

# Barns användande av kollektivtrafik – faktorer och möjligheter



Ett projekt finansierat av Banverket, Vinnova och Vägverket

Stina Johansson, LTH & Camilla Siotis, HKr

## Förord

Denna förstudie inom området ”Barn och kollektivtrafik” har bedrivits med finansiering från VINNOVA, Vägverket och Banverket. Vi vill i första hand tacka Vinnova, Vägverket och Banverket för detta.

Vi har under projektets gång samarbetat med en rad parter och utan deras samarbetsvilja och stöd hade vårt projekt blivit mycket mindre omfattande och svårare att genomföra.

Vi vill speciellt framhålla Jörgen Mörck, Vägverket Region Skåne och Skånevårdarna som gjorde det möjligt för oss att genomföra en fullskalig enkätstudie ombord på bussarna i fyra skånska städer.

Vi vill också tacka Lotta Cederfeldt, Malmö Stad som hjälpte oss att komma i kontakt med skolor i Malmö och som gav oss värdefulla tips om barns fritidsresor i Malmö.

Vi tackar lärare och elever på Bergaskolan och Segevångsskolan i Malmö för att de tog sig tid att genomföra enkätinsamlingar för vår räkning. Vi tackar alla barn och ungdomar som ställde upp på våra intervjuer och deras föräldrar.

Vi tackar också Lars Bergström, Kalmar kommun, för att han så helhjärtat har engagerat sig i vårt arbete och möjliggjort för oss att få in erfarenheter från Kalmar kommun, bland annat ett enkätmaterial från bussarna i Kalmar. Detta innebär att vårt material inte bara bygger på skånska erfarenheter.

Slutligen tackar vi alla de som visat intresse och engagemang för detta område och som gjort det möjligt att på ett lätt och trevligt sätt få en mängd olika spår genomlysta.

Lund 29 januari 2009

Stina Johansson & Camilla Siotis

## Innehållsförteckning

Förord .....	2
Sammanfattning .....	4
1. Inledning och syfte .....	5
2. Metoder .....	6
2.1 Intervjuer och kontakter .....	6
2.2 Kunskapsöversikten – kommuner och trafikhuvudmän .....	6
2.3 Målpunktsundersökning .....	7
2.4 Bussenkäten .....	8
2.5 Skolenkäten .....	8
3. Intervjuer .....	10
3.1 Öppna intervjuer med föräldrar och barn .....	10
3.2 Målpunktsintervjuer .....	11
4. Kommunenkäten .....	15
5. Skolenkäten .....	18
5.1 Deskriptiv beskrivning av resultatet .....	19
6. Bussenkäten .....	26
6.1 Sammansatta variabler .....	28
6.2 Global inverkan på attityder av taxehöjningar? .....	28
7. Diskussion .....	30

## Sammanfattning

Detta projekt har utgått från tanken att man genom olika metoder för datainsamling kan få olika insikter i den centrala frågeställning som är hur barn på ett bra sätt kan använda buss för sina fritidstransporter snarare än att vara beroende av föräldrars tid och tillgång till bil för ett egentligen miljöbelastande skjutsande. Vi har samlat in data från barn genom kontakter med två skolor i Malmö, genom enkäter till barn och ungdom på bussar, genom intervjuer på platser med fritidsaktiviteter för barn. Vi har också samlat in data från en mindre grupp föräldrar till de skolbarn vi undersökt och i samband med barns fritidsaktiviteter. Vidare har vi inventerat projekt som rör barn och kollektivtrafik genom en enkät (med god svarsfrekvens) till samtliga landets kommuner.

För dessa datainsamlingar har vi använt flera metoder; intervjuer i telefon och på plats, enkäter i pappersform (bussar samt delvis i skolorna) och enkäter i webform (kommunenkät samt för vissa skolklasser). Genom att använda dessa olika former och att möta barnen och deras föräldrar i olika sammanhang har vi arbetat fram en god bas av erfarenheter när det gäller både metoder och faktiska förhållanden.

Syftet har varit just att utföra pilotundersökningar och att få en översikt över konkreta projekt som bedrivs. Utöver att uppfylla dessa syften har delen med bussenkäten blivit en fullskalig studie som här beskrivs på deskriptiv nivå, där drygt 1300 enkäter samlats in i fyra kommuner. Vidare har viss utbyggnad av projektet skett i samarbete med (och finansierat av) Kalmar kommun.

# Barns användande av kollektivtrafik – faktorer och möjligheter

## 1. Inledning och syfte

Barn och ungdomar är en stor resenärsgrupp för kollektivtrafiken idag. För mindre orter är det gruppen ungdomar som dominerar på bussarna. Detta beror främst på att ungdomar till stor del åker buss till och från skolan om de inte kan gå eller cykla. Det beror också på att denna grupp saknar körkort och bil.

Barn och ungdomar är en grupp som har en aktiv fritid med en hel del engagemang efter skoltid som i de flesta fall innebär transporter. I vilken mån kan de använda kollektivtrafiken, framför allt de linjelagda bussarna för dessa transporter? Det är angeläget för samhället att kollektivtrafiken fungerar väl och används i hög utsträckning för transporter. Därför är det särskilt angeläget att gruppen barn och ungdomar ser kollektivtrafiken som ett bra transportmedel eftersom de är både nutidens och framtidens resenärer.

Syftet med projektet har varit att genom pilotstudier undersöka förutsättningarna för olika metoder att samla in data om barns användande av buss för sina förflyttningar på fritiden. Det långsiktiga målet är att öka kollektivtrafikens attraktivitet och användbarhet för barn och ungdomar. Det nu utförda projektet har resulterat i erfarenheter av aspekter på bussåkande insamlade från barn i olika åldrar, från föräldrar och från kommuner.

Inom ramen för projektet har vi gjort följande studier:

- Intervjuer med barn
- Telefonintervjuer med föräldrar
- Skriftliga intervjuer med barn och föräldrar vid målpunkter
- Enkätstudie med barn i skolor (ÅK 1, 3, 5, 7, 9)
- Insamling av erfarenheter av projekt relaterande till barn och ungdom i kommuner

Utöver dessa pilotprojekt har vi också genomfört en enkätinsamling på bussar som är så omfattande att den utgör en fullskalig undersökning. Här genomfördes även en mindre före- och efter-mätning då en kommun höjde biljettaxan för att undersöka effekten av detta på enkätsvaren.

Vi har också påbörjat ett samarbete med Kalmar kommun, där en bearbetad version av enkät till skolbarn ska gå ut i ett antal skolor för att utvärdera attityder och beteenden före och efter ett kommunalt projekt med gratis bussresande för skolungdomar. Samarbetet med Kalmar kommun är dock finansierat av kommunen.

## **2. Metoder**

Ett huvudsyfte med de undersökningar vi har gjort har varit att pröva ut metoder och också att belysa fenomenet ”barns användande av buss” från olika håll. Resultaten av delstudierna har redovisats under respektive rubrik och här följer en sammanställning och mindre diskussion kring tillvägagångssätten som metoder.

### **2.1 Intervjuer och kontakter**

Vissa erfarenheter och aspekter har vi samlat in genom olika former av direkta kontakter. Vi har diskuterat med ansvariga på kommunal nivå i Malmö och Kalmar, under vilka vi skapat oss en bild av aktivitetsutbud, målpunkter och skolmiljöer i respektive kommun, samt av vad uppfattningen från kommunalt håll varit om ungdomarnas behov och önskemål för busstrafiken.

Genom halvstrukturerade djupintervjuer per telefon har vi fått en mindre grupp föräldrars synpunkter på bussåkande, barnens kompetens, säkerhetsaspekter och problem med bussresor, positiva aspekter och önskemål samt föräldrarnas eget förhållningssätt till bussen som färdmedel. Vi tog reda på vart de olika barnen behövde ta sig, hur de gjorde detta samt hur barnens sätt att ta sig dit de hade ändrats med ökande ålder eller, då det rörde sig om yngre barn, beräknades förändras med ökande ålder. Vi fick också en bild av föräldrarnas åsikt om barnets syn på att ta bussen.

Liknande halvstrukturerade intervjuer genomförde vi med barn i olika åldrar ute på de båda Malmöskolorna Bergaskolan och Segevångskolan. Det är viktigt att påpeka att vi hade skaffat oss föräldrarnas skriftliga tillstånd att få intervjua deras barn.

I och med dessa intervjuer och kontakter fick vi inblick i faktorer som dels var lokalt präglade och dels sådana som var lätta att förbise. Det var naturligt och önskvärt att titta på aspekter som tagits upp i resandeundersökningar av olika slag med vuxna svaranden, och även att ta med aspekter som rör handikappades eller äldres resande för att ta hänsyn till svårigheter som inte framkommer så påtagligt i de allmänna undersökningarna. Ändå fanns det aspekter som t ex risken för att bli illamående som är ganska speciella för just yngre barn och som framkom i några av intervjuerna. Intervjuerna var således ett konstruktivt inslag för att samla in aspekter vars användbarhet sedan kunde bedömas och integreras i den kvantitativt inriktade enkäten till skolbarn.

### **2.2 Kunskapsöversikten – kommuner och trafikhuvudmän**

Metoden för kunskapsöversikten var på sätt och vis rättfram. Vi fick adresser till samtliga 270 kommuner och trafikhuvudmän i Sverige. Vi skickade ut ett brev och en länk till en webenkät av mycket öppen karaktär och fick in 164 svar. Vi hade då inte adresser till vare sig specifikt kollektivtrafikansvariga eller ens gatukontoren, utan fick gå via kommunens allmänna adress och be den att den som läste mailet skulle vidarebefordra detta till rätt person. Därför är antalet erhållna svar inte bara bra utan klart över förväntan. Vi tolkar uppslutningen som att frågan om barn och ungdoms kollektivtrafikanvändning engagerar många människor ute i kommunerna.

I enkäten bad vi de svarande att uppge sina mailadresser. Detta innebär att vi därmed har fått en adresslista till personer i dessa kommuner med speciellt ansvar eller intresse inom området barn och kollektivtrafik. Många har också i enkäten uttryckt önskemål om att få ta del av resultaten, och vi kommer att skicka ut denna rapport till de angivna adresserna. Vi har således fått svar på våra frågor om aktiviteter i kommunerna, men också fått en grund för ett nätverk av i frågan engagerade personer, vilket vi tycker är värdefullt. Slutligen har vi fått web-adresser som handlar om projekten och möjlighet att i framtiden ta kontakter med särskilt intressanta och intresserade kommuner.

## 2.3 Målpunktsundersökning

I denna undersökning, som kvantitativt sätt inte var stor, prövade vi vilken typ av information man fick genom att utgå från platsen och resorna till denna istället för från individer och deras tänkande kring sitt resande i mera allmänna termer. Det är en relativt resurskrävande form av undersökning, men vi kan se flera åtgärder som skulle underlätta denna typ av undersökningar.

