



Kollektivtrafikbarometern 2023

Vem kan resa mer kollektivt?



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Origo Group

Foto på framsidan: Jonas Johansson, Svensk Kollektivtrafik.

8 AV 10 VILL SATSA PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN

I denna rapport fördjupar vi oss i olika resenärsgupper och deras förutsättningar att resa mer kollektivt. Det gör att våra medlemmar bättre vet potential, vilka som kan vara målgrupp och vad som är deras behov för att öka antalet resenärer. Vi ser att växlarna är de som är lättast att få till kollektivtrafiken och därefter den gruppen vi i rapporten benämner Alltid-bilisterna, medan övriga bilister kommer vara svårare. Eftersom Alltid-bilisterna reser mycket frekvent med bil skulle detta ge stor effekt på utsläpp och trängsel på vägarna. När allmänheten tillfrågades var det hela 83% som tyckte att samhället ska investera mer i kollektivtrafik. Om samhället satsades skulle det ge effekt, ett bättre utbud av kollektivtrafiken skulle nämligen få en majoritet av Alltid-bilisterna att överväga att åka kollektivt. Samtidigt kan vi se att hela 46% av Alltid-bilisterna bor i områden där det går minst 100 avgångar i kollektivtrafiken på en vardag, här verkar bland annat bristande kännedom, prisvärdhet och tillförlitlighet var aspekter som påverkar att de inte reser mer. 1 av 3 kollektivtrafikresenärer skulle inte rekommendera kollektivtrafiken till vänner och bekanta, dessa är generellt negativa till kollektivtrafiken. För att de inte ska lämna som kunder måste man förbättra förutsättningarna även för dem, när det gäller tex upplevelsen att spara tid, komma fram tid och prisvärdheten.

Nya data och nya perspektiv tillför aspekter som gör att vi kan göra fler och bredare analyser. I rapporten har vi därför samkört enkätresultat med offentliga data för demografi och kollektivtrafikutbud. Rapportens analyser visar ett tydligt samband mellan högt kollektivtrafikresande och högt utbud av kollektivtrafik och att det är utbudet inte priset på kollektivtrafik som håller kvar bilisterna i bilen.

Under året kommer Kollektivtrafikbarometern att bli tillgängligare för allmänheten även mellan rapporterna då vi planerar att publicera en del resultat löpande på vår hemsida.

Ett stort gäng personer hos Origo har arbetat med att ta fram rapporten de senaste månaderna. Ett särskilt tack till dem och för perioden från 2017 då de varit leverantör av undersökningen! Efter upphandling har från årsskiftet Enkätfabriken tagit över uppdraget.



Mattias Andersson

Projektledare

Svensk Kollektivtrafik

mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

076-526 90 75



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	1
Resenärstyper baserat på resefrekvens	2
Demografiska skillnader	4
Tillgång till olika typer av resor.....	10
Attityder till kollektivresandet.....	13
Attityder till bilresandet	20
Alternativ till bilresa	24
Övervägande att resa mer kollektivt.....	26
Drivkraftsanalys	28
Potential för ökat kollektivresande	30

Bilaga A: Definitioner

Bilaga B: Metod

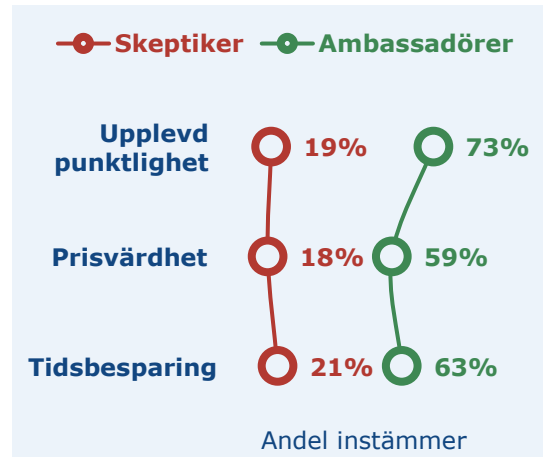
Bilaga C: Fakta om respondenterna

Bilaga D: Drivkraftsanalys

Sammanfattning

Ungefär varannan invånare reste minst någon gång i månaden med kollektivtrafiken under 2023, 38 procent växlade kollektivt med bil och 15 procent var rena kollektivtrafikresenärer (åker sällan eller aldrig bil). Främsta skälen till att resa kollektivt är att inte ha körkort/bil för Kollektivtrafikresenärer och att slippa parkera för Växlare. Miljöaspekten är ett relativt starkt skäl för alla som reser kollektivt.

Kollektivtrafikresenärerna är överlag nöjda med sina förutsättningar att resa med det regionala kollektivtrafikbolaget men andelen ambassadörer som skulle rekommendera andra att resa är relativt låg, 37 procent. Förutsättningar som särskiljer ambassadörerna från skeptikerna är upplevd punktlighet, prisvärdhet och möjligheterna att spara tid genom att resa med bolaget. Även i upplevd trygghet, enkelhet och prisvärdhet är det stora skillnader.



Majoriteten vill se mer samhällsinvestering i kollektivtrafiken

En majoritet i alla resenärsgupper tycker att samhället borde investera mer i kollektivtrafiken. Mest för ökad investering är de som redan åker kollektivt i någon utsträckning men även Bilister är mycket positiva till detta. Bland de som anser sig kunna åka mer kollektivt jämfört med bil är det nio av tio som vill se ökad investering i kollektivtrafiken.

Allmänheten	Alltidbilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Sällanresenärer
83%	75%	81%	88%	90%	82%
...instämmer i hög grad med att samhället skall investera mer i kollektivtrafik					

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 länstrafikbolag). Under 2023 deltog 22 organisationer i undersökningen, vilka representerar hela landet förutom Södermanland.

Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det.





KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN 2023

Vem kan resa mer kollektivt?

Brist på avgångar bland främsta hinder för kollektivresande

Resenärgruppen Alltid-bilister, som åker med bil minst fem dagar i veckan och sällan kollektivt, hindras främst av brist på passande avgångar, avstånd till hållplatser och för lång restid. Många åker bil helt enkelt för att de föredrar det men 16 procent skulle kunna åka mer kollektivt jämfört med bil och störst potential finns bland de som inte reser kollektivt på grund av biljettpriset eller låg pålitlighet.

Övriga bilister är i högre grad hindrade att åka mer kollektivt av att de inte har behov av att resa mer och att de i högre grad föredrar att gå eller cykla när de inte tar bilen. Störst potential till att resa mer kollektivt jämfört med bil finns bland de som hindras av låg kännedom, kostnad för biljetter och låg pålitlighet.

Huvudsakliga hinder för kollektivresande		
Alltid-bilister		
	Avgångar passar inte	36%
	Föredrar bil	35%
	För långt till hållplats	22%
	För lång restid	21%

Tillgång, pris och avgångar viktiga faktorer för färre bilresor

Drygt hälften av de mest frekventa bilåkarna, Alltid-bilister, uppger att de skulle använda bilen mindre om det var bättre tillgång till kollektivtrafik. Andelen är nästan lika hög när man tittar på Växlarna, som redan reser kollektivt regelbundet. Starkaste incitamenten för att omvandla specifika bilresor till kollektivresor är tätare avgångar, hållplatser närmre start/mål, lägre biljettpris, kortare restid och att slippa byta mellan färdmedel.

Skulle använda bilen i mindre utsträckning om...	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare
Bättre tillgång till kollektivtrafik	52%	33%	47%
Billigare kollektivtrafik	32%	29%	44%
Ändrade arbetsförhållanden	27%	10%	15%

Fakta om undersökningen

Datainsamlingen sker löpande under hela året. Den sker via en mixad insamlingsmetod med postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms samt efterföljande telefonintervjuer. Totalt samlades 120 222 enkätsvar in under 2023, varav 52 291 är svar från kunder. Till kunder räknas de som reser med den samhällsorganiserade kollektivtrafiken minst en gång per månad.

I undersökningen definieras 4 resenärstyper: **Bilister** som åker med bil minst månadsvis och inte lika ofta med kollektivtrafikbolaget, **Växlare** som åker med både bil och kollektivtrafikbolaget minst månadsvis, **Kollektivtrafikresenärer** som åker med kollektivtrafikbolaget minst månadsvis och inte lika ofta med bil, samt **Sällanresenärer** som åker med både bil och kollektivtrafikbolaget mer sällan än månadsvis. Bilister delas även upp i två kategorier, där **Alltid-bilister** är de som åker med bil minst fem dagar i veckan och **Övriga bilister** som åker mer sällan.



3 Fullsatt Buss

Därefter ● Almbyplan
Därefter ● Österplan
Därefter ● Behrn Arena
Nu! ○ Trädgårdsgatan

15:17 17 maj

LT Lärna



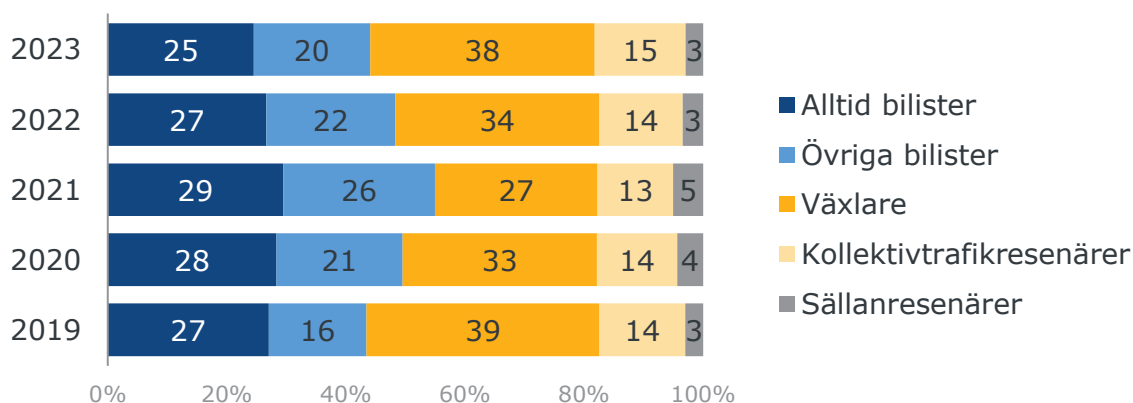
INLEDNING

Resenärstyper baserat på resefrekvens

I denna rapport definieras fyra resenärsgupper baserat på resefrekvens med det regionala kollektivtrafikbolaget och med bil. Jämfört med tidigare analyser görs en uppdelning av gruppen Bilister för att kunna titta närmre på de som reser med bil mest frekvent.

Storlek		Definition
25%		Alltid-bilister reser minst fem dagar i veckan med bil och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.
20%		Övriga bilister reser mindre än fem dagar i veckan men minst en gång i månaden med bil och reser högst någon gång per kvartal med kollektivtrafiken.
38%		Växlare reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.
15%		Kollektivtrafikresenärer reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser högst någon gång per kvartal med bil.
3%		Sällanresenärer reser högst någon gång per kvartal med såväl bil som kollektivtrafik.

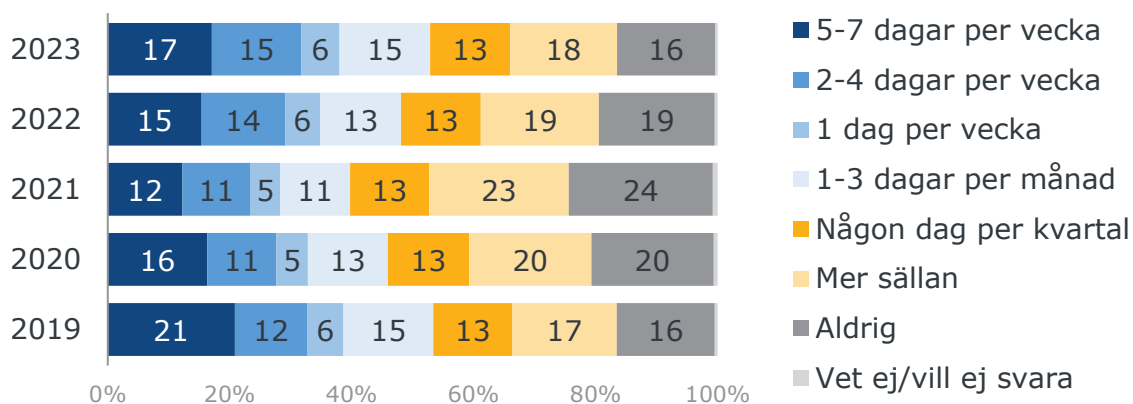
Vanligaste resenärstypen under 2023 var Bilister tätt följt av Växlare. Bland de som främst reser med bil är det något högre andel Alltid-bilister än Övriga bilister. 15 procent var Kollektivtrafikresenärer och denna andel har varit relativt stabil under pandemiåren.



Figur 1 Resenärstyper år 2019-2023

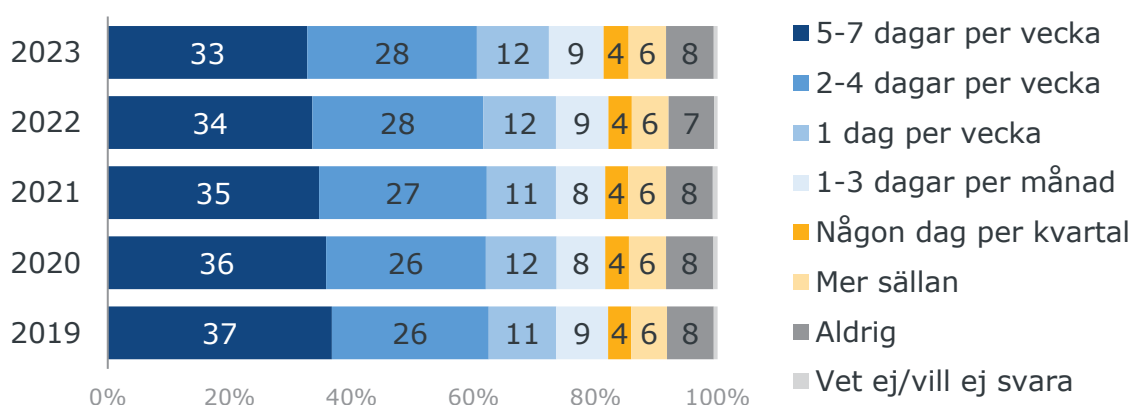
Resefrekvensen för kollektivtrafik har totalt sett nästan helt återgått till nivån före pandemin och det är främst växlarna som börjat åka mer kollektivt igen. Kollektivtrafikresenärer reser mer frekvent med kollektivtrafikbolaget jämfört

med Växlare och Kollektivtrafikresenärer utan körkort reser oftare än de som har körkort.



Figur 2 Resefrekvens med det regionala kollektivtrafikbolaget år 2019-2023

Kollektivresandet minskade under pandemiåren medan bilåkandet låg på relativt stabil nivå i jämförelse. Andelen som reser med bil minst fem dagar per vecka har dock fortsatt att minska något efter pandemin vilket kan bero på att många arbetsplatser tillåter distansarbete även efter pandemin.



