

Kalmar Länstrafik (KLT) har inom avtalet för Kollektivtrafikbarometern valt att vara med i resvaneundersökningen RESKOLL som görs två gånger per år, en gång på våren och en gång på hösten. På följande sidor presenteras resultaten i de frågor som KLT valt att avropa inom RESKOLL.

Kollektivtrafikbarometern och RESKOLL

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som har gjorts sedan 2001 och som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Genom att använda Kollektivtrafikbarometern som verktyg får många upphandlande bolag och kollektivtrafikmyndigheter ett mätbart, objektivet resultat för kundupplevd kvalitet på sin trafik, både lokalt och regionalt. Undersökningen görs löpande över hela året via webb och telefon och de som intervjuas i undersökningen är ett representativt urval av svenska befolkningen mellan 15-85 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det.

Från och med hösten 2021 har Kollektivtrafikbarometern utvecklats med modulen RESKOLL. Genom denna modul har de bolag och kollektivtrafikmyndigheter som är anslutna till Kollektivtrafikbarometern möjligheten att ställa fördjupade frågor kring hur invånarnas resvanor ser ut idag och hur invånarna ser på sitt resande i framtiden.

RESKOLL genomförs vanligtvis två gånger per år, en gång på våren och en gång på hösten. Det första mättillfället skedde oktober-december 2021 och följdes upp av ett mättillfälle under mars-maj 2022. KLT har valt att delta vid båda dessa mättillfällen och, om inget annat skrivs, så kopplar resultaten som visas på följande sidor till just de månader som ingick vid de två mättillfällena.

Förutom att resultat presenteras på totalnivå för KLT under den aktuella mätperioden så presenteras även resultat på lägre nivåer och för olika grupper av resenärer. Resultat presenteras även för Region Kalmars fyra arbetsmarknadsregioner:

Arbetsmarknadsregion 1 - Västervik

Arbetsmarknadsregion 2 - Hultsfred, Vimmerby

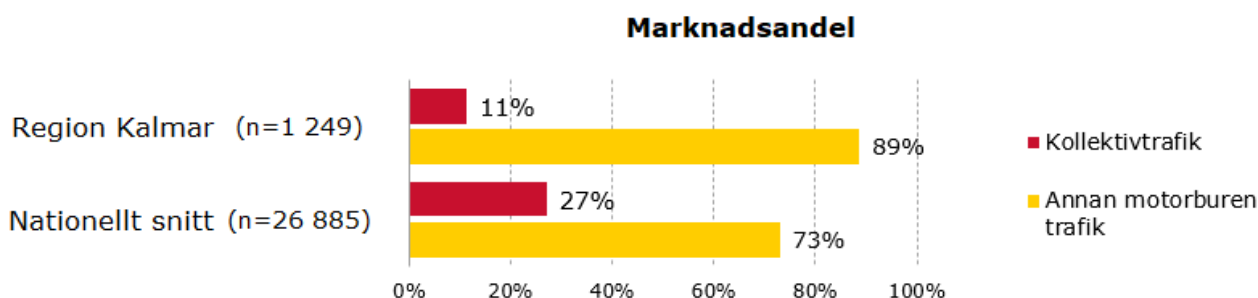
Arbetsmarknadsregion 3 - Oskarshamn, Högsby, Mönsterås

Arbetsmarknadsregion 4 - Kalmar, Emmaboda, Nybro, Torsås, Mörbylånga, Borgholm

Kollektivtrafiken står för en tiondel av de motoriserade resorna

I Region Kalmar står kollektivtrafiken för en tiondel av samtliga motoriserade resor. Jämfört med det nationella snittet så är det en klart lägre andel, men det nationella snittet påverkas i stor grad av regioner med andra förutsättningar där andelen resor med kollektivtrafiken är förhållandevis hög, så som framför allt Region Stockholm, men även Västra Götaland, Skåne och Region Uppsala.

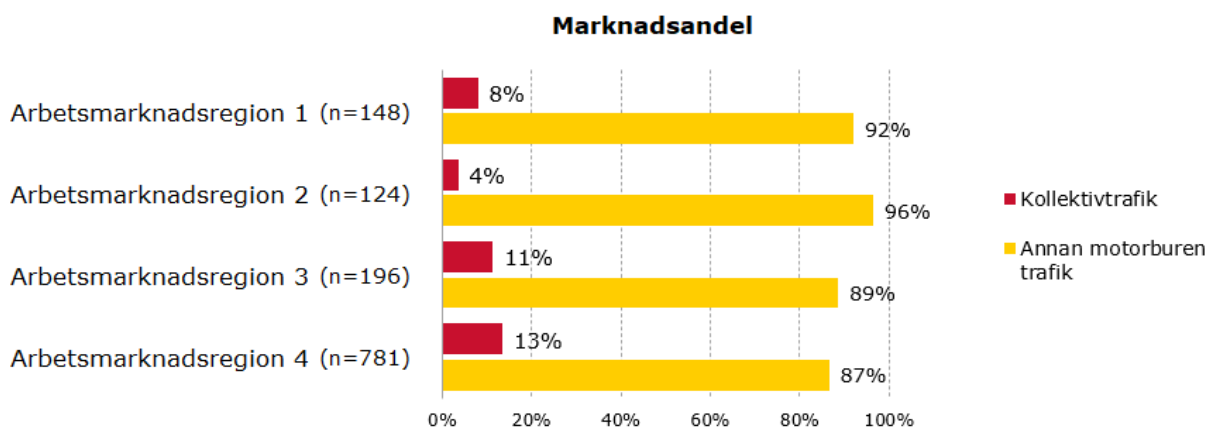
I Kollektivtrafikbarometern beräknas kollektivtrafikens marknadsandel som den totala andelen kollektivtrafikresor av det totala antalet motoriserade resor. Till grund för beräkningen ligger den del av enkäten som kallas för resedagboken, och mer specifik de frågor där respondenterna som genomfört en resa dagen innan enkätbesvarandet får uttala sig om vilka färdmedel de reste med. Kollektivtrafik och taxi ingår i kollektivtrafikresor medan bil, moped och MC (som förare eller passagerare) inte gör det.



Figur 1, Marknadsandelen för kollektivtrafik i Region Kalmar samt för det nationella snittet.

Marknadsandelen är högst i arbetsmarknadsregion 4

Marknadsandelen för kollektivtrafiken är högst i Region Kalmars arbetsmarknadsregion 4, där Kalmar, Emmaboda, Nybro, Torsås, Mörbylånga och Borgholm ingår. Lägst är kollektivtrafikens marknadsandel i arbetsmarknadsregion 2 där Hulfsfred och Vimmerby ingår.



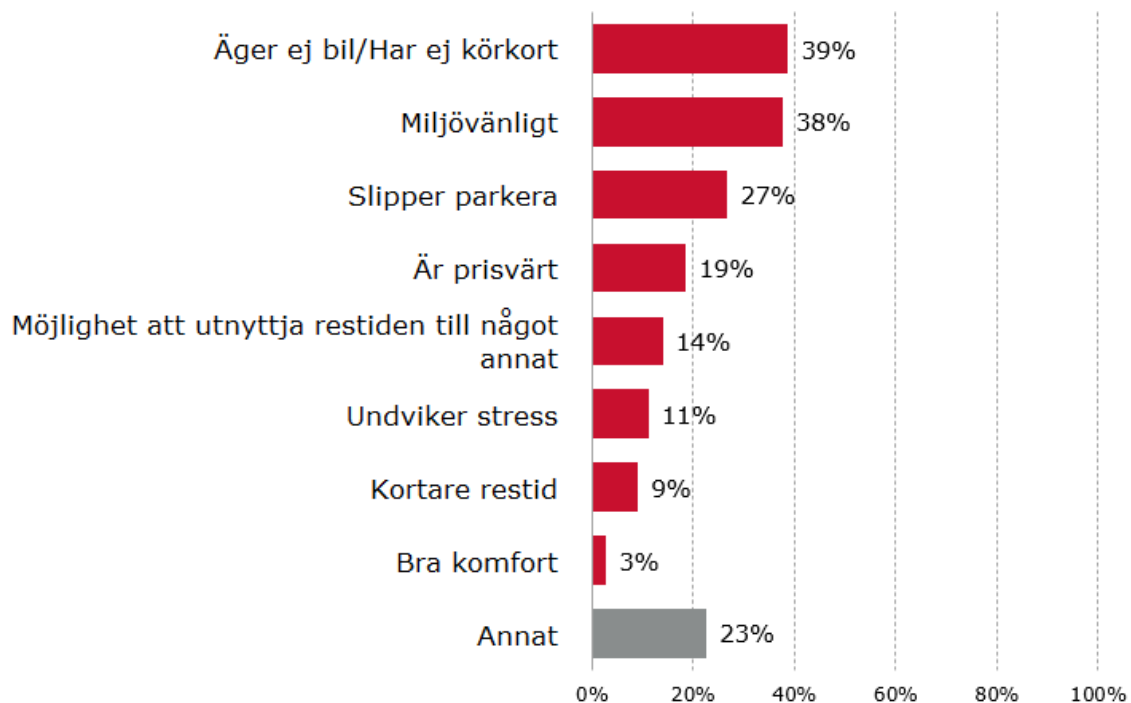
Figur 2, Kollektivtrafikens marknadsandel i Region Kalmar fördelat på de fyra arbetsmarknadsregionerna.

Avsaknad av bil/körkort och miljöhänsyn är starka skäl till att åka med KLT

Av de som åker någorlunda frekvent med KLT (minst någon gång per månad) svarar två av fem att det främsta skälet till det är att de åker med KLT är att de ej har bil och/eller körkort, medan ungefär en lika hög andel svarar att de åker med KLT för att det är miljövänligt. Att slippa parkera samt att det är miljövänligt är också jämförelsevis starka skäl till att åka med KLT, medan det är förhållandevis få som svarar att de åker med KLT på grund av bra komfort, kortare restid eller för att undvika stress.

Notera att frågan om skälen till varför man åker med KLT enbart ställts till de respondenter som svarat att de åker med KLT minst en gång i månaden.

Vilka är de främsta skälen till att du åker med KLT? (n=173)



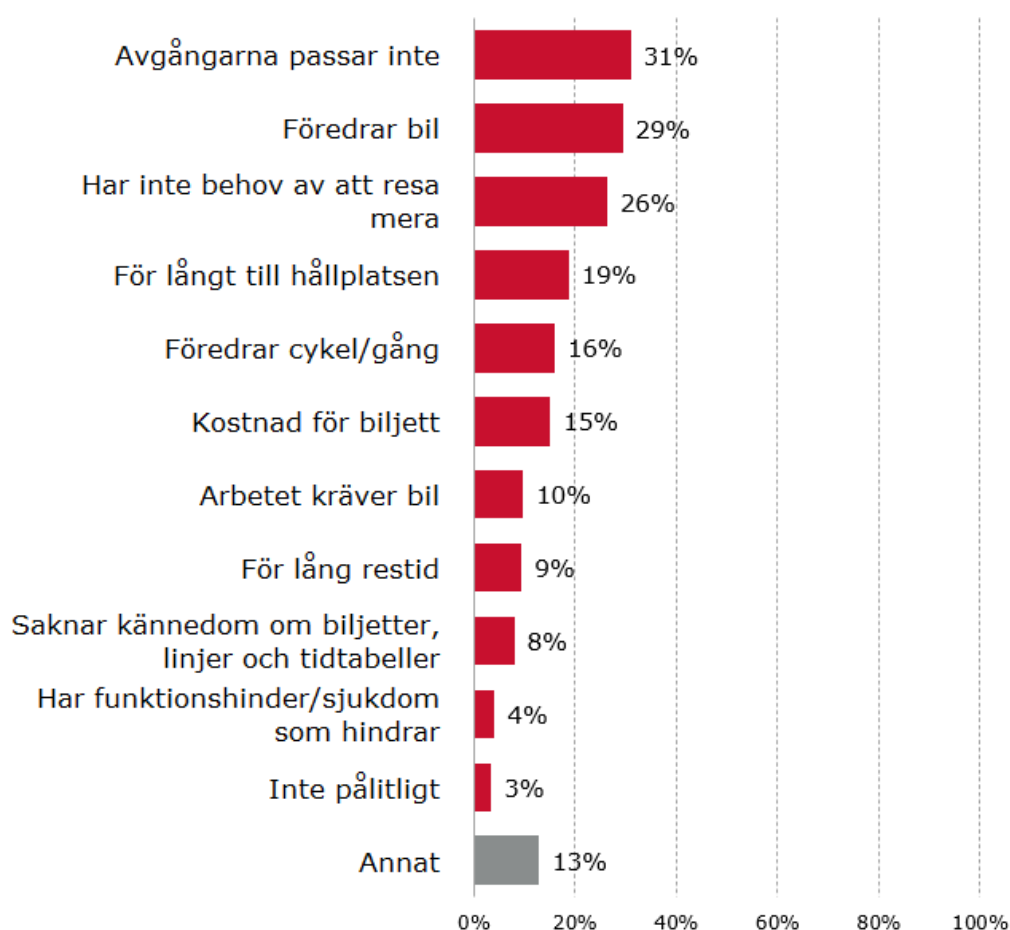
Figur 3, De främsta skälen till att åka med KLT.

