

Barnrättsbaserat beslutsunderlag Trafikförsörjningsprogrammet 2027–2035

Datum:	2025-10-17
Ärendenamn:	Trafikförsörjningsprogram 2027–2035
Ansvarig för detta underlag:	Cecilia Glaad
Vilka barn berörs av ärendet:	Alla barn som bor i eller reser genom Kronobergs län

Rätt till likvärdiga villkor, jämlikhet och förbud mot diskriminering (artikel 2)						
Bidar ärendet till likvärdiga förutsättningar för alla barn?	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant	Kommentarer
Oavsett ålder		x				Glesbygdstrafik har åldersgräns på 12 år och uppåt, yngre barn behöver resa i sällskap av en vuxen.
Oavsett kön					x	
Oavsett könsidentitet/könsuttryck					x	
Oavsett sexuell läggning					x	
Oavsett funktionsnedsättning		x				Hållplatser och fordon behöver vara anpassade för barn och unga med funktionsnedsättning.
Oavsett etnicitet, hudfärg och språk					x	
Oavsett religion eller politisk åskådning					x	
Oavsett socioekonomisk bakgrund		x				Målet med 50 procent självfinansieringsgrad av biljettpriset påverkar möjligheten för kollektivresor för familjer med socioekonomiskt utmanande situationer.
Oavsett bostadsort/postnummer		x				Basutbud utgår från ortens befolkning, socioekonomiskt index, antal servicepunkter, antal målpunkter, antal arbetstillfällen, översiktsplanernas utvecklingsinriktning och uppföljning kring resande. Förutsättningarna varierar mellan landsbygd och centralort, vilket särskilt påverkar barn och ungas möjligheter på landsbygden att ta sig mellan hem, skola, kultur- och fritidsaktiviteter samt vid dubbelt boende.
Eventuella kommentarer:						

Barnets bästa (art. 3)						
Är ärendet förenligt med:	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant	Kommentarer
Relevanta lagkrav	x					Lag (2010:1065) om kollektivtrafik,

						Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter och Barnkonventionen.
Nationella styrdokument	x					Transportpolitiska målet ”Mål för framtidens resor och transporter (prop 2008/09:93)”,
Forskning och evidens		x				Genom att inkludera barn och unga i planeringen och genomförandet bidrar till ökad samhällsnytta genom kortare formella processer och färre överklaganden samt att det bidrar till förankring i lokalsamhället. Skolan har en betydande roll för att engagera barn och unga i planering.
Praxis i andra regioner		x				Regelverket kring anropsstyrdtrafik och närtrafik skiljer det mellan grannregionerna. I Blekinge, Kalmar län och Jönköpings län finns ingen åldersgräns. Dock har Region Jönköpings län en rekommendation att barn under 10 år åker med i vuxet sällskap men det är inget krav. Region Kronobergs glesbygdstrafik har åldersgräns på 12 år och uppåt, för att barn ska få åka själva. Yngre barn behöver resa i sällskap av en vuxen. Flera regioner har uppsatta mål om självfinansieringsgrad. Region Kronoberg har det högsta uppsatta målet på 50 procent. Medan i region Blekinge är målet satt till >38 procent, i Kalmar län respektive Jönköpings län ligger målet på 40 procent.
Vår beprövade erfarenhet	x					Vår samlade analys genom forskning, rekommendationer från olika myndigheter och goda exempel från våra grannlän visar att barnens bästa är att ha tillgänglighet till ett tryggt och säkert kollektivtrafiksystem inkl. hållplatser och fordon. Där kollektivtrafiksystemet ska planeras så att det ger största möjliga nytta för barns transportmöjligheter i vardagen och underlätta för barn och ungas vardagsmotion. I genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet finns flertalet insatser. En av insatserna i programmet kommer att fokusera på att involvera barn och ungas perspektiv i planering och i förändringar av kollektivtrafiken för att bättre tillgodose deras resebehov och

						transportmöjligheter för att bidra till att stärka barn och ungas självständighet. Bedömningen är att trafikförsörjningsprogrammet tillgodoser barnets bästa på både kort och lång sikt.
Barnets bästa på kort och lång sikt	x					Barnets bästa på både kort och lång sikt är att växa upp i ett län där deras behov av förflyttning tillgodoses.
Eventuella kommentarer:						

Rätt till goda förutsättningar för en optimal utveckling (art. 6, 19 och 24)						
Bidrar ärendet till:	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant	Kommentarer
Rätt till liv och överlevnad					x	
Goda förutsättningar för optimal utveckling	x					En tillgänglig och trygg kollektivtrafik utgör en viktig förutsättning för att barn ska kunna ta del av vardagens olika aktiviteter, såsom förskola/skola, hem, kultur, fritid, rekreation, natur. Samt att kollektivtrafiken bidrar till barn och ungas vardagsmotion. Kollektivtrafiken skapar större valmöjligheter och stärker barn och ungas självständighet genom att ge tillgång till viktiga målpunkter i vardagen. Det främjar egen kontroll, delaktighet och utveckling.
Rätt till bästa uppnåeliga hälsa	x					
Skydd mot att fara illa		x				Att kunna ta sig till och från hållplatser på ett tryggt och säkert sätt är en förutsättning för att fler, särskilt barn, ska kunna välja kollektivtrafiken. Vid tillgänglighetsanpassning av hållplatser prioriteras alltid trafiksäkerheten först. Därefter prioriteras hållplatser med många resenärer, många skolbarn eller med stor utvecklingspotential.
Eventuella kommentarer:						

