

Prövning och analys av barnets bästa i revideringen av trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Prövning och analys av barnets bästa är ett hjälpmedel för att VGR ska bli bättre på att efterleva barnets rättigheter.



Beskriv ärendet/förslaget

Detta dokument avser prövning och analys av barnets bästa i samband med revidering av trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland. Prövningen har skett i flera steg under arbetet med revideringen. Prövningen syftar till att ringa in barnets bästa kopplat till kollektivtrafiken och tydliggör därmed hur trafikförsörjningsprogrammet inkluderar ett barnrättsperspektiv.

Vilka har varit med i processen att göra en prövning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys?

Martin Elofsson, Emma Broberg, Sara Eriksson och Adrien Moysset, VGR samt Olivia Dahlholm, Västtrafik.

Prövningen/analysen påbörjad **2022-12-16**

Prövning genomförd inför beslut om strategisk inriktning 23 maj 2024 samt inför beslut om att skicka ut trafikförsörjningsprogrammet på remiss 27 sep 2024

Vilka barn berörs av ärendet?

Barn som bor eller vistas i Västra Götaland. I första hand de som idag nyttjar kollektivtrafiken. 20 procent av befolkningen utgörs av barn.

Vi har valt att fokusera på barn som berörs direkt, det vill säga som själva är resenärer, även om barnets rättigheter även berörs indirekt genom exempelvis vårdnadshavares möjlighet att resa kollektivt. Till skillnad från många vuxna har barnet inte möjlighet att välja bil och är därför beroende av kollektivtrafik på ett annat sätt än vuxna.

Vilka lagar berörs?

Framförallt kollektivtrafiklagen. Vår bedömning är att den inte specifikt behandlar barnets rättigheter men anger en generell riktning att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärsgupper, därmed inkluderas barn och unga.

Barnkonventionen är svensk lag sedan 1/1 2020 och behandlas under avsnittet ”Vad säger barnkonventionen?”

Vad säger barnkonventionen?

Barnets perspektiv är barns egen syn på sitt liv och sin omvärld som baserats på barnets ålder, mognad, erfarenheter, tradition, kultur och nuvarande livssituation. Barnperspektiv är den enskilda vuxnes syn på barnet, på barndom och barndomens villkor. Ett barnrättsperspektiv innebär att ha barnkonventionen som utgångspunkt i arbetet med barn och i beslutsfattande som rör barn.

Barnkonsekvensanalysen/prövningen av barnets bästa tar sin utgångspunkt i barnkonventionen och de grundprinciper och artiklar som bedömts mest relevanta för trafikförsörjningsprogrammet. I parentes förtydligas kopplingen till kollektivtrafiken där det bedömts behövas.

Definitionen av barn

Artikel 1

Som barn räknas varje människa under 18 år.

Övergripande rättigheter

Artikel 2 – Skydd mot diskriminering

Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Inget barn får diskrimineras.

Artikel 3 – Barnets bästa

Vid alla beslut och åtgärder som rör barn, direkt eller indirekt, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.

Artikel 4 – Genomförande av rättigheterna

Barnets rättigheter ska prioriteras till det yttersta av tillgängliga resurser.

Barnperspektivet

Artikel 6 – Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling. (Trafiksäkra miljöer samt möjlighet till självständig mobilitet)

Artikel 19 – Barnet har rätt till skydd mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, skada eller övergrepp, vanvård eller försumlig behandling, misshandel eller utnyttjande, inklusive sexuella övergrepp. (Barn som reser i kollektivtrafiken på egen hand är mer sårbara än vuxna.)

Artikel 23 – Barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv samt hjälp att aktivt delta i samhället.

