



Kollektivtrafikbarometern 2022

Kvinnors och mäns resande



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Origo Group

ÄR KOLLEKTIVTRAFIKEN JÄMSTÄLLD?

2001 fick Sverige ett transportpolitiskt delmål om jämställdhet. Året efter släppte Trafikanalys (då SIKA) en rapport som visade att män reser längre och gör mer arbetsresor än kvinnor. Rapporten visade också att om män och kvinnor har lika tillgång till bil så är det männen som tar bilen och kvinnor i större utsträckning är passagerare samt reser kollektivt. Man förklarade att skillnaderna sannolikt skulle minska över tid¹.

En av de kvarvarande effekterna på resandet från coronapandemin är att vissa yrkesgrupper fortsätter att arbeta hemma flera dagar i veckan. Här behövs kunskap för att kunna planera framåt, hur det skiljer sig mellan könen och hur det påverkar resandet.

En av Kollektivtrafikbarometerns styrkor är att kunna jämföra både resmönster och attityder mellan kvinnor och män. I årets temarapport sätter vi därför ljuset på resmönster, färdmedelsval, nöjdheter och drivkrafter utifrån skillnader mellan könen. En annan styrka i Kollektivtrafikbarometern är möjligheten att bryta ner på regionala geografier, flera av våra medlemmar har därför beställt motsvarande regionala delrapporter.

Resultaten i denna rapport visar att det råder skillnader mellan mäns och kvinnors resande. Det som SIKA beskrev 2001 kvarstår. Män reser längre till arbete, men omvänt råder när det gäller resor till studier, där reser män lite kortare. Män säger sig både föredra bilen och behöva den i arbetet i högre utsträckning och framför allt äldre kvinnor ser kopplingen mellan miljö och kollektivtrafik som viktig. De flitigaste kollektivtrafikresenärerna är kvinnor 15–25 år i storstäder där runt 95% åker kollektivt minst en gång per månad. Störst skillnad mellan könen i andelen vanebilister är det i större städer. Minst skillnad är det i pendlingskommuner nära mindre städer/tätorter. Att åka kollektivt för att det är prisvärt har ökat hos både män och kvinnor jämfört med innan pandemin, en något större andel män än kvinnor anger det som argument för sitt resval. En större andel av kvinnorna kopplar otrygghet i kollektivtrafiken till risken att försenas. En mindre andel män tycker det är bekvämt ombord.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Riksdagens Transportpolitiska funktionsmål
Prop. 2008/09:93

¹SIKA, *Jämställda transporter? Så reser kvinnor och män, 2002*

Det finns goda möjligheter att förändra tjänster och trafik så att det passar både män och kvinnor bättre än idag. Det betyder inte att man inför särskilda busslinjer för män eller kvinnor, men med ökat fokus på vad som olika målgrupper värdesätter och med riktad marknadsföring kan man öka attraktiviteten. I drivkraftsanalyserna visas sig korrelationerna vara lite starkare för män, så möjligheten att öka mäns resande i kollektivtrafik kan till och med vara lite enklare. Samtidigt som en större andel kvinnor som reser bil överväger att resa kollektivt och till och med tror det skulle vara praktiskt möjligt för dem.



Mattias Andersson

Projektledare

Svensk Kollektivtrafik

mattias.andersson@svensskollektivtrafik.se

076-526 90 75

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Olika förutsättningar för mäns och kvinnors resande	9
Män och kvinnor reser olika mycket med bil och kollektivtrafik	15
Möjligheter och hinder för kollektivresande	19
Huvudsakligt färdmedel skiljer sig mellan män och kvinnor	26
Ärenden varierar för män och kvinnor	29
Relativt små attitydskillnader mellan män och kvinnor	32
Förutsättningar för kollektivt resande.....	36
Upplevd trygghet varierar mellan kön bland unga och gamla	38
Skillnader utifrån ombordfaktorer, service och information.....	41
Vad ökar resandet?	43
Vad ökar nöjdheten?	44
Förändrat resande efter pandemin.....	46
Bilaga A: Definitioner	
Bilaga B: Metod	
Bilaga C: Fakta om respondenterna	
Bilaga D: Drivkraftsanalys	

KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN 2022

Kvinnors och mäns resande

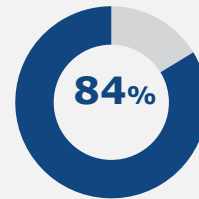
Olika förutsättningar för resandet bland män och kvinnor

Andelen förvärvsarbetande/egen företagare är något högre bland män än kvinnor och män arbetar i något större utsträckning hemifrån. Bland män är det även en högre andel med minst 10 km resa till arbetet. Kvinnor arbetar i högre grad inom branscher med jobb som inte går att utföra hemifrån.

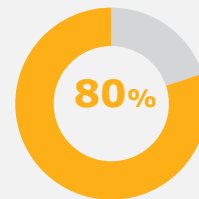
Män har i högre grad körkort och tillgång till bil och de nyttjar även bil oftare än kvinnor. Detta syns särskilt i andelen som reser med bil minst fem dagar i veckan. Brist på körkort och tillgång till bil är bland de vanligaste skälen att resa kollektivt, framför allt bland kvinnor.




Tillgång till bil

Män



Kvinnor



	Män	Kvinnor
 Bilister	52%	44%
 Växlare	32%	37%
 Kollektiv- trafik- resenärer	12%	16%

Kvinnor reser mer kollektivt än män

Andelen som åker med kollektivtrafik är högre bland kvinnor än bland män. 52 procent av kvinnorna åker kollektivt minst någon gång i månaden, motsvarande andel bland männen uppgår till 44 procent.

Buss är vanligaste kollektiva färdmedlet generellt och i högre grad för kvinnor än män.

Övervägande att resa mer kollektivt

Bland de som inte reser mycket kollektivt så har kvinnor i högre grad än män övervägt att resa mer kollektivt jämfört med bil. Männen hindras dock i högre grad att resa kollektivt eftersom arbetet kräver bil men de har även en starkare generell preferens för bil. För både män och kvinnor så har merparten av de som övervägt att byta till mer kollektivt resande inte möjlighet att göra det just nu.

KOLLEKTIVTRAFIKBAROMETERN 2022

Kvinnors och mäns resande

Kvinnor lägger större vikt vid att kunna bidra till bättre miljö

Kvinnor upplever i flera avseenden bättre förutsättningar för kollektivt resande än män. De tycker särskilt i högre grad att det är viktigt att bidra till en bättre miljö när de reser kollektivt och att det är miljövänligt är i något större utsträckning ett skäl för att de reser med kollektivtrafiken.

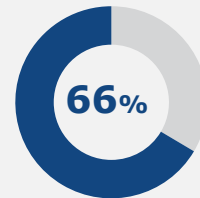
Kvinnor upplever även i högre grad att de kan använda bolaget för de flesta resor, har högre kännedom om hur man reser samt ser mer fördelar att resa med bolaget jämfört med bil.

Ovan är överlag något starkare drivkrafter för kollektivt resande för män jämfört med kvinnor. Andra faktorer som är något mer drivande för mäns resande är avgångstider som passar, samt trygghet som dock är relativt svaga drivkrafter för både män och kvinnor.

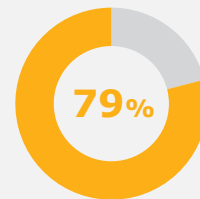
Skillnaderna i nöjdhet vad gäller senaste resan och NKI mellan könen är låga.

Viktigt att bidra till bättre miljö vid resor med kollektivtrafiken

Män



Kvinnor



Störst skillnader i trygghet bland ungdomar

Den upplevda tryggheten att resa med det regionala kollektivtrafikbolaget skiljer sig totalt sett inte mycket mellan män och kvinnor. I åldersgruppen 15–19 år så är det däremot tydligt fler män än kvinnor som känner att det är tryggt att resa med bolaget. Samma tendenser syns även i åldersgruppen 20–25 år. För de äldsta medborgarna (65–85 år) är det däremot kvinnorna som känner en något högre grad av trygghet jämfört med män.

Risk för förseningar är enskilt främsta orsaken till otrygghet och det gäller i större utsträckning kvinnor jämfört med män. Kvinnor uppger även i något högre grad oro för att smittas av någon sjukdom samt bristande trafiksäkerhet som orsaker till otrygghet.

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 2022 deltog 22 organisationer i undersökningen, vilka representerar hela landet förutom Södermanland.
- Totalt samlades 108 059 enkätsvar in under 2022, varav 44 088 är svar från kunder. Till kunder räknas de som reser med den samhällsorganiserade kollektivtrafiken minst en gång per månad.



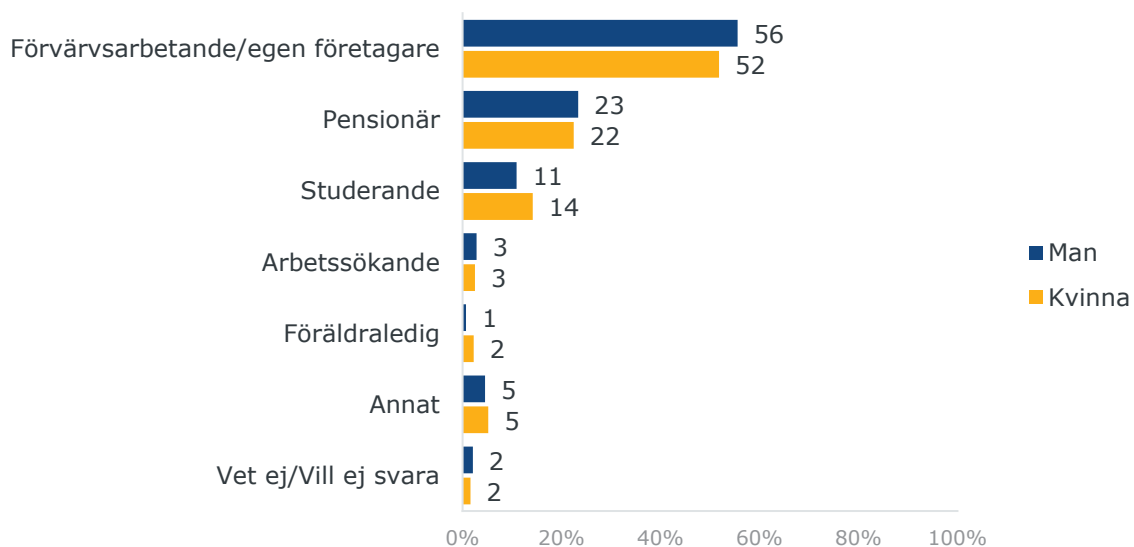
INLEDNING

Olika förutsättningar för mäns och kvinnors resande

Människors resmönster skiljer sig åt och har en koppling till att förutsättningarna för att resa ser olika ut för olika grupper. Skillnader mellan hur kvinnor och män reser är väldokumenterade. Skillnaderna i resmönster inom könen är stora och skiljer sig mycket åt beroende på bland annat ålder, inkomst, utbildningsnivå och typ av arbete. Även om dessa skillnader är mycket större än de mellan just könen, finns det genomgående och konstaterade skillnader mellan män och kvinnor som grupp när det gäller resande och framför allt val av färdmedel och reslängder.

Kvinnor arbetar i högre grad med sociala tjänster och där distansarbete är mer ovanligt

Andelen förvärvsarbetande och egen företagare är något högre bland män än kvinnor, 56 respektive 52 procent. Kvinnor är i högre utsträckning studerande samt föräldralediga jämfört med män. Dessa skillnader kan ses både bland boende i tätort respektive utanför tätort.



Figur 1 Huvudsaklig sysselsättning per kön, år 2022

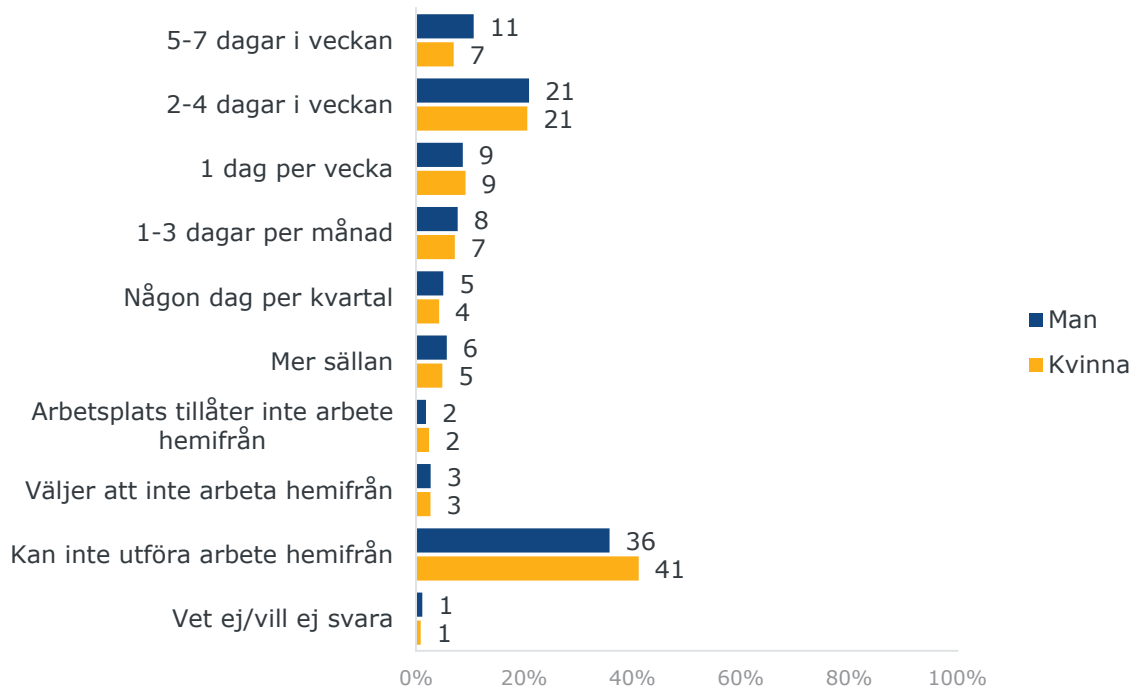
Kvinnor arbetar i högre grad än män inom verksamheter med sociala tjänster, särskilt stor skillnad är det i branscherna Vård och omsorg samt Utbildning men det finns även en viss överrepresentation inom branschen Offentlig förvaltning och försvar. De två förstnämnda branscherna utmärker sig utifrån att en låg andel arbetar på distans.

Mansdominerade branscher är Tillverkning och utvinning, Byggverksamhet, Transport och magasinering samt Information och kommunikation. Den sistnämnda branschen har en hög andel som arbetar på distans minst någon gång i veckan.

Fler män arbetar på distans

Män arbetar i något högre grad på distans minst någon dag i veckan jämfört med kvinnor (40 procent respektive 37 procent). Kvinnor uppger i högre grad än män att de inte kan utföra sitt arbete hemifrån.

Under 2022 har andelen som arbetar 5–7 dagar per vecka på distans minskat stadigt och har sjunkit med tio procentenheter från januari till december för såväl män som kvinnor.



Figur 2 Grad av distansarbete per kön, år 2022

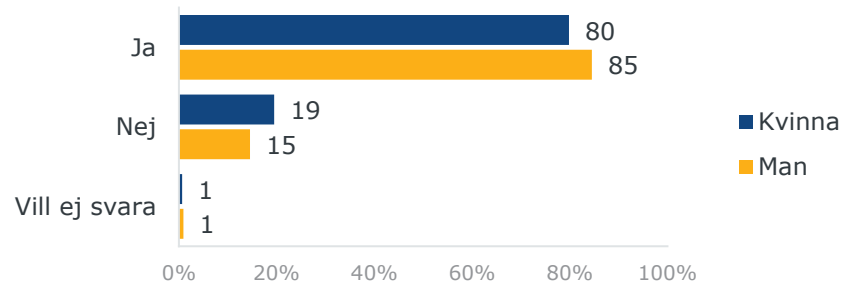
Både för män och kvinnor är det högst andel växlare bland de som arbetar på distans 2–4 dagar per vecka. För båda grupperna är det vanligast att arbeta på distans någon gång i veckan bland de som bor i storstad eller pendlingskommun nära storstad.

Bland kollektivtrafikresenärer anger män i högre utsträckning än kvinnor att de arbetar på distans minst någon dag i veckan (49 procent respektive 41 procent).

