



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Vad gör du när du reser?

En studie om hur IKT har påverkat vår tidsanvändning
under resan

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
Fördjupningskurs KGG310, VT14
Kandidatsuppsats i Kulturgeografi
Författare: Johanna Ek-Pettersson
Handledare: Eva Thulin

Sammanfattning

Drivkraften till att människor reser har länge ansetts vara behovet att åka till en geografisk plats för att där utföra någon typ av aktivitet. Med dagens informations- och kommunikationsteknik (IKT) har vår virtuella rörlighet ökat och således är vardagens aktiviteter inte lika bundna till en specifik plats. Resenärer numera använda IKT till att utföra aktiviteter redan under restiden. Genom att vi då kan använda tiden till fler aktiviteter kan det bidra till att restiden blir värdefull och inte bara en transportsträcka fram till målet. I takt med att det de senaste åren skett en mobil explosion har också tillgängligheten till IKT ökat under resan.

Studien syftar till att undersöka vad människor ägnar sin restid åt när de pendlar regionalt och hur de ser på värdet av restiden. Dessutom undersöks om utvecklingen inom informations- och kommunikationsteknik förändrat vilka aktiviteter resenärerna ägnar sig åt. Syftet besvaras med hjälp av ett par frågeställningar:

- Vilka aktiviteter ägnar sig resenärer åt under tiden de pendlar regionalt med kollektivtrafik?
- Har utvecklingen av smarta telefoner och surfplattor påverkat eller förändrat vilka aktiviteter resenärerna ägnar sig åt under restiden?
- Har samma utveckling haft en påverkan på hur resenärerna ser på värdet av restiden?

Frågeställningarna har besvarats genom enkätundersökningar där respondenter som pendlar regionalt på sträckan Göteborg till Borås har fått besvara ett antal frågor kring vad de använder sin restid till och hur de värderar tiden.

Genom att analysera svaren går det att se att de mest frekventa aktiviteter som resenärer ägnar sin restid åt är de som kan benämnas som anti-aktiviteter och inte innefattar någon typ av IKT. Anti-aktiviteter är vanliga då resenärerna kan behöva en paus från dagens aktiviteter.

Trots att anti-aktiviteter är vanligast har utvecklingen inom IKT lett till att de flesta av resenärerna medför och använder en smart telefon eller surfplatta under resan. Tekniken används till ett flertal olika aktiviteter under resan. Det visar sig också att resenärer som använder IKT utför fler aktiviteter per person under resan än vad de resterande resenärerna gör vilket tyder på att IKT leder till ökad fragmentering.

I resultaten framgår också att resenärer som använder tiden till en meningsfull aktivitet, ofta med hjälp av IKT, värderar restiden högre än vad resenärer som ägnar sig åt anti-aktiviteter gör.

Nyckelord: IKT, pendling, restid, tidsanvändning, resans värde, virtuell rörlighet, mobila rum.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
1. Inledning.....	5
1.1 Introduktion.....	5
1.2 Syfte och frågeställning.....	6
1.3 Avgränsning.....	7
1.4 Disposition.....	8
2. Tidigare forskning och teori.....	9
2.1 Restiden och dess värde.....	9
2.2 Tidsgeografi.....	10
2.3 IKT, rum och rörlighet.....	11
3. Metod.....	14
3.1 Val av metod.....	14
3.2 Datainsamling och statistisk analys.....	15
3.2.1 Inledning.....	15
3.2.2 Kollektivtrafiklinjer och resenärer.....	15
3.2.3 Bortfall.....	16
3.3 Källor och källkritik.....	16
3.4 Metoddiskussion.....	16
3.5 Alternativa metoder.....	18
4. Resultat.....	19
4.1 Resenärer.....	19
4.2 Vad gör vi när vi reser?.....	21
4.3 Vilken typ av utrustning tar resenärerna med sig?.....	22
4.4 Vad använder resenärerna IKT till?.....	23
4.5 Restidens värde.....	26
5. Analys av resultaten.....	28
5.1 Hur använder resenärerna IKT under resor?.....	28
5.2 Har IKT förändrat resans aktiviteter?.....	28
5.2.1 Vanliga aktiviteter.....	28
5.2.2 Sociala medier.....	29
5.2.3 Hypermobilitet.....	30
5.2.4 IKT nu och då.....	30
5.3 Restidens värde.....	31

6. Slutsatser, egna reflektioner och fortsatt forskning	32
6.1 Slutsatser	32
6.2 Egna reflektioner	33
6.3 Förslag på framtida forskning.....	33
Källförteckning.....	34
Bilagor.....	36

1. Inledning

1.1 Introduktion

Användningen av informations- och kommunikationsteknik och framförallt mobiltelefoner och internet har ökat enormt de senaste årtiondena. IKT har fått en allt större betydelse i människors liv och öppnat upp för nya möjligheter i vår vardag. Utvecklingen har även lett till att vi nu kan utföra flera aktiviteter samtidigt och aktiviteter som tidigare var bundna till en specifik geografiskt plats har vi nu möjlighet att utföra i princip oavsett var vi befinner oss i det geografiska rummet.¹ Våra dagliga aktiviteter kan då bli mindre bundna till givna platser.

Att studera vad människor använder restiden till, både vid lokalt, regionalt och nationellt resande är inte ett nytt forskningsämne. Under vintern 2008-2009 genomfördes en enkätundersökning kring vad resenärerna använde sin restid till under regionalt pendlande. I enkäten får resenärerna bland annat svara på frågor om de använder mobiltelefoner, bärbara datorer och mobilt internet under resan och i så fall till vad. Med utvecklingen av smarta telefoner och surfplattor har tillgängligheten till internet i det mobila rummet blivit betydligt högre än vad den var under tiden då studien genomfördes. Det gör att forskningsproblemet fortfarande är intressant och aktuellt trots att det inte är särskilt många år sedan tidpunkten för undersökningen.²

Användandet av smarta telefoner och surfplattor är ett relativt nytt fenomen men också ett fenomen med en snabb utveckling. Den mobila explosionen har gått otroligt fort de senaste åren och utvecklingen av nya tekniska produkter har haft en påverkan på våra dagliga aktiviteter och kanske framförallt vad vi ägnar oss åt för aktiviteter när vi reser. För ett par årtionden sedan kunde vi ägna vår restid åt att läsa en tidning eller bok, kanske spela spel med en kortlek eller lösa ett korsord. Sedan kom utvecklingen mobiltelefoner vilket innebar att vi också kunde ta kontakt med människor som befann sig på en annan fysisk plats under restiden. När bärbara datorer och trådlöst internet utvecklades så kunde vi börja skriva mail, kanske arbeta än mer effektivt och kontakta ännu fler människor under restiden. Några av de senaste tillskotten i raden av tekniska utvecklingar är smarta telefoner och surfplattor som binder samman mobiltelefonen, den bärbara datorn och trådlöst internet i en produkt vilket gör att alla dessa möjligheter blir tillgängliga i en och samma tekniska utrustning.

Den graden av teknisk utveckling som informations- och kommunikationstekniken nått till idag har gett oss möjligheten att nå ut till nästan hela världen i det mobila rummet samtidigt som vi utför en kortare resa med kollektivtrafik genom det fysiska rummet. Utöver det har vi idag sociala medier och i dessa inkluderas till exempel Facebook, Twitter och Instagram vilka är forum där vi kan kontakta och interagera med människor över nästan hela världen oavsett plats eller tid på dygnet. Nytt är också möjligheterna till aktiviteter som e-handel och internetbank och även det minskar bundenheten till en geografisk plats och ökar möjligheterna till nya aktiviteter under resor.³

¹ Van den Berg, P., Arentze, T. & Timmermanns, H. (2013) A path analysis of social networks, telecommunications and social activity-travel patterns

² Fahlén, Daniel. (2013) *Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen* (Licentiat uppsats, CHOROS 2013:1). Göteborg: Göteborgs Universitet

³ Episerver (2013) Digitala Marknadstrender

Att studera vad människor ägnar sig åt när de reser anser jag inte bara vara ett intressant ämne ur ett kulturgeografiskt perspektiv utan det är också ett högst aktuellt ämne i och med den snabba utvecklingen av IKT.

I den smidiga och lättillgängliga produkt som en smart telefon eller surfplatta är och som vi kan bära med oss i stort sett alla dagens timmar finns mängder av möjligheter samlade. Stora delar av dagens globaliserade samhälle kan nås igenom en via en telefon eller surfplatta som är uppkopplad till internet. Samtidigt som vår fysiska räckvidd i rummet ökar genom snabbare transportmedel så ökar vår virtuella räckvidd i det mobila rummet i samma takt. Vi kan skicka sms, ringa telefonsamtal, ta bilder, arbeta, läsa tidningen, spela spel, titta på film och läsa en bok i en och samma produkt i princip oberoende av var vi befinner oss i det fysiska rummet. Trenden att använda smarta telefoner kan ses när vi reser med olika typer av transportmedel och kanske då främst med kollektivtrafiken. Åt nästan vilket håll vi än vänder oss under till exempel en bussresa så är chansen stort att vi ser personerna runt oss använda en smart telefon, surfplatta eller dator till någon typ av aktivitet.⁴

Studien hoppas kunna ge en klarare bild om och i så fall hur den mobila explosionen fått resenärer att hålla sig i en virtuell bubbla under kollektivtrafikresor och använda mer IKT än tidigare eller om valet av aktivitet under restiden är konstant.

1.2 Syfte och frågeställning

Studiens övergripande syfte är att undersöka vad människor som pendlar regionalt använder restiden till och hur de ser på värdet av sin restid. Studien undersöker även vad de senaste årens nya smarta telefoner och surfplattor kan ha haft för effekter på vad människor ägnar sig åt för aktiviteter när de pendlar. För att kunna se dessa förändringar görs en jämförelse med den tidigare studien ”Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen” som undersökte restid och aktiviteter under 2008-2009.⁵

För att undersöka syftet ställs följande forskningsfrågor:

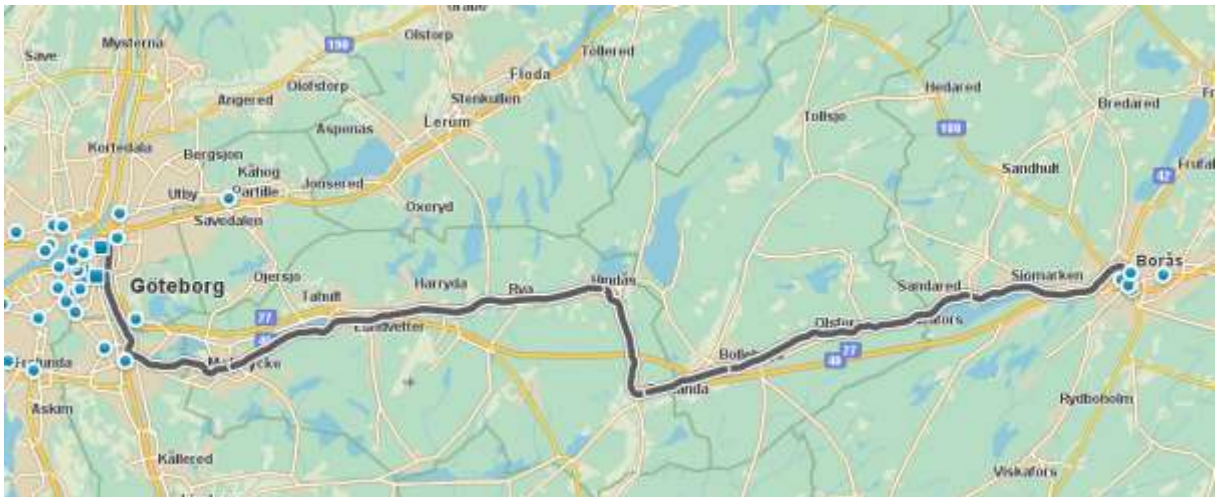
- *Vilka aktiviteter ägnar sig resenärer åt under tiden de pendlar regionalt med kollektivtrafik?*
- *Har utvecklingen av smarta telefoner och surfplattor påverkat eller förändrat vilka aktiviteter resenärerna ägnar sig åt under restiden?*
- *Har samma utveckling haft en påverkan på hur resenärerna ser på värdet av restiden?*

⁴ Lyons, Glenn & Urry, John. (2005) "Travel time use in the information age". *Transportation Research Part A*, 39(09): 257-276

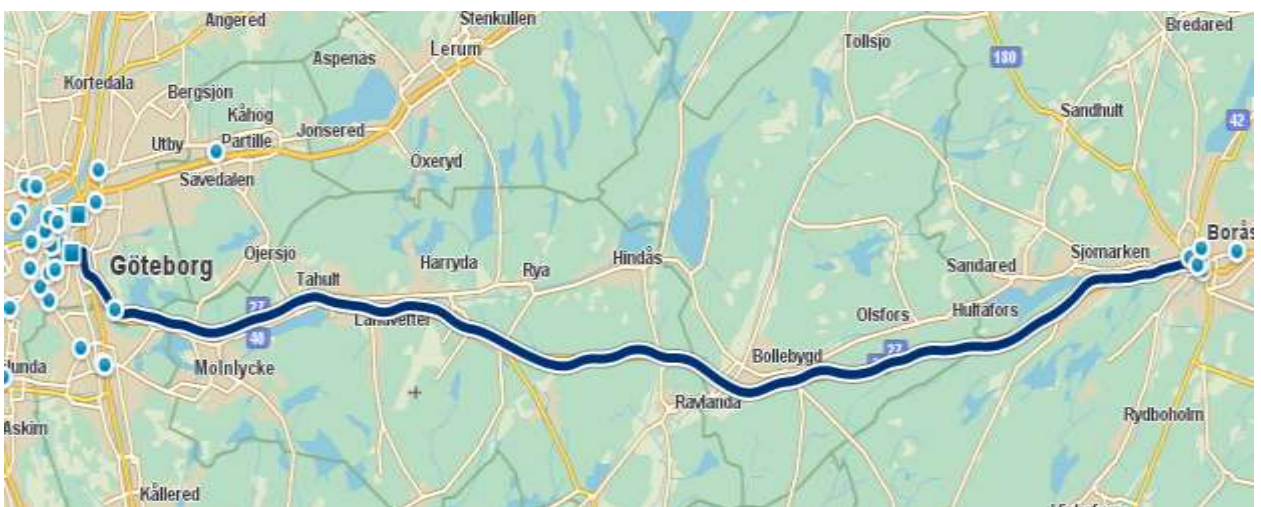
⁵ Fahlén (2013)

1.3 Avgränsning

Då en kandidatuppsats genomförs inom en begränsad tidsram, närmare bestämt 8 veckor, bör jag avgränsa det geografiska rummet i vilket jag vill genomföra min undersökning. Detta är även viktigt då det handlar om en kulturgeografisk studie. Jag väljer att studera regional pendling inom Göteborgsregionen och då specifikt sträckan mellan Göteborg och Borås som går att resa med både buss och tåg. För att illustrera det geografiska rummet och hur de två linjerna sträcker sig presenteras nedan två kartor över området.



