



Region Kronoberg

Resvaneundersökning 2025





Region Kronoberg Resvaneundersökning

Resvaneundersökningen bygger på data från 2024- 2025 från den nationella kvalitets- och attitydundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen samordnas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.

Rapporten har tagits fram av undersökningsföretaget Lysio Research som också ansvarar för driften av Kollektivtrafikbarometern.

Omslag och foto: Region Kronoberg

1. Sammanfattning

NKI och NPS

Länstrafiken Kronobergs (LTK) NKI-värde i Kronobergs län (nöjd-kund-index) ligger på 3,4. Hälften av respondenterna har angett att de är nöjda eller mycket nöjda med LTK, 31% har svarat ”varken eller” vilket innebär att en relativt liten grupp på 19% har svarat att de är missnöjda eller mycket missnöjda. Sett till hur nöjda respondenterna är med sin senaste resa med LTK ökar andelen som är nöjda eller mycket nöjda till 73% och endast 9% har angett att man är missnöjd. Nedbrutet på ålder återfinns det högsta NKI-värdet på 3,9 bland gruppen 86–95 åringar.

LTK:s Net Promoter Score (NPS), som är ett mått på kundlojalitet och kundnöjdhet, ligger i 2025 års mätning på -32 på en skala mellan -100 och 100. En majoritet (53%) av respondenterna klassas som kritiker vilket är personer som är missnöjda med LTK och aktivt avråder andra från att använda LTKs tjänster. 22% av respondenterna klassas som ambassadörer vilket innebär att de aktivt sprider företagets goda rykte och 25% klassas som neutrala.

Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län för 2025 ligger på 11%. Detta är en ökning från 8% år 2012, dock skall detta resultat tolkas med försiktighet på grund av möjliga metodskillnader mellan undersökningarna. Läs mer på sida 10.

Andelen hållbara resor, det vill säga resor med kollektivtrafik, cykel eller gång som huvudsakligt färdmedel, ligger på 30% för 2025 års undersökning.

Färdmedelstillgång

Endast 11% av respondenterna i Kronobergs län har inte tillgång till en bil. 52% svarar att deras hushåll har

tillgång till en bil och nästan en tredjedel svarar att det finns tillgång till flera bilar i hushållet.

Bortsett från bil har 71% av respondenterna angett att de har tillgång till en cykel och 15% svarar att de har tillgång till en elcykel.

75% av respondenterna är inte alls intresserade av att delta i en bilpool eller annan bildelningstjänst, endast 9% är intresserade eller mycket intresserade. 81% har tillgång till gratis parkering i närheten av sitt hem.

Användning av bil och kollektivtrafik

18% av respondenterna uppger att de åker med LTK minst en dag i veckan samtidigt som ungefär en tredjedel svarar att de aldrig reser med LTK. Gällande alternativa färdssätt som gång och cykel/elcykel uppger 70% att de reser till fots minst en dag i veckan och 39% använder sig cykel/elcykel minst en dag i veckan. El-sparkcykel och Moped/MC används båda i liten utsträckning.

Bland de respondenter som väljer att resa med kollektivtrafiken svarar 64% att de oftast använder sig av buss och 33% svarar tåg.

Prioriteringar och attityder

När respondenterna får ta ställning till vad som bör prioriteras mellan kollektivtrafik och bil svarar 61% att kollektivtrafiken bör prioriteras framför bil. När kollektivtrafiken i stället byts mot cykel svarar 60% att cykel bör prioriteras före bilen. När kollektivtrafiken ställs mot cykel svarar 57% att kollektivtrafiken bör prioriteras.

Kvinnor svarar i högre utsträckning jämfört med män att kollektivtrafiken bör prioriteras före bil, 66% respektive 56%. Störst andel av respondenterna i Lessebo

kommun anser att kollektivtrafiken bör prioriteras över bil (76 %), medan den lägsta andelen återfinns i Tingsryd där 49 % anger kollektivtrafik bör prioriteras. I 2025 års undersökning är det en mindre andel jämfört med 2012 (39% respektive 41%) som använder bil för de flesta av sina resor och som inte har för avsikt att förändra sitt resande med bil. Samtidigt har andelen som använder bil för de flesta av sina resor och antingen funderar på eller testat att minska sitt bilanvändande sjunkit sedan mätningen 2012. Jämförelser med 2012 skall tolkas med försiktighet på grund av möjliga metodskillnader mellan undersökningarna.

Över hälften av respondenterna har svarat att de inte har övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil. Detta skiljer sig något mellan könen, men skillnaderna är relativt små.

Det vanligaste skälet till att resa kollektivt är att man inte äger bil eller saknar körkort (40%). Som största hinder för kollektivt resande anger 30% att de föredrar bilen.

Ombordfaktorer och service

Upplevelsen ombord kollektivtrafikens fordon bedöms överlag som god. Särskilt renlighet och gott bemötande får goda betyg. Vid förseningar och inställda avgångar vill störst andel ha information i LTKs app (45%) följt av informationsskyltar (34%).

Antal resor

Det genomsnittliga antalet resor under vardag och helg har minskat från 2,4 i 2012 års mätning till 1,6 i 2025 års mätning. Resultatet bör tolkas med försiktighet på grund av möjliga metodskillnader mellan undersökningarna.

Färdmedelsfördelning

I 2025 års undersökning sker 69% av alla resor med bil, 13% med cykel, 9% till fots och 8% med kollektivtrafiken. Jämfört med resultatet för 2012 års undersökning framgår bara små skillnader.

Åldersgruppen 15-19 åringar är den där störst andel reser med kollektivtrafiken (30%) följt av gruppen 20-25-åringar där 17% reser med kollektivtrafiken. Personer mellan 65 och 95 år reser minst med kollektivtrafiken i Kronobergs län. Kvinnor reser i mindre utsträckning än män med bil och använder sig mer av cykel, kollektivtrafik och gång.

Utifrån en färdmedelsfördelning per kommun framgår det att Markaryd och Tingsryd är de två kommuner där flest antal resor sker med bil och Lessebo är den kommun där flest resor sker med kollektivtrafiken.

Reslängd

Den samlade medianen för alla typer av resor är 3 km. Längden varierar dock mellan färdmedel: kollektivtrafik har den högsta medianen på 13 km, medan bilresor har en medianlängd på 5 km.

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Inledning.....	6
3. Bakgrund och metod.....	8
4. Resultat - del 1.....	12
4.1. Bakgrundsfrågor	12
4.2. Tillgång till färdmedel	16
4.3. Användning av bil och kollektivtrafik.....	19
4.4. Förutsättningar för kollektivt resande.....	22
4.5. Prioriteringar och attityder.....	23
4.6. Trafikmiljö.....	30
4.7. Ombordfaktorer.....	32
4.8. Service och information.....	33
4.9. NPS och NKI.....	36
5. Resedagbok - del 2.....	39
5.1. Förflyttningar under mät dagen.....	39
5.2. Antal resor.....	41
5.3. Färdmedelsfördelning.....	42
5.4. Ärendefördelning.....	50
5.5. Reslängd.....	54
5.6. Restid.....	58
5.7. Reserelationer.....	59
6. Bakom rapporten.....	62

2. Inledning

En resvaneundersökning är ett sätt att ta reda på hur resandet i ett område fördelas mellan olika färd sätt. Syftet med undersökningen har varit att få en bild av resvanorna hos invånarna i Kronobergs län.

Rapportens upplägg

Rapporten går inledningsvis igenom definitioner samt information kring hur resvaneundersökningen genomfördes.

Detta följs av redovisning av del 1 som rör bakgrundsfrågor, information kring respondenternas tillgång till färdmedel, attityder till olika former av resande samt attityder kring trafikmiljön och ombord fordonen bland invånarna i Kronobergs län.

I del 2, Resedagboken, beskrivs hur befolkningen i länet reser. Resandet beskrivs exempelvis avseende reslängder, färdmedelsfördelning och ärendeslag.

Bakgrund och metod



3. Bakgrund och metod

Ordlista och definitioner

I detta avsnitt förklaras vanliga definitioner och begrepp i en resvaneundersökning.

Resa/förflyttning

En resa är en förflyttning med syfte att uträtta ett ärende. Ett exempel på en resa är en förflyttning från hemmet till arbetet. Den som på vägen från hemmet till arbetet lämnar barn på förskola gör två resor: en resa från hemmet till förskolan och en från förskolan till arbetet. En förflyttning som görs utan syfte att uträtta ett ärende, så som att ta en joggingtur eller att rasta hunden räknas inte som en resa. Inte heller räknas förflyttningar som ingår i en yrkesutövning, så som den förflyttning busschauffören gör under körningen eller brevbäraren under utdelning av post, som resor. Andra förflyttningar som görs i tjänsten räknas dock som resor. Definitionen av en resa i denna resvaneundersökning motsvarar bäst det som kallas delresa i den nationella resvaneundersökningen.

Huvudsakligt färdmedel

Med huvudsakligt färdmedel avses det färdmedel som i huvudsak använts under resan. Det huvudsakliga färdmedlet bestäms genom följande fallande rangordning, oavsett nyttjandegrad: Tåg, buss, färdtjänst, taxi, bil som förare, bil som passagerare, moped/MC, cykel, gång och annat. Försättningsvis kommer rapporten att använda enbart "färdmedel" som benämning på "huvudsakligt färdmedel".

Ärende

Ärendet är orsaken till att resan genomförts. Ett ärende måste ha ett syfte som är mer än själva förflyttningen. Så en promenad med hunden eller en löprunda räknas inte trots att en förflyttning skett. Att handla på vägen till jobbet innebär att två ärenden gjorts, först inköp och sedan resa till arbetet.

Väder och säsong

Hur människor reser påverkas av vädret. Resultatet av en resvaneundersökning bör därför idealt sett tolkas tillsammans med information om temperaturer och nederbörd under de aktuella mätveckorna.

I denna undersökning finns inte data på väderförhållanden under de aktuella mät dagarna och det går därmed inte att analysera i vilken utsträckning väder påverkar resandet.

n= antal svar

Tillsammans med varje diagram och tabell presenteras antalet svar. Antalet är intressant då säger något om tillförlitligheten i resultaten. I början av rapporten är antal svar baserat på antalet individer. Antalet är då ofta nära det antal som svarat på undersökningen, skillnaden är att det i vissa frågor kan saknas svar från vissa individer eller att frågan bara ställts till de som arbetar eller studerar. När det är resor som studeras är antalet svar istället resor. Det är då fler antal svar eftersom varje individ kan ha gjort fler än en resa.

Medelvärde/Medianvärde

Medelvärdet är: [summan av alla värden] dividerat med [antal värden]. Medelvärde redovisas i rapporten på en numrerad skala från 1-5, där 5 antar det högsta värdet. Medianvärdet innebär att alla värden sorteras i storleksordning och det mittersta värdet utgör medianvärdet.

Analys

Datan från 2024 - 2025, som denna undersökning baseras på, utgår från den nationella kvalitets- och attitydundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Lysio Research, som sedan januari 2024 har driften för Kollektivtrafikbarometern, har gjort analysen och sammanställt denna rapport. Datan som används för att göra jämförelser med resultatet från

2012 baseras på en undersökning som Trafikverket gett ut. Jämförelser över tid har redovisats där det varit möjligt. För mer information, läs gärna mer under rubriken "Jämförelser över tid" nedan.

Eftersom insamlingen har genomförts av två olika leverantörer bör tolkningen av resultatet mellan åren göras med försiktighet, då metodskillnader kan ha en påverkan på resultatet.

Viktning och kalibrering

I undersökningar som är tänkt att representera befolkningen krävs ofta att svaren viktas och kalibreras för att korrigera för skevheter som uppstått i insamlingen. Kommunerna i Kollektivtrafikbarometern viktas upp till befolkningsmängden utifrån antalsvikter i tusental, varje månad, och representerar ett "fast" antal varje månad.

Metodik

Datan som denna rapport bygger på samlades in genom den nationella resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern under perioden juni 2024 - maj 2025. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk kollektivtrafik. Metoden i Kollektivtrafikbarometern bygger på en så kallad mixad metod där insamlingen sker genom en webbenkät och telefonintervjuer. Påminnelser kan gå ut som sms-påminnelser, brev och även med telefonuppföljning.

Urvalet består av slumpmässigt utvalda personer 15-95 år i Kronobergs län. Totalt bygger denna rapport på data från 12 291 svar mellan 2024-2025. Svar finns från alla månader från juni 2024 till maj 2025.

Frågorna i enkäten berör resvanor, förutsättningar för resa med kollektivtrafik, service och information samt generella helhetsintryck. Dessutom har enkäten en resedagboks-del där respondenterna får fylla i hur de har rest dagen innan besvarandet av enkäten. Observera att

vissa frågor har färre svar då de endast ställts under vissa tidsperioder under 2024/2025 eller är ljumma frågor. Frågor som är ljumma ställs endast till en tredjedel av respondenterna och används för att hålla enkätlängden nere för de flesta respondenter.

Länstrafiken Kronoberg

I Kollektivtrafikbarometern är regionerna beställare och deltar i samverkan med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i undersökningen. Urvalet i undersökningen baseras på den geografiska täckning som respektive kollektivtrafikorganisation har. I detta fall bygger svaren på resande med Länstrafiken Kronoberg, vilket förkortas LTK framöver i rapporten.

Nedbrytningar

Genomgående i rapporten redovisas nedbrytningar på de olika frågorna utifrån exempelvis kön och ålder. Nedbrytningar redovisas om det finns tillräckligt många svar inom varje kategori på respektive fråga, samt om de anses vara relevanta och värdefulla för frågan. Om det i analysen inte har framkommit några skillnader i resultaten utifrån nedbrytningarna redovisas inte den aktuella nedbrytningen för frågan.

Jämförelse över tid

I vissa delar av rapporten redovisas jämförelser med en motsvarande undersökning i Kronobergs län som gjordes under 2012 för att visa på skillnader över tid för den aktuella frågan.

Viktigt att notera gällande dessa jämförelser är att undersökningen under 2012 genomfördes med en annan metod och under en annan tidsperiod. Exempelvis användes pappersenkäter i undersökningen 2012 och den genomfördes under en period av två månader. Undersökningen 2024-2025 är endast digital och genomförs löpande utan avbrott. Metodskillnader och skilda frågeformuleringar kan därmed sannolikt ha påverkan på resultaten i undersökningarna. Tolkningen av jämförelserna av resultaten över tid bör därmed göras med försiktighet.

Variation i antal svar

Det finns en variation i antal svar på frågorna i rapporten. Det beror delvis på att alla frågor inte ställs till samtliga respondenter, vissa frågor är så kallade "ljumma" vilket innebär att de ställts till en tredjedel av respondenterna.

Denna metod används för att enkäten inte ska bli för lång för alla respondenter. Variationen kan också bestå i att vissa frågor endast ställts under en separat tidsperiod samtidigt som andra ställts löpande.

Vissa frågor är följdfrågor från andra vilket också skapar en variation i antal svar beroende på vad respondenten svarat på frågan dessförinnan.

Därtill har Växjö kommun och Uppvidinge kommun köpt till extra respondenter till denna resvaneundersökning vilket gör att antalet svar för frågorna är högre än normalt för dessa kommuner i Kollektivtrafikbarometern.

Tolkning antal svar i tabeller

I tabellerna redovisas antal svar från ett minsta värde till ett högsta värde. Eftersom tabellerna redovisar nedbrytningar utifrån variabler som kön, ålder och kommun motsvarar det lägsta värdet antalen svar från en av dessa grupper exempelvis 85-95 åringar samtidigt som det högsta värdet motsvarar gruppen med störst antal svar.

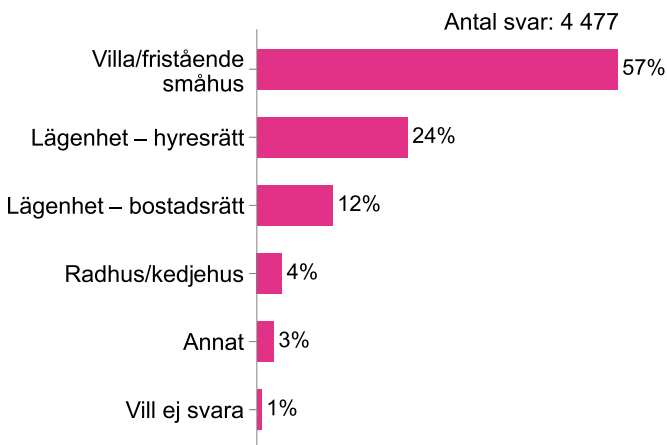
Resultat - del 1



4. Resultat - del 1

4.1. Bakgrundsfrågor

Graf 1. Vilken typ av hushåll bor du i?



Tabell 1. Ålder och kön för svarsgruppen, viktade värden:

Antal svar= 12 333

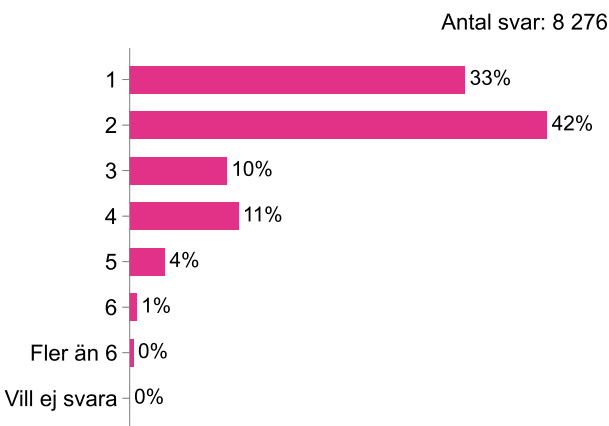
Ålder	Kvinna	Man	Totalt
15-19 år	8%	7%	8%
20-25 år	6%	7%	6%
26-44 år	25%	28%	26%
45-64 år	31%	29%	30%
65-85 år	27%	28%	28%
86-95 år	3%	1%	2%
Total	100%	100%	100%

Hushållet

Den största andelen bland de svarande bor i villa eller fristående småhus, 57%. Nästan en fjärdedel bor i en lägenhet som är en hyresrätt, 12% av respondenterna bor i en lägenhet som är en bostadsrätt.

Den vanligaste hushållssammansättningen är två personer per hushåll, samtidigt bor en tredjedel i singelhushåll. Mer ovanligt bland respondenterna är att bo i hushåll med tre eller fyra personer.

Graf 2. Antal personer i hushållet



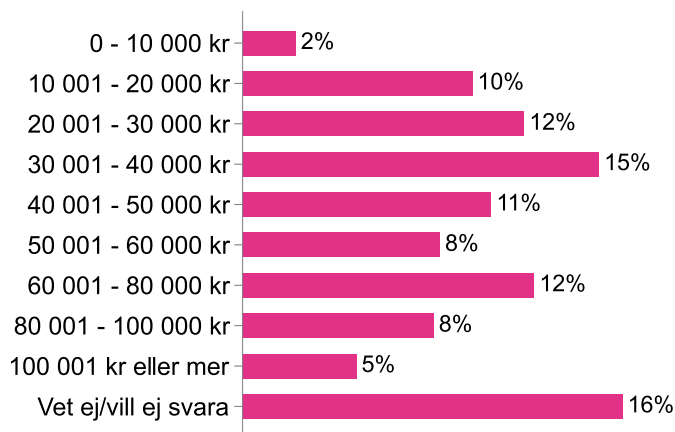
Ekonomi och utbildning

Hushåll med en sammanlagd månadsinkomst före skatt på 30 000–40 000 kr är den största gruppen (15%) bland respondenterna. Resultatet visar också att 44% av hushållen har en inkomst som överstiger 40 000 kr medan inkomstnivåer upp till 30 000 kr utgör 24% av respondenterna.

Den högsta utbildningen som flest har svarat att de har avslutat är gymnasial nivå, 34% av respondenterna. Men nästan lika många anger att deras högsta utbildning är Universitets- / högskoleutbildning med examen, 33%. 15% har svarat att deras högsta utbildning är förgymnasial.