Första observationen är att man bör ha något som utmärker en så att det syns att man har en officiell roll på platsen, t ex en banderoll och en id-bricka, kanske ett informationsblad att dela ut. Detta skulle göra att det gick snabbare och lättare att närma sig personer på platsen. Det behövs även för att ge trygghet till dem man närmar sig. Detta blev vi varse när två flickor på kulturskolan något oväntat gick tillbaka till sin lärare och sa att det stod två misstänkta personer i receptionen som de var rädda för. Nu var detta under den tid då mordet på flickan Engla var aktuellt, men för två kvinnor som stod tillsammans med ordinarie receptionister var detta ändå en oväntad reaktion.

Nästa punkt är att det nog är bra om man kan förbereda sin insats genom att få ut information i förväg genom de föreningar som bedriver verksamhet på platsen. Vi hade talat med såväl idrottsföreningar och kulturskolan för att få tillstånd och ett samförstånd i våra kontakter med deras utövare, men informationen hade inte gått ut till de aktiva genom föreningarna. Detta skulle antagligen ha gjort kontakterna snabbare och kostat mindre förklaringar vid insamlandet. Detta är något som är beroende av vilken plats man vill undersöka och vill man t ex undersöka hur folk har tagit sig till ett köpcentrum – vilket kan vara nog så intressant - går det förstås inte.

Den information man får när man står på platsen har egenskapen att man får en god inblick i specifika förhållanden, som t ex berör linjenätet och förhållanden kring på- och avstigning och trafiksituation när det gäller att ta sig just dit. De som besvarar frågor om hur de tagit sig till platsen anknyter till just den aktuella resan och omständigheterna, vilket ger ett annorlunda fokus och med all sannolikhet svarsmönster än om de tillfrågats i en annan kontext om resor i största allmänhet.

Genom att vi i vissa fall kunde tillfråga både barn och deras föräldrar framstod det också att barn och föräldrar svarar delvis olika på varför barnen inte åker buss – framförallt anger föräldrarna betydligt fler skäl för detta än vad barnen gör (20 svarsalternativ angivna av 7 föräldrar mot 7 alternativ angivna av 9 barn på Kulturskolan). Även de svarande föräldrarna på Athleticum angav många skäl för att barnen inte kunde åka buss.

Slutligen fick vi några synpunkter av intervju-liknande karaktär som vi kunde ta hänsyn till i utformningen av vår skriftliga enkät till skolbarn. Vi upplevde också att busslinjenäten inte

var särskilt väl anpassat för dessa båda målpunkter i förhållande till de barn och ungdomar som är målgrupper för verksamheterna.

## **2.4 Bussenkäten**

När det gäller bussenkäten, är denna inte längre en pilotstudie, utan av sådan omfattning att den utgör ett stort och unikt material. Detta tack vare det samarbete vi nämnt med Skånevärdsprojektet. Materialet i sig kan ligga till grund för en vetenskaplig artikel, men detta går utöver det innevarande projektets syfte och ramar. Bussenkäten har varit viktig på grund av sin omfattning, genomförandet i fyra olika städer, indikationer på att enkäten kan fungera som en allmän attitydmätare (se redovisningen av de deskriptiva resultaten av denna enkät) samt att kategorierna i enkäten visat sig väl sammanhållna i reliabilitetsmätningar. Denna enkät har således utvecklats och visats vara ett värdefullt instrument för undersökningar om barns och ungdomars resor med buss och deras attityder till dessa.

Utöver de data som samlats in i Malmö, Helsingborg, Lund och Kristianstad har enkäten redan använts på bussar även i Kalmar kommun. Dessa data är inte inkluderade i projektets redovisning, eftersom det samarbetet med Kalmar kommun tillkommit som en spin-off effekt av innevarande projekt. Detta visar dock på att enkäten upplevts som användbar som metod för datainsamling även utanför projektet.

## **2.5 Skolenkäten**

Skolenkäten utformades med hänsyn tagen till de aspekter på resande med buss som brukar fångas upp av liknande undersökningar med vuxna, sådana som framkommit i diskussion med representanter för Malmö kommun samt sådana som vi fångat upp i de tidigare faserna av projektet. Som nämnts i redovisningen av resultatet fick vi inte in riktigt så många svarande klasser som vi kunnat hoppas på, men ändå tillräckligt för att utgöra en intressant pilotstudie. En begränsande faktor vara att eftersom initiativet till datainsamlingen var vårt forskningsprojekt och inte skolan eller kommunen, behövde vi ha skriftligt tillstånd från föräldrar för att deras barn skulle få delta. En sådan procedur orsakar alltid bortfall, och sannolikt snarare på grund av slarv med blanketter än av någon egentlig ovilja från föräldrarnas sida mot att deras barn deltar.

Vi vidareutvecklade också enkäten från pappersform, vilket ju kräver insatser när det gäller att skicka, samla in och koda enkäterna, till en webform som testades av en klass i ÅK 7. Webformatet tycktes fungera väl.

I vårt samarbete med Kalmar kommun har vi lagt ut en lätt modifierad web-enkät till barn i 5 grundskolor samt till deras föräldrar. Vi hoppas kunna bearbeta denna betydligt större datainsamling både i termer av deskriptiva resultat till Kalmar kommun och i termer av en statistisk bearbetning som ett mellanliggande led mellan pilotstudie och fullskalig utveckling av denna enkät som ett instrument. Allting tyder på att web-formen fungerar väl; ett hundratal enkäter finns redan registrerade i Kalmar utan signaler om problem.

Vid testningen av klassen i ÅK 3 var vi själva närvarande och organiserade och hjälpte till vid ifyllandet. Vi upplevde då att barnen i denna ålder klarade av uppgiften att fylla i enkäten någorlunda, i varje fall med vuxen hjälp emellanåt, men inte så bra att man kan lita på att de förstår och fyller i på ett konsekvent sätt. Det var också uppenbart att vissa frågor inte var



riktigt relevanta för så pass unga barn. Barnen i ÅK 1 hade hjälp av sin lärare att fylla i blanketterna. Vi menar då att enkäten lämpligen kan användas från och med ÅK 4 så som den nu är utformad. I samarbetet med Kalmar kommun går enkäterna ut i ÅK 4-9, så vi kommer att ha data att undersöka detta antagande med om vi får möjligheter att fortsätta våra studier.

### **3. Intervjuer**

Eftersom området ”barn och kollektivtrafik” var relativt outforskat såg vi det som en naturlig start att genomföra öppna intervjuer med barn i olika åldrar och deras föräldrar. Tack vare Lotta Cederfeldt på Malmö stad som bland annat ansvarat för kommunens initiativ till vandrande skolbussar och därigenom hade många kontakter i skolorna i Malmö, fick vi kontakt med två grundskolor i Malmö. Syftet med denna kontakt var att få tillgång till barn och ungdomar i årskurs 1,3,5,7 och 9 för intervjuer och även intervjuas deras föräldrar.

Vi vill också få information om hur barn och ungdomar tagit sig till sina aktiviteter genom att intervjuas dem och deras eventuellt medföljande föräldrar på plats. Därigenom riktade vi oss mot barn som faktiskt tagit sig till en aktivitet och ett för dem konkret fall snarare än till deras resonemang om transporter allmänt.

#### **3.1 Öppna intervjuer med föräldrar och barn**

Lärare på de båda skolorna delade ut blanketter till föräldrarna där vi informerade om vår intervju och den kommande enkäten. Vi bad om tillstånd att få intervjuas deras barn på skoltid och ringa upp dem på kvällstid i samma syfte. De fick också lämna sitt tillstånd till att barnen svarade på vår enkät.

Vi började med att ringa upp föräldrar och fråga dem om familjens vardagstransporter och vilken roll bussen hade i deras familj som transportmedel. Vi frågade också specifikt om deras barns erfarenhet av buss och deras syn på barnets transporter till olika fritidsaktiviteter. Vi var ute efter vilka svårigheter som finns ur föräldrarnas synvinkel med att barnen åker buss själva.

Vi genomförde fem telefonintervjuer med föräldrar till barn i årskurs 7, 5 och 3. Vad som framkom i samtalen med föräldrarna som var bland annat betydelsen av mobiltelefon som en extra säkerhet, att man inte gärna släpper iväg barn när det är mörkt och att om bussresan innebär något byte är det avskräckande.

Nästa steg var att intervjuas barn och ungdomar på samma sätt med relativt öppna intervjuer i årskurserna 1, 3, 5, 7 och 9. Totalt pratade vi med 12 barn, en pojke och en flicka i varje årskurs samt två extra barn ur årskurs 3. Vår ambition var att inkludera barn till de fem intervjuade föräldrarna bland dessa 12 barn.

Dessa tolv halvstrukturerade intervjuer med barn och ungdomar i olika åldrar gav oss ny information som vi kunde använda i det fortsatta arbetet med skolenkäten (kapitel 5). Även barnen ansåg att en mobiltelefon bidrog till ökad trygghet, att byten var avskräckande och att det kändes mer obehagligt att åka buss när det var mörkt ute. Andra aspekter som framkom var att förekomsten av tunga och skrymmande väskor och annat kan avgöra val av transport för ett barn. En ishockeytrunk t ex är tung för en nioåring och alltför otymplig att cykla med.

En del yngre barn lyfte fram att de blev åksjuka på bussen. De äldre ungdomarna berättade att de föredrog cykel för att det gav mer motion, även om det handlade om flera kilometers resväg.

Segevångsskolan och Bergaskolan ligger i två olika områden i Malmö. Segevångsskolan ligger i ett område med övervägande flerfamiljshus medan Bergaskolan ligger bland villabebyggelse och närmare Öresund. Vi fick intrycket av att buss var ett mer vanligt förekommande

färdmedel för barnen i Segevång medan barnen i Bergaskolan föredrog cykel, många gånger för att barnen uppskattade motionen. Detta visar att buss som färdmedel ligger närmare till hands för vissa grupper och att det är av betydelse vilket område som skolan ligger i när buss som alternativ lyfts fram.

### 3.2 Målpunktsintervjuer.

Detta projekt handlar framför allt om barn och ungdomars fritidsresor och det är detta vi kartlägger ur olika infallsvinklar. Förutom intervjuer med barn och ungdomar på skolorna (när alla barn i grundskoleåldrar, även de som inte åker buss) och enkäter till de barn och ungdomar som åker med buss (när alla barn och ungdomar som valt buss som färdmedel, även de som inte reser på fritiden) har vi genomfört något vi valt att kalla ”målpunktsintervjuer”. Det är intervjuer med barn och ungdomar på platser med fritidsverksamhet i någon form. Syftet med dessa är att nå de barn och ungdomar som faktiskt har genomfört en resa i fritidssyfte och som kan förklara val av färdmedel till en faktisk målpunkt. Dessutom skulle vi nå de föräldrar som följde med sina barn och kunna ställa frågor om transporterna till och från fritidsaktiviteterna. Vi når också i viss mån fritidsorganisationerna.

Vi besökte två platser i Malmö, Kulturskolan mitt i staden och Athleticum vid Malmö Stadium.

**Kulturskolan** är en mötesplats för kultur i alla former, men vad som verkade vara den huvudsakliga anledningen till att barn och ungdomar kom dit just under vårt besök var att spela något instrument. Vi var där mellan 15.00 och 16.30.

