

TS - Handlingsplan för barnperspektivet i kollektivtrafiken i Uppsala län

Innehåll

1	Bakgrund.....	3
2	Handlingsplan för integrering av barnperspektivet i planering och utförande av kollektivtrafik i Uppsala län.....	4
3	Avslutande kommentarer.....	9
Bilaga 1 – Beskrivning av arbetet med att ta fram handlingsplanen.....		11
1	Inledning.....	11
2	Metod.....	11
3	Analys.....	12
3.1	Kartläggning av aktiviteter.....	12
3.2	Genomlysning av barnperspektiv i strategiskt viktiga dokument.....	14
3.3	Diskussion och rekommendationer.....	16

1 Bakgrund

Kollektivtrafikförvaltningen UL, vid Region Uppsala avser att stärka förvaltningens arbete med barn och barnperspektiv i planeringen av kollektivtrafik. Avsikten grundar sig i ett inriktningsbeslut, som i sin tur har sin grund i Barnkonventionen (Kollektivtrafiknämnden 2016-04-11). Barnombudsmannen i Uppsala län har hållits informerad under arbetets gång.

Som ett steg i detta arbete har Kollektivtrafikförvaltningen UL givit Tyréns AB i uppdrag att genomföra en kartläggning och analys av Kollektivtrafikförvaltningen UL:s pågående arbete rörande barnperspektiv och inkludering av barn i planeringen av kollektivtrafiken. Utöver kartläggningen av pågående arbete har en genomlysning genomförts av styrande dokument inom förvaltningen och Region Uppsala, vilka har påverkan på området.

Resultatet av uppdraget är denna handlingsplan för att stärka barnperspektivet i planering och utförande av kollektivtrafik i Uppsala län. Genomförandet av kartläggningen redovisas för i bilaga 1. Kartläggningen ledde till följande rekommendationer:

Det finns behov av att utveckla barnperspektivet och barnets perspektiv i Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet. För att göra detta har tre fokusområden identifierats. Fokusområdena finns sammanfattade nedan:

- *Utbildning*
Utbildning är viktigt för att säkerställa att all personal som är inblandad i planering, utveckling och utförande av kollektivtrafiken får en grundförståelse för barnperspektivet och hur det kopplar till Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet. Genom en ökad förståelse blir det lättare för anställda att ta till sig övriga förändringar som integrering av barnperspektivet innebär i det dagliga arbetet.
- *Stärka barns förutsättningar*
Stärka barns förutsättningar i kollektivtrafiken syftar till att stärka barnets perspektiv, samt barnrättsperspektivet, i utveckling, planering och utförande av kollektivtrafiken. Det handlar bland annat om att informera och utbilda barn i hur det går till att åka kollektivt. Vidare är det viktigt att informera barn och föräldrar om och vilka rättigheter och skyldigheter barn har i kollektivtrafiken. Det handlar även om att involvera barn i planeringen av kollektivtrafik. Viktigt här är att identifiera verktyg för att involvera barn, exempelvis barnkonsekvensanalys, samt i vilka skeden olika verktyg är relevanta. Att stärka barns förutsättningar handlar även om att göra kollektivtrafiken attraktiv för barn och att få föräldrar att känna sig trygga med att låta sina barn resa kollektivt. Genom att barn vänjer sig vid att åka kollektivt, upplever det tryggt och säkert, och att det finns mervärden med att göra detta kan man påverka barn att fortsätta åka kollektivt även som vuxna. Eftersom barn saknar valet att använda bil är de i vissa fall beroende av kollektivtrafiken för resor och deltagande i samhället. Därmed är kollektivtrafiken i detta avseende en grundläggande rättvisefråga.
- *Implementering och strategisk styrning*
Implementering och strategisk styrning av barnperspektivet i planering av kollektivtrafik syftar till att stärka barnrättsperspektivet och barnperspektivet i planering och genomförande av kollektivtrafik. För att göra detta behöver barnkonventionen integreras i det strategiska ramverk som styr Kollektivtrafikförvaltningen UL:s arbete. Vidare handlar det om att stärka

barnrättsperspektivet i de styrande dokument där Kollektivtrafikförvaltningen UL kan påverka trafikföretagen, exempelvis UL-handboken och i avtal. Detta innebär att barnperspektivet kan stärkas i det operativa arbetet, det vill säga när ett barn möter personal inom kollektivtrafiken, t.ex. förare eller tågvärdar.

I följande avsnitt presenteras handlingsplanen i sin helhet. Handlingsplanen är indelad i de tre fokusområdena enligt ovan.

