



| <b>Ver</b> | <b>Datum</b> | <b>Ändringsbeskrivning</b> |
|------------|--------------|----------------------------|
| 0.1        | 2023-08-22   | Leverans för granskning    |
| 0.2        | 2023-08-31   | Leverans                   |

**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Författare**  
**Datum**

556767-9849  
Unga kollektivtrafikutvecklare.  
30056354  
Västra Götalandsregionen  
Siri Antonsson, Sofia Haase,  
Christina Granér.  
2023-09-11

## Sammanfattning

Västra Götalandsregionen har inför revidering av trafikförsörjningsprogrammet genomfört fokusgruppssamtal med sju ungdomar boende runt om i Västra Götaland. Syftet med samtalen var att öka förståelsen för ungdomarnas vardag och deras syn på kollektivtrafiken och sitt resande. Genom strukturerade samtalsfrågor och metoden *vardagskartor* har ungdomarnas behov, förutsättningar och uppfattningar kartlagts. Vardagskartor är en metod för att visualisera rumsliga erfarenheter och den betydelse platser har i människors vardag. Vardagskartorna representerar subjektiva uppfattningar om geografiska platser och deras betydelse för individer eller grupper av individer. Fokus ligger på att placera individen, personens resor och vardagsliv i centrum.

Ungdomarna i fokusgruppen visade sig vara vana kollektivtrafikresenärer och har stora färdigheter i att navigera i kollektivtrafiksystemet. De använder kollektivtrafiken dagligen, gör många byten och rör sig över stora områden för att nå de målpunkter som är viktiga för dem. Färdigheterna uttrycks till exempel genom att de vid byten hellre söker upp egna resvägar i stället för att använda Västtrafiks reseplanerare, som de inte tycker ger dem den information de behöver.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för vilka fritidsaktiviteter de kan ägna sig åt och vilka vänner de kan träffa. Här syns också skillnader i var ungdomarna bor. De som bor i Göteborg har större valmöjligheter än de som bor i mindre orter. Ungdomarna upplever att de som planerar kollektivtrafiken inte har förståelse för hur beroende av kollektivtrafiken de är. Ungdomarna önskar att vid varje större förändring i trafiken, såsom nya linjedragningen eller borttagning av rutter, bjuda in till fokusgrupp för att diskutera detta med personer som påverkas av förändringen.

När ungdomarna pratar om kollektivtrafikens bristande tillförlitlighet är det framför allt att de upplever den information som ges i reseplaneraren inte ger korrekt information både vad gäller om bussen är inställd och avgångstider som gör att det blir extra sårbart vid byten. De tar hellre en lite längre väg för att slippa ett byte. Deras mobiler, med möjlighet att kunna planera och betala sin resa, söka information med mera blir ett väldigt viktigt verktyg i deras vardag. Därför uppehåller de sig ganska mycket vid det de upplever som bristande möjligheter att kunna ladda mobilen. Det handlar både om att det krävs olika uttag för olika mobilladdare och att det finns för få ställen att ladda på.

Eftersom de tillbringar mycket tid i kollektivtrafiken under en dag blir upplevelsen under deras resor betydelsefull i deras liv. Ungdomarna pekar på hur viktigt trevligt bemötande är, där de upplever att busschaufförer betar sig olika. De som har blivit dåligt bemötta av förare menar att har påverkat deras mående under dagen. Även kontrollanter på tåg bör tänka på hur de betar sig kring sitt bemötande.

Ungdomarna föredrar kollektivtrafik framför cykel. Det handlar om att de dels tycker att kollektivtrafiken är bekväm, dels att cykelvägarna inte upplevs vara speciellt bra och att det är svårt att hitta dit de ska med cykel. De som bor i Göteborg skulle gärna använda elcykel, framför för att det är backigt, men de tycker att det är för dyrt.

De likheter och olikheter ungdomarna ser med varandra är att de som bor i Göteborg har det förhållandevis bra jämfört med dem som bor mer perifert. Ungdomarna önskade att liknande samtal hålls oftare och på andra platser än bara i Göteborg. Ungdomarna är mer eller mindre beroende av kollektivtrafiken, fast på olika sätt, och de upplever inte att de som planerar kollektivtrafiken förstår det. Ungdomarna efterfrågar en mer demokratisk planering av kollektivtrafiken där de blir hörda i beslut som påverkar dem.

# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| Sammanfattning.....   | 3  |
| 1 Inledning och syfte.....                                    | 5  |
| 2 Genomförande.....   | 5  |
| 2.1.1 Urval av deltagare.....                                 | 5  |
| 2.1.2 Vardagskartor .....                                     | 6  |
| 3 Resultat och analys .....                                   | 7  |
| 3.1 Kollektivtrafik – det primära färdmedelsvalet .....       | 7  |
| 3.2 Tillförlitlighet .....                                    | 8  |
| 3.3 Geografisk tillgänglighet – skillnader inom regionen..... | 8  |
| 3.4 Vikten av gott bemötande .....                            | 10 |
| 3.5 Önskan om att konsulteras .....                           | 10 |
| 4 Ungdomarnas reflektioner kring metod och upplägg .....      | 10 |
| Bilagor.....  | 12 |
| Bilaga 1 - Ungdomarnas vardagskartor .....                    | 12 |
| Bilaga 2 - Intervjuunderlag .....                             | 16 |

# 1 Inledning och syfte

Västra Götalandsregionen (VGR) har genomfört dialog med ungdomar bosatta inom regionen. Sweco har deltagit i planering och genomförande samt ansvarat för denna rapport. Genom dialogen önskar VGR få ökad kunskap om hur ungdomar reser, hur de ser på sitt eget resande, vad de tycker om kollektivtrafiken samt vilka potentialer och förbättringar de ser framåt.

Under våren 2023 genomfördes tre träffar à två timmar. Sju ungdomar från Västra Götaland har deltagit.

Träffarna genomfördes efter skoltid i VGR:s konferenslokaler i Göteborg.

I rapport och minnesanteckningar har ungdomarna anonymiserats och i stället tilldelats en bokstav. Ungdomarna har samma bokstav under samtliga träffar.

# 2 Genomförande

Metoden *vardagskartor* och intervjufrågor i fokusgrupp har använts. Träff 1 innefattade bland annat att lära känna varandra, förstå uppdragets syfte inklusive VGR:s roll och uppdrag samt att introducera vardagskartor som metod genom en övning där ungdomarna skissade sin resa till VGR:s lokaler. Träff 2 innefattade att skapa vardagskartor som sedan diskuterades i storgrupp med kompletterande frågor. Träff 3 utgick från tidigare träffars samtal och handlade om att ungdomarna själva skulle få sammanfatta och analysera diskussionerna samt diskutera potentialer till att resa mer hållbart. Efter varje träff skickades anteckningar från samtalen ut till ungdomarna med en uppmaning om att läsa igenom och återkoppla om de inte kände igen sig i Swecos återgivning av diskussionerna.

Ungdomarna fick ersättning för varje träff och för sina resor.

Intervjuunderlaget återfinns i bilaga 2.

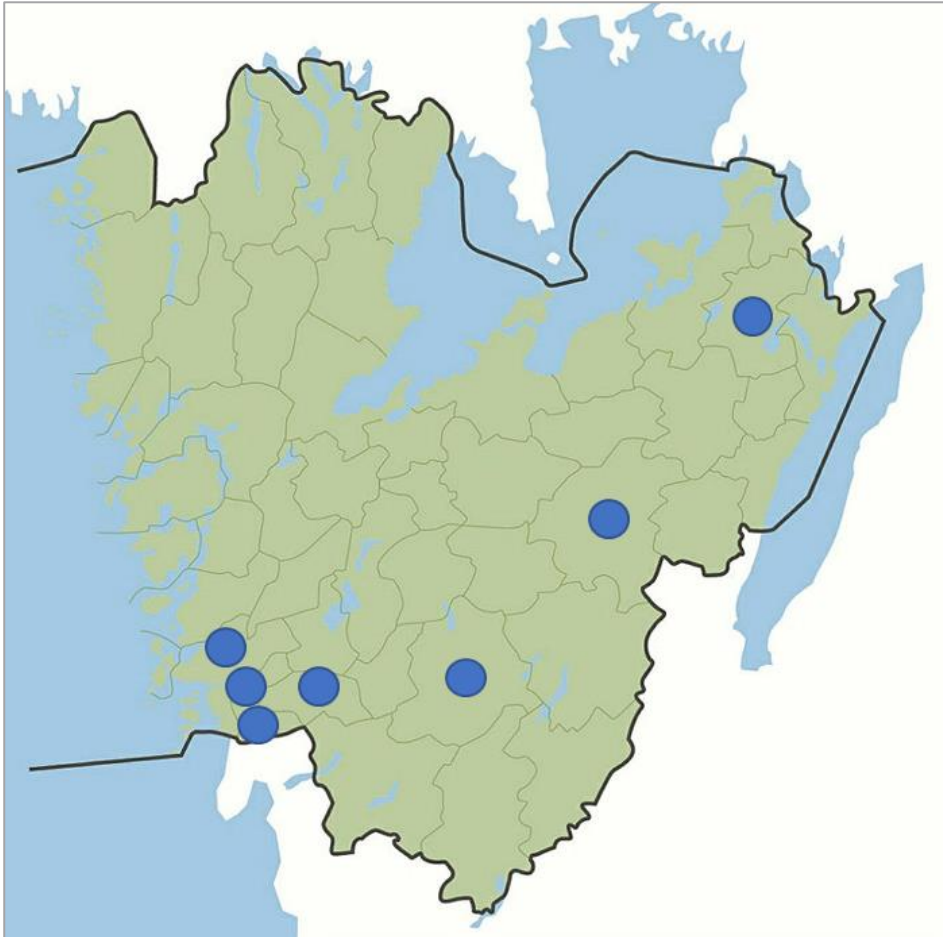
Även om resultatet i kapitel 3 ger större förståelse för ungdomars vardag och deras syn och användande av kollektivtrafik är det viktigt att poängtera att inga övergripande slutsatser om ungdomars resande kan göras utifrån genomförda fokusgruppsamtal. Ungdomarna representerade endast sig själva. För att kunna dra slutsatser kring ungdomars resande i bredare mening, krävs ett större antal deltagande.

