

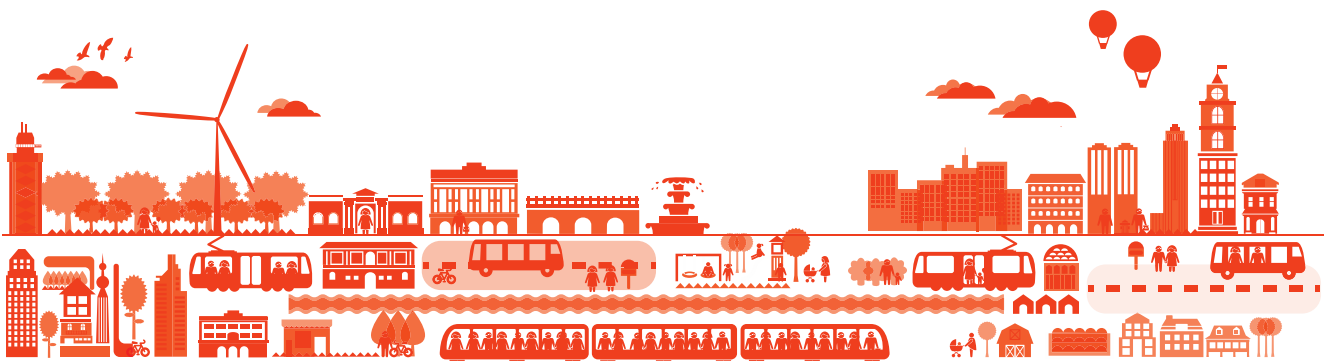


K2 WORKING PAPER 2025:5

En minut hit eller dit

Fördjupad förståelse av restidens betydelse i kollektivtrafiken

Joel Hansson, Andreas Persson och Helena Svensson



Datum: 2025-04-04
ISBN: 978-91-89407-55-8
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2025:5

En minut hit eller dit

Fördjupad förståelse av restidens betydelse i kollektivtrafiken

Joel Hansson, Andreas Persson och Helena Svensson

Innehållsförteckning

Förord	3
Summary	4
Sammanfattning	5
1. Inledning	6
2. Bakgrund	8
2.1. Användning och upplevelse av restid	8
2.2. Ideal restid.....	9
2.3. Distansarbetets påverkan på inställning till restid	9
3. Metoder och urval	11
3.1. Enkätstudie	11
3.2. Fokusgrupp	14
4. Resultat	15
4.1. Användning av tiden ombord	15
4.2. Upplevda hinder för användbar restid	19
4.3. Restid som en tillgång eller en belastning.....	20
4.4. Betydelsen av kortare restid i olika sammanhang.....	23
4.5. Distansarbetets påverkan på synen på restid	28
5. Diskussion	31
5.1. Nya möjligheter, men det mesta är sig likt	31
5.2. Värdefull restid, ideal restid och känslan av snabbhet	31
5.3. Förslag till vidare forskning	32
6. Slutsatser	34
7. Referenser	35
Bilaga 1: Enkätfrågor	36

Förord

Denna rapport är framtagen inom ramen för ett så kallat mindre K2-projekt kallat ”En minut hit eller dit”. Projektidén föddes när författargruppen satt och diskuterade hur det egentligen ligger till med alla de gamla sanningarna inom kollektivtrafik-planeringsområdet. Det tycks som att de flesta resenärer väljer så kort restid som möjligt, men varför är det egentligen så och vad ska man ha den där extra minuten till som kanske tjänas in? Frågan om restid har många dimensioner. När en tidigare rapport om vad restiden användes till dök upp blev det också intressant att fundera på hur restiden egentligen används nu jämfört med för ett antal år sedan. Är det så att restiden uppfattas olika beroende på vad man gör under resan? Som med mycket annan forskning, ledde detta projekt till en del svar, men också till många nya frågor om hur människor tänker kring tid och väljer utifrån olika tidsaspekter när de ska resa.

Vi vill passa på att tacka deltagarna i projektets referensgrupp – Isak Rubensson (Region Stockholm), Patrick Olsson (Trafikverket), Carl Björklund (Skånetrafiken), Johan Kindén, Matilda Hansson, Jimmy Johansson (Östgötatrafiken), Yvonne Aldentun och Henrik Högström (Region Kalmar Län) – för kloka råd och påpekanden.

Lund, april 2025

Joel Hansson, Andreas Persson och Helena Svensson

Författarna

Summary

This study examines how travel time is perceived and utilised by public transport passengers. Through a survey of just over a thousand respondents and discussions in a focus group, several interesting insights emerge.

The mobile phone has become the most used device on board, while traditional media such as books and newspapers have decreased in prevalence. Common activities during the journey include scrolling on the phone, listening to music, and reflecting on personal matters. However, many passengers experience obstacles such as crowding and disturbances from fellow passengers, which affect their ability to use their travel time as desired.

More than half of the passengers consider travel time to be valuable, especially those who use the time for work or study. At the same time, fewer people work or study on board compared to before. Many passengers prefer a travel time of 10–30 minutes, but there are also those who prefer longer travel times to be able to use the time more productively. The possibility of remote work influences the perception of travel time, where many are willing to accept longer travel time to work. However, when they do travel, those who can work remotely are just as keen on shorter travel times as others.

A central aspect that emerges in the focus group discussions is the perceived speed, the feeling that the journey flows smoothly. Many passengers prefer express buses and similar services, even if the time savings are minimal. It is not necessarily the actual travel time that is crucial, but rather the feeling of arriving quickly and smoothly. Avoiding disruptions such as getting stuck in traffic or stopping at many stations contributes to a perceived speed that can be more important than the actual time savings in minutes and seconds.

Sammanfattning

Denna studie undersöker hur restid upplevs och används av kollektivtrafikresenärer. Genom en enkät med drygt tusen respondenter och samtal i en fokusgrupp framkommer flera intressanta insikter.

Mobiltelefonen har blivit den mest använda utrustningen ombord, medan traditionella medier som böcker och tidningar har minskat i förekomst. Vanliga aktiviteter under resan inkluderar att scrolla på mobilen, lyssna på musik och tänka igenom personliga saker. Många resenärer upplever dock hinder som trängsel och störningar från medpassagerare, vilket påverkar deras möjlighet att använda restiden på önskvärt sätt.

Över hälften av resenärerna anser att restiden är värdefull, särskilt de som använder tiden till arbete eller studier. Samtidigt är det färre som arbetar eller studerar ombord jämfört med tidigare. Många resenärer önskar en restid på 10–30 minuter, men det finns också de som föredrar längre restid för att kunna använda tiden mer produktivt. Möjligheten till distansarbete påverkar synen på restid, där många kan acceptera längre restid till arbetet. Dock är de som kan arbeta på distans, när de väl reser, minst lika angelägna om kortare restid som andra.

En central aspekt som framkommer i fokusgruppens diskussioner är den upplevda snabbheten, känslan av att resan flyter på. Många resenärer föredrar expressbussar eller snabbare avgångar, även om tidsvinsten är minimal. Det är inte nödvändigtvis den faktiska restiden som är avgörande, utan snarare känslan av att komma fram snabbt och smidigt. Att undvika störningar som att fastna i trafiken eller stanna vid många hållplatser bidrar till en upplevd snabbhet som kan vara viktigare än den faktiska tidsvinsten i minuter och sekunder.

1. Inledning

Restidens betydelse är avgörande för många av de beslut som fattas kring transportsystemets utformning, inklusive kollektivtrafiken (Isaksson, 2023). Restiden ses generellt som en uppoffring som behöver minimeras, vilket ges stor tyngd i många utvärderingar (Metz, 2008). Även små restidsvinster kan få avgörande betydelse i beslutsunderlagen.

Mycket av forskningen kring restid har handlat om restidsvärderingar i förhållande till olika kvalitéter i kollektivtrafiken (Wardman et al., 2016). En vedertagen sanning är att restiden är avgörande för om kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ (SKR, 2023). I studier av resenärernas preferenser brukar restid också återfinnas bland de faktorer som anges som viktigast för kollektivtrafikens kvalitet (dell’Olio et al., 2018). Ett resultat av detta är att satsningar på till exempel BRT och expressbusslinjer i stor utsträckning har genomförts och ofta attraherat ett större antal resenärer, vilket kan tyda på att kortare restid är viktigt för många i de val som görs. Ibland har dock detta skett på bekostnad av annan typ av kollektivtrafik där fokus inte främst är på restid.

I senare studier har det tydliggjorts att restidsvärderingen varierar i olika geografiska områden och för olika resenärsgupper (K2 et al., 2017). Hur tiden upplevs beror också på andra faktorer såsom tillgång till sittplats. Samtidigt finns det tecken på att en tämligen stor del av resenärerna ibland ser på restiden som en tillgång snarare än en uppoffring (Fahlén et al., 2010; Jain & Lyons, 2008), till exempel genom att tjäna som en välkommen buffert mellan arbete och fritid eller i största allmänhet erbjuda tid för avslappning (Clayton et al., 2016). Möjligheten att arbeta under sin restid har också underlättats de senaste åren, vilket skulle kunna påverka hur individer ser på sin restid. En del önskar till och med längre restid, i synnerhet om den i utgångsläget är kortare än ca 10–15 minuter (Redmond & Mokhtarian, 2001).

Med andra ord finns det fog för att ifrågasätta gamla sanningar om synen på restid, hur den upplevs och i slutändan hur den används i beslutsunderlag för utformning av transportsystemet. Dessutom är den senaste uppdateringen av de tidsvärden som används av bland annat Trafikverket ca tio år gamla (Trafikverket, 2023). Sedan dess har förutsättningarna för att kunna använda restiden till annat förändrats radikalt, med allt bättre tillgång till mobil uppkoppling och med det en väsentligt högre grad av digitala aktiviteter under resan (Pawlak, 2020).

Eftersom resenärernas aktiviteter under resans gång påverkar upplevelsen av restiden (Ettrema et al., 2012) är det därmed rimligt att anta att synen på restid kan ha ändrats under de senaste åren. Resenärer som ägnar sin restid åt saker som de själva upplever som meningsfulla tycker också i högre utsträckning att restiden i sig har ett värde, vare sig det handlar om arbete eller avkoppling (Fahlén et al., 2010). En metaanalys av europeiska tidsvärdesstudier visar också att restidsvärdet för affärsresenärer har minskat de senaste åren, förmodligen beroende på att dessa resenärer upplever att de kan vara mer produktiva under sin resa med hjälp av ny teknik (Wardman et al., 2016).

En annan, ännu färskare, förändring som kan ha påverkat synen på restid är de senaste årens förändrade förutsättningar för distansarbete. Dessa förutsättningar förändrades snabbt under Covid-19-pandemin och verkar ha fått bestående inverkan på övergripande resmönster. Möjligheterna är dock ojämnt fördelade över olika yrkesgrupper, kön och geografi (Donalds & Koglin, 2023).

Det finns således anledning att försöka fördjupa kunskapen om restid i kollektivtrafiken, inte minst mot bakgrund av hur våra möjligheter till digital uppkoppling förändrats de senaste åren – både när vi reser och som alternativ till vissa resor.

Denna studie syftar övergripande till att fördjupa förståelsen för upplevelsen och användningen av restid i kollektivtrafiken. Målet är att generera ny kunskap kring restid – hur den används, synen på restid och betydelsen av kortare restid i olika kontexter. Med olika kontexter menas skillnader i förhållande till såväl socioekonomiska faktorer som den specifika resans egenskaper (till exempel reslängd, ärende), liksom i förhållande till de skillnader som finns i möjligheter till distansarbete.

Följande frågeställningar bildar utgångspunkt för studien:

1. Hur använder resenärerna sin tid ombord och hur har detta förändrats över tid?
2. Hur upplevs olika hinder för att använda restiden som man önskar?
3. Under vilka förutsättningar upplevs restiden som en tillgång snarare än en belastning?
4. Under vilka förutsättningar är man särskilt angelägen om kortare restid och när är man mindre angelägen?
5. Hur påverkas synen på restid av ökade möjligheter till distansarbete?

Frågorna har undersökts med hjälp av en enkätstudie riktad mot kollektivtrafikresenärer, med spridning över hela Sverige, följd av en fokusgrupp där resonemangen utvecklats kring några av frågorna. Studien fokuserar på tiden ombord, vilket innebär att studien inte går på djupet i andra restidskomponenter såsom anslutningstid och väntetid. Vidare så görs inga analyser av tidsvärden, men resultaten av studien skulle kunna bli användbara som utgångspunkt för vidare studier om tidsvärden för olika sammanhang.

I nästa kapitel (kapitel 2) utvecklas beskrivningen av tre områden som varit centrala för bakgrunden till denna studie: användning av tiden ombord, ideal restid respektive distansarbete. I kapitel 3 beskrivs sedan studiens upplägg i form av metoder och urval, det vill säga hur och vilka data som samlats in och hur dessa analyserats. I kapitel 4 skildras resultaten, uppdelat i fem delar som motsvarar de frågeställningar som presenterats ovan. Resultaten syntetiseras och diskuteras i kapitel 5, vilket mynnar ut i studiens slutsatser som återfinns i kapitel 6.

2. Bakgrund

2.1. Användning och upplevelse av restid

I slutet av 2008 och början av 2009 genomfördes en enkätstudie av kollektivtrafikresenärers syn på och användning av restid (Fahlén et al., 2010). Resultaten visade bland annat att passiva aktiviteter – som att sova, vila, titta ut genom fönstret eller göra ingenting – är vanligast, men sällan dominerar enskilda resenärers tidsanvändning ombord. Om man också väger in hur länge resenärerna ägnar sig åt aktiviteten framträder också andra aktiviteter som betydelsefulla, som att lyssna på musik, radio eller ljudbok, umgås med medpassagerare, läsa, arbeta eller studera.

Enkätresultaten visade också att användningen av mobil informations- och kommunikationsteknik ombord ännu inte var särskilt utbredd. Bärbara datorer användes bara av en liten andel av resenärerna och förekomsten av mobilt bredband var marginell.

Samtidigt uppgav nästan två tredjedelar av respondenterna att de upplevde restiden som ganska eller mycket värdefull – och omvänt så var det bara drygt en tredjedel som uppgav att restiden var helt eller till viss del bortkastad tid. Även om det var relativt få som arbetade eller studerade ombord så påvisades en antydning om att de som gjorde detta i högre utsträckning uppgav att restiden var värdefull.

