



UMEÅ UNIVERSITET

# TÄTORTSNÄRA KOLLEKTIVTRAFIK

En kvalitativ intervjustudie om hur man kan  
öka det kollektiva resandet till och från  
landsbygden runt Umeå tätort

Sara Edlund

Termin 6 VT 2023  
Examensarbete, 15 hp  
Samhällsplanerarprogrammet, 180 hp  
Handledare: Håkan Appelbad

## Förord

Denna kandidatuppsats blir det sista jag gör på samhällsplanerarprogrammet på Umeå universitet. Dessa tre år har gått otroligt fort och såhär i efterhand känns det som att dom är över innan de ens hann börja.

Jag vill passa på att tacka alla klasskompisar som gjort denna studietid väldigt rolig. Jag vill även tacka alla på institutionen som genom föreläsningar, seminarier och andra uppgifter gett mig kunskap och verktyg som jag tar med mig i mitt kommande arbetsliv. Tack även till min handledare Håkan som kommit med goda råd för att färdigställa denna uppsats. Sist men inte minst, tack till alla mina nära och kära som lyssnat på mitt eviga prat om (bland annat) denna uppsats och stöttat mig i processen.

Nu väntar nya äventyr och jag sätter punkt med denna kandidatuppsats.

Tack för mig!

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Jon Edlund".

# Public transportation in rural areas

A qualitative interview study on how to increase the public travel to and from the countryside around Umeå.

*Sara Edlund, Department of Geography, Umeå University, Sweden*

## **Abstract**

The aim of this study was to investigate the user's perspective of traveling with public transportation to and from Umeå's city center. The aim was also to investigate what would be needed to increase their use of it. This was interesting to study due to the demand on a sustainable development where the public transportation is a crucial component.

The result was found out through qualitative interviews with people living in rural areas outside of Umeå. The result of the study shows that the freedom and the flexibility that the car offers is the main reason why people choose to travel by car instead of public transportation. The cost for the tickets and lack of departures is two other reasons why people use the car instead of public transportation. More departures and lower prices for the tickets would motivate people to travel more by public transportation due to the participants in this study.

**Keywords:** Public transportation, rural areas, daily travel habits, sustainable development.

## Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	<i>Problembeskrivning</i> .....	3
1.2	<i>Syfte och frågeställning</i> .....	4
1.3	<i>Avgränsning</i> .....	4
<b>2.</b>	<b>Begrepp</b> .....	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Teoretisk bakgrund</b> .....	<b>7</b>
3.1	<i>Transportmobilitet</i> .....	7
3.2	<i>Hållbar utveckling</i> .....	9
3.3	<i>Teorin om planerat beteende</i> .....	10
<b>4.</b>	<b>Tidigare studier</b> .....	<b>11</b>
4.1	<i>Umeå kommuns resvaneundersökning</i> .....	11
4.2	<i>Kollektivtrafik på landsbygden</i> .....	12
4.3	<i>Olika sätt att öka kollektivt åkande på landsbygden</i> .....	13
4.3.1	<i>Anropsstyrd trafik</i> .....	13
4.3.2	<i>Bil-pooler och samåkning</i> .....	14
<b>5.</b>	<b>Metod</b> .....	<b>14</b>
5.1	<i>Kvalitativ intervjustudie</i> .....	15
5.2	<i>Urval</i> .....	15
5.3	<i>Genomförande</i> .....	17
5.4	<i>Metodologiska överväganden</i> .....	18
5.4.1	<i>Validitet och trovärdighet</i> .....	18
5.4.2	<i>Etiskt övervägande</i> .....	19
5.4.3	<i>Reflexivitet</i> .....	20
<b>6</b>	<b>Resultat</b> .....	<b>21</b>
6.1	<i>Användarnas resebeteenden</i> .....	21
6.2	<i>Hur kan man öka det kollektiva åkandet på landsbygden?</i> .....	26
<b>7</b>	<b>Diskussion</b> .....	<b>31</b>
7.1	<i>Slutsatser och vidare forskning</i> .....	36
	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>38</b>
	<b>Referenser</b> .....	<b>40</b>
	<b>Bilagor</b> .....	<b>42</b>

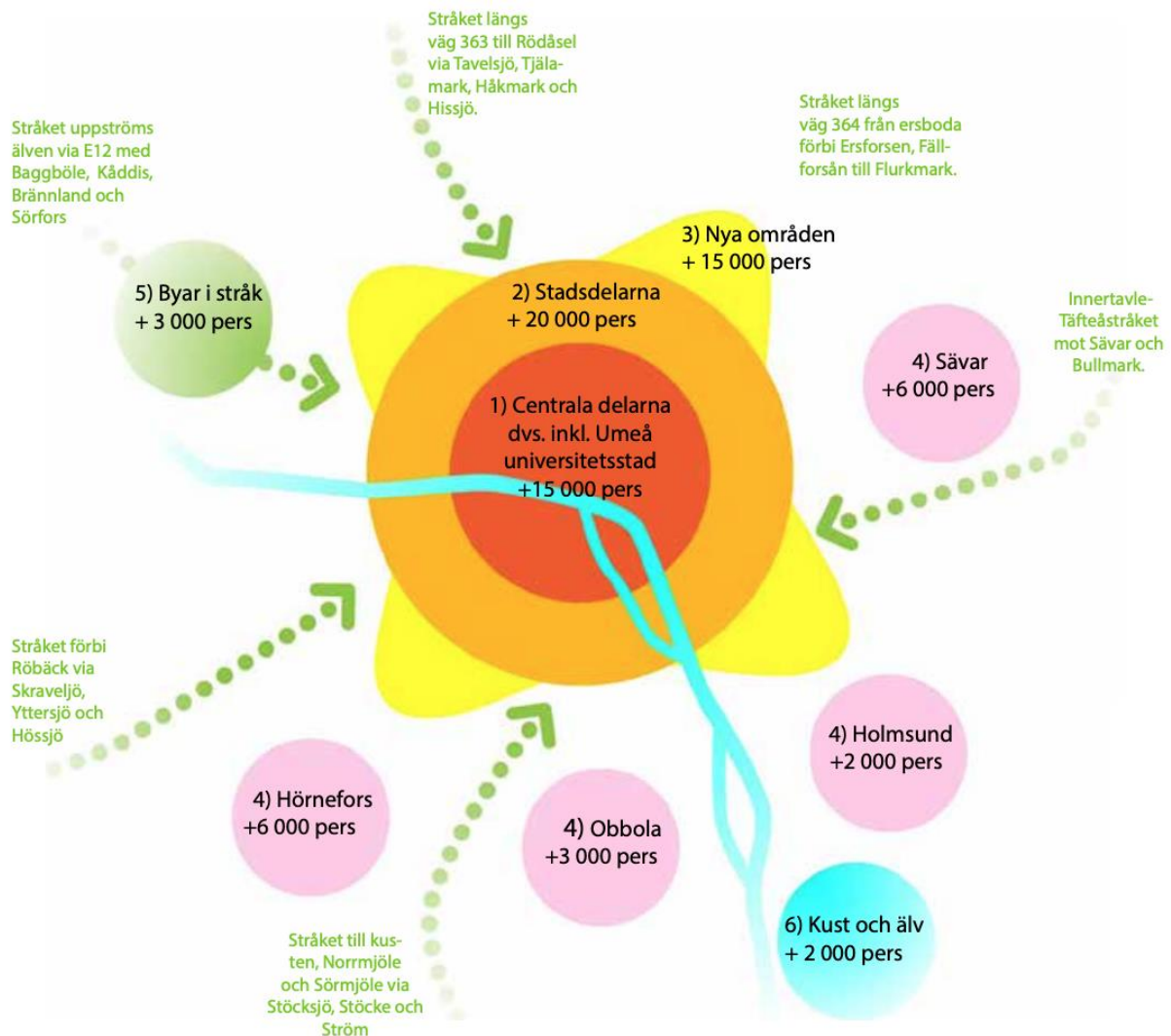
## 1. Inledning

Nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser kommer från transporter och bland dessa dominerar utsläpp från personbilar. 2021 uppgick utsläppen från fordonssektorn till 15,06 miljoner ton varav 9,35 miljoner ton av dessa kom från personbilar. Utsläppen från fordon har sedan 1990 minskat med 21 procent tack vare utvecklingen med fordon som är mer energieffektiva, elektrifiering av bilar och att en större andel av bränslet är biodrivmedel idag (Naturvårdsverket, u.å).

De kollektiva resorna bidrar till mindre utsläpp per personkilometer än vad resor med personbil gör. Umeå kommun har satt ett mål att 65 % av de resor som görs inom Umeå tätort ska ske till fots, cykel eller kollektivt år 2022 (Umeå kommun, 2023A). Regionalt sett i Västerbotten ska de kollektiva resorna utgöra 30 % av resorna år 2030 enligt Regionens Trafikförsörjningsprogram. Detta innebär en ökning med 12 procentenheter från andelen kollektiva resor som skedde år 2018. Trafikförsörjningsprogrammet syftar även till att utöka kollektivtrafiken på landsbygden för att utveckla regionen och öka platsers attraktivitet (Region Västerbotten, 2020). På landsbygden är befolkningen ofta mer utspridd och resenärerna får ofta acceptera en längre sträcka till busshållplatsen än personer som bor centralt i tätorter (Årlin, 2019).

Umeå kommun har som mål att växa till 200 000 invånare år 2050. För att göra plats för dessa människor har ett bostadsförsörjningsprogram tagits fram där man pekat ut de områden som ska växa. I tätortens centrala delar och i stadsdelarna kommer den största tillväxten av bostäder ske, nya områden och kringliggande kommundelar är andra områden som pekas ut för hög tillväxt. Förutom dessa områden pekas även sex stråk med byar ut som tillsammans ska växa med 3000 boende (Se figur 1). Med byar inom stråk åsyftas redan

befintliga byar som ligger efter kollektivtrafikens stråk där viss service redan finns. Bland andra så är stråket förbi Röbbäck via Skravelsjö, Yttersjö och Hössjö utpekat vilket är det stråk som deltagarna i denna studie kommer ifrån (Umeå kommun, 2011).



Figur 1. Utpekade utvecklingsområden för nya bostäder i Umeå kommun. Källa: Fördjupning för Umeå (Umeå kommun, 2011).

Många personer pendlar mellan kommuner och mellan tätorter vilket innebär att den regionala kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att dessa personer ska kunna ta sig till och från sina arbetsplatser. Trafikförsörjningsprogrammet ska minska antalet resor med personbilar och därigenom även minska utsläppen

vilket i sin tur kommer att innebära ett mer hållbart resande (Region Västerbotten, 2020).