De flesta barn och ungdomar anlände i sällskap med kompisar eller föräldrar. Det flesta hade något instrument att bära på.

Vi bad alla som ville fylla i en enkel enkät på plats. 16 barn och ungdomar mellan 9 och 19 år fyllde i enkäten och 10 föräldrar eller andra personer som följde med.

Sju av barnen och ungdomarna hade åkt buss till Kulturskolan. De två yngsta gick i femte klass och hade åkt buss själva, en gick i sjätte klass och hade åkt buss med förälder, övriga fyra var 17 år och äldre. De som inte åkt buss uppgav följande anledningar:

(2) Hållplatsen ligger för långt bort från mitt hem

(1) Jag är inte van vid att åka buss

(1) Det tar för lång tid

(1) Jag skulle behöva byta buss för att komma hit

(1) Det känns inte tryggt att åka buss

(1) Jag gillar inte att åka buss

Den yngste tillfrågade, en pojke på 9 år, sade att han inte ville åka buss själv.

Bland de tio som medföljt någon kulturskoleelev var det tre som åkt buss, tre som cyklat och fyra som skjutsat sitt barn med bil. Av samtliga var det bara två som samarbetade med andra vad gäller skjutsningen av barn. Fyra uppgav att deras barn var begränsad i sitt val av fritidsaktiviteter på grund av transporterna. Kulturskolan tar inget initiativ till samordning av transporterna enligt föräldrarna.

Sex av dessa som inte valt bussen sade att barnet inte kunde åka buss till Kulturskolan och den sjunde visste inte. Anledningen till att de inte valt buss var i ordning efter frekvens (inom parentes):

- (4) Mitt barn är inte van vid att åka buss
- (4) Mitt barn skulle behöva byta buss för att komma hit
- (3) Hållplatsen ligger för långt bort från hemmet eller aktiviteten
- (2) Bussförbindelserna är för dåliga
- (2) Vägen till/från hållplats är inte säker
- (2) Buss är inget alternativ jag har tänkt på
- (2) Det känns inte tryggt att mitt barn åker buss
- (1) Mitt barn har för mycket utrustning med sig

En mamma sade att sedan busslinjenätet i Malmö lagts om till mer stomlinjekaraktär med större hållplatser så var det dels längre från hållplatsen vid Triangeln till Kulturskolan och dels var själva hållplatsen betydligt mer svårförståelig och mer trafikfarlig för ett barn.

Vi pratade med de damer som satt i receptionen om transporter till och från Kulturskolan. De sade att transporterna alltid var ett aktuellt ämne för föräldrar när de ansökte om plats. Kulturskolan finns också ute på de enskilda skolorna och vid önskemål om plats var transporterna en viktig anledning.

**Atleticum** är en annan samlingsplats för barn och ungdomar som ligger centralt i Malmö. Här finns ishall, fotbollsplaner samt annan idrott såsom friidrott. Här är det träningstider varje vardag mellan 16.00 och 21.00 samt helger på dagtid. Sex ungdomar mellan 15 och 17 år fyllde i vår enkät och sex medföljande föräldrar eller i ett fall en farförälder till yngre barn.

Två av ungdomarna hade åkt buss till Atleticum, övriga fyra hade tagit sig dit på egen hand med cykel, moped eller gått. Ingen hade blivit skjutsad med bil.

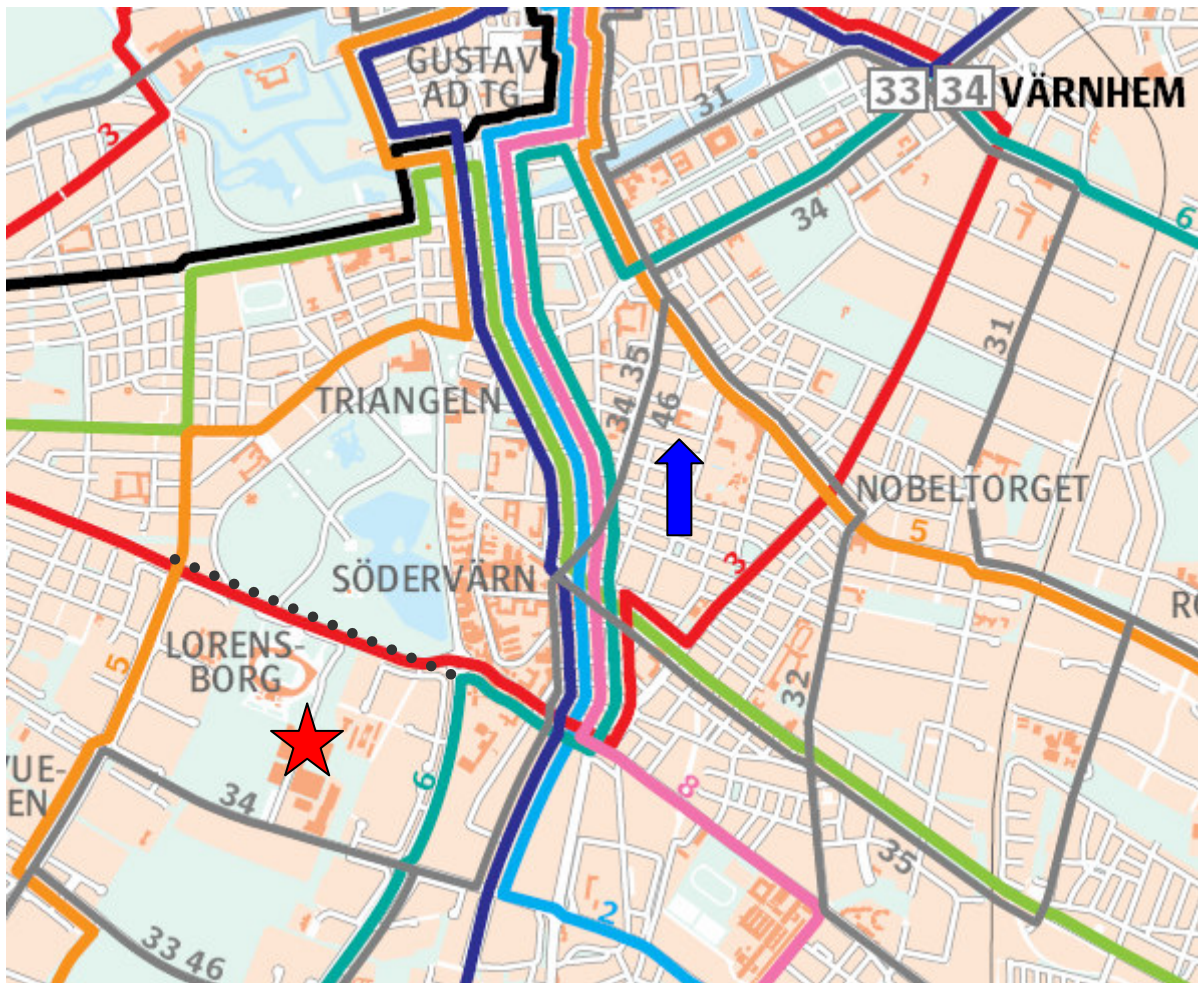
Av de medföljande föräldrarna hade fyra kört bil och två cyklat. Tre uppgav att de samarbetade med andra om skjutsningen, en svarade att fritidsorganisationen tog initiativ till samordning. Två föräldrar menade att deras barn var begränsade i sina val av fritidsaktiviteter pga transporterna.

Anledningarna till att barnen inte åkte buss var:

- (4) Vägen till/från hållplats är inte säker
- (4) Mitt barn skulle behöva byta buss för att komma hit
- (2) Bussförbindelserna är för dåliga
- (2) Det känns inte tryggt att mitt barn åker buss
- (1) Mitt barn är inte van vid att åka buss
- (1) Buss är inget alternativ jag har tänkt på

Nu är denna så kallade målpunktsundersökning mycket liten och inte på något sätt representativ. Den har dock pekat på några viktiga orsaker till att buss inte används i någon högre utsträckning av de yngre barnen (inte tonåringarna, som verkar klara det mesta). Vägen från och till hållplatsen anses för lång och trafikfarlig. Att vara tvungen att byta buss är avskräckande för resan. Många föräldrar ansåg att deras barn inte var vana vid att åka buss samt att det kändes otryggt med buss.

Kulturskolan och Athleticums placering i förhållande till busslinjenätet i Malmö framgår av figur 3.1.



**Figur 3.1.** Här syns linjenätet i Malmö samt Athleticum (stjärnan) och Kulturskolan (pilen) Den prickade linjen motsvarar en sträcka på ca 1 km. Tänk om det gick en liten "buss-skyttel" från stomlinjestråket till Kulturskolans entré eller Athleticums mittgata?

Vissa svar från framför allt föräldrar visar också på det faktum att busslinjenätet inte är speciellt anpassat för resor till dessa två relativt stora målpunkter. För en vuxen är avståndet till stomlinjestråket inte oöverstigligt men för ett barn blir det för långt och komplicerat att ta sig dit.

Målpunktsintervjuer visade sig ge bra och konkret information från alla inblandade aktörer samtidigt – barn, föräldrar, fritidsorganisationer och busslinjenätet. Det framkom också att relativt få föräldrar samordnade sina transporter med andra föräldrar och att fritidsorganisationerna sällan tog initiativ till att lösa transporterna.

Dessa två målpunktsintervjuer har inte gett några generella resultat utan visar istället att varje situation är unik på så sätt att villkoren för busstransport till och från olika målpunkter skiljer sig åt betydligt. För de yngre barnen kan det vara vägen från hållplatsen till fritidsaktiviteten som av föräldrarna bedöms för lång och trafikfarlig. Det är tydligt att för de yngre barnen är det föräldrarna som bestämmer över transporten.

Om barn och ungdomars möjligheter att använda buss för sina fritidsresor ska förbättras är det mycket information som behövs, eftersom det är många olika aktörer inblandade. Genom att befinna sig på målpunkterna når man alla aktörer samtidigt. Vill man åstadkomma någon förändring på fältet bedömer vi att det är givande att uppsöka målpunkter för barn och ungdomars fritidsresor och börja arbeta utifrån de konkreta förutsättningar som gäller just där. Arbetet bör inkludera såväl föräldrar, fritidsorganisationer och trafikhuvudmän (som får sägas prata för busslinjenätet) som de barn och ungdomar som deltar i aktiviteterna.

## 4. Kommunenkäten

### Kunskapsöversikt – vad är på gång i kommunerna och hos länstrafikhuvudmännen?

I vårt uppdrag ingick att kartlägga vad som var på gång inom området ”barn och ungdomars resande med kollektivtrafik” hos Sveriges kommuner och länstrafikhuvudmän. Vi valde att gå ut med en webenkät till samtliga kommuner och trafik huvudmän. Detta gjordes i början av 2007. Vi fick in 164 svar vilket måste betraktas som ett bra resultat.

