



# En meningsfull fritid är bara en hållplats bort

Därför tjänar samhället på fri kollektivtrafik för barn och ungdomar



## Om Majblomman

Majblomman är en barnrättsorganisation som grundades år 1907. Sedan dess har barn över hela landet sålt majblommor varje vår. Insamlingen syftar till att stötta barn i ekonomisk utsatthet, i närområdet. Den som köper en majblomma utanför mataffären hjälper barn i sin kommun med allt från vinterkläder till terminsavgifter och busskort.

Vårt ändamål är att motverka barnfattigdomen i Sverige, på kort och lång sikt. Genom att dela ut ekonomiskt stöd till enskilda barn, påverka politiska beslut och finansiera forskning arbetar Majblomman för att ge barn det de har rätt till enligt barnkonventionen, svensk lag sedan 2020.

---

**Tack till alla Majblommans volontärer.** Era observationer har hjälpt oss att identifiera frågan om fri kollektivtrafik som en del av varje barns rätt till en meningsfull fritid.

**Tack till alla lärare, fritidspedagoger, idrottsledare** och andra vuxna som organiserar och inspirerar alla barn som säljer majblommor.

**Tack till alla sakkunniga** som hjälper Majblomman att bygga kunskap genom forskning, intervjuer seminarier, debatter och rapporter.

**Tack till alla månadsgivare, samarbetspartners och filantroper** för ert ovärderliga stöd, året runt.

**Sist men inte minst, tack till alla barn!** Att sälja majblommor är en över 100 år gammal tradition, som gör det möjligt för Majblomman att jobba mot barnfattigdomen i Sverige 2025.

## Innehåll

Om Majblomman.....	2
Generalsekreterarens inledning.....	4
Demoskop.....	6
Majblommans reform.....	8
Forskningsöversikt.....	11
Helt fria resor avgörande.....	15
Positiva effekter.....	16
Fungerande system.....	21
Fysisk aktivitet.....	22
Behovsprövning.....	23
Svenska experter.....	25
Grön bonuseffekt.....	26
Slutord.....	28
Metod.....	30
Barnkonventionen.....	32
Referenser.....	38

**Mejl**  
info@majblomman.se

**Adress**  
Majblommans Riksförbund,  
Kungsgatan 28, 411 19 Göteborg

**Hemsida**  
majblomman.se

**Omslagsfoto**  
Rasmus Brandin

**Tryckeri**  
Billes Tryckeri

---

En meningsfull framtid är bara en hållplats bort  
Majblommans Riksförbund 2025 ©

”Vissa regioner och kommuner tar aktivt hänsyn till barnkonventionen, andra *inte alls*.”

Jens Alm, senior forskare, Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI

# Fri kollektivtrafik gynnar barnen och samhället

Fri kollektivtrafik för alla barn och unga är en social investering med garanterat god avkastning. Det visar den här rapporten. Den följer upp Majblommans tidigare förslag: en nationell reform som skulle kosta 591 mkr, och ge fri kollektivtrafik för alla mellan 12 och 18 år på kvällar, helger och lov.

Även den här gången har Majblomman tagit hjälp av **RISE**. Forskningsinstitutets experter har gått igenom befintliga studier från hela världen, där fokus är barn och fri kollektivtrafik. Med hjälp av dem ringar vi in ett antal rön som tillsammans pekar på att Majblommans reform vore en god social investering med många gynnsamma effekter för enskilda barn, barn som grupp och för samhället.

Den här rapporten hänvisar till en väsentlig del av den forskning som finns när det gäller samband mellan fri kollektivtrafik och barns utveckling. Sammanfattningsvis kan Majblomman konstatera att fri kollektivtrafik för alla barn motverkar transportfattigdom. Det förbättrar tillgången till en meningsfull fritid, och tenderar att betraktas som det naturliga resvalet för barn och ungdomar. Vidare ger fri kollektivtrafik mer självständighet, självförtroende och trygghet. Det bidrar ock-



”Fri kollektivtrafik för alla barn motverkar transportfattigdom.”

så till ökad jämlikhet och social inkludering. Fri kollektivtrafik leder *inte* till minskad total fysisk aktivitet, en förekommande missuppfattning. I stället bidrar det till ett mer aktivt resesätt och ökad säkerhet. Det ger också barn en vana som minskar deras benägenhet att välj bil som primärt transportsätt senare i livet.

