



# Kollektivtrafikbarometern 2021

## Tema Trygghet



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Origo Group



## FÖRORD

Vad är trygghet? Troligen får man lika många svar som personer man frågar. När vi såg att tryggheten att resa i kollektivtrafiken minskade under pandemin bestämde vi oss för att försöka förstå och analysera lite djupare vad trygghet är för olika resenärsgupper, under olika delar i resekedjan samt hur detta hänger ihop med olika andra kollektivtrafikaspekter. Vi har även analyserat aspekter som skillnader mellan stad och landsbygd samt om tryggheten påverkar resefrekvens.

Under pandemin har vi alla mer eller mindre känt oro för smitta i olika situationer, vi förstod att en del respondenter skulle inkludera detta i sin trygghetsupplevelse för kollektivtrafiken bland annat utifrån den koppling mellan smittorisk och trängsel som myndigheterna upprepande kommunicerat de senaste åren. Många som jobbar med trygghet och säkerhet lyfter upp frågor om oro för brott, bus och stök som orsak till resenärernas otrygghet. Dock var det en bubblare som tog första platsen, nämligen risken för förseningar vilken en majoritet anser vara orsak till sin bristande upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken. Ett annat resultat från denna rapport vi måste ta till oss i branschen är att de som uppger att de har funktionsnedsättningar som hindrar dem att resa kollektivt är mindre trygga än allmänheten.



Mattias Andersson

*Projektledare*

Svensk Kollektivtrafik

[mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se](mailto:mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se)

076-526 90 75



## **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

Lägre upplevd trygghet att resa under pandemin.....	8
Otrygga generellt sett mindre nöjda med kollektivtrafiken .....	11
Främsta orsakerna till otrygghet är förseningar och smittorisk .....	18
Risk för förseningar och låg tilltro till bolagets punktlighet .....	22
Oro för att smittas med någon sjukdom .....	24
Oro för att utsättas för brott .....	26
Bråkiga och stökiga personer .....	28
Tryggheten störst på väg till hållplatsen .....	30

Bilaga A: Definitioner

Bilaga B: Metod

Bilaga C: Fakta om respondenterna

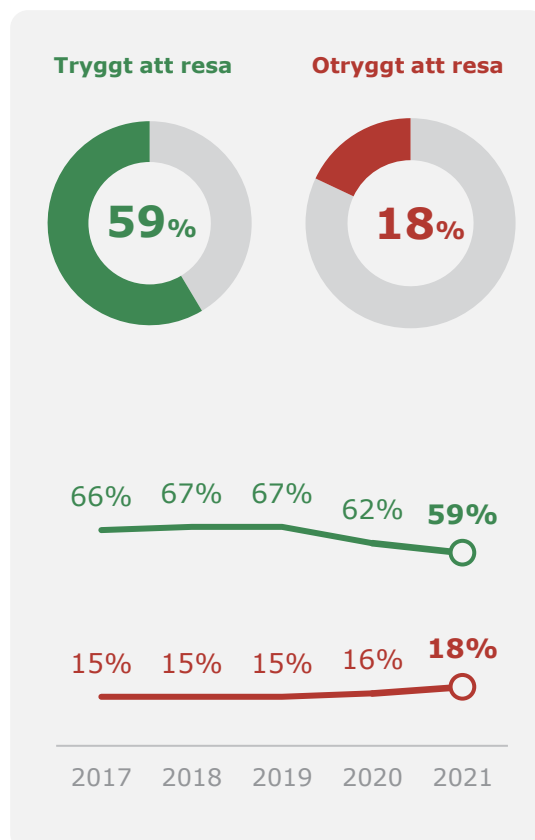
Bilaga D: Resultattabeller

Bilaga E: Drivkraftsanalys

## Minskad trygghet med kollektivtrafik under pandemin

En majoritet av medborgarna upplever en hög grad av trygghet gällande resor med kollektivtrafikbolaget. Tryggheten har minskat något de senaste åren sen pandemin började men andel otrygga ökar inte lika mycket som andel trygga har minskar.

Nära en femtedel av medborgarna känner sig inte trygga med att resa med kollektivtrafikbolaget och dessa har särskilt låg tilltro till punktligheten och möjligheten att spara tid genom att resa med bolaget. Utöver pålitlighet så är otrygga klart mindre nöjda med enkelheten att resa jämfört med de som känner hög trygghet.



### Huvudsakliga orsaker till otrygghet



53%

Risk för förseningar



47%

Oro för att smittas



32%

Oro för brott



30%

Bråkiga/stökiga personer

## Risk för förseningar största orsaken bakom otrygghet

Risk för förseningar är den allra främsta orsaken till att medborgare inte upplever det tryggt att resa med kollektivtrafikbolaget, följt av oro för att smittas av sjukdom.

Risk för förseningar orsakar i högst grad otrygghet bland de som arbetar eller studerar samt de som reser med kollektivtrafiken minst fem dagar i veckan.

Övrigt som skapar otrygghet är oro för brott samt bråkiga och stökiga personer – mer så i tätorter än småorter och framför allt i och nära storstäder. Unga kvinnor (15-25 år) är i högre grad än andra otrygga på grund av oro för brott.

## Otrygghet orsakad av oro för smitta beror på covid-19

Näst vanligast orsak till otrygghet med kollektivtrafiken är risken att smittas med någon sjukdom och det handlar främst om det nya coronaviruset. Risk för smitta är huvudorsak till otrygghet för boende i Region Stockholm och storstadskommuner generellt, och ligger på betydligt lägre nivåer i övriga delar av landet.

De som känner sig otrygga på grund av oro för smitta tror i lägre grad än allmänheten i stort att de kommer återgå till samma resvanor med kollektivtrafiken som före pandemin, men de är överlag mer positiva till åtgärder för att minska smittorisk i kollektivtrafiken (minskad trängsel, munskydd osv.).

### Kommungrupper med högst andel oroliga för att smittas av någon sjukdom



62% i storstad

54% i  
pendlingskommun  
nära storstad

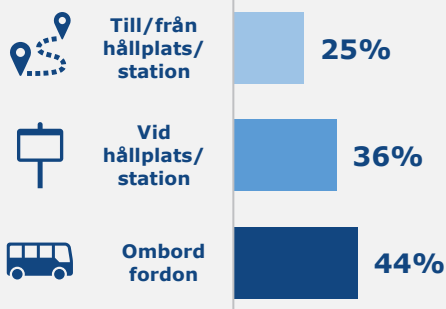


46% i större stad

37% i  
landsbygdskommun  
med besöksnäring



### Andel otrygga med olika delar av resa med kollektivtrafikbolaget



Bas: Personer som inte känner trygghet med kollektivtrafikbolagets resor.

## Mest tryggt på vägen till hållplats och station

Det upplevs alltmer otryggt ju längre på resan man kommer – det är minst otryggt gällande vägen till och från hållplatser/stationer och mest otryggt ombord på fordonen.

Känslan av trygghet ombord är högst i och nära storstäder och i landsbygdskommuner med besöksnäring.

### Fakta om undersökningen

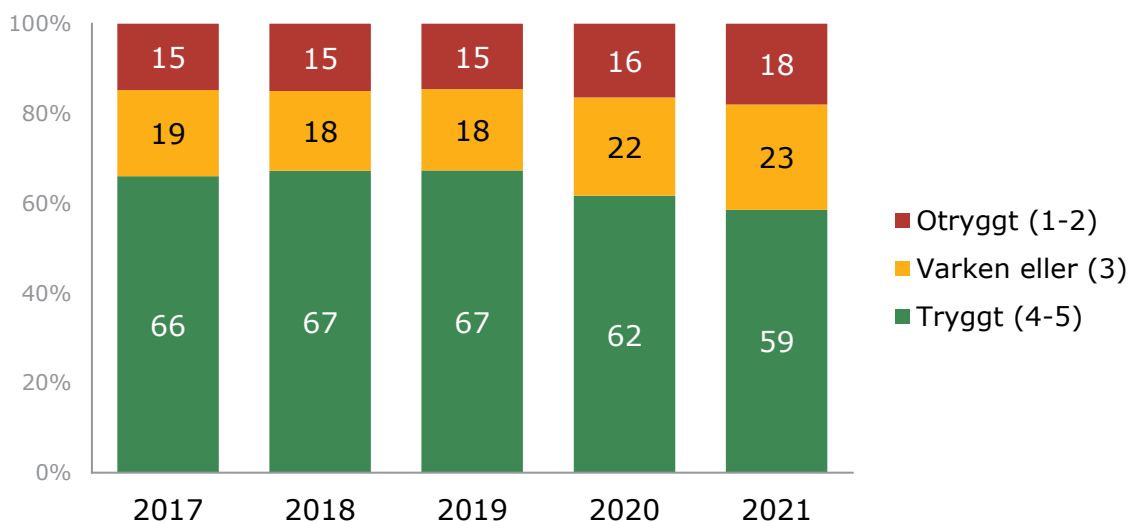
- Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel.
- Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen på uppdrag av dess medlemmar (regionala kollektivtrafikmyndigheter och länsstrafikbolag).
- Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.
- Datainsamlingen sker löpande under hela året. Den sker via en mixad insamlingsmetod med postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms samt efterföljande telefonintervjuer.
- Under 2021 deltog 22 organisationer i undersökningen, vilka representerar hela landet förutom Södermanland.
- Totalt samlades 87 778 enkätsvar in under 2021, varav 28 744 är svar från kunder. Till kunder räknas de som reser med den samhällsorganiserade kollektivtrafiken minst en gång per månad.

## TRYGGT ATT RESA MED KOLLEKTIVTRAFIK

### Lägre upplevd trygghet att resa under pandemin

Den upplevda tryggheten med att resa med kollektivtrafiken har minskat något de senaste två åren av pandemi, men det är fortsatt en majoritet (59 procent) som upplever en hög grad av trygghet vid resa med det regionala kollektivtrafikbolaget under 2021. Nära en femtedel av resenärerna känner dock en låg grad av trygghet för resor med bolaget.

#### Allmänhetens upplevelse av tryggheten över tid



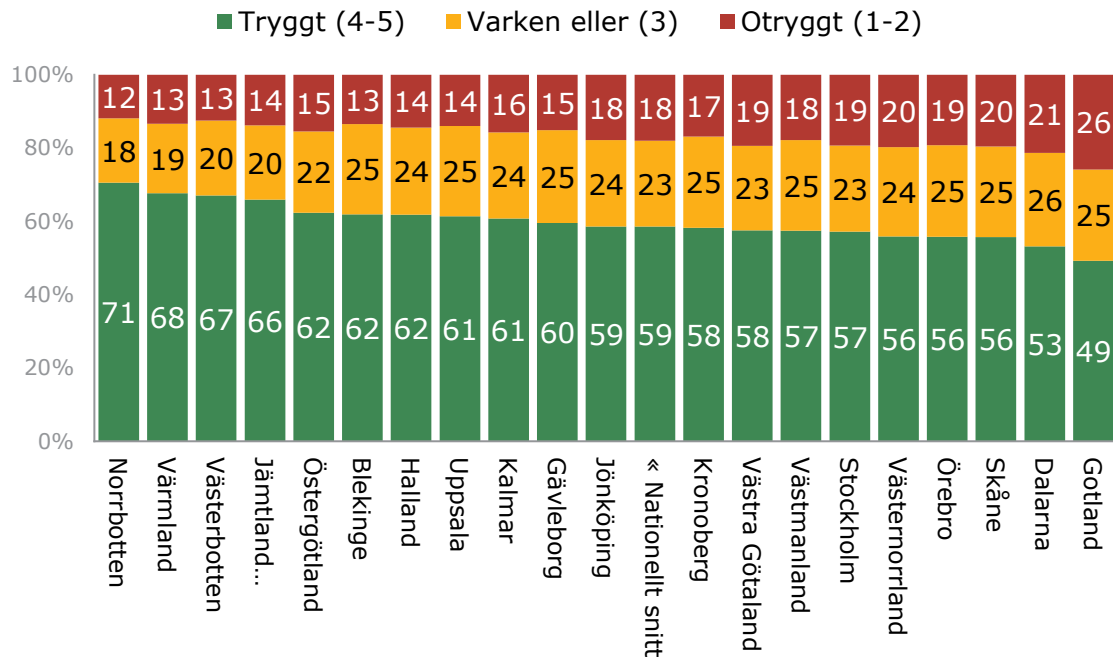
Figur 1, Instämmandegrad i fråga om trygghet vid resa med bolag för åren 2017-2021

Det är inga större skillnader mellan män och kvinnor i upplevd trygghet med kollektivtrafikresor totalt sett, men i de yngre åldersgrupperna tenderar män att känna en högre grad av trygghet jämfört med kvinnor. Pensionärer och äldre personer känner i störst utsträckning en hög grad trygghet vid resa med kollektivtrafikbolaget och då särskilt äldre kvinnor.

Upplevelsen av trygghet vid resa med kollektivtrafiken är högst bland boende i de nordvästradelarna av landet – Norrbotten, Värmland, Västerbotten och Jämtland Härjedalen. Lägst är det på Gotland och i Dalarna, varav Gotland låg i toppen för trygghet före pandemin. Upplevelsen av trygghet är lägre inom de flesta regioner jämfört med före pandemin, men framför allt gäller det Gotland, Kronoberg, Stockholm och Örebro län.



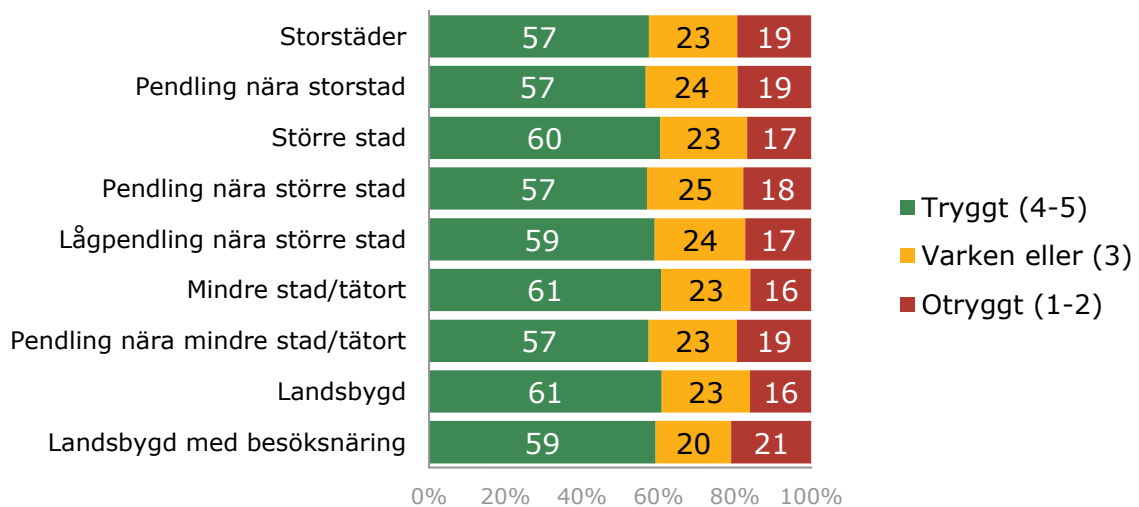
### Upplevelsen av trygghet i olika regioner



Figur 2, Instämmandegrad i fråga om trygghet vid resa med bolag per region

Det är överlag relativt små skillnader i upplevd trygghet mellan kommungrupper men boende i eller nära storstäder känner sig minst trygga i kollektivtrafiken. Det är påtagligt lägre trygghet i dessa kommungrupper jämfört med före pandemin, då var det boende i landsbygdskommun och pendlingskommuner nära städer som hade lägst grad av upplevd trygghet.

