

Skånetrafiken



Att vilja, våga och kunna resa kollektivt

Trygghet i kollektivtrafiken – en studie om behov och drivkrafter hos barn och unga med funktionsnedsättning

2024

Framtaget av:

Hanna Burnesson och Lotta Willstedt, AFRY Experience Studios



Förord

Följande rapport summerar ett insiktsarbete som utförts av AFRY Experience Studios för Skånetrafiken under 2024. Insikterna belyser och analyserar upplevelser av kollektivtrafiken i Skåne ur perspektivet av barn och unga med funktionsnedsättning. Arbetet är en direkt fortsättning på ett tidigare insiktsarbete som mer generellt undersökte barn och ungas upplevelser av kollektivtrafiken i Skåne.

Skånetrafikens grundläggande ansvar är att finnas till för alla som bor, verkar och reser i Skåne (Skånetrafiken, 2024). Rätten till hållbar och tillgänglig transport fastslås på en högre nivå i FN:s globala hållbarhetsmål (mål 11: Hållbara städer och samhällen), med betoning att särskild hänsyn ska tas till utsatta grupper som kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre. För barn och unga, särskilt de med funktionsnedsättning, faller ofta mer flexibla färdstätt som bil, cykel och gång bort, beroende på ålder och individuella förmågor. Tidigare undersökningar visar att det finns hinder i kollektivtrafiken som leder till att personer med funktionsnedsättning generellt reser mer sällan (Mfd, 2024). Därför är det avgörande att förstå hur vi kan få fler och särskilt barn och unga att vilja, våga och välja att resa kollektivt. Utan tillgång till kollektivtrafik begränsas deras rörelsefrihet och möjligheter till ett aktivt och utvecklande liv. Något som barn i Sverige har rätt till.

Barnkonventionen blev lag i Sverige 2020 och syftar till att garantera alla barn deras mänskliga rättigheter (Rädda Barnen, 2023). För en samhällsfinansierad aktör som Skånetrafiken är det därför viktigt att reflektera över hur barnkonventionen återspeglas i utvecklingen av kollektivtrafiken. Dels för att Skånetrafiken ska kunna möta behoven hos alla barn, dels för att tre av konventionens fyra grundprinciper direkt eller indirekt bör beaktas av en verksamhet som Skånetrafiken.

Artikel 2: *Alla barn har samma rättigheter och lika värde, och ingen får diskrimineras.* Kollektivtrafiken måste vara tillgänglig för alla barn, oavsett funktionsvariation, modersmål, socioekonomisk bakgrund och vare sig de bor i staden eller på landsbygden.

Artikel 6: *Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.* Som samhällsaktör har Skånetrafiken en viktig roll i att möjliggöra ett rikt och meningsfullt liv för barn och unga. Tillgången till kollektivtrafik är avgörande för att skapa förutsättningar för ett aktivt, socialt och utvecklande liv.

Artikel 12: Barn har rätt att uttrycka sin mening och bli hörda i frågor som rör dem och deras åsikter ska beaktas utifrån deras ålder och mognad. Barn och unga är Skånetrafikens framtida betalande kunder, vilket förstärker vikten av att deras röster hörs och att deras upplevelser tas på allvar. Målet är att de ska vilja bli framtidens resenärer och därför behöver Skånetrafiken förstå hur barn och unga upplever kollektivtrafiken.

Rätten till självbestämmande och full delaktighet

Ytterligare en konvention gäller sedan 2009 i Sverige, Funktionsrättskonventionen. Den grundar sig i sin tur på FN:s konvention om mänskliga rättigheter. Funktionsrätt Sverige uttrycker följande: "Funktionsrätt handlar om rätten att kunna fungera i olika situationer, oavsett funktionsnedsättning och oavsett vilka hinder som finns inom olika samhällsområden. Vi har alla rätt till en fungerande vård, en fungerande skola, ett fungerande arbetsliv och så vidare." (Funktionsrätt Sverige, 2024)

Vi vet att kollektivtrafiken är en förutsättning "för liv", inte bara ett arbetsliv utan möjligheten till skola, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken ska vara inkluderande för alla resenärer, även barn och unga med funktionsnedsättning.

Dessvärre har barn och unga med funktionsnedsättningar inte samma möjligheter till delaktighet som barn i allmänhet (Folkhälsa Sverige, 2024). Det är en målgrupp som sällan hörs och vars röster många gånger lyser med sin frånvaro i såväl forskning som insiktsarbeten, enligt Kristofer Hansson, universitetslektor på Malmö universitet (personlig kommunikation, 18 oktober 2024). De behöver få komma till tals och det är de som bäst kan berätta för oss hur det är att resa i kollektivtrafiken med funktionsnedsättningar. Den här rapporten ägnar vi åt just dessa barn och unga. Det är deras upplevelser och deras berättelser.

Hanna Burnesson
Lotta Willstedt

AFRY Experience Studios

Innehållsförteckning

Förord.....	2
Inledning.....	5
Huvudinsikter kring behov och utmaningar	10
Att ha koll.....	11
Personligt space.....	31
Att känna att någon är där	43
Kunna betala för biljetten	54
Hot mot min inre person	59
Att inte klara av.....	67
Analys av insikter.....	78
Några medskick till Skånetrafiken	87
Referenser.....	95
Lästips	96

Inledning

Bakgrund till uppdraget

Denna kvalitativa undersökning tar avstamp i insikter som samlades in och formulerades i ett tidigare arbete under 2023. Tillsammans med Skånetrafiken utforskade vi skånska ungdomars upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken. Som komplement önskade Skånetrafiken få en djupare och mer specifik förståelse för hur barn och unga med funktionsnedsättningar upplever kollektivtrafiken i stort, samt vad trygghet i kollektivtrafiken innebär för denna grupp. Syftet var att undersöka brett och inkludera barn med olika typer av funktionsnedsättningar, såsom syn-, hörsel- och rörelsenedsättning samt kognitiva och neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF). Arbetet har genomförts under 2024.

Utgångspunkten för denna rapport

Vi har medvetet valt att inte presentera den allmänna kollektivtrafiken och färdtjänst som två separata resealternativ för de unga resenärerna. I stället har vi låtit ungdomarna beskriva sina upplevelser oavsett färd sätt och utan att ta hänsyn till kollektivtrafikens organisatoriska uppdelningar. Ungdomarnas upplevelser presenteras inte heller grupperade efter funktionsnedsättning, utan dessa blandas under respektive område. Det är vårt sätt att visa att de har mer gemensamt med varandra än vad som skiljer dem åt.

Rapportens struktur utgår från de fem teman, med olika behov och utmaningar, som definierades i den tidigare studien och ställer dessa i relation till vad vi lärt oss om unga med funktionsnedsättningar. Ett ytterligare tema identifieras och läggs till som en del av denna rapport. Efter genomgång av våra nya insikter presenteras en analys tillsammans med en visuell modell som stöd. Avslutningsvis tar vi upp några viktiga frågeställningar som vi vill skicka med till läsaren och Skånetrafiken för vidare arbete.

Vad vet vi sedan tidigare om barn och unga i kollektivtrafiken kopplat till trygghet?

Vi vet att unga resenärer, till skillnad från vuxna, ofta är starkt beroende av kollektivtrafiken, då de sällan har andra alternativ för att ta sig dit de vill. Kollektivtrafiken möjliggör exempelvis för ungdomar att fritt välja bland skolor, vara sociala, uppleva nya platser och delta i fritidsaktiviteter. Utan Skånetrafiken skulle många skånska ungdomar vara betydligt mer begränsade i sin vardag. Alltså, Skånetrafiken ger människor, och i detta fall barn och unga, känslan av liv!

Behovsområden

I vår tidigare studie lärde vi oss att upplevelsen av trygghet står i relation till vad kollektivtrafiken erbjuder, det vill säga frihet och självständighet. Vi identifierade några grundläggande behov som verkar vara gemensamma för barn och unga som reser i kollektivtrafiken:

- 1) **att ha koll** både vid planering och under resans gång
- 2) **att få personligt space** genom att få vara ifred och nyttja tiden till något meningsfullt
- 3) **att känna att någon är där** en vuxen eller personal utifall något inträffar
- 4) att kunna betala för biljetten

Vi kan se att det finns tydliga likheter mellan dessa behov och Skånetrafikens redan formulerade resenärsstrategi som beskriver följande behovsområden för den generella resenären:

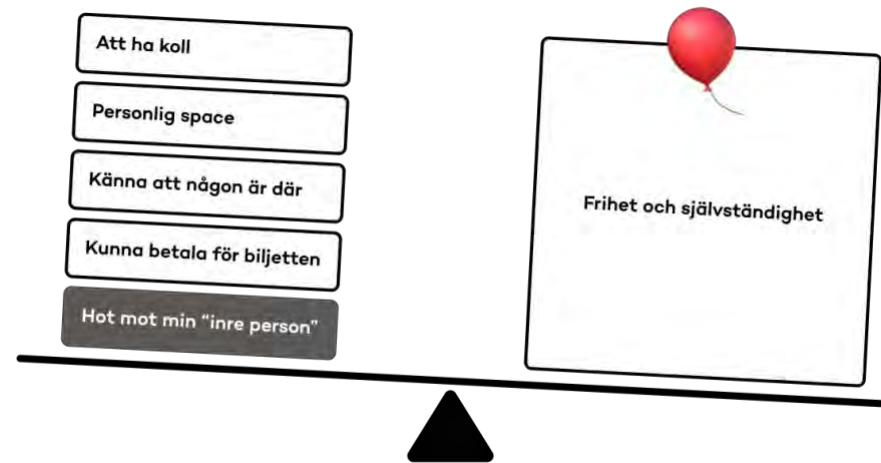
- 1) **orienterbarhet** – att hitta rätt
- 2) **förutsägbarhet** – att kunna förutsäga hur resan kommer att bli
- 3) **ansvarstagande** – att de som är ansvariga tar ansvar
- 4) **tidsoptimering** – att kunna utnyttja sin tid på ett meningsfullt sätt

Priset för liv

Ett mer negativt laddat område som ungdomar tyvärr ofta upplever i kollektivtrafiken beskrevs i vår förra rapport som "hot mot min inre person." Begreppet myntades av en av respondenterna i studien och syftar på att resor i kollektivtrafiken ibland kan hota ens integritet och upplevelse av trygghet. Detta sker exempelvis vid personliga påhopp, när de utsätts för störande medresenärer eller upplever sig bli orättvist behandlade. En av de främsta slutsatserna var att Skånetrafiken är en möjliggörare för ungdomars frihet och självständighet, men att ungdomarna inte sällan är beredda att betala ett oväntat och orimligt högt pris för denna frihet.

Förutom denna förståelse av trygghet visade studien också att barn och unga inte ser sig själva som kunder till Skånetrafiken. De accepterar ofta situationen, framför sällan klagomål och ställer få krav, trots att exempelvis förseningar kan påverka deras närvaro i skolan negativt. Studien visade också att föräldrar spelar en viktig roll i att lära sina barn och ungdomar att resa med kollektivtrafiken. Samtidigt fanns det en grupp som lärde sig på egen hand genom att använda en metod av "trial and error".

Som en mental modell använde vi en gungbräda som lastas med behov och en negativ upplevelse på ena sidan och drivkrafter på den andra. Tanken är att visuellt kunna visa på hur deras behov i kollektivtrafiken förhåller sig till den frihet och självständighet som de eftersträvar.



Frågeställningen

Utgångspunkten för denna undersökning bottnar i samma frågeställningar som den förra studien som gällde barn och unga generellt. Vi ville förstå upplevelsen av hela resan, men tittade extra noga på upplevelsen av trygghet och de olika behov som finns under resan, sett i relation till villkoren för den frihet och självständighet som varje ungdom eftersträvar. Målet med den här undersökningen var att förstå om behoven och villkoren ser annorlunda ut för barn och unga med funktionsnedsättningar, och vilket eventuellt pris de betalar för sin frihet.

Respondenter

Vi har pratat med 15 barn och unga med olika former av funktionsnedsättningar. Åldersspannet är mellan 9 och 23 år.

Fördelningen av respondenter med avseende på funktionsnedsättning ser ut som följande:

- 4 med nedsatt syn
- 1 med nedsatt syn och nedsatt hörsel
- 1 som ändvänder rullstol
- 1 med nedsatt syn och som använder rullstol
- 6 med NPF (autism eller ADHD)
- 2 med nedsatt hörsel

Två av intervjuerna genomfördes med föräldern i stället för barnet självt. Det gällde två fall av autism där barnen var ickeverbala.

Utöver intervjuerna med ungdomarna har vi genomfört 5 expertintervjuer; tre forskare som fokuserar på området funktionshinder, en representant från SRF och en representant från initiativet Rulle på stan och habiliteringen i Ängelholm. Genom samtalen med experterna förstod vi det tar längre tid för ungdomar med funktionsnedsättningar att bli självständiga i kollektivtrafiken varpå åldersspannet för urvalet höjdes till 23 år i stället för 18 år som i förra studien.

Metod och genomförande

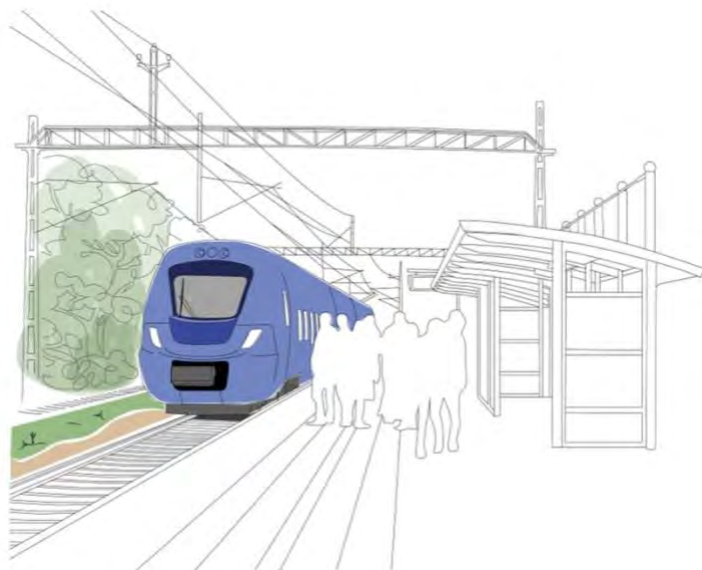
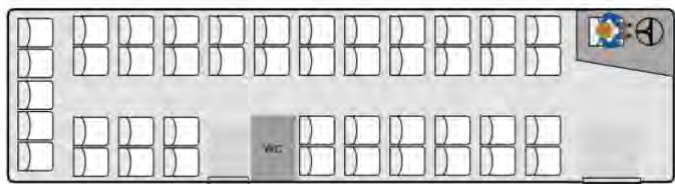
Djupintervju

Som metod valdes djupintervju. Med hänsyn till målgruppen anpassades varje tillfälle så att intervjun kunde genomföras på respondentens villkor. Intervjuerna varade mellan 30 och 60 minuter. En intervju ägde rum ombord på ett tåg och på ett stationsområde, en annan på ett café i nära anslutning till en station. Övriga intervjuer genomfördes digitalt eller via telefon. Anpassningar gjordes vid behov, exempelvis om en respondent behövde ha med sig en stödperson, som en förälder eller ett syskon. Två intervjuer genomfördes med föräldrarna i stället för barnen, eftersom barnen hade autism och själva inte var verbala.

Samtalen spelades in, transkriberades och anonymiserades för att säkerställa att medarbetare på Skånetrafiken skulle kunna ta del av innehållet så ofiltrerat som möjligt. Intervjuupplägget var semistrukturerat, med stöd av en intervjuguide som innehöll ett antal definierade ämnesområden och övergripande frågeställningar. Exakt vilka frågor som ställdes och vilka ämnen som fick störst fokus styrdes dock av intervjupersonen, deras situation, förutsättningar och de erfarenheter som de tog med sig in i samtalet. Som grund användes, så långt det var möjligt, öppna frågor.

Visuellt triggermaterial

För att underlätta samtal om upplevelsen av miljön ombord på tåg och buss, samt om hur sittplatser väljs, användes visuellt triggermaterial i de fall det var lämpligt och hjälpte samtalet framåt.



Huvudinsikter kring behov och utmaningar

I de kommande avsnitten presenterar vi de fyra behovsområdena som är centrala för ungdomarnas resande, samt två mer utmanande områden som framkommit under arbetets gång. Varje område delas upp i mindre delområden, som formats av ungdomarnas egna upplevelser och berättelser för att skapa förståelse och en ärlig bild av deras verklighet. Rapportens insiktsområden är:

- Att ha koll
- Personligt space
- Att känna att någon är där
- Kunna betala för biljetten
- Hot mot min inre person
- Att inte klara av



Att ha koll

För att uppnå trygghet i kollektivtrafiken beskriver ungdomar att de behöver känna en viss grad av kontroll eller förutsägbarhet, något de själva kallar "att ha koll". Denna känsla handlar ytterst om att till exempel kunna förstå hur man reser och att kunna lita på, samt förutse, att resorna kommer att gå som planerat. Helst ska det även vara enkelt att i förväg planera sin resa och att i realtid kunna följa och överblicka den på ett eller annat sätt. Vi kan se att det är avsevärt mycket svårare att få en känsla av koll för flera ungdomar i denna undersökning, med konsekvensen att föräldrar många gånger behöver ta ett ännu större ansvar. Detta leder i sin tur till att ungdomarna tenderar att vara äldre när de väl vågar resa på egen hand.

Att lära sig hur man reser förutsätter att man förstår ett komplicerat system

I vår tidigare studie, lärde vi oss att unga resenärer många gånger är utelämnade till att lära sig kollektivtrafikens system på egen hand. Vissa får stöd genom att en förälder tar ansvar eller hjälper till med att introducera och förklara hur kollektivtrafiken fungerar, andra får klara sig själva. I dessa intervjuer hör vi återigen, och denna gång ännu tydligare, att systemet upplevs vara svårt att förstå. Det finns heller inte någon aktör, förutom familjen, som i tillräckligt hög grad introducerar eller guidar ungdomarna i hur de på ett bra och smidigt sätt reser med den allmänna kollektivtrafiken i Skåne. Komplexiteten kan uppstå på olika nivåer. Det kan till exempel handla om hur man bokar en resa, använder appen, blippar en biljett, lär sig vägen eller avkodar skyltar på stationsområdet. Vi ser att habiliteringen försöker ta ett ansvar för att träna resor för de som behöver, men att väntetiden oftast är väldigt lång. Så pass lång att ungdomarna riskerar att ge upp tanken på att få hjälp innan de ens försökt. Även ideella verksamheter försöker på olika sätt bidra och hjälpa ungdomar att vilja och våga ta sig ut i kollektivtrafiken, men vi kan se att ungdomar fortfarande behöver mer stöd.