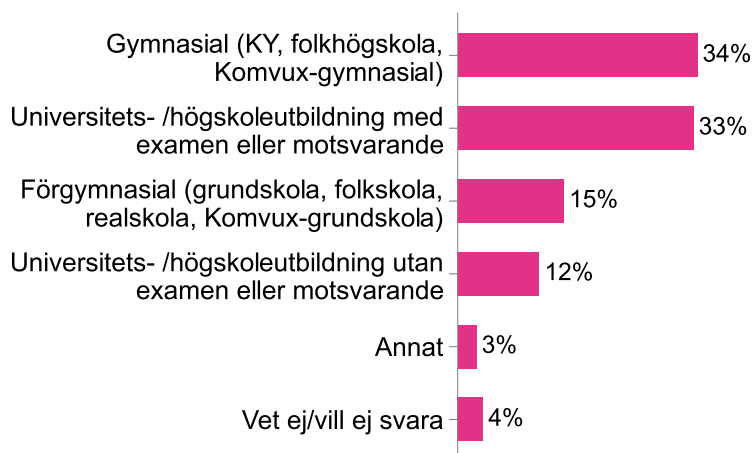
Graf 3. Vilken är hushållets sammanlagda månadsinkomst före skatt inklusive eventuella bidrag och pension?

Antal svar: 8 276



Graf 4. Vilken är din högsta utbildning?

Antal svar: 3 815



Sysselsättning

Nästan hälften av respondenterna är förvärvsarbetande eller egenföretagare (48 %). En stor grupp är även pensionerad (31 %) eller studerande (11 %).

44 % uppger att de inte har möjlighet att utföra sitt arbete hemifrån. Däremot är det nästan en tredjedel (29 %) som arbetar på distans minst en dag i veckan.

De flesta arbetar på vardagar dagtid (73 %).

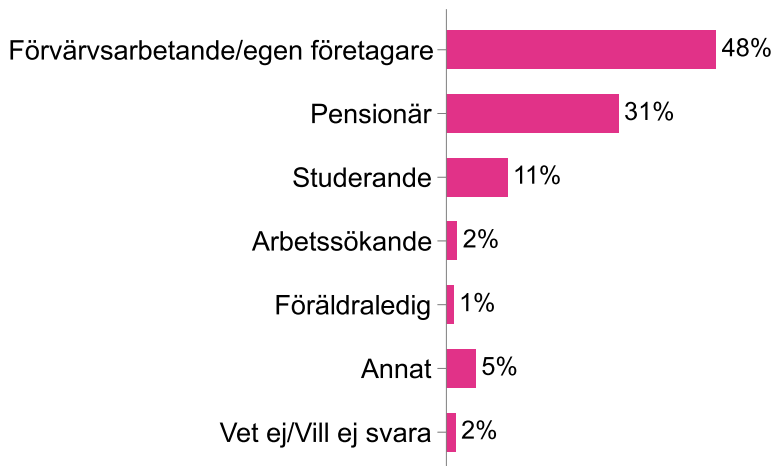
Graf 5. Hur ofta arbetar du på distans?

Antal svar: 5 523



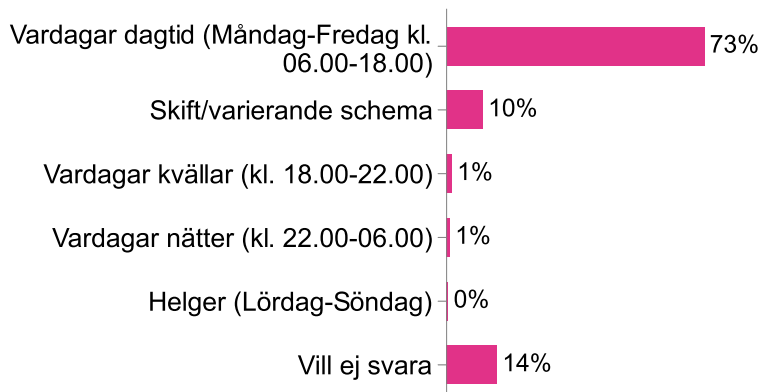
Graf 6. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning för närvarande?

Antal svar: 11 230



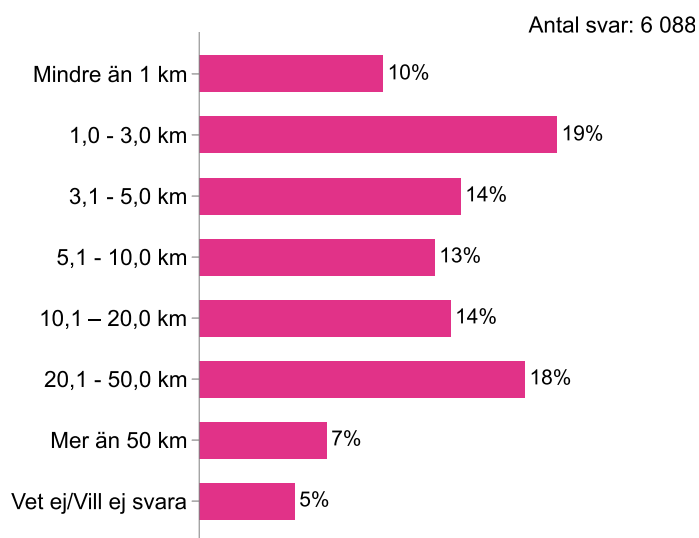
Graf 7. Hur arbetade du främst denna vecka?

Antal svar: 2 371

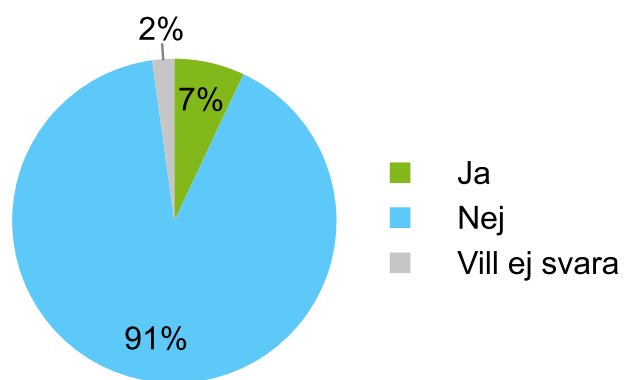


Graf 8. Hur långt har du till arbetet/skolan?

Antal svar= 6 088



Graf 9. Har du någon form av funktionsnedsättning som begränsar dina möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken?



Antal svar: 11 230

4.2. Tillgång till färdmedel

Tillgång till färdmedel

Över hälften av hushållen äger en bil och nästan en tredjedel har tillgång till flera bilar. Endast 11% uppger att de inte har tillgång till en bil.

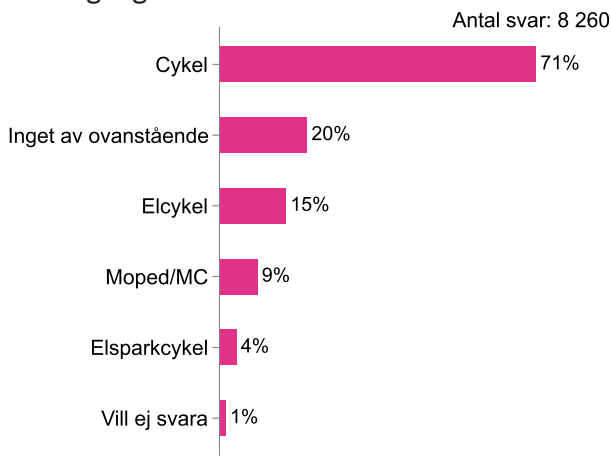
Angående andra transportmedel än bil uppger 71% av respondenterna att de har tillgång till en cykel, och 15% svarar att de har tillgång till en elcykel.

En tredjedel av respondenterna har tillgång till två bilar. Det är lika vanligt att ha tillgång till två cyklar (35%) än endast en cykel. En femtedel uppger också att de tillgång fyra eller fler cyklar. Bland de personer som har svarat att de har tillgång till minst en elcykel har 31% tillgång till två av detta färdmedel.

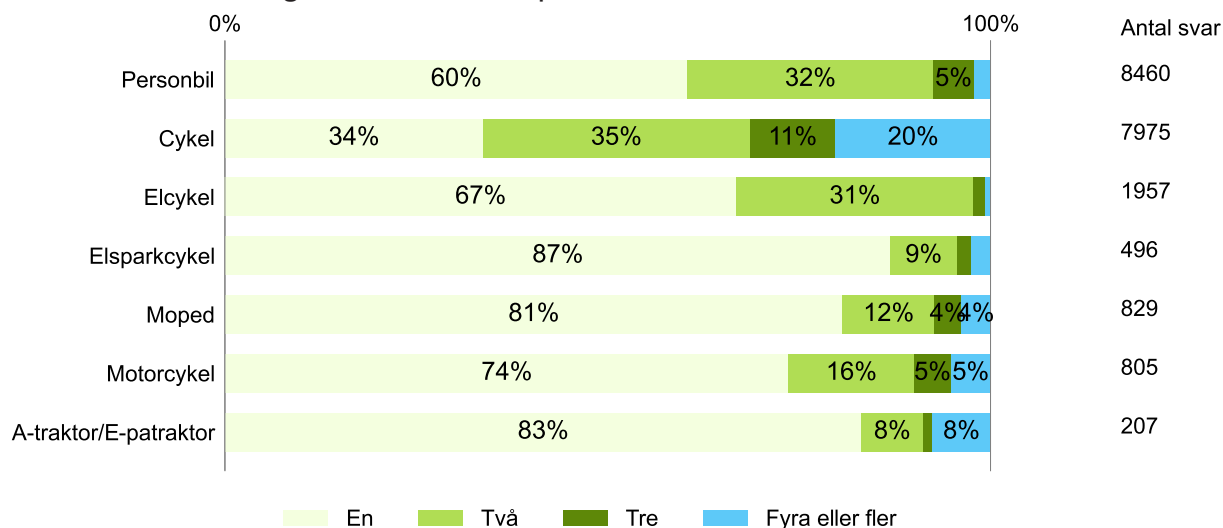
Graf 10. Har ditt hushåll tillgång till någon bil?



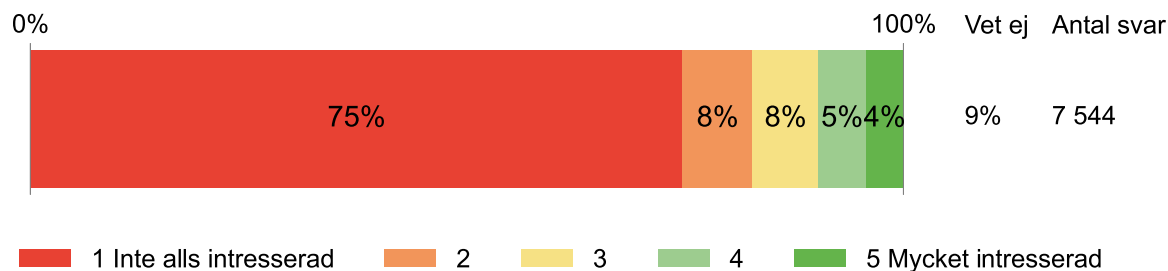
Graf 11. Vilka övriga transportmedel har du tillgång till?



Graf 12. Hur många fordon har ditt hushåll tillgång till? Endast de som äger minst ett av respektive fordon.



Graf 13. Hur intresserad är du av att delta i bilpool eller andra bildelningstjänster?



Bilpool och parkering

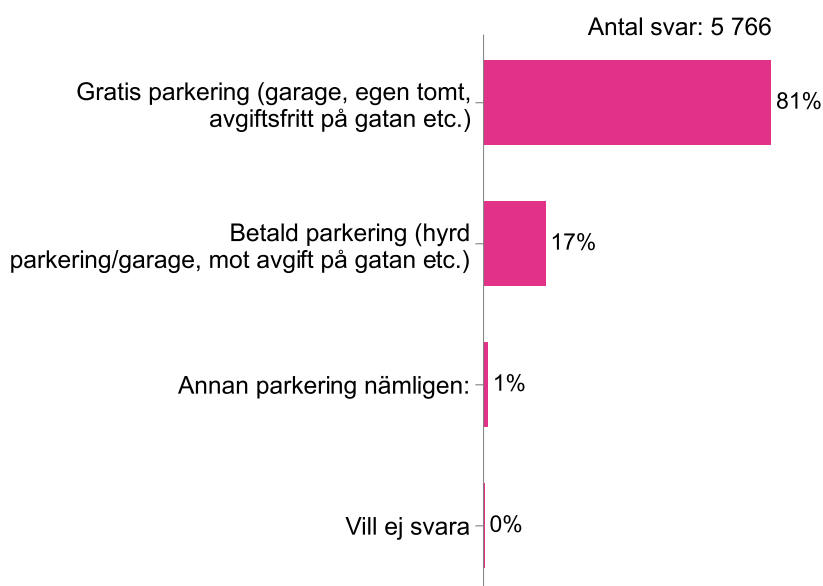
Hela 75% är inte alls intresserade av att delta i bilpool eller annan bildelningstjänst. Nästan en av tio (9%) uppger att de i någon form är intresserade av att delta i en bildelningstjänst.

Angående parkering hemma parkerar 81% av respondenterna sin bil på en gratis parkering, till exempel garage, egen tomt eller avgiftsfritt på gatan. 17% betalar för sin parkering vid sitt hem.

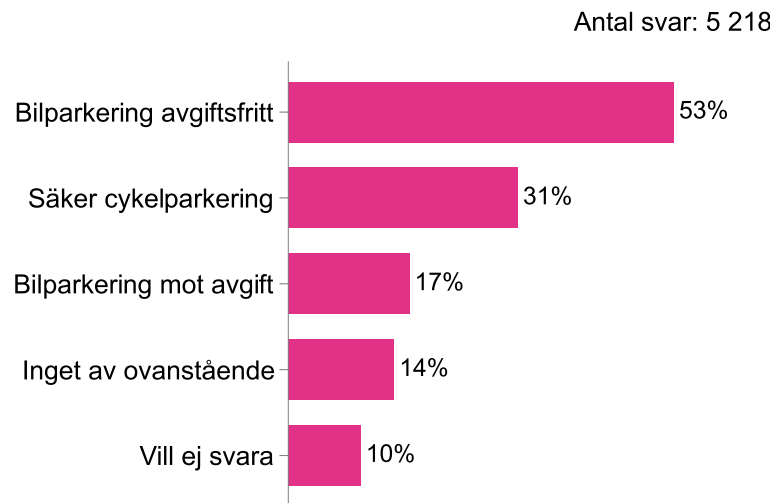
På nästa sida visar resultatet att en majoritet av respondenternas arbetsgivare eller skola tillhandahåller gratis parkering. 17% av arbetsgivarna/skolorna erbjuder parkering men mot en avgift. Nästan en tredjedel erbjuder en säker cykelparkering.

Av de personer som använder sig av parkering vid sin arbetsplats är det 1% som förmånsbeskattas, 85% förmånsbeskattas ej.

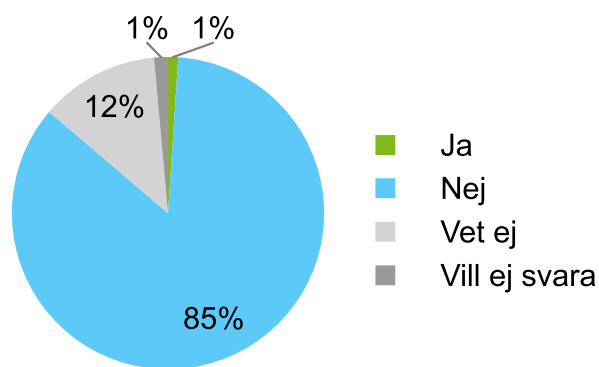
Graf 14. Var parkerar du din bil hemma?



Graf 15. Tillhandahåller din arbetsgivare/skola följande?



Graf 16. Förmånsbeskattas du för parkeringen vid arbetsplatsen?



Antal svar: 2 677

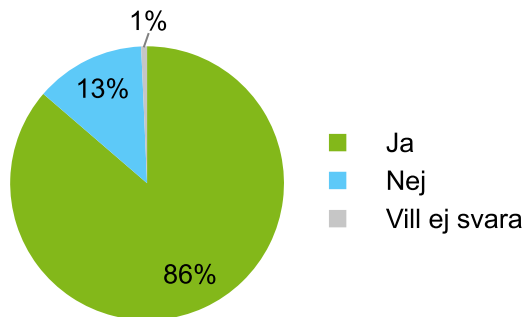
4.3. Användning av bil och kollektivtrafik

Körkort och användning av bil

Graf 17. Har du körkort för bil?

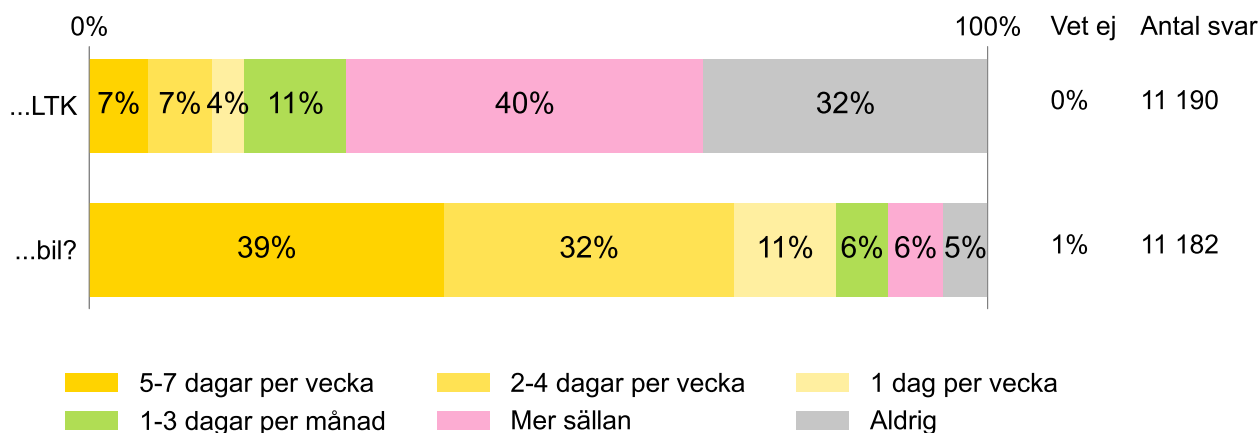
86% av respondenterna anger att de har körkort för bil.

18% av respondenterna uppger att de åker med LTK minst en dag i veckan. En knapp tredjedel uppger att de aldrig reser med LTK. 82% uppger att de reser minst en gång i veckan med bil. Nästan åtta av tio respondenter uppger att de har möjlighet att använda sig av bil till och från arbete eller studier 5-7 dagar per vecka. Endast 5% uppger att de aldrig har möjlighet att använda bil till arbete eller studier.

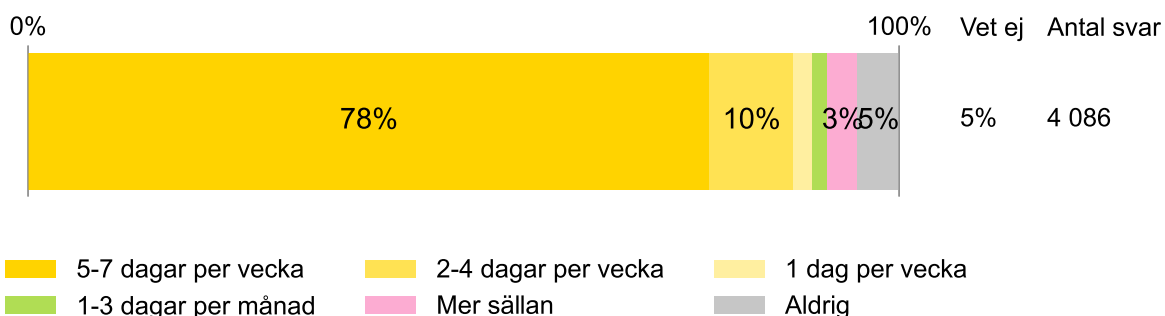


Antal svar: 9 609

Graf 18. Hur ofta reser du med..?