Enkäten är mycket enkel i sin utformning och består i princip av en enda fråga –

*”Har ni några projekt med inriktning mot barn /ungdomars kollektiva resande på gång eller har haft de senaste fem åren? Om så är fallet, beskriv dessa projekt.”*

Resultatet såg ut enligt följande:	Svar	%
Nej, men vi planerar sådant projekt	8	5%
Nej, och vi har för tillfället inget sådant projekt.	95	58%
Jo, se beskrivning nedan	57	35%
Vet ej	4	2

Enkäter lämnar utrymme för fem projektbeskrivningar. 66 kommuner och trafik huvudmän har lämnat beskrivningar av ett eller flera projekt. Av dessa har 17 fler än ett projekt på gång, 2 kommuner eller trafik huvudmän har kort beskrivit fem projekt. Totalt omnämns 94 olika projekt .

I enkäten finns plats för egna kommentarer, frågor eller idéer. 27 svar har inkommit där. Vi har fått 120 kontaktpersoner runt om i Sverige som har anknytning till projekt eller idéer inom detta område.

Vad har kommunerna och trafik huvudmännen svarat? Svaren har inkommit i form av löpande text och är därför inte helt enkla att beskriva i termer av kategorier, men tydligt är att **de flesta projekt inom detta område innehåller olika konstruktioner av barn och ungdomstaxor**. 62 projektbeskrivningar innehåller olika versioner av rabatter för ungdomar, olika typer av kort som innebär gratis resor eller andra förslag till rabatterade taxor. Ofta har detta anknytning till skolorna genom att korten eller rabatten gäller under skoldagar eller under terminstid.

Några kommentarer om taxor: ”Experterna säger att priset inte är en fråga för att inte folk åker kollektivt. Det tror jag!”

”Bra med låga priser för att få ungdomar att börja åka kollektivt”

**Det nämns en del projekt i syfte att informera om och marknadsföra kollektivtrafiken för barn och ungdomar.** Några aktiviteter har miljöanknytning och informerar bl a om biogasbussar och miljöcertifiering (Falköping). Andra projekt har som huvudsyfte att fånga barns och ungdomars intresse för kollektivtrafik. Två projekt som nämns handlar om att ”Pimpa bussen” (Skånetrafiken och Dalatrafik).

Kommentar kring detta: ”Vi hade uppfattningen att ungdomar var mer intresserade av att det fanns en bra trafik kvällar och helger än att bussen hade häftiga fälgar”

SL medverkar på Ung 08 festivalen, en ungdomsfestival med målgrupp 13-19 år. Syftet är att få till stånd en dialog mellan trafikpersonal och ungdomar.

En kampanj ”Buskul” vände sig till elever i klass 2-4 i skolor där många åkte linjetrafik. Kampanjen innehöll trafiksäkerhetsinformation och en liten ”bussåkarskola” där man fick lära sig hur man uppför sig på bussen och vid hållplatsen. (Mölnads kommun)

Ett projekt ger en möjlighet för skolor att få tillgång till en buss med specialutbildad chaufför till en temadag då man pratar bussåkning, vandalisering och hur man läser en tidtabell. Gatukontoret betalar (Malmö)

En annan kampanj ”res och berätta” vänder sig till elever i mellanstadiet och är också en typ av ”kollektivreseskola” där elever får i uppdrag att besöka några olika platser i kommunen och ta sig dit med kollektivtrafiken på egen hand. De ska lära sig att läsa tidtabell, söka information på hemsidan, sätta ihop sin resrutten och till sist skriva en reseberättelse. (Västtrafik, Mölnads kommun)

**Projekt i syfte att fånga upp barn och ungdomars åsikter och resebehov och försöka tillmötesgå denna grupp finns på flera håll.** ”Ung i Väsby” är ett nätforum som vänder sig till ungdomar från sjätte klass och uppåt och där frågor om resebehov kommer upp vilket resulterat i möten med ungdomar och trafikchef (SL)(Upplands Väsby)

Inom ramen för ett ungdomsdemokratiprojekt har ungdomar fått vara med och påverka linjetrafiken i Färjelanda kommun.

Ljusdals kommun nämner att man anpassar linjedragning och tidtabellläggning för att möjliggöra fritidsresor i större utsträckning. Ungdomar nämns som en prioriterad grupp som man försöker anpassa kollektivtrafiken för. Barn och ungdomars behov och önskemål är en del av beslutsunderlaget när man ser över linjenätsstrukturen i Nässjö.

I Timrå säger man: ”eftersom ca 70% av våra resenärer är ungdomar så är de viktiga i planeringen” En annan kommentar (Färjelanda) : ”Det är svårt att genomföra ungdomarnas idéer, då vi har en begränsad budget och arbets- och skolresor alltid måste prioriteras”

SL har 35 skolinformatörer som också är trafikpersonal och som möter elever i grundskolan, främst mellanstadiet men också låg- och högstadium i syfte att få synpunkter, åsikter och idéer från denna grupp (SL).

**Konkreta resmöjligheter för barn och ungdomar är något som nämns på flera ställen.**

Buss mellan Fagersta och utförsåkningsanläggningen under jul och sportlov, ”sommarbussen” ut till badstranden i Barsebäck (Kävlinge kommun), extra turer kl 21.00 under vardagarna från Sjöbo till de mindre orterna, sena nattbussar under fre- och lördagar från Göteborg till Åmål, extra bussar vid särskilda evenemang t ex gatufesten i Sundsvall, sportlovskortet med gratis aktiviteter och gratis bussar i Gällivare, extra nattbussar efter Peace&Love festivalen i Borlänge, anropsstyrd nattrafik i Glesbygd (Dalatrafik)

Någon nämner SMS-betalningar och tidtabellinformation nedladdningsbar i mobilen som exempel på teknikutveckling som passar barn och unga och underlättar deras resande. (Länstrafiken Sörmland)



**Andra projekt handlar om trygghet, säkerhet och folkhälsa.** Här nämns trygghets-  
skapande åtgärder som trafikvärdar, övervakningskameror i fordonen samt belysning och  
buskröjning vid busshållplatser. (Solna kommun)

Projekt om ”tryggare skolvägar” nämns där barn och ungdomars väg till skolorna kartläggs  
och förbättringar föreslås. Enkäter fylls i av eleverna hur de färdas till skolan och vad som kan  
förbättras. Projektet har pågått i tre år och resulterat i flera åtgärder. Här är syftet kanske i  
första hand att få elever att gå och cykla till skolan. (Upplands Väsby)

Ett projekt delvis bekostat av KLIMP-pengar handlar om barn och ungdomars resvanor i  
allmänhet och avsikten är att få en bild av hur resandet sker. I bakgrunden finns  
folkhälsoperspektivet och tanken att barn och ungdom rör sig för lite och borde cykla till sin  
aktiviteter i större utsträckning. (Örebro kommun)

Barn och utbildningsförvaltningen i Nässjö kommun sammankallar en  
skolskjutssäkerhetsgrupp som diskuterar skolskjuts men även den allmänna kollektivtrafiken.  
Fokus är säkerhetsaspekterna, att ta fram informationsmaterial och planera utbildning i  
utrymning av bussar mm.

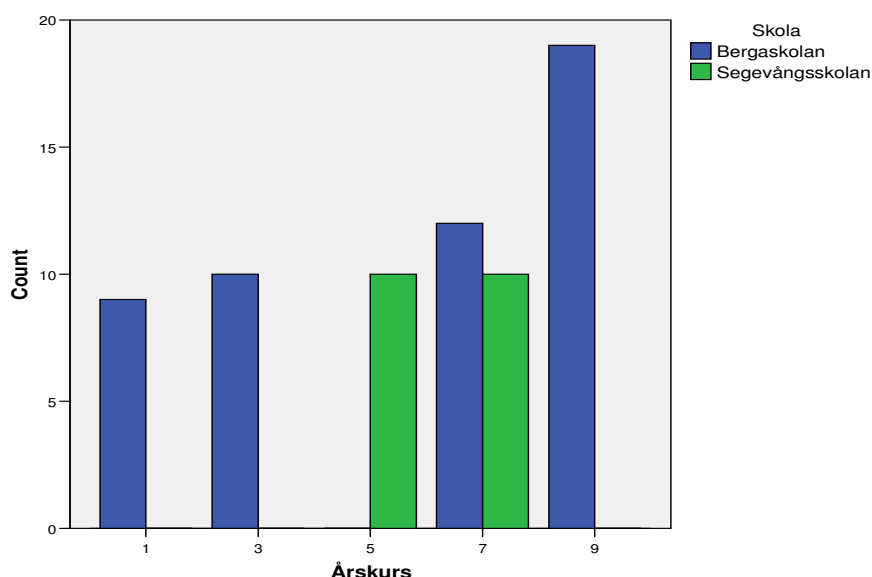
Barnperspektivet och barnkonventionen nämns av SL som något som finns med i deras  
planering och som SLL har en handlingsplan för att leva upp till. SL utbildar all personal i  
FN's konvention för Barnets bästa.

## 5. Skolenkäten

Avsikten med att göra en enkät till skolbarn var att pröva både metoden och frågorna och också att relatera dessa till olika åldersgrupper. Det rör sig alltså om en pilotstudie, men den är grundad på våra erfarenheter i de tidigare stegen av projektet som finns redovisade under respektive rubrik:

- Samtal med Lotta Cederfeldt på Malmö kommun (ansvarig för skolkontakter)
- Intervjuer med barn i årskurserna 1,3, 5, 7 och 9 på två olika skolor i Malmö
- Telefonintervjuer med föräldrar till barn i olika åldrar på de båda skolorna.
- Målpunktsintervjuer med barn och föräldrar vid två platser där barn hade fritidsaktiviteter (kulturskolan och fotboll/friidrottsplan)
- Enkät till bussåkande barn i 4 städer

Sjuttio barn medverkade i enkäten, men tyvärr ojämnt fördelat både mellan åldrar och de båda skolorna. 50 barn från Bergaskolan och 20 från Segevångsskolan deltog, se figur 5.1 nedan.



**Figur 5.1.** Fördelning på årskurs och skola för de 70 barn och ungdomar som deltog i enkäten.

Eftersom skolenkäten utformades baserat på de tidigare undersökningarna kom den att ske i slutet av skolårets vårtermin. Vi genomförde också enkätstudien som en del i vår forskning, vilket innebar att vi visserligen hade tillåtelse från skolornas rektorer att genomföra studien, men det fanns inget egentligt krav på lärarna att låta sina klasser delta under denna bråda tid av terminen. Det är dock tillfredsställande att vi fått deltagare i samtliga årskurser.