### Upplevelsen av trygghet i olika typer av kommuner

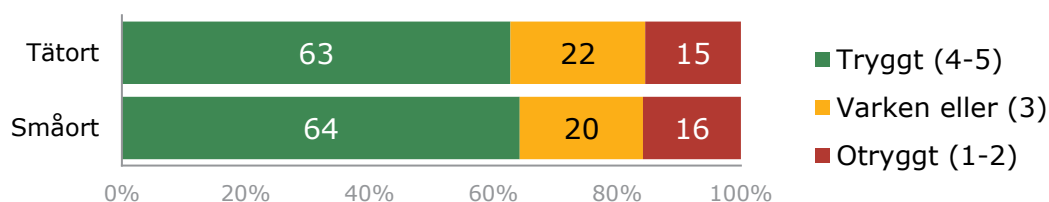


Figur 3, Instämmandegrad i fråga om trygghet vid resa med bolag per kommungrupp

De som arbetar är i lägre grad trygga med kollektivtrafikens resor jämfört med andra sysselsättningsgrupper och denna skillnad tenderar att vara tydligare i pendlingskommuner. I storstäder samt landsbygdskommuner så är det även en lägre upplevd trygghet bland studerande.

Tryggheten ligger på ungefär samma nivå totalt sett för boende i småorter och tätorter, men har under de senaste två åren minskar mer inom tätort. Sett till andra kommuner än storstadsområden så är det dock tydligt att upplevd trygghet tenderar att vara högre i tätort än i småort och det gäller särskilt större och mindre städer samt pendlingskommuner kring dessa.

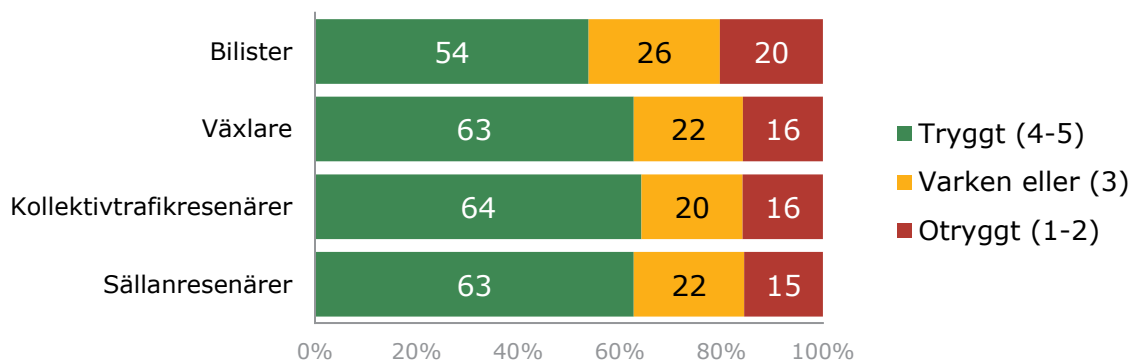
### Upplevelsen av trygghet i tätort och småort



Figur 4, Instämmandegrad i fråga om trygghet vid resa med bolag per småort och tätort

Bilister, som sällan reser med kollektivtrafikbolaget, upplever lägre grad av trygghet att resa med bolaget jämfört med andra resenärstyper, men övriga visar på en större minskning i upplevd trygghet sedan före pandemin. Tryggheten är högst bland kollektivtrafikresenärer som bor i mindre stad eller tätort och boende i landsbygdskommun med besöksnäring. Bilister upplever lägre trygghet än övriga oavsett var de bor men särskilt i storstäder.

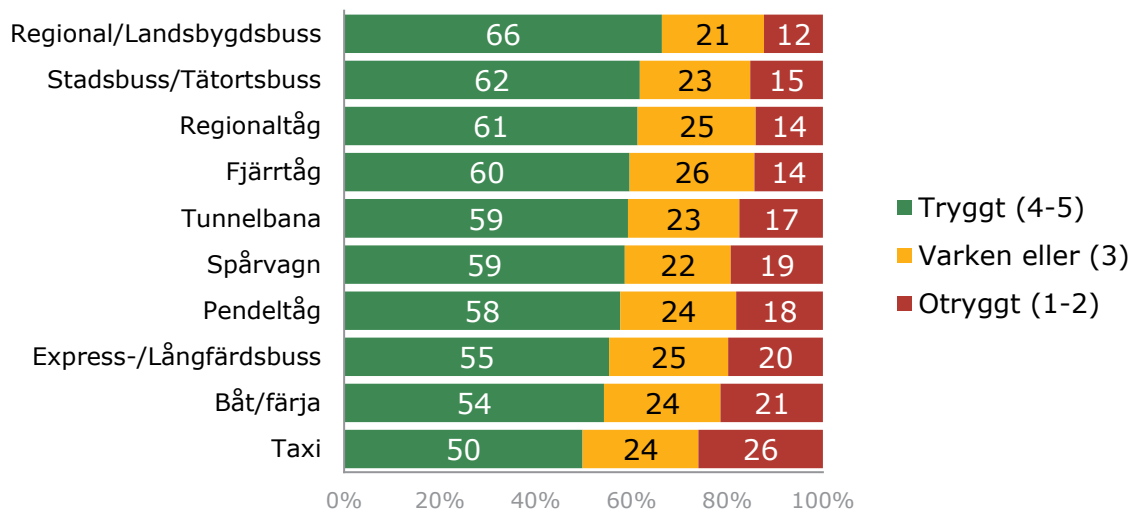
### Upplevelsen av trygghet bland olika resenärstyper



Figur 5, Instämmandegrad i fråga om trygghet vid resa med bolag per resenärstyp

Kollektivtrafikresenärer som oftast reser med regional/landsbygdsbuss har mer positiv uppfattning om tryggheten att resa jämfört med de som vanligtvis reser med andra färdmedel. Minst trygga känner sig de som oftast reser med taxi (färdtjänst och andra serviceresor inkluderat), båt/färja eller express-/långfärdsbuss, vilket är mindre vanliga färdmedel sett hela landet.

### Upplevelsen av trygghet för olika kollektiva färdmedel



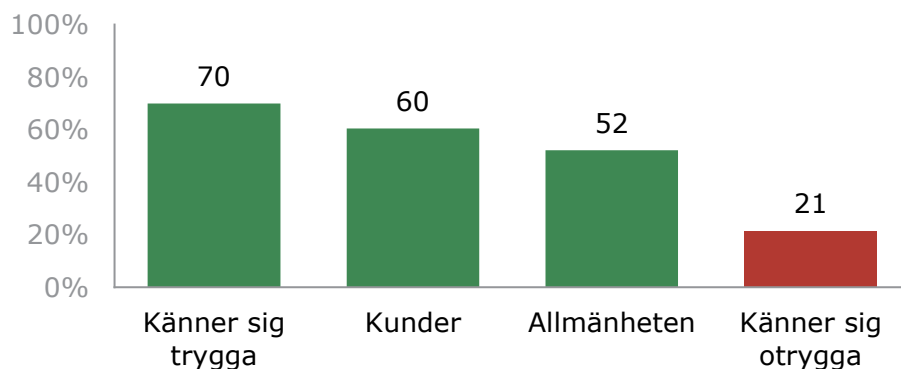
Figur 6, Instämmandegrad i fråga om trygghet vid resa med bolag per kollektiva färdmedel (taxi inkluderar färdtjänst och andra serviceresor)

Personer med någon funktionsnedsättning som begränsar möjligheterna att resa med den allmänna kollektivtrafiken väljer i högre grad bort kollektivtrafiken på grund av denna funktionsnedsättning. De känner även generellt sett en lägre grad av trygghet gällande resor med kollektivtrafikbolaget.

## Otrygga generellt sett mindre nöjda med kollektivtrafiken

Medborgare som känner sig otrygga med resor med kollektivtrafikbolaget ger också ett betydligt lägre helhetsbetyg jämfört med de som känner en hög grad av trygghet.

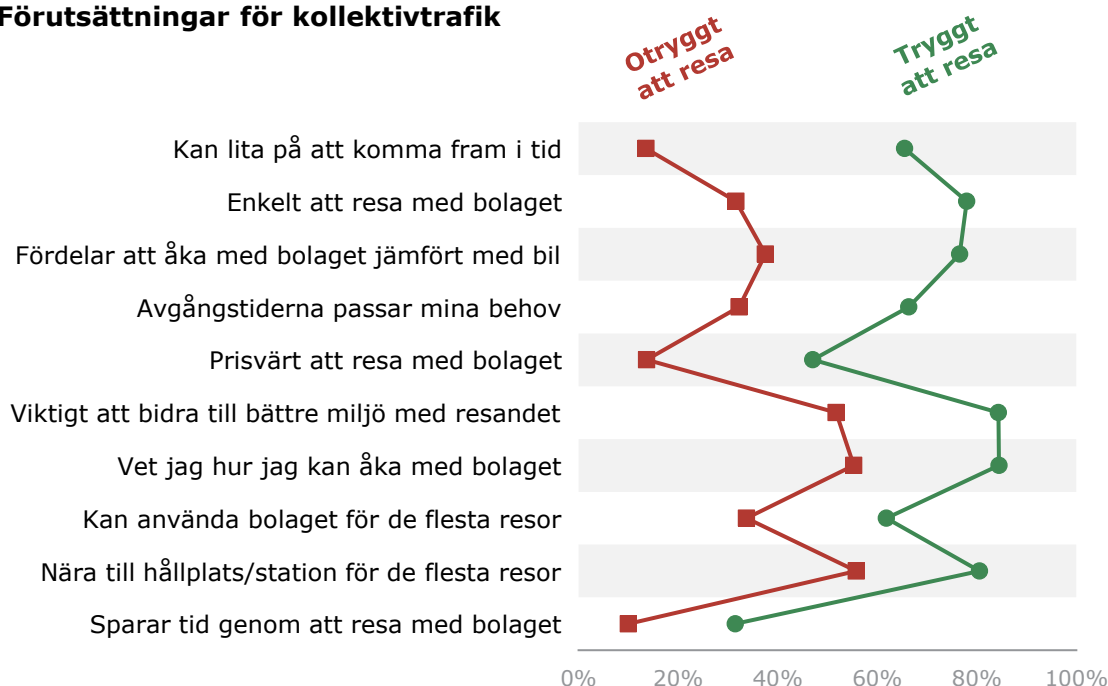
### Nöjd Kund Index



Figur 7, NKI (Nöjd Kund Index) för kund, allmänhet, de som upplever resor med kollektivtrafikbolaget som otrygga samt per orsak till otrygghet

Det är även stora attitydskillnaderna mellan de trygga och otrygga grupperna när det gäller uppfattningen om förutsättningarna för kollektivtrafiken och då särskilt att kunna lita på att komma fram i tid, enkelt att resa samt uppfattningen att det finns fördelar att resa med bolaget jämfört med bil.

### Förutsättningar för kollektivtrafik



Figur 8, Instämmandegrad i förutsättningar för kollektivtrafiken uppdelat på de som ger högt respektive lågt betyg till tryggheten att resa med bolaget (sorterat från största till minsta gap)

Personer som upplever otrygghet med kollektivtrafikbolates resor känner i mycket låg grad att de kan lita på att komma fram i tid eller att de sparar tid genom att resa med bolaget. Även prisvärdhet upplevs mycket lågt men det ligger allmänt lägre än andra faktorer i undersökningen, vilket är så det brukar se ut gällande frågor om pris i enkätundersökningar överlag.

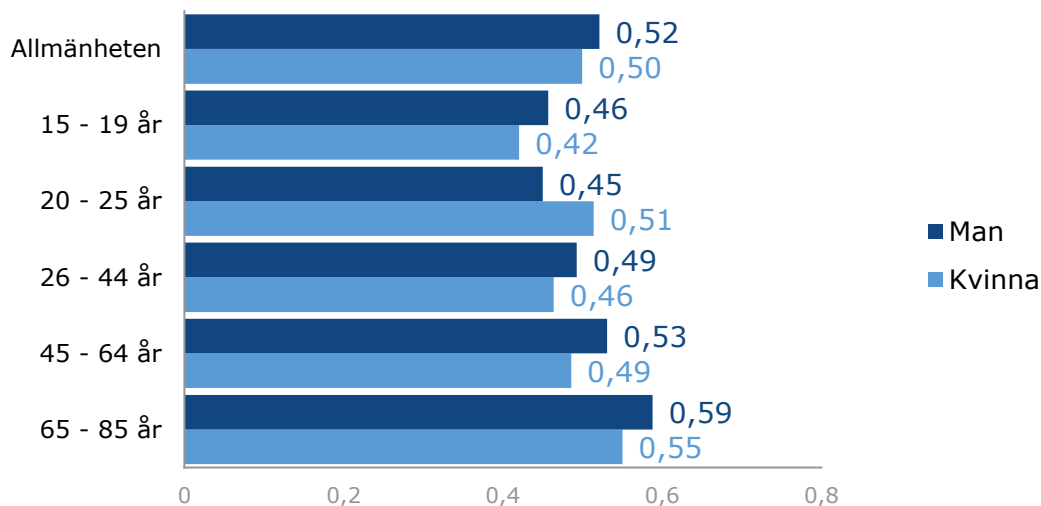
Sett till ombordfaktorer samt service och information så syns även genomgående en lägre attitydnivå bland resenärer som känner sig otrygga jämfört med de som känner en hög grad av trygghet. Det är överlag större skillnader i nöjdheten med ombordfaktorerna jämfört med service och information.

### Trygghet bidrar till total nöjdhet med kollektivtrafikbolag

Det statistiska sambandet (korrelation) mellan hur tryggt det känns att resa och den övergripande nöjdheten med det regionala kollektivtrafikbolaget (NKI) är förhållandevis starkt och sett till övriga förutsättningar för kollektivtrafik som driver total nöjdhet så ligger trygghet endast efter pålitlighet, enkelt att resa och i nivå med prisvärdhet.

Sambandet mellan trygghet och NKI är starkast bland de äldsta medborgarna och svagast bland de yngsta, särskilt gällande äldre män (45 år eller äldre). I åldersgruppen 20-25 år är sambandet något starkare bland kvinnor än män.

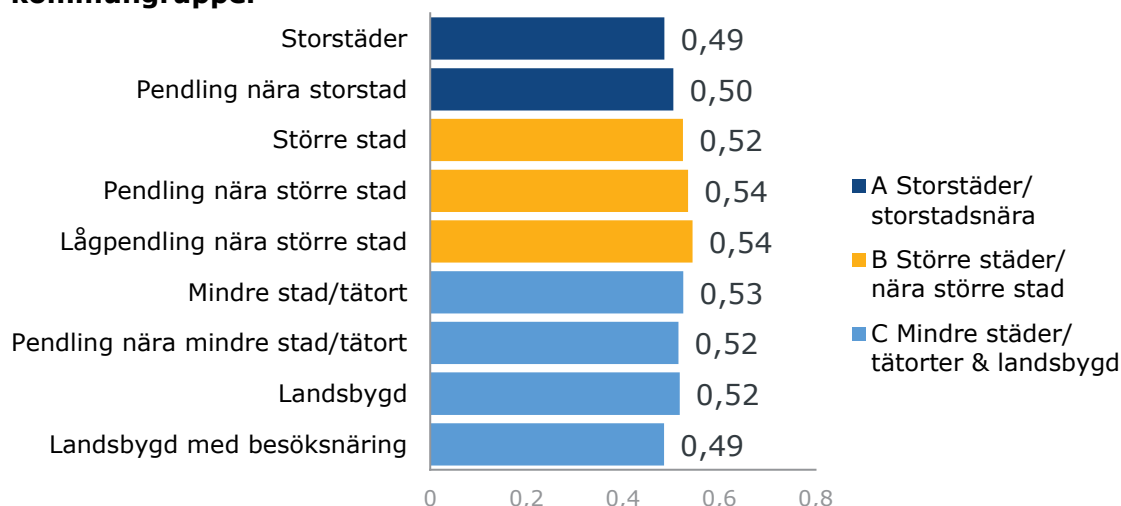
### Samband mellan upplevd trygghet och NKI i olika åldrar



Figur 9, Korrelation mellan upplevd trygghet och Nöjd Kund Index per kön och ålder

Trygghet driver NKI främst i olika typer av pendlingskommuner nära större stad, men det är överlag endast små skillnader mellan kommungrupper och sambandet är lika starkt bland boende i tätort som småort.