## 2.1.1 Urval av deltagare

Utlysningen, som skedde via sociala medier och VGR:s hemsida, syftade till att få en geografisk spridning, olika storlekar på bostadsort och ålder hos deltagarna. Utlysningen riktade sig till ungdomar i ålder 15–20 år. Ungdomarna som deltog bor på olika platser i Västra Götaland:

- Två i Göteborg (varav en flyttade till Falköping under tiden som projektet genomfördes)
- En i Mölndal
- En i Landvetter
- En i Borås
- En i Kinnarp
- En i Töreboda

Det framkom inte om ungdomarna hade några funktionsvariationer. Om någon hade en funktionsvariation var den inte synlig.



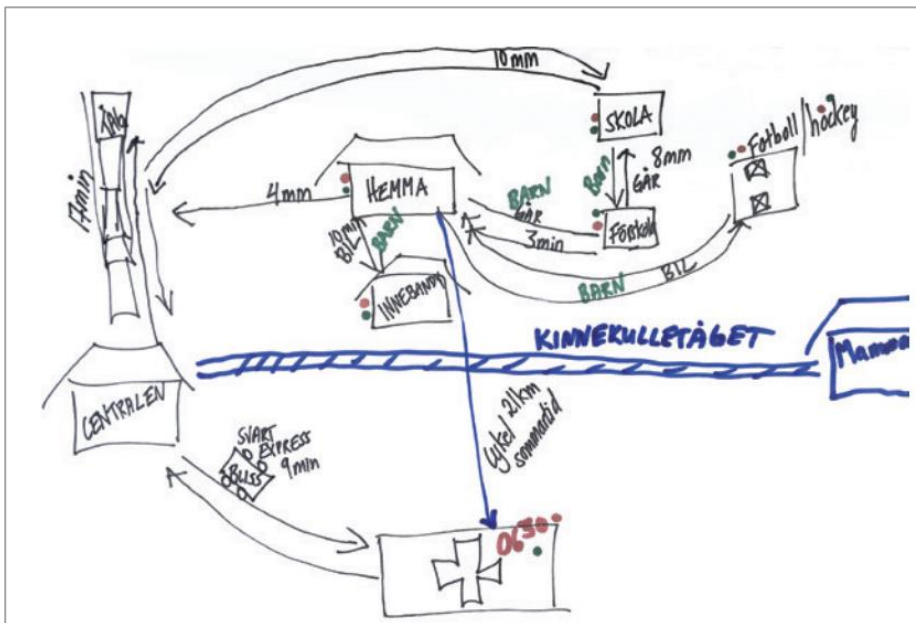
Figur 1. Karta över Västra Götaland. Blåa prickar visar var ungdomarna bor.

Fördelar med att använda sig av utlysning via sociala medier är bland annat att nå ut till många. Sociala medier är även en plattform som många unga personer använder. Nackdelar med utlysning på sociala medier är bland annat att de kan konkurreras ut av andra annonser och liknande samt att informationen kan försvinna snabbt i flödet. Det kan också vara en begränsad räckvidd genom att metoden endast når de ungdomar som använder sociala medier och internet, och inte de ungdomar som inte har samma tillgång till eller inte vill använda sociala medier, men som också reser kollektivt. Utlysningen lades även upp på VGR:s hemsida.

### 2.1.2 Vardagskartor

Metoden som användes under träffarna kallas vardagskartor och är en metod för att visualisera rumsliga erfarenheter och den betydelse platser har i människors vardag. Dessa kartor är sällan skalenliga utan ska visa en persons egen uppfattning av resor i geografien. Vardagskartorna representerar subjektiva uppfattningar om geografiska platser och deras betydelse för individer eller grupper av individer. Fokus ligger på att placera individen, personens resor och vardagsliv i centrum. Vardagskartor är ett sätt att visa hur olika grupper använder och upplever en plats, samt vilken roll platsen spelar i deras vardag.