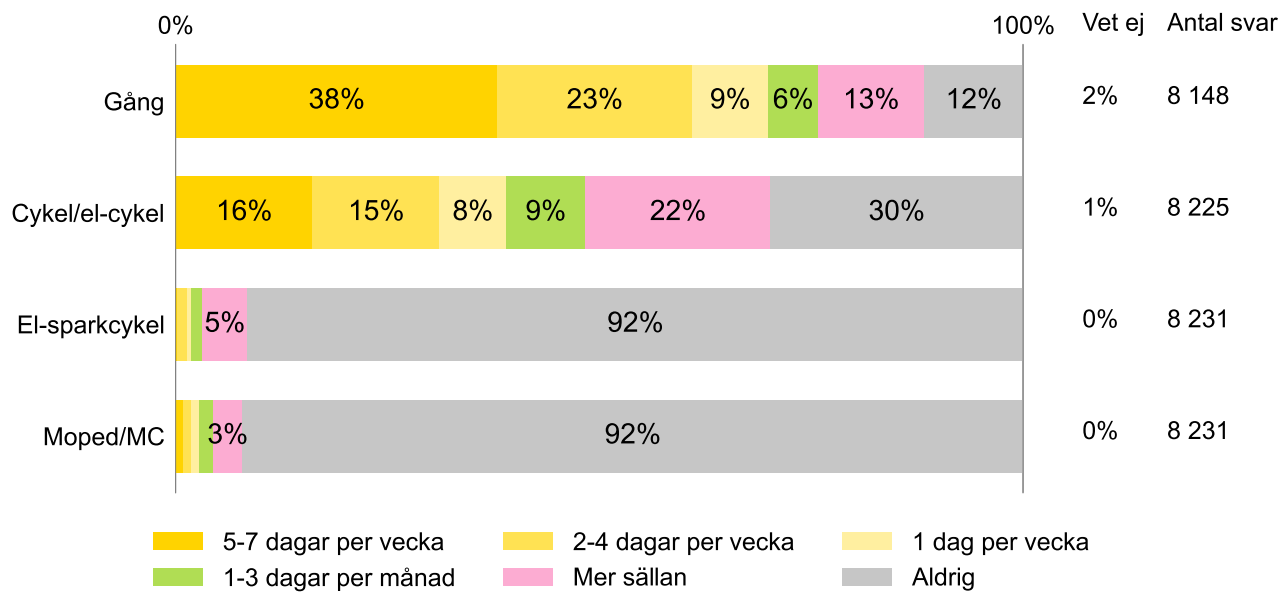
Graf 19. I vilken utsträckning har du möjlighet att använda bilen till och från arbete/studier?



Användning av alternativa färdssätt

70% av respondenterna reser till fots minst en dag i veckan, motsvarande siffra för cykel och el-cykel är 39%. Färdmedlen el-sparkcykel och Moped/MC används båda i relativt liten utsträckning.

Graf 20. Hur ofta använder du ... som färdssätt?



Användning av kollektivtrafiken

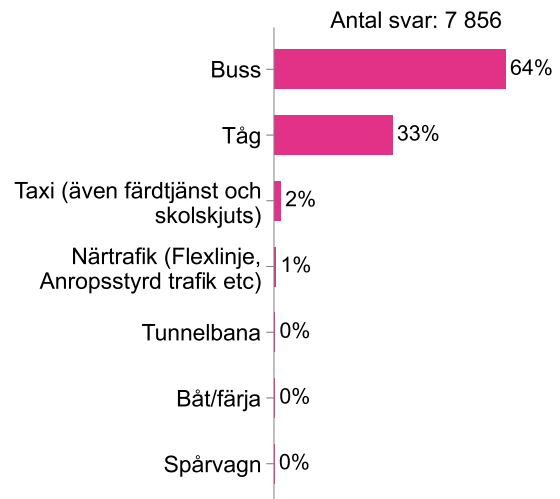
Bland de som väljer att resa med kollektivtrafiken använder störst andel buss, 64% och därefter tåg 33%.

Regionbuss är den vanligaste busstypen att resa med i länet med en liten högre svarsandel jämfört med stadsbuss.

Regionaltåg är den tågtyp som störst andel reser med, 63%. Därefter kommer fjärrtåg (26%) och pendeltåg (7%).

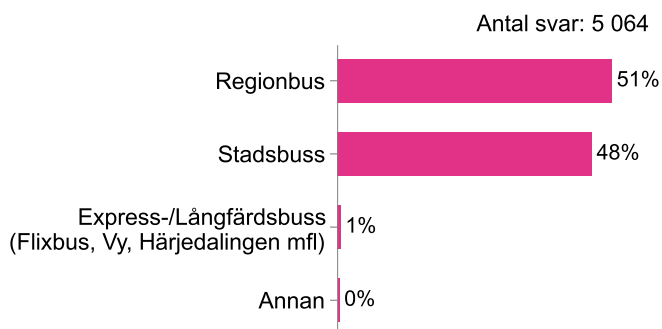
Graf 21. När du åker kollektivt, vilket färdmedel använder du oftast?*

Antal svar= 7 856



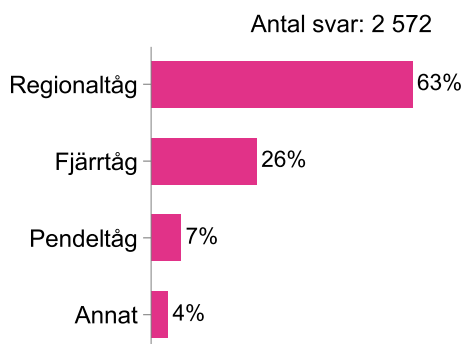
Graf 22. Vilken typ av buss använder du oftast?

Antal svar= 5 064



Graf 23. Vilken typ av tåg använder du oftast?

Antal svar= 2 572



*Frågan ställdes inte till de som svarat att de aldrig åker kollektivt eller "vet inte" på frågan om hur ofta de reser med bilet.

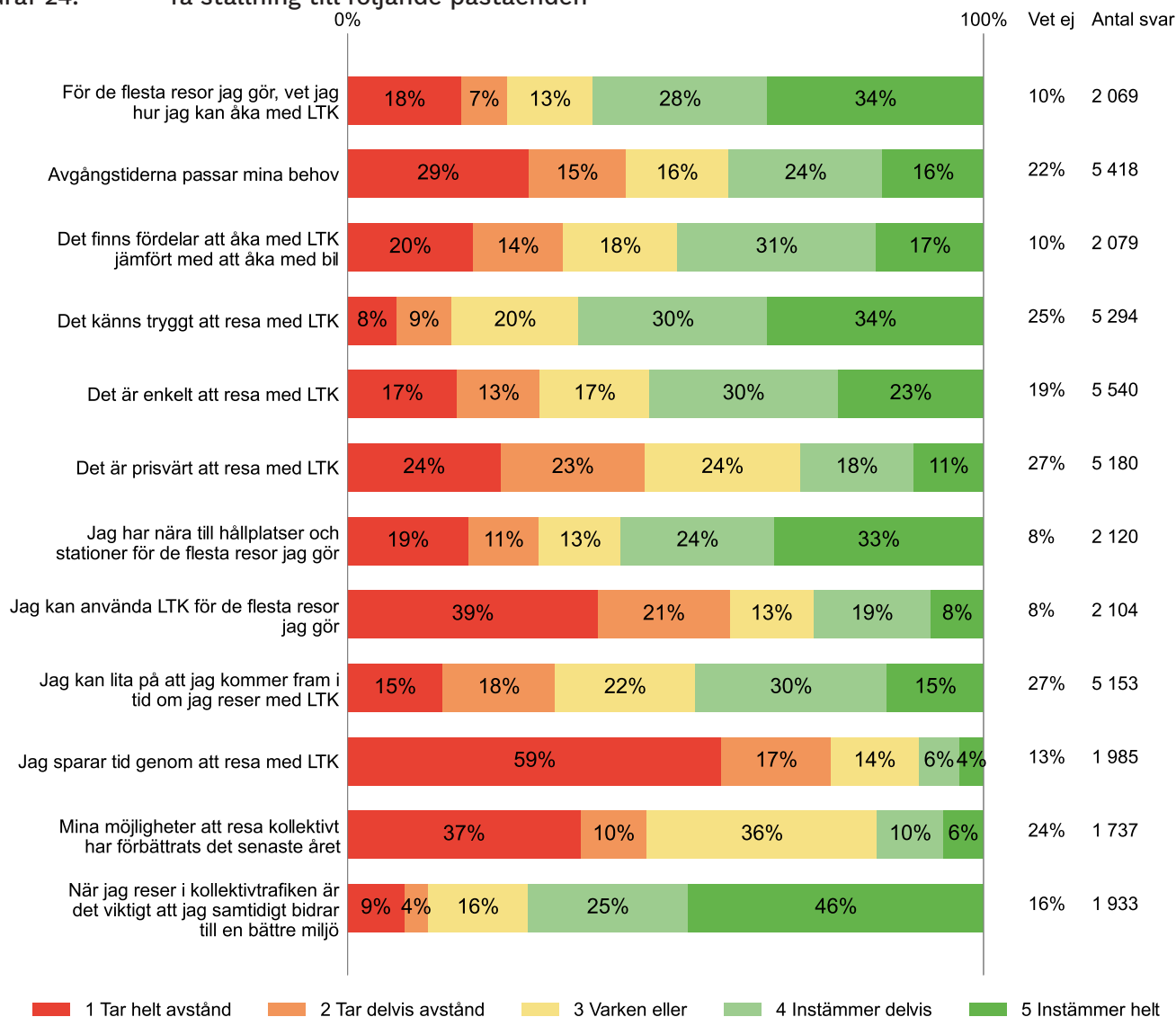
4.4. Förutsättningar för kollektivt resande

I grafen nedan framgår resultatet för ett antal påståenden som mäter upplevda förutsättningar för kollektivt resande.

Vikten av att bidra till bättre miljö (71%), upplevd trygghet (64%), kunskap om hur man kan resa med LTK (62%), närhet till hållplatser (57%), och enkelhet att resa med LTK (53%) är alla påståenden där en majoritet av respondenterna instämmer i olika hög grad.

De två påståenden där en majoritet av respondenterna tar avstånd från påståendet är tidsbesparing och kollektivtrafikens användbarhet. Att det skulle vara prisvärt att åka med LTK är också ett påstående med relativt låg instämmandegrad.

Graf 24. Ta ställning till följande påståenden



4.5. Prioriteringar och attityder

Prioritering mellan färdssätt

En majoritet av respondenterna anser att kommunen bör prioritera kollektivtrafiken över bil och cykel. En majoritet anser också att kommunen bör prioritera cykel framför bil.

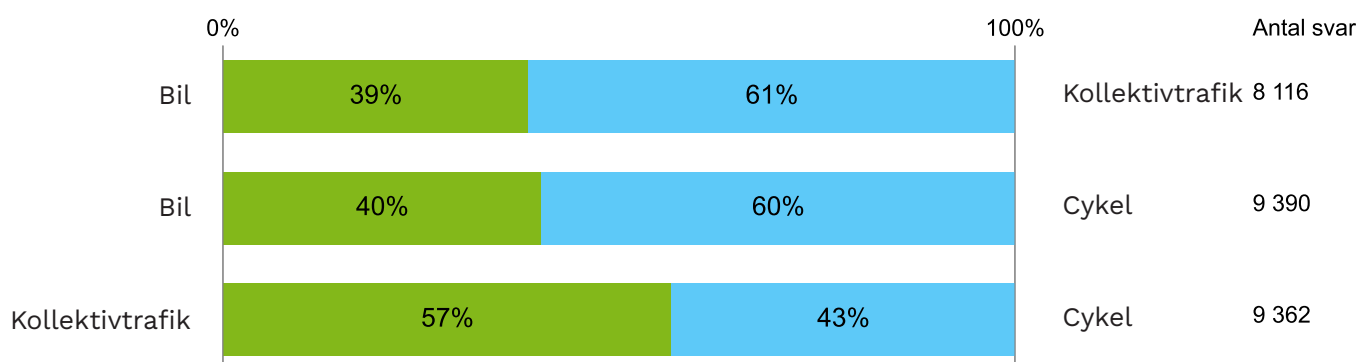
På nästa sida framgår det att kvinnor i högre uträkning än män anser att kollektivtrafiken ska prioriteras före bil och cykel, samt att cykel ska prioriteras före bil.

Den kommun där flest anser att kollektivtrafiken bör prioriteras över bil är Lessebo. Den enda kommun där en

majoritet (51%) anser att bil ska prioriteras före kollektivtrafiken är Tingsryd.

Åldersgruppen 86-95 år är den åldersgrupp där störst andel anser att kollektivtrafiken bör prioriteras före bilen. Åldersgrupperna 45-64 år och 65-85 år är de två åldersgrupper där lägst andel personer tycker att kollektivtrafiken skall prioriteras över bil.

Graf 25. Vilket anser du att din kommun bör prioritera vid jämförelse mellan...?



Tabell 2. Prioriteringar
Antal svar= 123 - 9 362

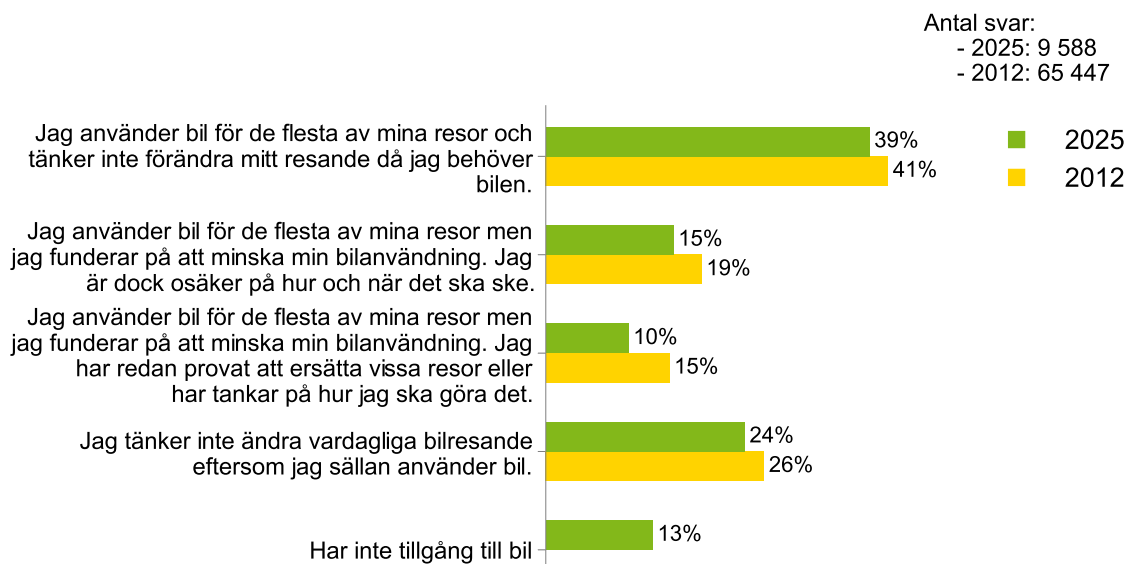
	Vilket anser du att din kommun bör prioritera vid jämförelse mellan <i>bil</i> och <i>kollektivtrafik</i> i kommunen?		Vilket anser du att din kommun bör prioritera vid jämförelse mellan <i>bil</i> och <i>cykel</i> i kommunen?		Vilket anser du att din kommun bör prioritera vid jämförelse mellan <i>kollektivtrafik</i> och <i>cykel</i> i kommunen?	
	Bil	Kollektivtrafik	Bil	Cykel	Kollektivtrafik	Cykel
Total	39%	61%	40%	60%	57%	43%
Kvinna	34%	66%	37%	63%	59%	41%
Man	44%	56%	43%	57%	54%	46%
15-19 år	37%	63%	48%	52%	62%	38%
20-25 år	33%	67%	42%	58%	62%	38%
26-44 år	38%	62%	36%	64%	51%	49%
45-64 år	40%	60%	37%	63%	54%	46%
65-85 år	40%	60%	44%	56%	61%	39%
86-95 år	24%	76%	47%	53%	75%	25%
Alvesta	34%	66%	44%	56%	64%	36%
Lessebo	24%	76%	38%	62%	68%	32%
Ljungby	37%	63%	36%	64%	52%	48%
Markaryd	40%	60%	40%	60%	60%	40%
Tingsryd	51%	49%	49%	51%	65%	35%
Uppvidinge	39%	61%	56%	44%	71%	29%
Växjö	40%	60%	40%	60%	54%	46%

Attityd till bil

Jämfört med 2012 är det en något lägre andel som använder bil för de flesta av sina resor och som inte har för avsikt att förändra sitt resande med bil. Däremot har andelen som använder bil för de flesta av sina resor och antingen funderar eller testat att minska sitt bilanvändande sjunkit sedan mätningen 2012.

Resultatet på nästkommande sida visar en tydlig skillnad mellan könen. Bland männen uppger 44 % att de använder bilen för de flesta av sina resor och som inte har för avsikt att förändra sitt resande, medan motsvarande andel bland kvinnor är 33 %.

Graf 26. Beskriv din nuvarande bilanvändning och dina eventuella tankar på att förändra din användning av bil?



Notera att svarsalternativet "Har inte tillgång till bil" inte fanns när frågan ställdes 2012 och att resultatet bör därför jämföras med försiktighet.

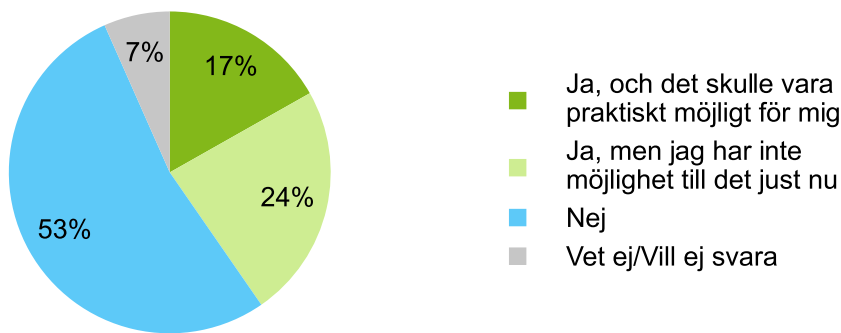
Tabell 3. Beskriv din nuvarande bilanvändning och dina eventuella tankar på att förändra din användning av bil?

Antal svar= 162 - 9 588

	Jag använder bil för de flesta av mina resor och tänker inte förändra mitt resande då jag behöver bilen.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på hur och när det ska ske.	Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar på hur jag ska göra det.	Jag tänker inte ändra vardagliga bilresande eftersom jag sällan använder bil.	Har inte tillgång till bil
Total	39%	15%	10%	24%	13%
Kvinna	33%	16%	10%	26%	15%
Man	44%	15%	9%	21%	11%
15-19 år	26%	8%	11%	24%	31%
20-25 år	27%	13%	7%	26%	27%
26-44 år	32%	19%	11%	23%	14%
45-64 år	39%	16%	11%	26%	8%
65-85 år	50%	14%	8%	21%	7%
86-95 år	26%	4%	3%	28%	40%

Notera att svarsalternativet "Har inte tillgång till bil" inte fanns när frågan ställdes 2012 och att resultatet bör därför jämföras med försiktighet.

Graf 27. Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?



Antal svar: 6 094

Fler än hälften av respondenterna har inte övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bilen. 24% svarar att de har övervägt det men att det inte är praktiskt möjligt just nu och 17% har övervägt det och det skulle vara praktiskt möjligt.

är relativt små. 26–44 åringar är den åldersgrupp där flest har övervägt det, samtidigt som en stor andel av denna grupp uppger att det inte är praktiskt möjligt just nu.

Kvinnor har i högre grad övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil jämfört med män, men skillnaderna

Tabell 4. Har du övervägt att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?
Antal svar= 123 - 6 904

	Ja, och det skulle vara praktiskt möjligt för mig	Ja, men jag har inte möjlighet till det just nu	Nej	Vet ej/Vill ej svara
Total	17%	24%	53%	7%
Kvinna	18%	25%	49%	8%
Man	16%	22%	57%	5%
15-19 år	22%	16%	41%	21%
20-25 år	20%	23%	50%	8%
26-44 år	16%	31%	48%	6%
45-64 år	15%	24%	56%	4%
65-85 år	18%	18%	57%	7%
86-95 år	9%	14%	70%	7%

Skäl till kollektivt resande

Det vanligaste skälet till att resa med kollektivtrafiken är att man inte äger bil eller saknar körkort, vilket anges av 40 % av respondenterna. Miljöaspekten är också central och nämns av en tredjedel, följt av att slippa parkera (29 %). En relativt stor andel har angett annat (21%) vilket utgör det fjärde vanligaste svarsalternativet.

