

KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN

UNGAS RESANDE - Östgötatrafiken



Projektgrupp:

Mattias Andersson, Svensk Kollektivtrafik

Erik Granberg, Lysio Research

Kajsa Aune, Lysio Research

Oskar Bork, Lysio Research

Kontaktpersoner:

Kajsa Aune, Lysio Research

e-post: kajsa.aune@lysio.se

Foto på framsidan: Adobe stock photos

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



Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	7
2. Inledning	9
3. Bakgrund	11
4. De unga resenärerna	13
3.1. Resefrekvens	13
4.1. Marknadsandel	16
4.2. Nöjdhet med kollektivtrafiken	17
4.3. Ärende med resa	20
4.4. Kollektiva färdmedel	24
5. Förutsättningar och attityd till kollektivt resande	31
5.1. Förutsättningar att resa kollektivt	31
5.2. Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken	34
5.3. Attityder	36
6. Livsfasers påverkan på kollektivt resande	42
7. Förändrade resebeteenden i framtiden	53
8. Bilaga	61
9. Bakom rapporten	66

Definitioner och förklaringar

Unga

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

Äldre/Den äldre jämförelsegruppen

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

Kollektivtrafikorganisation

Kollektivtrafikorganisationen som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.

Nöjd-kund-index (NKI)

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

Nöjdhet med senaste resan

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

Marknadsandel

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

Net-promoter-score (NPS)

Fråga om rekommendationsbenägenhet som besvaras på en tio-gradig skala. Beräknas som andel ambassadörer (betyg 9-10) minus andel skeptiker (betyg 0-6).



1. Sammanfattning

Resvanor och resefrekvens

Unga i åldern 15–25 år utgör en viktig målgrupp för kollektivtrafiken i Region Östergötland. Bland 15–17-åringar reser 79 % med Östgötatrafiken minst en gång i veckan, men resefrekvensen minskar tydligt med stigande ålder – i den äldre jämförelsegruppen (26+) är motsvarande andel 21 %. Totalt reser mer än tre fjärdedelar av 15–25-åringarna med kollektivtrafik minst en gång i månaden.

Bilresor förekommer i liknande omfattning mellan grupperna, men 20–25-åringar reser mindre med bil än både yngre och äldre. Bilens betydelse ökar i takt med körkortsinnehav, vilket också märks i kollektivtrafikens marknadsandel. Marknadsandelen är som högst vid 17 års ålder (66 %), men sjunker därefter snabbt till 31 % vid 21 års ålder. Den äldre jämförelsegruppen ligger dock på en ännu lägre nivå, 16 %.

Resornas syfte och färdmedelsval

Studier är det vanligaste reseärendet bland 15–19-åringar, särskilt när det gäller kollektivtrafik. Bland personer från 20 års ålder minskar andelen resor till studier, samtidigt som arbetsresor ökar markant. Fritidsresor förekommer i liknande utsträckning i alla åldrar, medan ärenden som inköp och service ökar med åldern.

Kollektivtrafiken är det vanligaste färdmedlet vid resor till arbete eller studier bland 15–17-åringar. I den äldre jämförelsegruppen är bilen som förare vanligast. Gång är även särskilt vanligt bland 15–17-åringar (57 %) men betydligt mindre vanligt i högre åldrar. Vid fritidsresor är bilförande vanligast i den äldre jämförelsegruppen, medan gång, kollektivtrafik och bil som passagerare är vanligare bland 15–17-åringar.

Bussen är det vanligaste kollektiva färdmedlet i alla åldersgrupper. Bland

15–17-åringar uppger 76 % att de oftast åker buss, medan tåget är vanligare i den äldre jämförelsegruppen. Bussresandet minskar med åldern, medan tågresandet ökar. Fordonens komfort lyfts fram som det som fungerar bäst, följt av tidtabeller och punktlighet.

De främsta anledningarna till att resa kollektivt är att man saknar körkort eller bil. Miljöaspekten är ett tydligare motiv bland den äldre jämförelsegruppen (37 %) än bland 15–17-åringar (19 %). Bland de yngsta (15–17 år) anges ofta "annat skäl", vilket antyder att befintliga svarsalternativ inte helt fångar deras motiv. Könsskillnaderna är små, men män anger oftare kortare restid, medan kvinnor i högre grad nämner avsaknad av bil eller körkort som skäl till kollektivt resande.

Unga mellan 15–25 år lyfter i högst grad biljettkostnader som det största hindret för kollektivresande, medan den äldre jämförelsegruppen oftare anger att de föredrar bilen. Kvinnor lyfter biljettpriset mer, medan män oftare hänvisar till preferens för bil, cykel eller gång.

Nöjdhet och upplevelser

Den sammantagna nöjdheten (NKI) är som lägst bland 17-åringar och ökar därefter gradvis med åldern. Skillnaderna mellan 15–25-åringar och den äldre jämförelsegruppen är dock inte särskilt stora totalt. Nöjdheten med den senaste resan är generellt högre än NKI och följer ett liknande mönster där den ökar med åldern men generellt ligger på en liknande nivå för både 15–25 åringar och den äldre jämförelsegruppen.

Net Promoter Score (NPS) är lägst bland 15–19-åringar och ökar tydligt från 20 års ålder. Trots relativt hög nöjdhet med den senaste resan är viljan att rekommendera kollektivtrafiken alltså lägre bland de yngre.

Attityder, trygghet och sociala faktorer

Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken är lägst bland 15–17-åringar, där endast 57 % uppger att det känns tryggt att resa. De främsta orsakerna till otrygghet är oro för förseningar, bråkiga medresenärer och rädsla för brott. Resultatet tyder på att trygghetsfrågor särskilt bör prioriteras för de yngre resenärerna.

Kännedom om hur man reser med Östgötatrafiken är högre bland 15–25-åringar än i den äldre jämförelsegruppen. Bland 15–17-åringar är andelen som upplever förbättrade möjligheter att resa kollektivt under det senaste året tydligt högre än övriga åldersgrupper. Kvinnor framhåller i stället miljönytta i högre grad, medan män lyfter prisvärdheten med kollektivtrafiken. Tilliten till punktlighet är låg i samtliga grupper, men något högre bland kvinnor.

Få anser att det är trendigt att resa kollektivt, och många uppger att deras vänner inte pratar positivt om det. Samtidigt är miljö- och klimatperspektivet viktigt i alla grupper, särskilt bland kvinnor (79 %) jämfört med män (60 %). En stor majoritet anser dock samtidigt att det är viktigt att ta B-körkort vid 18 års ålder.

Förutsättningar för resande

Livssituation påverkar i hög grad hur goda förutsättningar olika grupper upplever att de har att resa kollektivt. Hemmaboende studenter, planlösa unga och utflugna högskolestudenter rapporterar bäst förutsättningar, särskilt vad gäller enkelhet, trygghet och punktlighet. Utflugna yrkesverksamma och körkortsinriktade gymnasieungdomar har i stället genomgående sämre upplevelser – framför allt vad gäller punktlighet och anpassade avgångstider.

Förväntat framtida resande

Bilresandet är det färdmedel som flest unga tror kommer att öka, särskilt bland 18–19-åringar (67 %) och 15–17-åringar (65 %). Kollektivtrafik är

det färdmedel flest tror att de kommer att resa mindre med framöver, särskilt bland 18–19-åringar där 42 % uppger detta. Minskad cykling och användning av moped, mopedbil och EPA-traktor förväntas också i samma åldrar, medan minskat bilresande är ovanligt i alla grupper.

Förväntade förändringar kopplas i hög grad till körkort och bil. För att fler ska resa kollektivt lyfts framför allt billigare biljettpriser och bättre punktlighet fram av de unga.

2. Inledning

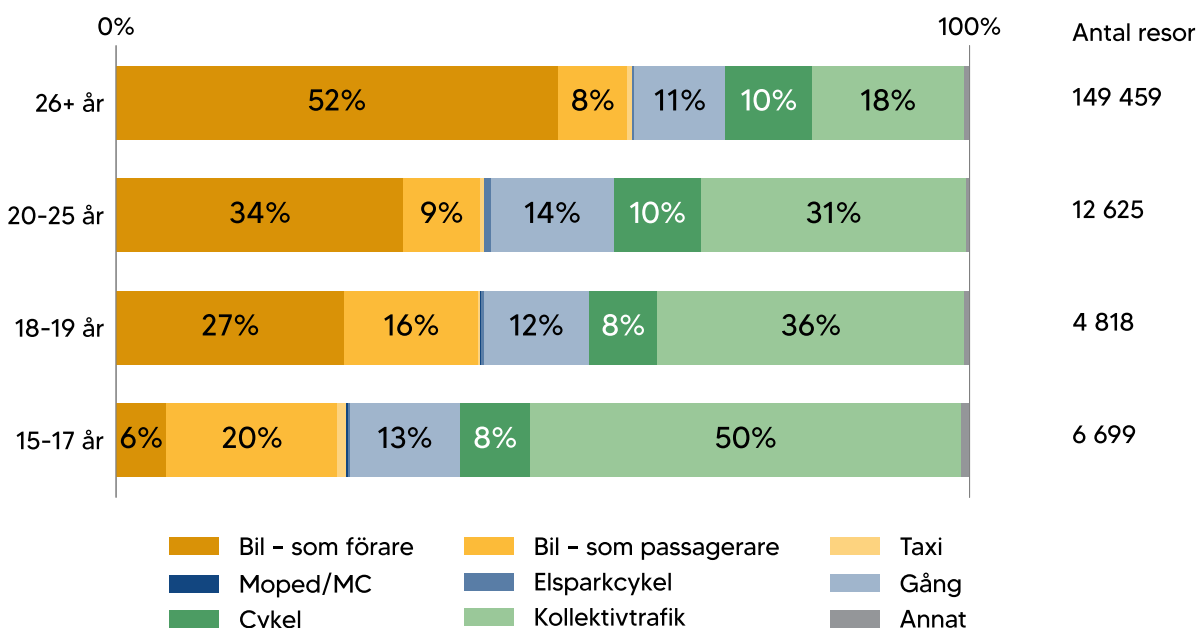
Ungdomar utgör en betydande andel av kollektivtrafikens resenärer i Sverige idag. Utifrån ett nationellt snitt genomförs ungefär hälften av alla resor i åldersgruppen 15–17 år med kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Samtidigt syns en tydlig utveckling där användningen av kollektivtrafik minskar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

Utöver praktiska behov spelar även sociala faktorer en stor roll i ungas resvanor. Ungdomar är ofta trendsättare och trendkänsliga, och påverkas i hög grad av attityder, normer samt det sociala sammanhang de befinner sig i – en påverkan som förstärks ytterligare genom sociala mediers utbredning. Vilka sociala faktorer och attityder påverkar ungas resvanor i Sverige idag?

Denna rapport syftar till att öka förståelsen för ungas resande, med särskilt fokus på förutsättningar för kollektivt resande, attityder, livsfaser samt hur unga ser på sitt resebeteende i framtiden. Genom att analysera både praktiska och sociala faktorer bakom ungas val av färdmedel kan vi bättre förstå vad som påverkar deras benägenhet att resa kollektivt.

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

Huvudsakligt färdmedel *nationellt* per resa, åldersjämförelse



Bakgrund



3. Bakgrund

Kollektivtrafikbarometern

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

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

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

Urval

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

Genomförande

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

Inbjudan till undersökningen sker genom ett brev. Brevet innehåller en länk till enkäten samt en unik inloggningskod. Dessutom ingår en QR-kod att skanna med mobilkamera eller surfplatta för att direkt komma in i webbenkäten.

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

Frågor till temarapport

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

Viktning

Resultatet i Kollektivtrafikbarometern viktas för att säkerställa att svaren är proportionella mot fördelningen av antal invånare. Viktningen återställer fördelningen så att svarsdatans mellan de olika kommunerna i regionen är korrekt. Kommuner med mindre urval eller sämre svarsfrekvens viktas då upp medan de med större urval eller högre svarsfrekvens viktas ner.

Låga baser

Observera att det i vissa tabeller och grafer är få antal svar. Dessa bör då tolkas med försiktighet. Det finns även markerat i rapporten när så förekommer.

¹ Se bilaga för antal svar per deltagande organisation
Kollektivtrafikbarometern, Årsrapport 2024, maj, 2025

De unga resenärerna



4. De unga resenärerna

4.1. Resefrekvens

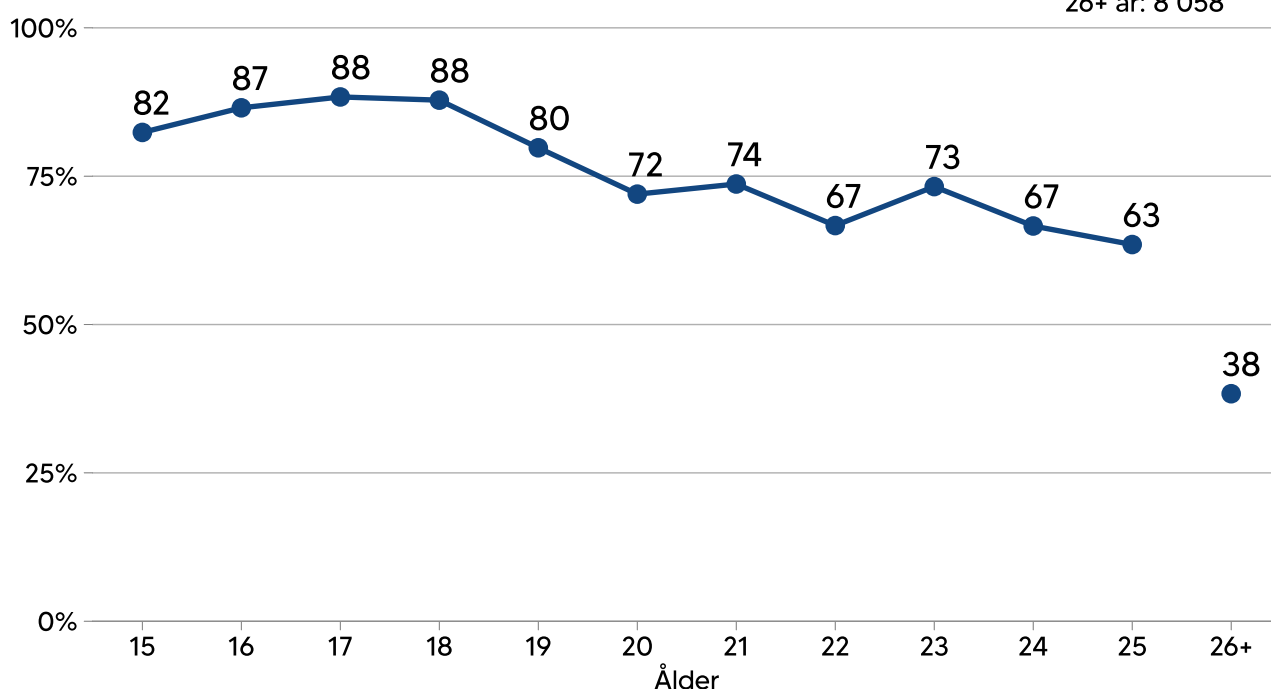
Mer än tre fjärdedelar av 15-25 åringarna i Region Östergötland reser kollektivt minst en gång i månaden. Samtidigt finns det en tydligt nedåtgående trend i resefrekvens med stigande ålder. Bland 15-17 åringar reser 79 % minst en gång i veckan, motsvarande andel bland den äldre jämförelsegruppen är 21 %.

Resefrekvensen med bil är relativt jämn mellan de olika åldersgrupperna med undantag för 20-25 åringarna som reser med bil i tydligt lägre utsträckning än de övriga grupperna.

