationsledsagning och krav på audisuell trafikinformation införts, samt skärpta krav på ledstråk och under 2020-talet har kraven på biljettautomater, appar, hemsidor etc. skärpts. Allt detta åtgärder som påverkar fler grupper än rullstolsburna och personer med andra rörelsehinder. Trots dessa åtgärder ökar andelen som säger sig uppleva att de har någon form av begränsande funktionsnedsättning.



Andelen som svarar ja ökade i samband med att vi bytte mätmetod i undersökningen 2017 och 2024 när vi bytte undersökningsleverantör och samtidigt ökade fokus på att hitta ett mer representativt urval från befolkningen.¹⁵

Under mätperioden (jan-april 2026, när vi hade tilläggsfrågorna) var det 4,4 % som angav att det hade en begränsande funktionsnedsättning.

¹⁵ Se tex fördjupning kring detta i Svensk Kollektivtrafik, Årsrapport 2024, s 18ff.

Vilka funktionsnedsättningar begränsar att man reser kollektivt?



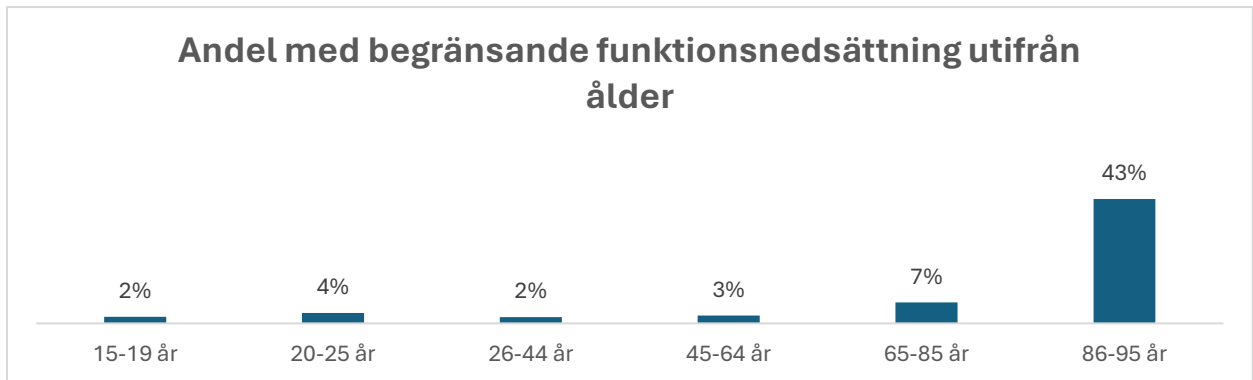
Den övervägande majoriteten av de rullstolsburna och lite mer än hälften av de med övriga rörelsehinder tycker att de har svårt att resa med kollektivtrafiken, medan en betydligt mindre andel av de som har funktionsnedsättningar kring tex astma/allergi, psykisk ohälsa och hjärta/kärl tycker att det hindrar dem från att resa kollektivt.

Andelar av befolkningen med olika funktionsnedsättningar där nedsättningen begränsar dem att resa kollektivt

Genom att beräkna befolkningsandelarna för personer med olika funktionsnedsättningar som upplever att nedsättningen begränsar deras möjligheter att resa kollektivt, kan vi se vilka typer av anpassningar som skulle ge störst samhällsnytta och göra det möjligt för fler att resa med kollektivtrafiken.[1] Resultaten visar att åtgärder för personer med övriga rörelsehinder och åldersrelaterade funktionsnedsättningar skulle gynna störst andel av befolkningen. Även personer med medicinska funktionsnedsättningar och psykisk ohälsa utgör stora grupper som upplever hinder för kollektivt resande.

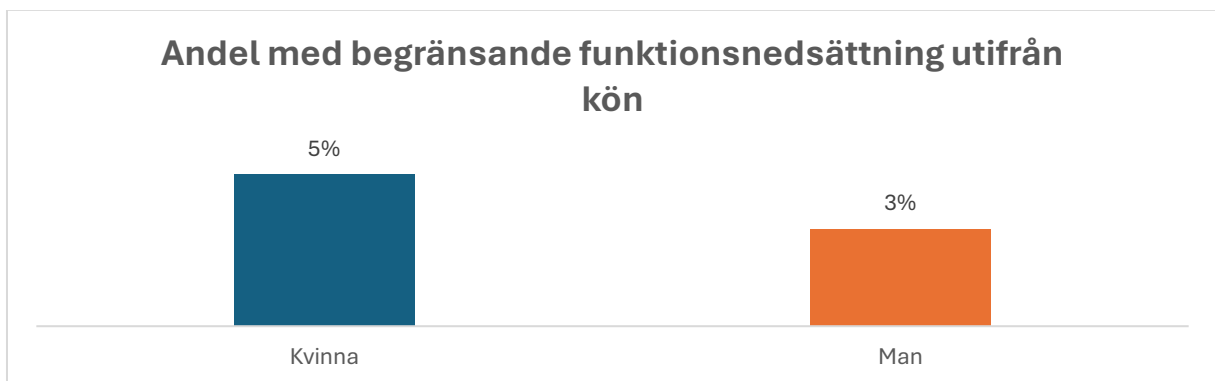


Stora åldersskillnader

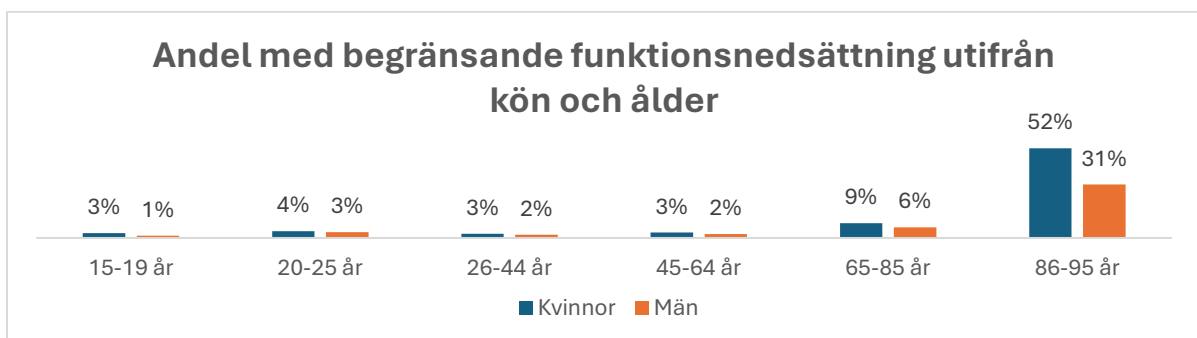


Vi ser att det är framför allt i åldern 86+ som en mycket stor del av befolkningen har svårt att resa kollektivt pga funktionsnedsättningar. Men att andelen även är tydligt förhöjd i åldersgruppen 65-85.