### Samband mellan upplevd trygghet och NKI i olika kommungrupper



Figur 10, Korrelation mellan upplevd trygghet och Nöjd Kund Index per kommungrupp

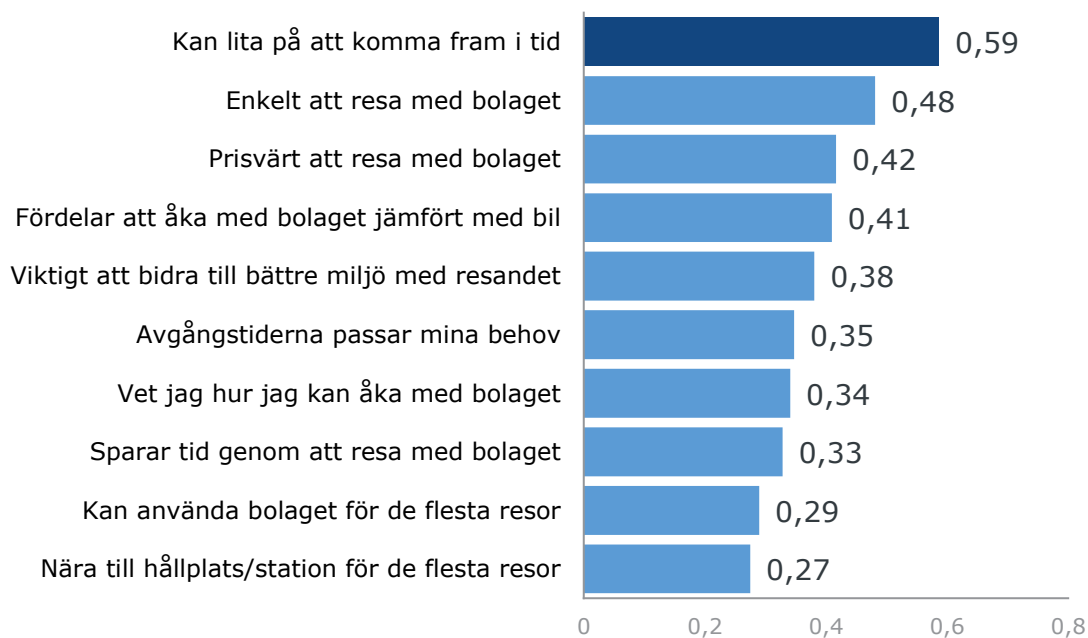
Trygghet har starkare samband med NKI bland de som aldrig reser med kollektivtrafikbolaget och det tendera även att vara något starkare bland personer med någon funktionsnedsättning som begränsar kollektiva resor.

## Trygghet handlar delvis om att kunna lita på att komma fram i tid vid resa med kollektivtrafikbolaget

Som tidigare visats så hänger känslan av att det är tryggt att resa med kollektivtrafikbolaget i hög grad samman med hur väl man upplever att det går att lita på att komma fram i tid vid resa. Sambandet mellan denna faktor och trygghet är förhållandevis starkt och särskilt i jämförelse med andra förutsättningar för kollektivtrafik som ingår i undersökningen.

Sambandet mellan trygghet och pålitlighet är starkare för pensionärer och personer som är 65 år eller äldre, boende i småort, bilister och sällanresenärer samt personer som har körkort och äger bil.

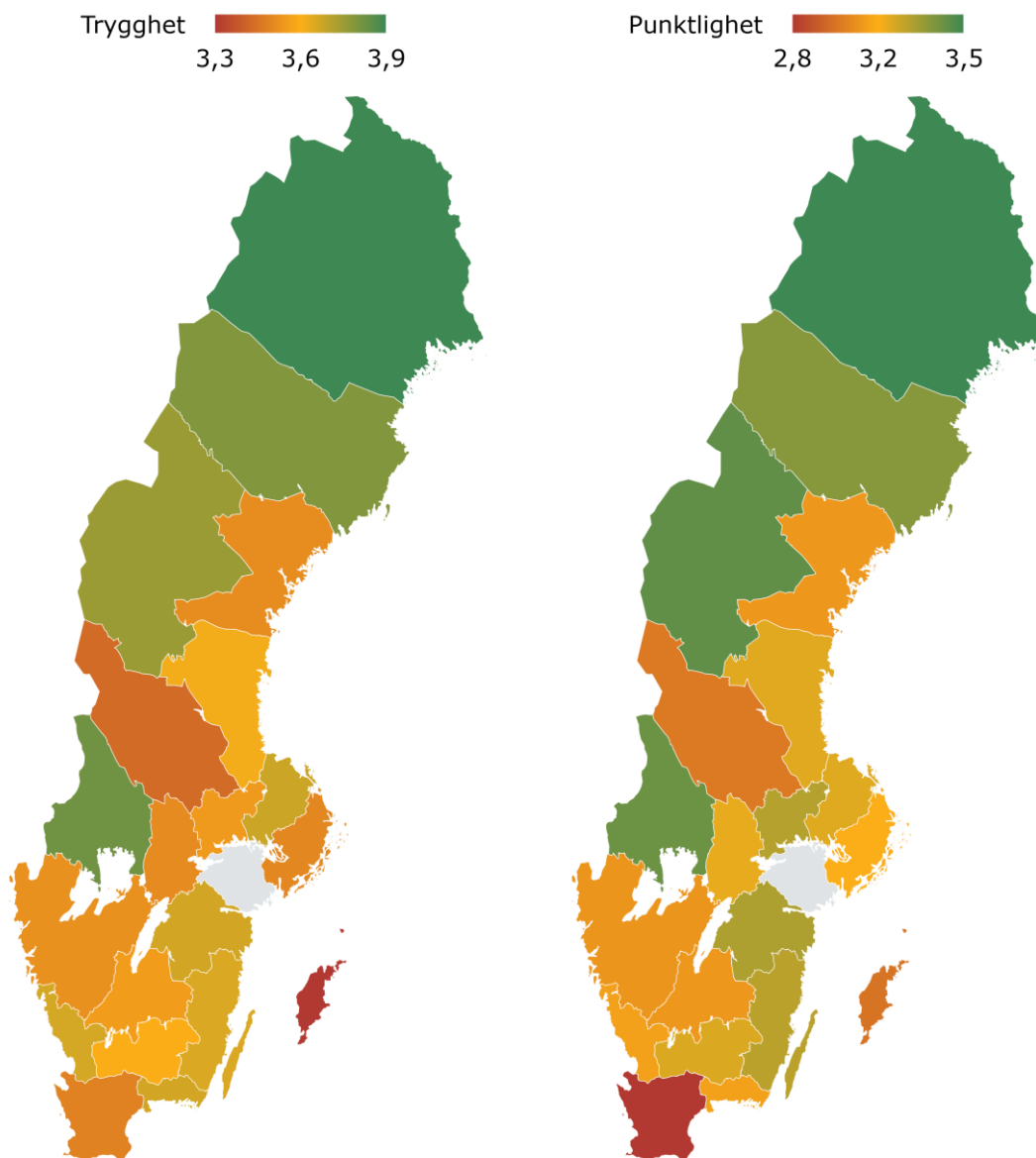
### Samband mellan upplevd trygghet och...



Figur 11, Korrelation mellan upplevd trygghet och övriga attitydfrågor om att resa med kollektivtrafikbolaget

Även enkelheten i att resa med bolaget bidrar i jämförelsevis hög grad till känslan av trygghet och delar topplacering med pålitlighet när man tittar på studerande och ungdomar i åldern 15-19 år. Enkelheten har ett något starkare samband med trygghet sett till män jämfört med kvinnor samt olika typer av pendlingskommuner nära större städer.

För de som är 45 år eller äldre och framför allt pensionärer finns också ett relativt starkt samband mellan trygghet och prisvärdhet.



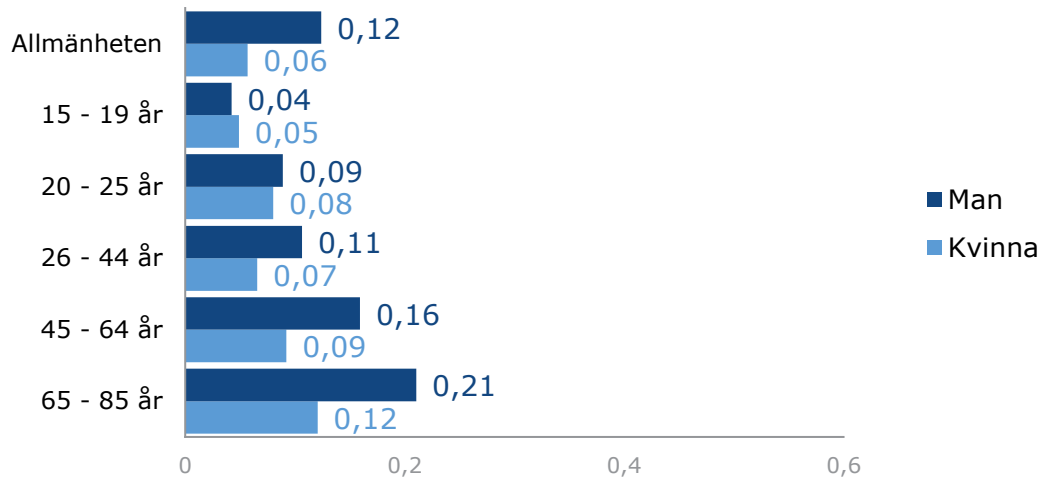
Figur 12, Kartdiagram som visar genomsnittligt betyg per region för kollektivtrafikbolaget gällande tryggt att resa och kan lita på att komma fram i tid (färgskala för lägsta, mittersta och högsta betyg per fråga)

Precis som det relativt starka sambandet indikerar så har attityderna gällande känslan av trygghet och punktligheten liknande spridning över regionerna, med mest positiva omdömen i norra delen av landet och mindre nöjda främst söderut. Det är dock överlag något större variation i uppfattningen om punktlighet.

## Trygghet inte avgörande för resefrekvens

Det finns generellt sett inget starkt samband mellan hur tryggt det känns att resa med det regionala kollektivtrafikbolaget och hur ofta man reser. Det är i hög grad andra faktorer än trygghet som styr hur mycket eller hur lite man reser med bolaget.

### Samband mellan upplevd trygghet och resefrekvens



Figur 13, Korrelation mellan upplevd trygghet och resefrekvens med bolaget per kön och ålder

Sett till specifika målgrupper så syns vissa skillnader i hur starkt sambandet är även om det i alla grupper främst är andra faktorer än trygghet som påverkar resefrekvensen mer.

Det är något starkare samband bland pensionärer och främst äldre män jämfört med övriga grupper. Trygghet är också något mer drivande för det kollektiva resandet på småorter jämfört med tätorter, samt mindre städer och olika typer av pendlingskommuner nära större städer.





## ORSAKER TILL OTRYGGHET

# Främsta orsakerna till otrygghet är förseningar och smittorisk

Under 2021 lades det till frågor gällande trygghet för att ta reda på vad som orsakar otrygghet. Frågorna ställs till de som ger lågt betyg (Tar avstånd 1-2) i frågan om trygghet med att resa med det regionala kollektivtrafikbolaget, och besvaras även av de som inte brukar resa med bolaget.

Lite mer än hälften av de som känner en otrygghet i resa med kollektivtrafikbolaget uppger risk för förseningar som orsak till denna otrygghet. Oro för att smittas av någon sjukdom är även en vanlig orsak och det gäller i högre grad boende i tätort jämfört med småort.

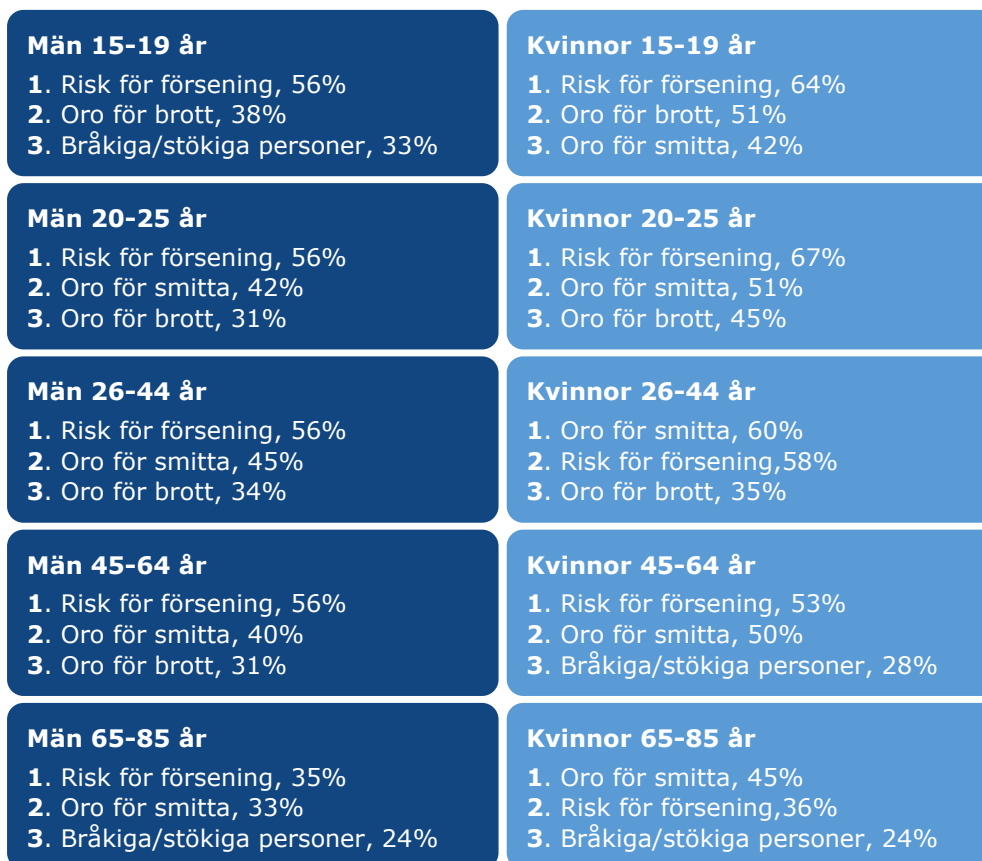
### Vad är orsaken till att du inte känner dig trygg?