“Första gången jag var jättenervös och jag tyckte det var så stort steg ‘nu måste jag själv ta ansvar’. Det hade jag inte behövt innan. Det var så bekvämt att åka taxi. Skolan fixade allt med hemresa och ditresan. Men nu plötsligt måste jag gå ut och se till så jag har koll och tar bussen och så. I början så var det mycket att jag åkte med mina kompisar [...] så att jag aldrig var ensam, för jag kände mig inte riktigt beredd att klara det helt själv. Att öppet delta i samhället. Jag var inte riktigt beredd för jag var väldigt tillbakadragen. Det tog lite tid innan jag vågade börja ta tåg, för jag var rädd för att åka tåg. Jag tyckte ‘oj, det är så stort’. Och just det där att man inte fick så mycket information på tåget är väldigt obehagligt. Så det ville jag inte utan då blev det mest bussar i början tills jag började förstå vad som hände och förstår skyltar.”

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Jag tror de där skyltarna. Det står att de kommer in på det här spåret, men så har jag ingen aning var det där spåret är nånstans. Då kan lika gärna mamma fixa det. Då åker jag med henne. Jag själv fattade inte det, så jag fick ha med mig kompisar – 'här ska du stå, och så ska du gå på det här tåget'."
/tjej 17 år med NPF

"Vem har berättat för dig hur blippandet går till?"
"Ingen berättade för mig. När bussarna var nya så visste jag inte, så jag bara satte den [telefonen] där nere. Jag bara 'var har den tagit vägen?' Sen fick jag kolla på flera som gick på och gjorde det och så fick jag försöka härma dom. Fast det tog ett tag innan jag förstod att man måste hålla kvar den en stund."
/tjej 14 år med nedsatt syn

"Hur har du lärt dig överhuvudtaget hur du ska blippa biljetten?"
"Det är ju svårt att lära sig med tanke på att jag inte lärt mig det helt och hållet och ofta behöver hjälp med det."
/kille 23 år med nedsatt syn

"Jag åker alltid stor bil eftersom jag sitter i rullstol. Men jag hoppar över i säte när jag åker. Jag har en väldigt liten rullstol utan nackstöd och så. Av den anledningen helt enkelt. Där har vi ett litet bekymmer. Eftersom jag inte sitter i rullstol under resan så står det inte rullstol i bokningen. Utan det står att jag är gående och har ett hjälpmedel med mig. Vilket gör att på förarens bokning står det att jag har gästol. De brukar bli ganska förvånade när de ska hämta mig och ser att var det ingen gästol här. Det kan jag tycka är ett väldigt fyrkantigt system. [...] Det är verkligen inte jag som kan rå över det. Ibland skriver jag när jag bokar: 'hjälpmedel, inom parentes, rullstol'. Men jag tvivlar ändå att det går fram till chaufförerna faktiskt."
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

"Om du skulle beskriva. Vad är det du behöver sätta dig in i?"
"Det är ju hur systemet är uppbyggt och vart tågen går, vilket håll de går, vilka sträckor, vilka stationer, hur stationerna är uppbyggda, hur systemet är uppbyggt."
/kille 23 år med nedsatt syn

Ungdomar lämnas att utforska ett komplicerat system på egen hand

För många ungdomar börjar det mer kontinuerliga resandet med kollektivtrafik i samband med att de börjar gymnasiet. De elever som är berättigade ett skolkort från hemkommunen får ett sådant skickat till sig strax innan skolstart. Vi kan se att ungdomar, både i den tidigare studien och i denna, upplever att informationen om hur skolkortet fungerar är väldigt knapphändigt. Välkommandet är helt enkelt ganska svalt.

Varken hemkommunen, som står för kostnaden för skolkortet, eller Skånetrafiken tar tillfället i akt att introducera ungdomar till kollektivtrafiken som system, i samband med utskicket. De blir därmed utelämnade till att förstå systemet på egen hand, eller med hjälp av kompisar, föräldrar eller äldre syskon. Det förekommer också att unga resenärer med funktionsnedsättning utforskar kollektivtrafiken på egen hand för att succesivt kunna resa självständigt.



*“Jag brukar inte till ringa dem [mina föräldrar] och säga ‘Nu du är jag ute och utforskar’, då kommer min mamma börja fråga: ‘men du vet ju att du aldrig har varit på den sidan [...] hittade du tillbaka? Det var väl inte för många bilar?’ och så. ‘Nej, ja jo det var det’, men jag har typ lärt mig centralen ganska bra. Bara jag säger att allt gick bra och så”
/tjej 14 år med nedsatt syn*

*"Jag fick ett buskort 'Hej, här har du!'. Sen fick jag googla mig fram. Det var väldigt svårt att hitta information om vad det är för typ av kort jag har fått. Vilka dagar, tider som gäller."
/tjej 16 år med NPF*

*"För några veckor sedan så försökte jag använda mig av [...] Apple Maps tror jag det var. Alltså att Siri skulle visa mig vägen. Och det gick så där. Fast tack vare att min pappa ändå hade lärt mig lite saker om var saker ligger, så... Jag blev lite rädd för jag visste absolut inte vart jag var. Men sen hörde jag ljudet av tåg och så luktade jag lite Espresso House, då tänkte jag 'Jag kan inte vara så långt borta för den säger att jag är där.' Så gick jag. Det är väldigt bra när min pappa visar mig, för då brukar sådana här saker inte hända att jag tappar bort mig eller så."
/tjej 14 år med nedsatt syn*

*"Det är också ett kapitel för sig att ingen informerade mig om att jag har rätt till arbetsresor [...]. Utan jag fick i stället lägga ut 4000 kronor i månaden. När jag pratade med kundtjänst så 'det är kundens eget ansvar'. Jamen informationen på er hemsida är ju 28-sidor lång. Det är ju omöjligt för mig att ha koll på allt som står där."
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol*

*"Jag är lite nyfiken av mig så har jag försökt upptäcka mycket själv också. Det går ibland men ibland tar det evinnerlig energi att göra det"
/kille 23 år med nedsatt syn*

Ibland blir det omöjligt att ha koll

Ungdomarna har berättat hur svårt det kan vara att ha koll under resans gång. Ibland är det svårt, eller till och med omöjligt, att få information på ett sätt som tillgodoser deras behov. Lösningen blir ofta att de själva försöker kompensera genom att förstå vad som sker vid avvikelser eller andra situationer. Alternativt ger de sig ut på vinst och förlust, med inställningen att de får testa, se hur det går och hoppas på det bästa. Detta är ett beteende som ibland får konsekvenser för denna målgrupp.



*"Vi som har synnedsättning tycker ju att vi har väsentliga svårigheter att förflytta oss. Kanske inte rent fysiskt i vår kropp för att vi kan gå. Våra ben funkar utan problem. Men vi kan inte orientera oss. Vi kan inte se vart vi ska ta vägen. Därför kommer vi ju inte en meter ändå ju. Vi kan gå hur långt som helst egentligen, men vi kan gå i cirklar eller åt fel håll och mitt ute i en väg. Varsomhelst."
/kille 23 år med nedsatt syn*



"Hur använder du de stora skyltarna på stationen?"

"Typ inte alls. För jag misstolkar dom varje gång."

"Vad är det som är oklart?"

"Det kan ju stå typ, spår 1 och så stannar tåget 200 meter därifrån. Och så fattar man inget alls. Det står att spåret heter såhär, men sen stannar det jättelångt bort. Så jag följer strömmen faktiskt."

/tjej 17 år med NPF

"Alltså buss nr X, som jag har upplevt det, så är det ju oftast att det händer mycket saker. Och då har vi svårt att hänga med."

"Vad är det som händer? Vad säger de?" Så bra uppfattar vi ju inte det, och därför sitter vi längst fram, just för att vi ska kunna höra eller försöka höra vad chauffören säger. Men det är inte alltid det funkar, så därför försöker vi ändå liksom hålla kollen visuellt och se om det händer någonting. Försöka registrera om det har hänt någonting."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Jag använder mobilappen. Det är bra om det finns information där om det händer något med bussarna, men ibland kanske det händer någonting på plats, alltså på bussen, och då är det inte uppdaterat i appen, om det är något akut som händer i bussen? [...] Jag förstår att det kanske inte alltid går och informera, men.. det är en svår fråga hur jag löser det."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

Att känna förutsägbarhet i kollektivtrafiken - ett allmänmännskligt behov

Den tidigare undersökningen om barn och unga i kollektivtrafiken visade att förutsägbarhet var en viktig faktor för upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken. Förutsägbarhet handlar till exempel om att i förväg kunna planera och förutse hur en resa kommer att se ut, att kunna lita på att bussen kommer i utsatt tid, att det kommer att finnas den bytestid som är tillräckligt lång för att hinna förflytta sig, att tåget kommer in på angiven plattform, och så vidare. Först när resans olika delar faller på plats och stämmer går det att känna förutsägbarhet. Vilket i sin tur bygger upp tryggheten hos den unga resenären. Förutsägbarhet är även något som vuxna i kollektivtrafiken lyfter som något av det viktigaste för att kunna och vilja åka kollektivt. Förutsägbarhet verkar helt enkelt vara något som de flesta hoppas och förväntar sig kunna känna som resenär i kollektivtrafiken. Ett allmänmännskligt behov som dock inte alltid verkar infrias. I den här undersökningen ser vi att behovet av förutsägbarhet spelar en ännu större roll för barn och unga med funktionsnedsättningar och att det är ännu svårare att infria det behovet.



*"Och sen tänkte jag på det här med förutsägbarhet, i alla fall för mig är väldigt viktigt. Det är ganska svårt att få till i kollektivtrafiken [...]. Jag har nog aldrig upplevt förutsägbarhet med tåg i mitt liv."
/tjej 16 år med NPF*

"Hur beroende är du av utropen när du nu har åkt den här sträckan några gånger?"

"Alltså jag är ganska beroende av det. För att grejen är den, [...] i vissa väder så ser jag inte min omgivning så bra. Så om det är regnigt så brukar jag inte riktigt veta var jag är så jättebra. Om det är för soligt så vet jag inte heller. Så jag är ganska beroende av det [utropen]. Sen så har det varit gånger där det inte har ropats upp. Förra veckan skulle jag till där jag praoa. Då ropade den inte upp. Den stannade, men jag vet inte säker på om jag skulle av eller inte. För det har gått ett tag, men den har inte ropat upp. Den har ropats upp i alla andra hållplatser. Sen kom den till sista hållplatsen. Där jag ska av var näst sista. Så den ropade inte upp näst sista utan bara sista. Så sen så kom jag till sista."

/tjej 14 år med nedsatt syn

"Hur hade det påverkat din resa om du hade haft den här informationen tydlig och inte behövde tveka. Hur skulle det förändra resan?"

"Men jag skulle känna mig mer trygg, absolut. Då vet jag vad det är som har hänt och så. Då behöver jag ju inte jaga upp mig eller att jag kanske blir ännu mer uppstressad utan att man vet 'det är detta som har hänt'. Då kan man mer ta det lugnt. Man behöver inte spendera massa energi. 'Vad är det som har hänt?' Måla upp en massa saker för sig själv. Utan 'jaha det är det, det här lilla som hänt'."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Vi åkte i början med tåget. Men sen så bytte de tågtider och det blev allmänt osmidigt. Du vet banarbete när man minst anar det. /" kille 19 år med nedsatt syn

Varje enskild resa måste tränas för att skapa förutsägbarhet

En lärdom från tidigare var att barn och unga många gånger behöver teståka en eller flera resor, gärna med en förälder, för att känna sig trygga att resa själva i kollektivtrafiken. I intervjuerna med ungdomarna i denna undersökning ser vi samma sak, men i betydligt större utsträckning. Vi kan se att denna grupp väldigt ofta behöver träna in sina specifika resor, och inte bara en gång, utan upprepade gånger, för att klara av att åka på egen hand. Vi har hört att habiliteringen kan hjälpa till i vissa fall, men på grund av väntetider faller i stället träningen ofta på en förälder eller andra personer i det sociala nätverket.



"Kan du sitta rakt upp på ett tåg eller på en buss och gå av och på den själv. Ja då kan du åka kollektivt. Då tycker de att det är rimligt att du ska resträna alla sträckor. Men du kan inte resträna alla sträckor. För att resträna krävs att du får hjälp med det från syncentralen, från habiliteringen eller från någon närstående. Men ska du göra det via habiliteringen så är det kanske två veckors väntetid innan du får hjälp med det i bästa fall. Sen kan du behöva träna en 3 - 4 gånger innan. Så det kan ta tre månader innan du har tränat in sträckan. Vilket innebär att du inte kan vara spontan överhuvudtaget." /kille 23 år med nedsatt syn

"Alltså om jag åker dit en gång, då känner jag att jag kommer ihåg vägen men jag vet inte exakt. [...]. När jag åker två gånger känner jag ändå att nu kan jag det bra. För att jag ska känna att jag har stenkoll så är det typ två-tre gånger beroende på hur mycket folk det är. Om det är ett ställe med inte så jättemånga folk så brukar det vara lite fler gånger. För ibland så brukar folk gå åt olika håll."

/tjej 14 år med nedsatt syn

Föräldrar hjälper till med förberedelser och resträning

En sträcka kan som sagt behövas tränas flertalet gånger, med olika grad av inblandning av en förälder för att lära in alla moment som en resa faktiskt består av. Moment som personer utan nedsatta funktioner i mindre utsträckning tänker på. De kan till exempel behöva träna resan vid olika tidpunkter för att uppleva en resa med mycket eller lite folk, eller när det är ljus och skymning för att förbereda sig mentalt för olika situationer som kan uppstå.

För de ungdomar som beviljats färdtjänst kan vi se att föräldern i stor utsträckning är de som sätter sig in i hur det fungerar och i stället servar sitt barn gällande bokning och annan kontakt med serviceresor långt upp i åldrarna.



"Sen testpendlade jag och min mamma tre eller fyra gånger. I början så var det bara att åka dit och vända. Sen var det att åka dit - vi kanske gick på stan och fikade eller gick på biblioteket och sen åkte hem. Först testade vi på eftermiddagen när det inte var så mycket folk.

*Sen testade vi morgon och sen testade vi kväll."
/tjej 16 år med NPF*

*"Det brukar börja med att vi åker bil och pappa förklarar. Den gången brukar jag inte kunna snappa upp så jättemycket. [...] jag får mer lyssna på saker och ställen. Under tre veckor tar jag sen bussen dit med pappa. Efter det låter min pappa mig leda vägen. Då går han bakom mig. Därefter kan jag gå själv. Om jag känner att jag inte kan det, så kan jag ringa honom på video."
/tjej 14 år med nedsatt syn*

*"Om det har uppstått situationer där det har varit mycket folk och det har blivit väldigt stressigt för din son, vad blir konsekvensen av det inför nästa resa?"
"Ja, att då vill han ju inte, då är det 'no, no, no'. Då har han gått i affekt och får självskadebeteende mot sig själv och börjar få sina utbrott igen. Då är han helt slut. Då vill han inte och det är också fel ju [...] då måste man träna om det på nytt. Visa att det blir tummen upp, 'fajamen'. Det är ju också en process.
/mamma till 9-årig kille med NPF*

"Du nämnde kort i början att du fått lite mer hjälp när du skulle börja resa mellan ditt hem och skolan. Vad kunde det vara för hjälp?"

*"Jag fick hjälp av mina föräldrar att gå till bussen och gå på rätt buss. Det är inte alltid jättelätt att säga vilken buss man ska ta. Men efter ett tag så vande man sig lite. Man blev mer van."
/kille 16 år med nedsatt syn*

*"Från början så var pappa också med för han skulle visa [...] och så rekommenderade han och visade hur man använder mobilappen. För där är ju mycket information om när man kommer fram och vilket spår och så vidare. Jag lärde mig mycket där. Tills att man själv [läser] de stora skyltarna. Så blir man ju van."
/tjej 15 år med nedsatt hörsel*

"Hur funkar det för dig att åka regionbuss?"

"Där är det lite jobbigare att komma upp på. Därför det är lite högt. Så pappa brukar hjälpa mig och lyfta upp baksidan av. För jag kommer upp med framsidan på rullstolen, men inte baksidan. Så pappa brukar lyfta upp baksidan av rullstolen. Och sen brukar jag sitta där, därför det är närmast bak.

"Vad händer om du inte pappa är med då? Hur gör du då?"

"Jag har faktiskt aldrig tänkt på det. Men jag antar att jag får gå till busschauffören. Jag vet inte om det finns ramper. Jo, nej det finns [tänker] Nej, det finns inte såna ramper som finns i stadsbussarna."

/kille 17 år som använder rullstol

"Jag funderar på appen, hur har du lärt dig hur den fungerar?"

"Ofta har min pappa köpt biljett till mig och skickat den till mig. Det var bara nu som jag har börjat köpa biljett själv. I appen har jag använt mig av voiceover ganska mycket och lyssnat. Jag hade inte alls använt appen själv. Min pappa har fått göra allting. Köpt biljetten, säga när bussen går, säga när den kommer dit, när jag ska ta den, ta screenshots själv och skicka till mig. För jag kunde inte appen."

/tjej 14 år med nedsatt syn

"Använder du Skånetrafikenappen när du åker till exempel tåg?"

"Nej det gör jag inte. När jag åker med mamma så är det hon som håller koll på det och när jag åker med min förening så är det de som bokar min resa. Det behöver jag inte tänka på."

/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

Omfattande förberedelser och planering krävs för varje resas olika delar

För alla resenärer i kollektivtrafiken består en resa av flera steg. Det handlar om att välja resväg, kolla tider, ta sig till hållplatsen eller tågstationen med mera. För resenärer med nedsatta funktioner innebär resan oftast ytterligare moment, och förberedelserna inför resan blir mer omfattande. Det kan handla om att boka in en ledsagare, att lära sig hur ett stationsområde ser ut, eller förbereda sitt barn på hur resan kommer att gå till. För de som reser med färdtjänst krävs god framförhållning för att säkerställa att resan ska fungera tidsmässigt i förhållande till andra tider. Oavsett hur många delmoment som resan innehåller, handlar det om en sammansatt resa för resenären. Målet är att ta sig hela vägen från hemmet till arbete, skola eller en fritidsaktivitet.



*"Nummer ett är att boka ledsagare. Det är alltid det som är mest brådskande. Detta måste du göra minst 24 timmar innan resan. När du sedan har bokat ledsagare så kan du ta itu med att boka färdtjänst. Det måste man också göra med god framförhållning för att få den mest optimala tiden. Sen är det för Skånetrafiken att färdtjänsten blir framflyttad, eller så dyker den inte upp. Eller så kan det vara svårt att kommunicera [med chauffören]."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

"Jag ska ha nationella prov nu på fredag, och så skickade vi till dem idag att jag behöver vara framme tio i nio. Och resan tar ungefär 25 minuter. Ja då kunde de skicka en bil 7.45. De tyckte det var normalt att jag skulle ha en timme tills min senaste-framme-tid. Sen ringde jag dem och 'alltså förlåt men jag kan inte åka en timme innan jag ska vara senast framme', då 'jo, men den kan vara sen och du kan få samåkning'. Men mina ordinarie tider är 35 minuter från att jag ska sitta i taxin tills att jag ska vara framme – då går det jättebra. Men andra gånger går det inte alls. Jag var ändå ganska tidig med att boka den här resan, typ 2 veckor innan."