76%
av 15-25 åringar reser
kollektivt minst en gång i
månaden

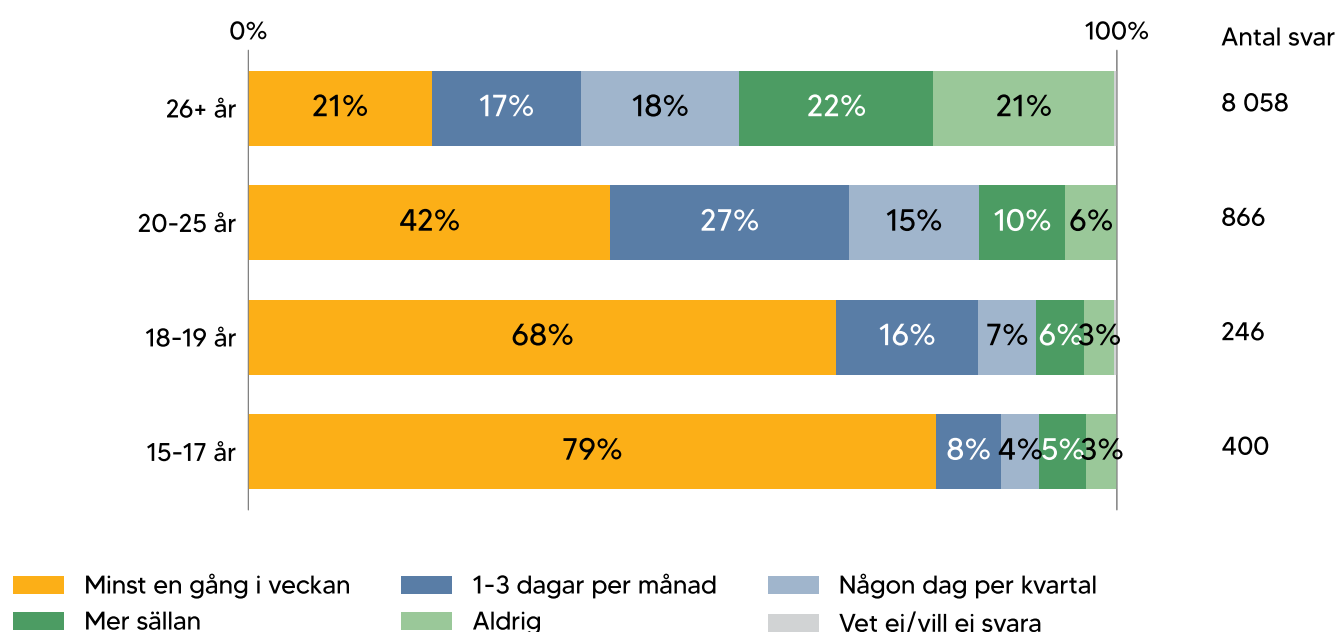
Resefrekvens med kollektivtrafiken minst en gång i månaden, åldersjämförelse

Antal svar:
15-25 år: 1 512
26+ år: 8 058





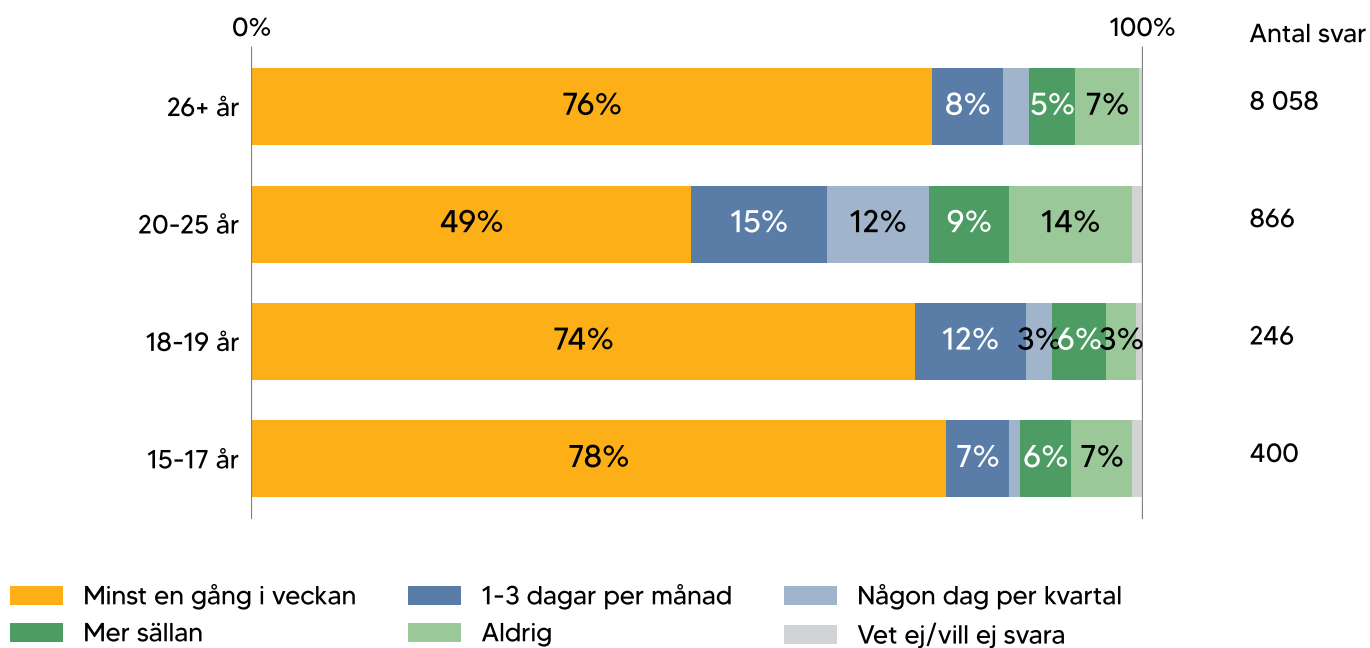
Hur ofta åker du med kollektivtrafiken? Åldersjämförelse



53%
av unga **män** reser
kollektivt minst en gång i
veckan

60%
av unga **kvinnor** reser
kollektivt minst en gång i
veckan

Hur ofta reser du med bil? Åldersjämförelse

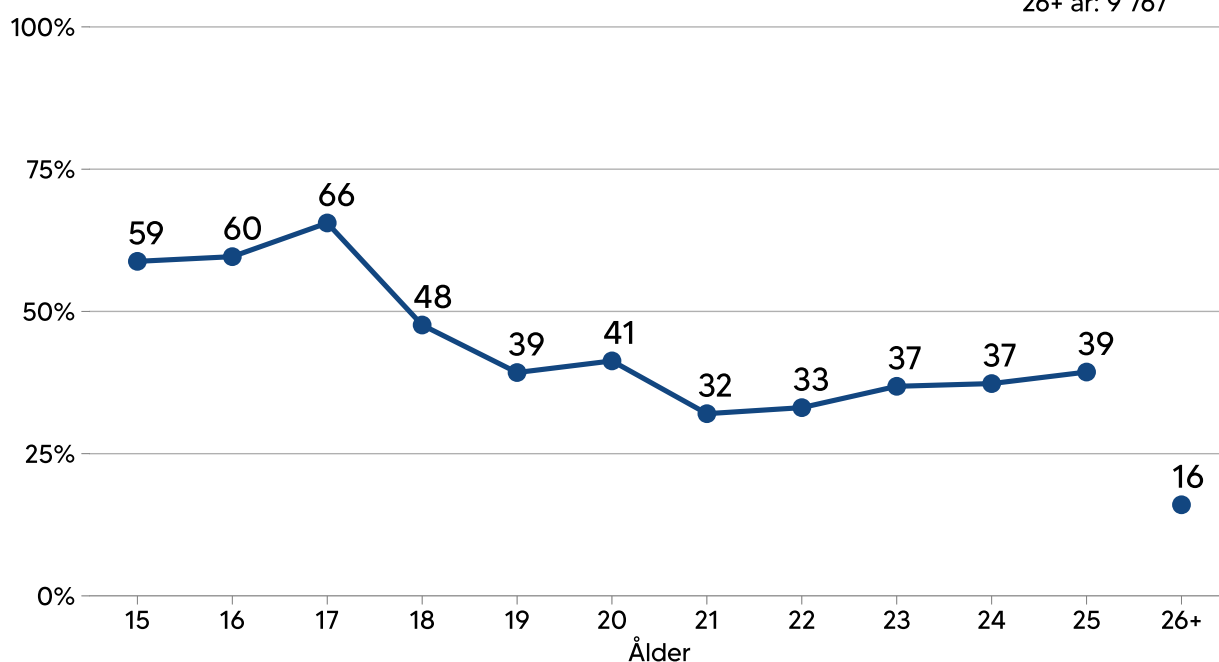


4.2. Marknadsandel

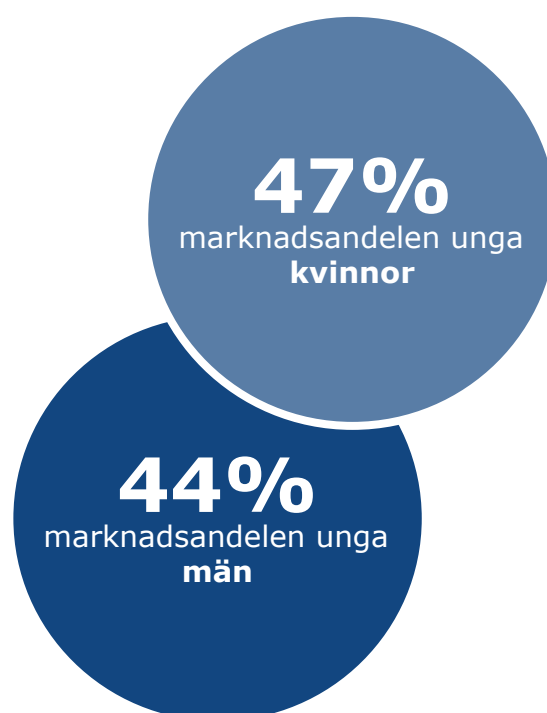


Marknadsandel, åldersjämförelse

Antal resor:
15-25 år: 1 451
26+ år: 9 767



Marknadsandelen är klart högre bland unga jämfört med den äldre jämförelsegruppen. Vid 17 års ålder ligger marknadsandelen på 66 % vilket går att jämföra med 16 % för den äldre jämförelsegruppen. Efter 17 års ålder minskar marknadsandelen kraftigt och har vid 21 års ålder har andelen minskat till 31 %. B-körkort har förmodligen en stor påverkan i denna förändring. Marknadsandelen är även något högre bland kvinnor jämfört med män.



4.3. Nöjdhet med kollektivtrafiken

58%

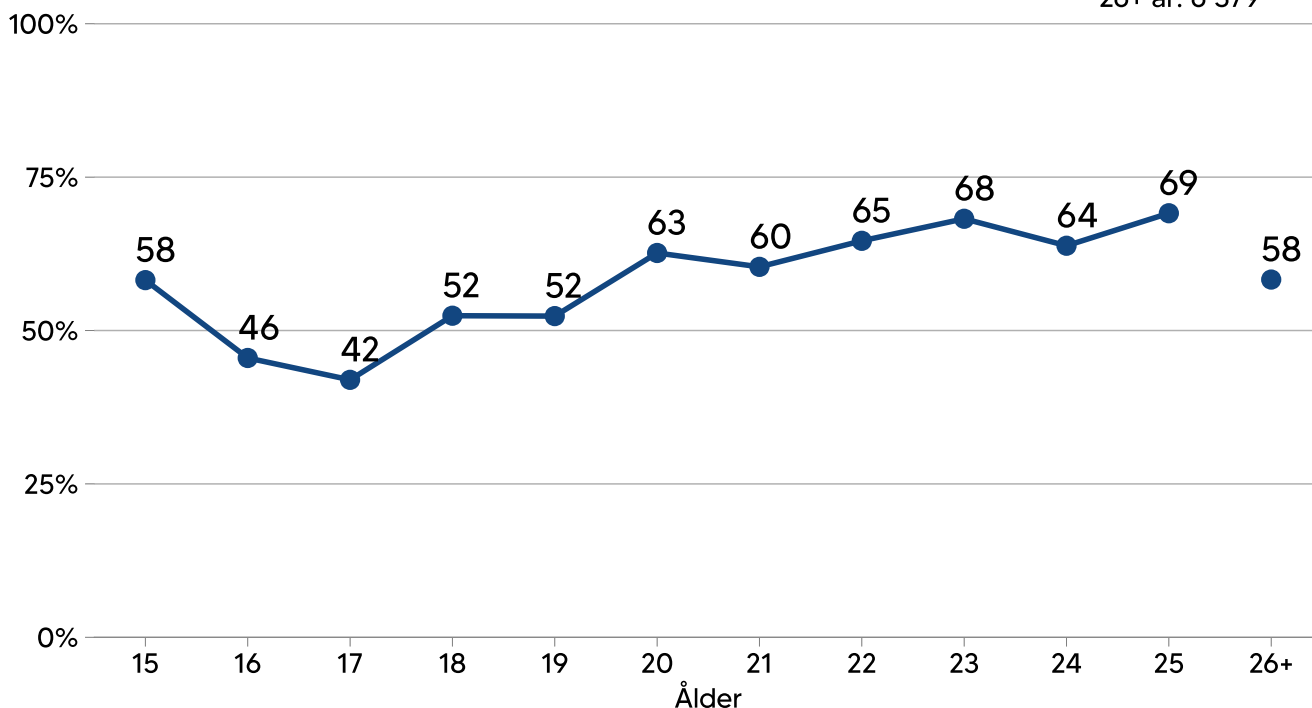
av unga är sammantaget nöjda med kollektivtrafiken (NKI)

Sammantagen nöjdhet med kollektivtrafiken (NKI), åldersjämförelse

Antal svar:

15-25 år: 1 454

26+ år: 6 379



Nöjdheten med kollektivtrafiken (NKI) är som lägst vid 17 års ålder och ökar sedan gradvis med åldern. Även om det således sker en viss ökning, är skillnaderna mellan de unga åldersgrupperna och den äldre jämförelsegruppen inte noterbart stora.

Liknande är fallet för nöjdhet med den senaste resan. Andelen nöjda med den senaste resan är generellt högre än NKI värdet men även här ligger unga och den äldre jämförelsegruppen relativt lika varandra.

15-19 åringar är de mest lägst NPS värde, från 20 års ålder är värdet tydligt högre, även i den äldre jämförelsegruppen.

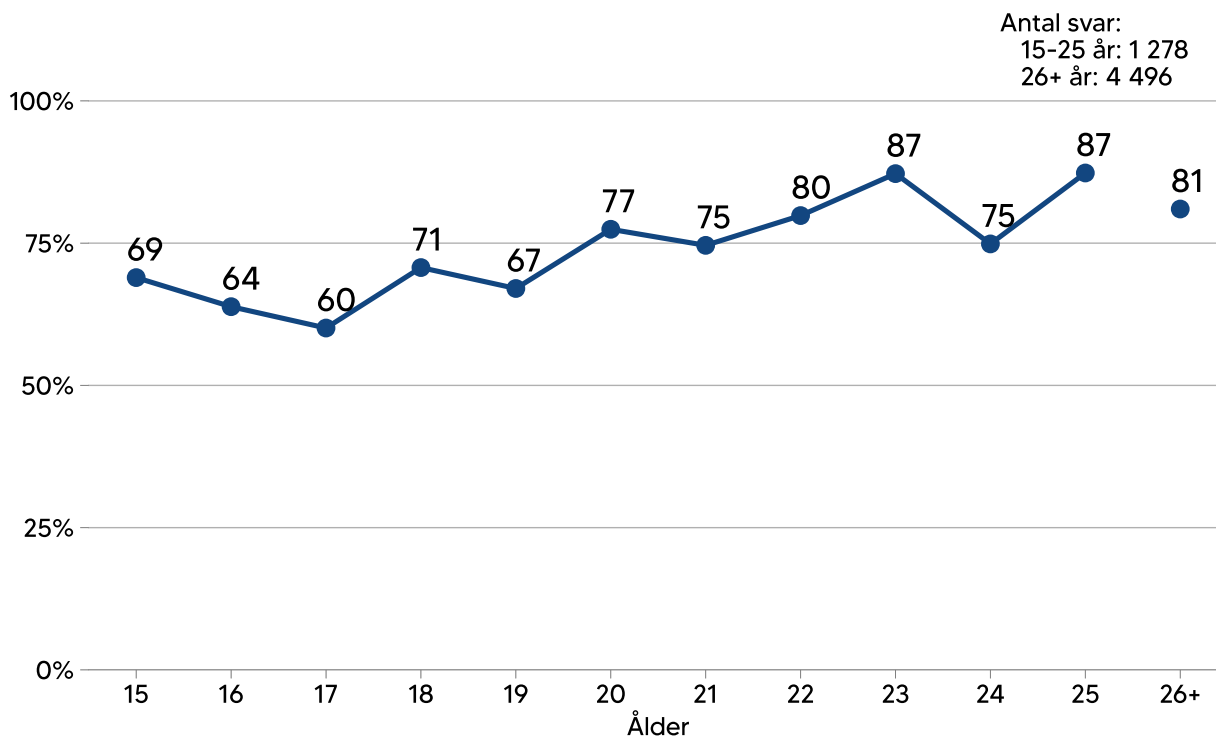
55%

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

60%

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

Nöjdhet med den senaste resan, åldersjämförelse



73%
av unga är nöjda med
den senaste resan

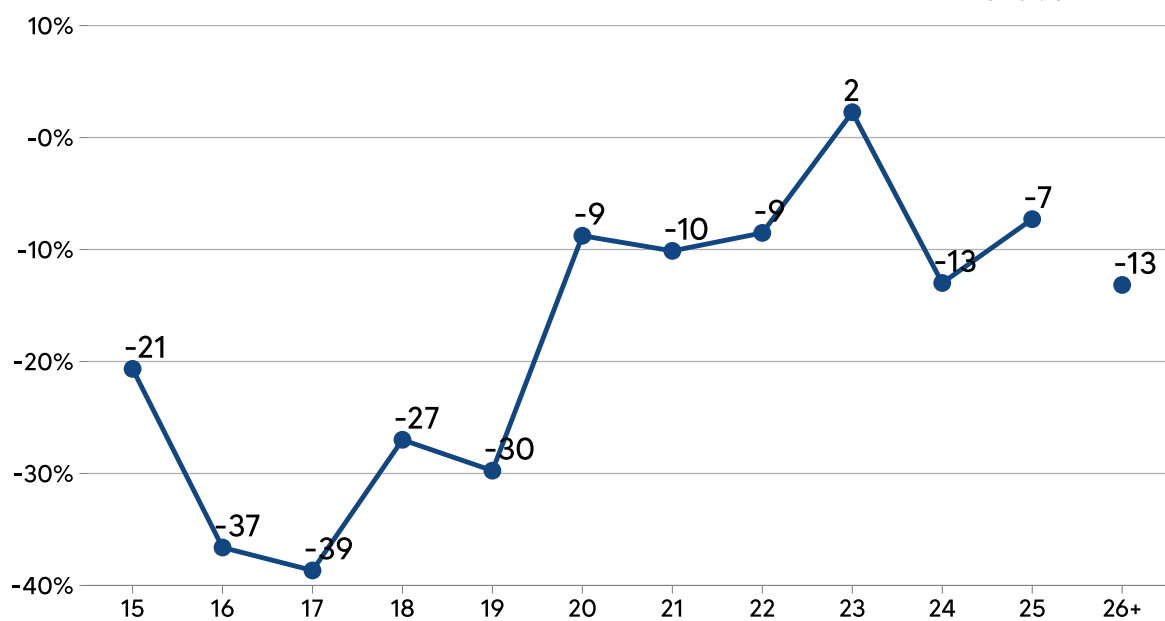
75%
av unga **män** är nöjda
med den senaste resan
med kollektivtrafiken