Dessutom visar rönen att fri kollektivtrafik motverkar den stigmatisering som ofta följer med system där endast barn i familjer med svag ekonomi får fria färdbevis. Så kallad behovsprövning leder enligt forskningen till ökade administrativa kostnader och tenderar att ha en utpekande effekt för barnen.

En meningsfull fritid är en rättighet enligt barnkonventionen, som är svensk lag sedan 2020. Dessvärre står barn och ungdomar i Sverige inför en situation som vi kan likna vid ett lotteri. Om man inte har föräldrar med resurser behöver man ha turen att bo i rätt kommun. Bara nio procent av våra kommuner erbjuder barn mellan 12 och 18 år fria resor med kollektivtrafiken på kvällar, helger och lov. Det visar Majblommans nya mätning, genomförd av **Demoskop**.

Vi ser transportfattigdomen på nära håll. Det är vardag för Majblommans lokalföreningar att stötta barn med ekonomiskt stöd till buss eller tunnelbana, så att de kan ta sig till fritidsaktiviteten eller extrajobbet. Och vi vet att tre av tio ensamstående föräldrar med lägre inkomst har haft svårigheter med att betala kollektivtrafik vid något eller några tillfällen de senaste sex månaderna innan frågetillfället. Det framgår av den enkät som Majblomman genomför med andra civilsamhällesaktörer varje vår.<sup>1</sup>

Vi har sett att förändring är möjligt. 2017 beslutade den dåvarande regeringen att alla högstadie- och gymnasieelever skulle få fri kollektivtrafik på sommarlovet. Den riktade satsningen kostade 350 miljoner årligen 2018 - 2020 innan den slopades.

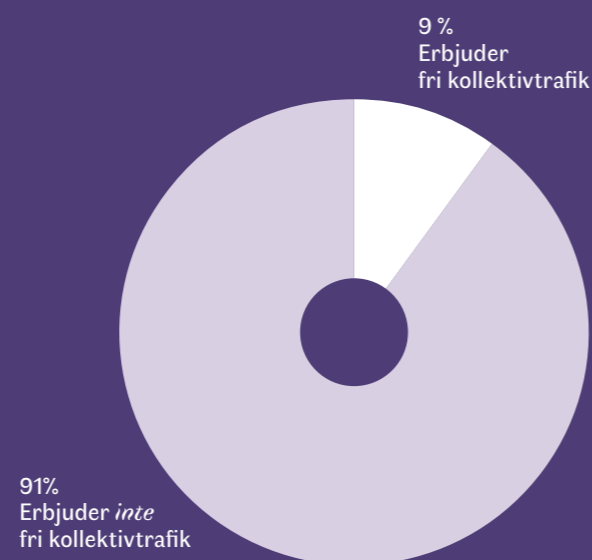
Mot bakgrund av detta och alla fördelar som forskningen pekar på, frågar vi oss vad som hindrar politiken. Vår reform förutsätter en i sammanhanget liten investering, som skulle ge barn över hela landet den meningsfulla fritid de har rätt till.

  
Åse Henell, generalsekreterare

# Kommunerna sviker barnen

# 1 av 10

Vi konstaterar att bara en av tio kommuner erbjuder fria resor kvällar, helger och lov till barn och ungdomar mellan 12 och 18 år. Det visar Majblommans senaste mätning, genomförd av Demoskop.



# Vinstlott eller nitlott i kollektivtrafiklotteriet

Demoskops senaste mätning speglar det problem som Majblomman brukar kalla för **kollektivtrafiklotteriet**. Med det menar vi att barn och ungdomar måste ha turen att bo i "rätt" kommun för att fritt ta buss, tunnelbana eller spårvagn på kvällar, helger och lov. Liksom i tidigare rapporter<sup>3</sup> ser vi att långt ifrån alla kommuner erbjuder barn och ungdomar fri kollektivtrafik. **Nio procent** svarar ja på frågan om gratis kollektivtrafik ges till barn och ungdomar mellan 12 och 18 år på kvällar helger och lov. Sex pro-

cent svarar ja men bara när det gäller vissa åldrar. Majoriteten av kommunerna, 78 %, svarar nej på frågan.