Att avgångarna inte passar och att man föredrar bil är de vanligaste skälen till att man inte reser med KLT

Av de som inte åker så ofta med KLT (någon gång per kvartal eller mer sällan) svarar tre av tio att det beror på att avgångstiderna inte passar och en ungefär nästan lika hög andel uppger att de föredrar bil, medan en knappt lägre andel inte ser något behov av att resa mer. Att ett av de främsta skälen skulle vara att det inte är pålitligt att resa med KLT är det däremot väldigt få som svarar.

Notera att frågan om skälen till varför man inte åker med KLT enbart ställts till de respondenter som svarat att de åker med KLT någon gång per kvartal eller mer sällan.

Vilka är de främsta skälen till att du inte åker med KLT? (n=553)



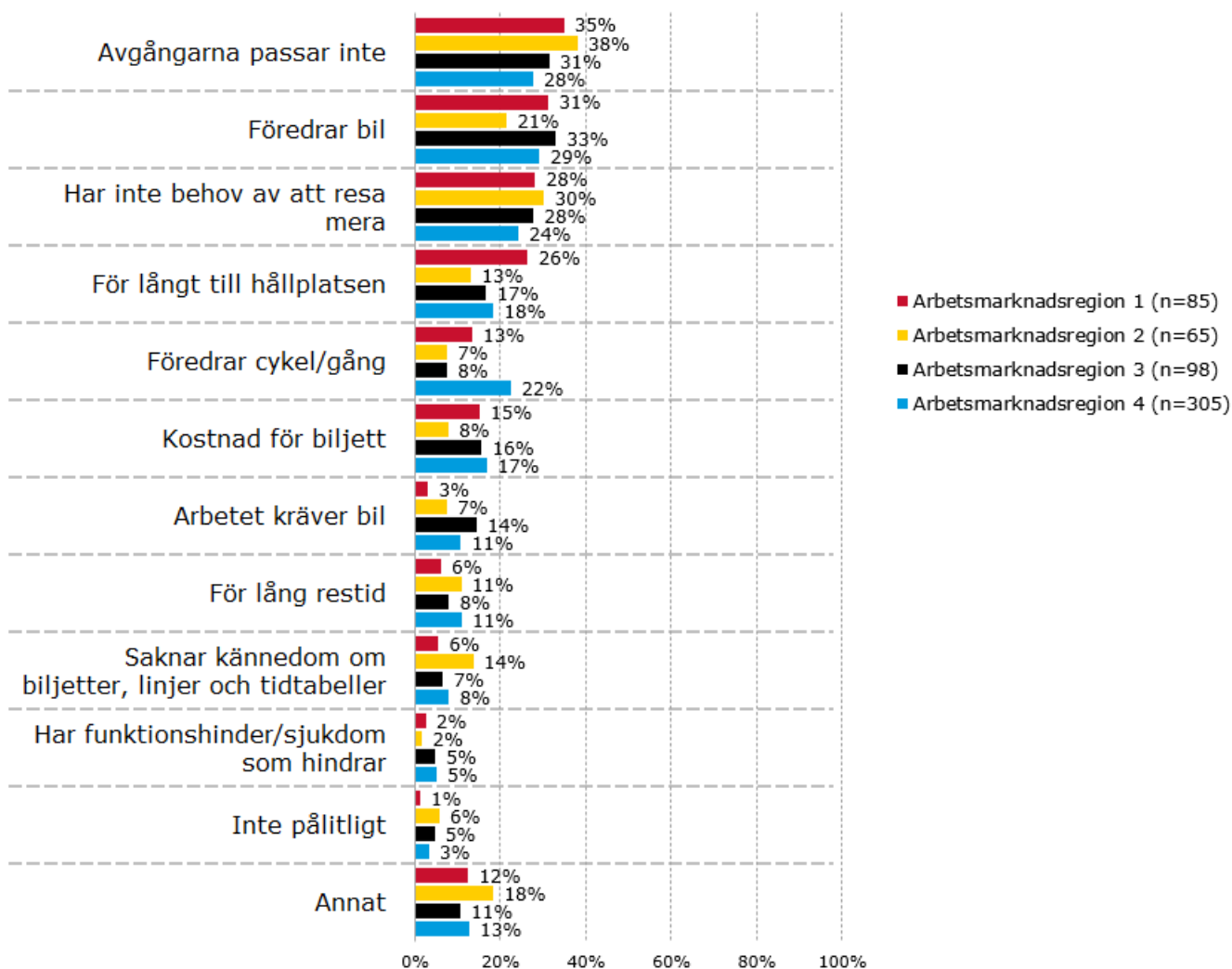
Figur 4, De främsta skälen till man inte åker med KLT.

Skillnader mellan arbetsmarknadsregioner

De som bor i arbetsmarknadsregion 4 anser i signifikant högre grad än de som bor i arbetsmarknadsregion 2 eller 3 att ett av de främsta skälen till att de inte åker med KLT är att de föredrar att cykla och/eller gå. Vidare anser de som bor i arbetsmarknadsregion 3 och 4 i signifikant större utsträckning än de som bor i arbetsmarknadsregion 1 att skälet till att de inte åker med KLT är att deras arbete kräver bil.

Det går även att urskilja tendenser till att de som bor i arbetsmarknadsregion 2 i högre grad än de som bor i övriga arbetsmarknadsregioner anser att skälen till att inte åka med KLT är att avgångstiderna inte passar samt att de saknar kännedom om biljetter linjer och tidtabeller. Likaså tenderar de som bor i arbetsmarknadsregion 1 i förhållandevis större utsträckning svara att det beror på att det är för långt till hållplatsen. Dessa skillnader är dock inte signifikanta, utan det skulle krävas ett större svarsunderlag för att säkerställa om faktiska skillnader finns.

Vilka är de främsta skälen till att du inte åker med KLT?

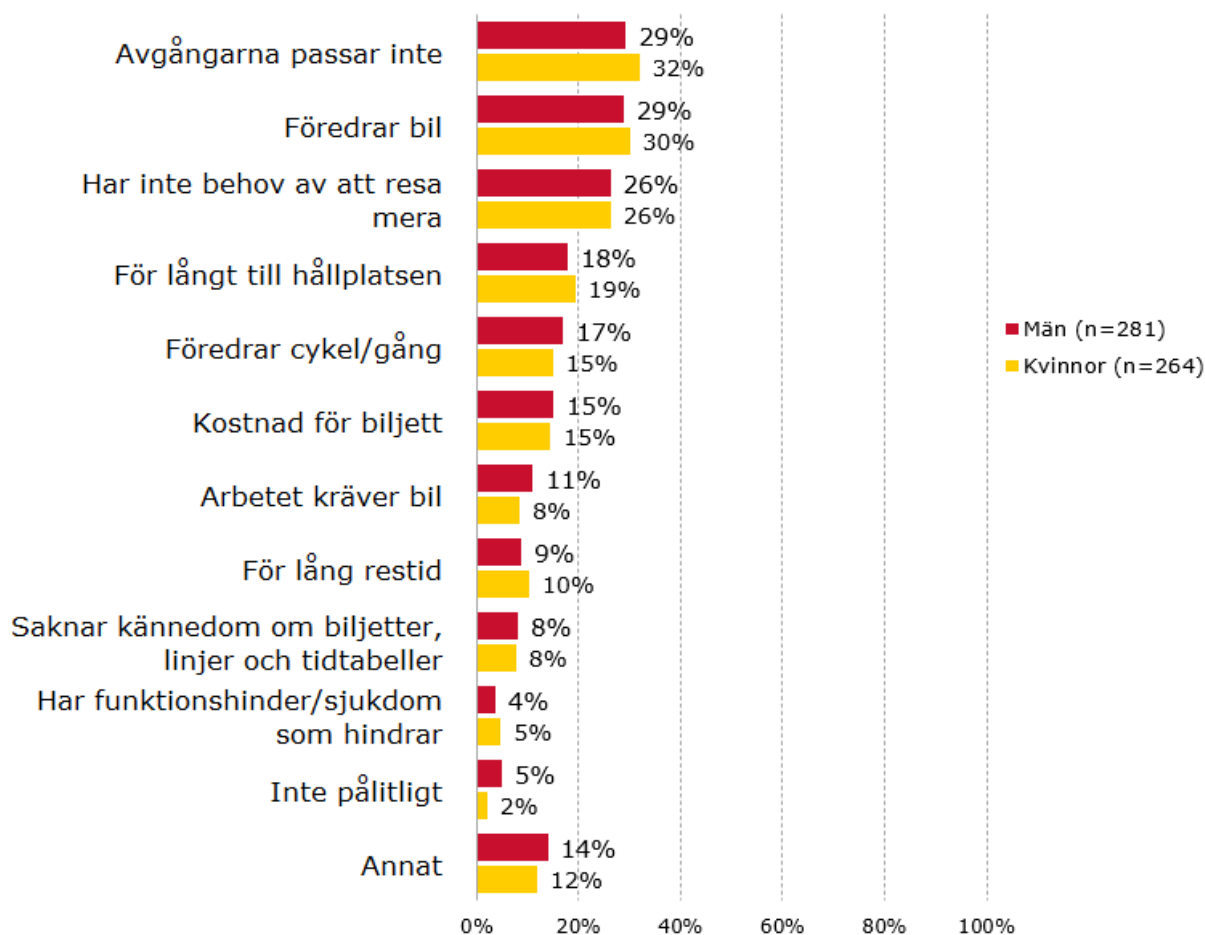


Figur 5, De främsta skälen till man inte åker med KLT, fördelat på Region Kalmars fyra arbetsmarknadsregioner.

Små skillnader mellan män och kvinnor

Det finns inga signifikanta skillnader mellan män och kvinnor gällande de främsta skälen till att inte åka med KLT. Kvinnor tenderar dock att i knappt högre grad svara att avgångarna inte passar medan män i knappt större utsträckning tenderar att svara att deras arbete kräver bil.

Vilka är de främsta skälen till att du inte åker med KLT?