Tillgång till bil

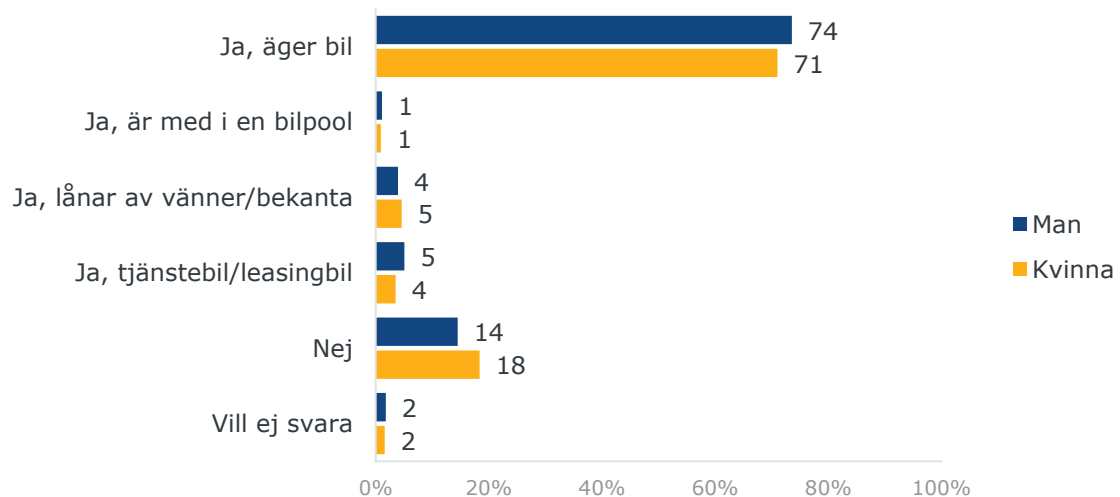
Det finns skillnader mellan könen i vilka resmöjligheter man har utifrån tillgång till körkort och bil i hushållet. Detta är något som också framkommer i andra studier kring skillnader i mäns och kvinnors resmönster, där man precis som i denna undersökning kan se att män i högre utsträckning har körkort och tillgång till bil².

En högre andel av männen har körkort jämfört med kvinnor (85 procent respektive 80 procent). Skillnaden är störst bland boende i tätort (5 procentenheter) medan den är relativt liten utanför tätort (2 procentenheter). Sett till åldersgrupper så ökar skillnaden mellan könen med stigande ålder. I åldersgruppen 15–19 år är det 25 procent bland både män och kvinnor som har körkort. Bland de i åldern 65–85 år är det 96 procent av männen och 91 procent av kvinnorna som har körkort.



Figur 3 Körkortsinnehav per kön, år 2022

I denna undersökning är det fler män än kvinnor som anger att de har tillgång till bil i hushållet och att de äger bil. Tillgång till bil via bilpool, tjänstebil och via lån av vänner och bekanta är däremot relativt jämställd.



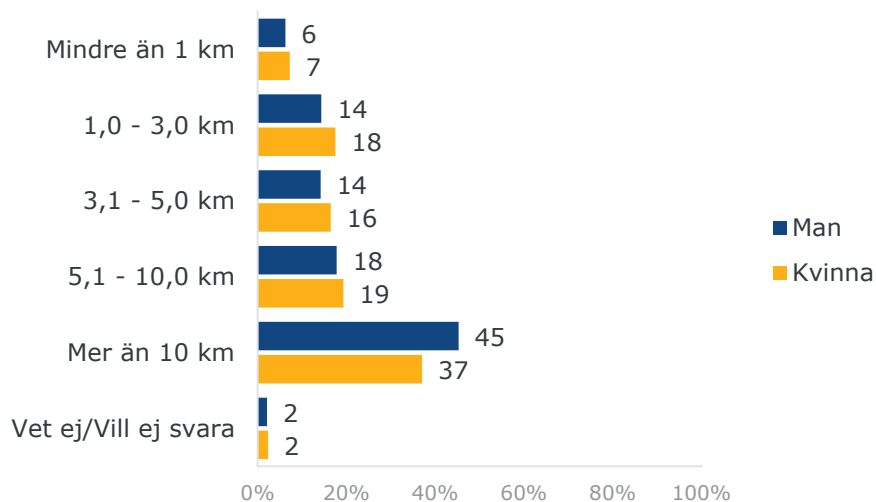
Figur 4 Hushållets tillgång till bil per kön, år 2022

²Rosqvist & Wennberg, "Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper", Underlag till Trafikanalys, 2018

Män gör längre resor än kvinnor

Totalt sett reser män och kvinnor i ungefär lika hög grad, 67 procent av männen uppger att de gjorde minst en resa under gårdagen och motsvarande andel bland kvinnorna uppgår till 66 procent. Det finns däremot vissa skillnader mellan könen i olika åldrar. Bland personer i åldern 15–25 år är det en något högre andel av kvinnorna som uppger att de har rest under gårdagen jämfört med männen. Bland personer i åldern 45 år och uppåt är det tvärtom en något högre andel av männen som uppger att de rest jämfört med kvinnorna. En förklaring till detta är att andelen som arbetar i åldern 45 år och uppåt är högre bland män än kvinnor och yrkesverksamma reser i högre utsträckning än övriga.

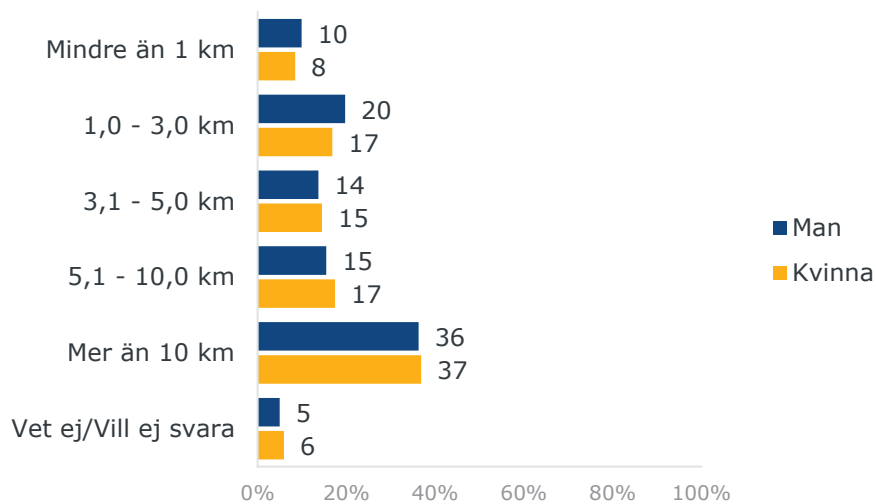
Män som arbetar har i genomsnitt något längre avstånd till arbete än vad kvinnor har. Bland män är det 45 procent som har över 10 kilometer till arbetet och motsvarande andel för kvinnor är 37 procent.



Figur 5 Avstånd till arbete per kön, år 2022

Bland de som studerar är det relativt små skillnader mellan könen avseende avstånd till skola. En något högre andel av männen uppger att de har tre kilometer eller kortare, jämfört med kvinnor.

Inledning

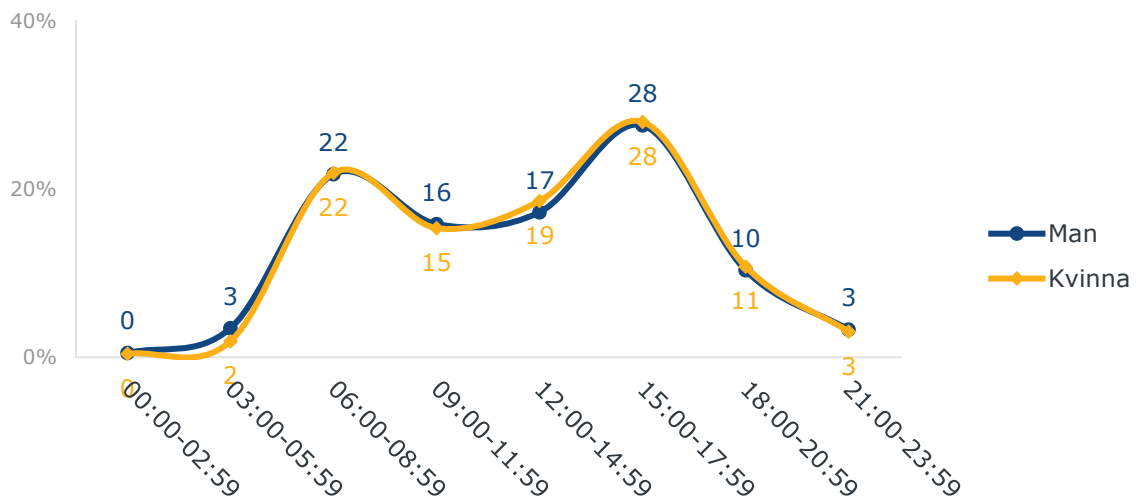


Figur 6 Avstånd till skola per kön, år 2022

När man tittar på alls slags resor (inte bara till arbete/studier) så visar resultaten att män i något högre utsträckning gör längre resor (över 20 km) jämfört med kvinnor, och detta gäller för såväl bilresor som kollektivtrafikresor. Kvinnors kortare avstånd till arbete bidrar därmed till att gruppen gör en något större andel resor upp till 10 kilometer, jämfört med män. Reslängden för resorna under 2022 ligger på i stort sett samma nivåer som tidigare år för både män och kvinnor.

Kvinnor reser i något högre grad under dagen

Män och kvinnor reser i ungefär lika hög grad under vardagar respektive under helger. Sett till restid under dagen så reser kvinnor i något högre grad under dagtid jämfört med män, medan det motsatta gäller under kvälls- och nattetid.






Figur 7 Starttid för resor som gjorde under år 2022 per kön



ALLMÄNNA RESVANOR

Män och kvinnor reser olika mycket med bil och kollektivtrafik

Baserat på resefrekvens med kollektivtrafikbolaget och med bil definieras fyra resenärsgupper:

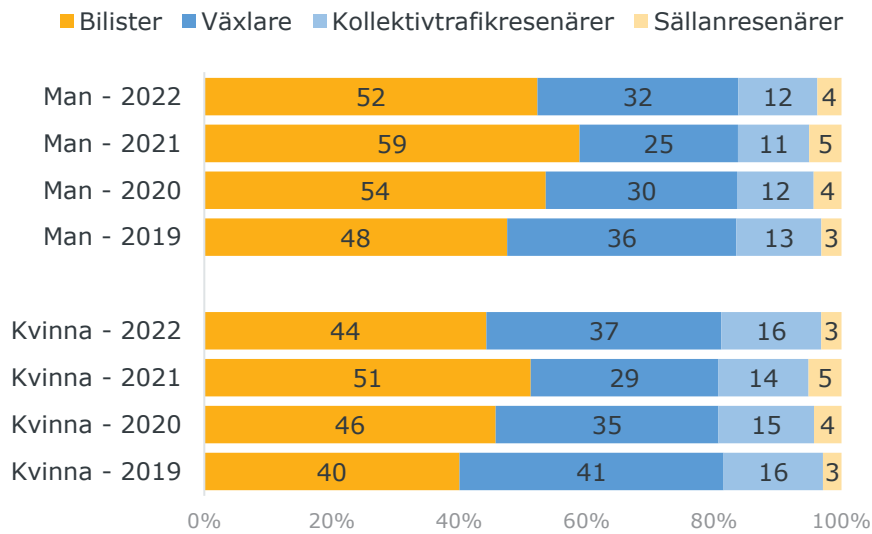
	Bilister reser minst en gång i månaden med bil och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med kollektivtrafiken.
	Växlare reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.
	Kollektivtrafikresenärer reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.
	Sällanresenärer reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik.

Resenärstyperna har förändrats lika mycket för män och kvinnor

Bland både kvinnor och män var bilister den vanligaste resenärstypen under 2022, men andelen är klart högre bland män än bland kvinnor. Gentemot 2019 så har andelen bilister ökat och andelen växlare minskat i lika stor grad för män och kvinnor. Bland såväl män som kvinnor har det skett störst ökning av andelen bilister sedan 2019 bland de som bor i större stad respektive de som är i åldern 65–85 år.

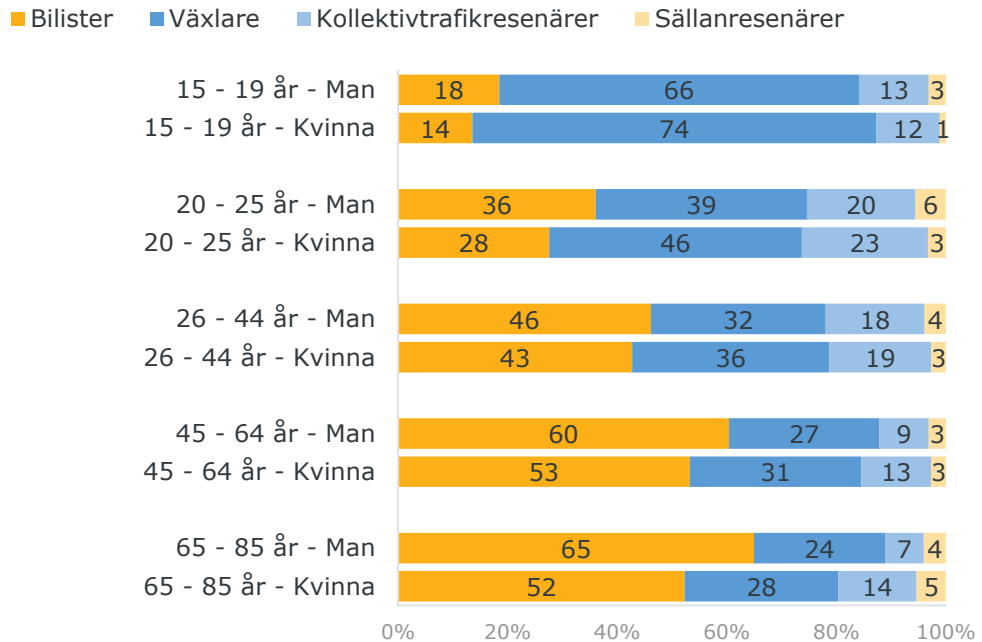
Andelen växlare har sedan tre år tillbaka minskat tydligast bland boende i större stad respektive i åldersgruppen 65–85 år, såväl för män som för kvinnor. Minskningen är dock nästan lika stor i övriga åldersgrupper. Under det senaste året har däremot växlare ökat och resultatet närmar sig samma nivåer som innan pandemin för såväl män som kvinnor.

Andelarna kollektivtrafikresenärer och sällanresenärer är i stort sett oförändrade sedan 2019 för män respektive kvinnor.



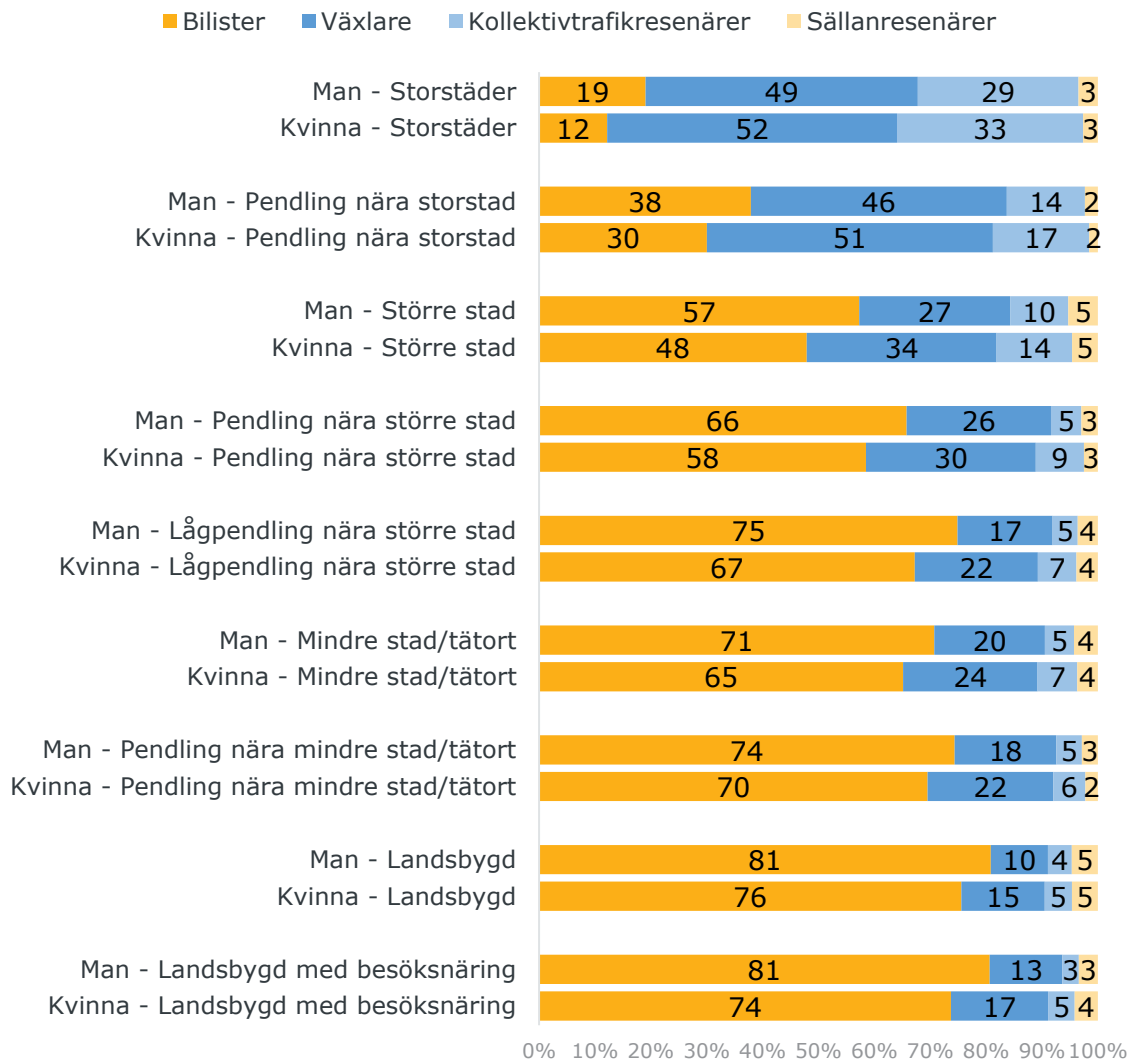
Figur 8 Resenärstyper år 2019–2022 uppdelat på män och kvinnor

Bland män ökar andelen bilister med stigande ålder och är klart dominerande i åldersgruppen 45–65 år. Kollektivtrafikresenärer förekommer i högre grad bland män i åldern 44 år eller yngre. Bland kvinnor är andelen kollektivtrafikresenärer relativt jämn över åldrar. Unga kvinnor i åldern 15–29 år utmärker sig genom att ha en särskilt hög andel växlare.



