

Rapport:

SJ kännedom

Rapporten bygger på en opinionsundersökning genomförd av Indikator Opinion på uppdrag av SJ

// 2025

Innehåll

3. Om Indikator Opinion

4. Om undersökningen

5. Resultat

19. Sammanfattning

Om Indikator Opinion

Vi drivs av en ständig nyfikenhet att utforska och förstå hur den allmänna opinionen tar form och utvecklas över tid. Vår övertygelse är att opinionsmätningar, när de utförs med vetenskaplig grund och riktiga slumpmässiga urval, har stor potential att stärka den demokratiska processen genom att ge röst åt folket. Tillförlitliga undersökningsresultat är dessutom helt centralt för myndigheter, företag och andra organisationer som arbetar med att förstå sin egen målgrupp och sin omvärld.

Vi på Indikator genomför årligen flera av Sveriges största, mest avancerade och mest omskrivna undersökningar. Vårt team av experter har ägnat hela sina karriärer åt att på olika sätt beskriva, förklara och förstå den allmänna opinionen hos det svenska folket. Vi har spetskompetens inom alla steg i undersökningsprocessen, från enkätkonstruktion och undersökningsdesign till befolkningsundersökningar via post och specialdesignade panelundersökningar samt fokusgruppssamtal för kvalitativa insikter.





OM UNDERSÖKNINGEN

Syftet med undersökningen är att kartlägga svenskarnas kännedom om bland annat hur SJ drivs, finansieras, bolagets huvuduppgifter och ansvar. Även mer allmänna kännedomsfrågor ställdes till respondenterna, bland annat vad de tror är de vanligaste orsakerna till tågförseningar, hur mycket större utsläpp en flygresa har än en tågresor, etc. Vidare mäts hur frekvent respondenterna reser med tåg, deras föredragna färdmedel och förtroende för olika aktörer inom transportbranschen.

Undersökningen har genomförts inom ramen för Indikator Opinions slumpmässigt rekryterade Sverigepanel. Målgruppen är svenskar över 18 år. Totalt har 2 141 personer besvarat undersökningen, som genomfördes mellan den 5 maj och 4 juni. Deltagarfrekvensen uppgick till 52 procent. Resultaten har efterstratifierats med avseende på kön och ålder och presenteras nedbrutna på kön, ålder, område, utbildning, inkomst och sysselsättning i en separat bilaga. Signifikanta skillnader i undergrupper jämfört med totalen redovisas med röd (under) respektive blå (över) färg.

Vid frågor som rör undersökning eller frågor som rör tolkningen av resultaten kontakta Indikators projektledare:

Simon Nygren Greus, simon.nygren.greus@indikator.org

Resultat



Nedan och på efterföljande sidor redovisas några av undersökningens inledande frågor. Frågorna redovisar bland annat resvanor, vilka färdmedel som föredras, hur SJ drivs och finansieras samt SJ:s huvuduppgdrag och ansvar.

Resvanor

Hur ofta har du rest med tåg under det senaste året?



- Varje vecka
- Flera gånger i månaden
- Någon gång per månad
- Någon/några gånger per år
- Inte rest senaste året

22%
svarar att de rest med tåg någon gång i månaden eller oftare

36%
har inte rest med tåg det senaste året

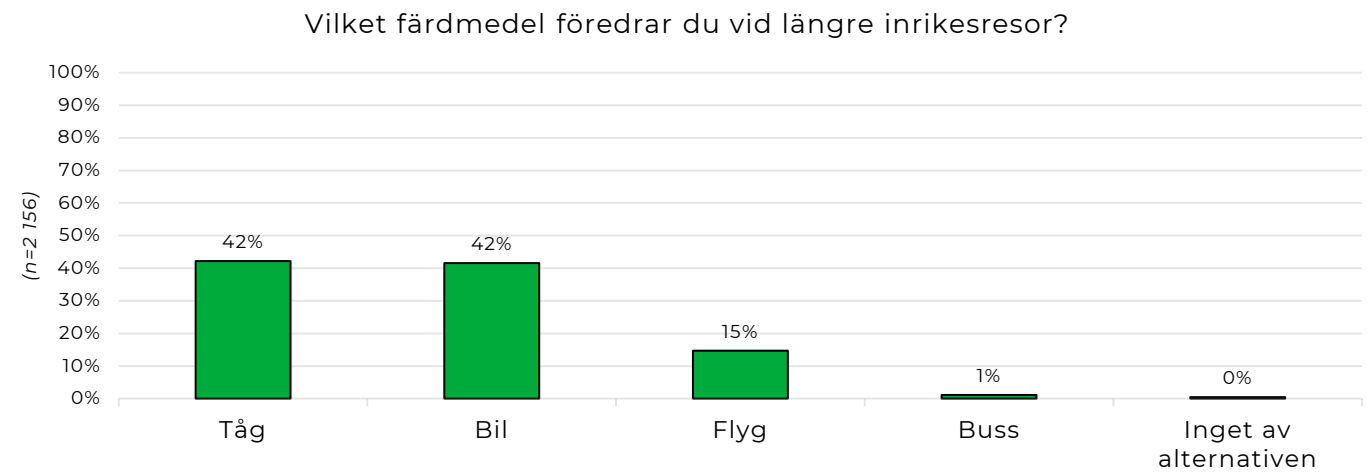
Det är närmare 2 av 3 som rest med tåg det senaste året och drygt 1 av 5 uppger att de har rest med tåg en gång i månaden eller oftare. Vid en närmare granskning av jämförelser av resvanor mellan könen framgår det att fler män än kvinnor *inte* har rest med tåg det senaste året. Vidare kan vi se att både yngre och högutbildade personer har rest med tåg i högre utsträckning än jämförbara grupper.

Hur ofta har du rest med tåg under det senaste året?	Total	Kvinna	Man
Varje vecka	6%	6%	6%
Flera gånger i månaden	5%	5%	5%
Någon gång per månad	11%	12%	9%
Någon/några gånger per år	42%	44%	40%
Inte rest senaste året	36%	32%	39%
Vet inte	0%	0%	0%

64%

har rest med tåg under det senaste året.

I diagrammet nedan redovisas respondenternas preferenser för olika färdmedel vid längre inrikesresor. Resultatet visar att tåg och bil är de mest föredragna alternativen. Tåget uppvisar en tydligt starkare preferens jämfört med buss, och både tåg och bil bedöms som mer attraktiva än inrikesflyg. Detta tyder på att tåget har en stark ställning som färdmedel för inrikesresor, men också att bilen fortsatt utgör en betydande konkurrent.



84%

föredrar antingen tåg eller bil som färdmedel vid längre resor inrikes.

Tydliga skillnader mellan kvinnor och mäns preferenser av färdmedel vid längre inrikesresor.

Tabellen till höger visar tydliga könsskillnader i valet av färdmedel vid längre inrikesresor. Resultaten är statistiskt signifikanta och visar att män i högre utsträckning föredrar bil framför tåg, medan kvinnor föredrar tåget som färdmedel över bilen. Denna skillnad i preferens indikerar att kön är en relevant faktor vid analys av resvanor.

Även en geografisk skillnad syns när resultatet bryts ner i undergrupper där personer boende i storstäder föredrar tåg medan landsbygdsbor föredrar bil som färdmedel i högre utsträckning.