En av de främsta styrkorna hos vardagskartor är att de bidrar till en fördjupad förståelse och ger sammanhang. Däremot är de varken kvantifierbara eller generaliserbara på samma sätt som andra mätningar kan vara. I stället visar de aspekter som är viktiga att mäta i olika sammanhang. Vardagskartor konkretiserar erfarenheter och fungerar som ett stöd under intervjuer och samtalssituationer, se Figur 2.<sup>1</sup>



Figur 2. Exempel på vardagskarta från handboken Socialt hållbar transportplanering (Gil Solá, A. & Levin, L. 2021)

### 3 Resultat och analys

Sweco har tematiserat ungdomarnas samtal och svar utifrån de perspektiv och tankar som oftast framkom under samtalen. Vardagskartorna användes som hjälpmedel för att skapa reflektioner hos ungdomarna. Se vardagskartor i bilaga 1. Det framkom inga könsskillnader under fokusgruppsamtalen.

#### 3.1 Kollektivtrafik – det primära färdmedelsvalet

Alla ungdomar reser med kollektivtrafik dagligen och har buss, tåg och spårvagn som sina primära färdmedel. Alla ungdomar anser att kollektivtrafiken borde vara billigare eller gratis.

De ungdomar som bor närmare Göteborg menar att de kan både cykla och gå men gör inte det då kollektivtrafiken är bekvämare och går snabbare. Ungdomarna konstaterar att deras vardagskartor troligtvis hade sett likadana ut vid andra årstider. Oavsett väder tar ungdomarna helst kollektivtrafiken.

Det är ingen som avsäger sig att cykla. Många vill cykla mer än vad de gör idag, men påpekar att de inte känner till cykelvägarna så bra och därför inte hittar över större områden med cykel, eller att det är backigt varför det blir tungt och jobbigt. Då är buss eller spårvagn mer bekvämt. En ungdom betonade också att

<sup>1</sup> Gil Solá, A. & Levin, L. (2021). Vardagskartor: Kunskapsunderlag med tidsgeografiskt angreppssätt. I: Levin L. & Gil Solá, A. (red.) Inspirationshandbok för socialt hållbar transportplanering.

om hen ska cykla vill/behöver hen ha en elcykel och det är mycket dyrare än kollektivtrafiken så därmed inget alternativ.

### 3.2 Tillförlitlighet

Ungdomarna reser dagligen med kollektivtrafik, och många genomför många byten under en dag. Ungdomarna önskar förbättrade bytestider då det ofta blir mycket väntetid för dem när de missat ett byte. Vissa av ungdomarna reser hellre längre med en buss utan byten än med flera bussar med byten, även om det sistnämnda innebär kortare restid.

Samtliga ungdomar som deltog i fokusgruppen påpekar hur tillförlitligheten är viktig när det kommer till kollektivtrafiken. Diskussion om bytestider återkom under träffarna. Ungdomarna söker hellre upp och planerar sin resa själva snarare än att lita på Västtrafiks reseplanerare, vilken oftast föreslår en resa som tar längre tid enligt ungdomarna. Vissa av ungdomarna funderade även över hur länge ett busskort gäller, och anser att det är tråkigt att bussbiljetten kan gå ut under tiden de reser på grund av byten.

Ungdomarna är överens om att hållplatserna skiljer sig åt i fråga om de har tidtabeller som är uppdaterade eller inte. Om skylten med realtidsinformation inte fungerar hänvisar Västtrafik ofta till hemsidan, och då reflekterar ungdomarna över de personer som inte har tillgång till smartphone. De funderar även över att personer kanske inte kan hantera digital informationssökning, exempelvis vissa äldre personer och vissa personer med funktionsvariationer.

Vissa av ungdomarna anser också att Västtrafik borde bli bättre på att informera i sin app och inte alltid hänvisa till hemsidan.

En ungdom menar att allt i kollektivtrafiken inte behöver vara digitaliserat, men alltmer blir det, varför hen anser att det är viktigt att det ges förutsättningar för en digitaliserad kollektivtrafik. Denna ungdom anser att det måste finnas möjlighet att kunna ladda mobilen på bussar, spårvagnar, stationer och resecentrumen möjligheten är i dag begränsad. Laddsladdar till telefonerna uppdateras konstant och ungdomen anser därför att bussarna bör kunna hänga med i den förändringen och erbjuda andra typer av uttag än USB.

*”Om man tar tåg på kvällen så kontrollerar de biljetterna i entrén i stället för när man sitter ner. Men det finns ont om ställen att ladda telefonen när det är fullt på stationen i Göteborg, men man måste ha en laddad mobil med biljett. Man får inte gå in och ladda, så man får inte gå på tåget om telefonen är död och visa senare när man laddat telefonen. 15 åringar blir utslängda för att deras mobiler är döda.”*

En perfekt resa för ungdomarna hade varit att kunna öppna Västtrafik-appen och bli erbjuden en resa som är den snabbaste och där bytena alltid stämmer, och att informationen är tillförlitlig. Vissa av ungdomarna har en teori om att reseplaneraren anger en plats som passar de flesta men som egentligen inte är den bästa platsen för att hinna med nästa buss eller spårvagn. Reseplaneraren kan även föreslå längre restider vilket gör att ungdomarna hellre planerar sina egna resor än att lita på appen.