Figur 9 Resenärstyper år 2022 per åldersgrupp uppdelat på män och kvinnor

Bilister är mer vanligt förekommande bland män jämfört med kvinnor oavsett typ av kommun. Störst skillnad mellan könen gällande andelen bilister finns i större städer.

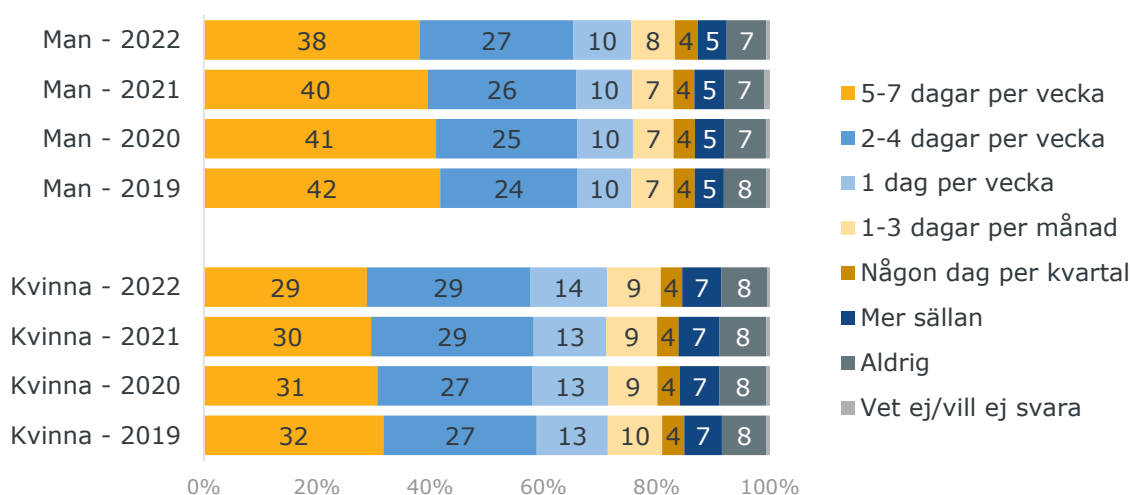


Figur 10 Resenärstyper år 2022 uppdelat på män och kvinnor samt SKR:s Kommungrupper

I storstad och större städer samt tillhörande pendlingsorter reser kvinnor i högre grad kollektivt jämfört med män. På mindre orter och landsbygd är det däremot relativt små skillnader mellan könen och andelarna som reser kollektivt är förhållandevis låga i båda grupperna. Andelen växlare är högre bland kvinnor än män oavsett kommuntyp.

Män åker oftare bil

Män nyttjar bil oftare än vad kvinnor gör, särskilt stor skillnad är det avseende de som reser 5–7 dagar per vecka med bil. Andelen kvinnor respektive män som reser med bil minst någon gång i månaden har varit relativt oförändrad under de senaste fyra åren. Däremot är det bland både män och kvinnor allt fler som reser med bil 2–4 dagar per vecka och något färre som reser 5–7 dagar per vecka, jämfört med innan pandemin.



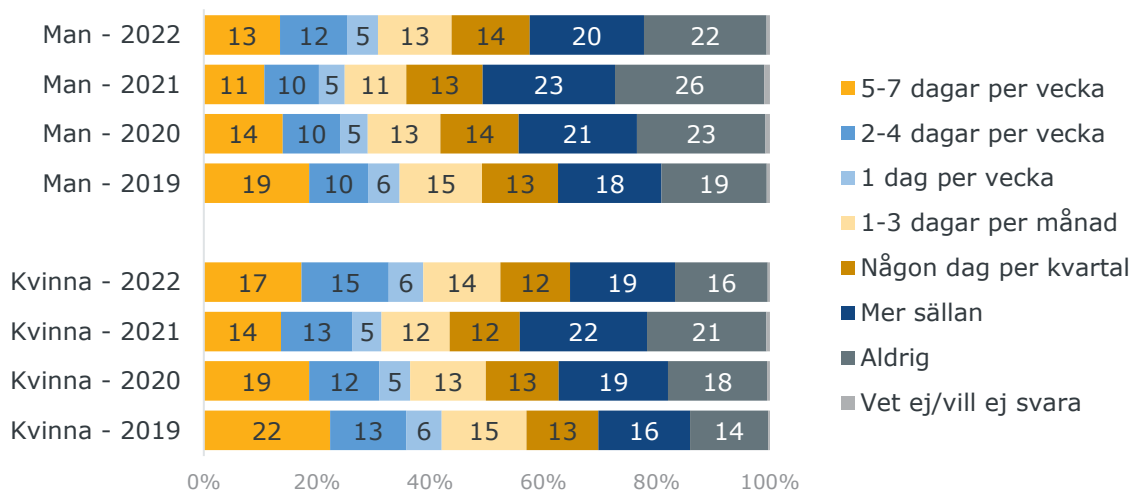
Figur 11 Resefrekvens med bil uppdelat på kön

För såväl kvinnor som män har tillgång till bil stor betydelse för hur ofta man reser med bil. Bland män där deras hushåll äger bil är det nästan hälften, 46 procent, som reser med bil minst 5–7 dagar i veckan. Motsvarande andel bland kvinnor uppgår till 37 procent.

Kvinnor åker oftare kollektiv

Andelen som åker med kollektivtrafik är högre bland kvinnor än bland män, och kvinnor är även en mer frekvent resenär i kollektivtrafiken. 52 procent av kvinnorna åker kollektivt minst någon gång i månaden, motsvarande andel bland männen uppgår till 44 procent.

Under de senaste fyra åren har andelen som reser kollektivt minst någon gång i månaden förändrats på samma sätt för kvinnor och män. Efter att ha sjunkit tydligt under 2020–2021 har det under det senaste året skett en tydlig uppgång i resandet för båda grupperna. Andelarna ligger fortfarande på en lägre nivå än 2019.



Figur 12 Resefrekvens med kollektivtrafik uppdelat på kön

Sett till åldersgrupper är andelen som åker kollektivt minst en gång i månaden som högst bland kvinnor i åldern 15–19 år, 85 procent. Lägst andel finns bland män i åldern 65–85 år där andelen uppgår till 31 procent. Bland såväl män som kvinnor är det åldersgruppen 65–85 år som uppvisar den största minskningen av resor med kollektivtrafik jämfört med innan pandemin.

Flitigast kollektivtrafikresenärer finns det bland kvinnor i storstäder i åldern 15–19 år samt 20–25 år där 97 respektive 94 procent åker kollektivt minst någon gång i månaden.

Möjligheter och hinder för kollektivresande

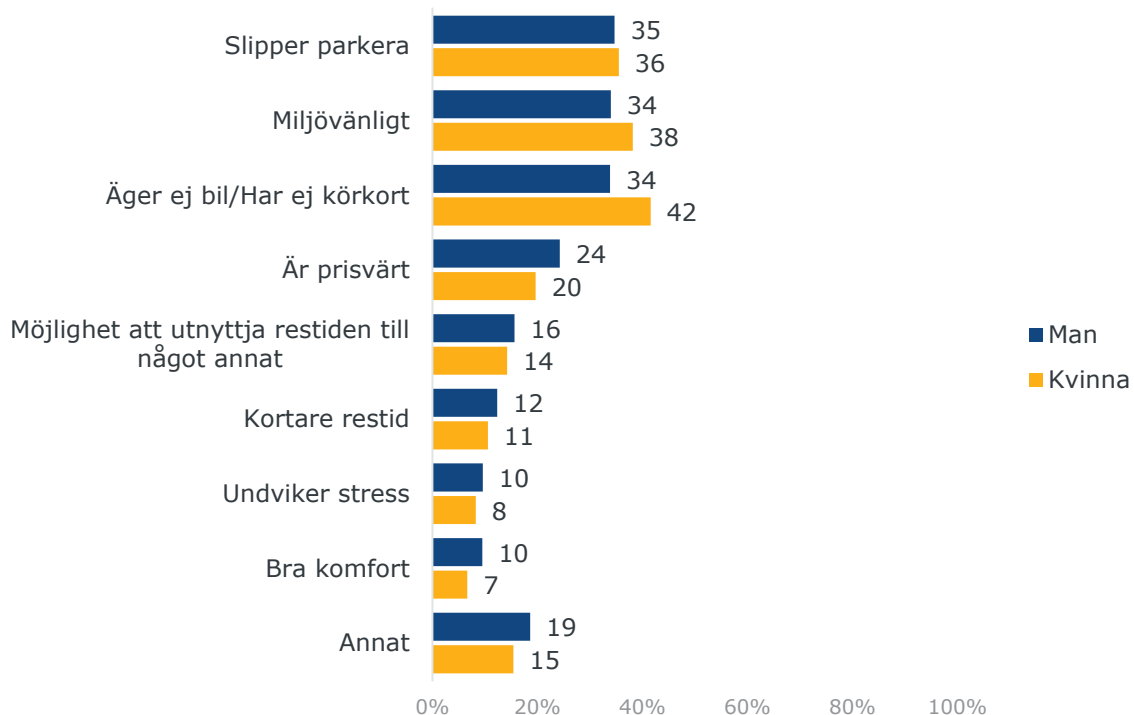
Miljö större inverkan på kvinnors kollektiva resande

De som reser med kollektivtrafiken minst någon gång i månaden får svara på en fråga om vad som är främsta skälen till att resa med kollektivtrafikbolaget³.

De främsta skälen till att resa kollektivt varierar en del mellan män och kvinnor. Bland kvinnor är den vanligaste anledningen att man inte äger bil eller har körkort, följt av att det är miljövänligt samt att man slipper parkera. Bland män är också ovanstående tre skäl vanligast förekommande, men män anger i lägre grad än kvinnor att det beror på avsaknad av bil/körkort eller av miljöskäl.

³Frågan har inte ställts för samtliga deltagande kollektivtrafikbolag så det reflekterar inte fullt ut alla typer av kollektiva färdmedel. Totalt 7 377 svar.

Att man saknar körkort eller bil samt att det är prisvärt att åka kollektivt har blivit ett något vanligare skäl jämfört med 2019, och ökningen är ungefär lika stor för män som för kvinnor.



Figur 13 Skäl till kollektivt resande år 2022 uppdelat på män och kvinnor

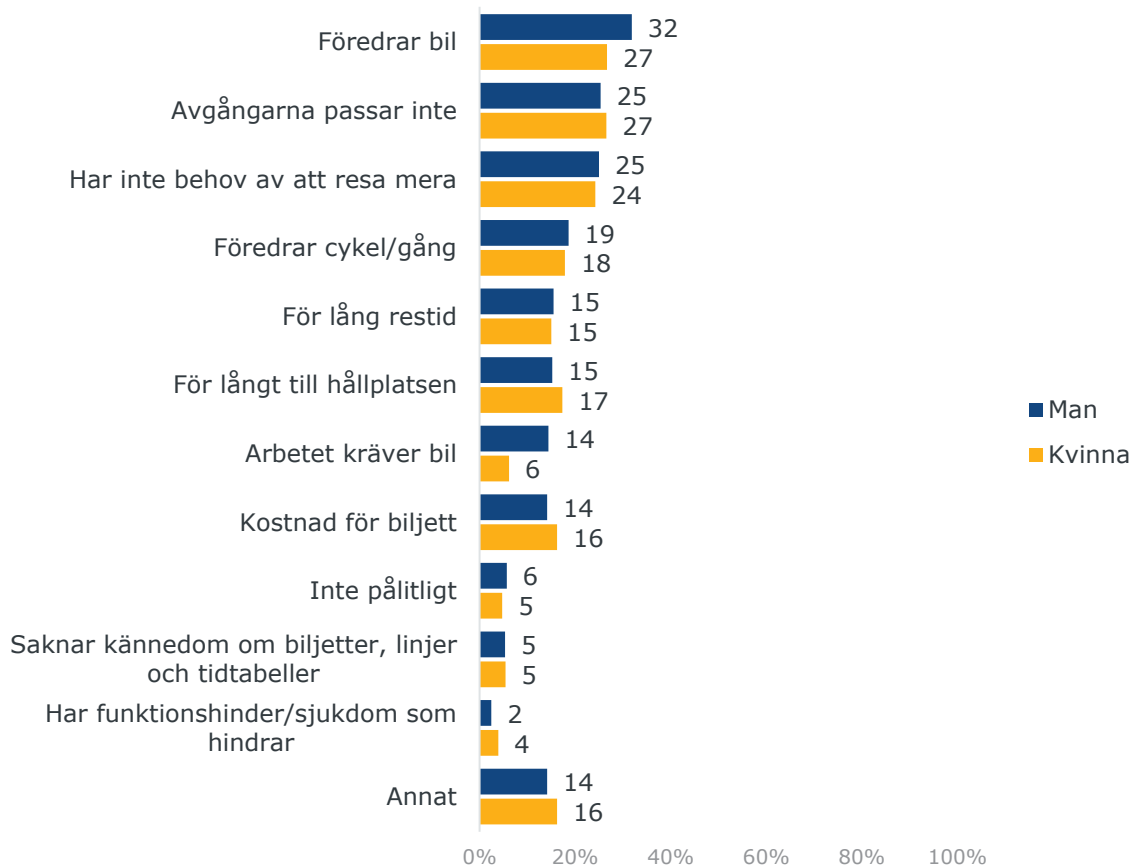
Män i åldern 65–85 år är den grupp som i högst grad tar upp att man slipper parkera som skäl till att åka kollektivt. Att det är miljövänligt är mer viktigt ju äldre resenären är, både bland kvinnor och män. Jämfört med 2019 är det allt färre män i åldern 15–19 år samt kvinnor i åldern 15–25 år som tar upp miljövänligt som skäl till att åka kollektivt. Bland äldre i åldern 65–85 år har istället miljöaspekten ökat i betydelse under de senaste fyra åren.

Män som bor i tätort uppger i högre grad skälen att det ger kortare restid samt på grund av avsaknad av körkort, jämfört med män som bor utanför tätort. Den sistnämnda gruppen anger istället oftare att det beror på prisvärdhet samt att man kan använda restiden till annat. Även kvinnor som bor i tätort anger i större utsträckning att de reser med kollektivtrafik för att det ger kortare restid.

Män föredrar bil är ett hinder för kollektivt resande

De som reser med kollektivtrafiken mer sällan än någon gång i månaden får svara på en fråga om vad som är främsta skälen till att inte resa med kollektivtrafikbolaget⁴.