Figur 3 Resefrekvens med bil år 2019-2023

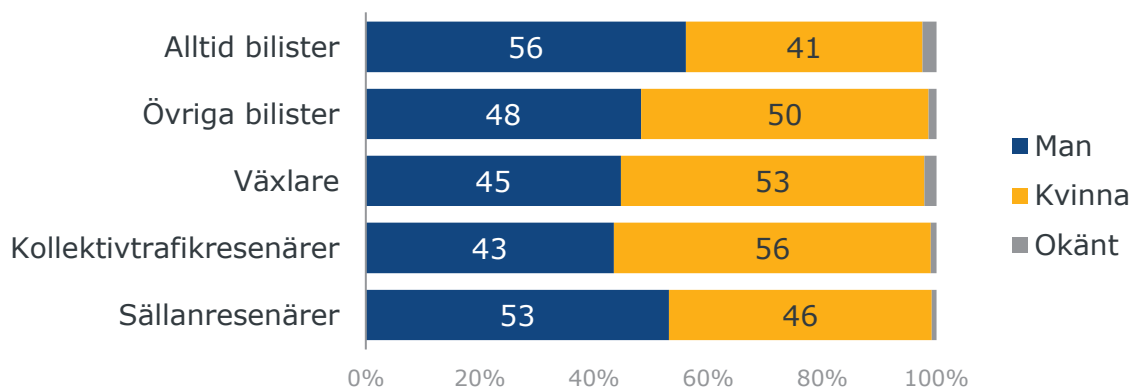
Rapporten fokuserar främst på att titta närmre på de resenärstyper som reser minst 1-3 dagar per månad med bil eller kollektivtrafik. I detta inledande avsnitt undersöks dock hur förutsättningarna för att resa skiljer sig mellan alla resenärstyper när det gäller demografiska skillnader och tillgång till olika typer av resor och färdmedel.

Genomgående i rapporten redovisas inte resultat för grupper med färre än 30 svar.

Demografiska skillnader

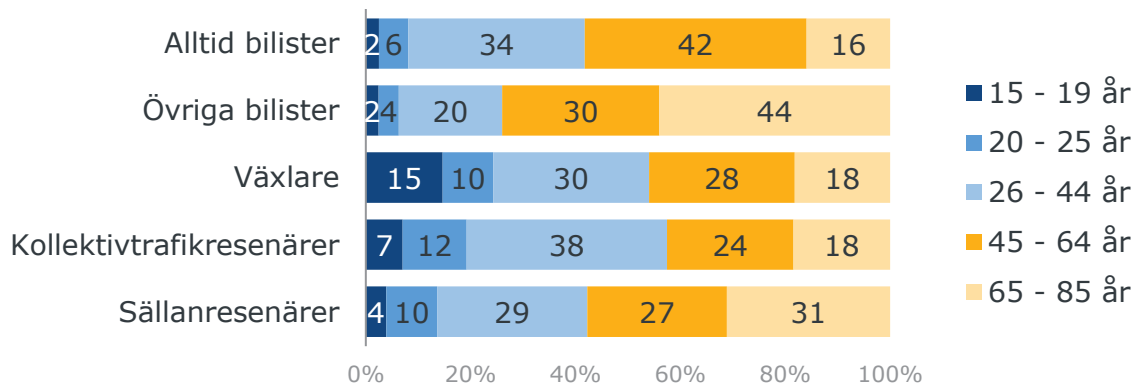
Kön, ålder och sysselsättning

Det är något fler kvinnor än män i resenärsgруппerna som åker kollektivt minst månadsvis – Växlare och Kollektivtrafikresenärer. Andelen män är istället högre bland de som sällan reser kollektivt, framför allt i gruppen Alltid-bilister.



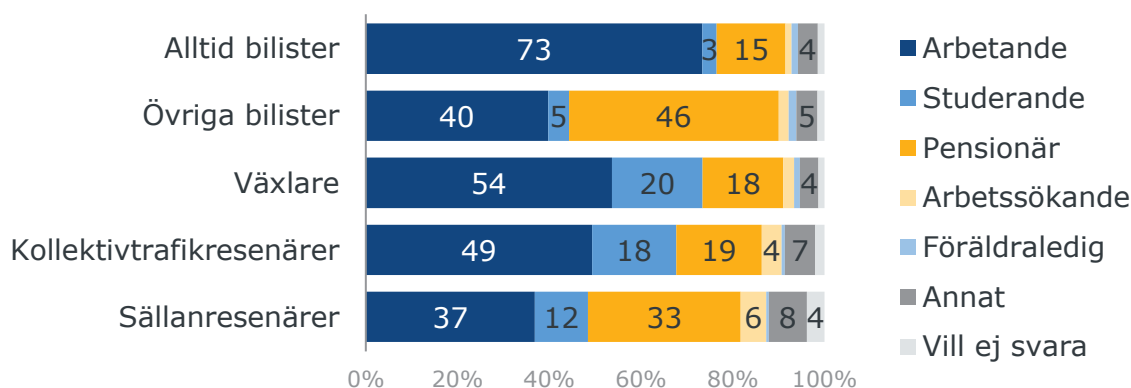
Figur 4 Könsfördelning per resenärstyp år 2023

Växlare och Kollektivtrafikresenärer är i genomsnitt yngre än Sällanresenärer och Bilister. Majoriteten av studerande återfinns i dessa grupper som reser kollektivt minst månadsvis och andelen 15-19 år är störst bland Växlare.



Figur 5 Åldersfördelning per resenärstyp år 2023

Alltid-bilister är i genomsnitt yngre än Övriga bilister och en klar majoritet av dessa är förvärvsarbetande eller egen företagare. Övriga bilister är däremot oftare pensionärer än arbetande och den största åldersgruppen bland dessa är 65-85 år.



Figur 6 Huvudsaklig sysselsättning per resenärstyp år 2023

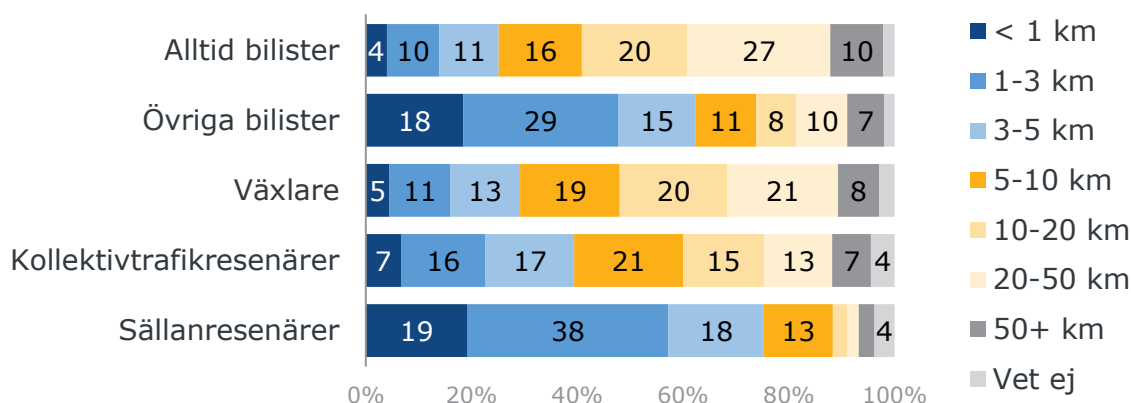
Arbetande är den största sysselsättningsgruppen generellt och arbete är även vanligaste ärende för resor i alla resenärsgrepp. Bland Övriga bilister ligger dock arbete relativt jämnt med resor för inköp av dagligvaror. Resor för studier är vanligare bland Växlare och Kollektivtrafikresenärer vilket är grupperna med störst andel studerande.

Kollektivtrafikresenärer utan körkort är en yngre grupp i genomsnitt och har därmed även en högre andel som reser för studier och lägre andel för arbete. Kollektivtrafikresenärer med körkort reser i något högre utsträckning för fritidsaktivitet/nöje/motion jämfört med de utan körkort.

Syfte med resa per resenärstyp	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektivtrafikresenärer	Sällanresenärer
Arbete	38%	23%	33%	40%	32%
Studier	1%	2%	10%	10%	7%
Tjänsteresa	3%	2%	2%	1%	1%
Inköp av dagligvaror	16%	21%	11%	10%	19%
Övriga inköp	5%	7%	5%	5%	5%
Service (sjukvård, bank, etc.)	3%	6%	4%	4%	5%
Hämta/lämna inom barnomsorg	4%	2%	2%	1%	2%
Skjutsa/följa/hämta person	6%	5%	4%	1%	1%
Besöka släkt och vänner	7%	9%	9%	8%	7%
Fritidsaktivitet/nöje/motion	15%	19%	18%	17%	18%

Tabell 1 Ärenden för resorna under aktuell mättag (hemresor exkluderat) per resenärstyp år 2023

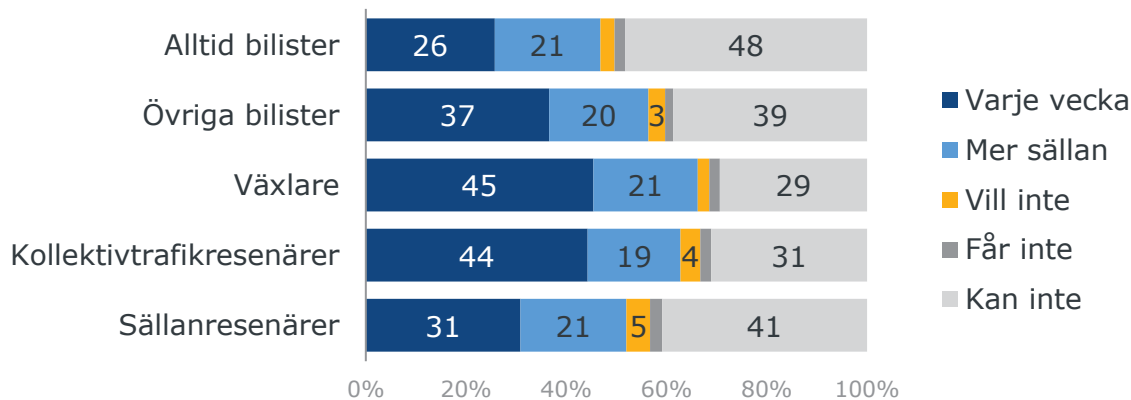
Avstånd till arbete och skola varierar bland Alltid-bilister, Växlare och Kollektivtrafikresenärer men är i genomsnitt längre än för Övriga bilister och Sällanresenärer. Andelen med långa avstånd (10+ km) till arbete/skola är högre bland Alltid-bilister och Växlare jämfört med Kollektivtrafikresenärer men det finns även i dessa grupper ganska många som har kortare avstånd till arbete/skola.



Figur 7 Avstånd till arbete/skola per resenärstyp år 2023 (endast april-december på grund av ändrad svarsskala)

Alltid-bilister har i lägst grad möjligheten att arbeta på distans och gör det i lägre utsträckning än övriga grupper även när de kan. Distansarbete är vanligast bland Växlare och Kollektivtrafikresenärer.

Kollektivtrafikresenärer som har körkort arbetar oftare på distans. 50 procent distansarbetar minst någon gång i veckan jämfört med 34 procent av de som inte har körkort. Det är även en högre andel vars arbete inte går att utföra på distans bland de utan körkort.



Figur 8 Distansarbetsgrad per resenärstyp år 2023

Demografiska statistikområden (DeSO)

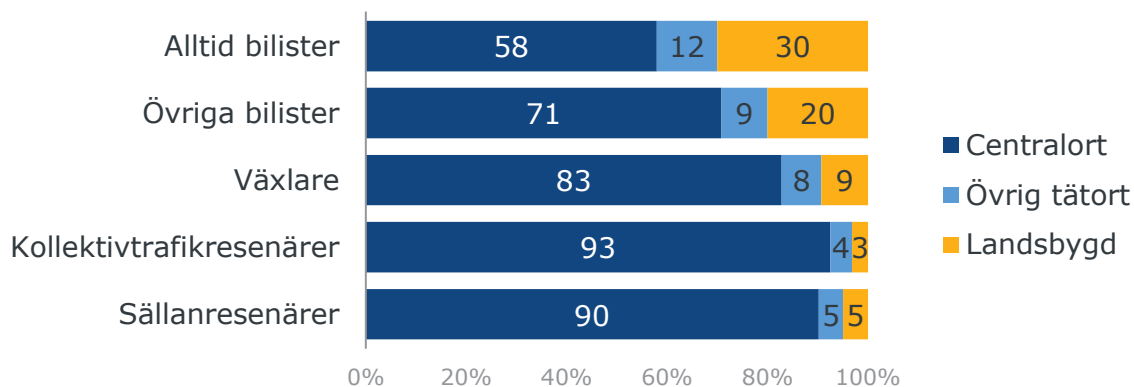
De svarande i undersökningen har utifrån hemadress kategoriserats in i olika demografiska statistikområden. Detta baseras på SCB:s regionala indelning DeSO¹, som delar in Sverige i 5 984 områden med mellan 700 och 2 700 invånare. DeSO tar hänsyn till geografiska förutsättningar och följer läns- och kommungränser. Svarande i undersökningen har utifrån dessa DeSO delats in i olika grupper baserat på områdesstatistik gällande befolkningstäthet, andel boende i småhus, biltäthet och inkomst (se bilaga A för definitioner).

¹ <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/>

Fördelningen gällande andel som bor i småhus och antal personbilar per invånare hänger i hög grad samman med befolkningstäthet. De som bor i mer tätbefolkade områden tenderar att bo i områden med lägre andel boende i småhus och lägre biltäthet, och de som bor på i mer glesbefolkade områden tenderar att bo i områden med högre andel småhus och högre biltäthet.

Sverige har generellt sett en hög urbaniseringsgrad och de flesta bor i någon form av tätort. Resenärstyper med mer frekvent bilåkande tenderar dock att i högre grad bo i mer glesbefolkade områden, med längre avstånd mellan platser och lägre utbud av kollektivtrafik.

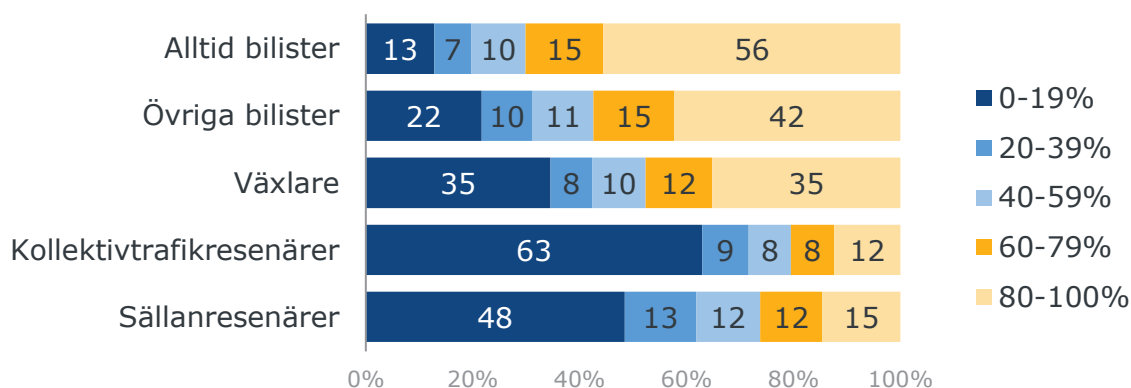
En klar majoritet av Kollektivtrafikresenärer och Sällanresenärer bor i en tätort och allra vanligast är att de bor i kommunens centralort. Kollektivtrafikresenärer med körkort bor i något högre utsträckning i centralorten jämfört med de utan körkort – 95 procent jämfört med 90 procent.