### 3.3 Geografisk tillgänglighet – skillnader inom regionen

En ungdom som bor strax utanför Falköping och en ungdom som bor i Kinnarp, beskriver att det känns ledsamt att de inte kan ta sig in till centrala Falköping

när de önskar. Ungdomarna upplever det som jobbigt och krångligt att, om de befinner sig i centrala Falköping, åka hem för att lämna något eller äta, och sedan åka tillbaka till centrum lite senare på eftermiddagen eller kvällen. Förbindelserna med bussarna matchar inte alltid ungdomarnas behov. Ungdomen från Kinnarp skulle vilja kunna ta sig till exempelvis Mösseberg, eller till andra närliggande platser, men busslinjer är dåligt kopplade till varandra och det blir långa bytestider. Ungdomen som bor utanför centrala Falköping har även erfarenhet av att bo i Göteborg och då har hen aldrig upplevt samma problem.

Många av ungdomarna tar upp hur biljettköp och zonindelningar kan upplevas förvirrande och orättvist beroende på var man bor. Vissa av ungdomarna anser att zonindelningen kan slopas, andra anser att i stället för att köpa biljett för zoner kunde biljetten delas upp i tid för en resa.

*”Mer anpassningsbara biljetter för att om man har en lång resa eller ofta åker kortare resor så skulle det vara bra om priset kunde anpassas, och/eller mer anpassat över zoner och sträckor. Bor man i gränsen mellan två zoner ska man inte behöva betala mer.”*

Det som skulle behöva förändras för att förbättra ungdomarnas resande är bland annat att införa fler busslinjer utanför Göteborg, exempelvis Falköping/Kinnarp där två av ungdomarna bor, som även trafikerar på kvällstid och helger. I dag finns det anropsstyrd kollektivtrafik men kravet är att boka denna minst en timme före avfärd vilket gör att ungdomarna kan känna sig låsta och mindre flexibla. Ungdomarna önskar även att resecentrumen ska vara öppna längre på kvällarna och speciellt på vintertid. Vissa av ungdomarna använder sig av närtrafiken, men den upplevs också begränsad eftersom de dels behöver ringa och boka sin resa långt före avfärd. Ungdomarna har tolkat det som att de måste vara skrivna i kommunen där närtrafiken trafikerar vilket gör att kompisar och bekanta från andra kommuner inte kan använda den typen av närtrafik.<sup>2</sup>

*”När det gäller unga ska det vara lättare att åka från mer isolerade platser i kollektivtrafiken, och fokusera på unga, de har inte alternativet med bil.”*

Ungdomarna konstaterar att de som bor i Göteborg har det förhållandevis bra jämfört med de som bor mer på landet. Ungdomarna är mer eller mindre beroende av kollektivtrafiken, fast på olika sätt, och de upplever inte att de som planerar kollektivtrafiken förstår det.

*”De som bor i Göteborg har det väldigt bra.”*

*”De som bor längre ifrån storstäder visar hur beroende man är av kollektivtrafiken”*

Ungdomen från Töreboda håller på att ta sitt körkort och kommer vilja köra mer bil i framtiden eftersom hen tycker att restider till skola och vänner är långa och kräver många byten.

En ungdom poängterar även att busskortet mellan kommuner bör vara lika, speciellt på sommaren, och menar att:

*”Det borde vara lika för alla när det gäller busskort i olika kommuner. Samma förutsättningar, beroende på vad man får från skola eller kommuner. Att vissa får sommarkort gratis och andra inte osv, det borde vara lika.”*

<sup>2</sup> Enligt Västtrafiks hemsida får alla ta del av närtrafik oavsett vilken kommun de tillhör.

Diskussionen visade också att kollektivtrafiken styr ungdomarnas möjligheter att delta i fritidsaktiviteter. En av ungdomarna deltar i en teatergrupp. En annan av ungdomarna hade gärna gått i en motsvarande teatergrupp men har inte den möjligheten på grund av att hen inte kan ta sig dit eller hem med kollektivtrafiken.

*"Det är inte självklart för alla, jag har fått upp ögonen för hur lyckligt lottad man är som bor så centralt och hur jobbigt det kan vara att inte ha den möjligheten."*

När det är sommar reflekterar flera av ungdomarna över att vissa platser kan vara svårare att nå en vanlig vecka, exempelvis havet. De upplever att det tar lång tid och att bytena kan vara långa och krångliga. En ungdom föreslog att det borde införas fler sommarbussar, men att dessa nödvändigtvis inte skulle trafikera genom Göteborg eftersom det alltid blir fullt på bussarna. Det borde finnas sommarstationer, så som det finns fler Styr & Ställ-stationer på sommaren, menar samma ungdom.

Det spelar ingen roll var i Västra Götaland ungdomarna bor, samtliga upplever det krångligt att ta sig till havet.