Karta 1: Tåglinje Göteborg – Borås Källa: Västtrafik



Karta 2: Busslinje 100 Göteborg – Borås Källa: Västtrafik

1.4 Disposition

Kapitel 1 inleds med en kortare bakgrund och introduktion till forskningsämnet och vad som för det intressant att studera. Därefter följer studiens syfte och frågeställningar.

I kapitel 2 följer en forskningsöversikt och genomgång vad tidigare forskare säger om vad människor ägnar sin restid åt och värdet av restiden. Kapitlet innehåller även teorier kring framförallt tidsgeografi och hur IKT påverkar bland annat vår rörlighet.

För att läsaren skall se hur jag har gått tillväga för att genomföra studien ägnas kapitel 3 åt en förklaring av metoden och diskussion av metodvalet.

Kapitel 4 och 5 ägnas åt att presentera resultaten av min enkätundersökning och sedan analysera dessa utifrån teorierna som presenteras i kapitel 2. Resultaten jämförs även med resultat från tidigare studier. I studiens sista kapitel, nr 6 diskuterar jag resultaten utifrån studiens forskningsfrågor och ser hur väl dessa har kunnat besvaras genom studien.

2. Tidigare forskning och teori

2.1 Restiden och dess värde

Traditionellt har forskning kring resande och restid varit koncentrerad på att undersöka vilka som är de bakomliggande faktorerna till att människor reser och hur de reser. En stor del av den forskning som undersökt resande och till exempel val av transportmedel säger att människor vill att resan skall gå så snabbt som möjligt och att komma fram till slutdestinationen är det hela syftet med resan. Resan är då härled ur behovet att förflytta sig till en aktivitet. Genom att se restiden som ett måste och en tid som är förlorad så läggs fokus inom forskningen istället att på snabba restider och transportmedel och hur dessa kan förbättras. Då forskningen länge koncentrerade sig på behovet som skapade resan så diskuterades inte vad det kunde finnas för möjligheter att använda den spenderade restiden till något meningsfullt och hur det då kan påverka resenärernas val av transportmedel.⁶

Ett annat vanligt sett att undersöka resande, som John Urry tar upp, är att separera restid från aktivitets tid och då alltså studera det som två skilda aktiviteter. Då utelämnas diskussioner hur det kan gå att kombineras och sammanlänka aktivitet med resande och hur de möjligheterna kan användas.⁷ På senare tid har det dock skett en breddning inom forskningen och fler har valt att börja studera själva restiden. Undersökningarna kan då handla om både vad vi faktiskt använder restiden till och också hur resenärerna ser på värdet av restiden.

Glenn Lyons och John Urry är några av de forskare som valt att utveckla de mer traditionella synsätten på resande och istället försöka se till vad det kan finnas för värde i själva restiden genom att studera vad resenärerna kan tänkas använda tiden till. Lyons och Urry har studerat ämnet genom exemplet Storbritannien och då fokuserat på kortare regionala resor på ungefär en timme. De diskuterar vad för aktiviteter som restiden kan användas till som exempel vila, arbete, studier eller att umgås med medpassagerare.⁸ Patricia Mokhtarian diskuterar även hon vad restid kan användas till men lägger till begreppet anti-aktivitet. Begreppet syftar då till att resan kan få ett värde just för att det är tid som inte behöver ägnas till en särskild aktivitet. Att ha möjligheten att spendera restiden till vila eller liknande och på så sätt få en paus mellan vardagslivets andra aktiviteter gör att restiden blir meningsfull.⁹

Utöver Lyons och Urrys studie så har flertalet av studierna kring användandet av restiden riktat in sig på längre resor och ett exempel på detta är Hjorthol & Gripsruds undersökning av långväga tågresor i Norge. Hjorthol och Gripsrud riktar då inte bara in såg på vad resenärerna ägnar tiden på tåget åt utan även hur de ser på värdet av restiden beroende på vad de utför för aktivitet. Genom att resenärerna kan använda restiden på ett meningsfullt sätt så undersöker de om det gör så att resenärerna också ser på restiden på ett mer värdefullt sätt.¹⁰

Jain och Lyons har även de undersökt vad det faktiskt kan finnas för värde i själva restiden och hur det då kan påverka hur lång tid människor är villiga att lägga på att resa. Att få möjligheten till att ägna en stund av dagens tid åt till exempel vila, lyssna på musik eller

⁶ Lyons and Urry (2005)

⁷ Urry, John. (2006) "Travelling time". *European Journal of Communication* 21(8): 357-372

⁸ Lyons and Urry (2005)

⁹ Mokhtarian, Patricia L. & Saloman, Ilan. (2001) "How derived is demand for travel? Some conceptual and measurement considerations". *Transportation Research Part A* 35(1): 695-719

¹⁰ Hjorthol, Randi & Gripsrud, Mattias (2008) *Bruk av reisetid ombord på toget*. Oslo: Transportökonomisk Institut

koncentrera sig på en fråga inom arbetet kan också göra att människor kan acceptera och eventuellt till och med föredra en längre restid. Restiden kan ses som ett avbrott från resten av dagens aktiviteter och resenären kan själv bestämma vilken aktivitet som tiden skall ägnas åt. Tiden som spenderas på resan kan vara en lucka i ett annars fullspäckat schema och därför kan människor välja den mer tidskrävande sträckan även om andra valmöjligheter finns.¹¹

Valmöjligheterna till aktiviteter under restiden kan påverka vad för värde restiden får hos människor och det värdet kan således variera från resenär till resenär. Lyons och Urry diskuterar vad IKT kan ha för påverkan på våra val av aktiviteter under resans gång. Även om människor alltid har haft möjligheter till att vara aktiva under resor och då kunnat öka värdet av restiden så står det klart att den nya tidens IKT har förbättrat möjligheterna. När vi tidigare var begränsade till att läsa tidning, böcker eller skriva brev kan vi idag med teknikens hjälp utföra ännu fler aktiviteter som inte innefattar att umgås med medpassagerare eller ta med sig för mycket utrustning.¹²

2.2 Tidsgeografi

Tidsgeografi är en inriktning inom kulturgeografien där forskarna studerar och analyserar personers rörelser i tid och rum. Utvecklingen av IKT har utöver att det påverkat resenärernas möjligheter till att aktivera sig under restiden även ställt nya krav på forskning kring tidsgeografi. Helen Couclelis diskuterar hur IKT förändrar de traditionella synsätten på hur aktivitet, plats och tid kan länkas samman och sedan även studeras. Tidsgeografi har länge varit knuten till den fysiska rörligheten och fysiska transporten men i och med nya möjligheter till virtuell rörlighet så måste också tidsgeografins modeller utvecklas och förändras för att passa de nya möjligheterna.¹³

Tidigare diskuterade tidsgeografen aktiviteter som att till exempel åka och handla perspektivet att utförandet av aktiviteten var knuten till den fysiska platsen som butiken utgör. Personen som skulle utföra aktiviteten var då tvungen att anpassa sin tidsanvändning till dels resan till och ifrån affären och dessutom var de även tvungna att planera sin tid efter affärens öppettider. Dessa faktorer påverkade och styrde då den fysiska rörligheten som aktiviteten innebar. Med ny informations- och kommunikationsteknik kan vi handla online och på så sätt inte vara bundna till det fysiska rummet eller tiden och det ruckar på det traditionella förhållandet mellan tid och rum. Samma förhållanden råder för andra aktiviteter vars bundenhet till den fysiska platsen ruckas upp av IKT och utökad virtuell rörlighet.¹⁴

Traditionellt har människors dagliga aktivitetsmönster baserats på att ett antal olika aktiviteter skall utföras på diverse platser, och under diverse tidpunkter, i det geografiska rummet. Vår vardag är då uppdelad i olika fragment och att personers dagliga aktiviteter sprids, bryts upp och delas över flera platser och tidpunkter kan kallas för fragmentering. Under en dag kan det innebära att vi tar oss från hemmet, pendlar till arbetet, utför ärenden på vägen hem och sedan åker hem och alla dessa ligger då på olika geografiska platser. När forskarna har diskuterat hur fragmentering har påverkat människors vardag så separerar de ofta aktivitetstid från restid

¹¹ Jain, Juliet & Lyons, Glenn (2008) "The gift of travel time". *Journal of Transport Geography* (16):81-89

¹² Lyons & Urry (2005)

¹³ Couclelis, Helen (2009) "Rethinking time geography in the information age" *Environment and planning A* 41:1556-1575

¹⁴ Couclelis (2009)

på så sätt att fragmentering handlar om att transportera sig till en plats, utföra en aktivitet och sedan transportera sig vidare för nästa aktivitet. Lenz och Nobis diskuterar om ökad tillgänglighet till IKT gör att fragmenteringen i människors vardagsliv ökar. Det handlar då om hur IKT kan påverka förändring av aktiviteter och inte bara de direkta effekterna IKT har på resande.¹⁵

Lenz och Nobis undersöker mekanismerna bakom hur fragmentering påverkas av IKT då det hittills är svårt att se hur fragmenteringen påverkas på individnivå. De använder aktiviteten arbete som exempel då det den är passande för fragmentering. Arbete är en aktivitet där vi ständigt kunnat se förändringar i takt med ny IKT till exempel genom möjligheten att arbeta hemifrån med hjälp av telefoner och datorer. Aktiviteten arbete har inte förändrats av IKT på så sätt att själva aktiviteten delas upp i flera delar, fragmenteras, genom att en uppgift kan påbörjas på arbetsplatsen och sedan färdigställas i hemmet utan just det har vi kunnat göra längre. Däremot så gör IKT att aktiviteten inte längre är lika bunden till tid och plats och då ökar fragmenteringen.¹⁶

2.3 IKT, rum och rörlighet

Ett begrepp som är viktigt att ta upp i denna studie, och som även diskuteras i ”Restidens bruk och mening”, är begreppet mobila rum. Utifrån tidigare forskning kan ett mobilt rum förklaras som ett rum där resenären är stationär i själva transportmedlet under resan men samtidigt rörlig i och med förflyttningen i det fysiska rummet och i tillägg är personen numera även rörlig med hjälp av IKT. Så när en resenär använder till exempel en bärbar dator, smart telefon eller surfplatta med tillgång till internet under en regional resa innebär i allra högsta grad att personen befinner sig i ett mobilt rum och är samtidigt rörlig på fler sätt.¹⁷

Frändberg, Thulin och Vilhelmson diskuterar i boken ”Rörligheternas omvandling” de olika betydelser som begreppet rörlighet kan ha. Rörlighet, eller mobilitet, blir ett centralt begrepp i denna studie då undersökningen handlar om hur vi både rör oss i det fysiska rummet men också hur vi rör oss i ett virtuellt rum.

De två typer av rörlighet som Frändberg, Thulin och Vilhelmson diskuterar är social rörlighet och geografisk rörlighet. Den geografiska rörligheten delar de i sin tur in i tre undergrupper närmare bestämt fysisk, virtuell och medial. Fysisk rörlighet definierar författarna som förflyttningar med transportteknik, den virtuella rörligheten är tvåvägs kommunikation via IKT och den mediala är envägs kommunikation via media. När vi studerar vad människor använder tiden till när de reser så kan vi diskutera alla dessa tre typer av rörlighet då IKT är rumsöverbyggande och kan kombinera olika rörligheter. Denna kombination kan kallas hypermobilitet och en person som använder en smart telefon eller surfplatta när den reser kollektivt har stora möjligheter att vara hypermobila.¹⁸ Detta genom att den fysiska rörligheten är själva resan med kollektivtrafik, den virtuella rörelsen kan vara användandet av e-service, e-handel eller att distansarbete och den mediala rörligheten kan vara att läsa tidningen online eller kanske titta på film och allt kan utföras under samma tid och på så vis blir en person hypermobil.