Vilket färdmedel föredrar du vid längre inrikesresor?	Total	Kvinna	Man
Tåg	42%	47%	37%
Buss	1%	1%	1%
Flyg	15%	15%	15%
Bil	42%	37%	46%
Inget av alternativen	0%	0%	0%

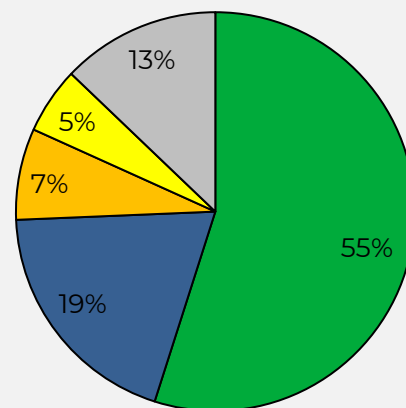
Ägarstruktur och finansiering

På frågan om hur SJ drivs svarar en majoritet av respondenterna att de uppfattar SJ som ett statligt aktiebolag, vilket också är korrekt svar. Nästan en femtedel tror att SJ drivs som ett affärsverk vilket var fallet fram till 2001, medan 7 procent uppger att de tror att verksamheten bedrivs som en myndighet. Ytterligare 5 procent tror att SJ är ett börsnoterat aktiebolag och 13 procent som uppger att de inte vet hur SJ drivs. Resultaten indikerar att även om majoriteten har en korrekt uppfattning om SJ:s organisationsform, råder det fortsatt en viss osäkerhet och kunskapsbrist bland allmänheten.

Respondenterna tillfrågades även om hur de tror att SJ finansieras där de hade möjlighet att kryssa i flera svarsalternativ. En majoritet, 61 procent, uppger att de tror att finansieringen sker genom biljettintäkter. Samtidigt tror 56 procent att verksamheten huvudsakligen finansieras via statliga anslag och skatteintäkter. Vidare anger 35 procent att finansieringen sker genom upphandlad trafik, medan 8 procent uppger att de saknar uppfattning i frågan. Resultatet visar att många felaktigt tror att finansieringen sker genom offentliga medel, när det korrekta är att finansieringen enbart sker genom biljettintäkter och upphandlad trafik.

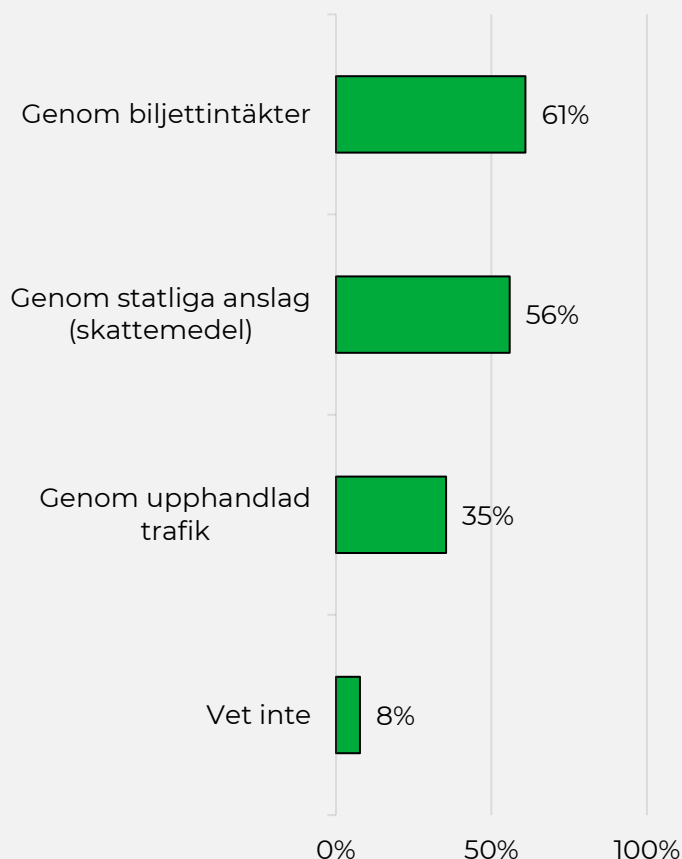
Sammantaget visar resultaten att en majoritet av respondenterna har en korrekt uppfattning om att SJ drivs som ett statligt aktiebolag, men att det samtidigt råder en viss osäkerhet kring både organisationsform och finansiering. Resultaten tyder på att allmänheten har en blandad och delvis osäker bild av hur SJ fungerar som verksamhet vilket kan ha betydelse för förståelsen av bolagets uppdrag.

Hur tror du att SJ drivs?



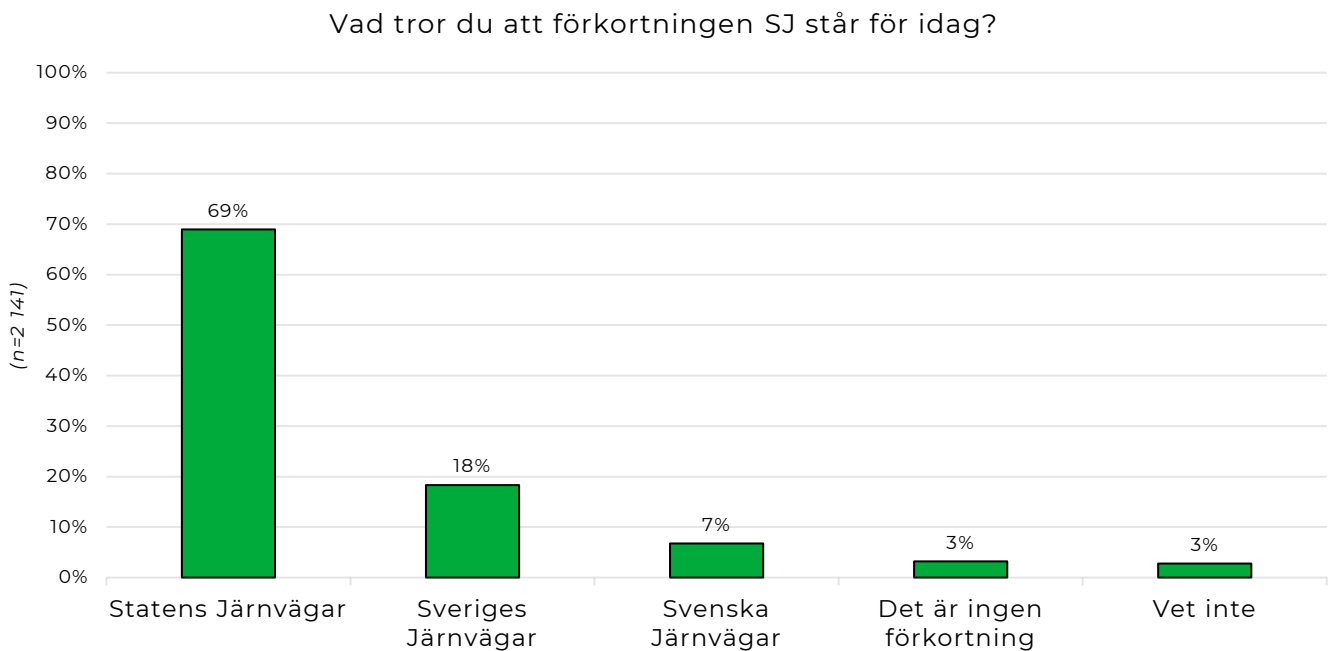
- Som ett statligt aktiebolag
- Som ett affärsverk
- Som en myndighet
- Som ett börsnoterat aktiebolag
- Vet inte

Hur tror du att SJ finansieras?



Namn, uppdrag och ansvar

Vid en kartläggning av allmänhetens uppfattning om vad förkortningen SJ representerar, framkommer det att en tydlig majoritet av respondenterna tror att SJ står för "Statens Järnvägar". Den näst vanligaste tolkningen är "Sveriges Järnvägar". Endast en mindre andel, 3 procent, uppger att de inte tror att SJ är en förkortning överhuvudtaget, vilket är det korrekta svaret. Resultatet visar på att de flesta tror att SJ fortfarande är en förkortning för Statens Järnvägar som det var fram till 2001, vilket är närmare 25 år sedan.

