

# Fördjupande studie och kunskapsunderlag till reformförslaget om fri kollektivtrafik på fritiden för barn och ungdomar i hela Sverige

---

Författare: Jie Li  
Håkan Cavenius  
Göran Smith

Stockholm, december 2024

## **RISE RESEARCH INSTITUTES OF SWEDEN**

Box 857, 501 15 Borås

[info@ri.se](mailto:info@ri.se)

RISE är Sveriges forskningsinstitut och innovationspartner. I internationell samverkan med företag, akademi och offentlig sektor bidrar vi till ett konkurrenskraftigt näringsliv och ett hållbart samhälle. Våra 2 800 medarbetare driver och stöder alla typer av innovationsprocesser. RISE är ett oberoende, statligt forskningsinstitut som erbjuder unik expertis och ett 100-tal test- och demonstrationsmiljöer för framtidssäkra teknologier, produkter och tjänster.

# Sammanfattning

Denna studie är en fortsättning och en fördjupning av tidigare analysarbete som påbörjades år 2022 av forskningsinstitutet RISE på uppdrag av Majblomman, i syfte att öka förståelsen och kunskapen om barn och ungas behov och möjligheter baserat på en tänkt reform som syftar till en jämlik och fri tillgång till kollektivtrafik för alla barn och ungdomar, året runt, dygnet runt – för att bekämpa den så kallade ”transportfattigdom” som de ser många exempel på i sin stödverksamhet. Majblomman driver reformidén att alla barn och unga mellan 12-18 år ska ha tillgång till fri kollektivtrafik även på fritiden, som ett komplement till fria resor under skoltid. Nedan följer först en kort sammanfattning av de viktigaste insikterna och erfarenheterna som vi på RISE fångat upp i olika studier och intervjuer av expertis:

## 1. Universell fri kollektivtrafik är en nyckelfaktor

En nyckelfaktor som leder till positiva effekter är vad vi kan kalla för en ”universell” tillgång till fri kollektivtrafik; utan tidsbegränsningar (inte bara under skoltid, utan även under fritiden på vardagar och under helgerna), och som är tillgänglig för *alla* barn och ungdomar oavsett deras familjeekonomiska situation. Den universella tillgången säkerställer inte bara resor efter skolan till och från fritidsaktiviteter, utan tenderar också att göra kollektivtrafikresor till det "naturliga" valet av transportmedel, och eliminerar potentiell skam eller stigma att tillhöra den grupp som har behov av och rätt till fri kollektivtrafik (för barn och unga från mindre bemedlade familjer). Bilskjuts, innehav av bil, moped eller dylikt blir inte heller längre en statusmarkör.

## 2. Barn och unga kan utveckla en ökad självständighet, självförtroende, trygghet och egenvärde tack vare tillgång till fri kollektivtrafik

Ett fritt resande kan ha en positiv påverkan på barn och ungas välbefinnande genom att förbättra deras möjligheter att resa självständigt, utan beroende eller tillsyn av en vuxen. Det skapar en lärandeprocess som involverar kamrater och tryggheten av ett skyddsnät som tillhandahålls av kollektivtrafiksystemet, d.v.s. oberoende rörlighet handlar inte bara om att få föräldrars tillstånd, det handlar också om att ha förmågan och självförtroendet att agera självständigt. Dessutom har man i olika studier sett att fri kollektivtrafik leder till positiva effekter på barn och ungas välbefinnande (på egenvärde, känsla av grupptillhörighet och som samhällsmedborgare etc.) som är svåra att mäta men lika viktiga som objektiva hälsoeffekter. När fri kollektivtrafik ger en känsla av personliga rättigheter och möjligheter för barn och ungdomar kan deras välbefinnande förbättras.

Dessutom har fri kollektivtrafik stor inverkan på beslut om "spontana" resor efter skolan som uppskattas mycket av barn och ungdomar, till exempel för att utforska ett nytt område i staden, träffa vänner och använda bussen för att åka och umgås med vänner. Bussen är därför ett socialt utrymme i sig, inte bara ett transportmedel. Således förstärks inte bara individens förmågor utan även sociala förmågor på gruppnivå. I vissa fall har dock spontanåkande och umgänge på bussar (särskilt i stadstrafik) upplevts som negativt av omgivningen.

## 3. Ökad jämlikhet och social inkludering för barn och unga med fri kollektivtrafik

En universell fri kollektivtrafik bidrar till ökad social inkludering genom att barn och ungdomar från mindre bemedlade familjer kan resa tillsammans med sina kamrater (och

familjemedlemmar) utan begränsningar, i synnerhet för godtyckliga (icke helt nödvändiga) resor som de annars inte skulle kunna göra, på fritiden. Dessa resor är viktiga när det gäller att möjliggöra deltagande i ungdomarnas sociala liv, då föräldrarna annars kan vara mindre benägna att betala för dessa, eller sakna ekonomiska möjligheter.

#### **4. Biståndsprövning av enskilda barnfamiljer eller grupper är ingen bra idé**

Om rätten till fri kollektivtrafik skulle behöva genomgå en *biståndsprövning* för enskilda barn och barnfamiljer (eller utpekade grupper) skulle ett flertal svårigheter och administrativa kostnader uppstå i samband med bedömningen av behov. Dessutom skulle fri kollektivtrafik för alla barn och ungdomar drastiskt minska behovet av övervakning och biljettkontroller, och därmed minska driftskostnaderna för en rad biljettadministrativa funktioner (inkomstredovisning, intäktsinspektion, underhåll av biljettsystem, hantering av böter etc.).

Utvärderingar genomförda i fallstudier visar tydligt att den *universella karaktären* av fri kollektivtrafik för alla barn och ungdomar, oavsett deras familjeekonomiska situation, är nyckeln till alla positiva effekter på deras välbefinnande och sociala integration, och dessa riskerar då att minska eller försvinna om en uppdelning i ett A- och ett B-lag skulle göras:

- ger barn och unga känslan av *rätten till fri kollektivtrafik*, vilket bidrar positivt till det psykiska välbefinnandet (snarare än känslan av behov av fri kollektivtrafik, som bidrar negativt till det psykiska välbefinnandet);
- skapar *social jämlikhet* genom att barn och ungdomar inser att nyttja kollektivtrafik inte är skamligt eller "stigmatiserat", snarare det naturliga valet av transportmedel;
- främjar *social inkludering* genom att göra det möjligt för grupper av vänner att resa tillsammans utan att någon lämnas utanför;
- gör att bilägande och transporter med bil (eller motsvarande fordon) inte längre är en statussymbol;
- gör de unga *vana och komfortabla* att använda kollektivtrafik, vilket minskar sannolikheten för framtida bilanvändning.

#### **5. Inga bevis finns att fri kollektivtrafik skulle minska barn och ungas aktiva resande och fysiska aktivitet i samband med dessa**

Tidigare har det funnits en missuppfattning att barn och ungas *totala aktiva resande* (främst promenader och cykling) skulle minska med fri kollektivtrafik, och därmed få en negativ påverkan på deras fysiska aktivitet. Fallstudierna visar att ett ökat resande med kollektivtrafik generellt sett *inte minskar det totala aktiva resandet* för barn och ungdomar, eftersom ett ökat resande även innebär en ökning av promenader eller cykling till och från kollektivtrafikens hållplatser. Dessutom bidrar resor med kollektivtrafik tillsammans med andra (i grupper) till ett *mer aktivt resesätt* snarare än ett passivt resesätt, bl a tack vare att man ofta tenderar att stå (snarare än att sitta ner utan några rörelser) och aktivt prata tillsammans etc.

#### **6. Fri kollektivtrafik ökar säkerhet och trygghet för barn och unga**

Tack vare fri kollektivtrafik har fallstudier visat att barn och ungas *upplevda trygghet* påverkas positivt. Kvantitativa data från Londons fleråriga program där man erbjuder gratis buss till barn och unga visar också att trafikskadorna minskar på grund av *färre olyckor* med cykel eller andra personliga fordon. Samtidigt används enligt Transportstyrelsen i Sverige A-traktorer i allt högre utsträckning av ungdomar mellan 15 och 17 år, och från 2016 till 2021

ökade antalet olyckor med A-traktorer inblandade kraftigt, över 300 %. Å andra sidan, de ungdomar som inte har en A-traktor tycks i första hand förlita sig på kollektivtrafiken för att ta sig till och från olika aktiviteter (inte minst för att de ska kunna ta sig till och från skolan, men även till och från fritidsaktiviteter). Följaktligen kan man tänka sig att fri kollektivtrafik kan vara en effektiv lösning för att minska trafikolyckor och skador som involverar A-traktorer, särskilt för ungdomar mellan 15-17 år. Men då måste också det finnas kollektivtrafik tillgängligt, vilket kan vara en utmaning och förklara varför t ex A-traktorer är så populära i glesbygd.

Kvalitativa insikter från London-studierna tydde på att för de flesta ungdomar mildrades oron att utsättas för brott i viss mån tack vare gratis bussresor. Bussresor ansågs också (särskilt av flickor) som säkrare än andra transportsätt (särskilt promenader), då man sällan reser ensam och utlämnad. Dessutom möjliggjorde gratisresorna möjliga "flykt"-strategier för de flesta ungdomar, för att undvika oron över att gå vilse och möjligheten att bara hoppa på en buss för att undvika en oroande situation. Dock belyser vissa studier också att det kan vara en säkerhetsrisk att ta sig till och från busshållplatserna under dygnets mörka timmar, särskilt för yngre elever.

### **7. Ett väl fungerande kollektivtrafiksystem är viktigt för att möjliggöra de positiva effekterna**

Alla fallstudier pekar på att ett väl fungerande kollektivtrafiksystem, d.v.s. en kollektivtrafik med hög tillgänglighet, hög turtäthet och tätt mellan hållplatserna är viktigt för att ha möjligheten att främja merparten av barn och ungas fritidsresor med kollektivtrafik. Fallstudierna visar att universell fri kollektivtrafik i allmänhet genererar 50 % - 90 % ökning av kollektivtrafikresor (på fritiden) för barn och unga, förutom i San Fransisco-studien (där programmet är för en mindre utvald grupp elever) och i Tallinn där gratis kollektivtrafik riktar sig till alla medborgare. Pilotprojektet "X-linjen" i Säfte och Sunne kommun, med sk "dynamisk kollektivtrafik" är ett exempel som visar på en möjlig lösning för hur man i mindre orter kan skapa en ökad transportkapacitet med hjälp av ny teknik, anpassning av fordonsflotta och en flexibel tillgänglighet, och där man kan se en tydlig ökning av nyttjandet av kollektivtrafik samtidigt som bilresorna har minskat.

### **8. Minskat framtida beroende av bilresor**

Bortsett från de ovanstående omedelbara effekterna av fri kollektivtrafik på barn och ungas välbefinnande och sociala inkludering (den så kallade "interna kausala implikationen"), så kommer den *normalisering* av val av transportsätt för barn och unga som erhålls genom fri kollektivtrafik även att ha en mer långsiktig påverkan på deras val av transportsätt i framtiden, som vuxen. Detta kommer att vara en viktig förutsättning för att minska den privata bilanvändningen – både för att transportera sig själv men också som ett sätt att transportera andra (t ex barn till träningen) – och som i sin tur kommer att ha en positiv påverkan på miljö och klimatavtryck, men också på trafiksäkerheten.