/tjej 17 år med NPF

"Man är lite orolig för om det skulle vara en olycka. 'Oh my god!' stå i kö det går ju inte. Då måste man förbereda med hans padda, hörselkåporna får han ha på sig, och så får han ha någonting att tugga på."

/mamma till 9-årig kille med NPF

"Man behöver framförhållning ... imorgon klockan 8 och så räknar Sigvards tavlan ner tiden. Det är som en timer kan man säga.

"Nu är det dags, nu ska vi i väg där och där". Han är ju så inkörd med alla sådana här tider. Det är en timer så att han vet hur lång tid saker och ting tar. Så han inte blir helt uppe i varv. Men då gäller det att det klaffar. Och det är ju något man inte kan garantera."

/mamma till 9-årig kille med NPF

Stora konsekvenser när förutsägbarheten försvinner

I och med att unga med funktionsnedsättningar ofta behöver träna in sina specifika resor, finns det väldigt lite utrymme för oplanerade händelser, tillfälliga hållplatser, avvikande avgångstider eller att hissen är ur funktion. När sådant inträffar försvinner förutsägbarheten och hinderna som uppstår blir många gånger för stora att övervinna på egen hand. Att inte kunna förutse hur resan kommer att bli kan också leda till att resenären undviker att resa under vissa perioder på året eller tider på dygnet för att minska risken för just oförutsedda händelser.



*"Tågen har oftast bättre system för utrop och tillgänglighet. Bussarna är oftast sämre. De har inte den här realtidsuppdateringen för bussarna. Busshållplatserna är inte alltid på samma ställe. De kan flyttas lite här och var på grund av vägarbete. Tågstationen ligger alltid på samma ställe. Bussarna kan helt plötsligt välja att svänga en annan väg."
/kille 23 år med nedsatt syn*

"När man ska på en buss, ... här i X har de ett ganska krångligt system, för bussarna stannar här ute på X på rad. Så bussen som går hem till mig kan stå tredje i raden, men det ser ju inte jag när jag står längst fram. Det kanske står åttan och fyran innan. Och då om min buss har stått där ett tag då tar den och kör runt om och kör i väg. Och då missar jag den." /kille 23 år med nedsatt syn

"Ibland på bussar kan det finnas en skärm med nästa station och så vidare. Men är inte anpassat till döva. Ifall det blir några ändringar eller så, så är det inte alltid att jag ser det." /kille 15 år med nedsatt hörsel

"Jag tänker att det är så begränsat för alla med funktionshinder att åka kollektivt. Så då blir det då att åka färdtjänst, eller att man måste åka specifika tider. Och det är ju inte heller så lätt. Men man får åka då när det inte är så mycket folk." /mamma till 9-årig kille med NPF

"Det hände förra veckan. Jag är ganska säker på att det var den [bussen] jag skulle ta, men den körde förbi. Jag vet inte om den var full eller så. Det var lite jobbigt, för jag visste inte riktigt om den var full eller så." /tjej 14 år med nedsatt syn

*"Vad är det som gör att du väljer att åka buss?"
"För det är skillnad med tåget. Dom har massa finesser, men det är ju ändå det här med informationssystemet, att det är inte så tillgängligt. Jag är inte alls lika nöjd med det. På stationen finns det ju såna här skyltar 'när kommer tåget – om 13 minuter' för vi hör ju inte. Så plötsligt så har de bytt. Man måste ha koll och registrera. Hålla koll på tider och så. Det orkar jag inte riktigt med. Men med bussen är inte på det viset. Det händer mer med tåget, sånt där med tider. Då måste man hålla koll hela tiden, så det orkar man inte riktigt." /tjej 15 år med nedsatt hörsel*

Omfattande planering och krav på förberedelser leder till brist på spontanliv

Vi kan se att kollektivsystemet, så som vi känner det idag, starkt begränsar de ungdomarna som vi har pratat med. Mer än de önskar och vissa mer än andra. Vi kan i tidigare undersökning se att kollektivtrafiken är en nyckel till ett spontant liv och vi vet sedan tidigare att personer med funktionsnedsättning inte heller nyttjar kollektivtrafik i lika hög grad som övriga i befolkningen, just på grund av de hinder vi också ser (MFD, 2023).

Konsekvensen av detta blir minskad möjlighet till ett spontant, aktivt och rikt liv.



*"Man har inget spontanliv. Jag kan inte gå ut med min klass. Eller ringa en kompis från dag till dag. Eller åka upp till Göteborg bara sådär. Bara sätta sig på tåget och bara åka. Nej, nej. Det går ju inte. Den här framförhållningen är väldigt viktigt. Det är begränsande."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

"Vad blir konsekvensen av att inte ha tillgång till färdtjänst?"

"Det är att jag inte alls har den rörelsefrihet som jag har rätt till. Jag kan inte vara lika spontan och det kan gälla även inom stan [...]. Det ska ju inte vara att jag som 23-åring ska vara beroende av mina föräldrar för att ta mig runt."

/kille 23, med nedsatt syn

"Jag brukar tänka att ja, det är väl livet. Alltså det är så det kommer vara. Det är folk på bussen och ibland så kan min pappa inte skjutsa mig så då är det antingen att stanna hemma eller att försöka. Dock vill jag inte åka på en buss som är så full till ställen jag inte känner igen, för då 1) kan jag inte höra utropen, och 2) om jag ringer min pappa så kan jag knappt höra vad han säger. Så det är bara ställen som jag har åkt många gånger som jag har kunnat klara av att åka med så mycket ljud. Men ställen som jag inte åkt till tidigare har jag inte kunnat åka med bussen som är så full."

/ tjej 14 år med nedsatt syn

"Jag måste alltid bedöma riskerna med att ta mig någonstans. Är det värt att åka dit och lägga all den energi, tiden och risken."

/kille 23 år med nedsatt syn

"Det är många synskadade som inte vågar åka tåg. Som inte vill. De är osäkra på om ledsagaren kommer vara på plats. Om man kommer att få hjälp från tågvärden och liknande. Jag åker ju land och rike runt och många ser det som farlig rent generellt. Binda har lätt att bli påhoppade. Vi är ett lätt offer."

/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

"Hur mycket mer frihet upplever du att kollektivtrafiken ger din son i nuläget?"

"Det hämmar på grund av de här grejerna. Vi, allihopa, måste planera för honom. Så är det ju. Det hade vi kunnat slippa med allt det där. Då hade vi inte ens behövt springa med paddan. Det hade gjort det mycket roligare. Kanske bara behöva ett hjälpmedel, hörselkåporna, det hade räckt då. Då vet man att du sitter inglasat, du kommer vara på ditt ställe där får han vara ifred. Det hade varit mycket lättare. Mer flexibelt. Att göra mer spontana resor. Vem vill inte göra det?"

/mamma till 9-årig kille med NPF (berättar hur det hade varit om miljön på buss och tåg var mer anpassad och avskärmad)

"Det krävs en hel del mod faktiskt. Jag gör det för att jag har det och är den nyfikne som vill upptäcka saker. Jag vet många som inte skulle komma på tanken [att resa]. Och då är det till och med folk som ser bättre än vad jag gör. För de känner sig inte trygga med det. De känner sig oroliga att lämnas på ställen där de inte hittar och vet vart de ska ta vägen. Och det har jag full förståelse för när man inte får den hjälp man behöver."

/kille 23 år med nedsatt syn

"Hur trodde du att det hade påverkat dina resor med tåg? Om det hade varit lättare för dig att vara mer spontan?"

"Det hade absolut stigit. Jag hade kunnat ta in mig på saker som jag inte kan vara med på nu. Framför allt i hade jag kunnat vara med på mycket mer. Jag hade varit mer aktiv. Och Skånetrafiken hade fått mer pengar. Det hade varit bra för oss båda."

/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

"Det är väl att, när jag åker buss då behöver jag åka med mamma eller pappa. Eller ledsagare då men det har jag ju inte."

/tjej 22 år med nedsatt syn och som använder rullstol

"De[kompisarna] brukar ju bli ganska förvånade att jag kan åka. Det brukar vara ganska svårt att övertala dem. Ibland så tänker jag att jag ska visa dem hur appen fungerar. Men grejen är att jag har lite svårt att visa hur appen fungerar, för när jag själv ska kolla på den så kollar jag jättenära. Då ser de knappt någonting för mitt huvud är i vägen. Jag förstår dem, för det är väldigt fullt på bussen många gånger när jag åker och det är väldigt mycket ungdomar som skriker högt och så och pratar jättehögt. Vissa av dem har sämre syn än mig. Ibland så brukar jag tänka... jag vet ju att jag har sämre syn än vad jag känner, men ibland så brukar jag tänka om jag hade lite sämre syn skulle jag tycka att det här var jättejobbigt. Om det var någonstans som jag inte kände igen skulle jag också tycka att det var väldigt jobbigt. För det är väldigt trångt och väldigt mycket folk och ibland brukar jag tänka ska jag vänta tills nästa buss, men då är den lika full."

/tjej 14 år med nedsatt syn

Personligt space

I den tidigare undersökningen beskrevs området personligt space som behovet att få vara ifred, ha möjlighet att använda tiden på ett meningsfullt sätt och att få sitta tillsammans med vänner. I denna undersökning kan vi se att personligt space fortfarande är viktigt, men att det beskrivs annorlunda och att förväntningarna på att få sitt eget space är avsevärt lägre. Det är betydligt svårare för denna målgrupp att uppleva känslan av personligt space i kollektivtrafiken.

Favoritplatsen väljs utifrån önskan att känna kontroll

Ungdomar i allmänhet har ganska ofta favoritplatser som de hoppas kunna sitta vid när de reser med buss eller tåg. De förväntar sig såklart inte att kunna sitta på dessa platser under alla resor, men förhoppningen finns trots allt. Ungdomarna vi pratat med nu berättar också om att de har sina favoritplatser, men att de platserna oftare väljs ut utifrån upplevelsen av att ha kontroll och för att kunna hantera resan. För en kan det handla om att kunna sitta ifred för att orka med resan eller att vara nära en dörr för att hinna komma ut. För en annan kan det handla om att sitta nära en skylt för att kunna följa resans hållplatser eller nära en stoppknapp för att hinna trycka och säkerställa att de hinner komma av vid rätt hållplats.



*"Vad är det som gör att den platsen är så bra?"
"Man har typ koll på hela vagnen. Folk går på åt det hållet så jag ser innan de kommer. De kommer inte bakom mig. Och då vet jag om jag ska flytta väska och sånt där. För det brukar ju bli ganska fullt ibland. Så det inte blir att nån behöver prata med mig."
/tjej 17 år med NPF*



“

*"På tåget tycker jag det är svårt. Först vet jag inte var det finns ingång och utgång, var de olika dörrarna finns. Så jag brukar försöka hålla mig nära en dörr. Det var en gång när jag åkte till Malmö och då var det väldigt väldigt nära att jag gick av på fel station."
/tjej 14 år med nedsatt syn*

"Hur brukar du tänka kring var du sätter dig på tåget? – Det är en jättesvår situation för mig. För jag ser ju inte om sätena är lediga eller inte. Jag brukar generellt undvika fyr-platser och tycker det är bättre att sitta på två-platser."

/kille 23 år med nedsatt syn

"Vilken är din favoritplats på tåget?"

"Tåget har ju massa platser där man kan sitta mittemot varandra, sådana här fyrplatser. Så att det är samma som på bussar, det är de bästa platserna för mig, för då kan vi visuellt se varandra bättre vi som använder teckenspråk. Annars är det bra med platsen nära TV-skärmen också, så jag lätt kan se informationen [hållplatserna] där."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

"Sen vill jag inte sitta eller stå för långt från den där knappen. Ibland har det hänt att ingen har tryckt och jag är inte nära den och ser inte var den är. Jag har ändå försökt komma ihåg var de brukar vara. Jag försöker vara nära en [knapp] för att kunna trycka."

/tjej 14, med nedsatt syn

"Hur lätt är det för dig att se vad det står på skyltarna på bussen?"

"Jag brukar ställa mig så nära som möjligt så jag kan se det. Var ska du placera dig då? -Antingen där framme, det finns tre stycken. Tror jag. Så antingen där framme, i mitten eller bak."

/kille 16 år med nedsatt syn

"Vilken är den bästa platsen för dig i bussen?"

"Den bästa platsen för mig skulle nog antingen vara längst fram. Nära en dörr. Eller vid mitten där man blipper, sätena precis bakom där man blipper, eller längst längst bak precis vid dörren. Alltså inte någonstans där man sitter i mitten. Längst fram är bäst med tanke på att om jag ska fråga busschauffören om att påminna mig. Men jag tycker det är lite läskigt att göra det. Om jag väl ska göra det så är längst fram bättre."

/tjej 14 år med nedsatt syn

Känslan av att bara ha tillgång till vissa platser

För vissa finns inte ens alternativet favoritplats eftersom de är hänvisade och begränsade till vissa markerade platser.

Platsbegränsningen gör det svårt för vissa att överhuvudtaget få plats i kollektivtrafiken och såklart blir det då ännu svårare att åka tillsammans med kompisar. Så svårt att de hellre åker själva. Bristen på plats och svårigheten att se var det är ledigt gör till och med att vissa föredrar att stå upp av rädsla för att störa medresenärer eller att sätta sig på någon av misstag på grund av man inte ser.



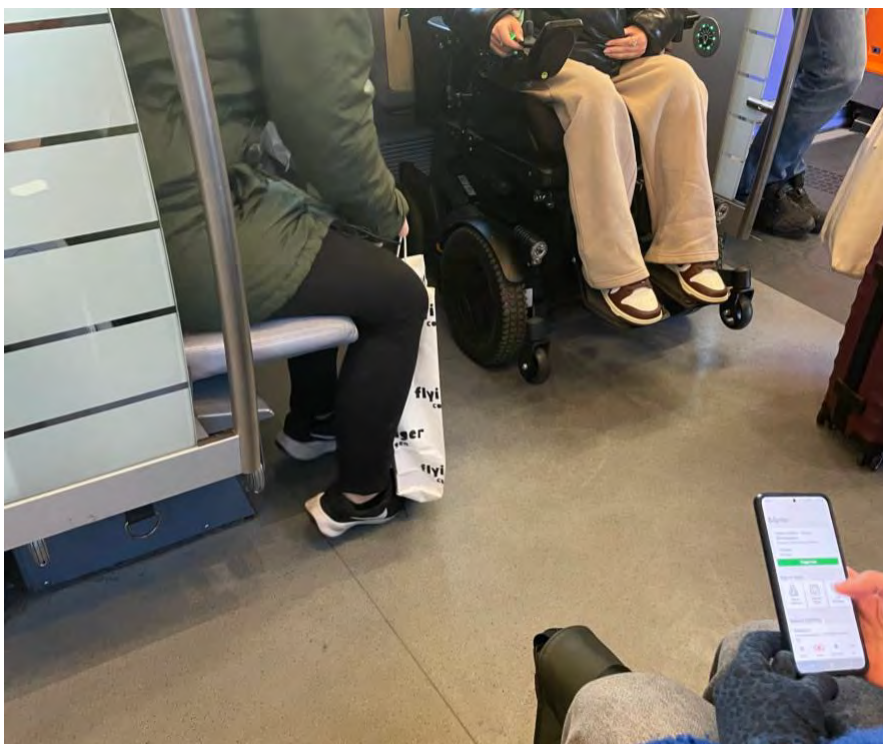
"Hur tycker du att det fungerar att åka flera personer tillsammans där alla kör rullstol?"

"Det blir lite problem när man är mer än två. Det finns ju bara två platser."

"Vilken effekt får det på dina resor. Att det finns en begränsning på hur många ni kan vara?"

"Ibland kan det vara lite jobbigt. Man blir inte jätteglad när man inte kan åka tillsammans med andra. Men sen förstår jag, man kan inte ha för mycket plats. Jag brukar ofta åka själv. När jag vill åka med dom [kompisarna] så blir det lite jobbigt."

/kille 17 år som använder rullstol



*"Om det är mycket folk så ibland brukar det sitta folk i de delarna som är för oss eller för barnvagnar. Ibland får jag be dem om jag kan sitta där. Och ibland så flyttar de på sig själva."
/kille 17 år som använder rullstol*

"Det enda är att när jag står upp på bussen, för det är väldigt många gånger som alla sätena är tagna, då brukar jag ha lite svårt att både kolla på mobilen och använda den och balansera. Idag skulle jag ju skriva till er hur jag såg ut och då var jag nästan sen och det var typ den gången jag ändå hade kunnat använda min mobil men då ramlar jag nästan. Om jag bara sätter mig ner då skulle det vara väldigt bra att veta var jag är när jag är i bussen."

/tjej 14 år med nedsatt syn

"Har du någon favoritplats på bussen?"

"Ja, alltså min favoritplats om man tänker på döva och hörselskadade som använder teckenspråk. Om man vill sitta med kompisar eller föräldrar eller vem som helst så är det absolut bra med flera säten mitt emot varandra, för då kan man se varandra när man tecknar och använder teckenspråk. Men det är få platser som är sådana."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

"Det är många gånger som jag står. Sen är det många gånger som jag inte vet om det finns säten eller inte. Varje gång jag åker själv sitter jag nästan aldrig. För jag ser inte."

/tjej 14 år med nedsatt syn

Att inte kräva sin plats och ge företräde till andra resenärer

Vi kan se att ungdomarna vi pratat med sällan kräver sin plats och därmed har begränsade förutsättningar att få en lugn och avkopplande resa själva. I stället väljer de att stå upp, eller försöker att hitta en annan plats för att inte störa andra medresenärer. Ibland väljer de till och med nästa avgång bara för att slippa trängas. Eller så löser de resan på egen hand utan hjälp från kollektivtrafiken.



"Ibland händer det ju att det sitter nån med rullstol [på handikapplatsen], då kan ju inte min son sitta där. Då får man leta efter en annan plats. Och då blir det också fel. Men handikappsymbolen är hans symbol. [...] Så det blir liksom en ond cirkel och ibland händer det faktiskt att det varit 'too much' och då får man ju faktiskt hoppa av. Och vänta på nästa tåg eller avbryta hela resan."

/mamma till 9-årig kille med NPF

"När passagerarna står säger du att det är som klister. Hur tänker du då kring att köra in [rullstolen] i bussen?"

"Jag brukar köra väldigt sakta och vänta och fråga om jag får komma förbi. Jag förstår att de inte kan flytta på sig. Det är så mycket folk. Det brukar ofta gå. Ibland går det inte så att jag brukar vänta till nästa buss. Och då brukar den också vara full. I ettan hade jag mycket problem med det. Då började jag rulla till skolan i stället."

/kille 17 år som använder rullstol

"Men det finns också ett ställe med sittplatser där jag gärna sitter för jag har lite problem med ryggen. Där kan jag koppla av. Men vissa brukar ju sitta och jag brukar låta dom så jag brukar ta till nästa plats."

