



# Trygghet i resor med kollektivtrafik på landsbygden

– Planering & Kvinnors erfarenheter

---

*Perceived safety in travel with public transport in rural areas  
- Planning & Women's experiences*

Kristina Larsson

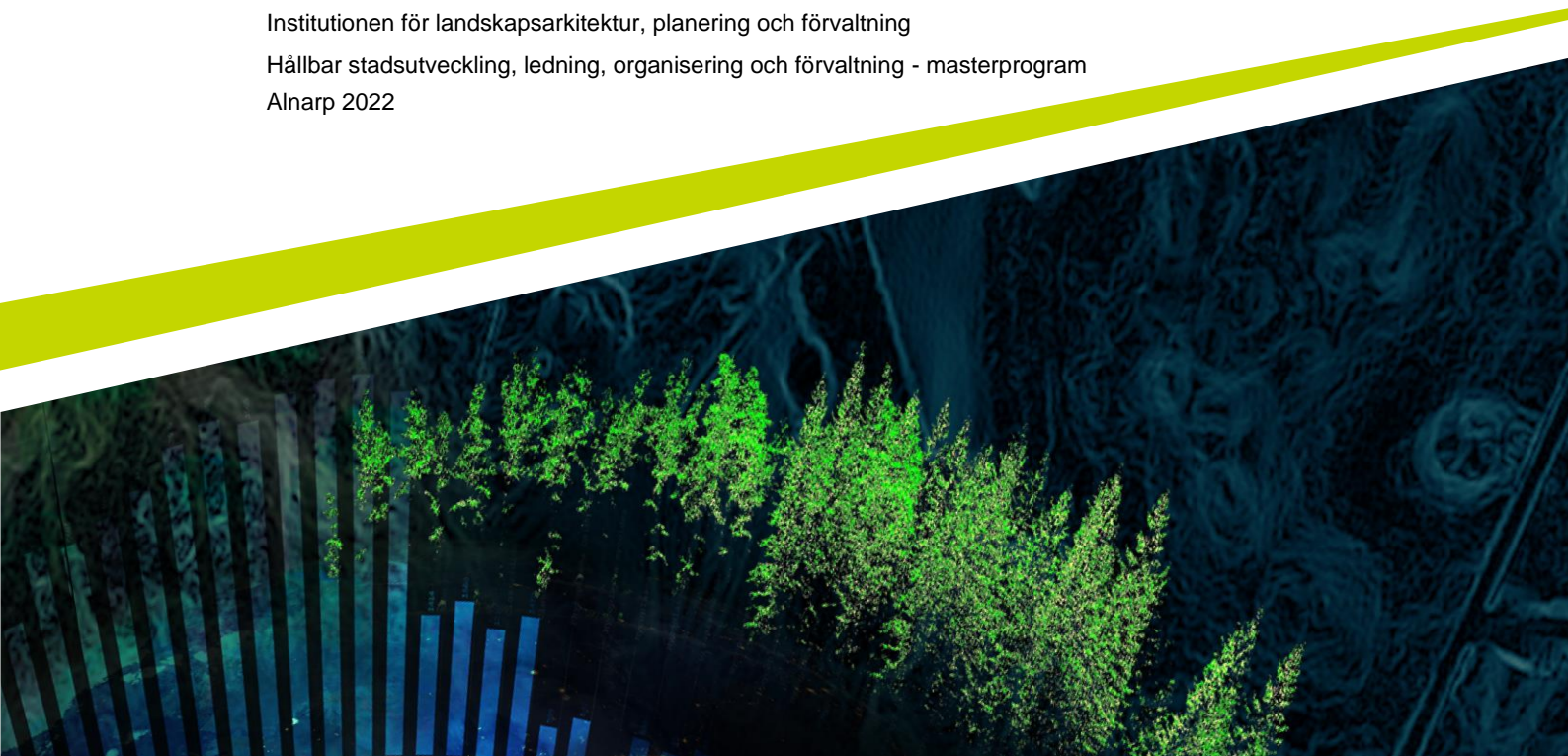
Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2022





# Trygghet i resor med kollektivtrafik på landsbygden – Planering & Kvinnors erfarenheter

*Perceived safety in travel with public transport in rural areas – Planning & Women's experiences*

Kristina Larsson

**Handledare:** Anna Peterson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning  
**Examinator:** Ingrid Sarlöv Herlin, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning  
**Bitr. examinator:** Marie Larsson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp  
**Nivå och fördjupning:** A2E  
**Kurstitel:** Independent Project in Landscape Architecture  
**Kurskod:** EX0859  
**Program:** Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram  
**Kursansvarig inst.:** Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning  
**Utgivningsort:** Alnarp  
**Utgivningsår:** 2022

**Nyckelord:** Trygghet, Landsbygd, Kollektivtrafik, Transportplanering, Mobilitet

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

## Abstract

A central aspect in planning for sustainable societies is creating conditions for sustainable mobility. In today's planning, sustainable mobility is based on people having access to public transport. However, access can be limited by the fact that individuals do not feel safe when using public transport. The factors influencing perceived safety in public transport in cities are relatively well known today, and the effects of not feeling safe in the urban environment has been proven to influence people's mobility. The aim of this study is to illustrate how safety is perceived in public transport in rural environments. The study is based on five women's experiences of safety in travel with public transport to investigate which factors affect the perceived safety and how experiences of the physical and social environment can affect mobility. Interviews and a document study have been used to map out the current planning regarding safety in public transport. The results indicate that collaboration between actors responsible for planning is important to make all steps of the journey safe. To achieve this, it may also be necessary to include innovative solutions in the existing transport system.

## Sammanfattning

En central aspekt i att planera för hållbara samhällen är att skapa förutsättningar för hållbar mobilitet. I dagens planering bygger hållbar mobilitet på att människor har tillgång till kollektiva färdmedel. Tillgången kan dock hämmas av att individer inte känner sig trygga när de använder kollektivtrafiken. De faktorer som påverkar trygghet i kollektivtrafiken i städer är idag relativt välkända, och effekterna av eventuell otrygghet i urbana miljöer har visats kunna innebära begränsad mobilitet. Den här studien syftar därför till att belysa hur trygghet upplevs i kollektivtrafik på landsbygden. Studien utgår från fem kvinnors erfarenheter av trygghet i kollektiva resor på landsbygden för att undersöka vilka faktorer som har betydelse för tryggheten samt hur upplevelser av den fysiska- och sociala miljön kan påverka mobiliteten. Intervjuer och en dokumentstudie har använts för att kartlägga den aktuella planeringen kring trygghet i kollektivtrafiken. Resultatet tyder på att samverkan mellan aktörer som ansvarar för planering av dessa frågor är viktig för att hela resan ska vara trygg. För att uppnå detta kan det även vara nödvändigt att inkludera innovativa lösningar i det befintliga transportsystemet.



## Innehåll

<b>1. Introduktion</b> .....	<b>5</b>
1.1. Inledning .....	5
1.2. Syfte, frågeställningar och avgränsning .....	6
<b>2. Litteraturoversikt</b> .....	<b>7</b>
2.1. Mobilitet och kollektivtrafik på landsbygden .....	7
2.2. Innovativa lösningar för mobilitet på landsbygden.....	9
2.3. Trygghet i kollektivtrafiken .....	11
<b>3. Teoretisk utgångspunkt - Trygghet</b> .....	<b>13</b>
3.1. Trygghet i offentliga miljöer och transportmiljöer .....	13
3.2. Betydelsen av den fysiska- och sociala miljön .....	14
3.3. Trygghet ur ett tidsgeografiskt perspektiv .....	15
3.4. Mobilitetsstrategier och tillgänglighet.....	16
<b>4. Metod och material</b> .....	<b>19</b>
4.1. Datainsamling .....	19
4.1.1. Dokumentstudie .....	19
4.1.2. Intervjuer med aktörer inom planering .....	20
4.1.3. Intervjuer med kvinnor på landsbygden .....	20
4.2. Analys .....	21
4.2.1. Innehållsanalys .....	21
4.3. Metoddiskussion .....	23
<b>5. Resultat och analys</b> .....	<b>25</b>
5.1. Planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygden .....	25
5.1.1. Övergripande struktur .....	26
5.1.2. Nationell nivå.....	26
5.1.3. Regional nivå .....	29
5.1.4. Lokal nivå .....	30
5.2. Kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafik på landsbygden.....	31
5.2.1. Bakgrund .....	32
5.2.2. Mänsklig aktivitet och naturlig övervakning.....	32
5.2.3. Trafiksituationen och fysiska strukturer.....	35
5.2.4. Tillgänglighet och flexibilitet .....	36
5.2.5. Pålitlighet och information .....	37
<b>6. Diskussion</b> .....	<b>39</b>
6.1. Tryggheten under resans olika delar .....	39
6.2. Trygghetens betydelse för mobilitet.....	41
6.3. Trygghetens roll i fortsatt planering .....	43
<b>7. Slutsatser och vidare forskning</b> .....	<b>45</b>
<b>8. Referenser</b> .....	<b>47</b>
<b>9. Bilagor</b> .....	<b>53</b>
9.1. Bilaga 1. Intervjuguide .....	53
9.2. Bilaga 2. Modell .....	54





# 1. Introduktion

## 1.1. Inledning

I planeringen för hållbar utveckling har kollektivtrafiken fått en viktig roll för att ställa om till hållbar mobilitet. Styrning och organisering av kollektivtrafik har gått från att vara en trafikekonomisk fråga till att under 2000-talet ses som ett verktyg i arbetet mot ett hållbart samhälle. I många av dagens utvecklingsstrategier beskrivs kollektivtrafikens betydelse för att minska miljöpåverkan, men också för att öka social hållbarhet och tillgänglighet (Trafikutskottet, 2020; Gardner et al., 2017). Strategier och planer för utveckling av transportsystemet kommer få ekonomiska och ekologiska- men även sociala effekter på samhället. Aktörer inom planering för hållbar mobilitet behöver därför samarbeta för att utformningen av kollektivtrafiken ska vara inkluderande och tillgänglig för alla (Jones & Lucas, 2012).

Det dominerande färdmedlet hos personer som bor på landsbygden är bil, och den konventionella kollektivtrafikens effektivitet och tillgänglighet på glesbebyggda platser har många gånger ifrågasatts och diskuterats. Det betyder dock inte att det inte finns ett behov av kollektivtrafik på landsbygden. En kartläggning av resor och färdmedel på landsbygden visar att en fjärdedel av vuxna kollektivtrafikresenärer inte har körkort och antagligen är beroende av kollektivtrafik för självständiga resor bortom gång- och cykelavstånd. Detta kan även vara fallet för många personer som har körkort, men som inte har obegränsad tillgång till bil (Ridderstedt & Pyddoke, 2017; Berg & Ihlström, 2017). Bilens roll på landsbygden kan ses som problematisk, men också nödvändig för invånarnas tillgänglighet, då det ofta finns begränsade möjligheter att resa med aktiva eller kollektiva färdmedel i dessa områden (Berg, 2017). Om nödvändiga funktioner och resor inte är tillgängliga där man bor, finns också en risk att människor väljer att flytta från landsbygden. En minskande befolkning på landsbygden innebär ett mindre kundunderlag vilket i sin tur påverkar både service- och kollektivtrafikutbud i dessa områden. Pendling från och till landsbygd är ofta nödvändigt för att kunna arbeta och utbilda sig. Men verksamheter på landsbygden har ett stort värde för hela landets utveckling och det bör därför ses som relevant att människor har tillgång till fungerande transporter och kan fortsätta bo eller verka på landsbygden (Berg & Ihlström, 2017; Wallsten et al., 2021; Berg & Thoresson, 2017). Ofta är det unga personer som påverkas av att kollektiva resor från dörr till dörr är otillgängliga på landsbygden. Det kan finnas en begränsad möjlighet att genomföra ”hela-resan”, då samordningen mellan transportslag inte fungerar, hållplatser saknas, eller vägen dit upplevs som otrygg (Berg & Ihlström, 2017; Wallsten et al., 2021).

Tidigare studier som undersökt trygghet i samband med kollektivtrafikresor i stadsmiljö har visat att otrygghet i resan kan leda till anpassningar och begränsningar i den individuella mobiliteten och att människor väljer bort kollektivtrafiken helt eller under vissa tider. Otryggheten kan grunda sig i rädslan att utsättas för brott, men också i att den fysiska- och sociala miljön på vägen till- och från, eller vid hållplatsen upplevs som otrygg eller osäker.

Samtidigt påverkas trygghetsupplevelsen även av individuella faktorer, vilket innebär att vissa sociala grupper i olika situationer upplever mer otrygghet. Forskning har visat att kvinnor generellt sett är mer otrygga än män i transportmiljöer, vilket i förlängningen påverkar både individuella förutsättningar och sociogeografiska strukturer. Kunskap om de faktorer och miljöer som präglar människors mobilitet är betydelsefull för att skapa ett transportsystem som tar hänsyn till invånarnas olika förutsättningar och behov (Loukaitou-Sideris & Eck, 2007; Stjernborg & Rutberg, 2021; Lagerqvist, 2020).

Även om det finns vissa miljöer som generellt sett förknippas med otrygghet, menar forskare inom stadsplanering att det inte är funktionen i sig utan snarare vissa design kvaliteter som påverkar upplevelsen. Därför kan design och planering ha en viktig betydelse för tryggheten på platsen (Loukaitou-Sideris & Eck, 2007; Johansson et al., 2016). Forskning om trygghet i offentliga miljöer har identifierat ett behov av att undersöka trygghet ur ett hela- resan perspektiv där egenskaper i den fysiska- och sociala miljön såväl som det tidsgeografiska perspektivet beaktas. Ett holistiskt perspektiv på kollektiva resor är viktigt för att förstå hur mobilitet kan påverkas av trygghetsupplevelsen och därmed hur den kan förbättras. För att möta behovet av en trygg kollektivtrafik behövs forskning som inkluderar resenärers uppfattningar och erfarenheter. Kunskap kring upplevelsen av resans olika delar och de miljöer och tider den tar plats i är viktiga för att förstå hur tryggheten påverkar individens mobilitet (Ceccato, et al., 2021; Berg & Thoresson, 2017). Hittills har de flesta studier som undersökt trygghet i kollektivtrafiken fokuserat på stadsmiljön och de förutsättningar som finns där. De studier som har undersökt kollektiva resor på landsbygden har inte haft fokus på trygghetsfrågor, och det saknas kunskap om vilka möjligheter som finns att faktiskt kunna nyttja kollektivtrafiken (Rosander & Johansson, 2012a).

## **1.2. Syfte, frågeställningar och avgränsning**

Syftet med studien är att belysa hur trygghet upplevs i kollektivtrafik på landsbygden. Detta genom att undersöka vilka faktorer som, ur ett hela-resan perspektiv, kan begränsa eller möjliggöra användning av kollektivtrafik för unga kvinnor på landsbygden. Förhoppningen är att kunskap om detta kan bidra till att förbättra planering och utformning av transportmiljöer för att göra kollektivtrafiken mer trygg, tillgänglig och inkluderande för de som vill bo eller verka på landsbygden. Frågeställningarna som studien ämnar besvara är:

- Vilka faktorer påverkar tryggheten under resans olika delar?
- Hur kan tryggheten påverka mobiliteten?
- Hur kan tryggheten förbättras?

Studien fokuserar på unga kvinnors upplevelser och avgränsas till det geografiska området Linköpings kommun. Begreppet landsbygd syftar i denna studie på områden utanför tätort.

## 2. Litteraturöversikt

Litteraturöversikten som genomförts i samband med studien behandlar forskningsområdena: Mobilitet och kollektivtrafik på landsbygden; Innovativa lösningar för mobilitet på landsbygden; Trygghet i kollektivtrafiken.

### 2.1. Mobilitet och kollektivtrafik på landsbygden

Sverige är ett relativt glesbebyggt land där den icke-urbana ytan präglas av olika typer av lands- och glesbygder. De olika geografiska förutsättningarna påverkar transportförsörjningen och förutsättningar för mobilitet. Den typ av landsbygd som är intressant i den här studien kan definieras som tätortsnära landsbygd och karaktäriseras bland annat av låg befolkningstäthet, begränsad infrastruktur och långa avstånd till service och utbildning (Jordbruksverket, 2022).

På landsbygden är bilen det dominerande färdmedlet. Det är problematiskt ur en miljösynpunkt, men i många fall oundvikligt då kollektivtrafiken inte kan täcka upp för alla behov av resor som finns. Ett bristande utbud av kollektivtrafik kan i sin tur bero på att bilanvändandet är högt och att det därmed inte finns ett tillräckligt stort kundunderlag för att utöka linjetrafik och turtäthet. Tidigare forskning har visat att kollektivtrafiken på landsbygden används i relativt liten utsträckning, men att den spelar en viktig roll för mobiliteten hos de som inte har tillgång till en bil (Berg, 2017). En kartläggning av resandet på landsbygden i Sverige indikerar att en låg andel resor sker med kollektivtrafiken. Den vanligaste användningen av kollektivtrafiken bland vuxna var för resor till och från arbetet, men generellt sett utnyttjas den mest av ungdomar. Det visade sig även att kvinnor och låginkomsttagare utnyttjar kollektivtrafiken i något högre grad än män och höginkomsttagare. En betydande del av de vuxna som använde sig av kollektivtrafik hade antingen inte körkort, eller tillgång till bil. Även om man som boende på landsbygden har tillgång till bil och körkort, finns det andra faktorer som ekonomiska begränsningar och övriga hushållsmedlemmars nyttjande av bilen som kan göra att man i praktiken är beroende av kollektiva färdmedel (Ridderstedt & Pyddoke, 2017).