Vissa könsskillnader

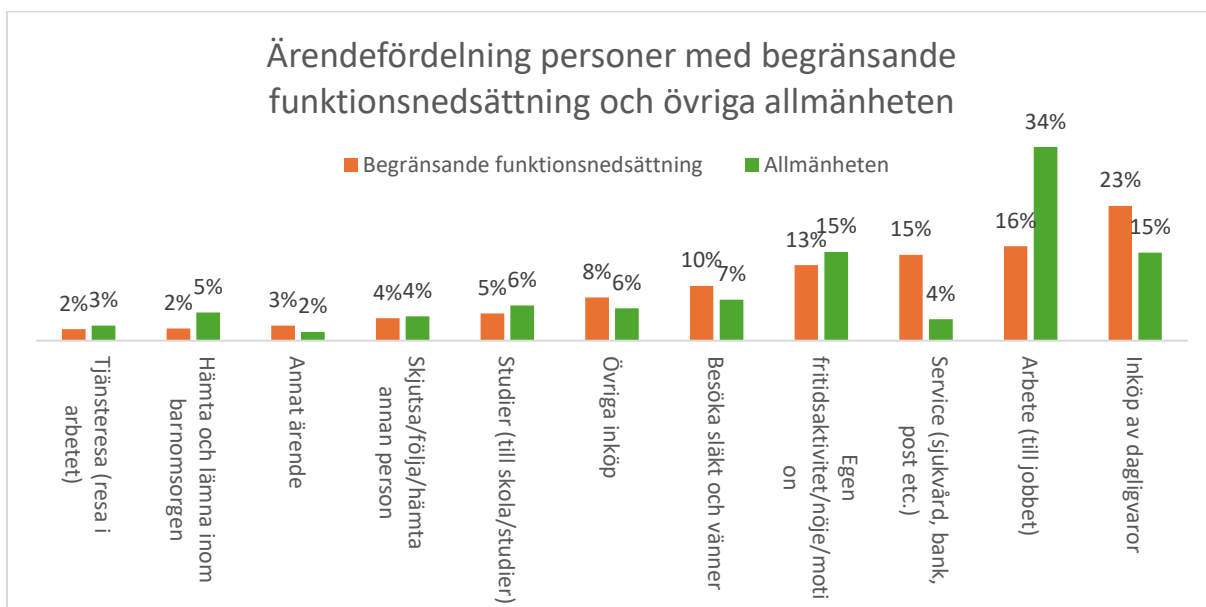


En större andel av kvinnorna säger att de har begränsande funktionsnedsättningar. Här finns en del bakomliggande könsskillnader som att kvinnor lever längre och att kvinnor över 65 har lägre tillgång till egen bil än män, som kan påverka svaret. Vi delar därför i nästa diagram upp svaret i både ålder och kön. Då framkommer tydligt hur det bland äldre kvinnor finns en betydligt större andel än bland jämnåriga män och framförallt bland yngre som tycker att de har funktionsnedsättningar som begränsar deras möjligheter att resa kollektivt.



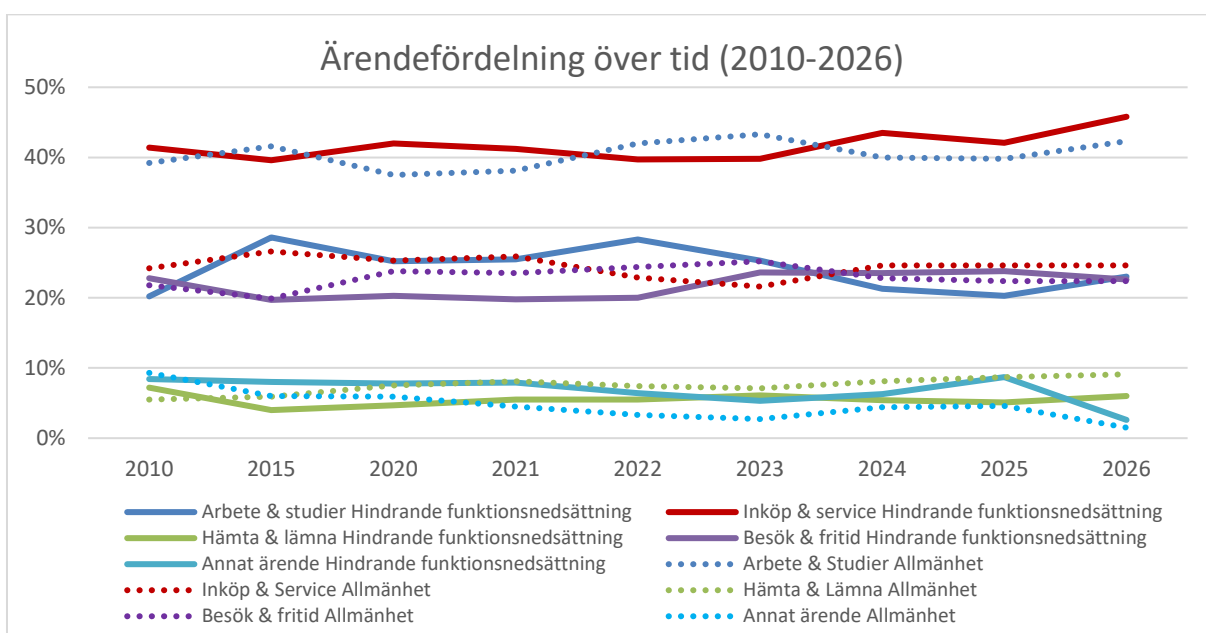
Skillnader i ärende

Vi kan tydligt se att personer som anger att de har en begränsande funktionsnedsättning har annan ärendefördelning än vad allmänheten i övrigt har. De har både en lägre andel studie- och arbetsresor och hämta/lämna resor men har istället högre andelar inköp och serviceresor.



Har ärendefördelningen förändrats över tid?

Vi kan se att personer som anger att de har begränsande funktionsnedsättning ökat sin andel resor till inköp och service över tid, andelen som är resor för fritid och besök har också ökat efter pandemin. Arbete och studieresorna har istället minskat.¹⁶



¹⁶ Notera den brutna tidsaxeln som för äldre tid endast redovisar resultat för vart femte år.

Fördjupning Färdtjänst och bilstöd



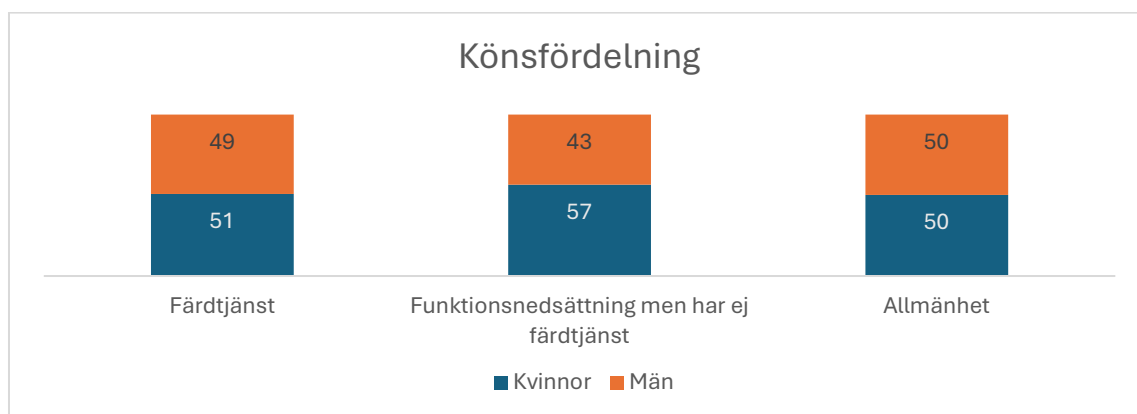
Personer med färdtjänst

Hur många har färdtjänst?