Dessa resultat kan ses som ledtrådar till svar på de frågor som ställdes i rapportens inledning:

Håller vår syn på restid i kollektivtrafiken på att förändras? Ökar människors möjligheter att använda restiden på ett meningsfullt sätt genom mobiltelefoner, bärbara datorer och mobila bredband? Blir tiden ombord snarare en aktiv aktivitet än en passiv väntan på att komma fram? (Fahlén et al., 2010, s. 9)

Det har länge funnits en förväntan om att tåg och bussar kan omvandlas till mobila rum – rum där man kan ägna sig åt till exempel arbete, förströelse eller social kommunikation samtidigt som man reser – med en allt högre grad av användbar (eller till och med produktiv) restid i takt med att den mobila uppkopplingen förbättras. En sådan utveckling skulle kunna ha avgörande påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft och även tänja på gränserna för vad som upplevs som acceptabla restider (Fahlén et al., 2010).

Nu har 15 år gått och förutsättningarna för IT-användning ombord har förändrats radikalt. Smarta mobiltelefoner, som ännu var en udda företeelse för 15 år sedan, är numera var mans egendom (Internetstiftelsen, 2018) och samtidigt har tillgången till internet genom mobil uppkoppling förbättrats avsevärt. Med andra ord finns det anledning att återvända till de frågor som ställdes 2010 och se huruvida förväntningarna infriats när det gäller omvandlingen av tåg och bussar till mobila rum under de 15 år som gått sedan dess.

2.2. Ideal restid

Synen på restid som en renodlad kostnad i människors vardag har länge varit omdebatterad och det finns flera studier som visar att restiden under vissa omständigheter ses som en nytta snarare än en kostnad (Clayton et al., 2016; Ettema et al., 2012; Jain & Lyons, 2008). Redmond och Mokhtarian (2001) studerade konceptet *ideal pendlingstid* och kom då fram till att människor oftast inte vill eliminera sin pendlingstid helt. De hävdar att restiden ska optimeras snarare än minimeras; ofta önskas förvisso kortare restid än idag, men många är också nöjda med den restid de har och en del tycker till och med att deras nuvarande pendlingstid är för kort.

Studien fokuserar på just pendlingsresor och baseras på 1300 enkätsvar, där respondenterna angett såväl ideal som faktisk pendlingstid. Drygt hälften av respondenterna angav en ideal restid som var mer än fem minuter kortare än deras faktiska restid. Något färre angav en ideal restid som var inom fem minuter mer eller mindre än deras faktiska restid och en liten del (7 procent) angav en ideal restid som var mer än fem minuter längre än den faktiska. Den faktiska restiden skiljer sig väsentligt mellan dessa grupper; medianrestiden är 40 minuter bland de som önskar kortare restid, medan den är 15 respektive 10 minuter bland de som har angett en ideal restid som är ungefär samma som den faktiska eller längre. Runt tre fjärdedelar av respondenterna (i hela urvalet) angav att deras ideala pendlingstid är i intervallet 10–25 minuter. (Redmond & Mokhtarian, 2001)

Det bör noteras att studien inkluderade pendlingsresor oavsett färdmedel och att det inte gick att påvisa några skillnader i synen på ideal restid mellan de olika färdmedlen. Det verkar dock finnas många andra faktorer som påverkar synen på ideal restid, där resans frekvens – hur ofta man reser – verkar vara en av de mest betydande (Redmond & Mokhtarian, 2001).

2.3. Distansarbetets påverkan på inställning till restid

Eftersom resfrekvensen verkar vara avgörande för vår inställning till restid är det också intressant att titta närmare på vilken inverkan de senaste årens förändring i omfattningen av distansarbete har haft. Det har visat sig att distansarbetare överlag är mer positiva till kollektivtrafik än de som inte distansarbetar (Svensk Kollektivtrafik, 2021). Det finns också tecken på att distansarbetare i någon mån kompenserar sitt minskade arbetsresande med att göra fler fritidsresor (Donalds & Koglin, 2023; Svensk Kollektivtrafik, 2021).

Möjligheten till distansarbete ser ut att tänja på gränserna för vad som anses vara acceptabel restid till och från arbetet. Om den frågan ställs rakt ut är det många distansarbetare som uppger att de kan tänka sig längre restid (Adolfsson & Frick, 2021), vilket kan sättas i samband med ökat intresse för större bostäder och fritidshus längre bort från städerna (Donalds & Koglin, 2023).

Detta är emellertid inte samma sak som att distansarbetare tycker att restiden generellt är mindre av en uppoffring – eller mer värdefull om man vänder på det – jämfört med andra resenärer. Mer troligt är att de flesta av dem tycker att uppoffringen minskar tack vare att de kan göra färre arbetsresor varje vecka. Ur ett kollektivtrafikperspektiv kan det till och med vara så att restiden ökar i betydelse med en högre grad av distansarbete, eftersom

distansarbetarna i genomsnitt betalar ett högre pris per resa än de som reser oftare och därmed har distansarbetarna större incitament till att överväga bilen som alternativ. Detta motsägs emellertid av att distansarbetare i högre utsträckning än andra tycker att kollektivtrafiken är prisvärd (Svensk Kollektivtrafik, 2021).

3. Metoder och urval

Studien baseras dels på en enkätstudie genomförd i juni 2024 med drygt tusen respondenter från hela Sverige, dels på en fokusgruppsintervju genomförd i november 2024 med tio deltagare hemmahörande i Skåne.

3.1. Enkätstudie

Enkäten bestod av ett trettiotal frågor som, förutom bakgrundsfrågor om respondenten och dennes senaste resa med kollektivtrafik, berörde aktiviteter under resan, vilken utrustning som använts, upplevelse av restiden, syn på restid generellt, samt ett särskilt segment om distansarbete för dem som uppgav att de hade möjlighet till det (se bilaga 1 för enkätfrågor och svarsalternativ). Delarna om aktiviteter, utrustning och upplevelse utformades på liknande sätt som i den enkätundersökning som gjorts 15 år tidigare (Fahlén et al., 2010), med vissa justeringar i förhållande till framförallt hur de tekniska förutsättningarna förändrats (drastiskt ökad tillgång till smarta mobiltelefoner till exempel).

Mot bakgrund av allt lägre svarsfrekvenser användes en existerande panel för att samla in enkätsvar. Endast respondenter som fyllt 18 år och som gjort en resa med kollektivtrafik under de senaste 30 dagarna tillfrågades. Panelen innehåller deltagare från hela Sverige och enkätundersökningen gjordes utan geografisk avgränsning.

Totalt erhöles 1064 svar. Dessa har dels analyserats i sin helhet, dels har en delmängd analyserats (kallad *2024a*) i syfte att efterlikna förutsättningarna i den studie som gjordes för 15 år sedan. I denna tillfrågades resenärer på ett antal regionala tåg- och busslinjer med cirka en timmes restid (Fahlén et al., 2010). För att bättre matcha fördelningen av restider i jämförelserna med denna studie begränsades urvalet i dessa fall till respondenter som haft en restid på minst 30 minuter och under 90 minuter.

I Tabell 1 visas några bakgrundsfaktorer för respondenterna i denna studie, för hela urvalet samt för den delmängd som beskrivits ovan, i jämförelse med den studie som gjordes för 15 år sedan (Fahlén et al., 2010) respektive med Kollektivtrafikbarometern, som innehåller en omfattande kartläggning av kollektivtrafikresenärer i Sverige (Svensk Kollektivtrafik, 2024).

I jämförelsen med den senare kan vi konstatera att sammansättningen med avseende på kön, ålder och andel förvärvsarbetande är väldigt snarlik den generella sammansättningen bland de som åker kollektivt i Sverige en gång i månaden eller oftare (Svensk Kollektivtrafik, 2024, se segmentet "Kunder" i bilaga C). De små skillnader som trots allt kan skönjas torde huvudsakligen vara ett resultat av att resenärer under 18 år har exkluderats i denna studie, jämfört med Kollektivtrafikbarometerns 15-årsgräns. Med andra ord verkar enkätundersökningen ha fångat ett någorlunda representativt urval av

kollektivtrafikresenärer och därför har resultaten inte viktats, utan genomgående redovisas oviktade resultat.

I jämförelsen med enkätundersökningen 2009 framträder något större skillnader, även om de faktorer som rimligtvis har störst inverkan på användning och upplevelse av restiden – nämligen resans längd, andel förvärsarbetande och möjlighet till distansarbete – är relativt lika. Skillnaden i genomsnittlig ålder (och i åldersfördelning) hänger dock samman med en annan potentiellt viktig faktor i form av respondenternas sysselsättning. I studien 2009 var en betydligt större andel av respondenterna studerande – 40 % av resorna 2009 var till och från skola/studier, jämfört med 5 % i denna studie. Jämförelserna av enkätresultat 2024 och 2009 har därför gjorts både för alla resor och för endast arbetsresor, där denna skillnad inte kan påverka.

Tabell 1. Respondenter

Några bakgrundsfaktorer för hela urvalet (2024) respektive bland de som haft en restid i intervallet 30–89 minuter (2024a) i jämförelse med den tidigare studien (2009) och Kollektivtrafikbarometern (*Kollbar*).

	2024	2024a	2009	Kollbar
<i>N</i>	1064	391	402	Ca 64 000
Andel kvinnor / män	53 % / 47 %	54 % / 46 %	62 % / 38 %	54 % / 44 %*
Genomsnittlig ålder	47 år	46 år	33 år**	43 år**
Andel förvärsarbetande	55 %	54 %	50 %	52 %
Möjlighet till distansarbete***	67 %	67 %	69 %	i.u.
Restid, medel / stdavvikelse	44 min / 58 min****	45 min / 14 min	54 min / 16 min	i.u.

* Okänt 2 %

** Uppskattning baserad på rapporterad åldersfördelning i intervaller.

*** Andel av de som förvärsarbetar. Summa av "i mycket hög grad" och "i någon grad."

**** Exklusive tre extremvärden.

Enkäten byggde huvudsakligen på fasta svarsalternativ, men i några fall gavs möjlighet till fritextsvar. För att kategorisera dessa användes AI-stöd i form av Chat GPT.¹ Mestadels analyserades enkätsvaren emellertid statistiskt, dels med hjälp av deskriptiv statistik, dels med hjälp av regressionsanalys. Regressionsanalysen omfattade både logistisk regression – för att analysera skillnader mellan de som svarat att restiden var värdefull tid och de som svarat att den var bortkastad tid – och linjärregression för att på motsvarande sätt analysera vilka faktorer som påverkar inställningen till behovet av kortare restid.

I den logistiska regressionsanalysen byggde den beroende variabeln på frågan: "Om du tänker på restiden ombord på tåget/bussen/spårvagnen/båten, vilken av följande beskrivningar passar bäst din upplevelse av den?" Fyra svarsalternativ gavs, vilka grupperades i två olika utfall i analysen: "Tiden var mycket/ganska värdefull" respektive "Tiden var till viss del/helt bortkastad."

För att analysera inställningen till kortare restid konstruerades i stället ett index, kallat *Angelägen om kortare restid*, baserat på sju enkätfrågor, vilka visas i Tabell 2 ($N = 1064$; *Cronbachs Alpha* = 0,751; genomsnittlig korrelation mellan variabler = 0,301). Som kan ses i tabellen har de ingående variablerna olika skalor och riktningar i förhållande till

¹ Instruktion till Chat GPT: Kategorisera fritextsvaren om upplevelse av restid. Använd max fem kategorier. Gör en frekvensanalys och sortera kategorierna därefter. Ange också frekvens av respektive kategori.

fenomenet vi ville analysera. Därför normerades de innan de summerades och slutligen skalades indexet om från 0 till 100.

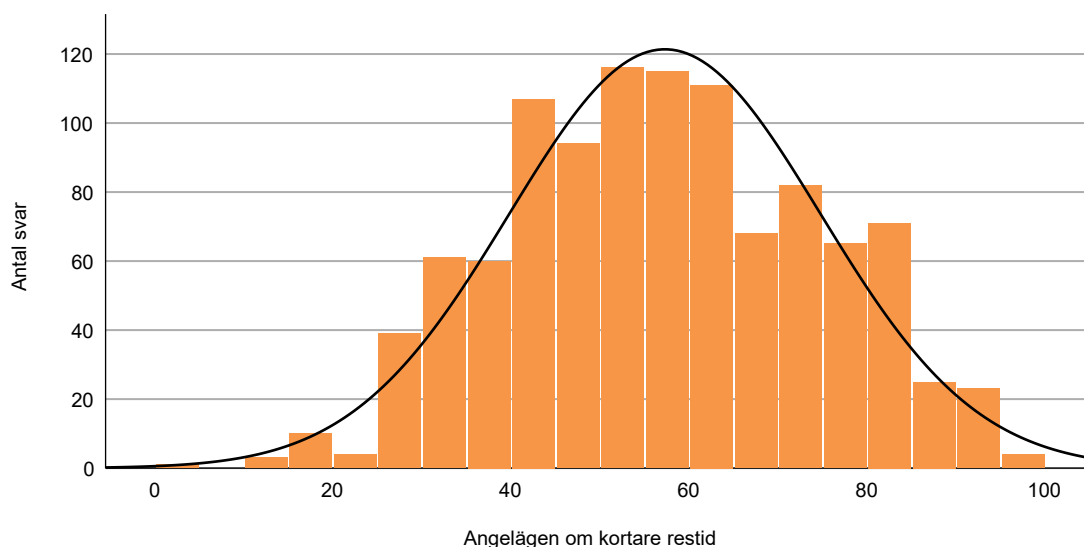
Poängfördelningen i urvalet visas i Figur 1. Fördelningen spänner över nästan hela poängskalan, från 5 poäng upp till 100. Som kan ses i figuren återfinns en majoritet av respondenterna på skalans övre halva. Medelvärde såväl som median är 57 poäng. Hälften av respondenterna återfinns i intervallet 45–70 poäng (undre respektive övre kvartil).

Tabell 2. Index Angelägen om kortare restid

Enkätfrågor som använts för att konstruera indexet *Angelägen om kortare restid*.