¹⁵ Lenz, Barbara & Nobis, Claudia (2007) “The changing allocation of activities in space and time by the use of ICT – Fragmentation as a new concept and empirical results” *Transport Research Part A* 41: 190-204

¹⁶ Lenz & Nobis (2007)

¹⁷ Fahlén (2013)

¹⁸ Frändberg, Lotta, Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörlighetens omvandling*

IKT ger oss en ökad virtuell rörlighet som eventuellt kan ersätta den fysiska men det kan också gå att kombinera den fysiska och den virtuella rörligheten under en och samma resa.¹⁹ Kenyon och Lyons väljer att använda uttrycket ”multitasking” när de talar om möjligheten att utföra flera aktiviteter samtidigt. Denna möjlighet har ökat i takt med IKT, visserligen utgår studien från internet i hemmet, men går att applicera även på trådlöst internet som används utanför hemmet. De säger i sin studie att vi har möjlighet att multitaska under resan och denna möjlighet kan vara med och öka attraktiviteten i att resa med kollektivtrafik. Att hinna med att utföra aktiviteter under restiden kan frigöra tid under andra delar av dygnet och på så sätt kan vi få tid till att göra det vi kanske allra helst vill efter resan.²⁰

Forskare som till exempel Patricia Mokhtarian ser till hur IKT eller mer specifikt hur telekommunikation kan påverka vår resa. I sin forskning tar hon upp huruvida IKT kan substituera, komplementera eller till och med eventuellt genererar mer resor. Forskningen handlar om huruvida våra ökade möjligheter till kommunikation kan göra att vi inte behöver resa till en fysisk punkt som till exempel en arbetsplats genom att utföra arbetet hemifrån och på så sätt då ersätta resor.²¹

Även Lenz och Nobis tar upp teorier om att ökad användning av IKT kan leda till en omorganisation av vardagens aktiviteter i tid och rum. Även de tar upp komplettering, generering och substituering som en väg att studera hur IKT påverkar fragmentering.²²

Komplettering innebär möjligheten att använda restiden åt att aktiviteter som kanske tidigare var bundna till en fysisk plats. Det tredje alternativet kan vara att IKT leder till fler resor genom att vi kanske upptäcker nya tillfällen eller behov att resa. Det genererat då alltså fler resor. Genom att vi kan använda IKT till att utföra aktiviteter som tidigare var bundna till en fysisk plats så kanske IKT komplementerar resan redan under själva restiden. Aktiviteter under resan kan även bidra till att generera fler resor. Genom att använda IKT kan vi utföra aktiviteter under restiden som kanske kan bidra till att vi kan frigöra tid till andra aktiviteter senare och det kan inkludera fler resor.²³

John Urry har undersökt vad resenärer faktiskt kan tänkas använda IKT till när de reser och vad det kan ha för påverkan på resten av vår dag. Han säger att IKT kan hjälpa till att fylla restiden med nya aktiviteter vilket då kan leda till att den betraktas som mer meningsfull.²⁴

Urry diskuterar att våra sociala relationer traditionellt baseras på olika avstånd och ofta kräver en viss fysisk rörlighet. Utöver det tar han upp virtuellt resande, eller rörlighet, och kommunikation med hjälp av ny teknik så som sms, mobiltelefoner och trådlös kommunikation och hur det kan påverka våra sociala relationer. Han talar om sociala relationer i något han kallar ”interspaces” vilket ungefär kan förklaras som ”rum mellan olika platser”. Det kan till exempel vara möjligheten att kommunicera med vänner och kolleger via mail, telefonsamtal eller sms under en resa med kollektivtrafik.²⁵ IKT kan även användas till att koppla upp sig på nya sociala medier, som Twitter och Facebook, och via den vägen kan

¹⁹ Mokhtarian and Salomon (2001)

²⁰ Kenyon, Susan & Lyons, Glenn (2007) “Introducing multitasking to the study of travel and ICT: Examining its extent and assessing its potential importance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 41(2): 161-175

²¹ Mokhtarian, Patricia L. (2008) “Telecommunications and travel – The case of complementarity”. *Journal of Industrial Ecology*. 6(2): 43-57

²² Lenz & Nobis (2007)

²³ Mokhtarian (2008)

²⁴ Urry (2006)

²⁵ Urry (2006)

resenärer kommunicera och ta hand om sina sociala relationer under restiden.²⁶ På så sätt har den ökande virtuella rörligheten under resor även en påverkan på våra sociala relationer.

Informations- och kommunikationsteknik har bidragit till att förbättra de aktiviteter vi alltid ägnat oss åt under restiden och Lyons och Urry tar upp exemplet kortspel. Idag kan en resenär enkelt spela kort i till exempel sin smarta telefon vilket tar ytterst lite plats medan att spela med en faktisk kortlek, som var den enda möjligheten för ett antal år sedan, krävde mer utrymme och då eventuellt blev svårare att utföra.²⁷ Så IKT har utöver att erbjuda nya aktiviteter även förändrat och uppdaterat de traditionella aktiviteterna under restid.

IKT har öppnat upp ytterligare möjligheter och forskarna Aguilera, Guillot och Rallet tar bland annat upp e-handel som en av de aktiviteter som underlättas ännu mer i och med att tillgängligheten till internet ökat i och med att allt fler använder smarta telefoner och surfplattor. Genom den ökade tillgängligheten öppnar det också upp till möjligheter att använda restid till online shopping, eller andra ärenden över internet. Hittills är det går det dock inte att säga att resenärer faktiskt använder sin restid till e-handel eller andra online aktiviteter.²⁸

²⁶ Line, Jain & Lyons. (2011)

²⁷ Lyons & Urry (2005)

²⁸ Aguilera, Anne, Guillot, Caroline & Rallet, Alain. (2012) "Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda" *Transportation Research Part A* 46: 664-672

3. Metod

3.1 Val av metod

I uppsatsen undersöker jag vad resenärer ägnar sig åt för aktiviteter när de pendlar regionalt med kollektivtrafik. För att kunna ge en så korrekt bild som möjligt över frågan behöver jag samla in svar från ett stort antal resenärer. Jag har valt att använda mig av enkätundersökningar, som är en form av kvantitativ metod, för att kunna nå ut till en stor svarsgrupp.²⁹

Enkätundersökning är en form av frågeundersökning med standardiserade svar för att tydligare kunna undersöka vad en stor del av populationen anser om den aktuella frågan studien syftar att undersöka. Det är också en typ av respondentundersökning och Esaiasson förklarar det som att svarspersonerna är en typ av vittnen. Med det menas att respondenternas svar skall förklara hur verkligheten är utformad och i den här studien handlar det om vad människor faktiskt ägnar sig åt under restiden.³⁰

En frågeundersökning passar studiens syfte då den är kvantitativ på det sätt att metoden baseras på likvärdiga svar som sedan uttryckas och analyseras med siffror. Det ger att svaren i en frågeundersökning blir jämförbara och bidrar till att studiens frågeställning kan besvaras.³¹

Det finns flera typer av frågeundersökningar och att valet blev just enkätundersökning baseras dels på att studiens syfte är att jämföra svaren med den tidigare studien ”Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen” som använder sig av just enkätundersökningar. Att använda samma metod borde underlätta möjligheterna att tydliggöra skillnader och likheter i de två studierna. Sedan är enkäter även ett lämpligt val då det är ett relativt stort antal frågor som skall ställas till respondenterna och det underlättar ofta att respondenterna ges möjligheten att svara på egen hand i lugn och ro. På så sätt har de tid att svara och kan tänka efter för att ge en så sanningsenlig bild som möjligt.³²

Studien skulle också kunna genomföras med hjälp av andra metoder än frågeundersökning såsom samtalsintervjuer. Dock valdes samtalsintervjuer bort på grund av att de grundas på en diskussion med respondenten och lämnar mer utrymme för svar som är oväntade. Det är inte det som är studiens syfte utan studien bör få bäst resultat genom att respondenterna ges ett antal fasta svar att välja på.³³ Det bör underlätta processen när resultaten skall analyseras. Skulle studien genomföras genom samtalsintervjuer skulle det eventuellt kunna ge en allt för bred bild av vad enskilda människor gör när de reser och jag är ute efter att se hur smarta telefoner och surfplattor har påverkat vår restid. Då det dessutom rör sig om den begränsade tidsrymd som en kandidatuppsats avgränsas av bör jag hinna nå ut till fler respondenter med

²⁹ Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena (2012) *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 4 uppl. Stockholm: Norstedts Juridik

³⁰ Esaiasson et al. (2012)

³¹ ibid

³² ibid

³³ ibid

en enkätundersökning än genom samtalsintervjuer. Utöver det är det få metoder som passar till att undersöka aktiviteter under resan eftersom det handlar om att faktiskt se vad människor använder sin tid till och då måste metoden baseras på möjligheterna att berätta om detta.

3.2 Datasamling och statistisk analys

3.2.1 Inledning

Datasamlingen till studien sker genom en enkätundersökning på internet med hjälp av det webbaserade enkätverktyget Webropol och enkätfrågorna ligger under bilaga 1. För att få ut enkätundersökning till de respondenter som bör passa till studien har jag valt att åka de två förvalda linjerna tillsammans med resenärerna och där tillfrågat om de kan tänka sig att svara på enkätundersökningen. Har personerna varit positiva till att medverka har de fått uppge sin mailadress och har då ett par timmar efter den första kontakten fått ett mail med en kortare förklaring till syftet med studien och en länk till den webbaserade enkäten. Har respondenten inte besvarat enkäten cirka 48 timmar efter första utskicket sände jag ut en påminnelse då enkäten bör besvaras så snart som möjligt efter resan gjordes för att svaren skall vara så sanningsenliga som möjligt.³⁴ Jag sände ut högst två påminnelser till svarspersonerna och hade de inte svarat efter dessa så räknade jag inte dessa personer i gruppen bortfall.

För att sedan kunna analysera och presentera resultaten av frågeundersökningen i tabeller och diagram har jag valt att använda statistikbehandlingsprogrammet SPSS och även Microsoft Excel.

3.2.2 Kollektivtrafiklinjer och resenärer

Valet av kollektivtrafiklinjer baseras i grunden på de val som finns i Daniel Fahléns studie eftersom en del av studiens syfte är att jämföra resultaten av studierna. Dock är den tidigare studien en doktorsavhandling som innebär mer tid och utrymme så jag har valt att endast utgå från resan mellan de två orterna Borås och Göteborg. Detta då en kandidatuppsats har en mer begränsad tid för datasamling och utförande. Jag väljer således bort de övriga orterna som finns i den ursprungliga studien. Att valet föll på sträckan Borås och Göteborg grundas i att det går att välja mellan både buss och tåg som transportmedel och jag bör därför kunna undersöka om det finns några skillnader mellan dessa två transportmedel och val aktiviteter.

Vad gäller valet av resenärer så försöker jag fånga in alla de typer av människor som kan tänkas resa sträckan Göteborg – Borås, så det kan vara både de som dagligen pendlar sträckan och de som gör det en enstaka gång för ett specifikt syfte. Jag har försökt att tillfråga alla men har givetvis respekterat de som direkt nekat till att inleda samtal och där jag då inte heller haft möjlighet att förklara mitt syfte. Urvalet av svarspersoner görs på så vis genom ett stickprov

³⁴ Esaiasson et al. (2012)

genom att det då det är dessa personer som har valt att ta bussen eller tåget på den tidpunkten då jag åker ut för att leta efter respondenter. De kommer således inte täcka hela den resande populationen mellan Borås och Göteborg men förhoppningsvis ge en god bild av det jag ämnar undersöka.

3.2.3 Bortfall

För att studien skall få trovärdiga och relevanta resultat är det viktigt att ta hänsyn till eventuella bortfall hos resenärerna på den undersökta sträckan.³⁵ Den första gruppen av bortfall är de som nekar till att medverka i studien och som då alltså säger nej vid förfrågan. Det finns även en de som inte var möjliga att tillfråga på så sätt att de antingen sov eller i enstaka fall talade i telefon under hela resan och därför inte var möjliga att fråga. Den tredje gruppen av bortfall är de som trots att de i det ursprungliga skedet tackade ja till att medverka i studien ändå valde att inte svara på enkäten. För att försöka få ett så litet bortfall som möjligt har jag följt upp de som inte svarat på enkäten och skickat påminnelser. Dock ansåg jag att det inte fanns tid att skicka mer än två påminnelser, och utöver det bör enkäten svaras på i nära anknytning till själva resan. Det totala antalet bortfall presenteras i resultatdelen.