Ställs till de som ger lågt betyg (1-2) till om det känns tryggt att resa med kollektivtrafikbolaget



Figur 14, Orsaker till otrygga resor med kollektivtrafikbolaget

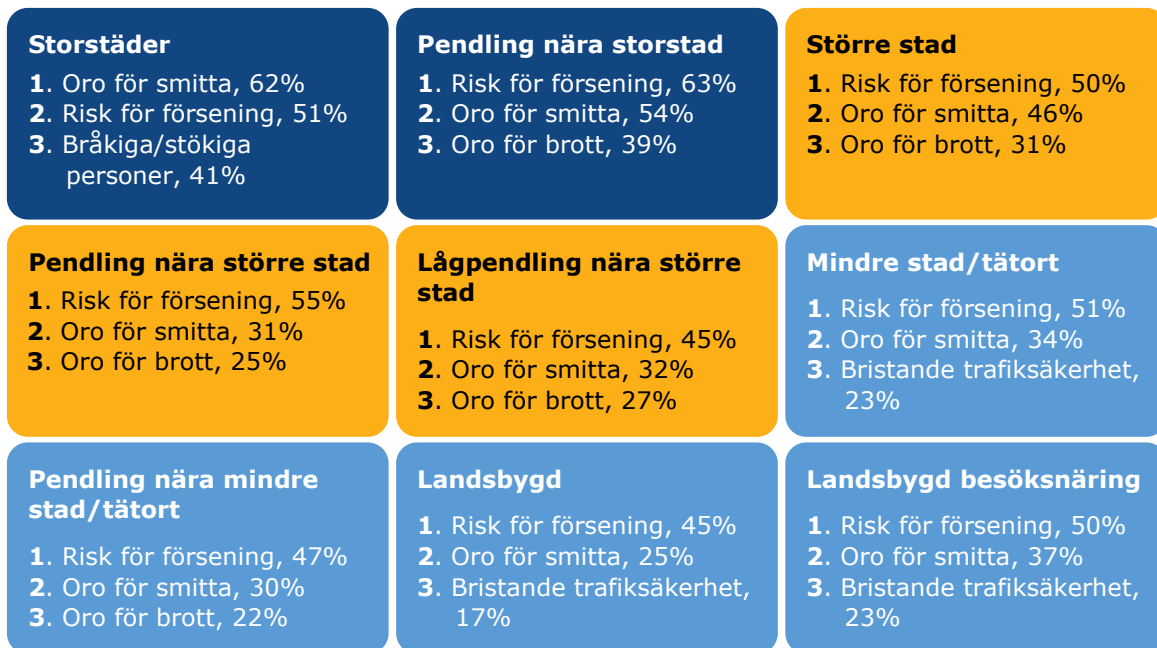
Personer med någon funktionsnedsättning som begränsar möjligheterna att resa i den allmänna kollektivtrafiken är i lägre grad otrygga på grund risk för förseningar eller oro för att smittas av någon sjukdom och de uppger i högre grad än övriga någon annan orsak än de som listats i frågan.



Figur 15, Topp 3 orsaker till otrygghet per kön och åldersgrupper

Risk för förseningar är vanligaste orsak till otrygghet i alla kommungrupper utom storstäder, där oro för att smittas av sjukdom toppar listan. Även oro för brott, bråkiga och stökiga personer samt otrevliga platser och fordon orsakar i högre grad otrygghet bland boende i eller nära storstäder.

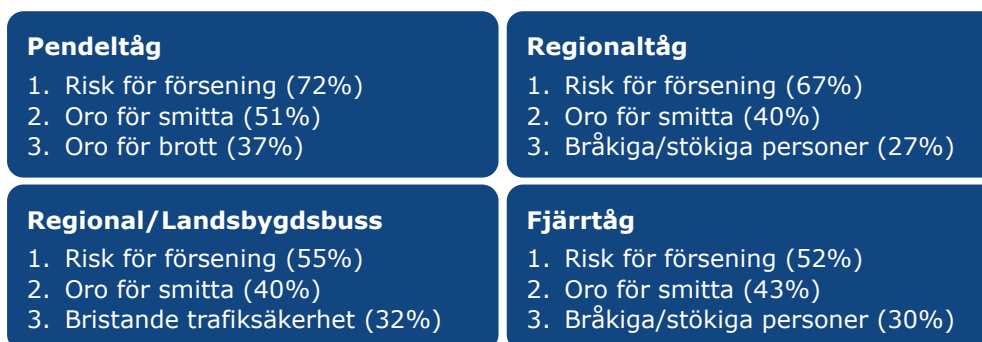
Bristande trafiksäkerhet är något som hamnar bland topp tre orsaker till otrygghet i mindre städer eller tätorter samt landsbygdskommuner med eller utan besöksnäring, där den vanligaste resenärstypen är bilister och de som någon gång reser med kollektivtrafikbolaget främst reser med regional/landsbygdsbuss.



Figur 16, Topp 3 orsaker till otrygghet per kommungrupper (fullständig tabell i bilaga D)

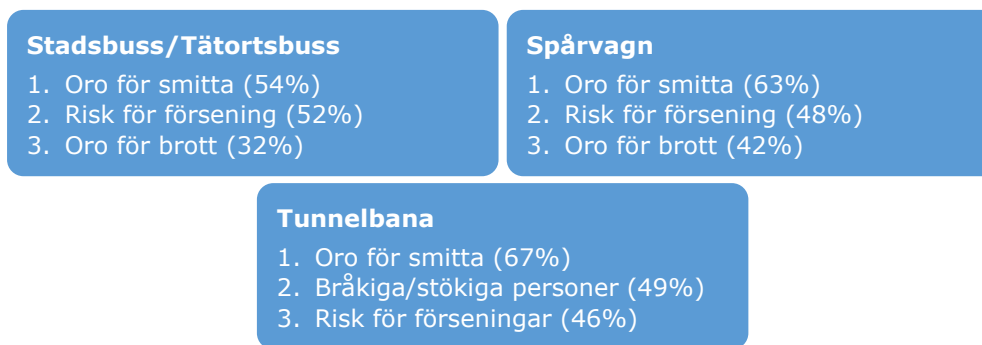
Risk för förseningar och oro för smitta är generellt främsta orsakerna till otrygghet bland de som oftast reser med någon form av regionaltrafik när de reser med kollektivtrafikbolaget. Otrygghet på grund av förseningar gäller i särskilt hög grad pendel- och regionalstågsresenärer.

Tredje vanligaste orsak till trygghet varierar för de olika färdmedlen där oro för brott oroar pendeltågsresenärer, bråkiga och stökiga personer är ett bekymmer för övriga tågresenärer och bristande trafiksäkerhet oroar de som oftast reser med regional/landsbygdsbuss.



Figur 17, Topp 3 orsaker till otrygghet per vanligaste kollektiva färdmedlet inom regionaltrafik (gruppering av typ av färdmedel baseras på gemensam standard i redovisning av Kollektivtrafikbarometern, men olika kollektivtrafikbolag kan kategorisera färdmedel annorlunda)

Stadstrafikresenärer är i högre grad otrygga på grund av oro för att smittas av någon sjukdom och för tunnelbaneresenärer ligger risk för förseningar på tredje plats efter otrygghet på grund av bråkiga och stökiga personer. Oro för att utsättas för brott ligger på tredje plats för de som oftast reser med stadsbuss/tätortsbuss eller spårvagn.



Figur 18, Topp 3 orsaker till otrygghet per vanligaste kollektiva färdmedlet inom stadstrafik (gruppering av typ av färdmedel baseras på gemensam standard i redovisning av Kollektivtrafikbarometern, men olika kollektivtrafikbolag kan kategorisera färdmedel annorlunda)

I allmänhet finns det mer än en orsak till känslan av att det är otryggt att resa med bolaget, men risk för förseningar och oro för att smittas av någon sjukdom ligger på höga nivåer oavsett andra orsaker till otrygghet.

Särskilt de som är otrygga på grund av bristfällig information uppger även förseningar som orsak (89 procent). På samma sätt syns ett samband hos de som känner otrygghet på grund av bråkiga och stökiga personer samt otrevliga eller folktomma platser och fordon, som även i högre grad är oroliga för att utsättas för brott.

Oro för att smittas av någon sjukdom är i hög grad kopplat till pågående pandemi och har inget större samband med någon annan orsak till otrygghet.

Orsak till otrygghet (kolumnandelar)	A	B	C	D	E	F	G	H	I
<b>A. Risk för förseningar</b>	-	57%	61%	63%	67%	70%	<u>89%</u>	71%	67%
<b>B. Orolig att smittas av någon sjukdom</b>	50%	-	54%	58%	48%	59%	50%	51%	62%
<b>C. Orolig för att utsättas för brott</b>	37%	37%	-	<u>67%</u>	38%	<u>61%</u>	37%	48%	<u>70%</u>
<b>D. Bråkiga och stökiga personer</b>	36%	38%	64%	-	38%	65%	37%	48%	63%
<b>E. Bristande trafiksäkerhet</b>	26%	21%	25%	26%	-	39%	33%	55%	32%
<b>F. Otrevliga platser och fordon</b>	23%	22%	34%	38%	34%	-	30%	41%	54%
<b>G. Informationen är bristfällig</b>	28%	18%	19%	20%	27%	28%	-	37%	31%
<b>H. Föraren och övrig trafikpersonal</b>	16%	13%	18%	19%	32%	27%	26%	-	28%
<b>I. Folktomma platser och fordon</b>	5%	5%	8%	8%	6%	11%	7%	9%	-

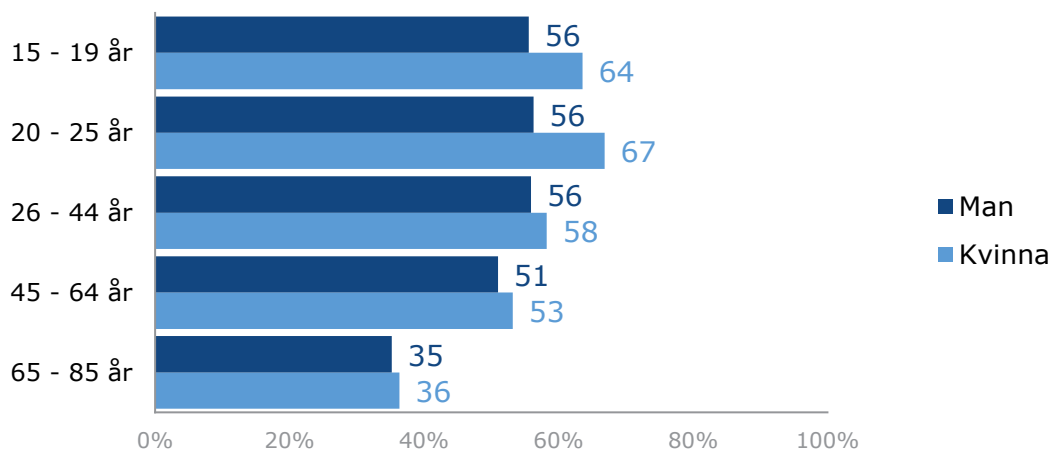
Tabell 1, Mer än e orsak till trygghet kan uppges och tabellen visar andel av de som svarat respektive orsakskategori som även svarat en annan orsak.

Exempel: Bland de som är otrygga på grund av risk för förseningar (A) så är 50 % även otrygga på grund av oro för att smittas av någon sjukdom (B) och 37% på grund av oro för att utsättas för brott (C), osv.

## Risk för förseningar och låg tilltro till bolagets punktlighet

Medborgare som känner att det är otryggt att resa med kollektivtrafikbolaget upplever i särskilt låg grad att de kan lita på att komma fram i tid eller att de sparar tid genom att resa med bolaget. Detta speglas i att risk för förseningar är den allra vanligaste orsaken till otrygghet. Framför allt gäller det yngre personer upp till och med 44 år och särskilt unga kvinnor.

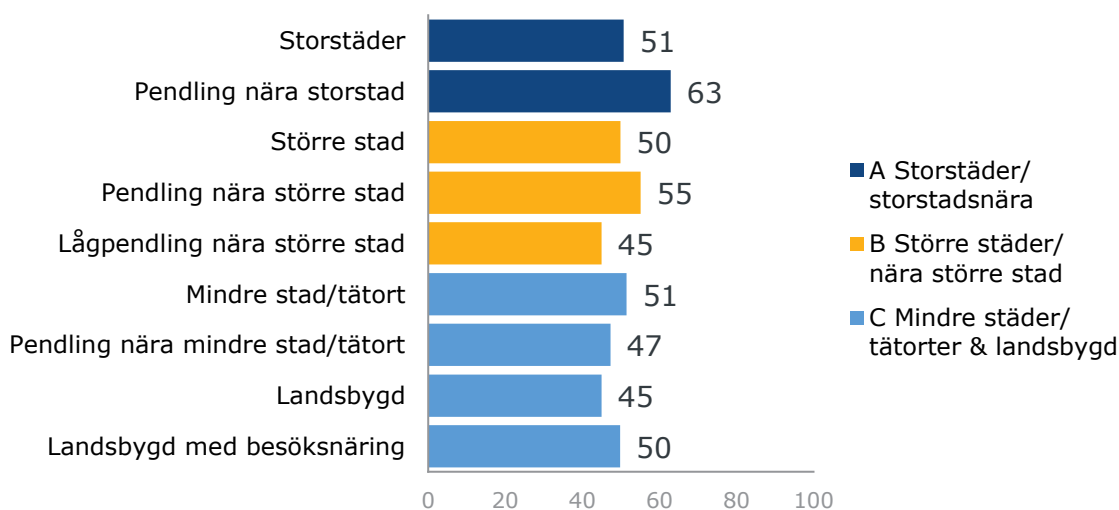
### Orsak till otrygghet: Risk för förseningar



Figur 19, Risk för förseningar som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kön och ålder

Boende i Skåne är i högre grad än boende i andra regioner otrygga på grund av risk för förseningar och detsamma gäller pendlingskommuner nära storstad (vilka främst återfinns i Region Stockholm och Västra Götalandsregionen).

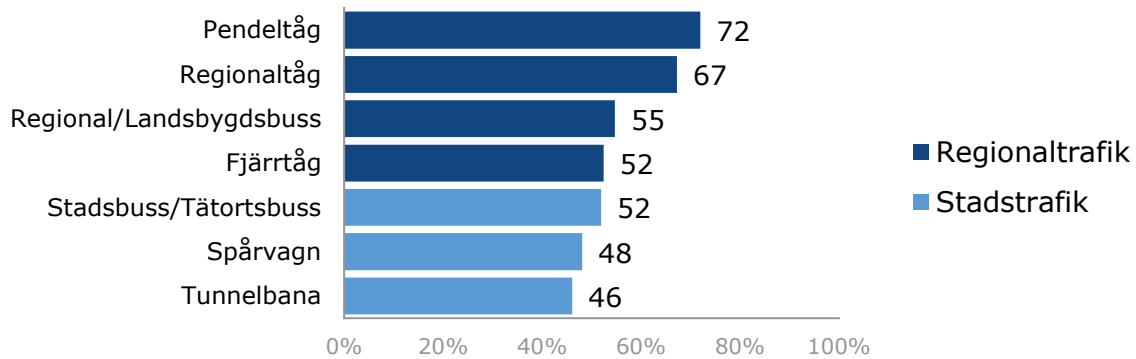
### Orsak till otrygghet: Risk för förseningar



Figur 20, Risk för förseningar som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kommungrupp

Risk för förseningar skapar otrygghet främst för de som arbetar eller studerar och för växlare som åker både bil och kollektivt regelbundet. De som reser med kollektivtrafikbolaget minst fem dagar i veckan och de som oftast reser med pendel- eller regionaltåg ser i högre grad risken för förseningar som ett problem för tryggheten med kollektivtrafiken.