2015 antog FN:s medlemsstater och däribland Sverige handlingsplanen Agenda 2030. Handlingsplanen fastslår en omställning till ett hållbart samhälle där alla tre hållbarhetsdimensioner ingår; ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Trots att Sverige ligger bra till i omställningen till ett hållbart samhälle behöver omställningen ske i snabbare takt än den gör idag. Den hållbara omställningen bidrar till ett mer rättvist och jämställt samhälle samtidigt som jordens resurser tas hand om (Regeringen, 2022). Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i den hållbara utvecklingen då den bidrar till den ekologiska hållbarheten i och med minskade utsläpp per personkilometer (Region Västerbotten, 2020).

Kollektivtrafiken som ofta innebär en lägre kostnad än ägandet av en bil inkluderar fler resenärer. På grund av detta gynnar kollektivtrafiken den sociala hållbarheten då det skapar möjligheter för fler att resa (Årlin, 2019). Den ekonomiska hållbarheten gynnas i sin tur av att kollektivtrafiken bidrar till arbeten för de som jobbar inom kollektivtrafikssektorn. Det bidrar även till ett mer ekonomiskt sätt att resa.

## **1.1 Problembeskrivning**

Linjetrafiken i Västerbotten bedrivs av olika företag som upphandlas av Länstrafiken i Västerbotten AB. Den kollektivtrafik som finns är styrd av efterfrågan och den hjälper människor att ta sig till skola, jobb och andra aktiviteter. Länstrafiken i Västerbotten AB ägs av Region Västerbotten och det är därmed Regionen som har ansvaret för kollektivtrafiken i regionen (Länstrafiken, u.åA). Umeå kommun som ansvarar för kollektivtrafiken inom tätorten har under hösten 2022 genomfört en resvaneundersökning. I resvaneundersökningen har de kartlagt hur invånarna i Umeå kommun reser (Umeå kommun, 2023.03.16B). Kommunens undersökning är en kvantitativ

studie som inte ger någon utförlig information eller förståelse om resenärernas tankar och attityder gentemot det kollektiva resande. Det ger heller ingen djupare förklaring till orsaker bakom personers val av färdmedel. För att kunna uppnå regionens mål om att 30% av resorna ska ske med kollektiva medel (Region Västerbotten, 2020) behöver fler resor ske kollektivt. Det är därför av intresse att undersöka invånarnas attityder gentemot det kollektiva resandet. Vidare är det intressant att undersöka vad som krävs för att fler ska resa kollektivt. Detta kommer denna uppsats att undersöka. Resultatet från denna uppsats skulle kunna fungera som ett stöd i det fortsatta arbetet mot fler kollektiva resor.

## **1.2 Syfte och frågeställning**

Syftet med denna uppsats är att undersöka användarperspektivet av vardagligt resandet till och från tätortsnära landsbygd och vad som skulle behövas för att användarna ska resa mer kollektivt. Följande frågeställningar har formulerats för att uppnå syftet med studien:

1. Hur ser användarnas resebeteende ut på landsbygden utanför Umeås tätort?
2. Vilka förändringar skulle behövas för att dessa personer ska resa mer kollektivt?

## **1.3 Avgränsning**

Sverige är ett avlångt land och landsbygden täcker en stor del av ytan. Förhållandena för kollektivtrafik skiljer sig avsevärt åt beroende på var i landet man befinner sig. I och med tidsramen för denna uppsats är det inte möjligt att undersöka landsbygden i hela landet. Uppsatsen har därför avgränsats till att behandla tätortsnära landsbygd utanför Umeå. Den begränsade tidsramen gör även att antalet intervjuer inte på ett utförligt sätt kommer kunna ge en bild över flera stråk runt Umeås tätort. På grund av detta har ett stråk valts ut att

undersökas vilket är stråket som går genom byarna Bjännsjö, Degersjön, Mellansvartbäck, Innersjö och Yttersjö som alla ligger längst samma busslinje. Respondenter som bor i byar som ligger längst samma busslinje med ungefär samma avstånd till Umeås tätort valdes för att svaren ska kunna jämföras med varandra i en analys. Det geografiska området ligger ungefär 1,5 mil sydväst från Umeås centrum (Se figur 2). Ungdomar har uteslutits i undersökningen, detta beslut har fattats dels då de får busskort av skolan och därmed ofta åker kollektivt. Deras valmöjligheter är även ofta mer begränsade både på grund av ekonomiska skäl men även åldersmässiga skäl då många ungdomar inte har tillgång till körkort och bil. Valet att åka kollektivt blir därför något tvingande och ofta det enda valet för att kunna förflytta sig. På grund av detta har de uteslutits, då jag i studien vill undersöka beteenden och resvanor bland personer som har fler valmöjligheter.



Figur 2. Karta över det studerade området.

## 2. Begrepp

Nedan följer begrepp som används med en förklaring till hur de är definierade i denna uppsats.

**Hållbara resor** – resor som sker till fots, cykel eller med kollektivtrafik.

**Tätortsnära landsbygd** – Tätortsnära landsbygd definieras som en plats som ligger mellan 5 och 45 minuters bilresa från en tätort med minst 3000 invånare (Riksdagen, 2020). I denna uppsats definieras tätortsnära landsbygd på detta sätt, avståndet är räknat från Umeå tätort.

**Mobilitet** – Med begreppet mobilitet menas i denna uppsats en persons möjlighet att röra sig och transportera sig i vardagen. Det handlar bland annat om hur man tar sig till och från jobb, fritidsaktiviteter och mellan ärenden.

**Stråk** – en väg med ett högt trafikflöde; antingen till fots, cykeln, bil, buss eller annat färdmedel.

### **3. Teoretisk bakgrund**

I detta kapitel kommer den teoretiska bakgrunden att redovisas. Teorierna behandlar mobilitet i vardagen; hur detta ser ut och vad som definieras som pendling. Detta kapitel kommer även att behandla hållbar utveckling och hur detta begrepp definieras. Teorin om planerat beteende samt hur vanor formas och hur man kan förändra en vana.

#### **3.1 Transportmobilitet**

En nyckelfunktion i vardagspusslet är mobilitet och att kunna förflytta sig. Bilen har en central roll i den vardagliga mobiliteten men den bör inte tas för given eftersom det finns fler transportmöjligheter. Transportfattigdomen som innebär att alla inte har tillgång till bil är en viktig faktor att ha i åtanke när man pratar om mobilitet i vardagen och i planeringen. I och med att personer inte har tillgång till bil innebär det också att deras möjlighet till transport begränsas. Kvinnor, äldre, personer med låg inkomst och funktionshindrade är särskilt utsatta grupper för detta (Barcus & Halfacree, 2018).

Pendling till jobb kan se ut på olika sätt och huruvida det rör sig om pendling eller inte bestäms av fyra aspekter; resans tid, resans avstånd, transportsätt och levnadsbana. Tidsaspekten är beroende av tiden det tar att ta sig till arbetsplatsen. En kortare promenad från hemmet till arbetsplatsen räknas inte gärna som pendling medan en tågresor på en timme definitivt gör det. Denna aspekt handlar också om hur ofta resorna utförs. Aspekten gällande avstånd handlar om att man ser på längden på sträckan för att definiera om det räknas som pendling. Avstånden vi pendlar till jobben har blivit längre, mycket tack vare att förorterna växer och sprider sig utåt i stadsgränserna samt transporter

som går snabbare. Transportsättet är den tredje aspekten som avgör om resan till jobbet räknas som pendling eller inte (Barcus & Halfacree, 2018). Resor till fots och cykel räknas sällan som pendling medan resor med bil, buss eller tåg oftare ses som pendling. Pendling över längre sträckor är möjligt idag på grund av de förbättringar som gjorts på infrastrukturnätet. Sedan början av 1900-talet har pendlingsavståndet i Storbritannien mer än fyrdubblats, en trend man kan se i flera utvecklade länder. Till sist så är pendling mer fördelaktigt för män och många pendlingssystem är skapade efter männens levnadsvanor. Detta visar sig genom att pendling är uppbyggt efter arbete under kontorstider och att pendling på andra tider under dagen är betydligt svårare. Pendling tenderar även att underlätta för höginkomsttagare och missgynnar utsatta grupper (Barcus & Halfacree, 2018).

Få personer kan tänka sig att leva utan kollektivtrafik och pendlingsmöjligheten (Barcus & Halfacree, 2018). Detta till trots att få personer ser fram emot själva pendlingen på grund av den tid det tar, olägenheter med dåliga lukter, trånga utrymmen och kostnaden (Barcus & Halfacree, 2018). Teorier utgår ofta från ett antagande att valet av färdmedel baseras på att minimera kostnaden för den. Anable och Gatersleben (2004) resonerar i sin artikel att detta inte alltid är hela sanningen. Människor väljer inte alltid det mest kostnadseffektiva resesättet eller det sätt som är mest tidseffektivt. Friheten att köra bil själv kontra att vara styrd av busstidtabeller, att kunna sova på vägen till jobbet om man åker kollektivt eller kunna lyssna på musik ostört är andra aspekter som spelar in i beslutet (Anable & Gatersleben, 2004). Avståndet och det upplevda avståndet är två andra faktorer som påverkar valet av färdmedel. Här är även den upplevda restiden en aspekt som påverkar vilket färdmedel en individ väljer. Om restiden med kollektiva färdmedel upplevs som lång och bortkastad är sannolikheten större att individen istället väljer bilen som färdmedel. I de fall restiden istället ses som något positivt spelar tiden resan tar inte lika stor roll och sannolikheten

är då större att individen väljer det kollektiva färdmedlet (Forward, 2023). Det invanda beteendet är också en stor faktor till att människor handlar på det sätt dom gör. När en person upprepar utför ett beteende på ett rutinmässigt sätt leder det till slut att beteendet utförs per automatik genom att en vana skapats. När en vana skapas associeras en viss situation med ett visst beteende. Handlingen som till en början utfördes medvetet kommer så småningom att utvecklas till en vana där beteendet sker automatiskt. Ett invariant beteende kan till exempel vara vilket färdmedel man väljer till jobbet. Då ett invariant beteende sker utan att vi reflekterar över det kan de skapa problem ifall man vill bryta beteendet. Detta då sannolikheten är hög att man faller tillbaka i det invanda beteendet. För att bryta en vana behöver personen dels vara medveten om vanan och varifrån den kommer för att kunna associera en situation med ett nytt beteende. Att bryta en vana kan vara svårt och denna metod fungerar endast om vanan man vill bryta inte är allt för starkt rotad. Associationen mellan det nya beteendet och situationen behöver vara starkare än associationen med det gamla beteendet och situationen för att det ska gå att bryta vanan (Adriaanse & Verhoeven, 2018).