Artikel 24 – Barnet har rätt till bästa möjliga hälsa och tillgång till hälso- och sjukvård och rehabilitering. (Kollektivtrafiken påverkar indirekt genom att möjliggöra tillgång till)

Artikel 28 – Barnet har rätt till utbildning. Grundskolan ska vara obligatorisk, kostnadsfri och tillgänglig för alla. (Kollektivtrafiken påverkar indirekt genom att möjliggöra tillgång till)

Artikel 31 – Barnet har rätt till lek, vila och fritid, samt rätt att delta i det kulturella och konstnärliga livet. (Kollektivtrafiken påverkar indirekt genom att möjliggöra tillgång till)

Artikel 33 – Barn ska skyddas från narkotika (Det kan förekomma försäljning av narkotika på till exempel resecentra)

Artikel 34 – Barn ska skyddas från alla former av sexuellt utnyttjande och sexuella övergrepp (Kollektivtrafikens miljöer kan innebära arenor för brott)

Barns eget perspektiv

Artikel 12 – Åsiktsfrihet, delaktighet och rätten att bli hörd.

Varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Barnets åsikter ska beaktas med hänsyn till ålder och mognad.

Artikel 13 – Barnet har rätt till yttrandefrihet

Artikel 42 – Informationsskyldighet om konventionen

Kunskap och information om barnets rättigheter ska löpande ges till barn och vuxna. Även kunskap och information om vart det går att vända sig om rättigheterna inte följs ska ges till barn och vuxna.

Vilka synpunkter har berörda barn?

Barnkonventionen kräver att vi både antar ett barnperspektiv (vuxnas bedömning av vad barn behöver) och barnets eget perspektiv. Barnets eget perspektiv kan fångas av även andra organisationers dialog med barn som rör kollektivtrafiken och transportsystemet.

VGR har under våren 2023 genomfört dialoger med barn och unga i olika åldrar. Med hjälp av Navet science center i Borås har fokusgruppsintervjuer med barn och unga från två grundskolor i Borås genomförts. I den ena skolan, grundskola i ett särskilt utsatt område, intervjuades 15 elever i årskurs 5. I den andra skolan, en nystartad skola relativt nära centrum med ett blandat upptagningsområde, deltog 65 elever från tre klasser i årskurs 8 i intervjuerna, där även en enkät utfördes. Navets avslutande reflektioner från träffarna sammanfattas kortfattat i nedanstående punkter. Ingen närmare analys utifrån exempelvis kön, funktionsvariation och etnicitet.

- **Närhet till skola och fritidsintressen:** Eleverna uttrycker att de gärna hade gått och cyklat mer om de haft närmare till skolan och sina fritidsintressen.
- **Cykel:** Många uttrycker att de gärna hade cyklat om de hade haft en cykel. En del uttrycker också i enkäten (årskurs 8) att de inte kan cykla. En del nämner att de hade velat hyra/låna en cykel. Flera uttrycker även att de ha cyklat om inte bussen hade gått så ofta. Effekten av tätare bussturer kontra mer hälsosamma val (gå eller cykla) är en viktig fråga i sammanhanget.
- **Busskortets begränsningar:** De som inte har råd att köpa busskort begränsas i sin mobilitet eftersom de endast har råd att resa när skolkortet är giltigt (fram till kl. 19). En del elever uttryckte att de får hoppa över eller avbryta vissa aktiviteter i förtid för att de måste hinna med bussen innan kl. 19. Andra elever begränsas inte alls av detta utan har flera färdmedel till förfogande och väljer det som passar bäst för tillfället.
- **Bussen som hängställe:** Många uttrycker att en stor fördel med att åka buss är att det är socialt, man träffar sina kompisar. Bussen och busshållplatsen är ett viktigt "hängställe". Det blir en förlängning av umgänget att ta sig till eller från skola/fritidsaktivitet tillsammans. Några nämner även i sina enkätsvar att de kunnat ändra sina resvanor om kompisarna gjort detsamma.
- **Nyttjar unga kollektivtrafik mest?** De allra flesta åker buss i vardagen. Vissa gör det bara vid enstaka tillfällen medan andra gör det dagligen. Hur stor andel vuxna hade svarat detsamma? Om barn och unga står för en stor del av bussresandet, är då inte deras tankar kring detsamma av särskilt stor betydelse? Kan kollektivtrafiken anpassas mer utifrån ungas behov och önskningar?