## Innehållsförteckning

1	Bakgrund .....	6
2	Teoretisk bakgrund .....	7
2.1	Kapacitetsmetoden – funktioner och påverkansbana.....	7
2.2	Konceptuellt ramverk för transporter som påverkar barns välbefinnande .....	8
3	Utvärderingar och resultat från fallstudier .....	9
3.1	Program för gratis bussresor för barn och ungdomar i London .....	9
3.1.1	Universella fria resor är nyckeln.....	10
3.1.2	Inverkan på ungdomars välbefinnande – självständighet, egenvärde och förmåga i grupp .....	10
3.1.3	Inverkan på ungdomars sociala inkludering och minskning av ojämlikheter....	11
3.1.4	Inverkan på ungdomars aktiva resande.....	12
3.1.5	Inverkan på ungdomars resesäkerhet.....	12
3.1.6	Inverkan på ungdomars framtida beroende av bilresor.....	12
3.1.7	Effektlogik för fri kollektivtrafik för ungdomar i London .....	13
3.2	Övriga fallstudier.....	14
3.2.1	Effekterna av fri kollektivtrafik på barns aktiva resande i två finska städer .....	14
3.2.2	Gratis buss för ungdomar från låginkomstfamiljer i San Francisco Bay Area ..	14
3.2.3	Gratis buss för barn och unga i Östersunds kommun.....	15
3.2.4	Stavanger - Fri kollektivtrafik för barn och unga .....	16
3.2.5	Sammanfattning av fallstudierna.....	18
4	Summering av intervjuer .....	19
5	Summering av insikter .....	22
6	Avslutande diskussion .....	24
7	Bilaga: Sammanfattning av intervjuer av forskare, tjänstemän och projektledare.....	26
	Referenser .....	35

# 1 Bakgrund

Barn och unga mellan 12 och 19 år befinner sig i en viktig utvecklingsfas i livet och genomgår då ofta livsavgörande förändringar. Under denna tid börjar planerna om framtiden att börja ta form, kanske tankar på vilket jobb man vill ha och en utbildning på vägen dit, man börjar bli mer och mer självständig för att slutligen lämna "boet". Detta är också en tid för att skapa viktiga och ibland livslånga relationer med vänner, familj och annan gemenskap.

De omständigheter och förutsättningar under vilka barn och unga växer, åldras och mognar är väsentliga för deras utveckling, inte bara fysiskt utan också psykiskt och socialt. Här spelar möjligheterna att fritt och självständigt kunna röra och transportera sig i samhället och i den fysiska miljön en viktig roll för barns och ungas välbefinnande och utveckling. För det första är transporterna en förutsättning för att de ska få tillgång till exempelvis utbildning, träning, hobbyer, sociala aktiviteter och arbete på lov, kvällar och helger. För det andra är själva aktiviteten att transportera sig i sig en fysisk och mental inlärningsprocess för barn och unga att utveckla förmågor och självförtroende, vilket är avgörande för deras utveckling mot självständighet och välbefinnande.

Hittills påpekar relevanta publicerade undersökningar, rapporter och vetenskapliga artiklar enhälligt, och kanske inte så överraskande, att brist på transportmedel, så kallad **transportfattigdom**, påverkar barn och ungas välbefinnande och utvecklingsmöjligheter negativt, särskilt för barn och unga från mindre bemedlade familjer som bor i socialt utsatta områden (Henriksson et al., 2024). Detta på grund av begränsad eller ingen tillgång till kollektivtrafik, cykel, moped, bilskjuts eller andra färdmedel, ofta som en följd av höga kostnader (särskilt för "icke nödvändiga" fritidsaktiviteter).

Trots att det är allmänt erkänt att transportfattigdom påverkar barn och ungas utvecklingsmöjligheter negativt och ännu mer den sociala hållbarheten som helhet, vill vi i detta arbete få en djupare förståelse för hur barn och ungas transportförhållanden kan påverka deras utveckling, med särskilt fokus på tillgången till fri kollektivtrafik för barn och unga utanför skoltid.

Detta arbete består av två delar: Den första delen är baserad på en *litteraturgenomgång* av den teoretiska bakgrunden samt analyser, utvärderingar och insikter från ett urval av fallstudier och pilotprojekt rörande olika aspekter av hur tillgången till fri kollektivtrafik för barn och unga påverkar deras resmönster, självständighet, välbefinnande och utveckling. Den andra delen är baserad på ett urval av *intervjuer* av forskare, tjänstemän och projektledare som har samlat på sig värdefulla insikter och erfarenheter kring dessa frågor.

Denna studie är en fortsättning och en fördjupning av tidigare analysarbete som påbörjades år 2022 av RISE på uppdrag av Majblomman, i syfte att öka förståelsen och kunskapen om barn och ungas behov och möjligheter baserat på en tänkt reform som syftar till en jämlik och fri tillgång till kollektivtrafik för alla barn och ungdomar, året runt, dygnet runt. Majblomman driver reformidén att alla barn och unga mellan 12-18 år ska ha tillgång till fri kollektivtrafik även på fritiden, alltså inte bara under skoltid, som ett komplement.

## 2 Teoretisk bakgrund

Nedan presenterar vi två teoretiska ramverk om hur och i vilka aspekter transportfrågan kan påverka barn och ungas välbefinnande och utveckling (Chatterjee et al., 2019; Waygood et al., 2017). De bägge ramverken understryker att persontransporter spelar en avgörande roll inte bara för att ge tillgång till olika aktiviteter (utbildning, idrott, fritidssysslor, socialisering etc.) som är väsentliga för barn och ungas utveckling och framtida livsmöjligheter, utan att även *transporten i sig* kan spela en viktig roll i utvecklingen av barn och ungas individuella välbefinnande och sociala förmåga. Observera att dessa två teoretiska ramverk extraherades från litteraturgenomgångar själva av författarna till dessa två publikationer.

### 2.1 Kapacitetsmetoden – funktioner och påverkansbana

Att ha tillgång till transportmöjligheter är inte alltid tillräckligt för att människor ska delta i olika aktiviteter. Det är också nödvändigt att människor har förmågan att använda dessa transportalternativ. Detta kan särskilt vara en utmaning för barn och ungdomar som kanske inte har utvecklat kunskaper, färdigheter och självförtroende för att använda olika transportalternativ eller kanske inte tillåts att använda dem av andra (ofta deras föräldrar).

Således i denna rapport (Chatterjee et al., 2019) utvecklade författarna den så kallade *Capability Approach* (ung. "kapacitetsmetod" alt. "förmågemetoden") som den centrala begreppsramen för att tolka bevisen kring transportens roll för unga människors långsiktiga utveckling. De hävdar att effekterna av transport på unga människors utveckling och framtidsmöjligheter kan struktureras och tolkas, med hjälp av det teoretiska ramverket *Capability Approach*, i termer av en "påverkansbana" (impact pathway), en slags effektkedja eller effektlogik. En påverkansbana beskriver hur transporter och andra livsförhållanden kan påverka unga människors förmåga (det vill säga kombinationen av alla möjliga "varelser" (beings) och "göranden" (doings) en person kan uppnå, vad som kallas deras "funktioner" (functionings) för långsiktig hälsa och välbefinnande. I samband med transporteffekter kan exempel på funktioner som är relevanta för ungdomar vara:

- fullfölja vidareutbildning i ett ämne som de väljer;
- utföra ett jobb som speglar deras intressen och kompetenser;
- utöva en sport eller en hobby;
- umgås med familj och vänner;
- utveckla och vårda meningsfulla relationer.

Författarna har vidareutvecklat åtta olika "påverkansbanor" som illustreras i Tabell 1 nedan (hämtad från Chatterjee et al., 2019). Dessa är olika sätt på hur transporter påverkar (positivt och negativt) barn och ungas liv. En del av påverkansbanorna gäller unga människor i ett visst livsskede (t.ex. i skolan) men alla har potentiell relevans och konsekvenser för unga människors liv framåt. Det som är utmärkande för påverkansbanorna är att de handlar om hur transporter påverkar unga människors långsiktiga förverkligande av potentialen genom de möjligheter som är tillgängliga för dem och kvaliteten på dessa möjligheter.

*Tabell 1 Påverkansbanor av transporter på barn och ungas utveckling (hämtad från Chatterjee et al., 2019).*

1. Education and training options	Young people can have limited local education and training options due to lack of transport to get to more distant opportunities
2. Participation in out-of-school activities	A household car enables children to participate to a greater extent in out-of-school activities; participation in out-of-school activities has been shown to benefit children economically in the long run
3. Physical activity and mental wellbeing	Walking and cycling contribute significantly to recommended physical activity levels for young people who travel in these ways and physical activity is linked to better mental wellbeing
4. Independence, autonomy and self-worth	Independent mobility allows young people to develop social connections and choose their own activities, providing increased autonomy in their lives
5. Capabilities and willingness to use transport options	Young people supported and encouraged to use alternatives to the car as children are more likely to be willing to use them when older
6. Employment opportunities	Young people are disinclined from considering jobs with difficult journeys by public transport and employers are reluctant to offer jobs to them
7. Stress, fatigue and low self-esteem	Poor quality of the built environment for walking (unattractive, mistreated and 'forgotten' places) causes psychological and emotional stress
8. High transport costs and job/housing immobility	Young people are less likely to change their job or move home to seek improved career opportunities than previously was the case with high transport (and housing) costs seen as contributory factors

För alla dessa ovanstående åtta påverkansbanor, borde och skulle kollektivtrafiken kunna spela en betydande, eller till och med en avgörande roll för barn och ungas förmåga och utveckling. Dessa påverkansbanor kommer att illustreras ytterligare av fallstudier i de pilotprojekt och experiment (d.v.s. verkliga tester och program för fri kollektivtrafik) som genomförts och utvärderats på olika platser i världen, både i Sverige och i andra länder.

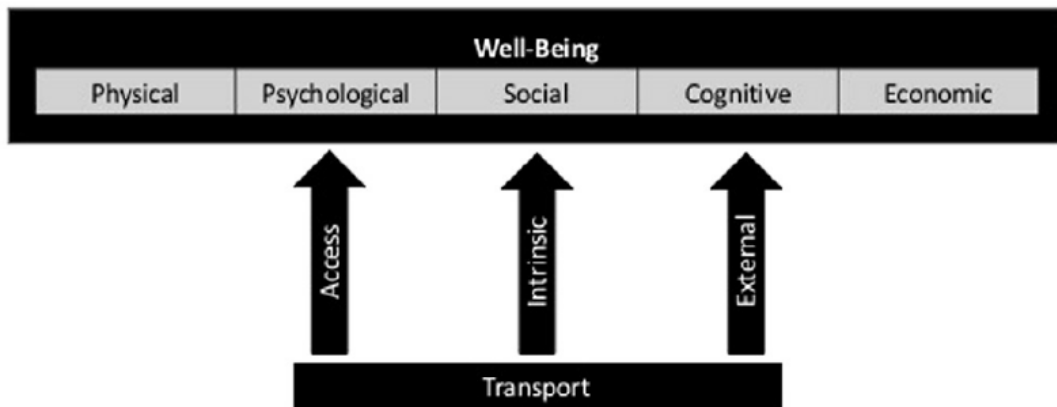
## 2.2 Konceptuellt ramverk för transporter som påverkar barns välbefinnande

Ett annat konceptuellt ramverk om effekterna av transporter för barn och ungdomar illustreras i Figur 1 nedan, myntat i en annan litteraturstudie (Waygood et al., 2017). Den antyder att barns välbefinnande, förutom att vara "en flerdimensionell konstruktion som innehåller mentala/psykologiska, fysiska och sociala dimensioner", även innefattar kognitivt välbefinnande (till exempel intellektuellt eller lärande) och ekonomiskt välbefinnande (främst relaterat till den ekonomiska situationen för det hushåll som barnet tillhör).

Transporter påverkar barns välbefinnande genom tre sätt: som tillgång ("access"), inneboende ("intrinsic", d.v.s. effekter på den resande under själva resan) och extern ("external", d.v.s. externa faktorer påverkan på transporten). Tydligt är det ursprungliga, och kanske vanligaste, tillvägagångssättet att undersöka transporter som ett sätt att komma



t.ex. till/från skolan eller fritidsaktiviteter. Det som är mindre uppenbart, och som har studerats i mindre omfattning, är vilka effekter som finns *under själva resan*, om de är inneboende (t.ex. aktiva/passivt resande) eller potentiella (t.ex. en trafikolycka som inte orsakats av andra), och vilka effekter som tillfaller barnet på grund av samhällets transportbeteende, det vill säga externa effekter (t.ex. buller och luftföroreningar, trafikolyckor orsakade av andra etc.).



*Figur 1 Konceptuellt ramverk av barns välbefinnande och de tre sätten genom vilka transporter kan påverka (hämtat från Waygood et al., 2017).*

Dessa två teoretiska ramverk har fått utgöra strukturen som vi lutat oss på när vi sammanställt och sorterat resultaten från nedanstående fallstudier.