Fråga	Minvärde	Maxvärde	+ indikerar
Om du tänker på restiden ombord på tåget/bussen/spårvagnen/båten, vilken av följande beskrivningar passar bäst din upplevelse av den?	1 (mycket värdefull)	4 (helt bortkastad)	+ angelägen
Du har svarat att din restid var x minuter. Med tanke på att vissa tycker om att resa och andra tycker att det är slöseri med tid, hur lång skulle den ideala restiden vara för dig för denna resa (i minuter)?*	1 (< -5 min)	3 (> +5 min)	- angelägen
Hur viktigt skulle du säga att fem minuters kortare restid skulle vara för dig?	1 (mycket viktigt)	5 (helt oviktigt)	- angelägen
I förhållandet mellan kortare restid och bättre möjlighet att använda tiden på värdefullt sätt, hur skulle du prioritera?	1 (kortare restid)	10 (bättre möjlighet ...)	- angelägen
Generellt sett upplever jag restid som något positivt.	1 (instämmer helt)	5 (instämmer inte alls)	+ angelägen
Jag planerar mina vardagsresor så att de tar så kort tid som möjligt.	1 (instämmer helt)	5 (instämmer inte alls)	- angelägen
Restid innebär att jag slösar bort min tid.	1 (instämmer helt)	5 (instämmer inte alls)	- angelägen

* Omvandlades till en tregradig skala baserat på om svaret var mer än fem minuter snabbare än idag, inom ± 5 min, respektive mer än fem minuter långsammare än idag.



Figur 1. Fördelning, index Angelägen om kortare restid

Respondenternas poängfördelning med avseende på indexet *Angelägen om kortare restid*, grupperade i fempoängsintervaller. Normalfördelning antas, $N(57, 17)$.

Förklaringsvariablerna i regressionsanalyserna utgjordes av bakgrundsvariabler om responenten och om dennes senaste resa med kollektivtrafik. Variabeluppsättningen visas i Tabell 3.

Tabell 3. Förklaringsvariabler

Oberoende variabler i regressionsanalyserna.

Om resenären	Om resan
Kön	Resans ärende
Ålder	Ditresa eller hemresa
Utbildningsnivå	Restid
Förvärvsarbetar	Bytesresa
Riksområde	Tillgång till sittplats
Familjeförhållande	Upplevd trängsel
Kollektivtrafikvana	Stördes av medpassagerare
Inkomstnivå	Aktiviteter under resan

3.2. Fokusgrupp

I fokusgruppen fördjupades resonemangen kring några av de frågor som lyfts i enkätstudien. Som utgångspunkt för samtalen ställdes ett antal övergripande frågor:

- Hur reser du/hur väljer du att resa?
- Vad använder du din restid till?
- Hur viktigt är kort restid för dig?
- Inom transportbranschen arbetar planerare mycket med att korta ner restiden, eftersom man sett att det leder till att fler reser. Vad är er spontana reaktion på detta?
- Hur ser du generellt på tid?

Fokusgruppen bestod av tio deltagare, samtliga boende i Skåne och mer eller mindre vana kollektivtrafikresenärer (från en gång i månaden till dagligen). Gruppens sammansättning visas i Tabell 4. Som kan ses i tabellen bestod gruppen av sex kvinnor och fyra män, alla i åldersspannet 22–75 år. Utöver de parametrar som visas i tabellen var det inom gruppen även spridning med avseende på utbildningsnivå och familjesituation. Typisk restid med kollektivtrafik fördelade sig ungefär jämnt mellan de två kategorierna mindre än 30 minuter och 30–60 minuter.

Tabell 4. Fokusgrupp

Fokusgruppens sammansättning med avseende på kön, ålder, sysselsättningsgrad och bostadsort (mindre stad 15 000–50 000 inv., mellanstor stad 50 000–250 000 inv., stor stad över 250 000 inv.).

Deltagare nr	Kön	Ålder	Sysselsättningsgrad	Bostadsort
1	Kvinna	46 år	Heltid	Mellanstor stad
2	Man	51 år	Heltid	Mindre stad
3	Man	61 år	Heltid	Mellanstor stad
4	Kvinna	22 år	Deltid	Stor stad
5	Kvinna	49 år	Heltid	Mellanstor stad
6	Kvinna	46 år	Heltid	Mindre stad
7	Kvinna	23 år	Deltid	Stor stad
8	Man	31 år	Student	Stor stad
9	Man	46 år	Heltid	Stor stad
10	Kvinna	75 år	Pensionär	Mellanstor stad

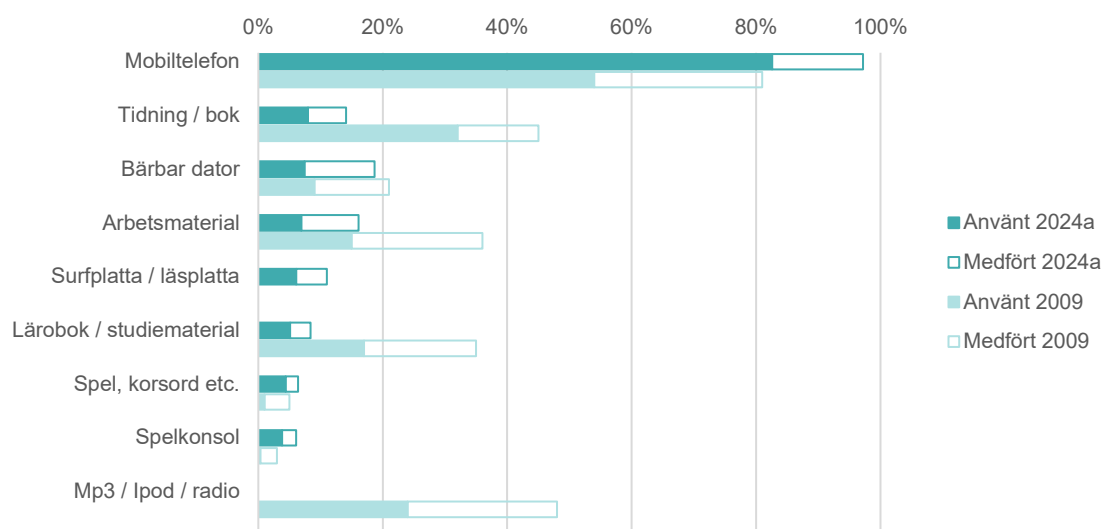
4. Resultat

4.1. Användning av tiden ombord

4.1.1. Utrustning ombord

Mycket har hänt på teknikområdet sedan 2009 och detta avspeglas också i vilken typ av utrustning som används ombord, vilket visas i Figur 2. Som kan ses i figuren är mobiltelefonen, då som nu, den utrustning som flest har med sig och också använder. Dominansen har dock förstärkts; nästan alla har nu med sig en mobiltelefon och fyra av fem använder den också i någon utsträckning under resan. För 15 år sedan var det bara drygt hälften av resenärerna som gjorde det och man kan dessutom förmoda att karaktären på användandet ändrats i takt med att smarta mobiltelefoner blivit vanligare (Internetstiftelsen, 2018). En indikation på att så också är fallet är att den genomsnittliga användaren spenderar mer tid med mobiltelefonen än tidigare; drygt hälften av sin restid, jämfört med en fjärdedel av sin restid för 15 år sedan.

Figur 2 visar samtidigt att den mer analoga utrustningen – tidningar, böcker, arbetsmaterial (till exempel dokument, penna) och studiematerial – minskat i förekomst och förmodligen flyttat till mobiltelefonen eller annan digital utrustning. På motsvarande sätt har mp3-spelare och radio försvunnit och i stället integrerats i mobiltelefonen. Mobiltelefonen har en särställning även i jämförelse med övrig digital utrustning, även om surfplattor och läsplattor har tillkommit sedan 2009 och användningen av spelkonsoler har ökat. Bärbara datorer har emellertid inte blivit vanligare ombord, utan där är omfattningen på ungefär samma nivå som för 15 år sedan.



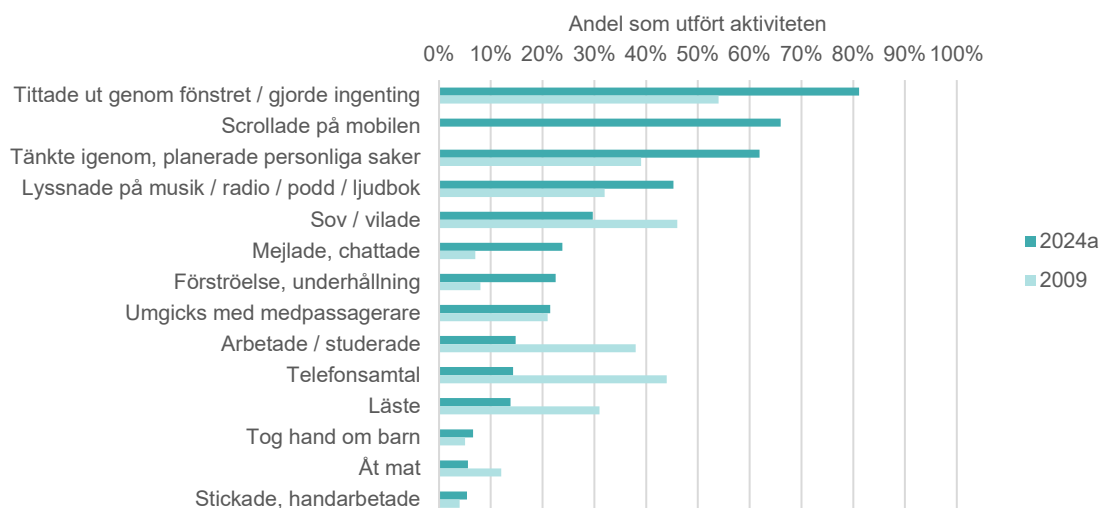
Figur 2. Utrustning under resa

Andel resenärer som medfört respektive använt olika typer av material och teknisk utrustning 2024 och 2009. $N = 391$ respektive 402.

4.1.2. Aktiviteter ombord

Den ökade användningen av mobiltelefon skiner igenom även om man tittar på de aktiviteter resenärerna ägnar sig åt under resan. Figur 3 visar förekomsten av olika aktiviteter, i form av andel resenärer som i någon utsträckning ägnat sig åt respektive aktivitet under resan. Att scrolla på mobilen fanns inte ens med som alternativ 2009, men 2024 var det två tredjedelar av respondenterna som ägnade någon del av sin resa åt det.

I övrigt kan noteras att de mer eller mindre ”passiva” aktiviteter som var vanliga redan 2009 (göra ingenting, tänka igenom personliga saker, lyssna på musik, ljudbok eller dylikt) ser ut att ha blivit ännu vanligare, samtidigt som de ”produktiva” aktiviteterna i form av att arbeta eller studera minskat i förekomst. Detta bekräftas även om man bara tittar på arbetsresorna. Av de som reste till och från arbetet 2009 arbetade 53 procent under resan och i undersökningen 2024 var motsvarande andel 20 procent.²



Figur 3. Olika aktiviteter förekomst bland resenärerna

Andel resenärer som utfört respektive typ av aktivitet 2024 och 2009. $N = 391$ respektive 402.

Summan av förekomsterna i Figur 3 är drygt 400 procent för 2024 års undersökning, vilket kan översättas till att den genomsnittlige resenären (med restid 30–90 minuter) ägnar sig åt fyra olika aktiviteter under resan. På de längsta resorna (över en timme) kan det vara ännu mer, men i övrigt verkar genomsnittet vara ungefär fyra aktiviteter oavsett om resan är runt en halvtimme eller runt en timme lång.

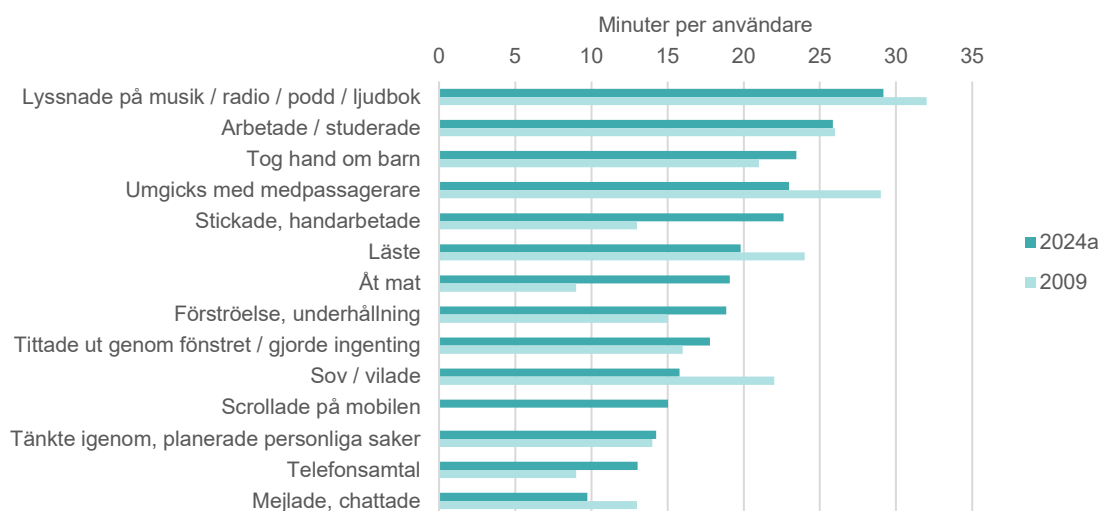
Tidsaspekten – hur länge man ägnar sig åt respektive aktivitet – saknas om man bara tittar på förekomst och antal aktiviteter. Man kan lägga mer eller mindre tid på olika aktiviteter och betydelsen av de olika aktiviteterna behöver därför även mätas i tidsåtgång.

Olika aktiviteter tidsåtgång när de väl utförs – aktiviteternas intensitet – visas i Figur 4. Ordningen blir nu en helt annan jämfört med aktiviteternas förekomst (se Figur 3) när aktiviteterna sorterats från högst värde till lägst. De tre vanligast förekommande

² $N = 128$ (2009) respektive 85 (2024a).

aktiviteterna (titta ut genom fönstret / göra ingenting, scrolla på mobilen, tänka igenom och planera personliga saker) hamnar nu långt ner på listan. Även om det är många som ägnar sig åt dessa aktiviteter är det oftast inte särskilt länge. Omvänt så är det till exempel inte så vanligt att arbeta eller studera under resan, men de som gör det ägnar i genomsnitt mer än halva sin restid åt det.

Genomgående är skillnaderna i förhållande till 2009 mindre om man jämför intensiteten än om man jämför förekomsten. Utöver att scrolla på mobilen, som är ny, syns de största skillnaderna för de aktiviteter som inte är särskilt vanliga (till exempel att sticka / handarbete eller äta mat) och kan därför härledas till litet statistiskt underlag ($N = 21$ respektive 22).



Figur 4. Olika aktiviteters intensitet – tidsåtgång per användare

Genomsnittlig tidsåtgång per aktivitet när den väl utförts, 2024 och 2009. $N = 391$ respektive 402.