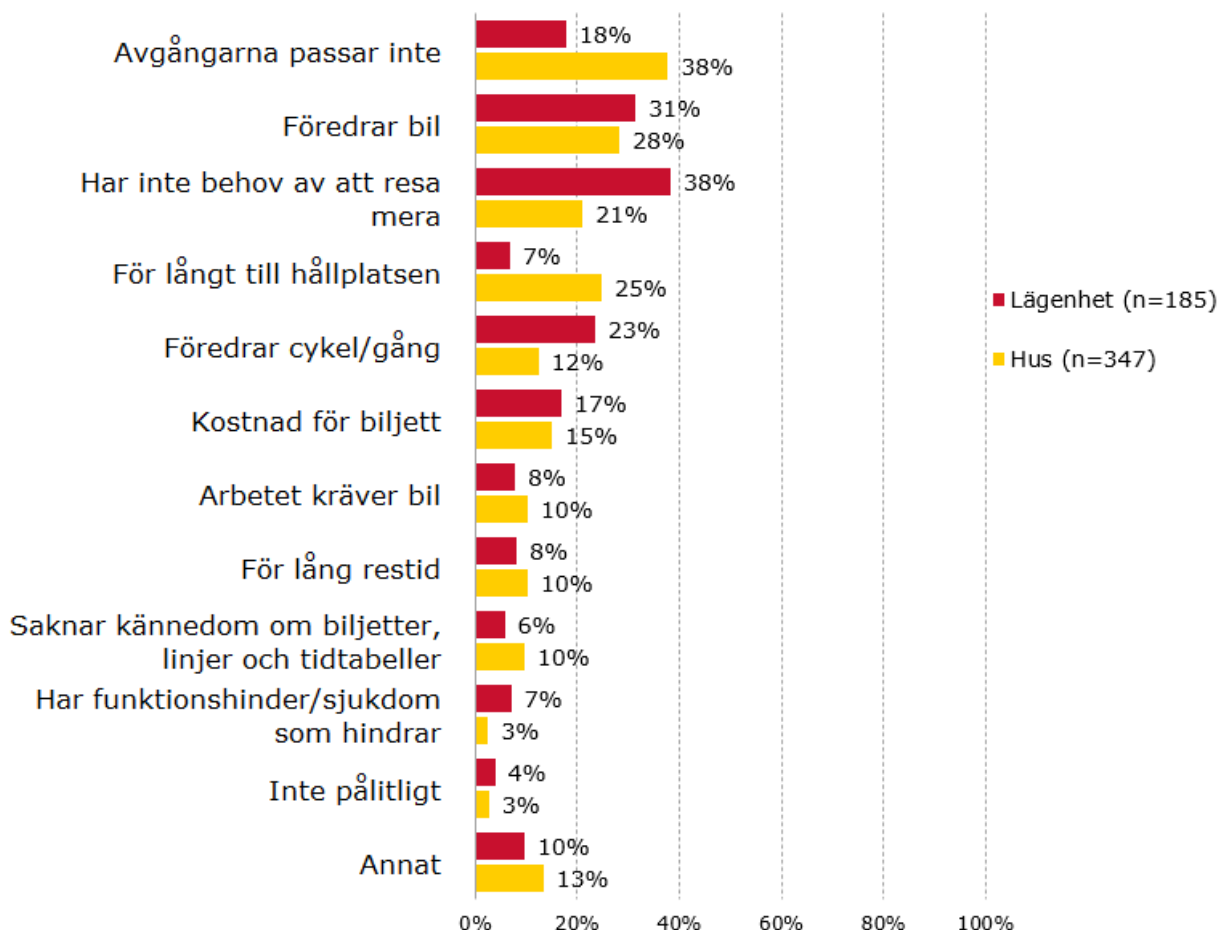


Figur 6, De främsta skälen till man inte åker med KLT, fördelat på män och kvinnor.

För långt till hållplats och att avgångarna inte passar är starkare skäl bland de som bor i hus

Jämfört med de som bor i lägenhet är det bland de som bor i hus en signifikant större andel som anser att deras skäl till att inte åka med KLT är att avgångarna inte passar samt att det är för långt till hållplatsen. De som bor i lägenhet svarar å andra sidan i signifikant större utsträckning att de inte åker med KLT på grund av att de föredrar att cykla och/eller gå samt att de inte har behov av att resa mer.

Vilka är de främsta skälen till att du inte åker med KLT?



Figur 7, De främsta skälen till man inte åker med KLT, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus.

Att avgångstiderna inte passar är ett vanligare skäl bland de som bor i hushåll med jämförelsevis högre inkomster

De som bor i hushåll där den sammanlagda månadsinkomsten överstiger 40 000 kr uppger i signifikant högre grad än de vars sammanlagda månadsinkomst är 30 000 kr eller lägre att skälet till att de inte åker med KLT är att avgångstiderna inte passar.

| Vilka är de främsta skälen till att du inte åker med KLT? | Hushållets sammanlagda månadsinkomst | | | | | | |
|---|--------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| | 0- 20 000 kr | 20 001- 30 000 kr | 30 001- 40 000 kr | 40 001- 50 000 kr | 50 001- 60 000 kr | 60 001- 80 000 kr | 80 001 kr eller mer |
| Antal respondenter | 73 | 64 | 90 | 49 | 50 | 79 | 49 |
| Avgångarna passar inte | 21% | 21% | 28% | 43% | 40% | 42% | 38% |
| Föredrar bil | 26% | 34% | 26% | 32% | 27% | 33% | 18% |
| Har inte behov av att resa mera | 31% | 33% | 34% | 22% | 11% | 22% | 24% |
| För långt till hållplatsen | 20% | 18% | 17% | 21% | 16% | 24% | 21% |
| Föredrar cykel/gång | 21% | 8% | 17% | 19% | 14% | 18% | 24% |
| Kostnad för biljett | 20% | 15% | 19% | 11% | 22% | 13% | 22% |
| Arbetet kräver bil | 1% | 11% | 8% | 14% | 12% | 8% | 14% |
| För lång restid | 5% | 5% | 9% | 11% | 13% | 15% | 10% |
| Saknar kännedom om biljetter, linjer och tidtabeller | 7% | 8% | 9% | 7% | 16% | 5% | 6% |
| Har funktionshinder/sjukdom som hindrar | 20% | 4% | 3% | 2% | 0% | 1% | 2% |
| Inte pålitligt | 4% | 0% | 7% | 2% | 4% | 0% | 4% |
| Annat | 7% | 8% | 11% | 11% | 15% | 19% | 13% |

Tabell 1, De främsta skälen till man inte åker med KLT, fördelat på hushållets månadsinkomst.

Hälften har övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer – men många anser sig inte ha möjligheten just nu

Ungefär hälften har övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil, men en jämförelsevis hög andel av dessa anser sig inte ha möjlighet till det just nu.

Av de som inte anser sig ha möjlighet att nyttja kollektivtrafiken mer är det en signifikant högre andel som svarar skälen till att de inte åker med KLT är att avgångstiderna inte passar. De som övervägt att åka mer kollektivt samt anser att det skulle vara praktiskt möjligt för dem svarar i signifikant högre grad än övriga att för lång restid och kostnad för biljett är ett upplevt hinder för att åka med KLT.

De som idag redan räknas som kunder till KLT enligt Kollektivtrafikbarometerns definition, dvs de som åker med KLT minst någon gång per månad, svarar i signifikant högre utsträckning än de som inte är kunder till KLT att de har övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer och att det skulle vara praktiskt möjligt för dem.

Notera att frågan om man övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil enbart ställts till de respondenter som svarat att de åker med KLT några gånger per månad eller mer sällan, samt ej svarat att de aldrig åker bil.

Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil? (n=566)

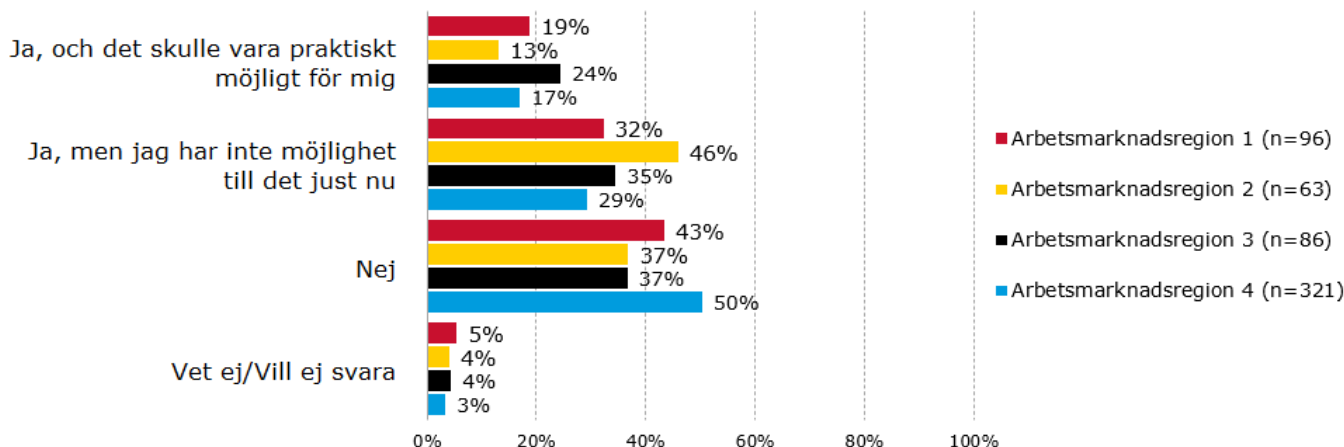


Figur 8, Om man övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil.

Skillnader mellan arbetsmarknadsregioner

I arbetsmarknadsregion 2 är det en signifikant högre andel än i arbetsmarknadsregion 4 som svarar att de övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil men att de inte har möjlighet till det just nu. Likaså är det i arbetsmarknadsregion 4 en signifikant högre andel än i arbetsmarknadsregion 3 som svarar att de inte övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil.

Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?

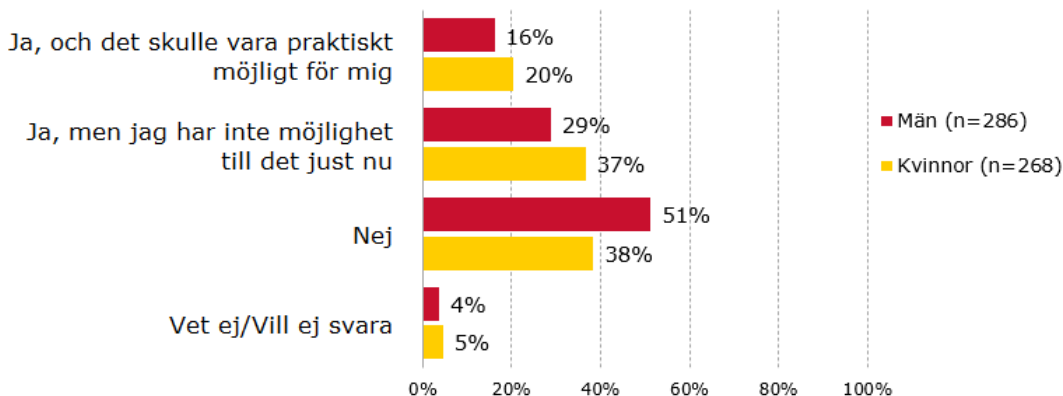


Figur 9, Om man övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil, fördelat på Region Kalmar's fyra arbetsmarknadsregioner.

Kvinnor har i större utsträckning övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer

Ungefär hälften av männen har inte övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil, vilket är en signifikant högre andel än bland kvinnor. Även om skillnaderna inte är signifikanta så finns en tendens till att kvinnor i större utsträckning än män övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer, vare sig om det är praktiskt möjligt för dem eller inte.

Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?