/kille 17 år som använder rullstol



Resan blir sällan avkopplande och det är svårt att använda tiden på ett meningsfullt sätt

Väldigt få av de ungdomar vi pratat med har möjlighet att använda sin restid på ett meningsfullt sätt. De vittnar om att det är svårt att uppleva avkopplande resor. Många gånger kräver resan så mycket fokus att de inte kan slappna av alls. Snarare behöver de ha alla sinnen på helspänn för att inte komma fel, missa en hållplats eller för att kunna höra utropen. För andra är resan så högljudd att de behöver resa med hörselkåpor och helt avskärma sig. Det i sin tur kan få konsekvensen att de kan missa utrop eller oförutsedda händelser. Ungdomarna upplever att de behöver ha en plan A, B eller till och med C redo för olika saker som kan gå fel. Känslan är att det är mycket som de förväntas ha koll på, på egen hand, med konsekvensen att det blir väldigt svårt att kunna andas ut under resan.



*"När den stannade så visste jag att jag skulle av här. Och jag såg 'Det ser ut som [min destination]. Så jag gick av, men den [utropet] sa ju ingenting. Så om jag inte skulle ha fokuserat så mycket så skulle jag helt missat den. Jag känner att jag måste ha väldigt mycket koll när jag sitter i tåget jämfört med bussen."
/tjej 14 år med nedsatt syn*

*"Jag har inte hörlurar för att lyssna på musik primärt utan att för att skärma av ljud. [...] Jag använder dem inte för ett underhållningssyfte. [...] Det är nog inte många som tänker när man ser en tonåring, man tänker nog att de lyssnar på musik. Men jag gillar inte hörselkåpor."
/tjej 16 år med NPF*

*"Jag känner mig stressad när jag åker buss X alltså. Jag måste ha kontroll liksom och kolla. Vad är det som händer och så? Men med den gula bussen, ja, men då är det mer chill. [...] Jag kan koppla av mer. Så det är stor skillnad faktiskt."
/tjej 15 år med nedsatt hörsel*

*"Var brukar du sätta dig någonstans på bussen?"
"Det är en bra fråga. Jag brukar försöka sätta mig precis bakom själva förarkupén. För där anser jag att man får sitta i fred."
/tjej 16 år med NPF*

*"Hur brukar ljudnivån vara?"
"Det kan vara alltifrån helt knäpptyst till jättebullrigt. Och det är min strategi att jag har brusreducerande hörlurar att sätta på. Nackdelen då är att man hör ju inte utropen."
/kille 23 år med nedsatt syn*

*"För det minsta lilla konstiga ljud eller nånting... 'eeeeh. Du vet hur det är, då är det bara 'ont, ont, ont' [mamma visar hur hennes son brukar banka sig i huvudet]. Det måste vara tyst och fint hela tiden. Därför kan man inte resa på helgerna, till exempel, när folk är berusade och har festat och så, det skulle aldrig gå. Skulle skrämman slaget på han."
/mamma till 9-årig kille med NPF*

*"Vilken skillnad gör det för dig om det är mycket folk på bussen?"
"Enorm skillnad. Är det mycket folk blir det mycket stressigare. Jobbigare att hantera också. Svårnavigerat. Tar mer energi. Är det en tom buss eller lite folk är det lättare."
/kille 23 år med nedsatt syn*

*"Vilken påverkan har ljudet för dig när du åker [färdtjänst]?"
"Om man ska lyssna på något i telefonen. Min talsyntes är lite konstig i telefonen för tillfället. När jag lyssnar i hörlurar får jag upp ljudet till normal ljudvolym och inte högre. Och i färdtjänst räcker inte det alltid. Det är ju ett bekymmer att jag inte kan lyssna på vad jag vill. Om man åker en timme så vill man ju kunna göra det."
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol*

"När jag pluggade på [gymnasiet] så brukade jag göra läxorna. Det var väldigt svårt. I en sån miljö. – Vad var det som gjorde du svårt? Ja, dels att det är väldigt litet utrymme." /tjej 16 år med NPF

*"Det har ju varit positivt nu när det inte varit så mycket folk, och han har kunnat skratta högt och vara sig själv. Det är viktigt att kunna vara den man är. Utan att folk tittar snett, 'kan du vara tyst nu' det är hemskt."
/mamma till 9-årig kille med NPF*

Upplevelsen att min tid inte är värdefull

Barn och unga med erfarenhet av färdtjänst delar ofta en frustration över att mycket av deras tid går förlorad i väntan. Väntan på att bli upphämtad, eller på att kunna resa vid en tid som passar deras egna behov. Många upplever att färdtjänsten verkar kunna göra lite som den vill, utan att fullt ut respektera de bokade tiderna.

Det handlar inte bara om sena hämtningar, utan också om resor som bokas med onödigt mycket marginal. Några lyfter fram att de kan behöva vänta länge efter att ha blivit avsläppta vid skolan på morgonen. Den extra tiden, som skulle kunna användas till något meningsfullt, blir i stället en onödig väntan. Något som upplevs som både frustrerande och orättvist.



*"Det funkar väldigt bra på morgnarna. Och faktiskt väldigt dåligt på eftermiddagarna. Har sett en liten förbättring nu de senaste två månaderna. Innan var det mellan en halvtimme till en timmes väntetid varenda dag. [...] "Och någon gång ringde jag, vid klockan tre. Och de kunde erbjuda mig en bil halv åtta. Och det här har hänt två gånger nu under våren. Och då har jag fått ringa taxi. Och Skånetrafiken har ju betalt den. Så det är inga problem. Men det blir ju stressfaktor för mig. Och även att hoppa in i en personbil som inte är anpassad i närheten av så som färdtjänstbussarna är. Det är ju en riktigt jobbig känsla när det händer."
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol*

*"Det är det här med tiden. När jag var mindre så brukade jag åka färdtjänsttaxi till basket och fritidsgård och så. Då fick jag ibland vänta två timmar tills den kom. Om jag ska beställa en vecka eller två dagar innan. Det är inte det bästa heller."
/17 år som använder rullstol*

*"Kommer alltid fram en halvtimme innan jag börjar. Jättejobbigt men... Vi har sagt att jag måste vara framme senast 8.20 och då tycker de att det är helt rimligt att det tar 50 minuter typ att åka till stan, som tar typ 20 min."
/tjej 17 år med NPF*

*"Hur brukar resan se ut på eftermiddagen?"
"Då åker jag alltid med folk och alltid en timme typ. Fast jag får åka max i 40 - 45 minuter, 39 min enligt reglerna, men då är det alltid datan som bokar fel typ. Det tar alltid en timme. Varenda dag. Jag kan åka till [mindre stad], det är helt fel håll. Va fan hände här?"
/tjej 17 år med NPF*

*"När tågen strular så brukar jag ta färdtjänst ibland. Problemet är bara att man måste boka två dagar innan. Det är inte så enkelt när man inte vet om tåget går eller inte. Det är inte så lätt. Som till exempel för någon dag sen när vi stannade [på en station] och fick stå där i två en halv timme och fick sen åka tillbaka. Jag kunde inte beställa efter en färdtjänst för att jag måste göra det två dagar innan. Det är lite jobbigt. Sen tänkte jag ta regionbussen men det tar nästan en 1 och 40. Jag vill inte komma hem klockan 11 [på kvällen]."
/kille 17 år som använder rullstol*

*"Jag åker taxin 07:30. Då ska den komma i alla fall, men den kan komma lite när den vill."
/tjej 17 år med NPF*



Att känna att någon är där

Begreppet "familiar stranger", en bekant främling, användes i den tidigare rapporten för att prata om personalens och ibland andra medresenärers betydelse. Begreppet syftar på att någon som man egentligen inte känner, men ofta stöter på och känner igen, till exempel på en buss eller ett tåg, kan ge en känsla av trygghet. Interaktionen med dessa "familiar strangers" kan bidra till att man känner sig mer bekväm på en plats eller i ett sammanhang. Vi kan se att begreppet "familiar stranger" stämmer in även för denna målgrupp och att de precis som ungdomar generellt helt inte vill interagera med andra, men gärna känna tryggheten av att de finns vuxna nära om de skulle behövas.

Närvarande personal skapar trygghet på resan

Personalen ombord på buss och tåg, och i viss mån även vuxna medresenärer inger en trygghet för ungdomarna på resan. Vetskapen att det finns någon att fråga, att någon kan ingripa eller informera om något händer värdesätts och uppskattas.

*"Jag tycker det känns tryggare att vara på ett tåg just av anledningen att det är folk som patrullerar."
/tjej 16 år med NPF*

*"Vad är viktigt för att du ska känna dig trygg i kollektivtrafiken?"
"Ja men att det är en trevlig chaufför det brukar jag tycka mycket om. Att man känner sig trygg i vem man åker med. Ja det är en ordning på bussen."
/kille 17 år med nedsatt syn*

"För mig är tågvärden en trygghet. Att det är nån som jobbar ombord som jag kan fråga om det skulle vara nåt jag behöver hjälp med." /kille 23 år med nedsatt syn

*"Hur gör busschaufförerna för att ha koll då?"
"Jag tror fortfarande de har kvar kamerorna. [...] De tittar på den lite ibland och ser att folk sitter rätt på sätena och inte fötterna på sätena och sånt där. Om det är för babbligt, att de typ säger till. Det var jag med om att en chaufför gjorde och då blev det tyst."
/tjej 17 år med NPF*

Busschauffören är alltid längst fram - men var är tågvärden?

Ungdomarna beskriver att de ibland tycker att det är svårt att lokalisera tågvärden, vilket gör att de inte känner sig helt säkra på att det kommer få hjälp om det skulle behövas. För ungdomarna är det viktigt att tågvärden finns närvarande, föregår med gott exempel och är observant på det som händer på tåget. Busschauffören finns alltid på samma ställe vilket känns mer förutsägbart. Vi kan dock se att interaktionen generellt är mer begränsad med busschauffören. Det upplevs som mer upptagna och stressade. Ibland kan en dålig erfarenhet av en irriterad eller arg busschaufför göra att ungdomarna i mindre grad förlitar sig på deras välvilja även om det hade behövts, vilket kan leda till onödigt osäkra situationer för ungdomarna.



"Dock vet jag inte riktigt vart jag ska hitta dem [tågvärden]. De brukar väl gå längs med tåget. Den enda gången när jag ser dem är när de ska komma och blippa biljetten, men annars brukar jag inte se vart de är riktigt. "
/tjej 14 år med nedsatt syn

"Det var en resa då jag reste själv. Det finns en larm-knapp för att komma i kontakt med konduktören. Jag tryckte på den. Men det var ingen som svarade. Tågvärden kom inte på hela resan. Som tur var det att snälla medmänniskor på tåget som kunde hjälpa mig av."

/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

"Det är skönare att ta bussen. Ofta om de säger någonting så kan man själv ta kontakt med chauffören och visa upp sin mobil och skriva någonting. "Vad är det som händer eller så. Tåg är liksom – det är större. På bussen är det närmare kontakt med chauffören."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Tågvärden kan man alltid fråga men då ska man hitta tågvärden också. Han kan vara var som helt i tåget."

/kille 23 år med nedsatt syn

"Hur upplever du busschaufförens bemötande? Vi pratade lite om tågvärden tidigare."

"Ja de är lite mer pressade, med tiden och med rutterna. De kan vara superstressade faktiskt. De kan vara trevliga och så, men man känner stressen. De kör ryckigt och tvärnitar. De måste komma iväg fort."

/mamma till 9-årig kille med NPF

Motståndet att be om hjälp och rädslan att vara till besvär

Trots att vi kan se att det är viktigt för ungdomar att ha personal nära så hör vi generellt sett att ungdomarna vill interagera så lite som möjligt med såväl personal som medresenärer. Ett beteende som de har gemensamt med ungdomarna i vår tidigare undersökning. Upplevelsen är att de sällan behöver interagera och att de helst vill klara sig själva. Skillnaden för denna målgrupp är att de betydligt oftare har anledning att be om hjälp, till exempel när de inte känner sig säkra på att de sitter på rätt buss, eller för att få hjälp att komma ombord. Helst vill de undvika att ställa frågor eller prata och ännu mer i de fall där ungdomen vid ett tidigare tillfälle blivit illa bemött av personal i kollektivtrafiken. Trots det spelar personalens närvaro en positiv roll. Det känns som en säkerhet att det finns vuxna som kan hjälpa till om det skulle behövas – om något oförutsett händer, vid spårbyte, om tåget plötsligt inte går, eller om man som synnedsatt behöver gå på toaletten under en tågresor.



”Ifall jag är helt själv så har jag inte kunnat fråga de jag reser med. Nej. Jag känner att det är ännu svårare att fråga dom än att fråga busschauffören. [...] Andra som är på bussen, jag vet typ ingenting om dem. [...] Om jag bara kommer rakt fram och bara 'hej'. De kanske inte vet. [...]. Och sen är det väldigt många som pratar. Eftersom jag inte ser när folk pratar i telefon, så tänker jag 'oj tänk om jag stör någon, tänk om de pratar i telefon' eller så. Just det att jag inte riktigt kan se personen jättebra, så det gör mig lite mer osäker. [...] Eftersom jag inte vet någonting, ingen information som man kan se på personen så känns det extra jobbigt.”
/tjej 14 år med nedsatt syn

"Jag har inte gjort det så ofta, att jag tar kontakt med mobilen, utan det är liksom mer att man har frågat och då blir de lite förvånade. "Oj, hör du inte?" Så börjar dom snöa in på det spåret i stället. "Hör du inte?" Men det var inte därför man tog kontakt liksom."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Alltså om jag behöver hjälp så har jag frågat. Men det är oftast inte så."

/kille 17 år som använder rullstol

"Det är ju lite så här pirrig alltså [att ta kontakt]. Inte nervöst så, men man blir ju ändå lite så här: "Oj, man vill ju inte missa någon information, [...] får man information eller blir det fel ändå?"

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Jag kan tycka att det är svårt att be om hjälp av främmande personer. Man vet inte...Sitter det verkligen någon där eller är det bara jag som tycker mig se? Sitter de med hörlurar och är helt inne i sitt? Är det läge att fråga? Massa sånt snurrar i huvudet innan man väl kommer till sig att fråga."

/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

"Eftersom jag inte ser om de pratar i telefon eller så. Så just eftersom jag inte riktigt kan se personen jättebra så gör det mig mer osäker. Ibland kan man ju se någons ansikte och "ok nu vill den här personen inte prata" eller så. Men eftersom jag inte vet någonting, ingen information som man kan se på personen, så känns det extra jobbigt."

/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

"Ja, det kan kännas lite så här – stelt att gå fram till någon. Ja att jag kanske inte kommer att höra, så det känns lite stelt och då kanske jag använder min mobil och skriver till dem i stället, vad är det som händer nu eller så där? Och det finns vissa som kanske aldrig träffat en döv person och de kanske är lite försiktiga och använder kroppsspråk och blir stela och bara gå därifrån. [...] Jag gör saker på mitt eget sätt och vill inte fråga om hjälp."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

"Förstaspråket är ju teckenspråk, men dom hörande kan ju ändå inte se på mig att jag är döv egentligen. Men det blev ju ändå att man funderade på vad som kan hända om de förstår att jag är döv eller gör ett misstag? Gör jag något fel eller så. Vad tänker dom då?" /tjej 15 år med nedsatt hörsel

*"Jag kommer ihåg en gång så skulle jag ta bussen tillbaka från min piano. Men jag kom på fel buss. Och jag frågade inte busschauffören. Efter ett tag och när jag inte kände igen mig så frågade jag honom till slut. Då sa han "det här är tvåan och näst sista hållplatsen". Det kändes lite konstigt. Jag visste inte riktigt vad jag skulle göra. Så jag hoppade av. Jag kanske inte borde ha gjort det eftersom den ändå skulle vända. Men jag hoppade av och fick ringa min pappa och jag säga ungefär vad jag var. Vilket jag inte riktigt visste. Så jag fick ringa honom på kamera. Så det är väldigt bra om jag frågar busschauffören om jag inte är helt säker på vad det är för buss."
/tjej 14 år med nedsatt syn*

*"Vad kan det finnas för saker som du har kanske behövt träna på för att kunna åka kollektivt?"
"Att våga säga ifrån, att kommunicera med de hörande, om jag inte hänger med. Vad är det jag missat? Att jag då måste ta kontakt via mobilen om jag har missat information och be någon förklara för mig. Vad är det som har hänt? Att jag då kan få en sammanfattning på den informationen som de andra fått. Man måste träna det där på att kommunicera med andra?"
/tjej 15 år med nedsatt hörsel*

Ett trevligt bemötande är A och O

Inte helt oväntat beskriver ungdomarna att en resa kan bli väldigt mycket bättre om personalen erbjuder sin hjälp eller om chauffören vänligt säger godmorgon vid upphämtningen. En så enkel gest som ett "hej" när resenären kliver in i bilen eller bussen kan göra stor skillnad och sätta tonen för hela resan. Ett leende eller vänlig blick bidrar alltid till en positiv reseupplevelse och ett tydligt mervärde.

Tyvärr är det långt ifrån en självklarhet för denna grupp resenärer.



"Jag upplever ju tyvärr att jättemånga chaufförer [färdtjänst] inte förstår att det är ett serviceyrke de har. Jag tänker att om man ändå kör färdtjänst och hämtar en kund. Man kan vara lite på gott humör, "hej" och allmänt lite trevliga. Det är ofta väldigt kort. Det är alltid så att när man har haft en bra chaufför, att det lyfter hela resan."

/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

*"Ett trevligt bemötande av de som jobbar. Det är A och O."
/kille 23 år med nedsatt syn*

"Hur ska en bra tågvärd vara?"

"Ja bara ha tankesättet att man vågar ta kontakt med döva och försöka på något sätt än att man bara blir tyst och liksom försiktig och stel utan att man försöker. För vi blir bara glada om någon försöker. Det är mycket bättre än ingenting liksom, för då känns det ju inte roligt. Det känns inte som så bra bemötande då."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

"Hur är en person som kör färdtjänsten om den ska vara riktigt bra? – Den säger "god morgon", "hej" vad som helst och "hejdå" när man går ut. För det gör inte alla och det känns faktiskt jättekonstigt att sätta sig i en bil utan att säga nånting."

/tjej 17 år med NPF

*"Jag ser ju att vissa tågvärddar försöker göra lite tecken. De har träffat så pass många döva och kan väl säga tack eller så där. Det är positivt att de ändå gör någonting för att kunna kommunicera. [...] jag känner ju så klart att man blir glad att den har försökt lära sig någonting. Alltså något tecken och så."
/tjej 15 år med nedsatt hörsel*

"För mig känns det tryggare när de [tågvärdarna] stannar och pratar. Det ger ju ett helt annat förtroende. Här har vi någon som bryr sig om sina resenärer och vill hjälpa till."