Figur 9 DeSO-kategori per resenärstyp år 2023

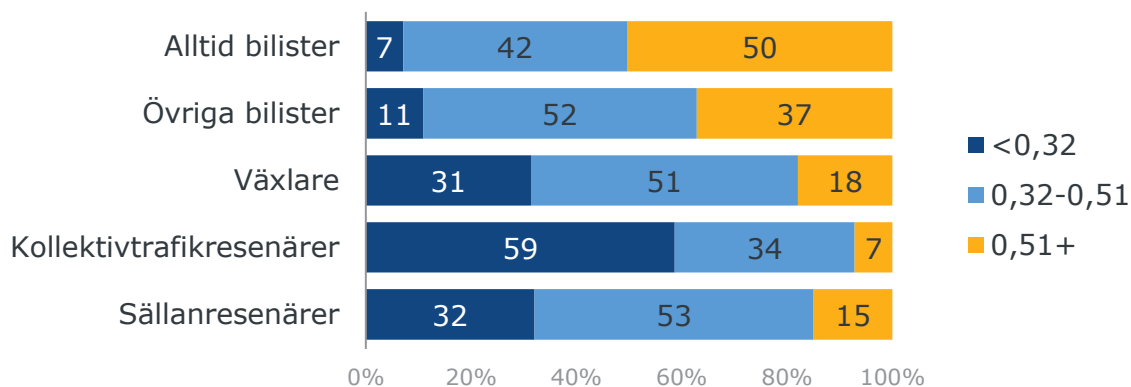
Bilåkandet är överlag mer frekvent bland personer som bor i områden där högre andel av befolkningen bor i småhus. Särskilt Alltid-bilister bor i hög utsträckning i områden där merparten av bostäderna är småhus medan Kollektivtrafikresenärer övervägande bor i områden med låg andel småhus.

Kollektivtrafikresenärer med körkort bor i högre utsträckning i områden med låg andel småhusboende jämfört med Kollektivtrafikresenärer utan körkort – 65 procent jämfört med 59 procent.



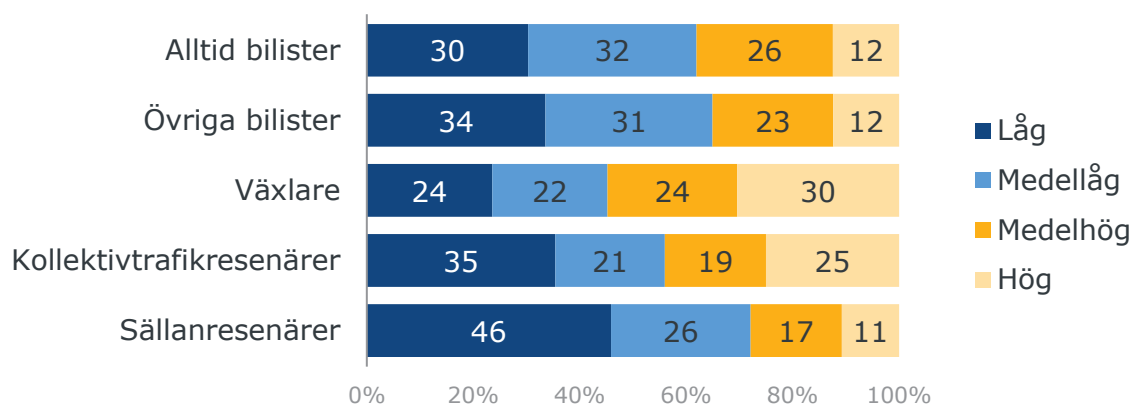
Figur 10 Andel boende i småhus inom område per resenärstyp år 2023

Områden med hög andel boende i småhus tenderar även att ha fler personbilar per invånare och Alltid-bilister bor oftare än andra i områden med högst biltäthet och Kollektivtrafikresenärer bor i områden med lägst biltäthet och det gäller i högre grad Kollektivtrafikresenärer med körkort än utan körkort – 59 procent jämfört med 54 procent.



Figur 11 Biltäthet (personbilar per invånare) inom område per resenärstyp år 2023

Växlare tenderar att bo i områden med högre inkomstnivåer än övriga resenärstyper och lägst är det i genomsnitt bland Sällanresenärer. Även bland Kollektivtrafikresenärer är det en högre andel som bor i områden med högst inkomstnivåer men samtidigt även en högre andel som bor i områden med lägst inkomstnivåer. Kollektivtrafikresenärer utan körkort bor oftare i låginkomstområden (43 procent).



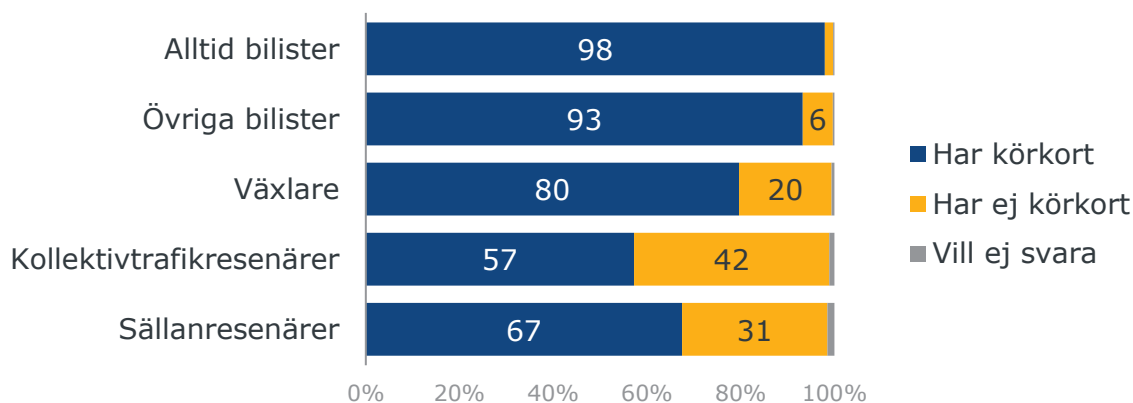
Figur 12 Medianinkomst inom område per resenärstyp år 2023

Det är inga större skillnader mellan Alltid-bilister och Övriga bilister och båda bor i något högre grad i områden med låg eller medellåg inkomstnivå, vilket följer att dessa i högre utsträckning än andra resenärsgupper bor på landsbygden.

Tillgång till olika typer av resor

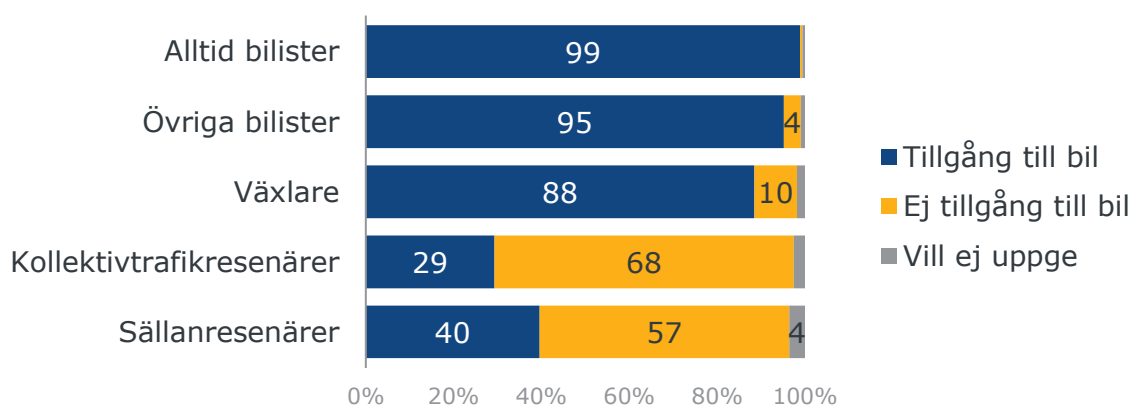
Tillgång till färdmedel

De allra flesta som reser mycket med bil har själva körkort. Körkortsinnehav är högst bland Alltid-bilister och lägst hos Kollektivtrafikresenärer men det är en majoritet inom samtliga resenärstyper som har körkort.



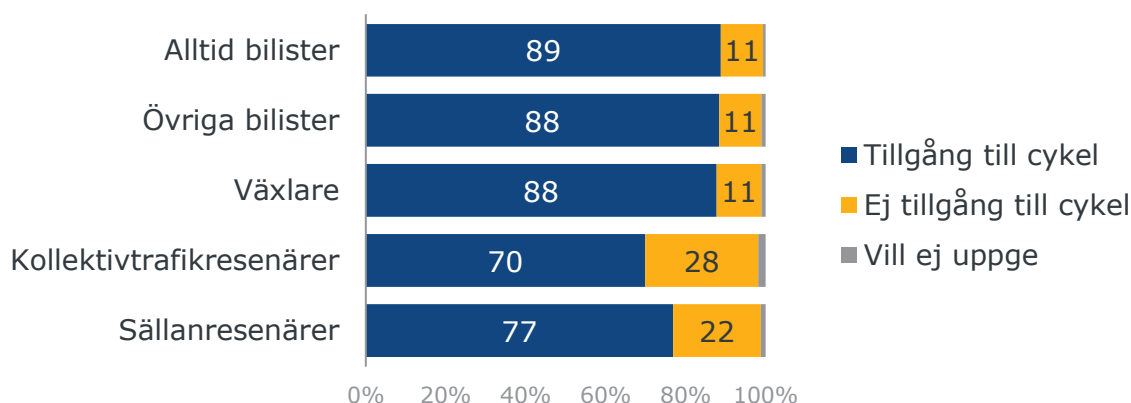
Figur 13 Körkortsinnehav per resenärstyp år 2023

Resenärstyperna som åker bil oftare har även i mycket större utsträckning tillgång till bil. Det är överlag vanligast att ha tillgång genom att äga en bil, ungefär nio av tio Alltid-bilister och Övriga bilister bor i hushåll som äger bil. Tillgång genom att äga bil är även vanligast bland Växlare (75 procent) men det är en något mer varierad tillgång bland dessa. Tjänstebil/leasing är en låg andel totalt sett (4 procent) men vanligare bland Alltid-bilister och Växlare jämfört med övriga grupper.



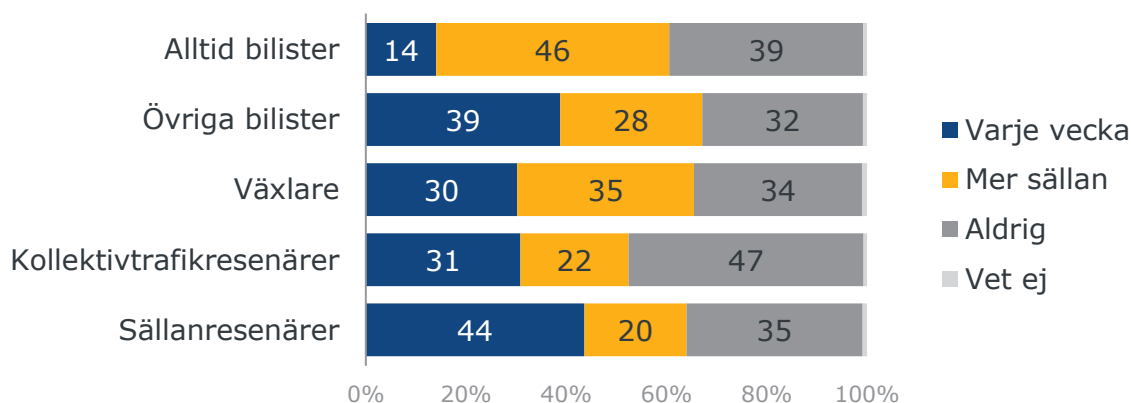
Figur 14 Tillgång till bil per resenärstyp år 2023

De allra flesta hushållen har även tillgång till en cykel och det gäller i högst grad resenärstyperna som brukar åka bil och som oftare bor i områden med högre andel småhus – Alltid-bilister, Övriga bilister och Växlare.



Figur 15 Tillgång till cykel per resenärstyp oktober-december år 2023

Mest frekventa cykelåkare är Sällanresenärer, tätt följt av Övriga bilister. Nära hälften av Kollektivtrafikresenärer åker aldrig med cykel och Alltidbilister åker relativt sällan med cykel trots hög tillgång. Notera att resultaten baseras på samtliga, det vill säga även de som inte har cykel i hushållet. Bland de som aldrig cyklar är det totalt var tredje som inte har cykel i hushållet.

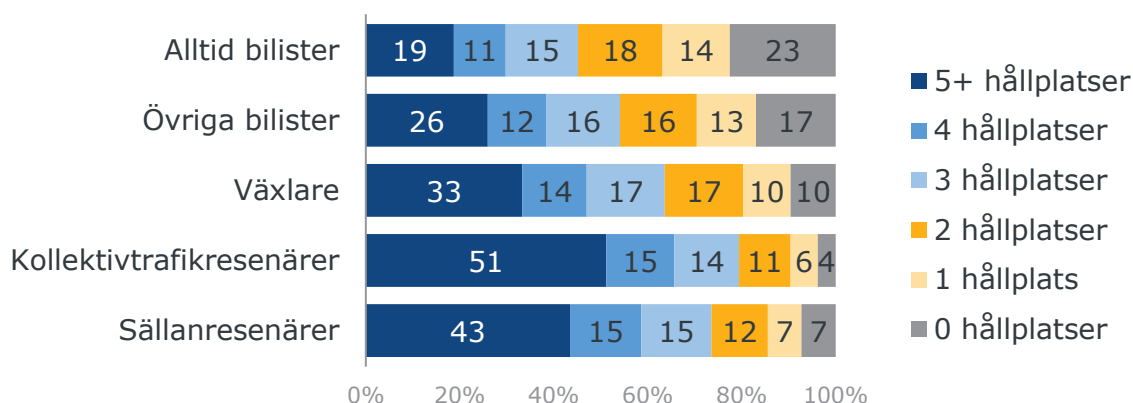


Figur 16 Resefrekvens med cykel per resenärstyp oktober-december år 2023

Kollektivtrafikresenärer som har körkort tenderar att i högre grad bo i hushåll som har tillgång till bil eller cykel jämfört med de som inte har körkort. Resefrekvens med cykel är även något högre bland Kollektivtrafikresenärer som har körkort.

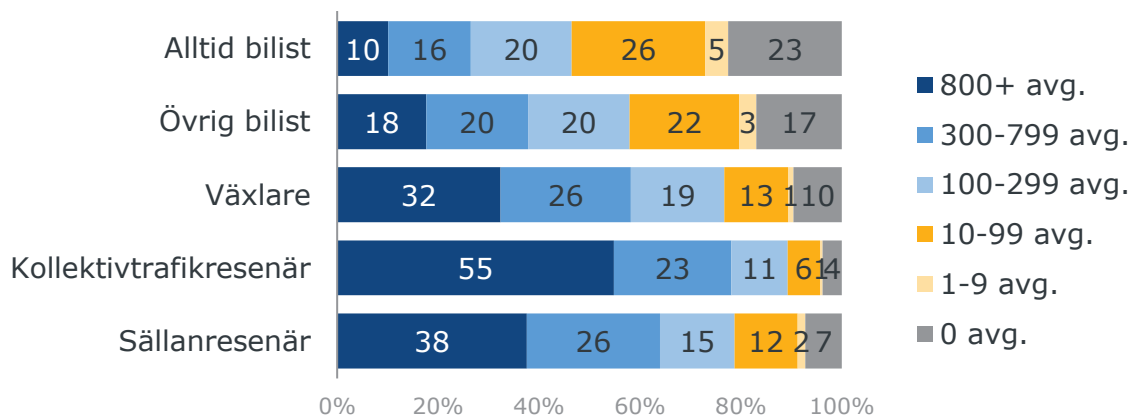
Utbud av kollektivtrafik

Personer som åker mer kollektivt tenderar att i högre grad bo i områden med mer tillgång till och större utbud av avgångstider med kollektivtrafik. Tillgång räknas som antal aktiva hållplatser i närområdet vilket innebär inom 500 meters radie för boende inom centralort/övrig tätort och inom 1 000 meter för boende på landsbygd. Med aktiva menas hållplatser som har avgångar under en vardag.