Rätt till delaktighet och inflytande (art. 12)
Vad behöver vi förstå ur barnets perspektiv i ärendet?
Eftersom att beslutet för utvecklingen av regionens trafikförsörjningsprogram är det viktigt att förstå hur barn resonerar kring: - Barns erfarenheter av att använda kollektivtrafik - Önskemål inför framtida utveckling av kollektivtrafiksystemet - Saker de önskar att beslutsfattare förstod utifrån barnets perspektiv på kollektivtrafik

Hur har vi inhämtat barns åsikter? Vilka barn har vi involverat? Förklara om de inte har varit delaktiga!					
Vi har inte haft dialog med barn kring framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet 2027–2035. Vi har använt oss av flertalet rapporter, statistik och tidigare inkomna åsikter från och/eller kring barn som underlag.					
Underlag som vi har använt oss av är;					
- Barns och ungas åsikter om service i en liten stad, i en by och på landsbygden, undersökning från 2022. - Fördjupningsrapport "Ungas resande – Länstrafiken Kronoberg" av Kollektivtrafikbarometern, svensk kollektivtrafik. - RUS-dialogerna med barn och unga; Katedralskolans elevkår, Lokal 16, Unga kommunutvecklare i Ljungby respektive Växjö och ungdomsinspektör i Markaryd – en av frågorna var kopplat till kollektivtrafik. - Platsens betydelse, unga på landsbygd av MUCF. - Är barn en del av det planerande kollektivet? – En studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik. av Jens Alm, Linnea Eriksson och Emma Hermansson. K2.					
Vilka för ärendet relevanta åsikter har berörda barn lyft fram?					
Utifrån information som har inhämtats genom statistik och forskning lyfter barn nedan åsikter:					
- Kollektivtrafik skapar ökad tillgänglighet till samhället, såsom olika fritidsaktiviteter - Kollektivtrafik skapar större valmöjligheter, ökad självständighet och ökad egen kontroll. - Kollektivtrafik ger vardagsmotion, ex. promenad eller cykling till hållplats. - Kollektivtrafik är inget alternativ eftersom hållplats ligger för långt ifrån hemmet eller fritidsaktivitet, utbudet är för lågt eller avgångar vid fel tidpunkter (ex. inga avgångar på kvällen). - Kollektivtrafikresor som innebär byten skapar osäkerhet och resan tar för lång tid. - Kollektivtrafik som är anpassade för att kunna ta sig till fritidsaktiviteter och vänner, ett större utbud på kvällar, helger och skolloven. - Kostnaden för kollektivtrafiken upplevs som hög, vilket kan begränsa barns och ungas självständighet och rörlighet.					
	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant
Har barnets/barnens åsikter beaktats?	x				
Sammanfattande kommentarer:					

Andra rättigheter som berörs av ärendet:					
☒ Rätt till bästa uppnåeliga hälsa, likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård (artikel 23, 24 och 39) ☐ Rätt till en trygg och säker uppväxt, skydd mot alla former av vanvård, försummelse, våld och övergrepp (art. 19, 32–40) ☒ Rätt till utbildning (artikel 23, 28 och 29) ☐ Rätt till social trygghet och skälig levnadsstandard (artikel 23, 26 och 27) ☒ Rätt till vila, lek, kultur och fritid (artikel 23 och 31) ☐ Rätt till information och demokratiska rättigheter (artikel 12, 13, 14, 15, 16, 17 och 23) ☐ Rättigheter som rör föräldraskap och omhändertagande (artikel 5, 7, 9, 18, 20, 21 och 25) ☒ Rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice, samhällsplanering samt inom- och utomhusmiljö (art.12, 23, 24, 26, 27, 31 m.fl.) ☐ Rättigheter för barn från minoritetsgrupper, barn på flykt samt barn i asylprocessen (artikel 7, 8, 9, 10, 20, 22, 23 och 30)					
	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant
Bedöms ärendet ha beaktat dessa rättigheter?	x				
Sammanfattande kommentarer:					
Regionens trafikförsörjningsprogram berör främst rättigheter kopplade till fungerande samhällsservice och samhällsplanering. Programmet berör indirekt även barnets bästa uppnåeliga hälsa, både ur perspektiven vardagsmotion och att förebygga barnolycksfall. Det handlar också om rätten till utbildning, lek, kultur och fritid eftersom att kollektivtrafik ska bidra till att barn lätt kan ta sig till och från platser där sådana verksamheter och aktiviteter finns.					
Bedömningen görs att regionens trafikförsörjningsprogram stärker barns rättigheter inom dessa områden, hänsyn har tagits till barn vardagsanvändning av kollektivtrafik samt alla faktorer kring att förebygga olycksfall och öka säkerheten utifrån barns perspektiv.					