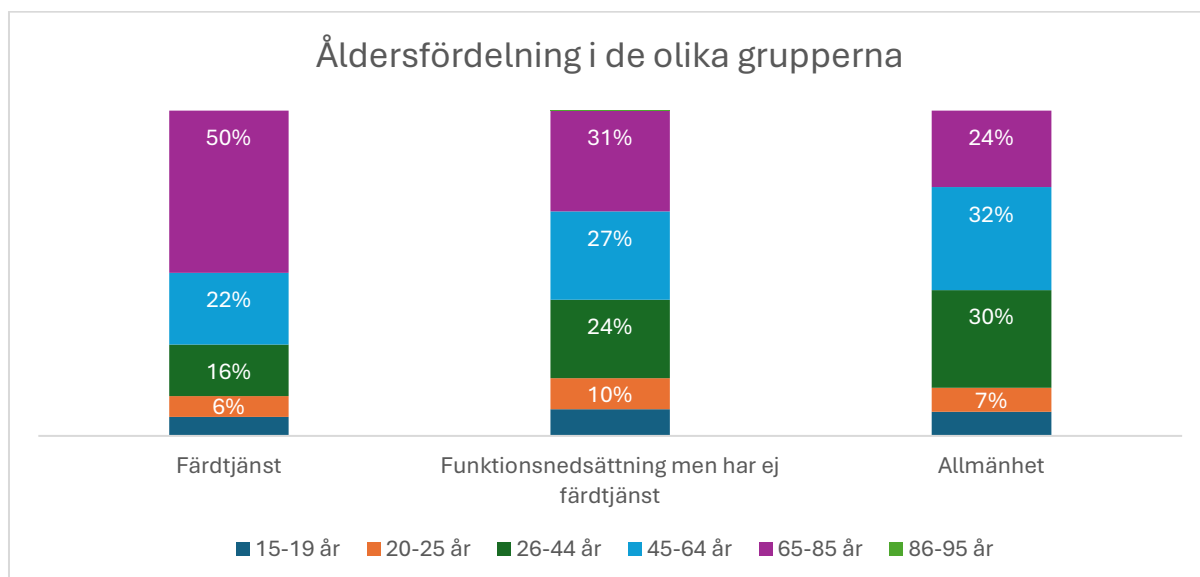
I vårt urval är det 7% som angav att de har färdtjänst.^{17,18}

Hur ser köns- och åldersfördelningen ut bland de som har färdtjänst?

Könsfördelningen i vårt urval visar att männen är färre än kvinnorna i alla tre grupperna, andelen kvinnor är som störst i grupper som inte har färdtjänst, men ändå säger att de har en angiven funktionsnedsättning.



Åldersfördelningen skiljer sig mellan de tre grupperna. Bland de färdtjänstberättigade är andelen personer som är 65 år eller äldre hög. Gruppen personer med funktionsnedsättning utan färdtjänst har en lägre andel äldre, men andelen 65+ är fortfarande avsevärt högre än bland allmänheten.



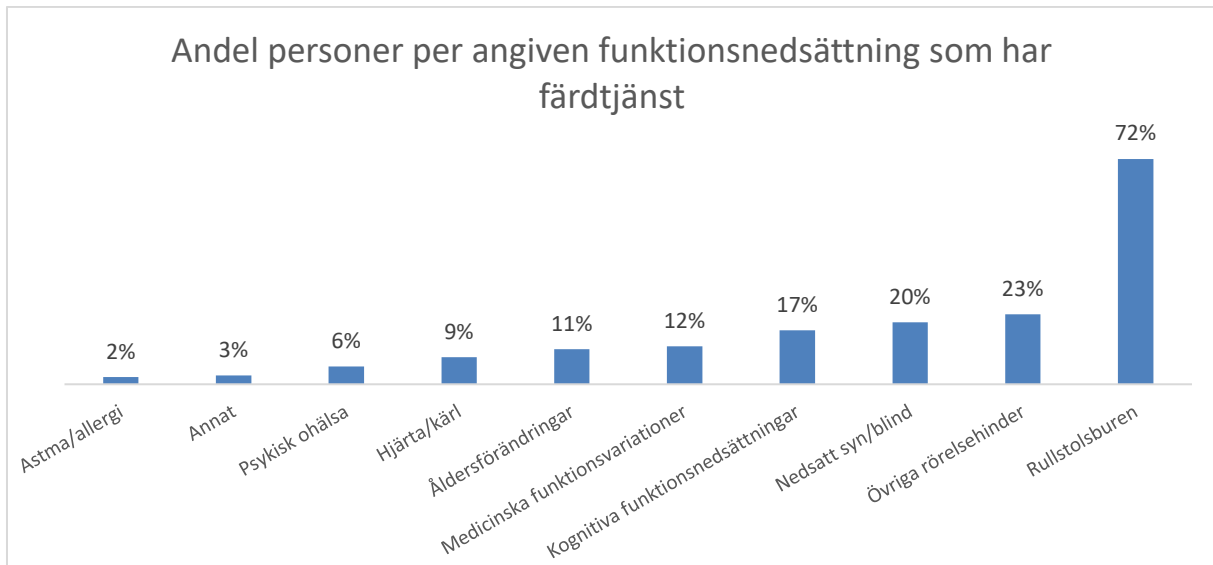
¹⁷ Värt att notera är att det är dubbelt så hög andel jämfört med vad Trafikanalys anger som andel av befolkningen för 2025

¹⁸ <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/>

Fokus Upplevd tillgänglighet

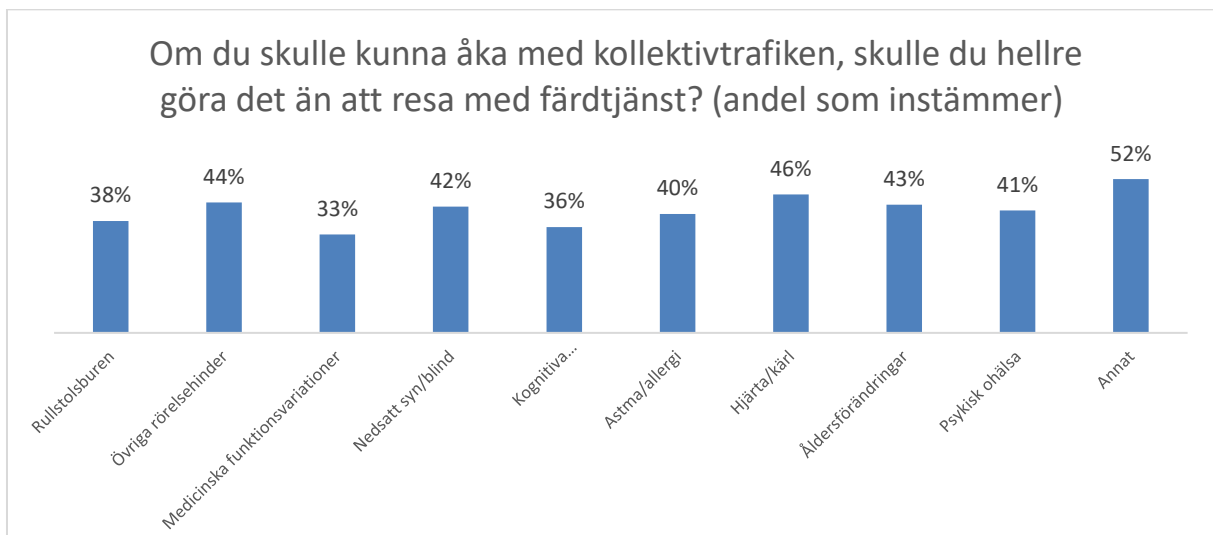
Vid vissa funktionsnedsättningar är det vanligare att man har färdtjänst

Hela 72% av de rullstolsburna har färdtjänst, medan enbart 2% av de som har astma/allergi har så svåra hinder att de fått färdtjänst.