För de som bor på landsbygden och inte alltid har möjlighet att åka bil kan det vara ett problem att tillgången till kollektivtrafiken är låg. Det kan innebära begränsade möjligheter att genomföra resor vilket i sin tur påverkar möjligheter att delta i aktiviteter och val av till exempel arbete och skola (Berg, 2017). I ett regeringsuppdrag har forskare inom transport och mobilitet undersökt effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygd. I studien undersöks bland annat på vilket sätt kollektivtrafiken används av invånarna och vilka de upplevda fördelarna och begränsningarna är. Något som upplevs som negativt med att bo på landsbygden är de långa avstånden och bristen på kollektivtrafik. För att inte begränsas i sin vardag görs olika val för att anpassa sig till mobilitetssituationen på landsbygden. En sådan anpassning kan vara att ha en eller flera bilar i hushållet. Det är svårt för andra färdmedel att konkurrera med flexibiliteten som bilen ger. Över lag uppfattas kollektivtrafiken som bekväm och effektiv,

men för att den ska ses som ett väl fungerande och användbart färdmedel är det viktigt att den är synkroniserad med de tider då det finns ett behov att resa, att den någorlunda bra motsvarar den kostnad och tidsåtgång som finns för bilresor samt att hela resan är trygg och säker, inklusive hållplatsen och vägen dit. Sträckan mellan hemmet och hållplatsen kan vara avgörande för valet av färdmedel. Var hållplatserna ligger och hur de är utformade påverkar möjligheterna att använda kollektivtrafiken, speciellt i de fall där det upplevs för otryggt att ta sig till hållplatsen utan bil. Vägen till hållplatsen är ofta lång och inte anpassad för gång- och cykeltrafik. Det leder till att kollektivtrafiken blir otillgänglig och att mobiliteten begränsas. Det är även viktigt att hållplatsen är tillgänglig och att det finns belysning och andra fysiska bekvämligheter, som väderskydd och möjlighet att parkera cykeln säkert, som gör att det känns tryggt att vänta på bussen. Brister i tryggheten kan vara ett hinder för att använda den kollektivtrafik som finns och en anledning att välja andra färdmedel (Berg & Ihlström, 2017).

En negativ effekt av att det är otillgängligt att bo och röra sig på landsbygden är att det är svårt att bedriva verksamheter, vilket i sin tur leder till att det finns dålig lokal tillgänglighet till samhällsfunktioner och aktiviteter. Bristen på kollektivtrafik och bilberoendet som det innebär kan vara en anledning till att man väljer att flytta från landsbygden, trots de upplevda fördelar som finns med att bo där. Risken är störst för de som inte har körkort eller tillgång till bil. Förbättringar som skulle kunna öka möjligheten att resa kollektivt och minska bilresor är enligt boende på landsbygden till exempel att bättre binda ihop landsbygden med knutpunkter som ger tillgänglighet till starka stråk samt att samordna skolresor och allmän kollektivtrafik. På landsbygden finns det ofta begränsad möjlighet att genomföra "hela-resan" med den befintliga kollektivtrafiken, vilket innebär att resan endast kan ske om det är möjligt att komplettera denna med andra färdmedel för att till exempel ta sig till och från hållplatsen. Att integrera ett brett utbud av mobilitet i form av till exempel allmän- och efterfrågestyrd kollektivtrafik, bilpool, samåkning och hyrcykelsystem, skulle kunna möjliggöra hela reskedjan och göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och trygg (Berg & Ihlström, 2017). Något som lyfts fram av unga angående tillgänglighet på landsbygden är att det finns behov av en mer flexibel konventionell kollektivtrafik (Wallsten et al., 2021).

Unga personer som bor på landsbygden väljer ofta av olika anledningar att flytta därifrån. En anledning är den begränsade mobiliteten som många upplever. Det finns därför ett behov av att undersöka hur unga personer upplever kollektivtrafiken och hur de påverkas av bristande transportmöjligheter. Tillgänglighetsproblem kan bero på dåligt utbud och oflexibilitet hos den existerande kollektivtrafiken, men också andra faktorer som begränsad betalningsförmåga. Även trygghet beskrivs som en viktig faktor för tillgängligheten, framför allt hos unga tjejer. De upplevda hindren leder på olika sätt till mobilitetsstrategier som används för att hantera situationen. Många unga som bor på landsbygden ser bilen som sitt främsta färdmedel. Samtidigt är det idag generellt sett färre ungdomar som väljer att skaffa körkort. Konsekvenserna av att ha begränsad tillgång till kollektivtrafik kan vara att behöva avstå från aktiviteter, pendla långa sträckor eller att flytta. För att kollektivtrafiken ska ses som ett rimligt alternativ till bilen är det viktigt att den är punktlig, bekväm, effektiv, pålitlig, prisvärd och även utformad så den upplevs som trygg och säker utifrån ett hela-resan perspektiv. Det är viktigt att se behoven av transporter ur den individuella kontext där både

sociala och geografiska förutsättningar spelar in. För att tillhandahålla flexibel kollektivtrafik kan det bli nödvändigt att använda olika innovativa lösningar som komplement, och i denna utveckling bör användarnas perspektiv beaktas (Wallsten et al., 2021; Saarinen et al., 2020).

Den traditionella kollektivtrafiken har begränsningar på landsbygden, vilket innebär att andra trafikformer behöver integreras i systemet. För att möjliggöra hela resan är det också viktigt att genomföra åtgärder och lösningar som gör det möjligt att ta sig till och från hållplatser (Berg, 2017). Då tillgängligheten kan vara mycket individuell, behöver olika gruppers perspektiv på mobilitet undersökas mer ingående (Berg & Ihlström, 2017). Det behövs mer information om hur faktorer som avstånd, restid, närhet till kollektivtrafik, väder och årstider påverkar val av färdmedel på landsbygden (Berg, 2017). Kunskap om de faktorer som präglar människors mobilitet är viktig för att skapa ett funktionellt transportsystem som tar hänsyn till människors olika förutsättningar och behov (Lagerqvist, 2020).

## **2.2. Innovativa lösningar för mobilitet på landsbygden**

Det höga bilanvändandet på landsbygden kan ses som en möjlighet att utveckla former av samåkning eller delningstjänster som kan kopplas till kollektivtrafikutbudet (Berg, 2017). Studier som undersökt möjligheterna att införa samåkning som mobilitetslösning på landsbygden i Sverige visar att det finns en potential, men att det kan vara svårt att genomföra då flexibilitet är en viktig aspekt i resandet. I och med att det inte ger lika hög frihet som bilinnehav krävs beteendeförändringar. För att göra det tillgängligt skulle tekniska lösningar som appar behövas för att samordna och organisera samåkningen (Berg & Ihlström, 2017; Trafikutskottet, 2020). Att lösa mobilitetsfrågan på landsbygden med samåkning innebär dock att mycket ansvar läggs dock på individen, vilket kan upplevas som en sned fördelning av resurser mellan stad och landsbygd (Trafikutskottet, 2020). Det kan ses som ett sätt att bli av med ansvaret att minska bilberoende i de områden där det inte finns tillräcklig finansiering för kollektiva färdmedel. En sådan lösning exkluderar också till viss del personer som inte har tillgång till bil eller körkort (Flipo et al., 2021). I övrigt finns många idéer om andra typer av innovativa lösningar som skulle kunna bidra till flexibilitet och öka mobiliteten på landsbygden. Det kan innefatta lösningar för delad mobilitet, aktiv mobilitet och integrerad mobilitet såväl som smart mobilitet, självkörande kollektivtrafik och digitala lösningar (ITF, 2021).

Smart mobilitet på landsbygd är ett begrepp som kan inbegripa en mängd olika lösningar. Att integrera kombinerade mobilitetstjänster kan bidra till högre mobilitet på landsbygden, förutsatt att dessa möter existerande behov. Konceptet har hittills främst testats i stadsmiljö och tidigare studier har visat att det krävs en teknikutveckling för att kunna erbjuda samma service på landsbygden (Trafikutskottet, 2020). I en artikel undersöks konceptet "Smart Countryside" vilket betonar betydelsen av platsbaserade lösningar för kollektivtrafik på landsbygden. Studien visade att det finns potential att mer effektivt utnyttja existerande infrastruktur och fordon. Det kan dock vara svårt att finansiera en lösning för kombinerad mobilitet på landsbygden där det ofta finns begränsad efterfrågan och hög tillgång till bil.

Fördelen är dock att det kan minska behovet av att äga en bil. För att införa smart mobilitet på landsbygden krävs dock nytänkande och lösningar där olika former av transporter, utrustade med lämplig digital infrastruktur, integreras i en effektiv strategi. I smart mobilitet används digitala data i form av information om till exempel biljetter, registreringsnummer, ansiktsigenkänning, användarinformation, sociala nätverk, mobildata, medicinsk data i olika analyser för att förutse behov av transporter till olika destinationer, olika färdmedel och olika tider. På landsbygden finns inte samma möjligheter att samla in data som i städer, dessutom finns sällan samma ekonomiska resurser. För att smart mobilitet ska vara ett genomförbart alternativ på landsbygden kan det därför bli nödvändigt att använda sig av mer konventionella statistiska metoder för att kunna dra slutsatser kring vad som sker i dessa områden. Lösningar som inkluderar olika former av mikromobilitet som till exempel elcyklar eller elsparkcyklar är idag en vanlig service i städer. En sådan lösning skulle kunna bidra till livsstilsförändringar och högre mobilitet även på landsbygden. Mikromobilitet är dock ett exempel på en tjänst som på landsbygden skulle behöva anpassas till förutsättningar som längre avstånd och begränsad infrastruktur (Bosworth et al., 2020).

I ett projekt som genomfördes mellan 2018 och 2021 har möjligheterna att lansera en mobilitetsplattform för landsbygden utforskats. Projektet gick ut på att testa ett koncept för kombinerad mobilitet på landsbygden. De tjänster som erbjöds var kollektivtrafikresor, hyra/hyra ut privatbilar, bokning av taxi, möjlighet att hyra en större, eldriven personbil ("byabuss") och elcykel samt delningstjänst för exempelvis släpvagnar. Dessa var tillgängliga genom en app speciellt utvecklad inom projektet. Principen var att det efterhand skulle vara möjligt att ansluta fler tjänster till appen och erbjuda användarna ett "smörgåsbord" av tjänster. Generellt sett upplevdes konceptet som en bra idé som skulle kunna leda till förbättrad privatekonomi och bidra till miljömål. För användarna i detta projekt var det dock viktigare att det fanns ett utbud av tjänster än att dessa finns samlade på en gemensam plattform. Lärdomar från projektet tyder på att dialogen med potentiella användarna är viktig när tjänsten utformas. Dels för att tjänsten ska bli så användbar och tillgänglig som möjligt, dels för att medborgarna ska känna sig delaktiga i utvecklingen (Berg et al., 2021).

Även autonoma fordon diskuteras inom konceptet smart mobilitet för landsbygd. Automatiserad kollektivtrafik kan ge kostnadsminskningar för drift, vilket skulle möjliggöra linjer och turer med lägre resande. En sådan lösning skulle kunna bidra till att sammanlänka rurala och urbana områden och potentiellt leda till ökad säkerhet, förbättrad effektivitet, mindre miljöpåverkan, förbättrad tillgänglighet, ökad jämlikhet och ökad bekvämlighet. Studier har pekat på att förutsättningar för autonoma fordon på landsbygden är goda, både avseende det tekniska förutsättningar, fysisk miljö och ekonomiska incitament. Den viktigaste målgruppen skulle vara de som ej har tillgång till eget fordon, till exempel unga eller gamla. Tjänsten skulle kunna användas som en "first- last mile" lösning för att ta sig till och från annan kollektivtrafik. Det behövs dock fler studier kring hur en tjänst med autonoma fordon skulle kunna se ut på landsbygden (Trafikutskottet, 2020). De största utmaningarna skulle vara anslutning till digital infrastruktur som behövs för övervakad drift, att miljön antingen är för varierande och det är svårt att förutsäga hinder som kan uppkomma, eller att miljön har för

lite variation vilket kan göra det svårt att navigera samt att avstånden är längre än i urbana miljöer (Bosworth et al., 2020).

Studier som fokuserat på ungas mobilitetsbehov indikerar att smart mobilitet som koncept idag i stor utsträckning är främmande för boende på landsbygden och att det skulle behöva anpassas utifrån individens demografiska och geografiska kontext för att ses som attraktivt. Det är därför viktigt att lösningar som integreras i transportsystemet inte är homogena. De inneboende principerna i den smarta mobiliteten innebär dock att det finns en potential för sådana lösningar att kunna komplettera det existerande transportutbudet och möta en del av de behov som finns av flexibilitet (Wallsten et al., 2021; Bosworth et al., 2020).

### **2.3. Trygghet i kollektivtrafiken**

Trygghet är en viktig aspekt av mobilitet och tillgänglighet. Det finns forskning, internationellt och i Sverige, som visar på effekterna av bristande trygghet på människors vardagsliv och möjligheter. Upplevda risker för den personliga säkerheten i transportsammanhang kan minska sociala interaktioner och deltagande i samhället. Det har också visats att otrygghet kan påverka beslut om att använda kollektivtrafiken negativt. Detta gäller speciellt vissa grupper. Till exempel finns det skillnader mellan män och kvinnors upplevelser av trygghet i kollektivtrafiken, där kvinnor i större utsträckning oroar sig för sin personliga säkerhet. Det är också vanligt att unga personer påverkas av negativa trygghetsupplevelser. Detta är problematiskt då det ofta är dessa grupper som är beroende av kollektivtrafiken, vilket leder till att de behöver göra anpassningar för att kunna resa tryggt (Jones & Lucas 2012; Ceccato, et al., 2021; Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021; Stjernborg & Rutberg, 2021; Lagerqvist, 2020; Chowdhury & van Wee, 2020).

Forskare inom urban planering och säkerhet har undersökt hur otrygghet i transportmiljöer begränsar unga människors mobilitet, vilka faktorer som påverkar vad som upplevs som otryggt samt vilka anpassningar och beteenden detta leder till. Författarna menar att kvinnor upplever mer otrygghet, vilket delvis beror på att de oftare utsätts för obehagliga situationer (Ceccato, et al., 2021). Kvinnor oroar sig till exempel för att bli trakasserade, förföljda eller bestulna (Chowdhury & van Wee, 2020). Tidigare erfarenheter påverkar alltså upplevelsen av transportmiljöer. Det är dock inte bara egna erfarenheter av att ha utsatts som spelar in, utan även erfarenheter av att ha upplevt eller bevittnat andra bli utsatta kan inverka på trygghetsupplevelsen. Studier visar att otrygghet leder till att mobilitet begränsas, speciellt för unga kvinnor, och att strategier utvecklas för att hantera dessa situationer. Strategierna kan innebära undvikande beteende och anpassningar där till exempel vissa tider eller platser undviks, men också försvarsbeteenden som att klä sig på ett visst sätt, bära vapen och vara uppmärksam på omgivningen. Tryggheten är situationsbaserad och kan variera på olika tider, platser och i olika delar av resan, vilket betyder att det är viktigt att ta hänsyn till hela-resan och den tidsrumsliga kontext som resan sker inom (Ceccato, et al., 2021; Stjernborg & Rutberg, 2021; Lagerqvist, 2020). Det är inte bara trygghet under själva resan på bussen eller tåget som kan påverka möjligheterna att resa kollektivt, även väntan vid hållplatsen och vägen dit och hem har visats ha stor betydelse för tillgänglighet till kollektivtrafiken. I dessa

delar av resan spelar till exempel trafikmiljön och människorna som rör sig i området en stor roll i upplevelsen (Stjernborg & Rutberg, 2021; Henriksson, 2020; Chowdhury & van Wee, 2020). Uppfattningen av platsens karaktärsdrag har en viktig inverkan på trygghet och strategier. Faktorer som påverkar upplevelsen av transportmiljön beskrivs vara både fysiska strukturer som belysning och platsens utseende, men också aspekter av social kontroll som underhåll och övervakning samt tjänstens pålitlighet och tillgänglig information. Även sammansättningen av olika människor på platsen har stor betydelse för upplevelsen av den sociala miljön. Tryggheten har också visats försämrats under kvällstid då det är mörkt, vilket troligtvis beror på att faktorer som ödslighet och låg naturlig övervakning blir mer framträdande under dessa tider (Jones & Lucas, 2012; Ceccato, et al., 2021; Ceccato, & Loukaitou-Sideris, 2021; Stjernborg & Rutberg, 2021; Lagerqvist, 2020; Henriksson, 2020; Chowdhury & van Wee, 2020).

Trots att det idag finns god kunskap om trygghetsupplevelser i kollektivtrafiken har få studier undersökt detta ur ett landsbygdsperspektiv. Forskning har undersökt otrygghet associerad med brott och kriminalitet på landsbygden, men inte specifikt i kollektivtrafiken (Ceccato, 2016). De studier som finns fokuserar i stor utsträckning på trafiksituationen på landsbygden och bidrar med kunskap om hur denna påverkar trygghet och möjligheter att resa med andra färdssätt än bil, främst gång och cykel. En enkätstudie visar att många boende på landsbygden upplever att det är otryggt att färdas som gående eller cyklist i området. Den främsta oron var att råka ut för en olycka. Oron grundar sig i biltrafikens höga hastighet och att vägen de behöver färdas på är för smal. Tryggheten försämrats även under vinterförhållanden och när det är mörkt. Generellt sett var otryggheten högre hos kvinnor. För att öka tryggheten hade det behövts separata gång- och cykelvägar samt förbättrat vägunderhåll (Rosander & Johansson, 2012b). En undersökning kring planering för hållbara persontransporter visar att det kan vara svårt att skapa kostnadseffektiva lösningar för oskyddade trafikanter på landsbygden i relation till nyttjandet. Det finns ekonomiska hinder för att tillhandahålla till exempel separata gång- och cykelvägar, dessutom finns en begränsad tillgång till ytor för sådana åtgärder. I och med ett ofta sviktande befolkningsunderlag på landsbygden prioriteras dessa insatser i mer tätbebyggda områden. På landsbygden finns en motsättning mellan de oskyddade trafikanternas behov av säkerhet, trygghet och tillgänglighet och fordonstrafikens krav på hög hastighet och framkomlighet (Rosander & Johansson, 2012a).



### 3. Teoretisk utgångspunkt - Trygghet

Studien utgår från relevant forskning kring begreppet trygghet och innefattar: Trygghet i offentliga miljöer och transportmiljöer; Betydelsen av den fysiska- och sociala miljön; Trygghet ur ett tidsgeografiskt perspektiv; Mobilitetsstrategier och tillgänglighet.