Aktiviteternas omfattning fås om man väger samman deras förekomst och intensitet. Resultatet, som visas i Tabell 5, ger en bild av hur vanlig respektive aktivitet är totalt sett, mätt i minuter per resenär. Tabellen visar aktiviteternas omfattning både totalt sett för alla resor och för endast arbetsresor. Arbetsresorna skiljer sig i viss mån från de övergripande resultaten när det gäller vissa specifika aktiviteter – de som reser till och från arbetet ägnar sig mer åt att lyssna på musik och poddar liksom åt annan förströelse och de ägnar sig i mindre utsträckning åt att ”göra ingenting” eller umgås med medpassagerare – men i stora drag är mönstret detsamma. Om aktiviteterna ordnas efter omfattning blir det bara små förflyttningar om ordningen baseras på arbetsresor i stället för på alla resor.

I jämförelse med 2009 års undersökning är den största förändringen att scrolla på mobilen har tillkommit och är nu en av de mest betydande aktiviteterna ombord. Samtidigt har arbete och studier ombord minskat i omfattning, liksom att läsa, sova och vila.

Det kan noteras att de undersökta resorna fördelade sig ungefär jämnt mellan buss och spårtrafik såväl 2009 som 2024.³ En jämförelse av färdställen ger dock inga tydliga indikationer på skillnader i förutsättningar för olika aktiviteter, varken nu eller för 15 år sedan (Fahlén et al., 2010, s. 26).

Tabell 5. Aktiviteternas omfattning

Genomsnittlig tidsåtgång i minuter per resenär för olika aktiviteter 2024 och 2009, för alla resor ($N = 391$ respektive 402) respektive endast arbetsresor ($N = 85$ respektive 155).

Aktivitet	Alla resor		Arbetsresor	
	2024a	2009	2024a	2009
Tittade ut genom fönstret / gjorde ingenting	14	9	10	6
Lyssnade på musik / radio / podd / ljudbok	13	10	19	8
Scrollade på mobilen	10	-	11	-
Tänkte igenom, planerade personliga saker	9	5	8	5
Umgicks med medpassagerare	5	9	2	5
Sov / vilade	5	10	6	9
Förströelse, underhållning	4	1	8	1
Arbetade / studerade	4	9	5	16
Läste	3	7	3	9
Mejlade, chattade	2	1	3	2
Telefonsamtal	2	4	2	4
Tog hand om barn	2	1	2	2
Stickade, handarbetade	1	0	1	1
Åt mat	1	1	1	2

Fokusgruppens samtal kring aktiviteter ombord bekräftade det övergripande mönstret med vilka aktiviteter som är vanligast, men gav också inblick i detaljer bortom de förutbestämda kategorierna i enkäten. Exempelvis kan medresenärerna vara en källa till förströelse även om man inte direkt umgås med dem – flera i fokusgruppen uttryckte att de tyckte om att titta på folk, kolla in klädstilar eller tjuvlyssna på andras samtal när de reste. Bland de som reser på regelbundna tider finns även fenomenet ”bekanta främlingar” (deltagare 9), en gemenskap bland medresenärer som ofta hamnar på samma avgång.

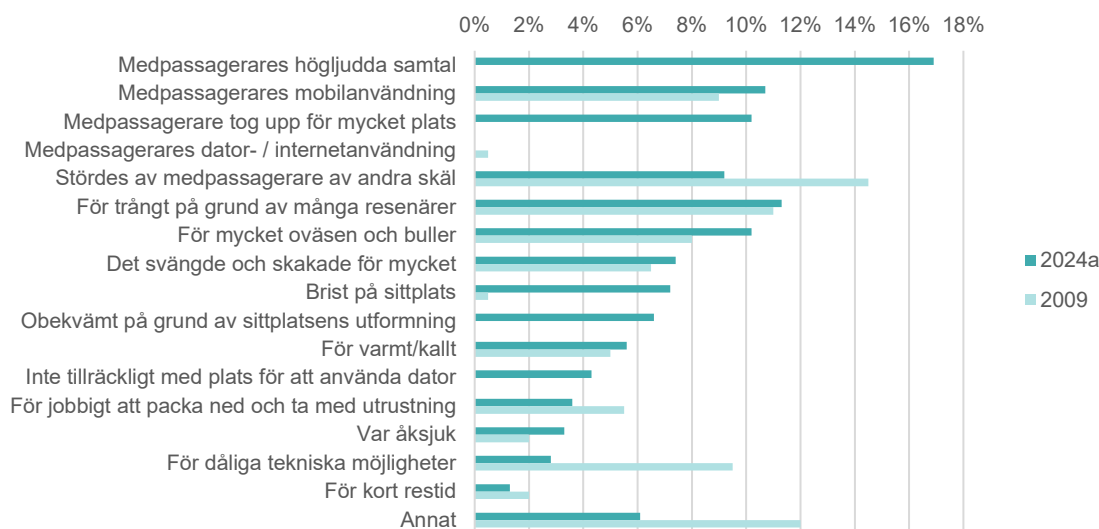
Mycket av samtalet kretsade kring användning av mobiltelefon under resan och den ambivalens många känner kring detta. Å ena sidan kan den vara ett behändigt arbetsverktyg eller lättillgänglig källa till underhållning: ”Tacka Gud för mobilen ... innan internet brukade jag ladda upp med papperstidningar” (deltagare 9). Å andra sidan verkar en del uppleva att mobiltelefonen tränger undan andra aktiviteter som man gärna gjort mer av, som att ”kanske pratade man med varandra mer innan mobilen” (deltagare 3) och att man därför ”kan sakna vanliga samtal med medresenärerna” (deltagare 5).

³ Bortfallet avseende färdställe var emellertid tämligen stort 2024, drygt 30 procent.

4.2. Upplevda hinder för användbar restid

Hälften av respondenterna uppgav att de upplevt någon typ av hinder för att använda restiden på önskat sätt eller att de störts av sina medpassagerare under sin resa.⁴ Dessa hinder och störningar uppkommer på många olika sätt, vilket visas i Figur 5. Som kan ses i figuren är medpassagerares högljudda samtal och mobilanvändning de vanligaste störningskällorna. Även trängsel, antingen generellt eller att enskilda medpassagerare tar upp för mycket plats, är en av de vanligaste orsakerna till att man blir störd eller inte kan använda sin restid på önskat sätt.

I jämförelse med för 15 år sedan bör det först och främst noteras att det tillkommit några svarsalternativ, och några av dessa svarsalternativ – medpassagerares högljudda samtal och mobilanvändning – visade sig vara bland de vanligast förekommande störningskällorna. Totalt sett har andelen respondenter som uppgav att de stördes av medpassagerare ökat från drygt 20 procent till 35 procent. Andelen som upplevt andra hinder för att kunna använda restiden på önskat sätt är däremot i stort sett oförändrad på totalen, om än med viss omfördelning mellan några av kategorierna. Spridningen över kategorierna är emellertid stor, nu som då, och det är svårt att peka ut något enskilt hinder som särskilt betydelsefullt.



Figur 5. Störningar och hinder

Andel av respondenterna som upplevt störningar av sina medpassagerare (översta fem kategorierna) respektive hinder för att använda restiden på önskat sätt. Flera svar kunde anges. *N* = 391 respektive 402.

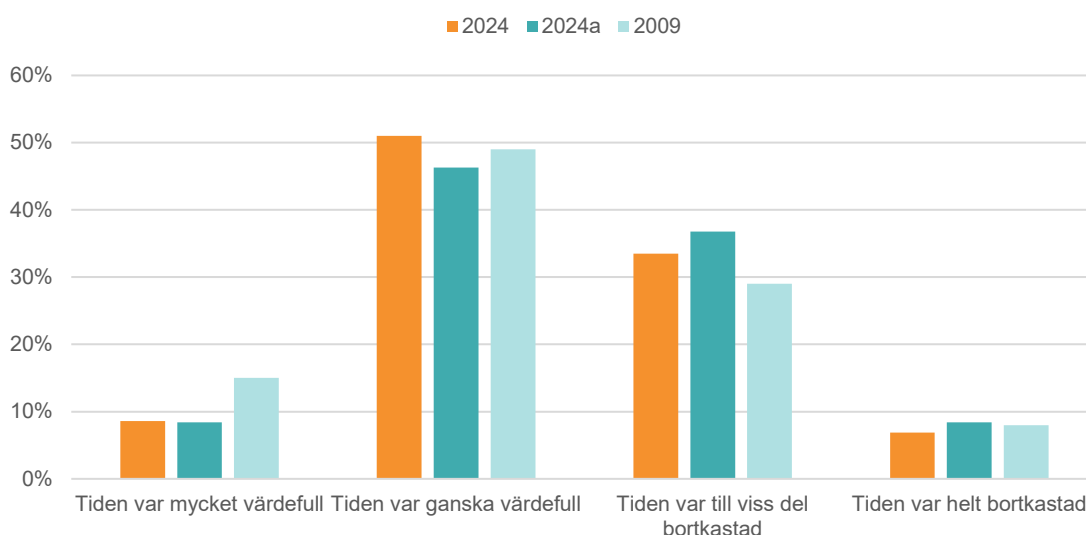
Fokusgruppens samtal kring hinder och störningar kretsade i hög grad också kring medpassagerarna. De enkätresultat som beskrivits ovan kläddes därmed i ord, bland annat med konstaterandet att ”andras telefonsamtal vill jag inte vara med i” (deltagare 5).

⁴ 35 % angav någon typ av hinder för att använda restiden på önskat sätt och lika många, 35 %, angav att de störts på något sätt av sina medpassagerare under resan. Totalt angav 49 % att de upplevt något hinder eller störning (eller både och).

4.3. Restid som en tillgång eller en belastning

Respondenternas värdering av tiden ombord, i vilken utsträckning den betraktades som värdefull eller bortkastad, visas i Figur 6 för såväl hela urvalet som för de som haft en restid på minst 30 minuter och under 90 minuter (2024a) i jämförelse med motsvarande resultat från undersökningen 2009. Som kan ses i figuren har hela 60 procent av respondenterna (i hela urvalet 2024) svarat att tiden ombord var mycket eller ganska värdefull. Bara en liten andel, 7 procent, tycker att den var helt bortkastad.

Jämfört med för 15 år sedan syns inga större förändringar. En viss förskjutning mot bortkastad tid kan skönjas – något färre tycker att tiden var mycket eller ganska värdefull och något fler tycker att tiden var till viss del bortkastad – men i stora drag är mönstret detsamma. Med andra ord verkar den tekniska utvecklingen och de förändringar som skett avseende hur tiden ombord används (se avsnitt 4.1) inte ha haft någon avgörande effekt på hur restiden värderas, åtminstone inte i positiv bemärkelse.



Figur 6. Resenärernas upplevelse av restiden som värdefull respektive bortkastad tid

Andel av resenärernas svar på frågan: Om du tänker på restiden ombord på tåget/bussen/spårvagnen/båten, vilken av följande beskrivningar passar bäst din upplevelse av den? Hela urvalet 2024 respektive de som haft en restid på 30–89 minuter (2024a) i jämförelse med 2009. $N = 1064$ respektive 391 och 402.

För att få mer kött på benen kring respondenternas upplevelse av restiden som en tillgång eller belastning ombads de förklara sitt ställningstagande i fritext. Mot bakgrund av dessa svar kunde fem kategorier av argument vardera för restid som tillgång respektive belastning identifieras. Kategorierna, med exempel på formuleringar, visas i Tabell 6 ordnade efter förekomst. De vanligaste kategorierna i enkätsvaren motsvarar även i stor utsträckning de resonemang som fördes i fokusgruppen.

Bland de som ansåg att restiden var värdefull tid var det många som framhöll att resan erbjöd möjlighet till avkoppling och vila. Restiden kan då fungera som en form av omställningstid mellan olika aktiviteter, eller som en av deltagarna i fokusgruppen uttryckte det: ”skönt att kunna koppla bort jobbet på vägen innan jag kommer hem, så kan jag vara helt ledig där” (deltagare 8). Några deltagare framhöll värdet i att få tid för sig själv, ”att

kunna koppla av och få egentid” (deltagare 6). Vissa underströk även betydelsen av att kunna vara produktiv under denna egentid, att ”hinna ifatt, hinna planera” (deltagare 5).

Bland de som i stället uttryckte att restiden var bortkastad tid dominerade bilden av restid som ett nödvändigt ont; tid som inte kan användas till något vettigt. I fokusgruppen framhölls även en upplevelse av att ”längre restid äter av min fritid” (deltagare 9). En del beskrev att restiden blev bortkastad tid på grund av olika hinder för att kunna använda restiden på önskat sätt, till exempel trängsel eller störningar från medpassagerare (jämför avsnitt 4.2). I några av enkätsvaren, liksom i fokusgruppen, framkom även att alltför kort restid kan vara ett hinder för att kunna använda restiden på önskat sätt.

Tabell 6. Värdefull eller bortkastad tid, på vilket sätt?

Kategorisering av fritextsvar; de fem vanligaste kategorierna avseende värdefull respektive bortkastad tid enligt Chat GPT. $N = 364$ respektive 384.