Enkäterna delades ut i pappersform och registrerades sedan. Som ett andra steg gjordes enkäten i web-format, vilket en klass (ÅK 7) genomförde utan några problem. Detta försök visar på att web-baserade enkäter kan underlätta distributionen för skolornas del och i hög grad även för oss som samlar in data. Data blir tillgänglig för import till program som Excel eller SPSS (statistikbearbetningsprogram) utan att ytterligare resurser behöver läggas på

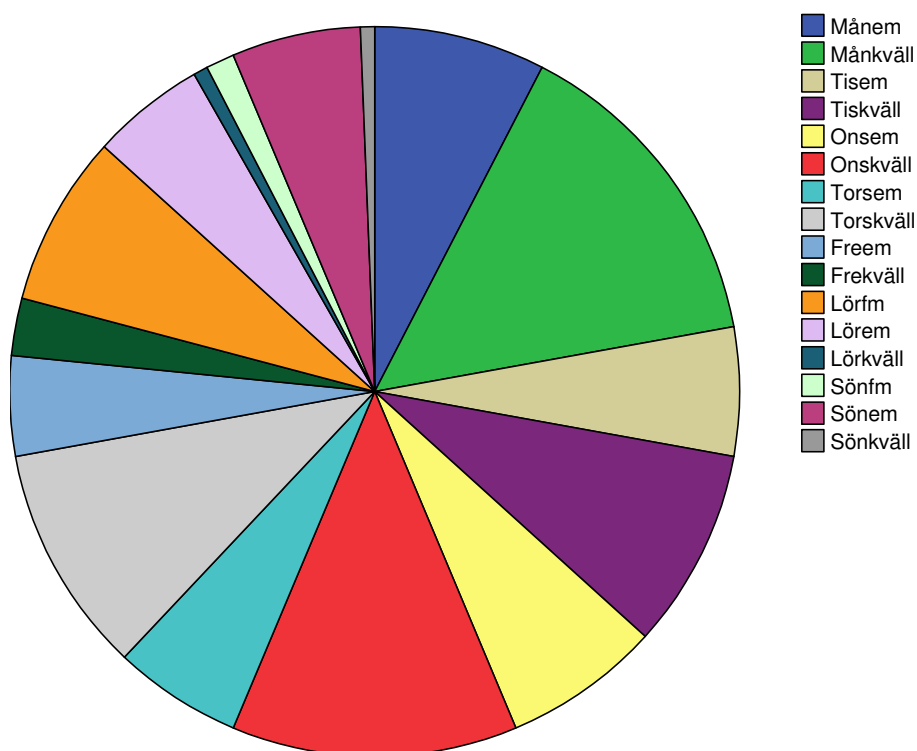
inkodning med risk för felkodningar. (Det kan nämnas att vi i vårt samarbete med Kalmar kommun gått ut med just web-enkäter efter att ha provat detta i innevarande projekt.)

## 5.1 Deskriptiv beskrivning av resultatet

### Aktiviteter

Endast 5 barn; 4 st i 7:an och 1 st i 9:an, uppgav att de inte hade någon aktivitet på fritiden. De flesta barn i samtliga åldersgrupper uppgav att de hade sällskap till sina aktiviteter (mellan 100% för ÅK1 och 78% för ungdomarna i ÅK 7 och 9). För de yngsta var det i 66,7% (ÅK 1) respektive 80% (ÅK 3) av fallen föräldrarna som var sällskap, medan det i ÅK 5 var 50%, i ÅK 7 36,4% och i ÅK 9 15,8% som hade föräldrar med sig.

Ett intressant fynd var att aktiviteterna inte var jämt fördelade över veckans dagar. 32,9% hade fritidsaktivitet måndagskvällar och 28,6% onsdagskvällar, där "kväll" i enkäten har definierats som efter klockan 18. Fredag, lördag och söndag kvällar ligger lägst i frekvens. Se figur 5.2 nedan.

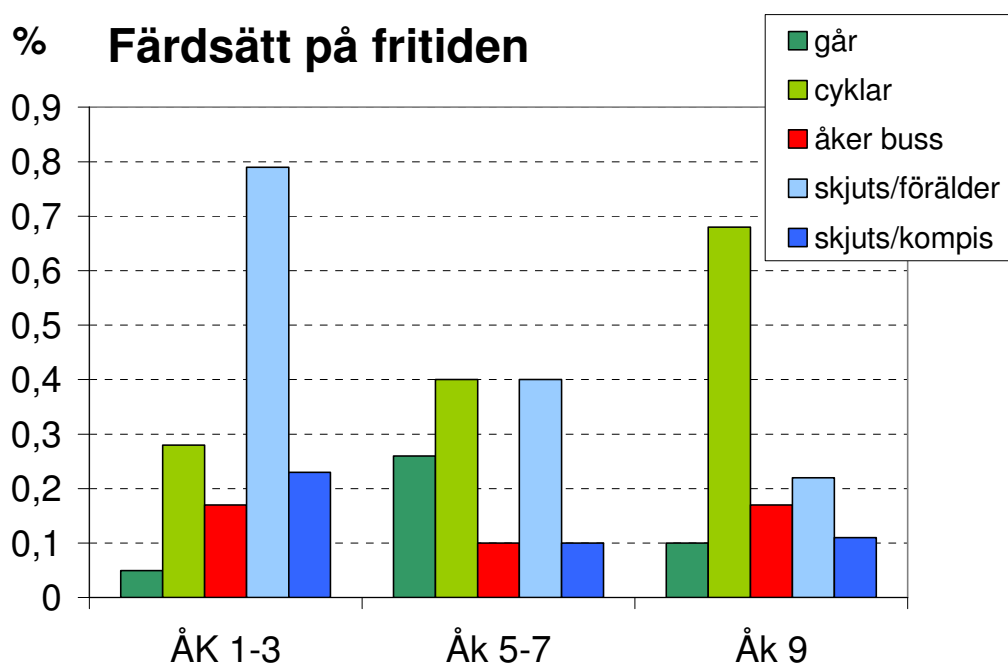


**Figur 5.2** Fördelning i tid för fritidsaktiviteter under en normal vecka. .

Det är främst de äldre ungdomarna som har aktiviteter på kvällarna. 64,2% av de svarande i ÅK 9 har mellan 1 och 4 aktiviteter kvällstid, mot 26,3% 1-2 aktiviteter eftermiddagstid

(enbart vardagar i båda fallen). 47,8% av de svarande i ÅK 9 hade aktiviteter på helger jämfört med 22,2% i ÅK 1 och 30% i ÅK 3.

När det gäller hur barnet tog sig till sina fritidsaktiviteter visade sig ett förväntat mönster; när det gäller skjutsning av föräldrar är det vanligast i ÅK 1 och 3, medan andelen som cyklar är störst i ÅK 9, se figur 5.3 nedan. Få barn åkte buss till sina aktiviteter: 30% av barnen i ÅK 3 åkte buss, 13,6% av dem i ÅK7 och 15,8% av dem i ÅK 9. ("Skjuts/kompis" innebär samåkning.)



**Figur 5.3** Transportsätt till fritidsaktiviteter.

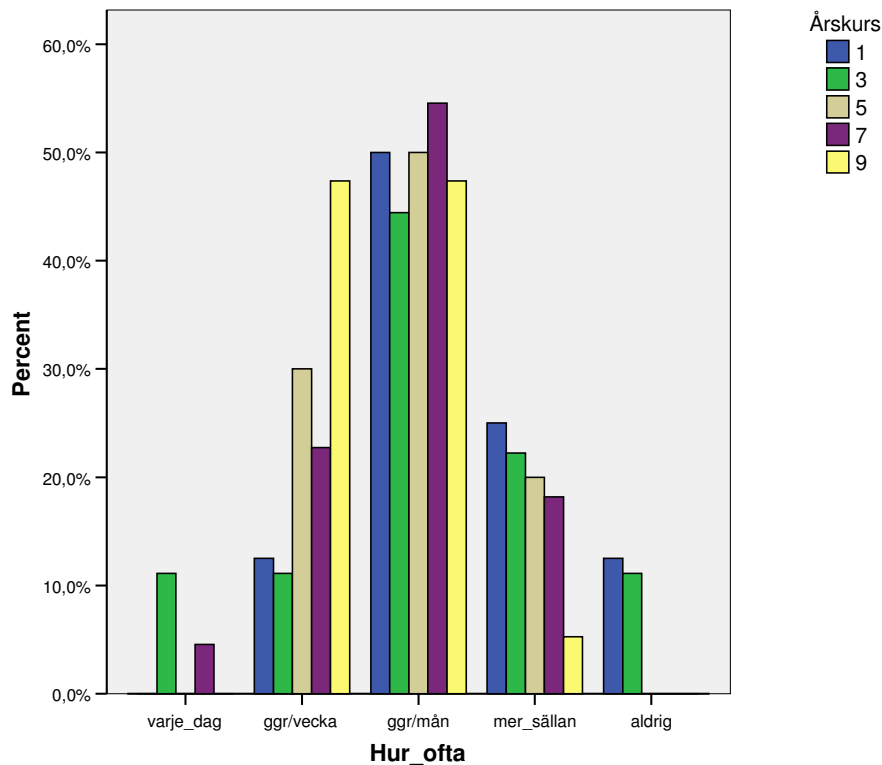
På frågan om varför man går eller cyklar till sin aktivitet (besvarad av dem som gjorde detta) är det vanligaste svaret att aktiviteten ligger nära (ca 60%). I ÅK 9 blir det en större andel som svarar att det är gratis och att man har fria tider när man går eller cyklar.

11,3% av barnen uppgav att de fick avstå från någon aktivitet pga att det var svårt att ta sig till och från denna. 32,3% uppgav att de "kanske" fick avstå från någon aktivitet av detta skäl. Andelarna som uppgav att de fick avstå från aktiviteter var ganska jämt fördelat mellan åldrarna. Högst andel som svarade att de *inte* behövde avstå från aktivitet fanns i ÅK 7 och var där 63,6% och lägst ÅK 5 med 30%, dvs dessa hade varken svarat att de var tvungna att avstå aktivitet eller "kanske" avstå aktivitet pga transportproblem.

### Bussåkande

Enbart 4 barn uppgav att de aldrig åkte buss i något sammanhang. De sammanhang som beskrevs i frågan var ”med skolan”, ”med förälder”, ”med kompis” samt ”själv”. Något oväntat var att 70% av barnen i ÅK 5 att de åkte buss själva, medan bara 52,6% av dem i ÅK 9 uppgav att de gjorde detta. Antagligen har detta resultat att göra med att barnen i ÅK 5 kommer från enbart den ena av de undersökta skolorna, medan de i ÅK 9 kommer från enbart den andra av dessa skolor, vilket är relaterat till socioekonomisk bakgrund samt geografisk placering av områdena.

Frekvensen av uppgivet bussåkande fördelat på årskurserna visas i figur 5.4 nedan:



**Figur 5.4** Hur ofta åker du normalt buss? Frågan riktad till de ca 70 barn och ungdomar som deltog i enkäten.

Det vanligaste svaret på hur man vet när bussen ska komma är att man tittar på tabellen vid hållplatsen (57,1%) Därefter kommer att man helt enkelt väntar, har egen tabell eller kollat på Internet (24-30%).