#### 3.1. Trygghet i offentliga miljöer och transportmiljöer

Trygghetsupplevelser är subjektiva och i stor utsträckning beroende av individuella faktorer. Trygghet kan definieras som den upplevda risken att utsättas för något, medan säkerhet är den faktiska risken. Upplevelsen av trygghet behöver alltså inte motsvara den verkliga risken. De som upplever sig själva som mest utsatta är dock de som också i högre utsträckning är otrygga. Denna upplevelse påverkas även av samhällets syn på olika grupper och vilka som behöver vara vaksamma på olika risker. Ålder och kön är två individuella faktorer som har stort inflytande över vilka personer som upplever otrygghet. Traditionellt sett har kvinnor i större utsträckning blivit varnade för risker i den offentliga miljön, vilket bidrar till att de är en grupp som ofta uppger att de är otrygga. Otryggheten är också ofta högre för de som inte har starka sociala kontakter i området (Ceccato, et al., 2021; Chowdhury & van Wee, 2020). Fastän det oftare är män som rapporterar att de utsatts för brott, är det kvinnor som upplever störst otrygghet i transportmiljöer. Brottstatistiken behöver dock inte vara en korrekt representation av verkligheten. Trygghet eller otrygghet baseras mycket på tidigare erfarenheter av platser och situationer, men också berättelser och nyhetsrapporteringar om andras upplevelser påverkar bilden av platsen. Upplevelsen av trygghet kan förklaras som en produkt av minnen, erfarenheter och relationer till plats (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021). Även psykologiska faktorer och känslor av ångest och obehag relaterade till att resa med människor man inte känner kan ha en stark påverkan på tryggheten i transportmiljöer (Currie et al., 2013).

Kvinnors uppfattning av trygghet på offentliga platser påverkas både av den sociala- och fysiska miljön. Uppfattningen av risker är relaterad till hur väl man känner till omgivningen. Utanför de områden man är bekväm i görs bedömningar av risk baserat på förutfattade idéer om miljön som i sin tur baseras på erfarenheter av liknande platser, men också på sociala signaler från människor och fysisk miljö på platsen. Otryggheten påverkar och begränsar kvinnors deltagande i den offentliga miljön till olika grad. I vissa fall kan det leda till undvikande av speciella miljöer, men det är mer vanligt att det skapar en rädsla och stress i de situationer man utsätts för miljön. Det finns en koppling mellan den byggda miljön och säkerhet. Planering och design kan därmed bidra till att skapa tryggare miljöer och möjliggöra trygga resor med kollektivtrafik. Därtill är det viktigt att det finns kompletterande arbete och strategier för att minska de individuella, fysiska och sociala faktorer som kan hindra kvinnor att känna sig trygga på offentliga platser (Loukaitou-Sideris, 2005; Chowdhury & van Wee, 2020).

### 3.2. Betydelsen av den fysiska- och sociala miljön

Trots att trygghetsupplevelser till stor del är subjektiva, finns det aspekter som har visats ha betydelse för hur den byggda miljön i allmänhet upplevs. Faktorerna kan finnas både i den fysiska och sociala miljön och utgör tillsammans en upplevelse av risk och trygghet. Två typer av miljöer som av kvinnor ofta upplevs som otrygga är slutna miljöer med begränsade möjligheter att ta sig ut, och okända och öde öppna ytor med begränsad möjlighet till skydd (Loukaitou-Sideris, 2005). Detta kan kopplas till "prospect-refuge theory" och den evolutionära preferensen för miljöer där det är möjligt att iaktta och överblicka omgivningen samt söka skydd och säkerhet från potentiella faror (van den Berg & Staats, 2018). Generellt sett kan faktorer som mörker, ödslighet, bristande underhåll och begränsad möjlighet till övervakning av allmänheten eller boende i området (s.k. naturlig övervakning), framkalla rädsla i offentliga miljöer (Loukaitou-Sideris, 2005). För att miljön ska kännas trygg vid avsaknad av dagsljus är det viktigt att det finns artificiell belysning med bra kvalitet. Förutom att mängden lampor är viktig, behöver även ljuskällans styrka och kvalitet beaktas (Johansson et al., 2014). Ljusets förmåga att bidra till trygghet kan bedömas genom det avstånd på vilket det är möjligt att identifiera låga föremål, läsa av skyltar och identifiera kön och ansiktsdrag hos personer som närmar sig. Att kunna identifiera ansiktsuttryck är extra viktigt, eftersom att kunna avgöra andra människors avsikter på säkert avstånd är viktigt för att miljön ska uppfattas som säker (Rahm & Johansson, 2018). För att det ska upplevas tryggt att röra sig i området är det också viktigt med tillgänglighet och bekvämligheter som välskötta gångbanor, övergångsställen och att det inte finns några barriärer som fotgängare. Även trafiksituationen påverkar intrycket av miljön (Brown et al., 2007). Upplevelsen av platsen påverkas också av den estetiska kvaliteten och komplexiteten i den byggda miljön samt naturliga element, såsom träd och buskar, på platsen (Johansson et al., 2016).

Fysiska markörer för social ordning som graffiti och ovårdade, övergivna byggnader är faktorer som påverkar tryggheten (Loukaitou-Sideris, 2005). Vandalism och avsaknad av skötsel kan fungera som en symbol för låg social kontroll och kriminalitet vilket kan trigga rädsla (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021). En viktig faktor för tryggheten på platsen är upplevelsen av den sociala miljön. Indikationerna på social ordning kan också vara människorna som vistas på platsen, närvaron av till exempel påverkade och onyktra personer kan anses utgöra en risk och leder ofta till otrygghet. Att vara ensam på en plats kan framkalla oro och rädsla, men närvaron av andra människor kan ses som ett hot. Vilka personer som uppfattas som ett hot bestäms ofta efter individuella faktorer som kön, ålder, etnicitet och klass. Andra personer på platsen kan också inge trygghet genom att fungera som ett skydd mot hot då de kan se och höra vad som händer och ingripa om det skulle behövas (Loukaitou-Sideris & Eck, 2007; Ferreira et al., 2016). Även om vissa miljöer ofta förknippas med otrygghet, är de inte funktionen i sig utan snarare vissa designkvaliteter som påverkar upplevelsen. Därför kan design och planering ha en viktig betydelse för tryggheten på platsen. Miljöer som i allmänhet inger trygghet är generellt sett rena, välskötta platser som bjuder in till aktivitet och rörelse (Loukaitou-Sideris & Eck, 2007; Johansson et al., 2016).

Utifrån kunskapen kring kvaliteter i miljön som kan skapa otrygghet har forskare tagit fram strategier med syfte att minska kvinnors rädsla. Design- och planeringsstrategier kan spela en viktig roll för tryggheten men även för den faktiska risken för brott eller incidenter, alltså säkerheten. Strategierna behöver bemöta både den faktiska och den upplevda risken, eftersom båda aspekterna kan påverka möjligheterna att röra sig i det offentliga rummet. Planering bör ta hänsyn till kontexten och faktorer som platsens funktion, önskvärd aktivitet och typ av population. Det finns dock även generella strategier som har visats kunna bidra till ökad säkerhet och trygghet. Dessa innefattar bland annat att upprätthålla en välskött miljö som är hel och ren, att tillhandahålla belysning av bra kvalitet och att möjliggöra naturlig övervakning. Den informella övervakningen kan vara effektiv för att öka trygghet. Den kan möjliggöras genom att undvika till exempel hållplatser på ödsliga platser, stängda fasader utan fönster och barriärer för siktlinjer. Andra strategier som föreslås innefattar att kontrollera vilken typ av funktioner som finns på platsen och att skapa så kallade trygga territorier där olika grupper känner sig välkomna. När det handlar om att skapa en trygg kollektivtrafik är det också viktigt att ta hänsyn till ett hela-resan perspektiv och se till att inte bara stationer och hållplatser är trygga utan även att den omgivande miljön är trygg och att det finns trygga stråk och gångvägar för att ta sig mellan hemmet och kollektivtrafiken (Loukaitou-Sideris, 2005). För att öka den övergripande tryggheten, bekvämligheten och tillgängligheten är det därför viktigt att det finns samverkan mellan olika aktörer som har möjlighet att påverka olika delar av resan. Annars finns det en risk att otrygghet i någon av dessa delar påverkar benägenhet att utnyttja kollektivtrafiken över huvud taget (Wretstrand et al., 2014; Berg & Ihlström, 2017).

### **3.3. Trygghet ur ett tidsgeografiskt perspektiv**

Upplevelser av platser kan förändras drastiskt under olika tidpunkter på dygnet. En central faktor för trygghetsupplevelsen är närvaron av dagsljus. Mörker och svårigheter att se sig om i omgivningen påverkar ofta tryggheten negativt. Men det är också andra faktorer som förändras under dygnet. Till exempel aktivitet på platsen, vilka människor som rör sig där och hur de fysiska strukturerna uppfattas (Jones & Lucas, 2012; Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021). I tidsgeografi kombineras geografisk analys av människors förflyttningar med en tidsdimension för att på så sätt förstå rörelsemönster. Tidsgeografiska principer föreslår att det är möjligt att förutsäga risken att utsättas för brott i den offentliga miljön eftersom människors rörelse följer dynamiska men regelbundna mönster samtidigt som de begränsas av ett antal hinder i tid och rum. Regelbundenheten i rörelse innebär att det går att kartlägga mönster över tid och rum och på så sätt koppla risken för brott till olika tider på dygnet såväl som veckodagar och årstider men även platser. Transportmiljöer är platser som har en stark koppling till mänsklig aktivitet där människor både sammanstrålar och sprids, samtidigt som användningen begränsas utifrån tidtabeller. Dessutom spelar den fysiska utformningen en roll i upplevelsen av miljön. Den sociala och fysiska miljön kan alltså variera utifrån tid och rum, vilket gör den till en viktig plats när det kommer till att planera trygga miljöer (Ceccato & Uittenbogaard, 2014).

Risken att utsättas för vissa brott, som snatteri, kan öka under tider då det är mycket aktivitet och trängsel, medan risken att utsättas för till exempel överfall upplevs öka när det är lägre aktivitet och sämre naturlig övervakning. Generellt sett ökar otryggheten i kollektivtrafiken på kvällen och natten, då det är få människor i rörelse. Otryggheten kan även kopplas till kännedomen om att det faktiskt är vanligast att våldsamma brott sker på dessa tider. För att bidra till trygghet är det därför viktigt att ta hänsyn till att upplevelsen av platsen förändras vid frånvaro av dagsljus, speciellt i länder som Sverige där det under vissa tider på året är mörkt under många av dygnets timmar. Betydelsen av artificiellt ljus kan därmed också spela en olika stor roll i trygghetsupplevelsen under olika årstider (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021; Rahm & Johansson, 2018). Den begränsade möjligheten att utnyttja kollektivtrafiken under vissa tider då den inte upplevs som trygg kan påverka tillgänglighet och leda till exkludering av sociala grupper i samhället (Jones & Lucas, 2012).

### **3.4. Mobilitetsstrategier och tillgänglighet**

Otrygghet kan leda till beteendeförändringar och påverka mobilitetsmönster. I kollektivtrafiken kan detta innebära att individer som upplever otrygghet under vissa tider och på vissa platser undviker att resa under dessa förutsättningar. I extrema fall kan rädsla och otrygghet leda till att offentliga miljöer undviks helt, vilket kan ses som en dysfunktionell otrygghet som påverkar den generella livskvaliteten. Men otryggheten kan också leda till strategier som används för att hantera situationen, dessa kan ses som exempel på funktionell otrygghet som används för att faktiskt kunna genomföra resor (Ceccato, et al., 2021). Mobilitetsstrategier kan beskrivas som en individs sätt att hantera situationer som gör resande potentiellt svårt. Strategierna möjliggör att människor kan påverka sin egen mobilitet utan att begränsas av samhälleliga strukturer (Henriksson, 2020). Det kan innefatta undvikande strategier där kontakten med vissa platser, människor och tidpunkter minimeras genom att till exempel be om skjuts eller gå omvägar för att undvika obehagliga platser. Det kan även innefatta beteenden som går ut på att skydda sig själv genom att klä sig på ett visst sätt, bära någon typ av vapen, ha sällskap, prata i telefon eller lyssna på musik. Att alltid vara uppmärksam på omgivningen och låtsas vara självsäker för att det inte ska synas att man upplever situationen som otrygg är exempel på strategier kvinnor använder i transportmiljöer. Strategierna kan ge en känsla av kontroll, men också ses som en börda som påverkar välmående och mobilitet (Ceccato, et al., 2021; Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021; Henriksson, 2020).

Kvinnor behöver ofta anpassa sig mer för att känna sig trygga i kollektivtrafiken. Det är ett problem som har skapats av samhällsstrukturer men som också leder till att upprätthålla dem genom att påverka var och hur kvinnor kan röra sig. Generellt sett ser kvinnor och mäns mobilitetsmönster olika ut, och kvinnor är ofta mer beroende av kollektivtrafiken. Otryggheten som kan uppstå i dessa miljöer kan därför vara en anledning till att kvinnor i större utsträckning undviker att resa vissa tider (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021). Från en ung ålder lär sig kvinnor att vara försiktiga med var de rör sig och vilka människor de kommer i kontakt med. Detta beteende leder till att kvinnor är på sin vakt i offentliga miljöer och automatiskt gör en bedömning av faror i situationen. Därför är det vanligt att strategier

utvecklas och att mobilitetsmönstret anpassas utifrån otryggheten. Tryggheten i kollektivtrafiken kan alltså påverka tillgänglighet till olika funktioner, aktiviteter och samhället i stort (Loukaitou-Sideris, 2005).

Tillgänglighet kan definieras som potentialen och förmågan att ta del av samhället. Den utgörs av en kombination av geografisk och social kontext, vilket innebär att den varierar utifrån individens förutsättningar. Tillgängligheten är en social effekt av transportsystemet och kan på en individnivå, tillsammans med individuella faktorer som kön och ålder, påverka möjligheten att delta i samhället (Jones & Lucas, 2012). Brist på tillgänglighet är ett vanligt problem på landsbygden. Socialt deltagande och tillgång till samhället begränsas av långa avstånd och dåligt utbud av transporter, men även det lokala utbudet av service, arbetstillfällen och utbildning. Tillgängligheten bygger på geografiska komponenter som markanvändning och rumslig lokalisering av funktioner samt sociala komponenter som individuella behov och möjligheter och förmågor att överbrygga avstånd, men också på tidsmässiga komponenter som påverkas av transportsystemet och möjlighet att nå funktioner under olika tider på dygnet. Kontexten är alltså viktig för den individuella tillgängligheten och förutsättningar för mobilitet (Berg & Ihlström, 2017).



## 4. Metod och material

Utformningen av studiens forskningsdesign har utgått från den inledande litteraturoversikten på ämnet. Uppsatsen har en kvalitativ ansats där ett flertal metoder kombineras för att kunna besvara de frågeställningar som utifrån tidigare forskning identifierats som relevanta för att nå syftet. För att besvara frågeställningarna görs dels en kartläggning av planering för trygghet i kollektivtrafiken på landsbygd (5.1), dels en beskrivning av kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafik på landsbygden (5.2). I den första delen av kapitlet beskrivs metoderna som använts för att samla in studiens empiri. Dessa består dels av en dokumentstudie av planeringsdokument och kompletterande intervjuer med planeringsaktörer där materialet används i kartläggningen, dels av djupintervjuer med kvinnor på landsbygden där materialet används i beskrivningen av trygghet. I det andra avsnittet beskrivs med vilka metoder materialet har analyserats och hur analysen har gått till.

### 4.1. Datainsamling

#### 4.1.1. Dokumentstudie

För att kartlägga hur planeringen för trygghet i kollektivtrafiken går till i det aktuella geografiska området har en kvalitativ dokumentstudie av dokument från relevanta aktörer genomförts. Syftet med metoden är att få information om hur aktörer som är aktiva i planeringen hanterar frågan. Dokumentstudier är en vanlig metod för att studera samhällsplanering. Dokumenten visar hur aktörer förhåller sig till olika frågor, vilket i planering har betydelse för prioriteringar och beslutsfattande. Dokumenten används här som textuella data och ger en bild av aktörernas intentioner för planeringen. Alla dokument är öppna och publicerade på respektive aktörs internetbaserade hemsida, vilket ger materialet hög autenticitet. Det textuella materialet behöver dock ses i det sammanhang det producerats (David & Sutton, 2016, s. 159–165), vilket i detta fall varierar med tanke på att aktörerna har olika roller i planeringen och därmed olika syften med texterna. Dokumenten ses inte som någon absolut källa till hur planering faktiskt går till, utan används som exempel på hur aktörerna kommunicerar sina intentioner för denna, och i detta syfte bedöms materialet pålitligt. Materialet bör inte heller ses som heltäckande för aktörernas syn på frågan. Det kan, likt David & Sutton (2016, s.159–165) påpekar, vara svårt att bedöma hur väl de dokument som ingår i studien representerar all information som aktörerna publicerat kring ämnet, därför har också kompletterande intervjuer genomförts med representanter för respektive aktör (se avsnitt 4.1.2). Trots detta finns en möjlighet att det finns relevanta dokument som inte har inkluderats i denna studie.

De aktörer som ingår i studien är alla på något sätt aktiva i planering och/eller utförande av kollektivtrafiken i kommunen. I denna studie som avgränsats till planering inom Linköpings kommun inkluderas aktörerna: Trafikverket; Svensk Kollektivtrafik; Stiftelsen Tryggare Sverige; Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik; Region Östergötland/ Östgötatrafiken; Nobina Sverige; Linköpings kommun; Occas AB. Detta urval inkluderar många viktiga aktörer i planeringen för trygghet i kollektivtrafiken, men bör inte ses som

heltäckande för alla aktörer som har en roll i planeringen. Från dessa aktörer har, med hjälp av deras egna hemsidor och kompletterande intervjuer, dokument som är relevanta för studien identifierats och valts ut för att analyseras. Dokumenten som samlats in har olika status i planeringen beroende på aktörens roll, vilket också betyder att dokumenten är av olika slag. Formen för de publicerade dokumenten varierar mellan planer, program, strategier, riktlinjer, rapporter och modeller och behandlas i analysen utifrån dess betydelse för planeringen. Att empirin är textuell gör den relativt oproblematisks att studera då den, till skillnad från människor, är icke-reaktiv mot det faktum att den är föremål för forskning. Det innebär också färre etiska överväganden i och med att texterna publicerats av välkända organisationer i syfte att spridas till allmänheten (David & Sutton, 2016, s. 159–165).