### **3.2 Hållbar utveckling**

I och med de miljöproblem vi ser i dagens samhälle blir den hållbara utvecklingen en allt större del av planeringen i städer. Begreppet hållbar utveckling arbetades fram under Bruntlandskommissionen. De definierade begreppet enligt följande: *”Hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra förutsättningarna för kommande generationer att tillgodoses sina behov”*. Hållbar utveckling omfattar dock inte bara den miljömässiga aspekten utan det tar också in den sociala och den ekonomiska aspekten. I begreppet ingår alltså tre dimensioner, men samtliga tre samspelar med varandra och de är även beroende av varandra. Den miljömässiga hållbarheten syftar på den miljöpåverkan som finns på allt levande; människan,

naturen, djur, växter och så vidare. Den sociala hållbarheten handlar om människans tillvaro och att skapa en jämställd och rättvis tillvaro för alla människor i staden. Människor ska ha tillgång till rent vatten, bostäder och samma utbud av service oavsett var man bor. Den sociala tillvaron ska vara långsiktigt hållbar för samtliga människor. Den ekonomiska hållbarheten handlar om att skapa en ekonomisk utveckling som är hållbar på ett sådant sätt att man hushåller med resurser och skapar en god ekonomi på lång sikt. Transportsystemet har en direkt negativ påverkan på den miljömässiga hållbarheten. Dels genom de utsläpp som fordon står för men också genom det intrång i naturmiljöer infrastrukturen innebär. Även utsläpp vid tillverkning av fordon bidrar negativt till den miljömässiga hållbarheten. Utsläppen per person är relativt höga vid bilresor. En välfylld buss eller ett fullt tåg bidrar till mindre utsläpp per person och det vore därför positivt för miljön om fler valde kollektiva färdmedel istället för att resa med bil (Ammenberg & Hjelm, 2013).

### **3.3 Teorin om planerat beteende**

Personlighet och personlighetsdrag kan ha påverkan på en persons val av beteende. Intention med beteendet är en annan central del i teorin om planerat beteende där intentionen är drivkraften till att en person betar sig på ett visst sätt. Ju starkare intention att förändra ett beteende, desto högre är sannolikheten att personen faktiskt förändrar sitt beteende. Enligt teorin om planerat beteende kan ett beteende förutspås genom tre aspekter; *attityden* gentemot beteendet, *den subjektiva normen* samt *den upplevda självkontrollen* beteendet innebär. Attityden innebär personens inställning gentemot beteendet och huruvida ett visst beteende upplevs som fördelaktigt eller inte. Det är större sannolikhet att en person upprätthåller ett beteende som hen upplever som fördelaktigt. Den subjektiva normen handlar om hur väl beteendet tas emot av individens omgivning och vilket gruptryck som kan finnas gentemot ett beteende. Den

upplevda självkontrollen handlar om vilken egen kontroll personen har över beteendet och huruvida individen kan bestämma själv om den vill utföra det eller inte. Generellt sett kommer en positiv attityd, en positiv subjektiv norm och hög grad av upplevd självkontroll bidra till att intentionen ökar gentemot ett visst beteende (Ajzen, 1991).

## **4. Tidigare studier**

I detta kapitel kommer tidigare studier att presenteras. Studierna kommer från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut och från Umeå kommun. VTI har gjort studier gällande kollektivtrafik på landsbygden och analyserat olika metoder att öka det kollektiva resandet på landsbygden. Umeå kommun har under hösten 2022 genomfört en resvaneundersökning i vilken de kartlagt umeåbornas resande.

### **4.1 Umeå kommuns resvaneundersökning**

Umeå kommun genomförde hösten 2022 en resvaneundersökning. 30 000 invånare från kommunregistret i kommunen fick en inbjudan skickad till sig via brev. Personerna som bjöds in var slumpmässigt utvalda från detta register. Övriga kommuninvånare bjöds öppet in att delta via sociala medier, pressmeddelanden, reklam och affischering (Umeå kommun, 2023B). Resultatet från undersökningen visar att de som bor på landsbygden runt Umeås tätort gör i genomsnitt 4,2 resor per dag och person. Män gör fler resor och reser längre sträckor än vad kvinnor gör. Män gör även fler resor i bil än vad kvinnor gör. Resor till arbete utgör en fjärdedel av resorna. Efter detta utgör resor för inköp, fritid och övriga aktiviteter en stor del av resorna. Delar man upp resorna på vardag och helg så görs fler resor på vardagen än helgen; 4,6 respektive 3,2 resor per person. 62% av resorna på landsbygden sker med bil och endast 3% av resorna som testpersonerna loggade sker med buss. På helgen är siffran ännu

lägre, då sker 1% av resorna med buss och resorna med bil ökar till 65%. 27 av de som svarade på undersökningen svarade att de förändrat sitt resesätt de senaste tre åren. Fler cyklar, åker kollektivt och går än tidigare och andelen som kör eller åker bil har minskat. Vidare visar undersökningen att deltagarna i studien vill att planeringen ska prioritera cykel- och kollektivtrafik högst medan biltrafiken ska prioriteras lägst (Umeå kommun, 2023B).

## **4.2 Kollektivtrafik på landsbygden**

Kollektivtrafik på landsbygden är viktigt för att skapa en landsbygd som utvecklas och växer. Det är även viktigt för att skapa en inkludering och möjliggöra resor för ärenden och nöjen även för de som bor på landsbygden och som inte har tillgång till bil. Unga, äldre, rörelsehindrade och personer med lägre inkomst är särskilt utsatta grupper som drabbas hårdast av en dåligt fungerande kollektivtrafik. En bristfällig kollektivtrafik på landsbygden kan leda till social exkludering bland dessa grupper. Samtidigt är behoven av kollektivtrafik och resvanor olika mellan olika grupper vilket skapar utmaningar i att skapa en tidtabell som passar alla. Andra utmaningar är kostnadsfrågan då kostnaden för kollektivtrafiken inte får bli allt för hög och kostnaderna ökar med en högre turtäthet. Tidtabellen måste också anpassas efter resenärernas efterfrågan för att undvika tomma turer som ingen åker med (VTI, 2017B).

Med landsbygd menar man en plats som ligger på ett avstånd på mellan 5 och 45 minuter med bil från en tätort med minst 3000 invånare. Är bilresan längre än 45 minuter definieras platsen i stället som glesbygd (VTI, 2017B).

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) gjorde 2005–2006 en resvaneundersökning som visade att 76% av de resor som gjordes på landsbygden skedde med bil. De kollektiva resorna på landsbygden stod för 7%. Desto fler kollektivtrafikresor gjorde de unga deltagarna, främst till och från

skolan. 60 % av de kollektiva resorna gjordes av personer upp till 18 år. För åldersgruppen 12–18 år reste 39% kollektivt, detta är den grupp där flest reser kollektivt. Av åldersgruppen 70–79 reste enbart 1% kollektivt. Undersökningen visade även på skillnader i inkomst och kön; personer med årsinkomster på mindre än 300 000 SEK tenderade att åka mer kollektivt och kvinnor åkte mer kollektivt än män. De kollektiva resorna sker nästan uteslutande för resor till och från arbete eller skola. Kollektiva resor för till exempel nöjen, inköp eller fritidsintressen stod för en mycket liten andel. Resor med bil är det allra vanligaste färdmedlet i resvaneundersökningen (VTI, 2017B).

### **4.3 Olika sätt att öka kollektivt åkande på landsbygden.**

För att öka det kollektiva resandet på landsbygden har ett antal metoder prövats inom kollektivtrafiken. Metoderna har varit olika framgångsrika och de används i olika hög utsträckning (VTI, 2017A).

#### **4.3.1 Anropsstyrd trafik**

Anropsstyrd trafik är ett upplägg där kollektivtrafiken helt eller delvis beställs av resenären. I de fall trafiken är helt anropsstyrd måste den beställas i förväg av resenären för att turen över huvud taget ska köras, annars utgår den. Delvis anropsstyrd trafik innebär flexibla rutter där bussen går enligt tidtabell men resenären kan påverka turens linjesträckning (VTI, 2017A). I Västerbotten ansvarar Länstrafiken för den regionala kollektivtrafiken och en del av deras kollektivtrafik är anropsstyrd, de kallar det för ”ringbilar”. Ringbilarna är helt och hållet anropsstyrda och måste förbeställas. Olika linjer beställs olika lång tid innan, allt ifrån senast klockan 17 dagen innan fram till en timme innan avgång (Länstrafiken, u.åB). På den irländska landsbygden har försök gjorts med att kombinera den traditionella kollektivtrafiken med fasta stopp och tidtabeller med en anropsstyrd och behovsbaserad trafik där viss flexibilitet finns i rutterna. Det kunde till exempel handla om att möjlighet fanns för resenären att bli

hämtad eller lämnad vid dörren för att underlätta för personer med funktionsnedsättningar eller personer med mycket packning. Denna typ av anropsstyrd kollektivtrafik gynnar i synnerhet personer med funktionsnedsättningar, kvinnor och den äldre befolkningen (VTI, 2017A).

#### 4.3.2 Bil-pooler och samåkning

Bil-pooler har också prövats vilket innebär att det finns ett antal bilar som resenärerna bokar vid behov. Även samåkningslösningar och andra typer av flexibla transportsätt har prövats. Teknologi har involverats i arbetet för att öka och underlätta för det kollektiva resandet, som till exempel att resenären genom applikationer i telefonen kan se var bussen befinner sig. Även information om förseningar, priser, biljetter och annat som är bra för resenären att veta. Denna typ av information ska kunna underlätta för resenären och ytterligare motivera resenären att åka kollektivt. Detta kan också kombineras med den anropsstyrda trafiken då bussbolagen kan se efterfrågan på kollektivtrafik (VTI, 2017A).

Samåkning är ett annat sätt att komplettera kollektivtrafiken men det finns ett underliggande problem i detta i och med att personer som själva inte har bil blir beroende av att det finns någon med bil tillgänglig att köra. Dessa personer kan heller inte återgälda tjänsten vilket kan leda till en snedfördelning av maktförhållandet mellan personerna som deltar i samåkningen. Brist på flexibilitet och osäkerhet gällande trygghetsaspekten är andra nackdelar som uppkommit när man undersökt samåkning. Med detta i åtanke är bil-pooltjänster bättre, helst i de fall där ägandet av bilarna är organisatoriskt uppbyggt och finansierat av myndigheter (VTI, 2017A).

## 5. Metod

Detta kapitel kommer att beskriva de metoder och tillvägagångssätt som använts under studiens gång.

## 5.1 Kvalitativ intervjustudie

Denna studie är en kvalitativ intervjustudie där intervjuer genomförts med boenden på landsbygden utanför Umeås tätort. Studien har genomförts med ett abduktivt angreppssätt. Det abduktiva angreppssättet innebär att forskaren under studiens gång arbetar alternerande med att teoretisera problem och att samla in det empiriska materialet. I takt med att allt mer empiriskt material samlas in kan teser och teorier förändras (Gren & Hallin, 2013). Den kvalitativa datainsamlingen är lämplig när syftet med studien är att undersöka bland annat åsikter, känslor och erfarenheter och då man vill ha ett mer detaljerat svar (Denscombe, 2018). Intervjuerna som genomförts har haft en semistrukturerad form. Under den semistrukturerade intervjun har intervjuaren ett antal frågeställningar som denne vill få svar på under intervjun men respondenten lämnas utrymme att öppet prata om dessa teman. Till viss del kan respondenten sväva i väg från ursprungsfrågan vilket lämnar plats till respondenten att ta upp sådant som hen själv anser vara viktigt. Personen som intervjuar har sina förutbestämda frågor att falla tillbaka på och använda dessa för att leda samtalet tillbaka till rätt fokus för att få svar på sina frågeställningar (Hay & Cope, 2021). Umeå kommun har redan mycket information och kvantitativa data om det kollektiva resandet. Deras resvaneundersökning täcker in kommuninvånarnas resande och kartlägger det på ett tydligt sätt. De har betydligt mer resurser än vad jag har till denna kandidatuppsats och valet blev därför att göra en kvalitativ intervjustudie för att kunna gå in mer på djupet för att komplettera den redan existerande kvantitativa datan. Denna studie skulle på sådant sätt kunna ses som en förlängning och fortsättning på deras resvaneundersökning.