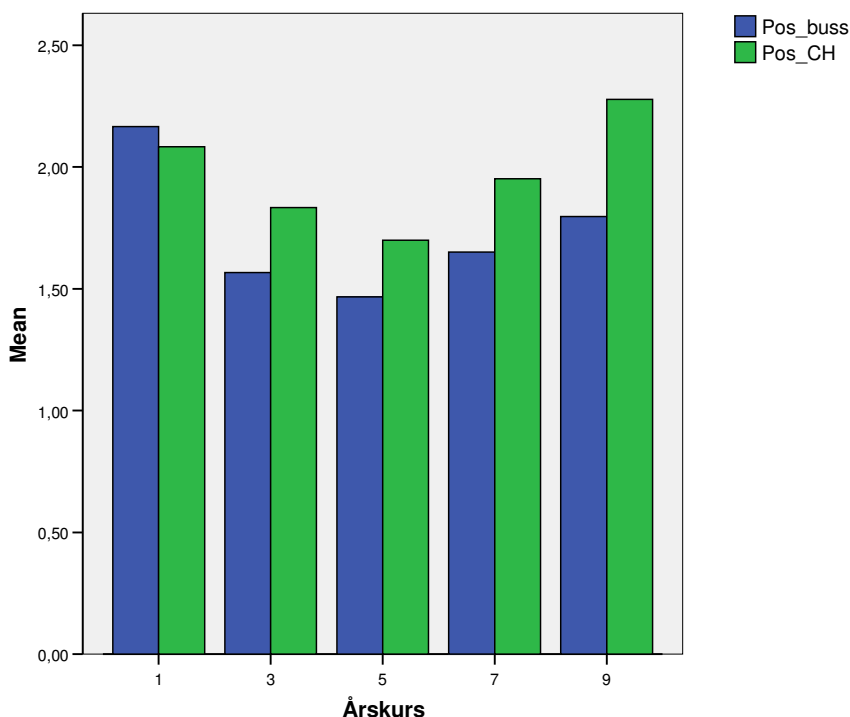
Barnen i ÅK 1 och 3 uppgav i huvudsak att föräldrarna betalade bussbiljetter, medan de från och med ÅK 5 i hög grad uppgav att de själva betalade biljetterna.

### Attityder till buss

När det gäller attityderna till buss användes samma frågor som i den enkät som delades ut på bussar, se därför också redovisningen av denna. De kategorier som visat sig i detta material testades för sin sammanhållning även i denna skolenkät med Chronbachs alfa. Positiv attityd till bussåkande och negativ samt positiv uppfattning om busschaufförer visade alla ett alfavärde över .70, vilket är mycket bra. Däremot höll kategorierna "negativ attityd till buss" och heller negativ attityd till buss-systemet inte alls ihop, vilket den hade gjort i bussenkäten. Det gick att skapa en kategori av frågorna om olika moment var jobbiga (t ex "Det är jobbigt att ta rätt buss/byta buss/inte få sittplats") med ett alfavärde på .72.

De frågor som inte bildade kategorier trots att de gjorde detta i bussenkätsmaterialet var: Jag är rädd för att trilla på bussen; Jag blir åksjuk på bussen; Bussen är nedklottrad och smutsig; Bussresan är stötig och skumpig; Bussen går inte dit jag vill; bussen går för sällan; bussen kommer inte i tid; bussresan tar för lång tid; hållplatsen ligger för långt borta. I de försök som gjorts gick det inte heller att se ett enkelt sätt att höja reliabiliteten genom att dela upp eller plocka bort vissa av frågorna. Sannolikt beror skillnaden mellan bussenkäten och skolenkäten på att testgrupperna skiljer sig mycket åt, bl a när det gäller åldersfördelning och vana att åka buss.

När det gäller attitydfrågorna kan man se att resultatet tycks något U-format över åldrarna: De yngsta och äldsta barnen är mer positiva än barnen i ÅK 5, som är minst positiva, med ÅK 3 och 7 i mellanlägen. Figur 5.5 nedan visar positiva attityder till buss respektive chaufförer, se nedan.



**Figur 5.5** Positiv attityd till buss respektive chaufförer för barn och ungdomar i olika årskurser. Ju högre värde, desto mer positiv attityd.

### *Moment i bussåkande*

67,2% angav att de får byta buss ibland. Fördelningen är relativt jämn över åldrarna. 31,7% uppger att de alltid åker mellan samma hållplatser. 26,7% uppger att åker fler än två olika busslinjer, 31,7% att de åker 2 olika linjer och 40% att de alltid åker samma linje.

Fördelningen över åldrarna är relativt jämn, förutom att betydligt större andel av barnen i ÅK 1 anger att de enbart åker en busslinje.

Barnen i ÅK 5, 7 och 9 ligger på samma nivå när det gäller att anse att moment i bussåkandet är jobbiga, medan de yngre barnen i ÅK 1 och 3 ligger klart lägre. Antagligen beror detta på att de äldre barnen i högre utsträckning faktiskt åker buss och gör det utan vuxen hjälp.

### *Trygghet och säkerhet*

54,3% av barnen uppger att de någon gång blivit skrämde av andra personer på väg till bussen, vid hållplatsen eller på bussen. 35,% uppger att de känner sig oroliga på någon av dessa tre bussrelaterade platser. 50% av barnen känner någon som råkat ut för något obehagligt i samband med bussresa.

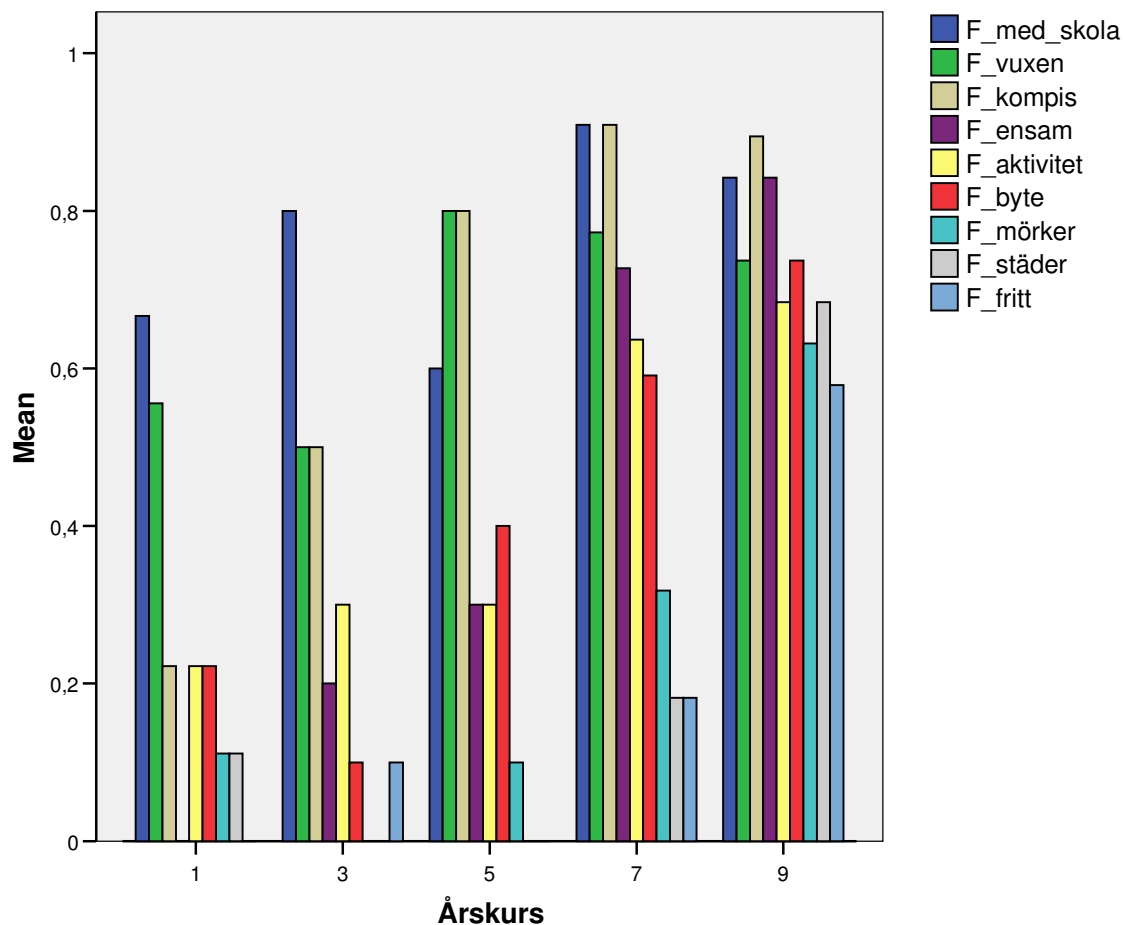
8,6% av barnen har råkat ut för en olycka i samband med bussresa och 14,3% uppger att de varit nära att råka ut för en olycka i samband med bussresa. (Man kan tänka sig att dessa "nära-olyckor" kan vara situationer när barnen t ex sprungit ut vid eller till bussen och någon bilförare fått bromsa.)

### *Föräldrarnas roll*

Eftersom data rörande föräldrarna i detta material kommer via barnen, är det viktigt att notera att det är barnens uppfattning om föräldrarnas attityder, åsikter och beteende som avspeglas i svaren.

14,3% av barnen menade att föräldrarna *ofta* åker buss, och 38,6% att föräldrarna *aldrig* åker buss, medan 42,9% uppger att föräldrarna *ibland* åker buss.

En grupp frågor behandlade vilka typer av resor och omständigheter för bussresor som barnen uppfattade att deras föräldrar skulle känna att barnen kunde göra. Alternativen var: Åka med skolan/åka med vuxen/åka med kompis/åka ensam/åka till aktivitet/åka med bussbyte/åka då det var mörkt/åka mellan två städer/åka helt fritt. I figur 5.6 redovisas resultatet uppdelat på årskurser. Som förväntat stiger antalet föräldragodkända resor med ökande ålder det är främst hos ungdomarna i ÅK 7 och 9 som dessa uppfattar det som i hög grad "godkänt" att åka ensam eller i mörker.



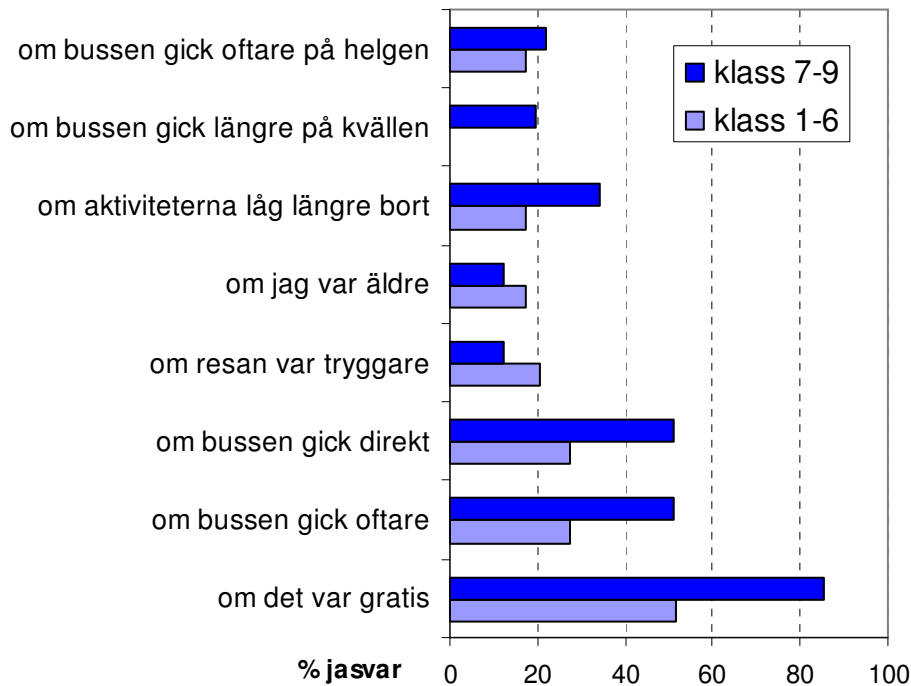
**Figur 5.6** Graden av föräldragodkännande för resor med buss av varierande svårighet.