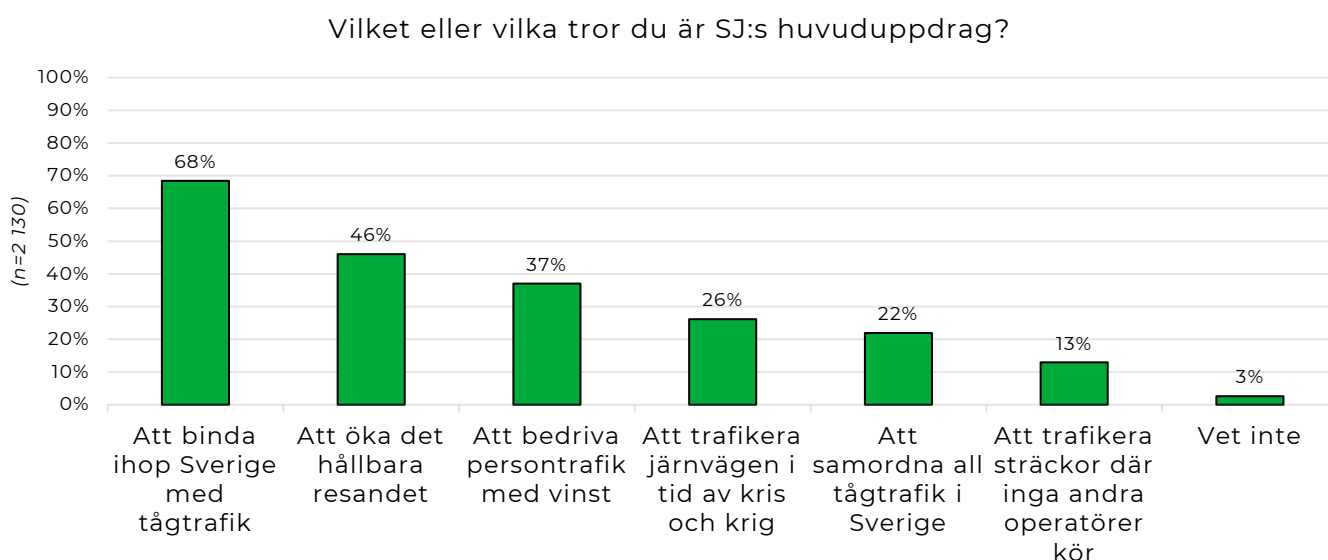


När respondenterna tillfrågades om vad de uppfattar som SJ:s huvudsakliga uppdrag, framkom en tydlig dominans för alternativet "Att binda ihop Sverige med tågtrafik", vilket angavs av 68 procent och som inte är bolagets huvudsakliga uppdrag. Detta indikerar en stark föreställning om SJ:s roll som en nationellt sammanhållande aktör inom persontransporter. Det bör noteras att respondenterna kunde ange fler än ett svarsalternativ.

Nästan hälften av respondenterna (46 procent) tror även att ökat hållbart resande är en del av SJ:s huvuduppdrag, vilket inte stämmer men som speglar en bred medvetenhet om tågtrafikens roll i klimatomställningen. Samtidigt uppger 37 procent att de tror att SJ:s uppdrag är att bedriva persontrafik med vinst vilket också är det korrekta svaret, det är således en relativt låg kännedom kring bolagets huvuduppdrag där uppfattningen är att SJ har ett bredare uppdrag än att vara vinstdrivande.

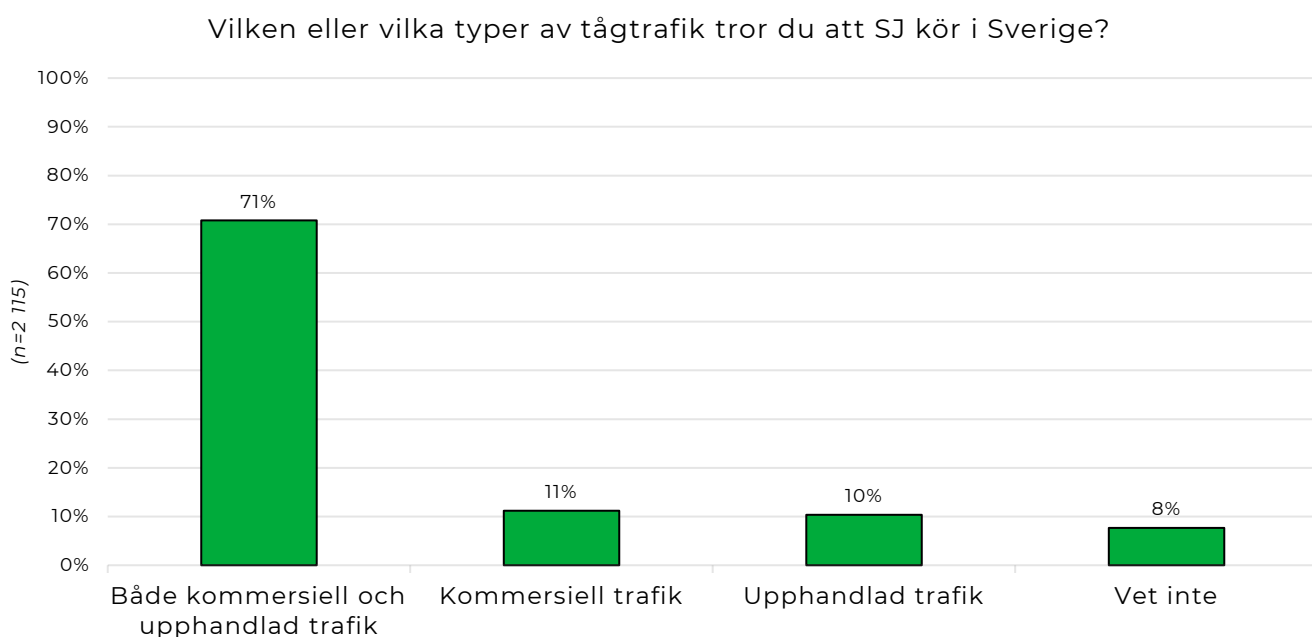
En fjärdedel (26 procent) tror att SJ har ett ansvar att trafikera järnvägen i tider av kris och krig vilket kan tolkas som att delar av allmänheten uppfattar SJ som en samhällsviktig funktion även i extraordinära situationer. Att 22 procent tror att SJ ansvarar för att samordna all tågtrafik i Sverige pekar dock på viss begreppsförvirring kring rollerna inom järnvägssektorn, där detta uppdrag i praktiken ligger på andra aktörer.

Endast 13 procent tror att SJ:s uppdrag är att trafikera sträckor där inga andra operatörer kör vilket är en felaktig uppfattning kring SJ:s uppdrag. Slutligen uppger 3 procent att de inte vet vad SJ:s uppdrag, något som kan tyda på att ett flertal har valt att gissa vilket som är bolagets huvuduppdrag utan att ha haft en förutbestämd uppfattning.



Undersökningen visar även att en majoritet av respondenterna (71 procent) vet om att SJ bedriver både kommersiell och upphandlad tågtrafik i Sverige. Detta tyder på en god kännedom om att SJ verkar inom flera trafikformer, både på marknadsmässiga villkor och inom ramen för offentliga upphandlingar.

Samtidigt uppger 11 procent att de tror att SJ enbart kör kommersiell trafik medan 10 procent endast associerar SJ med upphandlad trafik. Kännedomen om att SJ bedriver både kommersiell och upphandlad trafik är högre bland män än hos kvinnor.