/kille 23 år med nedsatt syn

Bristande språkkunskaper – en barriär för trygg resa

Ungdomarna förväntar sig att det ska vara möjligt att kunna kommunicera med den personal som ansvarar för en resas olika delar. Här räknas olika typer av chaufförer och tågvärdar in. För ungdomar som åker färdtjänst eller behöver ledsagare vid stationen kan vi se att språket allt för ofta är ett problem för att kunna kommunicera. De upplever svårigheter att kommunicera, vilket också gör det svårare att känna sig hjälpt och trygg. Om teckenspråk är ungdomens första språk finns en förståelse för att personal och medresenärer inte kan teckna på deras språk. Här använder sig ungdomarna av sina mobiler och skriver meddelande för att ställa frågor, när det inträffar situationer på resan som är svåra att förstå.



"Jag minns jag hade en chaufför som skulle hjälpa mig till en busstur för att jag skulle möta upp min lärare där. Men han visste inte vad en busstur var. Jag förklarade för honom men han förstår inte vad jag menade. Han förstår inte vad jag förklarade. Vi körde runt som galningar i en kvart på hela stationsområdet. Vi gick runt som yra höns. Då kom min lärare och frågade vad vi höll på med."

/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

x

"Om jag missar någon information eller så där så kan jag gå fram till en hörande person och fråga, vad är det som händer nu? Men det kan vara svårt för kanske deras dialekt är väldigt mycket skånska eller det är någonting eller att de pratar lågt eller vad som helst. Egentligen är det svårt för mig att höra och förstå vad de säger eftersom jag inte hör 100%. Teckenspråk är ju mitt första språk som jag oftast kommunicerar med så det är inte säkert jag hänger med."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

Kunna betala för biljetten

Barn och unga i kollektivtrafiken måste ha ekonomiska förutsättningar för att betala för sina biljetter. Vi såg i den tidigare studien att skolkortet ger ungdomar en hög känsla av frihet. Å andra sidan har ungdomar som inte får skolkort genom sina hemkommuner, större utmaningar med kostnaden för sina resor. Huruvida föräldrarna är med och betalar för resorna, och i vilken utsträckning, påverkar hur "fria" ungdomarna känner sig.

I den här uppföljande undersökningen ser vi samma mönster. För dem utan skolkort blir kostnaden en faktor som påverkar vilka resor de tycker sig kunna göra.



"Hur tänker du kring att inte ha skolkortet längre och betala för resorna?"

"Jag tycker det är ganska tråkigt. Jag hade gärna behållit mitt skolkort i och med att jag har ett sabbatsår. Jag tänker att de runt omkring mig tänker att det här är en åtgärd för att ta sig tillbaka till skolan. Därför anser vi att jag borde få behålla mitt skolkort. Jag tänker att man borde sätta nån form av 'Du får ha det fram till du 18' [regel] i stället för om du går i skolan eller inte."

/tjej 17 år med NPF

Hantera biljetten som alla andra

Kopplat till biljett och betalning för resan ser vi att även hanteringen av biljetten är en faktor som påverkar känslan av att vara som andra. Det är en viktig självständighetsaspekt att kunna hantera sin biljett precis som alla andra. Majoriteten av resenärerna har sina biljetter i mobilen och blippar den själva på väg in i bussen. Att använda avvikande biljetter eller färdbevis kan skapa en känsla av utanförskap. Likaså kan utformningen, placeringen och den auditiva återkopplingen av blippen på bussen skapa svårigheter så att resenären inte kan hantera biljetten på egen hand.



*”Om man kunde lägga en [blipp] där bak. Jag förstår varför de lägger den framme, därför man ska hålla koll på dem som inte blippar. Men sen är det vissa där som är lider av det. Och det är ju också en del för att jag ska vara självständig, för att jag vill lära mig att betala. Jag vill inte att någon ska göra det åt mig.”
/kille 17 år som använder rullstol*



"Jag vill att man ska kunna lägga in färdtjänstkortet i appen. Men det tror jag redan de jobbar på. Man kan lägga in skolkort nu, men det kunde man inte på vissa tror jag... ingen på gymnasiet har lyckats med det. Men då är det att andra kan ha det i appen men jag ska ha ett jävla kort att blippa. Det känns så där ... glömmer man det så är man rökt. Om alla andra kan ha det så är väl jag också förtjänt att kunna ha det."
/tjej 17 år med NPF

"Använder du ett digitalt skolkort eller ett fysiskt skolkort?"
"Ett fysiskt riktigt kort. Jag har frågat om jag skulle kunna få det digitalt, men nej, det verkar vara svårt så att nej. Det är ju lite bekvämare. Man behöver inte leta upp det, man behöver inte riskera tappa det om man har det i mobilen. [...] Men rektorn har sagt 'det går inte' liksom."
/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"När jag ska aktivera biljetter. Läsarna som är på bussen är som en blank skärm där du ska lägga skärmen och QR-koden mot den. Men det finns ingen taktil ruta så man kan känna var man ska skanna. Jag får föra telefonen fram och tillbaka för att försöka hitta den, scannern. Ibland lyckas jag direkt och ibland tar det jättelång tid att fungera. "
/kille 23 år med nedsatt syn

"Jag funderar på när när biljetten ska blippas. Är det någonting han gör själv eller är det någonting du gör?"

"Nej, nej, nej, nej, nej, det får man också göra. Det är också synd. Det har jag också tänkt på faktiskt att han kunde haft sitt en kort. Det kunde varit mer tydliga. För det är svårt för dem att se och förstå. Den är lite lurig. Det ser ut som man ska skanna den där [nertill], men man ska blippa här [upptill]. Och då har han försökt, men nej nej det är där uppe. Då blir det att man tar det själv."

/mamma till 9-årig kille med NPF

"Ofta när jag blippar brukar det vara så högt [ljud] i bussen, så jag inte hör om den blippar och jag ser inte när den lyser upp.

Det är jättehögt så jag hör inte.

/tjej 14 år med nedsatt syn

Resa gratis eller betala för färdtjänst?

Vi kan se en skillnad när det gäller de unga resenärer som har möjlighet till färdtjänst. Färdtjänst är subventionerat men inte gratis. Därmed blir kostnaden för färdtjänst ibland en faktor som spelar in i valet mellan färdtjänst och allmän kollektivtrafik, åtminstone för unga vuxna som har hand om sin egen ekonomi.



"Men som sagt, färdtjänst är ju mycket mer praktiskt, tidsbesparande, allmänt... Det är mycket mindre krångel än att fixa en tågresä. Ibland är det värt att lägga ut pengarna för att slippa krångla. Även om det i längden kanske det blir att man drivs till tåget för att det är gratis för oss med färdtjänst."

/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

*"Vad är det som gör att du inte använder färdtjänst oftare? –
Ja... jag åker ju gratis med mitt busskort. Det är ju det som gör
att jag åker med en buss."*

/kille 17 år med nedsatt syn

*"Fyra resor till X tur och retur kostar 1000 kronor. Det är ganska
mycket. Jag vill lägga till att vi med funktionsnedsättning har
svårare att ta in oss på jobbmaknaden. Jag säger inte att
Skånetrafiken ska radikalt dra ner på sina priser. Jag kan förstå
att de ändå är relevanta. Det är en aspekt som kan göra att man
väljer tåg."*

/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

Betalning och bokning av färdtjänst sköts av föräldern

För barn i skolåldern som reser med färdtjänst är pris och kostnad för färdtjänsten jämfört med allmän kollektivtrafik inte en speciellt intressant fråga, i och med att det i huvudsak är föräldern som sköter det administrativa kring fakturor och betalning.

"Vad behöver hända för att den resan [färdtjänstresan] ska bli av?"

"Ja... Man får ju ta kontakt med färdtjänst. Och det brukar vara mina föräldrar som gör det. Jag har faktisk inte... jag har gjort det någon gång men..."

/kille 16 år med nedsatt syn

"Hur har du fått ditt färdtjänstkort?"

"Man ansöker om det. Det var mina föräldrar som gjorde det åt mig. Så får man det beviljat eller inte. Oftast brukar man få det. Så får man ett kort. Staten betalar en del av biljetterna. Vet inte om det var allt eller en del. Så får man faktura. Men jag är inte 18 så jag får den inte. Men jag har inte frågat farsan heller. Men staten betalar också."

/kille 17 år som använder rullstol

Hot mot min inre person

Som tidigare nämnts myntades begreppet "hot mot min inre person" av en av ungdomarna i vår förra studie. Begreppet syftar på de negativa upplevelser som barn och unga kan riskera att möta i kollektivtrafiken kopplat till trygghet. Hot mot min inre person handlar om upplevd avsaknad integritet, att inte bli respekterad, att tvingas resa med störande personer, utstå personliga påhopp, och att anse sig bli orättvist behandlad. Detta är ett pris som vi kan se att barn och unga resenärer i hög grad betalar för att få den frihet och självständighet som kollektivtrafiken kan ge.

Känna att man inte passar in

När det gäller barn och unga med funktionsnedsättningar framträder deras negativa upplevelser som både allvarigare och tyngre jämfört med ungdomar i allmänhet. Systemet är, trots många förbättringar genom åren, fortfarande inte fullt ut anpassat för målgruppen. Detta skapar en känsla av utanförskap och av att ha lägre prioritet än andra resenärer. Systemet i sig medför fysiska och sensoriska hinder som dessa unga behöver överkomma för att klara av sin resa. Dessutom påverkas deras upplevelse starkt av bemötandet från både personal och medresenärer.

I Skånetrafikens verksamhetsplan för 2024 formuleras en av verksamhetens värderingar på följande sätt: *Alla ska känna sig välkomna och känna att Skånetrafiken är till för oss alla.* Tyvärr visar vår undersökning att ungdomarna inte känner att de är en del av gruppen "alla".

Tekniska hjälpmedel så som rullstol och vit käpp signalerar resenärens förmågor, men gör det svårare att vara som alla andra

Vi har hört ungdomar berätta om situationer där deras rörelsehjälpmedel som är tänkt att utgöra en möjlighet också kan innebära utmaningar. Hjälpmedlet i sig verkar ge omgivningen signaler som ger upphov till föreställningar om vad ungdomen klarar av och inte. Att sitta i rullstol leder inte sällan till frågor om man behöver hjälp, även när ungdomarna helst av allt vill känna sig självständiga och klara sig på egen hand. En vit käpp kan göra att medresenärer visar hänsyn och flyttar på sig, den kan också vara ett hinder för att smälta in bland alla andra.

Ett fysiskt hjälpmedel kan samtidigt stärka ungdomen i situationer där de behöver be om hjälp. Hjälpmedlet i sig blir då en form av "ursäkt" som gör det mer ok att be om hjälp. Som att en synskadad person exempelvis använder sig av sin käpp för att kunna lokalisera ett ledigt säte. Käppen gör det enklare att röra medpassagerare och känna sig fram.



"Chauffören stod där [vid framdörren]. Jag stod bakom honom och sen vände han sig om. Han var jättesur på mig, och sa 'den här är inte öppen, gå till nästa'. Och då var det en kille som såg att jag hade min käpp och sa han till honom: 'Men du kan inte säga så för hon ser inte.' Det löste sig. Men jag blev lite rädd..."
/tjej 14 år med nedsatt syn

"Det jag tycker är jobbigt är att många chaufförer tror att jag har sjukresa och ska till lasarettet bara för att jag åker till X. Jag säger: 'jag sitter i rullstol men det betyder inte att jag är sjuk. Jag är hur frisk som helst.' Men ändå, har man färdtjänst och ska till Lund, så ska man till lasarettet. Det händer ofta att de ringer upp mig när de är på plats: 'hej här är din sjuktransport'."
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

"När jag har min käpp så underlättar det är lite [att våga be om hjälp]. Det gör det lite lättare att fråga. För då ser man ganska tydligt att jag inte ser så bra.[...] Nu åker jag mer, desto mer känner jag att jag kanske behöver den [käppen] på ett sätt. Även om jag inte har tagit upp den så känner jag ändå... Ibland kan man känna 'jaha jag trodde det här skulle gå mycket lättare'"
/tjej 14 år med nedsatt syn

"Det jag gör är att jag känner med käppen om platsen är ledig. Ibland slår jag i käppen i folk, men det får vara så. Det är det enda sättet att göra det på tyvärr. Och det finns nog inget sätt att lösa det på faktiskt."
/kille 23 år med nedsatt syn

Alla funktionsnedsättningar syns inte

Flera av de vi har pratat med som har någon form av kognitiv funktionsnedsättning, beskriver att de ofta hamnar i svåra situationer. Detta beror delvis på att de inte alltid blir förstådda eller bemötta med respekt utifrån sina förutsättningar. Att ha en funktionsnedsättning som inte syns kan skapa missförstånd i mötet med andra människor. På bussar kan det handla om att de blir bemötta som "alla andra", utan att deras särskilda behov tas i beaktande. På färdtjänstresor kan det se annorlunda ut – där har vi hört berättelser om unga som gång på gång måste förklara sina behov för förare eller till och med känner att de blir ifrågasatta när de samåker med andra som verkar anse att färdtjänst primärt finns till för samhällets äldre generationer.

Även en hörselskada eller dövhet är en dold nedsättning som ibland kan leda till missförstånd och svårigheter i mötet med personal och medresenärer. Att inte uppfatta när man blir tilltalad kan leda till missuppfattningar av omgivningen och göra det svårt att hänga med i vad som händer.



*"Då måste jag förklara för föraren att han är autistisk och kan inte åka själv. Han kan bli stressad av att bli tillfrågad. Han vill dra sitt kort och gå och sätta sig direkt. Vi kan åka gratis tillsammans med honom men vi måste förklara detta hela tiden. Blir ifrågasatta. Förarna borde kunna se, få fram nånting när han blipper kortet, att han inte får åka själv."
/mamma till 14-årig kille med NPF*

"Ibland när vi blipper kortet så blir det rött. Så ropar dom någonting. Vi tror att det är klart. Men nej, det har blivit rött och så säger de något. Då vet vi inte vad det handlar om. Ibland också att chauffören kommit i konflikt med folk i bussen. Och så hör vi inte det heller. Så att det är sådana grejer som ofta händer i bussen."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Hur skulle du säga att busschaufförerna är? – För det mesta så brukar de vara trevliga. Det har varit nån gång de har varit lite sura miner. Vad har hänt då? – Min biljett har inte funkat av någon anledning. Sen trodde han inte på mig att jag var synskadad. Vad hände då? – Då fick jag köpa en biljett. Jag fick tillbaka pengarna sen. Det hade blivit något fel. Hur gick du till väga för att få tillbaka pengarna? – Jag kontaktade Skånetrafiken. Eller så var det mamma. Det blev bra igen."

/kille 16 år med nedsatt syn

"Hur upplever du andra medresenärer gällande bemötande?"

"Nej det är nog det sämsta skulle jag säga. Folk har ingen förståelse överhuvudtaget för folk som har någon funktionsnedsättning. Så är det tyvärr. Folk tror alltid att man måste ha en rullstol för vara handikappad. Nej alltså. Det finns ju osynliga funktionsnedsättningar som inte syns på en. Nä jag tycker folk har ett äckligt dåligt bemötande, när Elias gör sina ljud och så här. Då tittar folk alltid. Det blir också triggers för han."

/mamma till 9-årig kille med NPF

"Jag gillar mycket mer när det är unga. Det känns som det är lite mer min typ av folk då. De gamla åker färdtjänst för de orkar inte åka buss eller tåg för att de är gamla liksom, men unga känns ändå som de har lite mer respekt för folk som sig själva. Det är svårt att förklara. Men känslan är att de fattar att alla som åker färdtjänst är inte 80+. Och då känns det som bra personer. Vet inte varför. Därför gillar jag dem mer. Gamlingar kan vara lite mer "vi ska lämna den där unga tjejen som är så frisk" – det känns lite som det ibland. [...] Det känns bara som gamlingar har ett litet agg. De tycker de har lite mer rätt att åka färdtjänst än vad jag har. Det är känslan"

/tjej 17 år med NPF

Att inte bli sedd

En gemensam erfarenhet som flera av ungdomarna med funktionsnedsättningar delar i denna studie är att de inte alltid blir bemötta med respekt av personal inom kollektivtrafiken. Med personal syftar vi på chaufförer, ombordpersonal och ledsagare vid stationsområden. Upplevelsen av att resa med färdtjänst framstår som särskilt utmärkande. Här spelar chaufförens agerande och bemötande en avgörande roll. Att gång på gång mötas av nonchalans, bristande förståelse eller till och med arrogans kan skapa en känsla av uppgivenhet och förminskning. Resenären känner sig inte som en individ med behov och känslor utan snarare som ett objekt som bara ska förflyttas.

För barn och unga med funktionsnedsättningar upplevs resor med färdtjänst ofta som en mycket utsatt situation. De är helt beroende av chauffören, att denne vet vart de ska, ser till att de kommer fram säkert och håller tiderna. Ovissheten kring resans genomförande skapar otrygghet, och detta förvärras av att det ofta är olika chaufförer från dag till dag. När chaufförerna inte förklarar förändringar i rutten eller kommunicerar vad som kommer att hända under resan, blir osäkerheten snabbt överväldigande.



"Hur känns det att inte veta vart bilen kör?"

*"Det känns helt hemskt alltså! Någon gång höll jag på att gråta och då skrev jag med mamma. 'jag vet fan inte om jag kommer hem' han kunde lika gärna kidnappat mig då. Jag hade ingen aning om var jag var nånstans."
/tjej 17 år med NPF*

*"Bemötandet är inte så bra. Ibland hälsar de inte på honom, eller ens tittar på honom. Det är stor skillnad när de hälsar på honom och säger god morgon, både för han och för mig.
/mamma till 14-årig kille med NPF*

*"Ibland är det samåkning och man har ingen aning vart man ska. Om de säger att de ska till sjukhuset och hämta två personer, 'ok bra, då vet jag'. Då känns det så mycket bättre, men ibland vet jag inte alls vart jag ska eller hur lång den här resan kommer att vara"
/tjej 17 år med NPF*

Bristande kunskap och förståelse för sitt uppdrag bland personalen

De unga resenärer vi har pratat med ställer sig ibland frågan om färdtjänstchaufförer och ledsagare verkligen har en grundläggande förståelse för sitt uppdrag och "kunderna" som de förväntas serva. De upplever att personalen ofta inte tar hänsyn till att resenärerna har olika former av funktionsnedsättningar. Till exempel kan en svårt synskadad person bli ombedd att visa vägen. Trots att det är just det behovet som resenären behöver hjälp med och betalar för. Situationen upplevs då som närmast absurd.



*"Det enda jag kräver av en chaufför är att han förstår att han inte kör taxi. Utan färdtjänst. Han kör personer med funktionsnedsättning som ofta inte klarar sig själva. Som inte kan hitta och agera GPS. Jag har fått många frågor: 'Är det höger hit och vänster dit. Är det här rätt gata?' Ja. Du fattar."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

*"Jag har dessvärre haft ledsagare som jag inte kunnat ha kommunikation med och som inte hittat på stationen. Både förståelse för vad ens kund säger och grundläggande koll på sin arbetsplats – de ska ju känna till stationen. Det är för mig två grundförutsättningar för att de ska kunna vara ledsagare."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

*"De [färdtjänsten] brukar alltid parkera på baksidan av huset och så ringer de 'du är inte här'. Ja de vet inte riktigt var de ska, de använder inte gps:en och kör helt fel. Och så kommer man fram tio minuter senare och det blir bara problem. Och de vet inte var de ska hämta mig sen. Skolområdet är jättestort. De behöver ju inte gå ut och skrika mitt namn på skolgården!"
/tjej 17 år med NPF*

*"Vissa stationer ringer bara in taxichaufförer som knappt vet vad de är där att få göra. 'Jag sitter i min bil och väntar nu.' Men i X har de full koll på vad de ska göra helt enkelt. Alltid i tid, alltid trevliga, inga bekymmer med någonting. Det ger mig en trygghet när jag reser".
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol*

*"Många ledsagare är ju taxichaufförer och tror att jag ska med taxi. Det har hänt väldigt många gånger. [...] Du vet aldrig om personen kommer kunna prata med dig."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

*"Det händer att färdtjänstchaufförer är lite otrevliga och inte sköter sitt jobb som de ska. Även om jag ska ha hjälp bli hämtad innanför dörren, så kan de ta upp sin mobil och bara ringa och förvänta sig att jag ska hitta dem."
/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol*

Att inte klara av

Vår undersökning har identifierat ytterligare en negativ upplevelse: känslan av att inte ha de förmågor och förutsättningar som krävs för att resa som alla andra. Vi kan se att målsättningen för de flesta handlar om att kunna delta i samhället på samma villkor som alla andra, men att de gång på gång blir påminda om sina begränsningar i kollektivtrafiken, när de inser att de inte smidigt klarar av det som förväntas eller som de ser andra göra. Denna upplevelse kan skapa frustration och en känsla av utanförskap, vilket i sin tur kan göra att de undviker att resa eller känner sig osäkra på att nyttja kollektivtrafiken som en självklar del av sitt vardagsliv.

Systemet skapar höga krav på anpassning och flexibilitet i stunden, men vad händer när man inte kan anpassa sig?

I ett så komplext och tidspressat system som kollektivtrafiken utgör finns ett stort utrymme för incidenter, avvikelser och otydlighet. Godtyckligheten och oförutsägbarheten kan variera stort. Det kan handla om funktionella brister, såsom att utrop på tåg och buss inte fungerar, att kommunikationen är otydlig och att skyltar är trasiga. Det kan också handla om oplanerade händelser som sena spårbyten, tillfälliga hållplatser, ombyggnationer, eller frånvaro av tågvärd. Utöver detta kan det bero på sådant som är svårare att påverka, exempelvis väderförhållanden såsom snö, mörker eller skarpt solljus. När detta uppstår ställer det krav på individen att anpassa sig, förstå vad som händer, planera om och hitta lösningar. Då är det viktigt att komma ihåg att alla inte har förmågan att anpassa sig.

Upplevd godtycklighet och oförutsägbarhet i kollektivtrafiken som system är inte fördelaktigt för någon resenär. Men för unga resenärer med funktionsnedsättningar kan oförutsedda händelser, som förseningar eller omlagda rutter, vara mycket stressande. Oförutsägbarheten kan skapa förvirring och osäkerhet, vilket kan leda till att ungdomen får svårt att veta hur de ska hantera situationen.



"Vi skulle till träningen på onsdagen [...]. Det var det vintertid så ute var det mörkt. Så såg vi att det kom ett tåg. 'Vi tar det tåget för det kommer fram snabbt'. Och så tog vi tåget. Allting verkar funka bra. Men så missar vi att det har varit en olycka längre fram och det hade vi ingen aning om. [...] Vi trodde att allting var normalt och som vanligt. Så plötsligt stannar tåget halvvägs. Vi förstod inte vad som hänt så vi tänkte 'ja, men det är säkert någonting med signalerna eller nåt sånt. Det kommer börja rulla igen, tänkte vi. Vi satt där och så började det aldrig att rulla, så tänkte vi: nej, men då kanske är något annat, mycket trafik som ska korsa. Vi visste inte. Och så satt vi där och vänta och vänta, vi fattar ingenting..."

...Sen helt plötsligt blir helt mörkt i hela kupén. 'Jaha är elen slut liksom?' Vi fick ju ingen information. Vi börjar bli lite oroliga. Då verkar det som att alla de andra visste det. För de verkar inte alls vara oroliga. De satt och chillade där liksom och vi var jättenervösa. 'Ska vi fråga någon eller vad ska vi göra?' Min mobil var på väg att ladda ur. Till slut så tänkte jag: 'jag har inget val, jag måste fråga någon.' Så jag frågar vad som hänt. 'Jaha, det var en olycka så ingenting elektriskt fungerar. Vi skulle få stå där länge. I åtta timmar fick vi sitta. Från fem till elva satt vi. Det var helt stopp. Vi kunde inte göra någonting. Till slut så kommer vi ut och fick ta en buss, en ersättningsbuss. Det var inte alls roligt och då var jag ju inte så gammal. Jag var ju bara 12 - 13 år gammal. Det var ju en stor oro där. Vi hade inte fått nån information. Det kommer inte upp någonting utan det vara knäpptyst. Det var nästan traumatiskt alltså." /tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Till exempel om det är vägarbeten, då måste bussen köra en annan väg. Och vi tänker: 'vad händer nu? var är vi nu? Är det fel buss eller?' Så hör vi kanske att de pratar, att de säger att de kör en annan väg. Även om vi inte kan höra exakt vad han säger. Sen kanske det kan vara väldigt trångt och mycket folk. Och de kanske ber folk att de måste gå ut. [...] Vi vet ju inte ibland om det är riktat till oss liksom."
/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Sen får man planera och vara beredd på att du kommer behöva fråga någon i din kupé om de kan hjälpa dig ut i Malmö. Man lägger mycket tid att leta upp nån sån för att den ska kunna agera backup ifall tågvärden inte hjälper dig."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

"Jag blev rätt ofta uppstressad just nu [under vinter] för att det är halka och det är snö och det är mörkt och det är liksom det att det kan hända vad som helst känns det som och att man måste ha ännu mer kontroll och så än under sommartiden."
/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Jag tror de håller på att bygga om här och att det är ett staket här" "Hur vet du det?"
"För att jag har gått in i staketet."
/tjej 14 år med nedsatt syn

"Han är ju så inkörd på alla tider. Sigvardstavlan är en timer så att han vet hur lång tid saker och ting tar, så han inte blir helt uppe i varv. Men då gäller det att det klaffar. Och det är Ju Något man inte kan garantera. [...] Går den 12.07 härifrån så går den 12.07 härifrån. Att kunna lova det i alla fall. "
/mamma till 9-årig kille med NPF

"Buss är nog mest jobbigast för på vissa nya bussar brukar jag ofta åka in vid den främsta dörren. Där är så smala gångar som man kommer knappt förbi och igenom [...]. Ibland brukar det också vara för att det är mycket folk. Jag kommer inte förbi. Det är så mycket trångt."
/kille 17 år som använder rullstol

"Det blev punka [på bussen] i helgen när jag och mina syskon åkte buss. [...] Vi fick ingen information när nästa buss skulle komma och vi fick inte sitta kvar i bussen. Varför vet vi inte. Det var ändå ganska kallt ute. Man ska fatta mycket själv. De borde förklara lite mer."
/tjej 17 år med NPF

Visst finns det tillgängliga lösningar men är de tillförlitliga och korrekt utformade?

Kollektivtrafiken som system har under många år byggts ut och byggts till för att förbättra tillgängligheten. Det handlar främst om anpassningar i den fysiska miljön; att förse fordon med ramper, punktskrift på knappar, fungerande utrop och ledstråk på stationsområden. Tågstationer förses med rulltrappor och hissar, som med fördel nyttjas av alla resenärer. De tekniska lösningarna är många gånger en förutsättning för att resan ska fungera för målgruppen. Tyvärr går det inte alltid att lita på systemet och det finns inga garantier för att resan ska gå smidigt. Upplevelsen blir då att systemet är godtyckligt och leder till att resenären inte vet vad den kan förvänta sig.



*"De flesta stationer har ledstråk. På vissa stationer tar de bara slut tvärt och bara försvinner. Ibland är de helt spridda. De leder in i krukor, växter och väggar. Om man går efter dem så går man in i saker."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

"Nej jag har inte trillat i den [trappan], men hållit på att snubbla vid den. Och trasslat mig in i räcket och smällt smalbenet i räcket nån gång. Sen har jag lyckats gå in i lyktstolparna nån gång också. Det är klart man snubblar till nån gång när man går över gatan."

/kille 23 år med nedsatt syn

"Det har ju varit gånger där det inte ropats upp. Då har jag behövt agera snabbt. Nu ser jag folk som går av och då chansar jag på att gå av. Jag brukar tänka att det gör ingenting om jag går av fel. Det kommer ju en buss tillbaka sen."

/tjej 14 år med nedsatt syn

Där [Öresundstågen] finns ju ingen tavla där man kan kolla på vilken station det är på tåget. Men de säger väldigt högt ut i högtalarna var man är nånstans och vilken som är nästa.

/kille 16 år med nedsatt syn

"Men sen finns det en nackdel på Pågatågen och det är att dörrarna inte är kontrastmarkerade. Utan de är i samma färg som övriga tåget. Och det blir jätte-jättesvårt. [...]. Därför har det hänt ibland att det blivit tajt med tiden. För jag har inte hittat dörren. Jag går efter ljudsignalen, men det är inte alltid som den hörs jättebra."

/kille 23 år med nedsatt syn

"Öresundstågen är nej. Jag tycker inte att de är lika bra. Det är bättre med information på Pågatågen än på Öresundstågen för där vet man ingenting. Så det är lite jobbigare med Öresundstågen."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Personligen tycker att Pågatågen är snäppet mer tillgängliga. Du har låga insteg i alla dörrar, vilket innebär att du inte behöver kliva upp för trappor och riskera att trilla i dem. Du har inga trappor inne i tåget upp och ner. Du har kanter du ska uppför till vissa säten, men när du går igenom tåget behöver du inte gå upp och ner för trappsteg."

/kille 23 år med nedsatt syn

Redo för att allt kan fejla

Flera av ungdomarna antyder i våra intervjuer att de inte helt räknar med att resan kommer bli av eller gå som planerat. Det finns allt för många osäkerhetsfaktorer längs vägen. Det innebär att individen måste chansa och testa, på vinst och förlust. De ackumulerade erfarenheterna, trots deras unga ålder, gör dem ibland uppgivna och avtrubbade.

“

*"Jag har alltid i bakhuvudet att jag kanske inte kommer på det här tåget. Eller jag kanske inte hittar, eller jag kommer kanske inte hinna ta den här toapausen vid tågbytet. Jag kanske inte får någon ledsagare eller de hittar inte till spåret."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

"Hur har reaktionerna varit från kundtjänst när du har hört av dig?

"Lite olika. [...] Det var en historia förra året när jag skulle åka hem från gymmet. Det började med att han [chauffören] förväntade sig att jag skulle komma till en annan adress där jag inte var. Och jag sa 'nej, jag kan inte det. Du måste komma in hit och hämta mig'. Så kom han in då och var stressad och började klaga för att jag hade bokat fel. Då hade jag redan väntat i en halvtimme typ. Jag är lite avtrubbad, skulle man nästan säga. Men jag hade en träningskompis där som inte var avtrubbad. Hon blev skitsur på den här chauffören. Med all rätt. Han var både sen, på fel plats och började klaga på mig. Han trodde säkert att hon var nån form av assistent till mig. Hon har ingenting med mig att göra på det sättet alls. Han klagade att hon hade gjort fel. Jag var inte inblandad i det här, men de blev väldigt irriterade på varandra. Och det slutade med att han bara körde ifrån mig. Där står man handfallen. Vad händer nu?"

/tjej 22 år med nedsatt syn och använder rullstol

"Det är en väldigt stor aspekt och man måste alltid vara redo för att allt kan fejla. Det är en konstant stress [...]. Jag har lärt mig att man inte kan ta ledsagare för givet. De kanske inte alltid dyker upp."

/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel

"Vad händer om ni inte hittar någon plats? – Då får man ju gå längre, till den lugna kupén. Så blir det ju. Då får man ju gå in där det är avstängt, men sen är han ju så uppe i varv att han inte är lugn där inne. Då får man ju verkligen kolla om det är folk där också för annars blir de ju störda. Så det blir liksom en ond cirkel och ibland händer det faktiskt att det varit 'too much' och ja OK då får man ju faktiskt hoppa av. Och vänta på nästa tåg eller avbryta hela resan. "

/mamma till 9-årig kille med NPF

Sen är det typiskt för Skånetrafiken. Att färdtjänsten blir framflyttad. Eller så kan den inte dyka upp. Det har också hänt vid något tillfälle. Eller så kan det vara svårt att kommunicera. Ja man måste boka med god marginal för att vara säker på att komma på plats.

/kille 19 år med nedsatt syn

Önskan att bli självständig, känna sig fri och vara som alla andra gör att ungdomar reser trots allt

Barn och unga med funktionsnedsättningar är på många sätt precis som alla andra. De går igenom naturliga förändringar under uppväxten, som till exempel övergången från barndom till vuxenliv. En period som innebär stora förändringar i livssituationen, varav en del handlar om att bli mer självständig. Ungdomarna vi har pratat med uttrycker en stark önskan om att få vara självständiga, precis som andra ungdomar. De drivs av en vilja att känna sig fria att utforska världen och att göra det på egen hand. De längtar efter ett liv fyllt av upplevelser, aktiviteter och vänner. Precis som alla andra barn och unga. Vissa blir påhejade av sina föräldrar och andra behöver övertyga eller ibland undanhålla information för sina föräldrar för att kunna fortsätta ta del av den frihet som Skånetrafiken kan ge.

"Avslutningsvis. Hur viktigt är det för dig att det finns kollektivtrafik att åka med för din del?"

"Jätte viktigt. Det är mitt sätt att ta mig fram. Utan den skulle jag ju inte komma så långt. Absolut. Det är A och O [...] Du har en himla fördel om du vågar ta dig ut".

/kille 23 år med nedsatt syn

"Vilken skillnad tror du att det hade gjort för dig om du inte hade kunnat hoppa in utan hade behövt hjälp?"

"Det hade inte känts så nice. Därför jag är en sån som är väldigt självständig och vill vara självständig. Till exempel här på boendet brukar de alltid fråga om jag behöver hjälp. Jag vill inte ha det. Men ibland gör dom det. Men jag säger alltid till. Jag vill vara självständig."

/kille 17 år som använder rullstol

"Jag tycker om att träna. Generellt att vara aktiv. Och då blir det ju en del i åkande. Framför allt med färdtjänst men även med tåg och buss om jag har någon ledsagare med mig. Jag ser nästan ingenting och sitter i rullstol. Så jag behöver ju hjälp när jag är i väg."

/tjej 22 år med nedsatt syn och som använder rullstol

"Morsan är galen. Hon är inte så glad [för att han reser]. Farsan han har väl kommit över det. Han har börjat vänja sig med det. Inte morsan. Hon kommer aldrig göra det. Men som tur är så är hon aldrig med. Jag brukar säga hejdå till henne hemma.

/kille 17 år som använder rullstol

"Hur viktigt det är för dig att vara självständig?" "Alltså för mig är det ganska viktigt. Med tanke på att jag brukar tycka om att åka till ställen med mina föräldrar men ibland om de inte vill åka någonstans så brukar jag ändå tycka att det är kul att ha den här den här friheten att kunna åka lite hit och dit lite själv. Sen, jag gillar att utforska och åka till olika ställen. Kanske någonstans där de säljer spel eller så. Jag kan fråga min pappa om han kan köra mig dit, men jag känner att det är så kul att se alla de här äldre ungdomarna som kan ta sig överallt själva och jag tycker att det är så fascinerande och jag vill också kunna göra det och jag vill inte att min synnedsättning ska hindra mig till det. Så jag försöker verkligen kunna ta mig till många ställen."

/tjej 14 år med nedsatt syn

"Hur har dina föräldrar känt inför att du skulle ut och åka i kollektivtrafiken?"

"Jag så klart att de är rädda alltså för att jag då är jag döv. Alltså, det är viktigt att man hänger med och så i samhället och så och dom var ju så nej! Ska du verkligen göra så? Men sen så tog man det lite stegvis."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Jag är en självständig person så att jag vill inte att de [föräldrarna] kör mig hit och dit eller till kompisar eller så där. Nej, utan nej. Jag åker till själv, ja så är det."

/kille 15 år med nedsatt hörsel

"Man slipper förlita sig på mamma och hennes körkort. Jag kan göra saker med kompisarna ändå fast hon inte kan köra."

/tjej 17 år med NPF

"Ja, jag är ingen fegis liksom jag. [...] jag vågar bege mig ut i samhället. Man kan inte bara stå för sig själv och liksom inte våga göra grejer, man måste våga. Ja, och hörande kan absolut göra det. Och då ska jag som döv kunna göra det som hörande gör. Det är inte så farligt."

/tjej 15 år nedsatt hörsel

Res med oss till Helsingborg

Under en medresa tillsammans med en kille med nedsatt syn fick vi möjlighet att prova de nya ledstråken som ska guida blinda och de med synnedsättning till och från de nya spåren som tillkommit utanför Knutpunkten.



Dels var det inte uppenbart hur ledstråken var kopplade, dels leddes han utan varning eller indikation rakt över ett vältrafikerat övergångsställe. Här fick vi stanna honom för att säkerställa att han inte blev påkörd.



Väl inne vid Knutpunkten avslutades ledstråket framför en betongpelare och därefter förväntades han på egen hand ta sig över bussvägen utan vare sig förvarning eller hjälp. En situation som upplevdes stressande och rörig för honom och som för oss seende var en uppenbar trafikfara. Väl över vägen fick han känna med händerna längst väggen en längre bit för att hitta till ingången på Knutpunkten.

Res med oss till Landskrona

Under hösten 2024 har omfattande renoveringar pågått vid Landskrona station, vilket har påverkat de resenärer som behöver ta sig till och från spåren. Som en lösning när hissen varit ur funktion installerades en trapphiss för att underlätta för personer med begränsad rörlighet.

Även om trapphissen syftar till att hjälpa, har den visat sig innebära vissa utmaningar. Dels blockerar den trappan för den stora mängd resenärer som behöver ta sig upp och ner. Dels kan den skapa fara för personer med synnedsättning, då den kan vara svår att upptäcka och passera säkert. Hanteringen av trapphissen lämnas dessutom till resenärerna själva, vilket kan skapa osäkerhet och fördröjningar.

Vid vissa tillfällen har trapphissen också varit ur funktion under längre perioder, vilket gör att resenärer med behov omöjligtvis kan ta sig till spåren. Situationen belyser vikten av att även tillfälliga lösningar utformas med hänsyn till tillgänglighet och smidighet för alla resenärsgupper.



Analys av insikter

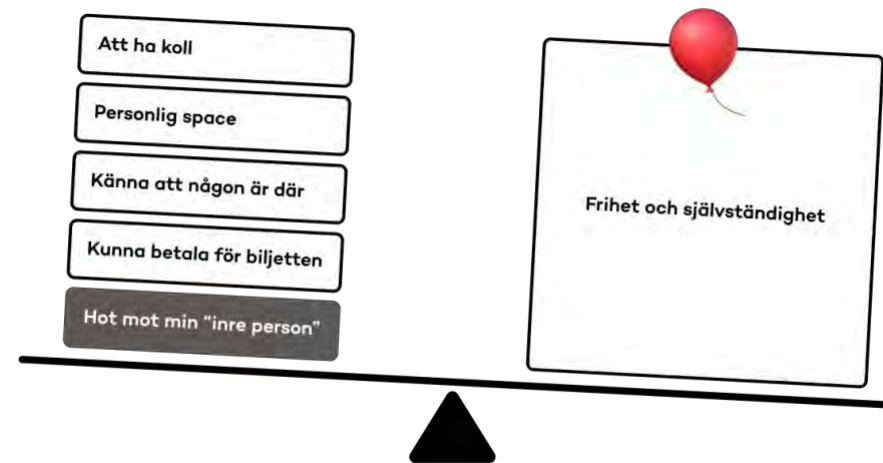
Det finns fler likheter än skillnader mellan barn och unga i allmänhet

Som nämnts tidigare användes en gungbräda i den tidigare studien som mental modell för att beskriva trygghetens beståndsdelar och de behov som är viktiga för att ungdomar ska vilja, våga och kunna resa. Samma modell kan användas på ett liknande sätt för att illustrera hur denna målgrupps behov förhåller sig till deras önskan om frihet och självständighet.

På gungbrädans vänstra sida placerar vi de behovsområden, eller teman, som är centrala för upplevelsen av trygghet. Här ryms även ett område som fokuserar på de negativa upplevelser ungdomarna ibland ställs inför, vilket i vår förra rapport benämns som hot mot min inre person. Företeelser i detta område begränsar känslan av frihet och kan inkludera integritetskränkande händelser, obehagliga situationer eller hotfulla medresenärer.

På gungbrädans högra sida finner vi drivkraften att uppnå frihet och självständighet. Det handlar om längtan efter att "ha ett liv" bortom föräldrarnas kontroll – ett aktivt liv med plats för vänner, fritidsintressen och spontanitet.

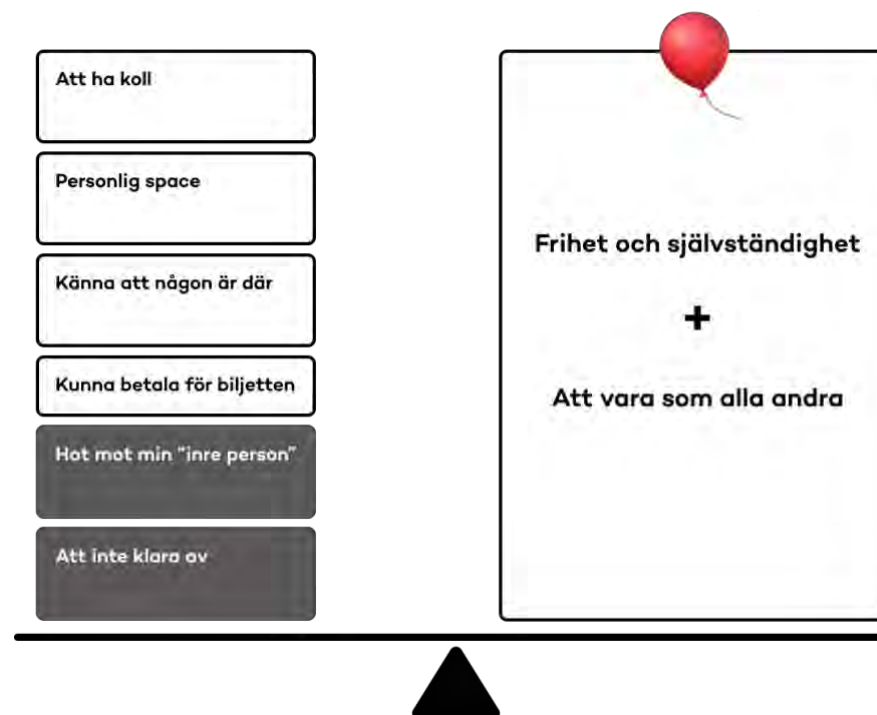
Priset ungdomarna betalar för att uppnå frihet och självständighet är risken att behöva hantera företeelserna i den negativa upplevelsetemat, Hot mot min inre person, samt de konsekvenser som uppstår om något behovsområde brister.



Tyngre faktorer och utökad drivkraft

För att göra modellen helt representativ för denna målgrupp så behöver den justeras något. Vi ser att det finns ytterligare en negativ upplevelse att lägga till, som vi valt att kalla, att inte klara av. Samtidigt framträder större brister inom behovsområden som att ha koll, personligt utrymme och att känna att någon finns där. Dessa är områden som kan vara svåra att tillgodose, trots att behoven är särskilt viktiga för just denna målgrupp. Konsekvensen av dessa justeringar är att gungbrädan snabbt riskerar att luta åt andra hållet – priset för frihet och självständighet blir för högt, vilket ökar risken för att de ska avstå från att resa.

Som en motvikt till det höga priset kan vi lägga till en ytterligare drivkraft: behovet av att få vara som alla andra. Känslan av att kunna röra sig fritt och självständigt i samhället, precis som alla andra ungdomar, kan för vissa bli avgörande. Detta tillägg kan därför i vissa fall få gungbrädan att slå över – så att de väljer att bortse från de negativa upplevelsena och i stället vågar resa kollektivt.



Föräldrarnas roll

Utänför ungdomarnas egna behov och drivkrafter ser vi att det går att göra ett sista tillägg i modellen. För denna målgrupp fyller föräldrar på många sätt en roll att undanröja eventuella brister i kollektivtrafiken. Främst handlar om att stötta, lära ut och träna sina barn och ungdomar i att resa med kollektivtrafiken. Ibland handlar det om att agera livlina när något oförutsett händer och ibland handlar det om att ingjuta mod. Vi kan se att föräldrarnas insats verkar kompensatorisk och att det kan motverka risken för att eventuella brister tar över, så att ungdomarna fortsatt ska kunna, vilja och våga resa.

Forskningen stödjer vår slutsats att föräldrar spelar en stor roll för barn och unga i kollektivtrafiken. Flera studier visar på vikten av det sociala nätverket för personer med funktionsnedsättningar (Stjärnberg, 2018). Ju större socialt nätverk och starkare familjeband personen har, desto bättre möjligheter har de att få sina transportbehov tillgodosedda.



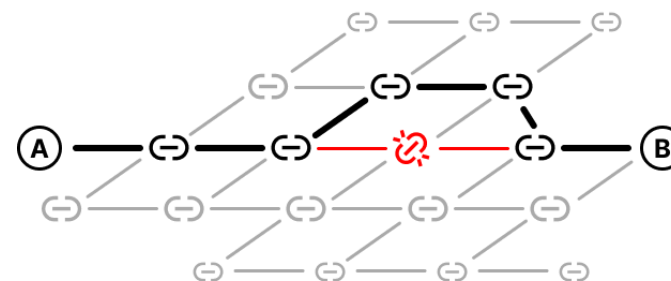
Betydelsen av frihet är individuell och situationsbunden

Som beskrivet har vi medvetet valt att inte presentera den allmänna kollektivtrafiken och färdtjänst som två separata resealternativ utan i stället låtit ungdomarna beskriva sina upplevelser oavhängigt färsätt och utan att ta hänsyn till organisatoriska uppdelningar. Vi kan efter intervjuerna konstatera att ungdomarnas upplevelse av frihet inte är knuten till ett specifikt trafikslag. Frihet handlar snarare om möjligheten att ta sig runt i samhället på ett så friktionsfritt sätt som möjligt och vad som upplevs som friktionsfritt är individuellt och ganska ofta situationsbundet. För vissa känns det som en frihet att resa med färdtjänst, då det minskar behovet av onödig förflyttning, planering och närvaron av andra. Dessutom slipper de själva boka varje moment av resan. För andra handlar det om att ha mer flexibla resmöjligheter – kanske fungerar en viss busslinje bra, medan tågresor känns omöjliga och ersätts med färdtjänst. En tredje grupp ser frihet i att resa självständigt med den allmänna kollektivtrafiken för de sträckor som känns hanterbara. Vi kan dock se att ungdomarna inte upplever vare sig färdtjänst eller kollektivtrafiken som särskilt flexibel. Det blir också tydligt att ingen enskild aktör idag kan garantera en smidig och flexibel helhetsupplevelse.

En sammanhållande resa är smidigt för alla, men nödvändigt för vissa

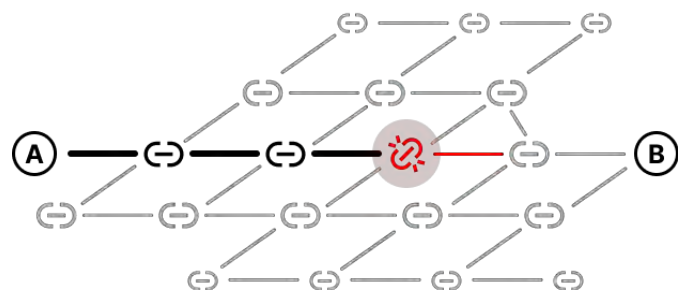
Resor i den allmänna kollektivtrafiken kan uppfattas som en sammanhållen upplevelse, där förväntan är att helheten ska vara smidig och enkel. I praktiken består dock en resa av en kedja med länkar, där varje länk motsvarar ett nytt moment. När länkarna sitter ihop fungerar resan oftast väl och upplevs som hanterbar. Men vad händer när en länk brister?

För de flesta resenärer är det möjligt att lösa problemet på egen hand. De kanske planerar om, tar en annan väg, promenerar sista biten eller byter transportsätt för att nå sitt mål. För målgruppen i denna undersökning är den typ av lösningar oftast inte genomförbara. Här uppstår en viktig fråga: Vem bär ansvaret när det inte går att ta sig runt en bristande länk?



Svaret idag är ungdomen själv, vilket leder till att dessa resenärer ofta blir fast. Resan kanske påbörjas men måste avbrytas eftersom alternativa vägar inte är möjliga. Trots noggrann planering och förberedelse riskerar många resor att bli sköra. Denna upplevelse är i sig mentalt påfrestande för

ungdomarna, i vissa fall uttröttande, och resulterar i en verklighet där resorna inte upplevs vara avkopplande och riskerar att helt enkelt inte bli av.



Trots det omfattande stöd och den restriktion med föräldrar som ofta förekommer, finns det många situationer som aldrig kan förutses eller tränas på i förväg. I värsta fall blir träningen ett så kallat "happy-case" – en idealiserad bild av hur resan borde fungera. Men när ungdomarna sedan ställs inför verkligheten på egen hand kan utmaningarna snabbt bli övermäktiga.

Den här insikten lyfter vikten av att förstå att smidiga och sammanhållna resor inte bara är en bekvämlighet för de flesta – utan en nödvändighet för vissa. Därmed blir det tydligt hur viktigt det är att Skånetrafiken fortsätter arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv.

Att resa i kollektivtrafiken kräver förmågor och färdigheter

För att resa kollektivt krävs olika förmågor och färdigheter som ofta utvecklas över tid. Förmågor handlar om grundläggande kapacitet, som att förflytta sig eller planera, medan färdigheter är mer konkreta, som att använda en reseapp eller läsa en tidtabell. Som vi lyft tidigare så kan det vara svårt att förstå hur kollektivtrafiksystemet fungerar och det krävs inte bara en utan flera ytterligare förmågor för att smidigt kunna ta sig fram med hjälp av kollektivtrafiken. För vissa är detta enkelt, men för andra krävs mycket för att kunna hantera en resa. Trafikanalys listar följande förmågor som de ser krävs av resenärer i kollektivtrafiken:

- förmågan att förstå och göra sig förstådd
- att planera
- att orientera sig
- att röra och förflytta sig
- att vistas i olika miljöer (Trafikanalys, 2019).

Utifrån det vi hört från ungdomar ser vi anledning att komplettera listan ovan för att ge en mer rättvis bild av de krav och förväntningar som läggs på ungdomar. För att resandet ska bli smidigt och hanterbart bör de också kunna:

- sälla och ta in information
- hantera närvaron av andra människor
- ta in flera intryck på samma gång
- ta kontakt och kommunicera
- hantera oförutsedda händelser
- hantera trängsel, stress och en stor mängd människor i rörelse

Upplevelsen av att navigera ett system som inte är skapat för alla

Som nämndes tidigare i insiktsdelen ställer den allmänna kollektivtrafiken krav på resenärernas förmågor. För många kan dessa krav signalera att systemet inte är designat för att passa alla. Detta gäller särskilt om man saknar vissa förmågor eller det mod som, enligt vår förståelse, ofta krävs för att ta plats i samhället på lika villkor.

Rullstolar, barnvagnar och annat skrymmande bagage är exempelvis hänvisade till specifika platser ombord och det är ofta många som ska dela på det begränsade utrymmet. Vid trängsel är det inte självklart för en ung resenär i rullstol att våga be andra flytta på sig eller försöka ta sig in på en överfull buss eller ett tåg.

Ungdomar med synnedsättning berättar att de ofta tvingas anpassa sig för att överhuvudtaget kunna genomföra resan. Ett exempel är att de avstår från att sitta ner eftersom det kan vara svårt att hitta ett ledigt säte eller att snabbt lokalisera stoppknappen. I stället står de upp på en buss som kränger fram och tillbaka, utan möjlighet att visuellt förutse kurvor eller inbromsningar vid rödljus. Att stå upp under sådana förhållanden är ansträngande för vem som helst, men för en person som inte kan följa resans rörelser med blicken är det också mycket obehagligt.

För unga med kognitiva nedsättningar är det vanligt att försöka minimera stress genom att noggrant välja avgångstider, när det

är möjligt. Att undvika de mest hektiska och trånga tiderna kan hjälpa dem att spara energi – något som ibland är avgörande för att överhuvudtaget orka resa och ta sig igenom en hel dag i skolan.

Unga resenärer med hörselnedsättning reser ofta på helspänn för att kunna följa med och förstå vad som händer längs resan. De är medvetna om att de går miste om audiell information så som utrop i högtalarna eller samtal mellan personal och medresenärer. De väljer att hålla sig i närheten av skyltar och ibland även chauffören för att ha möjligheten att snappa upp vad som sägs. Men informationen upplevs oftast som bristfällig när väl en avvikelse sker.

Dessa tillvägagångsätt visar hur unga resenärer med funktionsnedsättningar ofta måste utveckla strategier för att hantera ett system som de upplever inte fullt ut inkluderar dem. Strategierna visar på mod och vilja – men de understryker också en obalans där kollektivtrafikens utformning skapar onödiga hinder för många.

Strategier för att hantera brister i resandet

Strategierna varierar beroende på individens erfarenheter och vilka funktionshinder de är vana vid att navigera i vardagen. Ofta är dessa strategier helt avgörande för att en resa ska lyckas, men de innebär samtidigt tidskrävande planering, längre restider eller energikrävande aktiviteter. Det kan exempelvis handla om att undvika vissa restider, ha backup-lösningar redo eller planera byten vid specifika stationer. Utan dessa strategier skulle fler resenärer riskera att fastna när något i reskedjan brister.

Det faktum att barn och unga behöver utveckla egna strategier för att kunna resa i kollektivtrafiken visar att ansvaret i hög grad läggs på den enskilda resenären, i stället för på de aktörer som har det övergripande ansvaret. I Skånetrafikens verksamhetsplan för 2024 står det:

Vi erbjuder kollektivtrafik med utgångspunkt i kundens behov och efterfrågan och säkerställer utlovad leverans genom hela kundens resa. Oavsett förmågor och förutsättningar ska alla resenärer kunna få hjälp att förstå kollektivtrafiken som system och resa på ett säkert och tryggt sätt.

Trots detta upplever barn och unga med funktionsnedsättningar att kollektivtrafiken inte utgår från deras behov. De känner sig heller inte trygga med att resan blir som utlovat. Ändå fortsätter de resa – de hoppas på det bästa, kompenserar för det som inte fungerar, anpassar sig, tränar och utsätter sig samtidigt för risker för att kunna hålla fast vid sin frihet och förhoppningen om att de får ta del i vårt samhälle precis som alla andra.

När strategierna inte räcker till, eller när de saknas, blir alternativet ofta att avstå från resan helt. Resandet upplevs som för omständligt och osäkert, vilket leder till att livet begränsas. Nästan alla ungdomar vi pratat med lyfter att de känner vänner som varken kan, vill eller vågar resa. De berättar att de själva ibland ses som modiga, och ibland lite dumdristiga, för att de ändå vågar ge sig ut i kollektivtrafiken.

Och vad händer med de barn och unga som väljer bort kollektivtrafiken? Vad händer med de som genom det förlorar möjligheten att leva ett aktivt och utvecklande liv – där de kan studera, arbeta, träffa vänner eller delta i fritidsaktiviteter?

Frågan vi ställer oss är om det verkligen är rimligt att det ska krävas strategier och ett stort mått av mod för att kunna ta sig fram i vårt samhälle och är det verkligen rimligt att detta ansvar ska läggas på barn och unga med funktionsnedsättningar?

Unga vill resa kollektivt

Det finns en risk att en rapport som denna endast fokuserar på det negativa i upplevelsena. Därför vill vi vara noga med att belysa att kollektivtrafiken, även om den ibland upplevs som svår, läskig och oförutsägbar, också är något som ungdomarna verkligen uppskattar. Unga människor vill resa kollektivt. Många unga väljer att ta sig fram med hjälp av kollektivtrafiken och möter utmaningarna med en positiv inställning för att uppnå sin självständighet och frihet. De har relativt låga krav och känner stor tacksamhet över att Skånetrafiken finns för unga i Skåne.

Avslutningsvis vill vi understryka att unga vill resa kollektivt och hoppas att den vetskapen fungerar som en sporre att fortsätta utveckla kollektivtrafiken och undanröja hinder – för en grupp väldigt modiga och tacksamma ungdomar som i framtiden förhoppningsvis blir era betalande resenärer.

Alltså, det handlar om att våga...



"Det är klart. Det kräver mycket mod. Men alternativet är att jag sitter hemma. Vad är det roliga med det? Man vill ha ett liv som är så likt seende. Och med så lika förutsättningar som möjligt. Det är det vi personer med funktionsnedsättning generellt strider och strävar mot.

*Det är bra att sådana här undersökningar görs så man kan få genom lite talan. Förhoppningsvis blir det till nån positiv förändring på systemet. Det är i grund och botten ett jättebra system. Det finns en jättebra tanke. Som system finns det alltid något man kan göra bättre. Det är en bra tanke och en stor inkluderande faktor."
/kille 19 år med nedsatt syn och hörsel*

Några medskick till Skånetrafiken

Som en avslutande diskussion i denna rapport vill vi dela med oss av de tankar och reflektioner som väckts hos oss under projektets gång. Vi hoppas att dessa insikter kan bidra till vidare diskussioner hos Skånetrafiken och andra aktörer inom kollektivtrafiken.

Vår förhoppning är att dessa reflektioner kan bli en hjälp i försöket att hitta lösningar på några av de frågor vi har lyft. Vi tror att det tillsammans går att skapa en kollektivtrafik som blir mer tillgänglig och inkluderande.

Vem har ansvaret för att lära ut hur kollektivtrafiken fungerar?

En tydlig insikt från både detta arbete och den tidigare studien om barn och ungas upplevelser av kollektivtrafiken är att ungdomarna ofta lämnas att själva, eller tillsammans med sina föräldrar, lista ut hur resandet fungerar.

Många ungdomar ger sig ut i kollektivtrafiken på egen hand för första gången när de börjar gymnasiet. För de som börjar gymnasiet i en annan kommun skickas ett skolkort hem, administrerat av hemkommunen. Tänk om Skånetrafiken, i samarbete med kommunerna, kunde passa på att välkomna dessa nya resenärer i samband med utskicket?

En gemensam introduktion kunde visa den bästa färdvägen till skolan, tipsa om Skånetrafikens app och förklara skolkortets villkor. Det skulle inte bara göra ungdomarna tryggare, utan också få dem att känna sig välkomna som kunder – och ge dem en bättre start i kollektivtrafiken redan från första resan. Hur kan Skånetrafiken och kommuner samarbeta för att ge unga resenärer en bättre start i kollektivtrafiken?

Hur kan appen bli det bästa resestödet?

Det är inte bara kollektivtrafiksystemet, biljettsystemet eller orienteringen under resan som kan vara utmanande. Även appen kan vara svår att lära sig. Appen är en viktig källa till information, och när resenären har tillgång till aktuell och uppdaterad information skapar det en känsla av trygghet. Ungdomarna önskar dessutom att appen i ännu större utsträckning ska kunna ge liveuppdateringar när något oförutsett inträffar.

Att utforska appen på egen hand, särskilt i kombination med hjälpmedelsfunktioner i mobilen, är inte alltid enkelt. Funktioner som stöd för skärmläsning eller större textstorlekar är exempel på sådant som Skånetrafiken skulle kunna informera om för att fler resenärer ska upptäcka och dra nytta av appens möjligheter. Hur kan Skånetrafiken utveckla appen för att göra den mer tillgänglig och användarvänlig för alla resenärer?

Hur säkerställer vi trafiksäkerhet för ungdomar?

Hjärnan fortsätter utvecklas fram till ungefär 25 års ålder. Hos barn och unga, vars hjärna ännu inte är färdigutvecklad, påverkas förmågan att bedöma risker, kontrollera impulser och tänka långsiktigt på konsekvenser. Om vi kombinerar detta med vetenskapen att unga resenärer – både med och utan funktionsnedsättningar – ofta drivs av en stark vilja att uppnå frihet och självständighet genom kollektivtrafiken, framträder en bild där de ofta provar sig fram. De testar, både för att förstå hur systemet fungerar och för att hitta den snabbaste eller mest effektiva färdvägen. Men detta utforskande kan ibland leda till farliga situationer i trafiken. Det är något som ungdomarna själva sällan reflekterar över, men som framkommer när de delar sina erfarenheter med oss.

Vi har exempelvis fått höra om en tjej med gravt nedsatt syn som på egen hand utforskar stadens stationsområde för att hitta den snabbaste vägen fram. Hon berättade hur hon chansar på att bilar och cyklar ska bromsa in och släppa förbi henne. Vi har också hört om synskadade ungdomar som använder sin käpp för att känna sig fram längs perrongens ytterkant, eftersom det känns som den enklaste vägen till trappan – även när snabbtåg som X2000 rusar förbi på spåret intill. Många synskadade har också beskrivit hur de snubblat över kanter, ramlat i trappor eller stött på hinder, som tillfälliga staket, som de inte kunnat förutse.

Ett annat exempel handlar om en rullstolsburen kille som väljer att snabbt hoppa in på ett Öresundståg i stället för att använda den mer tidskrävande rampen. Sådana situationer får oss att ställa frågan: Kan det vara så att ungdomar med funktionsnedsättningar utsätter sig för större risker än andra barn och unga i kollektivtrafiken? Om svaret är ja, hur minskar vi riskerna i kollektivtrafiken för dessa barn och unga?

Hur når vi de som vi inte pratat med?

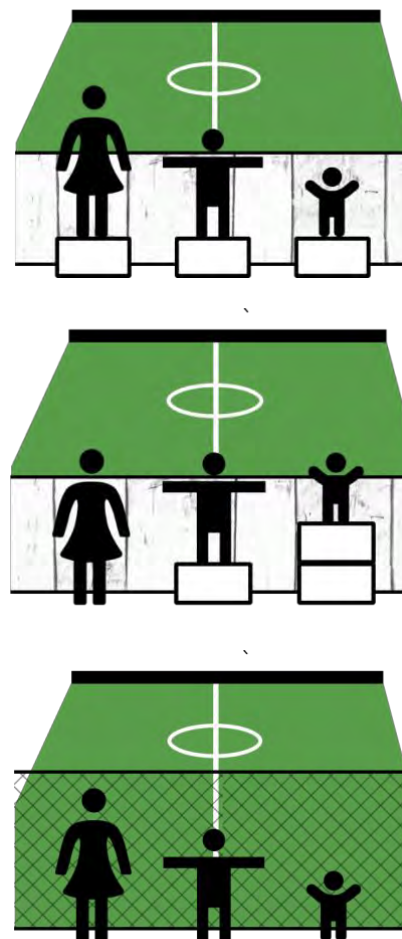
En kvalitativ undersökning som denna kan gå på djupet och identifiera människors grundläggande behov och drivkrafter. Samtidigt är vi begränsade av det underlag som finns. Därför ställer vi oss frågan: Vilka är det som inte har kommit till tals? Under flera samtal med ungdomarna har vi insett att det krävs ett stort mått av mod för att resa i kollektivtrafiken, särskilt om en eller flera av individens förmågor är nedsatta. Det är långt ifrån självklart att våga lita på att tekniska lösningar fungerar som de ska, att personal agerar enligt förväntningarna eller att tidtabeller stämmer överens med verkligheten.

Hur ser det ut för de som inte vågar, som inte litar på systemet och därför väljer bort att resa kollektivt? Om barn och unga inte kan, vill eller vågar åka, riskerar kollektivtrafiken att bli en begränsande faktor – något som gör det svårt, eller till och med omöjligt, för vissa att leva ett självständigt och innehållsrikt liv. Vad skulle krävas för att även de ska kunna ta del av denna viktiga samhällstjänst?

Hur kan Skånetrafiken behålla ungdomar som kunder även som vuxna?

I våra undersökningar har barn och unga visat sig vara generellt kravlösa kunder inom kollektivtrafiken. De accepterar läget, klagar sällan och har ofta ganska låga förväntningar. För många är kollektivtrafiken det enda alternativet för att kunna resa självständigt. Men vad händer när ungdomarna växer upp? Om de utmaningar och hinder de mött i kollektivtrafiken inte lindras, finns risken att de söker sig till andra alternativ, om ekonomiska och andra förutsättningar tillåter det. En ännu större risk gäller den grupp som inte har möjlighet att använda andra alternativ, som till exempel egen bil. För dessa individer är det särskilt viktigt att kollektivtrafiken förblir tillgänglig även i vuxen ålder, för att undvika social exkludering och isolering.

Tänk en framtid där vi kan se bortom tillfälliga anpassningar, där alla kan resa på lika villkor och där kollektivtrafiken är inkluderande från grunden. Kanske känns det som en utopi, men ofta handlar det om ett perspektivskifte. Illustrationen till höger visar, uppifrån och ned, hur hinder i vår miljö kan tas bort genom enkla designlösningar som fungerar för alla. Ett staket som är genomskinligt i stället för ett helt plank ger fri sikt för alla människor, oavsett längd, utan behov av ytterligare anpassningar eller hjälpmedel.



Samhället och kollektivtrafiken utvecklas ständigt, och det är därför viktigt att tänka på hur Skånetrafiken kan behålla unga vuxna som kunder. Hur kan vi säkerställa att de som inte har något annat alternativ än kollektivtrafiken känner sig välkomna och trygga?

Hur blir vi bättre på att tänka funktion och inte förmåga?

Vad händer om vi slutar kategorisera människor? De som inte ser, de som använder rullstol, de som inte talar svenska etc. och i stället planerar för att möta människors olika behov? Nedsatta funktioner kan vara permanenta, temporära eller situationsbundna. För vissa kan en hiss till perrongen vara avgörande för att ta sig till tåget, för andra kan den vara en smidig lösning vid kryckor, barnvagn eller tungt bagage. Precis som hissen blir det som en gång var en anpassning plötsligt en självklarhet för alla.

Nyckeln till framtidens kollektivtrafik kanske är flexibilitet? Kan vi utveckla mer flexibla lösningar som möter olika behov i olika situationer, snarare än att separera allmän och särskild trafik? Tänk om färdtjänst i stället blev kollektivtrafik på beställning för alla invånare – vad mer skulle vara möjligt?

Tack!

Vi som har arbetat i det här projektet vill avslutningsvis tacka alla er ungdomar och föräldrar som medverkat och gjort den här undersökningen möjlig. Utan de öppna samtalen om era upplevelser, tankar och känslor hade vi inte kunnat lyfta ert perspektiv.

Er vilja att kunna påverka och vara delaktiga i samhället har varit en tydlig drivkraft till att delta. I samtalen har ni många gånger själva uttryckt er uppskattning att få bidra och bli lyssnade på.

Vi hoppas och tror att arbetet ska leda till nya initiativ och på sikt fungerande lösningar för alla resenärer i kollektivtrafiken i Skåne. Tack!

"Jag blev väldigt chockad över att ni ville ha med en NPF-perspektivet.

"Vad var det som chockade dig?"

"Det är sällan man tar hänsyn till oss. [...] Jag är väldigt intresserad och jag tycker det är väldigt kul att få vara med och göra förbättringar."

/tjej 16 år med NPF

"Varför vill du berätta din upplevelse för oss?"

"Jo för att jag tycker att det är viktigt att döva hörselskadade i samhället har det bra också. Ja, jag vill komma upp på samma nivå och få samma möjligheter som hörande. Så det är ju viktigt för er att veta hur vi har det. Att vi är ju många som åker kollektivtrafiken varje dag till från skolan och så vidare så att det är ju viktigt att ta med liksom vad jag upplever om vad mina kompisar upplever och sen vad andra upplever också".

/kille 15 år med nedsatt hörsel

"Jag och mamma har förslagit att jag kan komma dit och typ föreläsa för chaufförerna och berätta hur det är att vara synskadad och resa med färdtjänst. Då fick vi svaret att 'Nej vi gör inte sånt'. Det tycker jag är väldigt tråkigt. Jag tror det hade varit en bra grej."

/tjej 22 år med nedsatt syn och som använder rullstol

"Det är ofta att man missar de dövas perspektiv, alltså, man kanske kan liksom kanske göra vissa förbättringar om man får veta våra synpunkter så att vi kan mer vara delaktiga och smälta in i samhället och så vidare. Så jag tycker att det är viktigt. För den sakens skull är det viktigt att vi får berätta om våra upplevelser."

/tjej 15 år med nedsatt hörsel

"Jag skulle kunna skicka med en hel lista på grejer men det viktigaste som jag vill säga är att ta hjälp av oss när ni har något ni ska göra. Ta hjälp av synskadade organisationer och enskilda också, brukarorganisationer för olika funktionsnedsättningar för att få synpunkter konkret [...] Fråga en gång för mycket än för lite. Ta verkligen hjälp av oss."

/kille 23 år med nedsatt syn

"De två största som jag ville förändra var blipp och att få vara självständig."

/kille 17 år som använder rullstol

En sista reflektion kring utmaningen att rekrytera barn och unga med funktionsnedsättning

Att rekrytera barn och unga inom målgruppen har varit projektets största utmaning. Som team förberedde vi oss tidigt på att det skulle bli tidskrävande, men vi underskattade trots allt svårigheten. Utgångspunkten var att rekrytera via Skånetrafikens etablerade kontakter med intresseorganisationer. Det visade sig dock vara väldigt svårt att skapa smidiga ingångar till barn och unga genom dessa mer etablerade organisationer.

Andra vägar som har testats under projektets gång är personliga kontakter till habiliteringen inom Region Skåne, samt en mängd lokala intresseorganisationer för barn och unga med olika funktionsvariationer.

Under projektets gång har teamet analyserat och diskuterat rekryteringsutmaningen. Vi har formulerat flera hypoteser kring orsakerna och antar att det ofta handlar om en kombination av olika faktorer:

"What's in it for me?"

För att intervjua barn och unga krävs vårdnadshavarens medgivande. De beslutar om barnet får delta. Kan tidigare negativa erfarenheter av undersökningar göra att vårdnadshavaren inte ser någon omedelbar nytta med deltagandet? Kanske är de dessutom redan överbelastade med myndighetskontakter för att få stöd för sitt barn. Familjens fokus

ligger på att få vardagen att gå ihop, och frågan om kollektivtrafiken kan kännas mindre viktig.

Uttröttningsseffekt

Intresseorganisationer kan ibland visa trötthet. Samhällets ökade fokus på tillgänglighet, inklusive lagstiftning om digital tillgänglighet, gör att många företag och organisationer söker deras expertråd. Dessa ideellt drivna organisationer saknar eventuellt kapacitet att hantera alla förfrågningar. Som en respondent uttryckte det så kan de som organisation få frågor om utformning och upplevelsen men känslan är att intresset egentligen är svalt: "Man frågar men jag upplever inte att man verkligen vill gå så djupt i det [...]. Så skickar vi ett svar tillbaka sen är det bra med det."

Rädsla och misstänksamhet

Kan det finnas en rädsla och vilja att ta avstånd från myndigheter inom denna målgrupp? Funktionshinderrörelser kämpar för sina rättigheter, och nyhetsrubriker om indraget stöd är vanliga. Detta gäller särskilt de som är beroende av tjänster som färdtjänst. Synskadade har länge kämpat för rätten till färdtjänst. En av våra respondenter uttryckte sin uppgivenhet: "Du får ingenting serverat. Du ska slåss för allting än idag, 2024. Det är ett skamligt alltså. Även sådana grejer som är självklara egentligen." Kan tidigare erfarenheter av myndighetskontakt skapa rädsla för försämringar och påverka viljan att delta?

Generell trend att inte delta i studier

Under projektets gång har vi varit i kontakt med några forskare inom området som bekräftar bilden av att det är svårt att rekrytera individer ur denna målgrupp, även till akademiska arbeten. De ser en generell trend att allt färre ställer upp och deltar i forskningsstudier. Kanske kan det handla om en attitydförändring i allmänhet som vi också sett effekten av i vår undersökning. Fler företag ber om användares upplevelser för att kunna förbättra sin tjänst eller produkt. Kanske blir vår fråga för mycket sett i relation till alla andra frågor?

Referenser

FN. (2024). *Globala målen för hållbar utveckling*.

<https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/>

Folkhälsa Sverige. (2024). *Låt barn med olika behov påverka sitt eget liv*. <https://www.folkhalsasverige.se/barnhalsa/lat-barn-med-olika-behov-paverka-sitt-eget-liv/>

<https://www.folkhalsasverige.se/barnhalsa/lat-barn-med-olika-behov-paverka-sitt-eget-liv/>

Funktionsrätt Sverige. (2024). *Vad är funktionsrätt?*

<https://funktionsratt.se/vad-ar-funktionsratt/>

Myndigheten för delaktighet. (2024). *Möjligheten att transportera sig*.

<https://www.mfd.se/samhallsomraden/transport/mojligheten-att-transportera-sig/>

Rädda Barnen. Fullständig version. (2024). *Barnkonventionen - Fullständig version*. <https://www.raddabarnen.se/rad-och-kunskap/skolmaterial/barnkonventionen/hela-barnkonventionen/>

<https://www.raddabarnen.se/rad-och-kunskap/skolmaterial/barnkonventionen/hela-barnkonventionen/>

Skånetrafiken. (2024). *Vårt uppdrag*.

<https://www.skanetrafiken.se/om-oss/vart-uppdrag/#/>

Stjernborg, V. (2018). *Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik*.

Trafikanalys. <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/forskningsoversikt.pdf>

Trafikanalys. (2019). *Kollektivtrafikens Barriärer - Kartläggning av Hinder i Kollektivtrafikens Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf

Lästips

Följande rapporter och artiklar kan vi rekommendera för vidare läsning.

Hansson, K. (2010). Med rullstolen mot nya världar. En kulturanalytisk studie av habiliteringsträning i stadsmiljö med ungdomar som använder rullstol. Lunds universitet.

<https://portal.research.lu.se/files/5908672/1783815.pdf>

Stjernborg, V., Donalds, E., Ekberg, M., Anh Tran, H., Sjöstedt, V. (2024). *Att skapa inkluderande kollektivtrafikrum*. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/att_skapa_inkluderande_kollektivtrafikrum.pdf

Albertsdottir, E. (16 mars 2020) *Forskning belyser svårigheterna att resa kollektivt för sårbara grupper*. Vetenskap och hälsa.

<https://www.vetenskaphalsa.se/svariigheter-att-resa-kollektivt-for-sarbara-grupper/>

Johansson, S., Hagström, T. (2019) *Personer med funktionsnedsättning och kollektivtrafik*. Begripsam.

<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/begripsam-rapport-kollektivtrafik.pdf>

Funktionshinderpolitik. (9 oktober, 2023). Dags att sluta inkludera? <https://funktionshinderpolitik.se/dags-att-sluta-inkludera/>

Hansson, K. (2012). Mellan välvilja och förakt: en etnografi av kategoriseringar i staden. *Lambda Nordica*, 17(1-2), 102-120.

Rivkraft. (2018). *Tillgänglighet i kollektivtrafik och färdtjänst*.

<https://inte.mfd.se/contentassets/b0ff1be3572b4300b130e0049f784563/rivkraft-19-tillganglighet-i-kollektivtrafik-och-fardtjanst-2018-11.pdf>

Trafikanalys. (2023). *Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 2023*.

https://www.trafa.se/globalassets/pm/2023/pm-2023_2-kollektivtrafikens-tillganglighet-for-personer-med-funktionsnedsattning-2023.pdf

Trafikanalys. (2019). *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf

Joelsson, I. (2017). *Kognitiva funktionsvariationer i kollektivtrafiken*. SLU.

https://stud.epsilon.slu.se/10058/1/joelsson_i_170306.pdf

Hansson, K., Levin, L., Lopez Svensson, G., Månsson Lexell, E., Stjernborg, V. (2023). *En kollektivtrafik för alla: En nulägesbeskrivning av forskning och utvecklingsprojekt inom funktionshinderområdet*. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/web_wp_2023_8_tillg.pdf

Berg, J., Ihlström, J. (2022). *Erfarenheter och upplevda hinder i kollektivtrafiken hos personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar*. VTI. <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1654798/FULLTEXT01.pdf>

Stjernborg. V. (2018). *Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik*. SWECO. <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/fordjupad-forskningsoversikt.pdf>