71%
av unga **kvinnor**
är nöjda med den
senaste resan med
kollektivtrafiken



NPS, åldersjämförelse

Antal svar:
15-25 år: 1 354
26+ år: 6 417



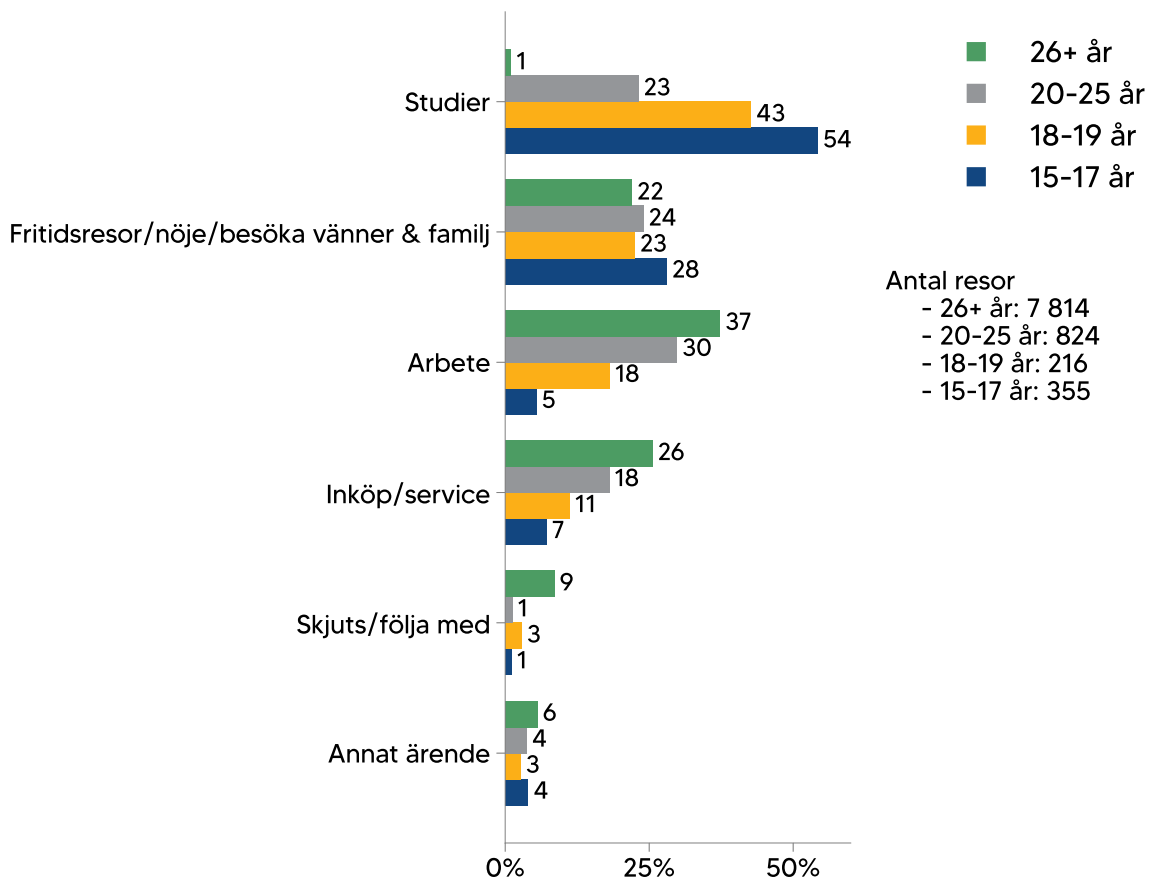
4.4. Ärende med resa

Studier är ett tydligt vanligare resesyfte bland 15–19-åringar, särskilt när det gäller kollektivtrafik där det utgör en stor andel av resorna. Bland personer 20 år och äldre minskar andelen resor till studier, samtidigt som arbetsresor ökar markant, vilket belyser ett förväntat skifte i livssituation. Fritidsresor förekommer relativt jämnt mellan åldersgrupperna, medan ärenden som inköp och service blir något vanligare med stigande ålder.



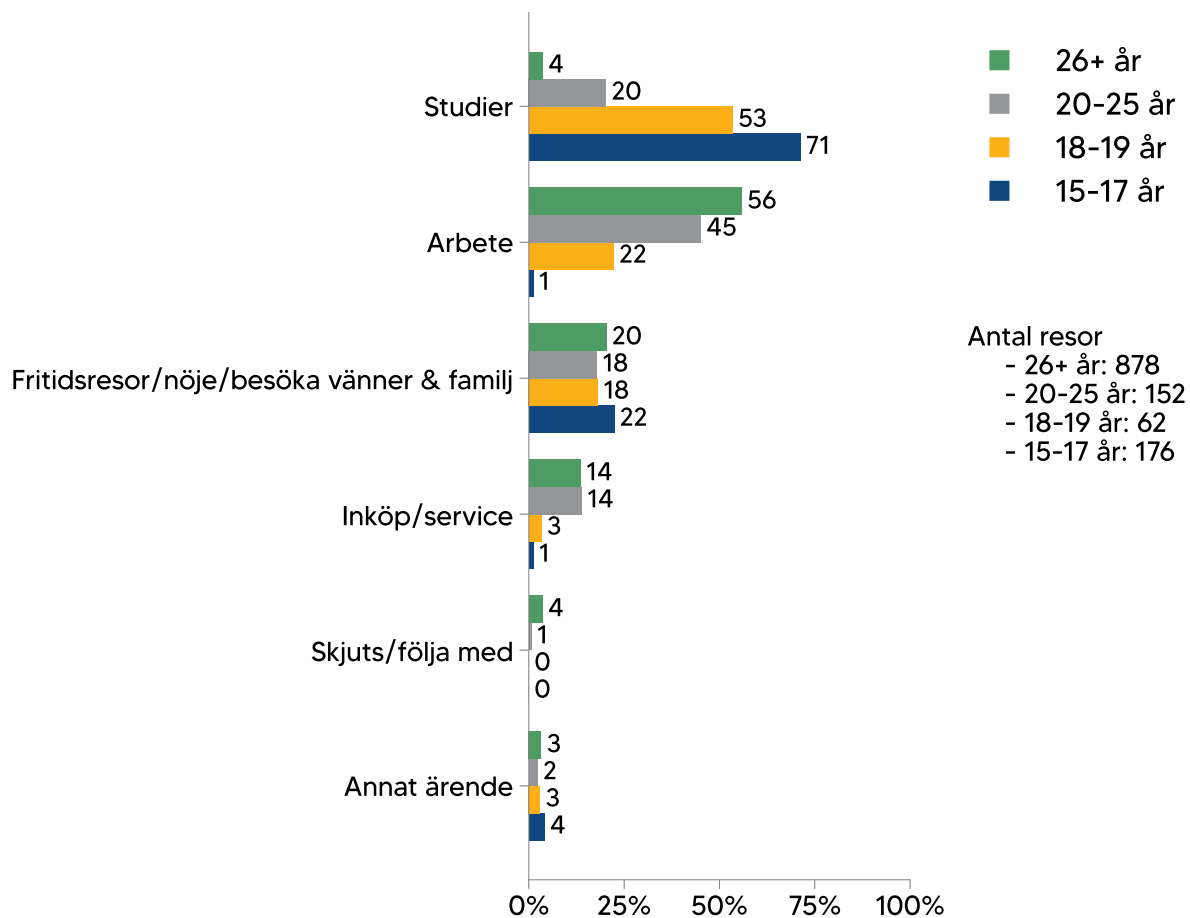
Vilket var ditt ärende med resan du gjorde igår?

Åldersjämförelse



Vilket var ditt ärende med resan du gjorde igår?

Kollektivtrafik och åldersjämförelse

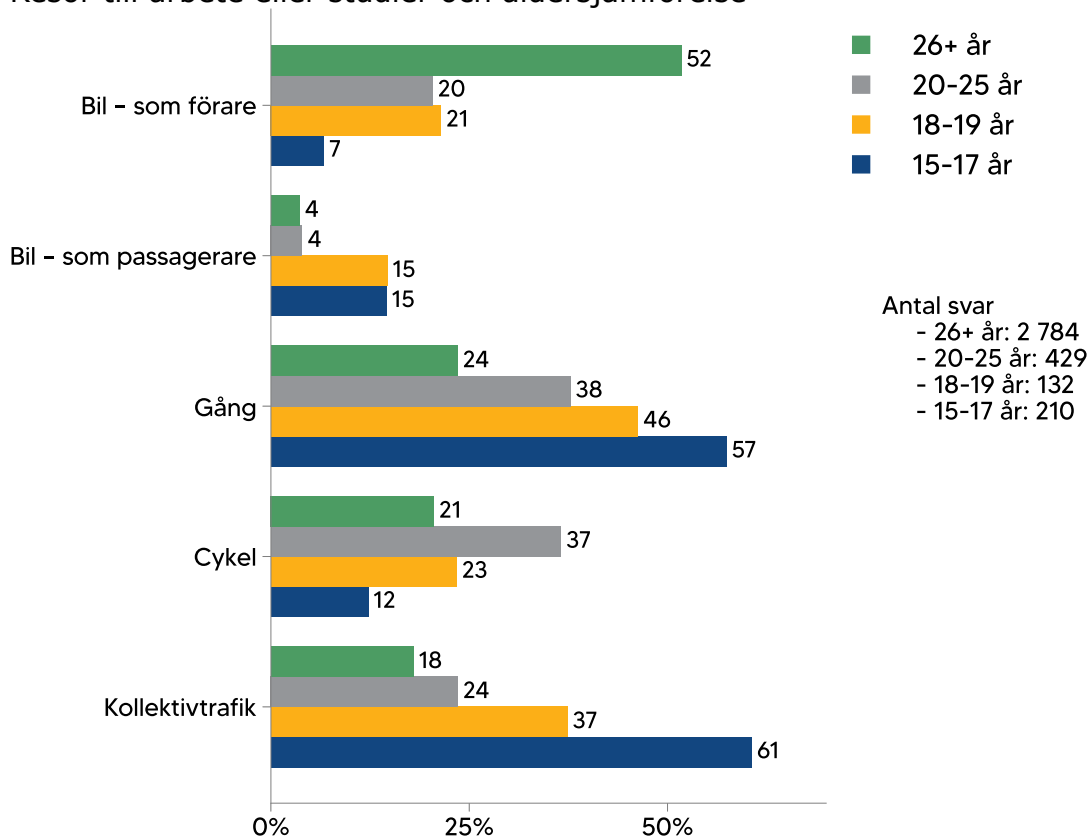


Färdmedel och ärendefördelning

Vid resor till arbete eller studier är kollektivtrafik det vanligaste färdmedlet bland 15–17-åringar, medan bil – som förare dominerar bland de äldre (26+). Gång är också vanligt bland yngre, särskilt 15–17-åringar (57 %), men betydligt mindre vanligt bland äldre. Vid fritidsresor syns att bil som förare tydligt dominerar i den äldre jämförelsegruppen. Bland 15-17 åringar är dock gång och kollektivtrafik vanligast, men även bil som passagerare är vanligt i åldersgruppen. Det är tydligt att tillgången till körkort spelar en roll i förändringen av färdmedel för olika typer av ärenden.

Vilka färdmedel använde du under din resa?*

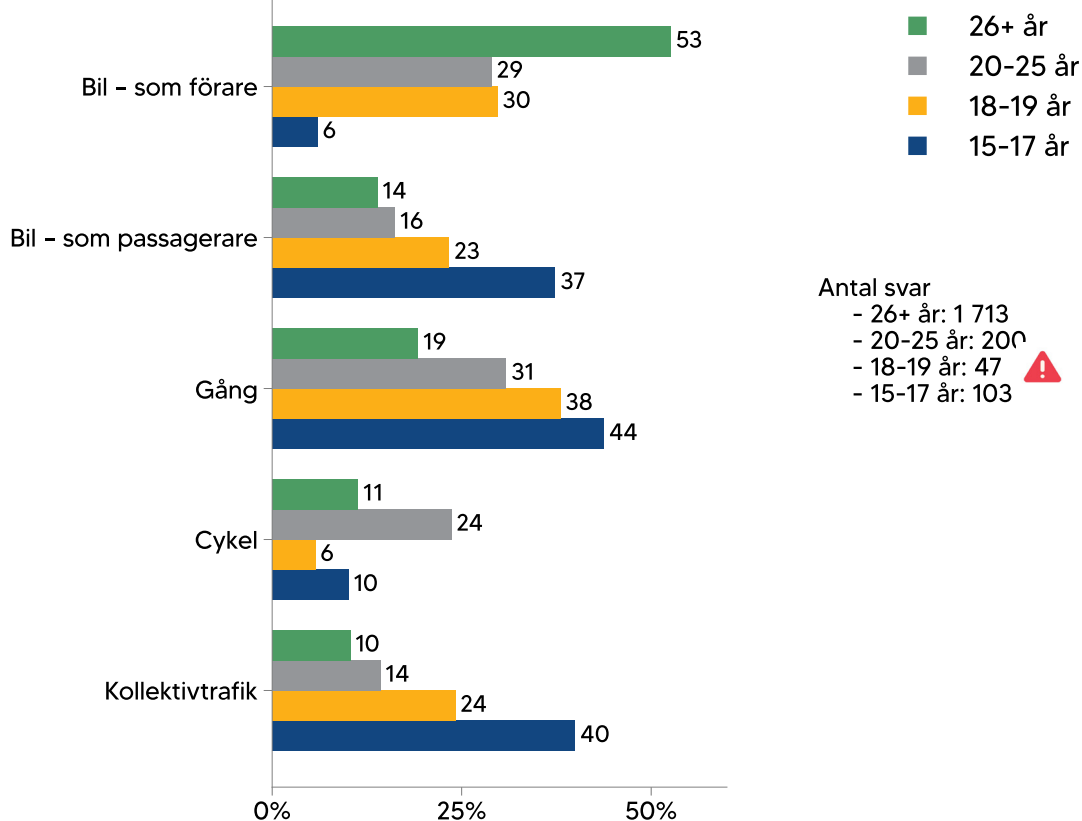
Resor till arbete eller studier och åldersjämförelse



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

Vilka färdmedel använde du under din resa?

Fritidsresor/nöje/besöka vänner & familj och åldersjämförelse



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

⚠ Observera att antal svar är få.