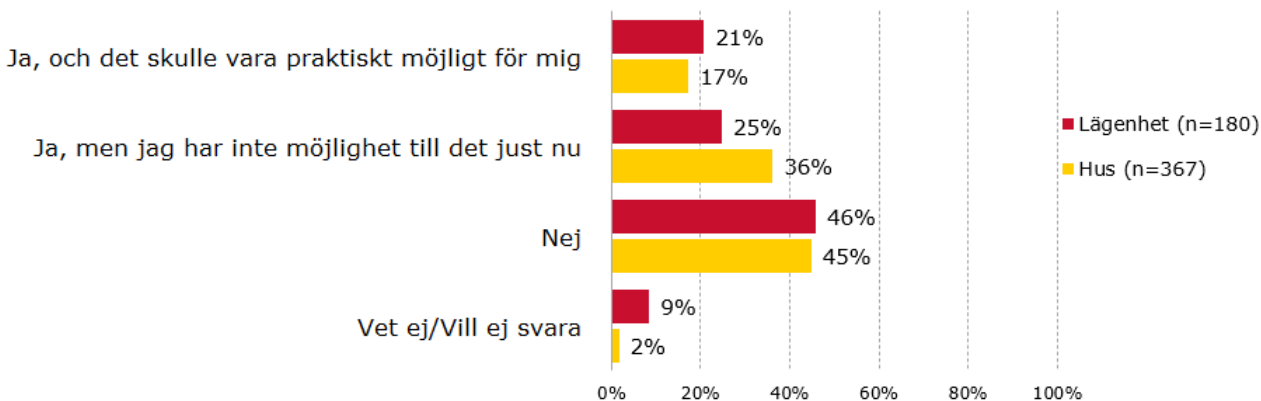


Figur 10, Om man övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil, fördelat på män och kvinnor.

De som bor i hus har i större utsträckning övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer, men anser sig inte ha möjligheten till det just nu

Bland de som bor i hus är det en signifikant högre andel än bland de som bor i lägenhet som svarar att de övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil men att de inte har möjlighet till det just nu.

Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?



Figur 11, Om man övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus.

Vanligare bland hushåll med högre inkomst att ha övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer, men anse att man inte har möjlighet till det just nu

Bland de som bor i hushåll med högre sammanlagt månadsinkomst är det en signifikant större andel som svarar att de övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer men att de inte har möjlighet till det just nu, jämfört med de som bor i hushåll men jämförelsevis lägre sammanlagd månadsinkomst.

| Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil? | Hushållets sammanlagda månadsinkomst | | | | | | |
|---|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|
| | 0-20 000 kr | 20 001-30 000 kr | 30 001-40 000 kr | 40 001-50 000 kr | 50 001-60 000 kr | 60 001-80 000 kr | 80 001 kr eller mer |
| Antal respondenter | 65 | 92 | 86 | 56 | 53 | 70 | 48 |
| Ja, och det skulle vara praktiskt möjligt för mig | 21% | 21% | 14% | 19% | 18% | 20% | 24% |
| Ja, men jag har inte möjlighet till det just nu | 22% | 29% | 29% | 34% | 45% | 28% | 49% |
| Nej | 52% | 41% | 55% | 46% | 36% | 46% | 28% |
| Vet ej/Vill ej svara | 4% | 9% | 2% | 2% | 2% | 6% | 0% |

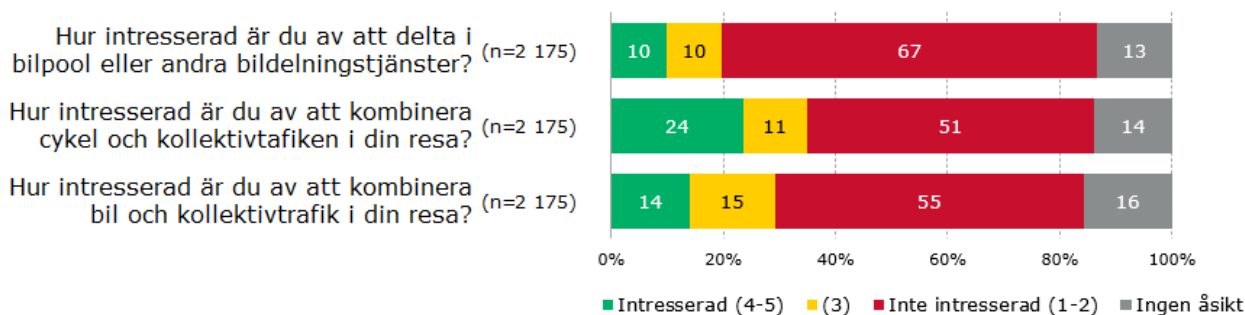
Tabell 2, Om man övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil fördelat på hushållets månadsinkomst.

En av fyra är intresserade av att kunna kombinera cykel och kollektivtrafik i sin resa

En av fyra svarar att de är intresserade av att kombinera cykel och kollektivtrafik i sin resa, vilket är en signifikant högre andel jämfört med de som är intresserade av att kombinera bil och kollektivtrafik eller av att delta i bildelningstjänster.

Intressegraden är jämförelsevis lägst för bildelningstjänster, där en av tio svarar att de är intresserade medan majoriteten inte är det.

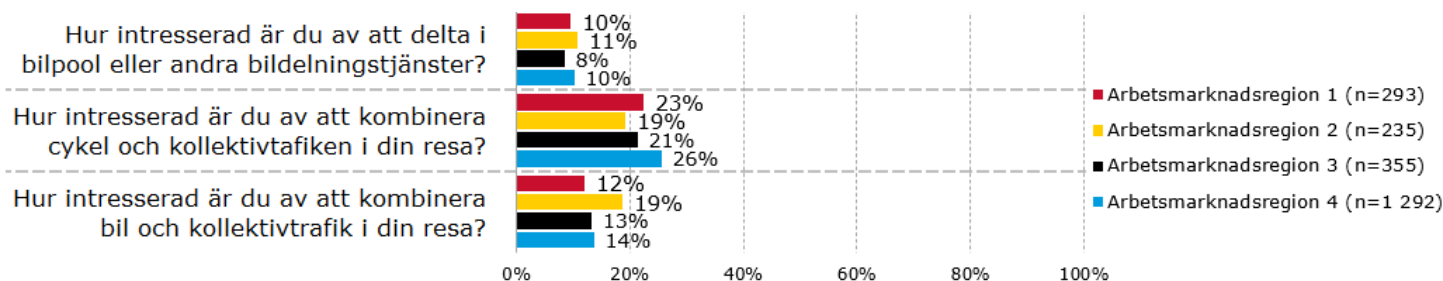
De som idag är kunder till KLT är i signifikant högre grad än icke-kunder intresserade av att kombinera kollektivtrafikresan med cykel och/eller bil samt av bildelningstjänster.



Figur 12, Intressegrad för att delta i bildelningstjänster och att kombinera kollektivtrafikresor med cykel och/eller bil.

En av fyra är intresserade av att kunna kombinera cykel och

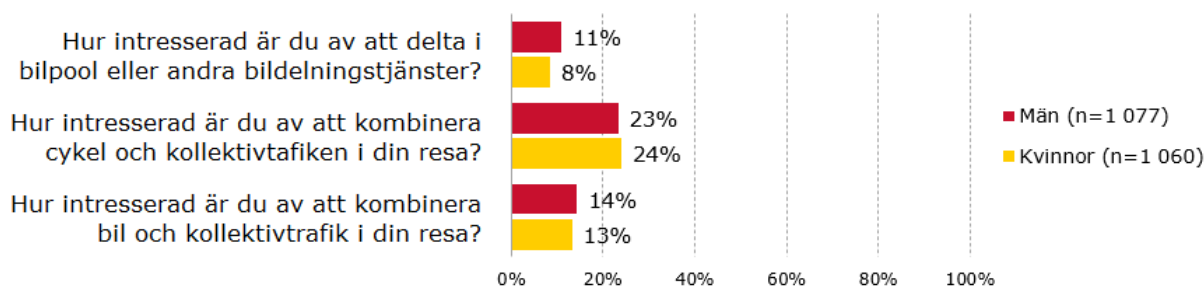
I arbetsmarknadsregion 4 är det en signifikant högre andel än i arbetsmarknadsregion 2 som svarar att de är intresserade av att kombinera cykel och kollektivtrafik i sin resa. Likaså är det en signifikant större andel i arbetsmarknadsregion 2 än i arbetsmarknadsregion 1 och 4 som är intresserade av att kombinera bil och kollektivtrafik i sin resa.



Figur 13, Andelen intresserade (betyg 4-5) av att delta i bildelningstjänster samt att kombinera kollektivtrafikresor med cykel och/eller bil, fördelat på Region Kalmars fyra arbetsmarknadsregioner.

Män har ett något högre intresse av bildelningstjänster

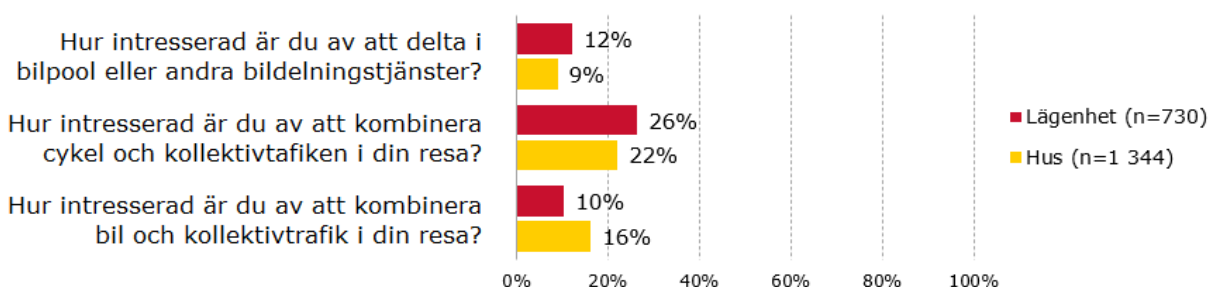
Män svarar i signifikant större utsträckning än kvinnor att de är intresserade av att delta i bilpool eller andra bildelningstjänster. Vad avser intresset för att kombinera kollektivtrafik med cykel och/eller bil i sin resa så finns ingen större skillnad mellan män och kvinnor.



Figur 14, Andelen intresserade (betyg 4-5) av att delta i bildelningstjänster samt att kombinera kollektivtrafikresor med cykel och/eller bil, fördelat på män och kvinnor.

Framför allt de som bor i hus som är intresserade av att kunna kombinera bil och kollektivtrafik

De som bor i hus svarar i signifikant högre grad än de som bor i lägenhet att de är intresserade av att kombinera bil och kollektivtrafik i sin resa. De som bor i lägenhet är å andra sidan i signifikant större utsträckning än de som bor i hus intresserade av att kombinera cykel och kollektivtrafik i sin resa samt av bildelningstjänster.

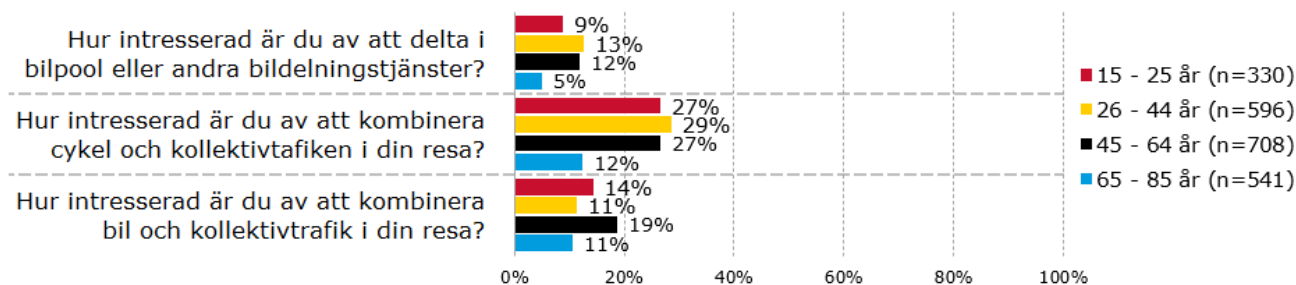


Figur 15, Andelen intresserade (betyg 4-5) av att delta i bildelningstjänster samt att kombinera kollektivtrafikresor med cykel och/eller bil, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus.