Överlag är det relativt små attitydskillnader mellan män och kvinnor avseende upplevda hinder för att resa kollektivt. Män uppger i något högre grad att de föredrar bil, jämfört med kvinnor. Högst andel som föredrar bil har dock kvinnor i åldern 20–25 år.

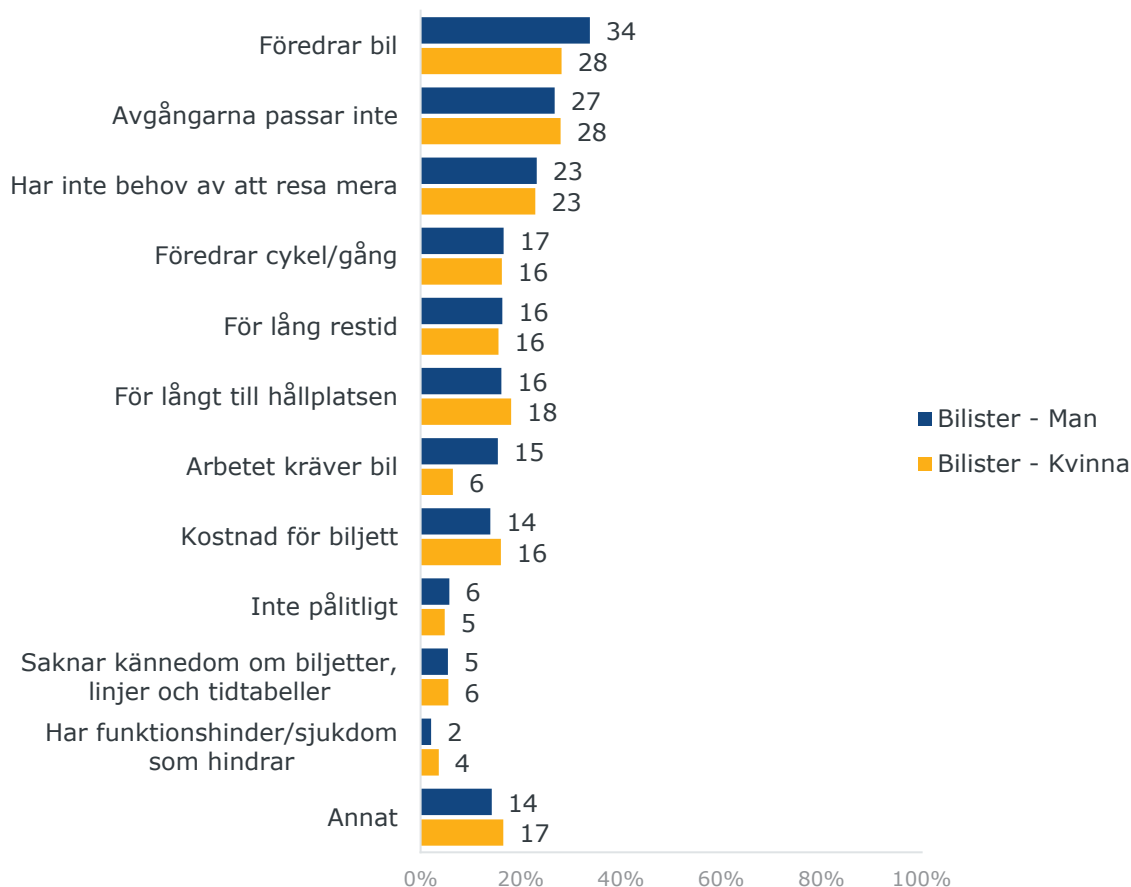


Figur 14 Hinder för kollektivt resande år 2022 uppdelat på män och kvinnor

Skälen till att inte resa kollektivt är relativt lika bland män och kvinnor sett till om de bor i tätort respektive utanför tätort. Bland de män och kvinnor som bor i tätort är det en högre andel som anger att de föredrar bil, att de inte har behov av att resa mera, föredrar cykel/gång samt att kostnad för biljett påverkar. De som bor utanför tätort anger istället i högre utsträckning att avgångstiderna inte passar och att det är för långt till hållplatsen.

⁴Frågan har inte ställts för samtliga deltagande kollektivtrafikbolag så det reflekterar inte fullt ut alla typer av kollektiva färdmedel. Totalt 13 187 svar.

Bland bilister så är det störst skillnad mellan könen avseende upplevda hinder med att arbetet kräver bil och att man föredrar bil.



Figur 15 Hinder för kollektivt resande år 2022 bland resenärstypen bilister uppdelat på män och kvinnor

Fler kvinnor överväger att resa mer kollektivt

De som reser med kollektivtrafiken mer sällan än någon gång per månad samt uppger att de reser med bil får svara på en fråga om de övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil⁵.

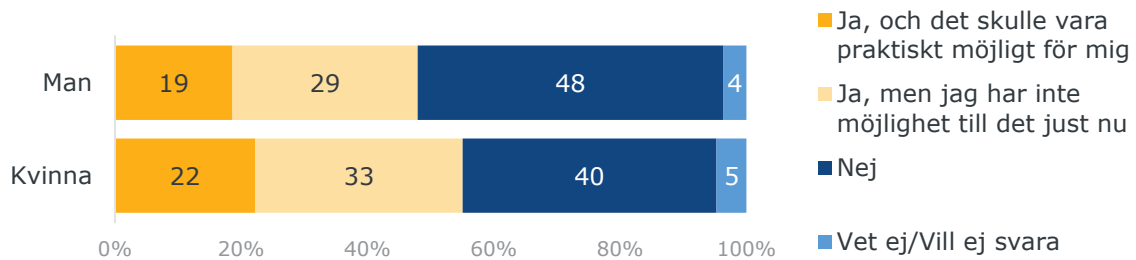
Andelen kvinnor som överväger att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil ligger på en högre nivå än för män (55 procent respektive 48 procent). Kvinnor värderar trafiksäkerhet, kollektivtrafik, miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör. Genomgående i litteratur som beskriver könsskillnader för transporter beskrivs hur kvinnor oftare ser andra transportalternativ än bilen, och också försöker använda dem⁶.

⁵Frågan har inte ställts för samtliga deltagande kollektivtrafikbolag så det reflekterar inte fullt ut alla typer av kollektiva färdmedel. Totalt 13 762 svar.

⁶Källa: Rosqvist, Jämställdhet och transportsystemet, Vinnova, 2020.

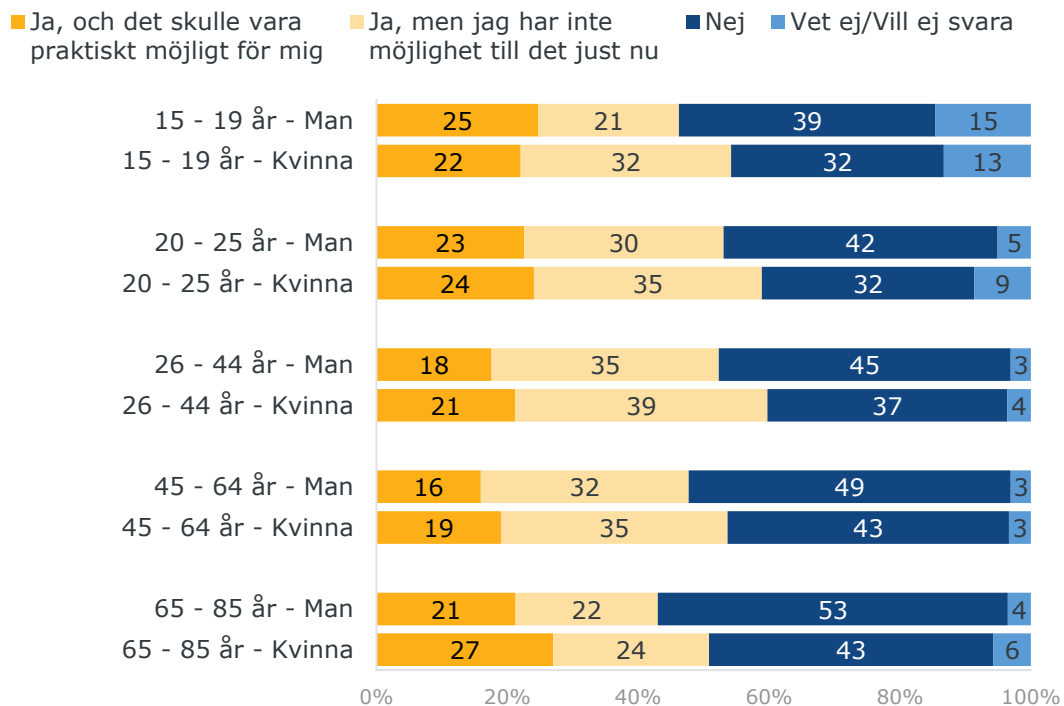
Resultaten för kvinnor ligger på i stort sett samma nivå som innan pandemin, medan det numera är allt fler män som överväger att nyttja kollektivtrafiken och även som anser att det skulle vara praktiskt möjligt.

Både män och kvinnor som bor i tätort uppger i något högre grad att det skulle vara praktiskt möjligt för dem att nyttja kollektivtrafiken mer, jämfört med de som bor utanför tätort.



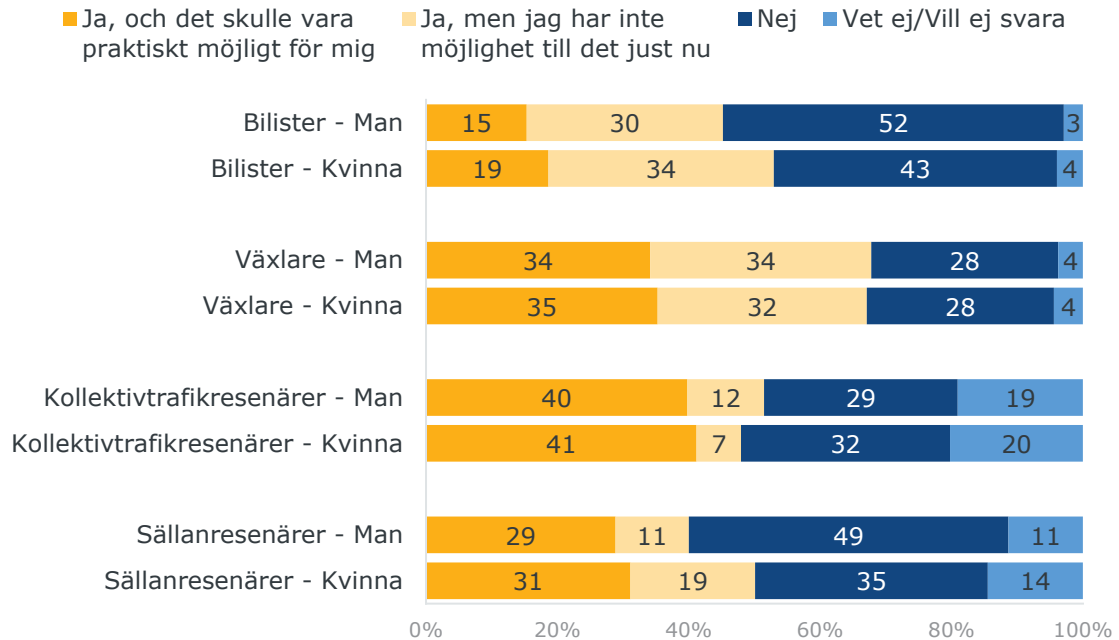
Figur 16 Övervägande att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil år 2022 uppdelat på män och kvinnor

En djupare analys för åldersgrupper visar att kvinnor överväger att åka kollektivt i högre grad än män inom alla åldersgrupper. Unga män i åldern 15–25 år överväger i klart högre grad att åka kollektivt jämfört med innan pandemin. Bland män i åldern 45 år och uppåt är det däremot tvärtom – allt färre uppger att de överväger att åka kollektivt. Bland kvinnor är resultaten mer stabila sedan 2019, det finns dock tendens till att något färre unga kvinnor i åldern 15–19 år samt de i åldern 45–64 år överväger att åka kollektivt.



Figur 17 Övervägande att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil år 2022 per åldersgrupper samt uppdelat på män och kvinnor

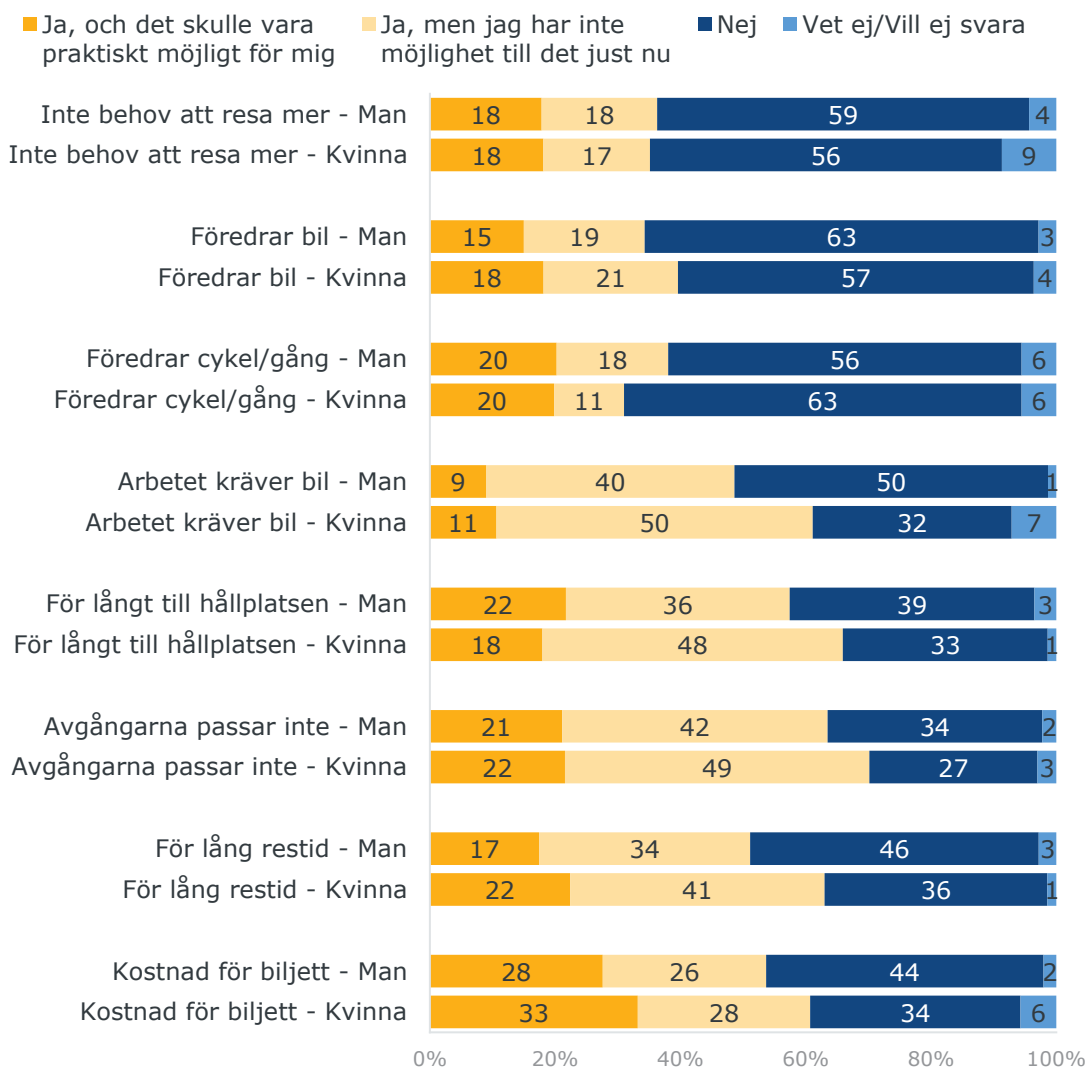
Bland bilister och sällanresenärer är det klart fler kvinnor som överväger att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med män. Bland växlare är det små skillnader och bland kollektivtrafikresenärer anger män i större utsträckning att de överväger men inte har möjlighet just nu.



Figur 18 Övervägande att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil år 2022 per resenärstyper samt uppdelat på män och kvinnor

Stor potential bland både män och kvinnor om hinder kan övervinnas

I nedanstående graf redovisas i vilken grad män och kvinnor överväger att nyttja kollektivtrafiken mer utifrån vilka hinder man ser för att resa kollektivt. För flera av de upplevda hindren finns det en potential både bland män och kvinnor om hindren övervinnas. Störst skillnad mellan könen i övervägande finns det om arbetet kräver bil och om det är för lång restid. Flera av hindren har kollektivtrafiken möjlighet att förändra inom sin egen verksamhet, medan andra är på samhällsnivå.