## 3 Utvärderingar och resultat från fallstudier

I det här kapitlet redovisar vi resultat från olika utvärderingar av fallstudier och pilotprojekt hur olika aspekter av fri kollektivtrafik för barn och unga kan påverka deras resmönster, välbefinnande och utveckling, baserade på frågeställningar, reflektioner och infallsvinklar från de teoretiska ramverken ovan. Från litteraturgenomgången har det visat sig att de mest omfattande studierna och utvärderingarna är genomförda inom programmet för gratis bussresor för barn och ungdomar boende i London, och därför en naturlig startpunkt i vår genomgång.

### 3.1 Program för gratis bussresor för barn och ungdomar i London

År 2005 införde Transport for London (TfL) gratis buss- och spårvagnsresor (dock ej för Londons tunnelbana, pendeltåg och andra järnvägslinjer) för barn och ungdomar under 16 år, och programmet utvidgades år 2006 till att omfatta alla ungdomar under 18 år, och programmet pågår fortfarande. Sedan år 2012, det vill säga cirka 6 år efter den första introduktionen av programmet, genomförde ett team av forskare från London School of Hygiene and Tropical Medicine (LSHTM), University College London och University of Leeds

en serie utvärderingsstudier för att bedöma effekten av gratis bussresor för barn och ungdomar i London, med hjälp av en rad kvalitativa och kvantitativa data och en logisk modell (Jones et al., 2012; Jones et al., 2013; Green J, 2014; Green J, 2015). Från resultaten i utvärderingsstudierna drar författarna slutsatsen att "gratis bussresor i London har blivit ett socialt inkluderande sätt för unga människor att få tillgång till utbildning, tjänster och sociala aktiviteter utan att minska deras fysiska aktivitetsnivåer eller förskjuta andra åldersgrupper från bussresor". Med andra ord har programmet varit en effektiv insats för att tackla stadens "brist på tillgång till transporter som begränsar unga människors tillgång till lokala affärer, tjänster och utbildning, samt bidrar till social isolering och minskat välbefinnande".

### 3.1.1 Universella fria resor är nyckeln

Den nyckelfaktor som leder till de positiva effekterna av det "naturliga experimentet" är den *universella karaktären* av gratis buss- och spårvagnsresor (bussar och spårvagnar som visar London Bus-symbolen både inom och strax utanför London, d.v.s. Greater London), vilket innebär:

- Att alla barn och ungdomar som bor i Greater London, oavsett deras familjeekonomiska situation, får tillgång till det;
- Att det inte finns några tidsbegränsningar, d.v.s. det gäller inte bara under skoltid, utan även under fritiden på vardagar och under helger.

Programmets universella karaktär säkerställer att:

- Gratis bussresor blir det "naturliga" valet eller etablerade "standardresesättet" för barn och ungdomar, oavsett familjesituation. Det är inte längre skamligt, eller "stigmatiserat" att ha ett gratis busskort, och biläggande och resor med bil är inte längre en statusmarkör. Med andra ord, en universell gratis bussresa tar effektivt bort den så kallade transportfattigdomen, samtidigt som man förbättrar den sociala jämlikheten bland barn och unga i London;
- Resor efter skolan för utbildning, sport och sociala aktiviteter kan göras;
- Åka buss tillsammans i grupp blir i sig själv en social aktivitet, det vill säga bussar är en naturlig plats att träffas på och umgås när grupper av ungdomar kan resa tillsammans utan att någon lämnas utanför, när som helst efter skolan eller på helgerna.

### 3.1.2 Inverkan på ungdomars välbefinnande – självständighet, egenvärde och förmåga i grupp

Kvalitativa data från utvärderingsstudierna i London antydde ett antal fördelar för barn och ungdomar: ökad förmåga att vara självständigt rörlig, ökad kontroll över sina resor och främjande av en känsla av att "tillhöra" London. Dessa värden är svåra att kvantifiera, men självförtroende, självständighet och känsla av tillhörighet är ett viktigt bidrag till unga människors välbefinnande.

Medan forskningen har conceptualiserat *självständig rörlighet* som att resa utan en vuxen, utformade unga människor konceptet på ett annat sätt. Om den vuxne *betalar* för resan är det inte en självständig resa. Att resa med vänner och följeslagare efter eget val är i stället det som ungdomarna definierade som självständig rörlighet. Författarna hävdar att universella gratis bussresor kan påverka ungdomars välbefinnande i positiv riktning genom att utöka möjligheterna och förmågan för alla ungdomar att resa självständigt utan vuxen tillsyn, vilket

öppnar upp ett nätverk av offentliga (mobila) utrymmen och platser där ungdomar aktivt kan upprätthålla sin sociala gemenskap. Deras uppfattning är att självständig rörlighet inte bara handlar om att få föräldrarnas tillstånd, det handlar också om att ha förmågan och självförtroendet att agera, via en inlärningsprocess som involverar kamrater och säkerheten i ett skyddsnät som tillhandahålls av kollektivtrafiksystemet.

Gratis bussresor hade störst inverkan på "spontana" beslut om resor efter skolan som uppskattades extremt högt av ungdomar, till exempel att ta bussen för att utforska ett område, träffa vänner på bussen och använda bussen för att träffa andra vänner. Bussen var därför ett *socialt utrymme (social plats)*, inte bara ett transportmedel. Således förstärkte gratis bussresor inte bara individen utan även den sociala förmågan/kapaciteten på gruppnivå, och det berodde främst på programmets universella karaktär. Programmets universella karaktär kan också ha ifrågasatt uppfattningen att buss är ett transportsätt med låg status.

En annan infallsvinkel på effekterna av programmet studerade *berättigandet* ("entitlement") till gratis bussresor (Jones et al., 2013). Den huvudsakliga innebörden av den studien är att fri kollektivtrafik har en rad effekter på unga människors *välbefinnande* (på egenvärde, känsla av tillhörighet och att bli betraktad som en värdig medborgare etc.) som är svåra att mäta men lika viktiga som objektiva hälsoeffekter. När berättigande till gratis bussresor kombineras med en känsla av individens rättigheter kan ungdomars välbefinnande förbättras. Men när berättigande (till gratis buss-/spårvagnsresor) uppfattas utifrån behov snarare än *rättighet* kan det påverka unga människors välbefinnande negativt. Även här innebar det att programmets universella karaktär var nyckeln till att säkerställa de positiva effekter som är förknippade med det.

Dessutom är det värt att notera att i en separat undersökning till över 2 000 unga Londonbor i åldrarna 16 till 18 om deras åsikter om ett *potentiellt upphävande* av gratis bussresor för dem under 18 år, sa 42,8 % unga Londonbor att deras psykiska hälsa skulle bli lidande om de var tvungna att betala för bussresan (Walsham, 2020).

### 3.1.3 Inverkan på ungdomars sociala inkludering och minskning av ojämlikheter

En viktig drivkraft för ungdomars val av resesätt är *sällskaplighet*: att resa tillsammans var nästan alltid det primära målet, implicit eller explicit för transportvalet. Detta för att motverka tristess, för att minimera risker och för att maximera möjligheterna till umgänge med kamrater. Universella gratis bussresor bidrog till ökad social delaktighet för barn och unga genom att tillåta barn och ungdomar från mindre bemedlade bakgrunder att resa tillsammans med sina kamrater och med sina familjer utan begränsningar och för de så kallade "diskretionära resor" som normalt inte skulle kunna genomföras, eftersom de inte bedömdes vara helt nödvändiga för sociala syften och fritid. Ändå är dessa resor viktiga när det gäller att möjliggöra deltagande i det sociala livet för unga, men föräldrarna kanske är mindre villiga att betala för dem, alternativt saknar ekonomiska medel.

Som ett komplement till detta argument, i undersökningen till över 2 000 unga Londonbor i åldern 16 till 18 år om deras åsikter om ett *potentiellt upphävande* av gratis bussresor för dem under 18 år (Walsham, 2020), sa en stor del av unga Londonbor att utan gratis transport skulle de inte längre besöka:

- konstgallerier (52,8%);

- museer (49,4%);
- idrottsföreningar/idrottsverksamheter (37,5%);
- områden utanför sin lokala stadsdel eller område (30,4 %);
- samt att över hälften av de unga Londonborna (56 %) sa att om de förlorade gratisresor skulle de inte ha råd att åka till de platser de vill besöka.

### 3.1.4 Inverkan på ungdomars aktiva resande

Utvärderingarna tyder på att även om antalet resor med gång som huvudsakligt resesätt minskade, fanns det få bevis för att de *totala nivåerna av aktivt resande* hade minskat, dels på grund av att bussresor innebär en del promenader (till och från hållplatsen), och den fria kollektivtrafiken hade genererat ett ökat antal bussresor. Vidare problematiserar författarna antagandet att bussresor skulle anses vara ett 'passivt' resesätt, eftersom kvalitativa data indikerar att bussresor kan vara både en fysiskt och socialt aktiv upplevelse för unga (särskilt när de reser i grupp).

Ändå bör det noteras att *cykling* inte anses vara ett naturligt förstahandsval för resor till skolan eller till fritidsaktiviteter i London (cykling anses helt enkelt inte vara ett säkert eller hållbart transportsätt i huvudstaden), utan ses snarare som en fysisk/rolig aktivitet i sig, främst betraktad som en fritidsaktivitet.

### 3.1.5 Inverkan på ungdomars resesäkerhet

Statistik om trafikskador visar att vägtrafikskadorna minskade bland ungdomar i jämförelse med vuxna efter införandet av programmet för gratis bussresor i London. De största bidragen till detta var minskningar av personbilskador och cykelskador.

Kvalitativa insikter tydde på att för de flesta ungdomar mildrades riskerna i samband med resor i viss mån av gratis bussresor. Mer specifikt, å ena sidan (för ungdomar) var bussen en frekvent plats för konflikter mellan olika grupper (skolor, gäng, äldre tonåringar) och en plats där mer allvarliga incidenter inträffade (dock relativt sällan enligt deras egna erfarenheter). Å andra sidan ansågs bussresor också (särskilt av flickor) som säkrare än andra transportsätt (särskilt promenader), då man sällan reser ensam och utlämnad. Dessutom möjliggjorde gratisresorna möjliga "flykt"-strategier för de flesta ungdomar, för att undvika oron över att gå vilse och möjligheten att bara hoppa på en buss för att undvika en oroande situation.

Som ett komplement till detta argument, såg man i undersökningen till över 2 000 unga Londonbor i åldern 16 till 18 år om deras åsikter om ett *potentiellt upphävande* av gratis bussresor för dem under 18 år (Walsham, 2020), att en majoritet (65,7 %) uppgav att de var oroliga för att det skulle vara mindre säkert att ta sig till skolan eller till andra platser i London utan gratisresor.