Graf 28. Vilka är de främsta skälen att du reser med kollektivtrafiken?*

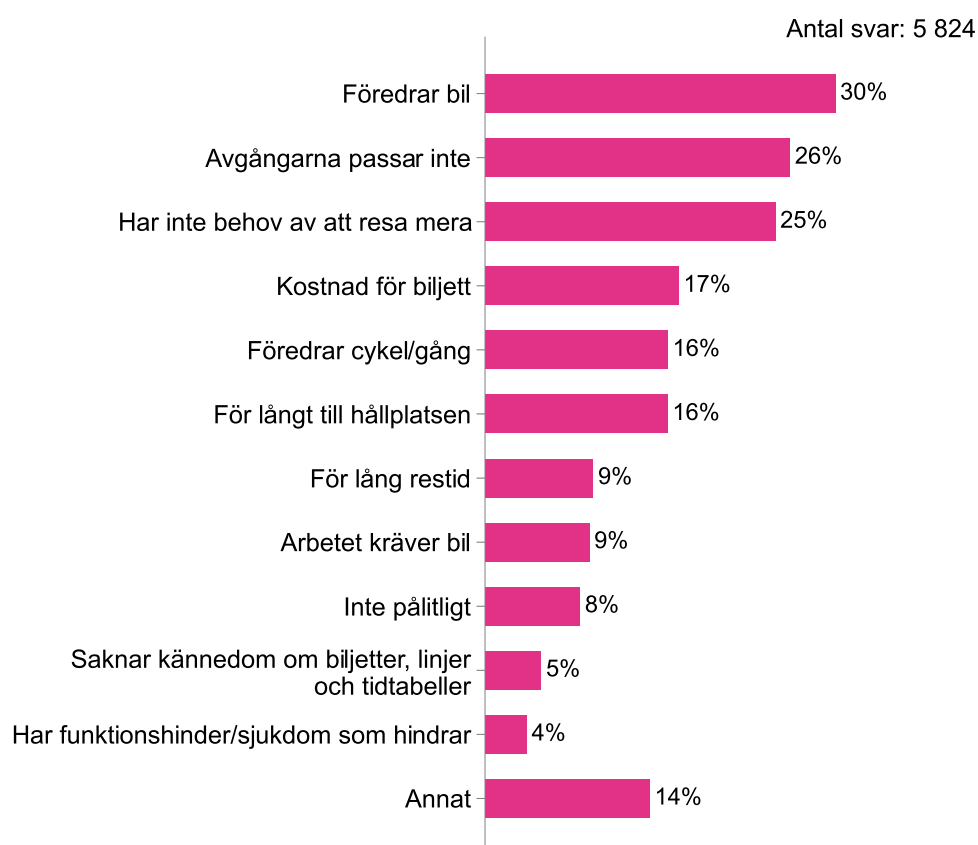


*Frågan ställdes endast till de som svarat att de reser minst 1-3 dagar per månad med kollektivtrafiken

Hinder för kollektivt resande

Bland de respondenter som reser kollektivt mer sällan än någon gång per kvartal har störst andel svarat att de föredrar bil som det främsta skälet att inte resa med kollektivtrafiken. Att avgångarna inte passar och att man inte har behov av att resa mera, har angetts av en fjärdedel som ett viktigt hinder för att resa med kollektivtrafiken. Kostnaden för biljett framträder också som ett hinder, men först på fjärde plats.

Graf 29. Vilka är de främsta skälen att du inte reser med kollektivtrafiken?*



*Frågan ställdes endast till de som svarat att de reser någon gång per kvartal, mer sällan eller aldrig med kollektivtrafiken

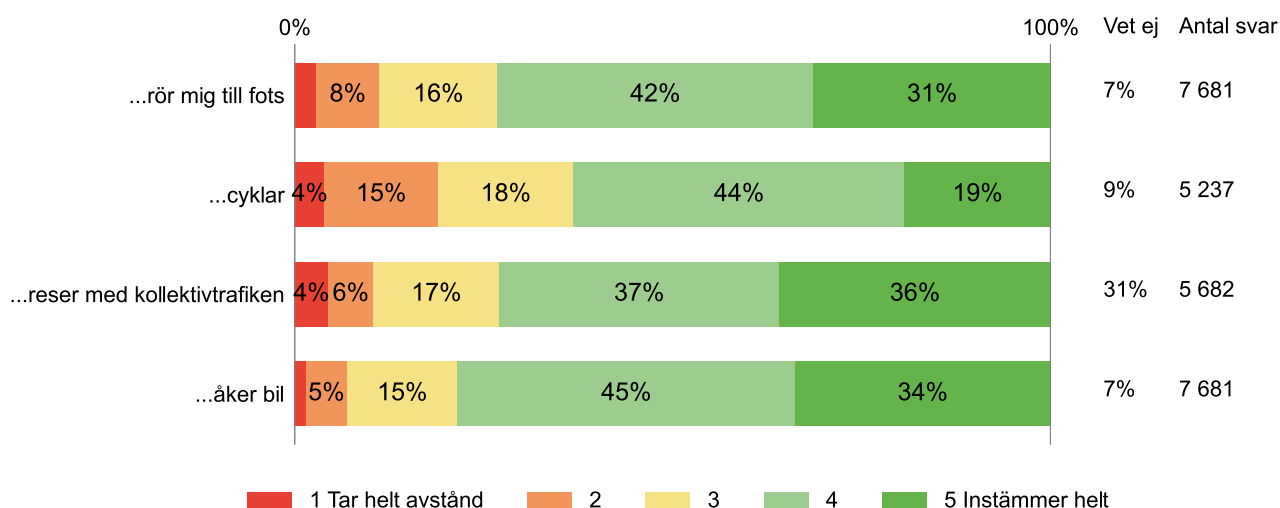
4.6. Trafikmiljö

Trafikmiljön upplevs generellt som säker oavsett vilket färdmedel som används. Det färdmedel där flest anser att trafikmiljön känns säker är när man åker bil. Samtidigt anger en femtedel av respondenterna att trafikmiljön inte upplevs som säker vid cykling.

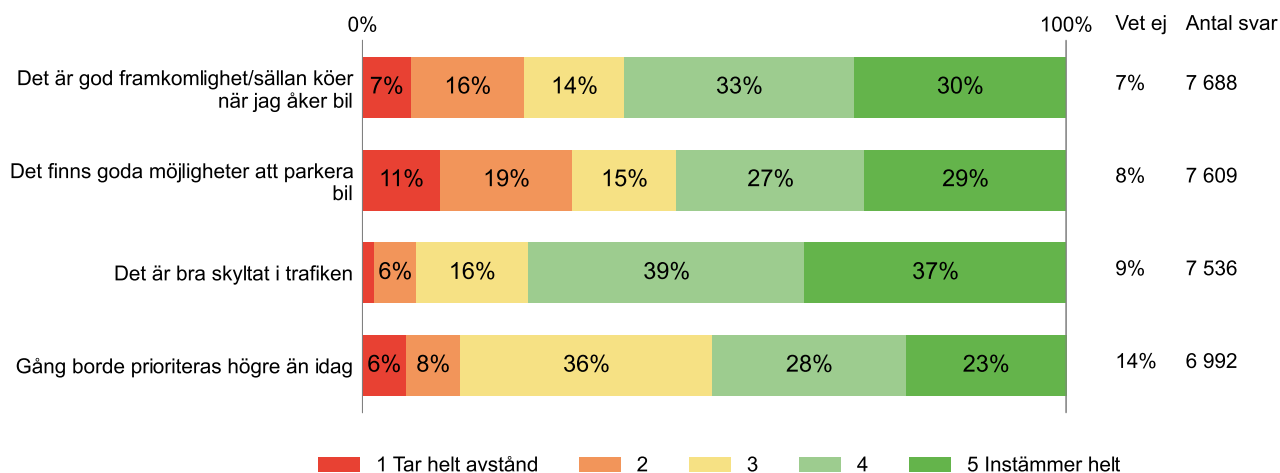
Flest respondenter instämmer, helt eller delvis, med påståendet att det är bra skyltat i trafiken, 74%. En majoritet (63%) anser att det finns god framkomlighet med

få köer, även en majoritet (56%) anser att det finns goda möjligheter till parkering med bil. Samtidigt är det just påståendet om parkering som flest personer tar avstånd ifrån (30%). Instämmandegraden angående att gång borde prioriteras högre än idag är lägst bland alla påståenden och ligger på 51%.

Graf 30. Trafikmiljön i min kommun känns säker när jag...



Graf 31. Ta ställning till följande påståenden



Tabell 5. Trafikmiljön i min kommun känns säker när jag...

Antal svar = 278 - 3625

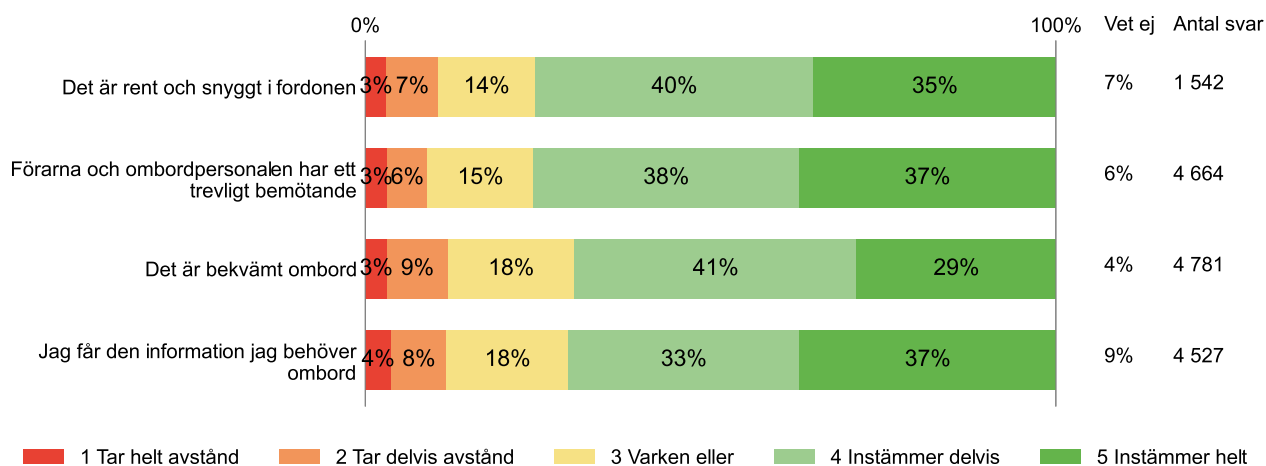
		1 Tar helt avstånd	2	3	4	5	Ingen åsikt
...rör mig till fots	Alvesta	2%	7%	14%	44%	34%	10%
	Lessebo	1%	7%	14%	42%	36%	6%
	Ljungby	2%	5%	16%	45%	32%	10%
	Markaryd	3%	6%	16%	35%	40%	8%
	Tingsryd	3%	10%	12%	37%	38%	10%
	Uppvidinge	2%	5%	14%	38%	40%	8%
	Växjö	3%	10%	16%	43%	27%	5%
	Älmhult	2%	8%	18%	38%	35%	8%
...cyklar	Alvesta	2%	6%	21%	47%	23%	13%
	Lessebo	1%	10%	13%	52%	24%	8%
	Ljungby	4%	12%	17%	50%	18%	11%
	Markaryd	3%	11%	14%	46%	26%	11%
	Tingsryd	3%	11%	19%	38%	28%	9%
	Uppvidinge	2%	10%	17%	42%	28%	13%
	Växjö	5%	18%	19%	42%	16%	8%
	Älmhult	4%	18%	13%	42%	23%	8%
...reser med kol- lektivtrafi- ken	Alvesta	3%	5%	17%	37%	38%	29%
	Lessebo	2%	4%	14%	39%	40%	30%
	Ljungby	3%	5%	15%	38%	39%	38%
	Markaryd	10%	5%	22%	26%	37%	48%
	Tingsryd	7%	7%	16%	31%	40%	34%
	Uppvidinge	4%	6%	18%	36%	36%	38%
	Växjö	4%	7%	17%	39%	33%	25%
	Älmhult	4%	3%	15%	35%	42%	38%
...åker bil	Alvesta	1%	3%	10%	43%	42%	7%
	Lessebo	1%	2%	12%	50%	35%	6%
	Ljungby	1%	4%	14%	47%	34%	10%
	Markaryd	4%	3%	13%	35%	45%	6%
	Tingsryd	2%	4%	12%	43%	39%	5%
	Uppvidinge	1%	3%	15%	40%	41%	8%
	Växjö	1%	7%	16%	46%	29%	7%
	Älmhult	2%	4%	15%	43%	37%	9%

4.7. Ombordfaktorer

Upplevelsen ombord på kollektivtrafikens fordon bedöms överlag som god. Renlighet samt bemötandet av förare och personal får båda höga betyg, med 75% som instämmer helt eller delvis.

Bekvämligheten och information ombord fordonet har något lägre instämmandegrad men ligger fortfarande på relativt höga nivåer. Andelen som tar helt eller delvis avstånd från samtliga påståenden är låg, medan en större andel placerar sig i alternativet "varken eller". Vilket tyder på en generellt låg grad av missnöje.

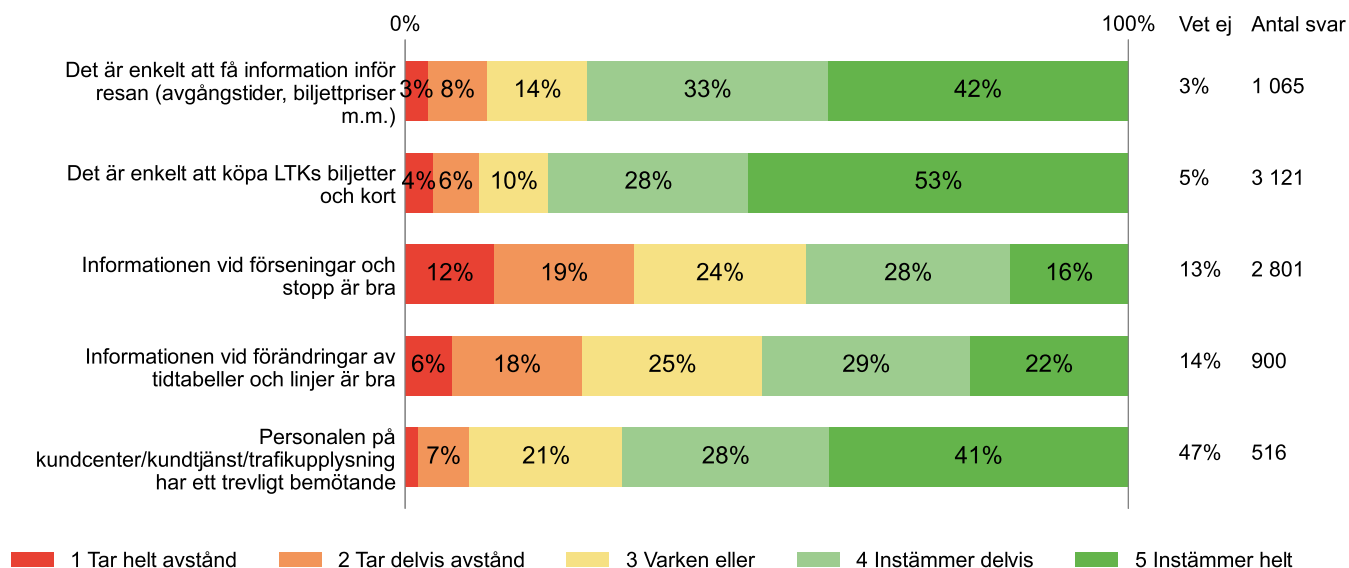
Graf 32. Ta ställning till följande påståenden



4.8. Service och information

Instämmandegraden är hög gällande både enkelheten att få information inför resan (75%) och kring att köpa biljetter (81%). Personalens bemötande vid kundcenter och trafikupplysning bedöms av en majoritet som positiv, med 69% som instämmer helt eller delvis. Däremot information vid förseningar och stopp samt vid förändringar av tidtabeller får ett lägre betyg.

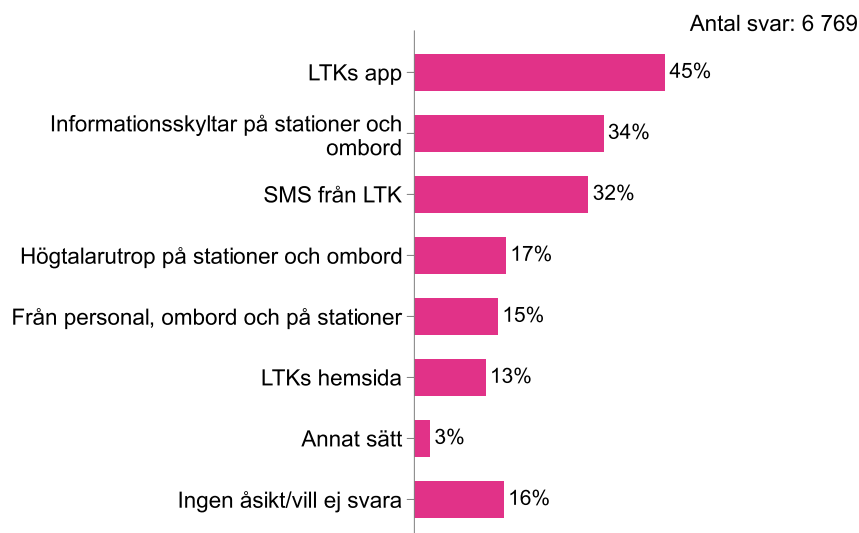
Graf 33. Ta ställning till följande påståenden



Information vid förseningar och inställda avgångar

Vid förseningar eller inställda avgångar vill störst andel få information via LTKs app, 45% har svarat detta. Informationsskyltar på stationer och ombord samt SMS från LTK ser många respondenter också som viktiga kommunikationsmedel vid förseningar. Färre vill få information via högtalarutrop på stationer och ombord (17 %), från personal (15 %) eller via LTKs hemsida (13 %).

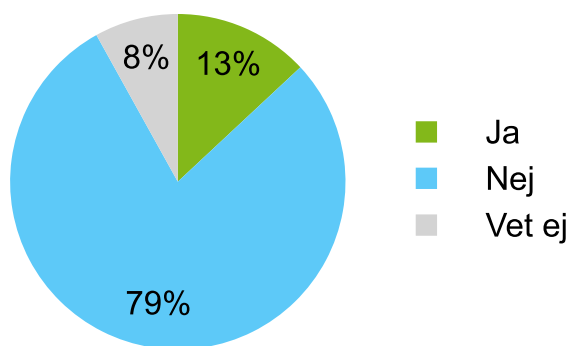
Graf 34. Var vill du främst få information om förseningar/inställda avgångar?



Synpunkter till Länstrafiken Kronoberg

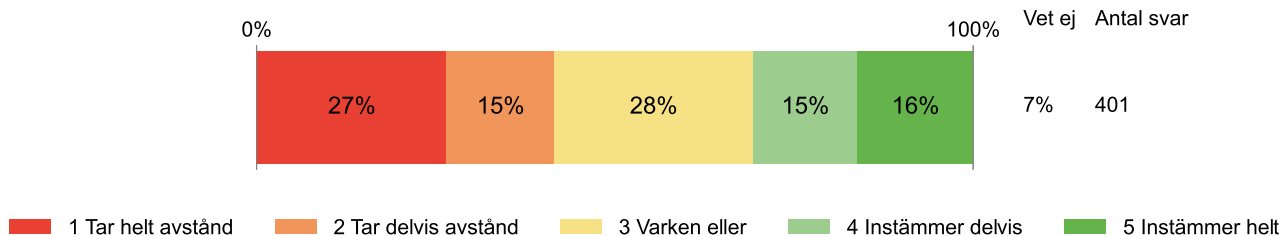
Endast 13% av respondenterna har framfört en synpunkt till LTK under det senaste året. Av dessa instämmer 31% helt eller delvis att LTK hanterade synpunkten på ett bra sätt, samtidigt är det 42% som inte instämmer på samma påstående.