Figur 17 Antal hållplatser i närområdet per resenärstyp år 2023

Nära en av fyra Alltid-bilister bor i områden som helt saknar hållplatser och avgångar i närområdet. Det är tydligt att även Övriga bilister har klart lägre utbud av kollektivtrafik än andra resenärsgupper. 46 procent av Alltid-bilister bor där det går minst 100 avgångar per dag med kollektivtrafiken, och bland Övriga bilister är motsvarande andel ännu högre, 58 procent.



Figur 18 Antal avgångar per vardag från hållplatser i närområdet per resenärstyp år 2023

En liten men inte obetydlig andel av Kollektivtrafikresenärerna bor i områden där hållplatserna och stationerna inte ligger jättenära bostaden och utbudet av avgångstider är mer begränsat.

Attityder till kollektivresandet

Skäl till kollektivresande

Personer som reser med regionala kollektivtrafikbolaget minst 1-3 dagar per månad får uppge vilka som är främsta skälen till att de åker med bolaget. Majoriteten uppger mer än ett skäl till kollektivresande och för Kollektivtrafikresenärer är vanligaste skälet till resande att inte äga bil eller sakna körkort. Nära hälften av dessa har körkort enligt bakgrundsfråga och en av fem bor i hushåll med tillgång till bil. Dock säger det inte så mycket om i vilken utsträckning de har möjlighet att använda bil för alla sina resor.



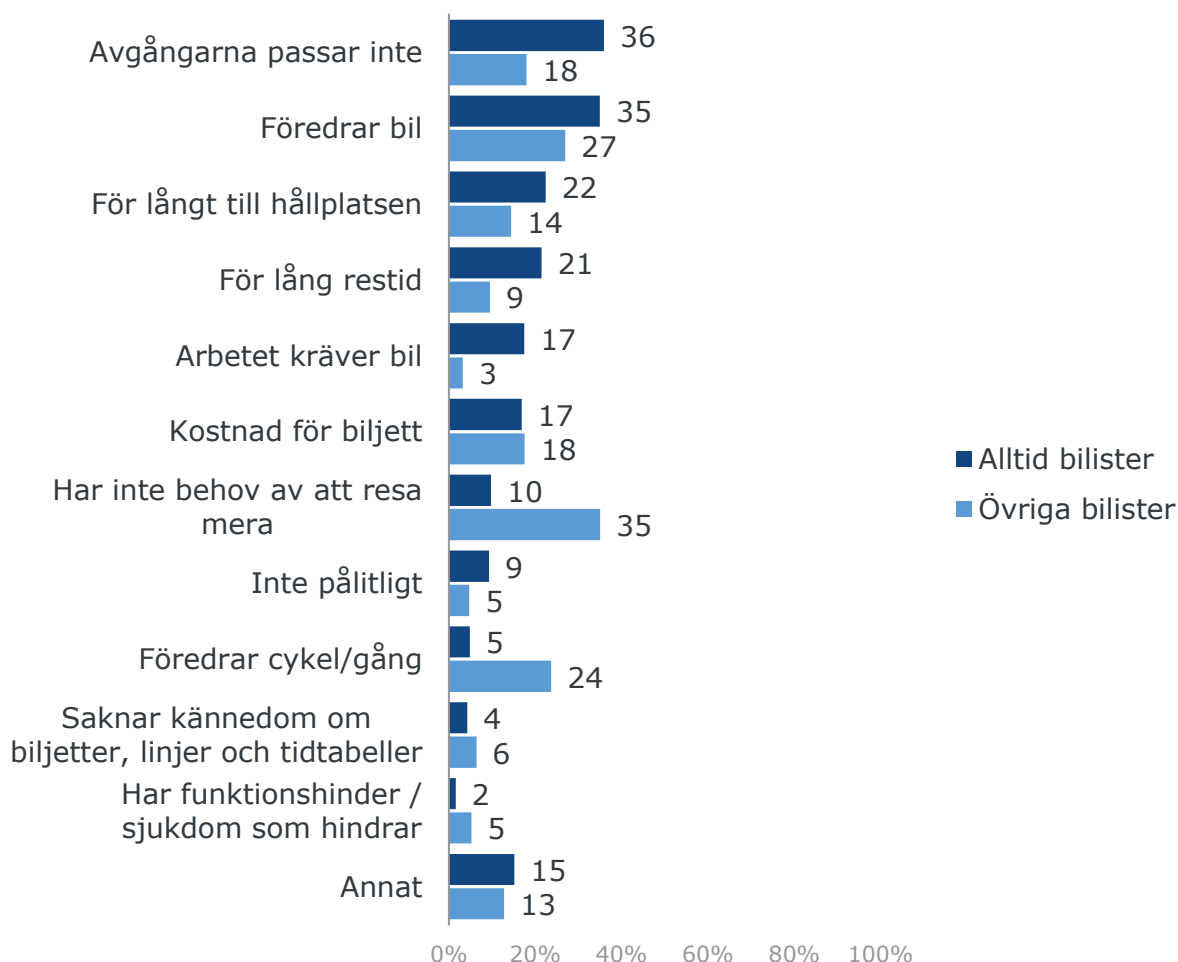
Figur 19 Skäl till att resa med kollektivtrafikbolaget per resenärstyp som reser minst månadsvis år 2023

Växlare bor i högre utsträckning i eller nära större städer och knappt hälften reser kollektivt för att slippa parkera. Miljöaspekten är även ett relativt starkt skäl till kollektivt resande för båda resenärstyperna och den väger tyngre bland äldre resenärer jämfört med yngre. Äldre resenärer ser även i högre grad fördelar i form av att undvika stress.

Resenärer som är förvärvsarbetande eller egen företagare är mer positiva till möjligheten att utnyttja restiden till något annat. Studerande samt arbetsökande ser i högre grad en fördel i att det är kortare restid vilket till viss del kan vara en följd av att kollektivtrafiken för dessa ofta är ett alternativ till gång och cykel snarare än bil.

Hinder för kollektivresande

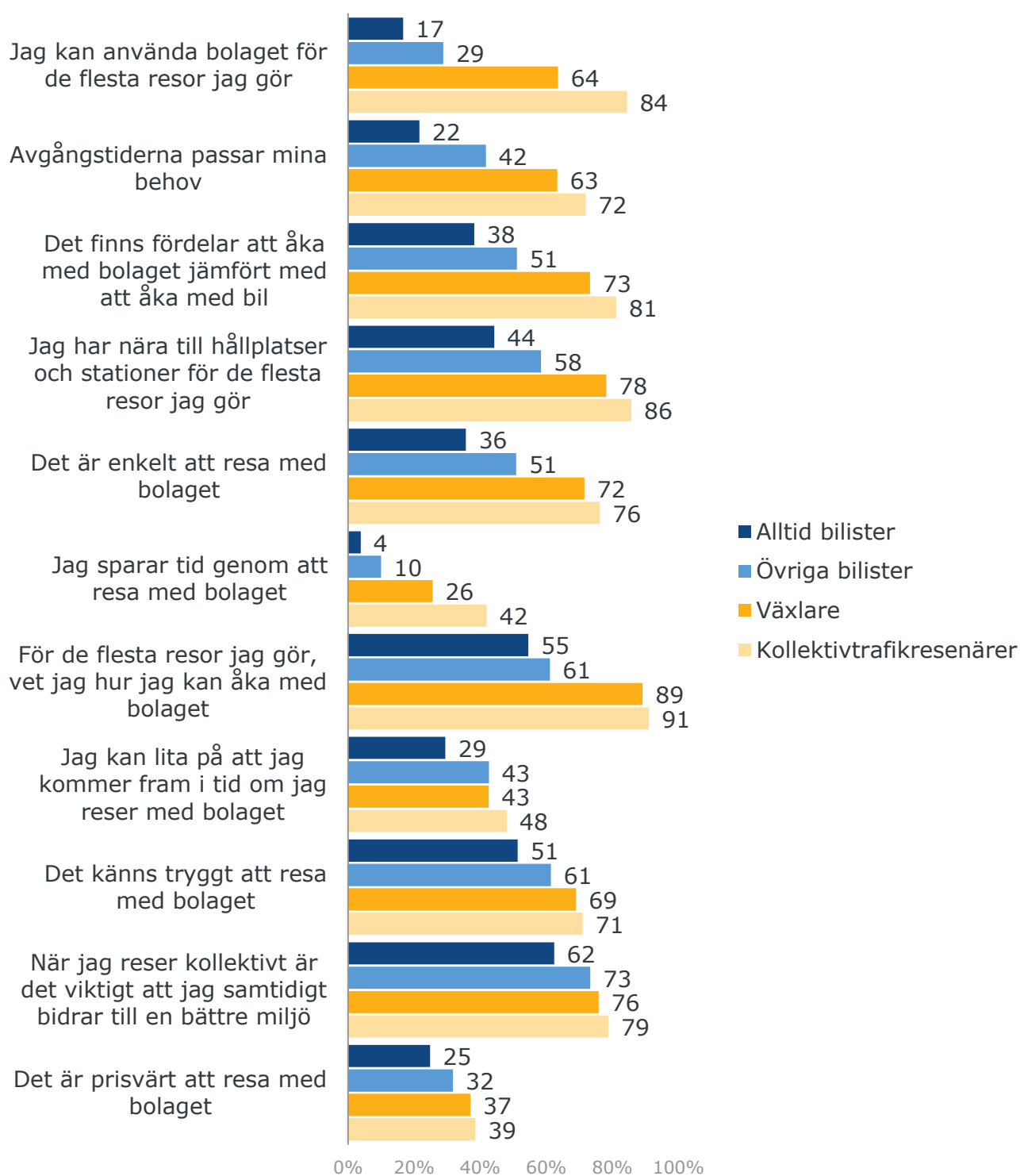
Att föredra bil är ett stort hinder för att resa mer kollektivt för bilister generellt. Alltid-bilister hindras i högre grad av att avgångar inte passar medan Övriga bilister främst inte har behov av att resa mera. Övriga bilister har dessutom en starkare preferens för cykel/gång jämfört med Alltid-bilister, vilket de genom att ofta bo i mer tätbefolkade områden med närmre till arbete/skola har bättre förutsättningar för.



Figur 20 Hinder för att resa med kollektivtrafikbolaget per resenärstyp som inte reser minst månadsvis år 2023

Upplevda förutsättningar för kollektivt resande

Kännedomen om hur man kan resa med kollektivtrafikbolaget är betydligt lägre bland Bilister jämfört med Växlare och Kollektivtrafikresenärer. Bilister, särskilt Alltid-bilister, har genomgående en mer negativ uppfattning om sina förutsättningar för att resa med kollektivtrafikbolaget.

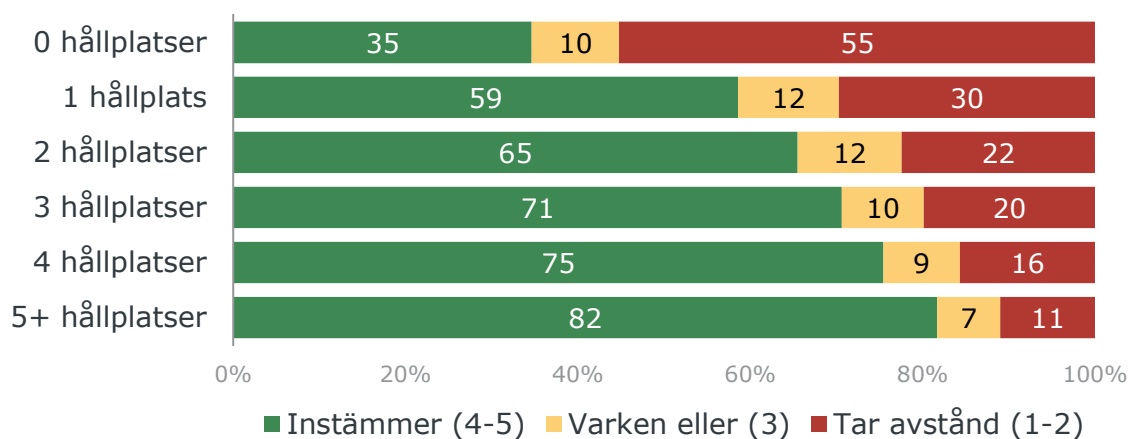


Figur 21 Instämmandegrad i olika förutsättningar för kollektivtrafik per resenärstyp år 2023

Kollektivtrafikresenärer är överlag nöjdast men här finns vissa skillnader mellan de som har körkort och inte. De utan körkort har en något mer negativ uppfattning, främst i förutsättningarna gällande närhet till hållplatser och stationer, avgångstider och prisvärdhet. Lägre nöjdhet med närhet till hållplatser och avgångstider kan hänga samman med att dessa oftare bor i mer glesbefolkade områden. Det är ingen nämnvärd skillnad i upplevelsen av punktlighet eller att känna man kan använda bolaget för de flesta resor.

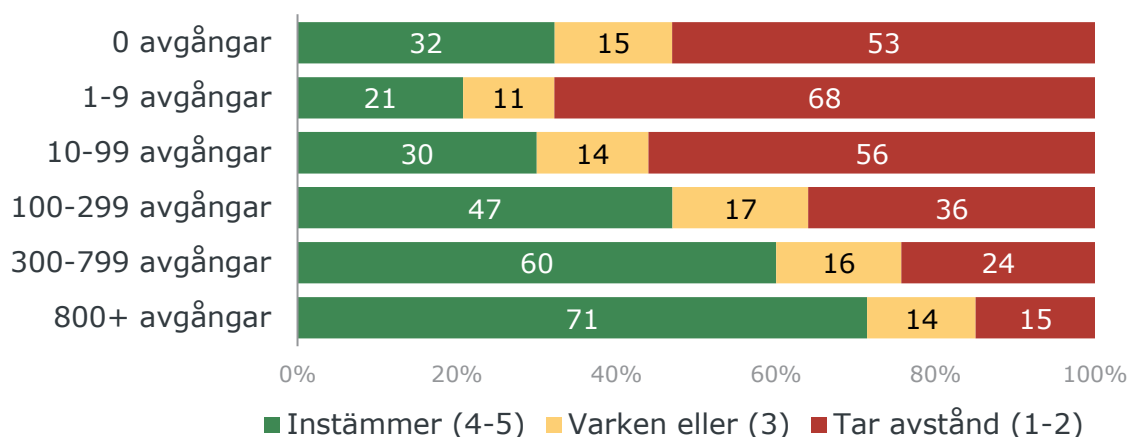
Bilisterna upplever framför allt inte att avgångstiderna passar behoven eller att de kan använda bolaget för de flesta resor de gör, vilket är ett stort hinder för ökat kollektivresande. Gällande avgångstider och att kunna använda bolaget för de flesta resor syns även en mer negativ uppfattning bland Växlare jämfört med Kollektivtrafikresenärer.

Drygt hälften av de som bor i områden utan hållplatser i närheten är negativt inställda till hur nära de har till hållplatser och stationer medan en tredjedel är positiva. Ju fler hållplatser i närområdet, desto högre andel som instämmer i att de har nära till hållplatser och stationer.



Figur 22 Instämmandegrad i påståendet "Jag har nära till hållplatser och stationer för de flesta resor jag gör" per antal hållplatser i närområdet 2023

Ungefär en av tio med 5 eller fler hållplatser i närområdet upplever dock inte att de har nära för de flesta resor de gör. Närhet till hållplatser och stationer behöver inte handla om att det finns hållplatser nära bostaden utan kan handla om att det inte finns avgångar på dessa hållplatser som passar behov.