#### *4.1.2. Intervjuer med aktörer inom planering*

För att komplettera dokumentstudien och få tillgång till ytterligare information om hur planering för trygghet i kollektivtrafiken på landsbygden går till gjordes kvalitativa intervjuer med representanter för respektive aktör. Representanter för aktörerna kontaktades i syfte att urskilja aktörens roll i planeringen och fördjupa förståelsen för hur de faktiskt arbetar med frågan samt vilka dokument som berör detta arbete. För att studien ska vara möjlig att återupprepa under liknande förutsättningar (Elo et al., 2014), ombads intervjupersonerna beskriva sin befattning hos aktören samt vilka frågor hen arbetar med (se tabell 1). I de fall det har varit möjligt har intervjuerna genomförts med personer som jobbar med frågor som berör trygghet. Informanterna delgavs information om studiens syfte och gav sitt samtycke för deltagande.

För att bevara reliabilitet och i möjligaste mån generera motsvarande information från respektive aktör genomfördes intervjuerna på ett strukturerat sätt. Intervjuguiden var dock ostandardiserad vilket möjliggör utförliga och detaljerade svar (David & Sutton, 2016, s. 113–117). Frågorna som ställdes till representanterna var: Vad arbetar du med (vilken befattning, vilka frågor)?; Vilken roll har aktören i planeringen för kollektivtrafik på landsbygd?; Hur arbetar ni med trygghet i kollektivtrafik på landsbygd? Vilka delar av resan arbetar ni med (från/till hållplats, vid hållplats, på bussen)?; Finns det några dokument som berör detta arbete (specifikt eller indirekt)?; Har ni planer på att arbeta med detta i fortsättningen? Totalt genomfördes åtta intervjuer under perioden mellan mars och april 2022. Beroende på informanternas preferenser utfördes intervjuerna via telefon eller videosamtal (och i två fall per mail), och varade cirka 20–30 minuter.

#### *4.1.3. Intervjuer med kvinnor på landsbygden*

Beskrivningen av kvinnors trygghet i kollektivtrafik på landsbygden bygger på kvalitativa intervjuer med fem kvinnliga intervjupersoner som bor på, eller regelbundet pendlar till, landsbygden. Målet med intervjuerna var att få en förståelse för informanternas personliga upplevelser och erfarenheter kring ämnet och syftar därmed till att framhäva varje enskild intervjus djupvaliditet. Därför användes en relativt ostrukturerad intervjuguide där intervjupersonerna i stor utsträckning tilläts styra samtalet och lämna öppna, ostandardiserade svar (se bilaga 1). Deltagarna har gett informerat samtycke till att delta i studien och



intervjuerna har anonymiserats för att skydda intervjupersonernas integritet. En pilotintervju genomfördes för att säkerställa att intervjupersonerna uppfattar frågorna korrekt och har möjlighet att uttrycka sina synpunkter på ett effektivt sätt. I och med pilotintervjun kunde intervjuguiden utvecklas så att ämnet och formuleringen av frågorna var förståeligt och relaterbart för målpopulationen (David & Sutton, 2016, s. 113–117; Elo et al., 2014). Intervjuerna utfördes via telefon eller på en plats intervjupersonen valde och varade cirka 30–45 minuter. Totalt genomfördes fem intervjuer med kvinnor under perioden mellan mars och april 2022.

Målgruppen var kvinnor i åldern 18–30 som bor eller verkar på landsbygden inom kommunen som studien avgränsas till. Rekryteringen av intervjupersoner gjordes genom annonser i grupper på sociala medier och genom snöbollsurval där potentiella intervjupersoner identifierades utifrån tidigare intervjuer. I och med att målgruppen är relativt begränsad och svår att identifiera har tidigare kontakter spelat stor roll för rekryteringen. På grund av detta är det dock svårt att fastställa deltagarnas representativitet för populationen i stort (David & Sutton, 2016, s. 197; Elo et al., 2014), vilket påverkar studiens generaliserbarhet. Antalet genomförda intervjuer baseras på praktiska begränsningar, och det är möjligt att studien hade gynnats av att inkludera ett större urval för att uppnå mättnad i empirin. Bakgrundsinformation kring deltagarnas generella boendesituation och mobilitet kunde erhållas med hjälp av ett antal bakgrundsfrågor och tillhandahålls i uppsatsen resultat- och analysdel för att möjliggöra framtida studier under liknande förutsättningar (se avsnitt 5.2.1).

## **4.2. Analys**

### *4.2.1. Innehållsanalys*

Materialet analyseras med hjälp av kvalitativ innehållsanalys. Metoden är vanlig inom kvalitativ forskning och inriktar sig på språket som kommunikation med fokus på textens innehåll och kontextuella betydelse. Så kallad textuell data kan innefatta material från både tryckta medier i form av skriven text och verbal kommunikation i till exempel intervjuer. Material från olika textuella källor kan även kombineras i samma studie. Den kvalitativa innehållsanalysen går bortom kvantifiering av ord eller koncept för att också undersöka och tolka språket med syfte att klassificera text i kategorier som representerar dess betydelse. Kategorierna kan baseras både på den explicita betydelsen av texten och underliggande meningar. Metoden kan användas för att till exempel identifiera intentioner, fokus eller kommunikationstrender hos individer, grupper eller institutioner. Målet är att utvinna kunskap och förståelse för det fenomen eller koncept som studeras. Det är dock viktigt att se materialet i det sammanhang som det producerats (Hsieh, 2005).

Kvalitativ innehållsanalys kan ses som ett icke påträngande sätt att analysera interaktioner, och metoden gör det möjligt att i analysen bevara närhet till empirin. Dock finns det en risk att komplexa samband i materialet reduceras och förenklas. Analysen innebär att tolkningar av innehållet i materialet görs genom en systematisk klassificeringsprocess som går ut på att koda och identifiera teman eller mönster (Hsieh, 2005). Innehållsanalysen är en flexibel och

pragmatisk metod som kan utföras på ett deduktivt eller induktivt sätt. Vilket av dessa tillvägagångssätt som är mest passande bestäms dels av syftet med analysen, dels av den befintliga tidigare forskningen på området (Elo et al., 2014; Hsieh, 2005). I den här studien har två varianter av den kvalitativa innehållsanalysen använts för att analysera empirin som används i kartläggningen respektive beskrivningen.

#### *Analys av dokumentstudie och intervjuer med aktörer*

Tillvägagångssättet för analysen av dokumentstudien liknar det i en summerande innehållsanalys där förekomsten av ett specifikt innehåll i texterna, till exempel i form av specifika ord eller begrepp, identifieras i syfte att förstå den kontextuella användningen av dessa. Den kvalitativa aspekten av denna form av innehållsanalys innebär en tolkning av den underliggande betydelsen av orden och den kontext vari de används. Det är alltså vissa delar av materialet där det specifika innehållet behandlas som identifieras och analyseras. Analysen av materialet leder till en tolkning av den kontextuella innebörden av specifika termer eller innehåll (Hsieh, 2005). I den här studien har förekomsten av orden "trygghet" och "landsbygd" i dokumenten sammanställts. Innehållet har sedan tolkats utifrån dess kontext för att försöka förstå intentionen med användningen och dess implikationer för planeringen. Materialet från de kompletterande intervjuerna med aktörer har sedan använts för att bekräfta tolkningarna av innehållet i dokumenten och för att fördjupa förståelsen för hur planeringen av trygghet på landsbygden faktiskt ser ut.

#### *Analys av intervjuer med kvinnor*

För att analysera materialet från intervjuerna med kvinnor på landsbygden har en konventionell innehållsanalys använts. Den konventionella innehållsanalysen utgår direkt från materialet utan att ta hänsyn till tidigare teorier och möjliggör en rikare förståelse för det fenomen som studeras. Detta tillvägagångssätt präglas av en induktiv ansats som innebär en förutsättningslös kodning av hela materialet. Kodningsprocessen går ut på att meningar eller fraser som innehåller information som är relevant för frågeställningarna identifieras och kondenseras för att sedan grupperas och placeras in i kategorier som återspeglar det centrala budskapet i intervjuerna. Kategorierna utgörs av flera koder som har ett liknande innehåll, och utifrån tolkningen av dessa kategorier formuleras teman. I den konventionella innehållsanalysen utgår kodningen inte från förutbestämda kategorier eller teman, utan dessa växer fram från det insamlade materialet. Detta tillvägagångssätt möjliggör nya insikter, och är passande när tidigare forskning på fenomenet som forskningsfrågan behandlar är begränsad. Det innebär att resultatet är grundat i den faktiska empirin och baserat på deltagarnas unika uppfattningar (Elo et al., 2014; Hsieh, 2005; Braun & Clarke, 2006). Då det saknas kunskap om fenomenet trygghet i kollektivtrafiken från kvinnor på landsbygdens perspektiv, är målet med analysen är att ge en omfattande beskrivning av deltagarnas upplevelser och syn på ämnet.

Den form av konventionell innehållsanalys som använts är en tematisk analys som syftar till att identifiera och analysera mönster. Teman används för att illustrera analyser av materialet som identifierats som centrala kring en idé eller koncept. De representerar ett mönster som fångar något viktigt i materialet i relation till frågeställningarna. Den kvalitativa aspekten

innebär att det inte finns något krav på specifik kvantitativ storlek för att ett tema ska bedömas vara relevant. I vissa fall består ett tema av vanligt förekommande koder, men detta är alltså inte avgörande. Gemensamt för teman är att de i förhållande till materialet som helhet bedöms ha relevans för frågeställningarna. Det praktiska tillvägagångssättet för analysen har följt ett antal rekommenderade steg för tematisk analys (Braun & Clarke, 2006). Inledningsvis gjordes en enkel transkribering av intervjuerna. Nästa steg bestod av en systematisk produktion av koder där intressanta aspekter i materialet identifierades och sammanställdes i kategorier för att sedan, i det tredje steget, sorteras i potentiella teman och en övergripande struktur. Därefter gjordes granskningar för att säkerställa de preliminära temans relevans och validitet för de enskilda koderna och empirin i sin helhet. I de sista stegen utformades presentationen av analysen och exempel från materialet valdes ut för att illustrera varje temas betydelse.

### **4.3. Metoddiskussion**

Studiens omfattning har inneburit en begränsning för antalet aktörer och dokument som har varit möjliga att inkludera i kartläggningen av planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygden. Vissa svårigheter med att komma i kontakt med "rätt" person hos en del av aktörerna har också resulterat i risken att viktig information om aktörernas arbete med just trygghetsfrågan saknas i kartläggningen. Det hade även varit värdefullt att göra ett mer strukturerat urval av intervjupersoner på landsbygden. Ett mer representativt urval hade till exempel kunnat möjliggöra bättre kontroll över deltagarnas individuella faktorer och förutsättningar samt öka studiens generaliserbarhet. Det är också en begränsning att studien endast inkluderar kvinnors uppfattning. Om det hade funnits utrymme att intervjua fler personer hade det också varit intressant att inkludera andra gruppers syn på trygghet i kollektivtrafiken, till exempel äldre personer eller barn, vilket generellt sett är grupper som är begränsade i sin mobilitet.



## 5. Resultat och analys

Studiens resultat och analys presenteras i två delar. Den första delen består av en kartläggning av planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygden. Den andra delen består av en beskrivning av kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken på landsbygden.

### 5.1. Planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygden

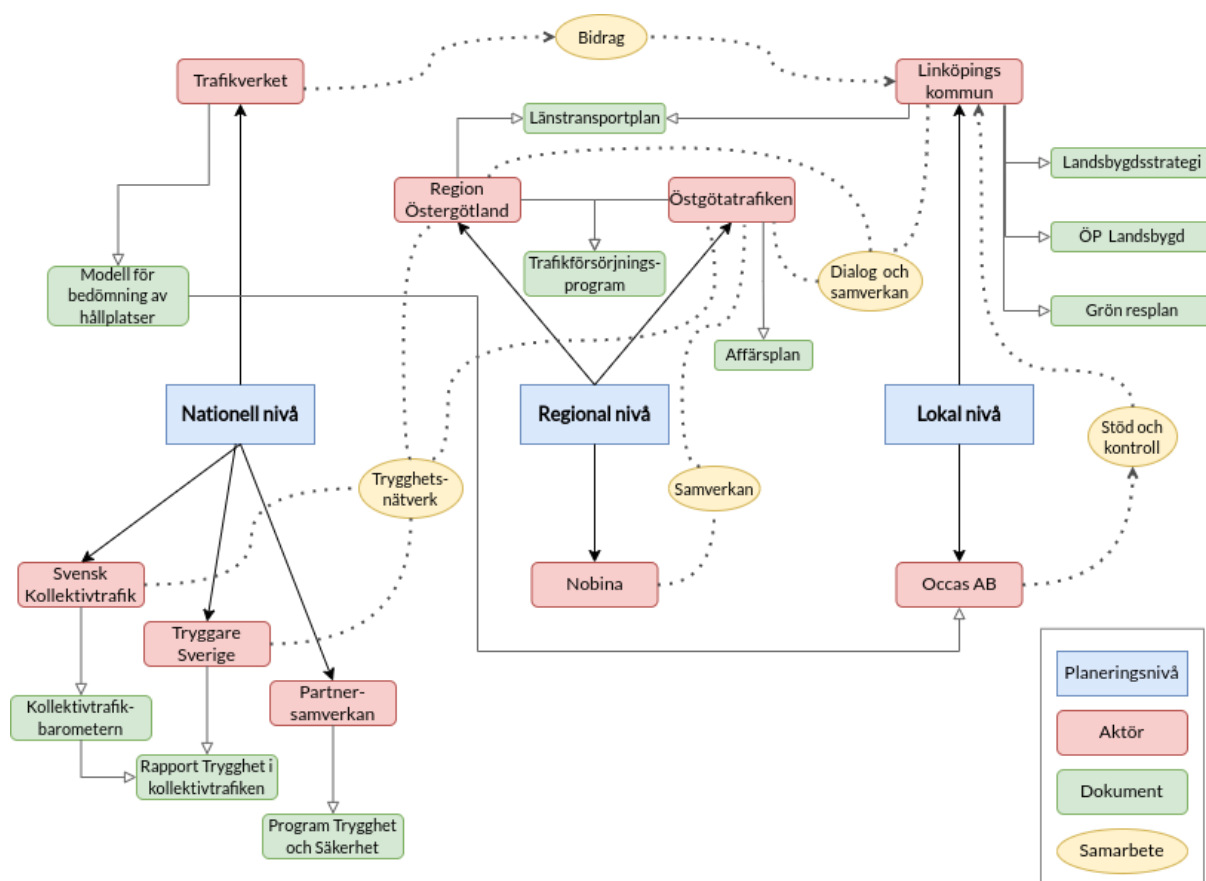
I det här avsnittet redovisas kartläggningen av planering för trygghet i kollektivtrafiken på landsbygd vilken är resultatet av dokumentstudien och de kompletterande intervjuerna med representanter för involverade aktörer. Kartläggningen inkluderar dokument och aktörer som alla på något sätt är aktiva i planeringen i det aktuella geografiska området, men ska inte ses som heltäckande för alla som är involverade i planeringen. Resultatet redovisas utifrån nationell-, regional- och lokal planeringsnivå.

Aktör	Representant	Dokument
Trafikverket	Strategisk planerare på Region Mitt	Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd
Svensk Kollektivtrafik	Projektledare	Kollektivtrafikbarometern 2021, Tema Trygghet
Stiftelsen Tryggare Sverige	Generalsekreterare	Rapport Trygghet i kollektivtrafiken
Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik	Branschutvecklare på Sveriges Bussföretag	Program Trygghet och Säkerhet
Region Östergötland/ Östgötatrafiken	Miljö- och samhällsstrateg på Östgötatrafiken	Trafikförsörjningsprogram Länstransportplan Affärsplan
Nobina Sverige	Affärschef trafikområde Östergötland	-
Linköpings kommun	Trafikingenjör	Landsbygdstrategi Översiktsplan för landsbygden och småorterna Grön resplan Linköpings kommun
Occas AB	Konsult	-

Tabell 1. Aktörer, representanter för aktörerna och dokument som ingår i kartläggningen av planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygden

### 5.1.1. Övergripande struktur

Den övergripande strukturen för planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygd redovisas i en modell där nivåer, aktörer, dokument och samarbeten ingår. Modellen ger en översiktlig bild av hur planeringen, enligt aktörernas representanter, ser ut.



Modell 1. Övergripande struktur för planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygd

Kartläggningen beskriver utifrån planeringsnivå aktörernas roll i planeringen av trygghet i kollektivtrafiken på landsbygd samt på vilket sätt de, enligt dokument och kompletterande intervjuer, jobbar med frågan.

### 5.1.2. Nationell nivå

På nationell nivå har Trafikverket en viktig roll i planeringen, dels på ett strategiskt plan, dels fysiskt som väghållare för det statliga vägnätet. På strategisk nivå undersöker Trafikverket i varje region behov och potential för till exempel gång, cykel och kollektivt resande för att tillsammans med den regionala kollektivtrafikmyndigheten ta fram underlag för planeringen som ligger till grund för politiska beslut. Trafikverket kan samfinansiera satsningar tillsammans med regioner, och dela ut bidrag till kommuner och enskilda väghållare som själva vill genomföra satsningar. Myndigheten svarar på yttranden från den kommunala och regionala planeringen. De har inte möjlighet att påverka hela utvecklingen, men är involverade i de tidiga skedena av planering och samarbetar med regionen för att utforma kollektivtrafiken (Personlig kommunikation, 2022-03-18). Trafikverket tog 2010 fram en

modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd. Bakgrunden till arbetet var att säkra och trygga hållplatser är viktiga både av trafiksäkerhetsskäl och för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Syftet med modellen är att stödja planerare i översiktliga bedömningar som kan användas som planeringsunderlag för att prioritera behov av åtgärder samt planera nya hållplatser. I bedömningen beaktas faktorer som är viktiga för att bedöma bussresenärers olycksrisk och otrygghet vid hållplatsen men också till- och från hållplatsen. Trafikens hastighet väger tyngst i bedömningen, men även trafikflöde, sikt och belysning tas med i beräkningen som också kompletteras med en subjektiv bedömning av till exempel förekomsten av väderskydd, andel tung trafik, övergångsställen och övriga omständigheter (till exempel svåra vinterförhållanden). I åtgärdsprioriteringen beaktas även utnyttjningsfrekvensen på hållplatsen eller gånganslutningen. Modellen baseras på forskningsresultat samt olycksstatistik och utgår från människors behov med särskild hänsyn till barns förutsättningar i miljön. Modellen begränsas till att beakta de som använder hållplatsen för att stiga på bussen. Trafikverket och kommunen kan som väghållare använda modellen för att systematiskt inventera och bedöma befintliga hållplatser och gånganslutningar på landsbygd och resultatet kan användas både i lång- och kortsiktig planering av befintliga och nya hållplatser. Modellens användningsområden innefattar även dialoger och samråd där den kan fungera som ett underlag för att skapa samsyn mellan berörda aktörer (Trafikverket, 2010).