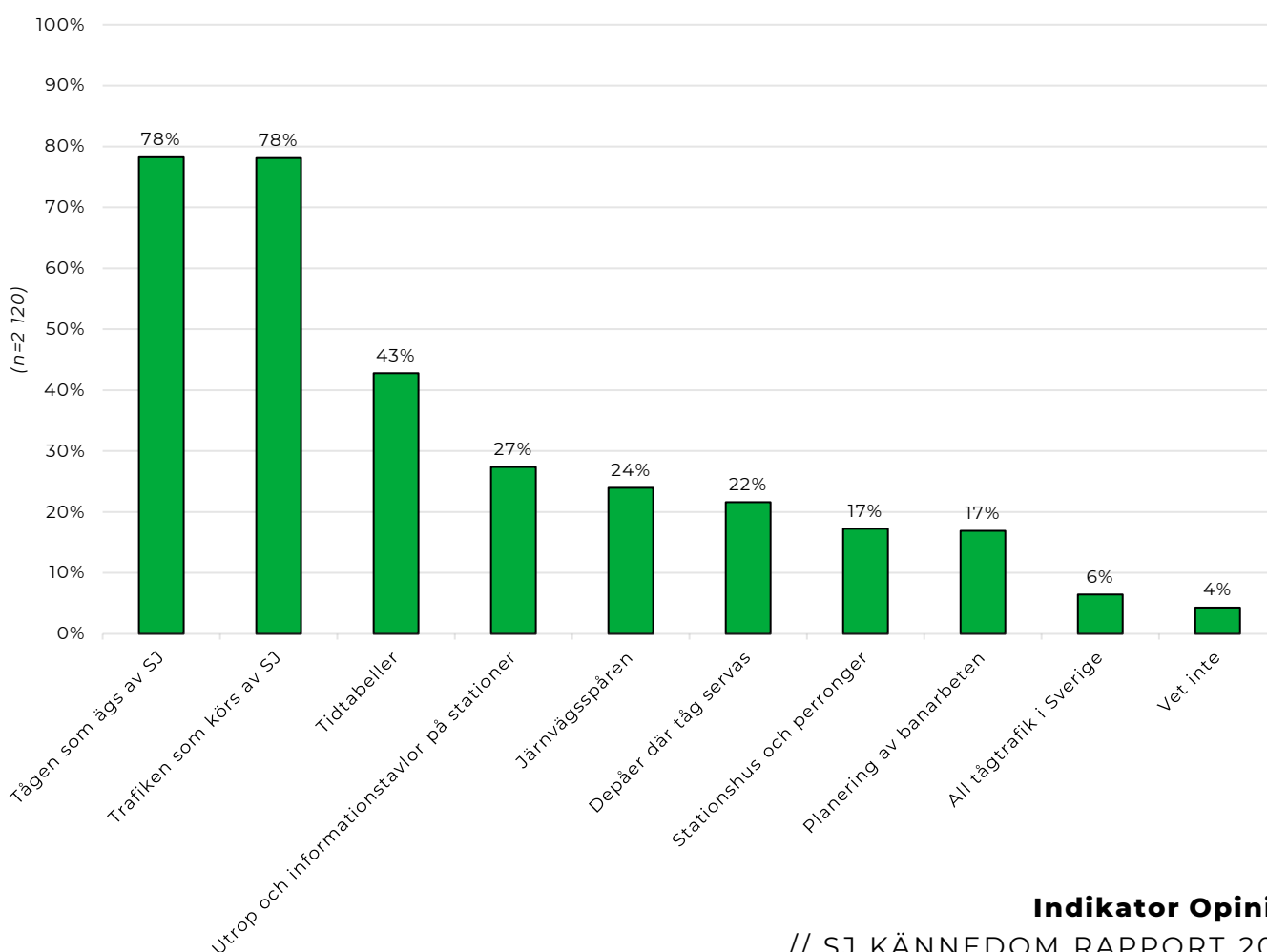


Resultaten från undersökningen visar att en övervägande majoritet av respondenterna korrekt förknippar SJ:s ansvar med den operativa delen av tågverksamheten. Hela 78 procent anger att de tror att SJ ansvarar för de tåg som ägs av bolaget, vilket också är korrekt svar. Lika många (78 procent) uppger även att SJ ansvarar för den trafik som körs i egen regi.

Samtidigt finns det en tydlig osäkerhet kring andra delar av järnvägssystemet. En betydande andel, 43 procent, tror att SJ ansvarar för tidtabellerna. Men det formella ansvaret för dessa ligger på Trafikverket även om SJ publicerar tidtabeller i egna kanaler. Ytterligare 27 procent tror att SJ ansvarar för utrop och informationstavlor på stationer, och 17 procent tror att stationshus och perronger ingår i SJ:s ansvar vilket är två funktioner vars ansvar ligger på andra aktörer än SJ.

Resultaten nedan tyder på en viss sammanblandning mellan SJ:s operativa roll och den infrastrukturförvaltning som i huvudsak hanteras av andra aktörer inom järnvägssektorn.

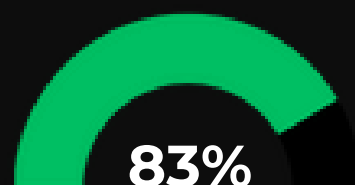
Vad av följande tror du att SJ ansvarar för?



Punktlighet, förseningar och trafikvolym

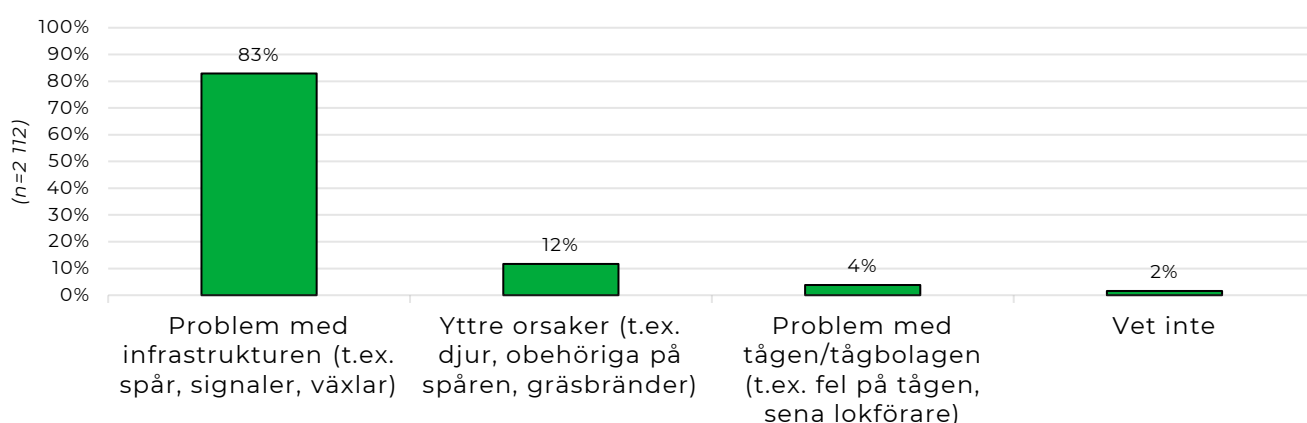
En klar majoritet av respondenterna (83 procent) anger att de tror att förseningar främst orsakas av infrastrukturproblem, exempelvis fel på spår, signaler eller växlar, vilket är en korrekt uppfattning. Det finns således relativt få missuppfattningar kring vad som orsakar tågförseningar i Sverige. Uppfattningen är jämt fördelad mellan könen (83 procent män, 82 procent kvinnor) vilket tyder på en bred medvetenhet om att många störningar ligger utanför tågoperatörernas kontroll.