Graf 35. Har du framfört någon synpunkt till LTK under det senaste året?



Antal svar: 3 266

Graf 36. LTK hanterade synpunkten på ett bra sätt



4.9. NPS och NKI

NKI

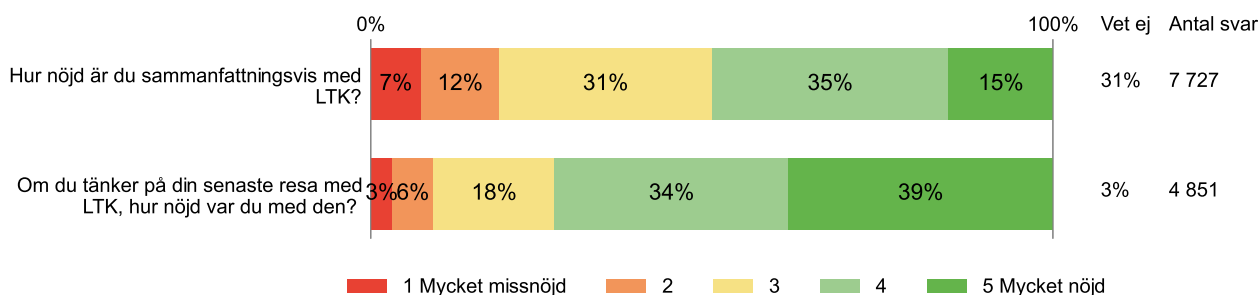
För att ge ett sammanfattande mått på kundernas nöjdhet generellt sett ställdes i undersökningen en så kallad nöjd-kund-index fråga. I denna undersökning är frågan ”Hur nöjd är du sammanfattningsvis med LTK?”

Respondenterna svarar på frågan genom att placera sig på en femgradig skala där 1=Mycket missnöjd och 5=Mycket nöjd. Medelvärde för frågan är LTKs generella NKI-värde. NKI antar ett värde mellan 1,0 och 5,0.

LTKs NKI-värde bland respondenterna i Kronobergs län ligger på 3,4. Hälften av respondenterna har svarat att de är nöjda med LTK. Angående nöjdheten med den senaste resan med LTK är andelen nöjda tydligt högre då 73% av respondenterna är nöjda.

Äldre åldersgrupper (65 år och äldre) svarar generellt sett att de är mer nöjda med LTK som bolag jämfört med yngre. Åldersgruppen 86–95 år är den åldersgrupp med högst NKI på 3,9.

Graf 37. Sammantagen nöjdhet samt nöjdhet med senaste resan



Tabell 6. NKI
Antal svar= 77 - 7 727

	NKI - Bolaget	NKI - Senaste resan
Total	3,4	4,0
Kvinna	3,4	4,0
Man	3,4	4,0
15-19 år	3,3	3,6
20-25 år	3,3	3,8
26-44 år	3,3	3,9
45-64 år	3,3	4,1
65-85 år	3,6	4,3
86-95 år	3,9	4,7

3,4
NKI

*I tabellen ovan redovisas medelvärden på en skala från 1-5, där 5 är det högsta värdet.

NPS

Net Promoter Score (NPS)

NPS står för Net Promoter Score och är ett värde som mäter rekommendationsbenägenheten för ett visst företag. NPS-värdet baseras således på frågan om hur sannolikt det är att respondenterna som deltagit i undersökningen skulle rekommendera företaget till andra. Frågan besvaras på en skala från 0-10 där 0 står för "Helt säkert inte" och 10 står för "Helt säkert". Utöver att se NPS som ett nyckeltal för att mäta kundernas rekommendationsbenägenhet, kan NPS också indikera huruvida kunderna kommer att förbli lojala. NPS antar ett värde mellan -100 och 100.

Indelning

Utifrån svaret på NPS-frågan delas respondenterna in i tre grupper. De som svarar 9-10 är ambassadörer som aktivt sprider företagets goda rykte. 7-8 klassas som neutrala och är kunder som är nöjda med företaget men inte mer än så. 0-6 är kritiker, de som är missnöjda med företaget och aktivt avråder kollegor och andra från att köpa produkter och tjänster från företaget.

NPS-värdet för LTK i Kronobergs län i denna mätning är -32.

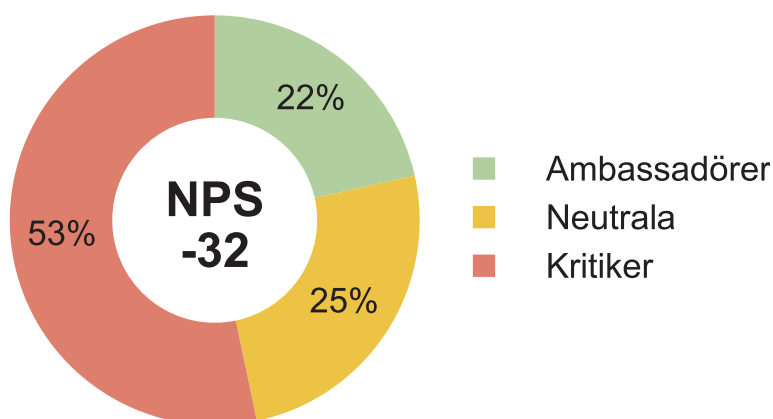


$$\text{Net Promoter Score} = \% \text{ Ambassadörer} - \% \text{ Kritiker}$$



Graf 38.
bolaget?

Hur troligt är det att du skulle rekommendera dina vänner och bekanta att åka med



Antal svar exkl. Ingen åsikt: 8 330

Resultat – del 2

Resedagbok

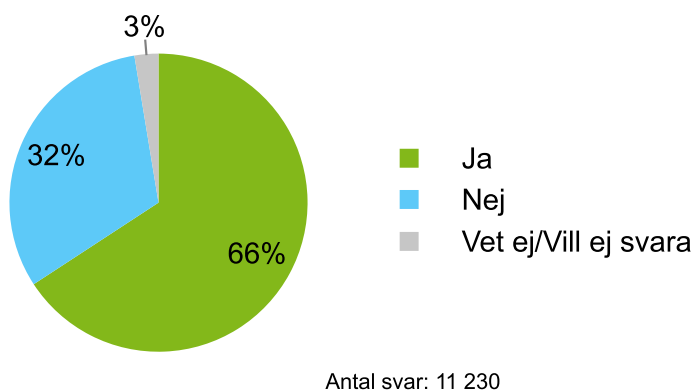


5. Resedagbok - del 2

5.1. Förflyttningar under mät dagen

Över hälften av respondenterna (66%) har svarat att de gjorde en förflyttning/resa under mät dagen, samtidigt som ungefär en tredjedel har svarat nej på samma fråga. Skillnaderna mellan könen är relativt små. Dock visar resultatet att 65 år och äldre reser tydligt mindre än yngre åldersgrupper. På nästa sida visar resultatet att den vanligaste anledningen till att man inte genomförde en resa var att man inte hade något ärende.

Graf 39. Om du tänker på gårdagen, gjorde du någon förflyttning/resa?

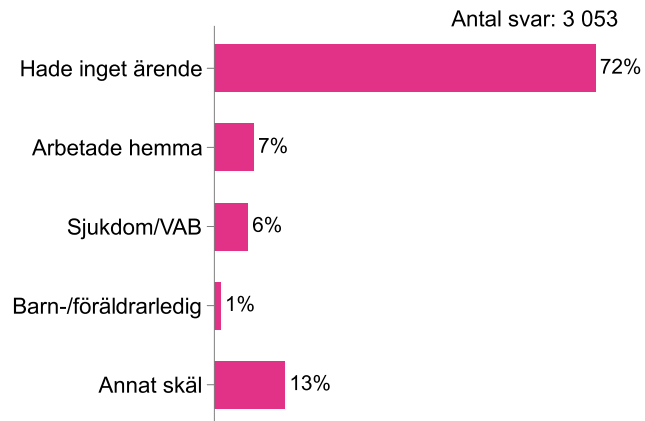


Tabell 7. Om du tänker på gårdagen, gjorde du någon förflyttning/resa?

Antal svar= 202 - 11 230

	Ja	Nej	Vet ej/Vill ej svara
Total	66%	32%	3%
Kvinna	64%	33%	3%
Man	67%	30%	3%
15-19 år	63%	28%	9%
20-25 år	62%	34%	4%
26-44 år	75%	23%	2%
45-64 år	72%	26%	2%
65-85 år	55%	43%	2%
86-95 år	20%	80%	0%

Graf 40. Varför gjorde du ingen förflyttning under gårdagen?



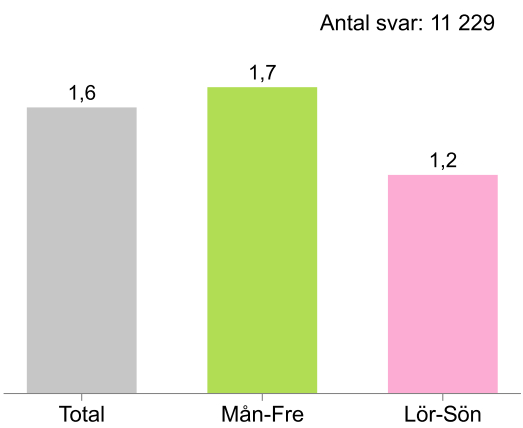
Tabell 8. Varför gjorde du ingen förflyttning under gårdagen
Antal svar= 147 - 3 053

	Hade inget ärende	Arbetade hemma	Sjukdom/VAB	Barn-/föräldraledig	Annat skäl
Total	72%	7%	6%	1%	13%
Kvinna	70%	6%	8%	1%	14%
Man	74%	9%	4%	1%	12%
15-19 år	64%	7%	10%	0%	19%
20-25 år	61%	14%	6%	4%	14%
26-44 år	58%	12%	7%	4%	18%
45-64 år	64%	11%	8%	0%	18%
65-85 år	85%	3%	4%	0%	8%
86-95 år	87%	0%	9%	0%	4%

5.2. Antal resor

Det genomsnittliga antalet resor under vardagar är 1,7 resor per dag och 1,2 resor under helgdagar. Antalet resor skiljer sig stort mellan 2012 och 2025 där snittvärdet under 2012 är 2,4 resor per dag samtidigt som motsvarande värde för 2025 är 1,6. Viktigt att ha i åtanke vid jämförelser med resultaten från 2012 är att metodskillnader kan ligga bakom förändringar i resultatet. Läs mer på sida 10.

Graf 41. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg



Tabell 9. Genomsnittligt antal resor under vardag och helg
Antal svar (totalt) = 202 - 11 229

	Totalt	Mån-Fre	Lör-Sön
2025	1,6	1,7	1,2
2012	2,4	2,6	2,0
Kvinna	1,6	1,7	1,3
Man	1,6	1,7	1,1
15-19 år	1,5	1,5	1,2
20-25 år	1,4	1,5	1,0
26-44 år	1,9	2,0	1,5
45-64 år	1,7	1,9	1,2
65-85 år	1,3	1,4	1,0
86-95 år	0,4	0,4	0,5

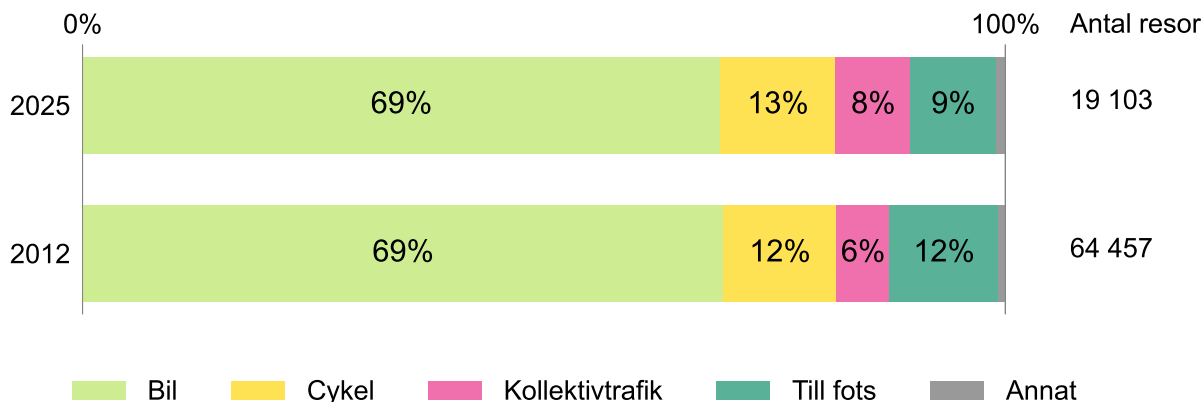
5.3. Färdmedelsfördelning

Färdmedelsfördelning över tid

Gällande färdmedelsfördelningen framgår det att bilen är det vanligaste färdmedlet att resa med, 69% av alla inrapporterade resor i årets undersökning genomförs med bil som färdmedel. 13% av alla resor genomförs med cykel och endast 8% genomförs med kollektivtrafik.

Jämfört med 2012 års undersökning framgår inga större skillnader.

Graf 42. Färdmedelsfördelning år



Färdmedelsfördelning detaljerad

Resultaten visar att bilen är det dominerande färdmedlet, där 58 % av resorna görs som förare och 11 % som passagerare. Färdmedel som taxi, elsparkcykel, moped/MC används i princip inte alls (0 %) i länet.

Tabell 10. Färdmedelsfördelning detaljerad
Antal resor= 19 103

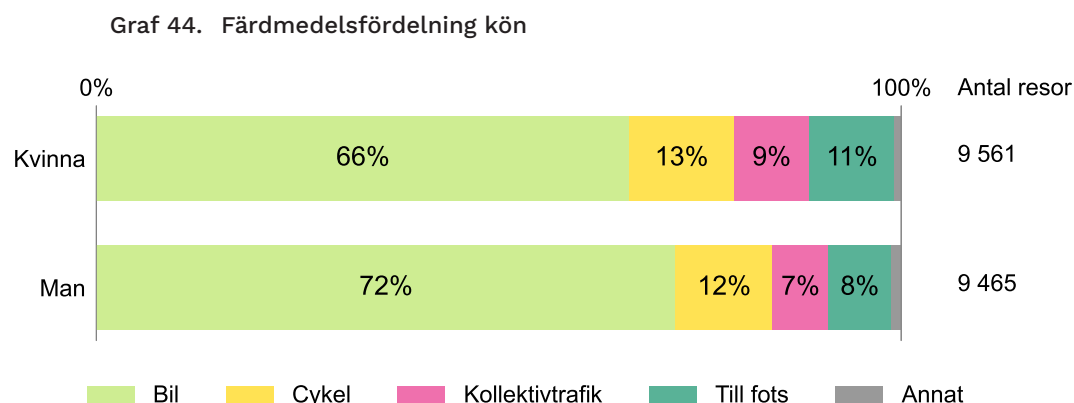
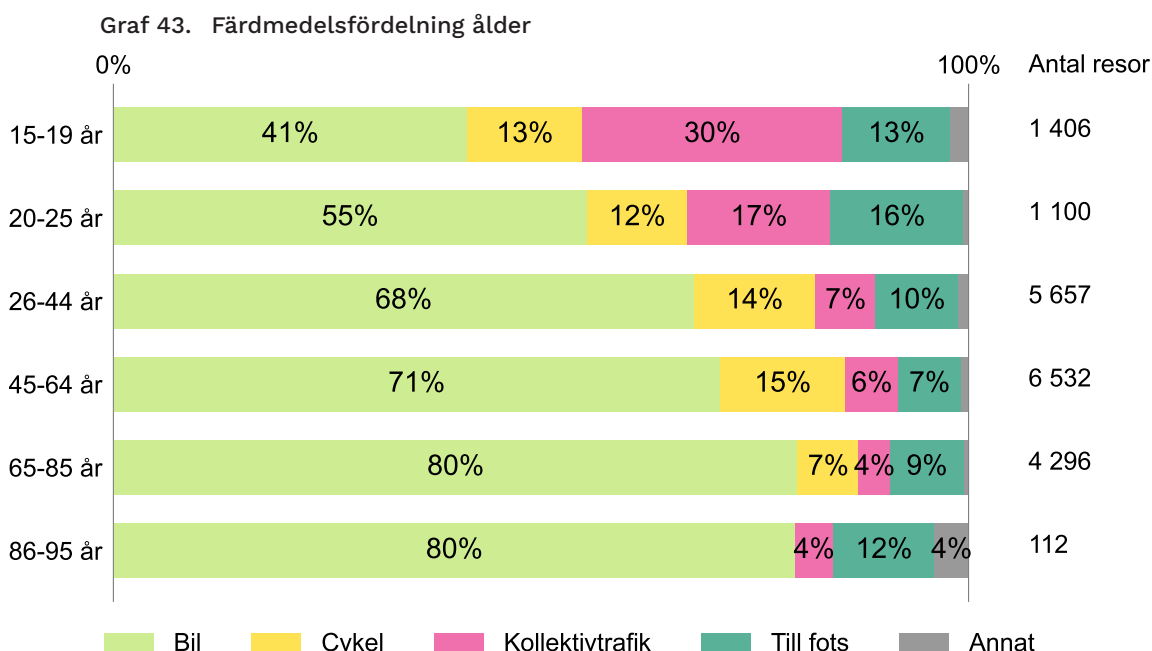
Kollektivtrafik (buss/spårvagn/t-bana/pendeltåg/tåg/båt)	8%
Cykel	13%
Gång	9%
Taxi (även färdtjänst och skolskjuts)	0%
Annat	1%
Elsparkcykel	0%
Bil – som förare	58%
Bil – som passagerare	11%
Moped/MC	0%

Färdmedelsfördelning ålder och kön

Vid en ålderindelning framgår det att 15–19 åringar och 20–25 åringar i klart högre grad reser kollektivt jämfört med äldre åldersgrupper, 30% respektive 17% av alla resor i 2025 års undersökning skedde med kollektivtrafiken.

Män reser i högre grad med bil jämfört med kvinnor. Detta beror på att kvinnor i något högre grad reser mer med cykel, till fots och med kollektivtrafiken jämfört med män.

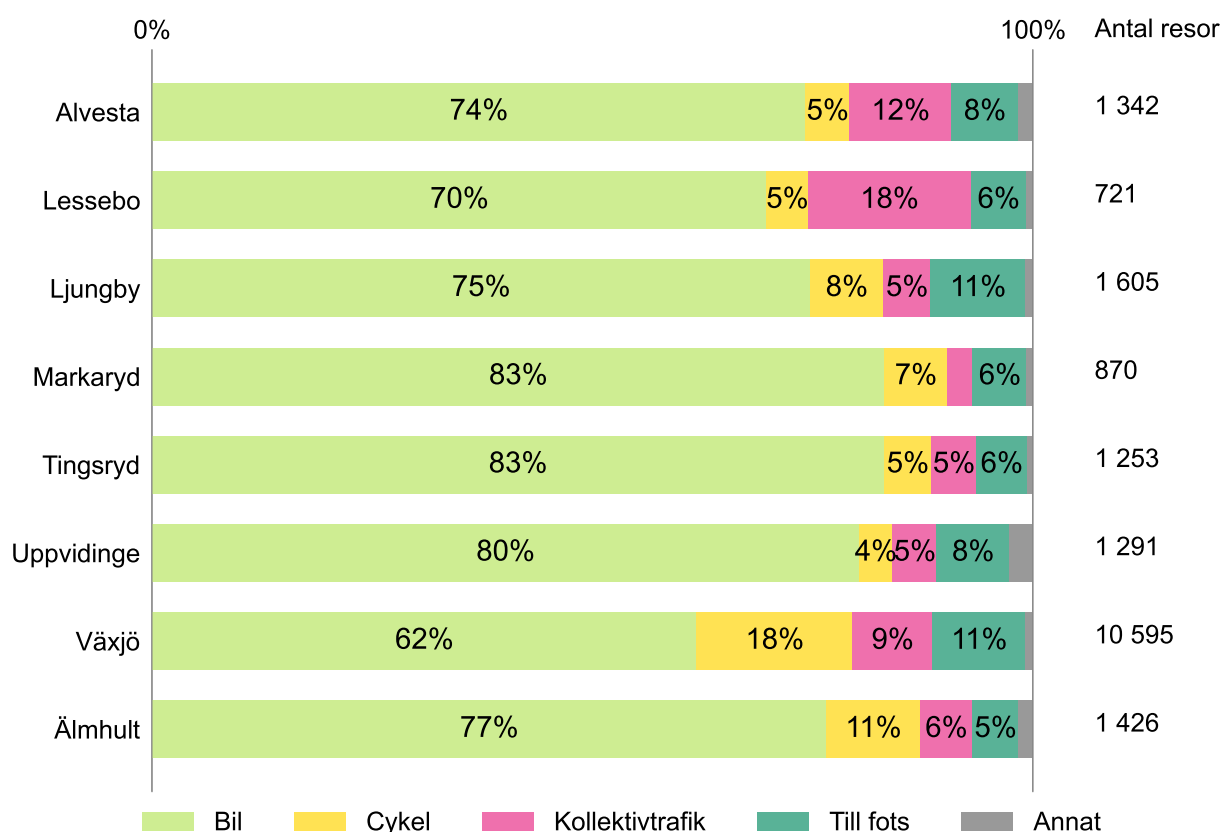
Det framgår även ett samband mellan ålder och resor med bil där ju äldre man blir desto fler resor genomförs med bil. För 65 år och äldre sker 80% av alla resor med bil.