### 3.4 Vikten av gott bemötande

Ungdomarna pekar på hur viktigt trevligt bemötande är i kollektivtrafiken. Ungdomarna upplever att busschaufförer beter sig olika. Även kontrollanter på tåg bör tänka på hur de beter sig kring sitt bemötande, anser ungdomarna. Ibland blir personer nekade att kliva på tåg eller buss om deras mobil är urladdad och de inte kan visa sin biljett på grund av detta. Ibland tillåter tågvärdar och chaufförer att ungdomarna får ladda telefonen på fordonet för att senare kunna visa sin biljett. Ett gott bemötande är viktigt för ungdomarna.

### 3.5 Önskan om att konsulteras

En ungdom upplever att spårarbete stör, och beskriver hur hens favoritbuss drogs in/förändrades avsevärt vilket gjorde hen frustrerad. Ungdomen betonar att hen vill bli tillfrågad vid sådana förändringar.

Ungdomarna upplever inte att kollektivtrafiken planeras på ett demokratiskt sätt eftersom olika organisationer och företag sällan lyssnar in ungdomar. Ungdomarna önskar att vid varje större förändring i trafiken, såsom nya linjedragningar eller borttagning av linjer, att ansvarig (ofta Västtrafik) bjuder in till fokusgruppsamtal för att diskutera förändringen med personer som påverkas av den.

Ungdomarna är tacksamma över att de fick vara med på träffarna och hade önskat att liknande initiativ gjordes oftare. De kan på ett sätt förstå varför sådana här typer av träffar hålls i Göteborg, dit många kan åka, men det visar också hur svårt det är att ta sig till andra platser i Västra Götaland, varför ungdomarna ställer sig frågande till varför träffarna inte hålls mer i mitten av Västra Götaland eller på andra platser.

## 4 Ungdomarnas reflektioner kring metod och upplägg

Ungdomarnas reflektioner om vardagskartor som metod är bland annat att skapandet av kartorna fått dem att reflektera mer över hur de känner när de

reser, och över vad det är som gör dem upprörda eller glada i sitt resande. Ungdomarna tyckte det var intressant att få höra om hur andra i deras ålder reser och hur dessa upplever kollektivtrafiken.

En ungdom funderade över varför de var så få deltagare under träffarna, att det kanske fanns risk att perspektiv saknades. Samtidigt var det en annan ungdom som uppskattade att gruppen var liten så alla kom till tals. En annan påpekade att det saknades perspektiv från någon som bor på öarna och reser med båt. Ingen av ungdomarna ansåg att de hade bra koll på hur båttrafiken i Göteborg fungerar.

Ungdomarna önskar få återkoppling om hur resultatet av dessa träffar används framåt och vilken påverkan de har i framtiden. Tre av ungdomarna uttryckte även att de gärna vill vara med och presentera arbetet och dess resultat för VGR:s infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd. Ungdomarna vill gärna ses igen och diskutera sådana här frågor. De upplevde det som tråkigt när träffarna var avslutade.

# Bilagor

## Bilaga 1 - Ungdomarnas vardagskartor

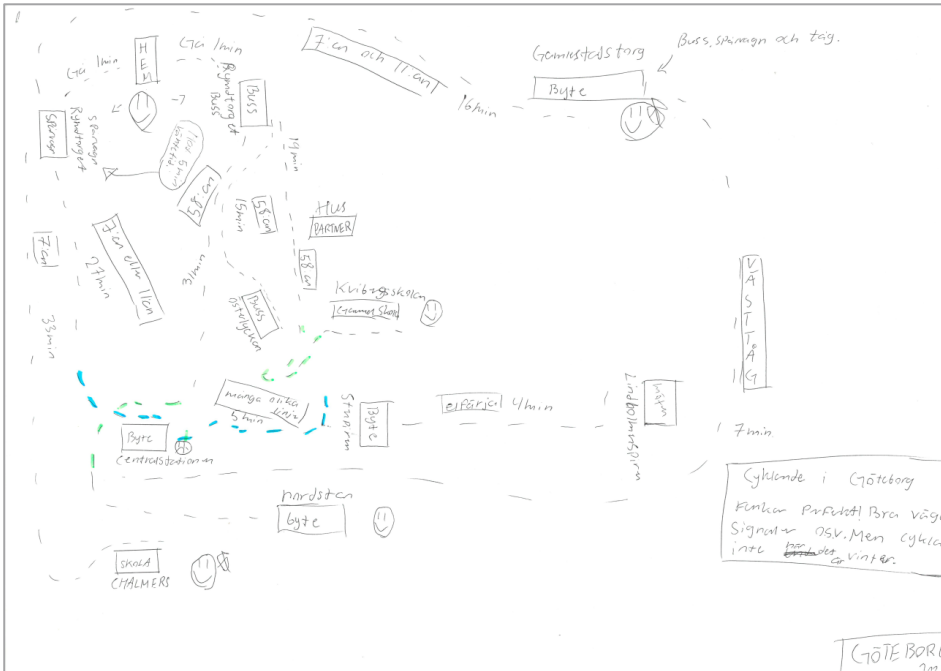


Figur 1. A:s vardagskarta.