Figur 19 Övervägande att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil år 2022 per främsta hinder för kollektivt resande samt uppdelat på män och kvinnor

RESOR MED KOLLEKTIVTRAFIKEN

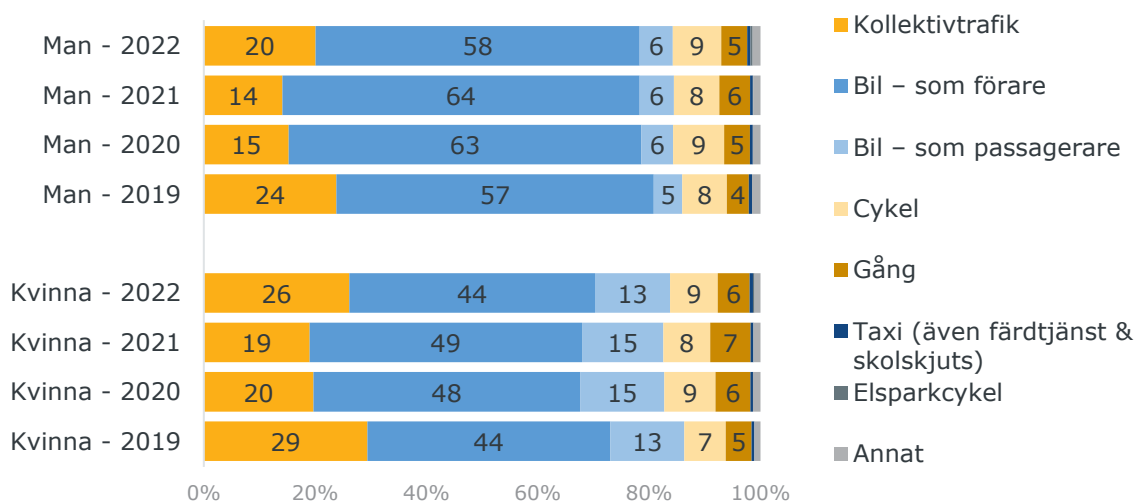
Huvudsakligt färdmedel skiljer sig mellan män och kvinnor

Transportsystemet spelar en avgörande roll för hållbarhetsomställningen. Ett jämställt transportsystem har dessutom potentiellt positiva synergieffekter som till exempel minskad ytanvändning, ökad trafiksäkerhet och inte minst ökad folkhälsa⁷. Det är därför intressant att belysa vilka skillnader som finns mellan mäns och kvinnors val av färdmedel för resor.

Kvinnor reser i större utsträckning kollektivt och som passagerare i bil jämfört med män. För det sistnämnda färd sättet är andelen mer än dubbelt så stor bland kvinnor. Bland kvinnor uppgår summan av gång, cykel och kollektivtrafik till 41 procent, motsvarande andel bland män är 34 procent.

Både män och kvinnor reser huvudsakligen med kollektivtrafik i allt högre grad jämfört med de senaste åren. Däremot är det fortfarande en lägre andel kollektivtrafikresenärer i år jämfört med innan pandemin, 2019.

Störst andel reser fortfarande huvudsakligen med bil som förare inom båda grupperna. Bland män är det 58 procent som reser med bil som förare, en lägre andel jämfört med 2021 och i stort sett lika stor andel som 2019. För kvinnor är andelen som reser med bil som förare på samma nivå nu som innan pandemin, 44 procent. Även andelen som reser med bil som passagerare har minskat för kvinnor till samma nivå som för tre år sedan.



Figur 20 Huvudsakligt färdmedel uppdelat på män och kvinnor

⁷ Smidfelt Rosqvist, 2020 Jämställdhet och transportsystemet. Vinnova rapport.

I samtliga åldersgrupper är det en högre andel kvinnor som åker kollektivt jämfört med män. Det är även en högre andel kvinnor som åker med bil som passagerare medan män oftare åker bil som förare, och denna skillnad mellan könen är särskilt tydlig i de äldre åldersgrupperna.

För såväl män som kvinnor är det klart vanligare att kollektivtrafik används som huvudsakligt färdmedel bland boende i tätorter jämfört med de som bor utanför tätort.

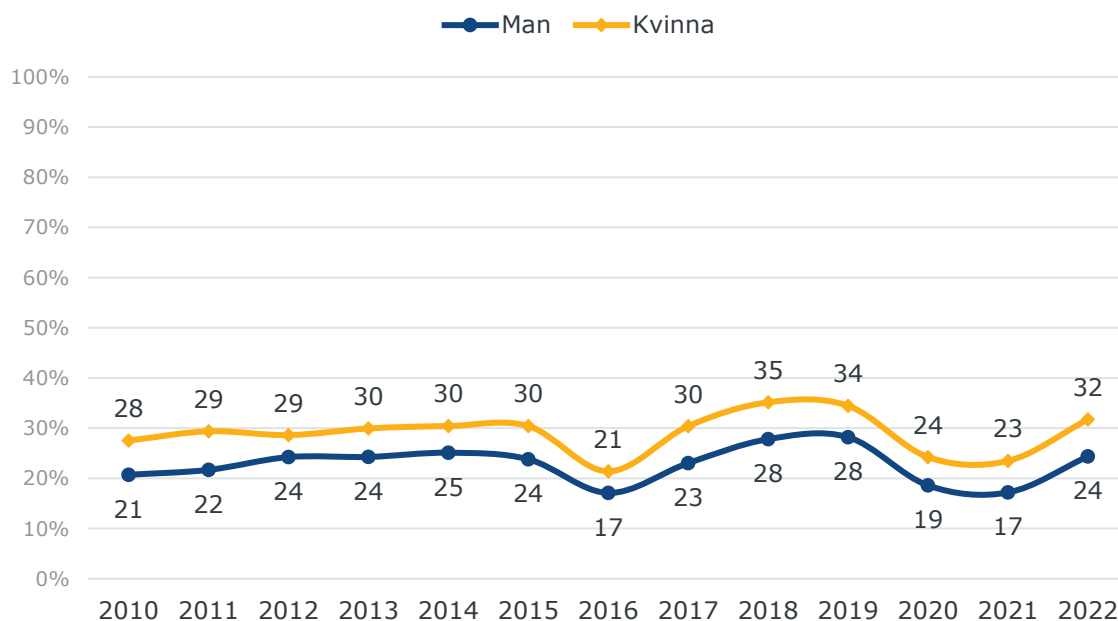
Kombinationer av färdmedel

Kvinnor och män kombinerar färdmedel i ungefär lika hög grad. 7 procent av kvinnorna använder minst två färdmedel för sina resor. Motsvarande andel bland männen uppgår till 6 procent. För både män och kvinnor är den vanligaste kombinationen av färdmedel gång och kollektivtrafik. Män kombinerar cykel och kollektivtrafik i något större utsträckning än kvinnor medan kvinnor oftare kombinerar bil, både som förare och passagerare, med kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens marknadsandel har samma trend för könen

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

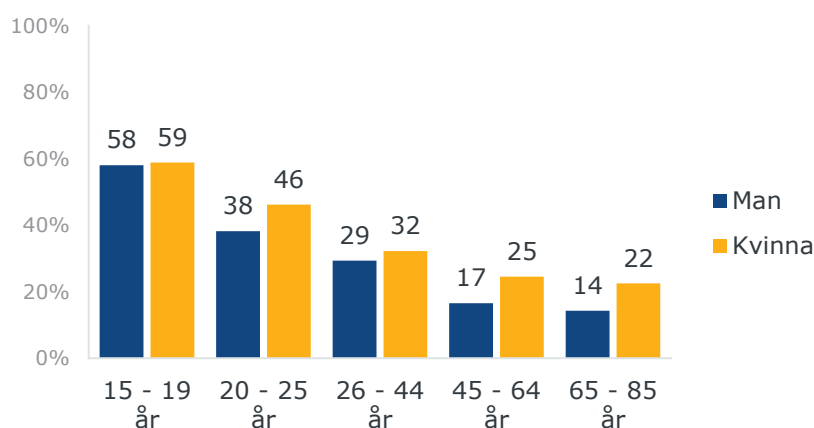
Marknadsandelen bland män och kvinnor följer samma trend över åren. Kvinnor ligger på en högre nivå än män och skillnaden mellan grupperna har ökat något de senaste två åren. Under det senaste året har marknadsandelen ökat kraftigt och är bland kvinnor nästan tillbaka på samma nivå som innan pandemin.



Figur 21 Kollektivtrafikens marknadsandel 2010–2022 uppdelat på män och kvinnor

Sett till åldersgrupper så har marknadsandelen ökat under det senaste året i samtliga grupper för både män och kvinnor. Bland män i åldern 20–25 år är marknadsandelen tillbaka till samma nivå som innan pandemin. Marknadsandelen har en långsiktig positiv trend bland både män och kvinnor i åldersgruppen 26–44 år.

Kollektivtrafikens marknadsandel mellan män och kvinnor skiljer sig beroende på ålder. I den yngsta åldersgruppen 15–19 år är marknadsandelen jämnt fördelad mellan könen medan den är högre bland kvinnor i åldern 20–25 år. Även i de två äldsta åldersgrupperna är marknadsandelen högre bland kvinnor jämfört med män.



Figur 22 Kollektivtrafikens marknadsandel år 2022 per åldersgrupp uppdelat på män och kvinnor

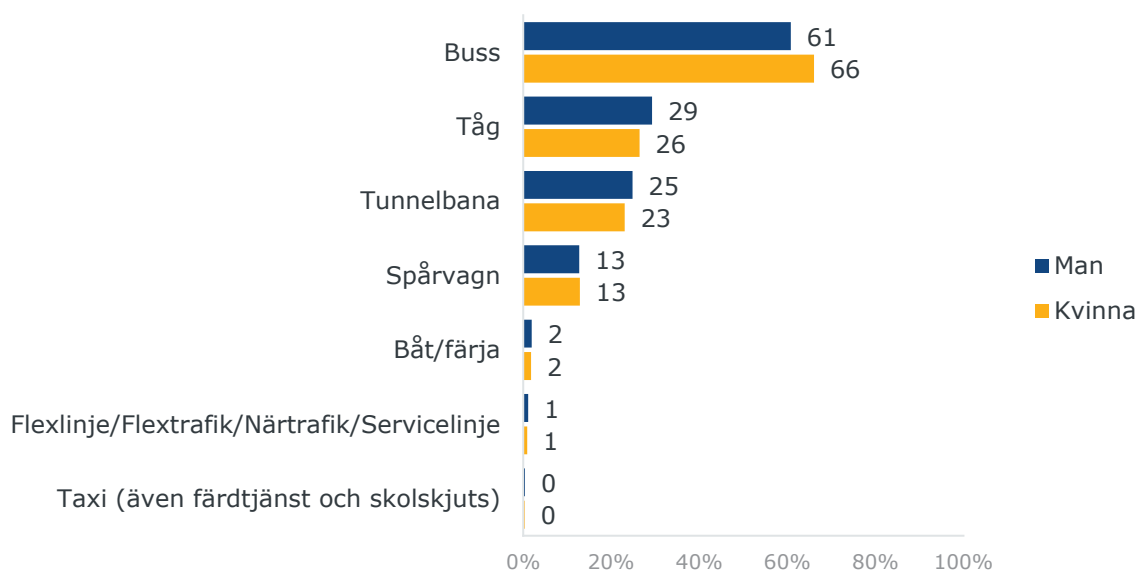
Högst marknadsandel för kollektivtrafiken är det bland kvinnor i storstäder där andelen uppgår till 64 procent. I storstäder är skillnaden i marknadsandel mellan könen som störst (10 procentenheter), medan skillnaden är minst i mindre stad/tätort och på landsbygden (1 respektive 2 procentenheters skillnad).

Kollektiva färdmedel nyttjas oftare av kvinnor

Kvinnor väljer buss som kollektivt färdmedel i större utsträckning än män, medan män nyttjar tåg i högre grad än kvinnor. För övriga färdmedel är skillnaderna mellan män och kvinnor näst intill obefintliga.

Buss är fortsatt det vanligaste kollektiva färdmedlet för både män och kvinnor. Bland män ser vi en svagt nedåtgående trend bland bussresenärer medan det bland kvinnor har ökat marginellt det senaste året.

Allt fler män åker med tåg, andelen som nyttjat färdmedlet har ökat med fyra procentenheter sedan 2019. Även kvinnor reser i större utsträckning med tåg nu än innan pandemin.



Figur 23 Kollektiva färdmedel som nyttjats under resorna år 2022 uppdelat på män och kvinnor

Män reser oftare med enkelbiljett

Skillnaderna mellan män och kvinnor när det kommer till typ av biljett är överlag små. Det är en något högre andel män som reser med enkelbiljett. Skillnaden är tydligast mellan könen bland de som reser kollektivt 1–3 dagar per månad. Majoriteten reser med något slags periodkort bland båda könen, 52 procent bland män respektive 53 procent bland kvinnor. Andelen som reser med enkelbiljett har ökat medan andelen som reser med periodkort har minskat över tid i båda grupperna.

Både män och kvinnor köper främst biljett i mobilen. En högre andel kvinnor köper biljett via försäljningsställe/ombud jämfört med män (19 procent bland kvinnor och 16 procent bland män).

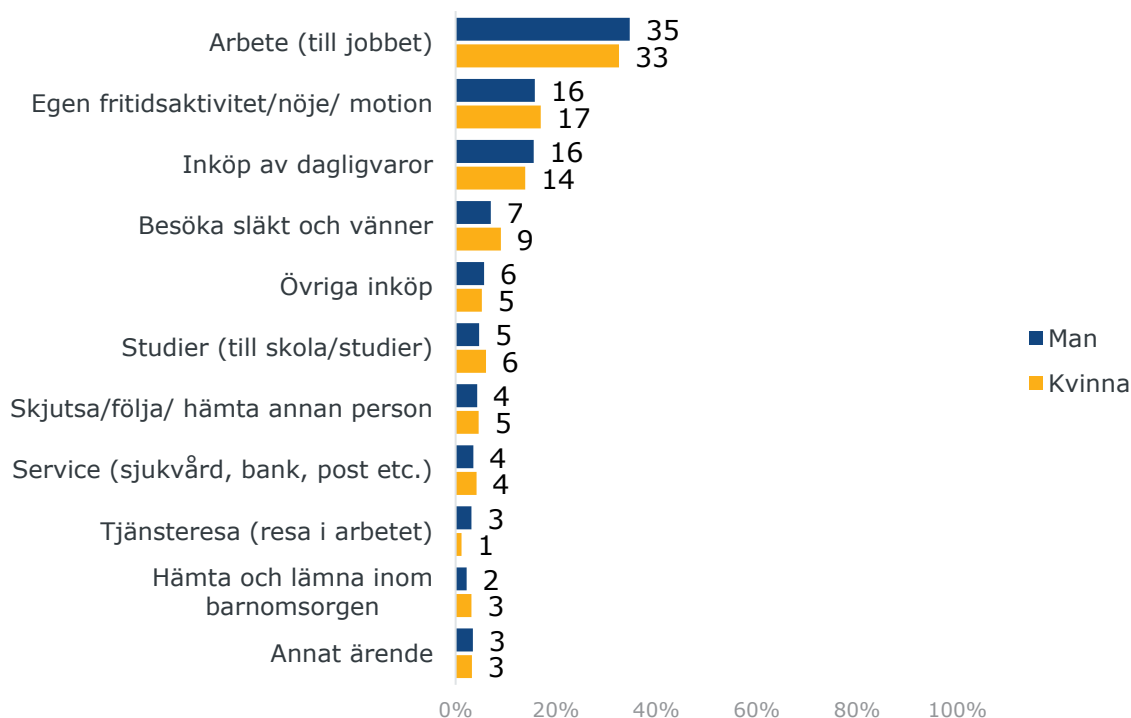
Ärenden varierar för män och kvinnor

Kvinnor gör något fler, men kortare, serviceresor då flera ärenden uträttas, medan mäns bilresor i högre grad är förknippade med transport till och från arbetet. Detta bekräftas även i andra studier om skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster som visar att män oftare gör arbetsrelaterade resor jämfört med kvinnor, medan kvinnor oftare gör resor kopplade till hushållet eller det så kallade obetalda hem- och omsorgsarbetet. Det kan yttra sig i att kvinnor oftare gör ärenden under en resa, det vill säga utför så kallade kedjeresor. I genomsnitt reser män längre än kvinnor för alla ärendekategorier, inte enbart arbetsrelaterade resor.⁸

⁸ Rosqvist & Wennberg, "Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper", Underlag till Trafikanalys, 2018.