2 Handlingsplan för integrering av barnperspektivet i planering och utförande av kollektivtrafik i Uppsala län

Utbildning			
Mål	Aktivitet	Effekt	Ansvar
All personal, både kollektivtrafikförvaltningens och trafikotövernans personal, ska veta hur deras arbete påverkar barn.	Medvetandegöra länsbarnombudsmannens utbildning för Kollektivtrafikförvaltningen UL:s alla anställda.	All personal har en grundläggande förståelse för barnkonventionen och hur barnperspektivet påverkar Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet.	Administrativ chef
	Påverka innehåll i introduktionsutbildning för nyanställda bussförare och tågvärdar.	All personal i trafiken har en förståelse för barnperspektivet kopplat till kollektivtrafik med fokus på bemötande, trygghet och barns rättigheter. Möjliggör ett bättre mottagande och utfall av Kollektivtrafikförvaltningen UL:s krav vad gäller bemötande och därmed en bättre kundupplevelse.	Avd. Samhälle och trafik & Avd. Försäljning och kommunikation
	Ta fram särskilt utbildningsmaterial till kundtjänstpersonal. Tillämpning av materialet följs upp.		
	Påverka innehåll i vidareutbildningar, såsom Yrkesförarbevis (YKB).		

Stärka barns förutsättningar			
Mål	Aktivitet	Effekt	Ansvar
Barn ska veta vilka rättigheter och skyldigheter de har i kollektivtrafiken.	Verka för att trafikföretagens utbildningsbesök på skolor och liknande insatser följer ett liknande innehåll och upplägg.	Alla barn som kommer i kontakt med kollektivtrafiken får samma information.	Avd. Försäljning och kommunikation

	Tillgängliggöra och kommunicera information genom kanaler anpassade till barn.	Det är enkelt för barn att få tag på information.	
Kollektivtrafiken är det självklara valet för barn när de blir vuxna.	Utveckla tjänster som ger mervärden vid resor med kollektivtrafiken, ökar attraktiviteten hos barn och unga samt gör att föräldrar känner sig trygga med att låta sina barn resa med kollektivtrafiken.	Fler yngre barn vänjer sig vid att åka med kollektivtrafiken och känner trygghet i kollektivtrafiken när de blir äldre och åker själva. Föräldrar känner sig trygga när deras barn reser med kollektivtrafiken. Äldre barn och unga ser fördelar med kollektivtrafiken eftersom de kan dra nytta av tiden, exempelvis använda trådlöst nätverk i fordon samt resa med vänner.	Avd. Samhälle och trafik
Det är möjligt att samla in information från barn samt möjliggöra för barn att ge synpunkter och ha inflytande i frågor som rör dem i planering och genomförande av kollektivtrafik. Kunskap om barnperspektivet och hur det påverkas av en förändring i kollektivtrafiken ska utgöra underlag vid beslut om en sådan ändring.	Genomföra dialoger med barn, ungdomar och föräldrar. Dialoger kan genomföras i alla skeden av planeringen. Det är viktigt att dialogens syfte och frågeställningar utformas utifrån aktuellt skede, typ av förändring eller det problem som ska lösas. Vid planering av linjenät är det till exempel viktigt att ta reda på hur många barn som påverkas, vilka behov barn och ungdomar har,	Rätt analys i rätt skede ger en känsla av att det är meningsfullt att arbeta med barnperspektivet.	Avd. Samhälle och trafik

	<p>vad som får föräldrar att känna sig trygga med att låta sina barn resa med kollektivtrafiken liksom målpunkter och tidpunkter. Dialoger med barn och unga kan även ge underlag för att ställa relevanta krav på bemötande.</p>		
	<p>Genomföra barnkonsekvensanalyser i samband med större åtgärder och förändringar i kollektivtrafiken som påverkar barns resande. Barnkonsekvensanalysen ska möjliggöra barns delaktighet samt beskriva konsekvenserna som förändringen bedöms medföra, såväl positiva som negativa. Barnkonsekvensanalysen ska genomföras i tid så att resultatet kan påverka beslutet.</p> <p>Det rekommenderas att framtagande av nytt Trafikförsörjningsprogram, beslut om nytt linjenät, nybyggnation av eller betydande förändringar i befintlig infrastruktur (som spårväg och resecentrum) alltid kräver en barnkonsekvensanalys.</p> <p>I andra fall är rekommendationen att behovet av en BKA baseras på hur många barn som antas påverkas, om det berör en förskola, skola eller annan verksamhet som är viktig för barn.</p>		
<p>Resan ska upplevas säker och trygg</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vägen till hållplatsen 2. Situationen kring hållplats/bytespunkter 3. Resan ombord 			

Implementering och strategisk styrning			
Mål	Aktivitet	Effekt	Ansvar
Barnperspektivet är en naturlig del i styrning, planering och utförande av kollektivtrafik.	Upprätta ett internt dokument, exempelvis en PM, om barn och kollektivtrafik. Målsättningen bör vara att detta dokument kan omvandlas till en riktlinje. Med fördel kan PM Kollektivtrafik med barn i centrum utvecklas utifrån ny förvaltningsorganisation och övrigt innehåll i denna handlingsplan. Centralt blir att i en PM peka på vad som behöver kompletteras i andra styrande dokument.	Det blir tydligt vad barnkonventionen och barnperspektivet innebär för förvaltningens verksamhet. Genom att en PM pekar på hur andra dokument bör kompletteras möjliggörs ett brett genomslag. När innehållet i en PM tas vidare till en riktlinje möjliggörs styrning i önskad riktning.	Avd. Samhälle och trafik
	Integrera barnkonventionen i styrande dokument för Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet.	Barnperspektivet finns med i hela kedjan, från budget och trafikförsörjningsprogram till strategier, handböcker och riktlinjer.	Avd. Samhälle och trafik
	Se över och tydliggöra Kollektivtrafikförvaltningen UL:s krav på bemötande i UL-handboken och i avtal. Skapa incitament för trafikföretagen att ta bemötande på allvar.	Bemötandet av barn stärks i trafikföretagens arbete.	Avd. Samhälle och trafik
	Tjänsteutlåtanden inom Kollektivtrafikförvaltningen UL ska inkludera konsekvensbedömningar vad gäller ekonomi, miljö och sociala konsekvenser, om omfattningen på	Ett strukturerat och medvetet arbetssätt för barnperspektiv i planerings- och upphandlingsverksamheten.	