- **Buss som färdmedel på längre sträckor:** De allra flesta åker buss när det gäller längre sträckor (t.ex. Göteborg) om de åker själva eller med kompisar, men inte en enda sa att de åker kollektivt tillsammans med sin familj.
- **Busschaufförernas bemötande:** Många unga uttryckte åsikter kring busschaufförernas bemötande. Många anmärkte på att chaufförerna är sura, inte ler eller hälsar och ibland diskriminerar passagerare med utländskt påbrå. De pratade också gott om vissa chaufförer. Attityden och agerandet hos busschauffören verkar vara en väldigt viktig beståndsdel i upplevelsen av bussresandet.
- **Trygghet på bussen:** Vissa väljer vid tillfällena att helt avstå från att ta den tänkta bussen medan andra håller koll för att inte råka ut för något. Överlag uttrycker elever att bussen inte är en plats där man kan slappna av utan där man behöver hålla koll på vad som händer runt omkring och vilka som står/sitter nära en. Bland de yngre eleverna säger de rakt ut att de inte åker buss när det är mörkt eller på kvällen

När det gäller lite äldre barn och ungas resvanor och vardag har VGR under våren även anordnat en fokusgrupp, där sju ungdomar i åldrarna 15-19 år har samlats vid tre tillfällen för att ge sin syn på kollektivtrafiken. Utlysningen, som skedde via sociala medier och VGR:s hemsida, syftade till att få en geografisk spridning, olika storlekar på bostadsort och ålder hos deltagarna. Fokusgruppen bestod av ungdomar från Borås, Kinnarp, Mölndal, Töreboda, Göteborg och Landvetter. Vid träffarna har ungdomarna utifrån så kallade vardagskartor beskrivit och analyserat sin vardag, hur de når viktiga målpunkter i vardagen och sina tankar och upplevelser kring sin mobilitet.

Kollektivtrafiken är viktig i ungdomarnas liv: Ungdomarna i fokusgruppen visade sig vara väldigt vana kollektivtrafikresenärer och har stora färdigheter i att navigera i kollektivtrafiksystemet. De använder kollektivtrafiken dagligen, gör många byten och rör sig över stora områden för att nå de målpunkter som är viktiga för dem. Färdigheterna uttrycks till exempel genom att de vid byten hellre söker upp egna resvägar i stället för att använda Västtrafiks reseplanerare, som de inte tycker ger dem den information de behöver.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för vilka fritidsaktiviteter de kan ägna sig åt och vilka vänner de kan träffa. Här syns också skillnader i var ungdomarna bor. De som bor i Göteborg har större valmöjligheter än de som bor i mindre orter. Ungdomarna upplever att de som planerar kollektivtrafiken inte har förståelse för hur beroende av kollektivtrafiken de är. Ungdomarna önskar att vid varje större förändring i trafiken, såsom nya linjedragningen eller borttagning av rutter, bjuda in till fokusgrupp för att diskutera detta med personer som påverkas av förändringen.

Skillnaderna i förutsättningar är något som de återkommande pratar om. Det rör sig både om skillnaderna i tillgång till kollektivtrafik mellan Göteborg och övriga orter och att olika kommuner har olika regler för busskort. Det uttrycks till exempel så här:

”Det borde vara lika för alla när det gäller busskort i olika kommuner. Samma förutsättningar, beroende på vad man får från skola eller kommuner. Att vissa får sommarkort gratis och andra inte och så vidare, det borde vara lika.”

Möjligheten att resa även kvällar och helger är begränsad för de som bor utanför Göteborg. Några använder närtrafiken men eftersom det kräver att de bokar minst en timma innan avfärd gör att ungdomarna kan känna sig låsta och mindre flexibla. Ungdomarna önskar även att resecentrumen ska vara öppna längre på kvällarna och speciellt på vintertid.