3.3 Källor och källkritik

Då studiens empiriska material grundas på respondenternas svar i enkätundersökningen handlar det om människors berättelser om sina aktiviteter. Eftersom det är resenärerna själva som berättar om sin egen individuella aktivitet under resans gång bör berättelserna vara äkta och oberoende. Det är däremot viktigt att ta begreppet samtidighet i beaktning. Med samtidighet menas att uppgifterna är mer trovärdiga om de är lämnade nära händelsen än om det har förflutit lång tid. För denna studie innebär det att respondenternas, med andra ord källornas, svar på enkätundersökningen lämnas så nära resan som det bara är möjligt. Om det går en längre tid och det krävs påminnelser för att respondenten skall svara kommer trovärdigheten i svaren att minska.³⁶

3.4 Metoddiskussion

Valet att göra en enkätundersökning gör jag för att det bör vara det mest passande sättet att undersöka vad människor använder sin restid till men det baseras också på syftet att försöka jämföra resultaten med resultaten i "Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen". För att öka chanserna att göra en likvärdig

³⁵ Esaiasson et al. (2012)

³⁶ ibid

jämförelse baseras denna studies enkätundersökning på de frågor som passagerarna fick svara på i den tidigare studien. Vid undersökningens start är det ännu inte klart exakt vilken information om resenärernas vanor, åsikter och aktiviteter som är nödvändig för att besvara frågeställningarna. Därför innehåller enkäten i bilaga 2 ett flertal frågor som sedan inte presenteras i resultatdelen. Detta då det är bättre att ha med fler frågeställningar som sedan väljs bort än att det saknas relevant information när analysen påbörjas.

Dock har det uppstått en del problem och svårigheter som gör att resultaten av de två studierna inte kommer kunna jämföras på lika villkor.

För det första uppstod problemet att jag på grund av Västtrafiks egna säkerhetsregler inte fick tillåtelse att åka med bussarna under de mest högtrafikerade tiderna vilka då var tidig morgon och eftermiddag. Detta gör då att jag inte kan göra en tydlig undersökning kring hur aktiviteterna under resan kan skilja sig åt under olika tider på dygnet eftersom jag inte tydligt kan säga att vissa grupper reste på morgonen vissa reste på eftermiddagen. Att jag inte fick tillåtelse att åka med under de tider då flest resenärer befann sig på bussarna har gjort att jag fått spendera mer tid för att försöka få in fler svars personer och de som tackat ja är dessvärre inte mer än 69 stycken och i slutändan var det endast 42 av dem som svarat på enkätundersökningen. Dock visar enkätverket Webropol att alla de respondenter som valde att klicka sig in till enkäten också valde att besvara frågorna. De respondenter som tackade ja till medverkan men ändå inte besvarade enkäten har alltså inte besökt enkätens frågeformulär.

Det är ett mindre antal respondenter än vad jag hade hoppats på och det kommer att göra att mina resultat inte helt kan jämföras med de tidigare då "Restidens bruk och mening" baseras på 402 respondenters svar. Jag har alltså en betydligt mindre svarsgrupp och det är därför svårare säga exakt hur verkligheten är beskaffad men svaren borde ändå kunna ge en bild av hur IKT har påverkat resande.

Utöver detta visar det sig också att vissa av de respondenter som jag tillfrågat under tågresa valt att lämna sina svar på enkätundersökningen baserat på en bussresa. De har alltså inte lämnat svar kring exakt den resan jag träffade dem på utan valt att basera dem på en annan resa. Det i sin tur ger att jag inte kan göra en tydlig jämförelse om resenärers val av aktivitet under restiden med buss och tåg skiljer sig åt. Därför har jag valt att slå ihop resultaten av enkätfrågorna och inte skilja på tåg och buss mer än i den del där jag visar var respondenterna tillfrågats. Däremot kan det eventuellt stärka samtidigheten i svaren om respondenterna valt att basera svaren på deras senast gjorda resa och inte den där jag först träffade på dem.

Alla dessa faktorer kommer att ge effekter på de resultat och slutsatser jag kan dra utifrån enkätundersökningen.

3.5 Alternativa metoder

Vid starten för en uppsats måste författaren bestämma sig för vilken metod som passa bäst för att kunna genomföra undersökningen. Det innebär då också att ett antal metoder väljs bort, men som kanske kunde varit lika passande för studien men eventuellt lett till andra resultat och analyser.

Utöver detta finns det ett par brister i genomförandet av metoden och då framförallt antalet respondenter som denna studie grundas på så därför följer här efter en diskussion kring alternativa metoder som studien kunde använts till.

Som tidigare diskuterats kunde studien genomförts genom samtalsintervjuer, men metoden valdes bort då studien syftar till att undersöka frekvenser vad gäller val av aktivitet under resan. Det handlar alltså om att se om det är några aktiviteter som är mer populära än andra och vilka som flest resenärer ägnar mest tid åt. Därför passar inte samtalsintervjuer då den metoden syftar till att ge en tydligare bild av enskilda individers syn på frågeställningarna. En annan metod som kunde varit ett alternativ är observationer...

Vid genomförandet av en kandidatuppsats är det även viktigt att diskutera om den valda metoden kunde ha använts på andra sätt. I just denna studie är det särskilt relevant då antalet respondenter inte nått upp till en önskad nivå. Jag valde att försöka åka med på buss och tåg för att där kunna fånga upp resenärer som åkte den förvalda sträckan. Dock uppstod problemet att jag inte fick tillåtelse att åka med på högtrafikerade resor när bussarna var fulla eftersom det kunde vara en säkerhetsrisk att jag gick runt på bussen då.

Så ett annat alternativ för att kunna fånga upp fler resenärer under dessa tider skulle varit att söka upp och tillfråga dem redan på busshållplatsen eller tågstationen. Tiden resenärerna spenderar på att vänta på bussen eller tåget kan vara passande för att fånga upp dem och få dem intresserade av att vara med i undersökningen. Dock gäller det att tillräckligt många resenärer befinner sig på hållplatsen en tid innan avgångstiden för att det ska finnas utrymme för att hinna förklara syftet med enkäten. Då det kanske inte finns tid att tillfråga alla på busshållplatsen så riskerar man att få ett stort bortfall av resenärer som det inte finns tid att tillfråga. För att minimera den risken så skulle jag ha till exempel ha kunnat dela ut någon form av formulär när resenärerna klev på bussen där syftet med studien förklaras samt utrymme för att fylla i sin mailadress för deltagande i studien. Resenärerna skulle då ha resan på sig att fylla i formuläret och jag kunde samla in dem när resenärerna avslutade resan. På så sätt skulle problemet med att jag inte fick åka med och gå runt på bussarna under högtrafikerade resor eventuellt kunna överkommas. Det skulle i det här fallet fortfarande handla om en webbaserad enkätundersökning som resenären besvarar efter resan. Det skulle också vara ett alternativ att låta resenärerna genomföra enkäten under resan men den metoden valde jag bort. Detta då jag tror att det är bättre att resenärerna får se tillbaks på resan efteråt och fundera över vad de använde tiden till. Om de istället skulle använda en del av tiden till att besvara en enkätundersökning så kan det hända att svaren inte blir så sanningsenliga som de bör.

4. Resultat

4.1 Resenärer

I tabellen nedan presenteras respondenterna som valt att svara på undersökningen. Totalt är det 42 stycken respondenter som svarat.

Tabell 4.1: Svarande respondenter: Kön, ålder och sysselsättning

		Antal svarande	Andel i %
Kön (n=42)	Kvinna	27	64,3
	Man	15	35,7
			100
Ålder (n=42)	15-25	22	52,3
	26-35	9	21,4
	36-45	2	4,8
	46-55	6	14,3
	56-65	1	2,4
	65+	2	4,8
		100	
Sysselsättning (n=42)	Förvärvsarbetare heltid	11	26,2
	Förvärvsarbetare deltid	3	7,1
	Egen företagare	0	0
	Student	25	59,6
	Arbetslös	0	0
	Pensionär	2	4,8
	Annat	1	2,4
			100

På grund av de säkerhetsregler som Västrafik själva har satt upp har jag först fått fråga var enskild busschaufför om jag fått leta respondenter under turen. Dessutom har jag endast fått åka med då det funnits många lediga platser då att gå runt i bussen utgör en säkerhetsrisk och det måste finnas möjlighet att sitta ned och prata med eventuella svars personer. Det gör att jag endast har fått möjlighet att åka med bussen under tider när antalet resenärer inte varit så högt och dessa tider har varit mellan klockan 8.30 och 14.00 och sedan efter klockan 17.00.

Tidpunkten för resorna kan vara en bidragande orsak till att 59,6 % av respondenterna är

studenter då de kan vara de som har mer flexibla restider och förvärvsarbetare eventuellt är med bundna till de högtrafikerade tiderna.

Totalt har jag gjort 4 tur- och returresor med buss och 2 tur och returresor med tåg för att få ihop villiga respondenter. Totalt har 129 personer rest med på dessa turer och av dem har 69 stycken varit villiga att delta i enkätundersökningen och 42 respondenter har lämnat in sina svar.

Av de tillfrågade har ungefär hälften rest med buss och hälften med tåg. Det speglas dock inte i slutresultatet då en stor del av de respondenter som åkt tåg valde att besvara enkätundersökningen baserat på en resa med buss. Detta upptäckte jag genom att den största procentandelen av respondenterna anger att de startade resan på Korsvägen och avslutade på Borås Resecentrum.³⁷ Jag har fått skicka ut påminnelser till ungefär hälften av respondenterna och det kan ha bidragit till att de valt att basera sina svar på en resa de gjort samma dag som påminnelsen nått dem och den resan har då varit med buss. Att resenärerna väljer att åka buss bör höra ihop med vilken faktor som är viktigast för att de ska åka med kollektivtrafik och dessa resultat presenteras nedan.

Tabell 4.2: Vilken faktor är viktigast för att du ska välja att åka med kollektivtrafik?

	Antal personer	Andel av resenärerna i %
Närhet till hållplatsen	5	11,9
Turtäthet	10	23,8
Restiden	12	28,6
Punktlighet	6	14,3
Trygghet och komfort	3	7,1
Möjlighet att använda teknisk utrustning ombord	0	0
Möjlighet att använda restiden meningsfullt	6	14,3
		100

Studien omfattar regional pendling mellan Göteborg och Borås vilket är en sträcka som går att åka med både buss och tåg. Tåget går dock mer sällan än vad bussen går. Busslinjen som jag har åkt med är linje 100 och den går ungefär var 10 minut under dagtid. Tåget mellan Göteborg och Borås avgår ungefär en gång i timmen. Restiden med tåg skiftar mellan cirka 52 minuter upp till 1 timma och 7 minuter beroende på om turen körs av Västtåg eller SJ regionaltåg. Om resan görs med buss är den beräknad att ta en timme.³⁸ 23,8% av respondenterna uppger att turtätheten är den viktigaste faktorn för att välja att åka med kollektivtrafik och då borde bussen i detta fall vara det mest attraktiva valet för sträckan mellan Göteborg och Borås. Utöver detta säger 28,6 % att restiden är viktigast och även om den är ungefär densamma för tåg och buss mellan Göteborgs Centralstation och Borås Centralstation är den något kortare, 49 minuter, mellan Korsvägen och Borås Centralstation. Trots att ungefär hälften det totala antalet av resenärerna är tillfrågade på tågresor mellan

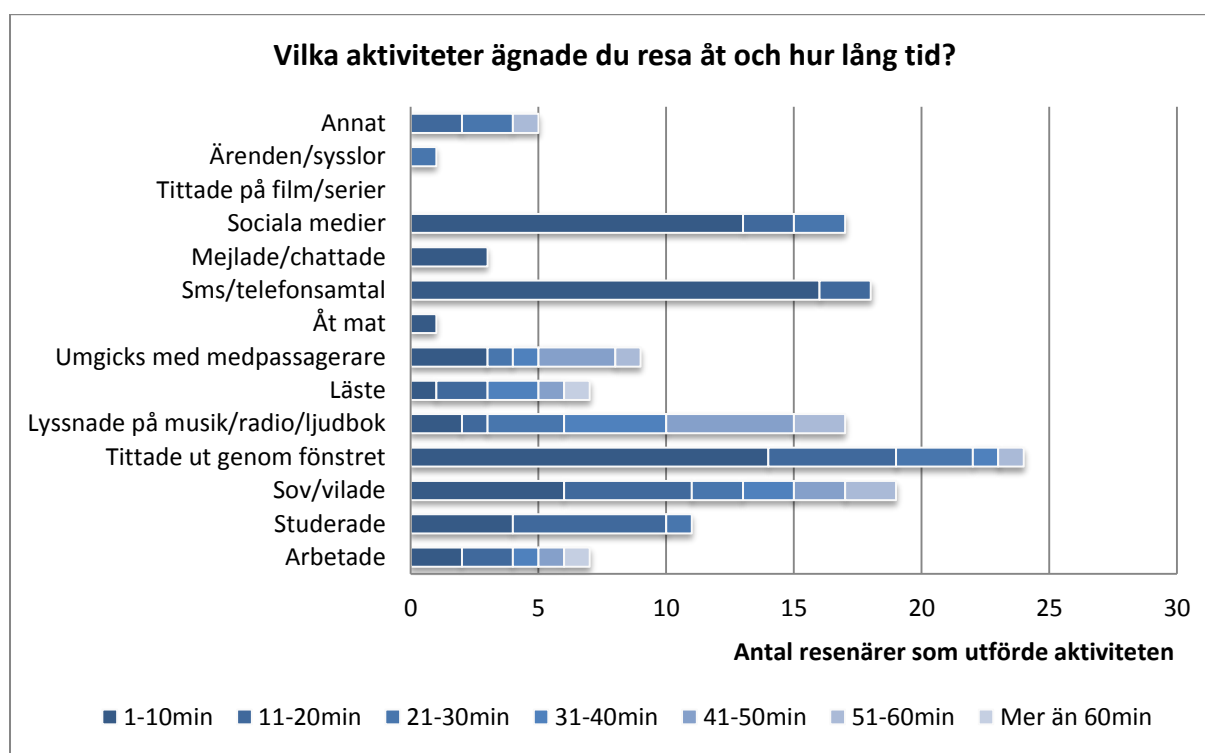
³⁷ Bilaga 1 Tabell 1 och Tabell 2

³⁸ www.vasttrafik.se

Göteborg och Borås har en stor andel av dem när de valt att besvara enkäten utgått från resor som antingen startar vid Korsvägen. Det tyder alltså på att det är just turtätheten och restiden som är det viktiga och det gör resenärerna föredrar att resa med buss.