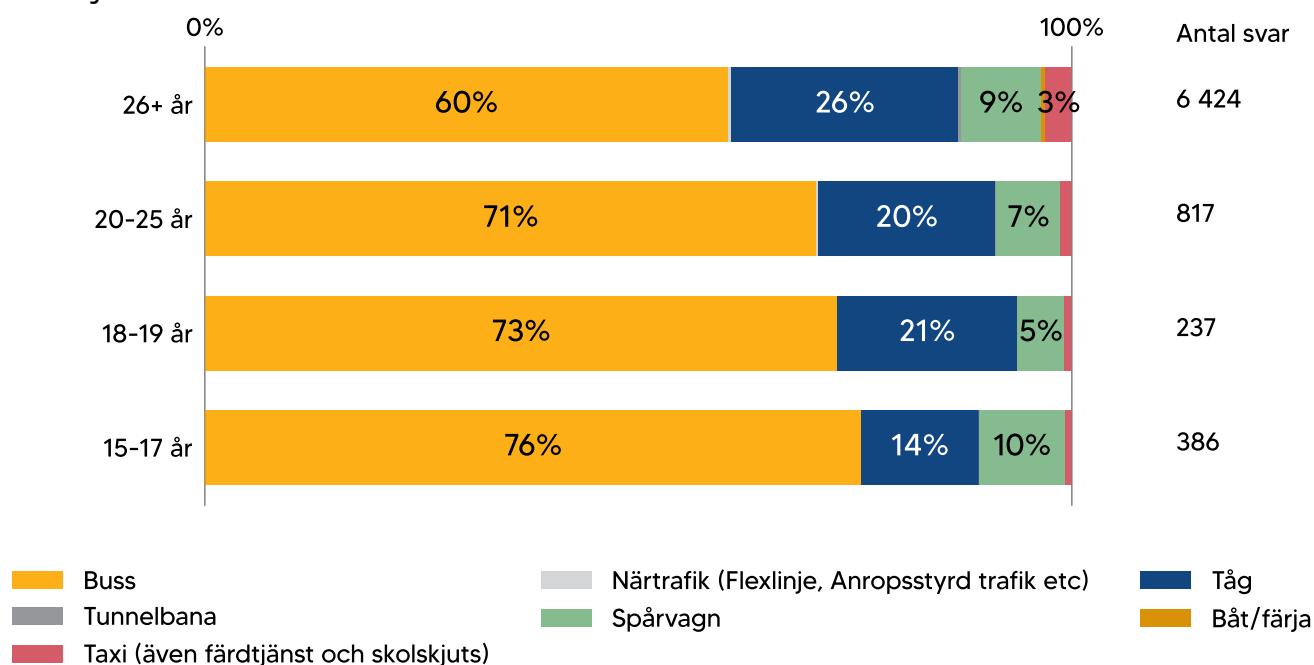


4.5. Kollektiva färdmedel

Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet i alla åldersgrupper, särskilt bland de yngsta där 76 % av 15–17-åringarna uppger att de oftast åker buss. Den äldre jämförelsegruppen använder i högre grad tåg. Generellt ökar tågåkandet med stigande ålder medan bussåkandet minskar med åldern. Bland det som uppskattas mest med kollektivtrafiken är fordon och komfort det överlägset vanligaste svaret, men även tidtabeller och punktlighet är ett vanligt förekommande svar.

När du åker kollektivt, vilket färdmedel använder du oftast?

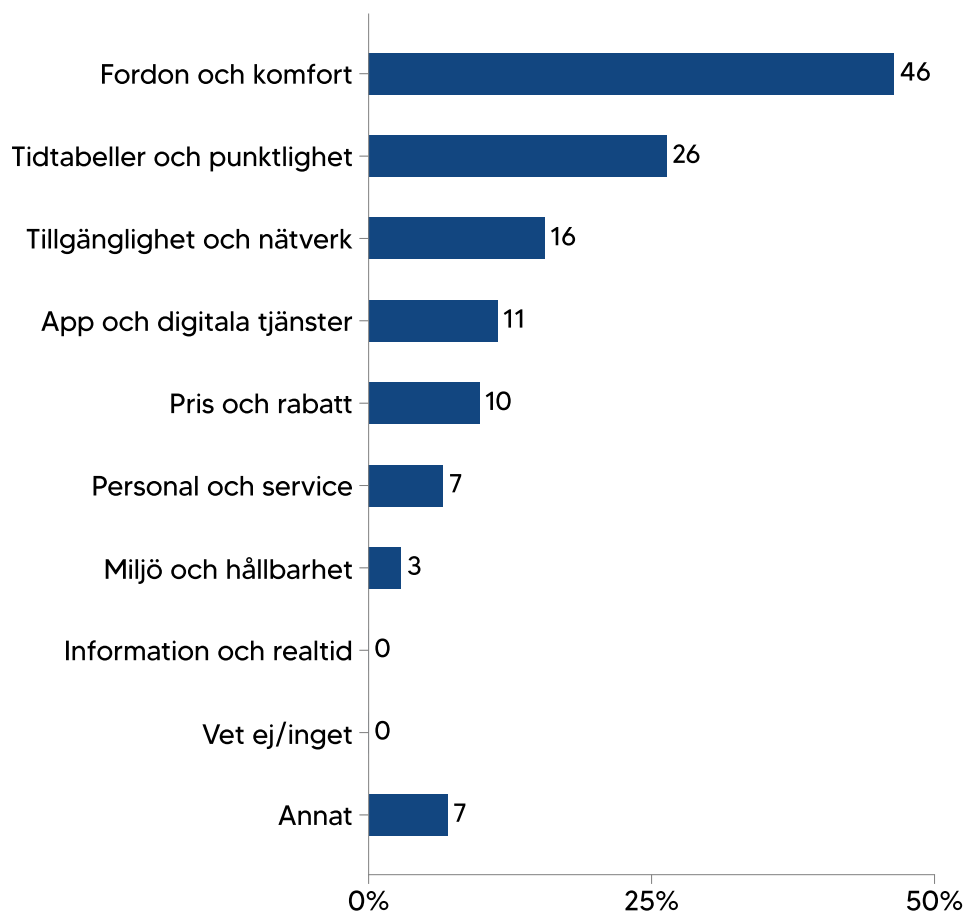
Åldersjämförelse



Vad om något tycker du är särskilt bra med kollektivtrafiken?

Kategoriserade fritextsvar

Antal svar: 78



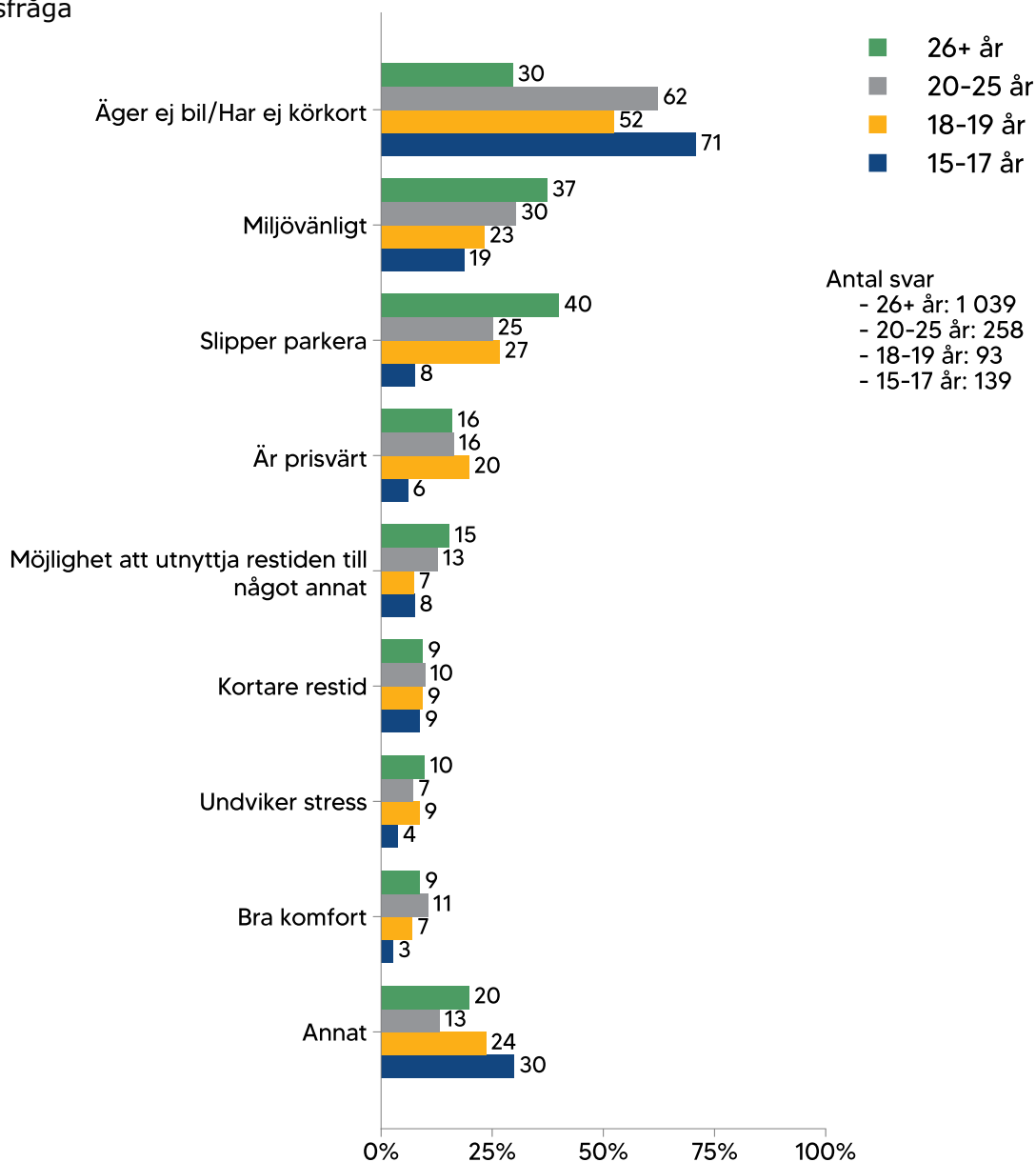
"Appen. Fantastiskt praktisk, lätt att navigera, man kan hitta allt man behöver."

Skäl till att resa kollektivt

Det vanligaste skälet till att resa kollektivt är att man saknar körkort eller bil. Den tydligaste skillnaden mellan grupperna handlar om miljöskäl, som lyfts i högst grad bland personer över 26 år (37 %) jämfört med 15–17-åringar (19 %). Bland de yngsta är det däremot vanligare att ange alternativet "annat skäl", vilket tyder på att deras motiv till kollektivresande inte fångas fullt ut i de fasta svarsalternativen. Könsskillnaderna är små överlag, men män nämner i något högre grad kortare restid medan kvinnor i oftare nämner att de saknar körkort eller bil.

Skäl till kollektivt resande, åldersjämförelse

Flervalsfråga

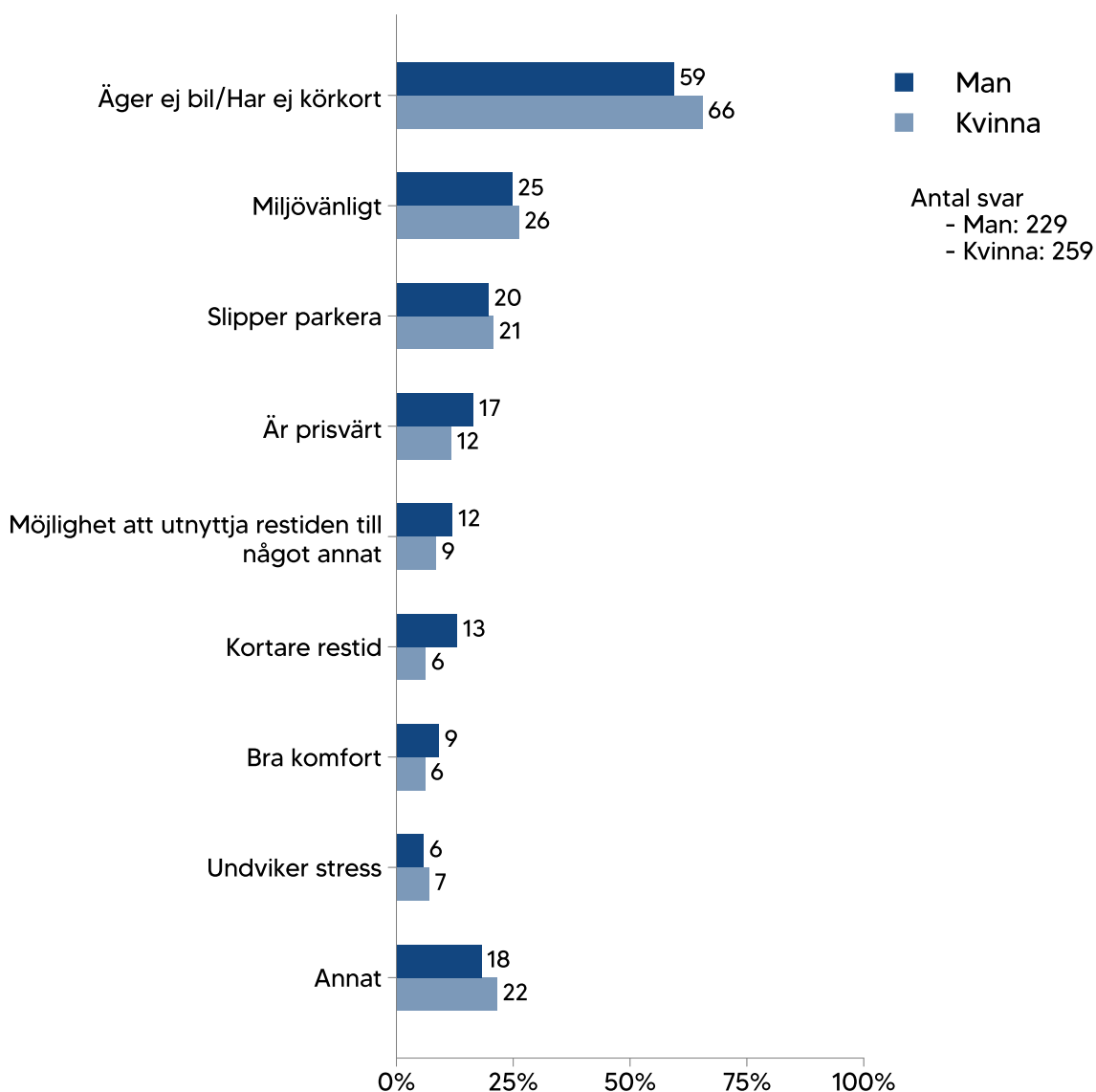


*Denna fråga ställdes endast till de som svarat att de reser kollektivt minst 1-3 dagar per månad

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

Skäl till kollektivt resande, kön

Flervalsfråga



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

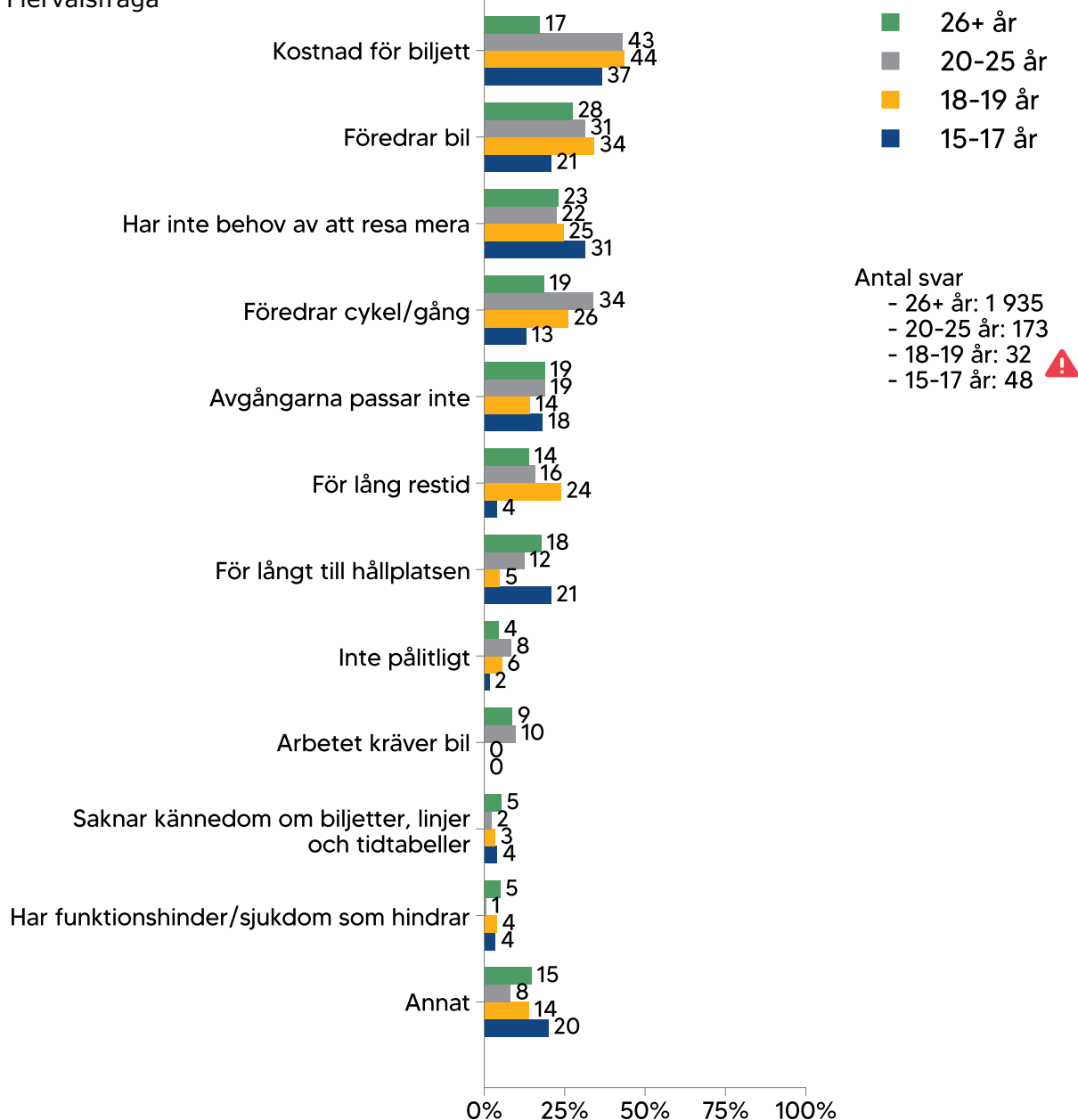
**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande prisvärdhet med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Hinder för kollektivt resande

Unga (15-25 år) sticker ut med att i tydligt högre utsträckning uppge att biljettpriset är det största hindret för kollektivt resande, den äldre jämförelsegruppen hänvisar i stället främst till att de föredrar bil. Kvinnor är också de som i högst utsträckning hänvisar till biljettpriserna som ett hinder medan männen i något större utsträckning hänvisar till att de föredrar bil, cykel och gång.