Färdmedelsfördelning per kommun

Bilresor dominerar i samtliga kommuner, bilen som färdmedel används som mest i kommunerna Markaryd och Tingsryd, medan Växjö är den kommun där bilanvändandet är som lägst på 62% av alla resor. Växjö utmärker sig samtidigt genom att ha den högsta andelen cykelresor (18 %). Lessebo är den kommun med högst andel resor gjorda med kollektivtrafiken på 18%. Resor till fots utgör som mest 11 % när man ser till alla kommuner, de två kommuner med högst andel är Ljungby och Växjö.

Graf 45. Färdmedelsfördelning per kommun



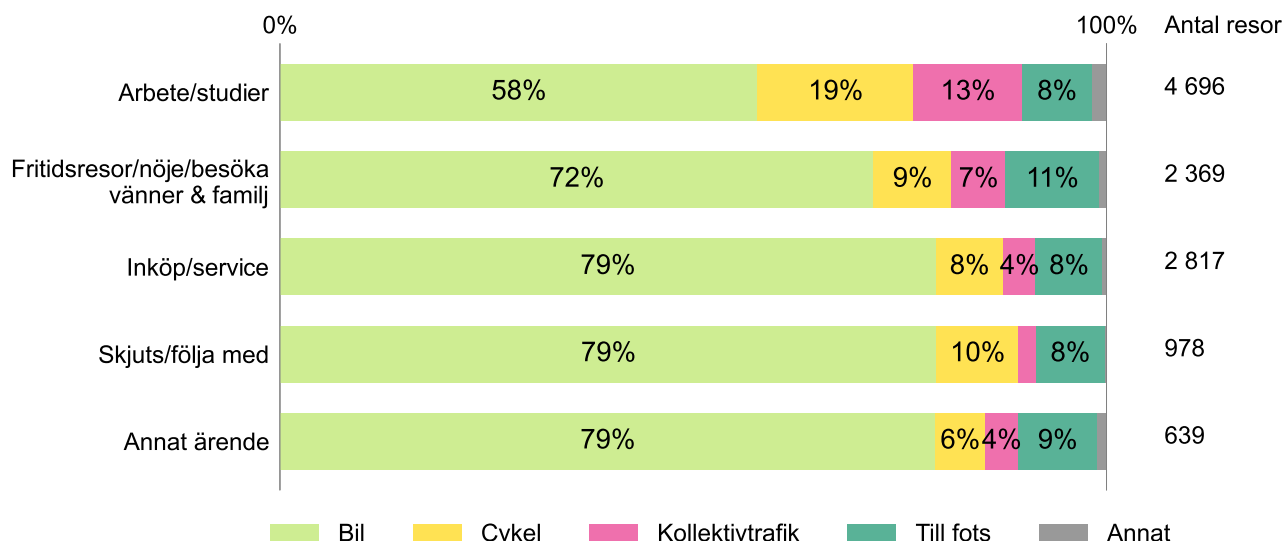
Färdmedelsfördelning och ärende

Nedan redovisas färdmedelsfördelningen fördelat över ärende för resan. Vid resor till arbete/studier genomförs över hälften av alla resor med bil samtidigt som en dryg fjärdedel genomförs med cykel. 13% av resor till arbete/studier genomförs med kollektivtrafiken och 8% till fots.

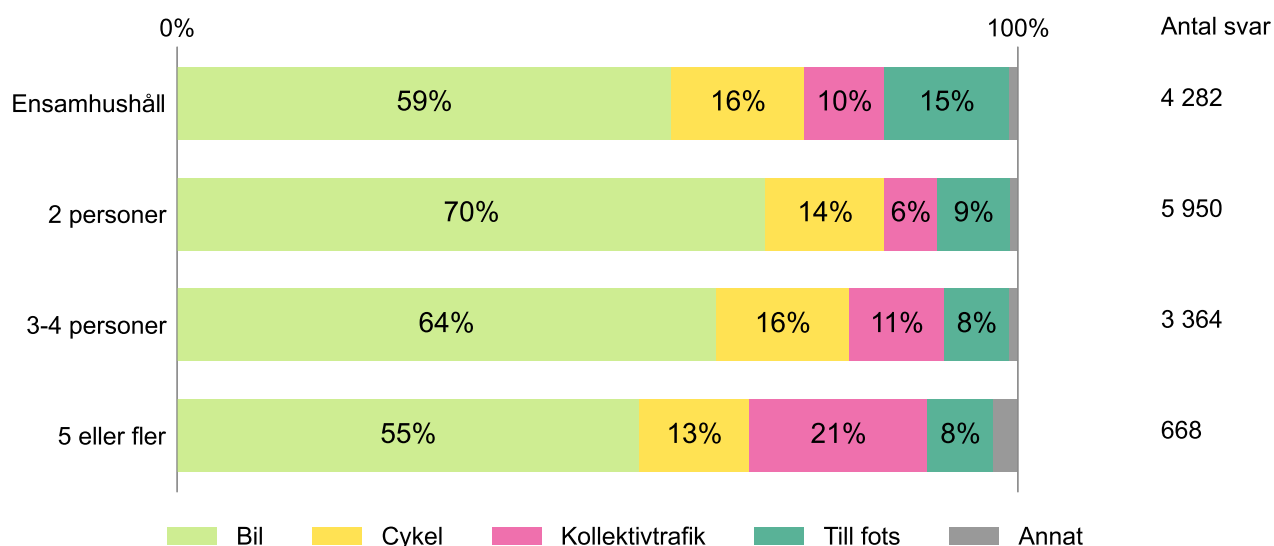
För övriga ärenden används bilen i större utsträckning mellan 72–79% av alla resor sker med bil. Skillnaderna mellan de övriga färdmedlen baserat på ärendetyp är relativt små.

Utifrån hushållssammansättning framgår det att bilresor används i över hälften av alla resor oavsett hushållssammansättning. I hushåll med fem eller fler personer används bil i minst uträkning i stället är kollektivtrafiken mer vanlig. Vid singelhushålls reser man också i högre uträkning till fots, jämfört med hushålls med fler personer.

Graf 46. Färdmedelsfördelning ärende



Graf 47. Färdmedelsfördelning hushållssammansättning



Färdmedelsfördelning och reslängd

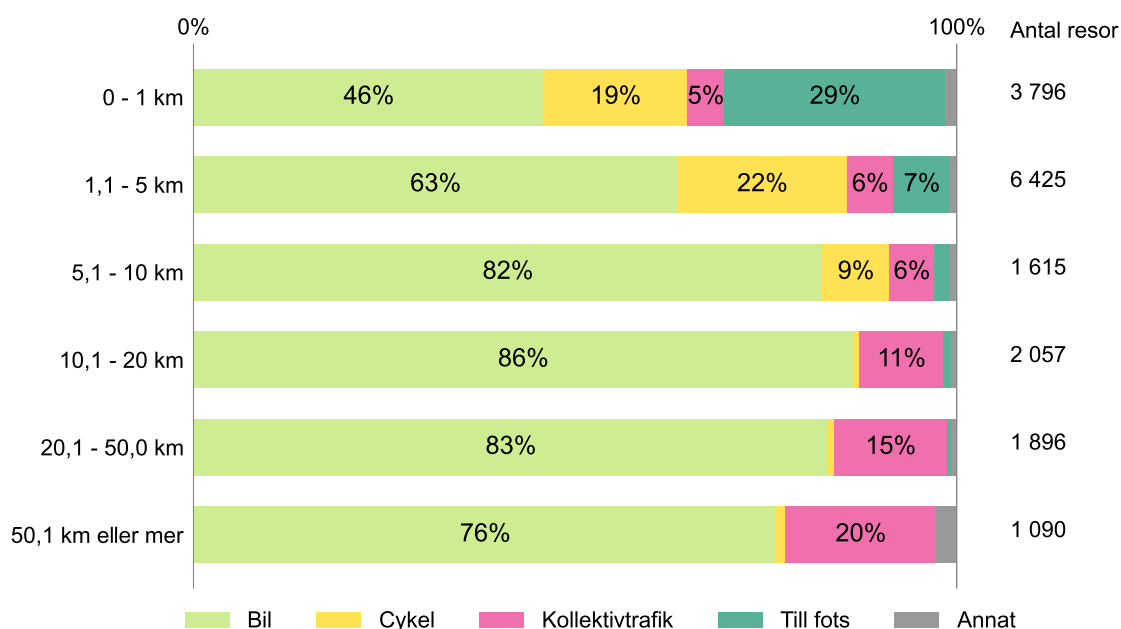
Baserat på reslängd framgår det att 29% av alla resor på 0 - 1 km genomförs till fots och 46% av resorna med bil. Cykel används i högre grad vid resor som är 1,1 - 5 km långa, 22% av dessa resor genomförs med cykel.

Vid resor som är längre än 1,1 km används bilen vid en majoritet av alla resor och är som högst för resor mellan 10,1–20 km, på 86%.

Resultatet visar på att det finns ett samband mellan kollektivtrafikens andel av alla resor och reslängd.

Kollektivtrafikens andel ökar desto längre avståndet är, från 5% av alla resor för reslängden 0–1 km till 20% för resor längre än 50,1 km.

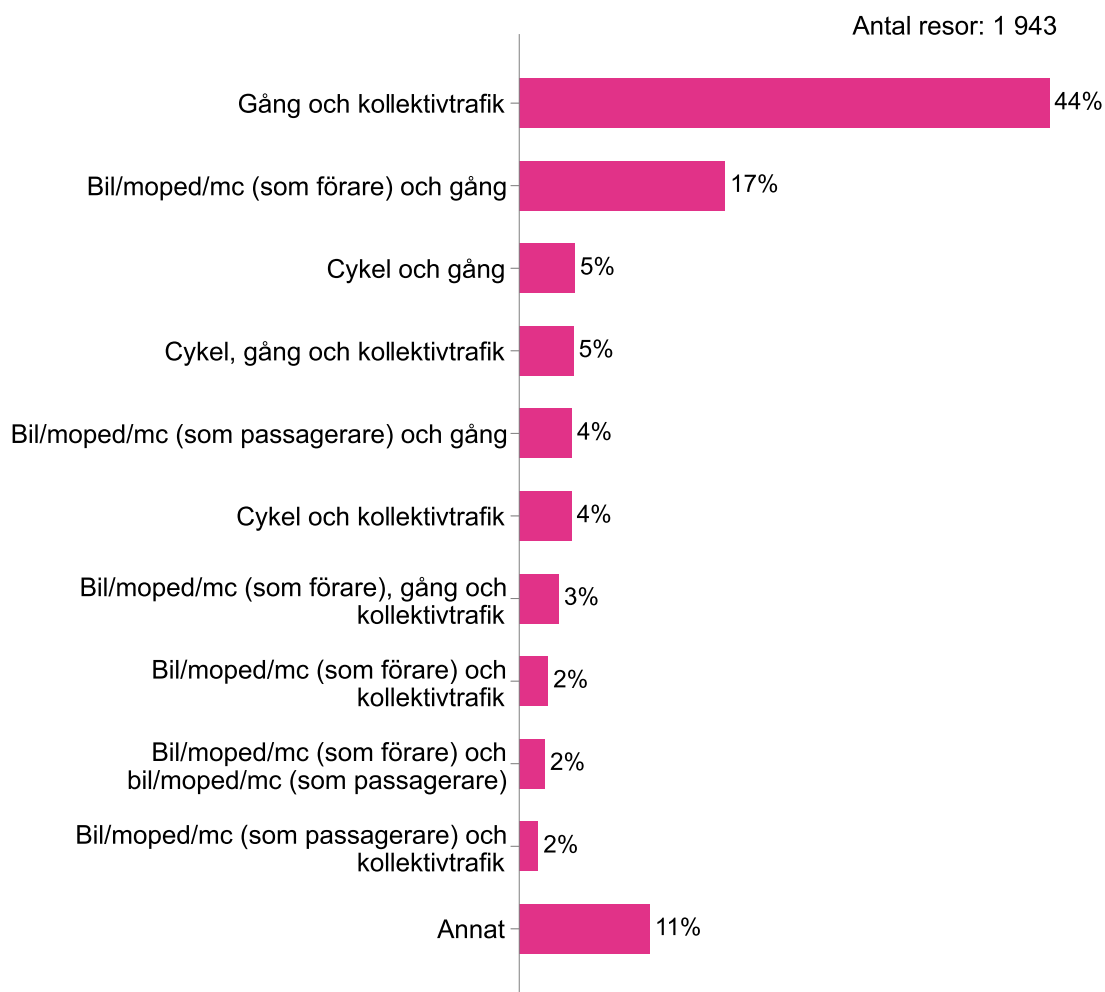
Graf 48. Färdmedelsfördelning reslängd



Kombinationsresor

Av de resor där respondenten har kombinerat olika färdmedel är den vanligaste kombinationen gång och kollektivtrafik (44 %). Det är även vanligt att kombinera bil/moped/mc med gång (17 %).

Graf 49. Kombinationsresor



Kollektivtrafikens marknadsandel

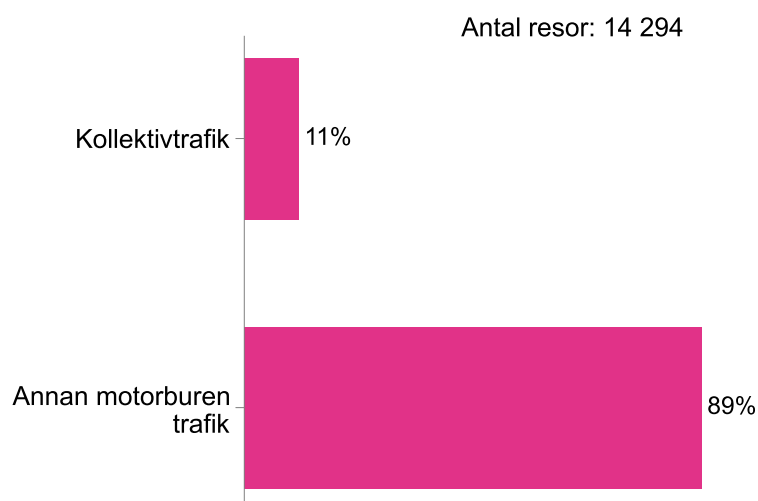
Kollektivtrafikens marknadsandel i Kronobergs län är 11%. Marknadsandelen beräknas som andelen resor med kollektivtrafik jämfört med annan motorburen trafik.

Andelen hållbart resande, det vill säga resor med kollektivtrafik, cykel eller gång som huvudsakligt färdmedel, är 30%.

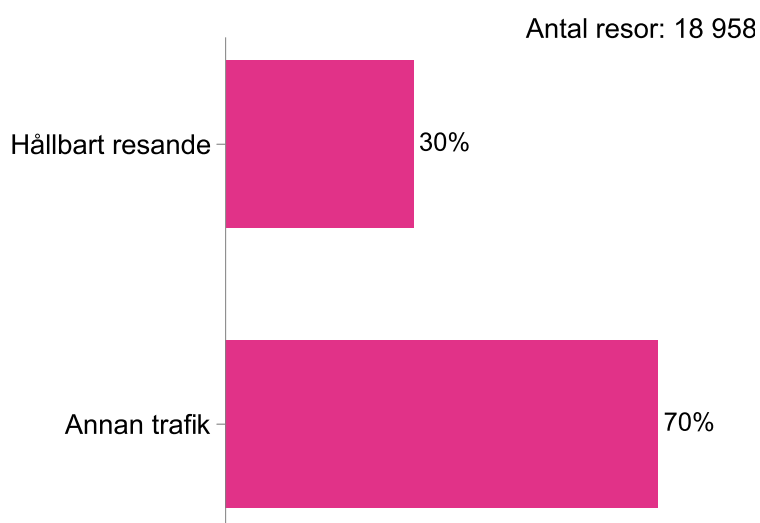
På nästa sida framgår det att kollektivtrafikens marknadsandel har ökat mellan mätningar 2025 och 2012, från 8% till 11%.*



Graf 50. Kollektivtrafikens marknadsandel

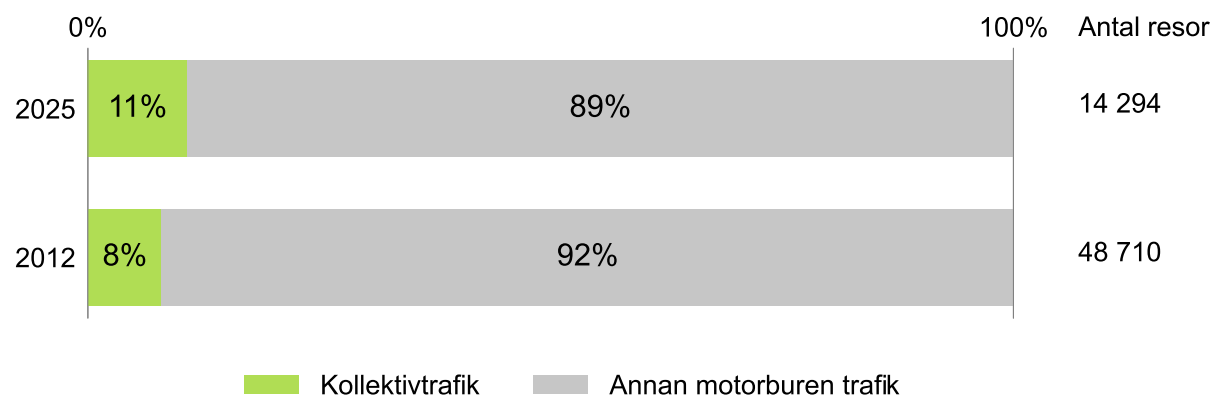


Graf 51. Andel hållbart resande



*Notera att det är viktigt att tolka resultatet mellan mätningarna försiktigt då metodskillnader i undersökningarna kan ligga bakom skillnader i resultatet. Läs mer på sida 9.