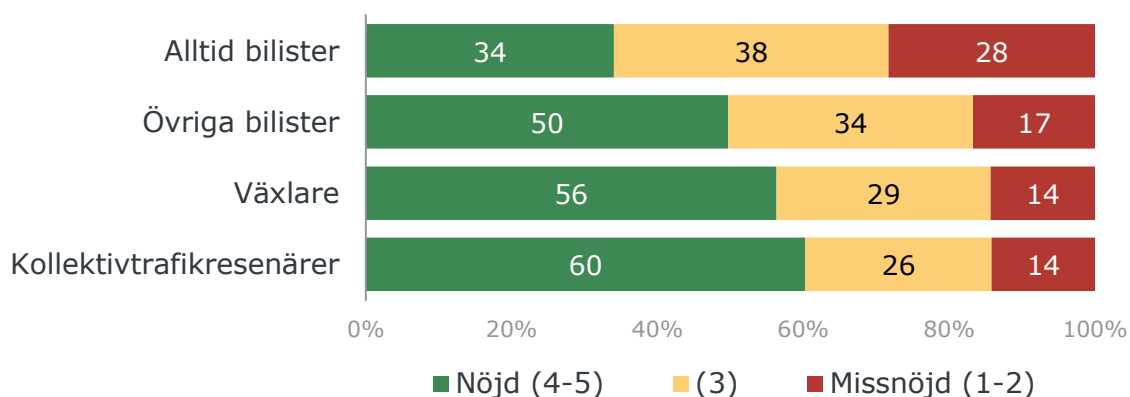
Figur 23 Instämmandegrad i påståendet "Avgångstiderna passar mina behov" per antal avgångar per vardag från hållplatser i närområdet 2023

Det finns ett tydligt samband även gällande nöjdheten med avgångstider och antalet avgångar från hållplatserna i närområdet. Majoriteten av de som inte har några hållplatser nära, och därmed inga avgångar, är missnöjda med avgångstider men mest negativa finns i områden som har hållplatser men relativt få avgångar. De som saknar hållplatser i närområdet men ändå tycker att kollektivtrafikens avgångstider passar behoven kan vara sådana som nyttjar kollektivtrafiken längre ifrån bostaden, exempelvis cyklar eller åker bil till en järnvägsstation eller busshållplats.

Faktorer som inte skiljer sig särskilt mycket i attityder mellan resenärstyperna gäller hur viktigt det är att bidra till en bättre miljö genom resorna med kollektivtrafikbolaget samt prisvärdheten. Alltid-bilister är dock även här något mindre positiva jämfört med övriga.

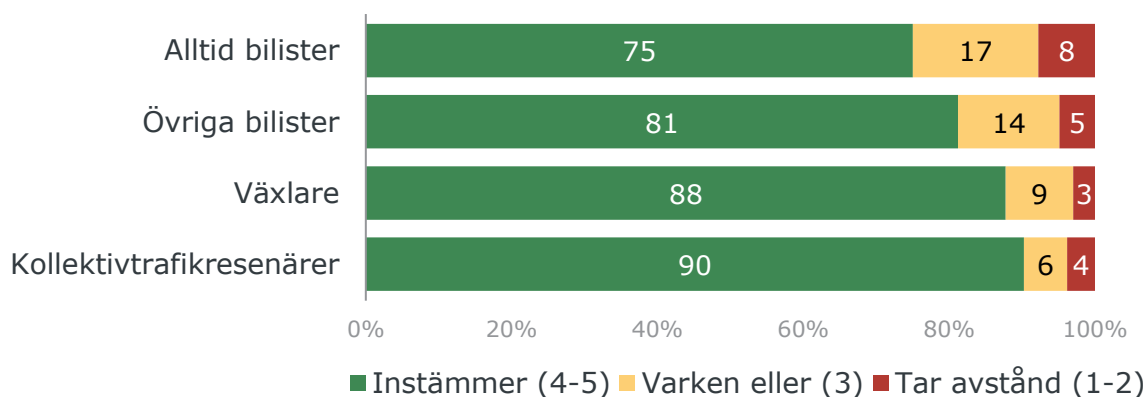
Övergripande inställning till kollektivtrafik

Merparten av Växlare och Kollektivtrafikresenärer är som helhet nöjda med det regionala kollektivtrafikbolaget. Nöjdheten är på en lägre nivå bland Bilister, som sällan eller aldrig reser med bolaget. Särskilt Alltid-bilister har en relativt negativ inställning till kollektivtrafikbolaget.



Figur 24 NKI (total nöjdhet med bolaget) per resenärstyp år 2023

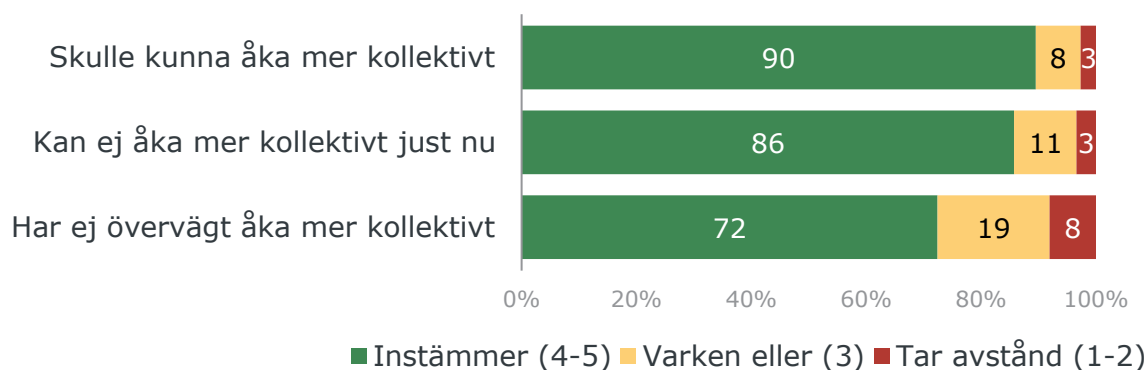
Majoriteten tycker att samhället borde investera mer i kollektivtrafik. Mest positiva är de resenärsgupper som reser mer med kollektivtrafiken men även Bilister har i hög grad en positiv inställning till detta. De som oftast åker tåg eller tunnelbana när de åker kollektivt tenderar att ha högre instämmande i detta jämfört med andra.



Figur 25 Instämmandegrad i påståendet "Jag tycker att samhället skall investera mer i kollektivtrafik" per resenärstyp år 2023 (oktober-december)

Kollektivtrafikresenärer utan körkort är i frågan om ökad samhällsinvestering dock något mindre positiva jämfört med både Kollektivtrafikresenärer med körkort och Växlare. Men även denna grupp är övervägande för samhällsinvestering med en instämmandegrad på 86 procent.

Bland de som anser sig kunna nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil är nio av tio för ökad samhällsinvestering i kollektivtrafik.

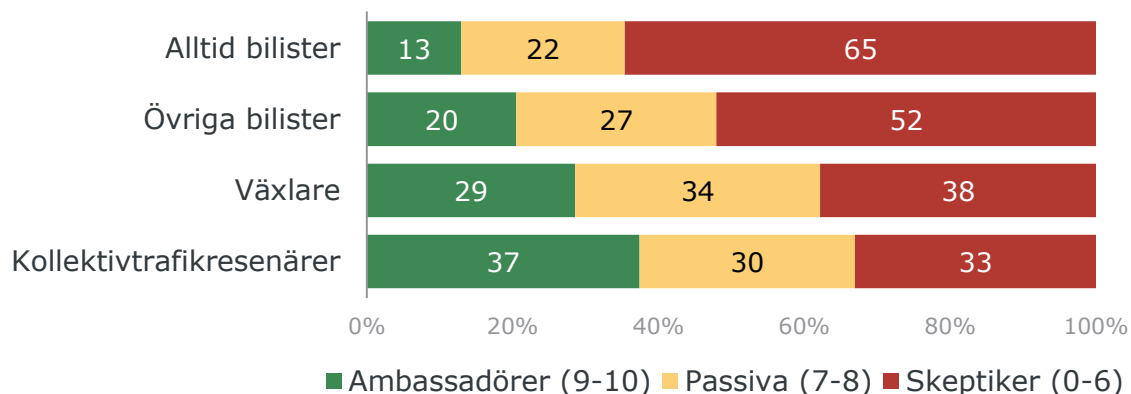


Figur 26 Instämmandegrad i påståendet "Jag tycker att samhället skall investera mer i kollektivtrafik" per övervägande att nyttja mer kollektivtrafik jämfört med bil år 2023 (oktober-december)

Ambassadörskap

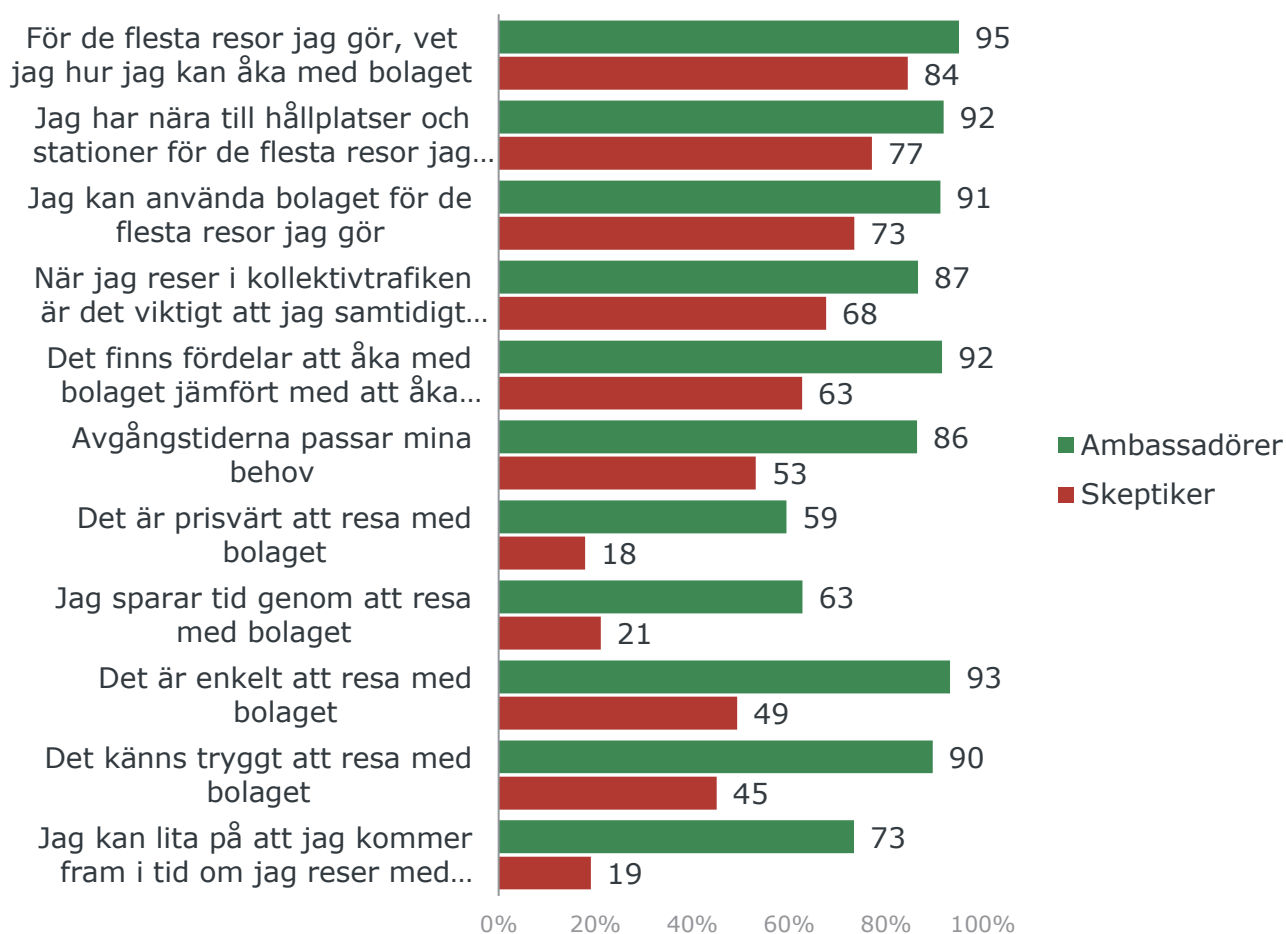
Andelen ambassadörer, personer som gärna rekommenderar andra att resa med kollektivtrafikbolaget, är relativt låg. Flest ambassadörer finns bland Kollektivtrafikresenärer men det är även nästan lika många skeptiker i gruppen.

Ambassadörer anger i högre grad prisvärdhet som skäl till att resa med kollektivtrafikbolaget medan Skeptiker i högre grad reser för att de saknar körkort eller bil och i lägre grad för att det är miljövänligt.



Figur 27. NPS-grupper per resenärstyp år 2023
(Hur troligt är det att du skulle rekommendera dina vänner och bekanta att åka med bolaget?
Skala 0 Inte alls troligt - 10 Mycket troligt)

Ambassadörer och skeptiker bland Kollektivtrafikresenär skiljer sig stort i upplevelsorna kring punktlighet, prisvärdhet och möjligheterna att spara tid genom att resa med kollektivtrafikbolaget, där det är en särskilt negativ uppfattning bland skeptikerna. Även i hur enkelt det är att resa, avgångstider och trygghet är det stort gap mellan grupperna.



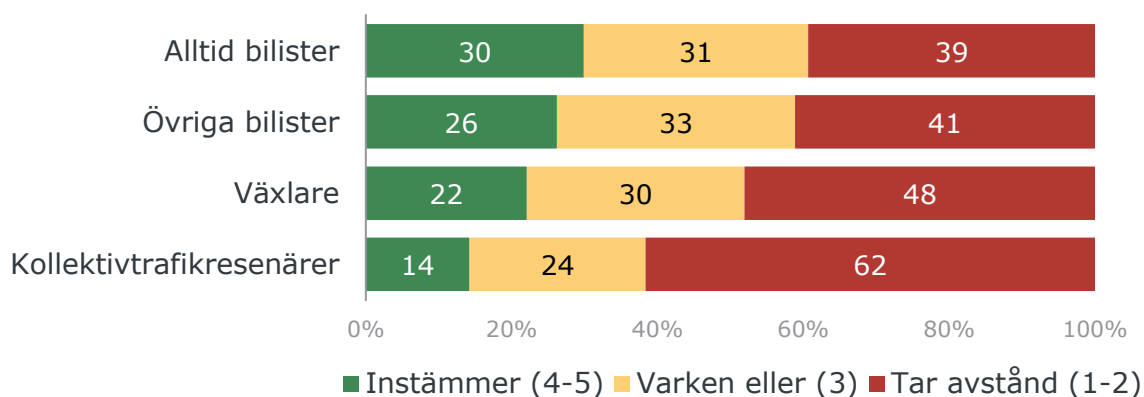
Figur 28 Instämmandegrad i olika förutsättningar för kollektivtrafik per ambassadörer och skeptiker bland kollektivtrafikresenärer år 2023

Attityder till bilresandet

Frågorna inom detta avsnitt lades till i enkäten för hela landet i oktober till december 2023 och reflekterar attityder under årets sista kvartal.

Bilresandets prisvärdhet

Ungefär en av fyra totalt sett upplever i hög grad att det är prisvärt att resa med bil. Personer som oftare åker med bil tenderar att uppleva det mer prisvärt än de som reser mer sällan med bil, men det är i alla grupper en högre andel som tar avstånd än som instämmer.