Yttre faktorer som djur, obehöriga i spårområdet eller gräsbränder lyfts av 12 procent medan endast 4 procent tror att problemen främst beror på tåg eller tågbolag, exempelvis fordonsfel eller sena förare. Detta antyder att SJ i ganska stor utsträckning uppfattas som mindre ansvariga för de vanligaste förseningarna.



83%
tror
infrastrukturs-
problem är den
vanligaste
orsaken till
tågförseningar i
Sverige.

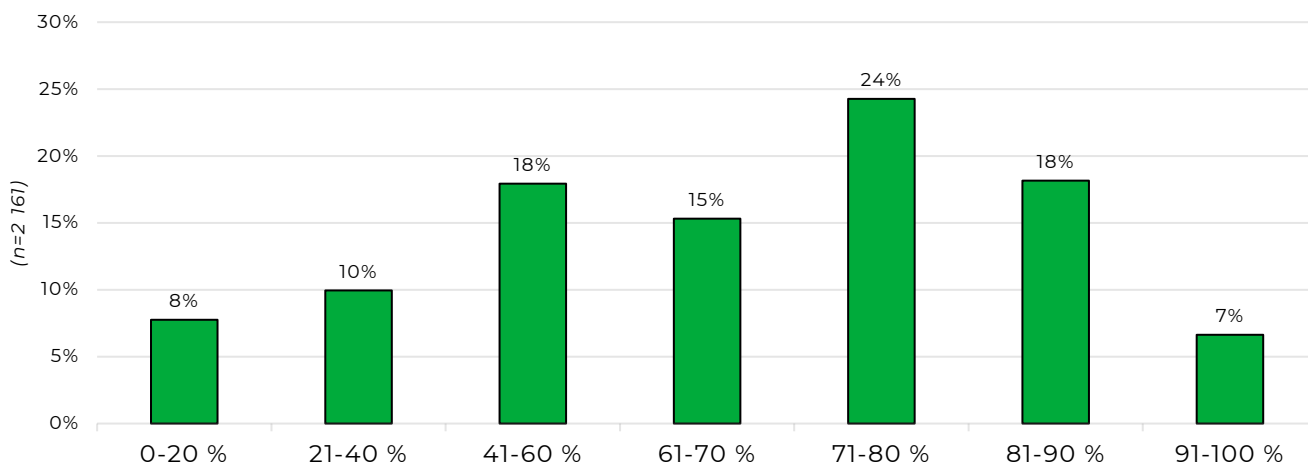
Vilken tror du är den vanligaste orsaken till tågförseningar i Sverige?



Respondenterna har varierande uppfattningar om hur stor andel av persontågen i Sverige som anländer i tid, definierat som högst fem minuters försening till slutstation (se diagram på nästa sida). Det rätta svaret är att runt 9 av 10 persontåg kommer i tid till slutstationen¹, och det var endast 7 procent som bedömde att punktligheten ligger i intervallet 91-100 procent medan 18 procent uppskattar den till 81-90 procent. Den största andelen av respondenterna (24 procent) tror felaktigt att 71-80 procent av tågen anländer i tid vilket därmed utgör det vanligaste svaret. Med det sagt är punktligheten för fjärrtågen lägre, där 7 av 10 tåg är i tid, vilket ligger närmare respondenternas genomsnittliga gissning.

Sammantaget visar resultaten att en stor majoritet underskattar den faktiska punktligheten i svensk tågtrafik. Totalt tror 75 procent att färre än 81 procent av tågen anländer i tid. Däribland finns respondenter som bedömer punktligheten så låg som 0-20 procent. Dessa uppfattningar tyder på en utbredd skepsis eller osäkerhet kring tågtrafikens tillförlitlighet vilket i sin tur understryker vikten av att kommunicera faktabaserad information om punktlighetsstatistik till allmänheten.

Hur stor andel av persontågen i Sverige tror du kommer i tid (högst fem minuter sena till slutstation)?



75%

tror att färre än 81 procent av tågen kommer i tid.

I tabellen nedan redovisas frågan om tågens punktlighet nedbrutet på kön och ålder. Där framgår det att männen i undersökningen i större utsträckning än kvinnorna tror att persontågen kommer i tid. Även personer under 30 år tror i större utsträckning att en låg andel (mellan 21-40 procent) av persontågen kommer till slutstationen i tid.

Hur stor andel av persontågen i Sverige tror du kommer i tid (högst fem minuter sena till slutstation)?	Kvinna	Man	18-29 år	30-49 år	50-64 år	65+ år
0-20 %	5%	7%	5%	7%	6%	5%
21-40 %	10%	10%	16%	9%	10%	9%
41-60 %	22%	14%	26%	18%	18%	14%
61-70 %	18%	13%	15%	17%	14%	15%
71-80 %	26%	24%	23%	25%	25%	26%
81-90 %	14%	23%	8%	19%	20%	24%
91-100 %	4%	9%	7%	6%	8%	7%
Totalt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

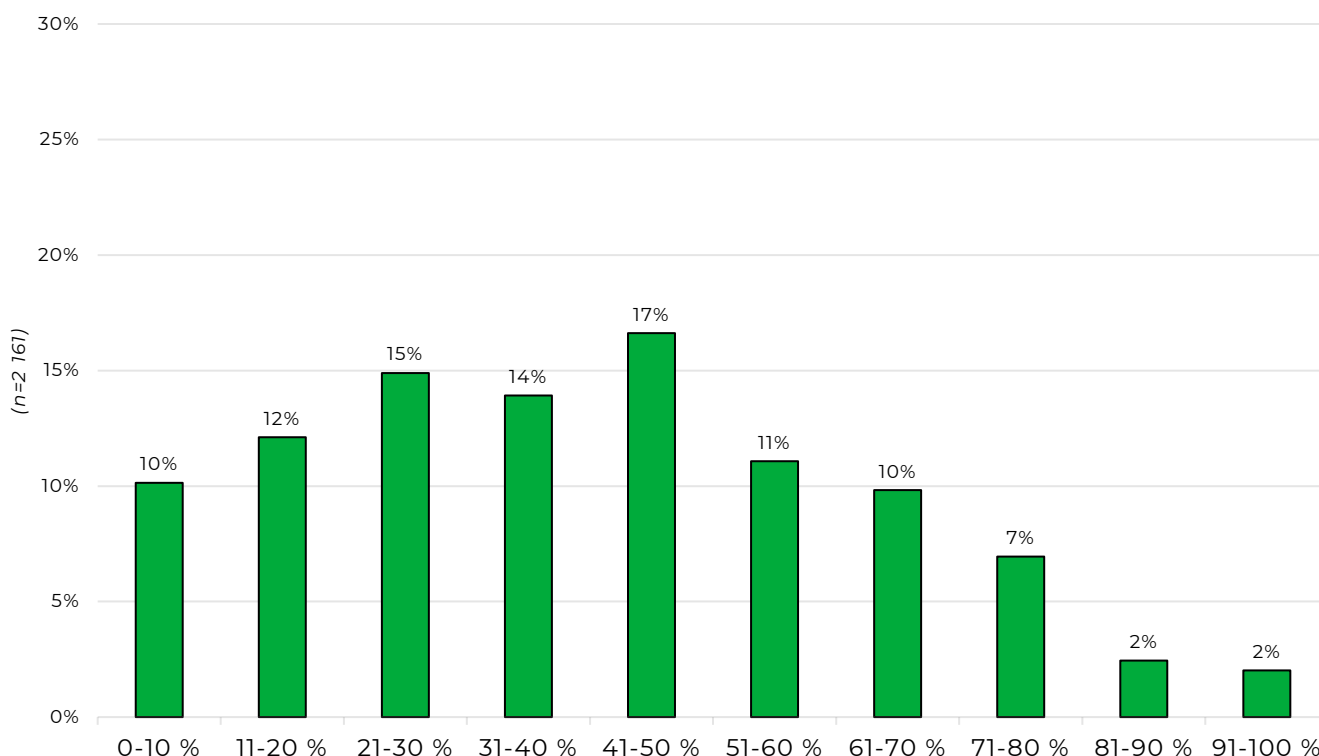


När respondenterna tillfrågades hur mycket de tror att antalet persontågavgångar i Sverige har ökat sedan 2001, fördelades svaren jämnt över hela skalan. Det tyder på en osäkerhet kring tågtrafikens långsiktiga utveckling. Den korrekta siffran är att antalet avgångar ökat med 43 procent mellan 2001 och 2004 enligt tillgänglig statistik från Trafikanalys, och det är närmare 1 av 3 som svarat runt 40 procent och som därmed har en god uppfattning i frågan.