Bransch- och intresseorganisationen Svensk Kollektivtrafik med medlemmar från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen har också en roll i utvecklingen av kollektivtrafik på nationell nivå. Organisationens roll är att stötta medlemmarna i planeringen och idka lobbying mot regering och riksdag. De ser sig som en advokat för kollektivtrafiken och jobbar för att samla och sprida goda exempel som visar på dess nytta i samhället. Organisationen är inte operativ i planeringen. Arbetet med trygghet är ett samarbete mellan flera aktörer, och Svensk Kollektivtrafik anordnar forum för nätverkande för att samla medlemmarna. De tar även fram modellavtal och riktlinjer tillsammans med andra branschorganisationer, medverkar i forskningsprojekt och beställer konsultstudier för att belysa olika frågor. Det finns inom organisationen ett arbete med trygghet i kollektivtrafiken där de samarbetar med andra aktörer som Stiftelsen Tryggare Sverige för att jobba proaktivt med frågan. Arbetet har ett hela-resan perspektiv där de utgår från att människor har olika upplevelser av resans olika delar och att subjektiva uppfattningar om vad som upplevs som tryggt kan variera utifrån social och geografisk kontext. Till exempel kan det behövas andra typer av arbetssätt för att bidra till trygghet i kollektivtrafiken på landsbygden än i stadsmiljö. Det uppstår också andra utmaningar i och med att befolkningsunderlaget påverkar antalet resenärer och de ekonomiska incitamenten att genomföra åtgärder på landsbygden. Då medlemmarna i Svensk Kollektivtrafik inte har möjlighet att påverka alla delar av resan krävs det även att det finns ett samarbete mellan olika aktörer. Arbetet med trygghet i kollektivtrafiken på landsbygden fokuserar till största del på skolresor och barns säkerhet. Det senaste året har dock trygghet fått ett större fokus i den kvalitets- och attitydundersökning Svensk kollektivtrafik regelbundet genomför (Personlig kommunikation, 2022-03-17). I Kollektivtrafikbarometern 2021 har Svensk Kollektivtrafik undersökt uppfattningar kring trygghet i olika resenärgrupper och geografiska kontexter.

Undersökningen visar att det finns en skillnad mellan stad och landsbygd när det kommer till vilka faktorer som bidrar till otrygghet i kollektivtrafiken. På landsbygden är risk för försening, oro för brott och bristande trafiksäkerhet exempel på faktorer som påverkar tryggheten. Oron för dessa är också störst hos unga kvinnor. Undersökningen visar även att det finns ett samband mellan otrygghet och missnöjdhet med kollektivtrafiken (Svensk kollektivtrafik, 2021).

Stiftelsen Tryggare Sverige driver på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik ett trygghetsnätverk där representanter från regionala kollektivtrafikmyndigheter deltar i samarbeten, träffar och studieresor. Tryggare Sverige har i sin verksamhet delvis fokus på kollektivtrafik och trygghetsnätverket har både diskuterat trygghet från kvinnors perspektiv och ett glesbygdsperspektiv. Stiftelsen har liten påverkan på planering men jobbar för att mer arbete ska ske kring dessa frågor. De ser ett stort behov av att lyfta trygghets- och säkerhetsfrågor i kollektivtrafik på landsbygden och arbetar därför för att skapa samarbeten med olika aktörer. För att sprida kunskap har de även tagit fram en rapport tillsammans med Svensk kollektivtrafik (Personlig kommunikation, 2022-04-01b). I rapporten Trygghet i kollektivtrafiken behandlas frågor kring utveckling av otrygghet, vilka resenärer som är otrygga, var de är otrygga, varför de är otrygga samt vilka åtgärder som har genomförts för att minska otrygghet och vad som ytterligare kan göras för att öka tryggheten i kollektivtrafiken. Rapporten utgår från ett hela-resan perspektiv och lyfter fram betydelsen av utformningen av den fysiska miljön. Rapporten innefattar även en modell för att bedöma trygghet i den fysiska miljön. Syftet med rapporten är att bidra till att stärka olika aktörer i det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet i och kring kollektivtrafiken (Tryggare Sverige, 2021).

På nationell nivå finns även aktören Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik som är en samverkansarena för nationella branschorganisationer inom kollektivtrafik. Syftet med samarbetet är att sprida information och skapa samsyn mellan olika parter. Inom partnersamverkan finns en grupp med representanter från olika aktörer som arbetar med säkerhets- och trygghetsfrågor. Tillsammans har de också tagit fram Program för Trygghet och säkerhet vars syfte är att erbjuda en vägledning för de som ingår i Partnersamverkan. Programmet har tagits fram för att lyfta frågan, skapa samsyn mellan parterna och visa att branschen tar frågan på allvar (Personlig kommunikation, 2022-03-04). Programmet ska utgöra en strategisk grund för beslut hos olika aktörer och fungera som stöd vid utformandet av motsvarande program och handlingsplaner inom de olika branscherna som ingår som partners. Målet är att genom att öka trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken bidra till attraktivitet och att öka andelen resenärer som väljer detta färdssätt framför bilen. Det har även satts upp mål för den standard man vill nå och programmet innehåller en genomgång av faktorer som är viktiga för att uppnå detta. Programmet präglas av ett hela-resan perspektiv vilket innebär att visionen är att vägar till och från hållplatser, hållplatser, fordon och förare och annan personal i kollektivtrafiken alltid ska vara, och uppfattas som trygga och säkra. Visionen som antagits av parterna har även en tillhörande handlingsplan och kravbilaga för att uppnå denna. Det är enligt programmet viktigt att all planering och utformning av det kollektiva resesystemet utgår från resenären, har resenären i fokus och att olika



förutsättningar och behov beaktas för att trygghet och säkerhet ska kunna garanteras (Partnersamverkan, 2013).

### 5.1.3. Regional nivå

På regional nivå är det den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Östergötland som tillsammans med det av regionen helägda bolaget Östgötatrafiken som ansvarar för kollektivtrafiken. Bolaget är trafikhuvudman för den lokala och regionala linjetrafiken och representerar regionen på tjänstemannanivå. Uppdraget innebär att jobba strategiskt med politisk inriktning, övergripande mål och ekonomiska ramar. Dessa redovisas i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet och Länstransportplanen och bryts sedan ner i mer konkreta mål i bolagets affärsplan där det också ska framgå hur målen ämnas uppnås. Dessa aktörer har ingen rådighet över den fysiska infrastrukturen men jobbar tillsammans med respektive väghållare för att uppnå målen. Regionen har också möjlighet att i samråd med Östgötatrafiken fördela medel till kommunala satsningar som går i linje med de regionala målen. De mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet som berör trygghet i kollektivtrafiken på landsbygd är de övergripande målen om Geografisk tillgänglighet och Fler nöjda resenärer. Strategin för kollektivtrafik på landsbygden utgår från att närtrafiken ska täcka upp behovet av kollektivtrafik för de som bor mer än två kilometer från en hållplats. Det innebär att resenären blir upphämtad vid sin adress och därmed prioriteras i dessa resor inte trygghet till och från, eller vid, hållplatsen. Anpassning av hållplatser är en ekonomisk fråga som prioriteras utifrån utnyttjande (Personlig kommunikation, 2022-03-07). Hela Östergötland ska ha tillgång till allmän kollektivtrafik och i områden utanför den linjelagda kollektivtrafikens upptagningsområde ska närtrafiken, som en särskild form av yttäckande anropsstyrd kollektivtrafik, erbjudas. Syftet är i första hand att möta behovet av fritidsresor och servicebehov under dagtid på vardagar. Under kvällar och helger är resmöjligheterna begränsade (Region Östergötland, 2020). Länstransportplanen inkluderar ett delmål kring kommunikationer och utvecklad kollektivtrafik mellan centrum och perifera delar av regionen. Trygghet och jämställdhet finns i planen med som funktionsmål (Region Östergötland, 2018). I det regionala trafikförsörjningsprogrammet finns en ambition att skapa attraktiva, trygga och säkra miljöer i infrastrukturen. Det innebär att det ska vara tryggt att ta sig till och från hållplats och att vistas vid hållplatsen såväl som på fordonet. Belysning längs gångvägar och vid hållplatser benämns som en viktig trygghetsfaktor och även hållplatsens närhet till annan bebyggelse har betydelse. I områden med svagt resandeunderlag öppnas möjligheter upp för lokala initiativ och nya innovativa och tekniska lösningar för att öka tillgänglighet, information och trygghet. För att förbättra infrastrukturen och minska restiden föreslås även att antalet hållplatser ska minska och kvaliteten på de som finns kvar öka (Region Östergötland, 2020). Tryggheten i kollektivtrafiken berörs i Östgötatrafikens affärsplan på så sätt att den har en viktig roll för att uppnå visionen som bland annat är att erbjuda enkla och trygga resor för att ses som ett självklart färdmedelsval av resenärer (Östgötatrafiken, 2020).

Även de som kör bussarna på landsbygden har ansvar för att planera för trygga resor. I Linköpings kommun är det Nobina som kommer att ta över denna roll i nästa upphandling. Företaget har i planeringsstadiet mycket samverkan med Östgötatrafiken. De har möjlighet att

vara delaktiga i utvecklingen och jobbar tillsammans med kommande planer och tidtabeller. I och med att Östgötatrafiken har ansvar för trafikledningen jobbar de även tillsammans för tryggheten ombord på bussen. Om det skulle uppstå en incident i trafiken är det dem förarna har en dialog med. De har mycket fokus och samråd kring förarnas arbetsmiljö, trygghet och säkerhet. Det ska även kännas tryggt för resenärerna att vistas på bussen och diskussioner kring att prova nya lösningar för att uppnå detta har varit positiva. Till exempel har förslag om att göra det möjligt att släppa av passagerare på landsbygden på andra lämpliga platser än hållplatsen, som passar resenären bättre, diskuterats. Live- övervakning i bussen är också en lösning som skulle kunna bidra till större trygghet. Möjligheten att övervaka busshållplatser och gångvägar har också undersökts. Miljön runt hållplatsen, stråk för att ta sig dit och hem och faktorer som belysning är viktiga att beakta i planeringen. För att uppnå trygghet ur ett hela-resan perspektiv är det dock viktigt med samverkan mellan olika aktörer. Nobina har störst möjlighet att påverka miljön på bussen men jobbar för att kunna influera beslut som även rör andra delar av resan. I dagsläget finns kameraövervakning på bussen men ingen live-övervakning. Föraren har ett viktigt ansvar för passagerarnas säkerhet och trygghet och det som händer på bussen. Företaget jobbar mycket med resenärernas upplevelse och att implementera ett "resenärslöfte" som innebär att passagerarna ska ha en trygg och säker resa. Detta innefattar förarnas körsätt men även att bussarna är trafiksäkra och hela och rena. Förarna coachas för att köra säkert och har fått utbildning i konflikthantering. Det finns även krisplaner och interna riktlinjer som ska följas i hot- och våldssituationer (Personlig kommunikation, 2022-04-01a).

#### *5.1.4. Lokal nivå*

På lokal nivå är det kommunen som har ansvaret för kollektivtrafiken. Linköpings kommun har ansvar för infrastrukturen på alla kommunala vägar och vädskydden på de statliga vägarna i kommunen. De deltar i samråd och samverkansgrupper tillsammans med Östgötatrafiken för att verka till ökat kollektivtrafikresande i kommunen men har ingen beslutanderätt i linjedragning och turtäthet i kollektivtrafiken. I samverkan kring Länstransportplanen har kommunen möjlighet att ta fram en prioriteringslista med åtgärder för statliga vägar. De har dock ingen beslutanderätt över infrastrukturen utöver vädskydd som de ansvarar för. Målet är att samtliga småorter i kommunen som har linjelagd kollektivtrafik ska ha minst ett vädskydd, dock finns det vissa riktlinjer på hur många kollektivtrafikresenärer som behövs på en hållplats för att göra investeringen för att uppföra ett vädskydd. Längs med de kommunala vägarna där de har beslutanderätt över både gång- och cykelväg, hållplatser och vädskydd har de jobbat mycket med trygghet. De planer som berör kollektivtrafiken på landsbygden är en Landsbygdsstrategi, en Översiktsplan för landsbygden och småorterna samt Grön resplan Linköpings kommun. Utöver dessa arbetar kommunen med projekt tillsammans med Region Östergötland för att öka mobiliteten på landsbygden, framförallt där det inte finns linjelagd kollektivtrafik (Personlig kommunikation, 2022-03-07). I Landsbygdsstrategins kapitel om kommunikationer och infrastruktur behandlas bland annat målen för det kollektiva resandet. Kollektivtrafiken ska präglas av långsiktighet och förutsägbarhet och anpassas efter individers olika behov. För att kunna erbjuda effektiv kollektivtrafik till så många som möjligt ska trafiken koncentreras kring och utgå från regionala stråk. Detta innebär att de som bor på landsbygden kan komma

att få längre till närmaste hållplats och därför i större utsträckning bli bilberoende. För att väga upp för detta planerar kommunen för effektiva och bekväma omstigningsplatser för att göra det möjligt att byta färdstätt från bil eller cykelpendling (Linköpings kommun, 2013). I Översiktsplan för landsbygden och småorterna utpekas strategiska omstigningsplatser som ska användas både för kollektivtrafik och för att underlätta samåkning i personbil. I avsnittet om hållbar pendling ingår att öka kollektivtrafikens attraktivitet som en strategi. Det ska också vara möjligt att på ett trafiksäkert sätt ta sig via gång eller cykel till busshållplatser. Trafiksäkerhet och trygghet benämns som viktiga faktorer när det gäller barns väg till och från skolan. Kommunen ska prioritera att skapa säkra och trygga skolvägar (Linköpings kommun, 2014). Den gröna resplanen går ut på att motivera personer som jobbar inom kommunen att använda sig av mer hållbara färdstätt, varav ett är kollektivtrafiken (Linköpings kommun, 2015)

En annan aktör som finns på lokal nivå är Occas AB. Företaget har konsulter som jobbar med planering för trafiksäkerhet och särskild kollektivtrafik. Under de senaste åren har de jobbat mycket med skolskjuts och att hjälpa ansvariga planerare att tillse att hållplatserna som finns är trafiksäkra att gå till och att stå vid. Occas AB har en stödjande och kontrollerande roll för att se till att regelverket för skolskjuts som har upprättats av kommunerna följs och att eleverna inte behöver gå längre än vad de ska göra enligt regelverket. I vissa uppdrag sköter de även planering av den upphandlade skoltrafiken, till exempel hur rutterna ska se ut och var eleverna ska kliva på bussen. De har arbetat med trygghet för skolbarn på flera sätt. För att synliggöra hållplatserna har de på uppdrag av kommunerna satt upp speciella hållplatsskyltar där skolbarnen går på skolbussen. Dessa skyltar är reflekterande och flouriserande vilket innebär att platsen synliggörs för elev, skolbussförare och andra bilister. Det finns också andra innovativa system för att stödja både barn, föräldrar och förare under resan för att den ska vara trygg och säker. De arbetar också med trafikdömningar av vägar och hållplatser för att tillse att eleverna har en trygg gångväg och ståplats i väntan på skolbussen. Trafikverkets modell för bedömning av hållplatser på landsbygd används i arbetet men har uppdaterats och anpassats en del utifrån att de gör bedömningar på individnivå. Det har varit nödvändigt dels eftersom den har funnits sedan 2010, dels eftersom den är uppbyggd för allmän kollektivtrafik, och inte skolskjuts. Det finns stora behov och förbättringspotential hos kommuner och regioner och Occas AB planerar att fortsätta arbeta med trafiksäkerhet, trygghet och säkerhet inom skolskjutsen (Personlig kommunikation, 2022-03-30).

## **5.2. Kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafik på landsbygden**

I det här avsnittet presenteras en bakgrundsbeskrivning av intervjupersonerna som ingår i resultatets andra del samt de fyra teman som av analysen identifierats som relevanta för kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafik på landsbygd. Dessa teman är: Mänsklig aktivitet och naturlig övervakning; Trafiksituationen och fysiska strukturer; Tillgänglighet och flexibilitet; Pålitlighet och information.

### 5.2.1. *Bakgrund*

Intervjupersonerna som deltog i studien var alla kvinnor i åldern 21 till 30 år. Fyra deltagare bor på landsbygden och pendlar regelbundet till en närliggande stad eller tätort, och en deltagare pendlar regelbundet från staden till landsbygden. Deltagarnas boendesituation ser olika ut, en deltagare bor ensam, två deltagare bor med sina föräldrar och två deltagare bor med partner och små barn. Alla deltagare har bott eller verkat på landsbygden i över 10 år, varav två deltagare har valt att flytta dit i vuxen ålder. Gemensamt för alla intervjupersoner är också att de uppger att de trivs bra på landsbygden. De positiva aspekter som nämns är närheten till natur och djur, samt lugnet som finns på landsbygden till skillnad från i staden. Intervjupersonerna har mellan 5 och 13 kilometer från hemmet till närmsta tätort. De flesta har körkort och oftast tillgång till bil, men inte alltid. Tillgången till kollektivtrafik beskrivs generellt som dålig, dels då utbudet av turer och linjer är begränsat, dels då det är långt till närmsta hållplats. Avståndet till hållplatsen varierar från 1 kilometer upp till 5 kilometer. Användandet av kollektivtrafik varierar mellan deltagarna, två personer åker kollektivt regelbundet, två personer gör det ibland och en person använder aldrig kollektivtrafiken på landsbygden. Det färdmedel som föredras är dock bil. Kollektivtrafiken används i situationer när andra färdmedel inte finns tillgängliga, till exempel under vissa tider, när bilen är upptagen eller när det är för dåligt väder för att cykla eller gå.