Hinder för kollektivt resande, åldersjämförelse

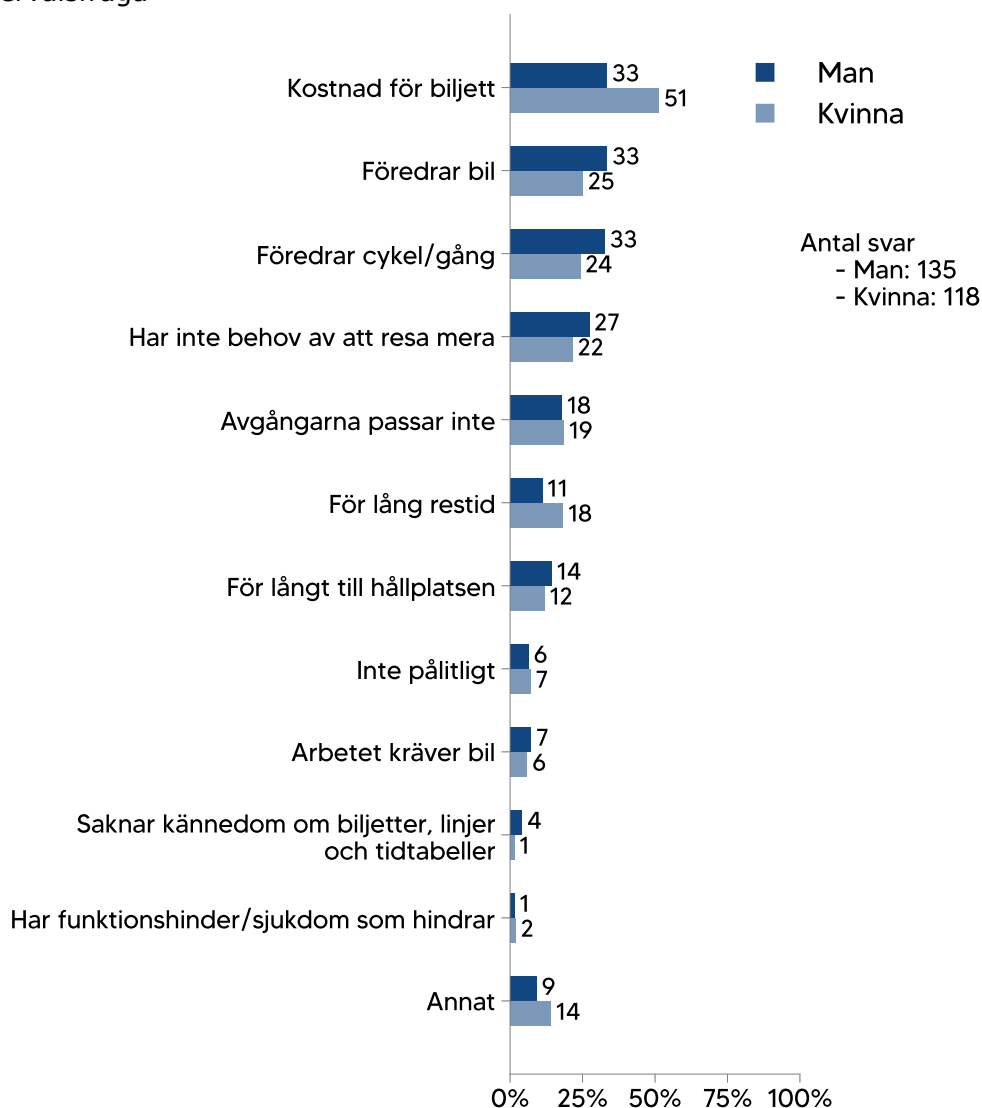
Flervalsfråga



*Denna fråga ställdes endast till de som svarat att de reser kollektivt någon gång per kvartal, mer sällan eller aldrig
**Notera att det är viktigt att tolka resultaten gällande kostnad för biljett med försiktighet eftersom många skolungdomar reser med skolkort och deras bild av prisvärdhet samt kostnad för biljett troligen påverkas av detta.

Hinder för kollektivt resande, kön

Flervalsfråga



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

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

Förutsättningar och attityd till kollektivt resande



5. Förutsättningar och attityd till kollektivt resande

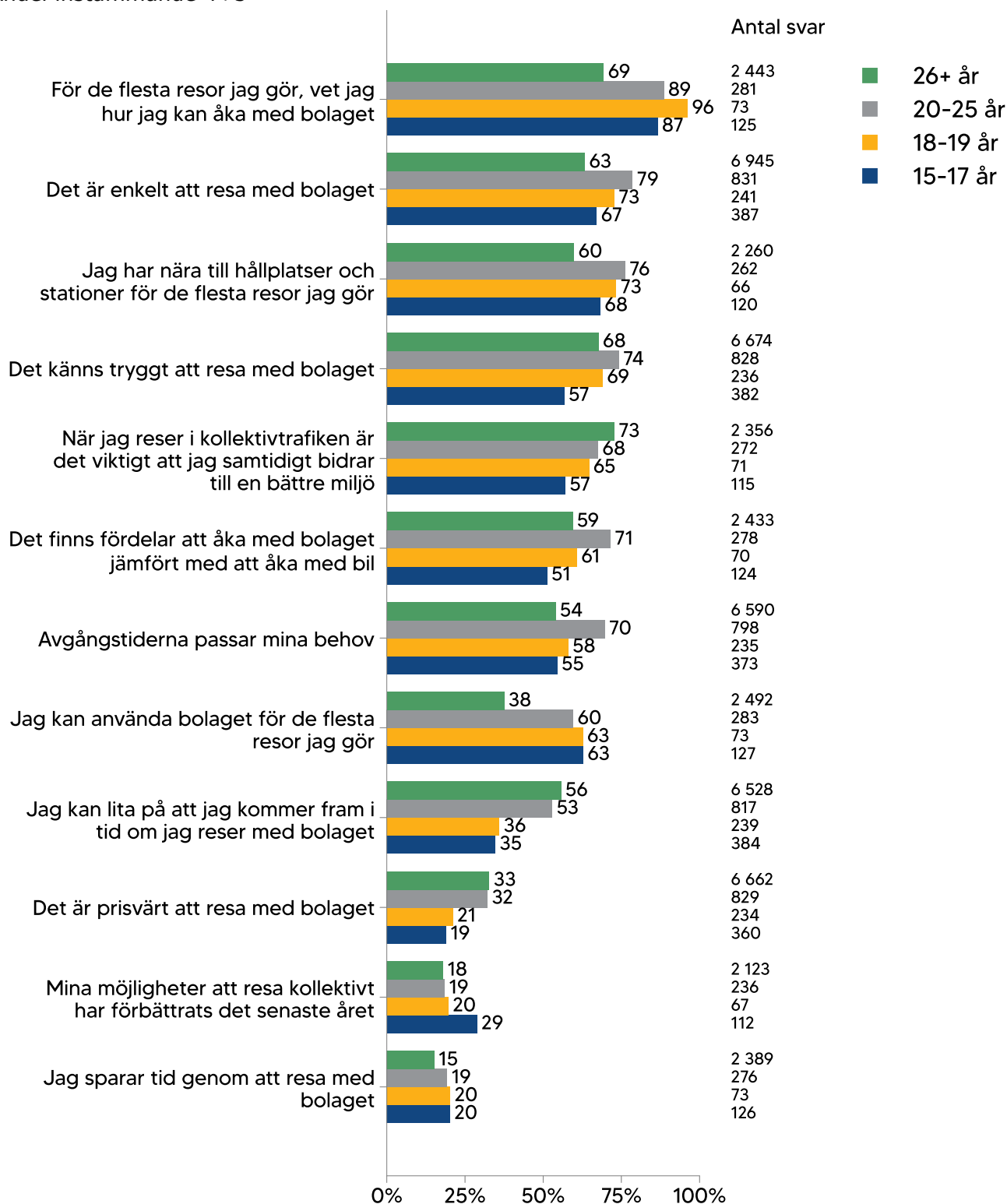
5.1. Förutsättningar att resa kollektivt

Förutsättningarna att resa med kollektivtrafik har en betydande inverkan på valet av färdmedel i jämförelse med andra motoriserade alternativ. Unga mellan 15-25 år svarar i högre utsträckning att de för de flesta resor de gör med Östgötatrafiken vet de hur de kan åka med bolaget jämfört med den äldre jämförelsegruppen. Generellt är andelen som instämmer i att deras möjligheter att resa kollektivt förbättrats under det senaste året låg, men unga mellan 15-17 år sticker ut som de som instämmer i högst grad med påståendet.



Förutsättningar för kollektivt resande, åldersjämförelse

Andel instämmande 4+5

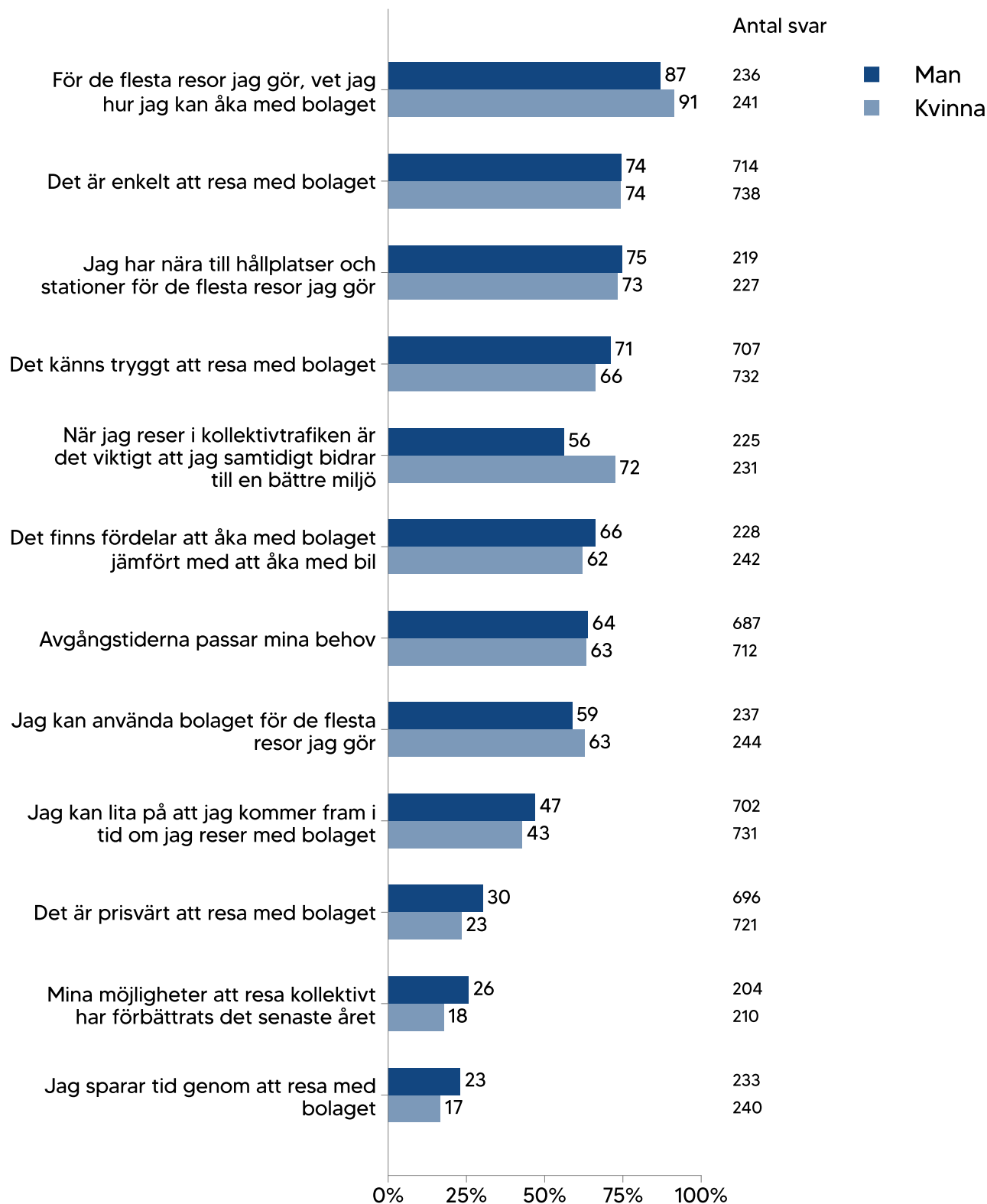


*Frågan besvaras genom en femgradig instämmandeskala. Ovan redovisas de som instämmer eller instämmer helt i påståendet.

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

Förutsättningar för kollektivt resande, kön

Andel instämmande 4+5

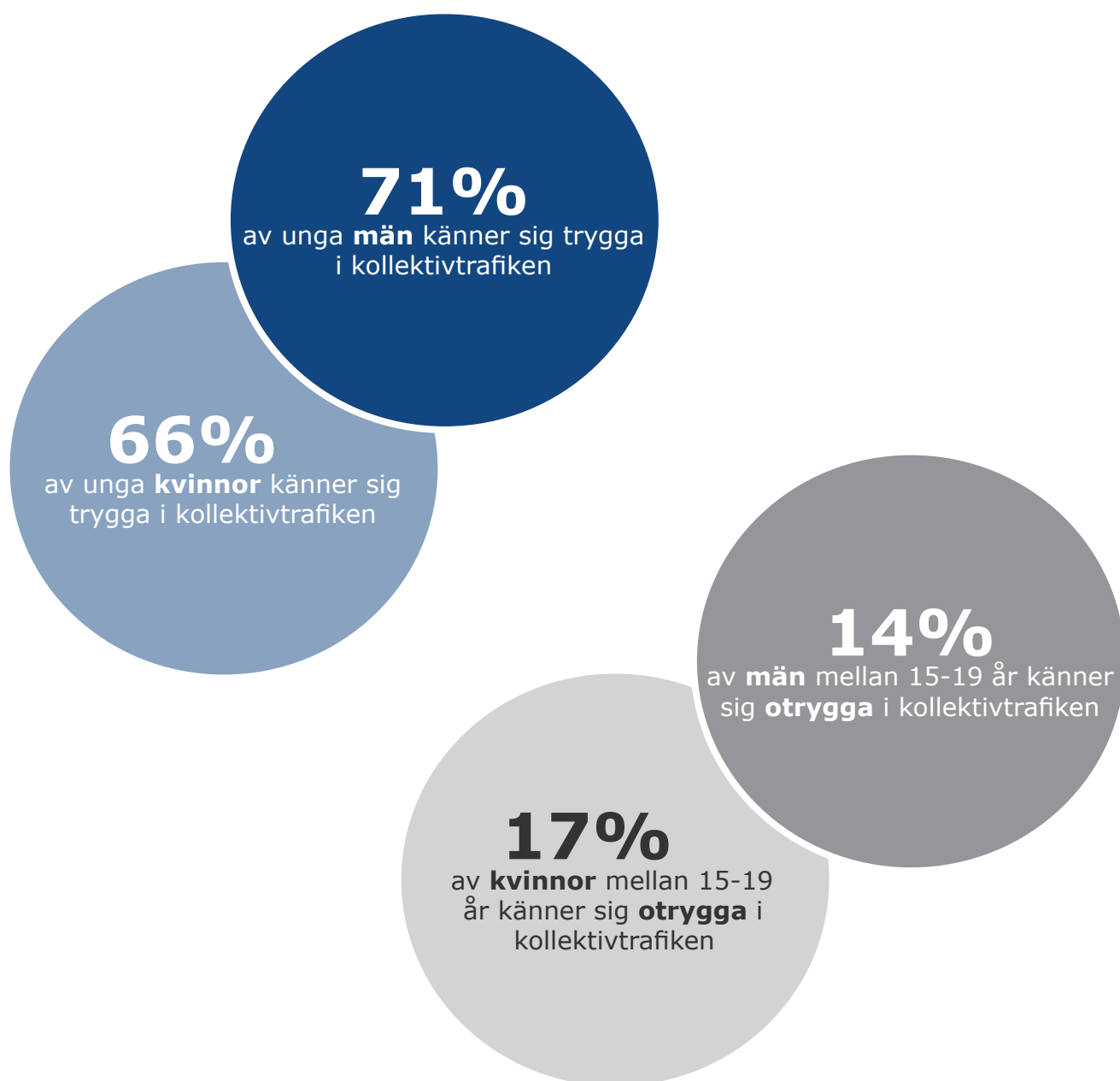


*Frågan besvaras genom en femgradig instämmandeskala. Ovan redovisas de som instämmer eller instämmer helt i påståendet.