Det innebär alltså att nio av tio kommuner i Sverige *inte* erbjuder barn och ungdomar mellan 12 och 18 år fri kollektivtrafik på kvällar helger och lov.

## Demoskops mätning<sup>2</sup> illustrerar lotteriet

Erbjuder kommunen gratis kollektivtrafik på lov, kvällar och helger för barn och ungdomar i åldrarna 12 - 18 år?



# Majblommans reform

För att komma till rätta med den ojämlika tillgången till kollektivtrafik bland barn och ungdomar arbetar Majblomman för en nationell reform. Vi föreslår fri tillgång till befintlig kollektivtrafik oavsett hemkommun, för alla äldre skolbarn och tonåringar på kvällar, helger och lov.

Vår reform presenterades ursprungligen i rapporten "Framtidstro till priset av en bussbiljett". Denna gång har vi gått igenom de underliggande beräkningarna och räknat upp kostnaden för reformen med hänsyn till prisökningar.

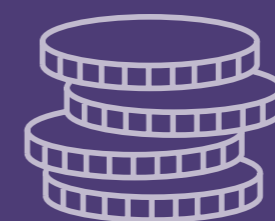
Den totala familjebesparingen på kollektivtrafikbiljetter är nu 591 mkr (564 mkr förra året) på grund av det ökade totala antalet barn och ökade biljettpriser. Samtidigt är familjebesparingarna på grund av minskad körtid och körsträcka 1251 respektive 1728 mkr (jämfört med 1113 respektive 1617 mkr förra året).<sup>7</sup>

Satsningen skulle alltså förutsätta en årlig investering på 591 mkr och omfatta alla mellan 12 och 18 år, oavsett hemort. Med reformen skulle rätten till en meningsfull fritid tillgodoses. Investeringen skulle motsvara uteblivna biljettinkäfter för kollektivtrafikansvariga huvudmän.

Reformen skulle samtidigt innebära besparingar ur barnrätts- och hållbarhetsperspektiv. Barn och deras familjer skulle gynnas av Majblommans reform genom minskade privat-ekonomiska kostnader (591 mkr).

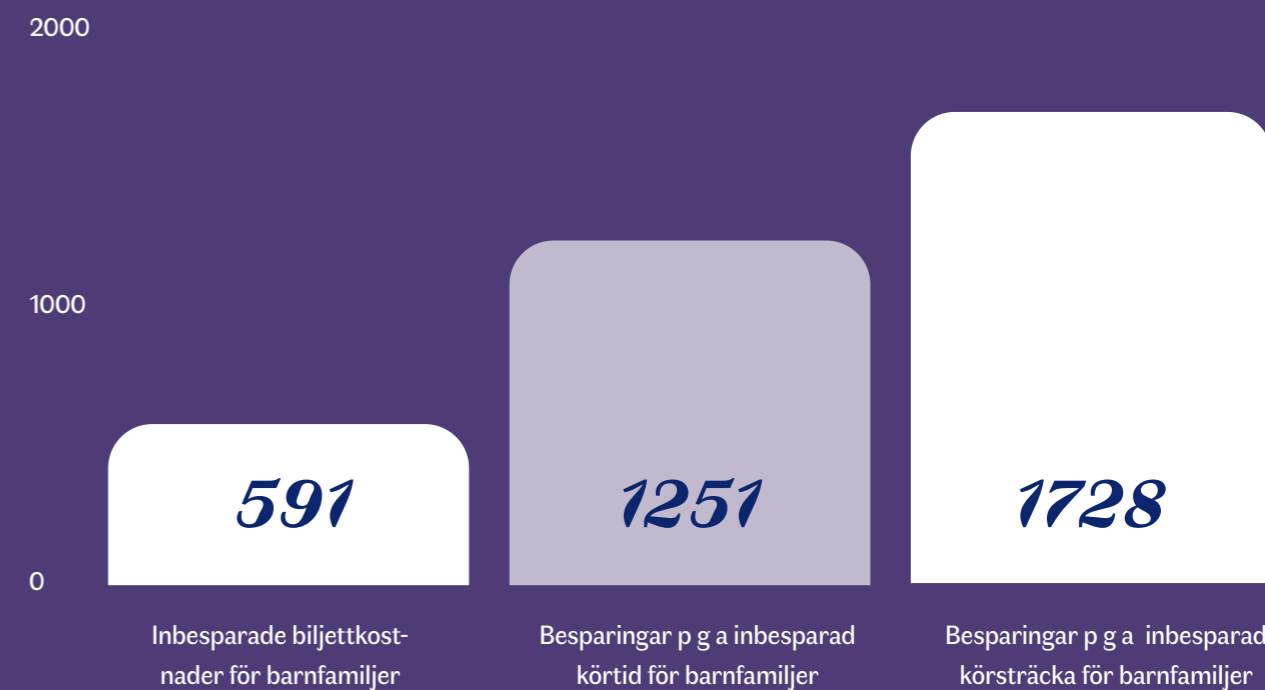
Vår genomgång av befintlig forskning visar också att reformen skulle göra att fler barn och ungdomar kunde ha en fritidsaktivitet, att de skulle genomföra fler spontanta resor och att tillgången till kollektivtrafik skulle stärka dem som individer i relation till kompisar. Vidare visar forskningen att ett generellt erbjudande till alla barn är ett mindre kostsamt alternativ än behovsprövning, som dessutom undviker framväxt av A- och B-lag där barn från ekonomiskt svaga familjer stigmatiseras.