Graf 52. Kollektivtrafikens marknadsandel årsjämförelse

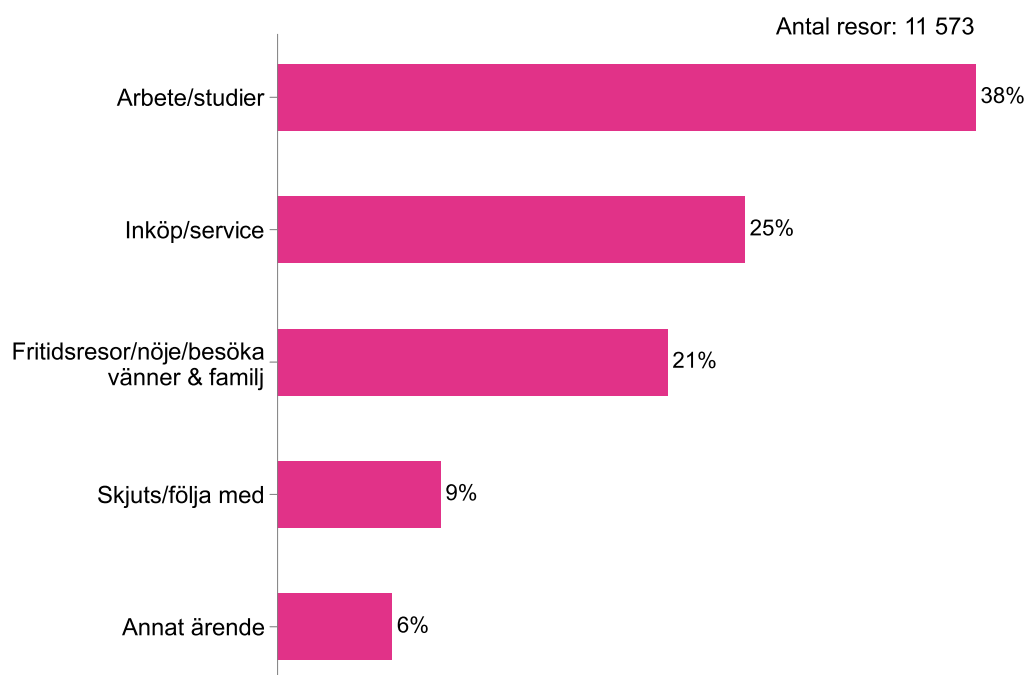


5.4. Ärendefördelning

Ärendefördelning för resorna

Av de inrapporterade resorna i 2025 års undersökning är 38% resor till arbete eller studier. En fjärdedel av resorna är inköpsresor eller serviceresor. En dryg femtedel är fritidsresor.

Graf 53. Ärendefördelning*



*Ärendet "Hemresa/till bostaden" har exkluderats ur grafen. Inkluderat utgör detta alternativ 38 % av alla resor (totalt 18 651). Ärendet exkluderas eftersom det dominerar materialet och riskerar att dölja variationen i de övriga ärendena.

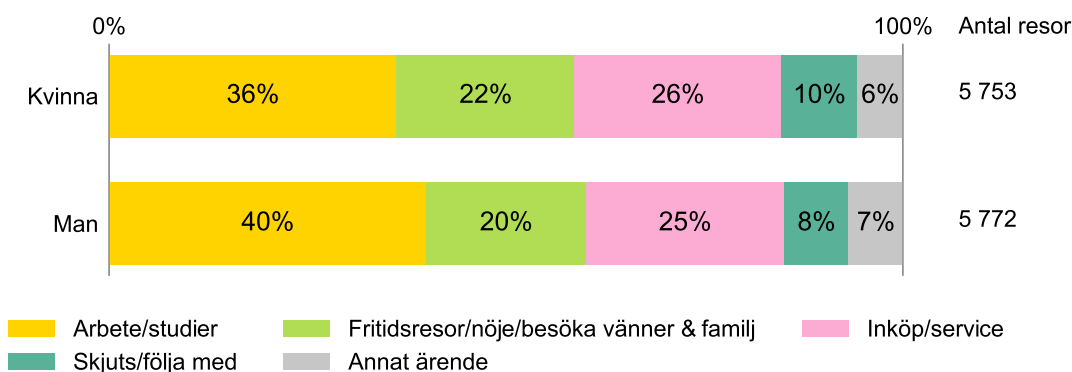
Ärendefördelning kön, ålder och kommun

Tittar man på ärendefördelningen utifrån kön framgår några mindre skillnader. En något högre grad av mäns resor är till arbete eller studier jämfört med resorna som de kvinnliga respondenterna har rapporterat.

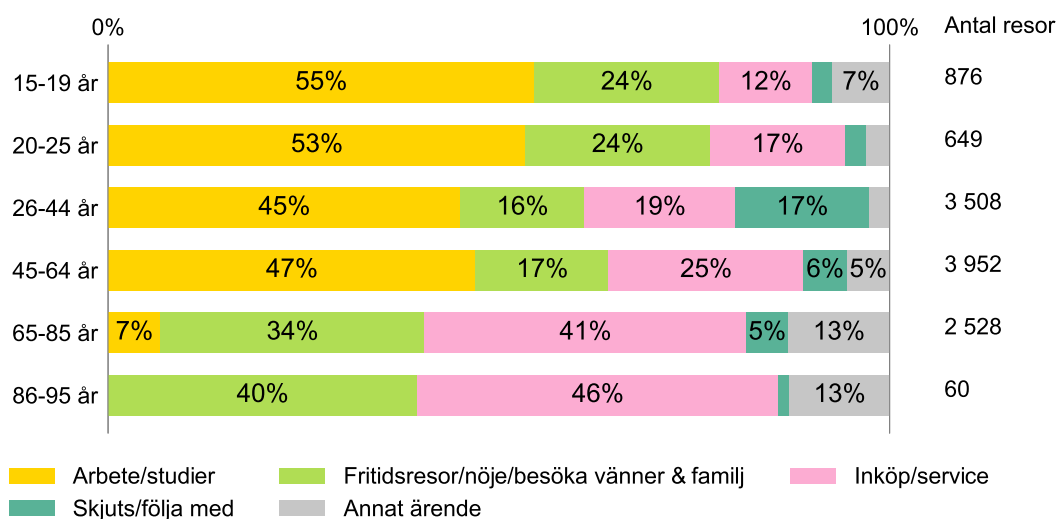
Utifrån ålder framgår det att resor till arbete eller studier är det vanligaste

ärendet med resor oavsett ålder i åldrarna 15–64 år. Fritidsresor är vanligare bland 15–25 åringar jämfört 26–64 åringar. För gruppen 26–64 år är i stället inköpsresor näst mest vanligt efter arbete och studier. Av resorna som 65–95 åringar gör är fritids och inköpsresor tydligt vanligast.

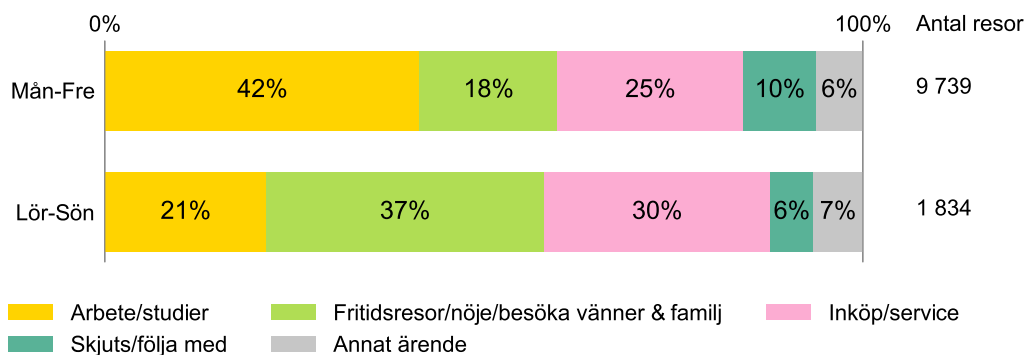
Graf 54. Ärendefördelning kön



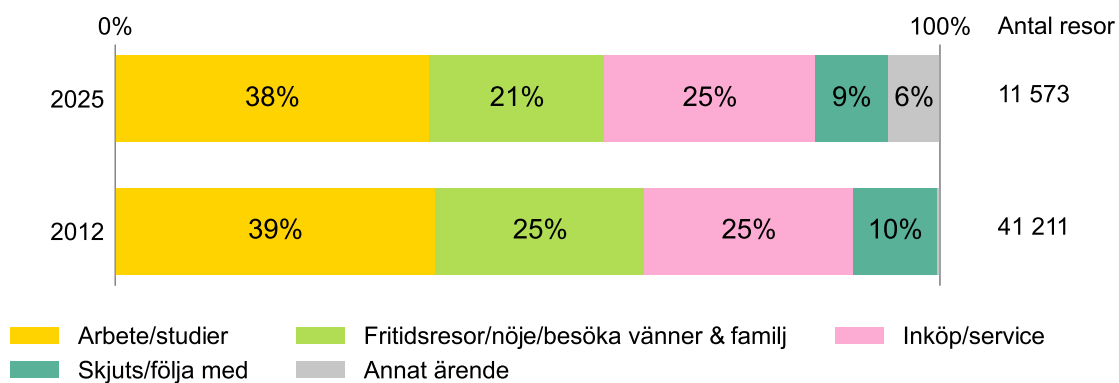
Graf 55. Ärendefördelning ålder



Graf 56. Ärendefördelning resdag



Graf 57. Ärendefördelning årsjämförelse



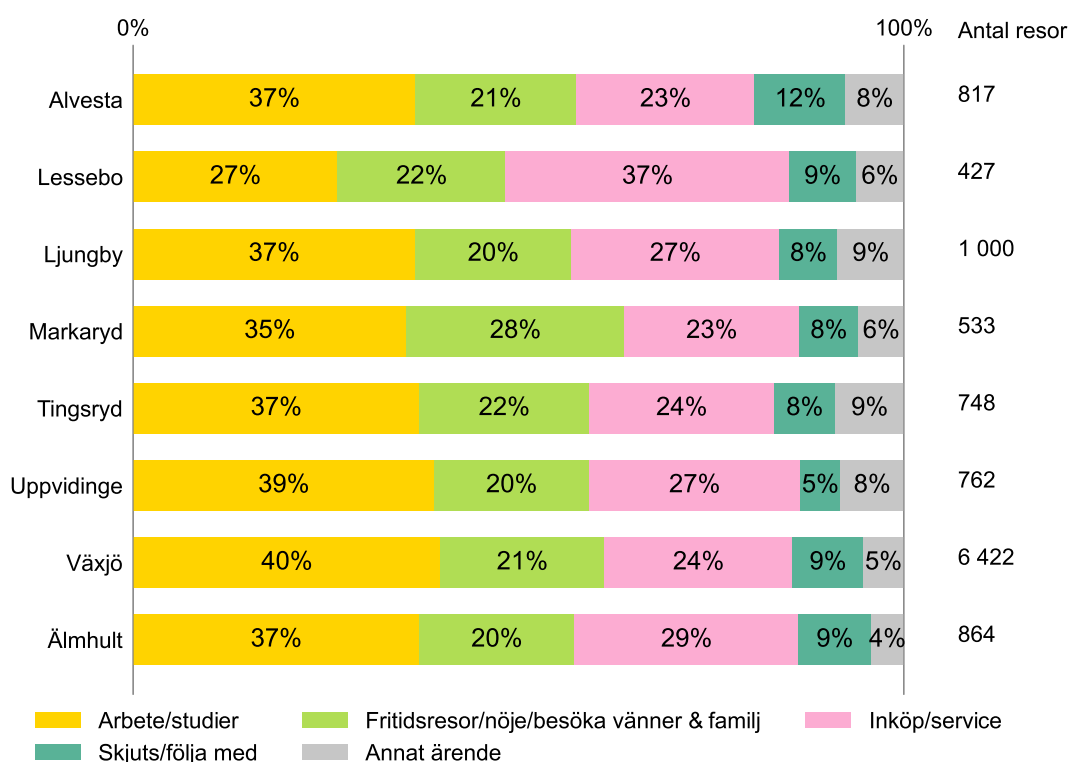
Resultatet på föregående sida visar att resor till arbete eller studier är den vanligaste restypen på vardagar, på 42%. På helger däremot är fritidsresor den största andelen på 37%.

Vid en jämförelse av ärendefördelningen mellan de inrapporterade resorna i 2025 års mätning mot 2012 års mätning framgår mindre skillnader. I 2012 års mätning framgick att en högre andel av resorna var fritidsresor jämfört med 2025 års mätning. Andelen annat ärende har också ökat över tid. Det är viktigt att ha i åtanke att kategoriseringen av ärenden gjordes på ett annat sätt i mätningen från 2012.

Resultaten mellan åren bör därför tolkas med viss försiktighet.

Skillnaderna i ärendefördelning mellan kommunerna är relativt små. Däremot är andelen inköpsresor högst i Lessebo med 37 %. Växjö utmärker sig samtidigt genom att ha den största andelen resor för arbete och studier, 40 % av alla resor.

Graf 58. Ärendefördelning kommun



5.5. Reslängd

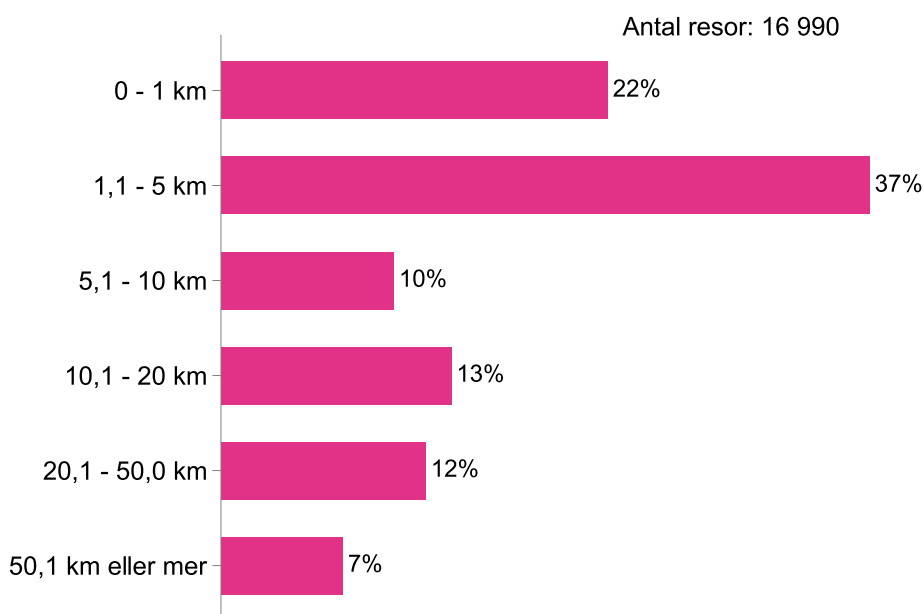
Fördelning utifrån längd

Av de inrapporterade resorna i 2025 års undersökning är den vanligaste reslängden 1,1 - 5 km lång, 37% av resorna är inom denna reslängd. Ungefär en femtedel av alla resor är mellan 0–1 km långa.

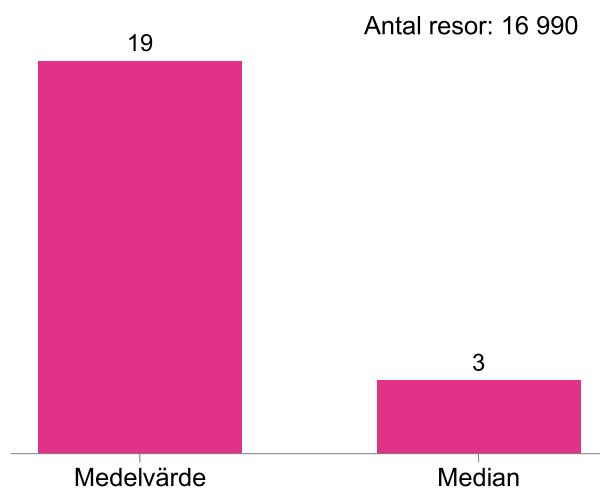
Den genomsnittliga resan är 19 km lång samtidigt som medianresan ligger på 3 km.

Medianen är i detta fall ett mer representativt mått för att beskriva den vanligaste reslängden. Detta eftersom ett fåtal mycket långa resor påverkar medelvärdet och gör att det framstår som högre än vad som är typiskt, medan medianen ger en mer rättvisande bild av den genomsnittliga reslängden.

Graf 59. Längden på resorna (km)
Antal resor= 16 990



Graf 60. Genomsnittlig längd på resorna (km)
Antal resor= 16 990



Detaljerad fördelning utifrån reslängd

Resultatet i tabellen nedan visar att skillnader i reslängd mellan kvinnor och män är mycket små.

86–95 åringar är den åldersgrupp som har störst andel korta resor, 69% av alla resor för denna åldersgrupp är mellan 0–5 km långa.

Uppvidinge kommun har störst andel korta resor på 0–1 km, samtidigt som nästan en majoritet (48%) av alla resor för Växjö kommun är mellan 1,1–5 km långa. Resor över 50,1 km är totalt sett ovanliga, men

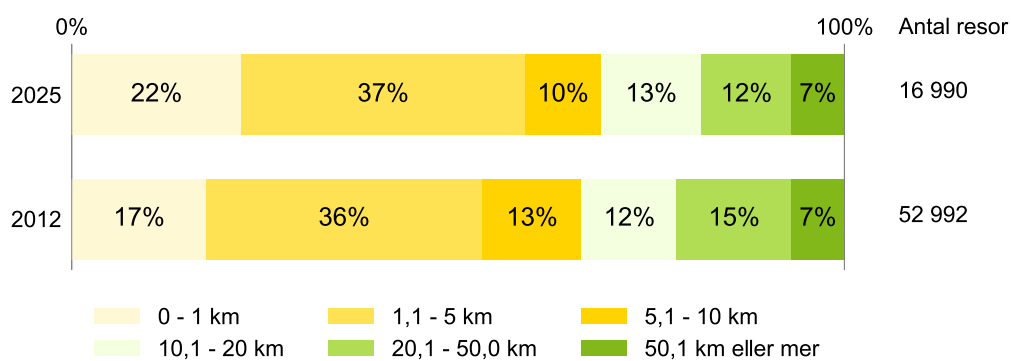
förkommer som mest i Ljungby (11%) och Älmhult (10%).

På nästa sida framgår resultatet för reslängd över tid. Skillnaderna mellan 2012 och 2025 är över lag små, men andel resor mellan 0–1 km har ökat med 5 procentenheter sedan 2012. Resultatet över tid bör tolkas med viss försiktighet på grund av möjliga metodskillnader mellan mätillfällena.

Tabell 11. Längden på resorna.
Antal resor= 98 - 16 990

	0 - 1 km	1,1 - 5 km	5,1 - 10 km	10,1 - 20 km	20,1 - 50,0 km	50,1 km eller mer
Total	22%	37%	10%	13%	12%	7%
Kvinna	22%	37%	10%	13%	12%	6%
Man	21%	36%	10%	13%	11%	8%
15-19 år	17%	44%	8%	13%	11%	7%
20-25 år	24%	35%	9%	15%	9%	8%
26-44 år	21%	36%	13%	14%	11%	6%
45-64 år	20%	37%	9%	14%	12%	7%
65-85 år	26%	36%	8%	10%	13%	8%
86-95 år	34%	35%	7%	11%	10%	3%
Alvesta	19%	19%	10%	32%	14%	6%
Lessebo	23%	10%	8%	15%	39%	5%
Ljungby	26%	31%	8%	11%	13%	11%
Markaryd	25%	23%	9%	19%	14%	9%
Tingsryd	18%	16%	13%	20%	28%	5%
Uppvidinge	31%	19%	9%	10%	24%	7%
Växjö	20%	48%	11%	8%	7%	6%
Älmhult	24%	32%	6%	18%	9%	10%

Graf 61. Genomsnittlig längd på resorna (km)

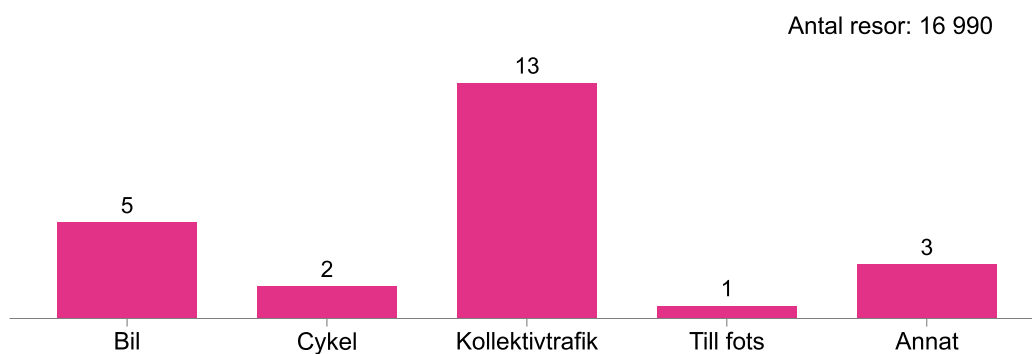


Reslängd färdmedel och ärenden

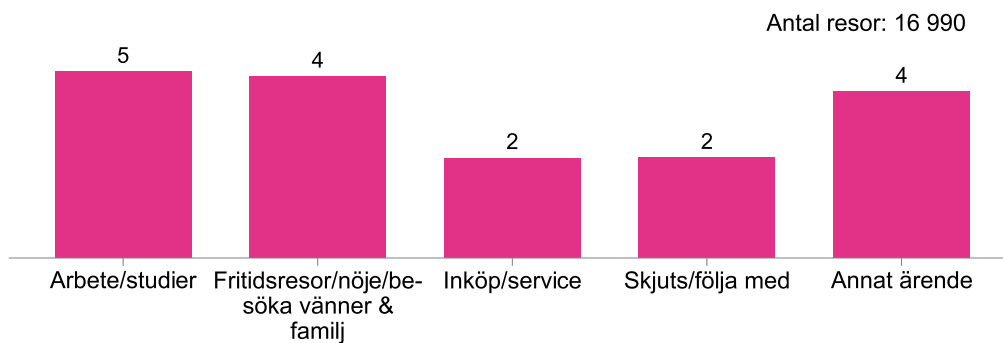
Vid resor med kollektivtrafik är medianlängden på resan 13 km. För resor med bil är medianlängden kortare, 5 km.