Tiden var mycket eller ganska värdefull	Tiden var helt eller till viss del bortkastad
Avkoppling och vila ($N = 126$): Avkoppling, Slappnade av, En lugn stund, Fick vila, Skönt att bara sitta och titta ut	Transport som nödvändighet utan värde ($N = 120$): Bara transport, Nödvändigt ont, Transport från A till B, Det gav inget förutom att titta ut
Effektivitet och smidighet ($N = 97$): Resan gick snabbt och smidigt, Kom fram i tid, Effektiv transport mellan två punkter, Tog mig dit jag skulle utan problem	Tråkigt och monotont ($N = 90$): Tråkigt, Slösade bara tid, Satt bara och väntade, Inget att göra
Produktivitet ($N = 64$): Fick saker gjorda, Arbetade på vägen, Hann planera, Läste en bok, Gjorde undersökningar	Förlorad produktivitet ($N = 67$): Gjorde inget vettigt, Svårt att arbeta, För kort tid för att hinna göra något, Inte produktiv tid
Socialt umgänge ($N = 44$): Umgicks med min sambo, Pratade med kollegor, Fick tid med min dotter, Hade ett bra samtal med en vän	För långsam eller ineffektiv resa ($N = 59$): Tog för lång tid, Snabbare med bil, Blev försenad, Långsam resa
Natur och omgivning ($N = 33$): Fin utsikt över Mälaren, Trevligt att titta ut genom fönstret, Njöt av landskapet, Observerade naturens skiftningar	Omgivningsproblem (trängsel, ljud, störningar) ($N = 48$): För mycket folk, Trång tunnelbana, Högljudda medpassagerare, Dåligt Wi-Fi

För att utforska vilka faktorer som har störst påverkan på sannolikheten för värdefull restid genomfördes en logistisk regression mot utfallet *mycket eller ganska värdefull tid* kontra *helt eller delvis bortkastad tid*. För att begränsa antalet variabler i analysen gjordes först separata regressionsmodeller med förklaringsvariabler om resenären respektive om resan (se Tabell 3). De förklaringsvariabler som i respektive modell beräknades ha statistiskt signifikant påverkan (med 95 procents konfidensnivå) sammanfogades sedan i en samlad regressionsmodell.⁵

Den logistiska regressionsmodellen har en signifikant bättre modellanpassning än nollmodellen ($\chi^2 = 179$, $df = 27$, $p < 0,001$, $AIC = 1261$, $AIC_{null} = 1385$). Modellen förklarar 12 procent av variationen i urvalet (McFadden $R^2 = 0,124$). Urvalet består av 1064 respondenter, varav 635 har angett att restiden var mycket eller ganska värdefull (60 procent). Modellen förutspår detta korrekt i 84 procent av dessa fall, och omvänt förutspår den helt eller delvis bortkastad tid korrekt i 50 procent av de fallen. Totalt sett gör modellen korrekta förutsägelser i 70 procent av fallen i urvalet.

Resultaten avseende förklaringsvariablerna i modellen visas i Tabell 7. Alla variabler i modellen har omvandlats till dummyvariabler, vilket gör att oddskvoterna (eller dess invers) är jämförbara som mått på i vilken omfattning variabeln påverkar utfallet. Oddskvot

⁵ De variabler som inte beräknades ha någon signifikant påverkan var utbildningsnivå, förvärvsarbete, riksområde, inkomstnivå, resans ärende, ditresa/hemresa, bytesresa samt tillgång till sittplats.

är ett mått på styrkan av samband mellan två händelser, och anger hur mycket mer sannolikt det är att en händelse inträffar i en grupp jämfört med en annan.

Störst påverkan i modellen har graden av upplevd trängsel. Oddskvoten 0,3 för hög grad av trängsel innebär att om oddset för värdefull restid är 2:1 utan trängsel (det vill säga två av tre tycker att restiden är värdefull tid och en av tre tycker att den är bortkastad tid) så minskar oddset till 0,6:1 om det är hög grad av trängsel. Översatt till sannolikheter så minskar sannolikheten för värdefull restid från 67 procent till 38 procent.

På motsvarande sätt sjunker sannolikheten för värdefull restid om man på något sätt störs av sina medpassagerare.

Tabell 7. Logistisk regressionsmodell för värdefull restid

Koefficienter (*b*) och statistik för förklaringsvariablerna i den logistiska regressionsmodellen.

	<i>b</i>	Odds-kvot	95 % konfi-densintervall	AIC exkl.	χ^2	<i>p</i>
Konstant	-0,15			1259,0	0,2	0,634
Kön (referens: Man)						
Kvinna	0,57	1,77	[1,34; 2,33]	1275,5	16,8	< 0,001
Alder (ref.: Under 45 år)						
45 år eller äldre	0,62	1,86	[1,37; 2,52]	1274,8	16,1	< 0,001
Familjeförhållande (ref.: Ensamstående utan barn)						
Ensamstående med barn	-0,11	0,90	[0,51; 1,60]	1258,9	0,1	0,715
Sammanboende utan barn	-0,34	0,71	[0,51; 1,00]	1262,6	3,9	0,049
Sammanboende med barn	-0,66	0,52	[0,35; 0,76]	1270,5	11,7	< 0,001
Kollektivtrafikvana (ref.: Någon gång per halvår / år)						
Minst en gång i månaden	0,48	1,62	[1,15; 2,28]	1266,4	7,7	0,006
Restid (ref.: Max 15 min)						
16–30 min	-0,09	0,91	[0,64; 1,30]	1259,0	0,3	0,600
31–45 min	-0,61	0,55	[0,35; 0,85]	1265,9	7,1	0,008
46–60 min	-0,09	0,92	[0,54; 1,55]	1258,8	0,1	0,742
Över 60 min	-0,50	0,61	[0,38; 0,98]	1262,9	4,2	0,040
Upplevd trängsel (ref.: Ingen)						
Viss mån	-0,39	0,68	[0,50; 0,92]	1265,0	6,2	0,012
Hög grad	-1,16	0,31	[0,18; 0,55]	1275,5	16,8	< 0,001
Stördes av medpassagerare	-0,62	0,54	[0,39; 0,74]	1272,9	14,2	< 0,001
Aktivitet under resan						
Arbetade / studerade	0,97	2,64	[1,62; 4,30]	1274,9	16,2	< 0,001
Planerade / tänkte igenom	0,44	1,55	[1,13; 2,11]	1266,4	7,7	0,006
Sov / vilade	0,23	1,26	[0,88; 1,81]	1260,3	1,6	0,212
Gjorde ingenting	0,17	1,18	[0,83; 1,69]	1259,6	0,8	0,367
Lyssnade på musik / pod	-0,32	0,72	[0,52; 1,00]	1262,6	3,8	0,050
Förströelse, underhållning	0,02	1,02	[0,71; 1,47]	1258,8	0,0	0,904
Stickade / handarbetade	-0,51	0,60	[0,24; 1,48]	1260,0	1,2	0,270
Läste	0,42	1,52	[0,93; 2,48]	1261,7	2,9	0,087
Scrollade på mobilen	-0,18	0,84	[0,61; 1,14]	1260,0	1,3	0,262
Umgicks	0,44	1,55	[1,08; 2,21]	1264,6	5,9	0,015
Tog hand om barn	0,52	1,67	[0,90; 3,11]	1261,5	2,7	0,099
Åt mat	0,46	1,58	[0,84; 3,00]	1260,8	2,0	0,155
Telefonsamtal	0,33	1,39	[0,87; 2,24]	1260,6	1,9	0,169
Mejlade / chattade	-0,31	0,73	[0,50; 1,07]	1261,3	2,5	0,111

Bland aktiviteterna sticker arbete och studier ut med klart positiv påverkan på sannolikheten för huruvida restiden ska betraktas som värdefull tid. Även att planera och tänka

igenom personliga saker liksom att umgås med medpassagerare har signifikant och positiv inverkan på sannolikheten, om än inte i samma omfattning som arbete och studier.

När det gäller restid pekar resultaten på att sannolikheten för att tiden ombord ska upplevas som värdefull tid är som lägst i intervallet 31–45 minuter. Såväl kortare som längre restid än så innebär högre sannolikhet för värdefull restid.

För de faktorer som beskriver resenären kan noteras att kvinnor i högre utsträckning än män tycker att restiden är värdefull tid, liksom personer över 45 år jämfört med de yngre. När det gäller familjeförhållande har ensamstående utan barn störst benägenhet att tycka att restiden är värdefull och sammanboende med barn har minst benägenhet. Slutligen har kollektivtrafikvana också viss påverkan – de som reser kollektivt minst en gång i månaden tycker att restiden är värdefull tid i högre utsträckning än de som reser mer sällan.

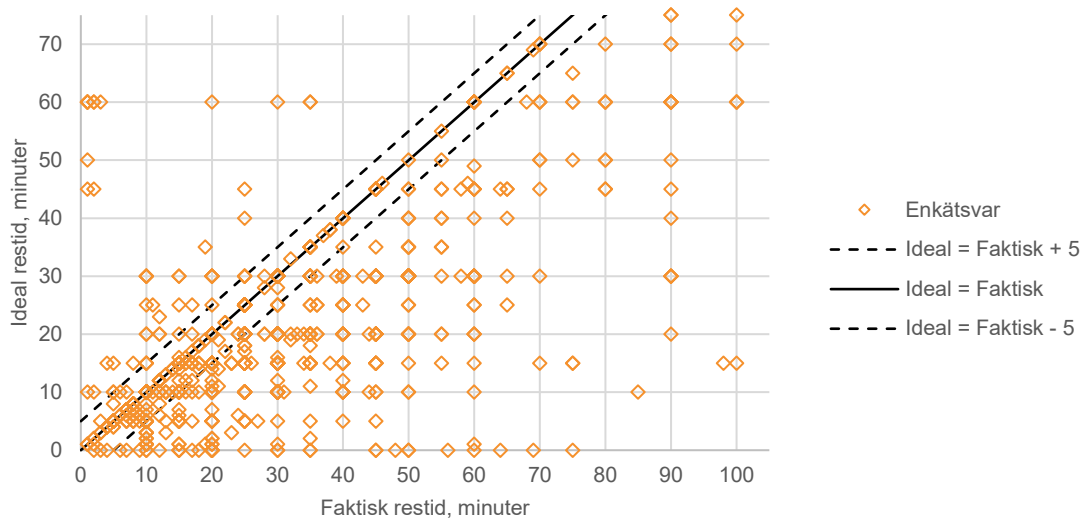
4.4. Betydelsen av kortare restid i olika sammanhang

Frågan om i vilka sammanhang kortare restid är mer eller mindre betydelsefull kan belysas på många olika sätt. I detta avsnitt närmar vi oss frågan från tre olika vinklar. Först tittar vi närmare på hur enkätens respondenter svarat på frågan om *ideal restid* och sätter detta i relation till deras faktiska restider. Därefter försöker vi förstå vilka faktorer som påverkar inställningen till kortare restid genom en regressionsanalys baserad på vårt konstruerade index *angelägen om kortare restid*. Avslutningsvis tar vi en kvalitativ ansats genom att belysa fokusgruppens resonemang kring frågan – ett resonemang som leder till ett fenomen vi tolkat som *upplevd snabbhet*.

4.4.1. Ideal restid

I enkäten ombads respondenterna ange ideal restid för den aktuella resan (tillsammans med en påminnelse om vad de uppgett för faktisk restid). Inga restriktioner gavs, men trots detta var det bara ett fåtal (3 procent) som önskade att restiden helt skulle elimineras (noll minuter). En majoritet av respondenterna (63 procent) angav i stället en ideal restid i intervallet 10–30 minuter. I förhållande till de faktiska restiderna är de ideala restiderna mer samlade, med undre och övre kvartiler på 15–45 minuter respektive 10–30 minuter. Som intervallerna avslöjar är de ideala restiderna på aggregerad nivå också kortare än de faktiska. Medianvärdet avseende faktisk restid är 25 minuter, jämfört med 20 minuter för den ideala restiden.

I Figur 7 visas ett spridningsdiagram över hur den ideala restiden förhåller sig till den faktiska restiden. Diagrammet illustrerar att sambandet mellan ideal och faktisk restid inte är så tydligt som man kanske skulle kunna förvänta sig. En och samma ideala restid har angivits av respondenter med stor spännvidd i faktiska restider.



Figur 7. Ideal kontra faktisk restid

Spridningsdiagram över ideal kontra faktisk restid. Den heldragna linjen motsvarar att den ideala restiden är densamma som den faktiska restiden och i området mellan de streckade linjerna är den ideala restiden inom ± 5 minuter från den faktiska restiden. Diagrammet är beskuret och visar 958 av 1064 enkätsvar (90 %).

De streckade linjerna i Figur 7 markerar ett område där den ideala restiden ungefär motsvarar den faktiska (± 5 minuter). De flesta enkätsvaren hamnar under den nedre linjen, vilket innebär att de önskar en restid som är väsentligt kortare än idag. Några svar hamnar emellertid ovanför den övre linjen och dessa respondenter önskar således väsentligt *längre* restid, vilket kan tolkas som att för kort restid ibland kan vara ett hinder för att kunna använda tiden ombord på önskat sätt. De som önskar längre restid har förhållandevis kort restid i utgångsläget.

Fördelningen mellan de som önskar väsentligt kortare restid än idag, ungefär samma som idag respektive väsentligt kortare än idag visas i Tabell 8. Som kan ses i tabellen är det bara ungefär hälften av respondenterna som önskar att restiden hade varit kortare. Bland övriga är de flesta i stort sett nöjda med den restid de har, men som beskrivits ovan finns också en liten del som önskar att deras restid vore längre.

Tabell 8. Skillnad mellan ideal och faktisk restid

Antal respondenter som önskar betydligt kortare restid, ungefär samma respektive betydligt längre restid. Medianrestid avser medianen av den faktiska restiden.

Ideal jämfört med faktisk restid	Antal svar	Andel	Medianrestid
Mer än 5 minuter kortare	538	51 %	40 min
Inom ± 5 minuter	471	44 %	18 min
Mer än 5 minuter längre	55	5 %	10 min
Totalt	1064	100 %	25 min

Tabellen visar också att det finns tydliga skillnader mellan dessa grupper med avseende på resornas längd. Bland de som önskar kortare restider är medianrestiden 40 minuter, medan den bara är 10 minuter bland de som önskar längre restider.

Resultaten har slående likheter med den studie om ideal restid som gjordes för 25 år sedan (Redmond & Mokhtarian, 2001) både avseende fördelning och medianrestider (jämför

avsnitt 2.2). Siffrorna är i det närmaste identiska trots att den tidigare studien genomfördes i en helt annan kontext – pendlingsresor oavsett färdmedel i San Francisco Bay Area och, som redan nämnts, två och ett halvt decennium tidigare.

4.4.2. Indexet "Angelägen om kortare restid"

För att utforska vilka faktorer som kan ha en inverkan på inställningen till kortare restid genomfördes en regressionsanalys mot indexet *angelägen om kortare restid*, som konstruerats genom att kombinera sju olika enkätfrågor med koppling till fenomenet ifråga (se beskrivning av indexet i avsnitt 3.1).

Som förklaringsvariabler inkluderades en mängd faktorer kopplade till resenären och till resan på motsvarande sätt som i den logistiska regressionen i avsnitt 4.3, men med några viktiga skillnader. För det första introducerades alla variabler samtidigt i denna modell, med undantag för inkomstnivå. Inkomstnivån är förknippad med förhållandevis stort bortfall och analyserades därför i en separat modell. För det andra används ålder och restid här som kontinuerliga variabler eftersom deras samband med den beroende variabeln i detta fall har en tydligare kontinuerlig form. Sambandet med restid har en kvadratisk form och därför togs även kvadraten av restid med i modellen.⁶ Slutligen begränsades urvalet i regressionsmodellen till fall med max 90 minuters restid för att de allra längsta restiderna inte skulle få oproportionerlig inverkan.