Till sist kan vi konstatera att Majblommans förslag *inte* skulle göra barn mindre fysiskt aktiva. Tvärtom visar vår forskningsgenomgång att den totala aktiviteten ökar när barn och ungdomar har möjlighet att resa fritt till sina aktiviteter.



# 591 Mkr

Majblomman och RISE beräknar att reformen skulle kosta 591 mkr. Investeringen skulle samtidigt spara resurser för barnfamiljer.



Med hjälp av stöd från Majblomman skulle ~~vi~~ kunna köpa kläder, busskort och julklappar till sina barn. Sådant som andra ser som självklart men för vissa blir helt omöjligt pga olika händelser i livet som man själv inte har kunnat påverka.

## Studier från hela världen backar upp vår reform

Forskningsinstitutet RISE hjälper Majblomman att öka kunskapen om fri kollektivtrafik och barns och ungas utveckling. Under det gångna året har institutets experter kartlagt befintlig forskning från olika delar av världen. Genomgången är en uppföljning av vår förra rapport.

Studierna i sammanställningen kommer från London, San Francisco Bay Area, Stavanger, Östersund och andra orter där man på olika vis har erbjudit kostnadsfria resor till barn och ungdomar. Som komplement till kartläggningen har våra experter genomfört intervjuer med svenska forskare, tjänstemän och projektledare med sakkunskap om barn och kollektivtrafik. Kortare referenser till och citat från dessa samtal återfinns i denna rapport.\* Intervjuerna finns att läsa i sin helhet i RISEs underlagsrapport på majblomman.se.

Till att börja med kan vi slå fast att barn och unga mellan 12 och 18 år befinner sig i en viktig fas i livet. De omständigheter som barn och unga växer upp under är väsentliga för deras utveckling, inte bara fysiskt utan också psykiskt och socialt. Här spelar möjligheterna att fritt och självständigt kunna röra sig i samhället en viktig roll.

Vi har också ställt frågor till svenska experter. Det som kommer fram i intervjuerna stämmer väl överens med de befintliga studier som uppmärksammas i denna rapport.