Arbete är det vanligaste ärendet för både män och kvinnor, 35 procent bland män samt 33 procent bland kvinnor. Män i åldern 45–64 år reser i lägre grad till arbete jämfört med män i åldern 30–44 år. För kvinnor är andelen som reser till arbete istället högre i den äldre åldersgruppen vilket kan indikera att män trappar ner sitt arbetsliv successivt eller har större möjlighet att jobba på distans högre upp i åldrarna, jämfört med kvinnor.

Andelen män som har inköp av dagligvaror som ärende för sin resa är något högre än för kvinnor. Kvinnor har istället en något högre andel resor med ärende att besöka släkt och vänner jämfört med män. Skillnaderna mellan män och kvinnor är i dessa fall oberoende av om resorna sker under en vardag eller helg men resorna görs i större utsträckning under helger. Män reser i högre grad på tjänsteresa än kvinnor medan kvinnor oftare hämtar och lämnar inom barnomsorg under vardagar.



Figur 24 Ärenden för resor senaste resdagen år 2022 uppdelat på män och kvinnor

Manliga bilister reser i större utsträckning på tjänsteresor jämfört med kvinnliga bilister. Kvinnliga bilister samt växlare reser istället i högre grad för att besöka släkt och vänner. Andelen manliga kollektivtrafikresenärer vars ärende är inköp av dagligvaror är högre än bland kvinnliga kollektivtrafikresenärer.



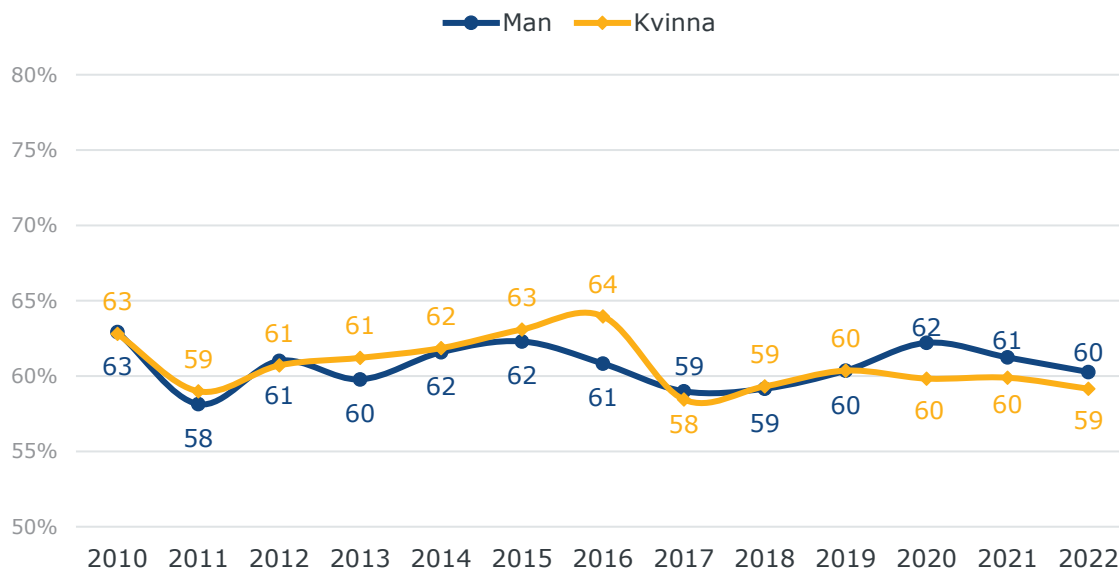
ATTITYDER

Relativt små attitydskillnader mellan män och kvinnor

NKI på en stabil nivå för såväl män som kvinnor

Nöjd Kund Index (NKI) definieras i denna undersökning som andelen som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region. Med nöjda avses de som har gett betyget 4 eller 5 på svarskalet 1–5. Resultaten i detta avsnitt fokuserar främst på skillnader mellan män och kvinnor i gruppen kunder, alltså de som reser med sitt regionala kollektivtrafikbolag minst en gång per månad.

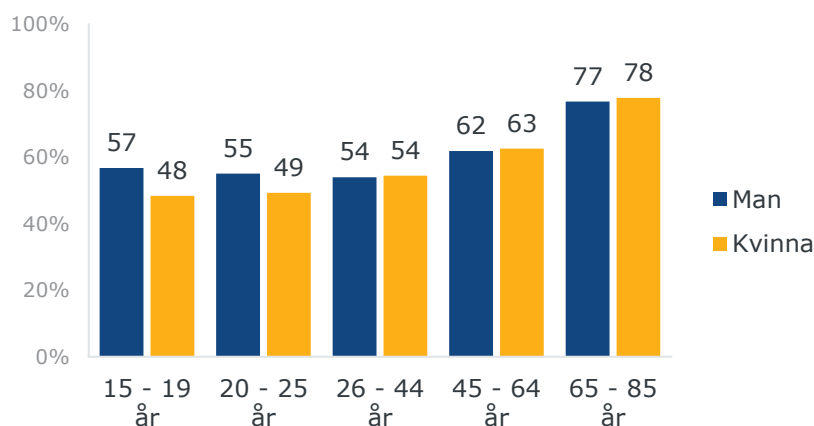
Kollektivtrafikens NKI för 2022 bland kunder uppgår till 60 procent för män och 59 procent för kvinnor. Under de senaste sex åren har kundnöjdheten legat på stabila nivåer för både män och kvinnor. Pandemin har därmed inte haft någon större effekt på kundnöjdheten. På månadsbasis finns det dock tendens till att betygen bland kvinnor sjönk i början av pandemin (våren 2020) för att sedan vara tillbaka på stabila nivåer kring årsskiftet 2020/2021.



Figur 25 Kundernas totala nöjdhet med kollektivtrafikbolaget (NKI) år 2010–2022 uppdelat på män och kvinnor (observera att y-axeln inte visar hela skalan)

Unga män i åldern 15–25 år är klart mer nöjda med kollektivtrafikbolaget jämfört med unga kvinnor i samma åldersgrupp. Däremot är det små attitydskillnader mellan män och kvinnor bland personer i åldern 26 år och uppåt. Kvinnor i åldern 15–25 år har ett något lägre NKI i år jämfört med 2019.

Attityder

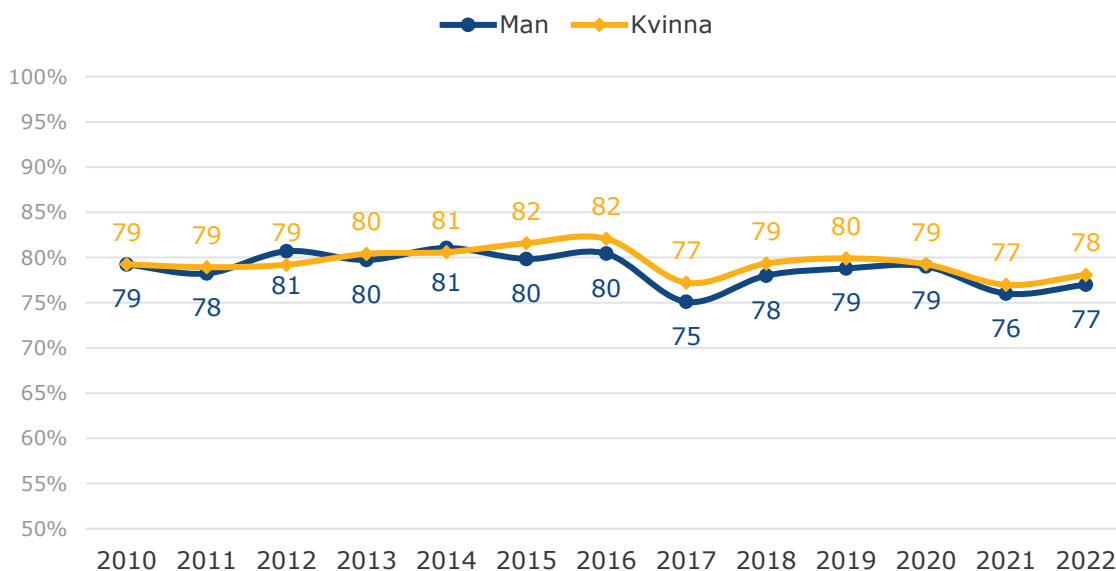


Figur 26 Kundernas totala nöjdhet med kollektivtrafikbolaget (NKI) år 2022 per åldersgrupp uppdelat på män och kvinnor

Män utan körkort är mer nöjda med kollektivtrafikbolaget jämfört med män med körkort. Bland kvinnor finns det däremot inga större attitydskillnader utifrån körkortsinnehav.

Män och kvinnor lika nöjda med senaste resan

Attityden till den senaste resan med det regionala kollektivtrafikbolaget redovisas som andelen nöjda, de som ger betyget 4 eller 5 på svarsskalan 1-5. Resultaten i detta avsnitt fokuserar främst på skillnader mellan kvinnor och män bland kunder, alltså de som reser med sitt kollektivtrafikbolag minst en gång per månad.



Figur 27 Kundernas nöjdhet med senaste resan med kollektivtrafikbolaget år 2010-2022 uppdelat på män och kvinnor (observera att y-axeln inte visar hela skalan)

Nöjdheten med den senaste resan ligger på i stort sett samma nivå för kvinnor som för män. För båda grupperna är betygen fortsatt lägre jämfört med innan pandemin.

Män i åldern 15–19 år tenderar att vara något mer nöjda med den senaste resan jämfört med kvinnor i samma åldersgrupp. Kvinnor i åldern 26–44 år är något mer positiva till senaste resan jämfört med män i motsvarande åldersgrupp.

Resultatutvecklingen sedan 2019, det vill säga innan pandemin, är liknande för män och kvinnor i de olika åldersgrupperna. Störst attitydförändring jämfört med för tre år sedan har skett bland kvinnor i åldern 15–19 år där nöjdheten i år ligger klart lägre.

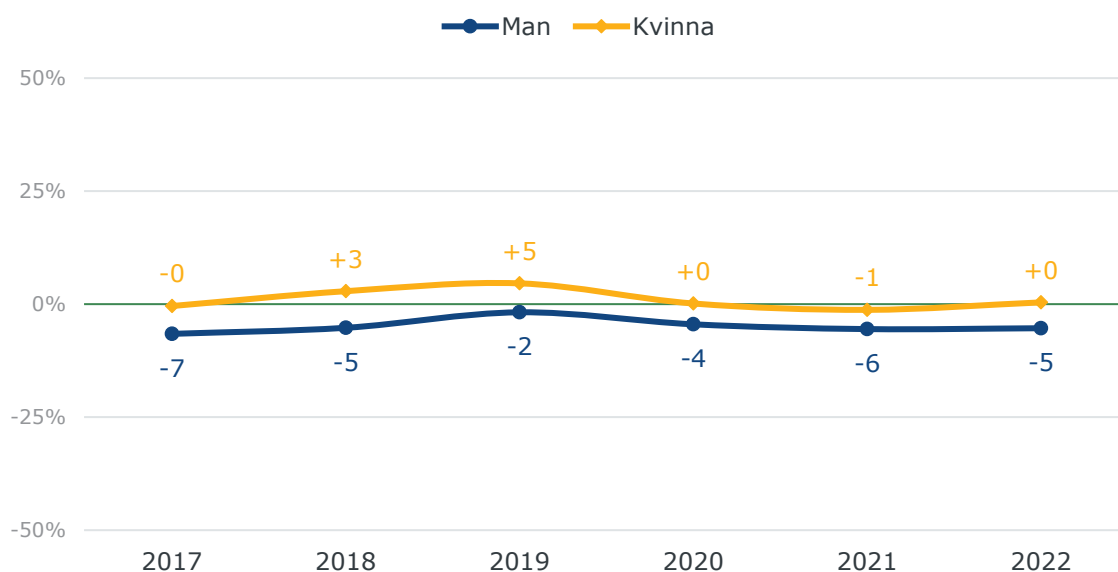
Högre rekommendationsbenägenhet bland kvinnor

Net Promoter Score (NPS) mäter kundlojalitet och bygger på frågan om benägenheten att rekommendera andra att åka med kollektivtrafikbolaget, vilken besvaras på en skala från 0 *Inte alls troligt* till 10 *Mycket troligt*.



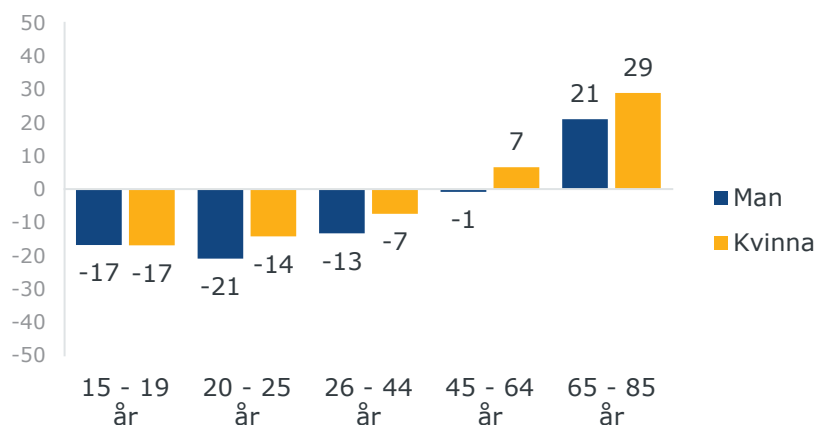
De med mycket hög rekommendationsbenägenhet, betyg 9–10, klassas som ambassadörer och de med låg rekommendationsbenägenhet, betyg 0–6, klassas som skeptiker. Övriga klassas som passivt nöjda och NPS mäter skillnaden i andelen ambassadörer respektive skeptiker. Är värdet positivt indikerar det att kollektivtrafikbolaget har goda möjligheter till ett förbättrat rykte på marknaden framöver, medan det motsatta gäller för ett negativt NPS-värde. Resultaten i detta avsnitt fokuserar på gruppen kunder för män och kvinnor, alltså de som reser med kollektivtrafikbolaget minst en gång per månad.

Attityder



Figur 28 Kundernas Net Promoter Score (NPS) år 2017–2022 uppdelat på män och kvinnor (observera att y-axeln inte visar hela skalan)

Kvinnors rekommendationsbenägenhet är högre jämfört med mäns. För båda grupperna är NPS-värdet lägre jämfört med innan pandemin. Bland kvinnor uppgår nu NPS till +/-0, en indikation på att det är lika många skeptiker som ambassadörer.



Figur 29 Kundernas Net Promoter Score (NPS) år 2022 per åldersgrupp uppdelat på män och kvinnor

Förutsättningar för kollektivt resande

Kvinnor upplever bättre förutsättningar för kollektivt resande än män för nästan samtliga faktorer. Majoriteten av alla enskilda faktorer uppfylls av mer än hälften av alla kvinnor.

- Kvinnor är mest instämmande till att det är viktigt att bidra till en bättre miljö när de reser kollektivt. Det är även den faktor som skiljer sig mest mellan könen. Attityden till att bidra till en bättre miljö genom att resa kollektivt skiljer sig stort mellan könen i samtliga åldersgrupper, och både bland de som bor i tätort respektive utanför tätort. Det finns studier som visar att män är mindre motiverade att ändra sina resvanor mot ett miljövänligare beteende än kvinnor och det krävs mer för att övertyga männen att ändra sitt beteende.⁹ Skillnaden mellan könen är dessutom större för svaren gällande just transportfrågor än miljörelaterade frågor, som exempelvis reglering av inomhustemperatur eller tvättning av kläder.¹⁰
- Det är även relativt stora skillnader avseende att man kan använda bolaget för de flesta resor, kännedomen om hur man reser med bolaget samt att det finns fördelar att resa med bolaget jämfört med bil.
- Bland män är istället flest instämmande till att de vet hur de kan resa med bolaget för de flesta resor de gör.