Intresset för att kunna kombinera bil och kollektivtrafik i sin resa finns i större utsträckning bland dem som är 45-64 år

De inom den äldsta åldersgruppen, 65-85 år, är i signifikant lägre grad än övriga intresserade av bildelningstjänster eller av att kombinera cykel och kollektivtrafik i sin resa. Intresset av att kombinera kollektivtrafik och bil i sin resa är högst bland de inom åldersspannet 45-64 år.

Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun



Figur 16, Andelen intresserade (betyg 4-5) av att delta i bildelningstjänster samt att kombinera kollektivtrafikresor med cykel och/eller bil, fördelat på åldersgrupper.

Intresset är högst bland de som bor i hushåll med höga månadsinkomster

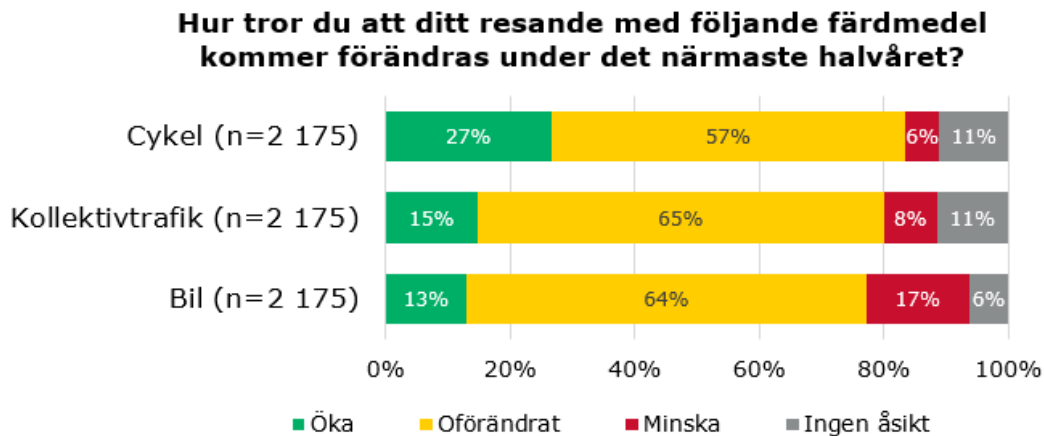
De som bor i hushåll med väldigt höga sammanlagda månadsinkomster (80 001 kr eller mer) är överlag mer intresserade av att kombinera kollektivtrafikresan med cykel och/eller bil samt av bildelningstjänster än de som bor i hushåll med lägre månadsinkomster.

| Hur intresserad är du av att... | Hushållets sammanlagda månadsinkomst | | | | | | |
|---|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| | 0- 20 000 kr | 20 001- 30 000 kr | 30 001- 40 000 kr | 40 001- 50 000 kr | 50 001- 60 000 kr | 60 001- 80 000 kr | 80 001 kr eller mer |
| Antal respondenter | 299 | 293 | 313 | 191 | 209 | 269 | 164 |
| ... delta i bilpool eller andra bildelningstjänster? | 9% | 11% | 10% | 10% | 11% | 11% | 15% |
| ... kombinera cykel och kollektivtrafiken i din resa? | 22% | 22% | 23% | 24% | 25% | 28% | 33% |
| ... kombinera bil och kollektivtrafik i din resa? | 13% | 15% | 14% | 13% | 13% | 16% | 21% |

Tabell 3, Andelen intresserade (betyg 4-5) av att delta i bildelningstjänster samt att kombinera kollektivtrafikresor med cykel och/eller bil, fördelat på hushållets månadsinkomst.

Ökade cykel- och kollektivtrafikresor och minskade bilresor

Drygt en av fyra tror att ens cykelresor kommer att öka under det närmaste halvåret samtidigt som det är en begränsad andel som tror att de kommer att minska. Likaså är det en högre andel som tror att ens kollektivtrafikresorna kommer öka än andelen som tror att de kommer at minska. För bil är det dock tvärt om, där är andelen som tror att ens bilresor kommer att minska knappt högre än andelen som tror att de kommer att öka.

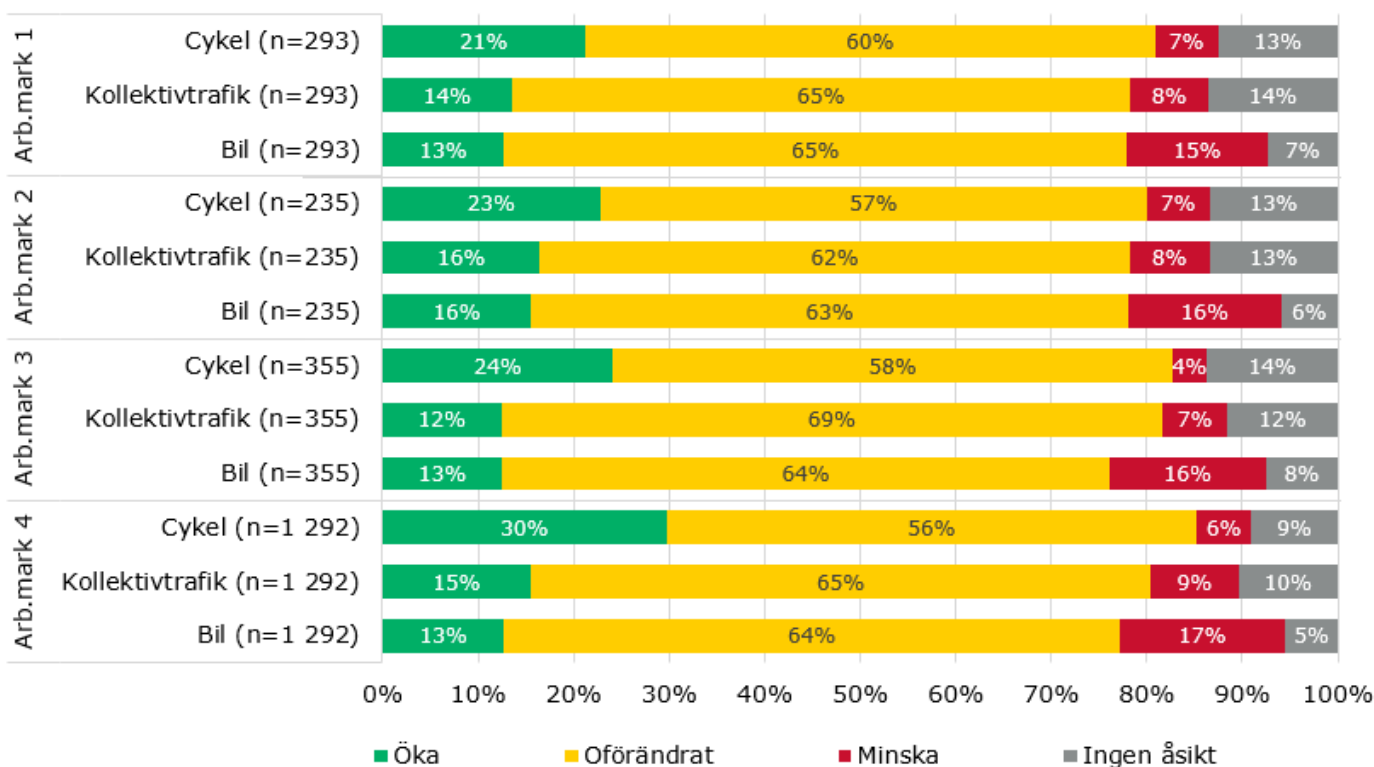


Figur 17, Hur man tror att resandet med cykel, kollektivtrafik och bil kommer att förändras inom det närmaste halvåret.

Framför allt de som bor i arbetsmarknadsregion 4 som tror att cykelresorna kommer att öka

I samtliga arbetsmarknadsregioner är andelen som tror att cykelresorna kommer att öka det närmaste halvåret jämförelsevis hög, men framför allt i arbetsmarknadsregion 4 där andelen som tror det är signifikant högre än i övriga arbetsmarknadsregioner. Vad avser övriga färdmedel, dvs. cykel och bil, så finns inga signifikanta skillnader mellan regionerna.

Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer förändras under det närmaste halvåret?

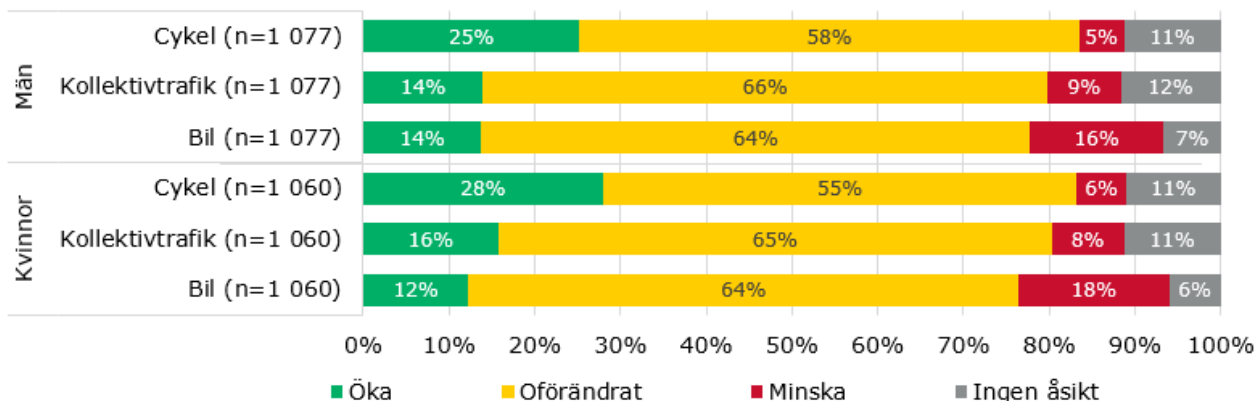


Figur 18, Hur man tror att resandet med cykel, kollektivtrafik och bil kommer att förändras inom det närmaste halvåret, fördelat på Region Kalmars fyra arbetsmarknadsregioner.

Män och kvinnor tror ungefär lika

Det finns inga signifikanta skillnader mellan män och kvinnor vad gäller deras antaganden om förändrat resande under det kommande halvåret med cykel, kollektivtrafik och bil.

Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer förändras under det närmaste halvåret?

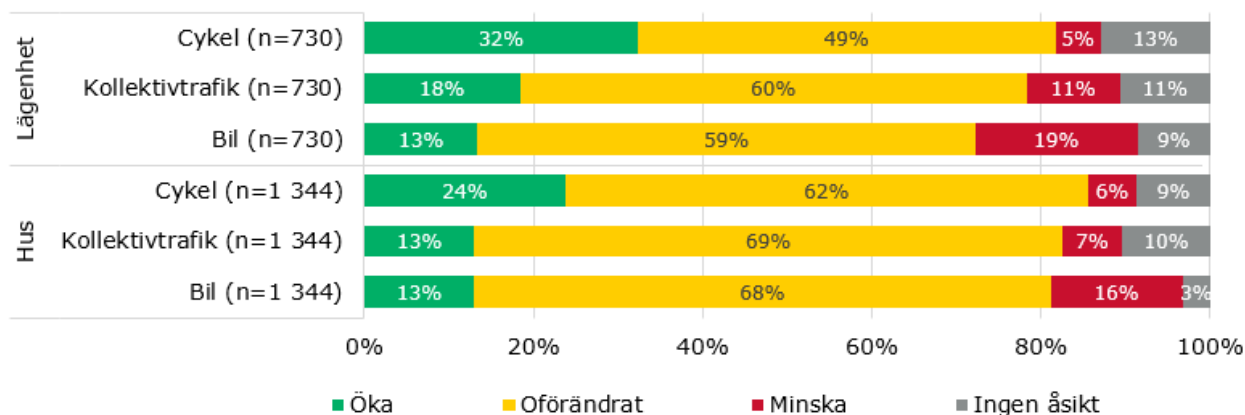


Figur 19, Hur man tror att resandet med cykel, kollektivtrafik och bil kommer att förändras inom det närmaste halvåret, fördelat på män och kvinnor.