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

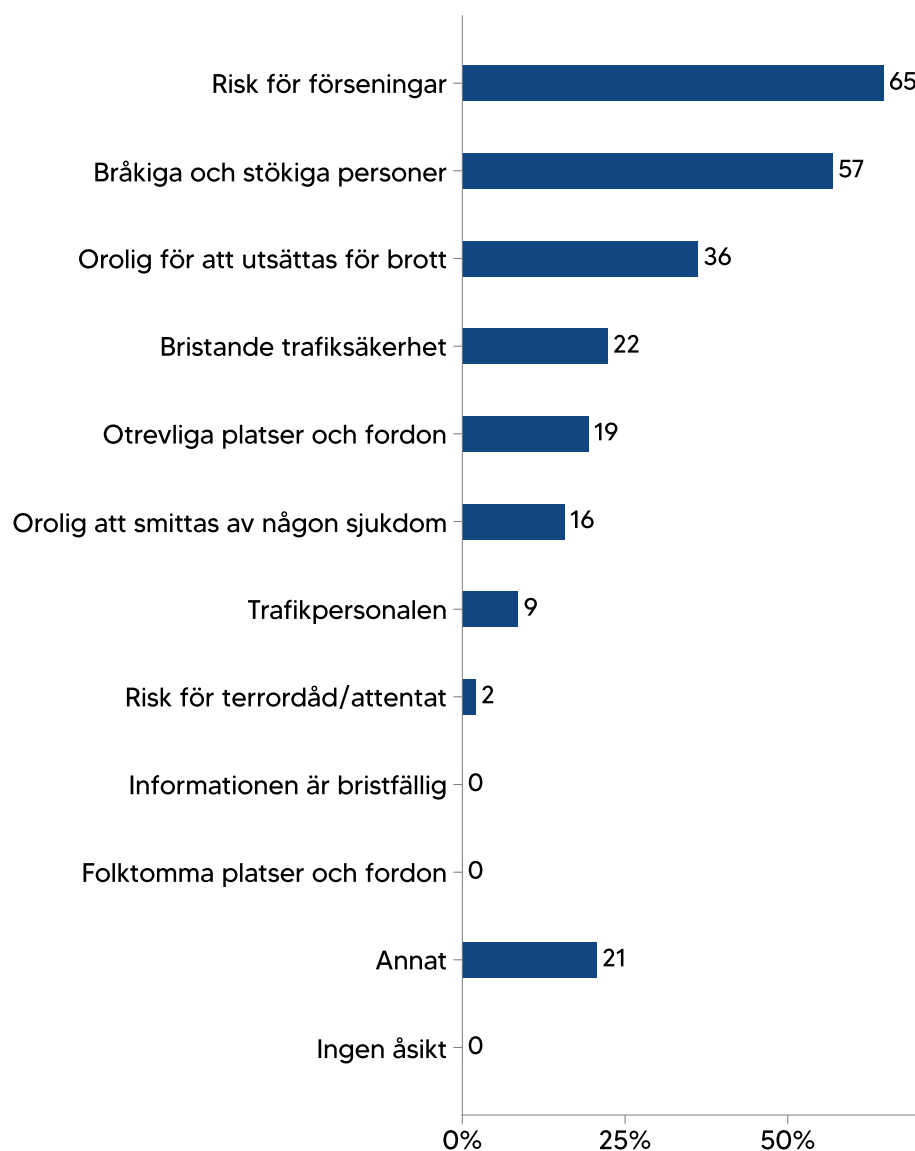
5.2. Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken

Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken är en viktig faktor för resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken. Bland 15–17-åringar uppger endast 57 % att det känns tryggt att resa med bolaget, vilket är lägre än i övriga åldersgrupper. De vanligaste orsakerna till otrygghet är risk för förseningar, bråkiga medresenärer och oro för att utsättas för brott. Detta tyder på att trygghetsfrågor bör prioriteras särskilt för de yngsta resenärerna.



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

Antal svar: 33 ⚠



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

⚠ Observera att antal svar är få.

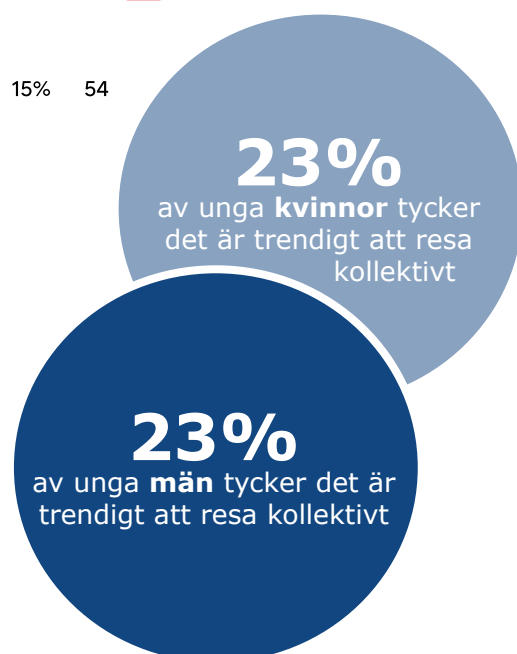
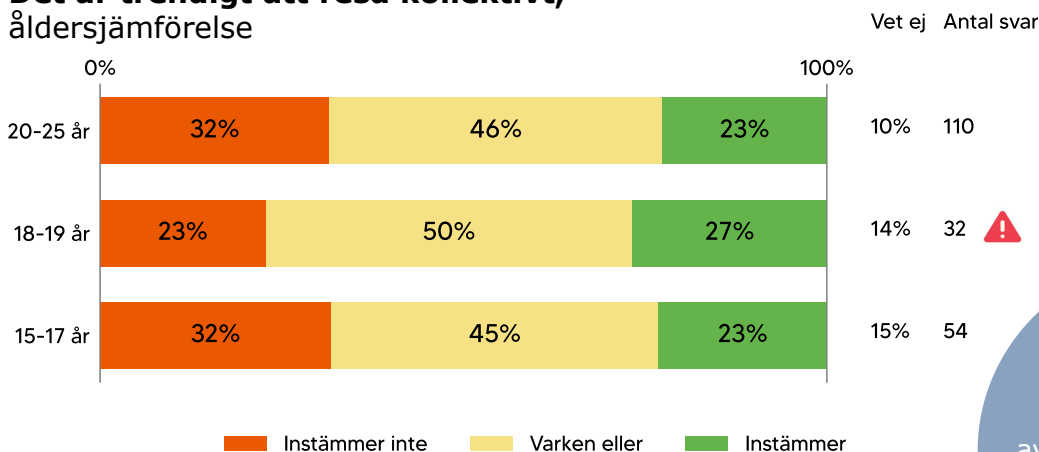


5.3. Attityder

Attityder och värderingar påverkas i stor utsträckning av ålder, livsfas och den rådande tidsandan. Eftersom unga befinner sig i en andra livsfaser än äldre är det därför rimligt att deras attityder skiljer sig jämfört med den äldre jämförelsegruppen.¹ Särskilt betydelsefullt brukar vara hur vänner och närstående förhåller sig till olika frågor, vilket även bör gälla inställningen till kollektivtrafik. För att undersöka hur sociala faktorer, värderingar och attityder påverkar ungas syn på kollektivt resande inkluderades flera frågor i undersökningen som syftar till att mäta dessa faktorer. Frågorna ställdes endast under november - december 2024 vilket innebär att för vissa frågor är det få antal svar. Resultatet kan därför behöva tolkas med viss försiktighet.

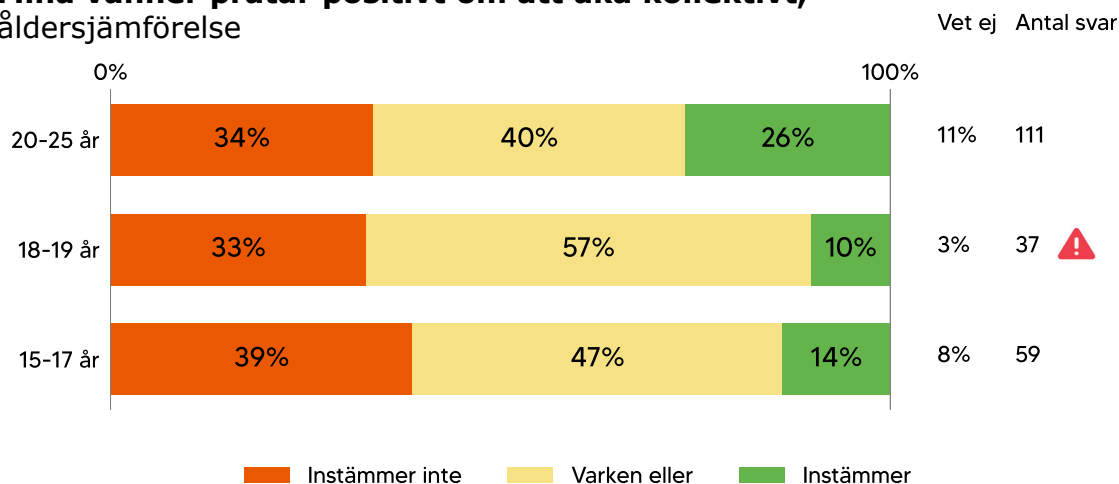
Få unga anser att det är trendigt att resa kollektivt, och många upplever att deras vänner inte pratar positivt om kollektivtrafiken. Samtidigt är klimat- och miljöperspektivet en starkt motiverande faktor i alla åldersgrupper. Unga kvinnor utmärker sig särskilt genom att i betydligt högre grad än unga män lyfta fram detta som viktigt (79 % kontra 60 %).

Det är trendigt att resa kollektivt, åldersjämförelse



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

Mina vänner pratar positivt om att åka kollektivt, åldersjämförelse



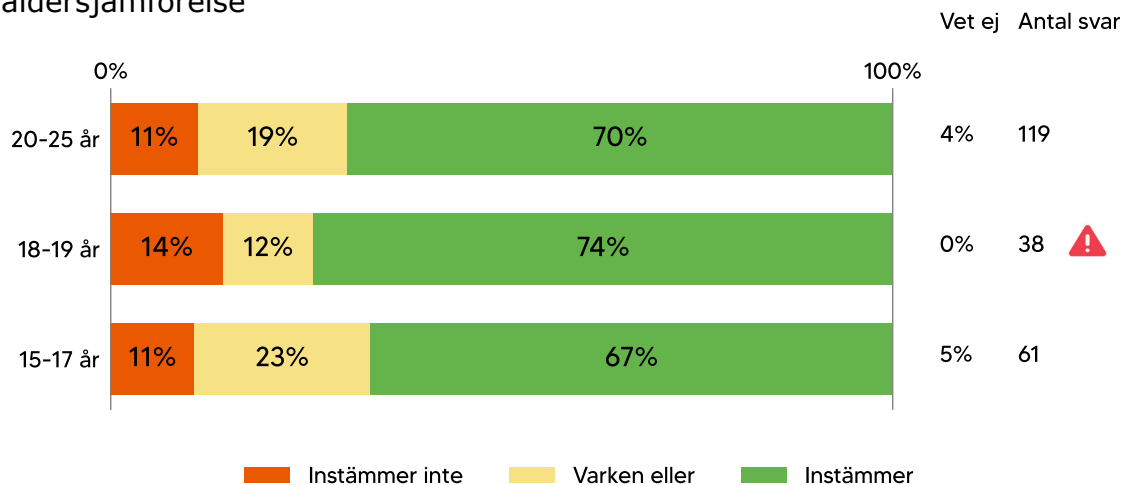
33%
av unga **kvinnors** vänner
pratar *inte* positivt om att
åka kollektivt

⚠ Observera att antal svar är få.

39%
av unga **mäns** vänner
pratar *inte* positivt om att
åka kollektivt



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



60%

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



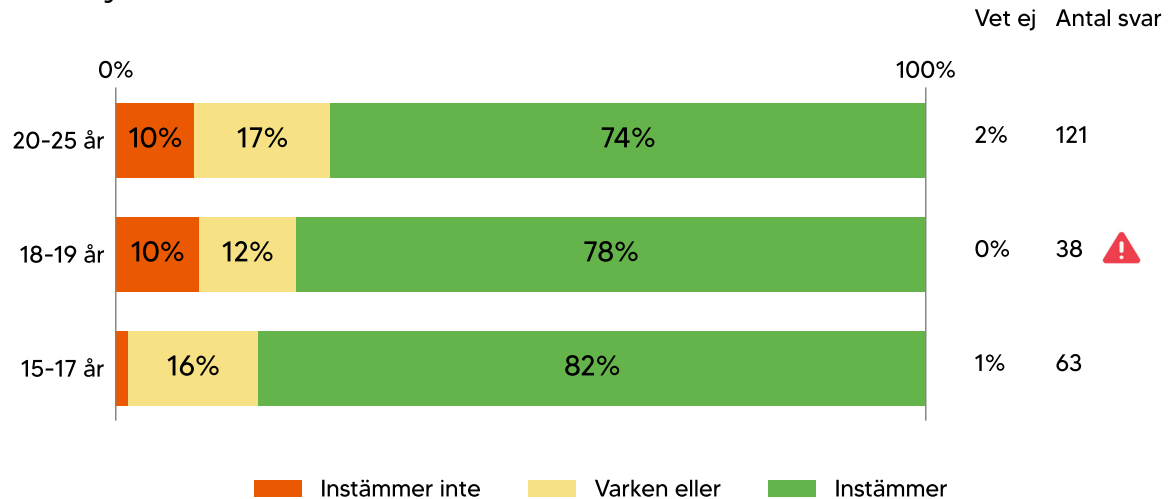
79%

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



Observera att antal svar är få.