Det stora antalet respondenter som valt att uppge att de åker buss och det lilla som åker tåg påverkar min undersökning på så vis att det blir omöjligt att undersöka om det finns några skillnader i valet av aktivitet mellan de som åker tåg och de som åker buss och studien kommer därför fokusera på val av aktiviteter och IKT oavsett transportmedel.

4.2 Vad gör vi när vi reser?



Figur 1: Aktiviteter under resa

Studiens huvudsakliga syfte ämnar undersöka vilka aktiviteter resenärerna ägnar restiden åt. Figur 1, ovan, visar hur många resenärer som ägnade sig åt de olika aktiviteterna. Dessutom visar de olika staplarna hur lång tid resenärerna ägnade åt aktiviteten.

Den aktivitet som flest passagerare ägnade någon del av resans tid visade sig vara aktiviteten att titta ut genom fönstret. Det var 59,5 %, eller 25 av de 42 svarande, som uppger att de spenderade en del av tiden till att titta ut genom fönstret.³⁹ Dock har flest uppgett att de ägnat såg åt denna aktivitet mellan 1-10 minuter så för de flesta resenärerna handlar det om en kort period av den totala restiden.

Cirka 45 % av resenärerna valde att ägna en del av resans tid till att vila eller sova. Därefter följer aktiviteter som att ringa samtal, skicka sms eller lyssna på musik, radio och ljudbok. Eftersom mer än hälften av studiens respondenter är studenter, 59 %, och ungefär 33 %

³⁹ Bilaga 1 Tabell 3

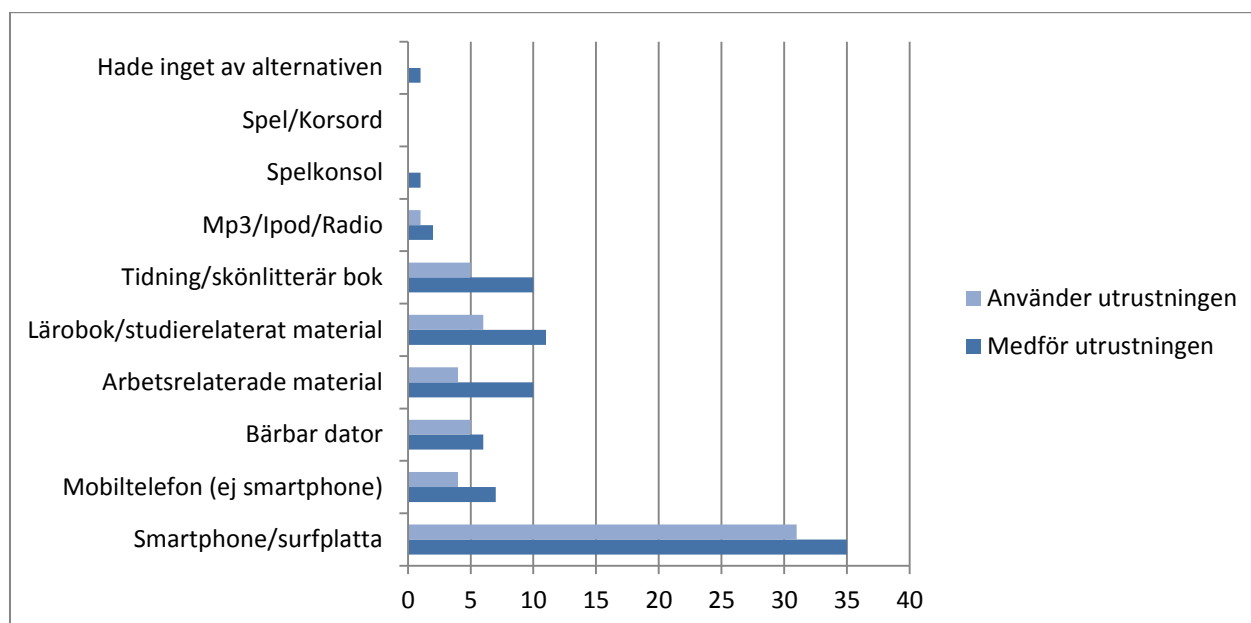
arbetar hel- eller deltid så påverkar det också att det är mer än dubbelt så många som uppger att de studerat under restiden än vad det är som uppger att de arbetat.⁴⁰

Den fjärde vanligaste aktiviteten som resenärerna ägnat tid åt är sociala medier som Facebook, Instagram och Twitter. Totalt har 17 passagerare använt sociala medier under resan och 13 stycken av dem har ägnat mellan 1-10 minuter åt aktiviteten och av de resterande fyra har hälften ägnat mellan 11-20 minuter och hälften 21-30 minuter åt sociala medier.

Ingen av studiens respondenter har valt att använda tiden till att titta på film eller serier. Det resultatet kunde varit annorlunda om enkätundersökningen gjorts på en större urvalsgrupp då minst en av de tillfrågade som nekade till att vara med i undersökningen faktiskt tittade på film under resan.

4.3 Vilken typ av utrustning tar resenärerna med sig?

Samtliga av de 42 respondenterna svarade på fråga nummer 11 i enkäten vilken löd ”Vilken typ av utrustning hade du med dig under resan och under hur lång tid använde du den?”.⁴¹



Figur 2: Vilken typ av utrustningen medfördes under resan och användes den? (n=42)

Av de 42 respondenterna uppgav 35 stycken att de hade en smart telefon eller en surfplatta med sig och 7 stycken hade med sig en mobiltelefon som inte var en smart telefon. Endast en av de 42 respondenterna har uppgett att de varken hade med sig mobiltelefon, smart telefon

⁴⁰ Bilaga 1 Tabell 3

⁴¹ Bilaga 2

eller surfplatta och det är då samma respondent som inte hade med sig något av de angivna alternativen som enkäten erbjöd. Det betyder att den största andelen av resenärerna hade med sig någon form av teknisk utrustning men inte all utrustning användes. Av samtliga typer av utrustning som finns som alternativ finns det alltid någon eller några resenärer som medfört men inte använt utrustningen.

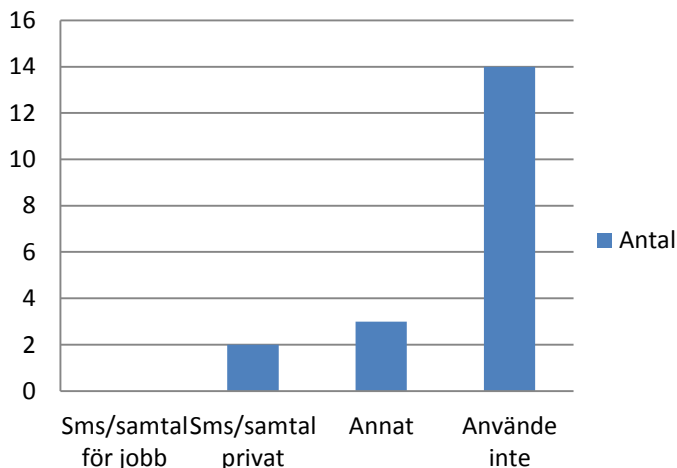
Smarta telefoner eller surfplattor är då den vanligaste typen av utrustning som resenärerna tagit med sig. Därefter kommer lärobok eller studierelaterat material och det är en naturlig följd av att det största antalet resenärer är studenter som kan vara på väg antingen till eller från skolan under resan. Arbetsrelaterat material är tillsammans med tidning eller skönlitterär bok den tredje vanligaste typen av utrustning. Dock är det fler av de som haft med sig tidning som faktiskt har använt den än vad det är som har medfört arbetsrelaterat material.

4.4 Vad använder resenärerna IKT till?

Eftersom studien syftar till att undersöka om och hur vi använder informations- och kommunikationsteknik har påverkat hur vi använder vår restid så presenteras nedan vad resenärerna valde att använda dator, mobiltelefon och smarta telefoner eller surfplatta till.

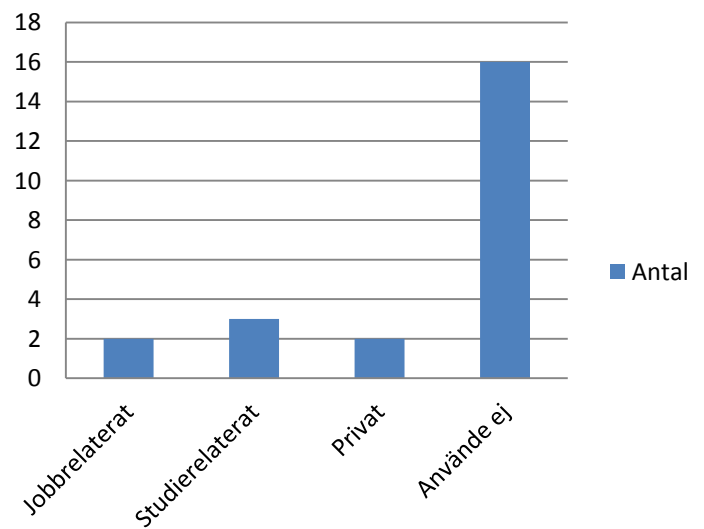
I de två första diagramen presenteras resultatet för de som använde dator eller mobiltelefon.

Mobiltelefon (ej smartphone)



Figur 3: Aktiviteter utförda med mobiltelefon

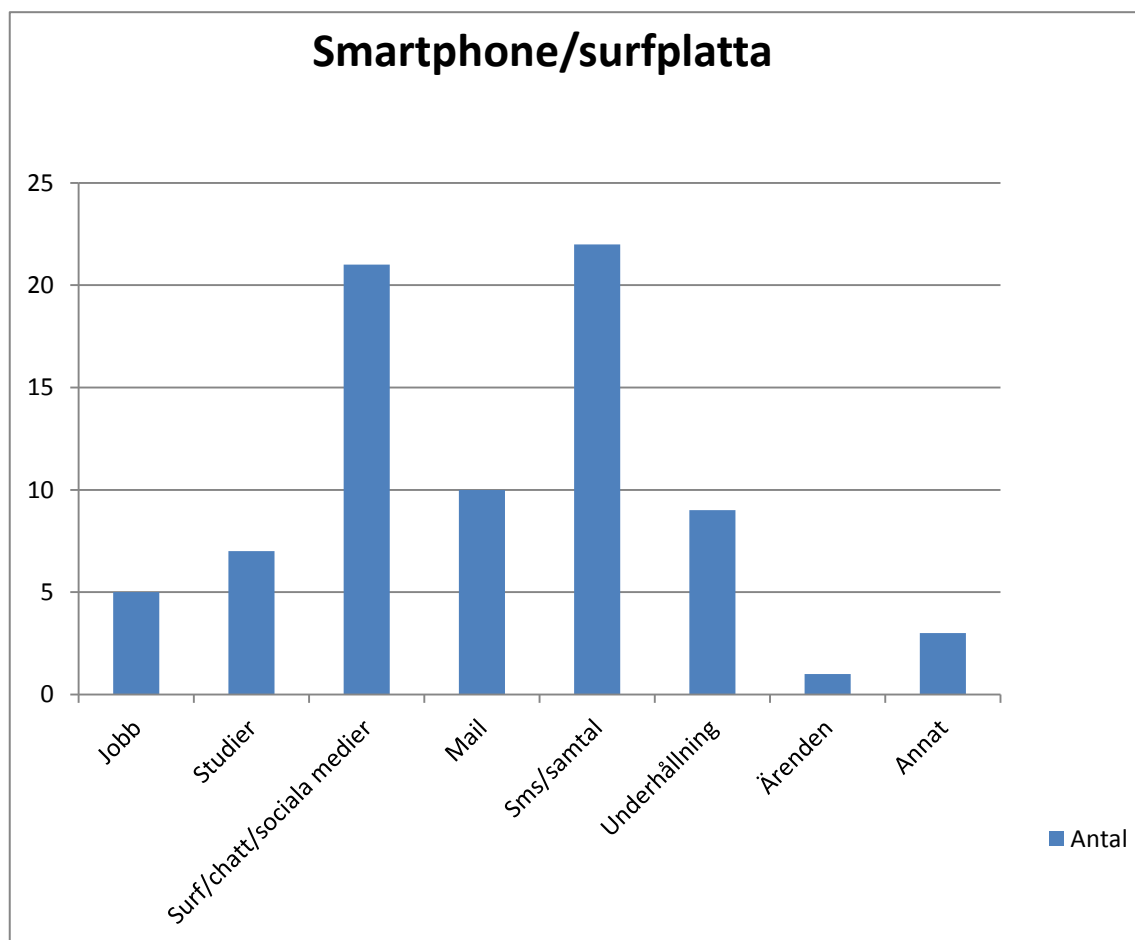
Dator



Figur 4: Aktiviteter utförda med bärbar dator

De två diagramen har ett högt antal respondenter som säger att de inte använde utrustningen under resan. Resultaten är i båda fallen mycket högre än vad det totala antalet respondenter som uppgett att de hade med sig dator eller mobiltelefon är. I figur 2 uppger sex resenärer att de hade med sig en bärbar dator varav fem använde den under resan. Av dessa använde tre sin medhavda dator för studier, två för jobbrelaterade ändamål och två till privata ändamål.