A bor i Kinnarp och reser varje dag med kollektivtrafik till Falköpings central för att därefter ta tåget, ibland buss, till Göteborg där hen går på gymnasiet. Ibland reser A till Halden i Norge för att besöka släktingar.

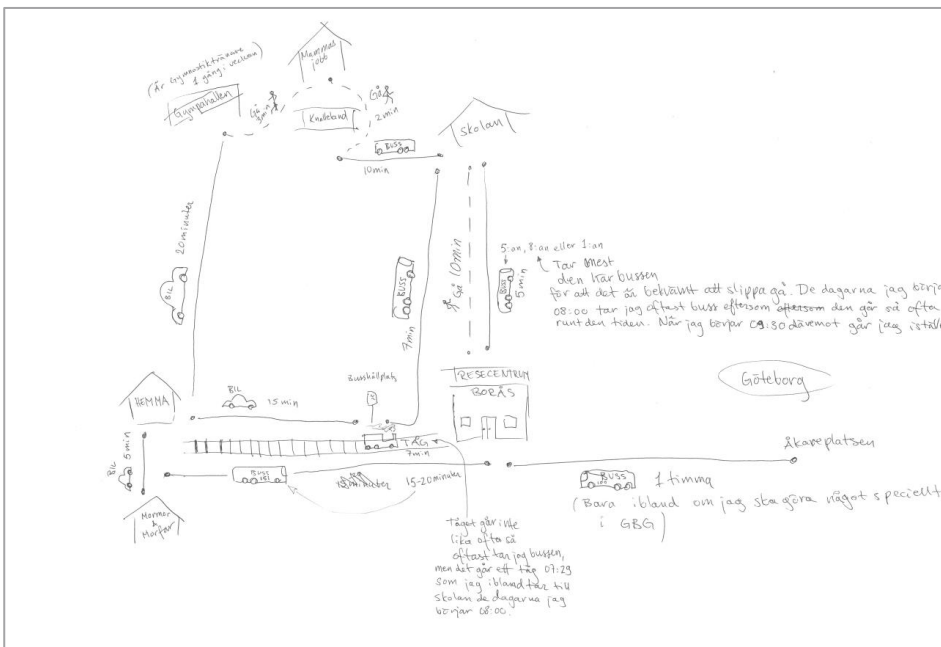


kollektivtrafiken, bland annat för att spela fotboll och för att jobba som konfirmationsledare.



Figur 4. D:s vardagskarta.

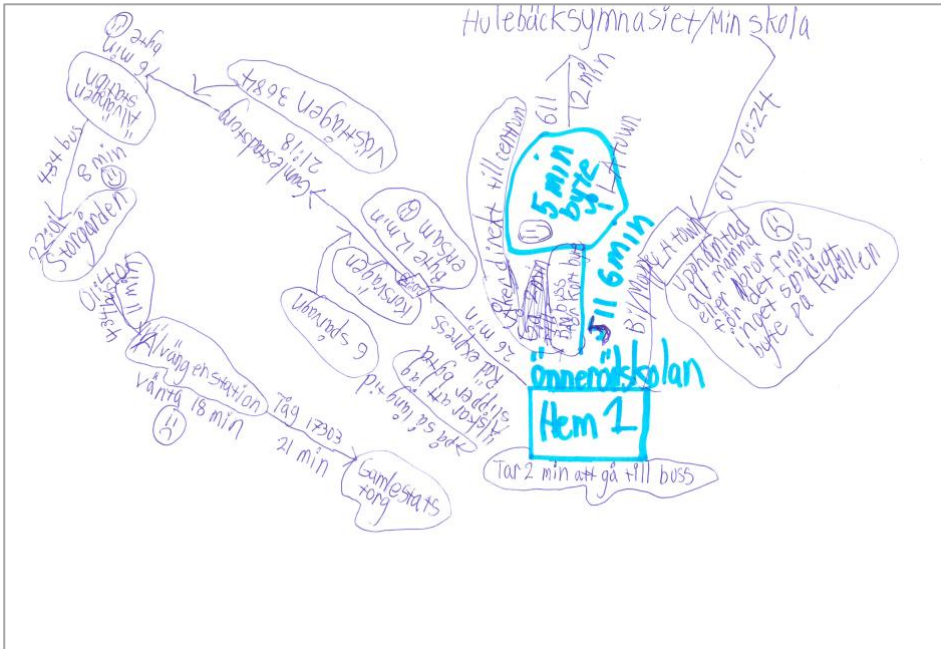
D bor i Bergsjön och reser dagligen med spårvagn och buss till skola, partner och kompisar. D kan cykla ibland men sällan på vintern.