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



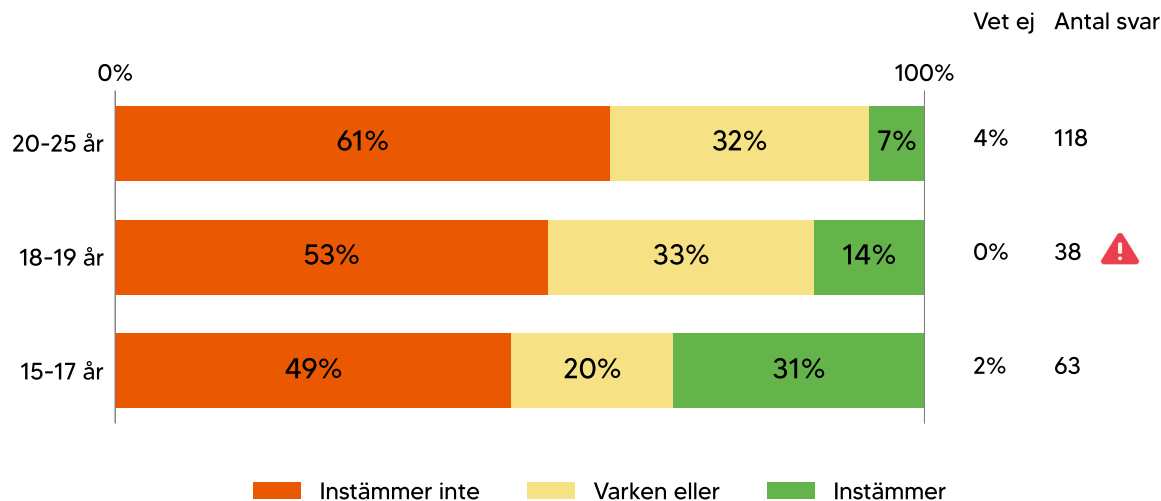
74%

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

80%

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

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



57%

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

55%

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

Livsfasers påverkan på kollektivt resande



6. Livsfasers påverkan på kollektivt resande

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

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

De insamlade resultaten analyserades med hjälp av klusteranalys i syfte att identifiera olika livsfasgrupper. Indelningen i grupper baserades på respondenternas svar rörande utbildningsnivå, boendeform, familjebildande, position i arbetslivet, syn på bil samt inställningen till att ta körkort vid 18 års ålder. Livsfasgrupperna resulterar i olika etableringsgrad i livet och redovisas på följande sida. Genom denna gruppindelning möjliggörs en fördjupad förståelse för hur olika livsfaser påverkar människors attityder till och upplevda förutsättningar för kollektivt resande.

Notera att frågorna om vilka steg i livet man genomgått endast ställdes under november - december 2024 vilket innebär att antal svar på vissa av de redovisade diagrammen nedan är få.



Livsfasgrupper

Grupp	Förklaring	Andel	Antal svar	DeSo-fördelning
Yngre tonåringar	Hemmaboende unga i grundskolan som främst fokuserar på sin kommande gymnasietid.	3%	7	28% utanför tätort, 9% tätort, 62% centralort
Gymnasieungdomar utan körkortsmål	Hemmaboende gymnasieungdomar som inte har ambitioner att ta körkort när de fyller 18 år.	20%	46	19% utanför tätort, 27% tätort, 53% centralort
Körkortsinriktade gymnasieungdomar	Hemmaboende gymnasieungdomar som har eller har haft moped/EPA-traktor och prioriterar att skaffa B-körkort vid 18 års ålder.	12%	27	31% utanför tätort, 33% tätort, 36% centralort
Planlösa unga	Hemmaboende unga utan tydliga planer som ofta svarat "Vet inte" på frågan om livsfaser.	5%	10	27% utanför tätort, 0% tätort, 73% centralort
Hemmaboende studenter	Främst 18 - 20 åringar som ännu inte har flyttat hemifrån, men som planerar eller redan påbörjat eftergymnasiala studier.	7%	16	4% utanför tätort, 34% tätort, 62% centralort
Utflugna högskolestudenter	Unga i 20 - års åldern som har lämnat föräldrahemmet och studerar på högskola eller universitet eller andra eftergymnasiala studier.	29%	73	0% utanför tätort, 2% tätort, 98% centralort
Utflugna yrkesverksamma	Unga i 20 - års åldern som har flyttat hemifrån, etablerat sig i arbetslivet och som i lägre utsträckning bildat familj.	14%	33	13% utanför tätort, 3% tätort, 84% centralort
Utbildade och etablerade	Främst 24 - 25 åringar med eftergymnasial utbildning och som i större utsträckning bildat familj.	9%	22	19% utanför tätort, 0% tätort, 81% centralort



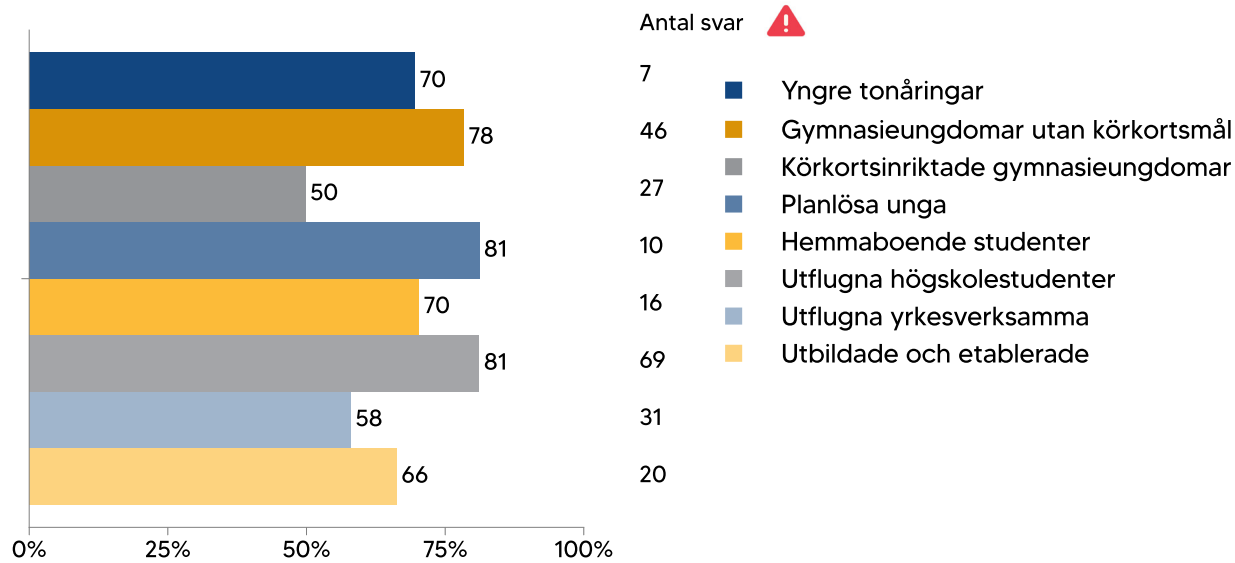
Livsfasers påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar

Nedan redovisas de upplevda förutsättningarna för kollektivt resande utifrån livsfasgrupperna, som presenteras på föregående sida, med syfte att förstå hur livsfaser påverkar synen på och möjligheterna att resa kollektivt. De redovisade diagrammen har valts ut med hänsyn till att de har flest antal svar utifrån livsfasgrupperna.

Livsfaser påverkar i hög grad hur goda förutsättningar olika grupper upplever att de har att resa med kollektivtrafiken.

Hemmaboende studenter, planlösa unga och utflugna högskolestudenter utmärker sig med höga nivåer av upplevd enkelhet, trygghet och punktlighet i resandet. I kontrast rapporterar utflugna yrkesverksamma och körkortsinriktade gymnasieungdomar genomgående lägre förutsättningar, särskilt gällande punktlighet och anpassade avgångstider. Skillnaderna mellan grupperna är ibland stora, vilket tyder på att livssituation och vardagslogistik har stor betydelse för hur väl kollektivtrafiken upplevs fungera.

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

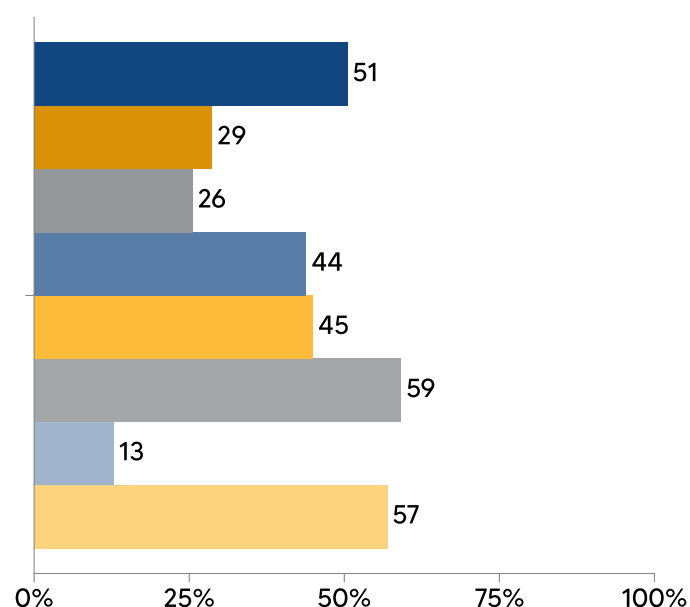


Livsfasgrupper som upplever bäst förutsättningar att resa kollektivt

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



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



Antal svar ⚠

- 7 Yngre tonåringar
- 45 Gymnasieungdomar utan körkortsmål
- 27 Körkortsinriktade gymnasieungdomar
- 10 Planlösa unga
- 16 Hemmaboende studenter
- 64 Utflugna högskolestudenter
- 28 Utflugna yrkesverksamma
- 17 Utbildade och etablerade

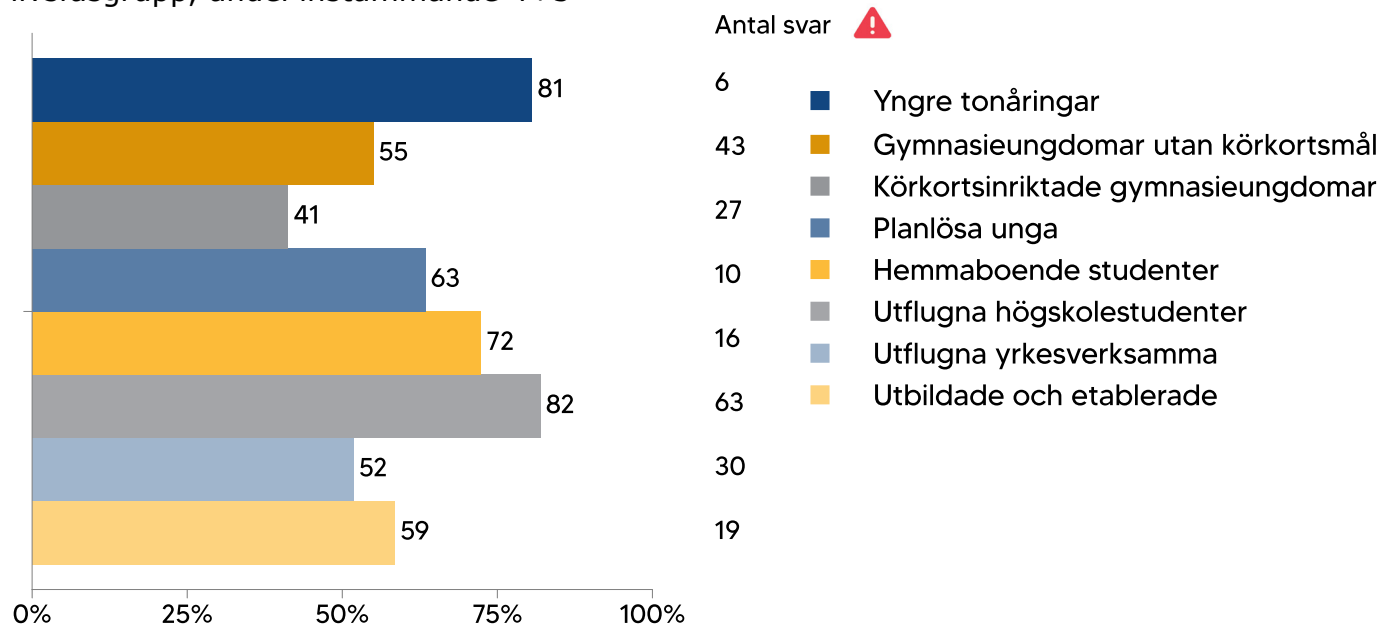
⚠ Observera att antal svar är få.



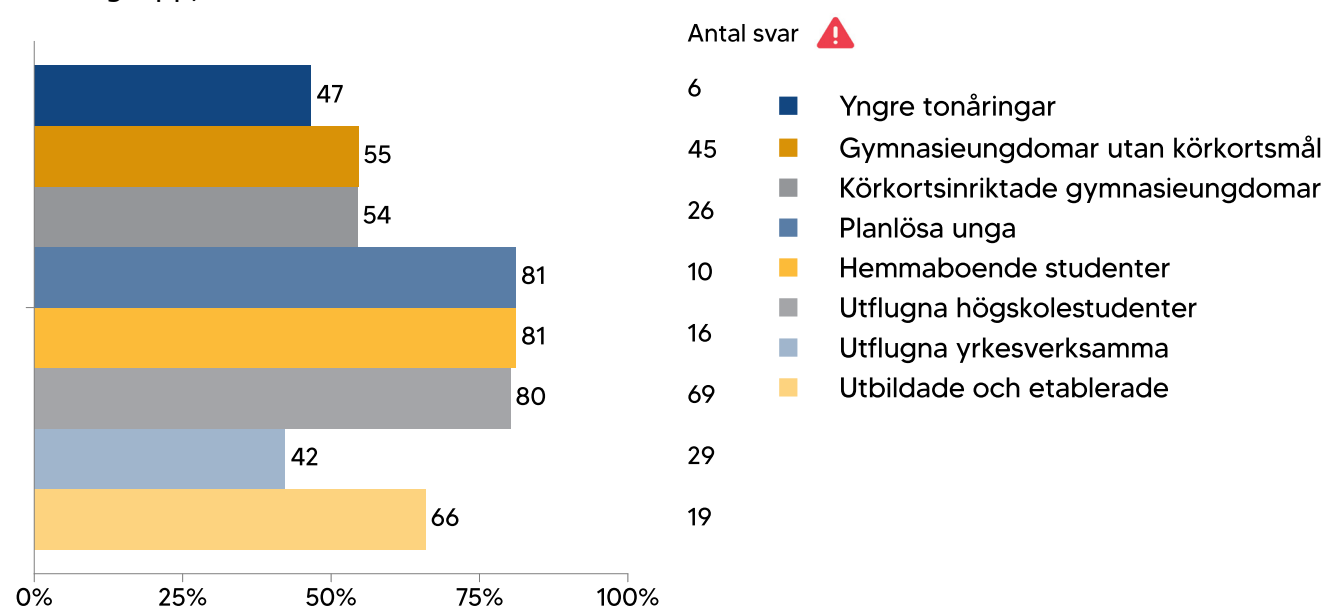
Livsfasgrupper som upplever sämre förutsättningar att resa kollektivt

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

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



Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, livsfasgrupp, andel instämmande 4+5



Förändrade resebeteenden i framtiden



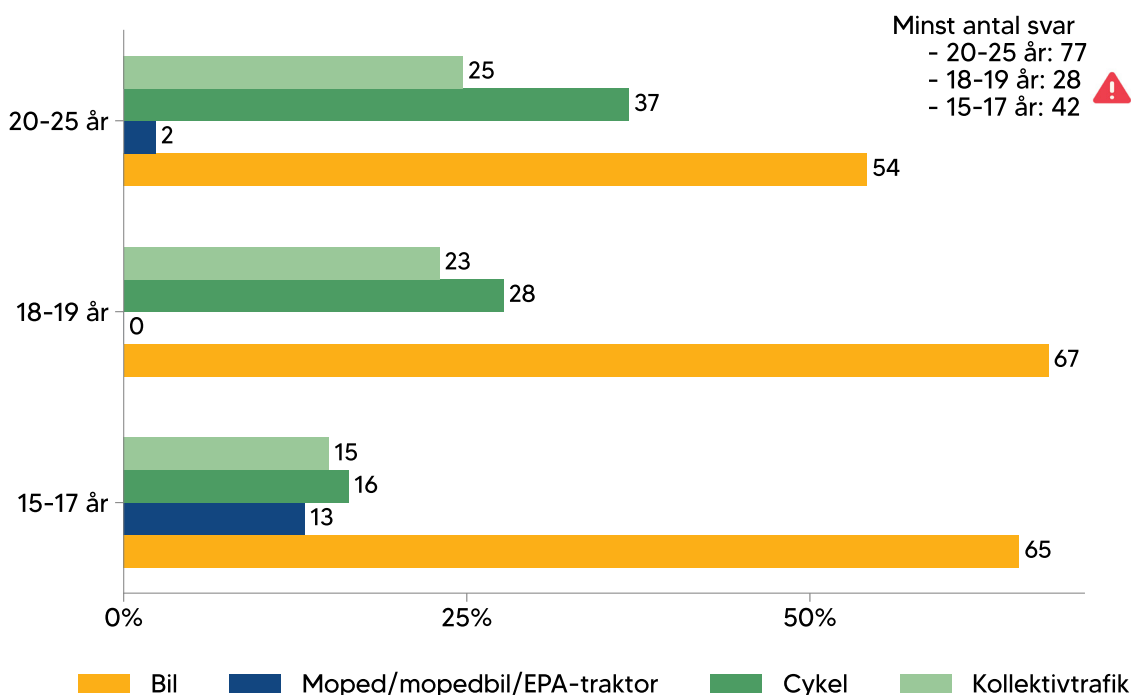
7. Förändrade resebeteenden i framtiden

Eftersom ungdomsperioden innebär snabba förändringar och större livsomställningar väntar framöver, är det intressant att undersöka hur unga ser på sina framtida resevanor. Frågorna ställdes endast under november - december 2024 vilket innebär att för vissa frågor är det få antal svar. Resultatet kan därför behöva tolkas med viss försiktighet.