### Intervjuade

**Petra Ahlman**  
projektledare FAKTUM,  
Energicentrum Gotland

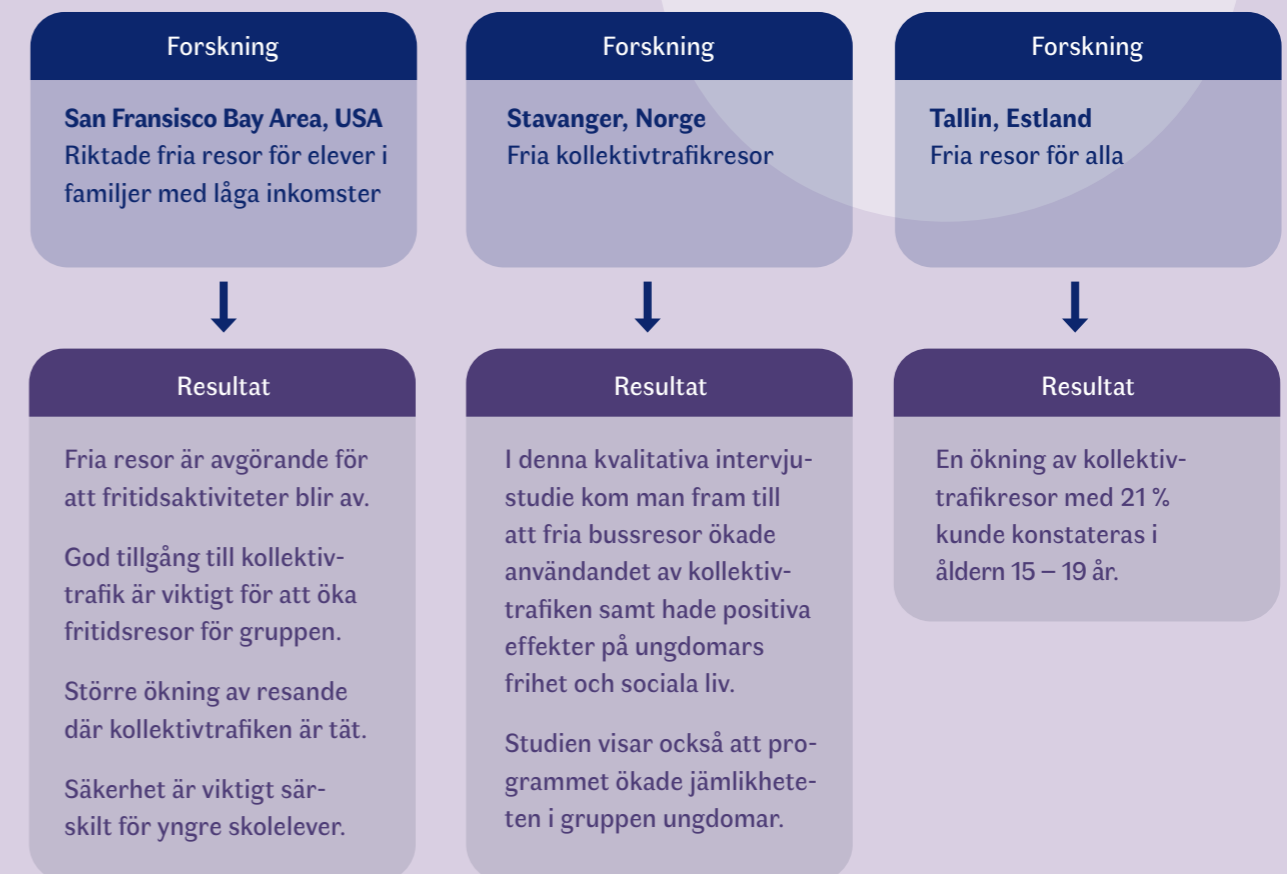
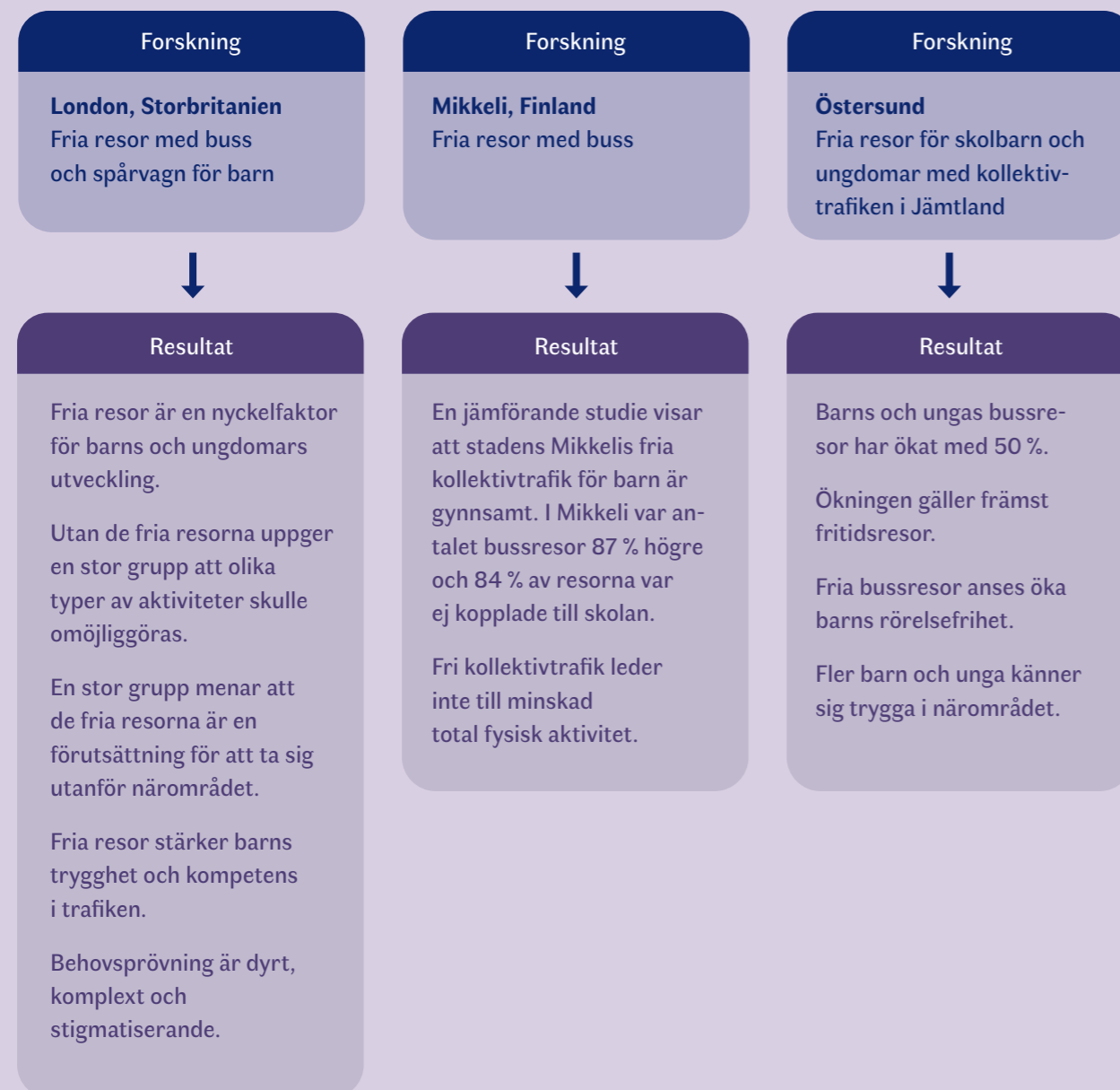
**Sara Eriksson och  
Adrien Moysset**  
regionutvecklare,  
Västra Götalandsregionen

**Jens Alm**  
senior forskare,  
Statens väg- och  
transportforskningsinstitut VTI

**Jessica Westman Trischler**  
lektor vid Karlstads universitet

# Forskningsöversikt

Studier från olika delar av världen visar att fri rörlighet med kollektivtrafik är gynnsamt för barn och ungas utveckling; fysiskt, mentalt och i relation till jämnåriga så väl som till vuxenvärlden.





## Skolskjuts

Enligt skollagen har skolbarn och ungdomar som bor lite längre bort rätt till fria resor i samband med skoldagen. Majblomman arbetar för en kompletterande reform, som skulle ge alla barn fri rörlighet även på fritiden.

## NYCKELFAKTOR

# Helt fria resor avgörande

En nyckelfaktor som ger en rad positiva effekter är en ovillkorad tillgång till kollektivtrafik. Att möjligheten ges alla barn och ungdomar, oavsett familjeekonomi även utanför skoltid har visat sig mycket gynnsamt både för individen och barn som grupp.

En uppmärksammas långtidsstudie\*<sup>2</sup> tar avstamp i **Transport for Londons** satsning på gratis buss- och spårvagnsresor, för nästan alla barn och ungdomar, år 2005. Den utvidgades ett år senare till att omfatta alla under 18 år. Försöket blev en succé och erbjudandet gäller fortfarande: alla barn och ungdomar har rätt till fria resor med buss och spårvagn i London.

I sina utvärderingsstudier drar forskare 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".\*<sup>3</sup>

2015 införde **Östersunds kommun** gratis busskort för alla barn och ungdomar, för att få fler att välja kollektivt. Trafikanalysföretaget **WSP** har sedan utvärderat hur resmönstret påverkats. WSP kommer fram till att barn och ungas buss-

resor har ökat med 50 procent, att bussresandet har ökat främst för barn och unga över 12 år och att ökningen framför allt gäller fritidsresor. Man slår också fast att helt eller delvis gratis buss uppfattas öka barns rörelsefrihet och att fler upplever en större trygghetskänsla i närområdet.\*<sup>4</sup>

"Barn utvecklar sin självständighet, färdigheter och kognitiva funktioner bland annat genom att resa utan föräldrarnas inblandning."

Jessica Westman Trischler,  
lektor vid Karlstads universitet

**Sammanfattningsvis pekar forskningen på att fri tillgänglighet möjliggör fler barn och ungas resor till och från fritidsaktiviteter, oavsett socioekonomi.**



# Självständighet och självförtroende

”Barnen mognar när de självständigt lär känna sitt närområde och kan navigera där, det är en förutsättning för att de ska känna sig trygga.”

Jessica Westman Trischler,  
lektor vid Karlstads universitet

Fria resor har i regel positiv inverkan på barn och ungas välbefinnande. Deras möjlighet till självständigt resande utan vuxna ökar. Det tenderar att involvera dem i en lärandeprocess med kamrater. Det medför också trygghet och ett skyddsnet genom kollektivtrafiksystemet i sig.

En norsk studie har undersökt effekterna av gratis kollektivtrafik för ungdomar i **Stavanger** 2020 - 2024. Studien är kvalitativ och genomfördes av ett team på 48 ungdomar, som intervjuade andra ungdomar från olika delar av kommunen. Samtalen som ligger till grund för denna forskning handlar alltså om ungdomarnas subjektiva upplevelser, känslor och synpunkter på den helt fria kollektivtrafik de erbjuds.\*5

Resultatet visar att gratis kollektivtrafik har en positiv inverkan på ungdomarnas frihet, sociala liv och ekonomiska jämlikhet. Samtidigt ökar den fria rörligheten deras faktiska användning och kompetens inom kollektivtrafiken. Stavangerstudien tyder på att gratis kollektivtrafik leder till positiva effekter på barns och ungas välbefinnande. Deras egenvärde, grupptillhörighet och identitet som samhällsmedborgare tycks bli starkare. Det är värden som är svåra att mäta, men vi vet att de är lika viktiga som mätbara hälsoeffekter. När fri kollektivtrafik ger en känsla av personliga rättigheter och möjligheter för barn och ungdomar ökar deras välbefinnande.



## Jämlikhet och inkludering

”Gratis kollektivtrafik till barnen skulle kunna ha stor effekt bland segregerade och socioekonomiskt utsatta områden och familjer.”

Jessica Westman Trischler,  
lektor vid Karlstads universitet

Stavangerstudien, Londonstudien och annan forskning visar att fri kollektivtrafik har stor inverkan på beslut om spontana resor efter skolan, vilket uppskattas mycket av barn och ungdomar. Det kan handla om att utforska ett nytt område eller om att ta bussen för att träffa kompisar. Bussen eller vagnen blir ett socialt utrymme i sig. Annorlunda uttryckt har kollektivtrafiken en förstärkande effekt även på gruppnivå.\*6

Forskningsgenomgången visar att helt fri kollektivtrafik gör att barn och ungdomar från familjer med låga inkomster kan resa mer tillsammans. Det gäller alltså särskilt spontana resor som annars inte hade blivit av för denna grupp. Sådana resor är viktiga för deltagande i sociala sammanhang. En fri modell bidrar med andra ord till ökad social inkludering.