Medianlängden för resor till arbete eller studier är 5 km och för fritidsresor 4 km. Resor för inköp och skjuts/följa med är något kortare på 2 km.

Graf 62. Median för reslängd per färdmedel (km)

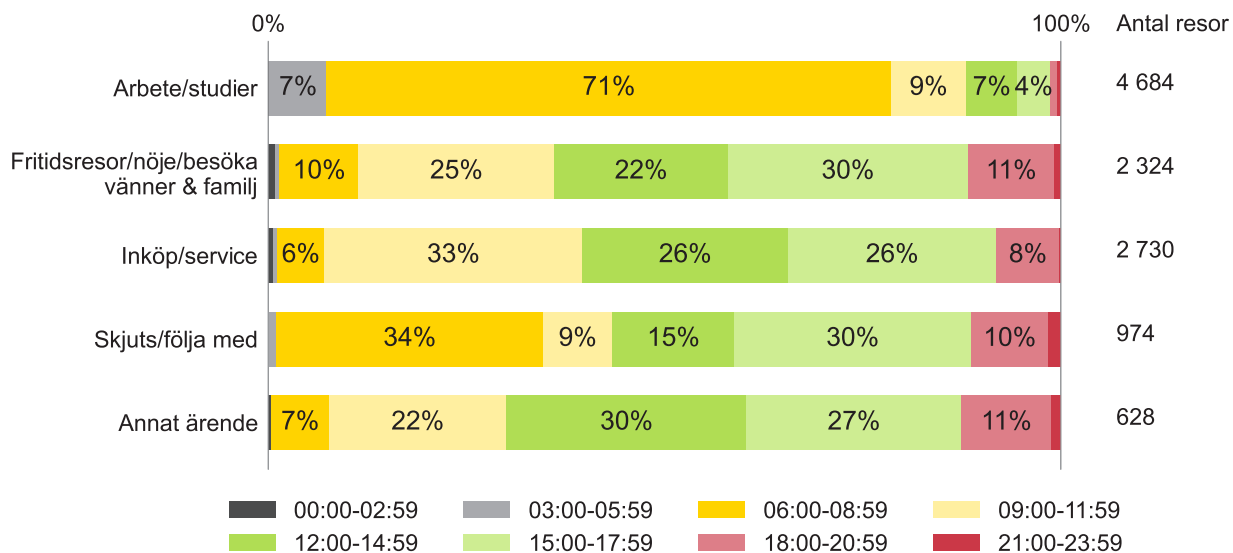


Graf 63. Median för reslängd per ärende (km)



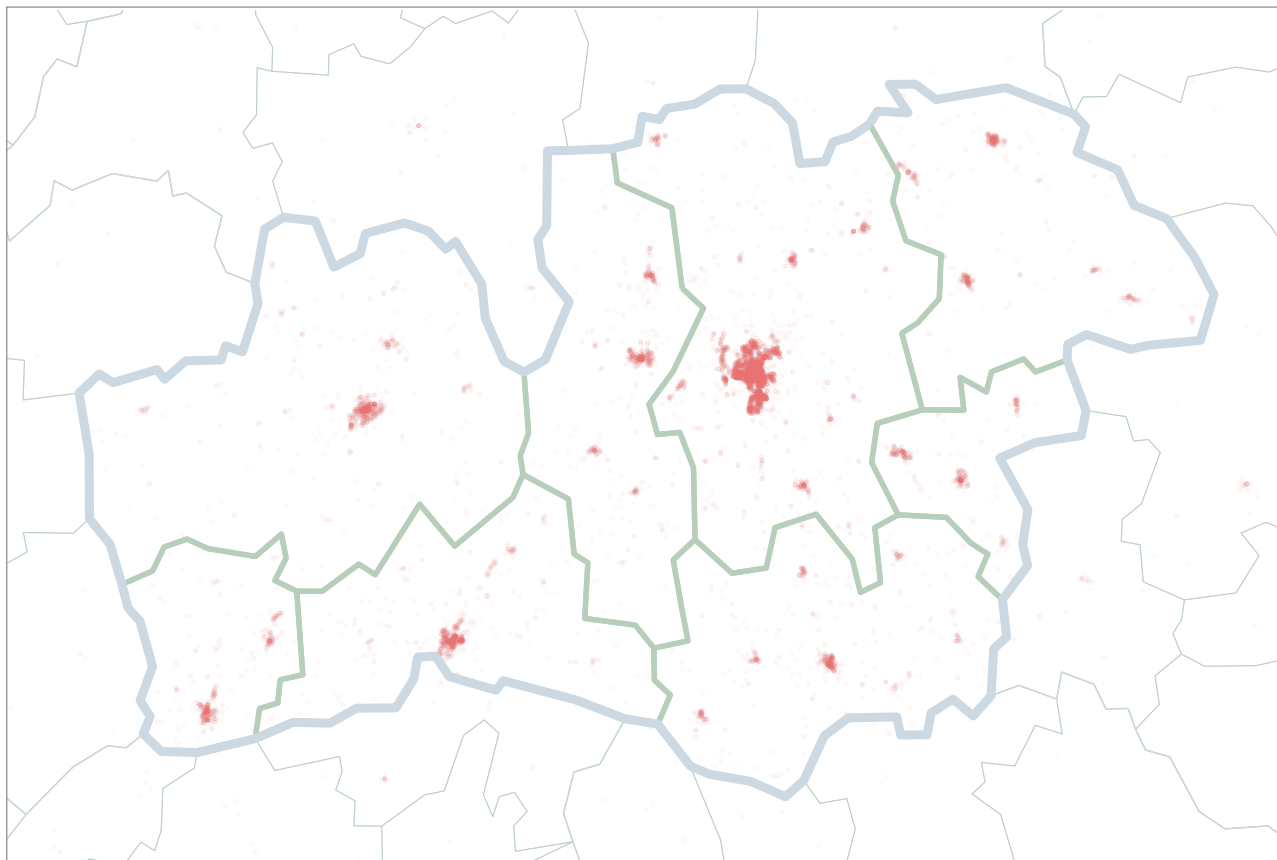
5.6. Restid

Graf 64. Ärende mot restid



Graf 65. Start för resa, geografi

Antal resor = 17 033



5.7. Reserelationer

I detta avsnitt redovisas de vanligaste reserelationerna mellan kommuner inom länet, mellan tätorter, och mellan Kronobergs län och andra län.

Först redovisas de vanligaste reserelationerna mellan länets kommuner i tabell 12. under graf 66 redovisas de vanligaste reserelationerna mellan tätorterna i länet, detta redovisas genom en karta.

På sida 61 redovisas de vanligaste reserelationerna från Kronobergs län till andra län. Även detta redovisas genom en karta.

Notera att tabellen nedan och kartorna på följande sidor redovisar antal resor som rapporterats i resedagboken snarare än den viktade andelen som övriga resultat i resedagsboksavsnittet redovisar.

Tabell 12. Färdmedelsfördelning för de 20 vanligaste reserelationerna mellan kommuner

	Bil	Cykel	Kollektiv- trafik	Till fots	Annat	Antal resor
Växjö<->Växjö	58%	21%	8%	12%	1%	7089
Ljungby<->Ljungby	69%	12%	3%	15%	1%	1085
Älmhult<->Älmhult	75%	14%	2%	7%	2%	963
Tingsryd<->Tingsryd	82%	8%	2%	7%	0%	679
Uppvidinge<->Uppvidinge	78%	6%	1%	12%	3%	599
Alvesta<->Alvesta	71%	9%	5%	14%	1%	562
Alvesta<->Växjö	76%	1%	20%	1%	1%	556
Markaryd<->Markaryd	81%	9%	2%	8%	0%	548
Lessebo<->Lessebo	72%	9%	8%	10%	1%	364
Uppvidinge<->Växjö	61%	1%	23%	10%	6%	239
Tingsryd<->Växjö	81%	1%	15%	3%	0%	236
Lessebo<->Växjö	72%	0%	27%	1%	0%	209
Växjö<->Älmhult	45%	3%	51%	0%	1%	144
Ljungby<->Växjö	76%	1%	20%	3%	0%	85
Ljungby<->Markaryd	83%	1%	14%	0%	2%	83
Ljungby<->Älmhult	89%	0%	11%	0%	0%	49
Uppvidinge<->Vetlanda	94%	0%	3%	4%	0%	42
Markaryd<->Älmhult	100%	0%	0%	0%	0%	41
Alvesta<->Älmhult	70%	15%	15%	0%	0%	41
Lessebo<->Tingsryd	98%	2%	0%	0%	0%	40

Tolkning av tabell

I tabellen ovan framgår under kolumnen "Antal resor" hur många resor som uppmätts mellan de olika reserelationerna. Tabellen redovisar de tjugo vanligaste reserelationerna mellan kommunerna i länet. Relationen är oberoende av riktning, det framgår alltså inte av tabellen vart resan började eller slutade.

På föregående sida i tabell 12 framgår det att den vanligaste reserelationen mellan kommuner i länet är resor inom Växjö kommun, 7089 rapporterade resor. Detta kan jämföras med den näst vanligaste reserelationen inom Ljungby kommun, med 1085 rapporterade resor.

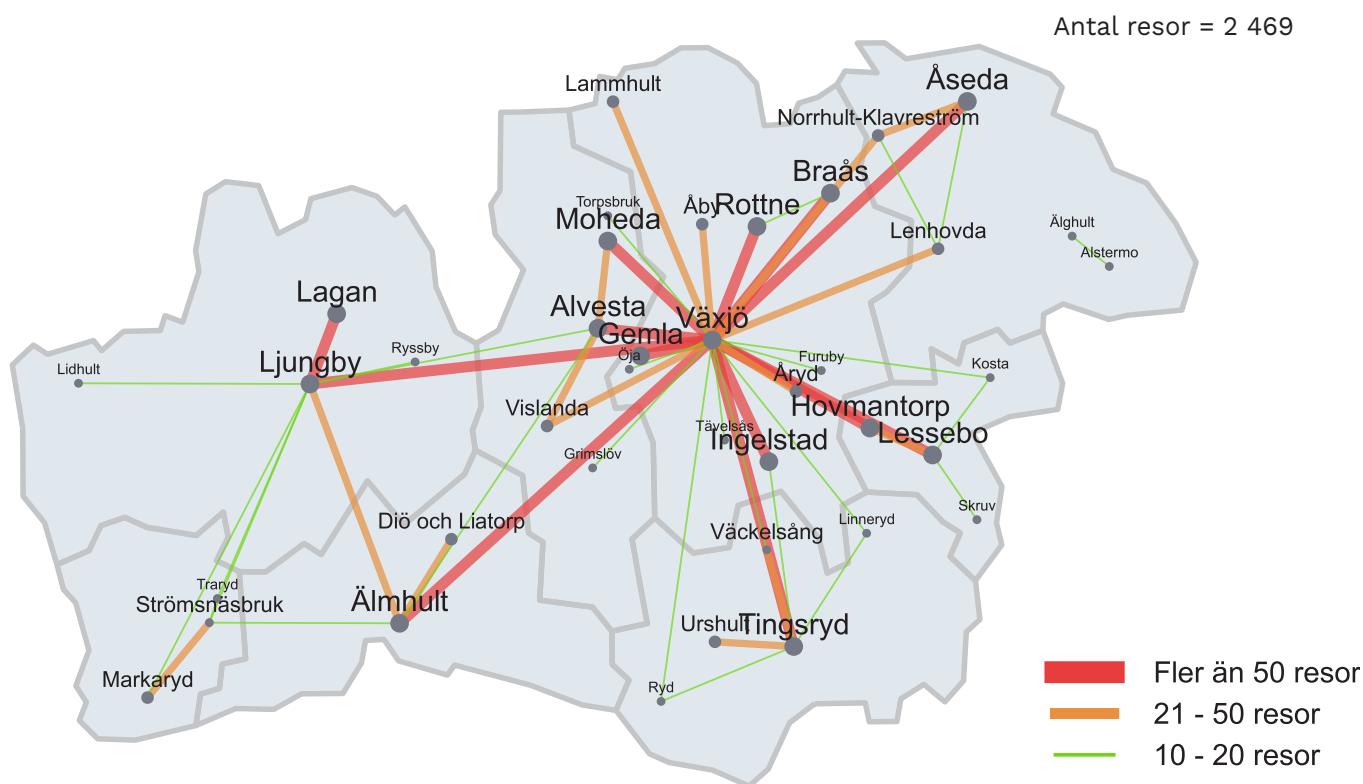
Bilen är det vanligaste färdmedlet för nästan samtliga reserelationer mellan kommunerna i länet.

Den resa där kollektivtrafiken är vanligare än bilen är för resor mellan Växjö kommun och Älmhults kommun,

där kollektivtrafiken utgör mer än hälften av alla resor.

Användandet av cykel är som högst för resor inom Växjö kommun och ligger på 21% av alla resor. För resor inom Ljungby sker 15% av alla resor till fots vilket är kommun den högsta andelen av alla reserelationer.

Graf 66. Reserelationer, tätorter inom Kronobergs län



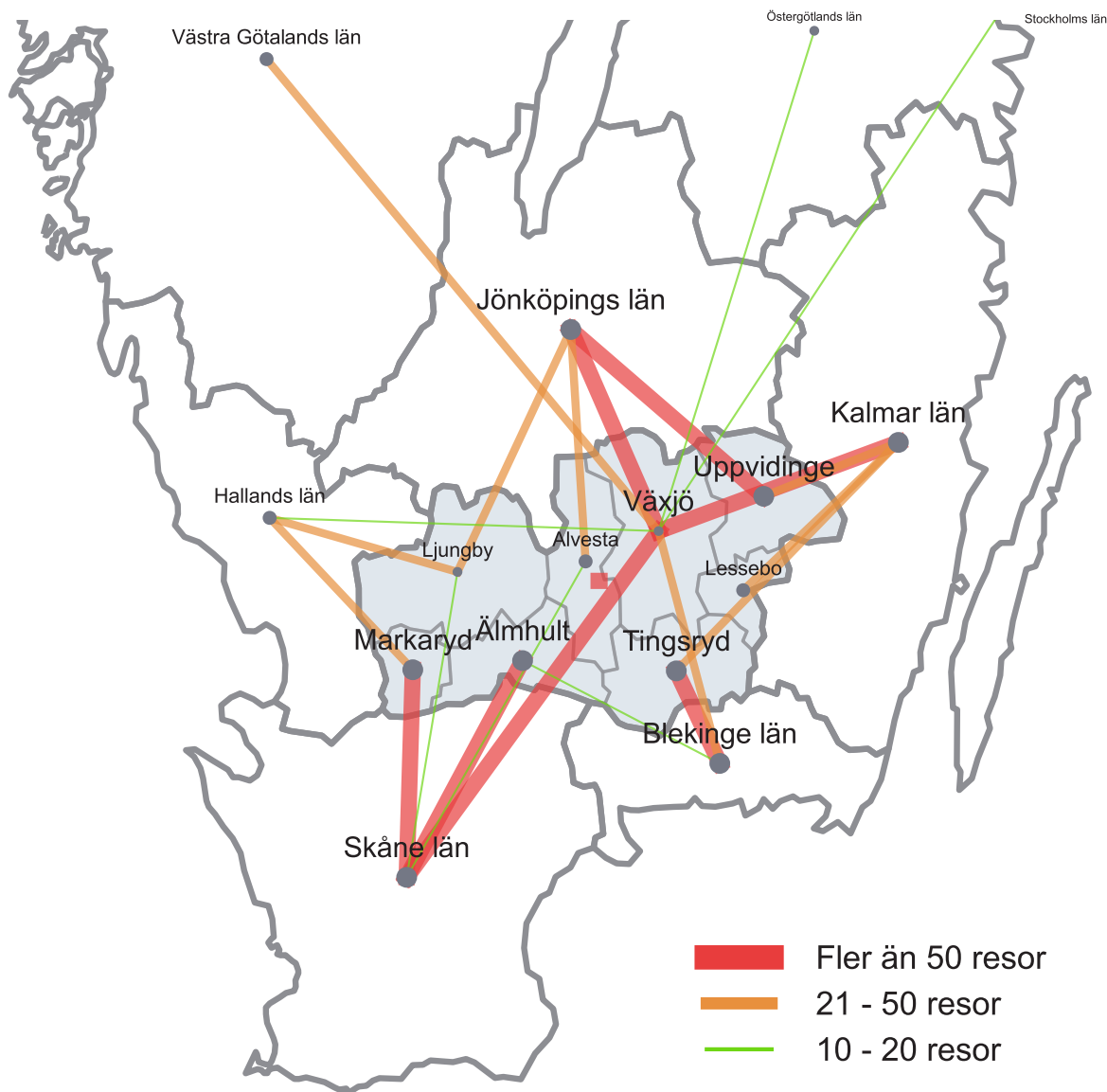
Notera att resor inom samma ort exkluderas samt att minst 10 resor mellan två orter krävs för att visas.

Reserelationer mellan tätorter

Kartan visualiserar de vanligaste reserelationerna mellan olika tätorter i länet, under hela mätperioden. De röda strecken betyder att det har uppmätts minst 50 resor mellan tätorterna under mätperioden. Nästan alla reserelationer med minst 50 uppmätta resor under perioden har startat eller avslutats i Växjö.

Graf 67. Reserelationer mellan Kronobergs län och andra län

Antal resor = 14 842



Notera att resor inom Kronobergs län utgör de flesta resor (13 853 resor) men att de inte representeras med någon linje. Minst 10 resor mellan två platser krävs för att redovisas i kartan.

Bakom rapporten



6. Bakom rapporten

Lysio Research

Lysio Research har som mål att genomföra undersökningar, utredningar och analyser som leder till samhällsutveckling. Med forskningsbaserade arbetsmetoder och många års erfarenhet av undersökningsprocesser erbjuder vi lösningar som leder till välgrundade beslutsunderlag för ditt företag. Vårt fokus är att du som kund ska få nya insikter och underlag som är enkla att förstå och ta vidare i din verksamhet.

Lysio Research grundades 2009 som enkätinsamlingsföretag, under 15 år har vi växt och gör idag allt från enkätundersökningar till fördjupade analyser och håller workshops för våra kunder inom offentlig-, akademisk-, privat och ideell sektor.

Vi hjälper dig bland annat med:

- Hela enkätundersökningsprocesser
- Enkätprogrammering och datainsamling
- Analyser och datasammanställning
- Utredningar och utvärderingar
- Presentationer och workshops
- [Hitta alla våra tjänster på: www.lysio.se](http://www.lysio.se)

Vi har jobbat med rapporten:



Kajsa Aune
Ansvarig projektledare
kajsa.aune@lysio.se



Oskar Jaxelius
Analytiker
oskar.jaxelius@lysio.se



Oskar Bork
Analytiker
oskar.bork@lysio.se

Undersökningar och utredningar som leder till samhällsutveckling!

Rapport för Region Kronoberg

Lysio Research
Järntorget 3
413 04 Göteborg

 031-313 48 78  kontakt@lysio.se  www.lysio.se