## 5.2 Urval

Personerna som intervjuades bjöds in till att delta i studien genom att ett inlägg postades i den lokala Facebook-gruppen "Bjännsjön runt" (Se bilaga 1). Detta är

en öppen Facebookgrupp där främst personer som bor runt Bjännsjön deltar i diskussioner kring samvaron i de byar som ligger runt sjön. Gruppen hade 509 medlemmar när inbjudan skickades ut i mars 2023. Ett anslag med samma inbjudan till studien sattes upp på anslagstavlor som är uppsatta runt sjön för att även bjuda in de som inte har tillgång till dator och/eller Facebook. I inbjudan presenterade jag mig själv tillsammans med studiens syfte och vad intervjun skulle handla om. Inbjudan framhöll att alla över 18 år var välkomna att delta i och med den avgränsning som gjorts gällande ålder. Sex av de personer som svarade intervjuades. Åldersspannet varierade mellan 55–70 år, huvudsaklig sysselsättning var förvärvsarbete eller pensionär. I studien deltog lika många män som kvinnor (Se tabell 1).

Tabell 1. Deltagarna och hur de benämns, ålder, kön och huvudsaklig sysselsättning

Deltagare	Ålder	Kön	Huvudsaklig sysselsättning
<b>Intervjuperson 1</b>	70	Man	Pensionär
<b>Intervjuperson 2</b>	58	Kvinna	Förvärvsarbete
<b>Intervjuperson 3</b>	60	Man	Förvärvsarbete
<b>Intervjuperson 4</b>	55	Kvinna	Förvärvsarbete
<b>Intervjuperson 5</b>	66	Man	Pensionär
<b>Intervjuperson 6</b>	65	Kvinna	Förvärvsarbete

Tre personer som svarade på inbjudan valdes bort. Två personer då de inte bodde inom rätt geografiskt område och en som var under 18 år.

De personer som intervjuades i studien är personer inom ett relativt snävt åldersspann. För att få en bredare bild i studien hade det varit önskvärt att även intervjua yngre personer. Det är ofta personer som är yngre än deltagarna i denna studie som har små barn som kräver hämtning och lämning. Att få med dessa personer med barn skulle kunna medföra ytterligare bredd i resultatet. För att nå dessa personer skulle man istället för att bjuda in till studien öppet kunna rikta in sig på barnfamiljer och fråga utvalda personer direkt. Dessa personer

skulle kunna kontaktas genom kontakter eller till exempel dörrknackning. Man kan anta att de som självmant söker sig till en studie har en stark åsikt om ämnet som studien behandlar. Genom att aktivt kontakta utvalda personer kan även andra, som inte har en stark åsikt om ämnet involveras i studien som kan ha en annan infallsvinkel. Detta kan ge ett bredare resultat i studien.

### **5.3 Genomförande**

Innan intervjuerna startade presenterades studien och dess syfte. Personen som intervjuades fick läsa igenom och skriva under en samtyckesblankett (Se bilaga 3) gällande de personuppgifter som behandlas under studien. Ett informationsbrev gällande detta lämnades till deltagaren (Se bilaga 2).

Deltagarna fick även information om att de när som helst kunde avbryta sitt deltagande i studien. Intervjuerna som genomfördes på plats hemma hos deltagarna pågick mellan 20–30 minuter och de spelades in för att sedan kunna transkriberas. Ljudupptagningen innebär att forskaren efter intervjuerna kan återge intervjun på ett korrekt sätt. Nackdelen är att kommunikationen som inte är verbal inte kommer med som det gör på om intervjuerna istället filmas. Att filma intervjuer kan dock ofta störa deltagaren som intervjuas och sätta denne i en obekväm position. Ljudupptagning brukar anses tillräckligt (Denscombe, 2018). Ljudupptagningen gav möjlighet att lyssna igenom intervjuerna i efterhand och att transkribera dem för vidare analys. Alla intervjuer utgick från samma grundfrågor (Se bilaga 4) men följdfrågorna varierade beroende på svaren från deltagarna.

Intervjuerna har efter att de transkriberats kodats för att hitta teman i intervjuerna. Koderna hjälper också forskaren att sortera den insamlade datan och ger en bättre överblick över materialet. Efter att koderna skapats kan de sorteras in i kategorier vilket hjälper forskaren att se samband mellan intervjuer

och att hitta åsikter som stämmer överens och går isär (Hay & Cope, 2021). Vilket även är gjort i analysen för denna studie.

I denna uppsats kommer utdrag från intervjuer att användas för att exemplifiera och visa på de brister och utvecklingsmöjligheter som berörts under intervjuerna. Utdrag från intervjuer används för att stärka forskarens egen slutsats men det kan dock inte användas för att bevisa en fakta (Denscombe, 2018). Utdragen kommer istället att analyseras och kopplas till de teorier och den tidigare forskning som presenterats i kapitel 3 och 4 för att hjälpa till att förklara beteenden och val av färdmedel.

## **5.4 Metodologiska överväganden**

### **5.4.1 Validitet och trovärdighet**

Vid intervjuer om människors erfarenheter, känslor och uppfattningar är det svårt att kontrollera om svaren de lämnar är korrekta eller inte. Det finns inget facit att kontrollera svaren mot och alla människor har rätt till en egen åsikt. Att göra flera intervjuer kan öka validiteten jämfört med en studie med färre intervjuer. Vidare innebär en kvalitativ intervjustudie en process där informationen tolkas och analyseras vilket gör att resultatet kan se olika ut beroende på vem som tolkar resultatet (Denscombe, 2018). Validiteten höjs eftersom många svar, till exempel gällande turtäthet, avstånd till busshållplatser med mera kan kontrolleras av andra forskare. I en kvalitativ studie blir forskaren ofta djupt engagerad i materialet och analyserar och processar det under en lång tid vilket är problematiskt då det är osannolikt att en annan forskare som är oberoende hade kommit fram till samma resultat (Denscombe, 2018).

#### 5.4.2 Etiskt övervägande

Forskningsetiken har fyra huvudprinciper som samhällsforskaren förväntas uppfylla; skyddande av deltagarens intressen, frivilligt deltagande, vetenskaplig integritet och att forskningen ska följa lagstiftningen. Samtycke ska lämnas skriftligt och det bidrar också till att deltagarens beslut att delta i studien är informerat (Denscombe 2018). Deltagarna garanterades att materialet hanteras konfidentiellt samt att deras personuppgifter inte kommer att spridas. Detta uppfylls genom att deras namn anonymiseras i uppsatsen samt att uppgifter som samlas in lagras på universitetets servrar enligt GDPR:s förordningar. Samtliga uppgifter raderas när uppsatsen är inlämnad och godkänd. Inom forskning där intervjuer genomförs ska nytta kontra risken av studien vägas mot varandra. Vad är nytta med studien, vad tillför den och vad är risken med att uppgifterna behandlas? Risken med studien är att intervjupersonerna kan känna sig utfrågade eller att intervjuerna innebär ett intrång i deras integritet. Under intervjuernas gång var jag tydlig med att informera att studien inte på något sätt syftar till att peka ut en enskild persons beteende och bedöma detta. Vidare informerades deltagarna om frivilligheten i deltagandet samt att de kan dra tillbaka sitt medgivande om deltagande när som helst. Nyttan som studien medför är att undersöka hur kollektivtrafiken kan förbättras och vad som kan motivera fler att resa kollektiv. Denna information kan i förlängningen leda till fler kollektiva resor vilket kan ses som något positivt för den miljömässiga hållbarheten. Deltagarnas namn har i uppsatsen bytts ut mot pseudonymer för att inte röja deras riktiga namn. Detta för att ytterligare stärka konfidentialiteten. Vidare ger intervjustudier en fördjupande information som är svår att få fram via enkätstudier. Risken med studien har vägts mot nytta och författaren har gjort bedömningen att nytta överväger de risker som kan finnas med studien.

### 5.4.3 Reflexivitet

Forskaren i en studie har ofta ett inflytande och en förutfattad mening i sin studie. Materialet som insamlas analyseras av forskaren vilket innebär att det är svårt att helt och hållet åsidosätta egna tankar och åsikter. Det är därför viktigt att forskaren är tydlig i sitt arbete vad som är egna åsikter och vad som är fakta. Reflexivitet handlar alltså om att vara kritisk mot sitt resultat och att förstå de brister som kan finnas i det. Det är även viktigt att forskaren är medveten om det inflytande hen kan ha på de som deltar i studien och att detta kan leda till maktrelationer som vidare kan påverka resultatet (Hay & Cope, 2021).

Syftet med denna studie är att undersöka hur man kan öka det kollektiva resandet. Jag själv nyttjar kollektivtrafiken i hög grad och därmed är väl medveten om till exempel priser och turtäthet i området. Jag är även bekant med det geografiska område som studien utspelat sig på. Detta påverkar givetvis resultatet och gör att jag inte kan vara helt objektiv. Jag har dock inför varje intervju varit tydlig med att jag inte är ute efter att sätta dit någon person för dess resvanor eller komma med några pekpinningar. Detta har ofta uppskattats av deltagarna och jag har upplevt att det skapat ett mer avslappnat samtal. Under intervjuernas gång har jag varit noga med att ställa öppna frågor för att inte leda deltagarna i deras svar. Men det vore naivt att påstå att det inte funnits känslor av att kollektivtrafiken är det ”bättre” valet och vad som anses vara ”rätt” val. Detta måste vägas in i studiens resultat tillsammans med att mina egna reflektioner och min analys inte kan bli helt objektiv. Ett annat sätt att genomföra intervjuerna för att uppnå mer objektivitet hade kunnat vara att intervjua personer där bostadsort och tillgång till kollektivtrafik var okänt. Detta hade kunnat innebära att svaren analyserades annorlunda om vetenskapen om hur tillgången till kollektivtrafiken faktiskt såg ut.

## **6 Resultat**

I detta kapitel kommer resultatet från intervjuerna att presenteras.

### **6.1 Användarnas resebeteenden**

Efter att samtliga intervjuer var genomförda transkriberades de och kodades för att ge en bättre överblick av det insamlade materialet. Koderna och kategorierna som detta resulterade i analyserades vidare med hjälp av de teorier som presenterats i kapitel 3 för att hitta samband och orsaker till deltagarnas resvanor.