### Orsak till otrygghet: Risk för förseningar



Figur 21, Risk för förseningar som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per de vanligaste kollektiva färdmedlen inom regional- och stadstrafik

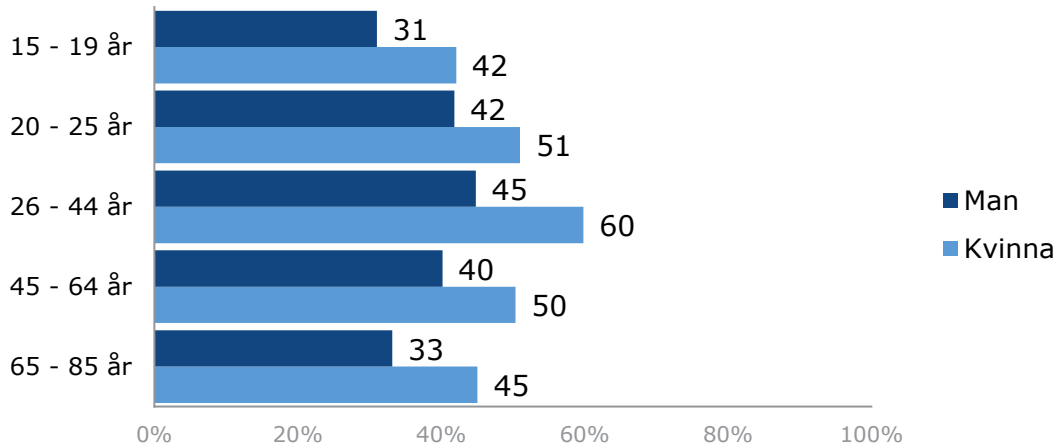
Det är värt att notera att endast sex procent av bilister och sällanresenärer väljer bort kollektivtrafikbolaget på grund av låg pålitlighet, de flesta föredrar helt enkelt andra färdmedel (bil, cykel, gång) eller har inte behov av att resa mer än de redan gör. Behovet av att resa har minskat under pandemin vilket troligtvis beror på allmänna råd om att minska resandet och att arbeta hemifrån. Minskat behov av att resa på grund av arbete hemifrån är något som i viss mån kan fortgå och påverka kollektivtrafiken även efter pandemin.

För ungefär en femtedel av bilister och sällanresenärer är det brist på avgångar som hindrar kollektivt resande. De som känner sig otrygga på grund av risk för förseningar och bristfällig information tycker i särskilt låg grad att det är enkelt att resa med bolaget eller att avgångstiderna passar behovet. Risken med förseningar leder i högre grad till otrygghet när det gäller färdmedel eller områden där det tenderar att vara färre avgångar eller färre valmöjligheter.

## Oro för att smittas med någon sjukdom

Oro för smitta handlar främst om den pågående pandemin och oron för att smittas av det nya coronaviruset (SARS-CoV-2) vid resor med kollektivtrafik. Kvinnor är i högre grad otrygga på grund av oro för smitta jämfört med män, särskilt i åldersgruppen 26-44 år.

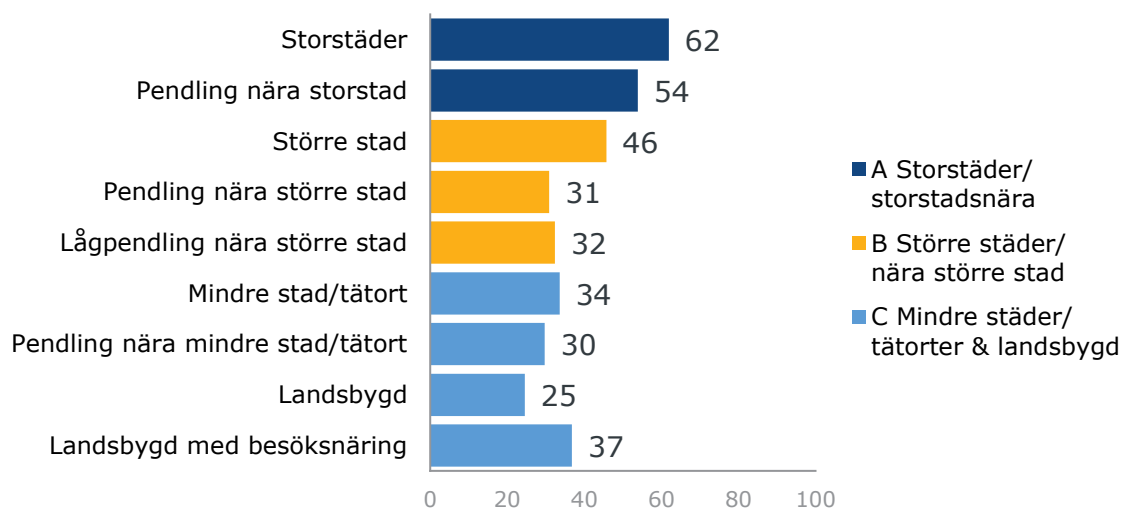
### Orsak till otrygghet: Oro för att smittas av någon sjukdom



Figur 22, Oro för att smittas av någon sjukdom som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kön och ålder

Oro för smitta är huvudorsak till otrygghet för boende i Region Stockholm samt storstäder generellt och det är lägst bidragande till otrygghet bland boende i landsbygdskommuner utan besöksnäring.

### Orsak till otrygghet: Oro för att smittas av någon sjukdom

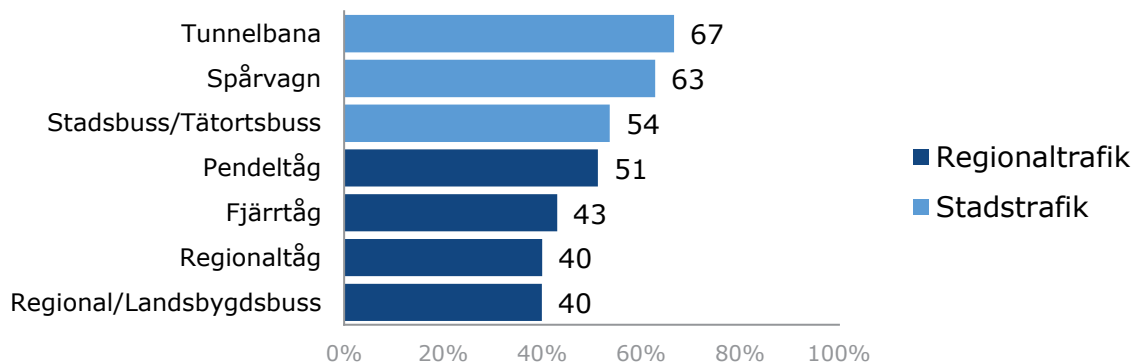


Figur 23, Oro för att smittas av någon sjukdom som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kommungrupp



Otrygghet på grund av oro för smitta är högre bland de som reser mer regelbundet med kollektivtrafiken – växlare och kollektivtrafikresenärer. Särskilt gäller det de som oftast reser med olika typer av stadstrafik när de reser kollektivt.

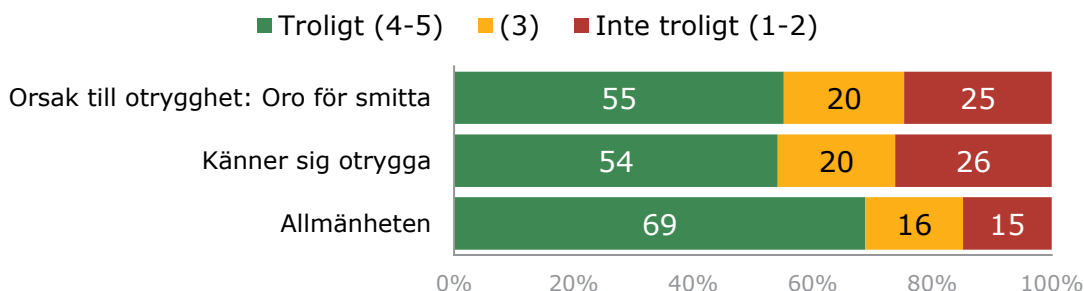
**Orsak till otrygghet: Oro för att smittas av någon sjukdom**



Figur 24, Oro för att smittas av någon sjukdom som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per vanligaste kollektiva färdmedel inom regional- och stadstrafik

De otrygga tror i lägre grad att de efter pandemin kommer att återgå till sina tidigare resvanor med kollektivtrafiken men de är överlag mer positiva till olika föreslagna åtgärder för att få resenärer att återgå till kollektivt resande, så som större avstånd mellan passagerare, munskydd, mindre trängsel vid hållplats samt extra städning av fordon.

**När pandemin är över, hur troligt är det att du kommer att resa med kollektivtrafiken på det sätt som du gjorde innan?**



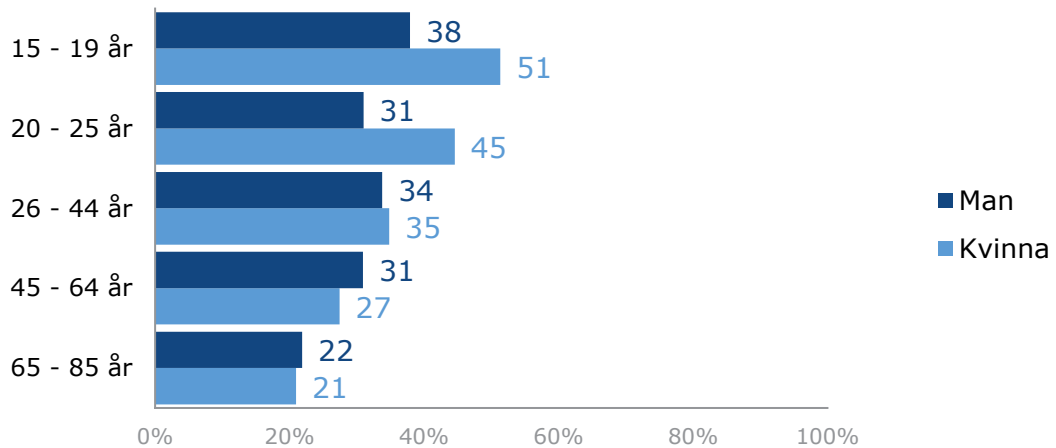
Figur 25, Sannolikhet att efter pandemin återgå till tidigare resvanor med kollektivtrafik för allmänhet, de som upplever resor med kollektivtrafikbolaget som otrygga samt de som ser oro för att smittas med någon sjukdom som orsak till otrygghet

Bland de som känner sig otrygga på grund av oro för smitta så är det främst de som oftast reser med fjärrtåg eller regional/landsbygdsbuss som är minst troliga att återgå till sina tidigare resvanor med kollektivtrafiken. Mest positiva är de som oftast reser med spårvagn, tunnelbana eller pendeltåg.

## Oro för att utsättas för brott

De som känner en otrygghet med kollektivtrafiken på grund av oro för att utsättas för brott gäller främst studerande och andra yngre personer, särskilt ungdomar i åldern 15-19 år. Unga kvinnor är i klart högre grad än unga män otrygga på grund av oro för att utsättas för något brott (t.ex. hot, våld, sexuella trakasserier, stöld, rån).

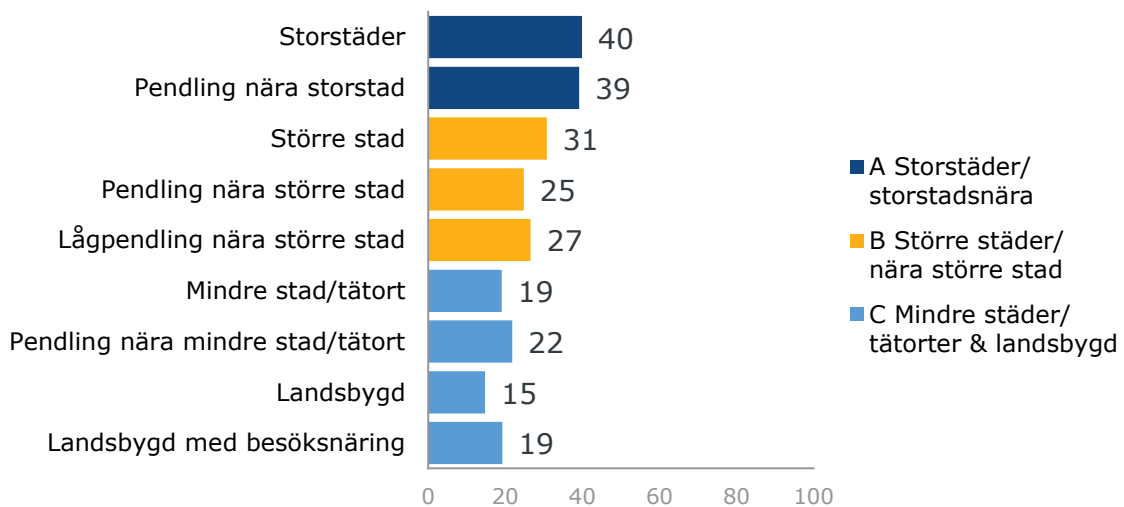
### Orsak till otrygghet: Oro för att utsättas för brott



Figur 26, Oro för att utsättas för brott som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kön och ålder

Oro för att utsättas för brott i samband med resa med kollektivtrafiken är störst bland de som bor i och nära storstäder. Minst är oron i mindre städer eller tätorter och på landsbygden.

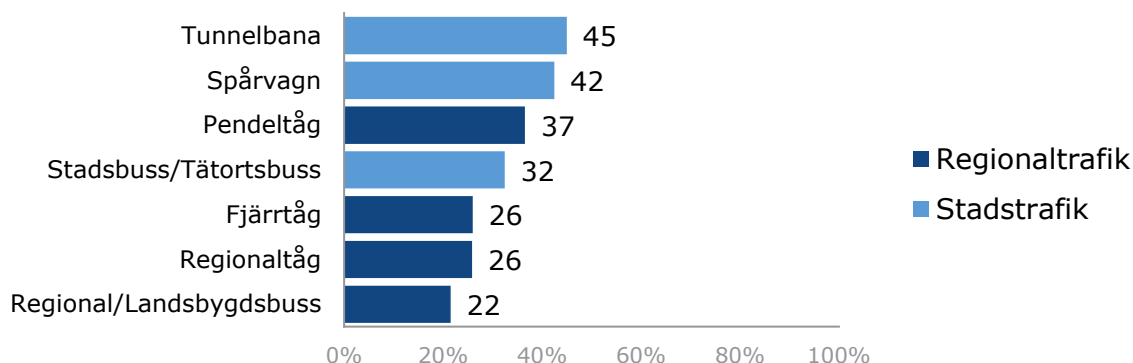
### Orsak till otrygghet: Oro för att utsättas för brott



Figur 27, Oro för att utsättas för brott som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kommungrupp

De som reser med kollektivtrafikbolaget i någon grad är överlag något mer otrygga på grund av oro för att utsättas för brott jämfört med de som aldrig reser med bolaget och det varierar stort sett till vilket färdmedel man oftast väljer när man reser kollektivt. Mest oroliga för brott är tunnelbane- och spårvagnsresenärer och minst oroliga är de som reser med regional/landsbygdsbuss.