Tillförlitlighet och sårbarhet: När ungdomarna pratar om kollektivtrafikens bristande tillförlitlighet är det framför allt att de upplever den information som ges i reseplaneraren inte ger korrekt information både vad gäller om bussen är inställd och avgångstider som gör att det blir extra sårbart vid byten. De tar hellre en lite längre väg för att slippa ett byte.

Deras mobiler, med möjlighet att kunna planera och betala sin resa, söka information med mera blir ett väldigt viktigt verktyg i deras vardag. Därför uppehåller de sig ganska mycket vid det de upplever som bristande möjligheter att kunna ladda mobilen. Det handlar både om att det krävs olika uttag för olika mobilladdare och att det finns för få ställen att ladda på.

Bemötandet viktigt: Eftersom de tillbringar mycket tid i kollektivtrafiken under en dag blir upplevelsen under deras resor betydelsefull i deras liv. Ungdomarna pekar på hur viktigt trevligt bemötande är, där de upplever att busschaufförer beter sig olika. De som har blivit dåligt bemötta av förare menar att har påverkat deras mående under dagen. Även kontrollanter på tåg bör tänka på hur de beter sig kring sitt bemötande.

Cyklens roll: Ungdomarna föredrar kollektivtrafik framför cykel. Det handlar om att de dels tycker att kollektivtrafiken är bekväm, dels att cykelvägarna inte upplevs vara speciellt bra och att det är svårt att hitta dit de ska med cykel. De som bor i Göteborg skulle gärna använda elcykel, framför allt för att det är backigt, men de tycker att det är för dyrt.

Vad säger forskning och teori?

Barns användning av transportsystemet

Vad gäller barns och ungas användning av kollektivtrafiken framhåller flera studier att barn och unga under 25 år av naturliga skäl är mer beroende av kollektivtrafik än andra grupper då de sällan har körkort och tillgång till bil (Stave et.al 2017; Region Kronoberg 2018). Vissa grupper av barn och unga är extra beroende av kollektivtrafiken. Flera studier framhåller behovet av kollektivtrafik för barn och unga i socioekonomiskt utsatta områden och resurssvaga familjer. Låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare jobb och skola. En väl fungerade kollektivtrafik är därför en viktig resurs för barn och vuxnas delaktighet och integrering i samhället (Trafikverket 2020).

Barn som resenärer skiljer sig från vuxna (Waygood et al., 2020 se Axelson, 2022). Bland annat har de en annan restakt, de använder och upplever miljöer och transportmedel annorlunda, samt att de upplever andra typer av begränsningar av sitt resmönster (ibid). Barn rör sig främst inom sitt närområde och det offentliga rummet i närheten av bostad, skola och fritidsaktivitet (Joelsson et al., 2021). Barns resor behöver undersökas separat från de vuxnas, utan antagandet att ett transportsystem som fungerar för vuxna även fungerar för barn (Waygood et al., 2020 se Axelson, 2022).

Studier om barns och ungas resande fokuserar framför allt på vägen till skolan och fritidsaktiviteter. Det finns flera studier som visar på ändrade transportmönster kopplat till båda dessa typer av resor, där andelen barn som cyklar och går till såväl skola som fritidsaktiviteter har minskat över tid. En genomgång av statistik visar att den totala sträckan cyklad av barn och unga har minskat med över 40 procent under åren 1995–2014 (VTI, 2017). En av orsakerna till detta framhålls vara ökat skjutsande med bil.

Det finns få studier som belyser hur barn och unga med funktionsnedsättning använder transportsystemet. Det finns däremot ett flertal studier som framhåller att personer i alla åldrar med funktionsnedsättning har sämre tillgång till kollektivtrafik och cykel- och gångvägar då dessa många gånger inte är tillgängliga ur ett funktionshinderperspektiv (Norlin & Wilhelm, 2018; Trafikanalys, 2019).