#### *Faktorer och önskemål för ökad bussanvändning*

En fråga var "Jag skulle åka mer buss om...". Nedan visas i figur 5.7 vilka faktorer barnen i de olika åldersgrupperna ansåg skulle öka deras bussåkande. (Om bussen var gratis/om bussen gick oftare/om bussen gick direkt dit jag ska/om bussfärden kändes tryggare/om jag var äldre/om jag hade aktiviteter som låg längre bort/om bussen gick senare på kvällen/om bussen gick tätare på helgerna).



## "Jag skulle åka mer buss:"



**Figur 5.7** Jag skulle åka mer buss om .... för barn och ungdomar i olika årskurser

Ju högre upp i årskurserna de svarande är, desto fler önskemål har de. Samtliga svarande i ÅK 9 har angett minst 1 önskemål (36,8%) och över 50% av dessa har angett 3 eller fler önskemål. ÅK 7 ligger på ungefär samma nivåer med angivna önskemål, medan de yngre barnen inte har angett lika många. Det är särskilt intressant att se hur kostnaden för resan spelar en allt större roll ju äldre barnen blir. Även önskemål om bussutbudet, (tätare turer, mer direkta linjer, kvällstrafik) är betydligt mer uttalade hos högstadiel elever än hos yngre.

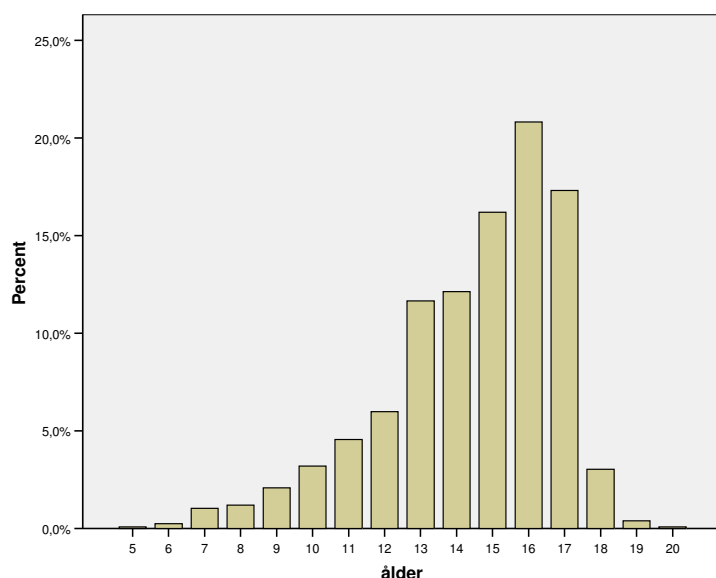
## 6. Bussenkäten

Genom ett samarbete med Jörgen Mörck och Skånevårdarna (projekt drivet av Vägverket) kunde vi få enkäter utdelade till barn och ungdom på bussar under färd i 4 kommuner: Malmö, Helsingborg, Lund och Kristianstad. I det första skedet (vecka 45 – 50) samlades 1269 enkäter in av Skånevårdar på bussarna. Ytterligare viss enkätinsamling skedde, vilket rapporteras sist i avsnittet.

Det största materialet samlades in i Malmö, där 662 enkäter kom in. I Helsingborg och Lund samlades strax över 200 enkäter in och i Kristianstad 144. Materialet har i huvudsak behandlats uppdelat på de olika städerna.

Ett viktigt påpekande här är att detta material huvudsakligen behandlas på deskriptiv nivå, eftersom en fullständig statistisk bearbetning kräver resurser och tid som inte funnits inom ramen för det befintliga projektet.

Åldersfördelningen i undersökningsgruppen visar att majoriteten av de svarande var mellan 13 och 17 år, se figur 6.1



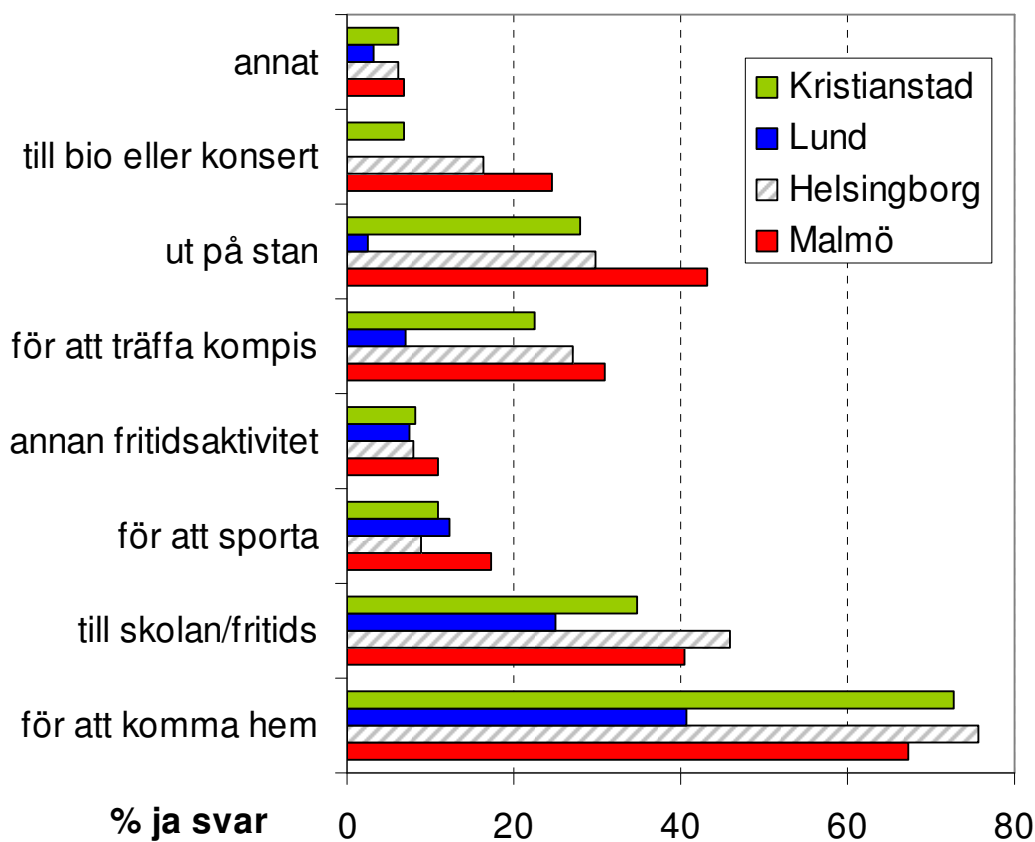
**Figur 6.1** Åldersfördelning för hela den undersökta gruppen (%)

Könsfördelningen var relativt jämn med någon övervikt åt flickor 52 – 56% flickor), förutom i Lund där 59,6% var pojkar. I Malmö och Helsingborg var åldersfördelningen ganska lik och liknar den i figur 6.1, medan barnen i Lund tenderade att vara yngre och i Kristianstad att vara äldre.

Syftet med resan var i hög grad att ta sig hem eller till skolan, men varierade också något mellan städerna, se figur 6.2. I många fall har de svarande angett flera syften med resan.

På frågan ”varför åker du den här bussen?” uppgav de flesta barn och ungdomar att de var på väg hem. Det vanliga i liknande undersökningar riktade till vuxna är att inte fråga efter resans mål utan efter resans ärende eller syftet med resan. Det brukar inte vara problem att förstå att detta ärende eller syfte inkluderar även hemresan. Detta underförstådda resonemang bedömde vi inte var lika självklart för barn. Vi trodde att det skulle vara svårt för yngre barn att kunna bedöma att resans ärende var ”bio” när de själva verket var på väg hem från bion. Av den anledningen valde vi att inkludera ”hem” i alternativen och formulera oss om varför man var på bussen. Många gånger angav de svarande flera alternativ varav det ena var ”hem”. Barn och ungdomar verkar svara generellt på varför de åker buss och inte enbart tänka på just den här turen.

## Varför åker du den här bussen?



**Figur 6.2** Anledningen till att de svarande befinner sig på bussen

Det vanligaste var att de svarande åkte tillsammans med en kompis (drygt 60%) medan ungefär en tredjedel åkte ensamma. Över 80% uppgav att de ibland åkte buss ensamma. I Lund var svaren på dessa frågor dock något avvikande, och 13,5% av Lundabarnen åkte med vuxen och 69% uppgav att de ibland åkte ensamma.

De flesta som besvarade enkäten åkte antingen dagligen buss (64,8%) eller några gånger i veckan (26%).

74% – 80% uppgav att de hade bil hemma, med undantag för de svarande i Lund där 55% uppgav att de hade bil. Omkring hälften av barnen uppgav att de blir skjutsade i bil dit de ska ibland, återigen med undantag för Lund, där bara 37% uppgav att de blev skjutsade.

Mellan 53% och 58% av de svarande uppgav att de aldrig blivit skrämda i samband med bussresa, förutom i Lund där enbart 28% undgått att bli skrämda. Detta resultat tycks ganska märkligt eftersom bl a Malmö har påtagligt mer säkerhetsproblem på bussarna. Resultatet belyser det kända förhållandet att trygghet – den känslomässiga bedömningen - och säkerhet inte är samma sak.

## 6.1 Sammansatta variabler

Av de frågor som rörde den svarandes uppfattning om olika aspekter gjordes sammanslagna variabler. Dessa testades statistiskt med Chronbachs alfa. De värden som erhöles visar att dessa fungerar relativt väl som sammansatta variabler. De sammanslagna variablerna var:

Negativitet (rädd att trilla/folk knuffas/jobbigt ta rätt buss/ jobbigt veta när bussen går/jobbigt hinna av i tid/jobbigt betala/jobbigt inte få sittplats/ jobbigt att byta buss). Alfa - värde .73

Positivitet (jag gillar att åka buss/lätt att ta mig dit jag vill/föraren är hjälpsam/föraren är snäll/föraren kör bra) Alfa-värde .70

Negativt mot buss-systemet (bussen går för sällan/inte i tid/inte dit jag ska/resan tar för lång tid/hållplatsen ligger för långt bort). Alfa-värde .64

Negativa omdömen om chaufförer (föraren är arg/föraren är sträng) Alfa-värde .71

En sammanslagning av alla negativa komponenter gav ett alfa-värde på .78

Korrelationer utfördes mellan de sammansatta variablerna och utföll mycket konsekvent så att den visar på uppfattning och attityder som är globalt positiva eller negativa. Variablerna testades också mot ålder, men det enda resultatet var där att ju yngre barn desto mer negativ attityd till buss-systemet.