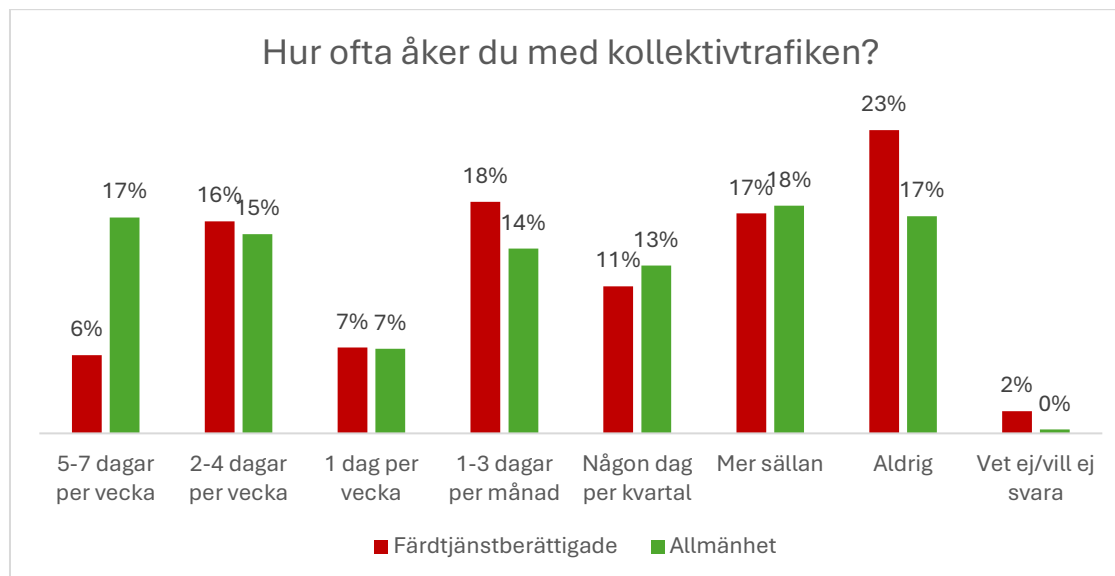
Vill de färdtjänstberättigade resa i kollektivtrafiken?

41% av de färdtjänstberättigade svarar att de skulle hellre åka i kollektivtrafiken om de kunde. Satsningar i kollektivtrafiken är därför inte förgäves. Det handlar mer om att satsa på rätt sätt. Bryter man ner det på de olika angivna funktionsnedsättningarna ser man att vissa grupper har en större vilja/tro att de ska kunna resa kollektivt. Detta är bra kunskap för att förstå hur olika satsningar på anpassning kan komma att ge effekt.



Reser de med färdtjänst kollektivt?

76% av de som har färdtjänst reser i kollektivtrafiken, sällan eller mer ofta.¹⁹ Vi ser att de i lägre utsträckning reser "dagligen" i kollektivtrafiken och en större andel aldrig reser i kollektivtrafiken.



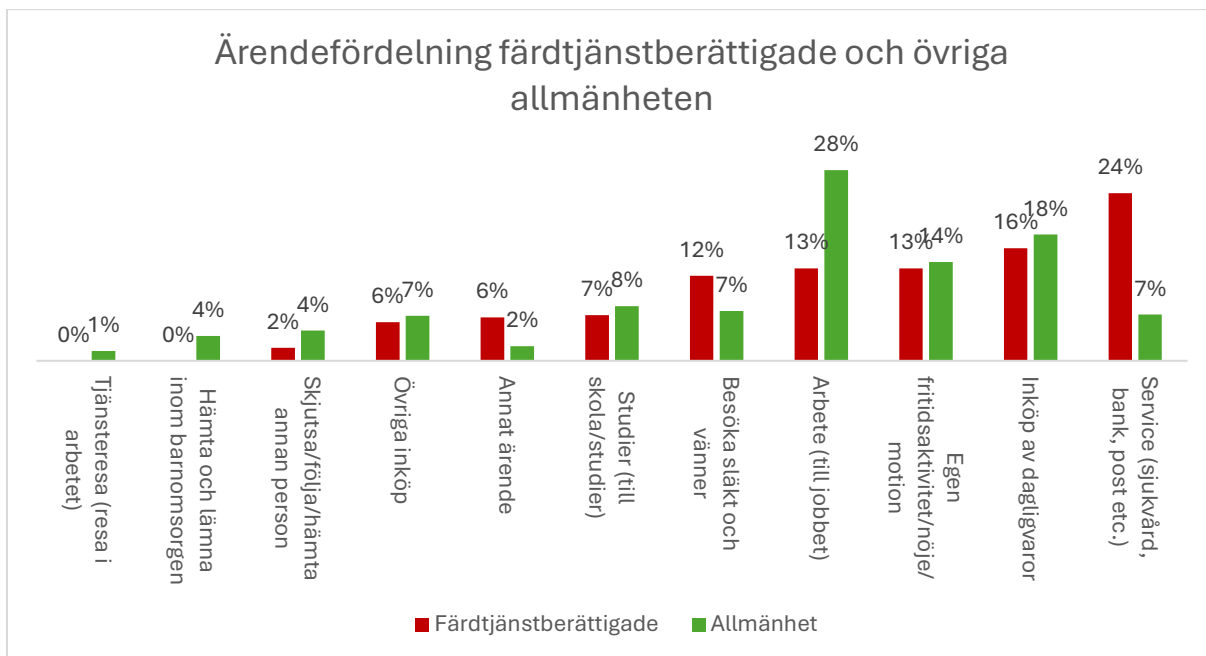
Vi ser att bland de som säger sig ha färdtjänst reste 14% kollektivtrafik och 26% taxi och färdtjänst på resdagen. Bland de som inte har färdtjänst är andelarna för kollektivtrafik 25% och taxi 0,4%.²⁰

¹⁹ Det är ett avvikande resultat jämfört med Anbarö som där 22% av de färdtjänstberättigade anger att de reser i linjetrafiken, dvs kollektivtrafikens bussar, tåg etc. Enligt SCB, Undersökningarna av levnadsförhållanden (ULF), 2024 var motsvarande siffra 62%. En delförklaring kring de skilda siffrorna kan vara viktningen, i Kollektivtrafikbarometern viktas resultaten utifrån invånare, dvs ett beteende vanligt i de folkrikare regionerna syns tydligare i nationella snitt. I Anbarö bidrar respektive ingående region med lika stor vikt till det nationella nationellt snittet. En annan förklaring kan vara att respondenterna som svarar i Anbarö undersökningen dels har en oro att förlora sin rätt till färdtjänst om de svarar att de reser kollektivt trots den tydligt utlovade anonymiteten vid enkätbesvarande. Ytterligare en förklaring kan vara att respondenter som reser med färdtjänst som beställs via en beställningscentral och i vissa län även med fordon i den regionala kollektivtrafikmyndighetens varumärke väl kan ange att de reser med tex Östgötatrafiken. Den senare av förklaringarna går att bena lite djupare i när det gäller Kollektivtrafikbarometerns svar. Vi kan nämligen titta på de som sagt sig ha färdtjänst och vilka resor de gjorde dagen innan de svarade på enkäten, i resedagboken. Där är uppdelat resor med kollektivtrafik respektive resor med färdtjänst, skolskjuts och taxi.