Vad gäller mobiltelefon så är det fyra resenärer som uppgett att de har med och använder sig av en mobiltelefon som inte är en smart telefon. Det var ingen av dem som använde den till att ringa eller sms för arbetets skull utan mobiltelefonen har använts i privat syfte.



Figur 5: Vad används smarta telefoner och surfplattor till?

En anledning till det höga antalet respondenter som svarat att de varken använde dator eller mobiltelefon i fråga 12 och 13 trots att de i fråga 11 inte uppgett att de hade med sig denna typ av utrustning kan bero på att de missuppfattat eller inte läst frågorna ordentligt. Fråga 12 och 13 inleds båda med ”Om du hade med dig (utrustningen)...” men det kan hända att det trots detta inte framgått tillräckligt tydligt att frågan endast riktar sig till de som medfört utrustningen.⁴²

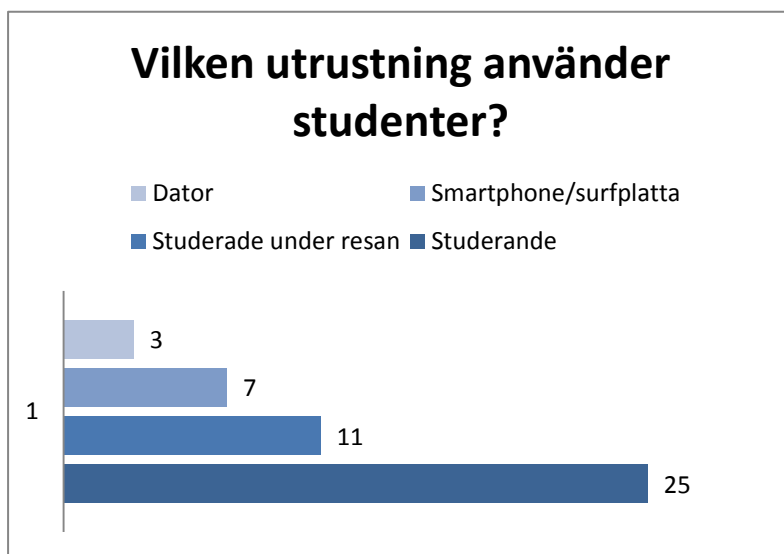
Vad gäller till vilka aktiviteter resenärerna använde smarta telefoner och surfplattor så är spridningen av aktiviteter större.

⁴² Bilaga 2

Den större fördelningen av aktiviteter bland de som använt en smart telefon eller surfplatta beror i första hand på att enkätformuläret erbjuder fler alternativ att välja på vid fråga 14.⁴³ Anledningen till detta är att studien bland annat syftar till att undersöka just hur vi använder den nya informations- och kommunikationsteknik som smarta telefoner och surfplattor utgör. Utöver det större alternativet är det långt många fler resenärer som har med sig en smart telefon eller surfplatta än vad det är som har med sig en bärbar dator eller mobiltelefon. De två vanligaste aktiviteterna som resenärer som har med sig en smart telefon eller surfplatta ägnar sig åt är att skicka sms eller ringa samtal och att surfa, chatta eller besöka sociala medier. Precis som för de resenärer som medför dator är det fler som använder sin smarta telefon till studier än till arbete och det bör hänga ihop med den stora andelen av respondenter som är studenter.

Förutom att det är fler resenärer som har med sig en smart telefon eller surfplatta än vad det är som har med sig mobiltelefon och bärbar dator så är också antalet aktiviteter per person högre. Medeltalet av antalet utförda aktiviteter bland de som de som använde sin smarta telefon eller surfplatta är 2,5 per person. För mobiltelefon ligger samma siffra på 1,2 per person och 1,4 användningar för bärbara datorer.⁴⁴

26 % av resenärerna studerade under resan och 16 % av dem arbetade, så frågan är om och hur de använde IKT till att utföra dessa aktiviteter.⁴⁵



Figur 6: Studenters användning av IKT



Figur 7: Arbetares användning av IKT

Diagramen ovan visar vilka typer av utrustning som gruppen studenter använt för att utföra studier under resan samt vilken utrustning gruppen arbetare använder för att arbeta.

För båda grupperna gäller att det är fler som använder en smart telefon eller surfplatta än vad det är som använder en dator till att utföra den givna aktiviteten. Samtliga fem av de som

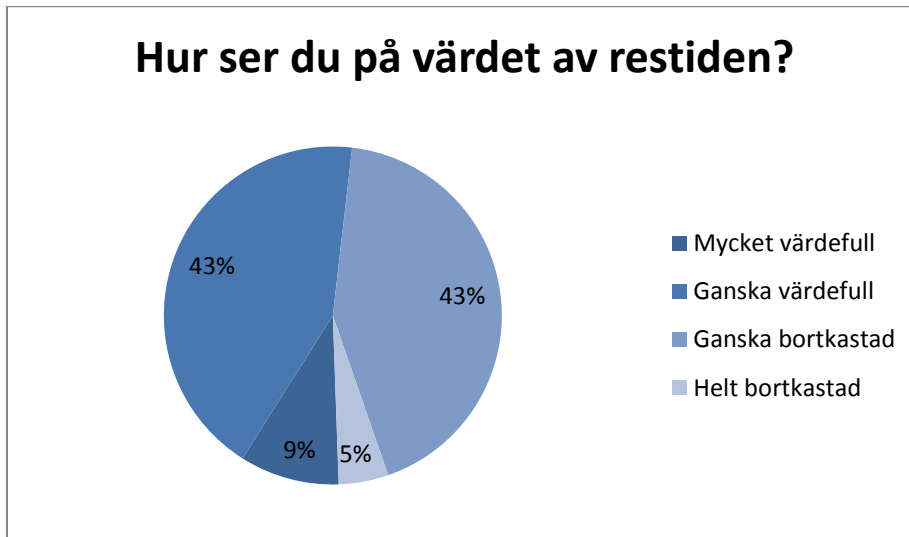
⁴³ Bilaga 2

⁴⁴ Bilaga 1 Tabell 5

⁴⁵ Bilaga 1 Tabell 3

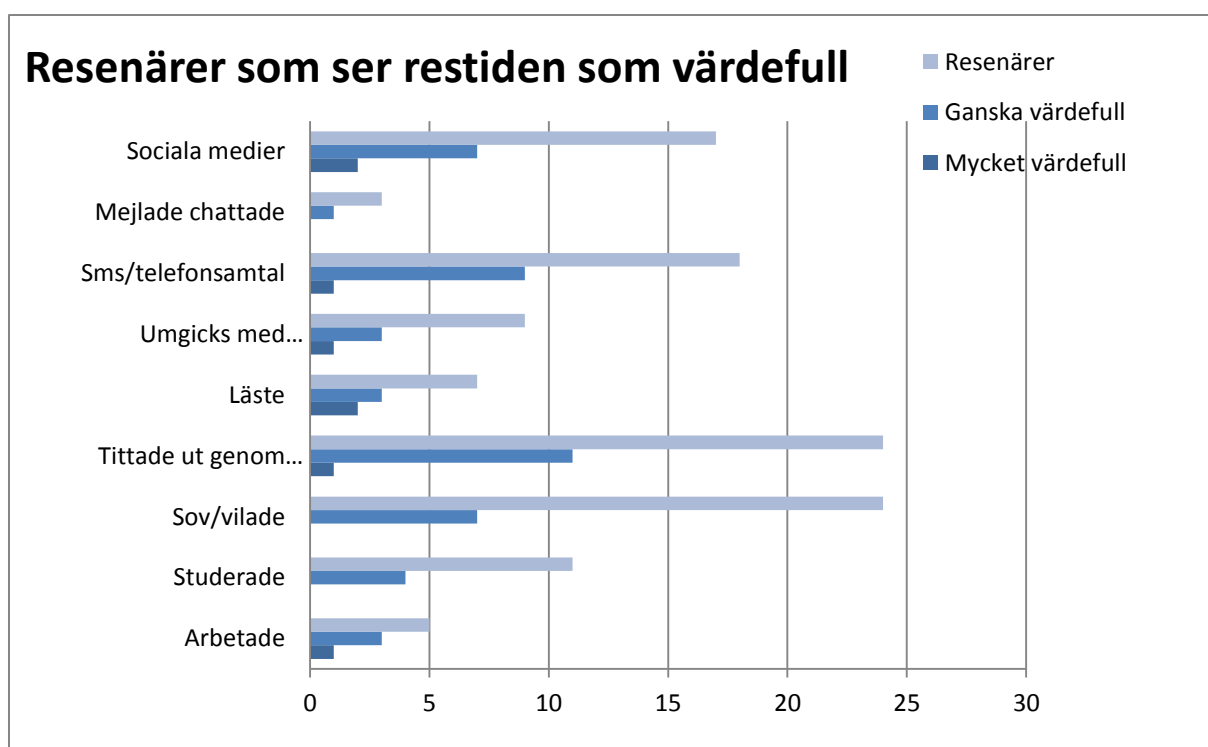
uppgett arbete som en aktivitet säger också att de använt en smart telefon eller surfplatta till aktiviteten.

4.5 Restidens värde



Figur 8: Värdet av restiden

Som diagrammet ovan visar är det en lika stor andel av resenärerna som anser att tiden de spenderade på den undersökta resan var mycket värdefull som de som ansåg att den var ganska bortkastad. Dock är det fler som anser att tiden var mycket meningsfull än helt bortkastad så genomsnittet av de 42 respondenterna anser att resan var ganska värdefull. När vi ser till de olika aktiviteterna som resenärerna ägnar sig åt under resan så skiljer sig andelen resenärer som ser restiden som värdefull åt beroende på aktivitet.



Figur 9: Sambandet mellan aktivitet och synen på resans värde

Av de resenärer som ägnade någon form av restiden åt att arbeta var det hela 80 % som säger att de såg restiden som mycket eller ganska värdefull. Vilket då betyder att de flesta som har möjligheten att arbeta under restiden och faktiskt ägnar sig åt den aktiviteten anser att tiden spenderas på något meningsfullt.

Även bland de som läste under resan var det en stor andel som betraktade restiden som värdefull. Däremot är det endast 29 % av de som sov eller vilade någon gång under resan som tycker att restiden var mycket eller ganska värdefull.⁴⁶

⁴⁶ Bilaga 1 Tabell 9

5. Analys av resultaten

5.1 Hur använder resenärerna IKT under resor?

Enkätundersökningen visar att störst andel av resenärerna medför en smart telefon eller surfplatta och en mindre andel medför dator eller en mobiltelefon som inte är en smart telefon. Det tyder på att fler väljer den typ av utrustning som är smidigast att ta med sig under resan och också den som kan erbjuda flest typer av aktiviteter. Tidigare forskningen säger just att ny IKT erbjuder nya sätt att utföra de aktiviteter som resenärerna alltid ägnat sig åt under regionala resor.

Att endast ett fåtal resenärer tar med sig en bärbar dator kan förklaras genom att resenärerna valt att ta med sig smarta telefoner och surfplattor istället eftersom dessa kan kombinera olika användningsområden och användas till fler aktiviteter.

Smarta telefoner och surfplattor gör också att rörligheten hos resenärerna ökar i det mobila rummet. Visserligen kan en bärbar dator med mobilt internet göra en resenär rörlig men smarta telefoner och surfplattor är ändå det som resenärerna väljer att ta med sig.

Med hjälp av IKT rör sig ett stort antal av studiens resenärer virtuellt och fysiskt i det mobila rummet samtidigt. Resenärerna är alltså hypermobila under restiden.

Dock går det inte att se hur många som använder den mediala rörligheten eftersom ingen av studiens respondenter uppgett att de ägnat sig åt någon sådan aktivitet. Det kan vara en verkan av att resultaten grundas på ett litet antal respondenter. Hade respondenterna varit hade resultatet eventuellt blivit annorlunda.

De aktiviteter som resenärerna använder IKT till är sociala medier, arbete, studier och mail bland annat. Dock handlar det oftast om korta stunder ägnade åt varje aktivitet. Forskningen kring fragmentering säger att vår vardag delas upp i allt fler delar. Att de flesta resenärerna oftast ägnar 1-10 minuter åt varje aktivitet, både med och utan IKT, tyder verkligen på en ökad fragmentering. Under regional pendling delar alltså resenärerna upp sin tid i korta fragment som de ägnar åt både aktiviteter som innebär användande av IKT men också varianter av anti-aktiviteter.