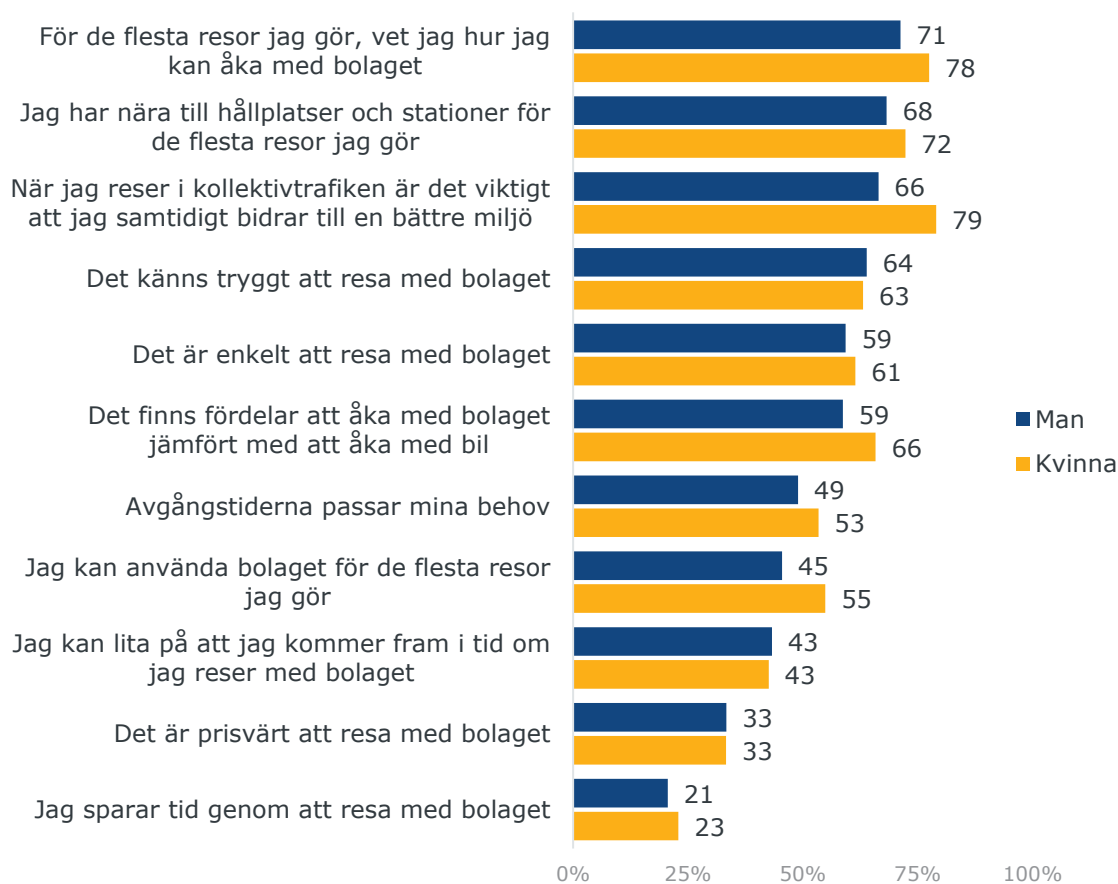
Jämfört med innan pandemin 2019 så har de upplevda förutsättningarna försämrats för samtliga faktorer enligt såväl män som kvinnor. För båda könen har det skett störst attitydförändring avseende prisvärdheten.

Generellt så ökar skillnaden i mäns och kvinnors attityder i takt med stigande ålder. Det gäller främst att man kan använda bolaget för de flesta resor, att det känns tryggt att resa kollektivt, att kunna lita på att komma fram i tid samt att det är prisvärt. För de tre sistnämnda är män mer positivt inställda än kvinnor bland yngre, medan det motsatta gäller bland äldre personer.

⁹ Waygood & Avineri, 2016. Communicating transportation carbon dioxide emissions information: Does gender impact behavioral response? Smidfelt Rosqvist, 2020 Jämställdhet och transportsystemet. Vinnova rapport.

¹⁰ Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. Smidfelt Rosqvist, 2020 Jämställdhet och transportsystemet. Vinnova rapport.

Attityder



Figur 30 Instämmandegrad i förutsättningar för kollektivtrafik år 2022 uppdelat på män och kvinnor

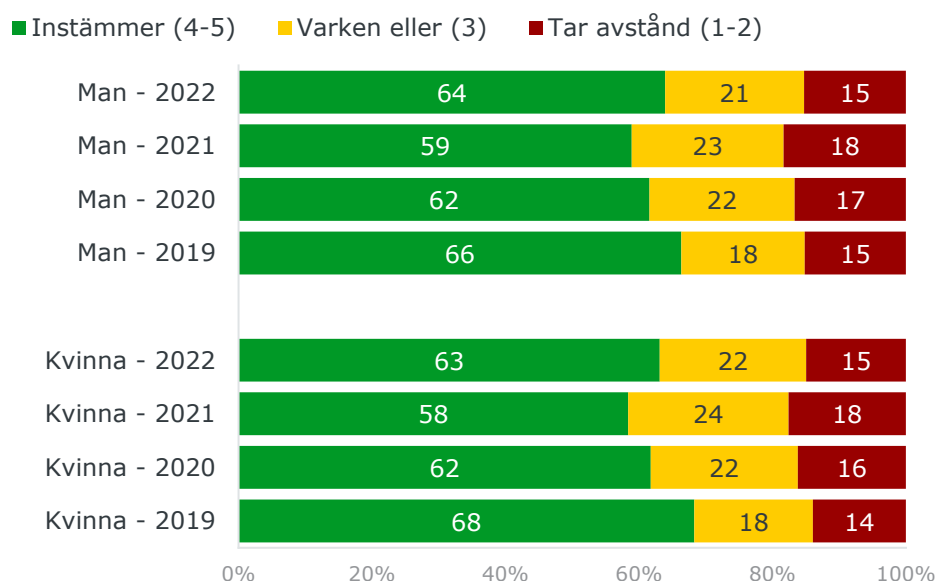
Kvinnliga bilister upplever överlag att det är bättre förutsättningar för kollektivt resande jämfört med manliga bilister, framförallt vad gäller att bidra till en bättre miljö, att det finns fördelar, att man känner hur man kan åka samt att man kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor.

Hos växlare och kollektivtrafikresenärer är det relativt små attitydskillnader mellan män och kvinnor, med undantag för miljö där kvinnor instämmer i högre grad även i dessa grupper.

Flera av faktorerna är sådana att de helt eller delvis ligger inom kollektivtrafikbolagens rådighet att genomföra förändringar som kan påverka (de upplevda) förutsättningarna att resa kollektivt.

Upplevd trygghet varierar mellan kön bland unga och gamla

Upplevd trygghet med att resa med kollektivtrafiken skiljer sig marginellt mellan könen och har inte heller skilt sig särskilt mycket de senaste åren. Både män och kvinnor upplever en ökad trygghet jämfört med förra året och det börjar återgå till samma nivåer som innan pandemin. Män upplever trygghet i en marginellt högre grad jämfört med kvinnor, 64 procent jämfört med 63 procent.

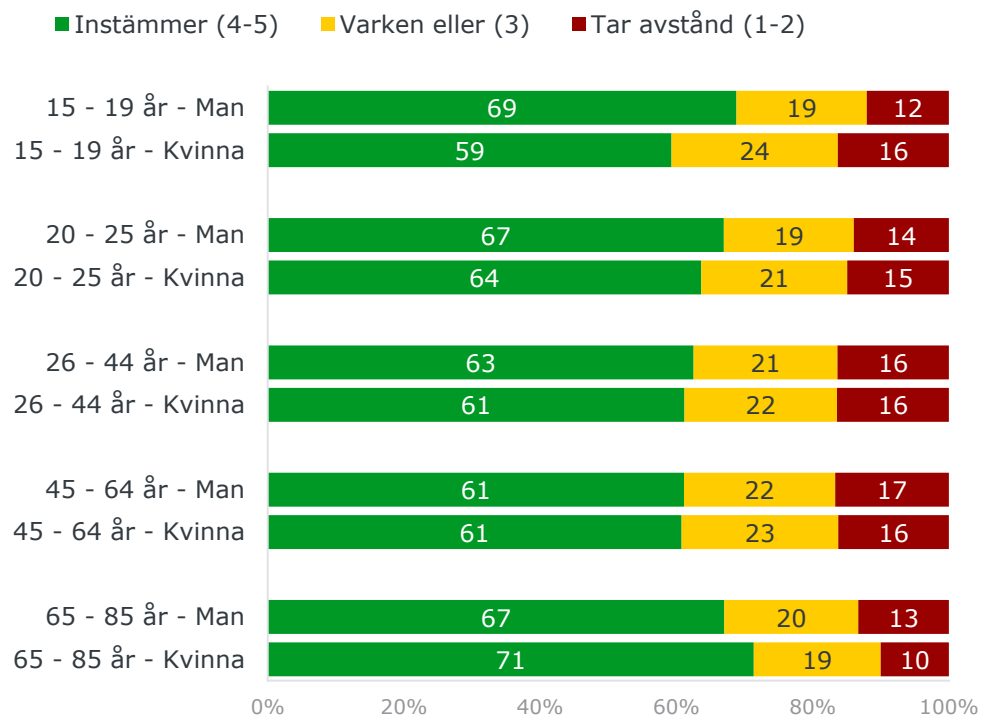


Figur 31 Instämmandegrad i frågan om det är tryggt resa med kollektivtrafikbolaget år 2019–2022 uppdelat på män och kvinnor

Bland de som ofta reser med kollektivtrafiken (minst 2 dagar per vecka) är det en högre andel av männen som känner trygghet jämfört med kvinnorna. Bland de som reser kollektivt någon dag i veckan eller mer sällan är det däremot relativt små skillnader mellan könen i upplevd trygghet. Detta kan indikera att de som ofta reser kollektivt inte i lika stor grad har möjlighet att välja när de ska resa, och att då den upplevda tryggheten påverkas. Exempelvis avseende hur eventuell försening påverkar arbetet/studierna.

Störst skillnader i upplevd trygghet är det bland unga personer samt äldre personer, medan det är relativt små attitydskillnader bland de som är i åldern 26–64 år. Lägst andel instämmande finns bland kvinnor i åldern 15–19 år, 59 procent, vilket kan jämföras med 69 procent bland män i samma åldersgrupp. Bland de i åldern 65–85 år känner sig istället kvinnor något mer trygga med att resa kollektivt jämfört med män.

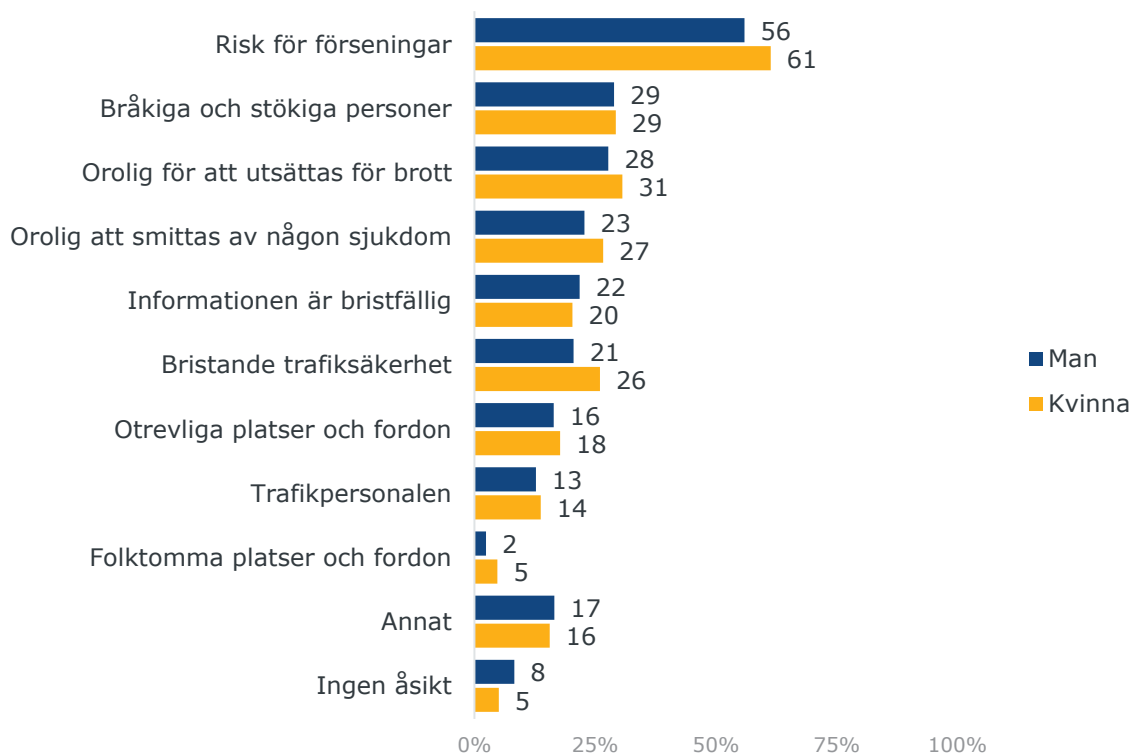
Attityder



Figur 32 Instämmandegrad i frågan om det är tryggt resa med kollektivtrafikbolaget år 2022 per åldersgrupp samt uppdelat på män och kvinnor

Risk för förseningar främsta orsaken till otrygghet för såväl män som kvinnor

Det främsta skälet till otrygghet vid resor med kollektivtrafiken är risken för förseningar, både bland män (56 procent) och kvinnor (61 procent). Kvinnor uppger i högre grad bristande trafiksäkerhet samt oro för att smittas av någon sjukdom som orsak till otrygghet jämfört med män.

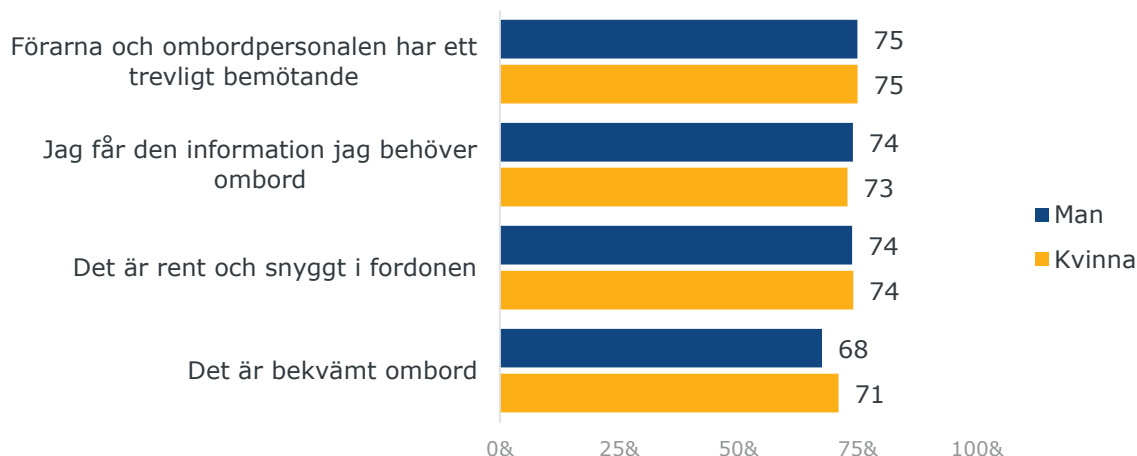


Figur 33 Orsaker till otrygghet år 2022 uppdelat på män och kvinnor

Skillnader utifrån ombordfaktorer, service och information

Ombordfaktorer i kollektivtrafiken

Skillnaderna är totalt sett små mellan könen gällande olika faktorer ombord. Något fler kvinnor upplever att det är bekvämt ombord jämfört med män, 71 respektive 68 procent. Skillnaden mellan män och kvinnor för denna faktor finns främst i åldern 20–64 år men tydligast i åldersgruppen 26–44 år. Bland kvinnor och män i åldern 15–19 år skiljer det sig inte alls. Kvinnor tycker i större utsträckning att det är bekvämt ombord för färdmedlen tunnelbana, tåg och buss jämfört med män.