Lundaungdomarna låg något högre än de övriga i summan av de negativa variablerna. Den största skillnaden fanns mellan grupperna i Lund (medelvärde 30,6) och Malmö (medelvärde 29,2).

## 6.2 Global inverkan på attityder av taxehöjningar?

VI tyckte att resultaten i Malmö, Helsingborg och Kristianstad gav en ganska konsekvent och sammanhängande bild. Resultaten i Lund var på vissa punkter avvikande. Den högre graden av negativa attityder kan vara relaterat till skillnader i populationer – Lund hade något yngre svarande eller faktorer som rör det faktiska buss-systemet i en stad. Möjligen kan också yngre barn ha lättare att uppfatta situationer som hotfulla, eftersom så påtagligt mycket fler Lundabarn uppgav att de känt sig skrämda i samband med bussresa. Vid samtal med barn och ungdomar visade det sig dock att Lundaungdomarna var upprörda över att barnbiljettstaxan höjts två gånger i tät följd. Reaktionen på detta skulle kunna ge en negativ global missnöjeseffekt på attityder till bussåkande.

Nu råkade biljettaxan ha gått upp i Kristianstads kommun vid nyåret, och därmed fanns chansen att samla in kompletterande material i Kristianstad för att på så sätt göra en jämförelse före och efter taxehöjningen. Vi åkte alltså själva ut och samlade in ytterligare 72 enkäter på bussar i Kristianstad i början av mars. Vi fann då att summan av de negativa

variablerna var betydligt större vid denna insamling än vid den föregående. I det första materialet från Kristianstad var medelvärdet 29,5 och i denna uppföljande undersökning (note bene: med hälften så många deltagare) var medelvärdet 31,7.

Man kan inte utan vidare dra säkra slutsatser om att taxehöjningen faktiskt är det som orsakat mer negativa attityder hos Kristianstadungdomarna, bl a eftersom det skilt sig något i tider och linjer som insamlingarna skett på vid de båda tillfällena. En hypotes om vad som låg bakom Lundaungdomarnas något mera negativa attityder var ju att taxan nyligen höjts i Luns, och att skillnaden i negativa attityder före och efter höjningen i Kristianstad gick åt predicerat håll utgör ändå ett indicium för dels global attitydpåverkan som fenomen och dels för att ungdomar är känsliga för taxehöjningar.

## 7. Diskussion

I detta projekt har fokuserat på barns fritidsresor, särskilt deras behov av och möjligheter att resa med buss. Vi har använt ett flertal metoder med instrument som vi utarbetat baserat på erfarenheter inom fälten kollektivtrafik, utvecklings- och socialpsykologi samt riktade intervjuer med barn och föräldrar. Med de olika metoderna har vi sett att vi fångar in olika grupper av barn och ungdomar med olika förhållningssätt till bussåkande. I skolan finner man ett urval av alla barn i ett visst område oavsett om de brukar åka buss eller ej. På bussarna finner man barn som valt att åka buss och kan åka buss, i varje fall med det sällskap de eventuellt har med sig. På målpunkterna finner man barn och ungdom som tagit sig till en viss aktivitet, vilket tillåter att man undersöker förutsättningarna för den specifika platsen såväl som individernas val av transportsätt.

Bussenkäten med drygt 1400 svar från 5 kommuner (om man räknar in Kalmar trots att denna datainsamling ligger utöver innevarande projekt) ger ett rikt material, och är att betrakta som en fullskalestudie. Förhoppningsvis kommer vi att få tid att göra en vetenskaplig artikel av detta material efter att ha genomfört statistiska analyser. Resultatet av bussenkäten, där vi ju ännu inte haft resurser för någon genomgripande bearbetning, visar på både likheter och skillnader mellan de olika städerna och också skillnader mellan äldre och yngre svarande. Sambanden mellan de olika faktorerna behöver analyseras i exempelvis termer av skillnader mellan städernas linjesystem, de svarandes bakgrundsdata som ålder, tillgång till bil i familjen och föräldrars skjutsande och egna bussåkande.

Något oväntat visade sig enkäten redan på deskriptiv nivå eventuellt kunna fungera som en allmän attitydmätare när vi samlade in bussenkäter före och efter en taxehöjning i Kristianstad, med resultatet att attityderna hade blivit mer negativa hos barnen/ungdomarna efter denna höjning än före. Även här behöver en analys göras för att bekräfta om taxehöjningen är en sannolik orsak till skillnaden. Det kan finnas andra skillnader mellan de svarande vid första och andra tillfället, som t ex olika åldersfördelning.

I skolenkäterna fanns, som tidigare nämnts, inte samma sammanhållna variabler som i bussenkäten. Detta kan bero på att populationen är annorlunda när man har att göra med barn/ungdom som inte nödvändigtvis åker buss, men också med att materialet är så mycket mindre och att det finns en högre andel yngre barn i detta material. I en fullskalig studie kan sådana faktorer urskiljas och studeras. Det fanns också tecken på att förhållningssätten var olika beroende på vilken skola de svarande kom från, men eftersom vi bara har en årskurs där vi har ungdomar från båda skolorna, ÅK 7, är detta svårt att uttala sig om utifrån denna pilotstudie.

Utifrån de data vi har fått in ser vi flera faktorer som är intressanta att utforska, dels genom ett större datamaterial från skolbarn och dels genom statistiska analyser som kan visa på mönster av samband. Sådana faktorer är: ålder; föräldrars bilinnehav och bussvanor; bostadsområdets socioekonomiska karaktär, utbud av fritidsaktiviteter och busslinjer; stadens buss-system, trygghet och säkerhet; barnens uppfattning om chaufförerna; barnens vana vid bussresor. I det resultat vi tittat på hittills finns tecken på att barn och ungdomar i det åldersspann vi tittat på bör ses som flera grupper som har olika förutsättningar och attityder till resande med buss och där olika faktorer sannolikt är avgörande för deras vilja och möjlighet att åka buss för sina fritidsresor. Om vi kan få en god förståelse för de nämnda faktorernas inverkan får vi också förutsättningar för att studera effekter av olika trafikstruktur, linjesystem och insatser på kommunal nivå.

I våra intervjuer per telefon eller vid målpunkter med föräldrar fick vi en mängd svar på frågan om varför barnet inte kunde ta bussen dit han eller hon skulle. Vissa orsaker som nämndes verkade rimliga och andra mera svävande uttryck för attityder, eller, som flera föräldrar sa ”de hade inte tänkt på buss som en möjlighet”. Många föräldrar åker själva inte buss. Information och andra åtgärder för att öka barns bussåkande bör således rikta sig till både föräldrar och barn.

En viktig insikt är att föräldrarna och barnen utgör ett par när det gäller att välja transportsätt för barnet. Först gäller det under vilka förhållanden som föräldrarna tillåter sina barn att åka buss. Givetvis förhåller sig föräldrar till hur de uppskattar dels sitt barns kompetens att klara av moment i olika typer av bussfärder och till hur de uppfattar tryggheten för sitt barn vid sådana färder. Det är välkänt att det inte alltid är samma saker som uppfattas som otrygga och som faktiskt är osäkra. Byte av buss ses som ett svårt moment – eller kanske riskabelt. Detta är realistiskt, exempelvis när bytet innebär att barnet måste ge sig ut i trafiken. Det finns emellertid också lösningar där ett byte kan ske utan att barnet behöver konfronteras med trafiken. Sannolikt utvärderar inte föräldrar denna typ av faktorer när de fattar sina beslut.

Ett annat fynd är de svarandes intresse för att bussresan ska vara gratis. Att arbeta med billigare eller gratis taxa för barn är också den vanligaste åtgärden som vi fått rapporterad från vår kunskapsöversikt över kommunala projekt. Givetvis är det lätt att kryssa för ett sådant önskemål när det inte ställs mot något annat, men ändå är det markant att de äldre barnen är mer intresserade av gratis resande än de yngre. Det kan finnas flera anledningar till detta: De äldre barnen åker mer buss och förflyttar sig överhuvudtaget mer och har kanske därför mer anledning att fundera över kostnaden och överväga olika alternativ. Att bli skjutsad av en förälder upplevs sannolikt som ”gratis”. De yngre barnen får sannolikt busspengar av sina föräldrar i högre utsträckning än de äldre som kanske förväntas hantera transporter inom sin egen budget. Ytterligare en orsak till önskemålen om gratis bussresor kan vara att man måste tänka på att ha busspengar med sig vid rätt tillfälle och detta även om föräldrarna ställer upp med själva summan.

Det var också påtagligt att de äldre ungdomarna i skolundersökningen hade fler olika önskemål än de yngre barnen. Ungdomarna verkar engagerade i frågan om bussresor. Detta är säkert ett uttryck för deras ökande erfarenhet av att röra sig mellan olika aktiviteter och också deras behov av att göra detta. Trafiken och transportsystemet är också en mötesplats mellan samhället och individens behov och kanske även därför engagerande för dem som lite äldre. I samtal med tonåringar har vi mött negativa reaktioner på taxehöjningar, även givet att man inte kan dra säkra slutsatser av vår insamling av data före och efter taxehöjning i Kristianstad. Vi har en fråga i enkäten om vem som betalar bussbiljetten, så med ett större datamaterial kommer vi att kunna se ifall det främst är kopplingen till att barnet eller ungdomen själv betalar som är kopplat till önskemålet om gratis resor. Om inte, kan det vara de praktiska aspekterna som också väger in, eller rent av en känsla av att bussresor hör till samhällets omsorg om barn och ungdomar som grupp?

Trafiken är en samhällsangelägenhet som berör människor i olika roller, på olika nivåer och i olika åldrar. Vi har mött ett stort och positivt intresse från kommunanställda genom deras villighet att besvara vår enkät om kollektivtrafikprojekt och i de direkta kontakter vi haft med ex vis Malmö och Kalmar kommun. Föräldrar har ställt upp på telefonintervjuer kvällstid, skolor har ställt upp med tid och lokaler och barn/ungdomar har både låtit sig intervjuas och besvarat enkäter i skolmiljö och på bussar. Många har också lämnat egna kommentarer som vittnar om ett stort engagemang i frågorna. Det har helt enkelt varit ett tacksamt område att arbeta med. Vi ser med stor förväntan fram emot att arbeta vidare med de faktorer av olika slag som inverkar på barns och ungdomars vilja och möjligheter att använda buss för sina transporter. De nu avslutade pilotstudierna har berikat våra kunskaper och insikter kring

frågeställningarna och ger ett handfast underlag för att gå vidare. Särskilt spännande vore att låta resultaten komma till praktisk användning i konkreta lösningar ute i kommuner när det gäller ex vis linjenät och organisation av busstrafiken.



LUNDS  
UNIVERSITET

Lunds Tekniska Högskola

Stina Johansson,  
institutionen för teknik och samhälle, LTH,  
[stina.johansson@tft.lth.se](mailto:stina.johansson@tft.lth.se)



Camilla Siotis  
avd. för psykologi, HKr  
[camilla.siotis@hkr.se](mailto:camilla.siotis@hkr.se)