### 5.2.2. *Mänsklig aktivitet och naturlig övervakning*

Ett tydligt tema under intervjuerna med kvinnor på landsbygden var betydelsen av sociala faktorer i transportmiljön. Intervjupersoner upplever generellt att det ur en social synpunkt känns tryggt att vänta vid hållplatsen på landsbygden, i och med att alla i området känner till varandra. Igenkänning av bussföraren och andra passagerare är en faktor bidrar till att resan känns trygg. Eftersom det är så få människor som rör sig på platsen upplevs det också vara tryggt att lämna cykeln vid hållplatsen, trots att det inte finns någonstans att låsa fast den. Dock framkommer det också att dessa förutsättningar, att hållplatsen ligger avlägset och att människorna i området känner varandra, kan leda till otrygghet och konflikter, speciellt vid vissa tidpunkter. Under dagtid upplever alla intervjupersoner att det är socialt tryggt att resa med kollektivtrafiken på landsbygden. Däremot är det tydligt att det finns en skillnad när det handlar om resor på kvällstid. Enligt intervjupersonerna är det olika typer av människor som rör sig i trafiken under dygnet. På dagen är det sällan mycket människor på bussen, förutom under pendlingstid då många skol- och arbetspendlare utnyttjar kollektivtrafiken. Ingen av dessa situationer bidrar till otrygghet. På kvällen, och speciellt på helger, är det däremot vanligt att stöta på personer som är onyktra eller upplevs som "skumma".

Även om de upplever att det känns mer otryggt att resa vissa tider på dygnet, framkommer det att det inte är dagsljus eller mörker i sig som påverkar tryggheten. De som inte upplever någon social otrygghet tycker inte att situationen förändras vid avsaknad av dagsljus eller belysning, medan de som upplever social otrygghet menar att denna består oberoende av dessa faktorer. Den sociala otryggheten grundar sig i en oro för att utsättas för något brott av en annan person på platsen. Det finns bland intervjupersonerna en uppfattning om att det händer mycket i den offentliga miljön och kollektivtrafiken på kvällarna. Denna uppfattning

baseras till stor del på egna erfarenheter av incidenter i kollektivtrafiken. En person säger att *“Det är väldigt stor skillnad när jag ska ta mig hem från bussen. Det händer ju mycket på nätterna, helst på helgerna. De flesta som tar sista bussen är ju onyktra. Så det har väl blivit ett par incidenter”*. Den sociala miljön och hur människor betar sig i kollektivtrafiken är en faktor som påverkar tryggheten. Upplevelsen är individuell och intervjupersonerna beskriver olika sociala situationer som otrygga. Några deltagare tycker att det känns tryggare om det är fler personer på bussen och om resenärerna känner igen varandra, medan andra menar att trängseln kan upplevas som att det saknas kontroll och att det finns en risk för att det blir bråk mellan resenärer just eftersom de känner igen varandra. Det som är gemensamt för berättelserna är dock att kvinnornas bedömning av vilken typ av medresenärer som är närvarande spelar störst roll för om det känns tryggt att vistas på platsen eller inte.

Tidigare erfarenheter som intervjupersonerna har påverkar och färgar deras syn på trygghet i kollektivtrafiken. De som till exempel är oroliga att hamna i konflikter med andra resenärer har tidigare varit med om att det uppstått diskussioner efter oömbedda kommentarer eller dåligt uppförande från andra passagerare. Konfrontationer kan även ha uppstått när de har bevittnat någon annan som har blivit trakasserad och då ingripit. Dessa erfarenheter har blottat de risker som finns och lett till att den sociala oron har blivit den största faktorn för otrygghet. Erfarenheterna påverkar också vilken del av resan som upplevs som mest otrygg. En person som upplevt flera incidenter vid hållplatsen, som ofredanden och väskryckningar, upplever väntan på bussen som en otrygg situation och är alltid på sin vakt i sådana miljöer:

*“Ja jag känner mig trygg i det faktum att jag säger ifrån när folk betar sig. Men jag har stött på en hel del rötägg, främst i stan. Och jag har sett en del grejer och har fått säga ifrån när jag upplevt att en yngre tjej blev ofredad av en läskig kille. Så det känns lite sådär. Men jag känner mig trygg i mig sig och jag vet att jag skulle säga ifrån och reagera. Men jag känner inte att det inte finns några puckon, utan de är där på till exempel busshållplatser. Så jag är alltid lite på min vakt”*

En negativ erfarenhet av en förare i anropsstyrd trafik har försämrat inställningen till detta färd sätt hos en annan person. Tidigare erfarenheter av att ha blivit förföljd och trakasserad på vägen hem från bussen har resulterat i att en tredje person inte känner sig trygg och är rädd för att utsättas för något på vägen från hållplatsen. Utifrån dessa erfarenheter och otryggheter har kvinnorna utvecklat olika mobilitetsstrategier.

De strategier som framkom under intervjuerna var delvis mindre anpassningar som att till exempel välja en sittplats som inte är isolerad utan där det finns möjlighet att lätt ta sig ur situationen, hålla nycklarna i handen på vägen hem och vara uppmärksam på omgivningen. Medan vissa kände sig tryggare med att använda hörlurar och mobil för att avskärma sig från situationen runt omkring och ignorera påträngande människor, kände andra att det inte var möjligt att sitta i sin egen värld och lyssna på musik i otrygga situationer då detta minskar uppsynen över omgivningen. Intervjupersonerna berättade även om större anpassningar som de har varit tvungna att göra för att känna sig trygga. Dessa innefattar att undvika att åka kollektivt överhuvudtaget, eller på vissa tider då det upplevs finnas en risk för att utsättas för

något, och i stället be om skjuts eller sova kvar hos en kompis för att slippa åka med bussen hem. Det kan även innebära att välja andra vägar eller gå omvägar hem från hållplatsen och att be om skjuts för att inte behöva gå från hållplatsen alls. En person menar att tidigare erfarenheter har lett till att:

*“När jag går hem så har jag alltid nycklarna i handen, alltid efter det. Och när jag började vara ute mer i Linköping på kvällarna gjorde jag allt i min makt för att sova hos en kompis eller nånting, för att slippa ta bussen hem”*

Även om otryggheten inte skulle hindra från att använda kollektivtrafiken i nödvändiga situationer, har det lett till att den valts bort i de fall det finns andra alternativ, eftersom det är mer bekvämt att inte behöva vara på sin vakt under resan. En person har även provat att använda sig av en Facebook grupp där hon ibland frågade andra tjejer om de kunde ha sällskap till bussen, vilket ofta funkade bra då någon skulle gå samma väg eller ville ställa upp som sällskap ändå. Att inte behöva åka bussen själv och att ha sällskap av någon, är positivt för trygghetsupplevelsen. Erfarenheterna av otrygghet kopplat till kollektivtrafiken kan även ha en inverkan på val av bostadsområde i framtiden, speciellt om detta val kan förebygga risken att eventuella barn får uppleva samma situationer.

Busshållplatser som ligger avlägset och långt från mänsklig aktivitet kan vara en faktor som påverkar trygghetsupplevelsen negativt. Den naturliga övervakningen som finns i bebyggda områden är viktig för att det ska kännas tryggt att resa med kollektivtrafiken. En skillnad mellan att åka kollektivt i staden och på landsbygden är att det finns fler människor som rör sig i staden. Speciellt på kvällarna kan det kännas väldigt öde på landsbygden, även i bostadsområden som annars upplevs som trygga. Det som känns otryggt är att det inte finns någon som ser om det händer något, och därmed ingen som kan ingripa. Om busshållplatsen låg närmare bostadshuset skulle det kännas tryggare att stiga av bussen. En person menar att i nuläget skulle ingen kunna uppmärksamma om hon blev attackerad eller påkörd efter att bussen åkt vidare. Problemet uppstår främst när det är mörkt, då det inte heller finns någon belysning vid hållplatsen. Det skulle kännas tryggare att bli avsläppt närmare hemmet. Där bussarna går mer frekvent upplever inte intervjupersonerna att det känns lika otryggt att vänta vid hållplatsen, då man kan vara säker på att det kommer komma en buss snart. Den mänskliga närvaron är även viktig för att det ska kännas tryggt på bussen. Antalet personal som jobbar i kollektivtrafiken påverkar trygghetsupplevelsen och rädslan att utsättas för något av en annan person. Enligt flera intervjupersoner skulle det kännas tryggare om det fanns fler ansvariga personer som kan uppmärksamma problem och som man kan vända sig till om det känns otryggt. En person menar att tryggheten hon känner i kollektivtrafiken också grundar sig mycket i att hon känner sig trygg med sin egen förmåga att säga ifrån om hon eller någon annan utsätts för en obehaglig situation.

Fler anställda som rör sig på fordon och hållplatser och som kan hålla uppsyn i kollektivtrafiken skulle bidra till högre trygghet. Andra lösningar som föreslås av intervjupersonerna är att införa ”nöd knappar” på fordonen som man kan använda om man känner sig otryggt eller utsatt men har svårt att säga ifrån eller ta sig ur situationen själv.

Funktionen skulle göra det möjligt att påkalla uppmärksamhet, men också kunna fungera avskräckande för eventuella förövare. En annan digital lösning som föreslås är någon slags funktion i mobilen där det är möjligt att registrera att man har kommit hela vägen hem och avslutat sin resa med kollektivtrafiken, att det finns någon som följer upp att allt har gått bra. Nattvandrare skulle vara ett annat sätt att bidra till trygghet på vägen från hållplatsen i och med vetskapen om att det finns någon i närheten som har uppsyn och som kan påkallas om man behöver hjälp.

### 5.2.3. *Trafiksituationen och fysiska strukturer*

Trafiksäkerheten är en faktor som alla intervjupersoner menar påverkar tryggheten i kollektivtrafiken. Flera av personerna behöver ta sig både via en grusväg och större bilväg för att komma till närmsta hållplats. Grusvägen upplevs generellt som trygg, även om det när det är mörkt ute kan kännas lite obehagligt att gå eller cykla där med tanke på att det inte finns någon belysning och att det finns väldigt många vilda djur. Då finns risken att man snubblar eller trampar på något och skadar sig, och samtidigt en oro att bli attackerad av något djur, till exempel vildsvin. En person beskriver sin upplevelse:

*“Jag skulle säga att det är skillnad på om det är dagsljus eller inte, för vi har ju ingen belysningen eller så. Så det blir ju kolmörkt. Jag har cyklat den vägen en gång med en lampa, men då hade jag lite hjärtrus för att jag hörde så mycket djur runt omkring mig som jag inte såg”*

Intervjupersonerna upplever stor skillnad i tryggheten till och från hållplatsen när det är dagsljus eller inte, eftersom det sällan finns belysning längs vägen. Detta problem blir större längs den del av vägen som trafikeras av mycket bilar, lastbilar och traktorer. I inget fall har deltagarna tillgång till gångväg eller gatljus längs de stora vägarna som leder till hållplatserna. Hastighetsbegränsningen på dessa vägar är 70–90 km/h och som gångtrafikanter behöver man ofta korsa vägen för att ta sig till hållplatsen. Alla intervjupersoner upplever att det är trafikfarligt att röra sig på vägen, speciellt om de har barn med sig, och att det inte finns tillräckligt med bekvämligheter för fotgängare, som gångbanor eller övergångsställen. Oron att inte synas av bilförare och bli påkörd påverkar tryggheten negativt. Mörker, men också mycket snö och is, bidrar till lägre trafiksäkerhet och trygghet. På vintern kan det bli väldigt halt att gå på vägen vilket inte känns tryggt när bilar kör på samma väg. Vallar med snö kan också bidra till att det finns mindre plats att gå på samt att bilarna har sämre sikt och att man då som gångtrafikanter inte syns lika bra. Att det är vajerräcken längs med vägen gör också att man behöver gå nära körbanan. Strategier för att undvika denna otrygghet kan vara att använda reflexer för att synas men även att försöka anpassa sina resor till när det inte är rusningstrafik. Tryggheten skulle öka om det fanns gångbanor och ett säkert sätt att ta sig över bilvägen.

Att vänta vid hållplatsen upplevs generellt som tryggt ur trafiksynpunkt. Den otrygghet som finns grundar sig i oron att inte synas ordentligt av bilister eller bussföraren. Att det finns en plattform att vänta på är positivt för trygghetsupplevelsen, speciellt om man har barn med sig. Plattformar eller parkeringsfickor kan bidra till att det upplevs som en lägre risk att bli

påkörd. En person menar att: *“Hållplatsen ligger längs med vägen men just där har de byggt en liten plattform att vänta på, vilket känns bra, speciellt om jag föreställer mig att mina barn också ska vänta på bussen där i framtiden”*. Att vänta i en ficka eller väderskydd ökar dock risken att inte synas av bussföraren och att bussen därför inte stannar. Riskerna är större när det inte finns dagsljus, och de flesta intervjupersoner uppger att det inte finns tillräcklig belysning vid hållplatsen för att det ska kännas tryggt. Tryggheten skulle förbättras om området kring hållplatsen var bättre upplyst. En person uppger dock att det finns både belysning och andra bekvämligheter i den fysiska miljön vid hållplatsen och att hon inte upplever någon otrygghet på platsen.

Det som kan upplevas som otryggt ombord på bussen är att förarna inte känner till vägen och kör för fort i kurvor och liknande. Tidigare erfarenheter av detta hos en intervjuperson har lett till att det finns en oro att bussen ska köra av vägen eller krocka med ett djur. Om det alltid var förare som var vana att köra vägen skulle det kännas tryggare. Över lag finns dock en uppfattning om att det är tryggt att åka med bussen på landsbygden, förarna kör bra och vet när de ska sakta in, det finns bälten och det är ofta lugnt på bussen.

#### 5.2.4. Tillgänglighet och flexibilitet

Tillgängligheten till hållplatsen upplevs av intervjupersonerna ofta som dålig, vilket kan bidra till en otrygghet kring kollektivtrafiken. Flera intervjupersoner har mer än en kilometer till närmsta hållplats och ser av den anledningen inte kollektivtrafiken som ett alternativ i många situationer. Avståndet till hållplatsen påverkar tryggheten. Att ta sig en längre sträcka till hållplatsen kan upplevas som ett stressigt moment när det finns en tid att passa. Om det fanns fler busshållplatser längs samma linje skulle avståndet till hållplatsen minska och det skulle kännas mer tillgängligt och tryggt att ta sig till kollektivtrafiken. Om man har möjlighet att få skjuts med bil till hållplatsen är avståndet inget problem, men att gå den långa vägen, som dessutom delvis består av större bilväg, känns inte alltid tryggt. Att till exempel bara behöva ta sig längs grusvägen skulle förbättra trygghetsupplevelsen och kollektivtrafiken skulle ses som ett mer rimligt alternativ till bilen. Ökad linjetrafik och möjligheter att byta buss skulle också kunna bidra till ett minskat avstånd mellan hållplatsen och hemmet. Intervjupersonerna menar att en hållplats närmare hemmet också skulle bidra till att göra det möjligt att ta sig till bussen med barn. Det är positivt om barnen även kan ta sig på ett tryggt sätt till hållplatsen på egen hand.

Att bussarna i många fall avgår mycket sällan skapar en otrygghet kring flexibiliteten och möjligheten att resa fram och tillbaka i och med att det finns en oro att missa den enda bussen. För få avgångar är en anledning till att flera av intervjupersonerna inte ser kollektivtrafiken som ett tillgängligt färdmedel. Det skulle behöva gå fler bussar för att de ska känna sig trygga med att kunna ta sig både fram och tillbaka på passande tider. En person säger att: *“Det skulle behövas lite fler hållplatser här ute för att det skulle kännas lättillgängligt för alla att åka buss. Vilket det inte är idag. Och visst man kan säkert ta sig in till stan, men det är inte säkert att man tar sig hem. Om tillgängligheten var bättre skulle man kunna göra andra resor än idag”*. En lösning som föreslås för att minska otryggheten kring tillgängligheten är att införa mindre bussar som trafikerar sträckan oftare. Ett annat alternativ skulle enligt



intervjupersonerna vara att använda sig av en app där det är möjligt att önska tider för resa och att bussar anpassas och skickas ut utefter tider då det finns ett behov från flera personer i området. En person menar att den anropsstyrda närtrafiken, som hon tidigare inte kände till, skulle kunna vara ett bra alternativ när det inte finns möjlighet att använda linjetrafiken eller bilen.

Det kan också ta upp ganska mycket tid att använda sig av kollektivtrafiken på landsbygden och en av de största anledningarna till att intervjupersonerna väljer bilen är att det är mer tidseffektivt. Resan blir också mer komplicerad med kollektivtrafiken i och med att det krävs flera byten, vilket i sig också ofta är tidskrävande. En person menar att: *“Eftersom bussarna går så sällan kan jag behöva vänta jättelänge där jag ska byta buss. Då känns det lättare att ta bilen eller cykla, om det är bra väder”*. Tillgängligheten påverkar även andra val. En person har valt att flytta till en större tätort på landsbygden där det finns bättre förbindelser till staden och en stor anledning har varit att inte behöva vara beroende av bil och slippa bensin- och parkeringskostnader. En annan person har valt att nyligen skaffa körkort och bil för att lättare kunna pendla när det till exempel är dåligt väder, men uppger att det inte hade varit nödvändigt om kollektivtrafiken var mer tillgänglig. Även i de fall där val kring boende och bilnehav inte har påverkats av tillgången till kollektivtrafik har tillgängligheten betydelse för möjligheter att utföra vissa resor. Intervjupersonerna ser även hur tryggheten som tillgänglig kollektivtrafik ger kan påverka framtida val då deras livssituation ser annorlunda ut.