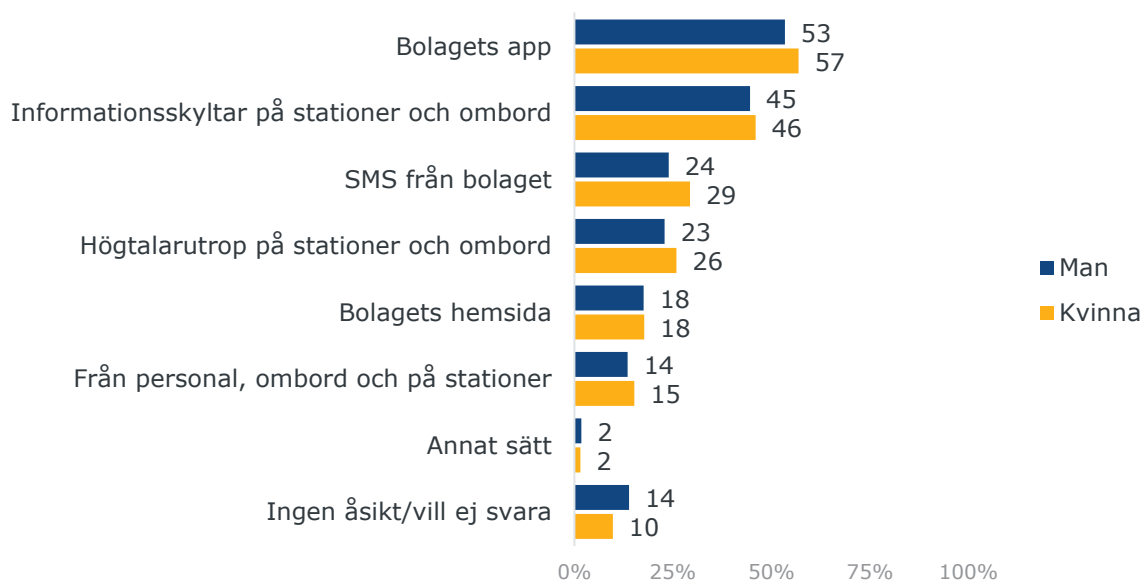


Figur 34 Instämmandegrad i ombordfaktorer för kollektivtrafiken år 2022 uppdelat på män och kvinnor (gäller endast de som reser med kollektivtrafikbolaget minst någon gång i kvartalet)

Service och information

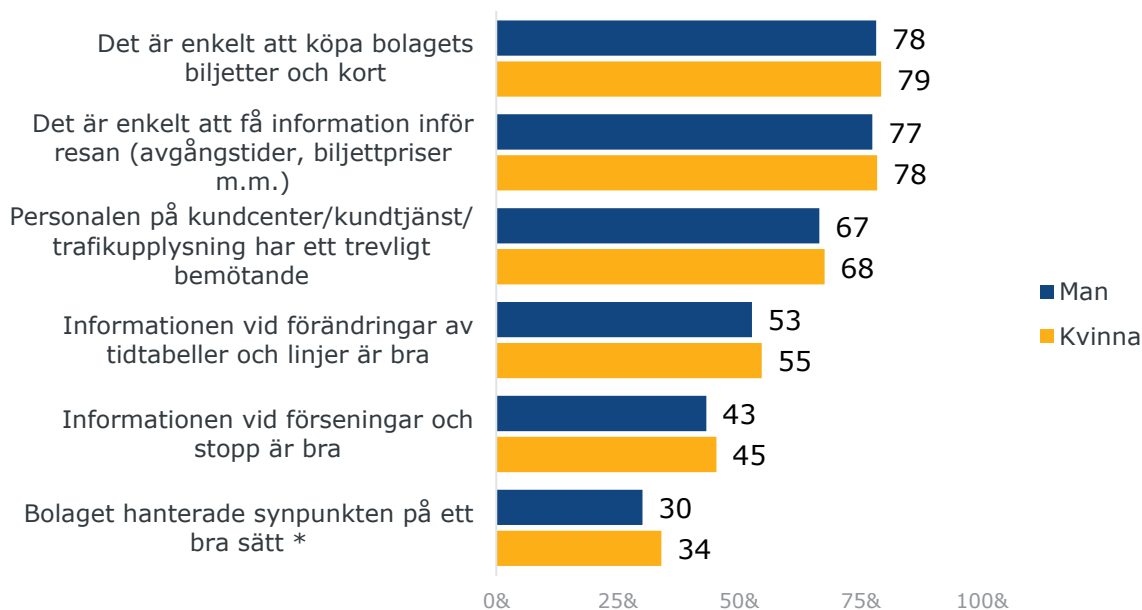
Majoriteten av män och kvinnor vill ha information om förseningar/inställda avgångar via bolagets app. 57 procent av alla kvinnor uppger det medan andelen är något lägre bland män (53 procent). Även informationsskyltar på stationer och ombord är efterfrågat hos båda könen. Något fler kvinnor än män vill ha information via SMS från bolaget.

Attityder



Figur 35 Andelar för var man främst vill få information om förseningar/inställa avgångar år 2022 uppdelat på män och kvinnor

Kvinnor är överlag något mer positiva till kollektivtrafikbolagets service och information, jämfört med män.



Figur 36 Instämmandegrad om service och information år 2022 uppdelat på män och kvinnor (gäller endast de som reser med kollektivtrafikbolaget minst någon gång i kvartalet)

DRIVKRAFTER

Vad ökar resandet?

I nedanstående graf redovisas sambandsmått för olika drivkrafter kopplat till resefrekvens med kollektivtrafikbolaget. Ju högre sambandsmått desto starkare är drivkraften för kollektivt resande.

För såväl män som kvinnor är den största drivkraften för en högre resefrekvens med kollektivtrafik att det finns **relevans** – det vill säga möjligheten att kunna använda bolaget för de flesta resor. I övrigt är det flera egenskaper som har något högre påverkan på resefrekvensen hos män, jämfört med hos kvinnor. Störst könsskillnad finns för **kunskapen** om hur man kan resa med bolaget, att det är **tryggt** samt att man kan **lita på att komma fram**.



Figur 37 Drivkrafter för kollektivt resande år 2022 per kön (mätt i korrelation mot resefrekvensen med kollektivtrafikbolaget)

Bland både män och kvinnor som bor utanför tätort är drivkrafterna att det är enkelt att resa med bolaget samt prisvärt större jämfört med de som bor i tätorter.

Det är relativt små skillnader mellan olika åldersgruppers drivkrafter bland män respektive kvinnor.

Det finns inte heller någon större skillnad mellan könen för olika resenärstyper (kollektivtrafikresenärer, växlare och bilister) avseende drivkrafters påverkan på resefrekvensen beroende på resenärstyp.

Vad ökar nöjdheten?

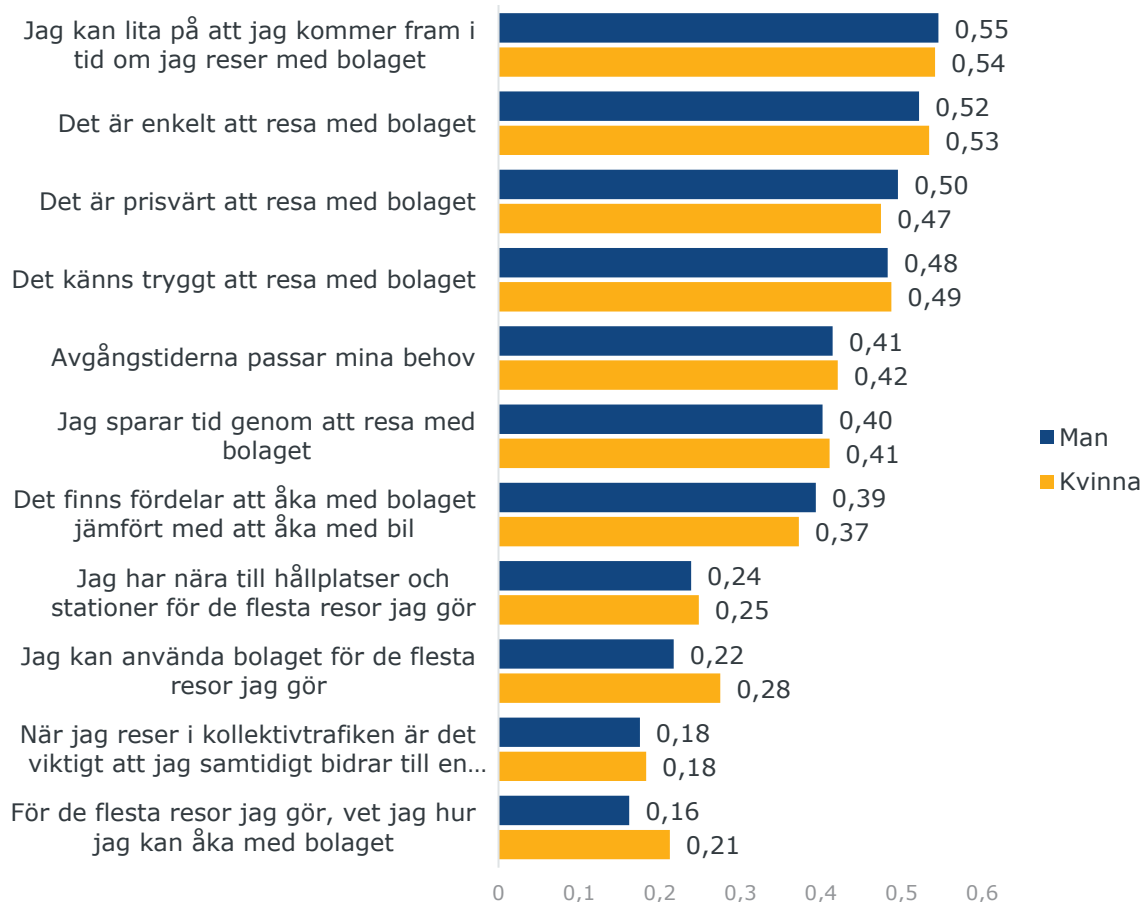
En analys har genomförts även av vilka som är de främsta drivkrafterna för ökad kundnöjdhet. Att arbeta för att få fler nöjda kunder är centralt i kundorienterade verksamheter och viktigt att löpande fokusera på. För att få fler att resa kollektivt är det dock andra faktorer som har större påverkan och som redovisas i föregående avsnitt.

När det gäller förutsättningar som driver kundnöjdhet så är det samma drivkrafter som hamnar i topp för kvinnor och män. För båda könen är det framför allt **punktligheten**, gällande att kunna lita på att komma fram i tid, som har starkast samband med NKI. Även **relevans** i form av enkelheten att resa med kollektivtrafikbolaget är en stark drivkraft.

De största skillnaderna i drivkrafter mellan män och kvinnor avser att man kan använda bolaget för de flesta resor som görs samt för kännedomen om hur man kan resa med bolaget för de flesta resor. Dessa två faktorer har stor samvariation, det vill säga de som inte känner till hur man reser med bolaget uppger även att de inte kan använda bolaget för de flesta resor. Detta indikerar att mer information om hur man reser med bolaget kan bidra till att förändra attityderna till att resa kollektivt, speciellt bland män.

Sett till olika åldersgrupper bland män respektive kvinnor är det relativt små skillnader i drivkrafter för kundnöjdhet.

Drivkrafter



Figur 38 Drivkrafter för övergripande nöjdhet med det regionala kollektivtrafikbolaget år 2022 per kön (mätt i korrelation med NKI för kunder till bolaget)

Sedan 2019 har känslan av att det är tryggt att resa med bolaget blivit en allt mindre viktig drivkraft bland män. För kvinnor är drivkrafterna relativt oförändrade sedan innan pandemin.

COVID-19

Förändrat resande efter pandemin

Resultaten i den här undersökningen indikerar att resandet inte har återgått till samma läge som innan pandemin, även om resultaten närmar sig samma nivåer som tidigare. Tittar man på resultatet för NPS exempelvis så ser man att NPS-värdet är lägre för båda könen jämfört med innan pandemin. Kvinnor har ett högre värde generellt men det minskade mer under pandemin jämfört med männens NPS-värde.

Män reser fortsatt obehindrat i kollektivtrafiken i större utsträckning än kvinnor. Kvinnor undviker istället i högre grad att resa i kollektivtrafiken under rusningstrafik och avstår helt från icke nödvändiga resor. Det är även en högre andel kvinnor som fortsätter att resa som vanligt men som håller extra avstånd till andra resenärer och trafikpersonal. Kvinnor är också mer oroadade att bli smittade av coronaviruset vid resor i kollektivtrafiken jämfört med män. Oron ökar även med stigande ålder och andelen som upplever oro är som högst i den äldsta åldersgruppen för båda könen. Bilister är generellt mer oroadade jämfört med växlare och kollektivtrafikresenärer bland både män och kvinnor.

Det finns tendenser till att upplevd oro för att bli smittad i kollektivtrafiken påverkar det kollektiva resandet, framförallt bland män. Bland män som inte känner någon oro är det 42 procent som minst någon dag i veckan reser kollektivt. Motsvarande andel bland män som känner oro för att bli smittad uppgår till 37 procent. Bland kvinnor är det dock endast små skillnader i resefrekvens (skillnad på 2 procentenheter) mellan de två grupperna utifrån grad av oro.



BILAGA A: DEFINITIONER

Kollektivtrafikbolag	Kollektivtrafikbolagen som erbjuder lokal och regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och båt i Sverige.
Kunder	Personer som reser minst varje månad med kollektivtrafikbolaget.
Allmänhet	Samtliga svarande, dvs både kunder och icke-kunder.
Bilister	Reser minst en gång i månaden med bil, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med kollektivtrafiken.
Kollektivtrafikresenärer	Reser minst en gång i månaden med kollektivtrafik, och reser någon gång per kvartal eller mer sällan med bil.
Växlare	Reser minst en gång i månaden med såväl bil som kollektivtrafik.
Sällanresenärer	Reser någon gång per kvartal eller mer sällan med såväl bil som kollektivtrafik.
Nöjd Kund Index (NKI)	Andelen instämmande (betyg 4-5) i frågan om sammanfattande nöjdhet med kollektivtrafikbolaget.
Marknadsandel	Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.
Huvudsakligt färdmedel	Personer som gjort en resa under gårdagen där flera färdmedel nyttjats har fått ange vilket som varit det huvudsakliga färdmedlet under resan.
Tätort/småort	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 2022 deltog 22 organisationer i undersökningen, vilka representerar alla Sveriges regioner utom Södermanland. Antalet insamlade enkätsvar per deltagande organisation varierar mellan cirka 1 200 och 16 000 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.

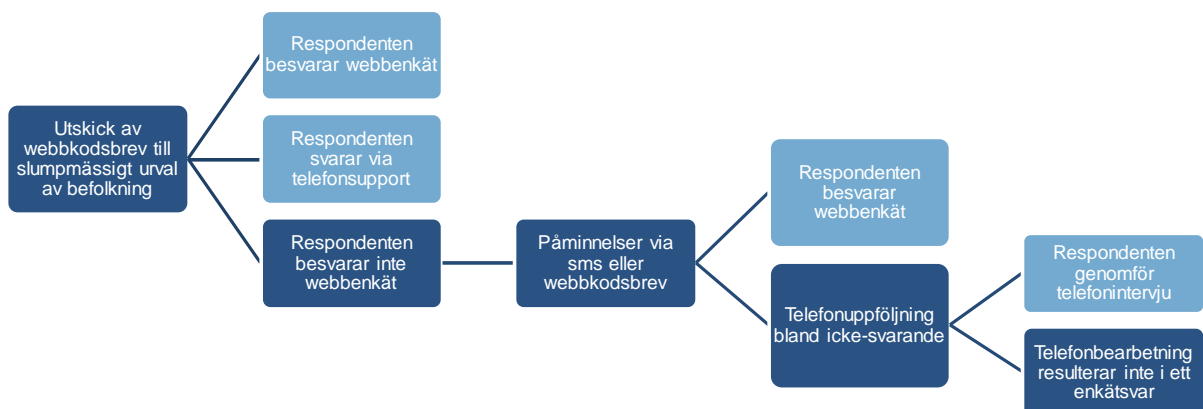
Samtliga attitydfrågor besvaras på en femgradig skala, där 1 är lägsta betyg och 5 högsta betyg. De som angivit betyg 4-5 på skalan klassas som nöjda. För alla attitydfrågor finns det möjlighet att ange svarsalternativet vet ej. Rekommendationsfrågan besvaras på skalan 0-10.

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 2022 har totalt 93 procent besvarats via webbenkät och 7 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 17 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 108 059 enkätsvar in under 2022. Av dessa är 44 088 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 2022 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 (2021 eller 2022 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	23%	22%
30-44 år	24%	25%
45-64 år	31%	30%
65-85 år	22%	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 2020.¹¹

83 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).¹²

¹¹Källa: <http://www.statistikdatabasen.scb.se/>, Statistikdatabasen Arbetsmarknad / Yrkesregistret med yrkesstatistik / Hela befolkningen 16+ år

¹²Källa: <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	87 778
Blekingetrafiken	2 420
Dalatrafik	2 471
Din Tur	2 407
Hallandstrafiken	4 877
Jönköpings Länstrafik	8 187
Kalmar Länstrafik	3 886
Karlstadsbuss	1 240
Kollektivtrafiken Gotland	1 240
Luleå Lokaltrafik (LLT)	2 459
Länstrafiken i Jämtlands län	2 457
Länstrafiken i Norrbotten	2 400
Länstrafiken Kronoberg	2 480
Länstrafiken Västerbotten	4 827
Länstrafiken Örebro	2 494
Skånetrafiken	9 414
SL	12 404
UL	8 429
VL	2 418
Värmlandstrafik	1 210
Västtrafik	16 104
X-Trafik	3 657
Östgötatrafiken	10 578

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.
- 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. 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