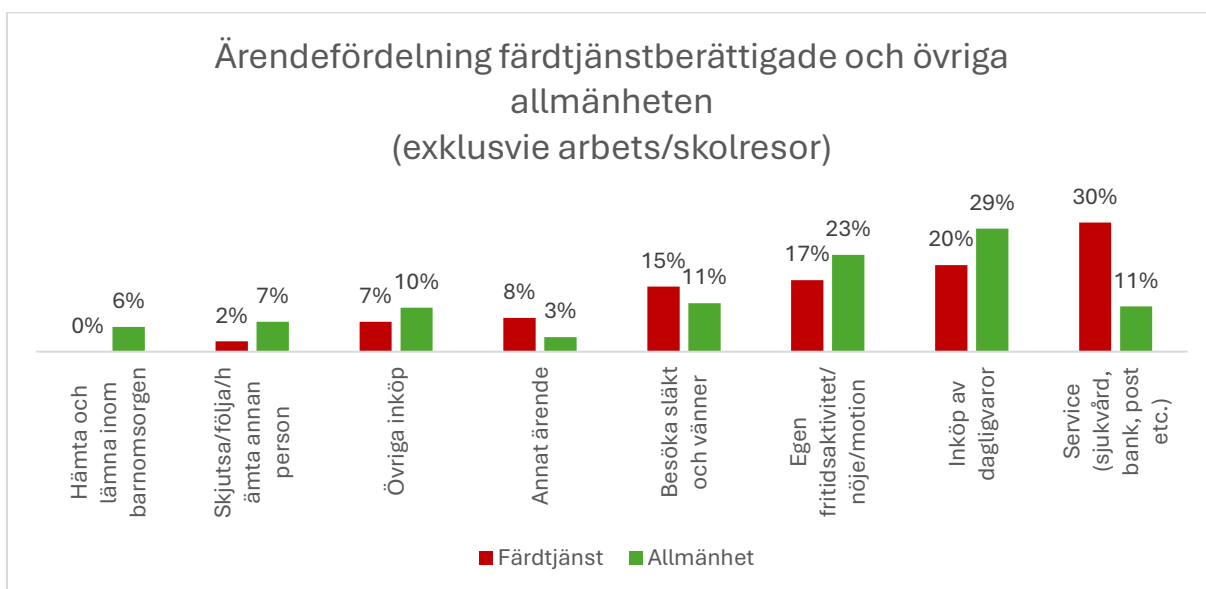
²⁰ Vi får här indirekt ett mått på den kommersiella taxitrafikens andel av resorna i landet, som 0,4% av de icke färdtjänstberättades resor.

Vilka ärenden reser de med färdtjänst?

Ser de färdtjänstberättigades resande likadant ut som allmänhetens? Vi kan se att de färdtjänstberättigade har en lägre andel arbetsresor och högre andel serviceresor. Men att de även gör en större andel av sina resor till släkt/vänner.



Eftersom vi vet att en stor andel av de färdtjänstberättigade uppnått pensionsålder och därmed inte arbetar kan det vara värt att göra samma analys fast med resor till skola/arbete exkluderade. Då förändras ärendefördelningen och resor till service och besöksresor framträder tydligt som resor färdtjänstberättigade gör mer än andra.



Vi vet från ANBARO-undersökningen att respondenter anger att de ibland väljer att resa i kollektivtrafiken för att de vill vara mer oberoende av tidsbokningar och för att deras hälsotillstånd tillåter det för just den resan, att resvägen och bytespunkterna fungerar,

några lyfter även att de upplever problem med färdtjänsten, tex att få fått ett dåligt bemötande och därför reser i den allmänna kollektivtrafiken. Tyvärr är andelen resor i kollektivtrafiken för färdtjänstberättigade så få under vår mätperiod att det är svårt att redovisa värden utan allt för höga felmarginaler. Färdtjänstberättigade använder kollektivtrafiken för arbetsresor och resor till släkt/vänner i högre utsträckning än de använder färdtjänsten för samma ändamål. Motsvarande använder de kollektivtrafiken i betydligt lägre utsträckning för sina inköps- och serviceresor.

Personer med bilstöd

Få har bilstöd

I vårt urval är det 1,2 % som angav att de har beviljats bilstöd. Någon officiell siffra på hur stor andel av befolkningen som någon gång beviljats bilstöd saknas, årligen har historiskt mellan 500 och 2800 personer beviljats bilstöd årligen. En överslagsberäkning ger dock vid handen att vårt resultat är högre än förväntat.

Har de som har färdtjänst också bilstöd?

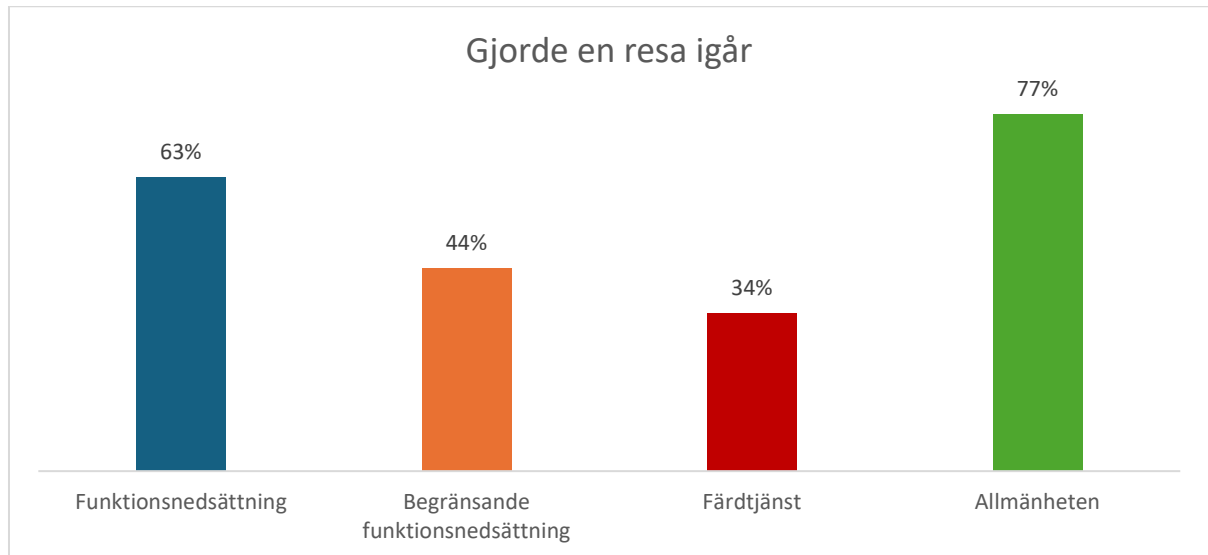
35% av de som har fått bilstöd har också färdtjänst. Personer med bilstöd är dock en liten grupp av de färdtjänstberättigade. Enbart 6% av de som har färdtjänst har också beviljats bilstöd.

Reser de som har fått bilstöd kollektivt?