En studie kring resvanor för barn visar att det finns skillnader i resvanor mellan barn av olika kön och från olika socioekonomiska bakgrunder. Bland annat framkommer det att flickor åker mer bil och skolskjuts än pojkar medan pojkarna i stället cyklar mer än flickorna gör. Flickor reser inte själva lika ofta som pojkar utan reser något mer i sällskap med vuxna, syskon eller kompisar (Trivector, 2007).

Barn uttrycker sällan särskilda önskemål om bussresan förrän de börjar bli äldre och snarare kan betecknas som ungdomar. Då önskar de sig tätare avgångar på kvällar och helger. Eftersom barn och ungdomar sällan betalar sina resor själva tenderar önskemål kring kostnader sällan uttryckas.

Chauffören är viktig för barns och ungas upplevelser av kollektivtrafiken. Forskning om trygghet bland australienska ungdomar i kollektivtrafiken pekar på att när ungdomarna känner igen människor på bussen ökar deras upplevda trygghet (Book et al., 2016). Det stämmer också överens med de intervjuer med barn som gjordes vid framtagandet av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Buller och luftföroreningar

Flera studier visar att barn och unga är känsligare än vuxna för både buller och luftföroreningar. I en rapport från Folkhälsomyndigheten (2019) konstaterades att buller påverkar barns koncentrationsförmåga och inlärningsförmåga. Det finns tydliga bevis på att buller har en negativ påverkan på prestation och inlärning för både vuxna och barn. Barn är extra känsliga för buller eftersom de hela tiden utökar sin språkliga förståelse och sitt ordförråd. Barn och unga med funktionsnedsättning som hörsel- och kognitiva nedsättningar, barn med annat modersmål än språket de lyssnar på och små barn som behöver vila under dagtid är extra känsliga.

Barn som utsätts för höga halter av luftföroreningar löper ökad risk att utveckla försämrad lungfunktion. Barn är känsligare än vuxna för luftföroreningar då de andas in större volymer luft i relation till sin storlek. WHO (2018) konstaterar att luftföroreningar påverkar den kognitiva utvecklingen och förmågan samt kan trigga astma och ge upphov till cancer hos barn. Barn som har utsatts för höga halter av luftföroreningar kan ha större risk att utveckla kroniska sjukdomar och hjärt- och kärlsjukdomar senare i livet.

Rörelsefrihet

Utredning Barnets bästa i det offentliga rummet (SOU 1997:116) konstaterade att barns möjlighet att röra sig påverkar deras förmåga till lärande.

Folkhälsoinstitutet (idag Folkhälsomyndigheten) framhöll i en studie från 1996 att rörelsefrihet är en förutsättning för barnets hela utveckling (Vägverket, 2005). Att kunna resa på egen hand kan stärka ungdomars självkänsla och bidra till att de utvecklas till självständiga individer som kan röra sig i olika fysiska och sociala rum (Book et al., 2016).

Unga beskrivs ofta som en grupp som särskilt riskerar att hamna utanför samhället om det inte finns en fungerande kollektivtrafik (Berg, 2020). Från tioårsåldern bör barn kunna resa

själva med buss, och runt 13-årsåldern anser en majoritet av barnen att de kan resa själva (Book et al., 2016). Det har också konstaterats att barn och unga reser mycket med bil och blir skjutsade av sina föräldrar. Enligt den offentliga utredningen Barnets bästa i det offentliga rummet (SOU 1997:116) utgör den ökade biltrafiken ett hot mot barns direkta rörelsefrihet. Tendensen är att barns livs- och lekområden krymper när man leder in trafik i deras närmiljö (Book et al., 2016). Det har framförallt lyfts fram relaterat till bilorienterad planering men också kollektivtrafiken kan utgöra ett hot mot barns säkerhet. Att kollektivtrafiken finns nära inpå bostadsområden, något som lyfts fram som ett sätt att främja hållbara resor, kan vara negativt för barnens möjlighet att röra sig fritt. Samtidigt är det positivt om barnen kan ta sig till buss, tunnelbana eller spårvagn själva (Ibid).