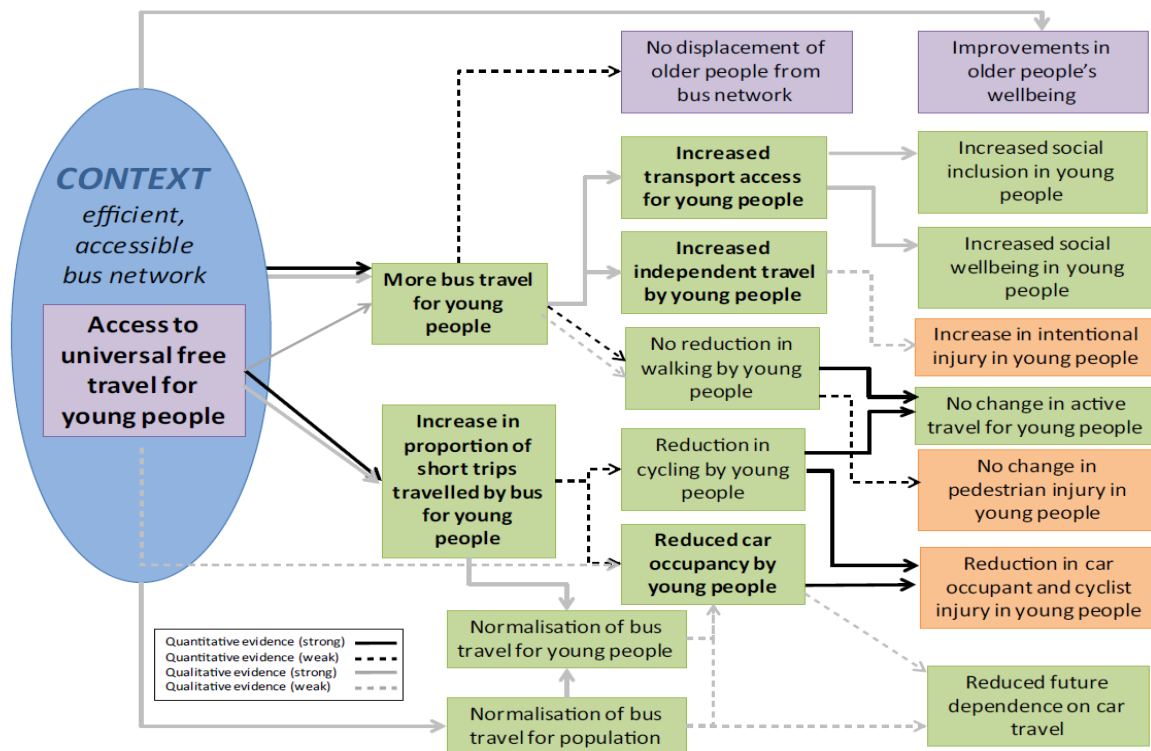
### 3.1.6 Inverkan på ungdomars framtida beroende av bilresor

Förutom de omedelbara effekterna av gratis bussresor på unga människors välbefinnande och sociala inkludering (den så kallade *interna* kausala implikationen), undersökte studierna även de i tiden framåtriktade *externa* kausala implikationerna. Forskarna drog slutsatsen att när man som ung person (under 18-19 år) oftast väljer att åka buss/spårvagn så kommer det att påverka deras resval även i framtiden. Detta kommer då för många sannolikt att minska bilkörandet i framtiden, även om ett körkort för många fortfarande är eftersträvänt som ett steg på vägen att bli en självständig vuxen. Genom programmet har bussresor blivit det

naturliga valet av färdssätt för många ungdomar, ofta föredrar man detta framför att få bilskjuts av föräldrarna och kan omfatta gemensam resa tillsammans med alla i en kamratgrupp. Detta tyder på att "alla" ungdomar med fri kollektivtrafik mer eller mindre väljer att åka kollektivt, och det innebär heller ingen stigmatisering av att åka kollektivt med buss. Kort sagt så har de universella gratis bussresorna i London för barn och ungdomar bidragit till att "avstigmatisera" busstransporterna, och också blivit en viktig förutsättning för att minska användningen av privatbilar.

### 3.1.7 Effektlogik för fri kollektivtrafik för ungdomar i London

Som en sammanfattning illustrerar Figur 2 effektlogikmodellen för London-programmet för barn och unga (hämtad från Green et al., 2015).



Figur 2 Effektlogikmodellen för gratis buss- och spårvagnsreseprogram till barn och unga i London (hämtad från Green et al., 2015).

## 3.2 Övriga fallstudier

Här nedan presenterar vi de huvudsakliga slutsatserna från fyra andra fallstudier från andra delar av världen (utöver de i London) av gratis kollektivtrafikprogram som riktar sig till barn och unga. Av alla studier kring fri kollektivtrafik är det relativt få som har ett fokus på barn och unga, men de studier vi har identifierat och analyserat i denna litteraturstudie pekar alla på de positiva effekterna för barn och ungas välbefinnande och utveckling. Fallstudierna är genomförda i Finland (2 städer), San Francisco, Östersund och Stavanger.

### 3.2.1 Effekterna av fri kollektivtrafik på barns aktiva resande i två finska städer

I en annan utvärdering (Pesola et al., 2022) genomförde författarna en jämförelse mellan två finska städer (Mikkeli, 54 000 invånare, där gratis buss erbjöds för barn) och Kouvola (83 000 invånare, där gratis buss EJ erbjöds för barn), för grundskolan årskurs 4–6 med ålder  $11,0 \pm 0,8$  år. Staden Mikkeli har tillhandahållit universell fri kollektivtrafik för alla grundskolebarn sedan 2017.

Författarna fann att antalet bussresor i genomsnitt var 87 % högre i Mikkeli jämfört med Kouvola, varav 84 % av dessa var *icke skolrelaterade resor*, vilket tyder på effektiviteten av gratisbusspolicyn (inte bara under skoltid, utan även efter skolan och under helger), i stället för enbart gratis skolresor för långväga resenärer (statligt subventionerade) som är tillgängliga i både Mikkeli och Kouvola.

Ett av de viktigaste resultaten av studien var att barn i Mikkeli som är berättigade till gratis transport har en likartad total *aktiv reselängd* som barn som bor i Kouvola, som agerat referensstad (kontrollgrupp). Även om resultaten inte stöder hypotesen att gratis busstransporter skulle öka aktivt resande, stöder de inte heller kritiken att det totala aktiva resandet (inklusive gång, cykling, promenad till buss och skoter kombinerat) *skulle minska*. Anledningen är att å ena sidan var gratisresan förknippad med mindre cykling, vilket kan vara en anledning till oron, men å andra sidan tog barnen bussen *oftare*, speciellt för att ta sig till fritidsintressen och hobbyer (84 % ökning), vilket resulterade i fler promenader i samband med bussanvändning.

### 3.2.2 Gratis buss för ungdomar från låginkomstfamiljer i San Francisco Bay Area

I denna fallstudie har man utvärderat ett 1-årigt pilotprojekt i Kalifornien. I augusti 2002 började *AC Transit* – huvudbussoperatören på den östra stranden av San Francisco Bay – erbjuda gratis busskort till elever i ”middle school” och ”high school” från låginkomstfamiljer.

University of California (Berkeley) genomförde utvärderingen av pilotprojektet med hjälp av aktivitetsundersökningar, intervjuer, fokusgruppsmöten och närvarodata (McDonald et al., 2004) av tiden före, under och efter själva resan. De viktigaste resultaten visar att:

- God tillgång till kollektivtrafik är viktigt för att öka fritidsresorna för elever som är berättigade till gratis bussresor. Åkande efter skolan bland innehavare av gratis

busskort bosatta i den tätare, mer kollektivtrafiktäta norra delen av AC Transits serviceområde ökade markant med 13 % i och med införandet av gratisbusskortet, medan bussåkandet efter skoltid minskade hos elever från låginkomstfamiljer i de södra (mindre kollektivtrafiktäta) skoldistriktet.

- Gratis transport är en avgörande möjliggörare för aktiviteter efter skolan, men inte den enda, och säkerhetsbekymmer i det sena mörkret är också viktigt, särskilt för yngre elever;
- Endast 1 år räcker inte för att resmönstret ska förändras, snarare krävs en långsiktig process och därför bör programmet för gratis bussresor genomföras under en längre tid, åtföljande av en flerårig forskningsbaserad analys för att förstå de fulla effekterna av detta program.

Uppenbarligen var detta program riktat till elever från låginkomstfamiljer, inte ett universellt gratis bussprogram som i London, därför är effekten kanske begränsad som beskrivits ovan. Dessutom, som författarna påpekade, behövs en flerårig forskning för att förstå de fulla effekterna av programmet. Tydligt har London-programmet använts som förebild för detta 1-åriga försök och dess utvärdering i San Francisco Bay Area, USA.

### 3.2.3 Gratis buss för barn och unga i Östersunds kommun

Den 15 augusti 2015 införde Östersunds kommun gratis busskort för alla barn och ungdomar med målsättningen att fler ska välja att åka kollektivt. På uppdrag av Trafikverket, i samarbete med Östersunds kommun, genomförde WSP Analys & Strategi en kvantitativ analys och sammanställning av hur barn och ungas resmönster har påverkats till följd av att gratis bussresor infördes i den allmänna kollektivtrafiken i Östersund. Alla barn och ungdomar 6-19 år som är folkbokförda i Östersunds kommun får ett *ungdomskort* som gör att de kan resa gratis med Stadsbussarna, Länstrafiken och Norrtåg inom Jämtlands län och det gäller året runt samt att de kan åka så mycket de vill.

WSPs studie (WSP rapport 2016) fokuserade främst på förändringar i resebeteenden och återspeglar delvis det man såg i London-studierna:

- Barn och ungas bussresor har ökat med 50 %;
- Bussresandet har ökat främst för barn och unga över 12 år. I gruppen 6-11 år är bussresandet oförändrat;
- Det ökade bussresandet har skett såväl i tätort som på landsbygd. Av de cirka 8-9 bussresor som tillkommit i snitt (per resenär) sker 2 på landsbygden och 6 i tätorten;
- Ökningen i bussresandet är större hos flickor (sannolikt relaterat till resesäkerhet som Londonstudierna också antyder);
- Främst har ökningen skett för resor på fritiden;
- Flertalet anser att gratis buss, helt eller delvis, ökar barnens rörelsefrihet;
- Fler barn och unga upplever även en större känsla av trygghet i närområdet.

Det bör noteras att vid överväganden om att genomföra åtgärder för att påverka barn och ungas resande, med utgångspunkt från resultaten i Östersund, bör följande beaktas:

- att Östersund redan i utgångsläget hade ett relativt högt bussresande;
- att studien i Östersund är utförd under sommarhalvåret;
- att beteenden skiljer sig markant mellan vardag helg.

### 3.2.4 Stavanger - Fri kollektivtrafik för barn och unga

Studien “UngLab: Evaluering av gratis kollektivtransport i Stavanger”, 2020–2024, har undersökt effekterna av gratis kollektivtrafik för ungdomar i Stavanger. Det var en kvalitativ studie som genomfördes av ett team av ungdomar som intervjuade 48 informanter (andra ungdomar) från olika delar av kommunen.

Studien visar att gratis kollektivtrafik har haft en positiv inverkan på ungdomarnas frihet, sociala liv och ekonomiska jämlikhet, samtidigt som det har ökat deras användning och kompetens inom kollektivtrafik.

Här är en sammanfattning av de viktigaste resultaten:

#### **1. Fria skolval förändrar spelplanen:**

- a. Ökat transportbehov på grund av längre skolvägar och nya vänskapsrelationer.
- b. Många ungdomar använder buss dagligen, och gratis kollektivtransport har ökat deras kompetens och användning av kollektivtrafik.

#### **2. Gratis kollektivtrafik ger en känsla av frihet:**

- a. Ungdomar upplever större frihet och självständighet när de inte behöver be föräldrar om pengar till biljetter.
- b. Ökad användning av kollektivtrafik för att utforska nya platser och aktiviteter.

#### **3. Gratis kollektivtrafik minskar de sociala skillnaderna:**

- a. Gratis kollektivtrafik utjämnar ekonomiska skillnader inom vänskapsgrupper.
- b. Ungdomar från hushåll med lägre inkomster får större möjligheter att delta i aktiviteter.

#### **4. Transportutbudet är viktigare än priset:**

- a. Ungdomar är beroende av ett fungerande kollektivtrafiksystem för att nå skola och fritidsaktiviteter.
- b. Stabilitet och tillgänglighet i kollektivtrafiken är avgörande, särskilt för de som bor i mindre centrala områden.

#### **5. Gratis transport är ett erbjudande till de som har alternativ:**

- a. Ungdomar som bor centralt har fler transportalternativ och använder kollektivtrafik mer när det är gratis.
- b. De som bor i mer avlägsna områden är mer beroende av kollektivtrafik oavsett kostnad.
- c. Minskad tjuvåkning.



## **6. Ökad frihetskänsla hos ungdomar:**

- a. Många ungdomar upplevde en stark känsla av frihet och självständighet när de inte behövde be sina föräldrar om pengar till biljetter. Detta trots att de tidigare hade månadskort betalda av föräldrarna.

## **7. Ökad användning av kollektivtrafik:**

- a. Även ungdomar som tidigare inte använde kollektivtrafik började göra det när det blev gratis. Detta inkluderade resor till nya platser och aktiviteter som de inte tidigare hade utforskat.