Den resulterande modellen visas i Tabell 9. Modellen förklarar 27 procent av indexets variation i urvalet (justerat $R^2 = 0,266$; $N = 969$; $F(38, 930) = 10,2$; $p < 0,001$). Den förhållandevis ringa förklaringsgraden påvisar att hur angelägen man är om kortare restid är ett komplext fenomen som är svårt att rent kvantitativt få grepp om, trots att vi här inkluderat en tämligen stor mängd förklaringsvariabler.

Icke desto mindre visar modellen att det finns statistiskt signifikanta samband mellan indexet och flera av förklaringsvariablerna. Sambandets effekt illustreras av den standardiserade koefficienten (β), som ges av hur många standardavvikelser den beroende variabeln förändras när den oberoende variabeln ifråga ökar med en standardavvikelse.

Restid är således den variabel som har störst effekt på indexet. Både den linjära och den kvadratiske termen är statistiskt signifikanta (med 99,9 procents konfidensnivå). Den positiva koefficienten för den linjära termen betyder att ju längre restid man har i utgångsläget desto mer angelägen är man om kortare restid, och den negativa koefficienten för den kvadratiske termen betyder att effekten avtar efterhand. Sambandet illustreras i Figur 8, som indikerar att angelägenheten om kortare restid ökar ju längre restid man har – men planar ut vid drygt en halvtimmes restid. Lägre restid än så gör inte att angelägenheten ökar ytterligare.

Även ålder ser ut att ha relativt stor effekt. Yngre personer är generellt sett mer angelägna om kortare restid än äldre personer. Koefficienten (b) visar att indexpoängen minskar med 0,23 om åldern ökas med ett år, det vill säga att en 25-åring enligt modellen i genomsnitt är knappt 12 indexpoäng mer angelägen om kortare restid än en 75-åring.

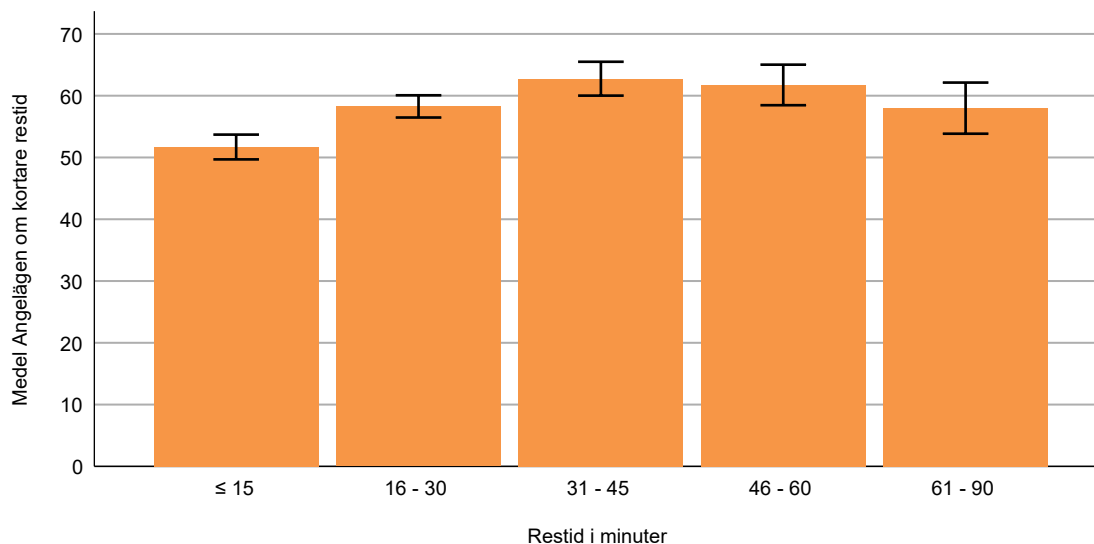
⁶ För att undvika kollinearitet i modellen centrerades först restiden kring medelvärdet 29,2 minuter. Den medelvärdescentrerade restiden betecknas *restid_c* i resultatredovisningen.

Tabell 9. Regressionsmodell för indexet "angelägen om kortare restid" (skala från 0 till 100)Koefficienter (*b*) med konfidensintervall, standardiserade koefficienter (β) och statistik för förklaringsvariablerna.

	<i>b</i>	95 % konfidensintervall	β	<i>t</i>	<i>p</i>
Konstant	75,00	[67,84; 82,16]		20,6	< 0,001
Kön (referens: Man)					
Kvinna	-2,11	[-4,10; -0,12]	-0,06	-2,1	0,038
Ålder (år)	-0,23	[-0,30; -0,16]	-0,24	-6,7	< 0,001
Utbildningsnivå (ref.: Grundskola, gymnasium eller folkhögskola)					
Högskola eller universitet	4,14	[2,15; 6,13]	-0,12	4,1	< 0,001
Förvärvsarbetande	1,63	[-0,59; 3,85]	0,05	1,4	0,150
Riksområde Stockholm	2,12	[-0,21; 4,44]	0,05	1,8	0,075
Familjeförhållande (ref.: Ensamstående utan barn)					
Ensamstående med barn	2,11	[-2,00; 6,22]	0,03	1,0	0,313
Sammanboende utan barn	1,89	[-0,54; 4,31]	0,05	1,5	0,128
Sammanboende med barn	3,91	[1,10; 6,71]	0,10	2,7	0,006
Kollektivtrafikvana (ref.: Någon gång per halvår / år)					
Minst en gång i månaden	-5,25	[-7,81; -2,70]	-0,12	-4,0	< 0,001
Resans ärende (ref.: Arbetsresa)					
Skola / studier	-4,31	[-9,73; 1,11]	-0,05	-1,6	0,119
Tjänsteresa	-2,40	[-7,93; 3,13]	-0,03	-0,9	0,395
Inköpsresa	-5,16	[-8,92; -1,40]	-0,09	-2,7	0,007
Fritidsaktivitet	-3,21	[-6,11; -0,30]	-0,08	-2,2	0,030
Besöka släkt och vänner	-7,03	[-10,55; -3,51]	-0,14	-3,9	< 0,001
Annat ärende	-4,04	[-7,70; -0,38]	-0,08	-2,2	0,030
Riktning (ref: Till aktiviteten)					
Hemresa	0,99	[-1,24; 3,22]	0,03	0,9	0,382
Restid (minuter)					
Restid _c	0,25	[0,18; 0,31]	0,28	7,1	< 0,001
Kvadraten av restid _c	-0,01	[-0,01; 0,00]	-0,19	-4,9	< 0,001
Bytesresa	1,57	[-0,62; 3,75]	0,04	1,4	0,160
Tillgång till sittplats (ref.: Ingen)					
Sittplats hela resan	-3,27	[-7,29; 0,76]	-0,07	-1,6	0,111
Sittplats del av resan	-0,86	[-5,59; 3,88]	-0,02	-0,4	0,723
Upplevd trängsel (ref.: Ingen)					
Viss mån	1,66	[-0,69; 4,00]	0,05	1,4	0,166
Hög grad	4,39	[0,17; 8,61]	0,07	2,0	0,042
Stördes av medpassagerare	5,69	[3,29; 8,09]	0,15	4,7	< 0,001
Aktivitet under resan					
Arbetade / studerade	-6,93	[-10,62; -3,24]	-0,13	-3,7	< 0,001
Planerade / tänkte igenom	-2,30	[-4,47; -0,12]	-0,07	-2,1	0,038
Sov / vilade	0,19	[-2,48; 2,87]	0,00	0,1	0,887
Gjorde ingenting	-0,52	[-3,09; 2,05]	-0,01	-0,4	0,690
Lyssnade på musik/pod	0,79	[-1,66; 3,23]	0,02	0,6	0,528
Förströelse, underhållning	1,03	[-1,69; 3,76]	0,02	0,7	0,457
Stickade / handarbetade	0,37	[-6,71; 7,44]	0,00	0,1	0,919
Läste	-2,18	[-5,87; 1,51]	-0,04	-1,2	0,247
Scrollade på mobilen	0,92	[-1,33; 3,17]	0,03	0,8	0,423
Umgicks	-3,46	[-6,00; -0,91]	-0,08	-2,7	0,008
Tog hand om barn	-3,09	[-7,53; 1,35]	-0,05	-1,4	0,172
Åt mat	-1,07	[-6,79; 4,64]	-0,01	-0,4	0,713
Telefonsamtal	0,19	[-3,46; 3,83]	0,00	0,1	0,920
Mejlade / chattade	-1,56	[-4,36; 1,24]	-0,04	-1,1	0,275

De som störts av medpassagerarna är, som förväntat, mer angelägna om kortare restid än de som inte störts. Däremot har tillgången till sittplats inte fått något signifikant genomslag i modellen. När det gäller resans karaktär i övrigt kan noteras att resans ärende verkar ha viss påverkan, men effekten är inte särskilt framträdande.

Jämfört med den logistiska regressionsmodellen avseende värdefull eller bortkastad tid kan noteras att graden av upplevd trängsel, som hade störst effekt av alla variabler i den modellen, inte har någon central roll här.



Figur 8. Indexpoäng avseende "Angelägen om kortare restid" i olika restidsintervall

Genomsnittliga indexpoäng i olika restidsspänn. Endast fall med max 90 minuters restid ingår ($N = 969$). Felstaplarna visar 95 procents konfidensintervall.

Inkomstnivåns samband med indexet analyserades genom att lägga till denna variabel i regressionsmodellen. Resultatet visar att de med högst inkomst (över 500 000 kr per år, motsvarande den övre inkomstkvartilen i urvalet) generellt sett är något mer angelägna om kort restid än andra. Skillnaden är statistiskt signifikant (med 99 procents konfidensnivå), men på det stora hela är effekten marginell.⁷

4.4.3. Upplevd snabbhet

Fokusgruppens resonemang förstärker i hög grad den komplexitet, i synen på hur viktigt eller oviktigt kortare restid är, som kunde skönjas i regressionsmodellen. Diskussionen kring denna fråga avslöjade en tydlig ambivalens, i gruppen som helhet men också hos de enskilda deltagarna. I början av samtalet var det flera som uttryckte att små restidsvinster är helt onödiga, bara för att lite senare förklara att de så gott som alltid väljer den snabbaste avgången (om valmöjligheten finns) även om det bara handlar om ett par minuters tidsvinst.

⁷ Referenskategori 200 000–500 000 kr per år. Inkomst över 500 000 kr per år: $b = 3,69$; $\beta = 0,09$; $p = 0,008$. Övriga parametrar i modellen förändras endast marginellt. Inkomster under 200 000 kr per år skiljer sig inte signifikant mot referenskategori.

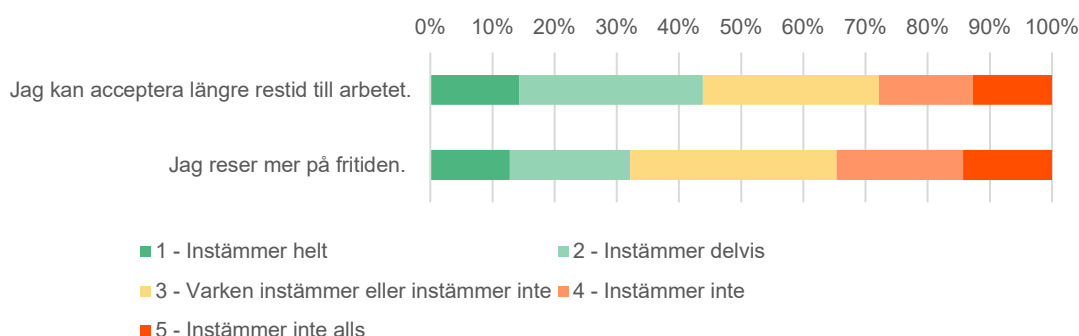
Denna ambivalens blev som mest konkret när diskussionen kom att handla om hållplatsers vara eller icke vara. Å ena sidan sågs det som ”negativt om det dras in hållplatser för att resan ska gå fortare” (deltagare 10) och att de restidsvinster som skulle kunna nås därigenom inte väger upp nackdelarna. Å andra sidan ledde samtalet lite senare in på många önskan om expressbussar som ett sätt att ”slippa stanna vid hållplatser på vägen” (deltagare 3) och att inte ”behöva stå och vänta in personer som kommer springande vid varje hållplats” (deltagare 6).

Samtidigt var det flera som framhöll att det inte finns någon rationell förklaring till att de föredrar expressbussen eller den snabbaste avgången, eller som en av deltagarna uttryckte det: ”Jag gör ju inget med de två minuterna jag vinner” (deltagare 2). Det verkar snarare vara den *upplevda snabbheten*, att resan flyter på, som ligger till grund för deras preferens: ”Så länge jag är på väg känns det som att resan går snabbare” (deltagare 7). Känslan av att fastna i trafiken, eller vid alltför många hållplatser, är uppenbarligen störande på ett sätt som går bortom den faktiska restidsförlusten i minuter och sekunder. Att undvika sådana störningar verkar med andra ord vara förknippat med en nytta som kan vara svår att kvantifiera – känslan av snarare än faktisk tidsvinst: ”Bussfiler är jättebra ... det känns som att det går fortare fram, men det är egentligen inte så viktigt om det tar fem minuter mer eller mindre” (deltagare 3).

4.5. Distansarbetets påverkan på synen på restid

Två tredjedelar av de som förvärvsarbetar har möjlighet att utföra delar av sitt arbete utanför sin ordinarie arbetsplats, i någon grad (39 procent) eller i mycket hög grad (27 procent). Många av de som har denna möjlighet uppger att den påverkar deras inställning till restid, vilket illustreras i Figur 9. Som kan ses i figuren instämmer drygt 40 procent av dem helt eller delvis i att möjligheten att arbeta hemifrån vissa dagar gör att de kan acceptera längre restid till arbetet. Detta kan jämföras med de knappt 30 procent som tar avstånd från påståendet.

När det gäller påverkan på fritidsresandet är fördelningen däremot jämnare. Ungefär en tredjedel instämmer, en tredjedel är neutrala och en tredjedel instämmer inte i påståendet att möjligheten till distansarbete gör att man reser mer på fritiden.