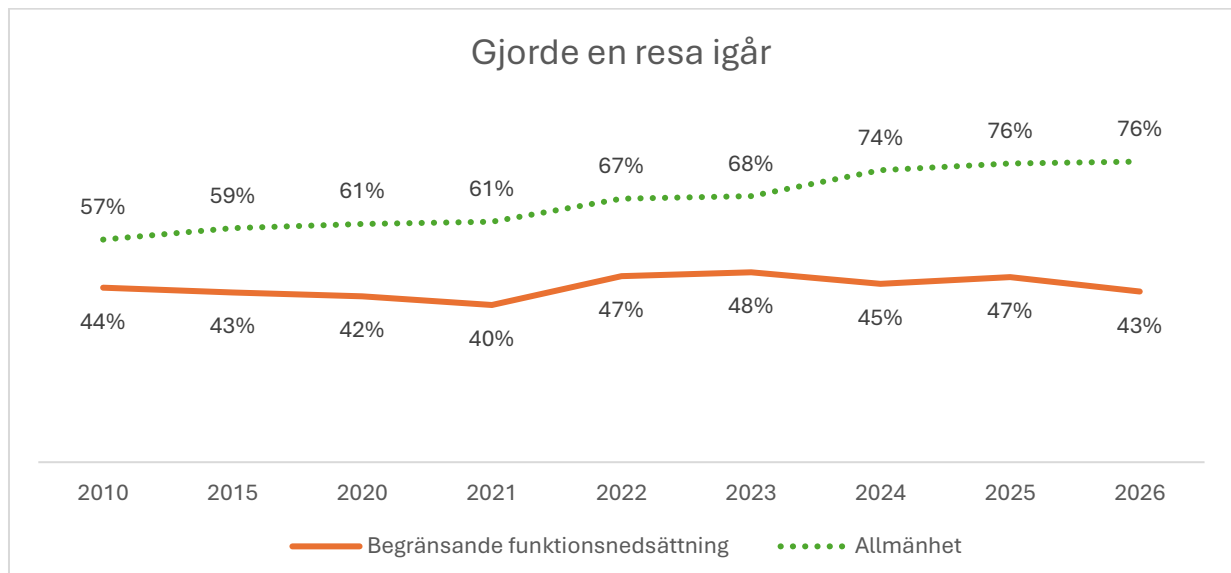
66% av de som har beviljats bilstöd reser i kollektivtrafiken, sällan eller mer ofta. Det är en lägre siffra än befolkningen och bland de som säger att de har färdtjänst. Sannolikt har detta både att göra med att denna grupp har funktionsnedsättningar som är väsentliga och att dessa som andra bilister när de väl skaffat bil gärna använder bilen oavsett ärende och avstånd till resmålet.

Resvanor bland funktionshindrade

Under denna rubrik kikar vi lite närmare på resvanorna. Vi kan se en fallande skala där 77% av allmänheten gjorde en resa dagen innan, medan endast 34% av de som har färdtjänst reste dagen innan.

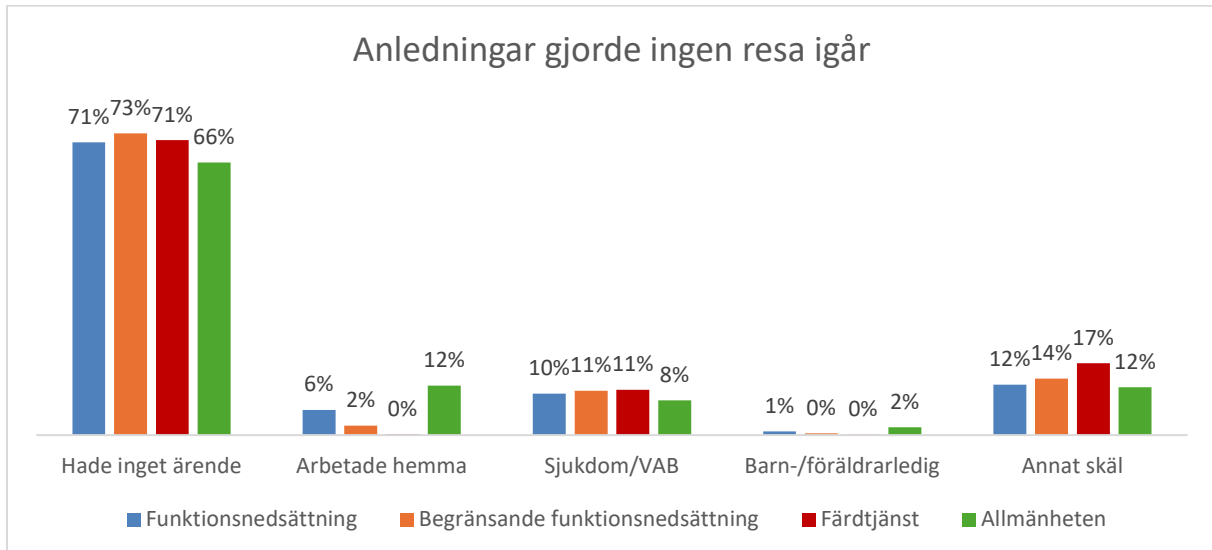


Hur har utvecklingen sett ut över tid. Här har vi enbart möjlighet att jämföra de som anger begränsande funktionsnedsättning mot allmänheten eftersom vi inte haft motsvarande tilläggsfrågor tidigare. Vi kan se att en större andel av allmänheten gör resor under dagen, men motsvarande gäller inte för gruppen med begränsande funktionsnedsättningar.

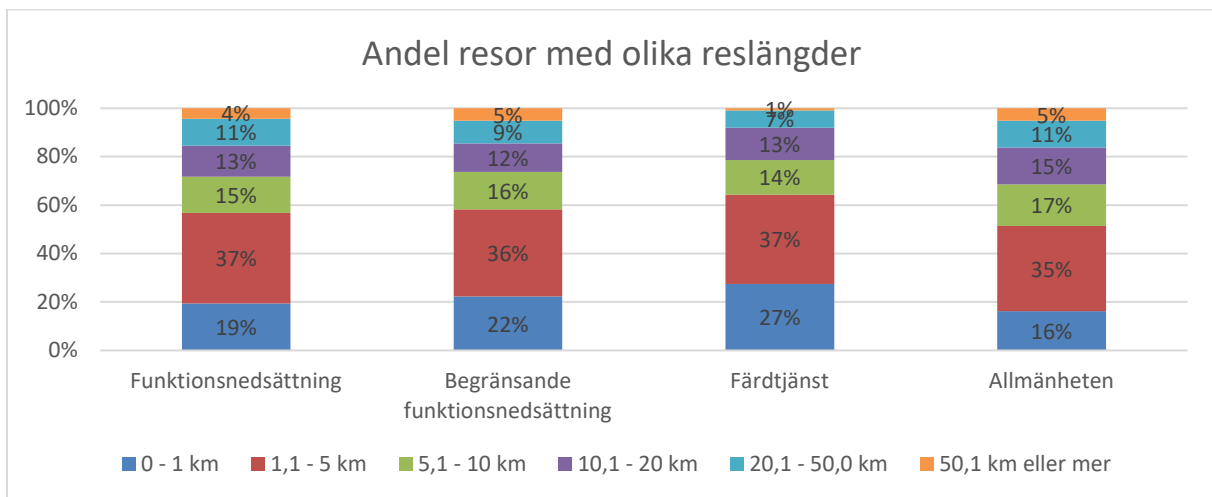


Fokus Upplevd tillgänglighet

När de som inte rest får svara på varför de inte rest ser man att de olika grupperna har olika anledningar. Den största anledningen är för alla grupper att man inte hade något ärende, men hos allmänheten är det ett något mindre argument. Hos allmänheten anges distansarbete av en större andel som orsak. Hos grupperna med begränsande funktionsnedsättningar och färdtjänst är "annat skäl" en större anledning.