#### 5.2.5. Pålitlighet och information

På landsbygden är det vanligt att bussen i regel inte stannar vid varje hållplats, om det inte finns påstigande. Det innebär att bussen, om den ligger före tidtabellen, ibland åker förbi hållplatsen några minuter tidigare än vad det står i tidtabellen. Intervjupersonerna menar därför att det är viktigt att vara i god tid till hållplatsen om de ska använda kollektivtrafiken. Att inte vara säker på att hinna med bussen är negativt för tryggheten. Enligt intervjupersonernas egna erfarenheter kan det innebära att man missar sin resa, behöver vänta länge på nästa buss eller eventuellt behöver gå till fots till en annan hållplats. En person menar att: *“Ibland när jag kommer till hållplatsen vet jag inte om bussen redan har åkt förbi, och då känns det lite otryggt att stå där och vänta utan att ha någon information eller någon att fråga. Det är skönt om det är någon mer som väntar på bussen då”*. Det finns även en risk, speciellt när det är mörkt, att bussföraren inte ser att man står och väntar på bussen och därför missar att stanna, speciellt på hållplatser där det sällan finns påstigande och föraren inte är van vid att stanna.

Otryggheten runt kollektivtrafikens pålitlighet grundar sig i att det ofta finns få avgångar, vilket innebär att det inte finns någon garanti att det går att ta nästa buss om de av någon anledning skulle missa den planerade avgången. Intervjupersonerna menar att det också är svårt att veta om bussen har blivit inställd, vilket ibland händer. I sådana situationer kan det kännas mer tryggt om det är någon annan vid hållplatsen som också väntar på bussen som man då kan fråga eller diskutera med. Även att stiga av bussen kan upplevas som ett otryggt moment i resan. Om det är mörkt ute kan det vara svårt att se var bussen är och hur långt det

är kvar till hållplatsen då man ska stiga av bussen. I och med att namnen på hållplatserna inte ropas upp är det då lätt att missa att trycka på stoppknappen vilket resulterar i att man missar avstigningen. En intervjuperson menar att detta gör att det är svårt att slappna av under resan och att det känns otryggt om hon skulle somna på bussen. Tryggheten kring kollektivtrafikens pålitlighet skulle kunna förbättras med hjälp av digital realtidsinformation där det är möjligt att se om bussen är sen, ändrad eller inställd. Om bussen gick oftare skulle det också kännas mer tryggt att förlita sig på kollektivtrafiken som färdmedel.

## 6. Diskussion

### 6.1. Tryggheten under resans olika delar

Resultatet av intervjuerna med kvinnor på landsbygden tyder på att en mängd faktorer spelar in i trygghetsupplevelsen i kollektivtrafiken. Flera av de faktorer som intervjupersonerna lyfter fram stämmer överens med resultat från tidigare studier som fokuserat på kollektivtrafik i stadsmiljö (Loukaitou-Sideris, 2005; Chowdhury & van Wee, 2020), men analysen pekar även på att förutsättningarna som finns på landsbygden också innebär att andra situationer uppstår och att de kan påverka tryggheten. Kvinnornas berättelser tyder på att de tidigare erfarenheter som varje person har spelar in mycket i vilka faktorer och situationer som individen upplever som otrygga. Beskrivningen av trygghet i intervjuerna kretsar i stor uträkning kring enskilda upplevelser som kvinnorna bär med sig. Alla deltagare återgav i intervjun historier från tidigare erfarenheter av att ha varit otrygg i kollektivtrafiken, och det är tydligt att dessa har präglat de faktorer intervjupersonerna lyfter fram som viktiga för tryggheten. Även om historierna inte utspelar sig i kollektivtrafiken på landsbygden, relaterade kvinnorna dessa erfarenheter till en speciell typ av miljö eller situation som därefter kom att anses som mer eller mindre otrygg även i andra kontexter. För de personer som upplevt otrygghet kopplad till mänsklig aktivitet var faktorer i den sociala miljön tongivande för intervjun. På samma sätt upplever de som varit med om trafikfaror i kollektivtrafiken faktorer i den fysiska miljön som mest angelägna. Detta kan tolkas som en bekräftelse på Ceccato & Loukaitou-Sideris (2021) påstående att upplevelsen av trygghet kan förklaras som en produkt av minnen, erfarenheter och relationer till plats.

Ett exempel på hur tidigare erfarenheter påverkar upplevelsen är att de intervjupersoner som inte anser sig uppleva social otrygghet i kollektivtrafiken på landsbygden inte har använt kollektivtrafiken på samma sätt som de som har sådana erfarenheter. Otryggheten bestäms inte av enskilda faktorer utan uppstår i specifika tidsgeografiska situationer där olika faktorer, fysiska och sociala, sammanfaller, till exempel under vissa tidpunkter (Ceccato & Uittenbogaard 2014). Upplevelsen av situationen kan också vara mycket subjektiv och påverkas av individuella faktorer och personens bedömning av den fysiska och sociala miljön (Ceccato et al., 2021). I det här fallet har båda personerna som upplevt social otrygghet beskrivit denna som mest påtaglig under kvällen eller natten på helgdagar, då situationen präglas av att många människor är påverkade och att få "pålitliga" människor finns närvarande. Skillnaden mellan personerna med dessa erfarenheter och de som inte nämner några sådana faktorer är på vilket sätt de använder kollektivtrafiken, vilka tider det finns möjlighet att använda den, hur beroende de är av den och i vilket syfte den används. Tryggheten i kollektivtrafiken påverkas alltså också av individens rörelsemönster och mobilitet.

I tidigare studier kring kvinnors otrygghet i kollektivtrafiken har problemformuleringen i stor utsträckning utgått från risken att utsättas för något brott i den offentliga miljön samt hur denna typ av otrygghet påverkar mobiliteten (Loukaitou-Sideris & Eck, 2007; Ceccato &

Loukaitou-Sideris, 2021; Chowdhury & van Wee, 2020). I den här studien har det dock även framkommit andra faktorer som kvinnorna på landsbygden anser bidrar till en otrygghet kring användningen av kollektivtrafiken. När intervjupersonerna blev tillfrågade om vad som påverkar deras upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken var trafiksituationen något som alla ville påtala. För flera av kvinnorna var trafiksäkerheten en av de viktigaste faktorerna för tryggheten kopplad till att resa kollektivt på landsbygden. Trafiksituationen på landsbygden skiljer sig markant från den i urbana miljöer. Kvinnorna beskrev miljön kring vägen till- och från samt vid hållplatsen som osäker och hänvisade till den tunga trafik och höga hastighet som finns längs vägarna, som i kombination med brister i fysiska strukturer för oskyddade trafikanter bidrar till låg trafiksäkerhet i resor med kollektivtrafiken. På landsbygden blir även bristen på dagsljus ett mer påtagligt problem då det sällan finns tillräcklig artificiell belysning. Denna faktor påverkar enligt intervjupersonerna inte främst den sociala tryggheten på landsbygden, som är mer beroende av andra faktorer, utan snarare upplevelsen av den fysiska miljön. Att det är mörkt innebär främst en oro att inte synas ordentligt och därmed riskera att bli påkörd, men också ett obehag i att inte ha någon översikt över omgivningen. Flera intervjupersoner lyfter i intervjuerna en oro som de känt för att bli attackerad av vilda djur när det är mörkt, i och med att de måste ta sig längs en väg som kantas av skog. Under vintertid kan även problem med snö och is bidra till att det inte känns säkert att ta sig längs vägarna som går till hållplatsen, speciellt där de behöver gå på bilvägen. I stadsmiljö kan avsaknad av tillräcklig belysning innebära en otrygghet i och med att det är svårt att urskilja karaktärsdrag hos mötande personer (Rahm & Johansson, 2018). På landsbygden innebär otryggheten snarare att den fysiska miljön upplevs som mer riskfylld.

Otryggheten som grundar sig i trafikmiljön och fysiska strukturer kan också till viss del relateras intervjupersonernas olika förutsättningar (Ceccato et al., 2021), då trafiksäkerheten verkar vara störst bekymmer för de personer som reser med barn. Intervjupersonernas olika beskrivningar av de fysiska miljöer som de vistas i indikerar också att faktorer som till exempel, belysning, hållplatsens utformning och bekvämligheter för fotgängare är något som de inte lägger märke till så länge de känner sig trygga. Däremot blir de fysiska faktorerna ett stort hinder för de som faktiskt upptäckt att det finns brister i miljön och har erfart vilka problem det kan innebära. De som upplever att det finns en risk att bli påkörd kommer till exempel med förslag på insatser i den fysiska miljön som skulle kunna göra resan mer trygg. Otryggheten kopplat till trafikmiljön är något som även belyses av de tidigare studier som gjorts av trygghet för oskyddade trafikanter på landsbygden (Rosander & Johansson, 2012b). En faktor som däremot beskrivs av intervjupersonerna som positiv för trygghetsupplevelsen på bussen och vid hållplatsen är förarens körsätt. Förarens roll kan ses som en trygghetsingivande aspekt av bussresan. När körsättet inte upplevs som säkert menar några intervjupersoner att det påverkar tryggheten i resan negativt. Men generellt sett går det att säga att det fokus på bland annat körsätt som Nobina har för att resenärerna ska känna sig trygga och säkra (Personlig kommunikation, 2022-04-01a), matchar de behov kvinnorna har på bussen och bekräftas av att detta har en betydelse för trygghetsupplevelsen.

För att kollektivtrafiken på landsbygden ska ses som ett tryggt färdmedel och rimligt alternativ till bilen krävs vissa förutsättningar. Till exempel behöver det finnas en avgång den

tid man vill åka, både från och till hemmet. Det förutsätter också att man själv har tid att ta sig till bussen i god tid samt att den avgår den tid som står i tidtabellen och synkar med eventuella byten på vägen. Intervjupersonerna menar att avståndet till hållplatsen påverkar tryggheten de upplever kring kollektivtrafiken som färdmedel. Att de behöver gå långt för att ta sig till bussen gör att den känns mindre tillgänglig vilket kan utgöra en osäkerhet i planeringen av resan. Osäkerheten förstärks även i och med att de har tidigare erfarenheter av att bussen ställs in, eller är sen eller tidig, samt att det är svårt att veta om den går som planerat. Att det finns få avgångar att välja på innebär också en otrygghet på grund av att om man av någon anledning missar bussen, riskerar man att missa hela resan och därmed bli försenad eller missa aktiviteter. I och med att bussen inte stannar vid varje hållplats behöver de vara ute i god tid för att hinna ta sig till hållplatsen samt säkerställa att föraren ser att de står där och väntar. Dessa faktorer innebär enligt intervjupersonerna en stress kring användandet av kollektivtrafiken och påverkar även dess pålitlighet. Att intervjupersonerna inte kan lita på att den resa de planerar kommer vara möjlig att genomföra försämrar tryggheten. Information om ändringar är därför viktig för att det ska kännas tryggt att planera en resa med kollektivtrafiken. En annan aspekt av otrygghet som kan kopplas till både den fysiska miljön och tillgänglig information är oron för att missa att gå av bussen. Eftersom det är svårt att se var man är om det är mörkt och att namnen på hållplatserna inte ropas upp behöver resenärerna själva ha koll på när de ska gå av bussen. Det framgår av intervjuerna att detta leder till att det är svårt att koppla av på bussen. Oron grundar sig i risken att missa hållplatsen och i stället behöva gå hem, vilket också är en effekt av att det oftast inte finns någon möjlighet att ta en annan buss tillbaka. Även denna otrygghet är alltså situationsbaserad och påverkas både av vilken tid på dygnet man reser, om det finns belysning och möjlighet att få den information man behöver, hur ofta bussen går och avståndet mellan hållplatserna. Det är oron kring vad som händer om man skulle missa bussen som gör att tillgänglighet och pålitlighet är viktiga faktorer för trygghetsupplevelsen.

## **6.2. Trygghetens betydelse för mobilitet**

Otrygghet i kollektivtrafiken har tidigare visats kunna påverka val av färdmedel såväl som rörelsemönster och i vissa fall livskvalitet (Ceccato et al., 2021). Även om deltagarna också nämnde situationer då de känner sig trygga i kollektivtrafiken, verkar negativa trygghetsupplevelser ha haft större betydelse för hur kvinnorna ser på möjligheterna att använda kollektivtrafiken. Tidigare erfarenheter av att på något sätt ha känt sig utsatt, eller bevittnat någon annan bli utsatt, har bidragit till att forma de mobilitetsstrategier de använder sig av idag. Det är tydligt att kvinnorna i denna studie, likt Loukaitou-Sideris (2005) beskriver, gör en bedömning av befintliga risker i den miljö de befinner och anpassar sitt beteende för att känna sig trygga. Bedömningen baseras på egna erfarenheter men också på indikationer i miljön som de har lärt sig att vara uppmärksamma på. Att resa med kollektivtrafiken innebär för många av deltagarna ett trygghetsarbete. Detta kan se olika ut beroende på vilka situationer som upplevs som otrygga, men leder oavsett till att de aktivt behöver göra anpassningar för att känna sig trygga under resan. Strategierna kan ge en känsla av kontroll, men också ses som en börda som påverkar välmående och mobilitet (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021). I praktiken innebär det i det här fallet att de som har möjlighet

väljer att resa med andra färdmedel eftersom det är mer bekvämt att slippa dessa strategier. Om det inte finns andra färdmedel tillgängliga kan det även leda till att kvinnorna avstår från icke nödvändiga resor eller försöker hitta andra sätt att undvika att resa under en viss tid. Vilket Ceccato et al. (2021) menar kan innebära begränsad tillgång till samhället i stort. Strategier som betyder att kvinnorna anpassar de tider de reser eller vilka vägar de väljer för att ta sig till hållplatsen kan leda till att kollektivtrafiken ses som ett mindre tillgängligt färdmedel, vilket i sin tur leder till att de blir mer bilberoende. Intervjupersonerna beskriver både att de har känt sig tvungna att ta körkort och att de anser att det är nödvändigt att ha mer än en bil i hushållet när de bor på landet. För människor som på grund av individuella eller ekonomiska begränsningar inte har möjlighet att anpassa sig genom att välja bilen som färdmedel kan begränsad tillgång till kollektivtrafiken ha större påverkan på mobiliteten än vilket var fallet för dessa intervju personer (Berg, 2017).

Bristen på utbud av kollektiva färdmedel i glesbebyggda områden kan också innebära att det inte känns genomförbart att bo på landsbygden (Wallsten et al., 2021). Två av intervjupersonerna som har vuxit upp på landsbygden berättar att de har valt att inom en snar framtid flytta till områden med bättre förbindelser. Även om kollektivtrafiken inte har varit den avgörande faktorn i beslutet, har det varit en aspekt som bidragit till att tillgängligheten upplevs som för låg. För en person grundar sig beslutet mycket i att inte behöva vara beroende av bil och de kostnader som uppstår i och med pendling till och från arbete i staden. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs en attitydförändring som innebär att bilens roll kan komma att förändras. Idag är det vanligt att unga personer väljer att inte skaffa körkort (Region Östergötland, 2020). Detta kan få konsekvenser för vilka som har möjlighet att bo på landsbygden, om det inte finns andra färdmedel som anses ge god tillgänglighet. För att uppnå målet om god geografisk tillgänglighet i hela regionen och möjliggöra att människor kan välja att bo på landsbygden behöver människor därför ha tillgång till alternativa färdmedel. Intervjupersonerna menar att valet att bo eller inte bo på landsbygden också kan påverkas av möjligheterna för eventuella barn att kunna röra sig oberoende från en viss ålder.

Kollektivtrafiken används idag som ett medel i omställningen till ett mer hållbart samhälle, vilket även framgår av de planer som inkluderas i kartläggningen av planeringen (Region Östergötland, 2018; Linköpings kommun, 2014; Linköpings kommun, 2015). Om detta färdmedel i framtiden kommer premieras i större utsträckning är det dock viktigt att systemet som utvecklas är inkluderande och användbart för alla. I de fall människor inte upplever resan med kollektivtrafiken som trygg kan en sådan omställning annars innebära större exkludering och försämrad mobilitet för dessa grupper. Tryggheten i kollektivtrafiken behöver belysas och beaktas i planeringen för att oron som kan uppstå i dessa miljöer inte ska bli en barriär för mobiliteten. I detta arbete ingår att försöka förstå vilka situationer som upplevs som otrygga samt hur dessa upplevelser kan förbättras och vilka lösningar som behövs för att möta behov av faktorer som inger trygghet (Chowdhury & van Wee, 2020; Gardner et al., 2017).

### 6.3. Trygghetens roll i fortsatt planering

All transportplanering får ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter (Jones & Lucas, 2012). För att förbättra kvinnors trygghetsupplevelse i kollektivtrafiken behöver planering och utveckling ta hänsyn till de individuella behov och förutsättningar som finns hos invånarna. Intervjupersonerna gav många exempel på faktorer som skulle kunna bidra till högre trygghet i resans olika delar och föreslog i flera fall också konkreta lösningar. En sak som alla intervjupersoner ansåg kunde bidra till bättre tillgänglighet och mer trygghet var om avståndet till hållplatsen var kortare. Att både kunna undvika att röra sig i osäkra trafikmiljöer och snabbare kunna ta sig till hållplatsen skulle enligt kvinnorna innebära att kollektivtrafiken i större utsträckning sågs som ett pålitligt färdmedel de kan använda sig av. Detta skulle kunna uppnås genom fler hållplatser längs vägen som redan trafikeras, eller genom fler linjer som trafikerar andra sträckor. Dessa förslag går dock inte i linje med den planering som finns för kollektivtrafiken idag, där strategin enligt Trafikförsörjningsprogrammet och Landsbygdsstrategin är att satsa på starka stråk och färre hållplatser med högre kvalitet (Region Östergötland, 2020; Linköpings kommun, 2013). Planeringen syftar snarare till att göra ett fåtal hållplatser och omstigningsplatser mer tillgängliga. Baserat på erfarenheter från intervjupersonernas upplevelser innebär detta dock att det är viktigt att se till att det faktiskt finns trafiksäkra och trygga sätt att ta sig till och från hållplatserna utan bil. Att minska den otrygghet som finns kring den fysiska miljön handlar i dessa fall inte bara om storskaliga förändringar som att anlägga gångbanor, utan kan också innefatta belysning, väghållning och till exempel övergångsställen som gör att det känns tryggare att röra sig i trafiken. Ur kvinnornas synpunkt är placeringen av hållplatserna viktigare för tryggheten än fysiska kvaliteter på platsen. Det som efterfrågas är hållplatser i närheten av bostadsområden, vilket skulle innebära både kortare avstånd och mer mänsklig aktivitet och naturlig övervakning (Loukaitou-Sideris, 2005).