De som bor i lägenhet tror i högre grad att cykel och kollektivtrafikresor kommer att öka

De som bor i lägenhet tror i signifikant högre grad än de som bor i hus att deras cykel och kollektivtrafikresor kommer att öka under det närmaste halvåret. Vad avser just kollektivtrafikresor är det däremot även en signifikant högre andel bland dem som bor i lägenhet som tror att de kommer att minska under det närmaste halvåret. Likaså är det en signifikant högre andel som tror att bilresorna kommer att minska bland de som bor i lägenhet än bland de som bor i hus.

Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under det närmaste halvåret?

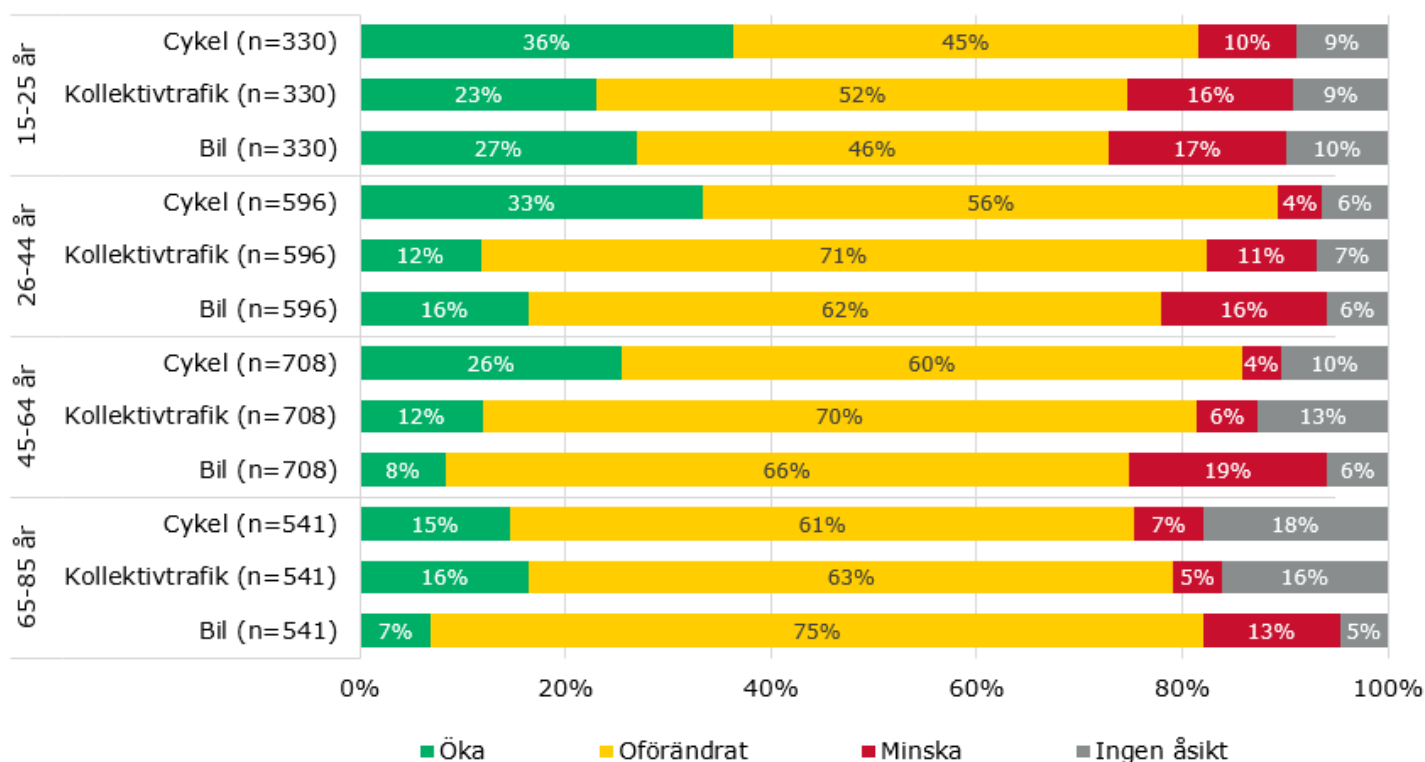


Figur 20, Hur man tror att resandet med cykel, kollektivtrafik och bil kommer att förändras inom det närmaste halvåret, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus.

Nettoandelen ökade resor med kollektivtrafiken är högst bland den äldsta åldersgruppen

De i dem yngre åldersgrupperna, 15-25 år och 26-44 år, tror i signifikant större utsträckning än de i dem äldre åldersgrupperna, 45-64 år och 65-85 år, att deras cykelresor kommer att öka under det närmaste halvåret. Gällande resor med kollektivtrafiken är det framför allt den yngsta åldersgruppen som tror att dessa kommer att öka under det närmaste halvåret, men bland dem är det även en jämförelsevis hög andel som tror att resor med kollektivtrafiken kommer att minska. Nettoandelen för kollektivtrafikresor är som högst för den äldsta åldersgruppen, där andelen som tror att dessa kommer att öka under det närmaste halvåret är klart högre än andelen som tror att de kommer att minska.

Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under det närmaste halvåret?

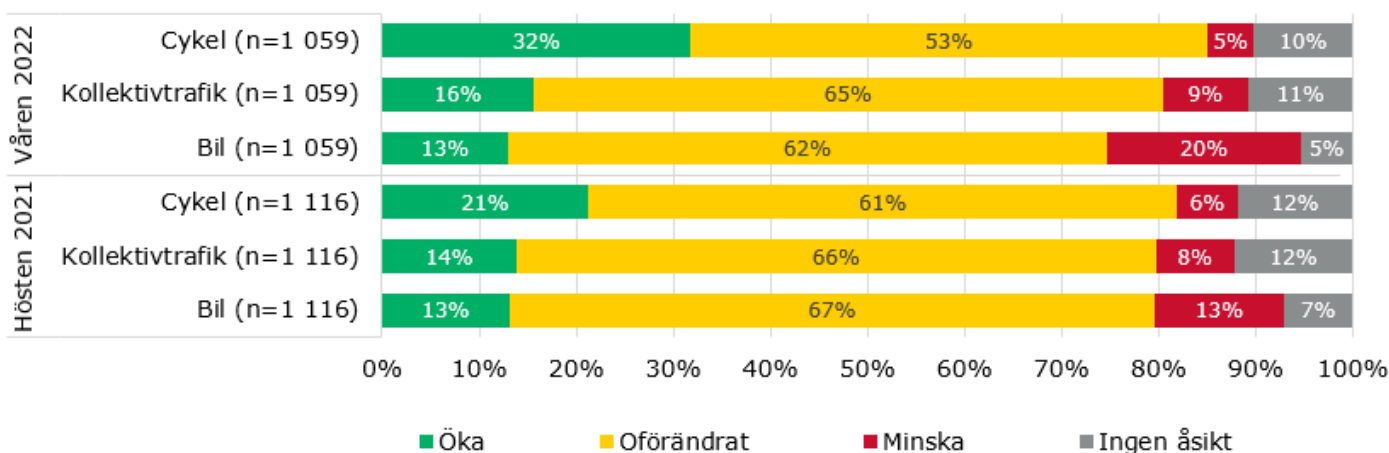


Figur 21, Hur man tror att resandet med cykel, kollektivtrafik och bil kommer att förändras inom det närmaste halvåret, fördelat på åldersgrupper.

Framför allt KLTs: kunder som tror på ett ökat resande med kollektivtrafiken

De som hör till KLT:s kunder, dvs de som reser med KLT minst någon gång per månad, anser i signifikant större utsträckning än de som hör till icke-kunder att de kommer att öka sitt resande med kollektivtrafiken under det närmaste halvåret. Det är dock även en större andel kunder än icke-kunder som samtidigt tror att resorna med kollektivtrafiken kommer att minska, men nettoandelen för det förändrade resandet med kollektivtrafiken är fortfarande klart högre bland kunder än bland icke-kunder.

Hur tror du att ditt resande med följande färdmedel kommer att förändras under det närmaste halvåret?

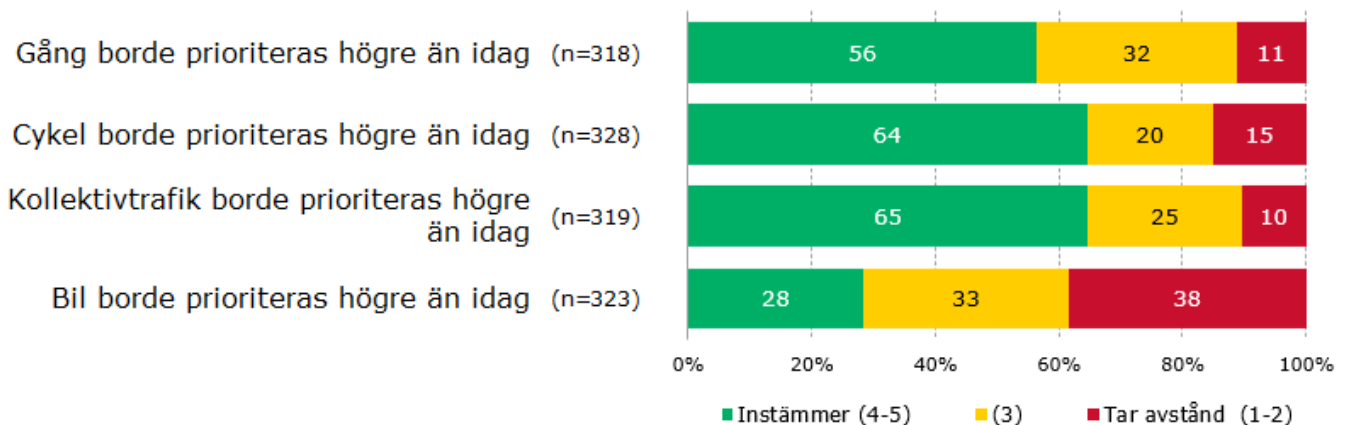


Figur 22, Hur man tror att resandet med cykel, kollektivtrafik och bil kommer att förändras inom det närmaste halvåret, fördelat på kunder och icke-kunder.

RESKOLL-frågorna som presenteras på följande sidor har bara ställts till boende i Kalmar kommun, varför resultat per arbetsmarknadsregion ej presenteras för dessa frågor.

Majoriteten anser att gång, cykel och kollektivtrafik borde prioriteras

Jämfört med bil är det en signifikant högre andel som anser att gång och framför allt cykel och kollektivtrafik borde prioriteras högre än idag. Andelen som inte anser att bil borde prioriteras mer än idag är signifikant högre än andelen som tycker det, och även signifikant högre än andelarna som inte tycker att gång, cykel och/eller kollektivtrafik borde prioriteras högre.

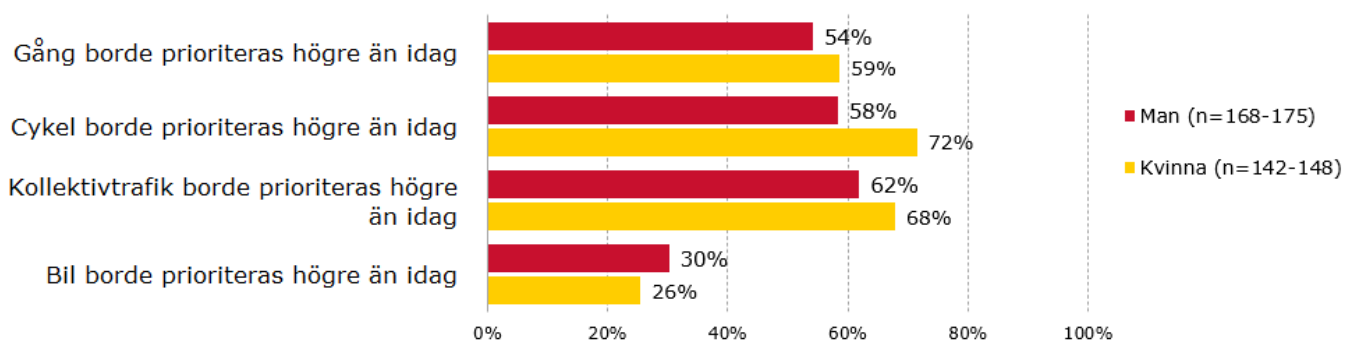


Figur 23, Inställning till om gång, cykel, kollektivtrafik och bil borde prioriteras högre än idag vid trafikplaneringen i kommunen. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Framför allt kvinnor som tycker att cykel borde prioriteras högre än idag

Kvinnor anser i signifikant högre grad än män att cykel borde prioriteras högre än idag vid trafikplaneringen i kommunen. Det finns även vissa tendenser till att kvinnor i större utsträckning än män anser att gång och kollektivtrafik borde prioriteras högre, medan män i något högre grad anser att bil borde prioriteras högre, men dessa skillnader är inte signifikanta.

Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun

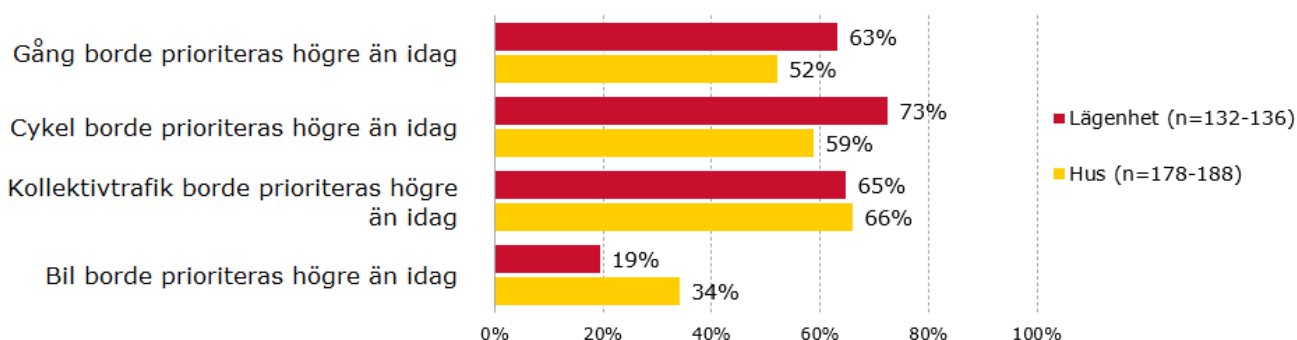


Figur 24, Instämmandegraden (betyg 4-5) i frågorna om gång, cykel, kollektivtrafik och bil borde prioriteras högre än idag vid trafikplaneringen i kommunen, fördelat på kön. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Främst de som bor i lägenhet som anser att gång och cykel borde prioriteras högre än idag

De som bor i lägenhet anser i signifikant större utsträckning än de som bor i hus att gång och cykel borde prioriteras högre än idag vid trafikplaneringen i kommunen. De som bor i hus anser å andra sidan i signifikant högre grad att bil borde prioriteras högre.

Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun

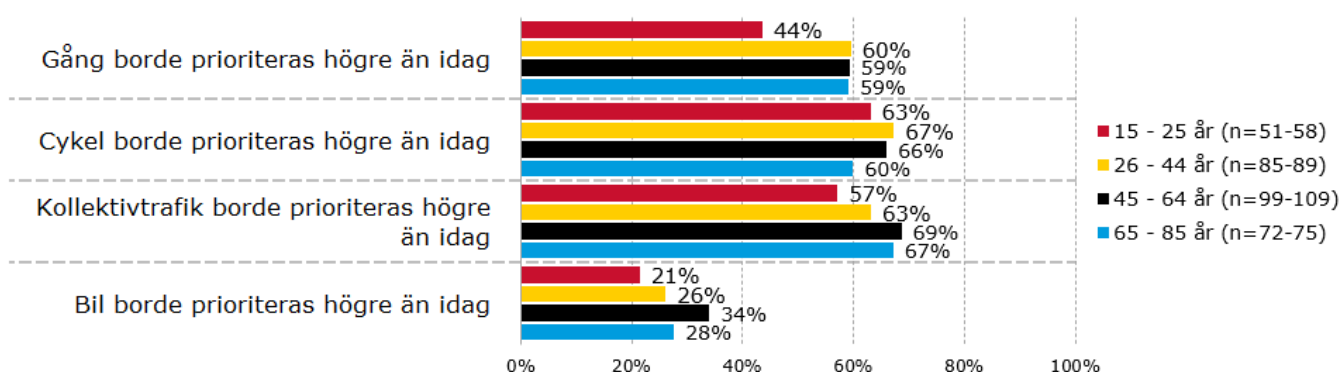


Figur 25, Instämmandegraden (betyg 4-5) i frågorna om gång, cykel, kollektivtrafik och bil borde prioriteras högre än idag vid trafikplaneringen i kommunen, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Inga signifikanta skillnader mellan åldersgrupperna

Även om det finns vissa skillnader mellan åldersgrupperna i dessa frågor så är inga av skillnaderna signifikanta. För att utreda om det finns faktiska skillnader mellan åldersgrupperna skulle ett större svarsunderlag behövas.

Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun

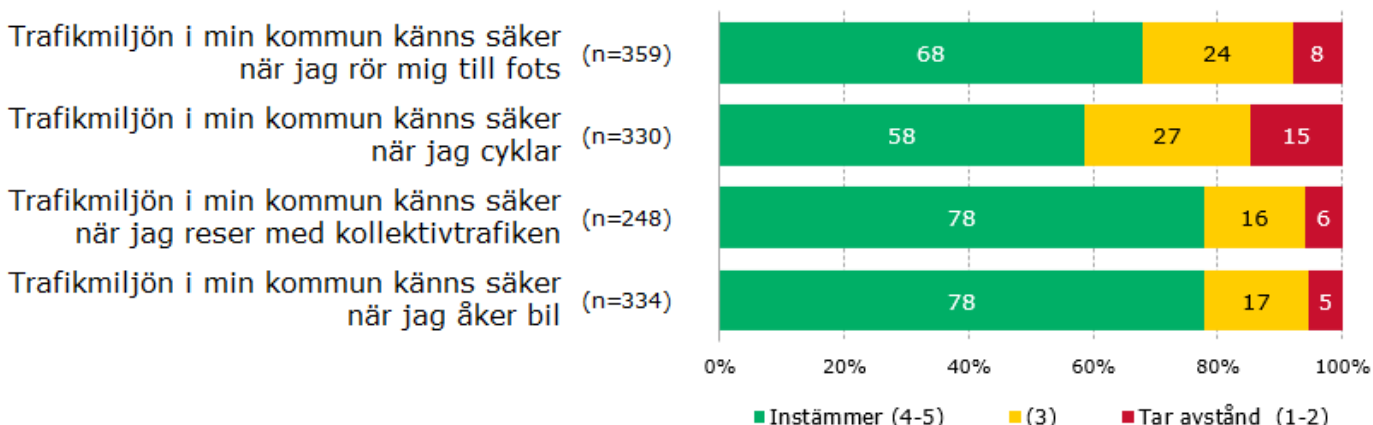


Figur 26, Instämmandegraden (betyg 4-5) i frågorna om gång, cykel, kollektivtrafik och bil borde prioriteras högre än idag vid trafikplaneringen i kommunen, fördelat på åldersgrupper. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Trafikmiljön uppfattas som jämförelsevis minst säker vid cykelresor

Andelen som anser att trafikmiljön i kommunen är säker vid resor med kollektivtrafik och bil är signifikant högre än andelen som anser att trafikmiljön är säker när man rör sig till fots eller cyklar. Jämfört med övriga färdmedel är det dessutom en signifikant högre andel som anser att trafikmiljön vid cykelresor inte är säker.

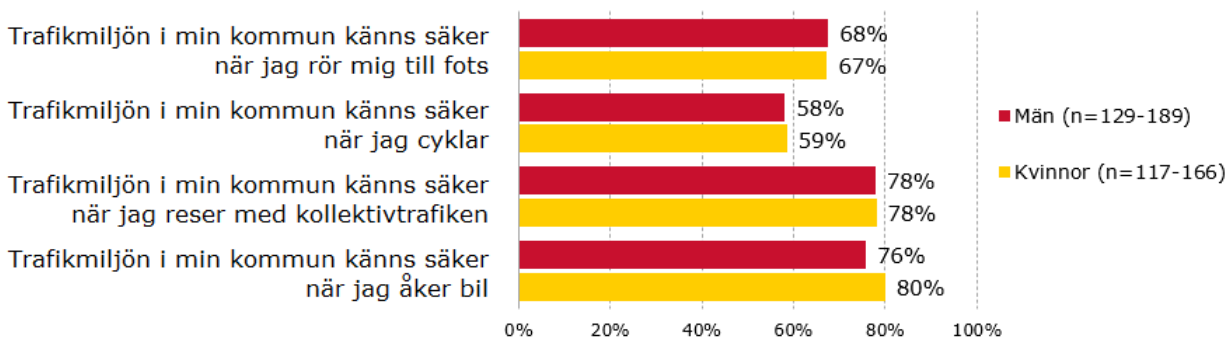
Notera att frågorna om trafikmiljön vid resor med cykel, kollektivtrafik och bil enbart ställs till de respondenter som svarat att de nyttjar dessa färdmedel.



Figur 27, Inställning till trafikmiljöns säkerhet i kommunen vid gång-, cykel-, bil och kollektivtrafikresor. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något dels på grund av att frågorna har olika styrning, och dels på grund av att de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Män och kvinnor instämmer i lika hög utsträckning

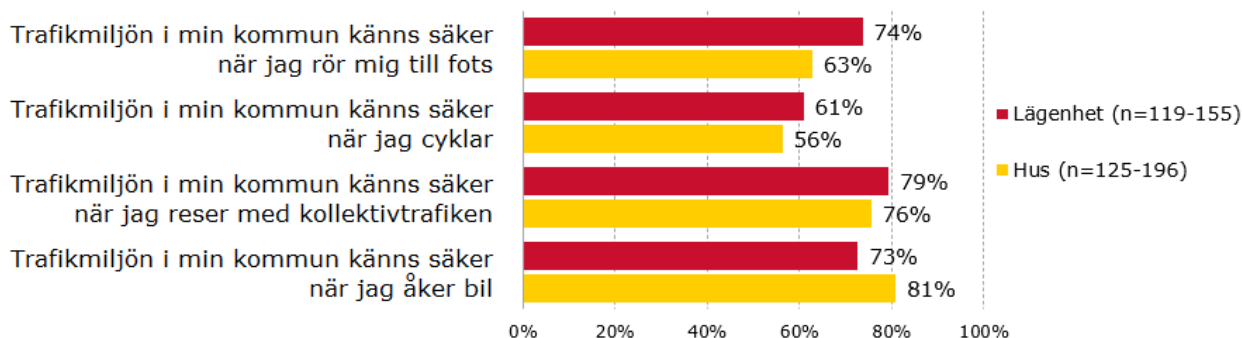
Det finns inga signifikanta skillnader mellan män och kvinnor vad avser instämmandegraden för trafikmiljön i kommunen vid gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafikresor.