Majoriteten (68 procent) uppskattar ökningen till högst 50 procent med störst andel (17 procent) i intervallet 41-50 procent. Därefter följer 15 procent som uppskattar ökningen till 21-30 procent och 14 procent som tror på 31-40 procent. Det är 32 procent av respondenterna som tror att ökningen överstiger 50 procent medan 10 procent uppskattar att antalet avgångar endast har ökat med högst 10 procent.

Det breda spannet i uppskattningar tyder på att många saknar en tydlig bild av tågtrafikens expansion under de senaste två decennierna. Det signalerar samtidigt en möjlighet för SJ att synliggöra den faktiska trafikökningen och därigenom stärka bilden av järnvägen som en växande och relevant transportform i Sverige.

Hur mycket tror du att antalet avgångar med persontåg har ökat i Sverige sedan år 2001?

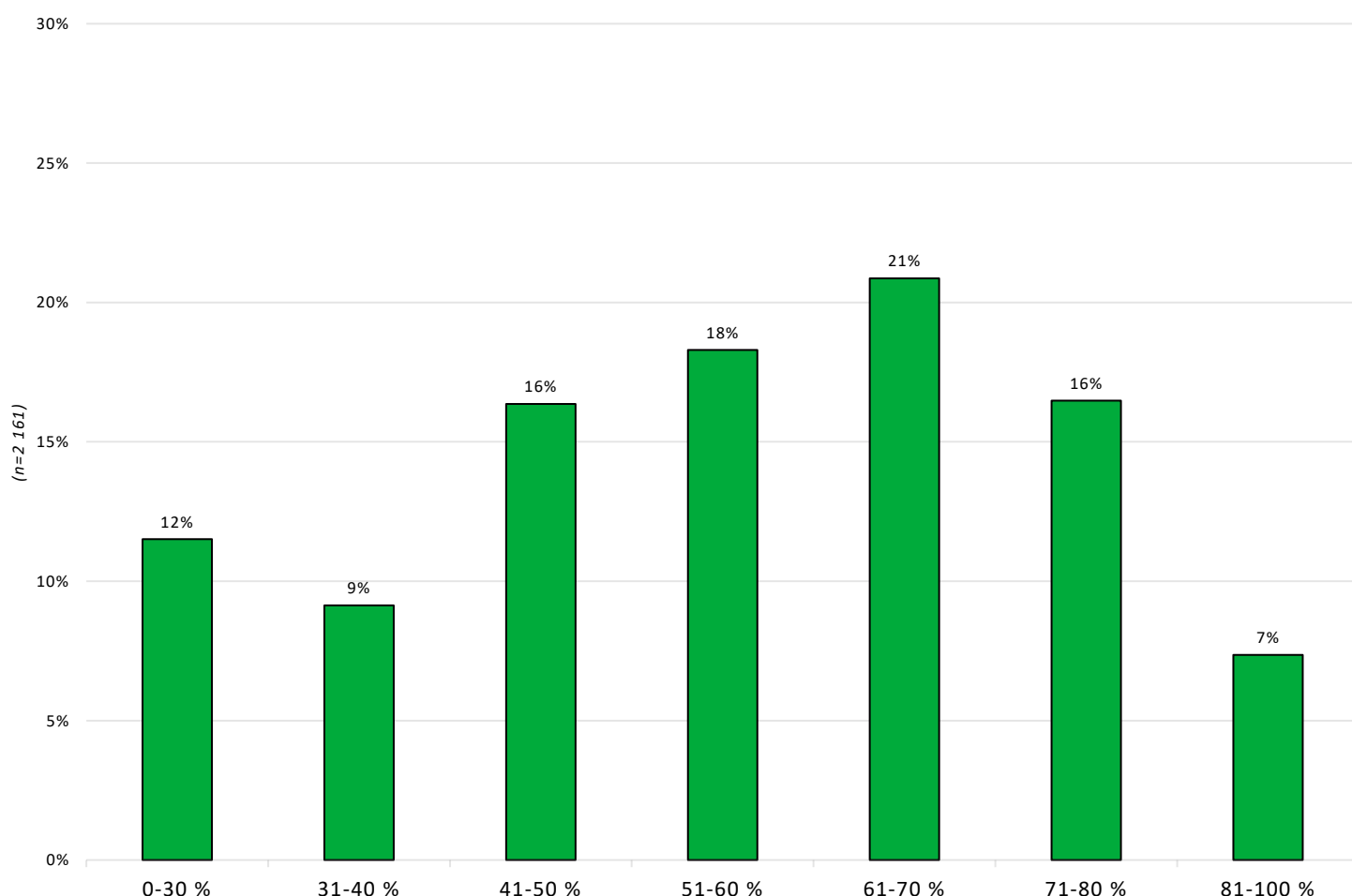




Det är en majoritet, 62 procent, som svarar att de tror att mer än hälften av den svenska persontågstrafiken bedrivs av SJ, varav närmare en av fyra tror att SJ bedriver mer än 70 procent av den svenska persontågstrafiken som körs på järnväg. Det är ungefär en av tre som har svarat 41-60 procent på denna fråga och drygt en av tio som tror att mindre än 30 procent av persontågstrafiken körs av SJ. Bryter vi ner resultatet i undergrupper ser vi bland annat att storstadsbor i högre grad tror att andelen persontåg som körs av SJ överstiger 60 procent.

Överlag är det tydligt att allmänhetens uppfattning är att SJ tar upp en majoritet av den persontågstrafik som körs i Sverige, även om en betydande minoritet tror att SJ bedriver en liten andel av persontågstrafiken.