Några studier lyfter barns rörelsefrihet i förhållande till fritidsaktiviteter. Många gånger ligger fritidsaktiviteter långt ifrån hem och skola och det finns begränsade möjligheter att ta sig till dessa med kollektivtrafik. Fritidsaktiviteter ses som ett led i barns utveckling till självständighet men det är många gånger som barn utestängs från fritidsaktiviteter på grund av bristande möjlighet att ta sig till och från dessa. Barn till föräldrar utan bil och från resurssvaga familjer utestängs därmed i högre grad från dessa aktiviteter (Trafikverket, 2020; Tillberg, 2001).

Enligt en rapport från Vägverket (2005) visar flera internationella studier att barn idag har mycket mindre frihet att utforska sitt närsamhälle än för några generationer sedan. Idag övervakar föräldrar sina barn mer och högre upp i åldrarna. 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.

Olyckor

De flesta barn som dör i olyckor omkommer i trafiken. Vart femte barn som dör i åldern 5–9 år och vart tredje barn som dör i åldern 10–14 år avlider på grund av trafikskador. Nästan 70 procent av alla olyckor där barn och ungdomar skadas i vägtrafiken inträffar i tätbebyggda områden. Barns olyckor tenderar att koncentreras runt speciella platser som korsningar, kring parkerade bilar och i backar. Barnen klarar enligt studier inte att alltid inse farorna i sådana miljöer (Vägverket, 2005).

Enligt en rapport från MSB har trafikskadorna dock minskat markant genom bättre trafikplanering, separata gång- och cykelbanor, säkrare bilar och bättre säkerhetsutrustning i bilarna. Även det faktum att barns och ungas rörelsefrihet har minskat påverkar olycksstatistiken. Antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister har minskat med 90 procent sedan 1950-talet. Fler cykelvägar och en ökad användning av cykelhjälmar är ett par orsaker bakom den positiva utvecklingen (MSB, 2011).

Enligt en studie av Johansson & Leden (2009) anser barn att dålig sikt, intensiv motortrafik och hög hastighet bidrar till en farlig trafikmiljö. Barn kan även tänkas ha sämre sikt än vuxna på grund av deras längd och eftersom synen inte är fullt utvecklad bland mindre barn. Barn har svårare än vuxna att bedöma avstånd och hastigheter samt att förutse andra människors beteenden. Även hinder som parkerade bilar, träd och byggnader gör det ofta svårt för barn att få en överblick över trafiken.

Delaktighet och barnets eget perspektiv

Flera studier konstaterar att barn inte är tillräckligt delaktiga i trafik- och infrastrukturplanering och att barnets bästa kommer i andra hand i samhälls- och trafikplaneringen trots en ökad medvetenhet om barns behov och olycksfallsrisker (SOU 1997:116). Små barns och barn med funktionsnedsättnings perspektiv har framför allt inte kommit till tals tillräckligt i transportplanering (Trafikverket, 2020).

Boverket (2020) betonar relevansen av att inkludera barn och unga i planering som påverkar deras närmiljö. De är experter på sin egen miljö och innehar viktiga kunskaper om platser de ofta vistas på, menar Boverket. Med rätt vuxenstöd kan barnen förmedla sina erfarenheter, behov, idéer och perspektiv (Ibid). Sandkjær Hansen (2019) menar att en utmaning som lyfts fram med att involvera och inkludera barns röster i planeringen är att dessa måste översättas till ett språk som passar in i ett format som passar planeringen. I långa planeringsprocesser finns det en risk 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 (Ibid).

Den forskning som görs om barn och deras resor utgår ofta från föräldrarnas perspektiv och föräldrars oro över barns utsatthet i trafikrummet präglar resultaten (Book et al., 2016).