## **8. Ekonomisk utjämning inom vänskapsgrupper:**

- a. Gratis kollektivtrafik minskade ekonomiska skillnader inom vänskapsgrupper, vilket gjorde det möjligt för alla att delta i aktiviteter utan att behöva oroa sig för biljettkostnader.

## **9. Förändrade resvanor:**

- a. Ungdomar som bor centralt började använda buss för kortare resor som de tidigare hade gått. Detta visar att gratis kollektivtrafik kan förändra resvanor även för de som har andra transportalternativ.

## **10. Ökad transportkompetens:**

- a. Många ungdomar rapporterade att de hade lärt sig mycket om hur kollektivtrafik fungerar och delade tips och tricks med varandra. Detta visar att gratis kollektivtrafik inte bara ökar användningen utan också kunskapen om systemet.

## **11. Positiva klimat- och sociala effekter:**

- a. Ungdomarna såg flera fördelar med gratis kollektivtrafik, inklusive minskade utsläpp och ökad social jämlikhet. De flesta stödde fortsatt gratis kollektivtrafik, även om vissa föreslog att det kunde vara gratis eller billigare för specifika grupper.

## **12. Framtidens kollektivtrafik:**

- a. Ungdomarna föreställer sig en framtid med fler bussar, färre privatbilar och bättre klimat.
- b. De önskar mindre stress och mer sömlös transport, med fler elektriska och självkörande bussar.

Dessa insikter visar att gratis kollektivtrafik har haft en bredare och djupare inverkan än bara ekonomiska besparingar, vilket påverkar ungdomarnas frihet, sociala liv och miljömedvetenhet.

### 3.2.5 Sammanfattning av fallstudierna

Tabell 2 sammanfattar rapporterad effekterna på resebeteende av gratis kollektivtrafik för barn och unga. Observera att för fallet Tallinn (Cats et al. 2017) utformades programmet för gratis kollektivtrafik inte bara för barn och ungdomar, utan för alla medborgare som är registrerade i Tallinn, med det primära målet att minska antalet personbilsresor i huvudstad.

*Tabell 2 Sammanfattning av effekterna på resebeteende av gratis kollektivtrafik för barn och unga.*

<b>Program för fri kollektivtrafik</b>	<b>Effekterna på resebeteende för barn och unga</b>
Universellt gratis buss- och spårvagnsreseprogram för unga människor i London	<p>Antalet resor med gång som huvudresesätt minskade. Det fanns få bevis för att den totala nivån av aktiva resor hade minskat, delvis på grund av att bussresor innebär en del promenader, och programmet hade genererat fler bussresor.</p> <p>I undersökningen om idén att avbryta programmet, framhålls det att utan gratis transport skulle en betydande mängd unga Londonbor inte längre kunna besöka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konstgallerier (52,8 %);</li> <li>• Museer (49,4%);</li> <li>• Idrottsklubbar (37,5 %);</li> <li>• Områden utanför sin lokala stadsdel eller område (30,4 %);</li> <li>• Över hälften av de unga Londonbor (56 %) sa att om de förlorade gratisresorna skulle de inte ha råd att åka till de platser de vill åka till.</li> </ul>
Gratis buss i den finska staden Mikkeli	Antalet bussresor var i genomsnitt 87 % högre, varav 84 % var resor som inte var relaterade till skolan, vilket tyder på effektiviteten av det universella gratisbussprogrammet.
Gratis kollektivtrafik för barn och unga i Östersunds kommun	Barn och ungas bussresor har ökat med 50 % (främst har ökningen skett för fritidsresor).
Ettårigt gratis bussreseprogram för elever från låginkomstfamiljer i San Francisco Bay Area	Resor efter skolan bland innehavare av gratis busskort bosatta i den tätare, mer kollektivtrafiktäta norra delen av AC Transits serviceområde ökade markant med 13 % i och med införandet av gratisbusskortet, medan bussåkandet efter skoltid minskade hos elever från låginkomstfamiljer i de södra (mindre kollektivtrafiktäta) skoldistrikten.
Gratis bussresor för ungdomar i Stavanger	Studien visar att gratis kollektivtrafik har haft en positiv inverkan på ungdomarnas frihet, sociala liv och ekonomiska jämlikhet, samtidigt som det har ökat deras användning och kompetens inom kollektivtrafik.
Tallinns gratis kollektivtrafikprogram för alla lokala medborgare.	För unga vuxna 15-19 år är ökningen av antalet resor 21 %.

## 4 Summering av intervjuer

Här summerar vi insikter från intervjuerna av forskare, tjänstemän och projektledare som har arbetat och erfarenheter kring dessa frågor. Mer detaljerade sammanfattningar av intervjuerna finns i Appendix.

De viktigaste resultaten av dessa intervjuer är följande:

### Fysiska och psykologiska fördelar

- **Fysisk aktivitet:** Användning av kollektivtrafik eller korta fysiska aktiviteter som att gå eller cykla till busshållplatser har en positiv inverkan på barns välbefinnande och aktivitetsnivåer. Även små aktiviteter, som att gå 400 meter till skolan, förbättrar barns "alerthet" och allmänna välbefinnande.
- **Psykiskt välbefinnande:** Barn som använder kollektivtrafik mår psykologiskt bättre än de som åker bil. Korta promenader till busshållplatser bidrar både till fysisk och mental hälsa, och ger barnen en chans att aktivera sig själva före skolan, vilket ökar deras känsla av vakenhet.

### Social interaktion och självständighet

- **Sociala fördelar:** Barn som använder kollektivtrafik drar ofta nytta av sociala interaktioner, som att träffa vänner eller göra upp planer på väg till och från skolan, vilket är mindre troligt när de skjutsas av sina föräldrar. Denna sociala samverkan kopplas till en ökad känsla av samhörighet och delaktighet i samhället.
- **Självständighet:** Kollektivtrafiken erbjuder barn möjligheter till självständighet, vilket är avgörande för att utveckla självförtroende, sociala färdigheter och kognitiva förmågor.

### Trafiksäkerhet och cykling

- **Trafiksäkerhet:** Övergången till att använda dynamisk kollektivtrafik minskar antalet bilresor, vilket kan förbättra trafiksäkerheten runt skolor och bostadsområden. Dock finns det en oro att bekvämligheten med kollektivtrafik kan minska cykling och promenader, även om säkerheten och praktikaliteten av att cykla i alla väderförhållanden kan vara en begränsande faktor.

### Kognitiv utveckling och bekantskap med miljön

- **Kognitiva färdigheter:** Kollektivtrafiken spelar en roll i barns kognitiva utveckling. När barn navigerar i sina omgivningar och lär sig rutter utvecklar de rumslig medvetenhet och trafiksäkerhetskunskaper, vilket bidrar till deras självständighet.
- **Bekantskap med miljön:** Bekantskap med sin omgivning skapar en känsla av trygghet, vilket är viktigt för barns mentala välbefinnande. Dessutom bidrar resor på egen hand till att utveckla problemlösningsförmåga, vilket stärker deras självförtroende och självständighet.

## Föräldrarnas perspektiv och förändringar i familjedynamik

- **Föräldrars lättnad:** För föräldrar kan ett dynamiskt kollektivtrafiksystem lätta på de logistiska påfrestningarna att skjutsa barn till skolan och aktiviteter, vilket ger barnen mer autonomi och föräldrarna större flexibilitet. Föräldrar rapporterar att de känner sig mer bekväma med att låta sina barn åka kollektivt ensamma, vilket minskar familjens beroende av bilen.
- **Familjedynamik:** Detta är särskilt viktigt för att balansera det så kallade "familjepusslet," där tidsbrist ofta begränsar barns deltagande i fritidsaktiviteter.

## Långsiktiga beteendeförändringar

- **Hållbara vanor:** Barn som vänjer sig vid att använda kollektivtrafik är mer benägna att fortsätta använda det i vuxen ålder, vilket främjar mer hållbara transportvanor och minskar det långsiktiga beroendet av bil.

## Fallstudie: Dynamisk kollektivtrafik i Säffle ger tillgänglighet och ökad användning

- **Implementering och framgång:** Den dynamiska kollektivtrafikmodellen i Säffle, Sverige, ersatte stora bussar med mindre minibussar och skapade cirka 100 virtuella busshållplatser. Detta system, som initialt var ett pilotprojekt, har blivit permanent på grund av dess framgång i att öka antalet passagerare, särskilt i socioekonomiskt utsatta områden.
- **Påverkan på rörlighet:** Systemets flexibilitet och realtidsinformation har avsevärt förbättrat tillgängligheten till kollektivtrafik, vilket lett till en dramatisk ökning av användningen och en minskning av bilberoendet, särskilt bland invånare i socioekonomiskt utsatta områden. Detta tyder på att göra kollektivtrafik gratis för barn skulle kunna ha ännu större effekter och gynna familjer med lägre ekonomiska medel.

## Intervjuinsikter från Gotland och Västra Götalandsregionen (VGR)

- **Gotland:** Projektledaren Petra Ahlman diskuterar vikten av gratis transporter för studenter och utmaningarna med att upprätthålla jämlik tillgång till utbildning och aktiviteter. Hon stödjer återinförandet av fria bussresor för barn och betonar kollektivtrafikens roll i att lära ut viktiga livsfärdigheter och främja självständighet.
- **VGR:** Sara Eriksson och Adrien Moysset lyfter fram behovet av att integrera barnperspektivet i kollektivtrafikplaneringen. De diskuterar de politiska och ekonomiska utmaningarna med att erbjuda gratis kollektivtrafik och vikten av att involvera unga i beslutsprocesserna.

## Forskningsresultat från VTI

- **Gratis kollektivtrafik:** Jens Alms forskning visar att gratis kollektivtrafik kan öka barns självständighet och sociala inkludering. Det kräver dock noggrann planering för att säkerställa att det uppfyller hållbarhets- och tjänstekvalitetsmål.
- **Hälsa och rörlighet:** Studier visar att gratis kollektivtrafik kan leda till en minskning av cykling men en ökning av gång, vilket bibehåller den totala nivån av fysisk aktivitet. Det förbättrar också den mentala hälsan genom att minska stress som

är relaterad till transportkostnader och öka deltagandet i sociala och rekreativa aktiviteter.

### **Policyimplikationer och rekommendationer**

- **Integration av barns rättigheter:** Regioner som har integrerat FN:s barnkonvention i sin kollektivtrafikplanering, som Stockholm och Kronoberg, har mer avancerade och inkluderande system.
- **Digitalisering:** Pågående digitalisering av kollektivtrafiktjänster kan ytterligare förbättra tillgängligheten och säkerheten för barn genom att erbjuda realtidsinformation och spårning för att säkerställa en trygg reseupplevelse.

## 5 Summering av insikter

Det är allmänt erkänt att transportfattigdom påverkar barn och ungas utvecklingsmöjligheter negativt och till och med ytterligare den sociala hållbarheten som helhet. I detta arbete vill vi få en djupare förståelse för hur barns och ungas transportförhållanden kan påverka deras välbefinnande och utveckling, med fokus på hur gratis kollektivtrafik efter skoltid under vardagar och på helger kan påverka olika aspekter av barns och ungas utveckling.

De viktigaste resultaten från litteraturgenomgången och intervjuerna är följande:

### 1. **Universell fri kollektivtrafik är en nyckelfaktor**

En nyckelfaktor som leder till positiva effekter är vad vi kan kalla för en "universell" tillgång till fri kollektivtrafik; utan tidsbegränsningar (inte bara under skoltid, utan även under fritiden på vardagar och under helgerna), och som är tillgänglig för *alla* barn och ungdomar oavsett deras familjeekonomiska situation.

### 2. **Barn och unga kan utveckla en ökad självständighet, självförtroende, trygghet och egenvärde tack vare tillgång till fri kollektivtrafik**

Ett fritt resande kan ha en positiv påverkan på barn och ungas välbefinnande genom att förbättra deras möjligheter att resa självständigt, utan beroende eller tillsyn av en vuxen. Det skapar en lärandeprocess som involverar kamrater och tryggheten av ett skyddsnet som tillhandahålls av kollektivtrafiksystemet, d.v.s. oberoende rörlighet handlar inte bara om att få föräldrars tillstånd, det handlar också om att ha förmågan och självförtroendet att agera självständigt.