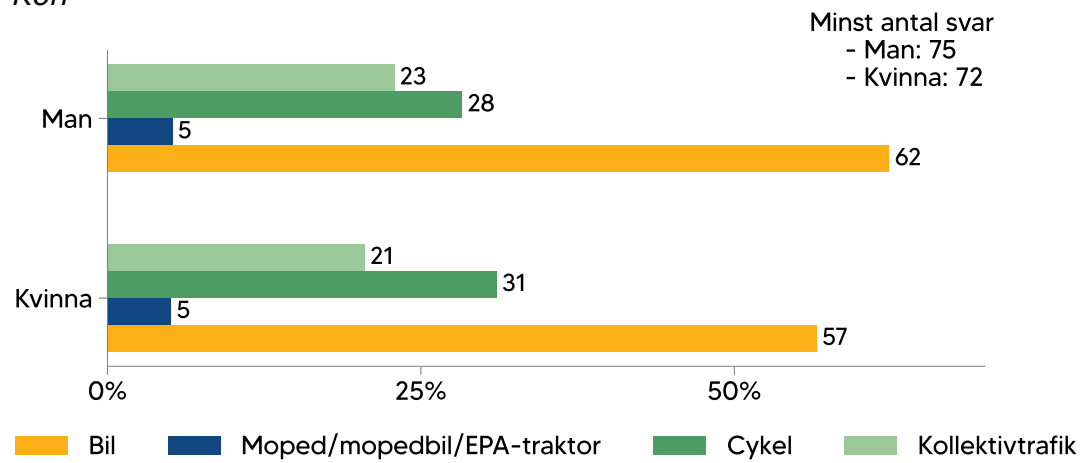
Uppskattat ökat resebeteende med olika färdmedel

Resande med bil är det som flest unga tror kommer att öka, särskilt bland 18-19-åringar (67 %) och 15-17-åringar (65 %). Förväntad ökning av kollektivtrafikresor är störst bland 20-25-åringar (25 %). Det finns inga tydliga könsskillnader, men något fler män än kvinnor tror på ökat bilresande, medan kvinnor i något högre grad förutser ökat cyklande. För moped, mopedbil och EPA-traktor är andelen som tror på ökat resande låg i samtliga grupper.

Åldersjämförelse



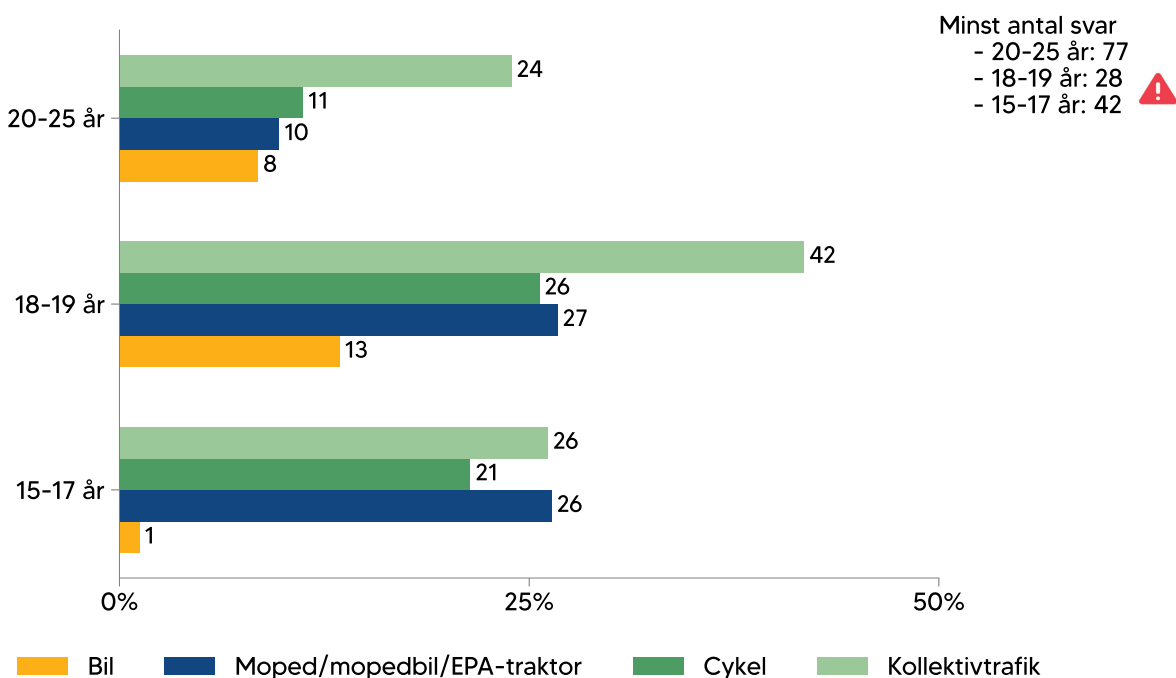
Kön



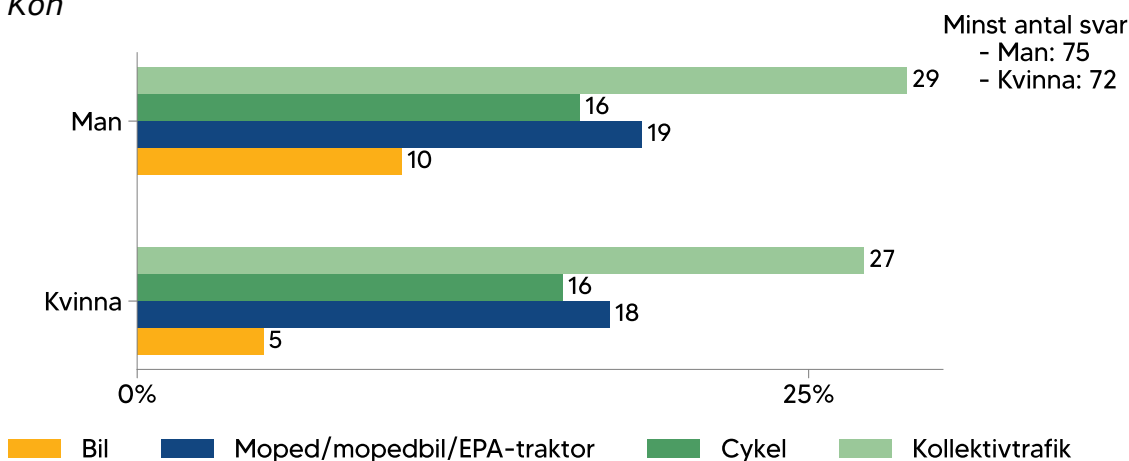
Uppskattat *minskat* resebeteende med olika färdmedel

Kollektivtrafik är det färdmedel som flest unga förväntar sig att resa mindre med framöver, särskilt bland 18–19-åringar där 42 % uppger detta. Minskad cykling samt användning av moped, mopedbil och EPA-traktor förväntas i liknande omfattning bland 18–19-åringar, medan minskat bilresande är ovanligt i alla åldersgrupper. Förändringarna kopplas främst till körkort och bil, medan billigare biljettpriser och bättre punktlighet är de vanligaste svaren på vad som skulle få unga att resa mer med kollektivtrafiken.

Åldersjämförelse

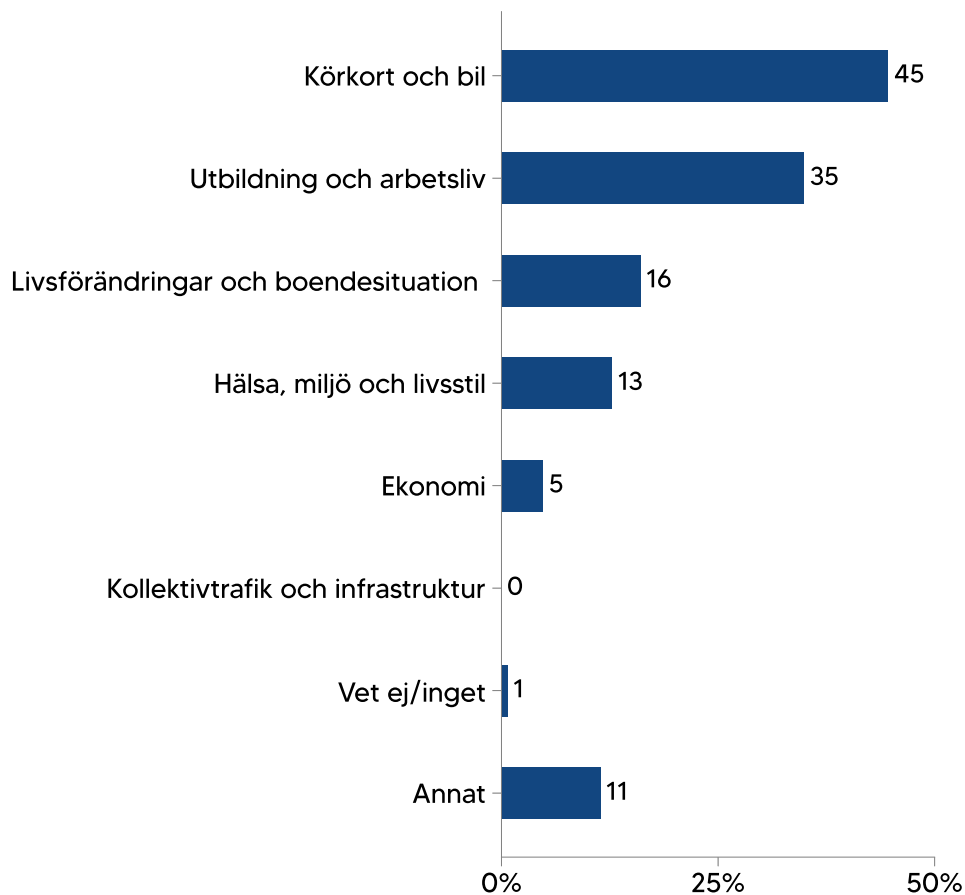


Kön



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

Antal svar: 109



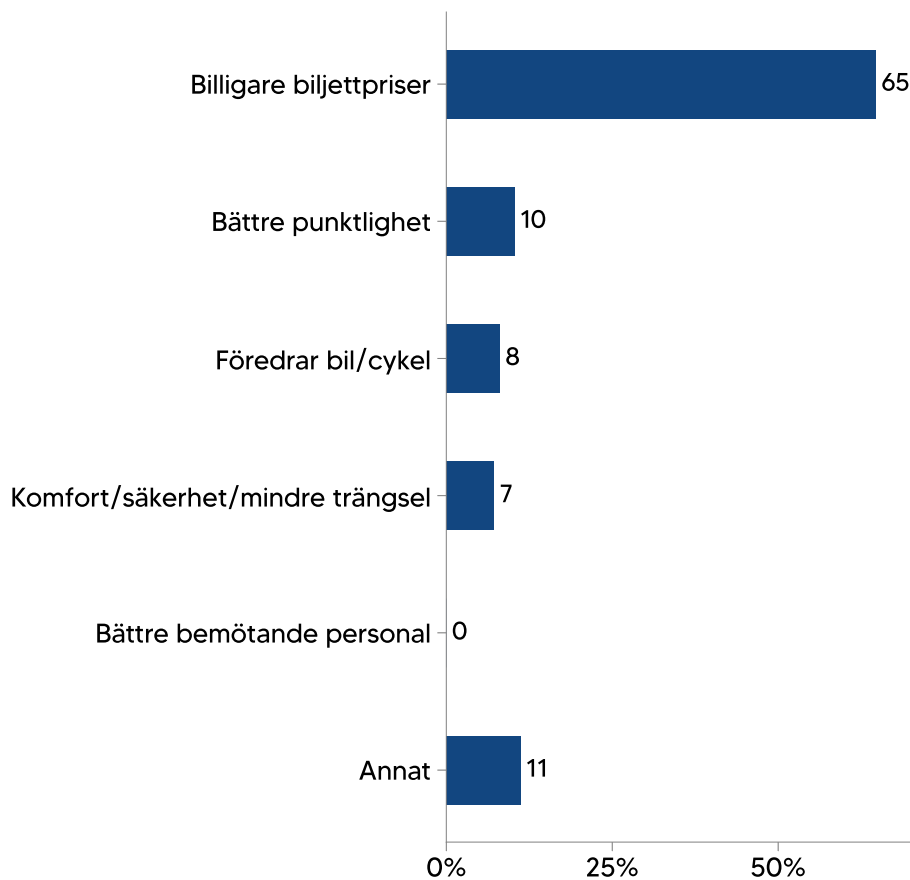
“Att jag flyttar in till Linköping och väljer att cykla istället för att åka stadsbuss.”



Vad skulle få dig att resa mer med kollektivtrafiken?

Kategoriserade fritextsvar

Antal svar: 174



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

”Att bussarna går oftare, speciellt på landet”

Bilaga



8. Bilaga

Kollektivtrafikbarometerns metod

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

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

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

Urval

Kollektivtrafikbarometern är en nationell undersökning som riktar sig till svenska allmänheten mellan 15 och 95 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Ett slumpmässigt individurval ur ett befolkningsregister har genomförts för varje deltagande organisation.

Under 2024 deltog 23 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner förutom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 13 900.

Frågeformulär

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

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

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

Insamlingsmetod

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

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

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

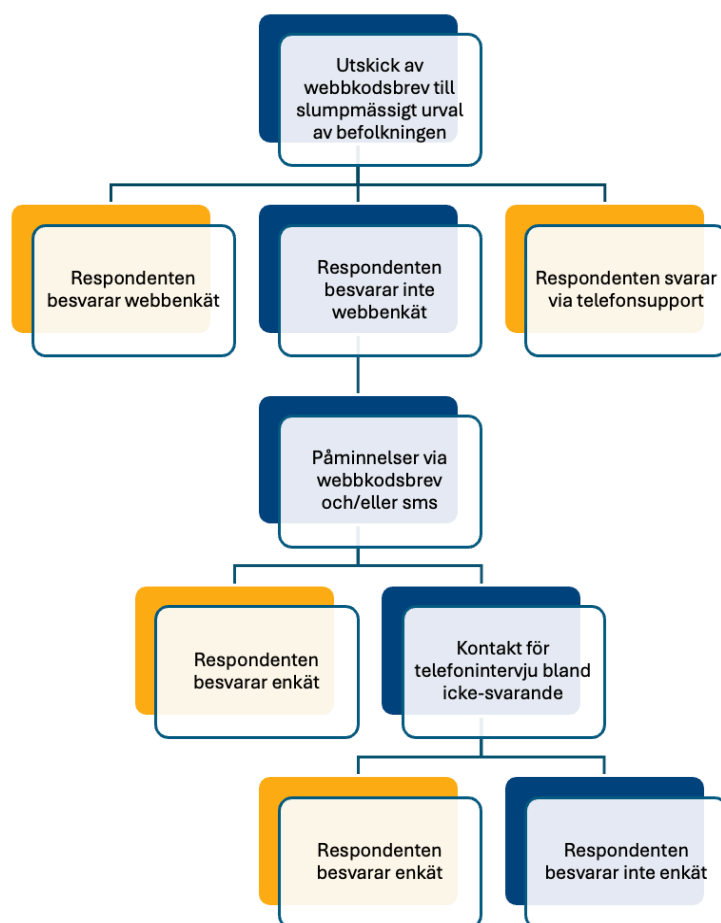
Undersökningen genomförs månadsvis under hela året. Totalt samlades 14 660 enkätsvar in nationellt bland unga 15 - 25 år under 2024.

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

Svarsfrekvens

Den nationella svarsfrekvensen i Kollektivtrafikbarometern 2024 uppgår till 21% procent.

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



Processbild över insamlingsmetoden

Redovisning av resultat

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

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

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

Viktning av resultat

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

Representativitet och påverkan på resultatet

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

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

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

Antal svar per deltagande organisation 2024

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

9. Bakom rapporten



Varmt välkommen att kontakta oss på:

Telefon:

031-313 48 78 eller
046-460 28 78

Mail:

kontakt@lysio.se

Hemsida:

www.lysio.se

Om Lysio Research

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

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

Lysio Research har tillsammans med Lysio research tagit fram Sveriges första barnpanel, JUNIO. JUNIO finns till för att barn och unga ska få möjlighet att göra sina röster hörda i frågor som rör dem och deras vardag.

Bakom rapporten



Kajsa Aune
Projektledare



Erik Granberg
Projektledare



Oskar Bork
Analytiker