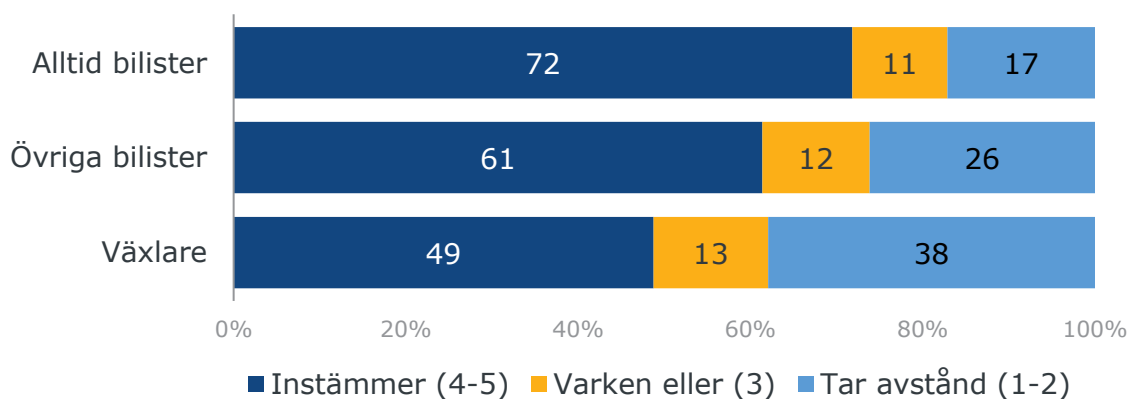


Figur 29 Instämmandegrad i påståendet "Det är prysvärt att resa med bil" per resenärstyp år 2023 (oktober-december)

Kollektivtrafikresenärer som har körkort har en något mer negativ uppfattning om hur prysvärt det är att resa med bil jämfört med de som saknar körkort.

Beroendet av bil

Majoriteten av bilisterna och särskilt Alltid-bilister är av uppfattningen att de bor på ett ställe där man inte klarar sig utan bil. Bilåkare som bor i områden där det upplevs svårt att klara sig utan bil ser i klart högre utsträckning närhet till hållplats och avgångstider som betydande hinder för att resa mer kollektivt.

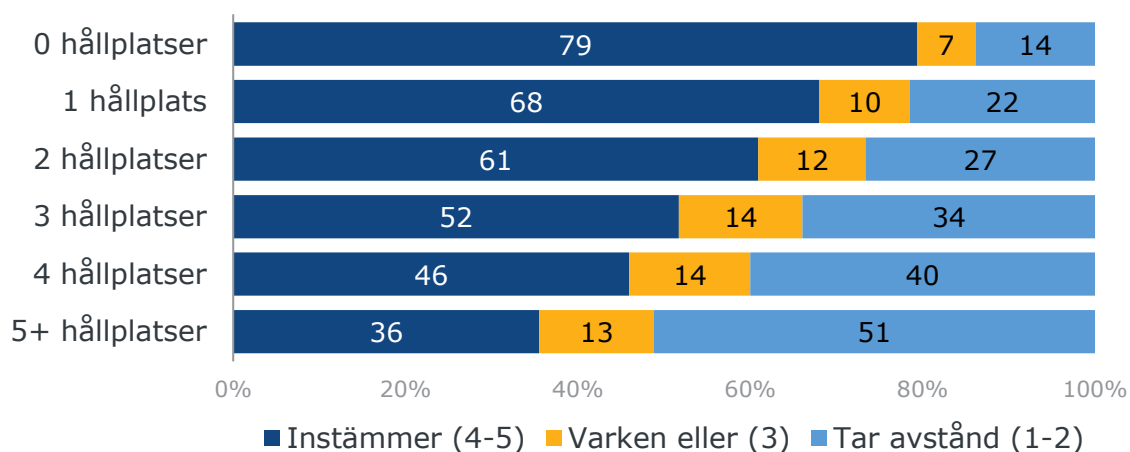


Figur 30 Instämmandegrad i påståendet "Där jag bor klarar man sig inte utan bil" per resenärstyp år 2023 (oktober-december)

Av de som anser att man kan klara sig utan bil är kostnad för biljett ett större hinder för kollektivresande men det är även en högre andel av dessa som föredrar att cykla eller gå. Brist på bil eller körkort är vanligare skäl till kollektivt resande bland de som bor i områden där man i hög grad klarar sig utan bil. De som bor i områden som kräver bil tenderar att resa kollektivt främst för att slippa parkera.

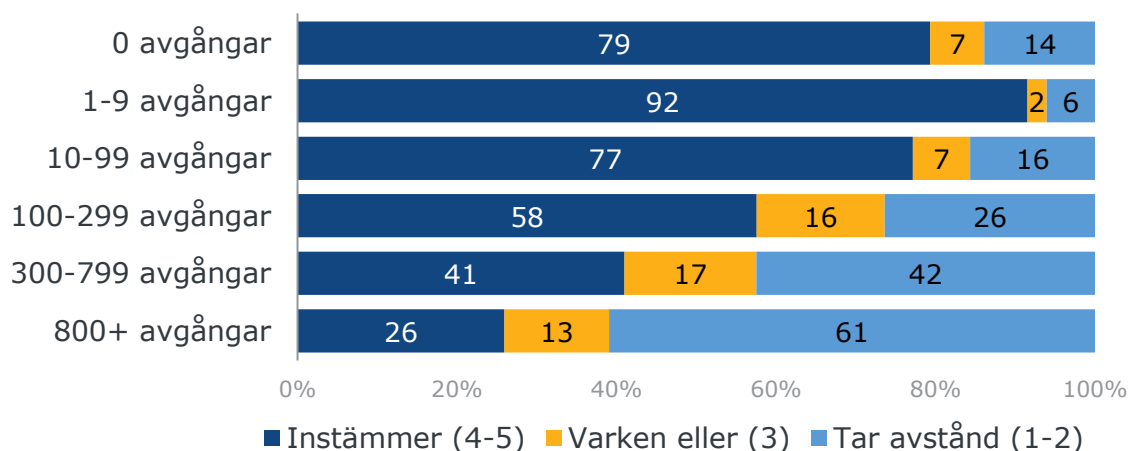
Majoriteten av de som bor i områden med tre eller färre hållplatser i närheten upplever att det inte går att bo där de bor och klara sig utan bil. För boende med fyra hållplatser i närheten är åsikterna delade och vid fem eller fler hållplatser är det endast ungefär en tredjedel som upplever att det inte går att klara sig utan bil.

Även bland Alltid-bilisterna syns ett lägre behov av bil för områden med fler hållplatser men dessa upplever genomgående i högre grad att man inte klarar sig utan bil där de bor – 55 procent av de som bor i områden med fem eller fler hållplatser upplever att det inte går att klara sig utan bil.



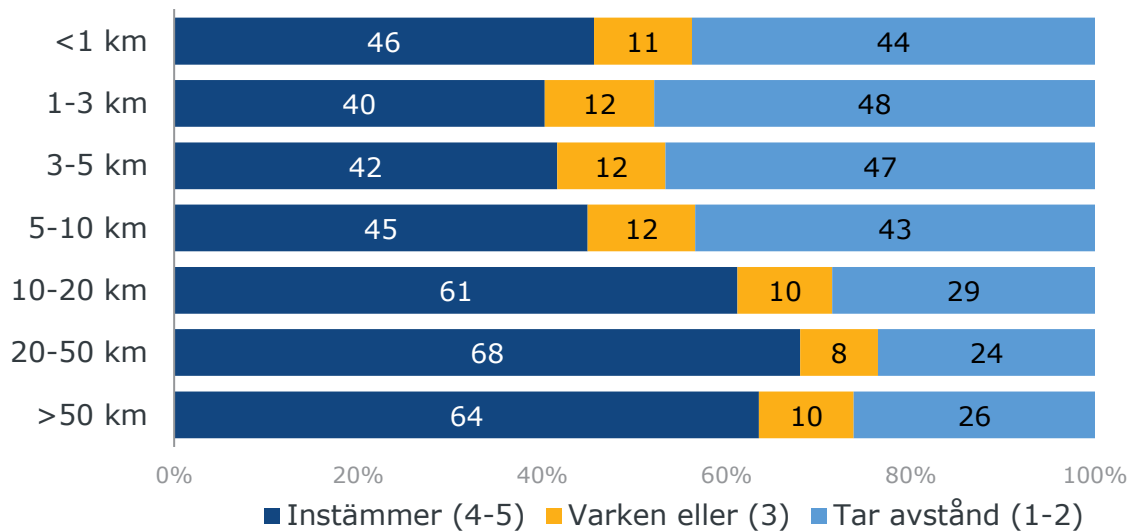
Figur 31 Instämmandegrad i påståendet "Där jag bor klarar man sig inte utan bil" per antal hållplatser i närområdet år 2023 (oktober-december)

Hög tillgång till avgångar från hållplatserna i närområdet visar på ett starkt samband med hur väl man upplevs klara sig utan bil. Alltid-bilister som bor i områden med minst 800 avgångar känner något starkare behov av bil jämfört med andra resenärstyper men endast en av tre känner starkt att det inte går att klara sig utan bil.



Figur 32 Instämmandegrad i påståendet "Där jag bor klarar man sig inte utan bil" per antal avgångar per vardag från hållplatser i närområdet 2023 (oktober-december)

Ungefär 60-70 procent av de som har långt till arbete eller skola (10+ km) tycker att man inte kan klara sig utan bil där de bor. Även vid kortare avstånd till arbete och skola är det en lägre men relativt hög andel som inte tycker man kan klara sig utan bil.

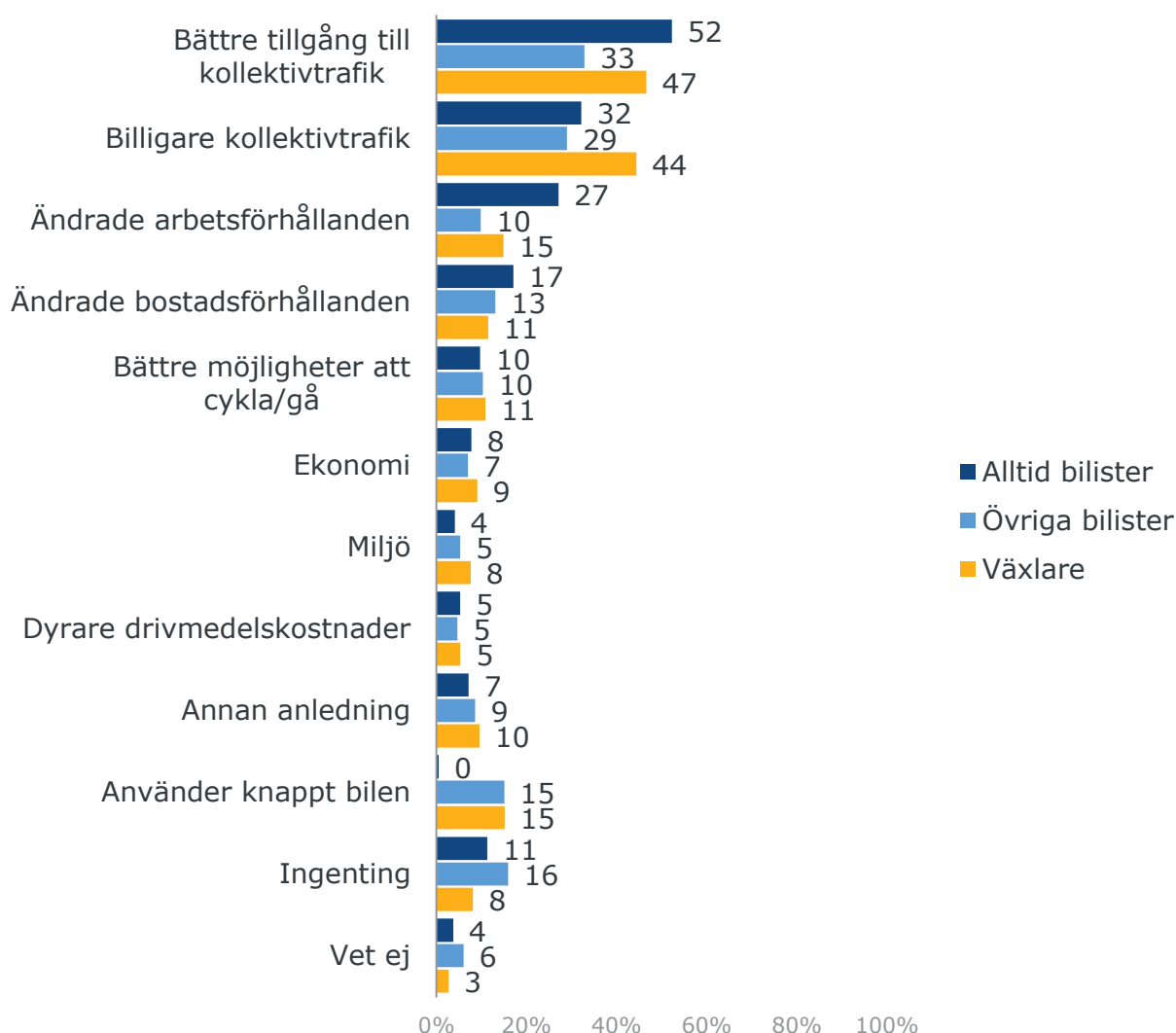


Figur 33 Instämmandegrad i påståendet "Där jag bor klarar man sig inte utan bil" avstånd till arbete eller skola år 2023 (oktober-december)

ÖKA KOLLEKTIVRESANDET

Alternativ till bilresa

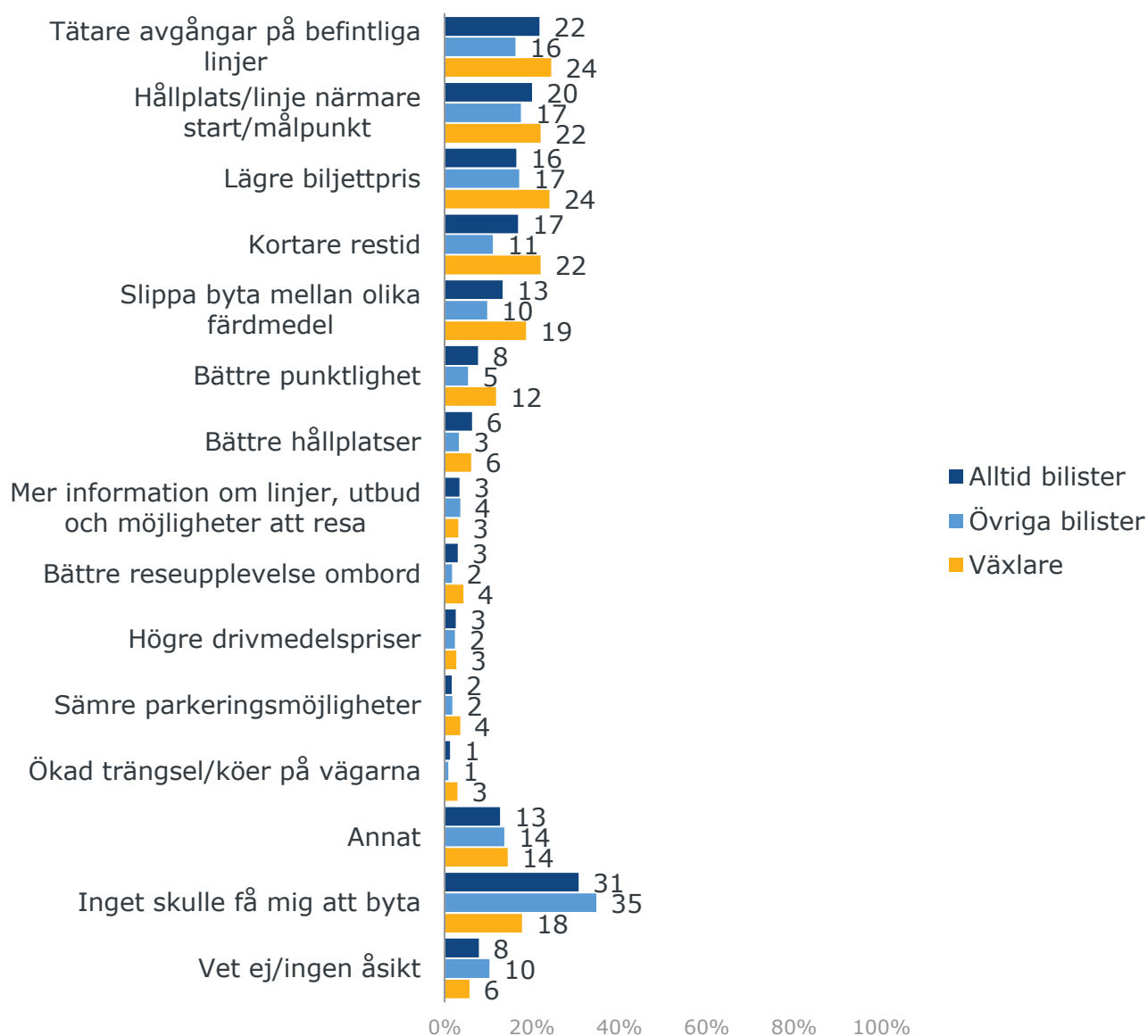
Bättre tillgång till kollektivtrafik är den enskilt viktigaste faktorn generellt för att använda bilen i mindre utsträckning än idag. Detta gäller i allra högsta grad Alltid-bilisterna, vilket är i linje med att dessa oftare bor i områden med lägre tillgänglighet till hållplatser och utbud av avgångstider. Billigare kollektivtrafik och ändrade arbetsförhållanden skulle även få relativt många i denna resenärstyp att använda bilen mer sällan och det sträcker sig även till gruppen Växlare.