	ärendet motiverar detta. Olika åtgärders påverkan på barn kan då exempelvis rymmas under sociala konsekvenser.		
	Översyn av det strategiska ramverket (TFP och riktlinjer, strategier och handböcker) för Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet. Översynen bör omfatta en genomlysning av om något saknas, en rikriktning av att använda benämningar samt tydliggöra riktlinjer med ska- och bör- krav.	Det strategiska ramverket är tydligt, enkelt att orientera sig i och förstå.	Avd. Samhälle och trafik
	Komplettera med nya strategier för att överbrygga avståndet mellan TFP som är mycket övergripande och grov och handböcker, riktlinjer och strategier som är detaljerade. Ett mellanled behövs som utvecklar vad TFP innebär och konkretiserar detta till en eller flera strategier.	En tydlig koppling mellan vision, mål och handlingsplaner.	Avd. Samhälle och trafik
	Utveckla rutiner för uppföljning av avtal och kundsynpunkter för att motivera trafikföretagen att utveckla sitt arbetssätt kring bemötande.	Bemötande och trygghet prioriteras av trafikföretagen.	Avd. Samhälle och trafik
	Ge bemötande och trygghet en stor vikt i kommande trafikupphandlingar.		Avd. Samhälle och trafik

	Kravställ redovisning för hur trafikföretagen avser arbeta med bemötande och trygghet.		
	Ta fram nyckeltal för att mäta klagomål och koppla till ett bonussystem.		Avd. Samhälle och trafik
	Skapa en roll på förvaltningen som har en uppföljande och samordnande roll vad gäller arbetet med att integrera barnperspektivet i förvaltningens verksamhet.	Arbetet med att integrera barnperspektivet systematiseras.	Förvaltningsledning
	Tillsätta en grupp bestående av personer som arbetar med barnperspektivet från olika avdelningar.	Kunskapsspridning och erfarenhetsåterföring.	Förvaltningsledning

3 Avslutande kommentarer

Handlingsplanen beskriver aktiviteter för att stärka barnperspektivet i Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet. Denna innehåller många aktiviteter och det kan upplevas som en stor uppgift att genomföra alla. Därför är det viktigt att sortera och prioritera insatserna. Flera aktiviteter är kopplade till ett specifikt skede, exempelvis upphandling, varför det är lämpligt att genomföra aktiviteten då. Vissa aktiviteter bygger på varandra och behöver genomföras sekventiellt. Detta gäller till exempel att ta fram en PM om barn och kollektivtrafik som ligger till grund för att integrera barnkonventionen i styrande dokument. Detta arbete kopplar också till utbildningsinsatserna i handlingsplanen. De insatserna kan vara styrda av befintliga trafikavtal varför en stegvis förändring är nödvändig. På så sätt sker implementeringen successivt.

Att verka för ett barnperspektiv i kommande trafikupphandlingar bör inledas snarast och kan i ett inledande skede till stor del göras med befintliga underlag och detta material. Detsamma gäller för exempelvis det arbete som nu genomförs för principer för regionbusstrafiken.

Att ta stöd i processen för att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram kan vara ett alternativ för att implementera barnperspektivet i Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet. I det skedet har med fördel en PM enligt ovan färdigställts.

Att utveckla ett strategiskt ramverk, och däri införa barnperspektiv, är en uppgift som kräver tid och arbetsinsatser. Detsamma gäller för ett arbete att tydliggöra kopplingar i kedjan av dokument från trafikförsörjningsprogrammet till handböcker. Därmed bör de uppgifterna genomföras löpande och tätt knutet till processen för trafikförsörjningsprogrammet.

Arbetsinsatser för att påverka utbildning, bemötande och trygghet samt olika former av tjänsteutveckling kräver visst förarbete, såsom dialog med trafikföretagen, inventering av dagens kundtjänstarbete och informationskanaler med mera. Detta arbete kan påbörjas snarast.

Att integrera barnperspektivet i planering och genomförande av kollektivtrafiken är något som kommer beröra alla, om än i olika omfattning. Det berör också flera avdelningar. Det finns en risk att arbetet med barnperspektivet blir spretigt, att ambitionsnivån kommer variera och att det inte kommuniceras vad olika personer och avdelningar gör. För att hantera dessa risker rekommenderas att det utses en roll på förvaltningen som har som uppgift att följa upp och samordna de olika aktiviteterna som genomförs. Utöver detta rekommenderas att det tillsätts en grupp bestående av personer från de olika avdelningarna och som arbetar med frågor kopplat till barnperspektivet. Syftet med gruppen är att sprida kunskap om vad de olika avdelningarna gör samt möjliggöra erfarenhetsåterföring.

Bilaga 1 – Beskrivning av arbetet med att ta fram handlingsplanen

1 Inledning

Syftet med denna beskrivning är att sätta handlingsplanen i ett sammanhang. Föreslagna aktiviteter i handlingsplanen är identifierade genom en grundlig kartläggning av Kollektivtrafikförvaltningen UL:s verksamhet; av styrande dokument samt av hur man idag arbetar med barnperspektivet, vilken redogörs för i följande avsnitt.

Beskrivningen är indelad i avsnitten *Metod*, *Analys* samt *Diskussion och slutsatser*.

2 Metod

Analysen som genomförts är kvalitativ och består av tre delar.

En genomläsning av olika dokument har genomförts för att kartlägga vilka aktiviteter som pågår eller har genomförts, för att inkludera barnperspektivet i planeringen av kollektivtrafiken. Denna genomläsning har också syftat till att kartlägga hur barnperspektivet synliggörs i styrdokument som har bäring på planeringen av kollektivtrafik i Uppsala län. De dokument som analyserats är listade i tabell 1.

TABELL 1. DOKUMENT SOM ANALYSERATS UTIFRÅN ETT BARNPERSPEKTIV

Avtal landsbygdstrafik 2011
Avtal regiontrafik 2011
Strategier för stadstrafiken i Uppsala
Hållplatshandboken - Riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län
Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning
UL-handboken (uppdaterad 9 januari 2017)
Nytt linjenät 2017 för Uppsala stadstrafik
SKA nytt linjenät 2017 för Uppsala stadstrafik
Kollektivtrafiknämnden, protokoll 2016-04-11
Policy för att förverkliga barnets rättigheter & Handlingsplan 2013-2017 för att förverkliga barnets rättigheter
Mall för BKA Region Uppsala
PM Kollektivtrafik med barn i centrum
TFP – underlag för samråd med barn och ungdomar hösten 2015
TFP - Resultat Samråd med barn och ungdomar om kollektivtrafiken
Regionplan 2017- 2019 och budget 2017

För att fördjupa kartläggningen av styrande dokument genomfördes fem intervjuer med personer med kunskap om kollektivtrafiken i Uppsala län. Fyra av intervjuerna genomfördes med personer inom Kollektivtrafikförvaltningen UL och en intervju genomfördes med en representant från ett av trafikföretagen. Intervjuerna hade en semistrukturerad karaktär. Ett antal frågor hade förberetts inför intervjuerna, vilka utgjorde ett ramverk för intervjuerna som sedan genomfördes som ett fritt samtal. Ett sådant förfarande innebär att varje intervju får sin egen karaktär. Metodiken ställer krav på den som genomför intervjun att vara kreativ och ställa följdfrågor och styra samtalet mot att de uppsatta frågeställningarna besvaras.

För att komplettera dokumentanalysen och intervjuerna genomfördes en workshop med deltagare från Kollektivtrafikförvaltningen UL och med trafikföretagen. Workshopen strukturerades i tre delmoment där deltagarna fick fundera på och ge exempel på hur deras verksamhet påverkar barn. De tre frågeställningarna var: *Hur man arbetar med barnperspektivet idag, vilka utmaningar som finns vad gäller barnperspektivet och deras verksamhet och förslag på åtgärder för att hantera dessa utmaningar.* Workshopen gav en hel del information och underlag till handlingsplanen. Upplägget innebar att deltagarna involverades i arbetet med handlingsplanen och att det skapar bättre förutsättningar för att handlingsplanen förankras i organisationerna.

3 Analys

3.1 Kartläggning av aktiviteter

Policy för att förverkliga barnets rättigheter och Handlingsplan 2013-2017 för att förverkliga barnets rättigheter

Under 2013 utformade landstinget i Uppsala län en policy och en handlingsplan för att förverkliga barnets rättigheter. Det åtagande som policyn innebär för landstinget formuleras enligt följande:

Landstinget i Uppsala län ska aktivt arbeta för att uppfylla de rättigheter som stadgas i konventionen. Det betyder att alla barn i länet ska ha samma tillgång till sina rättigheter, ska behandlas med respekt och att de ska skyddas mot alla former av diskriminering. Vid alla åtgärder som rör barn ska det enskilda barnets bästa komma i främsta rummet. Barnets situation, behov, rättigheter och intresse ska beaktas och väga tungt i alla beslut som fattas. Barnets bästa ska prövas och redovisas i beslutsprocesserna. Barnet ska tillförsäkras rätt till bästa möjliga hälsa och rätt till sjukvård och habilitering. Inom alla beslutsnivåer och ansvarsområden ska barnet tillförsäkras ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. Barnet ska också ha rätt att framföra sina åsikter i alla beslut som rör det och åsikterna ska respekteras.

Policyn är styrande och ska användas i all landstingsfinansierad verksamhet. Policyn gäller tills vidare. Handlingsplanen bygger på policyn och gäller till och med år 2017. I handlingsplanen har landstinget valt ut några områden som är särskilt viktiga att arbeta vidare med, varav följande har bedömts vara särskilt relevanta för kollektivtrafiken:

- 1. Barnkonventionens intentioner synliggörs.** Detta innebär att barnkonventionen ska finnas i alla styrande dokument.
- 2. Utbildning av förtroendevalda och anställda.** Detta innebär att under handlingsplanens giltighetstid ska alla berörda anställda ha fått kunskap om barnkonventionen och förstå hur den kan omsättas i deras verksamheter.
- 4. Barnkonsekvensanalyser.** Detta innebär att vid alla åtgärder som rör barn (0-18 år) ska det enskilda barnets bästa komma i främsta rummet.
- 7. Utveckla former för barns och ungas delaktighet.** Detta innebär att barn och unga ska ges rätt att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem och att deras åsikter ska respekteras.

PM Kollektivtrafik med barn i centrum

Denna PM arbetades fram under 2014 och beskriver utförligt vad förvaltningens skyldigheter är gentemot barnkonventionen. Det konstateras att en stor del av förvaltningens arbete sker utifrån ett barnperspektiv, men att detta ofta inte är medvetet och att det saknas riktlinjer och strukturer för hur barnperspektivet ska säkerställas och följas. Det föreslås en processplan för att implementera barnkonventionen i förvaltningens arbete, med bland annat förslag på att kartlägga verksamheten och att arbeta fram en handlingsplan. Det är oklart vad denna PM har för status, men det tycks utgöra ett förslag på uppdrag som ledningsgruppen ska ge åt den strategiska avdelningen (motsvarande avdelningen Samhälle och trafik i nuvarande organisation).

Dialog med barn och unga

Under 2015 inledde Kollektivtrafikförvaltningen UL ett arbete för att beakta barnperspektivet i den nya versionen av Trafikförsörjningsprogrammet samt för att kartlägga barns och ungas perspektiv på kollektivtrafiken. Som ett första steg utformades en genomförandebeskrivning för dialogen. Denna är detaljerad och listar bland annat vilka skolor som ska besökas, hur dialogen ska gå till och hur materialet ska hanteras. Senare under 2015 genomfördes även dialoger, men med färre skolor än planerat. Under dialogerna diskuterades olika aspekter kopplade till kollektivtrafik, såsom bemötande och säkerhet. Resultatet av dialogerna samt slutsatserna sammanställdes i en PM.

Resultatet ger förståelse för vad som är betydelsefullt för barn och ungdomar i kollektivtrafiken. Slutsatserna fokuserar på beteende, skötsel och underhåll samt planering, men missar de många synpunkter som handlar om upplevelsen av resan. Resultatet av dialogerna och hur detta kan integreras i Trafikförsörjningsprogrammet diskuteras i en PM. Det är dock oklart vilken status denna PM har och hur detta har tagits om hand, då inga av åtgärdsförslagen återfinns i Trafikförsörjningsprogrammet.

Under intervjuerna framkom att även andra typer av dialoger med barn och unga har genomförts. Formen för dessa var som en sorts ungdomsträffar, vilka genomfördes i samarbete med den regionala barnombudsmannen. Under dessa ungdomsträffar diskuterades kollektivtrafik med ungdomarna i syfte att både ta in och sprida kunskap och information. Informationen togs "hem" till

förvaltningen och spreds internt, men det fanns ingen rutin för hur detta skulle ske. Dessa ungdomsträffar genomförs inte längre.

Social konsekvensanalys – sociala konsekvenser av förslaget till nytt busslinjenät i Uppsala stad

Under 2016 genomfördes en social konsekvensanalys av förslaget till nytt busslinjenät i Uppsala stad. Arbetet med den sociala konsekvensanalysen omfattade bland annat dialogmöten, där enkäter delades ut samt att synpunkter kunde lämnas på UL.se. Det var bara åtta procent av enkätrespondenterna som var barn (0-19 år) och det konstateras i rapporten att barn är en grupp som hörts mindre än andra och därför ges förslag på särskilda insatser i rapporten. En statistisk analys genomfördes inom analysen vilken bland annat bedömde konsekvenser för barns tillgänglighet till hållplatser samt hur förslaget linjenät påverkar restid för boende i områden med en högre andel barn. Resultatet visade att inga betydande förändringar i tillgänglighet eller restid uppstår på grund av det nya linjenätet. Analysen fokuserar dock endast på tillgängligheten till kollektivtrafik och på restidsvinster och förluster.

Ur ett barnperspektiv är inte restidsvinst det mest relevanta måttet eftersom barn kan sägas vara tvungna att åka kollektivt för att resa på egen hand. Mer relevanta mått som bättre skulle svara mot barns behov är tillgängligheten till viktiga målpunkter med busslinjenätet och vid vilka tidpunkter bussarna går.

Länsbarnombudsmannens utbildningsfilm om barnkonventionen

Länsombudsmannen i Uppsala län har tagit fram en utbildningsfilm på cirka 15 minuter som handlar om barnkonventionen och hur den påverkar landstingets verksamhet. I början av filmen beskrivs att kollektivtrafik utgör en del av landstingets verksamhet, men i resten av filmen berörs inte kollektivtrafik utan fokus är på vård och omsorg.

3.2 Genomlysning av barnperspektiv i strategiskt viktiga dokument

En genomlysning har gjorts av strategiskt viktiga dokument för att för att kartlägga hur dessa förhåller sig till barnperspektivet och barnrättsperspektivet. Resultatet av detta arbete presenteras i tabell 2.

TABELL 2. STRATEGISKT VIKTIGA DOKUMENT SOM ANALYSERATS SAMT ANALYSENS RESULTAT

Strategiska dokument	Innehåll kopplat till barn- respektive barnrättsperspektivet
Regionplan 2017-2019 och budget 2017	I regionplanen finns ett kapitel som berör kollektivtrafiken och hur den ska utvecklas utifrån strategiska mål. I kapitlet beskrivs uppdrag för att utveckla kollektivtrafiken, exempelvis med strategier för landsbygdstrafiken. Regionplanen berör inte barnrättsperspektivet och barnperspektivet i planeringen och utförandet av kollektivtrafiken.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 för Uppsala län

Trafikförsörjningsprogrammet är strukturerat utifrån en beskrivning av dagens kollektivtrafik och mål och grunder för kollektivtrafiksystemets utveckling, där även strategier för hur målen ska uppnås beskrivs. Barnperspektivet är inte tydligt i trafikförsörjningsprogrammet. I mål och beskrivningen av generella behov och grunder för kollektivtrafikens utveckling nämns inte barnperspektivet utan det är först i strategierna som perspektivet berörs i och med ungdomars behov av fritidsresor samt behovet av skolresor och för att öka kunskapen om olika gruppers behov.

Strategier för stadstrafiken i Uppsala

Strategin beskriver mål för utvecklingen av kollektivtrafiken i Uppsala och strategier för att uppnå dessa. Det finns ett mål om social hållbarhet där barnperspektivet indirekt finns med i och med att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet. Målet kan dock med fördel brytas ned för att tydligare fånga barnperspektivet. I avsnittet Kollektivtrafiken i stadsplaneringen saknas strategier för planering av linjenät och lokalisering av hållplatser. I sådana strategier skulle barnperspektivet kunna lyftas in på ett relevant sätt.

Hållplatshandboken – riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län

Hållplatshandboken beskriver olika typer av hållplatser samt anger krav gällande hur hållplatser bör och ska utformas. Barnperspektivet finns med både vad gäller rekommendationer för när en viss hållplatstyp rekommenderas och för utformning av hållplats. Dock är barnperspektivet vid utformning av hållplats avgränsat till två tabeller (tabell 2a respektive 3b) och finns inte med i den löpande texten, vilken fokuserar på personer med funktionsnedsättning.

Riktlinjer för tillgänglighet i kollektivtrafiken i Uppsala län för personer med funktionsnedsättning

Riktlinjen fokuserar på hur kollektivtrafiken kan göras mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Riktlinjen tar upp hela resan-perspektivet. Det finns ett visst äldreperspektiv in i riktlinjen medan barnperspektivet är helt utelämnat.

UL-handboken

Handboken innehåller ett inledande avsnitt om barn och ungdomar i UL-trafiken. Här beskrivs kortfattat betydelsen av att uppträda vänligt mot barn och ge dem en god upplevelse av att resa med UL-trafiken och det ges rekommendationer för hur föraren kan bemöta barn. Fokus ligger på hur situationer där barn inte har giltig biljett ska hanteras. Det beskrivs hur föraren kan eller ska hantera olika situationer när barn saknar biljett. Enligt handboken är det föraren som avgör hur en situation ska hanteras. Barn aldrig ska lämnas i en utsatt situation.

Avtal landsbygdstrafik

I avtalet är det främst i bilaga C1 – kvalitetskrav där barnperspektivet är relevantt att belysas. I bilagan beskrivs UL:s krav på hur personalen ska bemöta kunder och agera i olika situationer. Här beskrivs även kompetenskrav som trafikbolagets personal ska uppfylla.

Kraven på uppträdande är generellt hållna och tydliggör främst att bemötandet är betydelsefullt för kunden och att föraren ska uppträda serviceinriktat. Det tydliggörs även att föraren ska ha förståelse för personer med funktionsnedsättning. Avtalet specificerar även att UL har som målsättning att alla anställda ska genomgå en utbildning i bemötande och handikappfrågor.

Kompetenskraven är specifika, men det saknas krav på kunskap om barnperspektivet kopplat till resor med kollektivtrafiken.

Avtal regiontrafik

I avtalet är det främst i bilaga C1 – Kvalitetskrav där barnperspektivet är relevantt att belysas. I bilagan beskrivs UL:s krav på hur personalen ska bemöta kunder och agera i olika situationer. Bilagan omfattar även kompetenskrav på förarna.

Kraven på bemötande belyser inte explicit barnperspektivet utan formuleringarna är överlag generellt hållna, dock specificeras att förare ska ha kunskap om förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning. Kompetenskraven är specifika, men det saknas krav på kunskap om barnperspektivet kopplat till resor med kollektivtrafiken. Bilagan innehåller även krav på en kvalitetsplan, vilken bland annat anger att personalen ska bli mer delaktig genom åtgärder såsom utbildning och information.

3.3 Diskussion och rekommendationer

Analysen visar på att det genomförs en hel del bra insatser på förvaltningen och bland trafikföretagen kopplat till barn och barns möjligheter att resa med kollektivtrafiken. Analysen pekar även på områden som behöver utvecklas för att stärka barnperspektivet både under planeringen och i utförandet av kollektivtrafiken.

Som det ser ut idag saknas det ett barnperspektiv i stort sett alla av de dokument inom Region Uppsala och förvaltningen som är föremål för genomlysning i denna rapport. Undantagen är hållplatshandboken och UL-handboken. Det saknas även ett helhetsperspektiv kring barnperspektivet och förvaltningens arbete, i form av tydliggörande i styrande dokument; från strategiska och övergripande centrala landstingsdokument som regionplan och regionbudget och trafikförsörjningsprogram till mer tillämpbara dokument som riktlinjer och handböcker. Vidare saknas en tydlig struktur i de styrande dokumenten och det framgår inte alltid vid genomläsning hur

dokumenterna hänger ihop. Ett exempel är trafikförsörjningsprogrammet där barnperspektivet inte finns med bland de mål och grunder för kollektivtrafiken som redogörs för. Barnperspektivet finns dock med, om än i begränsad omfattning, i strategierna för att nå målen. Ett annat exempel är de riktlinjer och strategier som finns, se tabell 2, och hur de kopplar till trafikförsörjningsprogrammet och strategierna i detta.

Om barnperspektivet ska få en mer central roll i planeringen och utförandet av kollektivtrafik behöver barnperspektivet tydliggöras i de strategiska dokument som styr Kollektivtrafikförvaltningen UL:s arbete. Åtgärder handlar om att beskriva mål och avsätta medel för barnperspektivet i regionplanen respektive budget, samt att barnperspektivet följer med och utvecklas i trafikförsörjningsprogrammets målformuleringar och konkretiseras i strategier för måluppfyllnad. Regionalplan och regionbudget formuleras och upprättas av Region Uppsala och ligger därmed utanför Kollektivtrafikförvaltningen UL:s direkta rådighet.

Hur arbetet sedan ska gå till rent konkret behöver tydliggöras i de riktlinjer och strategier som UL själva råder över, vilka också kan behöva kompletteras med nya strategier och riktlinjer. Exempelvis kan det handla om en strategi om barnkonventionen och hur Kollektivtrafikförvaltningen UL ska arbeta för att uppfylla denna. Till detta behöver riktlinjer arbetas fram, vilka beskriver hur detta ska gå till i praktiken, det vill säga ska- och bör-krav i planering och utförande. Detta kan antingen göras genom att komplettera befintliga riktlinjer, strategier, handböcker eller att en ny riktlinje för barn i kollektivtrafiken arbetas fram.

Det finns även behov att strukturera ULs styrande dokumenten för att tydliggöra hur de kopplar till varandra. En rekommendation är att strategierna bryts ut ur trafikförsörjningsprogrammet och blir fristående. Nästa nivå med riktlinjer och strategier behöver struktureras så att dessa har samma benämning, förslagsvis riktlinje eftersom det kan vara förvirrande att det finns strategier på flera nivåer. Det behöver även tydliggöras vilken status UL-handboken har i förhållande till övriga strategier och riktlinjer.

Analysen visar även att både Kollektivtrafikförvaltningen UL och trafikföretagen redan arbetar utifrån ett barnperspektiv i många frågor. Utmaningen här ligger i att det tycks vara så att man inte reflekterar över att man arbetar utifrån ett barnperspektiv och att de insatser som genomförs har stor betydelse för barn. Det är mer som en självklar del av arbetet, vilket det också ska vara. För att medvetandegöra att det är barnperspektivet man arbetar med, samt för att stärka detta arbete rekommenderar vi utbildningsinsatser. I ett första steg kan det handla om att utveckla länsbarnombudsmannens utbildningsfilm som för närvarande inte berör kopplingen mellan barnkonventionen och att arbeta med kollektivtrafiken. Denna åtgärd ligger dock utanför UL:s rådighet. Ett alternativ är insatser för att medvetandegöra att den befintliga utbildningen finns och följa upp att den tas del av. Länsombudsmannens utbildningsfilm är dock mycket översiktlig och i ett längre perspektiv rekommenderas att ett utbildningsmaterial utformas som tydliggör vad barnkonventionen innebär för Kollektivtrafikförvaltningen UL:s arbete. Detta hänger ihop med rekommendationen om en strategi om hur Kollektivtrafikförvaltningen UL ska arbeta för att uppfylla barnkonventionen.

Analysen av de insatser som har genomförts på förvaltningen indikerar att dessa i många fall är isolerade insatser, vilka kommer till stånd på grund av att en enskild person driver frågan. Dialogen med barn och ungdomar som genomfördes inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet är ett

exempel på detta. I detta fall är det även tydligt vad dialogen ledde till eftersom resultatet inte finns med i trafikförsörjningsprogrammet, trots rekommendationer på formuleringar i dialogens slutsatser. Det bör även noteras att de flesta frågeställningar som lyftes i dialogen är för detaljerade för att passa in i Trafikförsörjningsprogrammet. Detta indikerar att det behövs kunskap om vilka typer av aktiviteter och frågeställningar som är relevanta i olika skeden. Rekommendationen om en strategi med tillhörande riktlinjer för arbetet med barnkonventionen samt den utbildning som kopplas till detta bör skapa en struktur så att insatser sker på rutin och på rätt sätt i rätt skede. Detta minskar också sårbarheten hos Kollektivtrafikförvaltningen UL vid exempelvis personalförändringar.

De avtal som analyserats är snarlika till sitt innehåll. Vad gäller barnperspektivet beskrivs inte detta tydligt i något av avtalen. I avtalen beskrivs vad UL förväntar sig av trafikföretagen vad gäller uppträdande och bemötande samt kompetenskrav. Det finns även krav på hur kompetenskraven ska uppnås; i det ena avtalet genom att trafikföretaget ska ha en kvalitetsplan med bland annat utbildning och information och i det andra avtalet att UL har som mål att tillhandahålla utbildning i bemötande och frågor om funktionsnedsättningar. Avtalen skulle kunna göras mer tydliga vad gäller barnperspektivet genom att förtydliga vilka krav UL ställer på förarna gällande uppträdande och bemötande. Det kan handla om att det i förfrågningsunderlag ställs krav på att trafikföretagen, med stöd från UL-handboken, i sitt anbud beskriver olika situationer där man tydliggör hur förare ska agera, exempelvis om en resenär saknar biljett samt hur detta kan säkerställas vid en tilldelning. En annan möjlighet är att utforma tekniska lösningar för att hantera olika situationer, exempelvis att man kan lösa biljett med reskassan trots att det saknas täckning. Idag saknas krav på kompetens gällande barnperspektiv och barnkonventionen. I avtalen skulle krav på detta kunna införas samt att kraven kompletteras med en rutin för uppföljning, exempelvis att trafikföretagen redovisar en utbildningsplan för sina anställda inom ramen för introduktions- samt vidareutbildning.

Den workshop som genomfördes visade att det finns ett starkt engagemang bland medarbetare på Kollektivtrafikförvaltningen UL och trafikföretagen. Deltagarna fick beskriva vad de gör idag som har bäring på barnperspektivet, en slags nulägesbeskrivning. Detta gav kunskap om hur de arbetar vid planering, exempelvis som remissinstans i samband med detaljplaner, i kundtjänsten och operativt ute i trafiken. Under workshopen fick deltagarna även fundera på vilka utmaningar det finns kopplade till barnperspektivet och deras verksamhet samt på åtgärder för att hantera dessa utmaningar. Mycket av det som kom fram under workshopen handlar om praktiska och konkreta exempel, vilket tyder på att det är utifrån det perspektivet man tänker på barn och kollektivtrafik. Exempel på praktiska exempel är hur man agerar när ett barn inte får åka med bussen, hur man löste skolbussituationen till Engelska skolan, att trafikföretagen agerar när vandaliseringen blir för stor samt att skolor beställer att bussbolagen kommer och visar hur det fungerar att åka buss.

De utmaningar och åtgärder som föreslogs handlade också i störst utsträckning om praktiska exempel, såsom att det är viktigt att bemöta ungdomar på rätt sätt för att ge dem en positiv upplevelse av kollektivtrafiken eller förslag på olika tekniska lösningar för att undvika att barn och ungdomar blir förbiåka på hållplatser. Detta visar på ett reaktivt förhållningssätt, det vill säga att man löser redan existerande problem, vad gäller barn och kollektivtrafik. Att mer strategiska frågor inte togs upp lika mycket tyder också på att fokus ligger på hur situationen ser ut idag och inte på hur man vill att den ska se ut.

Strategiska frågor om hur kollektivtrafiken kan planeras utifrån barn och ungdomars behov berördes i och med den dialog som genomfördes för trafikförsörjningsprogrammet samt att Kollektivtrafikförvaltningen UL är remissinstans i samband med framtagande av planprogram, detaljplaner och andra planer. Ett annat område där man är mer proaktiv är bemötande där Kollektivtrafikförvaltningen UL beskriver i UL-handboken och i avtal hur de förväntar sig att personal ska uppträda. Diskussionerna under workshopen visade emellertid att uppföljning av personalens agerande är svårt. Vid frågan om man vet om vilka behov barn och ungdomar har så blev svaret att det vet vi faktiskt inte, bortsett från skola och vissa fritidsintressen (större idrottsplatser). Ett reaktivt förhållningssätt är givetvis nödvändigt och viktigt eftersom många situationer inte går att förutse, men behöver hanteras direkt. Workshopen gav också inspel till handlingsplanen om åtgärder för att exempelvis öka tryggheten. Om barnperspektivet ska genomsyra Kollektivtrafikförvaltningen UL på ett mer genomgripande sätt behöver ett mer proaktivt arbetssätt implementeras.