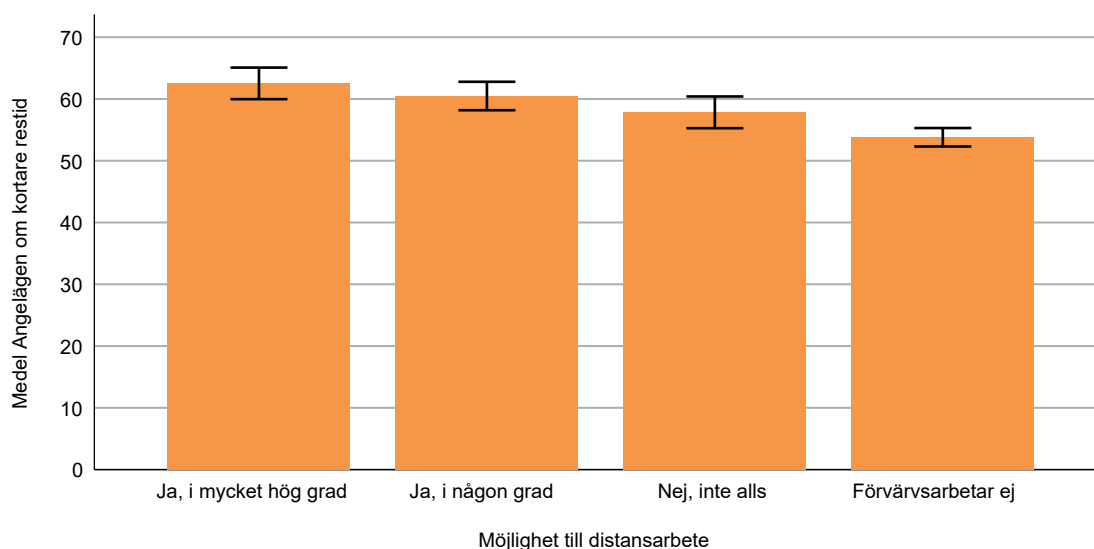


Figur 9. Distansarbetets inverkan på inställningen till resor

Inställning till påståenden kring ”Möjligheten att arbeta hemifrån vissa dagar innebär för mig ...” hos respondenter med möjlighet till distansarbete (N = 392).

Acceptansen för längre restid till arbetet verkar hänga samman med hur stora möjligheter man har att arbeta på distans. Bland de som i mycket hög grad kan arbeta på distans instämmer hela 55 procent i påståendet att de kan acceptera längre restid till arbetet. Motsvarande andel bland de som kan arbeta på distans i någon grad är 36 procent. När det gäller frågan om fritidsresandet är skillnaden däremot inte lika tydlig; andelen som instämmer i det påståendet är 36 procent bland de som kan arbeta på distans i hög grad jämfört med 30 procent bland de som kan arbeta på distans i någon grad.

Om man studerar övriga enkätfrågor avseende inställningen till restid, men utan explicit koppling till distansarbete, går det dock inte att se något som tyder på att de som har möjlighet till distansarbete är mer villiga än andra till att acceptera längre restider. Figur 10 visar genomsnittliga indexpoäng avseende *angelägen om kortare restid* för fyra olika grupper med varierande grad av möjlighet till distansarbete. I kontrast mot resultaten ovan, där många angav att möjligheten till distansarbete innebar att de kunde acceptera längre restider, ser det här ut som att de som kan jobba hemifrån ibland snarare är mer angelägna om kortare restid än de som saknar den möjligheten. Skillnaderna är emellertid relativt små.



Figur 10. Indexpoäng avseende "Angelägen om kortare restid" mot möjlighet till distansarbete

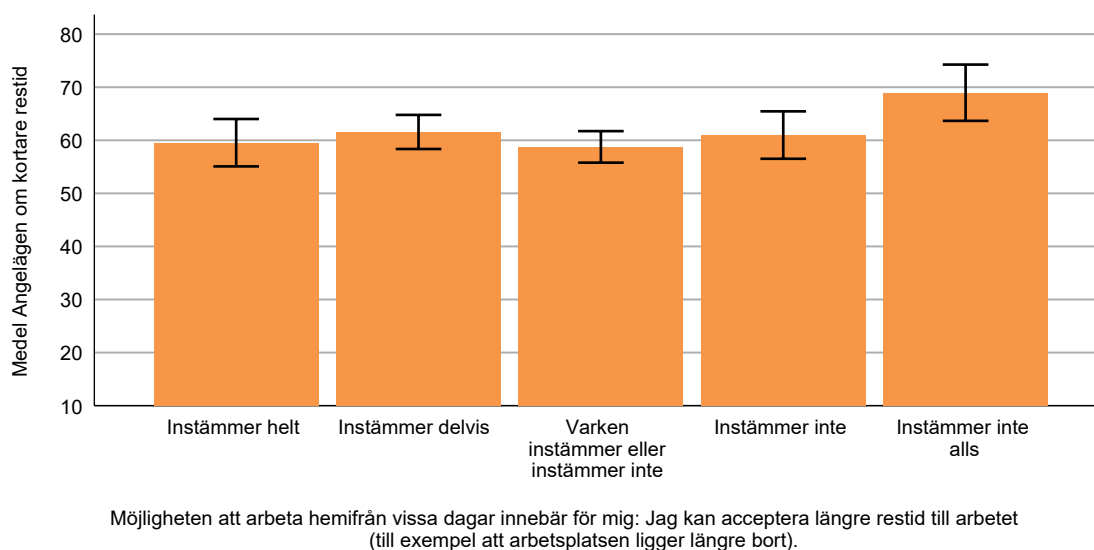
Genomsnittliga indexpoäng i olika grupper baserade på möjlighet att utföra delar av sitt arbete utanför sin ordinarie arbetsplats. Felstaplarna visar 95 procents konfidensintervall. $N = 1064$.

Mönstret i Figur 10 bekräftas om motsvarande variabel, möjlighet till distansarbete, adderas i den regressionsmodell som beskrivits i avsnitt 4.4.2. Resultatet indikerar att de som har möjlighet till distansarbete är något mer angelägna om kortare restid än de som förvärvsarbetar utan möjlighet till distansarbete. Skillnaden är dock inte statistiskt signifikant (med 95 procents konfidensnivå),⁸ men vi kan åtminstone slå fast att de som har

⁸ Referenskategori: förvärvsarbetar utan möjlighet till distansarbete. Mycket goda möjligheter: $b = 2,81$ [-0,67; 6,29]; $p = 0,114$. Vissa möjligheter: $b = 1,64$ [-1,58; 4,86]; $p = 0,318$. Förvärvsarbetar ej: $b = -0,32$ [-3,20; 2,55]; $p = 0,825$. Övriga parametrar i modellen förändras endast marginellt.

möjlighet till distansarbete inte är väsentligt mindre angelägna om kortare restid än de som saknar möjlighet till distansarbete.

För att försöka förstå de till synes motstridiga resultaten i att möjlighet till distansarbete ofta innebär acceptans för längre restid (Figur 9) samtidigt som de som har denna möjlighet är minst lika angelägna som andra om kortare restid (Figur 10) har vi tittat närmare på sambandet mellan dessa skalor. Resultatet illustreras i Figur 11. Som kan ses i figuren är sambandet tämligen svagt. Det är bara de som svarat ”instämmer inte alls”, det vill säga de som tar starkast avstånd från påståendet att möjlighet till distansarbete innebär acceptans för längre restid, som också generellt verkar vara mer angelägna om kortare restid. Mellan övriga grupper syns inga tydliga skillnader.



Figur 11. Indexpoäng avseende ”Angelägen om kortare restid” mot syn på distansarbete och restid

Genomsnittliga indexpoäng i olika grupper baserade på inställning till påståendet att möjlighet till distansarbete innebär acceptans för längre restid. Felstaplarna visar 95 procents konfidensintervall. $N = 392$.

En envägs variansanalys (ANOVA) bekräftar det som kan anas i Figur 11. Det finns en statistiskt signifikant skillnad ($F(4, 387) = 3,32; p = 0,011$), och genom ett LSD post-hoc-test blir det tydligt att det endast är kategorin ”instämmer inte alls” som särskiljer sig. Med 95 procents sannolikhet ligger genomsnittet i denna grupp mellan 2 och 16 indexpoäng högre än i övriga grupper på skalan *angelägen om kortare restid*. Mellan de övriga grupperna sinsemellan finns det inga statistiskt signifikanta skillnader.

På det stora hela kan vi därmed konstatera att det egentligen inte finns några tecken på att större möjligheter till distansarbete generellt sett skulle påverka inställningen till restid. De knappt 13 procent (av de som har möjlighet att arbeta hemifrån ibland) som tar starkast avstånd från påståendet att distansarbete ökar acceptansen för längre restid är också generellt mer angelägna än andra om att restiden är kort, men bland övriga 87 procent finns inga tendenser till motsvarande mönster.

5. Diskussion

5.1. Nya möjligheter, men det mesta är sig likt

I denna studie har vi strävat efter att fördjupa förståelsen för upplevelsen och användningen av restid i kollektivtrafiken, inte minst mot bakgrund av den utveckling av mobil uppkoppling och möjligheter till distansarbete som skett under de senaste 10–15 åren.

Våra resultat pekar på att resenärernas inställning till restid är tämligen stabil över tid, trots dessa förändrade förutsättningar. Aktiviteterna ombord har i och för sig ändrats i karaktär i och med att mobiltelefonen blivit alltmer dominant, i någon mån som arbetsverktyg och ännu mer som källa till förströelse. I grund och botten verkar synen på restid dock inte ha påverkats nämnvärt – åtminstone inte i positiv bemärkelse – vilket har varit en återkommande upptäckt i våra resultat.

För det första är det i vår studie något färre som tycker att tiden ombord var värdefull snarare än bortkastad tid jämfört med en liknande undersökning för 15 år sedan (Fahlén et al., 2010). För det andra är det fler som upplever någon form av hinder för att kunna använda restiden på önskat sätt, men mönstret i vilka typer av hinder man upplever är ungefär detsamma. Nu som då är det vanligaste hindret att man störs av medpassagerare som är för högljudda eller tar upp för mycket plats.⁹ För det tredje kunde vi se att de som arbetar eller studerar under sin resa också är de som är mest benägna att tycka att restiden var värdefull, men samtidigt är det färre som ägnar sig åt detta nu än för 15 år sedan.

När det gäller resenärernas önskemål om kortare (eller i vissa fall längre) restid verkar det vara än mer stabilt. Våra resultat avseende ideal restid är nästintill identiska med resultaten av en liknande undersökning som gjordes 25 år tidigare, i det fallet dessutom i en annan geografisk kontext (Redmond & Mokhtarian, 2001). Angelägenheten om kortare restid verkar inte heller påverkas av större möjligheter för distansarbete. På direkt fråga är det i och för sig många som har den möjligheten som uppger att de därmed kan acceptera längre restid, men när vi tittade närmare på hur de svarat på andra frågor om restid kunde vi konstatera att dessa svar snarare pekar i motsatt riktning.

5.2. Värdefull restid, ideal restid och känslan av snabbhet

Trots alla dessa tecken på att mycket är sig likt finns det, anser vi, fog för att ifrågasätta (eller åtminstone nyansera) gamla sanningar om restid. Mer än hälften av kollektivtrafikens resenärer tycker att tiden ombord är värdefull snarare än bortkastad tid och nästan

⁹ Det bör noteras att inställningen till medpassagerarna är dubbelsidig. Å ena sidan kan de vara en störningskälla, men å andra sidan kan de ibland erbjuda viss trygghet (till exempel som ”bekanta främlingar”) eller förströelse under resan (för dem som tycker om att ”kolla på folk” eller tjuvlyssna på andras samtal).

hälften hade, om de fick önska fritt, valt en restid som är ungefär densamma som idag eller i vissa fall till och med längre. Att restid kan ses som en uppoffring som bör minimeras är därmed bara en halvsanning, i bästa fall. Dessutom pekar våra resultat nämligen på att även de som önskar kortare restid sällan vill eliminera den helt – för de flesta är den ideala restiden i stället någonstans mellan tio minuter och en halvtimme.

Vårt urval omfattar förvisso bara kollektivtrafikresenärer, alltså de som i någon mån redan gjort valet att resa kollektivt och därmed accepterat den restid det innebär. Det finns dock tidigare forskning som pekar på att färdmedlet inte har någon avgörande påverkan på ideal restid (Redmond & Mokhtarian, 2001).

I linje med resultaten om ideal restid är de som redan har restider under en halvtimme generellt sett inte lika angelägna om kortare restid som de som i nuläget reser längre än en halvtimme. Detta samband är inte lika enkelt som det kanske först framstår; det finns inga tecken på att de som har ännu längre restider är ännu mer angelägna om att korta ner den, snarare tvärtom. Varför det är så har vi inte lyckats klarlägga, men en tänkbar förklaring skulle kunna vara att restider runt 45 minuter eller mer ger bättre möjligheter till att använda restiden på önskat sätt, till exempel att arbeta eller studera. En annan möjlighet är att bilen kanske inte är ett lika framträdande alternativ när resan är längre, och att man då lägger mindre vikt vid restidsjämförelser.

Av de faktorer vi studerat är just restiden i utgångsläget den som har störst inverkan på hur angelägen man är om kortare restid. Givetvis finns det många fler faktorer som påverkar – och vi kunde i vår regressionsmodell identifiera några av dem, till exempel resenärens ålder, vad man ägnat sig åt under resan och huruvida man störs av medpassagerarna – men det bestående intrycket är att hur angelägen man är om kortare restid är ett komplext fenomen som är svårt att rent kvantitativt få grepp om.

Detta kan eventuellt bero på att vårt konstruerade index *angelägen om kortare restid* inte på ett tillräckligt bra sätt fångar just detta fenomen. Rent statistiskt uppfyller vårt index typiska krav på intern konsistens,¹⁰ men det är i sig ingen garanti för att det fenomen vi vill studera är korrekt representerat (Taber, 2017).

Det är emellertid troligare att synen på restid är alltför komplex för att med tillräcklig träffsäkerhet kunna beskrivas baserat på en begränsad mängd variabler om resenären och resans karaktär (även om den begränsade mängden var ganska stor i vår modell). Dessutom kan upplevelsen av restid ibland vara svår att härleda till den objektiva restiden i minuter och sekunder. Våra resultat visar att den *upplevda snabbheten*, känslan av att resan flyter på, kan vara viktigare än att resan rent objektivt går mer eller mindre snabbt.