### 3. **Ökad jämlikhet och social inkludering för barn och unga med fri kollektivtrafik**

En universell fri kollektivtrafik bidrar till ökad social inkludering genom att barn och ungdomar från mindre bemedlade familjer kan resa tillsammans med sina kamrater (och familjemedlemmar) utan begränsningar, i synnerhet för godtyckliga (icke helt nödvändiga) resor som de annars inte skulle kunna göra, på fritiden. Dessa resor är viktiga när det gäller att möjliggöra deltagande i ungdomarnas sociala liv, då föräldrarna annars kan vara mindre benägna att betala för dessa, eller sakna ekonomiska möjligheter.

### 4. **Biståndsprövning av enskilda barnfamiljer eller grupper är ingen bra idé**

Om rätten till fri kollektivtrafik skulle behöva genomgå en *biståndsprövning* för enskilda barn och barnfamiljer (eller utpekade grupper) skulle ett flertal svårigheter och administrativa kostnader uppstå i samband med bedömningen av behov. Dessutom skulle fri kollektivtrafik för alla barn och ungdomar drastiskt minska behovet av övervakning och biljettkontroller, och därmed minska driftkostnaderna för en rad biljettadministrativa funktioner. Utvärderingar genomförda i fallstudier visar tydligt att den *universella karaktären* av fri kollektivtrafik för alla barn och ungdomar, oavsett deras familjeekonomiska situation, är nyckeln till alla positiva effekter på deras välbefinnande och sociala integration, och dessa riskerar då att minska eller försvinna om en uppdelning i ett A- och ett B-lag skulle göras.

## 5. Inga bevis finns att fri kollektivtrafik skulle minska barn och ungas aktiva resande och fysiska aktivitet i samband med dessa

Tidigare har det funnits en missuppfattning att barn och ungas totala aktiva resande (främst promenader och cykling) skulle minska med fri kollektivtrafik, och därmed få en negativ påverkan på deras fysiska aktivitet. Fallstudierna visar att ett ökat resande med kollektivtrafik generellt sett inte minskar det totala aktiva resandet för barn och ungdomar, eftersom ett ökat resande även innebär en ökning av promenader eller cykling till och från kollektivtrafikens hållplatser. Dessutom bidrar resor med kollektivtrafik tillsammans med andra (i grupper) till ett mer aktivt resesätt snarare än ett passivt resesätt, bl a tack vare att man ofta tenderar att stå (snarare än att sitta ner utan några rörelser) och aktivt prata tillsammans etc.

## 6. Fri kollektivtrafik ökar säkerhet och trygghet för barn och unga

Tack vare fri kollektivtrafik har fallstudier visat att barn och ungas *upplevda trygghet* påverkas positivt. Kvantitativa data från Londons fleråriga program där man erbjuder gratis buss till barn och unga visar också att trafikskadorna minskar på grund av *färre olyckor* med cykel eller andra personliga fordon. Kvalitativa insikter från Londonstudierna tydde på att för de flesta ungdomar mildrades oron att utsättas för brott i viss mån tack vare gratis bussresor.

## 7. Ett väl fungerande kollektivtrafiksystem är viktigt för att möjliggöra de positiva effekterna

Alla fallstudier pekar på att ett väl fungerande kollektivtrafiksystem, d.v.s. en kollektivtrafik med hög tillgänglighet, hög turtäthet och tätt mellan hållplatserna är viktigt för att ha möjligheten att främja merparten av barn och ungas fritidsresor med kollektivtrafik.

## 8. Minskat framtida beroende av bilresor

Bortsett från de ovanstående omedelbara effekterna av fri kollektivtrafik på barn och ungas välbefinnande och sociala inkludering (den så kallade "interna kausala implikationen"), så kommer den normalisering av val av transportsätt för barn och unga som erhålls genom fri kollektivtrafik även att ha en mer långsiktig påverkan på deras val av transportsätt i framtiden, som vuxen.

## 6 Avslutande diskussion

Sammanfattningsvis stödjer fri kollektivtrafik för barn och unga deras utveckling genom att främja självständighet, jämlikhet, välbefinnande och hållbara vanor. Dessa fördelar bidrar tillsammans till ett mer inkluderande och hälsosamt samhälle.

Även om vi har identifierat ett antal olika möjliga negativa effekter som kan uppstå när man inför fri kollektivtrafik för barn och unga så **överbäger de positiva effekterna klart och tydligt**, enligt såväl de vetenskapliga studierna och utvärderingarna som de experter som vi intervjuat. Efter denna genomlysning så kan vi därför slutligen konstatera att införandet av universell fri kollektivtrafik för barn och unga i Sverige skulle bidra till en övervägande del positiva effekter såsom:

### *Ökad självständighet och självförtroende*

Gratis kollektivtrafik gör det möjligt för barn och unga att resa självständigt utan att behöva förlita sig på vuxna. Denna självständighet främjar självförtroende och självtillit, då de lär sig att navigera i sin omgivning och hantera sin tid effektivt. Möjligheten att resa fritt uppmuntrar också till utforskning och spontana sociala interaktioner, vilket är avgörande för personlig utveckling och sociala färdigheter.

### *Förbättrad social inkludering och jämlikhet*

Universell tillgång till gratis kollektivtrafik minskar sociala ojämlikheter genom att säkerställa att alla barn, oavsett familjens ekonomiska situation, kan delta i sociala, utbildnings- och fritidsaktiviteter. Denna inkludering hjälper till att eliminera stigmat som kan vara förknippat med behovet av ekonomiskt stöd för transport, vilket främjar en känsla av tillhörighet och jämlikhet bland kamrater.

### *Förbättrat mentalt och fysiskt välbefinnande*

Rapporten lyfter fram att gratis kollektivtrafik kan ha en positiv inverkan på den mentala hälsan genom att minska stress som är relaterad till transportkostnader och öka möjligheterna till socialt umgänge. Dessutom bidrar den fysiska aktiviteten som är involverad i att gå till och från hållplatser till det övergripande fysiska välbefinnandet. Tvärt emot farhågor visar rapporten att gratis kollektivtrafik inte minskar aktivt resande (promenader eller cykling) utan snarare kompletterar det.

### *Ökad säkerhet och trygghet*

Tillgång till fri kollektivtrafik kan öka den upplevda och faktiska säkerheten för barn och unga. Rapporten nämner data från London som visar en minskning av trafikolyckor som involverar unga på grund av färre bil- och cykelresor. Kollektivtrafik erbjuder också ett säkrare alternativ till att gå ensam, särskilt för flickor, och ger en möjlighet att undvika potentiellt osäkra situationer.

### *Långsiktiga beteendeförändringar och vanor*

Att införa gratis kollektivtrafik i ung ålder kan skapa livslånga vanor av att använda kollektivtrafik, vilket minskar framtida beroende av privata bilar. Denna förändring gynnar inte bara miljön genom att minska utsläppen, utan främjar också hållbart stadsboende.



*Ekonomiska och administrativa fördelar*

Att införa fri kollektivtrafik universellt kan minska administrativa kostnader kopplade till behovsprövning och biljettsystem. Det förenklar tillgången och säkerställer att alla barn får lika fördelar utan behov av komplexa behörighetsbedömningar.

*– Barn som inte reser självständigt, det vill säga utan föräldrars översikt, förlorar naturliga möjligheter att utforska sin närmiljö och att interagera med kompisar på egen hand. Det leder till att de blir mindre självständiga och trygga i sin närmiljö. (ur artikel om avhandlingen ”Drivers of Children's Travel Satisfaction”, av Jessica Westman, Karlstads universitet, 2017).<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> <https://www.forskning.se/2018/01/12/barn-som-sjalva-tar-sig-till-skolan-mar-och-presterar-bättre/>

## 7 Bilaga: Sammanfattning av intervjuer av forskare, tjänstemän och projektledare

### Intervju med Jessica Westman, Karlstads universitet

Intervjun med Jessica Westman berör hur kollektivtrafik, särskilt dynamiska och tillgängliga system, kan ha en betydande inverkan på barns utveckling och välbefinnande. Här är en detaljerad sammanfattning baserad på samtalet:

#### Tillgänglighet till kollektivtrafik och ökad användning

I Säffle ökade införandet av ett dynamiskt kollektivtrafiksystem med minibussar och virtuella busshållplatser antalet användare kraftigt, särskilt bland invånare i socioekonomiskt utsatta områden. Denna förändring belyser hur förbättrad tillgänglighet och frekvens kan öka användningen, även bland befolkningsgrupper som normalt inte förlitar sig på kollektivtrafik. Det finns en antydning om att göra kollektivtrafik gratis för barn skulle kunna ha ännu större effekter och gynna familjer med lägre ekonomiska medel.

#### Fysiska och psykologiska fördelar

Studien pekar på att användning av kollektivtrafik eller korta fysiska aktiviteter som att gå eller cykla till busshållplatser kan ha en positiv effekt på barns välbefinnande och aktivitetsnivåer. Även små fysiska aktiviteter, som att gå 400 meter till skolan, visade sig förbättra barns alerthet och allmänna välbefinnande. Barn som använde kollektivtrafik mådde psykologiskt bättre än de som åkte bil. Även korta promenader till en busshållplats bidrar både till fysisk och mental hälsa, och ger barnen en chans att aktivera sig själva före skolan, vilket ökar deras känsla av vakenhet.

#### Social interaktion och självständighet

Barn som använder kollektivtrafik drar ofta nytta av sociala interaktioner, som att träffa vänner eller göra upp planer på väg till och från skolan, vilket är mindre troligt när de skjutsas av sina föräldrar. Denna sociala samverkan kopplas till en ökad känsla av samhörighet och delaktighet i samhället. Kollektivtrafiken erbjuder barn möjligheter till självständighet, vilket är avgörande för att utveckla självförtroende, sociala färdigheter och kognitiva förmågor.

#### Påverkan på trafiksäkerhet och cykling

Övergången till att använda dynamisk kollektivtrafik minskar också antalet bilresor, vilket kan förbättra trafiksäkerheten runt skolor och bostadsområden. Dock finns det en oro att bekvämligheten med kollektivtrafik kan minska cykling och promenader, även om säkerheten och praktikaliteten av att cykla i alla väderförhållanden kan vara en begränsande faktor.

#### Kognitiv utveckling och bekantskap med miljön

Kollektivtrafiken spelar också en roll i barns kognitiva utveckling. När barn navigerar i sina omgivningar och lär sig rutter utvecklar de rumslig medvetenhet och trafiksäkerhetskunskaper, vilket bidrar till deras självständighet. Bekantskap med sin omgivning skapar en känsla av trygghet, vilket är viktigt för barns mentala välbefinnande.

Dessutom bidrar resor på egen hand till att utveckla problemlösningsförmåga, vilket stärker deras självförtroende och självständighet.

### **Föräldrarnas perspektiv och förändringar i familjedynamik**

För föräldrar kan det dynamiska kollektivtrafiksystemet lätta på de logistiska påfrestningarna att skjutsa barn till skolan och fritidsaktiviteter, vilket ger barnen mer autonomi och föräldrarna större flexibilitet. Föräldrar rapporterar att de känner sig mer bekväma med att låta sina barn åka kollektivt ensamma, vilket minskar familjens beroende av bilen. Detta är särskilt viktigt för att balansera det så kallade "familjepusslet," där tidsbrist ofta begränsar barns deltagande i fritidsaktiviteter.

### **Långsiktiga beteendeförändringar**

Barn som vänjer sig vid att använda kollektivtrafik är mer benägna att fortsätta använda det i vuxen ålder, vilket bidrar till mer hållbara transportvanor och minskar det långsiktiga beroendet av bil.

### **Slutsats: Positiva effekter på välbefinnande och utveckling**

Sammanfattningsvis har en välfungerande och tillgänglig kollektivtrafik långtgående positiva effekter på barns fysiska hälsa, psykiska välbefinnande, sociala utveckling och självständighet. Dessa fördelar förstärks när kollektivtrafiken är frekvent, prisvärd och tillförlitlig. Effekterna sträcker sig till den bredare familjen och samhället, och främjar en hälsosammare och mer hållbar miljö.