Ett annat problem för tryggheten utifrån den utveckling av planeringen som syns idag är det få antalet avgångar i kollektivtrafiken på landsbygden. Mer frekventa avgångar skulle enligt intervjupersonerna bidra till större trygghet kring kollektivtrafikens tillgänglighet och pålitlighet. Detta är dock en fråga som på grund av ekonomiska begränsningar kan kräva innovativa lösningar (Personlig kommunikation, 2022-03-07; Bosworth et al., 2020). Kartläggningen av planeringen visar att det hos olika aktörer finns utrymme för nytänkande och innovativa lösningar för att öka tillgänglighet och trygghet på landsbygden. Ett exempel på detta är de lösningar som representanten från Nobina lyfter, som möjligheten att kunna anpassa platsen för avstigning efter resenärernas behov (Personlig kommunikation, 2022-04-01a). Även från regionens och Östgötatrafikens sida menar man att det finns utrymme för lokala initiativ och nya innovativa och tekniska lösningar för att öka tillgänglighet, information och trygghet på landsbygden (Region Östergötland, 2020). För att öka turtäthet i glesbebyggda områden har olika former av smart mobilitet föreslagits och undersökts. Ett alternativ som möter flera av de behov som intervjupersonerna beskriver är någon typ av mindre bussar eller shuttles som kan ta resenärerna från och till kollektivtrafiken och anpassas utifrån aktuella behov (Trafikuskottet, 2020; Bosworth et al., 2020). Kvinnorna föreslår också andra typer av digitala lösningar som kan bidra till trygghet under hela resan. Sådana

digitala tjänster där det till exempel går att få kontakt med någon om man behöver hjälp skulle kunna fungera som ett komplement till personalen i kollektivtrafiken och den naturliga övervakningen som ibland är begränsad på landsbygden. Genomförbarheten för innovativa lösningar kan dock begränsas av den befintliga infrastrukturen på landsbygden, vilket på grund av begränsat kundunderlag och ekonomiska aspekter kan vara svårt att utveckla. Forskning visar dock att det finns stor potential att med nytänkande använda befintliga resurser (Bosworth et al., 2020). Och intervjupersonerna föreslår även lösningar inom det befintliga systemet, som att göra kollektivtrafiken på landsbygden mer efterfrågestyrd samt att utveckla det nuvarande systemet för tidtabeller till att också tillhandahålla realtidsinformation om den planerade resan.

Av kartläggningen framgår det att majoriteten av aktörerna inom planering har ambitionen att arbeta med frågan ur ett hela-resan perspektiv, vilket är viktigt enligt både tidigare forskning och resultatet av denna studie (Ceccato et al., 2021; Berg & Thoesson, 2017). För att uppnå trygghet under hela resan krävs det dock samverkan mellan aktörerna. I och med att alla aktörer ansvarar för olika delar av resan kan ingen aktör själv ha en planering som genomsyrar hela upplevelsen av kollektivtrafiken på landsbygden. Trots att det finns samarbeten och dialoger mellan aktörer på de olika nivåerna är det tydligt att de flesta på något sätt anser sig begränsade i möjligheterna att påverka hela utvecklingen. Ansvaret för planering för dessa frågor, men också för kollektivtrafiken i stort, är fördelat på olika aktörer, och de som sätter upp mål för utvecklingen är inte de samma som ska uppnå dem. Kartläggningen tyder på att de aktörer som har mest fokus på trygghetsfrågor inom kollektivtrafiken inte är samma aktörer som har rådighet över den faktiska planläggningen. Det skulle därför vara värdefullt med en direkt samverkan och kunskapsutbyte mellan de aktörer som jobbar specifikt med dessa frågor och de som har ansvar för den fysiska planeringen, vilket även förespråkas av Jones & Lucas (2012). Occas AB är ett exempel på en aktör som jobbar på detta sätt. Arbetet inkluderar idag dock bara skolresor, men skulle utifrån kvinnornas perspektiv även kunna appliceras på de behov av trygghet som finns i den allmänna kollektivtrafiken. Utifrån analysen av dokument och intervjuer finns det också ett behov av att titta specifikt på lösningar anpassade till trygghet på landsbygden. Idag utgår perspektivet i planer och dokument i stor utsträckning från trygghet i kollektivtrafiken i urbana miljöer. Intervjuerna med kvinnor tyder också på att de alternativ som faktiskt finns till den konventionella kollektivtrafiken, som den anropsstyrda närtrafiken, skulle behöva kommuniceras bättre till de som bor på landsbygden för att det ska uppfattas som ett tillgängligt färdmedel.



## 7. Slutsatser och vidare forskning

En central del i att planera för hållbara samhällen är att skapa förutsättningar för hållbar mobilitet. För att mobiliteten ska vara hållbar behöver den vara inkluderande och möjliggöra tillgänglighet för alla invånare. Kvinnors trygghet i kollektivtrafiken har tidigare identifierats som ett hinder för ett inkluderande transportsystem. Den här studien har syftat till att utöka kunskapen till hur tryggheten upplevs i kollektivtrafik på landsbygden. Utifrån resultatet av en kartläggning av planering för trygghet i kollektivtrafik på landsbygden och intervjuer med kvinnor på landsbygden kan ett antal slutsatser göras.

Trygghet är en situationsbaserad upplevelse där flera olika faktorer tillsammans kan bidra till att individen känner sig trygg eller otrygg. Analysen tyder på att individuella förutsättningar och sociodemografiska faktorer har betydelse för den subjektiva bedömning av tryggheten som görs i samband med att människor vistas i olika transportmiljöer. Bedömningen utgår även från tidigare erfarenheter av liknande situationer. Erfarenheterna baseras ofta på negativa händelser som kvinnorna bär med sig vilket påverkar deras syn på kollektivtrafiken som färdmedel. Faktorerna som kan spela in i trygghetsupplevelsen i kollektivtrafik på landsbygden liknar de som påverkar tryggheten i urbana miljöer, men präglas samtidigt av de förutsättningar som är specifika för de mer glesbebyggda områdena. Dessa kan kopplas till både den sociala- och fysiska miljön och innefattar bland annat mänsklig aktivitet och övervakning, trafikmiljö, avstånd och avgångar samt kollektivtrafikens pålitlighet. Vilka faktorer som har störst inverkan på tryggheten varierar också under resans olika delar och mellan olika tidpunkter.

Upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken leder till mobilitetsstrategier som används för att hantera situationer som uppstår under resan. Strategierna kan bestå av anpassningar under resan, som att vara på sin vakt eller ha nycklarna i handen för att kunna skydda sig, men också att be om skjuts, gå omvägar eller undvika att resa under vissa tider då otryggheten anses vara för hög. Anpassningarna kan vara påfrestande och innebära att mobiliteten begränsas. Det kan också leda till ett större bilberoende och påverka val av framtida boende.

För att förbättra upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken och möjliggöra högre mobilitet på landsbygden krävs att kollektivtrafiken planeras ur ett hela-resan perspektiv, vilket förutsätter att det finns en samverkan mellan aktörer med ansvar för olika delar av resan. Analysen tyder på att planering för högre trygghet i kollektivtrafiken på landsbygden bör utgå från att öka den mänskliga aktiviteten i transportmiljöerna, göra hållplatserna mer lättillgängliga och tillhandahålla information som användarna behöver för att uppleva kollektivtrafiken som pålitlig. För att möta de mobilitetsbehov som finns hos kvinnor på landsbygden kan det även bli nödvändigt att integrera innovativa lösningar i det befintliga systemet.

För fortsatta studier är det relevant att även genomföra observationer av den faktiska fysiska- och sociala miljön som intervjupersonerna vistas i under resan. Det skulle också vara intressant att mer systematiskt jämföra trygghet i kollektivtrafiken på landsbygden med

urbana miljöer, för att på så sätt möjliggöra planering som är mer anpassad för olika geografiska förutsättningar. Dessutom tyder analysen på att det finns ett behov av att mer ingående undersöka hur trygghet och tillgänglighet till kollektivtrafiken påverkar människors mobilitet, och vilka konsekvenser detta kan få för individen men också den demografiska utvecklingen på landsbygden ur ett större perspektiv.

## 8. Referenser

- Berg, J. (2017). En studie om effektiva och innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygd: Slutrapport av regeringsuppdrag. VTI rapport 955. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Berg, J., Henriksson, P., & Hult, Å. (2021). Mot ökad tillgänglighet på landsbygd : utvärdering av pilotprojektet KomILand med fokus på processen och tjänsternas funktion. VTI resultat 2021:6. Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Berg, J., & Ihlström, J. (2017). Kollektivtrafikens betydelse för mobilitet och vardagsaktiviteter hos hushåll på landsbygd : intervjustudie. VTI rapport 949. Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Berg, J., & Thoresson, K. (2017). Mobilitet och transportlösningar på landsbygd: En internationell litteraturstudie. VTI notat 21-2017. Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Bosworth, G., Price, L., Collison, M., & Fox, C. (2020). Unequal futures of rural mobility: Challenges for a “Smart Countryside.” *Local Economy*, 35(6), 586–608.  
<https://doi.org/10.1177/0269094220968231>
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, (3)2, 77–10. DOI: 10.1191/1478088706qp063oa
- Brown, B. B., Werner, C. M., Amburgey, J. W., & Szalay, C. (2007). Walkable Route Perceptions and Physical Features: Converging Evidence for En Route Walking Experiences. *Environment and Behavior*, 39(1), 34–61. <https://doi.org/10.1177/0013916506295569>
- Ceccato, V. (2015). *Rural Crime and Community Safety*. Routledge.  
DOI:10.4324/9780203725689.
- Ceccato, V., Langefors, L., & Näsman, P. (2021). The impact of fear on young people’s mobility. *European Journal of Criminology*. <https://doi.org/10.1177/14773708211013299>
- Ceccato, V., & Loukaitou-Sideris, A. (2021). Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective. *Violence Against Women*, 28(1), 26–48. <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>
- Ceccato, V., & Uittenbogaard, A. C. (2014). Space–time dynamics of crime in transport nodes. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(1), 131–150.  
<https://doi.org/10.1080/00045608.2013.846150>

Chowdhury, S., & van Wee, B. (2020). Examining women's perception of safety during waiting times at public transport terminals. *Transport Policy*, *94*, 102-108.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.05.009>

Currie, G., Delbosc, A., Mahmoud, S. (2013). Factors influencing young peoples' perceptions of personal safety on public transport. *Journal of Public Transportation*, *16*(1), 1–19.  
DOI:10.5038/2375-0901.16.1.1

David, M. & Sutton, C. D., (Torhell, S.-E. trl.) (2016). *Samhällsvetenskaplig metod* (1. uppl.). Studentlitteratur.

Elo, S., Kääriäinen, M., Kanste, O., Pölkki, T., Utriainen, K., & Kyngäs, H. (2014). Qualitative Content Analysis: A Focus on Trustworthiness. *SAGE Open*, *4*(1).  
<https://doi.org/10.1177/2158244014522633>

Ferreira, I. A., Johansson, M., Sternudd, C., & Fornara, F. (2016). Transport walking in urban neighbourhoods—Impact of perceived neighbourhood qualities and emotional relationship. *Landscape and Urban Planning*, *150*, 60-69.  
<http://dx.doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.02.009>

Flipo, A., Sallustio, M., Ortar, N., & Senil, N. (2021). Sustainable Mobility and the Institutional Lock-In: The Example of Rural France. *Sustainability*, *13*(4), 2189.  
<https://doi.org/10.3390/su13042189>

Gardner, N., Cui, J., & Coiacetto, E. (2017). Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. *Australian Planner*, *54*(1), 8–15.  
<https://doi.org/10.1080/07293682.2017.1299189>

Henriksson, M. (2020). Ensam i mörkret: Gestaltningar av hållplatsen i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar. I: M. Henriksson & C. Lindkvist, (red.) *Kollektiva resor: utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.

Hsieh, H.-F., & Shannon, S. E. (2005). Three Approaches to Qualitative Content Analysis. *Qualitative Health Research*, *15*(9), 1277–1288. <https://doi.org/10.1177/1049732305276687>

ITF. (2021). *Innovations for Better Rural Mobility*. ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris.

Johansson, M., Pedersen, E., Maleetipwan-Mattsson, P., Kuhn, L. & Laike, T. (2014). Perceived outdoor lighting quality (POLQ): A lighting assessment tool. *Journal of Environmental Psychology*, *39*, 14-21. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.12.002>.



Trafikutskottet. (2020). Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning. (2019/20:RFR10)

Van den Berg, A., & Staats, H. (2018). Environmental psychology. in Van den Bosch, M., Bird, W. & Frumkin, H. (eds) (2018). Oxford Textbook of Nature and Public Health: The Role of Nature in Improving the Health of a Population, Oxford University Press: Oxford.

Wallsten, A., Göransson, J., & Berg, J. (2021). Smart mobilitet för unga? K2 Working Paper 2021:11

Wretstrand, A., Holmberg, B. & Berntman, M. (2014). Safety as a key performance indicator: Creating a safety culture for enhanced passenger safety, comfort, and accessibility. *Research in Transportation Economics*, 48, 109-115. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.008>

### **Planer och dokument:**

Linköpings kommun. (2013). *Linköpings kommuns landsbygdsstrategi*. Från: <https://www.linkoping.se/contentassets/d2948ee95c9544c0823e3f2db3a1f386/linkopings-kommuns-landsbygdsstrategi.pdf?48de59>

Linköpings kommun. (2014). *Översiktsplan för landsbygden och småorterna*. Från: <https://weblisher.textalk.se/linkoping/20140709-4/>

Linköpings kommun. (2015). *Grön resplan – Handlingsplan för hållbart resande i Linköpings kommun*. Från: <https://www.linkoping.se/globalassets/kommun-och-politik/hallbara-linkoping/hallbart-resande/grona-resplaner/gron-resplan---handlingsplan.pdf?4a9958>

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. (2013). *Branschgemensamt program Trygghet och Säkerhet*. Från: <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/miljo-och-sakerhet/trygghet-sakerhetprogram/program-trygghet-och-sakerhet-2013.pdf>

Region Östergötland. (2018). *Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018–2029: Östergötlands län*. Från: [https://dokument.regionostergotland.se/regsam/Samh%C3%A4llsbyggnad/Infrastruktur/Lanstransportplan2018-2019\\_190307.pdf](https://dokument.regionostergotland.se/regsam/Samh%C3%A4llsbyggnad/Infrastruktur/Lanstransportplan2018-2019_190307.pdf)

Region Östergötland. (2020). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030*. Från: <https://dokument.regionostergotland.se/Politiska%20dokument/Trafik%20och%20samh%C3%A4llsplaneringsn%C3%A4mnden/Regionalt%20Trafik%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20%C3%96sterg%C3%B6tland%202030%20-%20tillg%C3%A4nglig%20version.pdf>

Svensk kollektivtrafik. (2021). *Kollektivtrafikbarometern 2021: Tema Trygghet*. Från: <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-2021-tema-trygghet-2022-03-15.pdf>

Trafikverket. (2010). *Modell för bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på landsbygd*. 2010:110 Från: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363810/FULLTEXT01.pdf>

Tryggare Sverige. (2021). *Trygghet i kollektivtrafiken*. Rapport 2021:2. Jure.

Östgötatrafiken. (2020). *Affärsplan 2021-2023: AB Östgötatrafiken*. Från: <https://www.ostgotatrafiken.se/globalassets/media/regionen/styrdokument/affarsplan-2021-2023.pdf>

### **Personlig kommunikation:**

Representant Linköpings kommun. *Mailkommunikation*. 2022-03-07.

Representant Nobina Sverige. *Intervju*. 2022-04-01a.

Representant Occas AB. *Mailkommunikation*. 2022-03-30.

Representant Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. *Intervju*. 2022-03-04.

Representant Svensk Kollektivtrafik. *Intervju*. 2022-03-17.

Representant Trafikverket. *Intervju*. 2022-03-18.

Representant Tryggare Sverige. *Intervju*. 2022-04-01b.

Representant Östgötatrafiken/ Region Östergötland. *Intervju*. 2022-03-07.





## 9. Bilagor

### 9.1. Bilaga 1. Intervjuguide

*Bakgrundsfrågor:*

Hur gammal är du?

Vilken är din sysselsättning?

Vilka bor i ditt hushåll?

Hur långt är det till närmaste tätort/service?

Hur länge har du bott där?

Hur trivs du där du bor?

Med vilka färdmedel brukar du resa? (finns det tillgång till bil i hushållet?)

Vilka typer av resor gör du?

Under vilka tider brukar du resa?

Beskriv kort tillgången till kollektivtrafik?

Hur långt är det till närmaste busshållplats?

Hur ofta reser du kollektivt, samt i vilka situationer? (på landsbygd)

*Frågor:* (Utgå från en resa mellan landsbygd och stad som inkluderar kollektivtrafik)

Hur upplevs trygghet under resans olika delar? (till hållplats, vid hållplats, på bussen)  
Skillnader på dagsljus och ej dagsljus?

(Om man upplever den som otrygg:) Vad är du rädd ska hända?

Vilka faktorer påverkar upplevelsen av trygghet? (positivt/ negativt) Skillnader dagsljus och ej dagsljus?

Hur påverkar upplevelsen av trygghet val av färdmedel/ benägenhet att utnyttja kollektivtrafiken? (är det andra faktorer som spelar in?)

Hur påverkar upplevelsen av trygghet mobilitetsstrategier? (hur hanterar du situationen?)

Hur påverkar det andra val?

Vad skulle kunna förbättra upplevelsen av trygghet?

Vilka lösningar skulle kunna bidra till bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken avseende trygghet? (och eventuellt generellt)

## 9.2. Bilaga 2. Modell