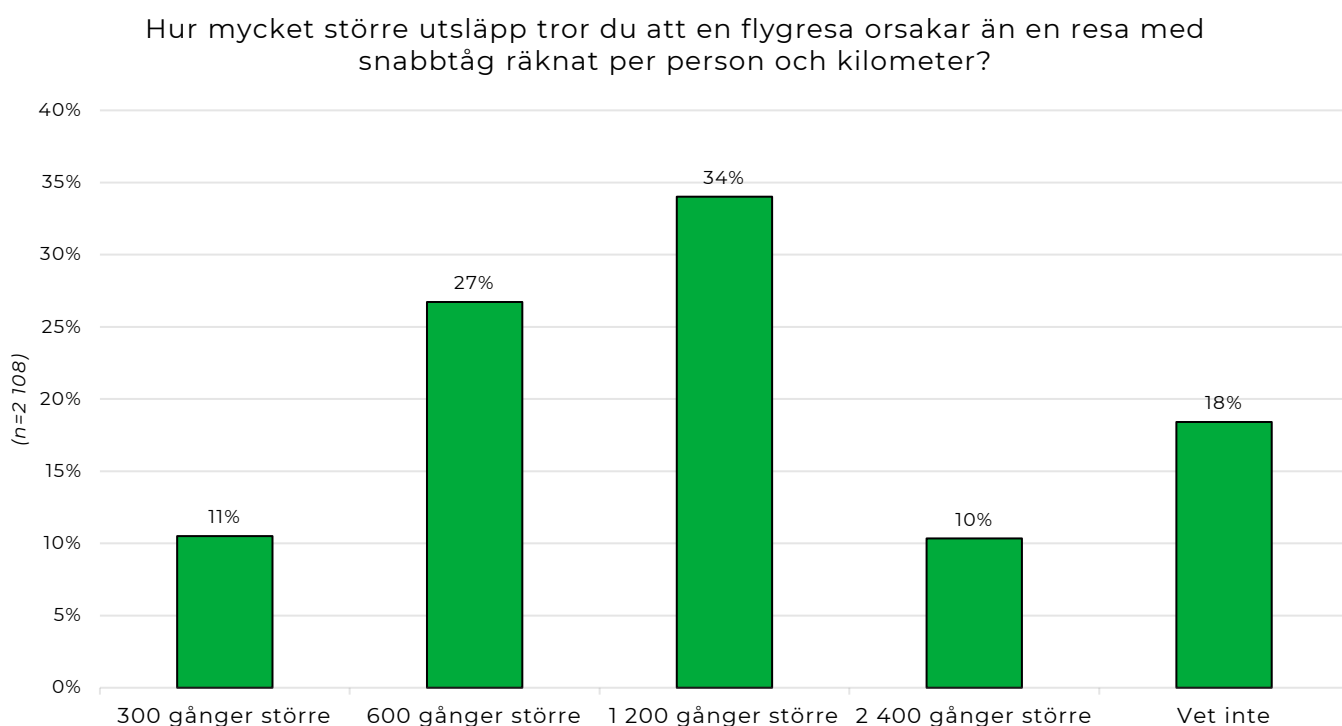
Hur stor andel av den svenska persontågstrafiken på järnväg tror du körs av SJ?



Påverkan på miljön

Allmänhetens uppfattning om skillnaden i klimatutsläpp mellan flyg och snabbtåg varierar men en klar majoritet bedömer att flyget orsakar avsevärt större utsläpp per person och kilometer. Den vanligaste uppfattningen är att flyg orsakar 1 200 gånger större utsläpp än snabbtåg vilket 34 procent av respondenterna svarade. Denna uppfattning är korrekt givet att vi jämför ett X200-tåg som släpper ut 0,18 gram CO₂e/personkilometer med ett flyg som släpper ut 216 gram CO₂e/personkilometer². Därutöver tror 27 procent på en skillnad om 600 gånger medan 11 procent uppskattar skillnaden till 300 gånger. 10 procent uppskattar det till hela 2 400 gånger.

Resultaten visar att de svarande har en relativt god bild över att flygresor orsakar ett betydligt större klimatavtryck jämfört med tågresor.



² [Hållbara resor - SJ](#)





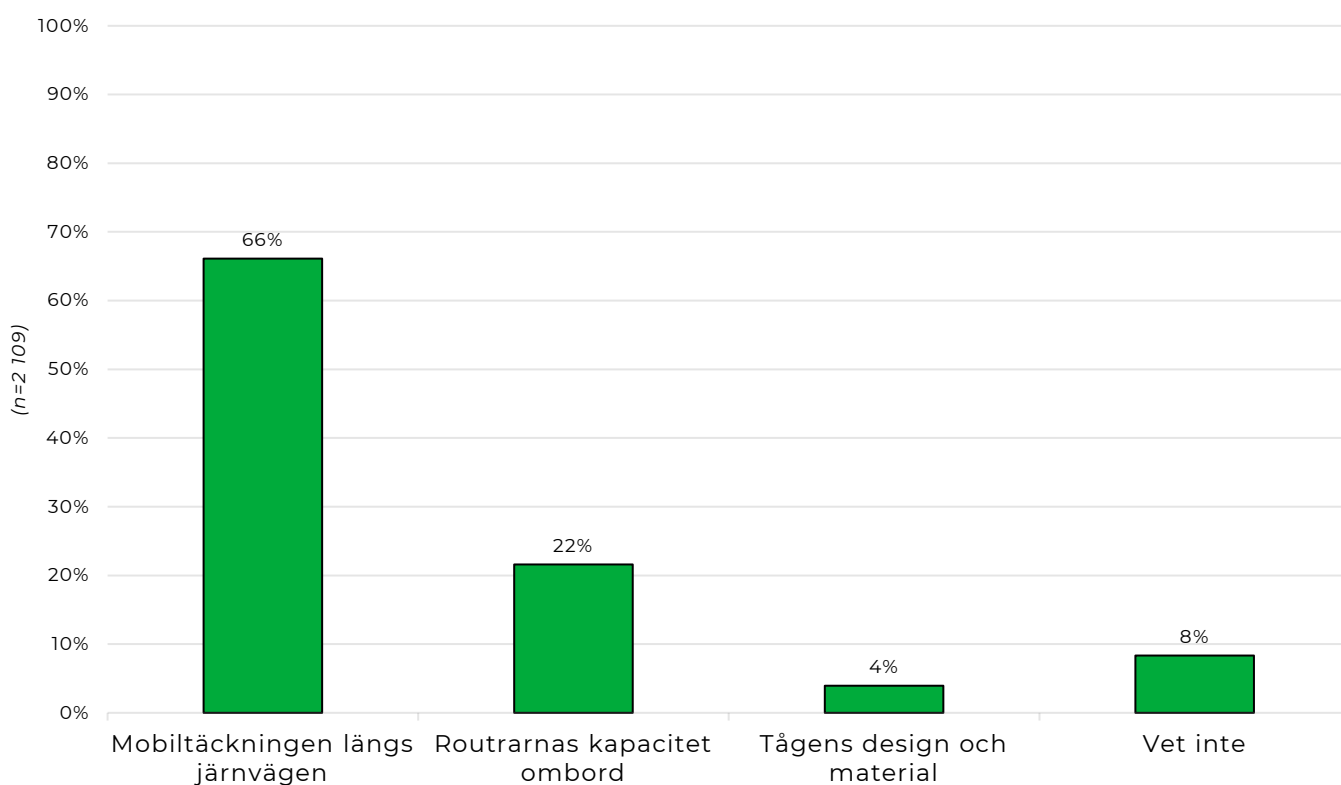
Teknik ombord

En tydlig majoritet av respondenterna (66 procent) uppger att de tror att den främsta faktorn bakom wifi-kvaliteten ombord på tåg är mobiltäckningen längs järnvägssträckan, vilket också är korrekt. Därmed kopplas anslutningskvaliteten i första hand till externa förutsättningar snarare än till tekniken ombord.

22 procent tror felaktigt att routrarnas kapacitet på tåget är den avgörande faktorn medan endast 4 procent tror att tågets design eller material har störst påverkan. 8 procent svarar de inte vet vad som påverkar kvaliteten.

Resultaten tyder på att allmänheten i stor utsträckning är medveten om att wifi-kvaliteten ombord främst påverkas av externa förhållanden och att täckningen längs bansträckan är en central förutsättning.