Landsbygd definieras enligt VTI som en plats som ligger mellan 5 och 45 minuters bilfärd från en tätort (VTI, 2017B). Samtliga deltagare i studien bor på en plats som ligger inom detta spann. Restiden med bil in till tätorten är mellan 17 och 23 minuter enligt vägbeskrivning i Google Maps. Bussarna till det studerade området följer en linje som har två olika dragningar. Den ena turen går runt Bjännsjön och sedan vidare till Gräsmyr medan den andra sträckningen inte går runt sjön (Se figur 3).



Figur 3. Busslinjens två olika linjesträckningar där ena sträckan är dragen runt Bjännsjön och den andra inte.

Om en resa räknas som pendling beror på olika aspekter, avstånd, tid, transportsätt och levnadsbanan (Barcus & Halfacree, 2018). Begreppet pendling brukar normalt användas när resan går över en kommungräns. I denna uppsats kommer resan från byarna runt Bjännsjön in till Umeå centrum att räknas som arbetsresa eftersom de inte passerar någon kommungräns. Bland deltagarna i studien var det blandat hur mycket respektive hur lite kollektivt de reser idag. Intervjupersonerna 1, 4 och 5 reser väldigt sällan, i princip aldrig kollektivt och de gör i stället merparten av sina resor med bil. De uppgav dock alla tre att de på senare tid försökt samordna resor med sina respektive och på så sätt samåka inom familjen. Skälen till detta är dels miljömässiga, dels av ekonomiska skäl. Intervjuperson 2, 3 och 6 reser desto mer kollektivt, i princip alla deras resor

sker med kollektiva färdmedel. Umeå kommuns resvaneundersökning visar att män gör fler resor än kvinnor och även att de reser längre sträckor. Den visar även att kvinnor reser mer kollektivt än männen (Umeå kommun, 2023B). Detta stämmer även överens med det resultat jag sett i de intervjuer jag genomfört där männen i studien är mer bilburna än kvinnorna. De kvinnor som deltagit i studien åker kollektivt mer regelbundet än männen. Bland deltagarna i denna studie beror valet att åka bil dels på det invanda beteendet dom har att åka bil. När intervjuperson 5 får frågan hur det kommer sig att han inte åker kollektivt svarar han såhär:

*”Det finns ingen anledning liksom, jag är van att åka bil.”*

Det invanda beteendet sker automatiskt utan att personen behöver lägga någon större tanke bakom det. Att bryta en vana kräver både vilja och intention att göra det (Adriaanse & Verhoeven, 2018). För intervjuperson 5 är vanan att åka bil väl inrotad och det kräver en stor insats att ändra en sådan vana.

Flera av deltagarna lyfter också att de många gånger väljer bilen för att de har flera ärenden när de åker till tätorten. I intervjuerna pratar deltagarna återkommande om att bilen är ett alternativ som innebär med frihet och bekvämlighet. Intervjuperson 3 beskriver hur han upplever resandet med bil kontra kollektivt så här:

*”Men eftersom det varit så få gånger man åkt till stan hittills så har det alltid varit något annat ärende som man ska passa på att göra samtidigt och då blir det av bekvämlighet för det går fortare att förflytta sig om man tar bilen”*

Bilen innebär alltså en större rörelsefrihet och det är både ett mer bekvämt och tidseffektivt färdmedel än att åka kollektivt i detta scenario. Som Anable och

Gatersleben (2004) resonerar i sin artikel finns det olika anledningar till att man väljer ett transportsätt. Det är inte alltid den faktiska kostnaden i pengar som styr, utan andra aspekter kan också spela in (Anable & Gatersleben, 2004). Ovan scenario är ett exempel på detta och hur andra orsaker än den ekonomiska delen spelar in i beslutet. Frihetskänslan och tidsaspekten väger tyngre än att kostnaden för bussbiljetten förmodligen är billigare än bränslekostnad och eventuell parkeringsavgift. Den egna upplevda självkontrollen är en annan orsak till en människas beteende (Ajzen, 1991) vilket ytterligare är en orsak till att deltagarna väljer bilen. Trots att den ekonomiska kostnaden kan bli högre med bilen.

När deltagarna talar om det kollektiva resandet talar de ofta om att det är ett enkelt färdmedel med många positiva aspekter. Bussbolagen har utvecklat en applikation där man kan se tidtabeller, köpa biljett men också följa bussen och se var den är. Intervjuperson 1 nämner denna applikation som särskilt positiv och ger ett exempel på hur den förenklade hans resa när han skulle åka från Ersboda in till centrum:

*” [...] att ta sig från Ersboda och ner till stan, var finns hållplatsen och så vidare. Men vad är det för sak? Det är bara att gå in på appen. Det finns ju karta och allt!”*

Denna person har även på senare tid reflekterat mer över sina resvanor och försöker aktivt att minska sina bilresor. Detta är en trend som kommunen även kunnat se i sin resvaneundersökning där deltagarna gör färre resor med bil och fler med cykel och kollektiva färdmedel (Umeå kommun, 2023B).

Intervjuperson 3 talar också om hur enkelt det är att åka kollektivt och att han genom att åka kollektivt slipper många moment som bilen innebär:

*”Och det var som jag sa i stan jag menar det fanns många positiva saker, jag hade ingen kall bil, jag behövde ingen parkering, jag steg in i en varm buss”*

Intervjuperson 6 menar att bussresan och den tid det tar skapar tid för henne som hon inte annars har, hon beskriver det såhär:

*”Det är ju jätteskönt, jag skulle gärna åka buss lite längre tid så man hinner liksom, ja, läsa ut den där boken och så där”*

För intervjuperson 6 är valet att åka kollektivt inte bara ekonomiskt utan det har även andra aspekter som att hinna läsa en bok men också att kollektivt resande är ett mer hållbart val. När kollektivtrafiken nyttjas väl bidrar det kollektiva resandet till mindre utsläpp per personkilometer än resor med bil. Detta är positivt för den hållbara utvecklingen (Ammenberg & Hjelm, 2013).

För Intervjuperson 6 är det upplevda avståndet och den upplevda restiden som det kollektiva resandet innebär inte ett problem, tvärtom hade hon gärna sett att den var längre. Detta kommer enligt Forward (2023) att leda till att sannolikheten blir större att denna person väljer att resa kollektivt. Den här personer berättar även i vårt samtal att hon tidigare bott centralt i städer och då skapat vanan att cykla eller åka kollektivt. Valet att åka kollektivt nu när hon bor på landsbygden kommer alltså från ett tidigare invariant beteende. Hon kan av medicinska skäl inte köra bil själv och blir därför bunden till kollektivtrafik eller att kunna samåka med någon. Detta är en typ av transportfattigdom i och med att personen har färre alternativ i sitt val av färdmedel (Barcus & Halfacree, 2018). En väl utbyggd kollektivtrafik är därför viktig för personer som henne som av olika anledningar inte kan köra bil själv för att minska transportfattigdomen. Den sociala hållbarheten gynnas även på sådant sätt att den skapar en mer rättvis transportmöjlighet även för de som inte har tillgång till bil (Ammenberg &

Hjelm, 2013). Det är alltså viktigt för intervjuperson 6 att kollektivtrafiken finns då hon är beroende av den för att kunna bo kvar på landsbygden. Utan kollektivtrafiken blir hon helt beroende av att hennes man eller bekanta ska kunna skjutsa henne.

Samtliga deltagare hade en positiv inställning till kollektivtrafiken och samtliga såg det som positivt om den utvecklades. De flesta ser även att de i framtiden kommer att åka mer kollektivt. Många av deltagarna har på senare tid reflekterat mer över sitt bilkörande och planerar turerna bättre och samåker mer med familj och bekanta. Samma trend kan man utläsa ur kommunens resvaneundersökning där invånarna svarade att cykel- och busstrafiken var de färdmedel som de vill ska prioriteras i planeringen (Umeå kommun, 2023B).

## **6.2 Hur kan man öka det kollektiva åkandet på landsbygden?**

Under intervjuerna fick samtliga deltagare frågan om vad som skulle behövas för att de skulle åka mer kollektivt. Önskemål om fler turer kom upp i alla samtal och det handlade främst om turer under dagtid och eftermiddagarna som möjliggör nöjesåkning på ett bättre sätt. Intervjuperson 1 tycker att eftermiddagsturerna är den största bristen just nu och förklarar det såhär:

*”Ibland har vi ju pratat om jag och [frun] att det skulle vara kul att åka in liksom och ta sig en öl eller två på afton. Tidigare gick det en ganska bra buss, som liksom, den kom från stan också fick man hoppa på här i korsningen också åkte man ut på gräsmysvägen också kom det en buss nästan på en gång. Alltså de var synkade, men den har som slutat gå tror jag? Så just där är det ju, med bussen att ta sig in på stan så där på afton-kvälls-tiden tycker jag är bristen just nu”*

Arbetsresor med kollektiva färdmedel är ofta uppbyggt efter kontorstider och utgår från idén att resan in till staden kommer att göras på morgonen och tillbaka på hemmet på eftermiddagen (Barcus & Halfacree, 2018). Detta kan resultera i situationer som intervjuperson 1 upplever, att det saknar turer på andra tider på dygnet.

Överlag fanns det bland deltagarna en förståelse om att turtätheten inte kan vara allt för hög då det inte är hållbart att hålla turer som inte nyttjas. Förslag kom dock upp att använda mindre bussar på turer med lägre antal resenärer, vilket också skulle vara bättre för den miljömässiga hållbarheten (Ammenberg & Hjelm, 2013) då det sparar på resurser jämfört med att köra fullstora bussar. Intervjuperson 6 tar upp detta och menar att det redan används i vissa fall men att det kan användas mer:

*”Men man skulle ju kunna titta på, kan man jobba med sådana här små mindre bussar. För dom använder ju sådana ibland när det är lågtrafik på lov och sommar och sådär”*

Intervjuperson 5 pratar också om detta med mindre bussar i vårt samtal och resonerar att det inte är hållbart att ha fullstora bussar som går tomma:

*”Man förstår ju bussbolagen också, dom kan ju inte ha hur många bussar som helst som åker som är tomma som ingen åker. Så de kan ju inte ha så många turer heller”*

Intervjuperson 3 diskuterar också turtätheten, han menar att det behöver finnas ett bra utbud med många turer för att fler ska börja åka kollektivt. Han resonerar att möjligheten måste finnas för att skapa resenären och beskriver det så här:

*”Alltså ska vi förändra måste man ju på något sätt skjuta till lite i början för att få en förändring för som jag sa själv, jag erkänner ju. Jag har också en tröskel. Men om man har möjligheten och man kan kliva över den så funkar det ju oftast”*

Fler turer bidrar också till att minska transportfattigdomen för de som inte har tillgång till bil. En dåligt utvecklad kollektivtrafik med få turer drabbar framför allt redan utsatta personer i samhället som rörelsehindrade eller personer med olika funktionshinder (Barcus & Halfacree, 2018). Den sociala hållbarheten gynnas också då en tätare tidtabell skapar fler transportmöjligheter vilket leder till mer rättvisa gällande transportmöjligheterna (Ammenberg & Hjelm, 2013).

En annan aspekt som kom upp är betalnings- och biljettsystemet som uppfattas som krångligt. Länstrafikens hemsida och webbshop har olika inloggnings- och en av intervjupersonerna berättade om att hen ofta möter motstånd vid köp av biljett ombord på bussen. Detta kan till exempel vara ett problem för äldre personer utan vidare datorvana eller personer som av andra skäl har svårt med digitala medel. Flera personer tog upp önskemål om att kunna ladda och ha sitt busskort i mobilen för att inte behöva komma ihåg det fysiska busskortet. Intervjuperson 2 beskriver systemet med att köpa biljetter och problematiken hon ser kring det så här:

*”För det är ju också sådär, hela systemet med att köpa och ladda busskort, men hjälp! Det är ju en sida till tabussen.nu och en till webbshopen och det är olika inloggnings- och du ska fylla på och registrera, och då tänker jag – kan man inte kolla på ultra hur dom har gjort och det finns ju andra som har bra system. Det är så krångligt. Nu är jag van att jobba digitalt men det finns ju många som knappt skickar e-post och då blir det ju ett jättehinder”*

Ett annat önskemål är att kunna nyttja de bussar som går från Umeå till Gräsmyr som anslutningsbussar. För de som bor runt sjön kan promenaden till bussen bli lång på de turer där bussen inte åker runt sjön. Hållplatserna ligger då i vägskälen vid Bjännsjö och Yttersjö (Se figur 2). Promenaden kan bli upp till 6 kilometer lång för de som bor längst bort. Vidare har de som bor på den östra delen av sjön inte samma kostnads-zon på biljetterna som de som bor på den västra sidan. Detta innebär att de som bor på den östra sidan inte kan åka till västra sidan av sjön, till vägskälet i Yttersjö på sin biljett med de bussar som kommer från Umeå som är på väg till Gräsmyr. Önskemålet är alltså att de vore antingen att de kan åka på sin biljett till vägskälet i Yttersjö och där byta till den buss som går till Umeå centrum. Ett annat alternativ, som intervjuperson 2 tar upp är att anropsstyrd trafik ska finnas för att kunna boka anslutningsbuss runt sjön och resonerar såhär:

*”Sen vet jag att dom på vissa ställen haft ringbussar eller något sådant där. Då kan man ringa och säga att jag behöver anslutning runt sjön och då åker dom ut. Annars behöver dom ju inte åka ut”*

I den anropsstyrda trafiken kan resenären påverka linjesträckningen eller beställa den helt och hållet (VTI, 2017A). Anropsstyrd trafik används i länstrafiken idag, bland annat i en närliggande by (Länstrafiken, u.åB) så tekniken och arbetssättet finns redan. Att kunna påverka linjesträckningen gynnar framför allt funktionshindrade, äldre och personer som har svårt att gå längre sträckor (VTI, 2017A) vilket skapar en mer inkluderande kollektivtrafik.

Intervjupersonerna 4 och 5 är de deltagare som använder kollektivtrafiken minst av deltagarna i denna studie. Intervjuperson 4 jobbar mestadels hemifrån och intervjuperson 5 är pensionär. De har båda en ladd-hybridbil och gör relativt få resor till tätorten. När de väl ska åka kollektivt köper de enkelbiljetter. I och med

att ladd-hybridbilen är relativt billig att köra jämfört med kostnaden mot två enkelbiljetter anser de båda att biljettpriset på bussen är för hög. Intervjuperson 4 berättar att hon och hennes man försöker samåka när det går och att hon tycker att bussbiljetterna är dyra:

*”Men vi försöker samåka när det går. Och sen tycker jag också att det är ju dyrt att ta buss”*

Båda dessa personer fastställer att det skulle behövas lägre biljettpriser för att de skulle kunna tänka sig att åka kollektivt. De båda anser att bilen är smidigare och att det ger en större valmöjlighet till när de vill åka. Bilen ger en hög upplevd självkontroll då de kan styra sin tid vilket blir en anledning att välja bilen i stället för ett kollektivt färdmedel (Ajzen, 1991). Intervjuperson 4 arbetar till stor del hemifrån och när hon väl är på kontoret är hon oftast det halvdagar och åker hem mitt på dagen. Hon upplever att det finns få turer att välja på när hon ska åka hem i dessa fall och väljer därför bilen. Valmöjligheten och friheten bilen ger att kunna åka när man vill sår två aspekter som spelar in i beslutet av färdmedel (Anable & Gatersleben, 2004) vilket blir tydligt i detta fall.

Intervjuperson 4 föreslår även en tur- och returbiljett där priset blir rabatterat om man köper båda turerna på en gång. Hon har även ett önskemål om längre övergångstider på bussarna inne i stan för att undvika stress vid byte av buss.

I övrigt är det många som lyfter informationsspridningen och att den kan bli bättre. Bland annat intervjuperson 2 och 6 lyfter detta och menar att det kan bli mycket bättre informationsspridning. Det har skett stora förändringar i antal turer vilket deltagarna upplever att få är medvetna om och att det inte riktigt spridits någon information om detta. Intervjuperson 6 åker mestadels kollektivt i dagsläget men har en rad förbättringsförslag ändå. Hon ger Ultra som ett exempel som hon tycker är betydligt bättre på att sprida information via sociala

medier för att öka det kollektiva resandet. Ett exempel på detta är att använda sig av testresenärer som under en period byter från bilburet till kollektivt åkande för att sedan utvärdera detta och motivera andra att också prova. Ett annat exempel hon ger är att göra jämförande exempel på vad det kostar att åka bil kontra kollektivt en viss sträcka. Andra förslag är att låta bussen fortsätta upp till NUS för att undvika byten i stan och att underlätta resandet med cykel och barnvagn. Slutligen lyfter hon en problematik hon ser att ungdomar åker kollektivt och har vanan inne att åka kollektivt till och från skolan merparten av sin uppväxt. Men när de har åldern inne byter många till att köra moped/A-traktor och sedan bil. Beteendet och vanan att åka kollektivt menar hon att man bör fånga upp och arbeta för att ungdomar ska hålla i vanan att åka kollektivt.

## **7 Diskussion**

I detta kapitel kommer resultatet att diskuteras i relation till den teoretiska bakgrund som presenterades i kapitel 3 och de tidigare studier som presenterats i kapitel 4.

Syftet med denna studie var att undersöka användarperspektivet och vilka förutsättningar som skulle behövas för att öka de kollektiva resorna på tätortsnära landsbygd. Mobilitet i vardagen är en viktig pusselbit i många vardag där bilen länge haft en central roll. För att kunna uppnå en mer hållbar utveckling och ett mer hållbart samhälle är en omställning till mer hållbara resor ett måste. Deltagarna i denna studie reser kollektivt i olika grad men alla tycker att kollektivtrafiken är viktig och att det är bra att den finns.

Tre förutsättningar kan utläsas från resultatet som deltagarna belyser som viktiga för att de ska motiveras att resa mer kollektivt. Det är tillgången till kollektivtrafik och fler avgångar, prissättning och informationsspridning.

Tillgången till kollektivtrafik är särskilt viktig för personer som av olika orsaker lider av transportfattigdom (Barcus & Halfacree, 2018). Ett exempel på detta är intervjuperson 6 som inte får köra bil. Utan en väl fungerande kollektivtrafik blir hon helt beroende av att få skjuts när hon ska in till tätorten. Under intervjuerna är det flera av deltagarna som tar upp att de upplever att det är för få avgångar. Detta ses som ett hinder vilket gör att friheten och flexibiliteten som bilen innebär leder till att bilen blir valet av färdmedel. Fler avgångar skulle kunna motivera fler att resa kollektivt då det kan passa levnadsvanorna bättre.

Kommunens resvaneundersökning visar att användandet av kollektivtrafik är lågt på helgen, bara 1 % av resorna sker med buss. Fler avgångar på helgen skulle kunna öka det kollektiva användandet på helgen. Framst i och med att de avgångar som finns idag innebär att man behöver vara i centrum i princip över hela dagen då den första avgången på eftermiddagen från centrum till byarna går klockan 16:15. Å andra sidan behöver antalet avgångar matcha det användande som finns. Att köra tomma bussar på tider som folk inte nyttjar leder till mer utsläpp och en negativ miljöpåverkan. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i att uppnå en hållbar utveckling miljömässigt sett (Ammenberg & Hjelm, 2013).

Den hållbara utvecklingen behandlar även den sociala och ekonomiska utvecklingen vilket kollektivtrafiken också kan gynna. Personer med funktionsnedsättningar eller som av andra skäl inte kan köra bil är starkt gynnade av en god tillgång till kollektivtrafik. Brist på god tillgänglighet av kollektivtrafik gynnar den sociala hållbarheten då den minskar transportfattigdomen. Den ekonomiska hållbarheten gynnas av att kollektivtrafiken skapar arbeten inom kollektivtrafiksektorn. Det kollektiva färdmedlet är ofta billigare än att resa med bil vilket också gynnar den enskilda personens ekonomi om hen väljer ett kollektivt färdmedel.

Prissättningen för kollektivtrafiken är en annan aspekt som främst tas upp av intervjuperson 4 och 5. De tycker båda att prissättningen är för hög vilket blir ett hinder för dem att resa kollektivt. Deras attityd och den upplevda självkontrollen kollektivtrafiken innebär är inte tillräckligt stark för att de ska välja ett kollektivt färdmedel. Hindret gällande prissättningen och deras upplevelse att priset är för högt är en svår aspekt. Biljettpriset är redan reducerat och finansieras delvis genom skatter och en lägre biljettkostnad skulle troligen innebära en högre skatt. Skattetrycket är högt som det är och man kan anta att en höjning av skatterna kommer att möta motstånd.

En annan deltagare berättar att han väljer bilen när han ska göra flera ärenden i stan. Det är förmodligen omöjligt att eliminera alla bilresor, men det är heller inte regionens mål. Ett alternativ för att locka de som ska göra ärenden och tycker att kollektivtrafiken är dyr skulle kunna vara att ha ett dagskort där resenären köper en ”dagsbiljett” som de får resa obegränsat på under en dag. Detta gör att de inte behöver köpa flertalet biljetter när de ska göra ärenden i olika delar av staden. Detta skulle kunna motverka upplevelsen av att biljettpiserna är höga och underlättar att ta sig mellan olika ärenden.

Anropsstyrd trafik skulle kunna användas för att beställa anslutning från byarna ut till Gräsmysvägen. Detta skulle kunna öka incitamentet att nyttja kollektivtrafiken även med de turer som inte går runt sjön. Intervjuperson 6 diskuterar bil-pooler i vårt samtal. Bil-pooler fungerar bäst i de fallen där en myndighet eller organisation organiserar bil-poolen för att undvika snedvridna maktförhållanden (VTI, 2017A). Ett alternativ vore att kommunen, regionen eller någon annan organisation organiserar bil-pooler. Det är dock ett stort arbete bakom det med mycket investeringar, och en stor utmaning jag ser med detta är var bil-poolen ska placeras. Avstånden runt Bjännsön kan bli långa och frågan blir hur man tar sig till bil-poolen för att hämta bilen. Har man mycket packning

eller om man har rörelsesvårigheter kan det bli svårt att ta sig till och från platsen.

För intervjuperson 6 innebär den kollektiva resan en stund på dagen där hon hinner med sådant som hon annars inte hinner med i vardagen. Hon berättar även att det kollektiva resandet är ett invant beteende som hon tagit med sig från när hon bott i större städer. För intervjuperson 5 är istället det invanda beteendet är att köra bil istället för att resa kollektivt. Det invanda beteendet sker automatiskt utan att personen som utför beteendet reflekterar över det (Adriaanse & Verhoeven, 2018). Det har förmodligen inte funnits någon drivkraft eller något incitament för intervjuperson 5 att byta från bilen till kollektivt resande. För att ändra denna persons resebeteende skulle det krävas något ytterligare. Det skulle kunna vara en ekonomisk vinning då han i dagsläget anser att det kollektiva resandet är dyrt. Det kan också vara något annat som blir en tydlig vinning för honom att välja ett kollektivt färdmedel. Även i samtalen med andra deltagare kan man se att det invanda beteendet leder till att de väljer bilen. Det första steget i att bryta denna vana kanske är just att informera mer om att kollektivtrafiken finns. Även att göra det enklare att resa kollektivt. Kan man implementera hos människor att kollektivtrafiken finns som alternativ och samtidigt peka på alla dess fördelar skulle det kunna sätta igång en tanke hos individerna att ändra sitt beteende.

Bilen ger en upplevd rörelsefrihet som deltagarna inte upplever att kollektivtrafiken kan erbjuda i samma utsträckning. Den upplevda självkontrollen som bilen innebär resulterar i att deltagarna väljer bilen framför kollektivtrafiken när de har flera ärenden att uträtta. Samtliga deltagare i studien har dock en positiv attityd gentemot det kollektiva resandet. Detta har inneburit att några av deltagarna på senare år har börjat resa mer kollektivt och drar ner på antal bilresor. Attityden är en viktig del i valet av transportsätt och det är därför

viktigt att kommunen, regionen och bussbolagen tillsammans arbetar för att skapa en positiv bild och en positiv inställning gentemot kollektivt resande.

SIKA:s resvaneundersökning visade att unga reser kollektivt i högre grad än vuxna (VTI, 2017B). Intervjuperson 6 tar även upp detta i vår intervju där hon pratar om att regionen bör jobba för att bibehålla ungdomars beteende att åka kollektivt. Teorin om det planerade beteendet förklarar att tre faktorer styr en persons beteende, det är attityden gentemot ett beteende, den subjektiva normen och den upplevda självkontrollen (Ajzen, 1991). När ungdomar som bor på landsbygden växer upp är det för många en självklarhet att skaffa körkort. Detta kan bero på deras nya fas i livet som även kan innebära nya transportvanor. Det kan ses som en självständighet och en frihet att ta körkort och kunna köra egen bil. Regionen bör fånga upp dessa ungdomar och arbeta för att de ska fortsätta åka kollektivt även fast de skaffat körkort. Man bör arbeta för att ungdomarnas attityd gentemot kollektivtrafik ska vara god vilket man skulle kunna göra genom exponering på sociala medier. Sociala medier blir allt större och särskilt bland ungdomar så att möta dem på deras platser där de spenderar tid är viktigt. Att förändra hur man talar om kollektivtrafik och marknadsföra det kan också, om det genomförs på rätt sätt, förändra hur samhället ser på kollektivtrafik. Om kollektivt resande blir ”rätt” val enligt normen är det också sannolikt att fler väljer det kollektiva färdmedlet i och med den subjektiva normen som påverkar beteendet enligt Ajzens teori.

Umeå kommun har gjort en resvaneundersökning där resultatet visar att kvinnor reser mer kollektivt än män (Umeå kommun, 2023B). SIKA's undersökning visar samma trend (VTI, 2017B). Resultaten från intervjustudien som genomförts i denna uppsats visar även den samma strukturer. Antalet deltagare i studien för denna uppsats är tämligen låg och kan därför inte användas som en representation för hela landsbygden runt Umeå, men man kan ändå se ett

liknande mönster som i de tidigare resvaneundersökningarna som Umeå kommun och SIKKA genomfört. Deltagarna i Umeå kommuns resvaneundersökning vill att cykel- och kollektivtrafiken prioriteras högst i planeringen (Umeå kommun, 2023B). Efterfrågan finns på fler miljövänliga alternativ vilket även kan utläsas från resultatet i denna studie. Brist på avgångar, fel prissättning och dålig informationsspridning blir dock hinder för att fler ska välja att resa kollektiva färdmedel.

### **7.1 Slutsatser och vidare forskning**

Denna studie har syftat till att undersöka vilka förutsättningarna för resande till och från tätortsnära landsbygd är och hur man kan öka antalet kollektiva resor. Resultatet av denna studie har visat dels hur deltagarna i studiens användarbeteende ser ut i dagsläget samt vilka orsaker som ligger bakom deras val av transportsätt. I de fall deltagarna väljer bilen beror det ofta på att det upplevs som ett mer flexibelt resesätt med mer valmöjligheter jämfört med kollektivt resande. Fler avgångar – framförallt dagtid, mer informationsspridning och lägre biljettpriser menar deltagarna skulle motivera dem att resa mer kollektivt. Några av deltagarna i studien pekar ut informationsspridningen som en brist som de ser kan bli bättre. Det skulle även kunna få fler att åka mer kollektivt. Jag har även sett i mina intervjuer att många av deltagarna har dålig koll överlag dels på vilka tider bussarna går men också hur biljetterna fungerar, prisinformation med mera. Av det resultat jag sett i denna studie kan man alltså dra slutsatsen gällande informationsspridningen att den är bristfällig eller svår att hitta och att den inte når fram till resenärerna.

Vanor och det invanda beteendet får inte underskattas i när det kommer till val av färdmedel. Människan är av naturen lat och det finns flera orsaker i valet av färdmedel (Anable & Gatersleben, 2004) från intervjuerna drar jag slutsatsen att

människor tenderar att välja det färdmedel som är mest bekvämt. För många ses det kollektiva resandet som en uppoffring jämfört med att resa med egen bil. För att motivera fler att resa kollektivt behöver information spridas bättre, priserna behöver vara rätt satta för att locka personer att välja kollektiva färdmedel istället för bilen. Möjligheten och tillgången till kollektivtrafik måste även vara god.

Den vidare forskningen som kan bedrivas inom detta område är att undersöka hur man på ett bättre sätt kan arbeta med informationsspridning för att motivera fler att åka kollektivt. Det vore av intresse att göra fler intervjustudier för att vidare undersöka resvanor bland personer som sällan eller aldrig åker kollektivt. I dessa studier bör man ytterligare undersöka vad det är som får dem att välja andra färdmedel än kollektiva och hur man kan motivera dem att resa kollektivt. I denna studie var åldern på deltagarna tämligen hög. Det vore av intresse att även undersöka yngre personer och deras resvanor och inställning till kollektivtrafik och hur man kan öka det kollektiva resandet i denna grupp. Vidare skulle intervjuer med ungdomar och de som precis blivit vuxna vara av intresse för att se hur man kan hindra unga som tar körkort att sluta åka buss. För att uppnå detta skulle tvingande åtgärder kunna undersökas för att minska bilanvändandet och öka det kollektiva resandet. Det skulle kunna handla om att införa bilfria zoner som främjar ett kollektivt resesätt eller punktbeskattningar på bilresor. Vad man dock behöver ta hänsyn till är vad politiken vill och om det finns något politiskt stöd för detta då detta är styrande. Skatterna kan inte heller nå hur höga nivåer som helst och införandet av en ny skatt kan bli en lång och omtvistad process.

För denna uppsats var det geografiska området kraftigt begränsat, i vidare studier kan med fördel ett större geografiskt område undersökas för att få in mer underlag. Det vore också intressant att intervjua nyckelpersoner på Länstrafiken,

regionen och kommunen för att undersöka deras sida av situationen. När intervjuer bara genomförs med personer från ena synvinkeln blir resultatet ensidigt och vinklat. För att få en mer nyanserad bild av situationen med kollektivtrafiken hade det alltså varit bra att intervjua även personer som arbetar med detta dagligen. Kommunen har ett mål om att utveckla byar i stråk. I samband med detta bör också en tydlig plan finnas för hur kollektivtrafiken ska utvecklas och hur de ska arbeta för att öka det kollektiva resandet.

## **Sammanfattning**

Syftet med denna studie var att undersöka användarperspektivet av vardagliga arbetsresor och undersöka vad användarna i studien skulle behöva för att resa mer kollektivt. Studien avgränsades till stråket som går genom byarna Bjännsjö, Yttersjö, Mellansvartbäck, Innersjö och Yttersjö. Detta har undersökts genom kvalitativa intervjustudier med personer som bor i det aktuella området. Sex personer intervjuades under studiens gång och resultatet analyserades sedan genom kodning och kopplades sedan till relevanta teorier. Umeå kommuns resvaneundersökning har legat som grund för den kvantitativa informationen om resmönster.

Resultatet av studien visar att en stor anledning till att deltagarna väljer bilen istället för kollektiva färdmedel är den frihet och flexibilitet bilen innebär. Andra orsaker som nämns är höga upplevda biljettpriser på bussen och det invanda beteendet att köra bil. De åtgärder deltagarna pekar ut som skulle behövas för att de ska åka mer buss är lägre biljettpriser, fler turer – framförallt dagtid och turer som är mer anpassade för nöjesresor. Alltså inte turer som går i samband med dom traditionella kontorstiderna morgon och eftermiddag. För att uppnå detta utan att stora bussar ska gå tomma är förslaget från många deltagare att använda mindre bussar. Längre övergångstider på bussbiljetterna och anropsstyrd trafik för att beställa anslutningsbussar är ytterligare önskemål från deltagarna. Bättre

informationsspridning och mer marknadsföring på sociala medier diskuteras av två av deltagarna. De anser att informationsspridningen är relativt dålig jämfört med Ultra som tillhandahåller linjetrafiken inom tätorten. De lyfter förslag om att jämföra kostnader mellan bil och kollektivt färdmedel och bättre exponering i sociala medier.

Som vidare forskning föreslås fler intervjustudier, särskilt för att fånga upp unga vuxna och undersöka hur man kan motivera personer som i sin uppväxt rest kollektivt att fortsätta göra det. Det vore positivt om man kunde fånga upp dessa personer så att de fortsätter åka kollektivt. Ytterligare förslag på vidare forskning är att intervjua nyckelpersoner som arbetar med att planera kollektivtrafiken för att få en mer nyanserad bild av situationen med kollektivtrafiken.

## Referenser

- Adriaanse, M. & Verhoeven, A. (2018). *Breaking Habits Using Implementation Intentions*. Verplanken (Red). *The Psychology of Habit*. Springer International Publishing AG. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-97529-0>
- Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, Issue 2, Pages 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Ammenberg, J. & Hjelm, O. (2013). *Miljöteknik för en hållbar utveckling*. (Upplaga 1:1). Studentlitteratur.
- Anable, J. & Gatersleben, B. (2004.09.03). *All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel mode*. *Transportation Research Part A*. Volume 39, Issues 2–3, Pages 163-181. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.09.008>
- Barcus, Halfacree, K., & Nepp, A. (2017). *An introduction to population geographies: lives across space*. Routledge.
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (Upplaga 4). Studentlitteratur.
- Forward, S. (2023). *Resebeteenden – så får vi fler att resa aktivt och hållbart*. [https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/k2-resebeteenden-sonja-forward.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2-resebeteenden-sonja-forward.pdf)
- Gren, M. & Hallin, P-O. *Kulturgeografi: En ämnesteoretisk introduktion*. (Upplaga 1:2). Liber.
- Hay, Ian., Cope, Megan. (2021) *Qualitative research methods in human geography*. (Upplaga 5). Oxford University Press.
- Länstrafiken. (u.åA). *Anropsstyrd trafik - ringbilar*. <https://www.tabussen.nu/lanstrafiken/planera-resa/tidtabeller/anropsstyrd-trafik-ringbilar/> Hämtad 2023.03.23
- Länstrafiken. (u.åB). *Om Länstrafiken*. <https://www.tabussen.nu/om-oss-och-webbplatsen/> Hämtad 2023.04.18
- Naturvårdsverket, (u.å). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*.

- <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> Hämtad 2023.03.23
- Regeringen. (2022.5.24). *Agenda 2030 för hållbar utveckling*.  
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/> Hämtad 2023.03.23
- Region Västerbotten. (2020.06.16). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2020 - 2025*.  
[https://www.regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Regionalt%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20f%C3%B6r%20V%C3%A4sterbottens%20l%C3%A4n%202020%20-%202025\\_webb.pdf](https://www.regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Regionalt%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20f%C3%B6r%20V%C3%A4sterbottens%20l%C3%A4n%202020%20-%202025_webb.pdf)
- Riksdagen. (2020). *Mobilitet på landsbygder – forskningsöversikt och nulägesbeskrivning*. (2019/20:RFR10). Riksdagstryckeriet, Stockholm.  
<https://data.riksdagen.se/fil/67EA0BC2-303C-4D62-A3CD-A6F5BD174832>
- Umeå kommun. (2011.08.29). *Fördjupning för Umeå*.  
<https://www.umea.se/download/18.250f9659174ae4b9794ac6/1601023409531/F%C3%B6rdjupning%20f%C3%B6r%20Ume%C3%A5.pdf>
- Umeå kommun. (2023.01.11A). *Kollektivtrafikstrategi och program*.  
<https://www.umea.se/byggaboochmiljo/boendemiljobullerochluftkvalitet/luftentomhus/atgardsprogramforrenareluft/kollektivtrafikstrategiochprogram.4.250f9659174ae4b97943d0.html> Hämtad 2023.03.24
- Umeå kommun. (2023.03.16B) *Resvanor i Umeå*.  
<https://www.umea.se/download/18.46bb80b2185e1aab56c953ea/1679066921781/Resvanor%20i%20Ume%C3%A5%202022.pdf>
- VTI, (2017A). *Mobilitet och transportlösningar på landsbygd En internationell litteraturstudie*. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1133341/FULLTEXT01.pdf>
- VTI, (2017B). *Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd? Demografi och resmönster* <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1088506/FULLTEXT01.pdf>
- Årlin, C. (2019). *Kollektivtrafik i storstad och glesbygd*. Forsberg (Red.), *Samhällsplaneringens teori och praktik* (s. 308–317). Liber

# **Bilagor**

## **Bilaga 1 – Inbjudan till studie**

Hej!

Jag heter Sara och jag läser just nu sista året på samhällsplanerarprogrammet på universitetet och det innebär att jag i vår skriver min kandidatuppsats. Jag har valt att skriva om kollektivtrafik utanför Umeås tätort och ska i detta arbete göra kvalitativa intervjuer kring kollektivtrafiken. Mitt fokusområde är byarna runt Bjännsjön och i och med detta så söker jag personer som skulle vilja ställa upp på en intervju.

Jag söker både personer som regelbundet åker kollektivt idag och personer som inte gör det. Dina svar kommer att anonymiseras i uppsatsen och personuppgifter förvaras på universitetet på sådant sätt att obehöriga inte kommer åt dem. De kommer även att raderas enligt de regelverk som finns för detta efter att uppsatsen är inlämnad och godkänd.

Intervjun bör inte ta mer än 30 minuter, jag kan självklart åka hem till er och hålla intervjun där för att allting ska gå så smidigt som möjligt.

## Bilaga 2 – Informationsbrev

Institutionen för Geografi  
Examensarbete i kulturgeografi



UMEÅ UNIVERSITET

### Information om Umeå universitets behandling av personuppgifter i studentarbeten

Om du väljer att delta kommer viss information om dig att behandlas; namn, kön, ålder och bostadsort. Denna information kommer att samlas in genom den intervju vi genomför. Informationen eller en del av informationen kommer att kunna kopplas till dig genom att namn, ålder, kön och bostadsort kan kopplas ihop med en specifik person. Uppgifter som kan kopplas till dig på detta sätt räknas som personuppgifter enligt EU:s dataskyddsförordning 2016/679 (GDPR). Anledningen till att det i studentarbetet behöver behandlas sådana personuppgifter är att uppsatsen kan komma att jämföra och analysera skillnader mellan personer av olika kön och ålder.

Umeå universitet är personuppgiftsansvarig för denna behandling. Den rättsliga grunden för personuppgiftsbehandlingen är ditt samtycke i enlighet med EU:s dataskyddsförordning, artikel 6.1 a.

Personuppgifterna kommer att förvaras vid universitetet på ett sådant sätt att, utöver ansvarig student, kommer endast behörig personal vid universitetet att ges tillgång till personuppgifterna. Uppgifterna kommer att behandlas så att inte obehöriga kan ta del av dem.

Dina personuppgifter kommer att behandlas under hela studentarbetet som kommer att pågå i nio veckor, vecka 13–22.

Underlag till studentarbeten, där dina personuppgifter ingår, gallras efter att studentens betyg rapporterats i universitetets studieregister.

Enligt EU:s dataskyddsförordning samt nationell kompletterande lagstiftning har du rätt att:

- begära tillgång till dina personuppgifter (begära s.k. registerutdrag)
- få dina personuppgifter rättade
- få dina personuppgifter raderade
- få behandlingen av dina personuppgifter begränsad.

Under vissa omständigheter medger dataskyddsförordningen samt kompletterande nationell lagstiftning undantag från dessa rättigheter. Rätten till tillgång till sina uppgifter kan exempelvis begränsas av sekretesskrav, och rätten att få uppgifter raderade kan begränsas av regler rörande arkivering.

Om du vill åberopa någon av dessa rättigheter ska du ta kontakt med dataskyddsombudet vid Umeå universitet ([pulo@umu.se](mailto:pulo@umu.se)) och ange uppgifter om aktuellt studentarbete.

Om du är missnöjd med hur dina personuppgifter behandlas har du rätt att klaga hos Integritetsskyddsmyndigheten. Information om detta finns på myndighetens webbplats ([imy.se](http://imy.se)).

## Bilaga 3 - Samtyckesblankett

Institutionen för Geografi  
Examensarbete i kulturgeografi



2023-03-23

### UMEÅ UNIVERSITET

#### Samtycke till personuppgiftsbehandling

Inför studentarbetet *Kollektivtrafik på landsbygden i Umeå kommun vid institutionen för geografi* kommer följande personuppgifter om dig att samlas in och behandlas:

- *Namn*
- *Kön*
- *Ålder*
- *Bostadsort*
- *Sysselsättning*

Ditt samtycke behövs för att ovanstående personuppgifter inför studentarbetet ska kunna behandlas. Mer information om studentarbetet finner du längre ner i blanketten. Det är Umeå universitet som är personuppgiftsansvarig för behandlingen. Kontaktuppgifter till Umeå universitet är Umeå universitet, 901 87 Umeå, [registrator@umu.se](mailto:registrator@umu.se), 090-786 50 00. Umeå universitet har utsett ett dataskyddsbud. Dataskyddsbudet nås på [pulo@umu.se](mailto:pulo@umu.se) eller genom växel 090-786 50 00.

Ansvarig för kursen Examensarbete i kulturgeografi är Håkan Appelblad, lektor vid Institutionen för geografi, Umeå universitet (090-786 7155, [hakan.appelblad@umu.se](mailto:hakan.appelblad@umu.se)). Håkan är även utsedd handledare för den student som gör denna studie.

Dina personuppgifter kommer med stöd av samtycket att behandlas längst fram till *30 juni 2023, eller till den senare tidpunkt då studentarbetet har godkänts*. Dina personuppgifter kommer endast att hanteras av behörig student samt behörig personal vid Umeå universitet. Du har när som helst rätt att ta tillbaka ditt samtycke. Detta gör du genom att kontakta kursansvarig eller utsedd handledare vid institutionen för geografi. Observera dock att ett återkallande av ditt samtycke inte påverkar lagligheten av behandlingen innan samtycket återkallats.

Du har även rätt att kontakta Umeå universitet för att få information om vilka uppgifter som behandlas om dig eller för att begära rättelse, överföring, radering eller begränsning av dina personuppgifter. Du kan även kontakta universitetets dataskyddsbud på mejl [pulo@umu.se](mailto:pulo@umu.se). För mer information om hur universitetet behandlar personuppgifter se: [umu.se/gdpr](http://umu.se/gdpr). Du har även rätt att inge klagomål till tillsynsmyndigheten Integritetskyddsmyndigheten om du tycker att vi behandlar dina personuppgifter på ett felaktigt sätt.

Samtycker du till att dina personuppgifter används på sätt som beskrivs ovan?

Ja

Datum:

Namn:

## **Bilaga 4 – Intervjufrågor**

1. Namn, ålder, sysselsättning
2. Var bor du?
3. Har du tillgång till körkort och bil?
4. Vad är din inställning gentemot kollektivtrafik?
5. Reser du kollektivt regelbundet?
6. Om ja: vad funkar bra? Vad hade kunnat fungera bättre?  
Om nej: Vad skulle behövas för dig för att du skulle börja åka kollektivt?