5.2 Har IKT förändrat resans aktiviteter?

5.2.1 Vanliga aktiviteter

Som figurerna i kapitel 4.2 visar så är de två vanligaste aktiviteterna och då de som störst andel av resenärerna någon gång ägnar sin restid åt det att antingen titta ut genom fönstret eller att sova eller vila. Det var även dessa två aktiviteter som flest resenärer uppgav att de ägnade tid åt när Daniel Fahlén genomförde undersökningen under vintern 2008-2009. Då var det 54 % av resenärerna som uppgav att de tittade ut genom fönstret eller gjorde ingenting och i denna studie är det 59 % som ägnat någon del av restiden åt det. I den tidigare studien sov eller vilade 46 % av resenärerna och av min enkätundersöknings 42 respondenter var det 45 % som gjorde detsamma.⁴⁷

Att det skulle vara störst andel resenärer som ägnade sig åt aktiviteterna titta ut genom fönstret eller vila var alltså väntat sedan den tidigare studien men även om vi ser till

⁴⁷ Fahlén (2013)

framförallt Patricia Mokhtarian forskning. Hon diskuterar begreppet anti-aktivitet och där passar både att titta ut genom fönstret och att sova eller vila in. Det är de två mest frekventa aktiviteterna om vi ser till hur många av resenärerna som uppger att de ägnar någon del av tiden till den aktiviteten men inte nödvändigtvis de aktiviteter som resenärerna ägnar längst tid åt. Anti-aktivitet under resan kan vara en paus från vardagens andra krävande aktiviteter som resenären måste utföra. Att få en chans att ägna en liten del av sin resa åt att titta ut genom fönstret eller vila kan vara en perfekt anti-aktivitet för att få en paus i den övriga vardagen.

Utöver att de flesta resenärer anger turtäthet och restid som de viktigaste egenskaperna för de ska välja att åka kollektivt kan möjligheten att ägna sig åt anti-aktiviteter vara en anledning till att de faktiskt väljer att åka buss eller tåg trots att 38 % av resenärerna säger att de kan resan med bil istället.⁴⁸

Den tredje vanligaste aktiviteten är att ringa eller skicka sms både i denna studies enkätundersökning och i Fahléns studie.⁴⁹ Det betyder att de tre vanligaste aktiviteterna som resenärer ägnar sig åt har varit konstanta mellan 2008 och 2014. Resultaten är lika trots att studiens enkätundersökning endast utgår från 42 personer och den tidigare studien har 402 respondenter. Så genom att se till de tre vanligaste aktiviteterna, eller anti-aktiviteterna, så kan vi inte se några förändringar i vad resenärerna väljer att spendera sin restid till.

Som fjärde vanligaste aktivitet uppgav ungefär 40 % av resenärerna att de ägnade tid åt att lyssna på musik, radio eller ljudbok under resan. Även det kan kategoriseras under anti-aktiviteter och stödjer då än mer teorin om att människor vill använda sin restid som en paus från resten av vardagen.

5.2.2 Sociala medier

Den första förändringen som går att se i vad respondenterna använder sin restid till är aktiviteten sociala medier. Vid tidpunkten för den tidigare enkätundersökningen var varken de sociala medierna eller utrustningen att använda sociala medier lika utbredda så där finns alternativet inte med som en möjlig aktivitet.⁵⁰ Redan där går det att konstatera att IKT har förändrat restiden då det är ett nytt alternativ.

Jag valde att ta med sociala medier i undersökningen då det är en av de möjligheter som underlättas av att vi kan använda smarta telefoner och surfplattor. Lenz och Nobis diskuterar just denna nya typ av IKT i sina studier kring nya aktiviteter under resande men säger också att det ännu inte finns mycket forskning hur den faktiskt används.

Utöver det så diskuterar John Urry hur resenärer kan använda den tid de befinner sig i ”interspaces” för att underhålla sina sociala relationer. Urrys teorier om detta visar sig stämma och 40 % av respondenterna har uppgett att de ägnar restid åt sociala medier. Vi kan då se att IKT och utökad virtuell rörlighet har haft en påverkan på hur vi kan kommunicera med andra människor under restiden. Vägarna är inte längre begränsade till sms, telefonsamtal och mail som det var tidigare utan nu finns också sociala medier. Precis som forskarna antagit så ägnar

⁴⁸ Bilaga 1 Tabell 11

⁴⁹ Fahlén (2013)

⁵⁰ Fahlén (2013)

en stor del av resenärerna restid åt denna aktivitet. Möjligheten att underhålla sociala relationer i det mobila rummet bidrar även till fragmenteringen av vår vardag.

Då resenären kan välja alla dessa vägar att kommunicera med vänner under resans gång delas tiden som läggs på sociala relationer verkligen upp under dygnet. Möjligheten att hålla kontakt under restiden bidrar då både till fragmentering av vårt vardagsliv och kan dessutom dela upp resenärernas arbetstid än mer.

5.2.3 Hypermobilitet

Lyons och Urry säger att ny IKT har öppnat upp nya möjligheter till att utföra samma aktiviteter som vi tidigare gjorde under resor men på ett smidigare sätt. Det kan förklara att det är fler av resenärerna som uppgett att de använt en smart telefon eller surfplatta till att arbeta och studera än vad det är som har använt en bärbar dator till samma aktiviteter. Det kan då vara för att den smarta telefonen är smidigare att använda till denna aktivitet och därför använder resenärerna den precis som Lyon och Urry har kommit fram efter sina studier. Det är dessutom en liten andel av resenärerna som medför en bärbar dator eller mobiltelefon och det speciellt om vi ser till att hela 83 % av respondenterna har med sig en smart telefon eller surfplatta.

Enkätundersökningen kan inte visa huruvida tillgången till IKT har gjort att vi använder restiden till e-handel eller liknande som Aguilera, Guillot och Rallet diskuterar. Endast en respondent har uppgett att de ägnat tid åt shopping eller annat typ av ärende och det går inte att dra slutsatser utifrån en person. Att det är en sådan liten andel som ägnat sig åt aktiviteten kan vara ett resultat av att studien innehåller ett fåtal respondenter. Hade tidsrymden gjort det möjligt att få ihop ett större antal respondenter kunde resultatet varit annorlunda.

Det går också att se tendenser av hypermobilitet genom att studera det genomsnittliga antalet aktiviteter per person som använt en smart telefon eller surfplatta under resan. Hypermobilitet handlar om möjligheterna att röra sig fysiskt, virtuellt och medialt samtidigt och med en smart telefon går dessa mycket enkelt att kombinera. Att de 31 resenärer som använde smart telefon eller surfplatta i genomsnitt använde produkten till 2,2 aktiviteter per person gör att det går att konstatera att de rört sig fysiskt och samtidigt virtuellt eller medialt under resan och då alltså varit hypermobila.

5.2.4 IKT nu och då

I ”Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen” konstaterar författaren att ”*användningen av mobil informations- och kommunikationsteknik ombord (ännu) inte är särskilt utbredd*”.⁵¹ Författaren diskuterar därefter troligheten i att den virtuella rörligheten hos resenärerna kan komma att öka med ökad tillgänglighet till mobilt internet. Vad han där inte kan förutspå är den stora utvecklingen av smarta telefoner och surfplattor som skett sen dess.

Eftersom resultaten av denna studie tydligt visar att ett stort antal av resenärerna använder IKT i någon form eller till någon aktivitet så går det att konstatera att utvecklingen av smarta telefoner och surfplattor har förändrat och påverkat vilka aktiviteter resenärerna ägnar sin restid åt.

⁵¹ Fahlén (2013) s. 35

Tydligast kan förändringen ses genom de nya aktiviteter som tillgången till sociala medier erbjuder och att 40 % av resenärerna genomförde den typen av aktivitet under resan. Däremot är det lika stor andel, 7 %, av resenärerna som mailat eller chattat i båda enkätundersökningarna. Så skillnaderna i de äldre användningsområdena för IKT är inte lika tydlig som de för de nyare.

5.3 Restidens värde

Enkätundersökningen visar att det är ungefär lika stor andel av resenärerna som ser restiden som värdefull som det är som ser den som bortkastad. Resultatet skiljer sig från det som presenteras i Fahléns studie som säger att ungefär två tredjedelar av resenärerna anser att tiden är värdefull.⁵² Skillnaden i resultaten kan, precis som tidigare, vara en verkan av skillnaderna i antalet respondenter.

Genom min enkätundersökning går det att utläsa att det finns ett samband mellan aktivitet under resan och värdet på restiden. Precis som den tidigare forskningen kring värdet av restiden säger så är det också en större andel av de resenärer som ägnar sig åt en aktivitet som kan ses som meningsfull som också ser tiden som värdefull. En hög procentandel av de som studerade eller arbetade under resan ansåg också att tiden var mycket eller ganska värdefull.

Trots att diskussioner kring anti-aktiviteter säger att utövandet av dessa också ger ett värde till resa visar det sig att flertalet av de resenärer som ägnar sig åt detta också ser restiden som ganska eller helt bortkastad.

Det finns då ett samband mellan att kunna utnyttja restiden till en aktivitet som kanske frigör tid till senare och att se på restiden som värdefull. Även detta kan leda till en ökad fragmentering av vår vardag. Genom att arbeta eller studera under resan, och ge ökat värde till restiden, så kan resenären dela upp sin vardag och styra sin tid. Även ”Rörlighetens bruk och mening” visar att det finns ett samband mellan att vara aktiv under restiden och se resan som mer värdefull.⁵³ Så sambandet är alltså konstant.

⁵² Fahlén (2013)

⁵³ Fahlén (2013)

6. Slutsatser, egna reflektioner och fortsatt forskning

6.1 Slutsatser

Syftet med studien är att undersöka hur ny informations- och kommunikationsteknik har påverkat vad regionala pendlar använder sin restid till och hur de ser på värdet av restiden.

För att kunna undersöka detta var jag först tvungen att veta vad resenärerna faktiskt ägnar sig åt när de pendlar regionalt och för att göra detta ställde jag frågan:

- *Vilka aktiviteter ägnar sig resenärer åt under tiden de pendlar regionalt med kollektivtrafik?*

Det visade sig då att de mest frekventa aktiviteterna bland resenärerna är de som kan klassas som anti-aktiviteter och innefattar då att titta ut genom fönstret, vila eller sova och lyssna på musik radio och ljudbok. Den typen av aktiviteter har konstant varit de vanligaste även i tidigare studier. Efter dessa aktiviteter följer dock de typer av aktiviteter som underlättas och möjliggörs genom användandet av informations- och kommunikationsteknik. Framförallt innefattar detta att ringa eller skicka sms med någon typ av mobiltelefon eller att ägna tid åt sociala medier som Facebook, Instagram eller Twitter. Då sociala medier är den femte vanligaste aktiviteten bland resenärerna bidrar detta till att besvara studiens nästa fråga:

- *Har utvecklingen av smarta telefoner och surfplattor påverkat eller förändrat vilka aktiviteter resenärerna ägnar sig åt under restiden?*

Bara att se till att en stor andel av resenärerna har med sig en smart telefon eller surfplatta när de reser så går det att konstatera att ny IKT har förändrat åtminstone vilken typ av utrustning resenärerna medför på resan. Smarta telefoner och surfplattor erbjuder även ett större utbud av aktiviteter under restiden så som sociala medier. I tidigare forskning konstaterades det att användandet av IKT ännu inte var utbrett under resan. Detta har dock förändrats de senaste åren och idag använder en stor andel av resenärerna IKT på något sätt. Studier kring IKT och resande tar också upp hur detta kan påverka värdet av resan så därför var även den frågan aktuell i min undersökning:

- *Har samma utveckling haft en påverkan på hur resenärerna ser på värdet av restiden?*

Baserat på det fåtal antal respondenter som enkätundersökningen bygger på så har antalet resenärer som ser restiden som värdefull minskat i jämförelse med tidigare studie. Däremot anser fler av de resenärer som använder IKT till aktiviteter som att arbeta, studera eller sociala medier att restiden är värdefull än de andelar av resenärer som ägnar sig åt anti-aktiviteter. Så på så sätt kan användandet av informations- och kommunikationsteknik vara med och öka värdet av restiden.

6.2 Egna reflektioner

Precis som jag diskuterar i metoddiskussionen påverkas resultatet av denna studie av att slutsatserna baseras på svaren från 42 respondenter. Det är ett relativt litet antal respondenter men dessvärre fanns inte heller tiden att söka upp fler eftersom jag har haft en begränsad tidsrymd. Antalet respondenter kunde eventuellt blivit fler om insamlingen till enkäten skett genom någon av de andra metoder som diskuteras i delen alternativa metoder (kapitel 3.5). Dock är detta en insikt jag fick först sent i uppsatsskrivandet och då var det för sent att ändra insamlingsmetod.

Dessutom gör det låga antalet att studiens resultat inte kan jämföras likvärdigt med resultaten från ”Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor Göteborgsregionen” som har ett mycket större antal respondenter. Dock följer resultaten av enkätundersökningarna samma mönster så jag anser att de slutsatser jag kan dra är ändå är talande. Studiens trovärdighet hade också ökat om svaren baserats på fler respondenter.

6.3 Förslag på framtida forskning

Denna studie baseras på en enkätundersökning så svaren som jag fått in är standardiserade och lämnar inte utrymme för att se individuella skillnader i vad resenärerna gör när de reser. Därför skulle en studie inom samma ämne kunna göras genom samtalsintervjuer. Då skulle undersökningen eventuellt kunna riktas in mer på vad den enskilda personen faktiskt använder IKT till under resor. Genom samtalsintervjuer skulle det gå att få en mer detaljerad och fördjupad bild.