Konsekvensanalys					
Vilka negativa konsekvenser kan ärendet få för barn?					
Ett av trafikförsörjningsprogrammets mål är en självfinansieringsgrad på 50 procent, vilket är ett högre uppsatt mål än grannregioner som har ett mål på en självfinansieringsgrad runt 40 procent. En högre självfinansieringsgrad innebär att en större andel av kostnaderna täcks genom biljettintäkter, vilket kan leda till högre biljettpriser. Målet kan få negativ påverkan på barn och ungas tillgång till kollektivtrafik och möjlighet att kunna delta i aktiviteter på fritiden. Detta kan framför allt påverka familjer som har socioekonomiska utmaningar. Förutsättningarna för trafikutbud i landsbygdsorter och centralorter skiljer på sig. Barn och unga som bor på landsbygden kan ha en mer begränsad tillgång till kollektivtrafik jämfört med barn och unga som bor i större tätort, något som kan försvåra deras möjligheter att delta i aktiviteter och att förflytta sig mellan hem, skola, kultur- och fritidsutbud samt vid dubbelt boende. Detta kan medföra ett större krav på framförhållning och planering för barn och unga som bor på landsbygden.					
Vilka positiva konsekvenser kan ärendet få för barn?					
Basutbudet i trafikförsörjningsprogrammet anger det lägsta utbud av trafik som ska finnas i Kronoberg. Basutbudet är ett verktyg för att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg. Bedömningen av basutbudet utgår från ortens befolkning, socioekonomiskt index, antal servicepunkter, antal målpunkter, antal arbetstillfällen, översiktsplanernas utvecklingsinriktning och uppföljning kring resande. Förändringar som har gjorts från föregående basutbud är fler kriterier. De nya kriterierna som kan komma att påverka barn och unga positivt är socioekonomiskt index, då det kan leda till ett högre utbud av kollektivtrafik och möjlighet att kunna delta i aktiviteter på fritiden. Detta kan framför allt påverka familjer som har socioekonomiska utmaningar. Basutbudet pekar också ut ett minsta utbud på kvällar och helger, vilket har en stor betydelse för barn och ungas självständighet och frihetskänsla. Planen bidrar till att ge barn i länet goda förutsättningar för transportmöjligheter. I genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet finns insatsen ”Stärkt dialog” som kommer att fokusera på att involvera barn och unga, för att ge barn sin rätt att uttrycka sina perspektiv i planering och förändring av kollektivtrafiken. Detta för att bättre tillgodose barn och ungas resebehov och transportmöjligheter för att bidra till att stärka deras självständighet samt vardagsmotion. För att uppnå detta kommer Region Kronoberg utveckla arbetssätt och strukturer som gör barn mer delaktiga i kollektivtrafikens utveckling. Tjänstedesign är ett viktigt verktyg i arbetet med att stärka dialogen med olika grupper och involvera dem i processen – kan kollektivtrafiken utvecklas på ett mer inkluderande sätt. I genomförandet av tågutvecklingsplanen som är en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet finns det planer för att mellan 2027–2035 med utblick att utveckla tågtrafikens turutbud på både lokal- och regionaltåg i flera riktningar. Genom att utveckla turtätheten på lokal- och regionaltågen innebär större flexibelt över hela dagen. Det ger fler möjligheter att resa mellan hem, skola, kultur- och fritidsutbud.					

Barnrättslig slutsats i ärendet					
	Ja	Delvis	Nej	Vet inte	Inte relevant
Bedöms ärendet vara förenligt med barnkonventionen?	x	x			
Om ärendet inte är förenligt med barnets bästa, behövs kompenserande åtgärder för att det ska bli så bra som möjligt för barn?		x			
Sammanfattande kommentarer:					
Trafikförsörjningsprogrammet är förenligt med barnkonventionen och respekterar barnets rättigheter inom berörda områden. Det finns inget som tyder på att barn kommer att diskrimineras på något sätt av beslutet, eller att några barn gynnas på andra barns bekostnad. Samtidigt visar analysen en risk för att barn och unga som bor i mer glesa miljöer i mindre utsträckning än andra barn får lika hög tillgänglighet att kunna ta sig till målpunkter med kollektivtrafik. För att säkerställa en god geografisk tillgänglighet och skapa möjligheter för att kunna bo och leva i hela Kronoberg, kommer en uppföljning av basutbudet att göras i samband med den årliga uppföljningen av kollektivtrafiken.					

Region Kronoberg kommer utveckla arbetssätt och strukturer som gör barn mer delaktiga i kollektivtrafikens utveckling. Genom att fokusera på att stärka dialogen med främst barn och unga kan kollektivtrafiken utvecklas på ett mer inkluderande sätt. Bättre tillgodose barn och ungas resebehov och transportmöjligheter för att bidra till att stärka deras självständighet samt vardagsmotion.