5.3. Förslag till vidare forskning

Fenomenet *upplevd snabbhet* skulle kunna vara intressant att studera närmare framöver, både i form av en fördjupning i vad som påverkar den upplevda snabbheten och kanske också i form av en undersökning av huruvida den kan beskrivas kvantitativt. Det senare

¹⁰ Cronbachs Alpha = 0,751. Ofta används 0,7 som minimivärde, även om det teoretiskt inte går att härleda ett sådant allmäntligt tröskelvärde (Taber, 2017).

skulle potentiellt kunna omsättas i ett slags mått på jämnheten i hastighet eller liknande, som komplement till det sedvanliga restidsmättet.

En annan fråga för vidare forskning är hur restid används och upplevs från dörr till dörr, det vill säga under hela resan och inte bara under tiden ombord. Även om våra resultat pekade på att nya digitala möjligheter och beteenden inte påverkat resenärernas upplevelse av tiden ombord i någon större utsträckning, är det långtifrån säkert att detta också gäller övriga delar av resan. Exempelvis kanske upplevelsen av väntetid har påverkats av allt bättre tillgång till digital information? Med ett bredare grepp kring alla delar av resan kan tiden ombord också sättas i relation till andra restidskomponenter; anslutningstid, väntetid och bytestid.

Avslutningsvis så är användning och upplevelse av tiden ombord tätt förknippad med åkkomfort. Vi kunde i våra resultat se att åkkomforten (framförallt i form av upplevd trängsel) påverkar sannolikheten för om restiden ska upplevas som värdefull tid. Åkkomforten har även i tidigare forskning pekats ut som en betydande faktor för kollektivtrafikens attraktionskraft, i synnerhet för lite längre resor (Hansson et al., 2019). Åkkomfort är emellertid mångfacetterat och mer forskning behövs om dess olika aspekter. Till exempel visade våra resultat att de som arbetar eller studerar ombord i högre utsträckning än andra tycker att tiden ombord är värdefull, och därför skulle det kunna vara intressant att titta närmare på hur arbete och studier ombord kan underlättas samt under vilka förutsättningar det är mer eller mindre viktigt att arbeta för detta.

6. Slutsatser

Den här studien har visat att de senaste årens allt bättre förutsättningar avseende mobil uppkoppling och distansarbete inte har haft någon väsentlig inverkan på kollektivtrafikresenärers upplevelse av restid. Exempelvis är det färre som använder tiden ombord till att arbeta eller studera nu än för 15 år sedan. I stället domineras restiden av mer passiva sysslor, till exempel att scrollera på mobilen som kommit att bli en av de absolut vanligaste aktiviteterna ombord. Mobiltelefonen används i någon utsträckning i över 80 procent av resorna och verkar överlag vara en uppskattad källa till förströelse och behändigt arbetsverktyg. Samtidigt finns baksidor, dels i form av att en del verkar uppleva att mobiltelefonen tränger undan andra aktiviteter som man gärna gjort mer av, dels i form av att medpassagerares högljudda samtal och mobilanvändning är bland de vanligast upplevda störningskällorna ombord.

Trots dessa förändringar i aktiviteter och störningskällor är det ungefär lika många nu som för 15 år sedan som uppger att tiden ombord är värdefull snarare än bortkastad tid. Då som nu tycker mer än hälften av kollektivtrafikens resenärer att tiden ombord är värdefull snarare än bortkastad tid och dessutom hade nästan hälften, om de fick önska fritt, valt en restid som är ungefär densamma som idag eller i vissa fall till och med längre.

Med andra ord är det viktigt att ha en nyanserad syn på restid; exempelvis kan kortare restid vara mer eller mindre viktigt för resenärerna i olika sammanhang. Den mest betydelsefulla faktorn verkar vara hur lång restiden är i utgångsläget. Detta är i någon mån en självklarhet, men sambandet är inte lika enkelt som det kanske först framstår. Angelägenheten om kortare restid ökar med restiden upp till ca en halvtimme, men därefter planar den ut. Detta innebär att resenärer på en typisk stadsbusslinje inte är lika angelägna om kortare restid som resenärer på en lite längre regional linje (med restider på ungefär 30–45 minuter). Det finns emellertid inga tecken på att de som har ännu längre restider är ännu mer angelägna om att korta ner den, snarare tvärtom.

Det bör understrykas att inställningen till restid är ett komplext fenomen som är svårt att rent kvantitativt få grepp om även om man har en stor mängd förklaringsvariabler till förfogande. Denna komplexitet förstärks av att den faktiska restiden i minuter och sekunder ibland verkar vara mindre viktig än *känslan* av att komma fram snabbt; att resan flyter på.

7. Referenser

- Adolfsson, D., & Frick, C.-H. (2021). *Distansarbetets påverkan på flyttbenägenhet*.
- Clayton, W., Jain, J., & Parkhurst, G. (2016). An ideal journey: making bus travel desirable. *Mobilities*, 12(5), 706-725. <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1156424>
- dell'Olio, L., Ibeas, A., de Oña, J., & de Oña, R. (2018). *Public Transportation Quality of Service: Factors, Models, and Applications*. Elsevier.
- Donalds, E., & Koglin, T. (2023). *Nya resmönster efter Covid-19 – Ett nytt sätt för visionärt transportområde?: En litteraturstudie om pandemins långsiktiga påverkan på resande*. Lund University.
- Ettema, D., Friman, M., Gärling, T., Olsson, L. E., & Fujii, S. (2012). How in-vehicle activities affect work commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport Geography*, 24, 215-222. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.007>
- Fahlén, D., Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2010). *Vad gör man när man reser: en undersökning av resenärers användning av restiden i regional kollektivtrafik*.
- Hansson, J., Pettersson, F., Svensson, H., & Wretstrand, A. (2019). Preferences in regional public transport: a literature review [Review article]. *European Transport Research Review*(11). <https://doi.org/10.1186/s12544-019-0374-4>
- Internetstiftelsen. (2018). *Svenskarna och internet 2018*.
- Isaksson, E. (2023). *Between growth and sustainability : exploring the construction of sustainable mobility in Swedish transport policy* Department of Political Science, Faculty of Social Sciences, Lund University.
- Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16(2), 81-89. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001>
- K2, Statens Vegvesen, & Urbanet Analyse. (2017). *Kollektivtrafik : utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
- Metz, D. (2008). The Myth of Travel Time Saving. *Transport Reviews*, 28(3), 321-336. <https://doi.org/10.1080/01441640701642348>
- Pawlak, J. (2020). Travel-based multitasking: review of the role of digital activities and connectivity. *Transport Reviews*, 40(4), 429-456.
- Redmond, L. S., & Mokhtarian, P. L. (2001). The positive utility of the commute: modeling ideal commute time and relative desired commute amount. *Transportation*, 28(2), 179-205. <https://doi.org/10.1023/a:1010366321778>
- SKR. (2023). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik*. Sveriges Kommuner och Regioner.
- Svensk Kollektivtrafik. (2021). *Kollektivtrafikbarometern: Tema Distansarbete*.
- Svensk Kollektivtrafik. (2024). *Kollektivtrafikbarometern: Årsrapport 2023*.
- Taber, K. S. (2017). The Use of Cronbach's Alpha When Developing and Reporting Research Instruments in Science Education. *Research in Science Education*, 48(6), 1273-1296. <https://doi.org/10.1007/s11165-016-9602-2>
- Trafikverket. (2023). Värdering av kortare restid och transporttid. In *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.1*.
- Wardman, M., Chintakayala, V. P. K., & de Jong, G. (2016). Values of travel time in Europe: Review and meta-analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 93-111. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.08.019>

Bilaga 1: Enkätfrågor

Q1. Innehöll din resa något byte mellan kollektivtrafiklinjer?

- Ja
- Nej

[om ”Ja” i Q1]

Besvara följande frågor med tanke på resan du gjorde innan ditt första byte.

Q2. Vilken typ av kollektivtrafik åkte du med?

- Buss i stadstrafik
- Buss i regional trafik
- Spårvagn
- Tunnelbana
- Tåg
- Båt

[om ”Tåg” i Q2]

Q3. Vilken typ av avdelning åkte du i?

- 1:a klass
- Tyst avdelning
- 2:a klass
- Vet inte

Q4. Hade du sittplats under resan?

- Ja, hela sträckan
- Ja, del av sträckan
- Nej

Q5. Upplevde du trängsel?

- Ja, i hög grad
- Ja, i viss mån
- Nej

Q6. Vad var resans huvudsakliga ärende?

- Resa till/från arbetet
- Resa till/från skola eller studier
- Tjänsteresa
- Resa för inköp
- Resa för fritidsaktiviteter
- Resa för besök av släkt och vänner
- Annat

Q7. Reste du till din aktivitet eller hem?

- Ditresa
- Hemresa

Q8. Ungefär hur lång var resan, i kilometer?

Q9. Hur lång tid tog resan, i minuter, från hållplats till hållplats eller station till station?

Q10. Vilka aktiviteter ägnade du dig åt under resan och under ungefär hur lång tid? [Gjorde ej; 1–10 min; 11–20 min; 21–30 min; 31–40 min; 41–50 min; 51–60 min; Över 60 min]

- Arbetade/studerade
- Tänkte igenom, planerade personliga saker
- Sov/vilade
- Tittade ut genom fönstret/gjorde ingenting
- Lyssnade på musik/radio/podd/ljudbok
- Förströelse, underhållning
- Stickade, handarbetade
- Läste
- Scrollade på mobilen
- Umgicks med medpassagerare
- Tog hand om barn
- Åt mat
- Telefonsamtal
- Mejlade, chattade

Q11. Vilken utrustning hade du med dig för att använda under resan och under hur lång tid använde du den faktiskt? [Hade med mig men använde aldrig; 1–10 min; 11–20 min; 21–30 min; 31–40 min; 41–50 min; 51–60 min; Över 60 min]

- Mobiltelefon
- Surfplatta eller läsplatta
- Bärbar dator
- Spelkonsol (t.ex. Nintendo Switch)
- Tidning, skönlitterär bok, veckotidning
- Spel (t.ex. kortlek), korsord eller liknande
- Arbetsrelaterat material, t.ex. dokument, penna
- Lärobok eller annat material för studier

Q12. Om du tänker på restiden ombord på tåget/bussen/spårvagnen/båten, vilken av följande beskrivningar passar bäst din upplevelse av den?

- Tiden var mycket värdefull
- Tiden var ganska värdefull
- Tiden var till viss del bortkastad
- Tiden var helt bortkastad

Q13. På vilket sätt tycker du att <svar på Q12>?

Q14. Du har svarat att din restid var <svar på Q9> minuter. Med tanke på att vissa tycker om att resa och andra tycker att det är slöseri med tid, hur lång skulle den ideala restiden vara för dig för denna resa (i minuter)?

Q15. Fanns det något hinder för att använda resan på det sätt du önskade? (Flera alternativ kan väljas)

- Nej, inga hinder [exklusiv]
- Jag hade ingen sittplats
- Restiden var för kort
- För mycket oväsen och buller
- För trångt på grund av många resenärer
- Obekvämt på grund av sittplatsens utformning
- Inte tillräckligt med plats för att använda dator
- För dåliga tekniska möjligheter, t.ex. för att använda dator/internet/mobil
- För jobbigt att packa ned och ta med utrustningen
- Det svänger och skakar för mycket
- Jag var åksjuk
- Det var för varmt/för kallt
- Annat

[om ”För dåliga tekniska möjligheter, t.ex. för att använda dator/internet/mobil” i Q15]

Q16. Vilka tekniska möjligheter saknades eller var för dåliga?

Q17. Vilken betydelse har tillgång till WiFi ombord för dig?

- Stor betydelse
- Viss betydelse
- Ingen betydelse
- Vet inte

Q18. Stördes du av dina medpassagerare under resan? (Flera alternativ kan väljas)

- Ja, deras mobilanvändning störde mig
- Ja, högljudda samtal mellan passagerare störde mig
- Ja, vissa medpassagerare tog upp för mycket plats
- Ja, av andra skäl
- Nej [exklusiv]

Q19. Hur viktigt skulle du säga att fem minuters kortare restid skulle vara för dig?

- Mycket viktigt
- Ganska viktigt
- Varken viktigt eller oviktigt
- Ganska oviktigt
- Helt oviktigt

Q20. I förhållandet mellan kortare restid och bättre möjlighet att använda tiden på värdefullt sätt, hur skulle du prioritera?

1–10, 1 = Kortare restid, 10 = Bättre möjlighet att använda tiden på värdefullt sätt

Q21. Hur ställer du dig till följande påståenden? [Instämmer helt; Instämmer delvis; Varken instämmer eller instämmer inte; Instämmer inte; Instämmer inte alls]

- Generellt sett upplever jag restid som något positivt.
- Jag planerar mina vardagsresor så att de tar så kort tid som möjligt.
- Restid innebär att jag slösar bort min tid.
- Jag har så mycket att göra i vardagslag att jag har svårt att hinna med allt som behöver göras.
- Jag upplever generellt sett att tiden går fort.

Q24. Familjeförhållande?

- Ensamstående utan hemmaboende barn
- Ensamstående med hemmaboende barn
- Sammanboende utan hemmaboende barn
- Sammanboende med hemmaboende barn

Q25. Hur ofta åker du lokal/regional kollektivtrafik (alltså buss, tåg, spårvagn etc.) för olika ärenden?

- Minst 3 ggr i veckan
- Någon gång per vecka
- 1-2 gånger per månad
- Någon gång per halvår
- Någon gång per år

Q26. Förvärvsarbetar du?

- Ja
- Nej [→ Q30]

Q27. Har du möjlighet att utföra delar av ditt arbete/vissa uppgifter utanför din ordinarie arbetsplats?

- Ja, i mycket hög grad
- Ja, i någon grad
- Nej, inte alls [→ Q30]
- Har ingen ordinarie arbetsplats
- Vet inte [→ Q30]

Q28. Hur många dagar per vecka arbetar du hemifrån normalt sett?

Q29. Möjligheten att arbeta hemifrån vissa dagar innebär för mig: [Instämmer helt; Instämmer delvis; Varken instämmer eller instämmer inte; Instämmer inte; Instämmer inte alls]

- Jag kan acceptera längre restid till arbetet (till exempel att arbetsplatsen ligger längre bort).
- Jag reser mer på fritiden.

[om respondent från Skåne]

Q30. Skulle du kunna tänka dig att ställa upp på en gruppintervju för att diskutera restid och aktiviteter under resan lite djupare?

- Ja, jag skulle kunna tänka mig att ställa upp
- Nej, tyvärr inte

Från paneldatabasen:

- Ålder
- Kön
- Hemvist (riksområde, län, kommun, postnummerområde)
- Utbildningsnivå
- Inkomstnivå (personlig och hushållets)



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