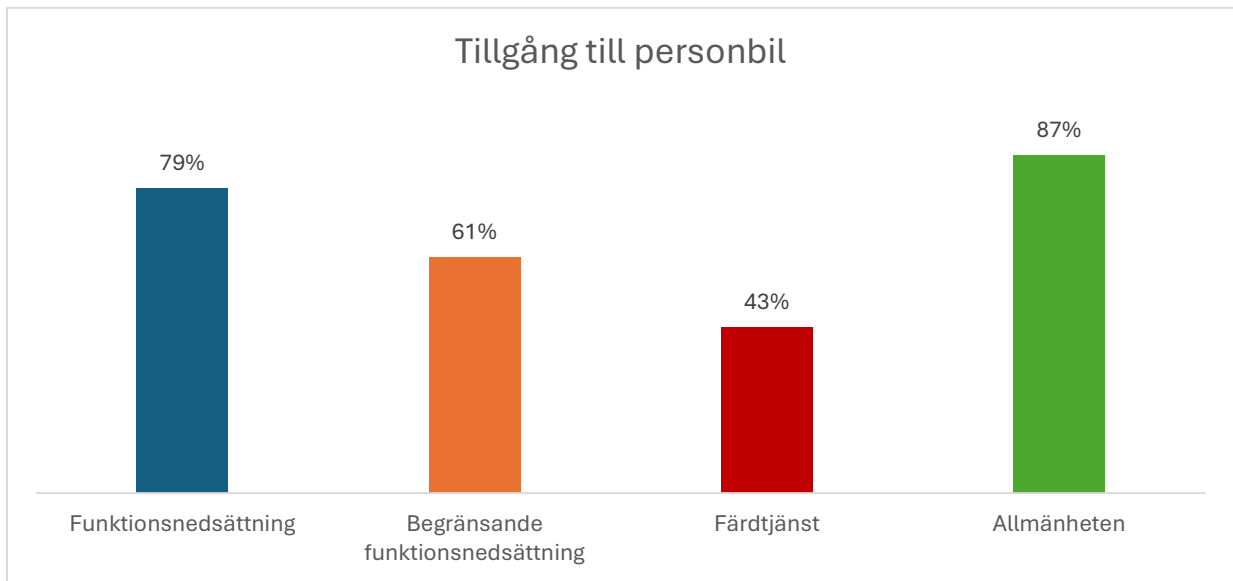


Vi kan se att personer som har funktionsnedsättningar, begränsande funktionsnedsättningar och färdtjänst reser färre långa resor och fler korta resor.

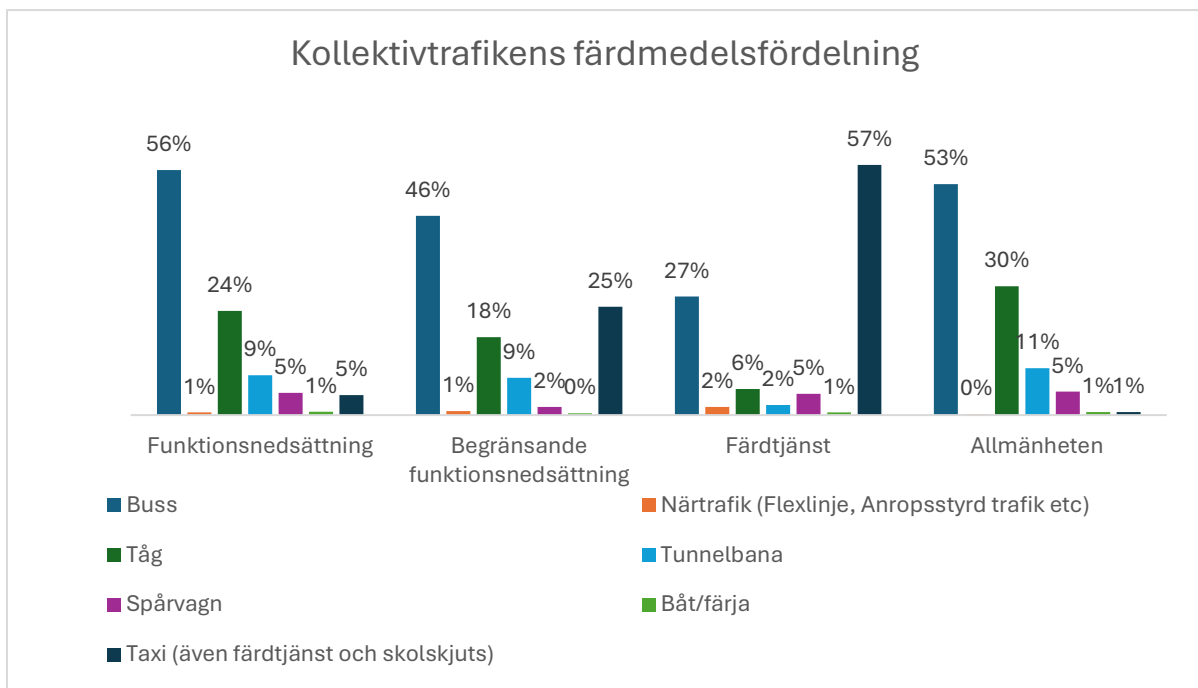


Fokus Upplevd tillgänglighet

Bil innehavet hos de funktionshindrade är lägre än hos allmänheten, lägst är den hos de med färdtjänst.



Vi kan se att bussresor är något vanligare bland de med funktionsnedsättning (så länge den inte är begränsande) än bland allmänheten. Vi kan också se att närtrafiken nyttjas av de med funktionsnedsättning, begränsande funktionsnedsättning och de med färdtjänst i större utsträckning än hos allmänheten.



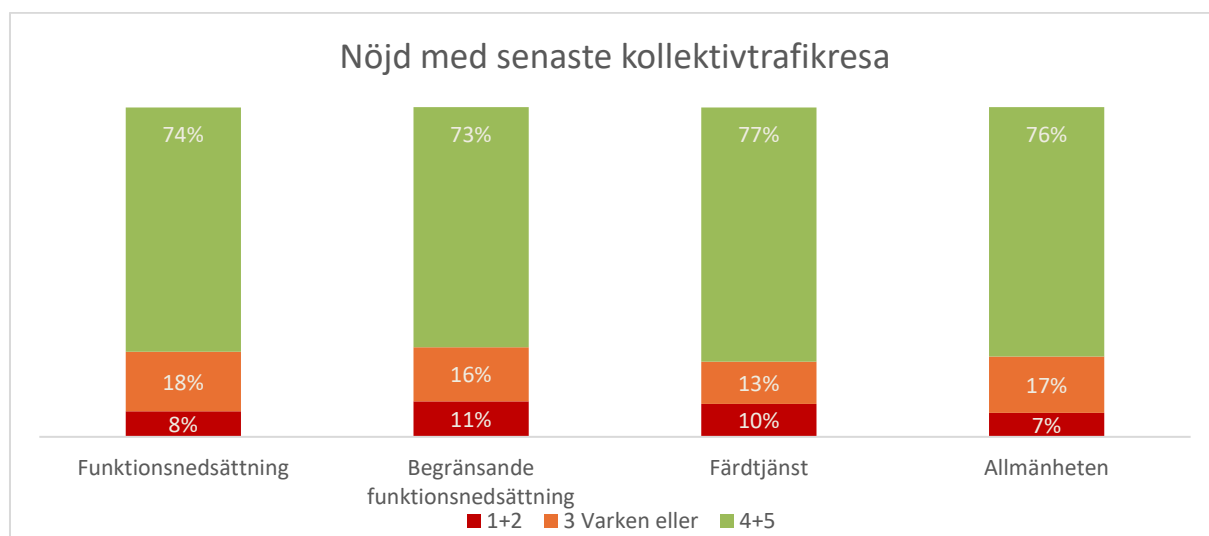
Funktionshinder och nöjdhet med kollektivtrafiken

I detta avsnitt kikar vi på om det finns någon skillnad i nöjdhet med kollektivtrafiken hos grupperna som säger att de har en funktionsnedsättning, en funktionsnedsättning som hindrar att man reser kollektivt eller för de som angett att de har färdtjänst.