Figur 5. E:s vardagskarta

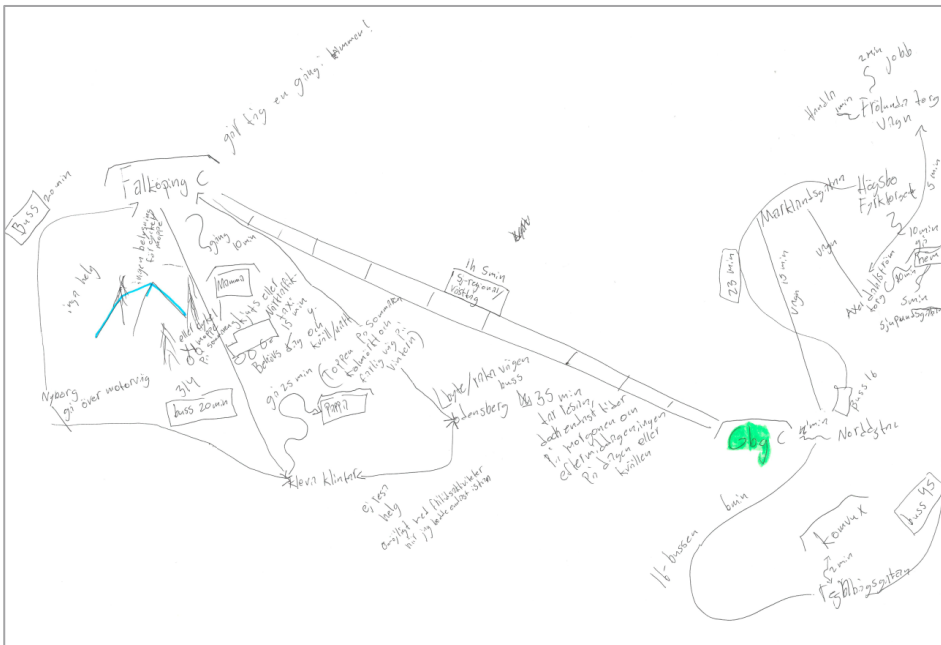
E bor i Borås och åker oftast buss eller tåg under dagarna. E tar en buss eller blir skjutsad till Borås resecentrum för att därefter gå eller ta buss till skolan.

Efter skolan reser E med buss och går till gymnastiksalen där hen är gymnastiktränare.



Figur 6. F:s vardagskarta.

F bor i Landvetter och reser dagligen med kollektivtrafiken. Hen går på Hulebäcksgymnasiet och reser dit med buss. Hen träffar ofta kompisar i centrala Göteborg och reser därför ofta med buss. Ibland får hen skjuts av sina föräldrar när byten är sena eller om det är mörkt och tomt på en hållplats.



Figur 7. G:s vardagskarta.

G bor på landet utanför Falköping och reser ofta med buss eller tåg för att förflytta sig. G kan ibland få skjuts till centrala Falköping eller Göteborg om

bussar eller tåg går sämre. G går inte längre i skolan men jobbar emellanåt i Göteborg.

## Bilaga 2 - Intervjuunderlag

1. Finns det alternativa färsätt?
2. Hade kartan sett annorlunda ut om du ritat den en annan tid på året?
3. Finns det platser du undviker att besöka eller resa till? Varför?
4. Finns det platser du hade velat besöka om möjligheten fanns?
5. Finns det faktorer som påverkar dina val av färdmedel (ex bekvämlighet, kostnad, miljöpåverkan)?
6. Gör du något annat under vissa resor? (pluggar, pratar med vänner, lyssnar på musik, skriver inköpslista, betalar räkningar mm)
7. Vad finns det för fördelar med att åka kollektivt?
8. Vad är det främsta skälet till att du väljer att åka kollektivt?
9. Vilka andra alternativ har du till kollektivtrafik?
10. Vilka transportmedel föredrar du vanligtvis för olika typer av resor? *Finns det platser där du helst reser till fots eller cyklar i stället för att använda kollektivtrafik?*
11. Vad finns det för nackdelar med att åka kollektivt? - *Är nackdelarna likadana över dygnet och över året?*
12. Vad är det främsta skälet till att du väljer att inte åka kollektivt? - *Kan du göra annat under resans gång när du inte reser med kollektivtrafik?*
13. Finns det vissa tider på dagen då vissa platser är svårare att nå? - *Finns det restriktioner eller hinder (ex vägarbeten, trafikstockning, avstånd) som påverkar din resa*
14. Finns det specifika tidpunkter då vissa resor tar längre tid än andra?
15. Finns det platser som ni skulle vilja nå en vanlig vecka med kollektivtrafik, som ni inte kan ta er till idag?
16. Skulle en förändrad kollektivtrafik kunna bidra till att du fick en enklare vardag?
17. Hur är en perfekt resa, enligt dig?
18. Hur tror du att du reser om 5–10 år?