**Orsak till otrygghet: Oro för att utsättas för brott**



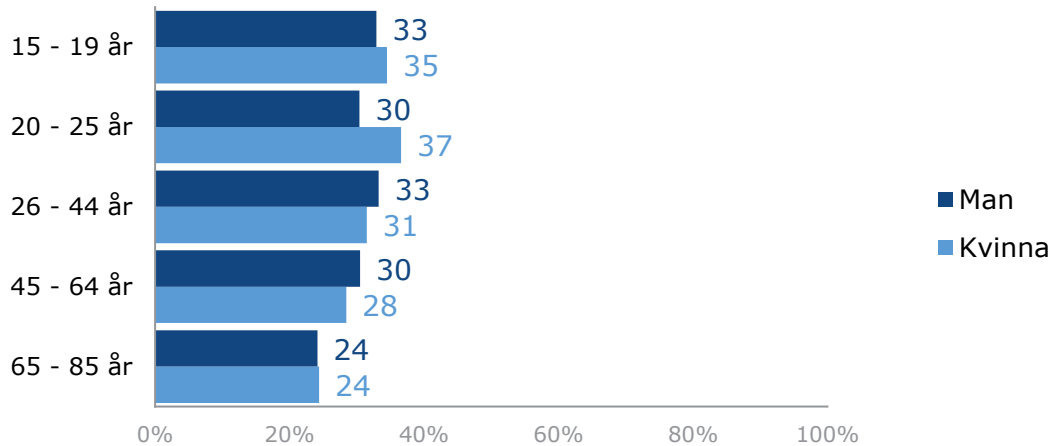
Figur 28, Oro för att utsättas för brott som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per vanligaste kollektiva färdmedel inom regional- och stadstrafik

Resenärer som känner sig otrygga på grund av oro för att utsättas för något brott tycker i lägre grad än övriga otrygga att det är rent och snyggt i fordonen. Det gäller särskilt resenärer som oftast åker med regionaltåg när det reser med kollektivtrafikbolaget.

## Bråkiga och stökiga personer

Yngre är i högre grad än äldre otrygga med kollektivtrafiken på grund av bråkiga och stökiga personer. Det är överlag inga större skillnader mellan män och kvinnor, utom i åldersgruppen 20-25 år där andelen är högre för kvinnor.

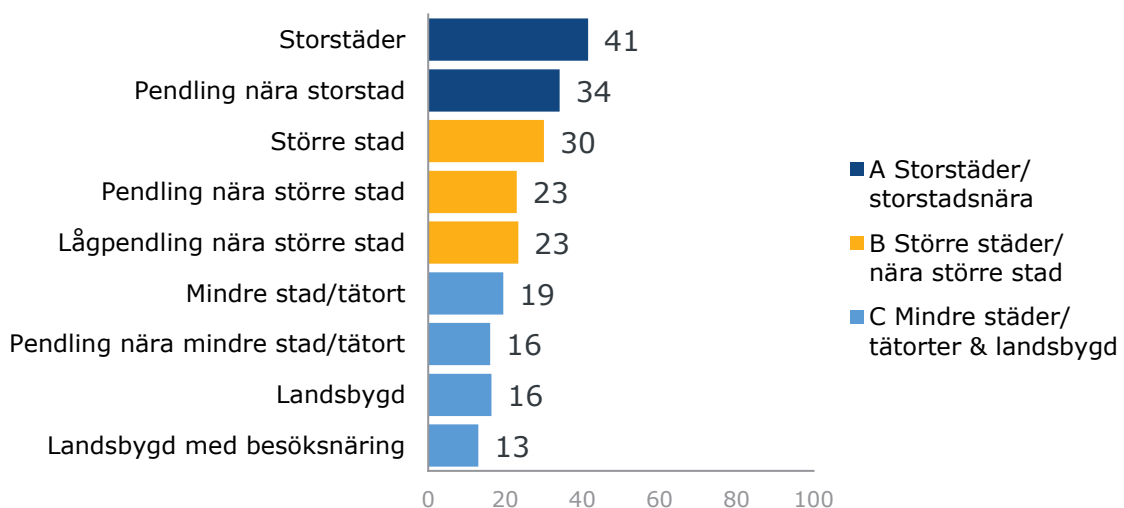
### Orsak till otrygghet: Bråkiga och stökiga personer



Figur 29, Bråkiga och stökiga personer som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kön och ålder

Otrygghet på grund av bråkiga och stökiga personer är generellt sett ett större problem för storstäder och större städer jämfört med mer glesbefolkade kommuner.

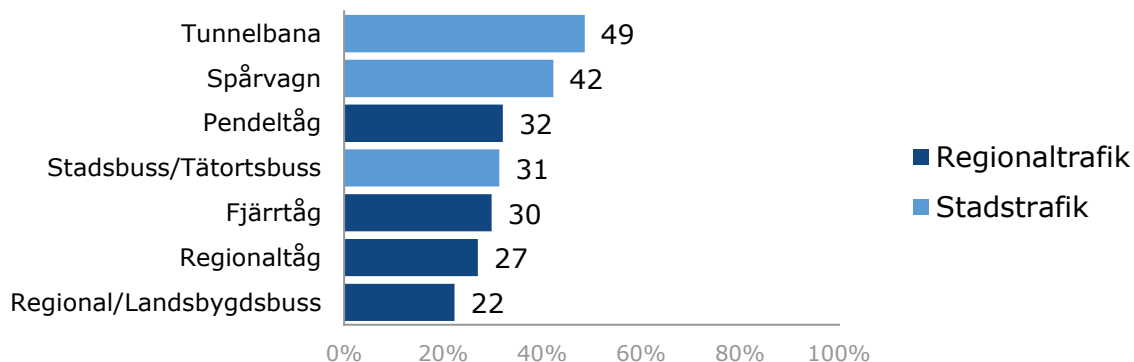
### Orsak till otrygghet: Bråkiga och stökiga personer



Figur 30, Bråkiga och stökiga personer som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per kommungrupp

Bråkiga och stökiga personer orsakar i högst grad otrygghet bland de som reser med kollektivtrafikbolaget från någon eller några gånger i veckan till någon gång per kvartal. Störst problem är det för de som oftast reser med tunnelbana eller spårvagn (alltså i storstäder och större stad).

#### Orsak till otrygghet: Bråkiga och stökiga personer



Figur 31, Bråkiga och stökiga personer som orsak till att det känns otryggt att resa med bolaget per vanligaste kollektiva färdmedel inom regional- och stadstrafik

Resenärer som känner sig otrygga på grund av bråkiga och stökiga personer tycker i lägre grad än övriga otrygga att det är rent och snyggt i fordonen och bekvämt ombord.

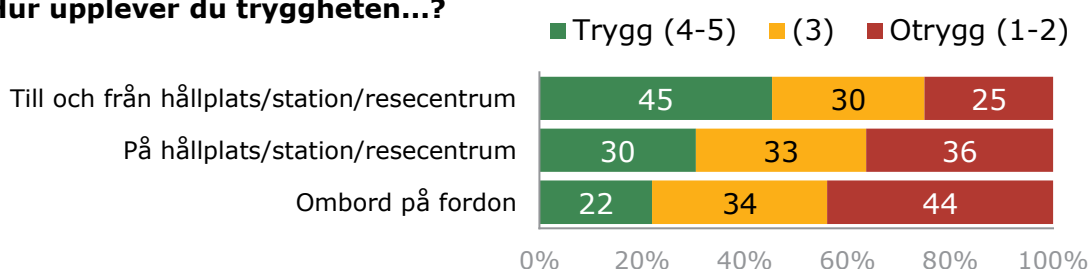
## TRYGGHET I OLIKA DELAR AV RESAN

# Tryggheten störst på väg till hållplatsen

Utöver frågor om orsakerna till otrygghet så har undersökningen även kompletterats med frågor om tryggheten i specifika delar av resan. Dessa frågor besvaras endast av personer som känner sig otrygga med att resa med det regionala kollektivtrafikbolaget, samt uppger orsak till denna otrygghet.

De olika delarna av resan, från att ta sig till och från hållplats till att vara på hållplatsen och slutligen ombord på fordonet upplevs successivt mer otrygga.

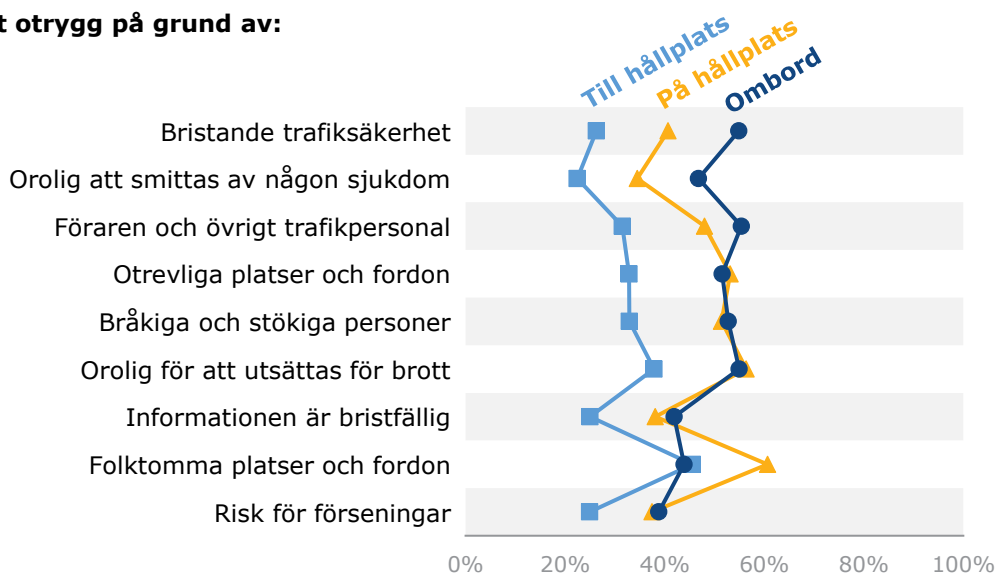
### Hur upplever du tryggheten...?



Figur 32, Andel som tycker att det är tryggt respektive otryggt i olika delar av den kollektiva resan (Besvaras endast av de som känner sig otrygga med resor med kollektivtrafikbolaget generellt)

Otryggheten är överlag lägst på vägen till och från hållplatser och stationer, oavsett orsak till otrygghet. Otryggheten ombord är särskilt hög bland de som känner sig otrygga på grund av bristande trafiksäkerhet eller oro för smitta. De som känner sig otrygga på grund av folktomma platser och fordon är i högre grad otrygga med vägen till och från samt på hållplatser och stationer.

### Generellt otrygg på grund av:



Figur 33, Andel som känner sig otrygga med olika delar av resan uppdelat på orsak till känslan av otrygghet att resa med kollektivtrafikbolaget

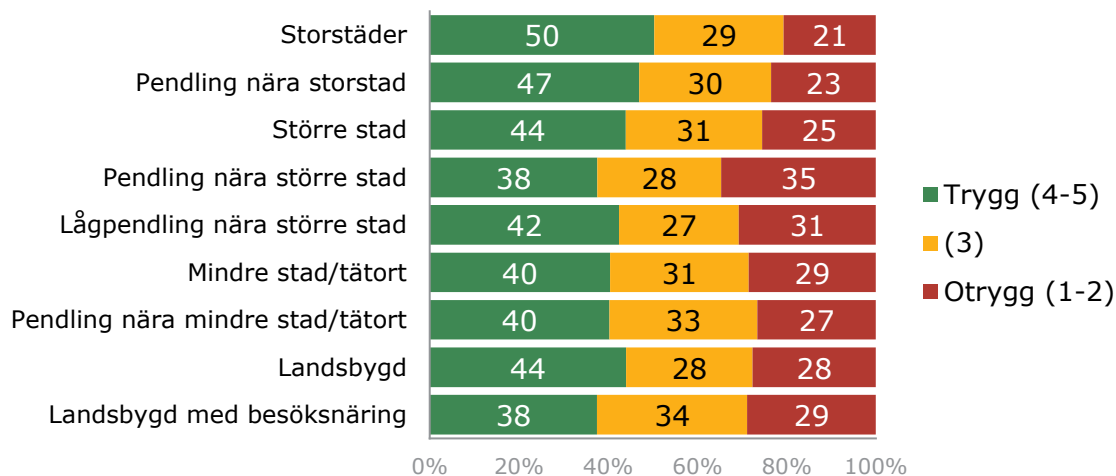
Personer med någon funktionsnedsättning som begränsar möjligheterna att resa med den allmänna kollektivtrafiken, och framför allt de som väljer bort kollektivtrafiken på grund av funktionsnedsättning eller sjukdom, tenderar att vara mer otrygga i alla delar av resan men framför allt på hållplatser och stationer.

## Trygghet till och från hållplatser och stationer

Vägen till och från hållplats eller station upplevs inte som särskilt otrygg av de som överlag inte är trygga med resor med kollektivtrafikbolaget. De äldsta medborgarna i åldern 65-85 år upplever dock i något mindre grad än yngre att det är tryggt till och från hållplatser och stationer.

Delen av resan som är till och från hållplats upplevs mest trygg i och nära storstäder och minst trygg för boende på småort och i pendlingskommuner nära större stad, där drygt en tredjedel av de otrygga tycker att just denna del av resan är otrygg.

### Hur upplever du tryggheten till och från hållplats/station/resecentrum?

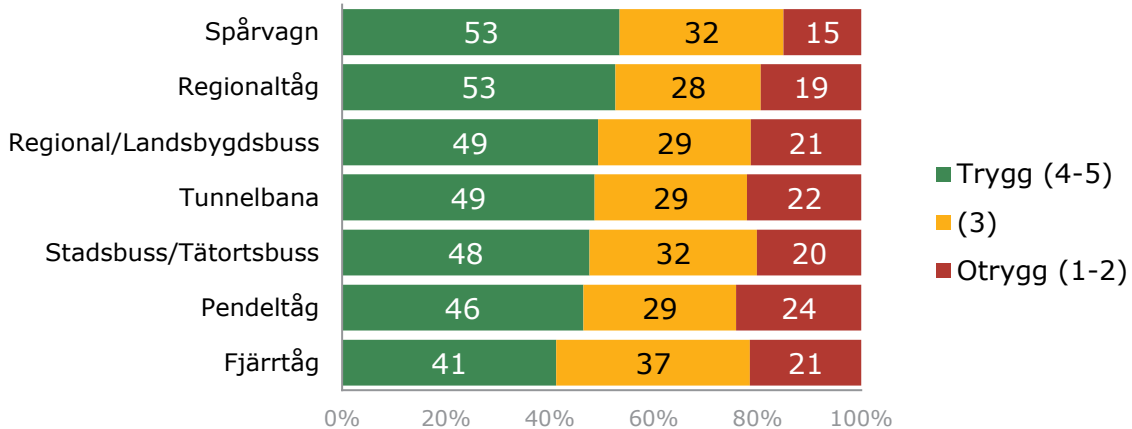


Figur 34, Upplevd trygghet med vägen till och från hållplats/station per kommungrupp

De som brukar resa kollektivt är överlag mer trygga med vägen till och från hållplatser och stationer jämfört med de som inte reser kollektivt. Sett till vanligaste kollektiva färdmedel finns dock vissa variationer och tryggheten med denna del av resan är högst bland de som oftast åker spårvagn eller regionalståg.

### Hur upplever du tryggheten till och från hållplats/station/resecentrum?

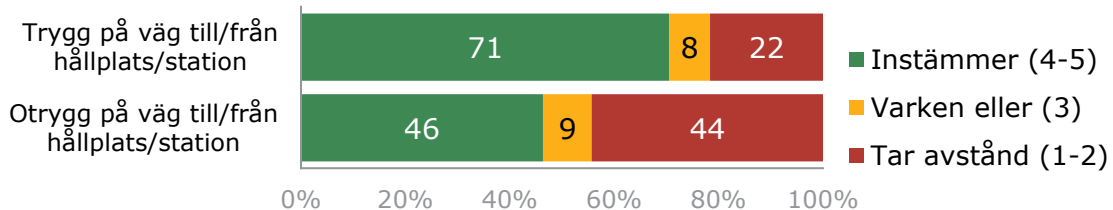
Reser oftast med:



Figur 35, Upplevd trygghet till och från hållplats/station per de vanligaste kollektiva färdmedlen

Personer som känner sig otrygga med resan till och från hållplatser och stationer har generellt sett längre avstånd till dessa men det finns inget starkt statistiskt samband (korrelation) mellan denna upplevda trygghet och närhet till hållplatser och stationer. Av alla förutsättningar för kollektivtrafik så är närhet till hållplats och stationer dessutom den faktor som har svagast samband med tryggheten generellt.

### Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor



Figur 36, Närhet till hållplatser och stationer uppdelat på de som känner sig trygga respektive otrygga med vägen till och från hållplats/station

Man kan dock även se att otryggheten med vägen till och från hållplatser och stationer är särskilt hög bland de som aktivt väljer bort kollektivtrafik på grund av för långt avstånd till hållplatsen.

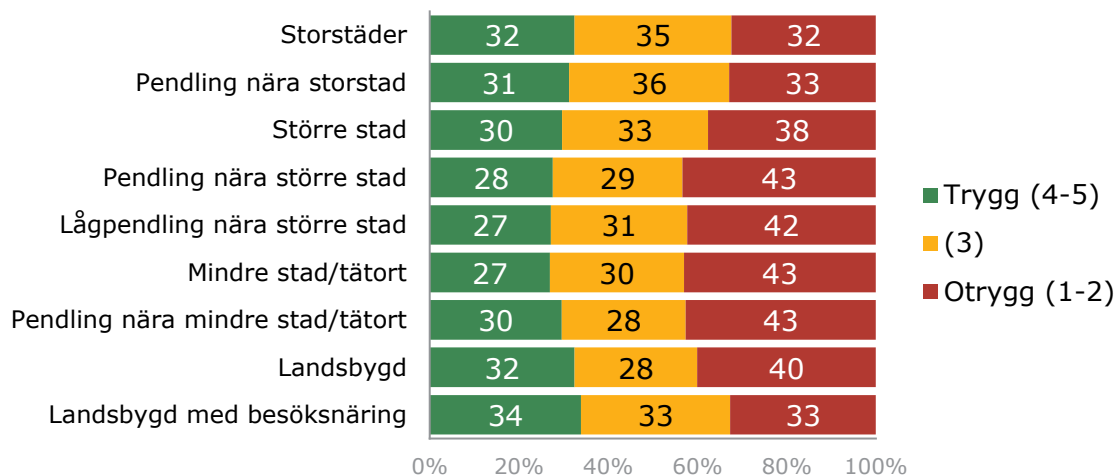
## Trygghet på hållplatser och stationer

Hållplatser, stationer och resecentrum upplevs i något högre grad otrygga än trygga. Känslan av otrygghet är lägre bland kvinnor än bland män, och bland de som främst reser med kollektivtrafiken – växlare och kollektivtrafikresenärer.



Otryggheten är större bland boende i småorter eller olika typer av pendlingskommuner nära större stad samt mindre städer, och mindre i och nära storstäder samt landsbygdskommuner med besöksnäring.

### Hur upplever du tryggheten på hållplats/station/resecentrum?

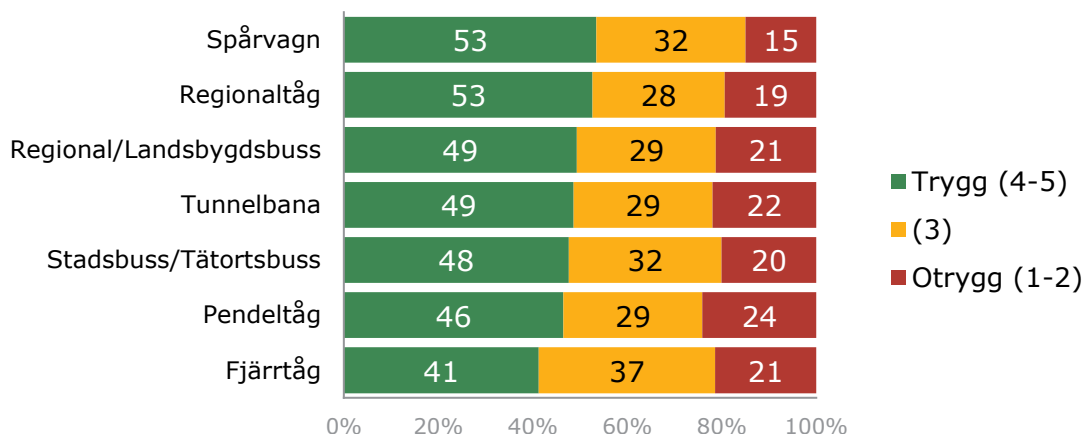


Figur 37, Upplevd trygghet på hållplats/station per kommungrupp

De som reser med kollektivtrafiken relativt ofta är mer trygga med hållplatserna och främst gäller det de som oftast åker med spårvagn eller regionaltåg.

### Hur upplever du tryggheten på hållplats/station/resecentrum?

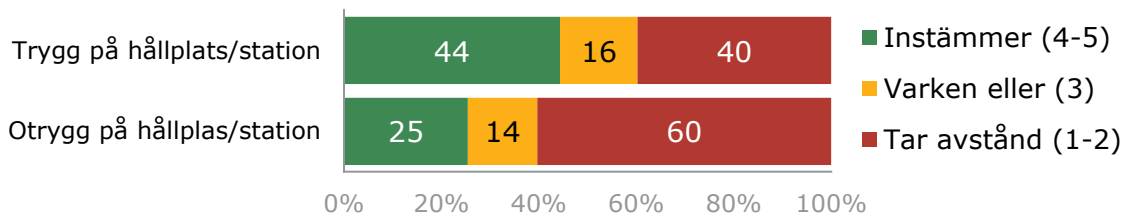
Reser oftast med:



Figur 38, Upplevd trygghet på hållplats/station per de vanligaste kollektiva färdmedlen

Personer som väljer bort kollektivtrafiken på grund av låg pålitlighet och för långt till hållplatsen känner sig särskilt otrygga på hållplatser och stationer.

### Det är enkelt att resa med bolaget



Figur 39, Det är enkelt att resa med bolaget uppdelat på de som känner sig trygga respektive otrygga på hållplatser och stationer

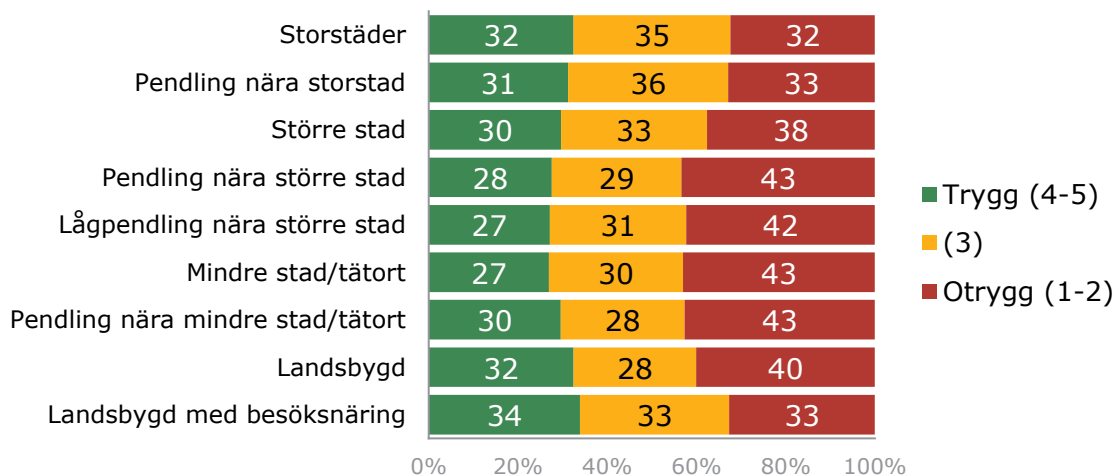
De som tycker det är tryggt på hållplatser och stationer upplever i högre grad att det är enkelt att resa med bolaget och missnöjet med detta är särskilt stort bland de som tycker hållplatser och stationer är otrygga.

### Trygghet ombord på fordon

Vistelsen ombord på fordonen är den del av den kollektiva resan som upplevs vara allra mest otrygg bland de som överlag känner sig otrygga vid resor med kollektivtrafikbolaget. Tryggheten ombord är högre bland kvinnor än män, och sett till åldersgrupper är den upplevda tryggheten lägst för åldersgruppen 26-44 år.

Boende i och nära större och mindre städer eller tätorter samt på landsbygden tenderar att känna större otrygghet på fordon i kollektivtrafiken.

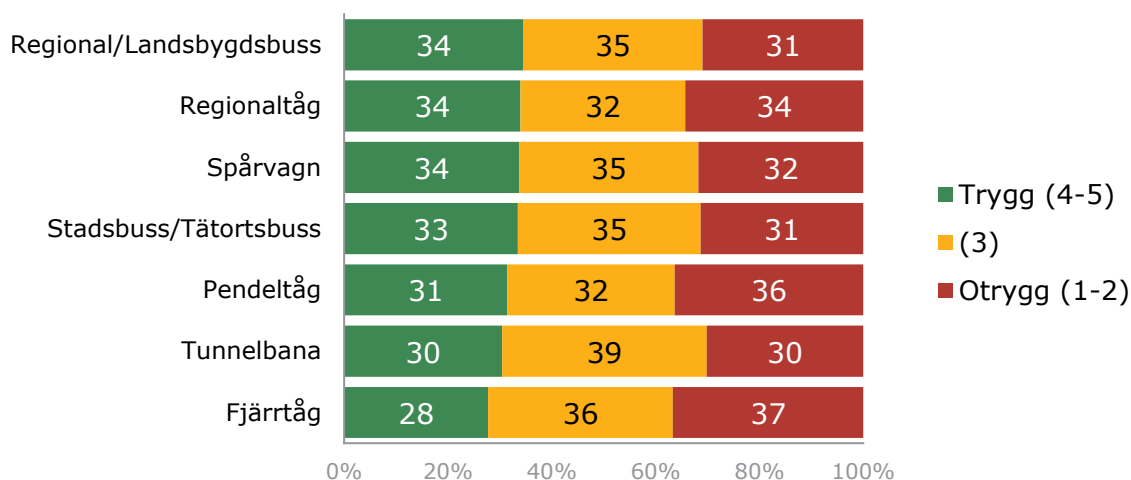
### Hur upplever du tryggheten ombord på fordon?



Figur 40, Upplevd trygghet ombord på fordon per kommungrupp

När det gäller kollektiva färdmedel så är känslan av trygghet ombord högst för de som oftast åker med regional/landsbygdsbuss, regionaltåg eller spårvagn.

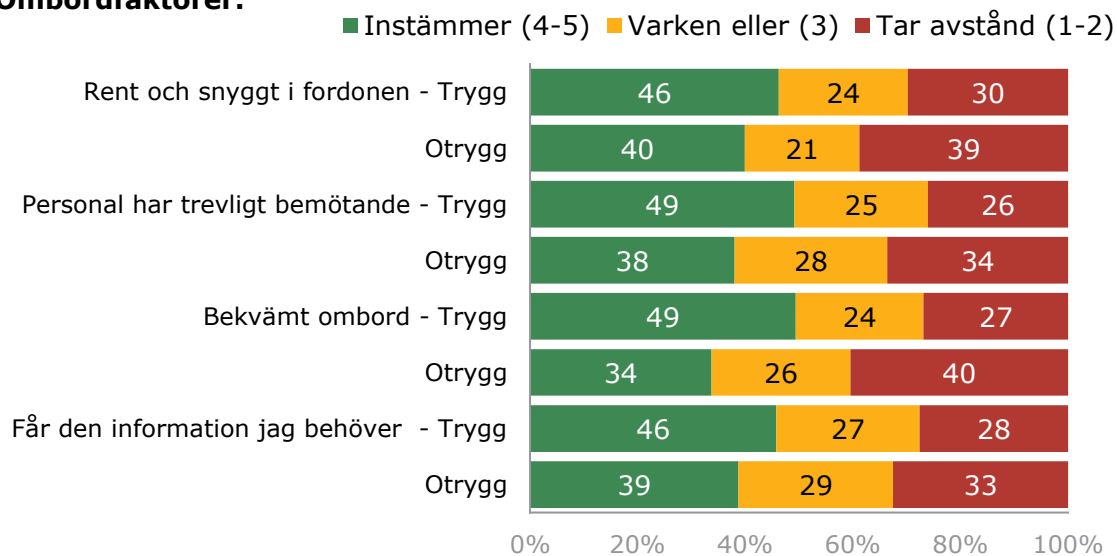
### Hur upplever du tryggheten ombord på fordon?



Figur 41, Upplevd trygghet ombord på fordon per kollektiva färdmedel

Personer som känner en hög grad av trygghet ombord på fordon tenderar även att vara mer nöjda med olika ombordfaktorer. Skillnaden mellan de trygga och de otrygga är störst när det gäller uppfattningen om bekvämligheten ombord.

### Ombordfaktorer:



Figur 42, Ombordfaktorer uppdelat på de som känner sig trygga respektive otrygga på fordonen (ombordfaktorer bedöms av de som reser med kollektivtrafikbolaget minst kvartalsvis)



## BILAGA A: DEFINITIONER

<b>Kollektivtrafikbolag</b>	Kollektivtrafikbolagen som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.
<b>Kunder</b>	Personer som reser minst varje månad med kollektivtrafikbolaget.
<b>Allmänhet</b>	Samtliga svarande, dvs både kunder och icke-kunder.
<b>Bilister</b>	Reser minst en gång i månaden med bil, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med kollektivtrafiken.
<b>Kollektivtrafikresenärer</b>	Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.
<b>Växlare</b>	Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.
<b>Sällanresenärer</b>	Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik
<b>Nöjd Kund Index (NKI)</b>	Andelen instämmande (betyg 4-5) i frågan om sammanfattande nöjdhet med kollektivtrafikbolaget
<b>Marknadsandel</b>	Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.
<b>Huvudsakligt färdmedel</b>	Personer som gjort en resa under gårdagen där flera färdmedel nyttjats har fått ange vilket som varit det huvudsakliga färdmedlet under resan.
<b>Tätort/småort</b>	Statistiska tätorter är koncentrerad bebyggelse med minst 200 invånare och småorter är koncentrerad bebyggelse med 50-199 invånare.

## BILAGA B: METOD

Kollektivtrafikbarometern är en kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för kollektivtrafikbranschen i syfte att löpande följa utvecklingen av kunderna och medborgarnas nöjdhet och kollektivtrafikens marknadsandel.

Kollektivtrafikbarometern drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik på uppdrag av dess medlemmar (länstrafikbolag och kollektivtrafikmyndigheter) som får ett mätbart, objektiva resultat för kundupplevd kvalitet på sin trafik, både lokalt och regionalt.

Från och med 2017 har barometern en mixad insamlingsmetod med postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms samt efterföljande telefonintervjuer. Eftersom det handlar om en mixad metod innebär det inte att en urvalsgrupp får webbenkäter och en annan telefonintervjuas, i stället är det en "flerstegsraket" där webbenkäten erbjuds till ett helt slumpmässigt urval bland befolkningen, och de som inte svarat kommer att sökas för telefonintervju. Syftet med denna metod är att nå ett mer representativt svarsunderlag för målgruppen genom att erbjuda respondenterna flera sätt att besvara enkäten.