Figur 34 Faktorer för att använda bilen i mindre utsträckning per resenärstyp år 2023 (oktober-december)

För resor där bil är huvudsakligt färdmedel har en följdfråga ställts för att ta reda på vad som skulle få resenären att byta denna bilresa mot att istället åka

med kollektivtrafiken. Svaren varierar och omkring en tredjedel av Bilisterna uppger att inget skulle få dem att åka mer kollektivt jämfört med bil.



Figur 35 Incitament för att omvandla bilresor till kollektivresor per resenärstyp år 2023 (oktober-december)

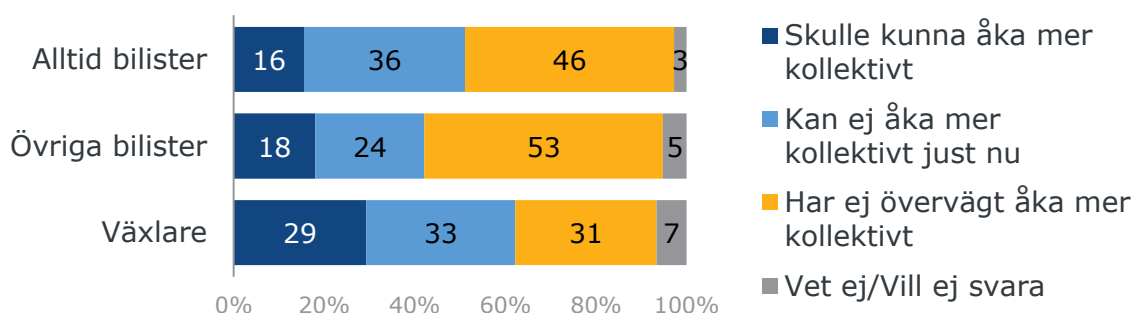
Främsta incitamentet för att omvandla bilresan till en kollektivresa är tätare avgångar, närmre till hållplats, lägre biljettpris samt kortare restid och att slippa byte mellan olika färdmedel. Växlare kan i högre utsträckning än Bilisterna omvandla sina bilresor till kollektivresor vid rätt förutsättningar, och Alltid-bilisterna i något högre grad än Övriga bilister.

Bilresor till arbete, studier och för att hämta eller lämna inom barnomsorgen är de typer av resor som i högst grad kan omvandlas till kollektivtrafikresor. Mest låsta är resor som görs i tjänsten, där det för ungefär hälften av resorna inte finns något som skulle få resenärerna att byta bilen mot kollektivtrafik. Både bilresor till arbete och till skola kan i högre grad omvandlas till

kollektivresor vid lägre biljettpriser, tätare avgångar, närmre till hållplatser, kortare restider och om man slapp byta mellan olika färdmedel. Bilresor för studier kan mer än andra typer av resor omvandlas om det var bättre hållplatser (väderskydd, information etc.) och bättre punktlighet.

Övervägande att resa mer kollektivt

Växlare är de som i högst grad ser att de skulle kunna åka mer kollektivt jämfört med bil. Alltid-bilister är de bilåkare som i störst utsträckning övervägt att åka mer kollektivt men kommit fram till att det inte är möjligt just nu.



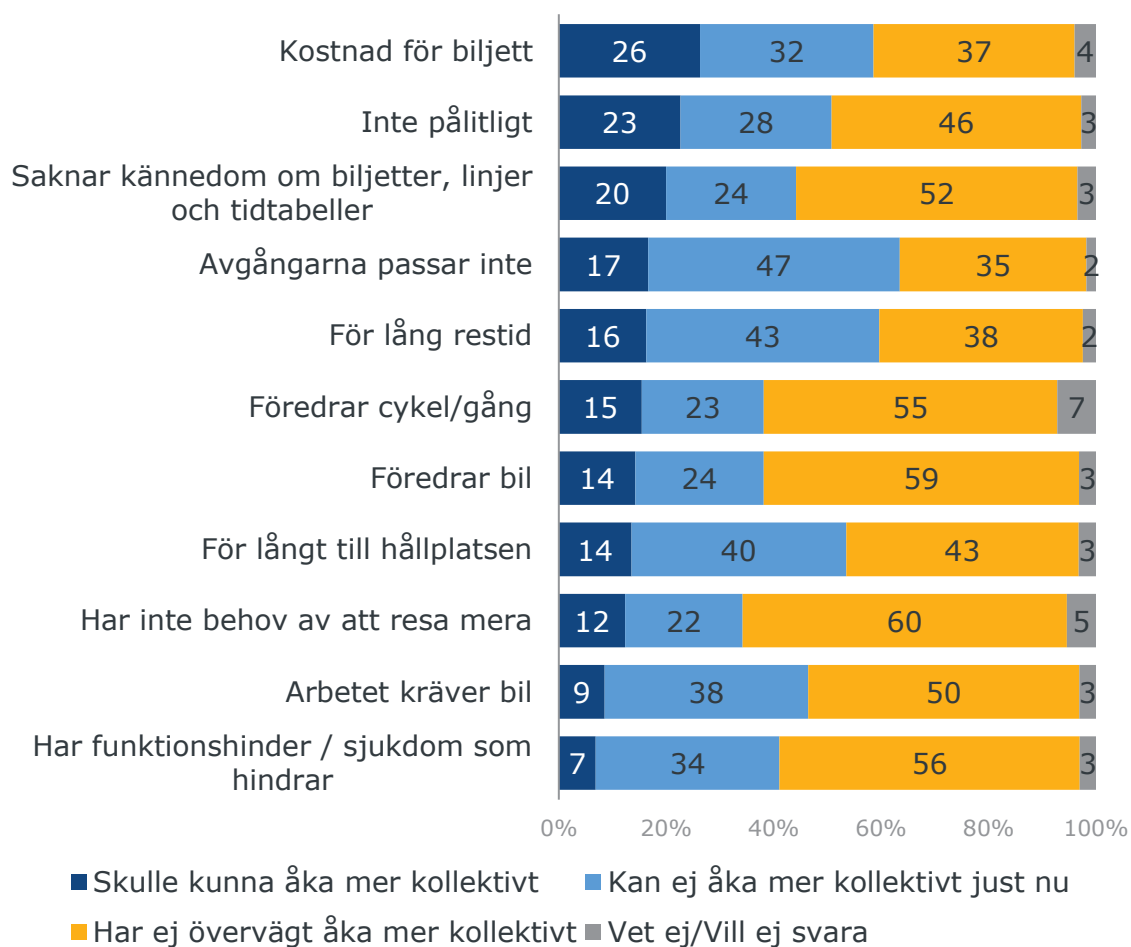
Figur 36 Övervägande att nyttja mer kollektivtrafik jämfört med bil per resenärstyp år 2023

Potentiella hinder som kan övervinnas

Överlag så är det de Bilister som föredrar bil eller inte har behov av att resa mera som i lägst utsträckning övervägt att resa mer med kollektivtrafikbolaget jämfört med bil.

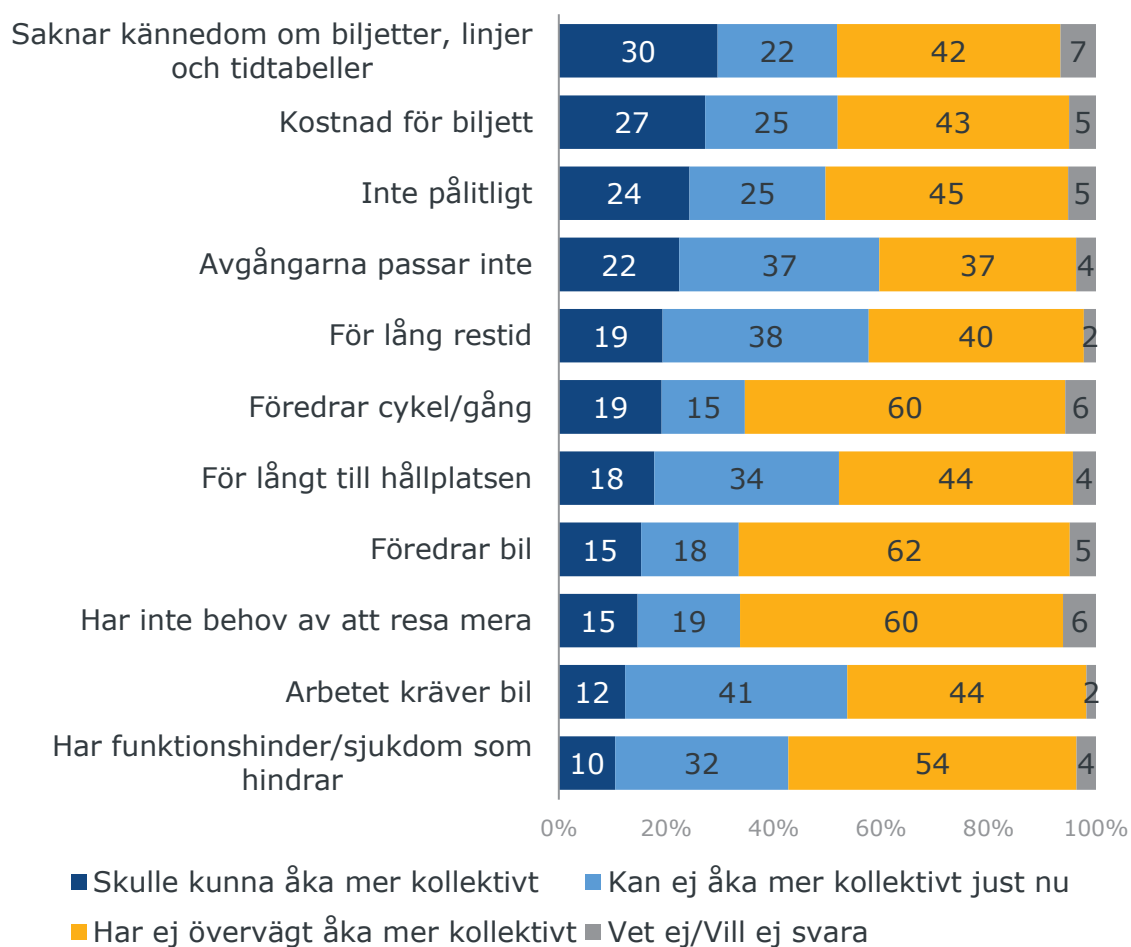
Andelen Alltid-bilister som skulle kunna åka mer kollektivt jämfört med bil är högst bland de som i nuläget ser kostnad för biljett, pålitlighet och bristande kännedom om biljetter, linjer och tidtabeller som hinder för att resa mer med kollektivtrafikbolaget.

Brist på avgångstider, för lång restid och för långt till hållplats är hinder som är starkast förknippade med att gruppen Alltid-bilister inte har möjlighet att resa mer kollektivt just nu.



Figur 37 Övervägande att nyttja kollektivtrafik mer jämfört med bil per hinder för resande bland Alltidbilister år 2023

Möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken mer utifrån främsta hinder är ungefär lika fördelat bland Övriga bilister men de som hindras av bristande kännedom om biljetter, linjer och tidtabeller är de som mest skulle kunna åka mer kollektivt. Arbete som kräver bil framträder även som något mer begränsande för möjligheterna till ökat kollektivresande i denna grupp.

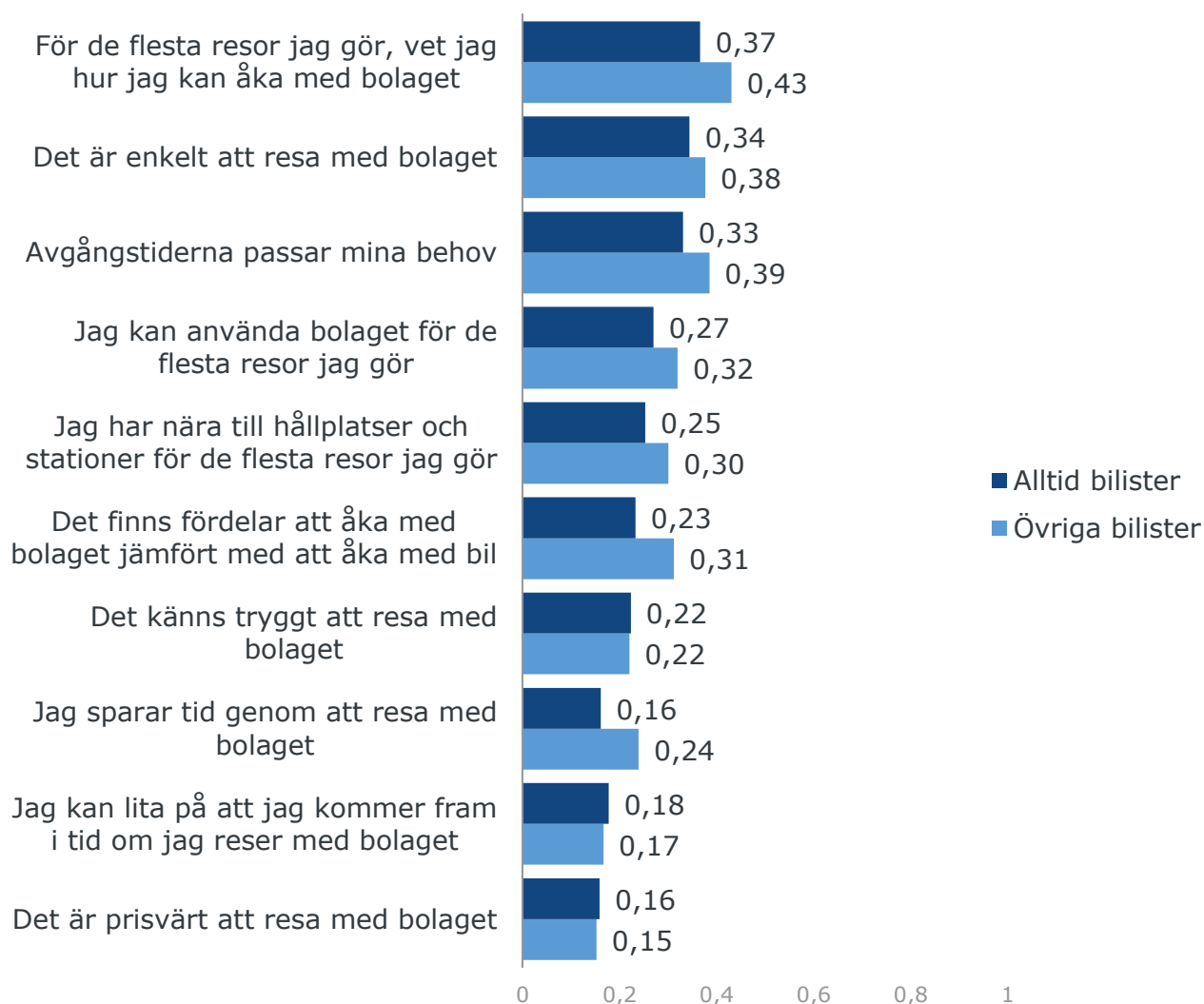


Figur 38 Övervägande att nyttja kollektivtrafik mer jämfört med bil per hinder för resande bland Övriga bilister år 2023

Drivkraftsanalys

En drivkraftsanalys mellan resefrekvensen med kollektivtrafikbolaget och olika förutsättningar för kollektivt resande är för gruppen Bilister något begränsad av att dessa inte reser kollektivt mer än någon dag per kvartal.