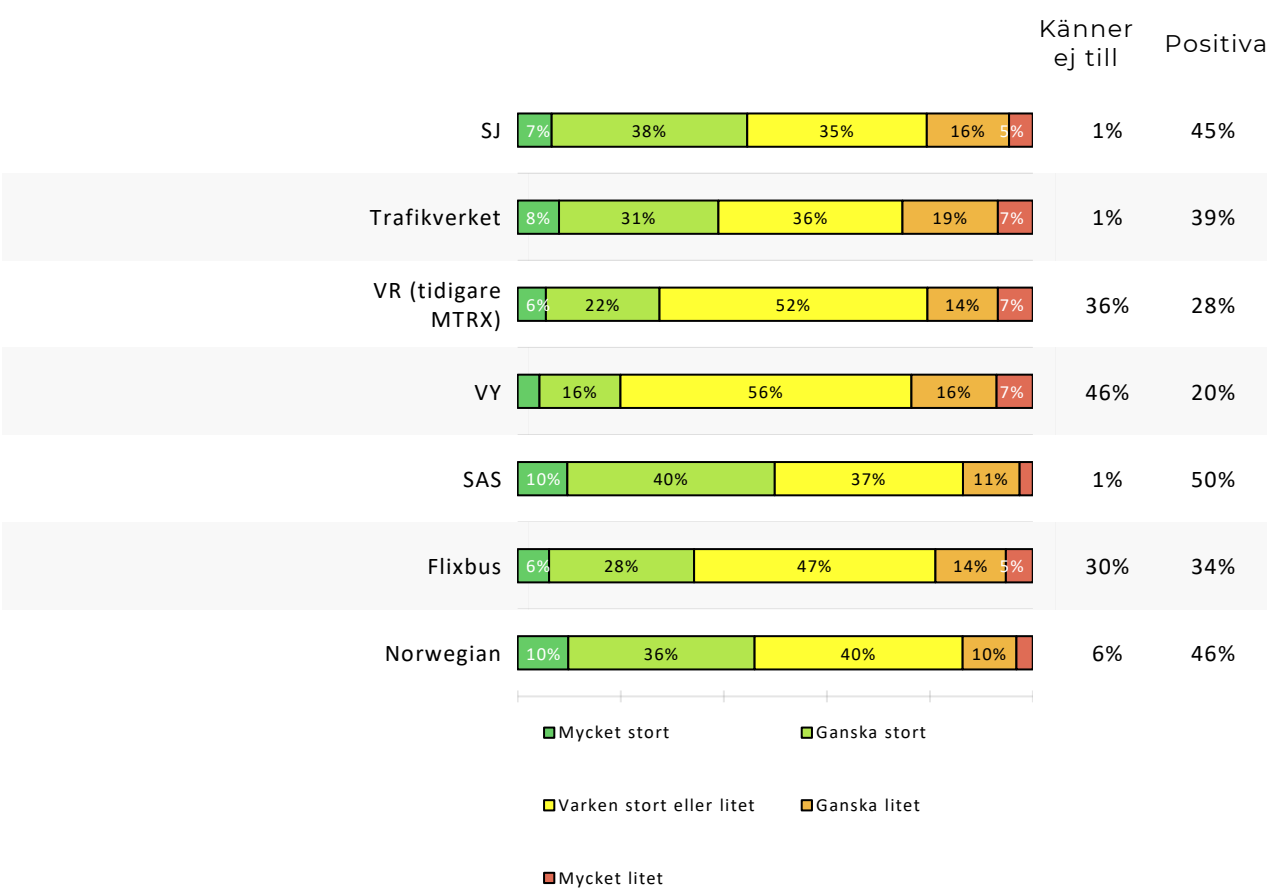
Vad tror du påverkar wifi-kvaliteten ombord på tåg mest?



Förtroende

Närmare hälften (45 procent) av de svarande har ganska eller mycket stort förtroende för SJ, vilket endast toppas av förtroendet för SAS (50 procent) och Norwegian (46 procent). Jämför vi resultatet mot andra tågbolag som VR och VY ser vi att förtroendesiffrorna för dessa är lägre och andelen som inte känner till bolagen är betydligt högre – det är 36 procent (VR) och 46 procent (VY) som inte känner till dessa bolag, det är även en hög andel som varken har stort eller litet förtroende för VR och VY. Överlag finns en högre kännedom kring flygbolagen än för tågbolagen bortsett från SJ som i princip alla känner till.

När resultatet bryts ner i undergrupper ser vi att förtroendet för SJ är högre bland kvinnor och storstadsbor. När det kommer till förtroendet för Trafikverket, där 39 procent av samtliga har förtroende för myndigheten, ser vi att kvinnor, yngre och högutbildade personer har ett högre förtroende än genomsnittet.



A person's silhouette is shown from the back, holding a lit cigarette in their right hand. The background is a bright, hazy outdoor scene, possibly a beach or a park, with a bottle visible in the lower right. The overall mood is contemplative and serene.

Sammanfattning

Resvanor och föredraget färdmedel

Det är 2 av 3 respondenter som har rest med tåg under det gångna året, och drygt 1 av 5 gör det regelbundet – minst en gång per månad. Vid längre inrikesresor föredrar drygt 4 av 10 att ta tåget och lika många föredrar att ta bilen.

Ägarstruktur och finansiering

En majoritet, 55 procent, vet att SJ drivs som ett statligt aktiebolag, medan 1 av 5 tror att SJ fortfarande drivs som ett affärsverk vilket det gjorde fram till 2001. SJ finansieras genom biljettintäkter och upphandlad trafik, något som 6 av 10 respektive 1 av 3 tror, däremot tror närmare 6 av 10 felaktigt att SJ är skattefinansierat. Kännedomen kring hur bolaget drivs är således relativt hög, medan finansieringsfrågan är något svårare för respondenterna.

Namn, uppdrag och ansvar

Det är 7 av 10 som fortfarande tror att SJ står för Statens Järnvägar vilket inte stämmer längre, bolagets namn är ingen förkortning, något som endast 3 procent visste om.

SJ:s huvuduppdrag är att bedriva persontrafik med vinst, vilket närmare 4 av 10 hade rätt om, däremot var det desto fler som trodde att SJ:s huvuduppdrag var att binda ihop Sverige med tågtrafik (65 procent) och att öka det hållbara resandet (37 procent). Kännedomen att SJ bedriver både kommersiell och upphandlad tågtrafik i Sverige är dock hög, en överhängande majoritet visste detta.

Närmare 8 av 10 har koll på att SJ ansvarar för sina egna tåg och sin egen trafik, dock är det en relativt hög andel som har uppfattningen att SJ ansvarar för fler av de listade områdena som till exempel utrop och informationstavlor samt järnvägsspåren, vilket inte stämmer.

Punktlighet, förseningar och trafikvolym

Den vanligaste anledningen till tågförseningar i Sverige är problem med infrastrukturen, något som de allra flesta, 83 procent, också svarade. Det finns dock en stor missuppfattning kring tågens punktlighet, 3 av 4 tror att färre än 81 procent av tågen kommer i tid till slutstationen, den korrekta siffran är 90 procent.

Respondenterna är osäkra kring hur stor ökning i andelen avgångar som skett sedan 2001 där cirka 1 av 3 har svarat det korrekta svaret, drygt 40 procent. Vidare tror drygt 6 av 10 att minst hälften av den svenska persontågstrafiken bedrivs av SJ.

Påverkan på miljön och teknik ombord

Tågets påverkan på miljön i jämförelse med flyget är något som respondenterna har någorlunda koll på, 1 av 3 svarade rätt på att en flygresor orsakar 1 200 gånger större utsläpp än ett snabbtåg.

Att det främst är mobiltäckningen längs järnvägen som påverkar wifi-kvaliteten på tågen visste 2 av 3 svarande.

Förtroende

Av de svarande har 45 procent ett ganska eller mycket högt förtroende för SJ, vilket tillsammans med flygbolagen SAS och Norwegian är högst bland aktörerna som är inkluderade.