I en studie framkommer det att barnperspektivet inom kollektivtrafikplaneringen är starkt beroende av de vuxnas analys, tolkning och förståelse för barn, vilket påvisar ett synsätt att de vuxna vet bättre (Axelson, 2022). I studien påträffas ett ifrågasättande för barns kapacitet att bidra till planeringen av kollektivtrafik hos vissa planerare, barnen ses som irrationella. Barns aktörskap och möjlighet till påverkan och inflytelse i samhällsutvecklingen är beroende av att vuxenvärlden skapar utrymme för barnen att delta (Ibid).

Alm et al. (2023) lyfter gåturer med gåturledere, barnkartor i GIS, enkäter (frågor och/eller manuella kartor) och observationer som exempel på metoder för att ta reda på barns eget perspektiv.

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Kollektivtrafiken är viktig för ungdomars självständiga mobilitet. I glesare geografier, där utbudet är lägre och vägen till och från hållplats i många fall inte är trafiksäker, har barn och ungdomar svårt att ta sig dit de vill och behöver utan att vara beroende av vuxna. Att till exempel kunna ta sig till ungdomsmottagning utan att be om skjuts.

VGR har kartlagt möjligheten för ungdomar i åldern 15-20 år att ta sig till närmaste gymnasium med minst åtta nationella program. En mindre andel av ungdomarna har idag relativt långt till en hållplats eller saknar helt enkelt möjlighet att på egen hand ta sig till skolan. Även om andelen är liten kan det för dessa ungdomar innebära begränsningar vad gäller möjligheten att studera det gymnasieprogram eller inriktning som de önskar. Ökad tillgänglighet till gymnasieskolor kan innebära bättre förutsättningar att välja de utbildningar som ungdomar önskar och öka möjligheten att fullfölja sina studier.

Kollektivtrafikens hållplatser och resecentra samt ombord på fordonen kan vara arenor för brott. Exempelvis har anmälningar kring sexuella trakasserier ökat på senare tid (Västrafiks Säkerhetsavdelning).

Vad är barnets bästa i ärendet enligt den sammanlagda bedömningen?

Barnets bästa är en samhällsplanering som gör att alla barn och unga i hela regionen kan ta del av sina rättigheter: utbildning, bästa möjliga hälsa, fritid och deltagande i kulturliv. Här spelar kollektivtrafiken en viktig roll, men markanvändning och lokalisering av målpunkter som gör det möjligt att gå och cykla är minst lika viktigt för att barn och unga i större utsträckning ska kunna ta del av sina rättigheter.

Barnets bästa är också en kollektivtrafik som är trygg, pålitlig, tillförlitlig, lätt att förstå, hindersfri och som trafikerar viktiga målpunkter för barn och unga.

Barn behöver göras delaktiga i utformningen av samhällsplanering och kollektivtrafik.

På vilket sätt är kollektivtrafiken idag inte i linje med barnets bästa?

Det underlag som samlats in visar på betydelsen av kollektivtrafik för barn och unga. Det gäller både kvaliteten på själva kollektivtrafikresan och hur utbudet av kollektivtrafik möjliggör respektive begränsar deras möjligheter till fritidsaktiviteter och socialt liv. Det framgår tydligt att ungdomar i glesare geografier har ett sämre utbud och blir mer beroende av vuxna för att kunna förflytta sig alternativt får avstå fritidsaktiviteter och socialt liv.

Vägen till och från hållplats är i många fall trafikosäker i glesare geografier, vilket ytterligare försämrar tillgängligheten för barn och unga.

När det gäller kvaliteten på kollektivtrafiken är chaufförens bemötande viktig och att informationen som ges i till exempel reseplanerare stämmer. Här brister det ibland.

Priset på kollektivtrafiken utgör ett hinder för barn som lever i familjer med knappa ekonomiska resurser.

Kollektivtrafiken planeras inte i tillräckligt stor grad med hänsyn till barnets eget perspektiv och barns rättigheter.