### *Urval*

Kollektivtrafikbarometern är en nationell undersökning som riktar sig till svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Ett slumpmässigt individurval ur ett befolkningsregister har genomförts utifrån postnummerområden specificerade för varje deltagande organisation.

Under 2021 deltog 22 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges län utom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 12 000 stycken, se även bilaga C.

### *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.

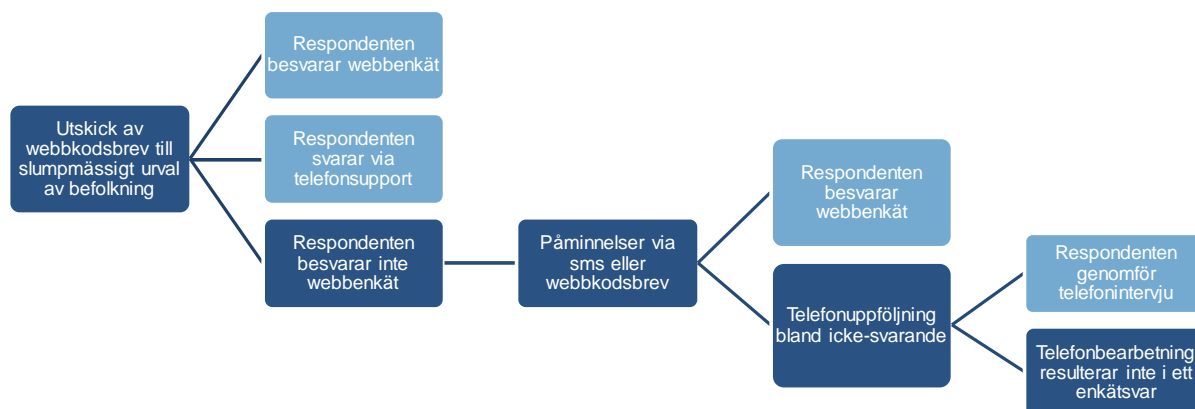
Samtliga attitydfrågor besvaras på en femgradig skala, där 1 är lägsta betyg och 5 högsta betyg. De som angivit betyg 4-5 på skalan klassas som nöjda. För alla attitydfrågor finns det möjlighet att ange svarsalternativet vet ej. Rekommendationsfrågan besvaras på skalan 0-10.

## Insamlingsmetod

Inledningsvis skickas inbjudan ut via post med personliga inloggningsuppgifter till en webbenkät. Det finns även möjlighet att logga in via QR-kod. Påminnelser skickas postalt och via sms. Under datainsamlingen ges support till respondenter via e-post och telefon. Förutom att få svar på frågor om undersökningen och stöd erbjuds respondenterna att besvara enkätfrågorna direkt via telefon.

Efter påminnelser genomförs en telefonuppföljning bland de som ännu inte besvarat enkäten. Respondenter som kontaktas via telefon ges möjlighet att svara på frågorna muntligt. Under 2021 har totalt 91 procent besvarats via webbenkät och 9 procent via telefonintervju. Under telefonuppföljningen är det särskilt fokus på att få in svar från olika grupper av respondenter som har varit mindre svarsbenägna och därmed underrepresenterade i svarsunderlaget. Identifiering av sådana grupper görs för respektive län och baseras på kön och åldersgrupper. Svarsfrekvensen i undersökningen uppgår till cirka 20 procent, men i och med att insamlingsmetoden avser kvotuppfyllnad där bearbetningen av olika respondentgrupper avbryts när en representativ kvot är uppfylld blir svarsfrekvensen ett mindre relevant mått för resultatens tillförlitlighet.

Undersökningen görs månadsvis under hela året i syfte att löpande följa utvecklingen av kund- och marknadskapitalet. Totalt samlades 87 778 enkätsvar in under 2021. Av dessa är 28 744 svar från kunder. Bland samtliga tillfrågade definieras de som gjort resor under gårdagen som de som har rest, dvs för denna grupp har resor uppmätts i undersökningen. I bilagan redovisas antalet svar för deltagande organisationer.



Figur B1, Process för datainsamling

### *Redovisning av resultat*

De deltagande organisationerna får ta del av månatliga resultat i en webbaserad resultatportal där det finns möjlighet att bland annat följa resultatutvecklingar över tid och filtrera resultat på delmålgrupper och geografiska områden.

För de olika attitydfrågorna redovisas andel nöjda bland de som har en åsikt i aktuell fråga. Vissa enkätfrågor har ställts till samtliga deltagare i undersökningen, medan vissa frågor enbart ställs till ett urval, exempelvis utifrån hur ofta man reser med kollektivtrafiken. I och med att deltagande organisation har kunnat välja omfattning på frågeformuläret varierar svarsunderlaget för ett antal frågor även utifrån vilka bolag som valt att ha med dessa frågor.

### *Viktning av resultat*

Urvalet har stratifierats i syfte att få en representativ mängd svar per deltagande organisation och län. Eftersom deltagande organisationers urvalsstorlek i barometern inte är proportionell mot fördelningen av antalet invånare kan det nationella resultatet bli missvisande. Genom att använda vikter som återställer fördelningen så att den liknar rikets fördelning av större och mindre län och kommuner, speglar resultaten hur svenska folket bedömer kollektivtrafiken. Vikter för 2021 baseras på befolkningens mängd på kommunnivå (SCB) i respektive RKM:s/länstrafikbolags ansvarsområde.

### *Representativitet och påverkan på resultat*

Svarsbenägenheten i Kollektivtrafikbarometern varierar mellan olika grupper av invånare, vilket är vanligt i denna typ av undersökningar. Exempelvis svarar personer i äldre åldersgrupper i högre utsträckning jämfört med personer i yngre åldersgrupper. Genom att använda en mixad insamlingsmetod har vi kunnat motverka 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. Detta får även till följd att undersökningen når en delvis annan typ av respondenter och som har ett annat svarsbeteende jämfört med att enbart genomföra telefonintervjuer. Personer i åldern 15-44 år har i högre grad än genomsnittet besvarat enkäten via smartphone, medan personer i åldern 65-85 år deltagit i högre grad via telefonintervjuer.



I tabell B1 och B2 redovisas svarsfördelningen bland personer i olika åldersgrupper och utifrån kön, för undersökningen och populationen (2020 eller 2021 beroende på senast tillgängliga).

Såväl köns- som åldersfördelningen ligger någorlunda i linje med rikets fördelning.

Kön	Kollbar	Riket
Man	49%	50%
Kvinna	51%	50%

Tabell B1, Könsfördelning

Ålder	Kollbar	Riket
15-29 år	23%	22%
30-44 år	23%	25%
45-64 år	31%	30%
65-85 år	23%	23%

Tabell B2, Fördelning över åldersgrupper

Andelen förvärvsarbetande bland respondenterna uppgår till 53 procent. Motsvarande andel bland befolkningen i åldern 16+ år uppgår till ungefär 60 procent för 2020.<sup>1</sup>

82 procent av respondenterna uppger att de har körkort för bil. Motsvarande andel bland befolkningen uppgår till ungefär 80 procent (antal B-körkort som andel av åldern 15-85 år).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Källa: <http://www.statistikdatabasen.scb.se/>, Statistikdatabasen Arbetsmarknad / Yrkesregistret med yrkesstatistik / Hela befolkningen 16+ år

<sup>2</sup>Källa: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-korkortsinnehavare-efter-behorighet1/>

## BILAGA C: FAKTA OM RESPONDENTERNA

### *Antal svar per deltagande organisation*

<b>Kollektivtrafikbolag</b>	<b>Antal svar</b>
Totalt	87 778
Blekingetrafiken	2 405
Dalatrafik	2 403
Din Tur	3 652
Hallandstrafiken	2 428
Jönköpings Länstrafik	8 686
Kalmar Länstrafik	3 112
Karlstadsbuss	1 223
Kollektivtrafiken Gotland	1 204
Luleå Lokaltrafik (LLT)	1 214
Länstrafiken i Jämtlands län	2 462
Länstrafiken i Norrbotten	2 382
Länstrafiken Kronoberg	2 482
Länstrafiken Västerbotten	4 805
Länstrafiken Örebro	2 511
Skånetrafiken	9 444
SL	12 099
UL	7 308
VL	2 341
Värmlandstrafik	1 197
Västtrafik	6 092
X-Trafik	3 532
Östgötatrafiken	4 796

## Bakgrundsfrågor

Kön	Bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Kunder	Allmän- heten
Man	52%	44%	43%	44%	48%
Kvinna	47%	54%	56%	55%	50%
Okänt	2%	2%	1%	2%	2%

Åldersgrupp	Bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Kunder	Allmän- heten
15-19 år	3%	16%	6%	13%	7%
20-25 år	6%	11%	12%	11%	8%
26-44 år	30%	32%	40%	34%	32%
45-64 år	36%	26%	26%	26%	31%
65-85 år	26%	15%	17%	15%	22%

Huvudsaklig sysselsättning	Bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Kunder	Allmän- heten
Förvärvsarb./egen företagare	58%	51%	50%	50%	53%
Pensionär	27%	15%	17%	15%	23%
Studerande	5%	23%	18%	22%	12%
Arbetssökande	2%	3%	5%	4%	3%
Föräldraledig	2%	1%	1%	1%	2%
Annat	5%	5%	7%	6%	5%
Vet ej/vill ej svara	2%	2%	2%	2%	2%

Avstånd till arbete/skola	Bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Kunder	Allmän- heten
Mindre än 1 km	9%	6%	8%	7%	8%
1,0 - 3,0 km	18%	12%	17%	14%	16%
3,1 - 5,0 km	15%	15%	17%	16%	15%
5,1 - 10,0 km	16%	22%	20%	22%	18%
Mer än 10 km	40%	41%	33%	38%	38%
Vet ej/vill ej svara	2%	3%	5%	4%	3%

## BILAGA D: RESULTATTABELLER

### Orsaker till otrygghet per region (% inom region)

	Blekinge	Dalarna	Gotland	Gävleborg	Halland	Jämtland Härjedalen	Jönköping	Kalmar	Kronoberg	Norrbottn	Skåne	Stockholm	Uppsala	Värmland	Västerbotten	Västernorrland	Västmanland	Örebro	Östergötland	Västra Götaland	
Risk för förseningar	54%	45%	51%	37%	50%	38%	52%	54%	65%	47%	36%	43%	46%	43%	46%	55%	36%	55%	46%	43%	50%
Orolig att smittas av någon sjukdom	50%	37%	32%	39%	33%	34%	31%	46%	61%	44%	36%	29%	27%	30%	37%	42%	32%	25%	32%	37%	
Orolig för att utsättas för brott	33%	32%	38%	30%	21%	12%	18%	29%	44%	24%	11%	23%	21%	18%	28%	26%	8%	27%	23%		
Bråkiga och stökiga personer	31%	28%	31%	24%	20%	11%	13%	29%	41%	27%	13%	21%	16%	21%	26%	26%	10%	29%	18%		
Bristande trafiksäkerhet	23%	21%	29%	14%	28%	28%	16%	22%	14%	18%	19%	30%	20%	38%	22%	28%	24%	43%	27%	20%	
Otureliga platser och fordon	18%	17%	14%	14%	15%	13%	5%	17%	24%	16%	13%	12%	6%	11%	15%	13%	16%	9%	17%	10%	
Informationen är bristfällig	15%	13%	11%	7%	19%	19%	11%	15%	18%	22%	12%	9%	12%	13%	19%	13%	17%	15%	14%		
Föraren och övrig trafikpersonal	10%	12%	11%	8%	19%	11%	7%	11%	11%	12%	7%	18%	13%	18%	15%	16%	14%	23%	17%	10%	
Folktomma platser och fordon	4%	4%	4%	3%	2%	3%	0%	3%	5%	3%	3%	2%	3%	3%	2%	3%	3%	4%	2%	3%	5%
Annat	13%	19%	20%	21%	22%	27%	19%	14%	10%	12%	20%	22%	17%	20%	28%	13%	18%	20%	15%	14%	

## Orsaker till otrygghet per kommungrupp (% inom kommungrupp)

	Storstäder	Pendling nära storstad	Större stad	Pendling nära större stad	Lågpendling nära större stad	Mindre stad/tätort	Pendling nära mindre stad/tätort	Landsbygd	Landsbygd med besöksnäring
Risk för förseningar	50%	45%	47%	51%	45%	55%	50%	50%	51%
Orolig att smittas av någon sjukdom	37%	25%	30%	34%	32%	31%	46%	54%	62%
Orolig för att utsättas för brott	19%	15%	22%	19%	27%	25%	31%	39%	40%
Bråkiga och stökiga personer	13%	16%	16%	19%	23%	23%	30%	34%	41%
Bristande trafiksäkerhet	23%	17%	19%	23%	19%	21%	26%	19%	16%
Otureliga platser och fordon	20%	11%	13%	12%	14%	12%	17%	22%	21%
Informationen är bristfällig	12%	12%	15%	18%	11%	16%	14%	20%	17%
Föraren och övrig trafikpersonal	13%	7%	12%	14%	10%	10%	14%	12%	10%
Folktomma platser och fordon	8%	2%	2%	4%	3%	3%	3%	4%	5%
Annat	13%	24%	17%	19%	20%	17%	15%	10%	10%

## BILAGA E: DRIVKRAFTSANALYS

För drivkraftsanalys används korrelationskoefficienter. Korrelation är ett statistiskt mått som mäter det linjära sambandet mellan två variabler. Man kan säga att det är ett mått på hur starkt två variabler samvarierar med varandra.

Korrelationskoefficienten kan anta värden mellan -1 och 1, där:

- Tal nära 1 indikerar en stark positiv association vilket innebär att höga värden på en variabel följer höga värden på den andra.
- Tal nära -1 indikerar en stark negativ association vilket innebär att höga värden på en variabel följer låga värden på den andra.
- Värden mycket nära 0 indikerar att det inte finns något linjärt samband mellan variablerna.

En tumregel som ofta förekommer för bedömning av korrelationskoefficienten är att 0-0,25 indikerar ett svagt samband, 0,26-0,50 ett ganska svagt samband, 0,51-0,75 ett ganska starkt samband och 0,76-1 ett mycket starkt samband.

Som med många tumregler så är de dock inte alltid tillämpbara i alla situationer och gäller många gånger främst vid optimala förhållanden och där man kan förvänta sig tydliga linjära samband. Vad som egentligen får anses vara en stark respektive svag korrelation kan därför vara olika i olika situationer.

I Kollektivtrafikbarometern använder vi oss av ordinalskalan 1-5 i de frågor där respondenter ska svara utifrån en betygsskala, vilket i sig inte är optimalt för denna typ av korrelationsanalyser. Som ett annat exempel från denna rapport så jämför vi dessa frågor mot frågan om resefrekvens med det regionala kollektivtrafikbolaget, vilket är en fråga vars svarsalternativ består av ett annat antal "skalsteg", vilket gör det än mindre optimalt för korrelationsanalys. Detta medför att de jämförelsevis lägre korrelationskoefficienter som visas i rapporten inte per automatik kan avskrivas. Utan vi behöver utifrån förutsättningarna som finns infinna oss i att tumregeln för gränserna mellan svaga och starka samband inte gäller i detta fall, och att korrelationskoefficienter som i vanliga fall skulle avskrivas som mycket svaga här ändå kan ge intressant information om underlaget. Till detta gäller även att det oftast är flera olika saker som påverkar nöjdhet och resefrekvens samtidigt – både sådant som innefattas i denna enkät och även annat som inte mäts.

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

Ett normalt år görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99% av landets busstrafik och 85% av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också, helt eller delvis, för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts, beroende på hur primärkommuner och landsting överlåtit ansvaret.



| SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK