

Status i Projektet: Att fråga barn

Med fokus inom ANBARO

Bakgrund

Det finns flera anledningar att öka kunskapen

Idag undersöker branschen barn och ungdomars resande mindre frekvent än för vuxna. Flera anledningar finns att öka fokus:

Barnkonventionen

Barnkonventionen har fått ökad fokus sedan den 2020 blev svensk lag. Konventionen slår fast att barn är individer med egna rättigheter och att alla beslut som rör barn ska det i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Barn är i dessa frågor åldern 0-18 år.

Fråga alla som reser

Barn och ungdomar är en stor resenärsgrupp. Det är därför rimligt att även de får chansen att göra sina röster hörda, om vad de tycker för de tjänster de nyttjar.

Framtidens resenärer

Barn och ungdomar är framtidens resenärer. Att grunda goda vanor och att kollektivtrafiken förknippas med positiva upplevelser och goda möjligheter att resa är viktigt för att behålla ungdomarna som kunder när de kliver in i vuxenlivet.

Några argument

Barn och ungdomar reser nästan lika mycket som vuxna [119].

Det har också konstaterats att barn och unga reser mycket med bil och blir skjutsade av sina föräldrar [120], [121]

Funktionshindrade barn blir stressade av skolskjutsen om rutiner brister (Reflektioner kring skolskjuts, Trafikverket 2010:121)

Utifrån barnens perspektiv är vägen från hemmet till hållplatsen och tillbaka det moment där barnen känner en oro och fara. (Reflektioner kring skolskjuts, Trafikverket 2010:121)

Att kollektivtrafiken finns nära inpå bostadsområden, något som lyfts fram som ett sätt att främja hållbara resor, kan vara negativt för barnens möjlighet att röra sig fritt. Samtidigt är det ju positivt om barnen kan ta sig till buss, tunnelbana eller spårvagn själva.

Den forskning som görs om barn och deras resor utgår ofta från föräldrarnas perspektiv och föräldrars oro över barns utsatthet i trafikrummet präglar resultaten [122], [123]

Kan man inte bara ställa samma frågor som för vuxna?

Varför undersöker vi – varför utökar vi inte bara dagens undersökningar till att täcka även barn och ungdomar?

Det finns olika anledningar till att man inte idag ställer frågor till yngre:

Dels är det regelverket, där man för de upp till 15 år behöver inhämta målsmans godkännande för att ställa frågor. Det kräver alltså en annan rutin än hur man lagt upp dagens undersökningar.

Dels beror det på den mentala och språkliga mognaden hos barn som både handlar om hur man ställer frågor och vilka svar man kan förvänta sig från barn. Det kan då handla både om hur formulär är designade, ordval och att yngre barn har svårare att förstå och förhålla sig objektivt. Det är först i den tidiga tonåren (12–15 år) som barn har utvecklat förmågorna att tänka abstrakt och kunna reflektera över sig själv och sina tankar.

Som en del i ett större förbättringsarbete

Målsättningen är att branschens undersökningar ska vara tillgängliga för fler och spegla medborgarnas bild bättre

Fler bilister

Åtgärder för att göra inbjudan och undersökningen mer relevant oavsett om man är främst bilist eller kollektivtrafikresenär. (2023-2025)

Fler äldre

Kollektivtrafikbarometern har utökats med respondenter i spannet 85-95 år (2024)

Fler yngre

Åtgärder att utöka respondenter som tillfrågas. Dels införande av en skolskjutsundersökning (2019-2020) och dels undersöka möjlighet att tillfråga yngre än 15 år kring färdtjänst/sjukresor (2025-2026)

Socialt utsatta/utrikesfödda

Svarsfrekvensen är lägre i dessa grupper. Undersöka hur språkbarriärer och lägre myndighetstillit kan överbryggas för att få in svar från även dessa grupper. (2027)

Studie

Studiens upplägg

12 djupintervjuer online via MS Teams. ▪ Längd: 45 minuter. ▪ Intervjuerna genomfördes med barnet som innehar färdtjänsttillstånd. Målsman till barnet medverkade i intervjun som stöd för att underlätta kommunikationen genom att tydliggöra frågor och svar samt hjälpa barnet att komma ihåg situationer och erfarenheter.

Rekrytering till djupintervjuerna gjordes via telefon. Kontakt togs med barnets föräldrar. Innan föräldrarna kontaktades hade samtliga i urvalen informerats per post om undersökningen och dess syfte.

Medverkande organisationer där respondenter hämtades ifrån: Västtrafik, Region Sörmland, Serviceresor Jönköpings Länstrafik.

“Vilda”, yngre

Exempel på sammanfattad berättelse baserad på djupintervjuer.

Jag tycker det är bra att åka färdtjänst. Jag känner mig mer självständig, att jag kan klara mig själv. Jag kan åka mellan kortis och skolan och aktiviteter utan att mamma/pappa måste köra. Jag sitter helst fram. Det känns som att åka karusell. Jag blir glad!

Jag tycker om att prata med chauffören. Vi pratar om allt möjligt. Det var en chaufför som skojade, det tyckte jag om. När chaufförerna pratar känner jag mig trygg och glad.

Resorna skulle vara roligare om fler chaufförer inte var blyga utan pratade med mig.

Det känns bra när chauffören hjälper till, det känns lite lyxigt. Men jag klarar mig själv. Bilen kommer nästan alltid när den ska. Nån gång har jag behövt vänta. Jag har inget tålamod att vänta 1000 år, men det har gått bra hittills.



Slutsatser

Antalet barn som har färdtjänst är mycket lågt. Att lägga till några årskullar yngre påverkar därmed inte genomsnittliga resultat i befintliga Anbarö undersökningen. Det låga antalet innebär också att det inte ger så mycket ny kunskap på organisationsnivå. På nationell nivå kommer man på årsbasis kunna dra slutsatser kring barn i skolålder.

Ju yngre respondenter desto större behov av omformulering och förenkling av frågor. Vissa förslag om Ipsos minskar möjligheten att göra jämförelser med andra resenärsgupper.

Intervjuerna visar tydligt att barn som har färdtjänstillstånd är en heterogen grupp som har varierande behov. Vissa av barnen skulle klara av att svara självständigt, andra behöver precis som för äldre respondenter stöd och hjälp i sitt besvarande av texten en anhörig. Många av barnen har dock kognitiva- eller mentala funktionsvariationer, vilket innefattar neuropsykiatriska funktionsnedsättningar.

En majoritet av de intervjuade barnen är övervägande nöjda med färdtjänst. De tycker om att åka färdtjänst, har övervägande goda upplevelser av hur det fungerar och känner sig övervägande trygga.

Färdtjänst som upplevs fungera är en möjlighet att vara självständig, att kunna göra aktiviteter som ger glädje eller ta sig till skolan de dagar man inte har tillräcklig energi för att åka tillsammans med andra i skolskjutsen. Ett flertal åtgärder kan göras men undersökningen bör eftersom den är kvalitativ inte ligga till grund för prioriteringsbeslut om åtgärder.

Faktorer för missnöje, otrygghet etc har stora likheter med andra färdtjänstberättigade. Faktorer som barnets ork, förarens roll, beställnings- och betalprocessen, kommunikation, osäkerheter är aspekter som berörs.

Vägen framåt



Planerade steg framåt (2026-)

- I avtal med undersökningsföretag som kommer att gälla från 2027 ställs tydligt krav kring enkätutformning med klarspråksfokus. Ett arbete kommer att pågå hösten 2026 i detta tillsammans med den leverantör som vinner pågående upphandling av undersökningstjänsten. En avvägning kommer att vara vikten att behålla jämförbarhet över tid i viktiga frågor jämfört förbättrad förståelse för respondenterna om vad man tillfrågas om.
- Barn 13-14 år kommer att inkluderas i urvalet för att inom befintlig undersökning möjliggöra för fler resenärsgrupper att göra sin röst hörd vad gäller färdtjänst och sjukresor.
- Ett motsvarande arbete kommer att genomföras inom Kollektivtrafikbarometern inom de närmsta åren.
- Därefter kommer en översyn av Skolskjutsenkäten att göras tillsammans med den nya leverantören. Den har målgrupp 6-18 år.
- Barn upp till 12 år är yttersta få och en specialundersökning för dem kommer därför vara kostsam och resultaten inte jämförbara med övriga resenärsgrupper varför denna läggs på lägre prio.

För kontakt och frågor

mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