### **Dynamisk kollektivtrafik i Säfte**

Dynamisk kollektivtrafik i Säfte<sup>2</sup> syftar på en ny, innovativ kollektivtrafikmodell som implementerats i den lilla staden Säfte, Sverige. Detta dynamiska system testades initialt som ett pilotprojekt runt 2022 och har nu blivit permanent. De traditionella busstjänsterna i Säfte var glesa och underutnyttjade, vilket skapade behovet av förändring. Det nya systemet ersätter stora bussar med två mindre minibussar och skapar cirka 100 virtuella busshållplatser. Minibussarna körs på begäran, närmare passagerarnas hem, och erbjuder realtidsinformation om ankomst och resor. Denna flexibilitet gör att bussarna kan köra ofta och effektivt, vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik avsevärt.

Som ett resultat har antalet passagerare ökat dramatiskt, särskilt i socioekonomiskt utsatta och underbetjänade områden. Tjänsten är visserligen inte gratis, men den har visat sig vara mycket effektiv och illustrerar hur tillförlitlig och frekvent kollektivtrafik kan ha en positiv inverkan på rörligheten, särskilt i segregerade områden. Detta har observerats i Säfte, där fler nu förlitar sig på kollektivtrafik istället för att cykla eller gå, och vissa har till och med övergett sina bilar på grund av den bekvämlighet som det dynamiska systemet erbjuder.

Dessutom har systemets framgång väckt intresse från andra kommuner, inklusive de i norra Sverige, som undersöker liknande lösningar. Denna dynamiska kollektivtrafikmodell har inte bara förbättrat bekvämligheten och tillgängligheten, utan också främjat en känsla av självständighet bland barn och minskat behovet av att föräldrar kör sina barn till aktiviteter. Systemet stöder också bättre trafiksäkerhet under vintern och kan ha en positiv inverkan på

---

<sup>2</sup> <https://www.nobina.se/nyheter/2024/framtidens-kollektivtrafik-i-sunne/>

fysisk aktivitet och social interaktion, eftersom barn går eller cyklar till de virtuella hållplatserna.

Sammanfattningsvis exemplifierar "dynamisk kollektivtrafik Säfte" hur anpassningsbar och responsiv kollektivtrafik kan förbättra rörligheten, minska bilberoendet och förbättra samhällets välbefinnande.

## Intervju med Petra Ahlman, Gotland Energicentrum, projektledare FAKTUM

I den här intervjun diskuterar Petra Ahlman flera punkter relaterade till frågan om kollektivtrafik för barn och ungdomar på Gotland:

### Bakgrund

**Gratis transporter för studenter:** Tidigare var landsbygdsbussar gratis för alla elever upp till 20 år, men detta gäller inte längre för stadsbussarna. Ahlman påpekar att denna förändring är problematisk ur ett barnrättsperspektiv, särskilt gällande icke-diskriminering (artikel 2 i FN konvention om barnets rättigheter).

**Kostnad för stadsbussar:** Barn i städer måste nu betala omkring 16–18 SEK per resa, vilket väcker oro för lika tillgång till skola och andra aktiviteter, särskilt eftersom barn från landsbygdsområden har gratis transport.

**Bussen som en social mötesplats:** Vissa barn använde bussarna som en plats för att umgås och åkte runt under längre perioder. Detta ledde till att de fria stadsbussresorna avskaffades, vilket Ahlman tycker är orättvist eftersom det straffar alla barn för ett fåtal individers beteende.

**Återinförande av fria bussresor:** Ahlman stödjer återinförandet av fria bussresor för barn och föreslår möjliga lösningar, som att erbjuda gratis resor under specifika tider (t.ex. morgon och eftermiddag) för att förhindra missbruk av bussarna på kvällen. Petra föreslår att fria resor för barn på stadsbussar återinförs men begränsas till specifika timmar (t.ex. 7–9 på morgonen och 13–15 på eftermiddagen) eller genom att använda ett digitalt system för att kontrollera antalet resor per dag. Detta skulle förhindra missbruk samtidigt som det stödjer nödvändiga resor till skola och fritidsaktiviteter.

**Kollektivtrafik som inlärning:** Ahlman betonar att kollektivtrafik lär barn viktiga livsfärdigheter, såsom att förstå tidtabeller, planera sin tid och navigera i offentliga miljöer—färdigheter de inte kommer att lära sig om vuxna alltid kör dem.

**Påverkan på jämlikhet:** Ahlman understryker att begränsning av gratis transporter till vissa barn förvärrar ojämlikhet, särskilt för dem som inte har råd med bilar eller andra alternativ. Hon argumenterar för att tillgången till gratis transport bör utökas för att främja självständighet och social inkludering.

### Nuvarande projekt

**Energi- och transportmål för Gotland:** Petra leder projekt som syftar till att minska transportutsläppen på Gotland med 70 % fram till 2027, vilket ligger före Sveriges nationella klimatmål. Hennes fokus ligger på att minska onödiga korta bilresor och främja hållbara transportalternativ. Projektet innebär omfattande datainsamling och analys, där modeller utvecklas av forskare för att bedöma nuvarande transportbeteenden och skapa strategier för förändring.

**Barns delaktighet:** Projektet betonar vikten av att involvera barn genom hela processen, istället för att bara rådfråga dem efter att beslut har fattats. Deras feedback integreras aktivt i lösningarna.

- **Självständighet bland tonåringar:** När barn blir äldre (runt 14-15 år) söker de naturligt mer självständighet, inklusive att vilja transportera sig själva istället för att förlita sig på sina föräldrar.
- **Transporthinder för tonåringar:** Vissa barn tror att om de inte är 15 eller saknar bil så hindras de från att bli självständiga. Ahlman understryker att alternativ till bilkörning bör betonas, såsom promenader eller cykling.
- **Föräldrars påverkan:** Föräldrar bidrar ofta till barns beroende av bilar genom att köra dem även när andra alternativ finns. Vissa föräldrar undviker också samåkning på grund av bekvämlighet eller obehag, vilket ytterligare förstärker detta beroende.
- **Tidigt utvecklande av goda vanor:** Ahlman hänvisar till en studie som visar att positiva vanor, som att cykla till skolan, kan bestå i vuxenlivet om de utvecklas tidigt. Hon betonar dock den oroande trenden att barn blir "bilberoende" så unga som tio år.
- **Bilens komplexa påverkan:** Även om vissa föräldrar rättfärdigar bilkörning med hänvisning till bekvämlighet, betonar Ahlman att bilanvändning påverkar barns fysiska hälsa, sociala färdigheter och känsla av självständighet negativt.
- **Normer och socialt tryck:** Barn ser att de flesta vuxna kör bil, vilket påverkar deras uppfattning att bilkörning är normen. Detta kan avskräcka från alternativa transportalternativ som att ta bussen eller cykla. (Jies notering: 91 % av barnen reser nu med privatbil till en sportanläggning med föräldrar som kör, medan över 50 % skulle gå själva om det var möjligt.)

**Workshops:** Projektet inkluderar workshops med både barn och vuxna för att ta itu med transportfrågor. Barn uttryckte en preferens för att cykla, gå eller ta bussen, särskilt om de kunde resa med vänner eller syskon.

**Föreslagna lösningar:** En rad lösningar testas, såsom att tillhandahålla gratis kollektivtrafik och uppmuntra samåkning för barn för att minska koldioxidutsläpp. Det finns också ett fokus på att göra transporten mer barnvänlig.

**Mål för hållbara transporter:** Projektet strävar efter en årlig minskning av transportrelaterade koldioxidutsläpp med 8 %, i linje med Parisavtalet. Konkreta data samlas in för att koppla förändringar, som ökad bussanvändning, till minskningar i utsläpp.

**Samarbete över sektorer:** Initiativet involverar en bred uppsättning aktörer, inklusive skolor, stadsplanerare, transportstrateger och hälsoprofessionella, för att skapa ett mer integrerat tillvägagångssätt.

**Hälsofördelar:** Förutom miljömål mäter projektet de hälsofördelar som kommer av ökad fysisk aktivitet, såsom promenader eller cykling till busshållplatser. Hälsodata tillhandahålls av folkhälsoexperter.

**Utmaningar med infrastruktur:** Många barn körs för närvarande till aktiviteter på grund av bristen på lämpliga kollektivtrafikalternativ. Projektet syftar till att testa nya busslinjer och installera säkra skåp vid anläggningar för att uppmuntra mer hållbart resande.

**Föräldrars oro:** Föräldrar är ofta tveksamma till att låta barn cykla på grund av upplevda trafikfaror, trots säkrare förhållanden idag. Projektet syftar till att förändra attityder och uppmuntra gradvis trafikinlärning för barn.

**Pilotfas:** Testning av olika lösningar, inklusive bilfria zoner runt skolor, kommer att börja i december. Resultaten kommer att ligga till grund för rekommendationer för hållbara transporter på Gotland och ge en modell för andra regioner.

**Beteendeförändring:** Projektet strävar efter att främja beteendeförändringar, särskilt bland föräldrar, som kanske inte inser vikten av att gradvis lära ut trafiksäkerhet, utan istället väntar på att barn ska vara "redo" att navigera trafiken självständigt.

Ahlman betonar vikten av att adressera beteendeförändringar parallellt med infrastrukturutveckling, såsom byggandet av cykelvägar. Hon argumenterar för att enbart skapande av infrastruktur inte räcker för att uppnå betydande förändringar i transportbeteende.

**Projekt för att testa alternativ:** Ahlmans team genomför ett projekt finansierat av Vinnova för att främja alternativ till bilberoende, särskilt bland skolbarn. De syftar till att testa lösningar som gratis bussresor och app-baserade transporttjänster, där tre skolor på Gotland involveras. Resultaten förväntas sommaren 2025.

- **Varierade lösningar:** Projektet kommer att testa en mängd olika lösningar, inklusive infrastrukturella förbättringar (t.ex. bättre cykelvägar), beteendeinterventioner riktade mot föräldrar och barn samt specifika frågor som bussäkerhet eller överfulla parkeringsplatser.

# Intervju med Sara Eriksson och Adrien Moysset från Västra Götalandsregionen (VGR)

Här är en sammanfattning av intervjun med Sara Eriksson och Adrien Moysset från Västra Götalandsregionen (VGR).

## Huvudpunkter:

- 1. Organisation och Roller:**
  - **Sara Eriksson:** Arbetar med regional samhällsplanering och kollektivtrafik inom VGR. Hon fokuserar på det regionala trafikförsörjningsprogrammet och den sociala dimensionen av hållbarhet kopplad till kollektivtrafiken.
  - **Adrien Moysset:** Arbetar också med kollektivtrafikfrågor, särskilt med fokus på Göteborgsregionen och barn och unga i trafikförsörjningsprogrammet.
- 2. Barnperspektivet i Kollektivtrafiken:**
  - VGR har historiskt sett inte tagit tillräcklig hänsyn till barnperspektivet i sina processer och projekt.
  - Det finns ett pågående arbete för att involvera barn och unga mer aktivt, bland annat genom fokusgrupper och samarbete med kulturnämnden.
- 3. Gratis Kollektivtrafik för Barn och Unga:**
  - Diskussioner om gratis kollektivtrafik för barn och unga har förekommit, men det är en politiskt laddad fråga.
  - Det finns rabatter för barn och studenter, men frågan om helt gratis kollektivtrafik har inte prioriterats av politikerna.
  - Gratis sommarlovskort infördes 2018 men har inte fortsatt på regional nivå.
- 4. Utmaningar och Erfarenheter:**
  - Gratis kollektivtrafik kan leda till överutnyttjande och påverka folkhälsan negativt.
  - Det finns en risk att barn vänjer sig vid att kollektivtrafiken ska vara gratis, vilket kan leda till problem med tjuvåkning.
  - Det är svårt att utvärdera miljö- och klimatpåverkan av gratis kollektivtrafik för barn, men tillgänglighet och ekonomisk möjlighet att resa är viktiga faktorer.
- 5. Projekt och Initiativ:**
  - VGR har genomfört projekt för att involvera unga i trafikplaneringen, inklusive fokusgrupper och enkäter i skolor.
  - Ungdomar har lyft fram vikten av kollektivtrafik för deras vardag och behovet av att kunna påverka trafikplaneringen.
- 6. Ekonomiska och Sociala Aspekter:**
  - Kostnaden för kollektivtrafik är en begränsande faktor för vissa barn, särskilt i socialt utsatta områden.
  - Det finns en diskussion om att inkludera närtrafik i gratis kollektivtrafik för barn, men det är kostsamt och svårt att genomföra.

## Slutsats:

Intervjun belyser de komplexa utmaningarna och övervägandena kring att erbjuda gratis kollektivtrafik för barn och unga. Det finns både fördelar och nackdelar, och frågan är starkt kopplad till politiska prioriteringar och ekonomiska resurser. VGR arbetar aktivt med att inkludera barnperspektivet i trafikplaneringen och att förstå de ungas behov och upplevelser av kollektivtrafiken.

# Intervju med Jens Alm, Senior forskare, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

## Bakgrund och forskningsfokus:

- **Jens Alm** är forskare vid VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Hans arbete har inkluderat studier av avgiftsfri kollektivtrafik och dess effekter, med särskilt fokus på barn och ungdomar.

## Relevanta projekt och resultat:

### 1. Avgiftsfri Kollektivtrafik:

- Jens Alm och John Hultén genomförde en litteraturöversikt om system med avgiftsfri kollektivtrafik.
- Studien belyste det politiska intresset och debatten kring avgiftsfri kollektivtrafik på olika myndighetsnivåer.
- Det noterades att medan vissa regioner har gjort betydande framsteg i att integrera barns rättigheter i kollektivtrafikplaneringen, har andra inte gjort det.

### 2. Barns Mobilitet och FN:s Barnkonvention:

- Jens Alm och hans kollega Linnea Eriksson initierade ett projekt för att undersöka hur FN:s barnkonvention har påverkat regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- De granskade dokument och strategier från alla 21 regioner och genomförde intervjuer med sex utvalda regioner.
- Resultaten visade varierande nivåer av integration av barns rättigheter i kollektivtrafikplaneringen, där regioner som Stockholm och Kronoberg ligger längre fram.

### 3. Digitalisering och Barns Mobilitet:

- Jens Alm är involverad i ett projekt med Linnea Eriksson om digitalisering av transporter och dess påverkan på barn.
- Detta projekt stöds av Trafikverket och syftar till att förstå hur nya digitala tjänster kan planeras med barns behov i åtanke.

## Observationer och Insikter

- **Politiska och Sociala Aspekter:**
  - Avgiftsfri kollektivtrafik kan väcka starka känslor och politisk debatt.
  - Det finns argument både för och emot avgiftsfri kollektivtrafik, inklusive oro för kostnader, ökad trängsel och påverkan på tjänstekvaliteten.
- **Hälsa och Mobilitet:**
  - Studier indikerar att avgiftsfri kollektivtrafik kan leda till en minskning av cykling men en ökning av gång, vilket bibehåller den totala nivån av fysisk aktivitet.
  - Avgiftsfri kollektivtrafik kan öka barns självständighet och sociala inkludering.
- **Utmaningar och Överväganden:**



- Implementering av avgiftsfri kollektivtrafik kräver noggrann planering och ytterligare åtgärder för att säkerställa att den uppfyller hållbarhets- och tjänstekvalitetsmål.
- Integrationen av barns rättigheter i transportplaneringen är ojämn över regionerna, där vissa regioner saknar medvetenhet eller prioritering av dessa frågor.

## Om hur avgiftsfri kollektivtrafik påverkar barn och ungdomars välbefinnande och utveckling:

### Självständighet och Social Inkludering

- **Ökad Självständighet:** Avgiftsfri kollektivtrafik gör att barn kan resa utan att behöva be sina föräldrar om pengar, vilket främjar en känsla av självständighet. De kan röra sig mer fritt och delta i olika aktiviteter utan ekonomiska begränsningar.
- **Social Inkludering:** Det säkerställer att alla barn, oavsett familjens ekonomiska situation, kan använda kollektivtrafiken. Detta minskar social stigmatisering och främjar jämlikhet bland kamrater.

### Fysisk Aktivitet

- **Förändring i Transportmedel:** Även om cyklingen kan minska, ökar ofta gångandet. Totalt sett förblir nivån av fysisk aktivitet liknande eftersom barn går mer till och från kollektivtrafikens hållplatser.
- **Tillgång till Aktiviteter:** Avgiftsfri kollektivtrafik gör det möjligt för barn att nå fritidsaktiviteter, sport och sociala evenemang, vilket kan bidra till deras fysiska och sociala utveckling.

### Hälsa och Välbefinnande

- **Mental Hälsa:** Möjligheten att resa fritt kan förbättra barns mentala hälsa genom att minska stress relaterad till transportkostnader och öka deras möjlighet att delta i sociala och rekreativa aktiviteter.
- **Säkerhet och Trygghet:** Studier, som de från London, har visat att avgiftsfri kollektivtrafik kan förbättra upplevd säkerhet och trygghet för barn, eftersom de reser i grupper och är mer synliga i offentliga utrymmen.

### Utbildningsmöjligheter

- **Tillgång till Utbildning:** Avgiftsfri kollektivtrafik kan säkerställa att barn från låginkomstfamiljer kan gå i skolor som kanske ligger längre bort men erbjuder bättre utbildningsmöjligheter. Detta kan bidra till att minska utbildningsklyftor.

### Miljö- och Ekonomisk Påverkan

- **Miljöfördelar:** Att uppmuntra användningen av kollektivtrafik över privata bilar kan minska trafikstockningar och sänka utsläppen, vilket bidrar till en renare miljö.
- **Ekonomiska Överväganden:** Även om det finns kostnader för att införa avgiftsfri kollektivtrafik, finns det också besparingar från minskat behov av biljetinfrastruktur och kontroll. Dessutom finns det långsiktiga fördelar med en mer mobil och utbildad arbetskraft.

### Utmaningar och Överväganden

- **Tjänstekvalitet:** Ökad användning kan leda till överbelastning och påfrestningar på kollektivtrafiksystemen, vilket potentiellt kan minska tjänstekvaliteten. Detta kräver

noggrann planering och investeringar för att säkerställa att tjänsterna kan hantera den ökade efterfrågan.

- **Kompletterande Åtgärder:** Avgiftsfri kollektivtrafik ensam kanske inte räcker för att uppnå hållbarhetsmål. Den bör kompletteras med andra åtgärder som att förbättra turtäthet, tillförlitlighet och infrastruktur för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

#### Fallstudier och Exempel

- **London:** Studier från London har visat att avgiftsfri kollektivtrafik för barn har lett till ökad användning av kollektivtrafik, minskat beroende av bilar och förbättrad social inkludering. Det framhävdes dock också behovet av ytterligare åtgärder för att hantera ökad efterfrågan.
- **Finland:** Forskning från Finland visade att medan avgiftsfri kollektivtrafik ökade den totala mobiliteten, krävdes justeringar i tjänsteutbudet för att bibehålla kvalitet och effektivitet.

#### Policyimplikationer

- **Integration av Barns Rättigheter:** Regioner som har integrerat FN:s barnkonvention i sin kollektivtrafikplanering, såsom Stockholm och Kronoberg, har sett mer avancerade och inkluderande kollektivtrafiksystem.
- **Digitalisering:** Den pågående digitaliseringen av kollektivtrafiktjänster kan ytterligare förbättra tillgängligheten och säkerheten för barn genom att erbjuda realtidsinformation och spårning för att säkerställa en trygg reseupplevelse.

Dessa insikter belyser den mångfacetterade påverkan av avgiftsfri kollektivtrafik på barns välbefinnande och utveckling och betonar behovet av omfattande planering och stödåtgärder för att maximera fördelarna och hantera utmaningarna.

## Referenser

Malin Henriksson, Tanja Joelsson, Dag Balkmar, (2024). Familjers vardagsmobilitet i socialt utsatta områden - Konsekvenser för välfärd, rättvisa och hållbarhet, VTI rapport 1200.

<https://su.diva-portal.org/smash/get/diva2:1826756/FULLTEXT01.pdf>

Chatterjee, K., Ricci, M., Cope, A. and Corner, D. (2019). The Role of Transport in Supporting a Healthy Future for Young People. Report to Health Foundation. Sustrans and UWE.

<https://www.sustrans.org.uk/media/5057/the-role-of-transport-in-supporting-a-healthy-future-for-young-people.pdf>

E.O.D. Waygood, Margareta Friman, Lars E. Olsson, Ayako Taniguchi, (2017). Transport and child well-being: An integrative review, Travel Behaviour and Society.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X16300734>

Alasdair Jones, Rebecca Steinbach, Helen Roberts, Anna Goodman, Judith Green (2012). Rethinking passive transport: Bus fare exemptions and young people's wellbeing. Health&Place 18.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1353829212000044>

Green J, Steinbach R, Jones A, Edwards P, Kelly C, Nellthorp J, et al (2014). On the buses: a mixed-method evaluation of the impact of free bus travel for young people on the public health. Public Health Res 2014;2(1).

<https://www.journalslibrary.nihr.ac.uk/phr/phr02010/#/abstract>

Green, J., Roberts, H., Petticrew, M., Steinbach, R., Goodman, A., Jones, A., & Edwards, P. (2015). Integrating quasi-experimental and inductive designs in evaluation: A case study of the impact of free bus travel on public health. Evaluation, 21(4), 391-406.

<https://doi.org/10.1177/1356389015605205>

Jones, A., Goodman, A., Roberts, H., Steinbach, R. and Green, J., 2013. Entitlement to concessionary public transport and wellbeing: a qualitative study of young people and older citizens in London, UK. Social Science & Medicine, 91, pp.202-209.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0277953612008052>

Matthew Walsham (2020). Free transport means everything to me: Understanding the impact of the suspension of free travel on under-18s, Partnership for Young London.

[https://tfl.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/media/documents/Free transport means everything to me report.pdf](https://tfl.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/media/documents/Free_transport_means_everything_to_me_report.pdf)

A.J. Pesola, P. Hakala, P. Berg, S. Ramezani, K. Villanueva, T. Rinne, (2022). The effects of free-fare public transportation on the total active travel in children: A cross-sectional comparison between two Finnish towns, Journal of Transport & Health, Volume 27.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140522001785>

Noreen McDonald, Sally Librera, and Elizabeth Deakin, (2004). Free Transit for Low-Income Youth Experience in San Francisco Bay Area, California, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 1887.

[https://mcdonald.web.unc.edu/wp-content/uploads/sites/8583/2014/12/McDonaldetal\\_FreeTransit\\_Youth\\_TRR2004.pdf](https://mcdonald.web.unc.edu/wp-content/uploads/sites/8583/2014/12/McDonaldetal_FreeTransit_Youth_TRR2004.pdf)

WSP rapport (2016): GRATIS BUSS FÖR BARN OCH UNGA– EFFEKTER PÅ RESANDE Erfarenheter från Östersunds kommun 2015-2016

[https://www.ostersund.se/download/18.7fcef64159199cdcd9ce55c/1597991172671/Slutrapport\\_Gratis%20buss%20f%C3%B6r%20barn%20och%20unga%20%C3%96stersund\\_20161.pdf](https://www.ostersund.se/download/18.7fcef64159199cdcd9ce55c/1597991172671/Slutrapport_Gratis%20buss%20f%C3%B6r%20barn%20och%20unga%20%C3%96stersund_20161.pdf)

Oded Cats, Yusak O. Susilo, Triin Reimal, (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn, Transportation (2017) 44:1083–1104.

<https://link.springer.com/article/10.1007/s11116-016-9695-5>

South Australian Council of Social Service Policy brief (2021). Free public transport for all children and young people.

<https://sacoss.org.au/wp-content/uploads/2024/05/211101-SACOSS-Free-public-transport-for-all-children-and-young-people.pdf>