En annan möjlighet till vidare forskningen skulle vara att fokusera djupare på skillnader mellan tåg och buss. Genom att fokusera på att dela in resenärerna efter transportmedel kan studien fokusera på att se om resenärerna använder smarta telefoner och surfplattor på samma sätt i båda grupperna.

Källförteckning

Tryckta källor

- Aguilera, Anne, Guillot, Caroline & Rallet, Alain. (2012) "Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda" *Transportation Research Part A* 46: 664-672
- Couclelis, Helen (2009) "Rethinking time geography in the information age" *Environment and planning A* 41:1556-1575
- Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena (2012) *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 4 uppl. Stockholm: Norstedts Juridik
- Fahlén, Daniel. (2013) *Restidens bruk och mening – En studie om människors restid under pendlingsresor i Göteborgsregionen* (Licentiat uppsats, CHOROS 2013:1). Göteborg: Göteborgs Universitet
- Frändberg, Lotta, Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2005) *Rörligheternas omvandling*. Lund: Studentlitteratur
- Hallin, Per Olof. (1991) "New Paths for Time-Geography?" *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*. 73(3): 199-207
- Hjorthol, Randi & Gripsrud, Mattias (2008) *Bruk av reisetid ombord på toget*. Oslo: Transportökonomisk Institutt
- Jain, Juliet & Lyons, Glenn (2008) "The gift of travel time". *Journal of Transport Geography* (16):81-89 doi: 10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001
- Kenyon, Susan & Lyons, Glenn (2007) "Introducing multitasking to the study of travel and ICT: Examining its extent and assessing its potential importance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 41(2): 161-175
- Lenz, Barbara & Nobis, Claudia (2007) "The changing allocation of activities in space and time by the use of ICT – Fragmentation as a new concept and empirical results" *Transport Research Part A* 41: 190-204
- Line, Tilly, Jain, Juliet & Lyons, Glenn (2011) "The role of ICTs in everyday lives". *Journal of Transport Geography* (19):1490-1499 doi:10.1016/j.jtrangeo.2010.07.002
- Lyons, Glenn & Urry, John. (2005) "Travel time use in the information age". *Transportation Research Part A*, 39(09): 257-276
- Mohktarian, Patricia L. & Saloman, Ilan. (2001) "How derived is demand for travel? Some conceptual and measurement considerations". *Transportation Research Part A* 35(1): 695-719

Mokhtarian, Patricia L. (2008) "Telecommunications and travel – The case of complementarity". *Journal of Industrial Ecology*. 6(2): 43-57 doi: 10.1162/108819802763471771

Urry, John. (2006) "Travelling time". *European Journal of Communication* 21(8): 357-372

Van den Berg, Pauline, Arentze, Theo and Timmermanns, Harry (2013) "A path analysis of social networks, telecommunications and social activity-travel patterns". *Transport Research Part C*, 26, 256-268

Internetkällor

Episerver (2013) Digitala Marknadstrender. Hämtad från: www.episerver.se 2014-05-12

www.västtrafik.se Hämtad: 2014-05-10

Bilagor

Bilaga 1 – Tabeller

Tabell 1: Var steg passagerarna på bussen eller tåget?

	Antal passagerare	Andel i %
Korsvägen	27	64,3
Nils Ericsson Centralen	8	19
Borås Resecentrum	6	14,3
Bollebygd station	1	2,4
(n=42)		

Tabell 2: Var klev passagerarna på bussen eller tåget?

	Antal passagerare	Andel i %
Korsvägen	4	9,5
Nils Ericsson Centralen	2	4,8
Borås Resecentrum	21	50
Bollebygd station	6	14,3
Rävlanda	3	7,1
Mölnlycke	1	2,4
Sandared	1	2,4
Hindås	2	4,8
Limmared	1	2,4
Ej uppgett	1	2,4
(n=42)		

Tabell 3: Medeltid ägnad åt aktiviteten

Aktivitet	Andel passagerare som ägnade någon del av resan åt aktiviteten, i %	Medeltid ägnad åt aktiviteten
Använde en del av resans tid åt att titta ut genom fönstret	59	1-10min
Använde en del av resans tid åt att sova eller vila	45	11-20min
Använde en del av resans tid åt att ringa samtal eller skicka sms	43	1-10min
Använde en del av resans tid åt att lyssna på radio, ljudbok eller musik	40	31-40min
Använde en del av resans tid till sociala medier	40	1-10min
Använde en del av resan åt att studera	26	11-20min
Använde en del av resans tid till att umgås med medpassagerare	21	31-40min
Använde en del av resans tid åt att läsa	16	31-40min
Använde en del av resan åt att arbeta	12	31-40min
Ägnade en del av resans tid till annan aktivitet	12	21-30min
Använde en del av resans tid åt att skicka mail/chatta	7	1-10min
Använde en del av resans tid till ärenden (ex. shopping)	2	21-30min
Använde en del av resans tid åt att äta mat	2	1-10min
(n=42)		

Tabell 4: Fördelning av aktiviteter med IKT

	Resenärer som medförde utrustning	Resenärer som använde utrustning	Totalt antal utförda aktiviteter	Aktiviteter/användare
Bärbar dator	6	5	7	1,4
Mobiltelefon	7	4	5	1,2
Smartphone/surfplatta	35	31	78	2,5

Tabell 5: Användning av mobiltelefon (ej smart telefon) fördelat på olika ärenden

	Antal personer	Andel i %	Andel av mobiltelefonanvändare i %
Ringde samtal/skickade sms i jobbsyfte?	0	0	0
Ringde samtal/skickade sms i privat syfte?	2	4,8	11,7
Använde mobiltelefonen på annat sätt?	3	7,1	17,6
Använde inte mobiltelefonen (n=19)	14	33,3	82,4

Tabell 6: Användning av smarta telefoner eller surfplattor ombord, fördelat på olika ärenden

	Antal personer	Andel i %	Andel av resenärer med smart telefon/surfplatta i %
Använde till jobbrelaterade ändamål	5	11,9	13,8
Använde till studierelaterade ändamål	7	16,7	19,4
Använde till surf, chatt eller sociala medier	21	50	58,3
Använde till att maila	10	23,8	27,7
Använde till att ringa/skicka sms	22	52,4	61,1
Använde till underhållning	9	21,4	25
Gjorde ärenden (ex. bankärenden)	1	2,4	2,7
Använde i ett annat syfte	3	7,1	8,3

(n=36)

Tabell 7: Användning av dator, fördelat på olika användningsområden

	Antal personer	Andel i %	Andel av personer som hade med sig dator i %
Använde till jobbrelaterade ändamål	2	4,8	9,5
Använde till studierelaterade ändamål	3	7,1	14,3
Använda till privata ändamål	2	4,8	9,5
Använde aldrig dator under restiden	16	38,1	76,2

Tabell 8: Restidens värde

	Antal resenärer	Andel, i %
Mycket meningsfull	4	9
Ganska meningsfull	18	43
Ganska bortkastad	18	43
Helt bortkastad	2	5
(n=42)		100

Tabell 9: Procentandel av utövarna som såg restiden som meningsfull

	Antal resenärer	Andel, i %
Arbetade	5	80
Studerade	11	36
Sov/vilade	24	29
Tittade ut genom fönster	24	50
Lyssnade på musik m.m.	17	58
Läste	7	71
Umgicks med medpassagerare	9	44
Sms/telefonsamtal	18	55
Mejlade/chattade	3	30
Sociala medier	17	53

Tabell 10: Har du svårt att hinna med allt du vill göra i vardagen?

	Antal resenärer	Andel i %
Ja, ofta	7	17
Ja, ibland	17	41
Nej, sällan	14	33
Nej, aldrig	3	7
Vejej	1	2
(n=42)		100

Tabell 11. Hade du kunnat göra resan med annat transportmedel?

	Antal	Andel, i %
Ja, bil	16	38
Ja, buss/tåg	13	31
Nej	13	31
(n=42)		100

Bilaga 2 – Enkäteundersökning

1. Kön
Kvinna Man

2. Ålder
15-25 26-35 36-45 46-55 56-65 65+

3. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?
Förvärvsarbetare heltid
Förvärvsarbetare deltid
Egen företagare
Arbetslös
Student
Pensionär

4. När klev du på bussen/tåget? (skriv in klockslaget)
5. Var klev du på bussen/tåget? (skriv in hållplatsens/stationens namn)
6. Var klev du av bussen/tåget? (skriv in hållplatsens/stationens namn)
7. Hur lång tid tog resan från hållplats till hållplats?
Mindre än 30 minuter
31-60 minuter
Mer än 30 minuter
8. Vad var resans huvudsakliga syfte?
Resa till/från arbete
Tjänsteresa
Resa till/från skola eller studier
För att besöka släkt eller vänner
Resa för fritidsaktiviteter
Annat
9. Hade du kunnat göra resan på annat sätt?
Ja, med bil
Ja, med buss/tåg
Nej

10. Vilken/vilka aktiviteter ägnade du dig åt under resan och under hur lång tid? (Fler alternativ kan väljas)

1-10min 11-20min 21-30min 31-40min 41-50min 51-60min Mer än 60min

Arbetade
Studerade
Sov/vilade
Tittade ut genom fönstret
Lyssnade på musik/radio/ljudbok
Läste
Umgicks med medpassagerare
Åt mat
Sms/telefonsamtal
Mejlade/chattade
Sociala medier (ex. Facebook, Instagram, Twitter)
Tittade på film/serier
Ärenden/sysslor (ex bankärenden, shopping)
Annat

11. Vilken typ av utrustning hade du med dig under resan och under hur lång tid använde du den? (Fler alternativ kan väljas)

1-10min 11-20min 21-30min 31-40min 41-50min 51-60min Mer än 60min

Tidning/skönlitterär bok
Arbetsrelaterat material (ex. dokument)
Lärobok eller annat studierelaterat material
Bärbar dator
Mobiltelefon (ej smartphone)
Smartphone/surfplatta
Mp3/Ipod/Radio
Spel (ex. kortlek)/korsord
Spelkonsol (ex. Nintendo DS)
Hade inte med mig något av alternativen

12. Om du hade med dig dator, vad använde du den till? (Flera alternativ kan väljas)

Jobbrelaterade ändamål
Studierelaterade ändamål
Privat
Använde ej

- 13.** Om du hade med dig mobiltelefon (ej smartphone), hur använde du den? (Flera alternativ kan väljas)
- Jobbrelaterade sms/samtal
 - Privata sms/samtal
 - Använde på annat sätt
 - Använde ej
- 14.** Om du hade med dig smartphone/surfplatta, vad använde du den till? (Flera alternativ kan väljas)
- Jobbrelaterade ändamål
 - Studierelaterade ändamål
 - Surfade/chattade/sociala medier (ex. Facebook, Instagram, Twitter)
 - Mail
 - Sms/samtal
 - Underhållning (ex. Spela spel, titta på film/serie)
 - Ärenden (ex. bankärenden, shopping)
 - Annat
- 15.** Om du hade med dig mobiltelefon/smartphone/surfplatta, hur många gånger använde du den till sms/samtal?
- Ange antal
- 16.** Om du ser på tiden du spenderade på bussen/tåget, vilket alternativ tycker du passar bäst för dig?
- Tiden var mycket värdefull
 - Tiden var ganska värdefull
 - Tiden var ganska bortkastad
 - Tiden var helt bortkastad
- 17.** Använde du restiden på det sätt du önskade?
- Ja
 - Nej
- 18.** Om nej, fanns det några hinder till att du inte kunde använda tiden till det du önskade? (Endast ett alternativ är möjligt)
- Nej, inga hinder
 - Restiden var för kort
 - Det fanns för få sittplatser
 - För mycket oväsen eller oljud
 - För trångt
 - Det svänger/skakar för mycket
 - För jobbigt att ta med utrustning/material
 - För dålig teknisk möjlighet att använda dator/internet/telefon
 - Annat

- 19.** Brukar du arbeta/studera när du reser med kollektivtrafik (buss/tåg)?
- Ja, ofta
 - Ja, ibland
 - Nej, sällan
 - Nej, aldrig
 - Vet ej
- 20.** Om du förvärvsarbetar, har du möjligt att utföra arbete utanför din ordinarie arbetsplats?
- Ja, i hög grad
 - Ja, till viss del
 - Nej, inte alls
 - Har ingen ordinarie arbetsplats
 - Vet ej
- 21.** Har du så mycket att göra i vardagen att du har svårt att hinna med allt som behöver göras?
- Ja, ofta
 - Ja, ibland
 - Nej, sällan
 - Nej, aldrig
 - Vet ej
- 22.** Händer det att du utför sysslor/ärenden under resan för att frigöra tid senare? (Fler än ett alternativ är möjligt)
- Ja, telefonsamtal/sms
 - Ja, bankärenden eller liknande
 - Ja, shopping/handla mat
 - Ja, andra ärenden
 - Nej, aldrig
 - Vet ej
- 23.** Vilken egenskap är viktigast för att du ska välja att resa med kollektivtrafik?
- Närhet till hållplats
 - Turtäthet
 - Restid
 - Punktlighet
 - Trygghet och komfort
 - Möjlighet att använda teknisk utrustning ombord
 - Möjlighet att använda restiden på ett meningsfullt sätt (ex. vila, arbeta, studera, umgås)