Figur 28, Instämmandegraden (betyg 4-5) till trafikmiljöns säkerhet i kommunen vid gång-, cykel-, bil och kollektivtrafikresor, fördelat på kön. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något dels på grund av att frågorna har olika styrning, och dels på grund av att de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Trafikmiljön vid resor till fots uppfattas som säkrare av de som bor i lägenhet

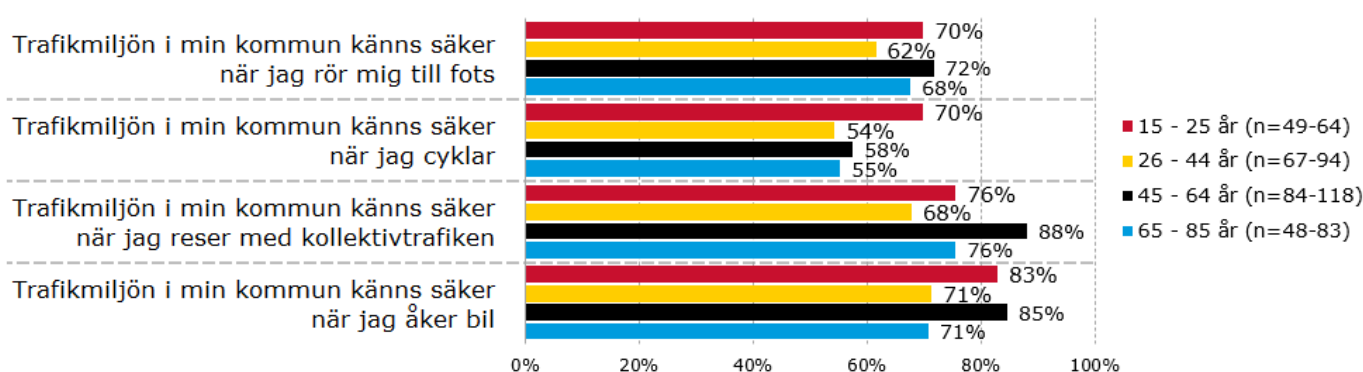
De som bor i lägenhet instämmer i signifikant högre grad än de som bor i hus att trafikmiljön i kommunen känns säker när de rör sig till fots. Vad avser övriga färdmedel finns det inga signifikanta skillnader i instämmandegrad mellan de som bor i lägenhet respektive hus.



Figur 29, Instämmandegraden (betyg 4-5) till trafikmiljöns säkerhet i kommunen vid gång-, cykel-, bil och kollektivtrafikresor, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något dels på grund av att frågorna har olika styrning, och dels på grund av att de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Trafikmiljön vid resor med bil och kollektivtrafik uppfattas som säkrast av de inom åldersspannet 45-64 år

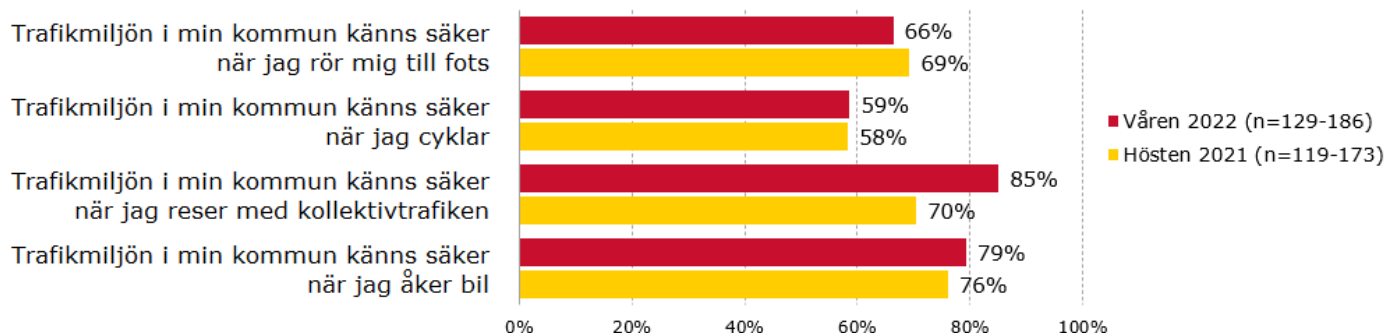
De inom åldersgruppen 45-64 år instämmer i signifikant större utsträckning än de inom åldersgrupperna 26-44 år och 65-85 år att trafikmiljön i kommunen känns säker vid resor med bil. Likaså instämmer de i signifikant högre grad än de inom åldersgruppen 26-44 år att trafikmiljön känns säker vid resor med kollektivtrafiken.



Figur 30, Instämmandegraden (betyg 4-5) till trafikmiljöns säkerhet i kommunen vid gång-, cykel-, bil och kollektivtrafikresor, fördelat på åldersgrupper. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något dels på grund av att frågorna har olika styrning, och dels på grund av att de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Signifikanta skillnader i resultat hösten 2021 jämfört med våren 2022

De som svarat på frågorna om trafikmiljö under hösten 2021 svarar i signifikant lägre grad än de som svarat på frågorna under våren 2022 att de anser att trafikmiljön känns säker vid resor med kollektivtrafiken. Detta kan gissningsvis bero på att smittspridningen av corona fortfarande var förhållandevis hög under hösten 2021 till skillnad mot våren 2022, vilket kan ha påverkat resultaten i frågan.

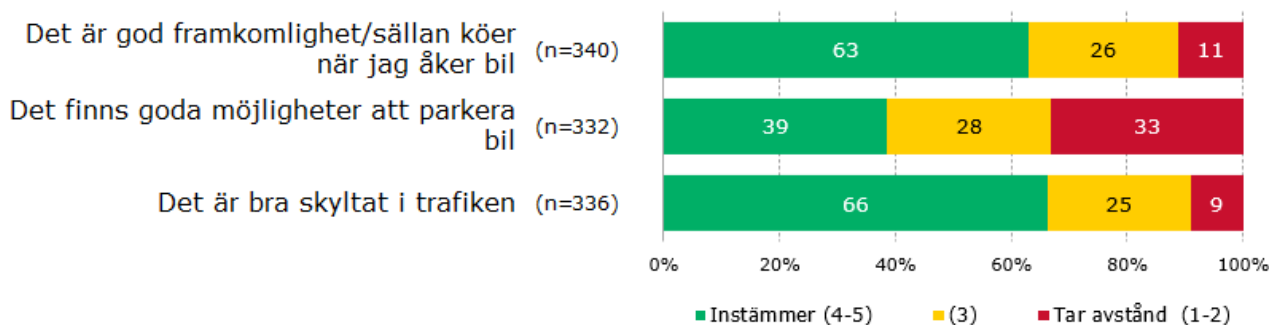


Figur 31, Instämmandegraden (betyg 4-5) till trafikmiljöns säkerhet i kommunen vid gång-, cykel-, bil och kollektivtrafikresor, fördelat på de som svarat på frågorna under hösten 2021 respektive våren 2022. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något dels på grund av att frågorna har olika styrning, och dels på grund av att de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

En av tre anser inte att det finns goda möjligheter att parkera bil

Två av tre instämmer i att det är bra skyltat i trafiken och en nästan lika hög andel håller med om att det är god framkomlighet/sällan köer när de åker bil. Andelen som instämmer i att det finns goda möjligheter att parkera bil är dock signifikant lägre, där är det istället en signifikant högre andel som inte instämmer i påståendet.

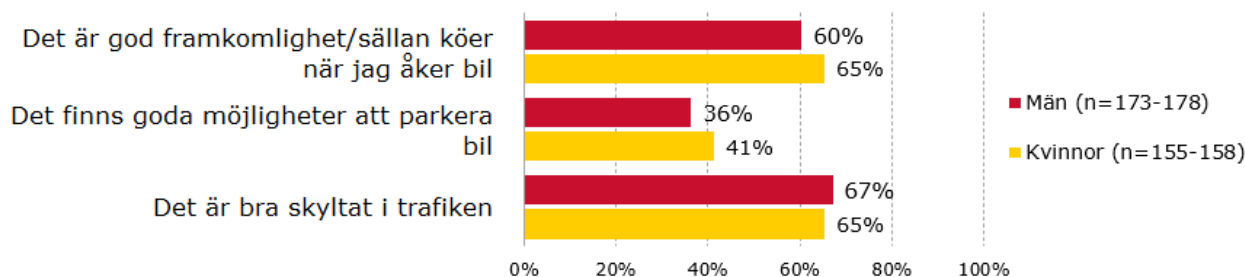
Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun



Figur 32, Inställning till framkomlighet vid bilresor, möjligheter att parkera bil samt skyltning i trafiken. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Ungefär lika hög instämmandegraden bland män som bland kvinnor

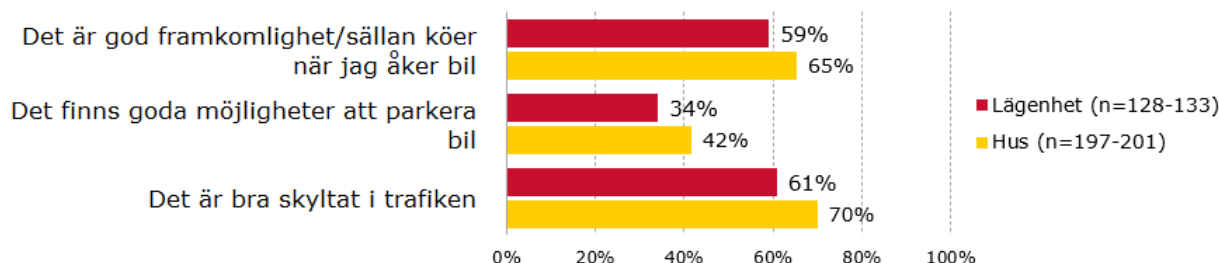
Män och kvinnor instämmer i ungefär lika hög utsträckning gällande att framkomligheten är god vid bilresor, att det finns goda möjligheter att parkera bil samt att det är bra skyltat i trafiken.



Figur 33, Instämmandegraden (betyg 4-5) gällande framkomligheten vid bilresor, möjligheten att parkera bil samt skyltningen i trafiken, fördelat på kön. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

De som bor i hus tenderar att instämma i något högre grad gällande framkomligheten, parkeringsmöjligheterna och skyltningen

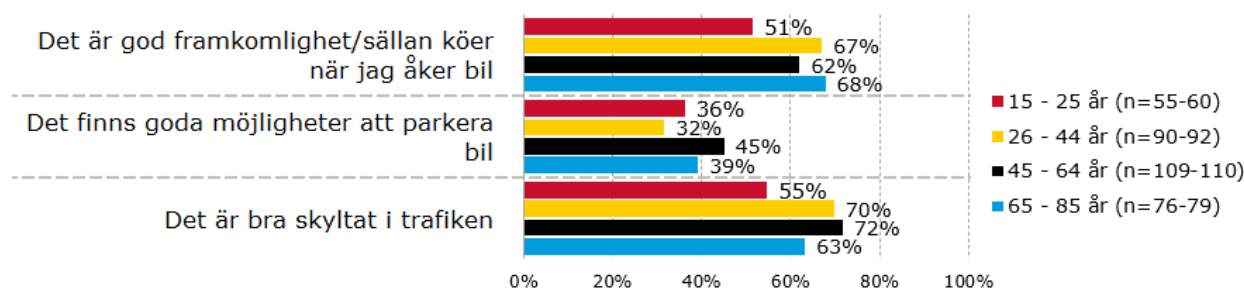
Andelen som instämmer i påståendena gällande framkomligheten med bil, möjligheterna att parkera bil samt skyltningen i trafiken tenderar att vara något högre bland de som bor i lägenhet än de som bor i hus, skillnaderna är dock inte signifikanta.



Figur 34, Instämmandegraden (betyg 4-5) gällande framkomligheten vid bilresor, möjligheten att parkera bil samt skyltningen i trafiken, fördelat på de som bor i lägenhet respektive hus. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

Små skillnader mellan åldersgrupperna

De inom åldersgruppen 45-64 år instämmer i signifikant högre grad än de inom åldersgruppen 15-25 år att det är bra skyltat i trafiken. I övrigt finns inga signifikanta skillnader mellan åldersgrupperna i frågorna.



Figur 35, Instämmandegraden (betyg 4-5) gällande framkomligheten vid bilresor, möjligheten att parkera bil samt skyltningen i trafiken, fördelat på åldersgrupper. Notera att antalet svar per fråga skiljer sig något eftersom de som svarat "Ingen åsikt" ej räknas med i basen.