Kännedom om hur man kan resa med bolaget, hur enkelt det är att resa samt att det finns avgångstider som passar behoven är de faktorer som har starkast samband med om bilisterna reser med kollektivtrafikbolaget. Avgångstider är även något som framträder tydlig bland hinder för kollektivt resande och kännedom om hur man kan resa är ett av hindren med störst potential för ökat kollektivresande.



Figur 39 Samband (korrelation) mellan förutsättningar för resande och resefrekvens med kollektivtrafikbolaget bland bilister år 2023

Sambanden mellan olika förutsättningar för kollektivtrafik och resefrekvensen är överlag något starkare bland Övriga bilister jämfört med Alltid-bilister, främst gällande kännedom, avgångstider, upplevda fördelar jämfört med bil samt att kunna spara tid.

SUMMERING OCH SLUTSATSER

Potential för ökat kollektivresande

Det finns ett tydligt behov av att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet om man vill öka kollektivtrafikresandet, särskilt i områden med låg befolkningstäthet där Alltid-bilister och Övriga bilister dominerar. För att konvertera fler till kollektivtrafikresenärer eller öka användningen bland befintliga resenärer, behöver fokus ligga på att minska de upplevda hindren som brist på avgångar, långa restider och bristande kännedom om tjänsterna. Det finns också en stark opinion för ökade samhällsinvesteringar i kollektivtrafik, vilket understryker potentialen för ökat kollektivt resande som en del av en bredare strategi för att minska bilanvändningen och därmed bidra till minskade utsläpp och trängsel. Växlare framstår som den mest lovande gruppen för att öka användandet av kollektivtrafik, givet rätt incitament och förbättringar i tjänsteutbudet.



Alltid-bilister: Denna grupp reser minst fem dagar i veckan med bil och sällan med kollektivtrafiken. De kan i relativt hög grad tänka sig att resa mer kollektivt men upplever flera svåröverkomliga hinder för att byta till kollektivtrafik, såsom brist på passande avgångstider och långa restider. Alltid-bilister är oftast förvärvsarbetande eller egen företagare och bor i områden med låg tillgänglighet till kollektivtrafik i högre grad än andra resenärstyper. De har också en stark uppfattning om att de inte kan klara sig utan bil där de bor, vilket speglas i att de oftare bor i områden där den faktiska tillgången till kollektivtrafik i närområdet är lägre än för andra. Dock upplever även Alltid-bilister som bor i områden med hög tillgång ett något starkare behov av att ha bil jämfört med andra resenärstyper.



Övriga bilister: Reser med bil mindre frekvent än Alltid-bilister och har en varierad användning av kollektivtrafiken. Denna grupp inkluderar en större andel pensionärer och har ett högre ålderssnitt än Alltid-bilister. Liksom Alltid-bilister har de en lägre kännedom om kollektivtrafikens möjligheter och har också avgångstider och avstånd till hållplatser som anledningar till att inte resa mer kollektivt. Denna grupp föredrar dock i högre grad att gå eller cykla framför att resa mer kollektivt och har ofta inte behov av att resa mera.



Växlare: Denna grupp reser regelbundet med både bil och kollektivtrafik och är mest öppen för att öka sitt kollektivtrafikanvändande. De ser fördelar som lägre biljettpriser, tätare avgångar, och kortare restider som incitament för att välja bort bilen. Växlare är generellt yngre än de två tidigare grupperna och omfattar en stor del studerande. Gruppen har en relativt god tillgång till kollektivtrafik i närområdet.



Kollektivtrafikresenärer: Denna grupp reser huvudsakligen med kollektivtrafiken och sällan med bil. De värdesätter miljöaspekter och upplever kollektivtrafiken som ett praktiskt alternativ på grund av dess tillgänglighet. Gruppen innefattar en stor andel personer utan körkort eller bil, vilket påverkar deras resval.



BILAGA A: DEFINITIONER

Allmänhet	Samtliga svarande, dvs både kunder och icke-kunder.
Alltid-bilister	Reser minst fem dagar per vecka med bil och reser högst någon gång per kvartal eller mer sällan med kollektivtrafiken.
Antal avgångar	Antal avgångar från hållplatser i närområde under en vardag (referensdag 2023-11-16).
Biltäthet	Antal personbilar per invånare inom DeSO.
Boende i småhus	Andel av befolkning inom DeSO som bor i småhus.
DeSO	SCB:s regionala indelning DeSO - Demografiska statistikområden som delar in Sverige i 5 984 områden. Svarande har delats in i olika DeSO utifrån hemadress, vilket använts för att ta fram statistik på områdesnivå baserat på befolkningstäthet, inkomst, andel boende i småhus och biltäthet.
DeSO-kategorier (A/B/C)	DeSO delas in i tre kategorier utifrån befolkningskoncentrationer. Kategori A ligger till största delen utanför större befolkningskoncentrationer eller tätorter (<i>landsbygd</i>). Kategori B ligger till största delen i en befolkningskoncentration eller <i>övrig tätort</i> , men inte i kommunens centralort. I kategori C finns DeSO som till största delen ligger i kommunens <i>centralort</i> .
Huvudsakligt färdmedel	Personer som gjort en resa under gårdagen där flera färdmedel nyttjats har fått ange vilket som varit det huvudsakliga färdmedlet under resan.
Hållplatser i närområde	Antal aktiva hållplatser (HPL) inom 500 m radie från bostad i centralort eller övrig tätort och inom 1 000 m radie från bostad på landsbygd (baserat på bostads DeSO). Med aktiva menas har avgångar under en vardag (referensdag 2023-11-16).
Inkomst	Medianinkomst (tkr) inom DeSO. Områden har delats in i fyra inkomstklasser baserat på kvartiler, där ≤295 tkr motsvarar områden med Låg medianinkomst, 295-334 motsvarar Medellåg, 334-378 motsvarar Medelhög och >378 motsvarar Hög.
Kollektivtrafikbolag	Kollektivtrafikbolagen som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.
Kollektivtrafikresenärer	Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser högst någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.

Kunder	Personer som reser minst varje månad med kollektivtrafiktrafikbolaget.
Nationellt snitt	Avser ett viktat genomsnitt för riket utifrån befolkningens fördelning av större och mindre regioner och kommuner och därmed speglar resultaten hur svenska folket bedömer kollektivtrafiken.
Nöjd Kund Index (NKI)	Andelen instämmande (betyg 4–5) i frågan om sammanfattande nöjdhet med kollektivtrafikbolaget
Sällanresenärer	Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik
Växlare	Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.
Övriga bilister	Reser mindre än fem dagar per vecka men minst en dag per månad med bil och reser högst någon gång per kvartal eller mer sällan med kollektivtrafiken.

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 2023 deltog 22 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner utom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 300 och 18 500, 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.

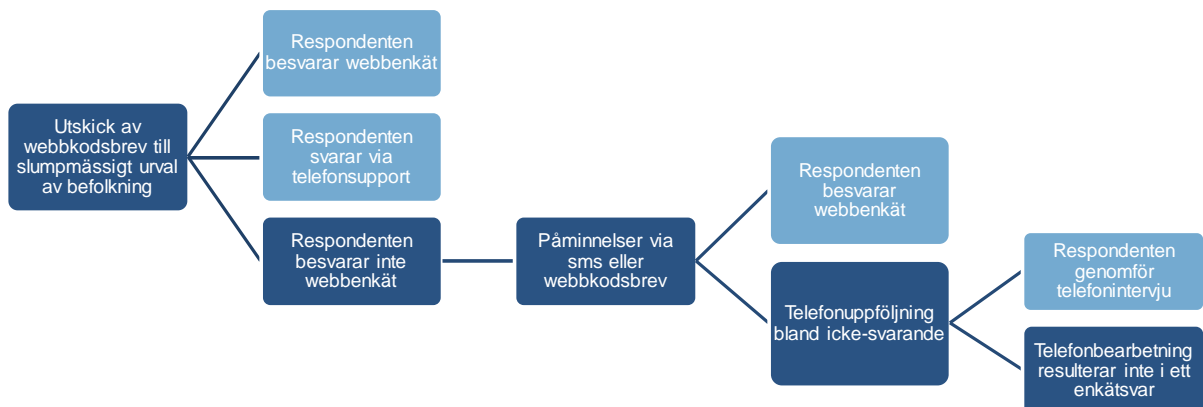
Samtliga attitydfrågor besvaras på en femgradig skala, där 1 är lägsta betyg och 5 högsta betyg. De som angivit betyg 4–5 på skalan klassas som nöjda. För alla attitydfrågor finns det möjlighet att ange svarsalternativet vet ej. Rekommendationsfrågan besvaras på skalan 0–10.

Insamlingsmetod

Inledningsvis skickas inbjudan ut via post med personliga inloggningssuppgifter 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 2023 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 region och baseras på kön och åldersgrupper. Svarsfrekvensen i undersökningen uppgår till cirka 16 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 120 222 enkätsvar in under 2023. Av dessa är 52 291 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 region. Eftersom deltagande organisationers urvalsstorlek i barometern 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 2023 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 (2022 eller 2023 beroende på senast tillgängliga).

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

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

Tabell B1, Könsfördelning

Ålder	Kollbar	Riket
15–29 år	22%	22%
30–44 år	24%	25%
45–64 år	31%	30%
65–85 år	23%	23%

Tabell B2, Fördelning över åldersgrupper

Andelen förvärvsarbetande bland respondenterna uppgår till 54 procent. Motsvarande andel bland befolkningen i åldern 16+ år uppgår till ungefär 60 procent för 2022²

84 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.³

²Källa: <http://www.statistikdatabasen.scb.se/>, Statistikdatabasen Arbetsmarknad / Yrkesregistret med yrkesstatistik / Hela befolkningen 16+ år

³Källa: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-korkortsinnehavare-efter-behorighet1/>

BILAGA C: FAKTA OM RESPONDENTERNA*Antal svar per deltagande organisation*

Kollektivtrafikbolag	Antal svar
Totalt	120 222
Blekingetrafiken	2 592
Dalatrafik	2 587
Din Tur	2 579
Hallandstrafiken	5 195
Jönköpings Länstrafik	18 489
Kalmar Länstrafik	3 698
Kollektivtrafiken Gotland	1 310
Luleå Lokaltrafik (LLT)	2 577
Länstrafiken i Jämtlands län	2 902
Länstrafiken i Norrbotten	2 580
Länstrafiken Kronoberg	2 561
Länstrafiken Västerbotten	5 087
Länstrafiken Örebro	2 607
Skånetrafiken	9 900
SL	13 107
UL	8 913
VL	2 572
Värmlandstrafik	1 301
Värmlandstrafik (Karlstad stadsbuss)	1 316
Västtrafik	14 209
X-Trafik	3 886
Östgötatrafiken	10 254

Bakgrundsfrågor totalt och per resenärstyp

Kön	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Sällan- resenärer	Allmän- heten
Man	56%	48%	45%	43%	53%	48%
Kvinna	41%	50%	53%	56%	46%	50%
Okänt	2%	1%	2%	1%	1%	2%

Åldersgrupp	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Sällan- resenärer	Allmän- heten
15–19 år	2%	2%	15%	7%	4%	8%
20–25 år	6%	4%	10%	12%	10%	8%
26–44 år	34%	20%	30%	38%	29%	30%
45–64 år	42%	30%	28%	24%	27%	31%
65–85 år	16%	44%	18%	18%	31%	23%

Huvudsaklig sysselsättning	Alltid-bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Sällan- resenärer	Allmän- heten
Förvärvsarbetande/ egen företagare	73%	40%	54%	49%	37%	54%
Pensionär	15%	46%	18%	19%	33%	23%
Studerande	3%	5%	20%	18%	12%	12%
Arbetssökande	1%	2%	2%	4%	6%	3%
Föräldraledig	1%	2%	1%	1%	1%	1%
Annat	4%	5%	4%	7%	8%	5%
Vet ej/Vill ej svara	2%	2%	1%	2%	4%	2%

Om huvudsaklig sysselsättning är förvärvsarbetande/egen företagare eller studerande:

Avstånd till arbete/skola * <i>(endast april-december 2023 pga. ändrad svarsskala)</i>	Alltid- bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Sällan- resenärer	Allmän- heten
Mindre än 1 km	4%	18%	5%	7%	19%	7%
1,0 - 3,0 km	10%	29%	11%	16%	38%	15%
3,1 - 5,0 km	11%	15%	13%	17%	18%	13%
5,1 - 10,0 km	16%	11%	19%	21%	13%	17%
10,1 - 20,0 km	20%	8%	20%	15%	3%	17%
20,1 - 50,0 km	27%	10%	21%	13%	2%	20%
Mer än 50 km	10%	7%	8%	7%	3%	8%
Vet ej	2%	2%	3%	4%	4%	3%

Tillgång till bil i hushållet	Alltid- bilister	Övriga bilister	Växlare	Kollektiv- trafik- resenärer	Sällan- resenärer	Allmän- heten
Ja, äger bil	91%	89%	75%	19%	31%	72%
Ja, är med i en bilpool	0%	0%	1%	3%	1%	1%
Ja, lånar av vänner /bekanta	1%	3%	6%	6%	6%	4%
Ja, tjänstebil/leasingbil	7%	3%	5%	2%	1%	4%
Nej	1%	4%	10%	68%	57%	17%
Vill ej svara	1%	1%	2%	3%	4%	2%

BILAGA D: 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 och likadant för låga värden.
- 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.

Tumregler som kan användas 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 för olika typer av mått och områden.

I Kollektivtrafikbarometern använder vi oss av ordinalskalan 1-5 i de frågor där respondenter ska svara utifrån en betygsskala. Sambandsanalyser för dessa frågor görs bland annat mot frågan om resefrekvens med det regionala kollektivtrafikbolaget, vilket är en fråga vars svarsalternativ består av ett annat antal "skalsteg". Användning av olika skalor gör det mindre optimalt för korrelationsanalys och 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