När det gäller resor till skola, så hamnar gymnasieelever i kläm. I Västra Götaland finns cirka 1000 elever som bor längre än fem kilometer från hållplats, vilket gör att de saknar möjlighet att ta sig till skolan med allmänna medel.

Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

Förslaget utifrån prövningen tydliggör viktiga delar som behövs för att barns mobilitet ska bli bättre. Genom att tydligare belysa behovet av barns självständiga mobilitet framför allt i glesare geografier under kvällar och helger, kan positiva konsekvenser uppnås såsom ökad tillgänglighet.

Genom att trycka på en utveckling av närtrafiken, kan kollektivtrafiken komma att utvecklas i en riktning som är bättre anpassad efter barns behov. Likaså kan positiva konsekvenser uppnås genom att belysa trygghetsperspektivet och genom ett fortsatt fokus på överflyttning.

Förslag utifrån prövning och analys

Barns behov och barn som resenärer behöver synliggöras och prägla såväl den strategiska inriktningen av trafikförsörjningsprogrammet såsom själva trafikförsörjningsprogrammet. Barn behöver också i större utsträckning göras delaktiga i planeringen.

Exempelvis innebär det att kollektivtrafikens betydelse för en självständig mobilitet hos lite äldre barn tydligare behöver prägla utbudsplaneringen, framför allt i glesare geografier och på kvällar och helger.

Utveckling av närtrafiken och nya mobilitetslösningar så att de bättre passar ungdomars efterfrågan och behov.

Trygghet och bemötande i kollektivtrafiken är viktigt men också en samhällsplanering som stöder närhet och möjlighet att gå och cykla till målpunkter som är viktiga för barn. Ett fokus på hållbar och förbättrad tillgänglighet leder i denna riktning.

Minskad biltrafik och lägre hastighet minskar risken för olyckor och ger bättre luftkvalitet. Fortsatta satsningar på överflyttning från bil till hållbart resande möjliggör positiva hälsoeffekter för barn.

Hantering av förslag utifrån prövning och analys i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet

I den prövning av barnets bästa som gjordes inför beslut om strategisk inriktning lyftes förslag till hantering i trafikförsörjningsprogrammet. Koncernkontoret har inarbetat följande i remissversionen:

- Barn och barns behov har synliggjorts tydligare än i nuvarande program, både i beskrivning av förutsättningar och i prioriterade åtgärder. Gymnasieungdomars förutsättningar att ta sig till skolan beskrivs specifikt.
- Barns behov har delvis/indirekt präglat innehållet i programmet genom satsning på att förlänga öppettiderna i de utpekade stråken.
- I programmet lyfts behov av forskning och innovation kring utveckling av befintlig trafik samt nya mobilitetslösningar. Digitalisering av närtrafiken, som skulle gynna ungdomar, lyfts som exempel.
- Barn och unga har gjorts delaktiga i revideringsprocessen och barns delaktighet lyfts särskilt som en prioriterad åtgärd.
- Programmet innehåller mål om ökad andel hållbart resande. Om det sker på bekostnad av minskad biltrafik, är det positivt för barns hälsa, både vad gäller minskade utsläpp och trafiksäkerhet.
- Behovet av en samhällsplanering som stöder närhet nämns i programmet. Det är viktigt för barns möjligheter att gå och cykla till viktiga målpunkter, som gynnar både självständighet och fysisk aktivitet.

Återkoppling till samtliga berörda

Ungdomarna som deltagit i fokusgruppsintervjuerna har fått ta del av sammanställning av deras inspel och hur det hanterades i förutsättningsrapporten. Navet har sammanställt skolelevernas inspel och har skött återkopplingen.

Återkoppling av prövningens utfall bedöms komma för långt fram i tiden för att vara relevant att återkoppla.

Övrigt

En ny prövning kommer göras inför beslut om trafikförsörjningsprogrammet 2025.