Mest nöjda är de som inte har några begränsande funktionsnedsättningar, men även de som har färdtjänst. Störst andel missnöjda finns bland de som har färdtjänst och de som har funktionsnedsättningar som begränsar.

Senaste resan

Vi kan se att skillnader, där lägst nöjdhet hittar hos de med funktionsnedsättning och begränsande funktionsnedsättning. Färdtjänstberättigade har lika stor andel nöjda som hos allmänheten, däremot har de precis som bland de med begränsande funktionsnedsättning en större andel missnöjda än bland övriga grupper.

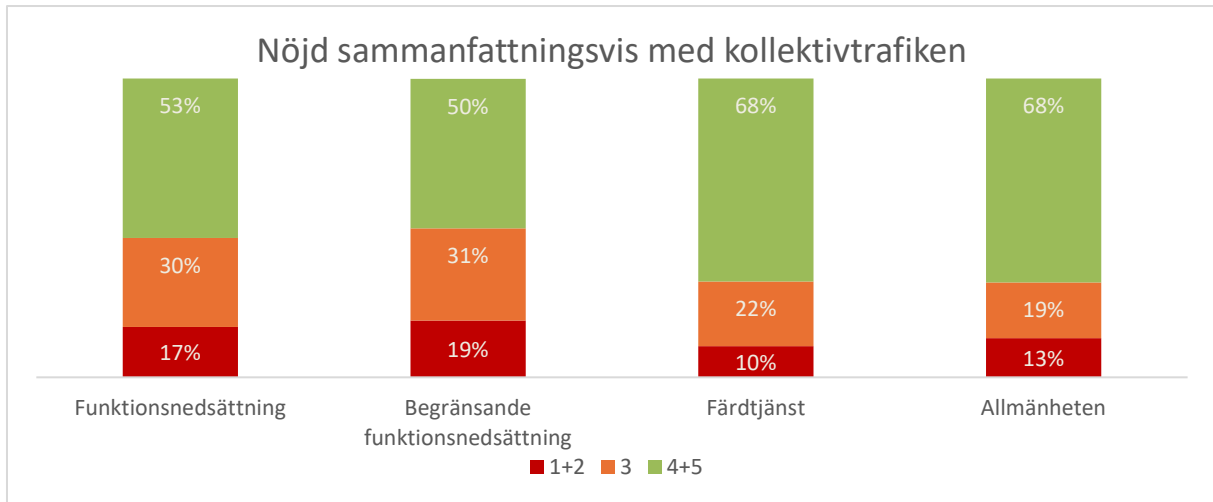


Övergripande nöjdhet

Andelen som är nöjda med kollektivtrafiken som helhet brukar alltid vara lägre än andelen som är nöjd med den senaste resan.²¹ Vi ser att de som inte har färdtjänst och de som har funktionsnedsättningar som begränsar dem att resa kollektivt är de grupper som är minst nöjda med den övergripande nöjdheten. Störst andel missnöjda finns bland de med funktionsnedsättning och begränsande funktionsnedsättning.

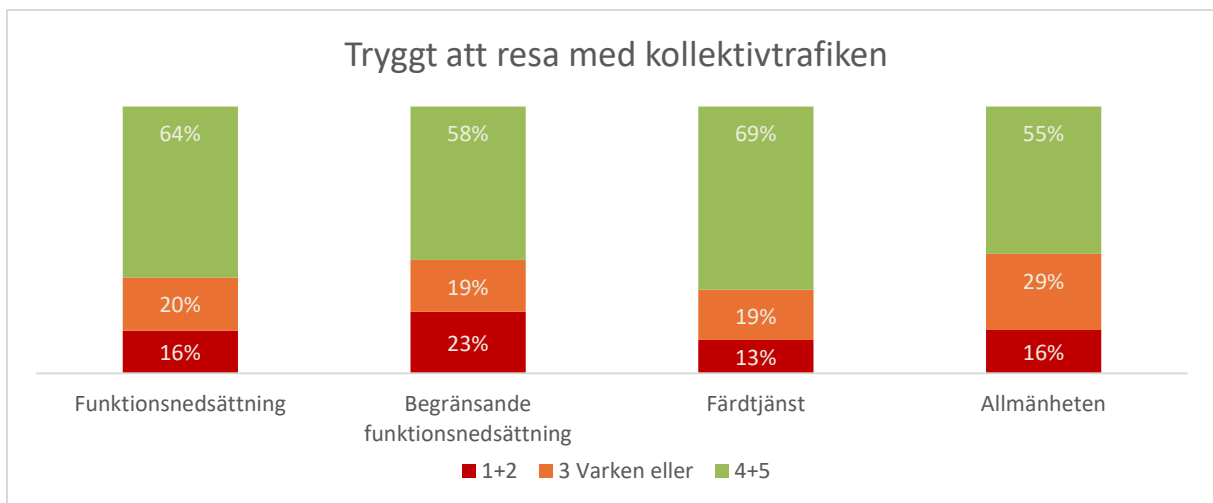
²¹ Läs med om varumärkesunderskottet i Svensk Kollektivtrafik, Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2025, s 14f

Fokus Upplevd tillgänglighet



Trygghet att resa med kollektivtrafiken

När det gäller tryggheten, kan vi se att den grupp som sticker ut är de som har en funktionsnedsättning som begränsar dem att resa i kollektivtrafiken. Att de som har färdtjänst finner en större trygghet kan beror på att de i högre grad kan välja, när de känner sig trygga väljer de kollektivtrafiken annars färdtjänsten, medan de utan färdtjänst har färre val hur man transporterar sig.





Bilaga

Tilläggsfrågorna



Tilläggsfrågor som ställts för analys i denna rapport

Som ett led i arbetet att göra kollektivtrafiken tillgänglig för fler oavsett funktionsvariation, så önskar vi ditt svar på följande frågor. Syftet med frågorna är att mäta hur tillgänglig resenärerna upplever att kollektivtrafiken är och om kollektivtrafiken gör det möjligt för dem att resa på de sätt de vill. Stämmer något av följande in på dig?

Stämmer något av följande in på dig? (n=34 327)

Rullstolsburen
Övriga rörelsehinder (svårt att gå, använder käpp/rullator)
Medicinska funktionsvariationer (lungor/invärtes/cancer/diabetes/yrsel)
Nedsatt syn/blind
Kognitiva funktionsnedsättningar (utvecklingsstörning/demens/förståelsesvårigheter)
Astma/allergi
Hjärta/kärl
Åldersförändringar (syn, hörsel, rörlighet, stabilitet, nedsatt ork)
Psykisk ohälsa (depression, ångest, social fobi)
Annat
Jag har ingen funktionsnedsättning
Vill ej svara

Vad är det som hindrar dig att resa kollektivt? Ställd till de som angett en funktionsnedsättning. Fritextsvar.

Har du färdtjänst? Ja/nej, Vet ej/Vill ej svara (n=7864)

Har du beviljats bilstöd för personer med funktionsnedsättning? Ja/nej, Vet ej/Vill ej svara (n=7838)

Om du skulle kunna åka kollektivtrafiken skulle du hellre vilja göra det än att resa med färdtjänst? Ställd till de som svarat ja på fråga om färdtjänst. Ja/nej, Vet ej/Vill ej svara (n=366)

Ta ställning till följande påståenden. De besvaras på en skala 1-5 där 1= Tar helt avstånd och 5=Instämmer helt, Vet ej/vill ej svara: (n=34351)

Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter

Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill

Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra

Tillgänglighet till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag

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, med ca 86 miljoner resor årligen.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK