



K2 WORKING PAPER 2023:3

Är barn en del av det planerande kollektivet?

En studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik

Jens Alm, Linnea Eriksson och Emma Hermansson



Datum: april 2023

ISBN: 978-91-89407-28-2

Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2023:3

Är barn en del av det planerande kollektivet?

En studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik

Jens Alm, Linnea Eriksson och Emma Hermansson

Innehållsförteckning

Förord	4
Sammanfattning	5
1. Introduktion	6
2. Bakgrund	8
2.1. Barnkonventionen.....	8
2.2. Barnrättsperspektiv, barnperspektiv och barns perspektiv	8
3. Litteraturoversikt	10
3.1. Litteratursökning	10
3.2. Barn och kollektivtrafikplanering	10
3.2.1. Svenska rapporter om barn i kollektivtrafikplanering	12
3.3. Barn och fysisk planering.....	13
3.4. Metoder för att involvera barnperspektiv och barns perspektiv i fysisk planering.....	16
3.4.1. Barnkonsekvensanalyser.....	16
3.4.2. Metoder för att involvera barn	19
3.4.3. Metoder för barnperspektiv i planeringen.....	21
4. Metod	22
4.1. Dokumentstudier	22
4.2. Intervjuer	22
4.3. Avgränsning.....	23
5. Resultat	24
5.1. Arbetet med att implementera barnperspektiv och barns perspektiv i sex regionala kollektivtrafikmyndigheter.....	24
5.1.1. Barnkonventionen - hur har den påverkat regionernas arbete?	24
5.1.2. Vilka formella strukturer finns i regionerna?	25
5.1.3. Metoder för att involvera barns perspektiv	26
5.1.4. Hinder att involvera barn i planeringen.....	27
5.1.5. Metoder för att använda barnperspektiv.....	28
5.1.6. Planering och samverkan med kommuner och Trafikverket.....	28
5.1.7. Planering och samverkan med andra regioner och regionala nätverk....	30
5.1.8. Nationellt stöd.....	31
5.1.9. Barns resande	31
5.1.10. Andra utmaningar, framtid och förbättring	33
5.2. Övriga regioner.....	34
5.2.1. Formella strukturer.....	35
5.2.2. Metoder för att involvera barn	36
5.2.3. Planering och samverkan	36
5.2.4. Barns resande	36
5.2.5. Andra utmaningar, framtid och förbättring.....	36

6. Diskussion och slutsatser	37
6.1. Barnkonventionens påverkan på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete	37
6.2. Inkludering av barn i kollektivtrafikplanering.....	38
6.3. Möjligheter och hinder för att involvera barn i kollektivtrafikplanering	39
6.3.1. Framtida arbete och forskning	40
6.4. Olika åldersgrupperingar av barn och dess relevans för kollektivtrafiken	41
6.4.1. Barn 0–5 år.....	41
6.4.2. Barn 6–11 år.....	42
6.4.3. Barn 12–15 år.....	42
6.4.4. Barn 16-18 år.....	43
7. Referenser.....	45

Förord

Både idag och i framtiden är barn en självklar del av transportsystemet. Men på vilka sätt planeras det för barn och med barn? Denna rapport sammanställer resultat från det K2-finansierade projektet *Är barn del av det planerande kollektivet?* som bedrivits av VTI-forskarna Linnea Eriksson och Jens Alm under perioden januari 2022 – mars 2023. Emma Hermansson, student vid Lunds universitet/KTH och under våren 2022 praktikant hos K2 har också deltagit i projektet genom sammanställning av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas trafikförsörjningsprogram och e-postenkäter. Stort tack för din mycket värdefulla insats Emma!

Studien har genomförts av författarna själva som också ansvarar för rapportens innehåll.

Vi vill rikta ett speciellt tack till alla de på landets olika regionala kollektivtrafikmyndigheter som varit behjälpliga i projektets genomförande genom att svara på mejlfrågor och delta i intervjuer. Vi vill också tacka Skånetrafiken och speciellt Jasna Martinsson för gott samarbete och många värdefulla och intressanta samtal och kommentarer under arbetets gång. Ett liknande tack vill vi rikta till Lisa Hansson, professor vid Högskolan i Molde, Norge, som kommit med många värdefulla inspel och kommentarer under arbetets gång, samt även på ett tidigare utkast av denna rapport.

Varmt tack till alla inblandade!

Linköping, april 2023

Linnea Eriksson

Projektledare

Sammanfattning

I samband med att FN:s barnkonvention blev svensk lag 1 januari 2020 pekade UNICEF Sverige (2020) på att införlivandet föranleder högre krav på kompetens hos myndigheter och beslutsfattare då barnrättsperspektivet blir ett lagstiftat inslag i deras dagliga verksamhet. Men hur ser detta arbete ut i praktiken? Syftet i denna rapport är därför att undersöka om och hur barn involveras i den regionala kollektivtrafikplaneringen. De vägledande frågorna för rapporten är följande:

- Hur har barnkonventionen påverkat arbetet i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna?
- På vilka sätt och i vilka sammanhang inkluderas barn i kollektivtrafikplaneringen?
- Vilka hinder och möjligheter finns för att involvera barn i kollektivtrafikplaneringen?

Projektet inleddes med en litteraturstudie för att kartlägga det rådande internationella och nationella kunskapsläget i frågan om barn i kollektivtrafikplanering och, eftersom studier på specifikt det ämnet var ytterligt få, i samhällsplanering i stort. I ett andra skede av projektet genomfördes dels e-postenkäter och studier av 21 trafikförsörjningsprogram och andra relevanta dokument, dels sju semi-strukturerade intervjuer med tjänstepersoner på sex olika regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Barnkonventionen har i vissa regioner inneburit att nya rutiner och åtgärder införts för att integrera barn i kollektivtrafikplaneringen medan konventionen i andra regioner inte haft samma påverkan. Antingen för att de inte kommit lika långt i arbetet eller för att de sedan innan barnkonventionen blev lag haft barn med i planeringen. Här finner vi regioner som både medvetet arbetat med att integrera barn i planeringen utifrån konventionen bland annat för att politikerna anser det vara en viktig fråga och regioner som mindre medvetet arbetat med frågan utifrån ståndpunkten att barn och deras familjer är en viktig och stor kundgrupp. Det som framför allt upplevs svårt är att involvera barnen själva i planeringen, men en del regioner har arbetat med detta och funnit olika metoder och lösningar för att hantera utmaningen.

Sammanfattningsvis illustrerar projektet att barnkonventionens implementering i den svenska lagstiftningen inte inneburit större förändringar hos svenska regionala kollektivtrafikmyndigheter i det korta perspektiv som vi studerat. Detta på grund av flertalet orsaker: bristande stöd och vägledning från nationella myndigheter, politiska mål för kollektivtrafiken som inte inkluderar barn, barnperspektiv i planeringen som inte utvecklas till att också inkludera barnen.

Projektet har bidragit med ny kunskap om barns mobilitet i relation till kollektivtrafiken. En viktig slutsats är att skoltrafik och linjelagd trafik är tätt sammanbundna ur ett barns mobilitetsperspektiv och att planeringen av dessa därför också bör vara sammankopplade för att ett barnrättsperspektiv i kollektivtrafiken på allvar ska kunna uppnås. Detta kräver kommunal och regional samordning, inte bara av trafikplaneringen, utan också samhällsplanering, så att barnens målpunkter kan vara försörjda av kollektivtrafik, särskild eller linjelagd.

1. Introduktion

”Enligt [barn]konventionen ska alla åtgärder, som rör barn sätta barnets bästa i främsta rummet. Detta innebär att barnens behov av tillgänglighet, säker trafik, god miljö, god transportkvalitet och positiv regional utveckling bör vara vägledande för transportsystemets utformning och funktion. Barns och ungdomars inflytande och delaktighet i samhälls- och trafikplanering bör utvecklas” (Kollektivtrafik med människan i centrum SOU 2003:67)

Barn är en självklar del av transportsystemet – både idag och i framtiden. Redan idag utgör barn i olika grad en resenärsgroup i alla svenska regioner genom resor med kollektivtrafiken till och från skolan och fritidsaktiviteter. Barn är också framtidens kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll om klimat- och transportpolitiska mål ska uppnås och ska kollektivtrafikens¹ egna vision om att kollektivtrafiken 2030 vara grön, inkluderande och att 4 av 10 motoriserade resor ska utgöras av det kollektiva resandet bör barn vara *en* given utgångspunkt i denna vision och för att uppnå nationella mål. I *Prop. 2008/09: 93* - som är fundamentet för de nuvarande transportpolitiska målen – återfinns ett fokus på barn som resenär och trafikant genom barns självständiga mobilitet, genom bland annat kollektivtrafik. Mål med bäring på de här aspekterna följs också årligen upp för att undersöka om det går i en önskad eller önskad riktning (Trafikanalys, 2022).

Ett sätt för relevanta myndigheter att försäkra sig om att de åtgärder som genomförs för att uppnå mål och visioner är att involvera brukarna i planeringsprocessen. Men vad gäller barns inflytande över planeringen av transportsystemet är skrivningarna och målen inte lika väl formulerade och följs inte upp på samma vis som barns självständiga mobilitet samt barn och trafiksäkerhet. Visserligen nämns barn implicit som en del av den berörda allmänheten i relation till demokratiskt inflytande i planeringsprocessen och den fysiska planeringens utformning (Prop. 2008/09: 93, s. 65) och inflytande i beslutsprocesser är ett nyckelmått som följs upp (Trafikanalys, 2022). Men görs det mer?

Sedan de transportpolitiska målen antogs har det skett både organisatoriska och legala förändringar på transportområdet. Vägverket som arbetade aktivt med att tillämpa barnkonventionen i all sin verksamhet (Prop. 2008:09:53) har uppgått i Trafikverket. Kollektivtrafiken har fått *Lag (2010:1065) om kollektivtrafik*, vilket inneburit att en övervägande majoritet av regionerna numera har ansvar för kollektivtrafiken – ett ansvar som innan vilade på kommunerna. Barn omnämns inte explicit i kollektivtrafiklagen men i 2 kap. 9 § framgår det att samråd [om det regionala trafikförsörjningsprogrammet *förfat. anm.*] ska ske med företrädare för resenärer. 2020, åtta efter lagen om kollektivtrafik började gälla, införlivades barnkonventionen i svensk lag. Det innebar ett uttalat stöd till den svenska barnrättspolitikerna om att barn och unga ska ges möjlighet till delaktighet och

¹ Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågföretagen.

inflytande (Regeringen, 2015). I samband med att konventionen blev lag pekade UNICEF Sverige (2020) på att införlivandet föranleder högre krav på kompetens hos myndigheter och beslutsfattare då barnrättsperspektivet blir ett lagstiftat inslag i deras dagliga verksamhet. Men hur ser detta arbete ut i praktiken? Syftet med föreliggande rapport är därför att undersöka om och hur barn involveras i den regionala kollektivtrafikplaneringen. De vägledande frågorna för rapporten är följande:

- Hur har barnkonventionen påverkat arbetet i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna?
- På vilka sätt och i vilka sammanhang inkluderas barn i kollektivtrafikplaneringen?
- Vilka hinder och möjligheter finns för att involvera barn i kollektivtrafikplaneringen?

Strukturen för rapporten är som följer. I kapitel 2 sammanfattas kort barnkonventionen samt begreppen barnrättsperspektiv, barnperspektiv samt barns perspektiv. Därefter följer en litteraturöversikt av tidigare forskning och studier som berört barns roll i kollektivtrafikplanering, men också i övrig samhällsplanering, i kapitel 3 vilket efterföljs av studiens metodkapitel (kapitel 4). I kapitel 5 presenterar vi studiens resultat och därefter följer i kapitel 6 ett gemensamt kortare diskussions och slutsatskapitel.

2. Bakgrund

2.1. Barnkonventionen

En viktig milstolpe för barns rättigheter var antagandet av barnkonventionen av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Den har till syfte att ge alla barn rätt att behandlas med respekt och komma till tals och definierar barn som varje individ under 18 år. Konventionen innehåller 45 artiklar som behandlar bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn (UNICEF, *u.å.*). Artikel 2, 3, 6 och 12 benämns som de fyra grundprinciperna och de övriga artiklarna i konventionen tar sin utgångspunkt ifrån de fyra artiklarna (Barnombudsmannen, 2021). Sverige ratificerade konventionen 1990 och sedan 1 januari 2020 är den svensk lag. Det innebär att konventionen fått en starkare juridisk ställning och innehar samma status som övriga lagar i Sverige. Enligt UNICEF Sverige finns det idag 94 länder som har införlivat konventionen i nationell lagstiftning (UNICEF, 2020). Bakgrunden till att barnkonventionen blev inkorporerad i svensk lag var att den inte, trots svensk ratificering, fått genomslag i praktiken. Införlivandet hade därför som mål att säkerställa barns rättigheter och att ett barnrättsbaserat synsätt får genomslagen i praktiken (Riksdagen, 2018).

2.2. Barnrättsperspektiv, barnperspektiv och barns perspektiv

Kopplat till arbetet med barn förekommer ofta tre olika begrepp: i) *barnrättsperspektiv*, ii) *barnperspektiv*, och iii) *barns perspektiv*. Kortfattat innebär ett barnrättsperspektiv att arbeta på ett sätt som motsvarar barnkonventionens barnsyn och att vid alla beslut eller åtgärder som inbegriper barn ta hänsyn till att barns rättigheter enligt barnkonventionen tillvaratas. För att som organisation arbeta på ett vis som uppfyller barnkonventionens barnsyn krävs därmed ett barnrättsperspektiv (Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd, *u.å.*). I forskningen föreligger en distinktion mellan begreppen *barnperspektiv* och *barns perspektiv*. Vi ämnar inte i föreliggande rapport att göra en omfattande genomgång av de båda begreppen men anser det är av vikt att de kort förklaras. Halldén (2003) jämför barnperspektiv och barns perspektiv med barnkultur och barns kultur med innebörden att det handlar om att skilja ut vem som formulerar perspektivet eller alternativt skapar kulturen. Ett barns perspektiv beaktas enligt Bergnehr (2019) genom att lyssna på vad barn förmedlar för erfarenheter, tankar, känslor och åsikter. Vidare lyfter Halldén (2003) fram att applicera ett barns perspektiv också innebär att barnen själva varit delaktiga och bidragit med åsikter i en beslutsprocess. I frågan om ett barnperspektiv handlar detta i stället om vuxnas förståelse av barns uppfattningar, erfarenheter och handlingar och genom detta rekonstruera barns perspektiv (Bergnehr, 2019) för att på så vis kunna arbeta för barns bästa och beakta konsekvenserna för hur barn påverkas av olika politiska beslut. Till skillnad från begreppet barns perspektiv behöver information inom ett barnperspektiv inte därmed nödvändigtvis komma från

barnen själva (Halldén, 2003). Även om alla enligt barnkonventionen är barn upp till 18 år, finns i både forskning och praktik en uppdelning beroende på ålder och kapabilitet. Vid 12 år ökar generellt den självständiga mobiliteten (Whitzman m.fl., 2010; Björklid & Gummesson, 2013) och därför definieras ofta individer mellan 12 och 18 år som unga och individer mellan 0 och 12 år som barn i litteraturen (se t.ex. Gilbert m.fl., 2018). I följande rapport inbegriper begreppet *barn* alla individer mellan 0–18 år. Men vi använder likt tidigare forskning även begreppet *unga* för att illustrera olika ålderskategorier inom gruppen barn.

3. Litteraturöversikt

3.1. Litteratursökning

Rapportens litteraturöversikt tar utgångspunkt i vetenskaplig och så kallad ”grå litteratur” som berör barn och planering av kollektivtrafik och det fysiska rummet. Grå litteratur är det samma som rapporter, utredningar, handledningar, regeringsuppdrag och liknande utförda av både myndigheter, forskare och konsulter. I identifieringen av relevant litteratur har vi genomfört både en systematisk och strategisk sökning. Med hjälp av medarbetare vid VTI:s bibliotek genomfördes en systematisk sökning av både vetenskaplig och grå litteratur i TriD, Scopus och Web of Science.² Den strategiska sökningen gjorde nedslag i relevanta utvalda tidskrifter (*Childrens' Geography*, *Children & Society*; *International Journal of Children's Rights*; *Journal of Transport Geography*; *Planning, Practice & Research*; och *Transport Policy*) där vi genom tidskriftens sökfunktion och relevanta sökord försökte identifiera ytterligare litteratur som den systematiska möjligtvis hade missat. Vi använde oss också av referenslistor i de publikationer vi samlat in för att hitta ytterligare litteratur som skulle kunna vara relevant.

3.2. Barn och kollektivtrafikplanering

Explicita studier om barn i kollektivtrafikplanering är mager. Flertalets studier som berör barn och kollektivtrafik handlar om barns självständiga mobilitet och om och på vilka sätt kollektivtrafik används av barn i deras vardag (se t.ex. Fyhri m.fl., 2011; Nansen m.fl., 2014; Wales m.fl., 2021) och inte barns involvering i planeringen av kollektivtrafik. Men undantag finns. Stafford m.fl. (2003) pekar på att det finns en stark önskan hos barn i Skottland att bli konsulterade i frågor som direkt påverkar deras vardag såsom

² Följande söksträngar användes i den systematiska litteratursökningen:

Title/abstract/keywords (child* W/3 "public transport*")

Title/abstract/keywords ("rights of the child" AND "public transport*")

Title (child* AND "public transport*")

Title/abstract/keywords (child* AND "public transit*")

Title (child* AND "transit*") AND Title/abstract/keywords (transport* OR travel* OR journey* OR mobility OR public OR rider* OR access*)

Title/abstract/keywords (child* AND "public transport*")

Title/abstract/keywords (child* AND transit) AND title/abstract/keywords: (planning)

Title/abstract/keywords (child* AND "public transport*")

Keywords (child* and transit) AND title/abstract/keywords (planning)

Keywords (child* and "public transport*")

kollektivtrafik där tidtabeller och kostnad är frågor som berör. Stave m.fl. (2017) pekar likaledes på en önskan från barn om att bli lyssnad till och att kunna påverka i frågor som kopplar an till kollektivtrafik. Ottosson och Anderman (2021) framhåller att om regional transportplanering ska styra mot beslutade politiska mål är det av vikt att planeringen kan påvisa vilka grupper som påverkas och på vilket sätt av fattade beslut. Men att barn i praktiken inte ges möjlighet att delta i beslutsprocessen kring kollektivtrafikplanering.

Gilbert m.fl. (2018) har studerat vilken hänsyn det tas i planeringen till barns mobilitetsbehov och rätt till hållbara resor i australienska städer. Av de 25 planer och strategier som studerades var det 11 som hade mål om att förbättra kollektivtrafiken för barn. Social exkludering (se t.ex. Lucas, 2012) till följd av dålig tillgänglighet till kollektivtrafik var ett av huvudargumenten som lyftes fram i de planer som hade som mål att förbättra kollektivtrafiken. Vikten av bra tillgänglighet till kollektivtrafik var även något som lyftes fram i konsultationerna med barn för att på så vis kunna ta sig runt självständigt. I Australien ligger ansvaret för utveckling och implementering av kollektivtrafikplaner på delstatsnivå men kommuner arbetar i partnerskap med delstaterna. Därmed har kommuner ett ansvar för att tillgodose mobilitetsbehov hos barn på ett hållbart och demokratiskt vis. Emellertid framhåller Gilbert m.fl. (2018) att det finns en fragmenterad syn i frågan och en brist på tydlig policydomän om var och hur transport och mobilitet för barn ska hanteras. Fokus i planerna och strategierna för barn har i stället varit på hälsa och utbildning och ett förbiseende av barns mobilitetsbehov finns närvarande. Inte heller menar Gilbert m.fl. (2018) att det i planerna och strategierna finns ett erkännande av barns kapacitet eller agens att verka för förändring i deras närmiljö. Vidare lyfter flertalet planer och strategier fram barns begränsade mobilitet mot bakgrund av att de inte har tillgång till körkort och/eller bil. Författarna menar att detta undergräver betydelsen av barns rättighet till hållbara transporter och rätten att inte välja att ta körkort och ha en bil.³ Barn lyfter själva fram i konsultationerna möjligheten till att ta sig runt utan bil. Även Stafford m.fl. (2003) kopplar till frågan om bil där de argumenterar att ett pålitligt kollektivtrafiksystem är av största vikt för att hjälpa barn att uppnå en viss form av frihet och tillgänglighet till saker de önskar göra utan att behöva förlita sig på sina föräldrar.

Barns rätt till att gå, cykla och att använda kollektivtrafik måste enligt Whitzman m.fl. (2010) tydligt artikuleras för att resan mot ett mer barnvänligt offentligt rum ska kunna äga rum. Gilbert m.fl. (2018) visar att det finns en bristfällig integrering mellan barnplaner och hållbar mobilitet. Typiskt är detta uppdelat mellan separata policys och strategier vilka har breda mål och önskvärda resultat snarare än konkreta standarder och checklistor som tar i beaktning alla medborgares behov. På liknande vis framhåller Whitzman m.fl. (2010) att policys som riktar sig mot att involvera barn måste integreras med andra policys, exempelvis planer för markanvändning. Barn är enligt författarna sällan involverade eller inkluderade i utvecklandet av strategier om markanvändning eller kommunala strategier. Om transportpolicys ska kunna ta itu med rådande bilberoende är det av vikt enligt Gilbert m.fl. (2018) att barns roll, deras behov och rättigheter är fullt förstådda för att försäkra att koldioxidutsläpp minskar nu och dessa hållbara livsstilar överförs till framtida generationer. Whitzman m.fl., (2010) menar att planeringspolicys

³ Körkortålder och olika restriktioner med körkort skiljer sig åt mellan delstaterna och territorierna i Australien från 16 år och 6 månader till och med 19 år.

explicit måste erkänna barns rätt till hela det offentliga rummet och inte endast till dem som betecknas som barnspecifika såsom skolor och lekplatser. Involveringen av barn är fortfarande enligt författarna tydligt kopplade till barnspecifika platser såsom skola och lekplats där de får göra sin röst hörd i förhållande till säkerhet, design och tillgänglighet men inte med hänsyn till kostnad och lokalisering. Algotsson (2019) pekar på att för att främja barns rörelsefrihet är det av vikt att utveckla bättre metoder för att inkludera barn och öka kunskapen om barns behov.

3.2.1. Svenska rapporter om barn i kollektivtrafikplanering

I den grå litteraturen finns det inte speciellt många studier som överhuvudtaget berör barn mellan 0–18 år och kollektivtrafikplanering. Undantaget är en studie från 2009 som syftat till att samla in data om barns användning av buss för sina förflyttningar på fritiden, vilket gett resultat kring olika aspekter av bussåkande (Johansson & Siotis, 2009). Studien har använt sig av en rad olika metoder och vänt sig till både barn, föräldrar och de som då var trafikhuvudmän för kollektivtrafiken, kommunerna. I studien finns en översikt av de olika projekt som under 2007 pågick runtom i landet på området barn och kollektivtrafik: konstruktioner av biljettpris och taxor, information och marknadsföring kollektivtrafik, konkreta resmöjligheter vid evenemang och lov, trygghet, säkerhet och folkhälsa, samt projekt om involvering. Projekten om involvering har studerats och kartlagts mer specifikt och det finns en lista på samtliga projekt som författarna funnit (6st). Det handlar om nätforum, ungdomsdemokrati, ungdomar som prioriterad grupp vid linjedragning, samt skolinformatörer. De huvudsakliga slutsatserna som rör barnens uppfattningar handlar dels om betydelsen av pris för unga som betalar sin resa själv, dels att för de lite yngre barnen spelar föräldrarnas uppfattningar om kollektivtrafiken stor roll för vad barnen får göra eller inte göra (byta buss exempelvis) (Johansson & Siotis, 2009).

Det finns även andra och nyare studier som undersöker kollektivtrafiken och ungas perspektiv på den och hur den används och hanteras i vardagen. Några sådana studier samlas i antologin *Kollektiva resor – utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet* (Henriksson & Lindkvist, 2020). Berg skriver i ett kapitel om mobilitetsstrategier bland unga i förorten, där framför allt kollektivtrafiken står i centrum för deras vardagliga resande. Lagerqvist beskriver i ett annat kapitel stockholmsungdomars egna uppfattningar om kollektivtrafiken med fokus på vad som tynger och avlastar dem i vardagslivet, där det blir tydligt att olika typer av kollektivtrafik betyder olika saker för ungdomarna, exempelvis innebär bussen ofta större trygghet än tunnelbanan. I ett tredje kapitel undersöker Henriksson hållplatsen eller stationen och visar att den innebär otrygghet för ungdomar, samt att mobiltelefonen i detta sammanhang blir en viktig sak att ha för att på olika sätt kunna hantera denna otrygghet. En annan studie på liknande tema undersöker uppfattningarna om kollektivtrafiken hos ungdomar som bor i landsbygd. En slutsats från den studien är att dessa ungdomar inte primärt är intresserade av ”nya mobilitetslösningar” för att täcka deras mobilitetsbehov, utan att de ser en utökning av den vanliga kollektivtrafiken som mer intressant (Wallsten m.fl., 2021). Levin och Solá (2021) pekar i sin studie om social hållbarhet i praktiken på att när barn involveras systematiskt kan det medverka till en skillnad i hur de upplever sin närmiljö samt hur de uppfattar de personer som arbetar med bygg- och planeringsfrågor. Ur ett planeringsperspektiv är dessa studier viktiga och intressanta för att förstå barn och ungdomars egna perspektiv på kollektivtrafiken och olika platser kopplat till den. Utifrån

denna kunskap går det att utveckla nya lösningar och planeringsförslag om utformning av hela kollektivtrafiksystemet.

3.3. Barn och fysisk planering

Eftersom vetenskaplig litteratur kring barn i kollektivtrafikplanering är i princip obefintlig har vi vänt oss till litteratur som behandlar deltagande av barn i fysisk planering. Sandkjær Hansen (2019) framhåller att barns medverkan i planeringsprocesser kan resultera i en belysning av en rad olika frågor i planeringen och medverka till mer informerade politiska beslut. Vidare understryker hon att en större involvering av barn i den fysiska planeringen skulle berikas av ett engagemang från barn samtidigt som själva processen direkt skulle gynna de som deltar. Genom deltagande praktiker menar Derr och Tarantini (2016) att barn har möjligheten att utveckla en större känsla av delaktighet i staden. Cele och van der Burgt (2015) framhäver att många projekt använder barn som ett medel för att uppfattas som deltagande eller barnvänliga snarare än att uttrycka ett genuint intresse eller förmåga att förstå vad barn uttrycker. Barns involvering är i många fall endast symbolisk och barns deltagande i planering innebär vanligtvis att bli lyssnad på eller konsulterad (Barker, 2003; Percy-Smith, 2010; Cele & van der Burgt, 2015) men resultaten från denna typ av deltagande processer inkluderar ofta inte barnens perspektiv i den slutgiltiga planen. Cele och van der Burgt (2015) hävdar därför att barnen kan beskrivas som icke-deltagande.

Percy-Smith (2010) menar att deltagandeinitiativ har tenderat att fokusera på att barn ska ge uttryck för en synpunkt snarare än att bli involverad i alla faser av planerings- och beslutsprocesser. Från ett demokratiskt perspektiv uppmuntrar planerare och politiker medborgardeltagande men i praktiken uppfattas det som ineffektivt och något som stör planeringsprocesserna (Cele & van der Burgt, 2015).

Wood (2015) hävdar att det är en inneboende policystruktur att barns åsikter och behov är mindre viktiga än vuxnas och att barn därmed får mindre inflytande. Percy-Smith (2010) framhåller att barns deltagande för det mesta är på vuxnas premisser vilket förstärker snarare än att utmanar makt och jämlikhet mellan vuxna och barn. Vidare menar Barker (2003) att barn konstrueras som passiva mottagare av policys snarare än som politiska aktörer och är sällan involverade som intressenter i beslutsprocesser och Cele (2016) framhåller att barn i planeringen är beskrivna som passiva subjekt utan självständig tillgänglighet till den urbana miljön. Och snarare än att se barn som medborgare i nuet ses de ofta som framtida medborgare. En liknande argumentation för Barker m.fl. (2009) som menar att barn inte ska bli behandlade som framtida vuxna utan snarare ska ses som individer i sin egen rätt här och nu. Flertalet forskare hävdar att barn bör ses som individer med agens, kompetenser och erfarenheter och som därmed aktivt kan bidra i planeringsprocesser (se t.ex. Morrow 1999; Barker m.fl., 2009; Malone 2013, 2015; Cele & van der Burgt, 2015; Cele, 2016). Whitzman m.fl. (2010) framhåller att barn har rätten att bli erkänd som en intressegrupp med särskilda behov som bara kan uttryckas av dem själva, inte av deras föräldrar eller andra vuxna. Cele (2016) hävdar att barn är medborgare med lika rättigheter som vuxna och med samma rätt till stadsmiljön, men att deras tillgänglighet begränsas av social och materiell utestängning. Hon

framhåller att det finns ett förgivettagande kring barns miljöer i det urbana rummet och att de därmed blir förbisedda i planeringen.

Men forskning visar att det finns liten eller helt avsaknad av kompetens eller vilja för att förstå sig på vilket sätt barn kan delta (Percy-Smith, 2010; Cele & van der Burgt, 2015). Cele och van der Burgt (2015) menar att det bland planerare uppfattas som mycket svårt att inkludera barn i rådande beslutsprocesser och planeringspraktiker och att det finns en stor osäkerhet och förvirring när det kommer till att erkänna barn som aktörer med agens. Och om inte barns kompetenser erkänns kommer de inte heller få ett reellt utrymme för inflytande. Flera år efter ratificeringen av bankonventionen framhåller Cele och van der Burgt (2015) att barns deltagande i planeringsprocesser fortfarande är högst problematisk. Trots att vissa lokala myndigheter tar barns deltagande på allvar finns där en stor skillnad i hur och om olika metoder och förståelser används och hur mycket vikt resultaten får i beslutsprocesser och till sist vilken effekt de i slutändan kommer ha. Algotsson (2019) framhåller i sin studie om målkonflikter och användning av barnperspektiv i trafikplanering att det finns en avsaknad av grundliga metoder för att klargöra vilka konsekvenser trafikåtgärder har för barn samt att det finns ett behov av ytterligare kunskap om vilka behov och upplevelser barn har i trafiken. Den kunskap som återfinns i undersökt kommun kommer främst via ärenden till berörd kommuns Fastighets- och gatukontors kundservice, där framför allt föräldrar och skolor står som avsändare. Och enbart i viss mån finns där metoder för att samla in åsikter direkt från barn. Levin och Solá (2021) påvisar att det i transportplanering förekommer riktade dialoger med barn i form av intervjuer och fokusgrupper och menar att det är av vikt att kunna samla in erfarenheter, synpunkter och perspektiv via primärdata för att på så vis inte göra sig beroende av data från andra sammanhang och syften.

Även om svenska barn jämförelsevis har en ganska stark roll i många delar av det svenska samhället menar Cele och van der Burgt (2015) att de är praktiskt taget uteslutna från formella planeringsprocesser. Liknande iakttagelser finns från andra länder. Sandkjær Hansen (2019) visar att storleken på norska kommuner har en stor betydelse för om kommunen har särskilda rutiner och åtgärder för på vilket sätt de ska inkludera och involvera barn i planeringen. Och trots att barnkonventionen är en del av den norska lagstiftningen samt att den norska plan- och bygglagen föreskriver att kommuner måste/ska involvera barn i lokala planeringsprocesser så exkluderar i praktiken de flesta planeringsprocesser barn. Ett liknande mönster återfinns i Australien, där Whitzman m.fl. (2010) framhåller att policys som rör den fysiska planeringen inte tar höjd för barns behov. Även i en skotsk kontext framhålls det att nuvarande praktiker i planeringsmyndigheter inte alltid underlättar barns rätt att delta i planerings beslut (Wood, 2015). Vid deltagande finns en förväntan från barn på resultat och det finns en önskan att deras åsikter beaktas vid planering och beslutsfattande som berör dem, samt att de blir informerade om resultaten. Om detta skulle vara uppfyllt skulle barn vara nöjda med att de vuxna fattade de slutgiltiga besluten. Men barn lämnas ofta besvikna och desillusionerade av deltagande i form av konsultation när deras åsikter inte tas i beaktande eller ingen återkoppling sker (Stafford m.fl., 2003).

Cele och van der Burgt (2015) framhåller att finns en stor förvirring bland planerare vad termen deltagande betyder i förhållande till planeringsprocesser och författarna lyfter fram att begreppet *barns deltagande* i stor utsträckning fortfarande är ett abstrakt begrepp som inte är kopplat till planeringspraktiker. Termen har enligt författarna blivit ett

retoriskt verktyg som betyder allt från verkligt deltagande till tanken om att inkludera ett barnperspektiv i planeringen. De framhåller bristen på riktlinjer för att inkludera barn genom planeringsprocessen och försäkra sig om att inkluderingen av barn blir mindre beroende av att det finns intresserade och engagerade planerare inblandade. Riktlinjer bör implementeras tidigt i processen som ett villkor för hur barns intressen tillgodoses. Detta skulle enligt Cele och van der Burgt (2015) hjälpa planerare att förstå vilka faser av planeringsprocesser som barn måste delta i och när deltagande är mindre viktigt eller till och med olämpligt. En viktig del av kompetensen hos planerare som författarna framhåller är att kunna särskilja mellan när barnvänliga riktlinjer kan användas och när barn bör rådfrågas om deras intresse och behov. De framhåller att deltagande av barn inte är en gyllene lösning utan att det är avgörande att planerare använder sina kompetenser, och mot bakgrund av denna kompetens vågar bestämma när deltagande är viktigt och när det inte är det. Vidare är det av vikt att inte endast en person utan flera personer i organisationen inklusive ledningen har utbildats i frågor som berör barns involvering och inkludering för att inte skapa silos i organisationen, där kunskapen endast finns hos en person eller endast inom en del av organisationen (Whitzman m.fl., 2010). Kerr m.fl. (2018) framhåller att när ledande tjänstepersoner identifierar barns involvering och inkludering som viktig då kan även involvering och inkludering av barn bli uppnådd. Men utan politisk vilja eller resurser innebär att deltagande i bästa fall blir dåligt. Endast när barns inkludering blir normaliserad som ett medel för engagerade samhällen kommer barns deltagande bli fullt ut realiserat. Percy-Smith (2010) framhåller att det finns ett behov av att röra sig från nuvarande fokus på deltagande i formella, institutionaliserade offentliga beslutsfattande processer och i stället fokusera på mångfalden av sätt där barn kan agera, medverka och realisera agentskap i vardagliga kontexter. I detta sammanhang lyfter Derr och Tarantini (2016) fram att ett effektivt deltagande ofta involverar att ansvariga beger till sig till platser där barn är samlade såsom i skolor. Barn är som mest bekväma i en miljö de känner till och kan därmed delta mer fritt och aktivt. Liknande tankegångar framför Stafford m.fl. (2003) där barn lyfter fram att skolan och fokusgrupper med andra barn är miljöer de känner sig trygga i.

När det kommer till barns roll och inflytande i kollektivtrafikplanering är resultatet av vår litteratursökning bland grå litteratur likt den vetenskapliga sökningen magert; vi hittar ingen studie som tagit sig an detta ämne från ett sådant perspektiv. När det kommer till fysisk planläggning finns det åtminstone en rapportserie i fyra delar från Trafikverket 2013 som är ett resultat av ett regeringsuppdrag till myndigheten, Boverket och dåvarande Folkhälsoinstitutet med syfte att stärka barns rätt till inflytande i samhällsplaneringen. De nationella myndigheterna har drivit projektet i samverkan med sex kommuner, som är de som utfört det praktiska arbetet (Larsson, 2013). Men förutom att de nationella myndigheterna tar på sig att stödja kommunerna i spridningen av resultatet från studien, är Trafikverkets uppdrag också att ta hand om projektets erfarenheter och integrera dem i den egna planeringsverksamheten (Larsson, 2013).

Två huvudsakliga slutsatser från projektet bör lyftas fram. Dels handlar det om att man hävdar att uppdraget har visat att barns inflytande i fysisk planering ger samhällsnytta och på vilket sätt det är så. Det medför vinster i form av exempelvis kortare formella processer och färre överklaganden, eftersom en involvering av barn och unga innebär involvering av deras föräldrar och därmed en tidig förankring i lokalsamhället av de beslut som tas. Förkortade besluts- och juridiska processer ger samhällsekonomiska

vinster, vilket enligt studien väger upp de längre planeringsprocesser som krävs för att involvera barn och unga i ett tidigt stadiet. Den andra slutsatsen handlar om skolans betydelse där de medverkande kommunerna till stor del har använt sig av den vägen för att få barn engagerade och medverka i planeringen – det perspektiv som anlagts är att betrakta skolan som ett utredningsinstitut i och för kommunen. Tanken är att skolan på grund av sitt uppdrag ska vara en aktiv del i samhället och eleverna i sin utbildning ska få möjlighet att delta i verkliga processer, samtidigt som eleverna, deras lärare och föräldrar är en viktig tillgång för kommunerna bland annat för att kunna bidra med specifik kunskap om deras egna områden och vardag (Larsson, 2013).

3.4. Metoder för att involvera barnperspektiv och barns perspektiv i fysisk planering

En utmaning som lyfts fram med att involvera och inkludera barns röster i planerings- och policyprocesser är att dessa måste översättas till ett språk som passar in i en planeringsmall (Sandkjær Hansen, 2019). Det handlar om att översätta barnens erfarenheter, idéer och åsikter till planeringssammanhanget och sedan kommunicera hur dessa tas till vara och blir införlivade i planen (Derr & Tarantini, 2016). I långa planeringsprocesser finns det alltid en risk enligt Sandkjær Hansen (2019) att varje översättningsprocess riskerar att reducera den rika kunskapen som besitts av barn till en väldigt tunn form av kunskap som därmed riskerar att gå förlorad och bli urvattnad. Detta kan enligt författaren motverkas genom olika metoder såsom workshops, för att på så vis underlätta en översättning. Whitzman m.fl. (2010) menar att även planerare måste vara utrustade med kunskap som medverkar till att de faktiskt kan interagera med barn, vilket inkluderar förmågan att översätta både barns och organisationens budskap så att involveringen blir meningsfull.

Nedan följer beskrivningar av olika metoder som svenska planeringsmyndigheter under de senaste 20 åren använt sig av i framför allt fysisk planering, men det finns även några exempel på metoder som antingen studerats eller använts vid studier av kollektivtrafik. I fysisk planering är den strukturerade metoden barnkonsekvensanalys (BKA) den mest använda och inleder därför kapitlet. Den innebär att planeringen använder sig av olika praktiska metoder för att inhämta kunskapen till analysen. Dessa är mer ingående beskrivna i de två följande delarna som först beskriver metoder för att involvera barn och sedan metoder för barnperspektiv. Det finns säkerligen fler exempel på metoder som använts, men de som beskrivs här är de som är beskrivna i antingen vetenskaplig eller grå litteratur och därmed varit föremål för någon typ av utvärdering.

3.4.1. Barnkonsekvensanalyser

En sedan början av 2000-talet vedertagen metod i Sverige för att föra in barnperspektiv och barns perspektiv i planeringen är barnkonsekvensanalyser. Tanken med dessa är att med hjälp av en strukturerad metod som är samma för alla sammanhang ska barns perspektiv och intressen tas till vara i planeringen. Många barnkonsekvensanalyser innebär att barn involveras i planeringen genom samråd i olika form, men långt ifrån alla innebär att barnens eget perspektiv hämtas in och analysen görs då oftast med hjälp av en

checklista för barnperspektiv. Sveriges kommuner och regioner (SKR) har en publicerad handledning för hur barnkonsekvensanalyser kan genomföras på lokal och regional nivå (SKR, 2022). En mycket stor andel av den grå litteraturen ägnar sig åt barnkonsekvensanalyser, både i form av beskrivning och analys av enskilda projekt och BKA-processer och i form av översiktliga genomgångar och utvärderingar av BKA-användning både bland kommuner och dåvarande Vägverkets regioner. I likhet med tidigare beskriven litteratur har vi dock inte funnit några studier i den grå litteraturen som beskriver regional planeringsnivå utanför dåvarande Vägverket och endast en barnkonsekvensanalys som berör kollektivtrafik.

De rapporter som beskriver och analyserar enskilda projekt och BKA fokuserar nästan uteslutande på barns skolvägar och trafiksäkerheten kring dessa. Det handlar också bara om den fysiska miljön på och invid gång- och cykelbanor till och från skolan och trafikmiljön omedelbart utanför skolgården. Dessa specifika rapporter är producerade av Vägverket under åren 2000–2010. En av dessa rapporter (Gummesson & Larsson, 2009) bryter dock mönstret och beskriver en BKA-process av skolskjuts (där även linjelagd kollektivtrafik ingår) för barn i en landsortsskola i Norrland, framför allt med fokus på metoder för involvering av barn, föräldrar och lärare genom en samrådsprocess som genomförts i skolan. I det aktuella fallet har barnen delats in i grupper över åldersgränser med fokus på den busslinje som de använder till och från skolan. Barnen har genom så kallade gåturer, kartor och teckningar förklarat problem och möjligheter vid hållplatser och vägen till hemmet från dessa.

I litteraturen finns också översiktliga genomgångar och analyser av BKA där flertalet gjordes av Gummesson och Larsson kring 2006, på uppdrag av dåvarande Vägverket. Bland rapporterna finns bland annat en kunskapsöversikt om barnen i vägplanering och en handledning för hur Vägverkets planerare ska arbeta med barnkonventionen som utgångspunkt. Alla dessa rapporter sätter skolans roll som central för genomförande av BKA, det är genom skolan som samråd med barn kan och bör ske, detta eftersom de dåvarande skolpolitiska målen gav stöd för samverkan och studier av närsamhället (Gummesson, 2006). Dessutom utgör skolan en bra plattform inte bara för att nå barnen, utan också deras föräldrar (Gummesson, 2006).

En annan studie från samma tid som utvärderat BKA i Vägverkets praktiska planeringsarbete i Vägverkets sju regioner drar liknande slutsatser som Gummesson (2006) och Gummesson och Larsson (2006a, b) om skolans viktiga roll som samverkanspart i BKA-processen (Björklid, 2007). Utvärderingen visar också att barns direkta involvering i BKA-processen är viktig och att det bör ske på ett så tidigt stadium som möjligt, samt att en viktig framgångsfaktor varit att det funnits så kallade barnsamordnare på Vägverkets samtliga regioner. Konflikter mellan Vägverket och kommunerna kring skolplacering och andra intressen, begränsad tid och ekonomi, samt konflikter med andra planeringsprinciper är de främsta problemen för BKA som Björklid (2007) lyfter fram. Några år senare har en annan utvärdering av BKA gjorts med fokus på om BKA får några praktiska konsekvenser i planeringen och vad anledningen är att så sker eller inte (Strandlund & Saracco, 2012). Denna utvärdering har delvis tittat på BKA från Vägverket/Banverket/Trafikverket och delvis från Stockholm stad. Resultaten visar på liknande saker som tidigare: att BKA måste komma in i ett tidigt skede, att den måste hålla hög kvalitet och att organisationen måste vara mottaglig för BKA (kunskap,

motivation, ramar, riktlinjer) om det ska få effekt på planeringen (Strandlund & Saracco, 2012).

Den senaste genomgången av BKA har gjorts av Maria Nordström från Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) i två rapporter från dels 2020, som del i ett regeringsuppdrag till Boverket, dels från 2021, som ett uppdrag från Fotgängarnas förening. Nordström fokuserar på hur 8 kommuner tillämpar barnperspektiv i fysisk planering (2020) och hur samma kommuner använder BKA för att utvärdera hur barn kan ta sig gående och med cykel till olika platser (2021). I Nordströms urval är det bara Stockholm och Göteborg som arbetar med BKA, medan de andra kommunerna arbetar med riktlinjer eller motsvarande för att säkerställa involvering av barn eller i alla fall ett barnperspektiv i planeringen. Liknande indikationer på att BKA inte är speciellt utbrett bland kommunerna ger en annan studie som baserar sig på enkätsvar från 80 kommuner, där 70 procent uppger att de är i behov av stöd, hjälp och råd med hur de kan använda BKA i sitt arbete med specifikt skolvägar (Evanth m.fl., 2019). En slutsats från Nordströms båda rapporter (2020; 2021) är att barnkonventionen inte ger kommunerna vägledning och fungerar som ett svagt styrmedel. Detta står i motsats till Björklids (2007) slutsatser som mer än 10 år tidigare hävdade att barnkonventionen i dåvarande Vägverkets fall fungerade som ett viktigt styrdokument.

Nordströms viktigaste slutsats är att BKA eller planeringsprinciper inte spelar roll så länge inte kommunerna avsätter mark för barns utemiljöer, vilket är en förutsättning för att kunna genomföra resultaten av BKA (2020; 2021). Nordström gör också en annan viktig observation; att planerare och konsulter som arbetar med BKA generellt är negativt inställda till verktyget eftersom det inte får effekt i planeringen. Det håller också på att ske en rörelse bland de undersökta kommunerna bort från BKA och generella principer till projektspecifika principer och så kallad SKA (socialkonsekvensanalys) eller som i Stockholms fall SVA (socialt värdeskapande analyser som är projektspecifika) (Nordström, 2020). Nordström konstaterar att denna rörelse mot projektspecifika bedömningar gör att ett projekt behöver ha ett specifikt mål om barnvänlighet (eller liknande) för att barn ska vara relevanta att involvera eller barns perspektiv och barnperspektivet ska vara relevant att bedöma projektet efter. Nordström (2020) hävdar att avsaknad av generella principer gör att barnen riskerar att åsidosättas i planeringen.

Sammanfattningsvis fokuserar nästan samtliga studier av och om BKA på antingen nationella planeringsmyndigheter och då framför allt dåvarande Vägverket, som fanns till 2010, eller kommuners arbete med den fysiska planeringen omkring skolor. Förutom en studie av BKA i skolskjutsplanering är just skolskjuts eller vanlig kollektivtrafik anmärkningsvärt osynliga i rapporterna, trots att många barn och unga idag reser på detta sätt till och från skolan, men också på fritiden. Nämnda studie visar dock att BKA-metoden kan vara relevant som planeringsverktyg även av kollektivtrafiken, framför allt gällande utformningen av hållplatser och trafik i dess närhet. I vårt material har vi dock inte funnit någon genomgång av BKA som använts för kollektivtrafikplanering i ett vidare sammanhang, exempelvis inbegripande fordon och biljettsystem. Regionernas planering har överhuvudtaget inte ådragit sig uppmärksamhet i relation till BKA.

3.4.2. Metoder för att involvera barn

Långt ifrån alla BKA innehåller involvering av barn och barns perspektiv, men flertalet av de som beskrivits i olika rapporter och studier gör det. Metoderna som är beskrivna i litteraturen om BKA och i annan litteratur om metoder för att involvera barn är likartade under de 20 år som vi här har studerat. Den stora skillnaden är att flera metoder som i början av 2000-talet utfördes manuellt, idag ofta har utvecklats till digitala verktyg. De metoder som framför allt beskrivs i litteraturen är barnkartor eller vardagskartor, gåturer och enkäter. Många gånger används en kombination av flera av dessa metoder. Kartor kan ibland också kallas för enkäter. I tabell 1 finns en sammanfattning av de metoder vi sett användas för att involvera barn.

Barnkartor har gjorts manuellt (se exempelvis Gummesson & Larsson, 2009), men har utvecklats till att bli ett verktyg som görs i GIS (geografiska informationssystem). Enligt Nordström (2020) har metoden använts av flertalet kommuner sedan 2009 i arbete med översiktsplanering, stadsdelsupprustning, trygghetsprojekt och skolvägsplanering. Det finns ett Barn-GIS, som har utvecklats särskilt för barn om deras utemiljö. Det visar en karta över det område som man är intresserad av att få kunskap om från barnen. På den digitala kartan kan barnen markera var de bor, vilka vägar de använder till skolan, vilka vägar de använder på sin fritid, vilka platser de brukar vistas på utomhus, markera farliga och otrevliga platser, ange favoritplatser och även uttrycka andra synpunkter och ge förslag på förbättringar i utemiljön. Det finns både öppna och fasta svarsalternativ (Nordström, 2020). För det mesta görs arbetet i skolan med hjälp av lärare, men också planerare kan vara involverade. För att arbetsmetoden ska ge användbara resultat krävs det att det finns en planerings- och barnkunnig person, en översättare, som kan vara med när barnen arbetar och också föra över materialet från barnen till planerarna (Berglund & Nordin, 2009; 2010; Norström, 2020).

Enkäter innebär ofta detsamma som barnkartor i GIS eller manuellt ritade kartor kompletterade med frågor. Men en del enkäter som används kan också vara utan kartmaterial och bara inbegripa frågeställningar (Leden m.fl., 2006; Evanth m.fl., 2019). En studie som studerat skillnaden mellan resultat och tillvägagångssätt mellan digitala enkäter, respektive konventionella har visat att det inte finns någon signifikant skillnad mellan de två tillvägagångssätten (Evanth m.fl., 2019).

En annan metod som används både inom BKA och andra sammanhang för att involvera barn i den fysiska planeringen är så kallade gåturer. Gåturer genomförs med en grupp barn som promenerar runt i det område som är föremål för planering med en gåturledare (expert inom planering) och stannar vid fördefinierade stopp platser. Vid stopp platserna ska barnen svara på ett antal fördefinierade frågor, men det finns utrymme för andra inspel också. Gåturledaren har ansvar för att sammanfatta barnens inspel och sedan föra barnens perspektiv vidare till planeringssammanhanget (Nordström, 2020; se också de Laval 2014; Ankarberg & Hofbauer, 2020). Gåturer har använts som samråd vid BKA och i andra planeringssammanhang i kommuner (Nordström, 2020).

Observationer är en annan metod som använts för att få reda på hur barn använder en viss avgränsad plats, exempelvis en skolgård. Det finns exempel på studier där skolgården observerats före och efter en förändring för att se hur barnen utnyttjar denna (Jansson m.fl., 2018). Observationerna kan sedan ligga till grund för samtal med barnen om deras utemiljö (Nordström, 2020).

Gemensamt för samtliga beskrivna metoder är att det förutom barnen också behövs vuxna som både har kunskap om vilka möjligheter barnen har att uttrycka och beskriva saker vid sin ålder och som har kunskap om det planeringssammanhang där studierna ska användas. Författarna hävdar att den eller de vuxna som är involverade bör följa hela processen från barnens arbete till planeringen för att få möjlighet att översätta barnens inspel till planeringssammanhanget (Nordström, 2020; Berglund & Nordin, 2010; Berglund m.fl., 2009).

En annan sak som är gemensam hos ovan beskrivna metoder är att de fokuserar på barn i skolåldern, oftast är det barn från ca 10 år som har deltagit i BKA och andra planeringssamråd. Eriksson (2020) har dock studerat hur ansvariga myndigheter kan få information om yngre barns uppfattningar av en viss plats. Hennes metod är observation, med betoning på att förskolemiljön som en trygg plats för barnen förflyttas med barngruppen till den plats som ska studeras. Genom denna metod hävdar Eriksson att små barn genom lek kan visa på platsens förutsättningar, möjligheter och problematiker (Eriksson, 2020).

Alla dessa metoder fokuserar på den fysiska miljön, på kollektivtrafikområdet finns få rapporter som beskriver metoder för kunskapsinhämtning om barns uppfattningar och involvering i planering. Undantaget är Johansson och Siotis (2009) som specifikt studerade barns uppfattningar om kollektivtrafiken. De använde ett flertal olika metoder för att studera det: a) skolenkät, b) målpunktsintervjuer med barn och föräldrar, c) bussenkät, samt d) öppna intervjuer med skolbarn och föräldrar på två skolor (Johansson & Siotis, 2009). De beskriver de olika metoderna som ett bra sätt att täcka in och få svar från barn som har olika relation och erfarenhet av kollektivtrafiken och olika mobilitetsbehov:

”Med de olika metoderna har vi sett att vi fångar in olika grupper av barn och ungdomar med olika förhållningssätt till bussåkande. I skolan finner man ett urval av alla barn i ett visst område oavsett om de brukar åka buss eller ej. På bussarna finner man barn som valt att åka buss och kan åka buss, i varje fall med det sällskap de eventuellt har med sig. På målpunkterna finner man barn och ungdom som tagit sig till en viss aktivitet, vilket tillåter att man undersöker förutsättningarna för den specifika platsen såväl som individernas val av transportsätt” (Johansson & Siotis, 2009, s. 30)

Flera av de forskningsstudier som studerar barns uppfattningar har ofta använt sig av fokusgrupper eller individuella intervjuer. Ett problem med fokusgrupper som tagits upp är att barnen/de unga kan ha svårt att uttrycka vissa åsikter i gruppen eftersom de måste visa en tuff fasad eller att vissa saker inte är socialt accepterade att uttrycka. I dessa fall kan enskilda intervjuer och/eller intervjuer med vuxna som har regelbunden kontakt med barnen/de unga vara viktiga för att få hela bilden (Berg, 2020).

Tabell 1 Översikt av använda och studerade metoder för barns perspektiv och barnperspektiv

Metoder för att ta reda på barns eget perspektiv	Metoder för barnperspektiv
Gåturet med gåturledare	OR-metoden
Barnkartor i GIS	GIS analys som underlag för diskussion
Enkäter (frågor och/eller manuella kartor)	
Observationer	

3.4.3. Metoder för barnperspektiv i planeringen

I litteraturen finns också exempel på en del metoder för hur barnperspektivet bättre kan komma in i planeringen av en fysisk plats. Det handlar alltså om metoder för att på en generell nivå föra in barnperspektiv utan att involvera barnen själva i planeringen. Dessa sammanfattas i tabell 1, ovan.

En sådan metod är den så kallade OR-metoden som utvärderats i relation till skolvägsutredningar (Evanth m.fl., 2019). Enligt rapporten är OR-metoden en bra bedömningsmetod för sträckor och korsningar med fokus på trafiksäkerhet för barn. Den innebär att planerare värdesätter och viktat olika faktorer i fält. Rapporten rekommenderar dock att metoden som enbart finns manuellt skulle behöva göras digital och då också utökas för att inkludera gång- och cykelvägar, upphöjda korsningar, cykelöverfarter och de nya hastighetsgränserna (Evanth m.fl., 2019).

I en annan studie har Solá och Abrahamsson (2021) använt sig av GIS-kartor och beräkningar för att ta fram ett underlag för diskussion i workshop med planerare. De har utgått från ett mått om andel barn i åldern 10–16 år som ska ha högst 10 minuters säker cykelväg till skolan och utifrån det gjort en GIS-analys för att visa hur många barn i staden som når det satta målet med fokus på trafiksäkerhet och hur det ser ut för de som inte gör det. På workshoppar har sedan planerare fått diskutera olika möjliga åtgärder för att öka andelen barn som har 10 minuters säker cykelväg till skolan.

4. Metod

4.1. Dokumentstudier

Mot bakgrund av studiens syfte gick vi i den inledande och explorativa fasen av datainsamlingen i början av 2022 igenom alla regioners Trafikförsörjningsprogram (TFP) för att undersöka om och hur arbetet med barn i planeringen av kollektivtrafik skrevs fram. Under samma tidsperiod inhämtade vi även tillgängliga dokument via regionernas hemsidor i förhållande till policy- och/eller handlingsplaner gällande barn i planeringen av kollektivtrafik. För de regioner där vi inte fann något eller några dokument eller där det var sparsmakat med material kontaktade vi regionen via e-post för att få tillgång till relevant material. Ovan beskriva delar av den inledande kartläggande fasen av datainsamlingen gav en god överblick på vilket sätt regionerna önskar arbeta med frågor rörande barn – både generellt på central nivå men också specifikt gällande kollektivtrafik. Resultaten från denna inledande kartläggning återges i slutet av resultatkapitlet.

4.2. Intervjuer

Kartläggningen av regionernas (brist på) planer och policys i förhållande till barn och kollektivtrafik lade grunden till vilka regioner vi valde ut för att genomföra intervjuer med. Det övergripande syftet med intervjuerna var att studera på vilket sätt de utvalda regionerna arbetade med frågor rörande barn och planering i praktiken. Vi valde ut de sex regionerna Blekinge, Jämtland/Härjedalen, Kronoberg, Stockholm, Västra Götaland och Örebro för att i möjligaste mån ha en representation av olika storlek på region, geografisk hemvist och hur långt de, utifrån de inhämtade dokumenten, hade kommit i arbetet med att inkludera barn i planeringen av kollektivtrafiken. Intervjuerna ägde rum i början av hösten 2022 och totalt intervjuade vi åtta personer. Alla personer hade i sin yrkesroll ett direkt eller indirekt ansvar för barnfrågor inom den regionala verksamheten i allmänhet eller kollektivtrafiken i synnerhet.

Intervjuerna var semi-strukturerade, vilket betyder att en på förhand framtagen intervjuguide med olika teman och övergripande frågeställningar användes för att vägleda intervjun, men att följdfrågor fritt kunde ställas. Intervjuguiden baserade sig på den tidigare genomförda litteraturstudien och ovanstående dokumentstudie. Intervjuerna genomfördes digitalt av två forskare, en huvudansvarig för att ställa frågor och en för att ta noggranna anteckningar. Varje intervju var ungefär 60 minuter lång. De spelades också in och anteckningarna gjorda under intervjun förbättrades efteråt genom genomlysning av inspelningen. De nedtecknade intervjuerna analyserades sedan genom innehållsanalys där både på förhand definierade kategorier och empiriskt framkomna kategorier användes för att sortera materialet.

4.3. Avgränsning

I inledningen av studien gjorde vi en avgränsning att det som var objektet för vår studie endast var planeringen av den linjelagda kollektivtrafiken, den som en enligt kollektivtrafiklagen är ett regionalt ansvar under regionala kollektivtrafikmyndigheter. Denna avgränsning gjordes eftersom barns skolresor i relativt hög grad är väl utforskade, och för att den särskilda kollektivtrafiken, som skolskjuts och skolkort är, anordnas av kommunerna. När vi sedan gjorde den empiriska studien av dokument och framför allt intervjuer insåg vi att det var svårt att göra denna avgränsning, dels eftersom barnens skolresor är så intimt förknippade med deras mobilitet och dels eftersom flera regioner också, på uppdrag av kommunerna, arrangerar skolskjutstrafiken. I vissa områden utgör den också den linjelagda trafiken som är öppen för alla. Därför är även barnens skolresor en del av vårt empiriska resultat.

5. Resultat

I resultatkapitlet redovisar vi studiens empiriska resultat. I den första delen handlar det om resultaten av dokument- och intervjustudier med sex specifika regionala kollektivtrafikmyndigheter i Blekinge, Jämtland/Härjedalen, Kronoberg, Stockholm, Västra Götaland och Örebro. Resultaten presenteras utifrån de teman som tydligast framkommit i materialet. Den andra, kortare delen, presenterar resultaten från dokumentstudie och e-postenkät till övriga 15 regionala kollektivtrafikmyndigheter, även här återkommer samma teman som i den första framställningen.

5.1. Arbetet med att implementera barnperspektiv och barns perspektiv i sex regionala kollektivtrafikmyndigheter

5.1.1. Barnkonventionen - hur har den påverkat regionernas arbete?

När FN:s barnkonvention blev lag 1 januari 2020 påverkade det arbetet i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna på olika sätt, bland annat beroende på hur mycket regionerna tidigare arbetat med specifikt barnfrågor. En del representanter uttrycker viss förvåning över att det, som de framhåller det, inte blev mer tryck och fokus på arbetet med barnfrågor i kollektivtrafikplaneringen. Samtidigt är det flera som uttrycker att barn alltid varit i fokus för dem eftersom barnfamiljer är en stor och viktig kundgrupp i kollektivtrafiken och därmed en naturlig del av planeringen. Sammantaget har tre av sex intervjuade regioner arbetat strukturerat med barnrättsperspektiv sedan barnkonventionen blev lag eller sedan längre tid tillbaka. I två av de återstående tre regionerna har barnperspektivet varit rådande under lång tid och mer begränsade eller inga åtgärder har gjorts för att implementera ett barnrättsperspektiv. I den sjätte och sista regionen arbetar de inte strukturerat med barnfrågor, även om frågorna också får utrymme.

Som en följd av att barnkonventionen blev svensk lag har Västra Götalandsregionen tagit fram en handlingsplan och i Region Blekinge har regionen infört arbetet med ett nytt Trafikförsörjningsprogram (TFP) utbildat sig internt för att ha en större förståelse för vad konventionen innebär i det arbetet. Men i vissa regioner har arbetet med frågorna funnits i verksamheterna innan barnkonventionen blev lag. I Kronoberg fastställde dåvarande landstingsstyrelsen 2011 en plan för barnrättsarbetet i regionen. Emellertid präglades arbetet i början av ett fokus på hälso- och sjukvård. I Stockholm har regionen arbetat aktivt med den här typen av frågor med koppling till kollektivtrafiken under en längre period, åtminstone sedan en handlingsplan togs fram 2005 och där innebar inte barnkonventionens lagblivande någon större förändring, utan arbetet med barnrätt inom kollektivtrafikplaneringen har fortsatt som tidigare. Däremot var det andra verksamheter inom regionen som fick upp ögonen för dessa frågor i högre grad genom att konventionen blev lag.

5.1.2. Vilka formella strukturer finns i regionerna?

I de regioner som vi intervjuat har nästan alla någon form av formell struktur för att idag garantera att det arbete som görs inom kollektivtrafiken tar hänsyn till barnrättsfrågor. I tre av sex regioner finns centralt inom den regionala organisationen en barnrättssamordnare eller strateg (denna roll är inte enbart kopplad till kollektivtrafiken, utan också till regionens andra verksamheter sjukvård och kultur). Som en del i att genomföra planen för och stödja barnrättsarbetet i de regionala verksamheterna, tillsatte Region Kronoberg en barnrättsstrateg 2012 (Region Kronoberg, 2014). I Region Stockholm har denna roll funnits sedan början av 2000-talet och en liknande stödjande funktion återfinns även i Blekinge. I de intervjuade regioner som har denna funktion, har barnrättssamordnaren varit inblandad i framtagande av TFP och arbetat med tjänstepersoner inom kollektivtrafiken för att utöka och förbättra deras arbete på det här området.

I de andra tre regionerna återfinns ej den centrala rollen som barnrättssamordnare men det finns andra former av strukturer. Inom VGR finns flertalet barnombud, bland annat i, Västtrafik. Ombuden får intern utbildning i barnrätt och ska bevaka att regionen arbetar utifrån barnkonventionen. Personen som är ombud inom kollektivtrafiken driver barnrättsfrågorna inom kollektivtrafikplaneringen efter Västtrafiks handlingsplan för barnrätt och den centrala regionens uppsatta strategi (VGR, 2022). I Örebro finns ingen position med specifikt ansvar för barnrättsfrågor, men där finns ett politiskt krav att i varje beslutsformulering ska en bedömning göras om hur beslutet påverkar barnperspektivet. I Jämtland/Härjedalen är den formella strukturen mer operativ och kretsar kring skolskjutsverksamheten, vilken utgör en mycket stor del av den totala kollektivtrafiken. Det finns en heltidsanställd skolskjutssamordnare som sköter den dagliga kontakten med kommunernas motsvarigheter och övriga kollektivtrafikplanerare arbetar också med skolskjutstrafiken, vilket gör att alla är väl insatta i frågan. 70 procent av alla kollektivtrafikresor i regionen görs av barn, varför de på ett naturligt sätt utgör ett viktigt fokus för planeringen.

I både Stockholm och Kronoberg finns kompletterande vägledningar förutom den centralt placerade barnrättssamordnaren. I Kronoberg handlar det om ett barnrättsbaserat beslutsunderlag som ska användas vid framtagande av planer och strategier som bedöms ha stor påverkan på barn (Region Kronoberg, 2020). I detta arbete har regionen tagit fram ett stödmaterial för barnets bästa där barnrättsperspektivet inom länstrafiken ingår, vilket inkluderar på vilket sätt artiklarna i barnkonventionen kan förstås i arbetet med kollektivtrafik. Här framhålls exempelvis att:

- Barnets perspektiv ska säkerställas i planering, genomförande och utvärdering av länstrafikens verksamheter (artikel 12)
- Beakta barns socioekonomiska bakgrund vid prissättning för att säkerställa att avgifter för resor med länstrafiken inte medför diskriminering av barn (artikel 2 och 27)
- Kollektivtrafik, skolskjuts och färdtjänst ska svara upp mot barnens resebehov och bidra till goda möjligheter för tillgång till utbildning, familjeliv, sociala aktiviteter, hälso- och sjukvård, rekreation samt kultur- och föreningsaktiviteter (artikel 3, 6, 28 och 31) (Region Kronoberg, 2021a, s. 9).

Det barnrättsbaserade beslutsunderlaget har inneburit att regionen lagt mer tankekraft på att beakta barn i alla delar av en plan och även i processen som helhet. Som en del av sin

årsredovisning presenterar även regionen sedan 2014 ett barnbokslut om följer upp regionens ansvar för att omsätta barnkonventionen i verksamheten (Region Kronoberg, 2021a). Här återfinns bland annat vilka barnrättsbaserade beslutsunderlag som rapporterats under året där Länstrafikplanen är ett exempel på sådant under 2021 (Region Kronoberg, 2021b). I Stockholm utförs utifrån de globala hållbarhetsmålen en hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet där barns rättigheter är integrerade (Region Stockholm, 2017) och det finns riktlinjer för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken (Region Stockholm, 2021). I dessa riktlinjer finns en sammanställning och beskrivning över alla lagkrav och riktlinjer som trafikförvaltningen måste följa i förhållande till att erbjuda full tillgänglighet för barn, häribland utformning av kund- och resenärsmiljöer i form av exempelvis väderskydd, biljettautomater och fordon så att de är anpassade till barn. I regionen finns även en handlingsplan för arbetet med barnkonventionen (Region Stockholm, 2011) och sedan första versionen av handlingsplanen 2005 har det funnits ett arbete med utbildning för samtliga tjänstepersoner inom förvaltningen i barnrätt. Denna utbildning har idag utvidgats till att handla om social hållbarhet i ett bredare perspektiv men barnrättsfrågorna ingår fortfarande som en viktig del. Utbildningen arrangeras kontinuerligt för att säkerställa att alla har genomfört den eftersom syftet är att skapa en förvaltning där barnrättsfrågorna "sitter i väggarna" som en representant för region uttrycker det. Utbildning i barnkonventionen och hur den kan integreras i den regionala verksamheten återfinns också i Blekinge, Jämtland/Härjedalen och VGR. Även om den inte verkar vara lika utbredd och etablerad som i Stockholm.

Upphandlingar framkommer även som en form av formell struktur för att integrera barnperspektivet i planeringen av kollektivtrafik. I tre av intervjuerna nämns hur barnperspektiv finns med i avtalen med trafikoperatörer på flera sätt. Dels handlar det om skrivningar kring bemötande från förare och biljettkontrollanter, dels om hur bussarna ska se ut och vilken utrustning i form av bälten och barnstolar som ska finnas ombord.

5.1.3. Metoder för att involvera barns perspektiv

Flera av de intervjuade regionerna uttrycker en vilja och ett behov av att involvera barnen själva och därigenom ta del av deras eget perspektiv på kollektivtrafikens utveckling generellt eller i ett visst område. Bland annat skriver Kronoberg fram att barn ska komma till tals i frågor som berör dem och att "barnets perspektiv ska säkerställas i planering, genomförande och utvärdering av länstrafikens verksamheter" (Region Kronoberg, 2021a, s. 9). Det är dock endast i tre regioner där de intervjuade beskriver att de arbetat på detta sätt. VGR har involverat skolklasser vid framtagandet av *Strategiska lika villkor i kollektivtrafiken planen* och Västtrafik har involverat skolklasser vid speciella projekt, men detta sker inte så systematiskt - än så länge. Blekinge bjuder in brett till samråd när en ny TFP ska utarbetas och sedan väljer de en grupp som ska vara så bred som möjligt och som representerar kundgruppen. I denna samrådsgrupp har barn från 12 år brukat ingå. Detta samråd vänder sig alltså inte specifikt till barn, utan till samtliga kunder där barn är en viktig del. Samtliga metoder och sammanhang där vi funnit att barn involveras i planeringen sammanfattas i tabell 3.

Region Kronoberg framhåller att statistik ska användas över barn i länet, fördelat på ålder, kön, bostadsort (även vid två boenden) och socioekonomiska faktorer för att på så vis ha ett underlag för planeringen av kollektivtrafiken och länstrafiken inhämtar årligen

ungdomars (15–19 år) åsikter om kundnöjdhet. I regionen har de också tagit fram en dokumentationsmall för uppföljning av barndialoger.

I Stockholm – som är den region som arbetar mest systematiskt med att involvera barn i sina processer – finns en mall för barnkonsekvensanalyser (BKA). Där finns krav att göra BKA för projekt och också riktlinjer som föreskriver att dessa BKA måste involvera barn om det inte finns liknande projekt där barn involverats och där man kan använda sig av erfarenheterna från det specifika projektet i stället för att applicera ett ”nytt” barnperspektiv på det aktuella fallet. I Stockholm finns ett mål om att säkerställa jämlikhet mellan olika grupper, exempelvis genom att barn ska få komma till tals i planeringsprocessen. I regionen finns också flera exempel på lösningar som kommit till efter direkta dialoger och intervjuer med barn, som digitala informationskartor i en del tåg och bussar där resenärerna kan se var de befinner sig på linjen och konceptet Trygghetscentralen som först var ett telefonnummer, men numera också är en chatt dit resenärer kan höra av sig om de av någon anledning känner sig otrygg i kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen tar även in konsulter på specifika projekt och även där har regionen arbetat med att barnrättsperspektivet ska vara med, genom att det finns i rutiner, checklistor och manualer. Regionens föreskriver när en BKA ska göras och när barnens eget perspektiv måste tas in.

Tabell 3 Förekommande sammanhang och metoder för att involvera barn i kollektivtrafikplanering

Strategisk nivå	Praktisk nivå
Skolklasser vid framtagande av strategi	Skolklasser/inbjudna barn vid utveckling av fordon eller platser
Samråd inför trafikförsörjningsprogram med alla resenärer från 12 år	Kundnöjdhet (15–18 år)
Mall för barnkonsekvensanalys och när barn ska involveras	Statistik från alla åldersgrupper
	Trygghetscentralen

En betydande anledning till att Stockholm länge arbetat med barnfrågor i kollektivtrafiken är att regionen sett att bra åtgärder för barn och funktionsnedsatta också är bra för alla andra resenärer. En respondent framhåller att betydelsen av detta synsätt fått bekräftelse genom fall i regionen där de inte har tagit in barnens perspektiv på en verksamhet eller byggnad och sedan blivit tvungen att ändra i efterhand till höga kostnader och uttrycker att ”det kostar ju mindre om man lyssnar tidigt än om man lyssnar för sent.” Ett annat motiv till att lyssna på och ha en god relation till barnen är att de ska växa upp med en god relation till kollektivtrafiken för att förhoppningsvis fortsätta att vara trogna resenärer även när de blir vuxna och får möjlighet att ta körkort och köra bil.

5.1.4. Hinder att involvera barn i planeringen

Ett av de största hindren till varför regioner inte involverar barn i planeringen i högre grad är att de flesta regioner inte har en utarbetad och bra kontakt med regionens skolor och därmed är barnen mycket svåråtkomliga. En av de intervjuade i VGR uttrycker att det vore en ”dröm” att få bättre kontakt med skolorna. Men alla regioner upplever inte samma problematik. I Stockholm ses inte detta som ett problem, utan god kontakt med skolor och förskolor som deltagare i planeringen uttrycks som en självklarhet.

Det finns också andra svårigheter på det här området. Även om där är en god kontakt med skolorna och förskolorna måste regionerna inhämta föräldrarnas tillstånd vilket är en tydlig begränsning eftersom det upplevs som en lång och ibland dyr process. Andra vägar som sociala medier och liknande vill de som intervjuats gärna undvika, även om det kan vara enklare, eftersom det leder till andra problematiska etiska överväganden och det faktum att kanske inte alla nås.

En annan problematik som flera respondenter lyfter är att barn, beroende på ålder, har svårt att förstå abstrakta och övergripande saker som kanske inte blir verklighet på många år. Detta gör det svårt att involvera barn i ett tidigt planeringsstadium, på en strategisk nivå, och de försvinner därför i det stadiet. Sedan när planerna ska genomföras och det innebär buller eller omledningar i omedelbar anslutning till skola eller förskola är det lättare att få deras synpunkter eftersom de då kan uppleva det praktiska problemet. Stockholm, som under många år arbetat med att involvera barnen i sin planering, har inte hittat någon annan lösning på detta än att försöka utarbeta en aggregerad BKA som utgår från alla de projekt-BKA som gjorts och därigenom få fram ett generellt barnperspektiv att arbeta med på strategisk nivå (ett arbete som ska till att börja). De har tidigare försökt göra strategisk BKA och involvera barn utan att lyckas.

5.1.5. Metoder för att använda barnperspektiv

Även om inte alla regioner involverar barn direkt i sin planering försöker alla ändå att få in barnperspektiv på planeringen. Oftast är det kommunerna i form av någon skol- eller barnrepresentant som får utgöra barnperspektivet i en samrådsdialog eller liknande. Detta är visserligen inte unikt för barnen, utan kommunerna ses ofta av regionen som representant för kundgruppen som bor inom kommungränsen. I Jämtland/Härjedalen sker kontakten med kommunerna framför allt genom skolskjutssamordnaren och kommunernas motsvarigheter. Dessa har direktkontakt med barnen och dess föräldrar och för på det viset vidare barnens synpunkter till kommunerna. Det är dock så att den som är skolskjutssamordnare på regionen och även de allmänna kollektivtrafikplanerarna på regionen har mycket lokalkännedom och många gånger direktkontakter med både föräldrar och förare. Detta beror dels på ett mindre sammanhang, dels på att skolskjutstrafiken är en kärnverksamhet på ett annat sätt än för många andra regioner.

Andra metoder för att fånga ett barnperspektiv som respondenterna gett exempel på är att involvera barnrättsgrupper i arbetet med övergripande strategier och även i mer konkreta projekt arbeta med andra experter på barn, som barnkulturdesigners, för att få in deras perspektiv på utformning av en viss plats. I Stockholm använder regionen sig av en fastställd metod för barnkonsekvensanalys, vilket inkluderar ett barnperspektiv om det finns tidigare liknande BKA som gjorts med barn involverade. I de fallen använder regionen sig av den tidigare kunskapen från barns perspektiv för att arbeta med barnperspektiv. Som också nämnts ovan håller regionen också på att försöka aggregera tidigare BKA för att få fram ett barnperspektiv på den strategiska nivån som ändå utgår ifrån barnens egna perspektiv.

5.1.6. Planering och samverkan med kommuner och Trafikverket

Enligt intervjuerna utgör kommunerna de mest centrala aktörerna att samverka med för samtliga regioner när det kommer till planering av kollektivtrafik i allmänhet och för barn

i synnerhet. Denna samverkan ser dock mycket olika ut. I en del regioner finns tydliga strukturer för hur regionen samverkar med samtliga kommuner, medan det i andra regioner sker mer ad hoc och mellan varje enskild kommun och regionen.

Kronoberg är ett exempel på region där det finns en tydlig struktur för samverkan. Där finns två forum för samplanering, ett där samhällsplanering i stort diskuteras och ett där detaljplaner diskuteras och kollektivtrafikens aktörer har möjlighet att lämna yttranden. I det första forumet är RKM sammankallande och kommunerna, länstrafiken och Trafikverket ingår som deltagare. En eftermiddag varannan månad träffas parterna och diskuterar kommunala planer för byggnationer, infrastruktur och kollektivtrafik i ett tidigt stadium. Enligt respondenten är det vanligt att typiska målpunkter för barn som skolor och fritidsverksamheter och dess möjligheter att få kollektivtrafikförsörjning kommer upp i dessa sammanhang. På så vis fungerar det som ett forum för samsyn som kan gynna exempelvis barnperspektiv på transportmöjligheter. Samtidigt finns det en rad utmaningar som framför allt handlar om kommunernas respektive regionens olika behov och syn på vad som behövs. Det finns också stora ekonomiska och resursmässiga begränsningar eftersom samverkan tar tid. I Örebro finns ett liknande forum med de stora kommunerna för strategisk planering där det handlar om större satsningar, som exempelvis fritids- och sportanläggningar som barn behöver ha tillgänglighet till med kollektivtrafik. I Jämtland/Härjedalen har RKM samråd med kommunerna om alla typer av planeringsfrågor, under våren och dessa följs sedan upp under hösten varje år. En stor del av dessa forum handlar om skolskjuts eftersom det är så stor del av kollektivtrafiken i denna region.

I två av regionerna lyfter de fram att regionen får komma in för sent i den kommunala planeringsprocessen för att de verkliga synergimöjligheterna mellan fysisk planering och kollektivtrafik ska kunna tas till vara. Regioner är remissinstans för kommunala översiktsplaner och detaljplaner, men när planeringen kommit till det steget är det oftast redan för sent för att på riktigt kunna samplanera med kollektivtrafiken. Detta gör att placering av nya skolor och fritidsanläggningar riskerar att bli "fel" i relation till kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan drabba barnen när det kommer till deras möjligheter att åka kollektivt till och från skolan och fritidsaktiviteter. I de regioner som har en struktur för samverkan är denna kritik inte riktigt lika tydlig, men även där finns liknande problematiker.

Flertalet av de intervjuade regionerna uttrycker att de ser det som kommunernas uppgift att samråda och samla in synpunkter från olika invånargrupper och speciellt barn, eftersom kommunen har hand om förskola och skola där dessa finns stor del av sin tid. Barnen rör sig också oftast lokalt och inom kommungränserna även på fritiden, så en respondent uttrycker det som att all kommunal samhällsplanering bör i stor utsträckning involvera barn och ta hand om ett barnperspektiv. Det är dock bara i Stockholm som de regionala representanterna beskriver det som att de har kommuner som är engagerade i barnfrågor och därmed tillsammans med regionen kan driva samverkan kring dessa frågor. Stockholm stad har en egen så kallad barnombudsman som arbetar tillsammans med regionen för att förbättra båda parter verksamhet och samverkan.

Regioner med stort geografiskt område och många kommuner inom sitt område ser det som svårt att kunna ta hand om och utveckla de lokala behoven och tycker därför att

kommunerna där behöver ha en större roll. Regionens huvudsakliga ansvar blir enligt denna syn framför allt att upphandla och utveckla kollektivtrafiken.

Flertalet av regionerna vi har intervjuat har efter önskemål från kommunerna tagit över driften av skolskjutstrafiken från kommunerna i vissa delar av regionen eller i hela. På detta område sker därför en avtalsmässig, men också daglig problemlösande samverkan för att lösa denna typ av trafik för barn. Gymnasieungdomar och även en del yngre barn som kan ta linjetrafik till och från skolan har skolkort som kommunen betalar men som används i regionens trafik. Även på detta område behöver det ske en dialog och samverkan mellan kommun och region så att det finns en beredskap för den mängd ungdomar och barn som ska åka med en viss buss. En respondent lyfter att det här finns ett problem i skattepolitiken eftersom en full buss med skolkortsbetalande enbart täcker halva kostnaden, vilket gör att regionen i dessa fall subventionerar kommunernas verksamhet. Flera regioner uttrycker dock att de arbetar extra mycket tillsammans med kommunerna med att försöka lösa just gymnasieungdomarnas resmöjligheter med kollektivtrafiken eftersom de annars riskerar att bli beroende av andra för att transportera sig till och från skolan. Gymnasieungdomarna är speciella i detta sammanhang eftersom kommunen inte har samma skyldighet att anordna deras transport till och från skolan, som för yngre barn och unga. Vi återkommer till detta i avsnitt 5.2.9.

En annan samverkanspunkt med kommunerna, men också Trafikverket och vägföreningar, är kring hållplatser och de förbättringsåtgärder som ofta går under beteckningen tillgänglighetsanpassning. Detta är en del i att satsa på att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig för framför allt funktionsnedsatta, men som många påpekar också handlar om att göra hållplatserna tryggare och bättre för barnen. I Kronoberg lyfts det fram att regionen ska beakta barns säkerhet genom trygga hållplatser och resvägar till och från hemmet, skolan och fritidsaktiviteter. Regionerna äger oftast endast stolpen eller liknande på en hållplats medan väghållaren, Trafikverket eller kommunen, är ansvariga för marken där hållplatsen finns. Detta gör att regionerna har möjlighet att inventera och föreslå vilka hållplatser som bör tillgänglighetsanpassas och förbättras, men de måste samverka med kommunerna och Trafikverket för att planerna ska förverkligas. I en del regioner sker denna samverkan i en tydlig struktur tillsammans med annan nödvändig samplanering, medan det i andra inte finns sådana tydliga strukturer.

5.1.7. Planering och samverkan med andra regioner och regionala nätverk

Det finns en del nätverk mellan olika regioner, både nationellt, i det geografiska närområdet och beroende på storlek på region. De centrala barnrättssamordnarna har ett nationellt nätverk som organiseras genom SKR. Eftersom det är de centrala experterna hanterar nätverket alla regionala frågor, inte bara kollektivtrafik. Detta nätverk beskrivs av en medlem som mycket viktigt för både stöd och inspiration, men det är inte ett forum där det finns mycket kunskap om trafik och kollektivtrafik. För skolskjutssamordnare och planerare finns också nationella nätverk.

De tre största regionerna utbyter erfarenheter om flertalet frågeställningar, bland annat sociala konsekvensbeskrivningar och riktlinjer om barn, men det är inte självklart att översätta arbetet mellan regionerna eftersom det är organisatoriska skillnader till exempel om förvaltningen ligger i ett bolag eller ej. Övriga regioner ingår ofta i geografiskt nära

nätverk med andra regioner och även kommuner. I norra Sverige samarbetar de fyra regionerna längst i norr (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland/Härjedalen) en del, framför allt knutet till praktiska frågor om trafik som går över länsgränser och liknande. Samverkan sker dock inte på en strategisk nivå och barnfrågor har inte diskuterats i det sammanhanget. I södra Sverige finns nätverket Regionsamverkan Sydsverige (Blekinge, Halland, Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Skåne) där mer praktiska frågor i kollektivtrafiken diskuteras, men där representanterna också använder varandra som bollplank exempelvis vid utformning av nya TFP. I detta sammanhang har också barnfrågor varit uppe, men oftast mer kopplat till praktiska problem och lösningar där barn reser över länsgränser.

5.1.8. Nationellt stöd

Stödet från staten till regionerna uppfattas som relativt svagt och ingen av respondenterna har upplevt stöd från Barnombudsmannen (BO) i sitt arbete. Detta trots att det i december 2022 på BO:s hemsida går att läsa att en huvuddel i myndighetens uppdrag är att: ”ge stöd och driva på för att statliga myndigheter, kommuner och regioner bättre ska leva upp till barnkonventionen”. Respondenterna upplever i stället att de framför allt fått stöd internt från den egna barnrättssamordnaren eller fått stöd av andra regioner i nätverk där regionen ingår, eller själva fått arbeta med frågan bäst de kan.

En av respondenterna med lång erfarenhet av att jobba med barnrättsfrågor och ha med BO att göra tror att denna osynlighet gentemot regionerna beror på att BO inte har kompetens inom samhällsplanering i allmänhet och kollektivtrafikplanering i synnerhet. Detta gör att myndigheten har svårt att tolka barnkonventionen för dessa professioner och även förstå den regionala myndighetsnivån, vilket i sin tur gör att BO inte kan arbeta proaktivt med riktat stöd till dessa grupper av tjänstepersoner. Detta är dock ingen unik situation just nu, utan så har det i stort sett alltid varit enligt respondenten.

SKR upplevs inte heller som behjälpliga för regionerna på det här området, mer än som anordnare av de nätverk som finns. Regionerna upplever att SKR i hög utsträckning framför allt har kompetens på området kommunal planering och inte kollektivtrafik eller regional planering när det gäller barnrättsfrågor. Men det finns ett arbete inom SKR. Bland annat framkommer det i e-postförfrågningarna till regionerna att SKR har tagit fram en Barnkonsekvensanalys samt att det inom SKR finns ett nätverk för att stärka barns rättigheter i regionernas arbete. VGR har även i samarbete med SKR tagit fram en webutbildning för beslutsfattare, chefer och medarbetare i regionen för att öka kunskapen om barnens rättigheter och öka förståelsen för hur både personal och verksamhet praktiskt kan arbeta med barnkonventionen.

Svensk kollektivtrafik, som är kollektivtrafikbranschens nationella organisation, upplevs inte heller som ett stöd på det här området av de intervjuade. En av tjänstepersonerna påpekar att det är förvaltningen som är medlem i organisationen och inte RKM, vilket gör att det kan vara ganska långt emellan de två organisationerna om förvaltningen är organiserad som ett bolag.

5.1.9. Barns resande

Arbetspendling och skolresor (för gymnasieelever) är det huvudsakliga övergripande fokuset för samtliga regioner vi intervjuat. Samtidigt är just skolresorna för

gymnasieelever en utmaning i och med att lagstiftningen ser olika ut vad gäller rätten till skolskjuts. Elever i kommunal F-9-klass har utifrån bland annat färdlängd och trafikförhållanden rätt till kostnadsfri skolskjuts medan elever i gymnasieskolan inte har rätt till skolskjuts men under vissa förutsättningar rätt till stöd för resor mellan folkbokföringsadress och skola (Skolverket, 2022). Detta innebär att kommunerna inte är ansvariga för deras resor till och från skolan, men samtidigt driver många kommuner tillsammans med föräldrar och lokalsamhällen gymnasieelevers möjligheter att ta sig till och från skolan självständigt, vilket också gör att de regionala politikerna har fokus på denna grupp. De flesta av respondenterna uttrycker också att de ser det som mer eller mindre regionens skyldighet att hjälpa dessa unga att själva kunna, med hjälp av kollektivtrafiken, ta sig till och från skolan. Respondenterna anser att denna grupp barn annars riskerar att falla mellan stolarna och att regionen därför behöver ha extra fokus på dem.

Regionerna säger sig också vara mer benägna att anpassa sig om det är just gymnasieungdomar som behöver en linje eller en hållplats än om det är en arbetsplats. En respondent lyfter att det finns en problematisk skjutskultur av barn idag i samhället i stort och därför borde barns egen mobilitet lyftas mer i olika sammanhang och även möjliggöras. I Stockholm ser de en brist på det här området eftersom det fria skolvalet gör att barn förflyttar sig mellan andra målpunkter än vuxna och trafikens planering idag i hög utsträckning utgår från vuxnas start- och målpunkter. Kunskapen om barnens målpunkter är liten och därmed går det inte heller att planera efter det idag. Följden blir att om en gymnasieelev bor i ett område kan hen ha sämre förutsättningar att välja vissa gymnasieprogram på grund av kollektivtrafikens tillgänglighet till de målpunkterna. Detta kan slå olika för tjejer och killar, men det är ingenting som regionen idag har speciellt mycket kunskap om.

Kronoberg skriver fram att de har arbetat för att skolskjutsen för elever i årskurs F-9 ska följa avtal och vara säker och trygg genom exempelvis fordonskontroller och dialog med kommunerna (Region Kronoberg, 2021b). Vidare framhåller Kronoberg att det fortsatt krävs stora satsningar för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken till barn genom att förbättra fem moment: i) planera resan, ii) köpa och använda biljett, iii) vistas och orientera sig på hållplats, iv) ta del av information samt v) ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet (Region Kronoberg, 2021c, s. 26).

I tre av de intervjuade regionerna är skolskjutstrafiken en mycket central del av den totala trafiken och flertalet skolskjutslinjer är del av det allmänna linjenätet. I dessa regioner har alla eller en stor del av kommunerna lämnat över skolskjutsplanering och upphandling till regionen. Det mest extrema fallet är Jämtland/Härjedalen där barn utgör som ovan nämnt ca 70 procent av det totala resandet, den andelen har också ökat efter pandemin då fler barn återgått till att åka kollektivt än vuxna. Detta gör också att stor del av linjenätet utgörs av skolbusstrafik och därmed har regionen tre tidtabellperioder för att anpassa utbudet till resandeunderlaget. I Jämtland/Härjedalen har regionen god lokalkännedom och det är sällan speciellt svårt att öppna en skolbuslinje för allmän trafik eller att skapa nya hållplatser. Regioner jobbar också mycket med att försöka få skolbusstrafiken så bra som möjligt för barnen, exempelvis gör regionen insatser om en hållplats visar sig trafikfarlig, de arbetar med mobbing och skadegörelse när det förekommer och de försöker att inte göra skolbuslinjerna alltför långa så att barnen måste åka länge varje

dag. På det temat undersöker regionen också i vissa fall om det går att vända turerna terminsvis så att inte samma barn behöver åka långt hela året.

Mycket av regionernas arbete inriktas således på skolresor för barn, men för barns egna mobilitet är kanske fritidsresandet minst lika viktigt. Jämtland/Härjedalen har som enda intervjuad region ett barn- och ungdomskort som gör det gratis att åka med all kollektivtrafik i länet, alla dagar, året runt, på alla turer utom nattbussar för alla mellan 6 och 19 år. Detta gäller för alla barn och unga i alla kommuner utom en, i den kommunen har de ett mer begränsat skolkort. Kommunerna möjliggör förekomsten av barn- och ungdomskortet genom kommunalt tillköp. I Kronoberg finns en prisreducerad fritidsbiljett för att underlätta barn och ungdomars självständiga mobilitet och på samma tema erbjöd länstrafiken under 2021 alla länets kommuner att köpa ett sommarlovs kort till barn och ungdomar i respektive kommun. Under 2021 justerades även resevillkoren vilket möjliggjorde att barn i åldrarna 0–6 år får följa med en betalande resenär, oavsett hur många barnen är (Region Kronoberg, 2021b). I Örebro har regionen nyligen infört närtrafik och förlängt utbudet också till kvällar för att just möta ungdomars behov av resande på dessa tider. Detta är vid rapportens skrivande inte utvärderat än, men utifrån den regionala företrädarens bild verkar det vara en mycket uppskattad åtgärd hos målgruppen. I övriga regioner kommer fritidsresandet mer i andra hand och uttrycks vara någonting som respektive region gärna skulle vilja arbeta mer proaktivt med, både praktiskt och på ett planeringsplan. Samtidigt utgör fritidsresandet en stor utmaning eftersom målpunkterna ofta skiljer sig mycket åt.

Ett exempel på när en region nyligen beaktat barn i utvecklingskedet av ett nytt biljettsystem är Kronoberg. Detta gjorde att regionen valde att behålla plastkort som möjliga biljetter och inte enbart förlita sig på app, eftersom många barn (och andra) inte har tillgång till en smartphone. Det finns också funktioner som gör att föräldrar kan fylla på barnens kort eller app.

En annan fråga kring barns resande som diskuterades i några intervjuer var frågan om hur RKM:erna ska göra med barn som inte har biljett. De flesta som nämnt detta verkar ha riktlinjen att alla barn ändå ska få åka med. I Jämtland/Härjedalen kontaktas vårdnadshavaren om det sker vid upprepade tillfällen. I Stockholm efterfrågar regionen att det gärna skulle kunna finnas en nationell standard på det här området eftersom de uppfattar att alla regioner har lite olika riktlinjer.

5.1.10. Andra utmaningar, framtid och förbättring

Oavsett hur mycket regionerna har jobbat med barnperspektiv i planeringen redan så ser de en rad utmaningar i arbetet. I Kronoberg kan skönjas utvecklingsprocesser i förhållande till att integrera ett barnrättsperspektiv från början i en process men regionen framhåller samtidigt att nämnder, regionstyrelsen och regionfullmäktige fortsatt i många beslut saknar en prövning av barnets bästa och det finns behov för ytterligare insatser.

Flera respondenter lyfter att det är en utmaning att involvera barn i framtagande av mer övergripande och strategiska planer eftersom de har svårt att förstå det abstrakta och ha en åsikt om det. Detta gör att barn inte involveras i framtagande av Trafikförsörjningsprogram i de flesta regioner. Faktum är att inte heller vuxna ur befolkningen involveras i det arbetet i flera regioner, utan regionen samråder endast med kommunerna som då ses som talesperson för sina befolkningar. Det finns dock regioner

som Blekinge som sedan kollektivtrafiken blev regionalt ansvar för drygt 10 år sedan alltid har haft samråd med alla ”kundgrupper” mellan 12 och 80 år.

Flera respondenter lyfter också svårigheten och utmaningen med att få tillgång till barn att ha dialog med. Skolan ses som det viktigaste verktyget för att nå barnen, men att få tillgång till barn i skolan är långt ifrån är en självklarhet för regionerna. I Stockholm där tillgången inte verkar vara ett problem, ser regionen dock det som en utmaning ändå eftersom det tar tid i både genomförande och förberedelse. Detta eftersom regionen måste ha godkänt från föräldrar för att få prata med barnen och därför väljer många projekt bort samråd med barn.

En annan utmaning är politikernas fokus och bristande kunskaper som flera respondenter tar upp. När huvudfokus i kollektivtrafiken från politiskt håll är arbetspendling och i viss mån skolpendling så är det generellt svårt att föra in och få politikerna att förstå betydelsen av barnperspektivet. En annan dimension av detta är att politikerna mest är intresserade av kostnaderna för olika förslag och då blir det också svårt att föra in och visa betydelsen av andra perspektiv som barnperspektivet. En respondent beskriver det som att politikerna ofta inte är ointresserade, utan alla tycker att barnkonventionen är viktig, men de har inte tillräckliga kunskaper om vad det betyder i just kollektivtrafikplaneringen. Utbildning av politikerna på området sker efter vad de efterfrågar och då är det inte säkert att just dessa frågor kommer med i politikerutbildningar.

En annan utvecklingsmöjlighet som flera respondenter pekar på är att inom regionerna eller mer generellt försöka införa mer övergripande vägledande principer för att barnperspektiv och barnens perspektiv ska tas om hand. I en region finns uppföljningsmöten för gruppen funktionsnedsatta varje år för att se vad som gjorts och vad som kan göras, kanske skulle regionen kunna ha liknande möten kring barn föreslår respondenten. En respondent föreslår att barnperspektiv skulle införas i tjänstebeskrivningen för alla tjänstepersoner i kollektivtrafiken, på det viset skulle regionen kunna säkerställa att allt arbete hade med perspektivet.

Några respondenter trycker på att regionerna bör bli bättre på att arbeta med barn och ungas fritidsresande, på tiden utanför skoltid, eftersom de möjligheter till mobilitet som kollektivtrafiken erbjuder kan vara avgörande för att barn ska kunna ägna sig åt en fritidsaktivitet eller träffa kompisar. En respondent lyfter att ett barnperspektiv i planeringen är kanske ännu viktigare i sämre tider när linjer och tider dras in eftersom det ofta är just de linjer och tider som barn och unga använder som då försvinner.

5.2. Övriga regioner

I övriga regioner har vi inte genomfört några intervjuer utan endast förfrågningar via e-post om regionen integrerar barnrättsperspektivet, barns perspektiv eller barnperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet och/eller i planeringen, om det finns en handlingsplan kopplat till barn och kollektivtrafik, samt om de i övrigt på något vis arbetar utifrån barnkonventionen, barnperspektiv eller barns perspektiv inom den regionala kollektivtrafikplaneringen. Nedan redogörelse utifrån regionala dokument och e-

postförfrågningar ska inte ses som ett uttömmande svar på hur de olika regionerna arbetar utan mer som exempel utifrån de teman som vi redovisat ovan.

5.2.1. Formella strukturer

Vid inhämtning av information till denna rapport var Region Norrbotten i slutfasen med att ta fram en slutgiltig version för rutin- och stöddokument för att genomföra prövning av barnets bästa till politiken (e-postkorrespondens). Liknande dokument finns även i andra regioner. I Region Värmland finns en barnchecklista med sex ja- eller nej-frågor som ska fyllas i vid beslutsärenden som ska fattas i nämnden (Region Värmland, 2022). Region Gotland hade tidigare en separat mall för barnperspektiv som skulle fungera som underlag för att bedöma beslutskonsekvenser för barn, men detta glömdes ofta bort. Därför är numera barn- och genusperspektiv införda i tjänsteskrivelsemallen, vilket betyder att förvaltningen ska beakta barnperspektivet i alla stora och medelstora beslut. Vid denna rapport skrivande har också nya riktlinjer tagits fram i regionen som styr hur och när barnperspektivet ska integreras i tjänsteskrivelser, vilket innebär att barnperspektivet kommer få en mer framskjutande roll i framtagande av nästa Trafikförsörjningsprogram (e-postkorrespondens).

Likt Region Stockholm och Region Kronoberg finns även barnrättssamordnare eller motsvarande roll centralt placerad i bland annat Region Gävleborg, Region Kalmar län, Region Norrbotten, Region Västmanland och Region Östergötland. Andra exempel på formella strukturer för att få in ett barnperspektiv är genom upphandlingar, där Region Jönköpings arbete med krav på fordon och förare så att barnens behov tillgodoses i så stor utsträckning som möjligt (e-postkorrespondens). En liknade arbete görs i Region Västerbotten (e-postkorrespondens).

I Region Västmanland genomförs varje år handlingsplaner för mänskliga rättigheter där barns rättigheter inkluderas. I Region Uppsala finns en mer specifik handlingsplan för barnperspektivet i kollektivtrafiken som beslutades 2018, där det bland annat framgår att regionen ska arbeta vidare med att barnkonventionens intentioner synliggörs och finns med i alla styrande dokument, att alla anställda ska få kunskap om barnkonventionen och förstå hur den kan omsättas i deras verksamheter, hur och när BKA ska genomföras, samt utveckla former för barns och ungas delaktighet (Region Uppsala, 2018). Region Kalmar län beslutade i november 2017 om en handlingsplan för barnrättsarbete. En aktivitetslista togs därefter fram och beslutades (Region Kalmar län, 2018). Kalmar länstrafiken (KLT) uppdaterar alltsedan dess årligen sin aktivitetslista med koppling till regionens barnrättsarbete. I aktivitetslistan lyfter regionen fram olika åtgärder som vidtagits för barn med koppling till säkerhet, trygghet och service

Hösten 2021 genomfördes en revision i Region Östergötland där revisorerna konstaterade att regionen inte gjort tillräckligt mycket för att ta hänsyn till barnrättsperspektivet och där de framhöll att regionen måste ha en tydligare styrning, mer konkreta mål och styrdokument samt rutiner för att säkerställa att arbetet med att beakta barnkonventionen är ändamålsenligt (e-postkorrespondens). Huruvida något av detta än är genomfört har vi inte fått kunskap om.

(Region Kalmar län, 2021).

5.2.2. Metoder för att involvera barn

I Region Uppsala har dialoger med barn genomförts för att hämta in barns perspektiv i syfte att få en ökad förståelse för vad som är viktigt för barn och unga i kollektivtrafiken och integrera det i arbetet i framtagandet av en tidigare TFP. Emellertid framkommer det att inga av de åtgärder som kom fram i dialogerna med barn och unga sedermera blev en del av den antagna TFP. I regionen har även genomförts social konsekvensanalys vilket omfattade bland annat dialogmöten och enkäter (Region Uppsala, 2018).

5.2.3. Planering och samverkan

I förhållande till samverkan deltar Region Kalmar via Kalmar länstrafik aktivt i planarbetet (översiktsplan och detaljplaner) i olika kommuner. Det finns även ett arbete i regionen för ökad trygghet och säkerhet vid hållplatser och detta arbete sker i samverkan med Trafikverket och kommunerna (Region Kalmar län, 2021). Genom Trafikrådet för skolskjutsfrågor i Region Kalmar län finns det även ett samarbete med handläggare i länets kommuner som hanterar skolskjutsfrågor. Genom detta samarbete finns det även mål om att stärka arbetet i de frågor som rör barn och ungas transporter (e-postkorrespondens).

5.2.4. Barns resande

Barn och unga pekas i nuvarande TFP i Region Norrbotten ut som en grupp som är särskilt beroende av kollektivtrafik och befintlig trafik anpassas i hög utsträckning efter skoldagar och skoltider. I detta arbete finns en löpande kontakt och samarbete med kommunerna (e-postkorrespondens). Ett liknande arbete finns i Region Östergötland (e-postkorrespondens). Kalmar länstrafik införde under 2021 *Fritidsbiljetten* som är tillgänglig för alla barn/ungdomar upp till 19 år och är en biljett att resa med utanför skolkortet. Biljetten är giltig 15.00-04.00 alla skoldagar, och övriga dagar hela dygnet i hela länet. KLT genomför fortlöpande bemötandebildningar för alla busschaufförer, eftersom de är den personalgrupp som de som reser med kollektivtrafiken möter. Varje utbildningstillfälle pågår under en hel dag. Från och med 2018 har bemötandebildningen även en tydligare koppling till barnkonventionen (Region Kalmar län, 2021). Detta är också något som efterfrågas i Region Uppsala där de lyfter fram att de i avtalen måste bli mer tydliga vad gäller barnperspektivet och barnkonventionen (Region Uppsala, 2018).

5.2.5. Andra utmaningar, framtid och förbättring

Barnperspektivet ser ut att få en större roll i många regioner framöver. I Region Jönköpings län framgår att barnperspektivet behöver stärkas i planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken och att regionen vill utveckla formerna för dialog med barn, samt genomföra barnkonsekvensbedömningar av kollektivtrafiken (Region Jönköpings län, 2021). Det finns även mål om att ge all personal inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten kunskap om barnkonventionen, samt att stimulera operatörerna till liknande insatser för att på så vis möjliggöra ett bra bemötande av barn i trafiken. Även i Region Gävleborg pågår ett arbete att ta fram riktlinjer för hur regionen ska arbeta med frågorna framöver (e-postkorrespondens) och i Region Halland har framtagandet av nästa TFP identifierat barn och unga som en viktig målgrupp att fokusera på (e-postkorrespondens).

6. Diskussion och slutsatser

I denna rapport har vi redovisat resultaten från studien ”Är barn del av det planerande kollektivet?”. I detta sista kapitel diskuterar och sammanfattar vi kort de viktigaste slutsatserna inom ramen för projektets tre frågeställningar:

- Hur har barnkonventionen påverkat arbetet i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna?
- På vilka sätt och i vilka sammanhang inkluderas barn i kollektivtrafikplaneringen?
- Vilka hinder och möjligheter finns för att involvera barn i kollektivtrafikplaneringen?

I arbetet med projektet har vi också insett att det i kollektivtrafikplaneringen kan finnas ett värde i att dela in barnen upp till 18 år i olika ålderskategorier, som ett verktyg i planeringen. I det avslutande avsnittet av detta kapitel gör vi därför, baserat på det som kommit fram i studien, ett förslag på åldersindelning i fyra grupper.

6.1. Barnkonventionens påverkan på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete

Barnkonventionens implementering i svensk lagstiftning 1 januari 2020 var det slutgiltiga steget för att få konventionen att vara central i svenska myndigheters arbete med barn på olika sätt. Vår studie visar dock att det generellt hänt relativt lite mot bakgrund av barnkonventionens införlivande i svensk lag hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. En anledning är säkert pandemin som startade någon månad senare och hade stora konsekvenser för kollektivtrafiken, vilket gjorde att mycket arbete gick ut på att lösa dessa hastigt uppkomna problem och nya utmaningar. Men vår studie visar att barnkonventionen inte anses vara helt lätt att omsätta till arbetet med kollektivtrafiken och flertalet regioner är osäkra över vad barnkonventionen innebär för deras verksamhet och hur den kan, tillsammans med andra lagar och mål, styra verksamheten. En del regioner har gjort ett stort arbete på detta område där organisationen själv har arbetat med att tolka konventionens paragrafer och göra de relevanta för verksamheten och den regionala kollektivtrafiken, vilket gör att konventionen fungerar som ett styrmedel som tydligt genomsyrar verksamhetens arbete, medan andra än så länge inte lyckats komma förbi denna utmaning. Konventionen framstår i dessa fall som ett svagt styrmedel, som inte kan styra verksamheten. Det finns här ofta en avsaknad av strategisk idé för hur dessa frågor ska hanteras och det blir upp till varje enskild individ i organisationen att försöka tolka konventionens paragrafer för det egna arbetet. Eller så arbetar var och en på sina invanda sätt, ibland med ett tydligt barnperspektiv, men utan en idé om det finns andra alternativa sätt att arbeta för att bättre möta konventionens krav.. Viktigt att poängtera är att de flesta regioner ändå på ett eller annat sätt länge arbetat med barnperspektiv i sin verksamhet eftersom barnfamiljerna och/eller barnen och de unga själva alltid setts som viktiga kund- och resenärsgupper. På det sättet har barnperspektivet ändå varit betydelsefullt i kollektivtrafikplaneringen, utan att det varit

formaliserat eller del av en medveten strategi. Så ser det också fortsatt ut på flera håll och de regionala skillnaderna är stora. En del regioner har börjat arbeta mer strategiskt med frågan än vad som varit fallet tidigare. Ofta handlar det om att regionen centralt har anställt barnrättssamordnare och/eller kollektivtrafikförvaltningen fått en ansvarig strateg som helt eller delvis har fokus på frågor som rör barn. Andra regioner arbetar mindre strategiskt, men ibland mer praktiskt, genom att regionen i sin kollektivtrafikplanering har ett tydligt fokus på barnen. Om barnkonventionen ska kunna verka som ett starkt styrmedel är det således av stor vikt att det sätts upp en tydlig struktur för hur och när regionen ska arbeta och hur konventionens paragrafer ska tolkas. Denna struktur behöver vara tydligt förankrad hos såväl ledande tjänstepersoner som politiker i regionen.

6.2. Inkludering av barn i kollektivtrafikplanering

Som vår studie visar är det långt ifrån alla regioner som direkt involverar barn i planeringen av kollektivtrafiken. En del står i startgroparna för att försöka starta och/eller utöka arbetet med barn och andra har antingen under lång tid ytterst medvetet eller också ganska omedvetet jobbat med att få in barnens eget perspektiv i kollektivtrafikens olika aspekter. Många av de regioner som inte arbetat med barnfrågor i kollektivtrafiken speciellt länge uttrycker att det finns en osäkerhet i organisationen kring hur detta kan och bör göras och hur barnens perspektiv ska samlas in och hanteras i planeringen. Bilden som framkommer i studien är att det är av vikt att barnen ses som individer i sin egen rätt i planeringen. Det betyder att planerare måste förhålla sig mer till nuet och planera för deras behov som barn och inte enbart planera för att de är framtida vuxna resenärer. Kollektivtrafiken är en del av många barns vardag och det är i den rollen de framför allt ska ges möjlighet att påverka planeringen. Sedan, som en bieffekt, kanske det resulterar i positiva effekter på deras framtida resande om upplevelsen blir positiv. Barnens perspektiv måste behandlas i processen precis som andra perspektiv från andra grupper. I samtliga gruppers fall gäller det att kunna beskriva hur deras inlägg påverkat eller inte påverkat det slutgiltiga resultatet och en beskrivning av varför. Denna typ av återkoppling lyfts fram som extra viktig för barnen i vår studie, men vi skulle vilja hävda att den är minst lika viktig för samtliga grupper som bidrar till planeringsprocessen.

Generellt ser vi att barn inkluderas i kollektivtrafikplaneringen när det gäller fysiska ingrepp och praktiska problem och inte strategi. Några respondenter uttrycker svårigheter att inkludera barnen i strategiarbete, samtidigt som en region ändå länge gjort så. I en del regioner är det också så att kommunerna får agera talesperson för barnen gentemot regionen, anledningen som ges är att de har mer direktkontakt med barnen och deras föräldrar genom skola och förskola.

En annan generell slutsats är att regionerna jobbar med barnperspektiv i stor utsträckning och att de ser att ett nästa steg är att arbeta med involvering av barnen själva, men det råder osäkerhet om hur det kan göras. Vi vill poängtera att det ur ett barnrättsperspektiv tillsammans med den svenska kollektivtrafiklagens skrivningar om samråd med företrädare för resenärer, bör ske mer involvering av barnen själva i *både* den praktiska och strategiska planeringen av kollektivtrafik. Vi tror att det finns mycket erfarenheter från kommunernas samhällsplanering som regionerna skulle kunna använda sig av i det

arbetet, samtidigt som man gemensamt bland regionerna skulle kunna arbeta för att utveckla sitt eget arbete ytterligare.

6.3. Möjligheter och hinder för att involvera barn i kollektivtrafikplanering

I denna studie har flera hinder, men också möjligheter, att i större utsträckning involvera barn i kollektivtrafikplaneringen kommit fram. Här sammanfattar vi möjligheterna och hindren, samt försöker koppla de till möjliga lösningar.

Baserat på studiens resultat anser vi att det generellt finns en uppfattning hos RKM att barnen är viktiga och eftersom många är beroende av kollektivtrafiken bör planeringen också fokusera på dem. Utifrån att regionerna har olika förutsättningar, resurser och behov är det av betydelse att varje region tar fram egna riktlinjer för barnrättsarbetet som anpassas till regionens specifika förutsättningar, men som också fokuserar på hur regionen kan och ska inkludera barn i arbetet med kollektivtrafiken. Detta så att denna del i arbetet inte glöms bort eller göms av att man redan arbetar mycket med barnperspektiv. Möjligheten att få delta och bidra till planering och arbete med kollektivtrafik, som är en så pass viktig del i barns och ungas resande, är någonting som går i linje med konventionen och bör därför tas till vara av de ansvariga myndigheterna. Vi vill också föra fram att detta även bör ske på strategisk nivå, mot bakgrund av den svenska kollektivtrafiklagens skrivningar om att utvecklingen av TFP ska ske i samråd med bland annat "företrädare för resenärer". Barn upp till 18 år utgör i alla regioner en stor del av resenärskollektivet och bör därför i likhet med vuxna bjudas in till samrådsmöjligheter. Vi ser dock att det snarare ofta är vårdnadshavare, skolor eller kommuner som ses som "företrädare" för barnen, men enligt barnkonventionen och ett barnrättsperspektiv tolkar vi det som att dessa inte kan ses som företrädare för barnen. Detta skiljer sig dock beroende på barnens ålder och mognad. Att barnkonventionen har blivit lag har också inneburit lite mer resurser till utveckling av arbetet på det här området. Det tillsammans med att sociala hållbarhetsfrågor i större utsträckning kommit upp på dagordningen hos RKM gör att det i stort sett finns goda möjligheter att ytterligare utveckla arbetet med barn i kollektivtrafiken. Ett annat steg i rätt riktning är att flera regioner i sin struktur börjat ställa krav på att det i tjänsteutlåtanden ska inkluderas på vilket sätt beslutet berör barn och vilka konsekvenser beslut får denna grupp, vilket kan ses som ett sätt att försöka få hela organisationen att vara medveten om frågan. Det är ett bra steg. Emellertid kan den här typen av struktur innebära att organisationen tycker sig arbeta med frågan, men att barnen själva verket förblir osynliga och aldrig ges möjlighet att delta i processerna som leder fram till beslut. Detta eftersom tjänsteutlåtanden oftast innebär att organisationen anlägger ett barnperspektiv och sällan går så långt så att de inhämtar barnens egna perspektiv eftersom de tidsmässiga, kunskapsmässiga och finansiella resurserna inte finns.

Vi anser dock att det också finns en rad hinder för denna utveckling. Ett första hinder är att verksamheten som arbetar med barnperspektiv och barns perspektiv hos RKM får relativt små resurser, vilket gör det sårbart. För att motverka den sårbarheten under knappa resurser tror vi att åtgärder som gör att barnrättsperspektivet sprids brett i

verksamheten, som utbildning, tjänstebeskrivningar och riktlinjer bör kunna skapa relativt goda förutsättningar för att kunna arbeta brett med frågan.

Ett andra hinder är att kollektivtrafiken idag nästan uteslutande har som politiskt mål att utöka vuxnas arbetspendling. Det gör att den faktiska planeringen av tider, linjer och trafikslag enbart utgår från vuxnas behov av att pendla till och från arbetet. Inte ens i regionen där barnrättsperspektivet länge varit en del av verksamheten är barnens pendling i fokus för planeringen. I stället är det i regioner där skoltrafiken utgör en övervägande andel av den linjelagda kollektivtrafiken som barnen är i fokus för planeringen. Mot bakgrund av barnkonventionen som svensk lag och även de transportpolitiska målens skrivningar på området bör RKM generellt utöka sina politiska mål till att tydligt innefatta barns och vuxnas pendling. Förvaltningen måste därmed inkludera barnen och dess mobilitet i den faktiska planeringen. För att offentliga planerande myndigheter verkligen kan sägas fokusera på barns självständiga mobilitet bör förmodligen såväl linjelagd trafik, som skoltrafik samplaneras och även samordnas med infrastrukturplanering av cykel och gång. Utifrån studiens resultat tror vi att det är det enda sättet att säkerställa att barn ges goda möjligheter att transportera sig själva, men mer kunskap behövs.

Ett tredje hinder är att det finns ett litet centralt stöd för tolkning och implementering av barnkonventionen i specifikt kollektivtrafiken. Om det då finns små resurser och/eller ingen engagerad person hos RKM blir konventionen ett svagt styrmedel som inte kan användas i den praktiska verksamheten. Här bör centrala myndigheter som Barnombudsmannen och Trafikverket kunna samla central kunskap att sprida till samtliga regioner och kunna arbeta mer aktivt med vägledning av dem

Ett fjärde hinder för att inkludera barn i kollektivtrafikplaneringen är tillgången till barn. RKM är inte huvudman för barnverksamheter som skola och förskola och har därmed inte samma möjligheter att få tillgång till barnen som kommunen har. Vi tror därför att RKM måste jobba upp regelbundna kontakter med regionens samtliga skolor för att den vägen ska vara mer öppen än idag. Exempelvis genom att erbjuda information/utbildning i kollektivtrafik för alla elever i en viss årskurs och göra det till ett återkommande inslag där informatörer besöker skolor regelbundet, exempelvis en gång per år.

6.3.1. Framtida arbete och forskning

En viktig slutsats och punkt för fortsatt forskning och diskussion är att vår studie visar hur skolskjuts och vanlig linjelagd trafik i varierande grad hålls isär eller samordnas beroende på region. Att dessa två saker hålls isär är i sig naturligt eftersom de hör till olika lagstiftning och olika organisationer, där kommunerna är huvudmän för skolskjutsen medan regionerna är huvudmän för kollektivtrafiken. Vi ser dock i vårt material flera regioner som givits i uppdrag av alla eller en del av kommunerna att också organisera skolskjutsen och där den verksamheten också ibland är detsamma som linjelagd trafik. Vi ser också att i regioner där skolskjutstrafiken är central för kollektivtrafiken är barn och unga i stor utsträckning också i fokus för kollektivplaneringen i stort. Det innebär att det inte enbart är skolresorna som regionen från förvaltningens sida planerar för, utan också resor för barn och unga på fritiden. Kommunernas agerande spelar dock ofta roll i detta arbete, genom att de gör tillköp av olika slag för att exempelvis barn och ungas skolkort också ska gälla för andra tider. Men vi ser också regioner som uttrycker att de har ett extra ansvar för att arrangera

kollektivtrafik som möter barn och ungas behov, eftersom de oftast inte har så många andra alternativ, oavsett om kommunerna engagerar sig eller ej. Detta blir särskilt tydligt i fråga om gymnasieungdomar för vilka kommunernas ansvar för skolskjuts inte är lika långtgående som för de lägre åldrarna.

Baserat på resultaten presenterade i rapporten skulle vi vilja ställa frågan om linjelagd kollektivtrafik utifrån ett barnrättsperspektiv i högre utsträckning än vad som är fallet idag bör samordnas med skolskjutstrafiken. Detta för att en eller två aktörer i samverkan skulle kunna få och ta ett större helhetsperspektiv på de möjligheter samhället erbjuder barn och unga att ha en egen mobilitet. För det enskilda barnet eller ungdomen som ska transportera sig utan beroende av sina vårdnadshavare är de administrativa gränserna mellan de olika former av transporter inte det viktiga, utan det viktiga är att få möjlighet att inte bara ta sig till och från skolan, utan också till och från fritidsaktiviteter och kompisar. Om de administrativa gränserna då kan vara så gott som osynliga är det en tillgång för det enskilda barnet. Potentiellt skulle det eventuellt kunna vara ett sätt att få regionerna, men också kommunerna, att anta ett vidare barnrättsperspektiv i planering och arbete med transporter och mobilitet för barn. Fler studier som från olika perspektiv som studerar skolskjutstrafik i relation till linjelagd trafik skulle behövas för att få bättre kunskap om detta. Även fler studier som studerar utvecklingen av hela transportsystemet från barnens perspektiv, med specifikt fokus på de transportslag som är aktuella för att barnen ska ha en egen mobilitet; som kollektivtrafik, skolskjuts, cykel och gång, är viktiga för att vi ska få fördjupad kunskap om barnkonventionens betydelse för transportutvecklingen. Detta så att det svenska transportsystemet i högre grad ska kunna leva upp till barnkonventionens paragrafer.

6.4. Olika åldersgrupperingar av barn och dess relevans för kollektivtrafiken

I den här rapporten använder vi ”barn” för att benämna alla under 18 år, men som vi skrivit om i inledningen finns det både i forskning och praktik en uppdelning i olika grupper beroende på ålder och förmåga. Generellt definieras individer mellan 0 och 12 år som barn i litteraturen och de mellan 12 och 18 år som unga, eftersom de flesta barn vid ca 12 års ålder utvecklar en mer självständig mobilitet än tidigare (Whitzman m.fl., 2010; Björklid & Gummesson, 2013; Gilbert m.fl., 2018). Efter att ha studerat barn i kollektivtrafiken inom ramen för denna studie argumenterar vi för att det skulle kunna finnas användning för en ytterligare detaljerad indelning i åldersgrupper. Detta för att skapa ytterligare förståelse hos planerare och beslutsfattare för under vilka ramar och förutsättningar som de olika åldersgrupperna generellt använder kollektivtrafiken. Vi tror att det eventuellt skulle kunna hjälpa till när ett barnperspektiv ska appliceras i planeringen eller när förberedelser sker för att involvera barn i planeringen.

6.4.1. Barn 0–5 år

Denna åldersgrupp barn reser generellt inte själva med kollektivtrafiken, utan är oftast i vuxnas sällskap. Utifrån studiens resultat är dessa barn intressanta och relevanta för RKM på framförallt två sätt. För det första är dessa barn resenärer tillsammans med (oftast) sina

föräldrar och definierar på så vis en kundgrupp hos kollektivtrafiken som är barnfamiljen med små barn. I denna roll är det framför allt framför allt föräldrarnas upplevelser att resa med kollektivtrafiken tillsammans med sina barn som är vad man brukar samla in som planeringsunderlag. Dessa barn kräver också en del hjälpmedel: föräldrarna har en vagn med sig på bussen eller tåget som barnet behöver och för att dessa barn ska åka så säkert som möjligt behöver det finnas specialanpassade stolar i bussen så att barnen kan spännas fast på ett korrekt sätt.

För det andra kan dessa små barn vara viktiga vid utformning av hållplatser, fordon och liknande fysiska miljöer så att de utformas på ett så säkert och tillgängligt sätt för dessa barn och deras föräldrar.

6.4.2. Barn 6–11 år

När barnen är sex år gamla börjar de skolan och det innebär också att en del börjar att transportera sig själva, utan sina föräldrar. Oftast sker dessa transporter till och från skolan antingen individuellt genom att barnen går eller cyklar, eller att barnen åker tillsammans med andra med specifika fordon för skoltrafik. På grund av dels det fria skolvalet, dels samordning av trafik i glesare bygder, finns det dock barn i denna åldersgrupp som åker i linjelagd kollektivtrafik till och från skolan. Beroende på föräldrarnas möjligheter och erfarenheter åker också en hel del av barnen i denna åldersgrupp med kollektivtrafiken till och från fritidsaktiviteter och kompisar. En del i föräldrarnas sällskap, andra själva.

Dessa barn står således i början av att utveckla en självständig mobilitet där kollektivtrafiken i stor utsträckning ingår som ett verktyg. Denna åldersgrupp barn är därför relevant för RKM vid planering och utformning av kollektivtrafiksystemet, framför allt i relation till målpunkter som är barnrelaterade, såsom skolor och fritidsaktiviteter.

6.4.3. Barn 12–15 år

Denna åldersgrupp barn går på skolans högstadium, vilket innebär att de oftast reser längre från hemmet än tidigare när de gick i låg- och mellanstadiet. Det finns färre högstadieskolor generellt i kommunerna och därför samlas fler barn på färre platser. Det fria skolvalet, som finns i många kommuner, gäller alla stadier, men det är förmodligen först i valet till högstadium som barnen har mer eller allt att säga till om gentemot sina föräldrar. Högstadiet är del av grundskolan, vilket gör att kommunerna har skyldighet att anordna skolskjuts till den närmaste skolan, men genom valmöjligheten kan barnen ändå välja en annan skola. Många barn i städerna har inte heller skolskjuts, men på grund av ett längre avstånd till skolan åker de ofta med den linjelagda kollektivtrafiken. Detta sammantaget gör att många barn i denna åldersgrupp i stor utsträckning i sin vardag reser med kollektivtrafiken. För många (beroende på hur långt de har till sin skola) gör kommunen så kallade tillköp av skolkort från RKM, vilket gör att de inte betalar sin resa till och från skolan själva. Dessa barn har generellt mycket fritidsaktiviteter och ett stort behov av att träffa kompisar, vilket gör att de reser mycket med kollektivtrafiken även utanför skoltid, ofta på kvällar och helger. I de flesta regioner gäller då inte skolkorten, utan det är oftast föräldrarna som betalar för resorna. Möjligheten att göra det beror på familjens ekonomi och om det erbjuds billigare ”fritidsbiljetter” för denna grupp.

Denna åldersgrupp av barn har därmed stort behov av självständig mobilitet för i stort sett samtliga av sina dagliga resor och för att lösa det behovet använder de sig ofta av kollektivtrafiken. Baserat på resultaten i denna studie skulle vi vilja hävda att RKM behöver se denna grupp som skolpendlare, som använder sig av kollektivtrafiken i relativt hög utsträckning. Därmed är denna åldersgrupp mycket intressant och relevant för RKM i utveckling av linjer, bytespunkter och stödsystem. De är i stort behov av hjälp från sina föräldrar när det kommer till att betala för biljetter och även eventuellt att ta sig till och från kollektivtrafiken, varför de stödsystem och infrastruktur som byggs upp runtomkring resorna behöver vara anpassade för det.

6.4.4. Barn 16-18 år

Denna äldsta barngrupp går på gymnasiet. Det innebär att kommunerna inte har ett lika långtgående ansvar för att anordna deras resor till och från skolan. De som tidigare fick skolskjuts till och från högstadiet får nu i stället ett skolkort av kommunerna att använda i den vanliga kollektivtrafiken. Samtidigt är oftast gränsen för vilka som får skolkort av kommunen högre satt, så flera av dem som var berättigade till det under högstadiet har inte rätt till det på gymnasiet, beroende på hur långt ifrån skolan man bor. Detta sammantaget gör ändå att flertalet av de som inte går och cyklar eller åker med föräldrar, åker med kollektivtrafiken för att ta sig till och från skolan. Samtidigt som kommunerna har ett mindre heltäckande ansvar för barnens skolresor behöver de kunna ta sig till och från skolan så självständigt som möjligt. Skilda tider och målpunkter, samt familjens övriga möjligheter gör att dessa barn behöver kunna transportera sig utan föräldrars inblandning. Denna åldersgrupp barn är därför mycket beroende av kollektivtrafiken för sitt dagliga resbehov, de är skolpendlare som använder kollektivtrafiken i hög grad och borde därför vara mycket viktiga för kollektivtrafikplaneringen i alla RKM. Vi har dock sett i studien att så generellt inte är fallet, utan det är vuxnas arbetspendling som är i fokus för planeringen och dessa barn är inte det. Det förekommer att RKM tar beslut om nedläggning av linjer och stopp med argumentet att det ”bara är ungdomar som åker” och för RKM är en buss full med ungdomar med skolkort ett ekonomiskt problem eftersom kommunernas tillköp inte motsvarar ett vanligt biljettpris. Samtidigt uttrycker många av de vi intervjuat inom RKM att de känner ett ansvar för denna åldersgrupp barn, eftersom de är så beroende av kollektivtrafiken för sin skolgång och kommunernas ansvar inte är lika långtgående som för de yngre barnen. En del uppger därför att denna grupp prioriteras i planeringen och nya linjer och hållplatser kan motiveras med förekomst av en skola som behöver försörjas med kollektivtrafik.

Vår slutsats är att denna åldersgrupp är utsatt och riskerar att falla mellan stolarna – både internt hos kommun och region och mellan kommun och region. Transportbehoven hos denna grupp riskerar bli enbart upp till varje individ att lösa och det finns då en risk att sådana grundläggande rättigheter som rätten till utbildning utmanas och kränks. Skolpendling bör således kunna vara ett minst lika viktigt fokusområde för kollektivtrafiken som arbetspendling.

Denna åldersgrupp reser också mycket för att hälsa på kompisar, delta i fritidsaktiviteter och liknande. Gymnasieskolan samlar ofta barn från ett relativt stort geografiskt område, vilket ofta gör att dessa barn behöver resa längre för sitt sociala liv, vilket gör kollektivtrafiken ofta till det enda alternativet om man inte får skjuts. En relativt stor del

av gruppens fritidsresande sker på kvällar och helger då ofta utbudet av kollektivtrafik är mindre eller i alla fall annorlunda.

Sammantaget bör denna åldersgrupp barn vara mycket viktiga för all planering och utvecklingsarbete som sker inom RKM och kollektivtrafiken eftersom de reser så pass mycket. De skiljer sig dock från vuxna gällande målpunkter, tider och ett tydligt beroende av föräldrar för finansiering och transportmöjligheter. De är dessutom på väg in i vuxenlivet, vilket betyder att många av de vanor de utvecklar under denna tid också kommer följa med dem i fortsättningen och då blir det viktigt hur de uppfattar kollektivtrafiken.

7. Referenser

- Algotsson, E. (2019). *Barnen i centrum. Målkonflikter och användning av barnperspektiv i trafikplanering*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet
- Arnstein, S.R. (1969). A ladder of citizen participation, *Journal of the American Institute of Planners*, 35(49), 216-224 <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Barnombudsmannen (2021). Det här är barnkonventionen.
<https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/om-barnkonventionen/?currentCategories=>
- Barker, J. (2003). Passengers or political actors? Children's participation in transport policy and the micro political geographies of the family. *Space and Polity*, 7(2), 135-151
<https://doi.org/10.1080/1356257032000133900>
- Barker, J., Kraftl, P., Horton, J. & Tucker, F. (2009). The road less travelled – new directions in children's and young people's mobility. *Mobilities*, 4(1), 1–10
<https://doi.org/10.1080/17450100802657939>
- Berg, J. (2020). Mobilitetsstrategier bland unga i förorten. I M. Henriksson & C. Lindkvist (red.) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, s. 23–40
- Berglund, U., Nordin, K. (2010). *Guide till barnkartor i GIS: ett verktyg för barns inflytande i stads- och trafikplanering*. Uppsala: SLU
https://pub.epsilon.slu.se/10748/11/berglund_u_nordin_k_130815.pdf
- Berglund, U., Nordin, K., & Eriksson, M. (2009). *Barnkartor i GIS och trafiksäkerhet: ett forskningsprojekt i samarbete med Örbyhus skola*. Uppsala: SLU
https://pub.epsilon.slu.se/9429/7/berglund_et_al_130206.pdf
- Bergnehr, D. (2019). Barnperspektiv, barns perspektiv och barns aktörskap – en begreppsdiskussion. *Nordisk tidskrift för pedagogikk og kritikk*, 5, 49–61 <https://doi.org/10.23865/ntpk.v5.1373>
- Björklid, P. (2007) *Barnkonsekvensanalys - erfarenheter och visioner: vägverksregionernas barnkonsekvensanalyser: en processutvärdering*. Stockholm: Lärarhögskolan
<https://docplayer.se/10859834-Barnkonsekvensanalys-erfarenheter-och-visioner.html>
- Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden*. Borlänge: Trafikverket https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11521/RelatedFiles/2013_113_childrens_independent_mobility_in_sweden.pdf
- Cele, S. (2016). Childhood in a neoliberal utopia: planning rhetoric and parental conceptions in contemporary Stockholm. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 97(3), 233-247
<https://doi.org/10.1111/geob.12078>
- Cele, S. & van der Burgt, D. (2015). Participation, consultation, confusion: professionals' understandings of children's participation in physical planning. *Children's Geography*, 13(1), 14-29
<https://doi.org/10.1080/14733285.2013.827873>
- Derr, V. & Tarantini, E. (2016). "Because we are all people": Outcomes and reflections from young people's participation in the planning and design of child-friendly public spaces. *Local Environment*, 21(12), 1534-1556 <https://doi.org/10.1080/13549839.2016.1145643>
- Eriksson, C. (2020). The art of displacement – curating a preschool context in a public transport system, *Children's Geographies*, 18(4), 450-462 <https://doi.org/10.1080/14733285.2019.1668913>
- Evanth, K., Tengheden, N., & Wennberg, H. (2019). *Säkra barnens trafikmiljöer: rekommendationer för skolvägsutredningar utifrån barnperspektiv*. Lund: Trivector Traffic
<https://docplayer.se/153679959-Sakra-barnens-trafikmiljoer.html>
- Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R., Nordgaard Fotel, T. & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18, 703-710 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005>

- Gilbert, H., Whitzman, C., Pieters, J. & Allan, A. (2018). Children's everyday freedom: Local governments policies on children and sustainable mobility in two Australian states. *Journal of Transport Geography*, 71, 116–129 <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.07.007>
- Gila Solá, A. & Abrahamsson, O. (2021). GIS och kartor som underlag i sociala konsekvensbedömningar. I L. Levin & A. Gil Solá (red.) *Socialt hållbar transportplanering. Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. Lund: K2, s., 147–172
- Gummesson, M. (2004). *Barnkonsekvensanalys: försök och erfarenheter*. Borlänge: Vägverket <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364190/FULLTEXT01.pdf>
- Gummesson, M. (2006). *Barnen i vägplaneringen. En kunskapsöversikt*. Borlänge: Vägverket <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364191/FULLTEXT01.pdf>
- Gummesson, M., & Larsson, T. (2009). *Haffstaskolan deltar i barnkonsekvensanalys: genom studier av skolskjutsningen*. Borlänge: Vägverket https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11079/RelatedFiles/2009_40_haffstaskolan_deltar_i_barnkonsekvensanalys_.pdf
- Gummesson, M., & Larsson, T. (2006a). *Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen*. Borlänge: Vägverket <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364188/FULLTEXT01.pdf>
- Gummesson, M., & Larsson, T. (2006b). *Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser - genom studier i närsamhället*. Borlänge: Vägverket <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1364192/FULLTEXT01.pdf>
- Gummesson, M., & Larsson, T. (2003). *Skärgårdsvägen vid Grantomta*. Borlänge: Vägverket
- Halldén, G. (2003). Barnperspektiv som ideologiskt eller metodologiskt begrepp. *Pedagogisk forskning i Sverige*, 8(1–2), 12–23 <https://open.lnu.se/index.php/PFS/article/view/1196/1045>
- Hart, R.A. (1992). Children's participation. From tokenism to citizenship. *UNICEF, Innocenti Essays*, 4. https://www.unicef-irc.org/publications/pdf/childrens_participation.pdf
- Henriksson, M. (2020). Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar. I M. Henriksson & C. Lindkvist (red.) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, s. 57–68
- Johansson, S., & Siotis, C. (2009). *Barns användande av kollektivtrafik: faktorer och möjligheter*. Lund: Lunds tekniska högskola <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:208798/FULLTEXT01.pdf>
- Kerr, V., Sitzoglou, M., Gülgönen, T., & Corona, Y. (2018). Integrating children and youth participation into resilience planning: lessons from three resilient cities. *Canadian Journal of Children's Rights*, 5(1) <https://doi.org/10.22215/cjcr.v5i1.1241>
- Lagerqvist, M. (2020). Ungdomars resandevärld. Hur kollektivtrafiken tynger och avlastar vardagslivet. I M. Henriksson & C. Lindkvist (red.) *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag, s. 41–56
- Larsson, T. (2013). *Det blir viktigt när det är på riktigt! Att stärka barns och ungas delaktighet och inflytande i fysisk planläggning*. Trafikverket. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10363/RelatedFiles/2012_250_Det_bli_viktigt_nar_det_ar_pa_riktigt_kunskap_erfarenhet_ansvar.pdf
- Leden, L., Ledén, L., & Rosander P. (2006) *Skolenkäter vid Munksundsskolan i Piteå: före och efter ombyggnaden av Munksundsvägen*. Luleå: Luleå tekniska universitet <http://ltu.diva-portal.org/smash/get/diva2:995463/FULLTEXT01.pdf>
- Levin, L. & Solá, A.G. (2021). Social hållbarhet i praktiken: kartläggning av svenska SKB med fokus på transporter. I L. Levin & A.G. Solá (red.) *Socialt hållbar transportplanering. Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. Lund: K2, s. 57–88
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lunds kommun (2022). "Barn delaktighet och inflytande." Hämtad den 28 november 2022 via <https://lund.se/personalingangen/for-dig-som-arbetar-inom-forskola-och-skola/naturskolan/pedagogiska-aktiviteter/barns-delaktighet-och-inflytande>

- Malone, K. (2013). "The Future Lies in our Hands": Children as Researchers and Environmental Change Agents in Designing a Child-Friendly Neighbourhood. *Local Environment*, 18(3), 372–395. <https://doi.org/10.1080/13549839.2012.719020>
- Malone, K. (2015). Children's rights and the crisis of rapid urbanisation. *Int. J. Child. Rights* 23(2), 405–424. <https://doi.org/10.1163/15718182-02302007>
<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/intjchrb23&div=25&id=&page=>
- Mogren, I., & Ingelstam, A. (2005). *Att gripa för att begripa– en metod för samråd med barn*. Solna: Vägverket
- Morrow, V. (1999). Conceptualising Social Capital in Relation to the Well-Being of Children and Young People: A Critical Review. *The Sociological Review* 47(4), 744–765. <https://doi.org/10.1111/1467-954X.00194>
- Myndigheten för familjerätt och föräldraskapstöd (u.å.). *Så tolkar du barnkonventionen*. <https://www.mfof.se/barnkonventionen/sa-tolkar-du-barnkonventionen.html>
- Nansen, B., Gibbs, L., MacDougall, C., Vetere, F., Ross, N.J., & McKendrick, J. (2014). Children's interdependent mobility: compositions, collaborations and compromises. *Children's Geographies*, 13(4), 467-481 <https://doi.org/10.1080/14733285.2014.887813>
- Nordström, M. (2020). *Barnkonsekvensanalyser i stadsplaneringen*. Boverket <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2020/barnkonsekvensanalyser-i-stadsplaneringen.pdf>
- Nordström, M. (2021). *Planeringen av barns gång och cykelvägar som del i kommunernas arbete i stadsplaneringen för Barnets bästa enligt Barnkonventionen*. Fotgängares förening.
- Ottosson, C. & Anderman, E. (2021). Vad händer när bussen slutar att gå? Om social konsekvensanalys i regional transportplanering, Region Kronoberg. I L. Levin & A.G. Solá (red.) *Socialt hållbar transportplanering. Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*. Lund: K2, s. 173–192
- Percy-Smith, B. (2010). Councils, consultations and community: rethinking the spaces for children and young people's participation. *Children's Geographies*, 8(2), 107-122 <https://doi.org/10.1080/14733281003691368>
- Region Jönköpings län (2021). Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2035 för Jönköpings län. https://www.jlt.se/globalassets/dokument-2022/_contentassets_b23fc6fbb9334382961cfb5b404486cc_regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-jonkopings-lan-2021-2035.pdf Tillgänglig 6 mars 2023
- Region Kalmar län (2018). Handlingsplan. "Barnrättsarbete för varje barns bästa"
- Region Kalmar län (2021). Kalmar länstrafiks arbete med FN:s barnkonvention
- Region Kronoberg (2014). Barnbokslut för verksamhetsåret 2014. <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/873bcf9c668749f2b0c8a8f840c32989/barnbokslut-2014.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023
- Region Kronoberg (2020). Barnrättsbaserat beslutsunderlag.
- Region Kronoberg (2021a). Barnrättsperspektiv inom Region Kronoberg. Stödmaterial för prövningar av barnets bästa. <https://www.regionkronoberg.se/globalassets/barnrattsperspektiv-inom-region-kronobergs-olika-verksamheter-februari-2021.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023
- Region Kronoberg (2021b). Barnbokslut. <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/72e018b5a4334e029177c254ff9367f1/barnbokslut-region-kronoberg-2021.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023
- Region Kronoberg (2021c). Trafikförsörjningsprogram Kronobergs län 2021–2030 med utblick. <https://www.regionkronoberg.se/globalassets/om-region-kronoberg/styrdokument/trafikforsorjningsprogram-region-kronoberg-2021-2030-med-utblick.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023
- Region Stockholm (2011). Handlingsplan för arbetet med Barnkonventionen inom Stockholms läns landsting. <https://www.regionstockholm.se/globalassets/6.-om-landstinget/hallbarhet/social-hallbarhet/barnkonventionen/barnkonventionen-2016.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023

- Region Stockholm (2017). Hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet. <https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/regionaltrafikforsorjningsprogram/hallbarhetsbedomning-trafikforsorjningsprogram.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023
- Region Stockholm (2021). Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. <https://www.regionstockholm.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/riktlinjer-tillganglighet-for-barn-aldre-och-personer-med-funktionsnedsattning.pdf> Tillgänglig 1 februari 2023
- Region Uppsala (2018). TS - Handlingsplan för barnperspektivet i kollektivtrafiken i Uppsala län. <https://publikdocplus.regionuppsala.se/Home/GetDocument?containerName=e0c73411-be4b-4fee-ac09-640f9e2c5d83&reference=DocPlusSTYR-18933&docId=DocPlusSTYR-18933&filename=TS%20Handlingsplan%20f%C3%B6r%20barnperspektivet%20i%20kollaktivtrafik%20i%20Uppsala%20i%C3%A4n.pdf> Tillgänglig 6 mars 2023
- Region Värmland (2022). Barnchecklista.
- Riksdagen (2018). Barnkonventionen blir svensk lag. <https://www.riksdagen.se/sv/aktuellt/2018/jun/5/barnkonventionen-blir-svensk-lag/>
- Sandkjær Hansen, G. (2019). The social sustainable city: how to involve children in designing and planning for urban childhoods. *Urban Planning*, 4(1), 53–66 <https://doi.org/10.17645/up.v4i1.1719>
- Shier, H. (2001). Pathways to participation: openings, opportunities and obligations. *Children & Society*, 15(2), 107–117 <https://doi.org/10.1002/chi.617>
- Skolverket (2022). Skolskjuts och elevresor. <https://www.skolverket.se/regler-och-ansvar/ansvar-i-skolfragor/skolskjuts-och-elevresor#h-Elevresorigymnasieskolan> Tillgänglig 1 februari 2023
- SKR (2022) Barnkonsekvensanalys. [Barnkonsekvensanalys | SKR](#). Tillgänglig 6 april 2023.
- Stave, C., Strand, N. & Åström, E. (2017). *Unga resenärers upplevelser av kollektivtrafiken*. K2 RESEARCH 2017:7 https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/unga_resenarers_upplevelser_av_kollektivtrafiken_k2_research_2017_7.pdf
- Stafford, A., Laybourn, A., Hill, M. & Walker, M. (2003). ‘Having a say’: Children and young people talk about consultation. *Children & Society*, 17(5), 361–373 <https://doi.org/10.1002/CHI.758>
- Strandlund, L., & Saracco, S. (2012) *Barnkonsekvensanalyser – hyllvärmare eller faktiska trafiksäkerhetsåtgärder för barn?*. Stockholm <https://docplayer.se/12051675-Barnkonsekvensanalyser-hyllvarmare-eller-faktiska-trafiksakerhetsatgarder-for-barn.html>
- Trafikanalys (2022). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2022. Rapport 2022:11. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_11-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2022.pdf
- UNICEF (2020). Barnkonventionens ställning i Sverige. <https://beta.unicef.se/barnkonventionen/barnkonventionens-stallning-i-sverige>
- UNICEF (u.å.). Barnkonventionen. <https://beta.unicef.se/barnkonventionen/las-texten>
- VGR (2022). Genomförande av barnkonventionen i VGR. <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/manskliga-rattigheter/barnets-manskliga-rattigheter---barnkonventionen/genomforande-av-barnkonventionen-i-vgr/> Tillgänglig 1 februari 2023
- Wales, M., Mårtensson, F. & Jansson, M. (2021). You can be outside a lot’: independent mobility and agency among children in a suburban community in Sweden. *Children’s Geographies*, 19(2), 184–196 <https://doi.org/10.1080/14733285.2020.1773401>
- Wallsten, A., Scalzotto, J., & Berg, J. (2021). *Smart mobilitet för unga? En litteratur och intervjustudie*. K2 working paper 2021:11. Lund: Media-Tryck https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_11.pdf
- Whitzman, C., Worthington, M., & Mizrachi, D. (2010). The journey and destination matter: child-friendly cities and children’s right to the city. *Built environment*, 36(4), 474–486 <https://doi.org/10.2148/benv.36.4.474>

Wood, J. (2015). Children and planning: To what extent does the Scottish town planning facilitate the UN Convention on the Rights of the Child? *Planning Practice and Research*, 30(2), 139-159
<https://doi.org/10.1080/02697459.2015.1014222>



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