## Säkerhet och trygghet

Forskningsgenomgången visar att barn och ungas upplevda trygghet påverkas positivt av fri kollektivtrafik. Det mångåriga programmet med gratis buss till barn och unga i London, visar också att trafikskadorna minskar på grund av färre olyckor med cykel eller andra personliga fordon.

Kvalitativa insikter från samma studie tyder på att de flesta ungdomar upplever minskad oro för att utsättas för brott, delvis tack vare gratis bussresor. Dessa resor anses också säkrare än alternativen, särskilt promenader. Framst flickor uttrycker detta i både London- och Östersundsstudien. Här ska påpekas att det finns säkerhetsrisker i att ta sig ensam till och från hållplatserna under vissa timmar.\*7

”Barn kan ta ansvar och lära sig att planera sitt eget resande med kollektivtrafiken. Det har dock visat sig i våra undersökningar att en del barn inte har lärt sig att läsa busstidtabeller, för de har alltid blivit skjutsade.”

Petra Ahlman,  
projektledare FAKTUM,  
Energicentrum Gotland

## Minskat framtida beroende av bilresor

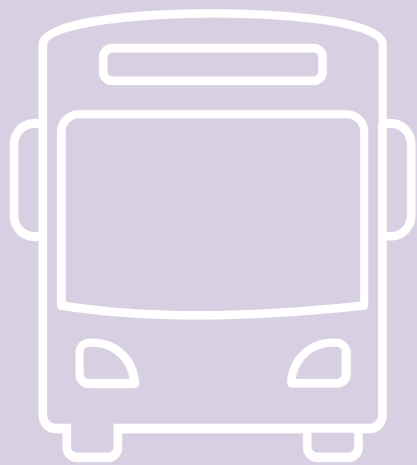
”De resvanor vi får som barn och unga tenderar också att hänga i när vi blir vuxna.”

Jessica Westman Trischler,  
lektor vid Karlstads universitet

Fri tillgång till kollektivtrafik visar sig främja social inkludering, då det blir möjligt för grupper att resa tillsammans utan att någon lämnas utanför. Vidare minskar synen på bilägande och transporter med bil som statusmarkörer. Vanan att använda kollektivtrafik etableras och ungdomars framtida benägenhet att använda bil blir mindre. En universell modell verkar också bidra till att kollektivtrafiken blir det naturliga valet av transportmedel.

Fri kollektivtrafik har omedelbara effekter för barn och ungas välbefinnande och sociala inkludering. Det tenderar också att minska bilanvändande på längre sikt. Det har i sin tur en positiv påverkan på miljö och klimatavtryck, men också på framtida trafiksäkerhet.

Detta stämmer väl överens med de beräkningar som gjorts när Majblommans förslag till nationell reform har tagits fram. En bonuseffekt av reformen är att utsläppen av avgaser skulle minska med 1,04 % per år.\*<sup>8</sup>



## Positiva effekter förutsätter fungerande kollektivtrafiksystem

När Majblomman presenterar vår nationella reform, möter vi ibland invändningen att fria resor inte gör någon skillnad på glesbygden eftersom turtätheten är låg och eller busslinjer saknas. Det är ett viktigt perspektiv, som inte förändrar det faktum att barns fria resor med befintlig kollektivtrafik vore en social investering. Dessutom visar vår forskningsöversikt att insatser är möjliga även i glesbygd.

Alla fallstudier pekar på att ett väl fungerande kollektivtrafiksystem, alltså en kollektivtrafik med hög tillgänglighet, hög turtäthet och tätt mellan hållplatserna är viktigt för att främja barn och ungas användande och framkomlighet. Med den förutsättningen ökar helt fria resor barn och ungdomars fritidsresor med kollektivtrafiken markant.

Den tidigare nämnda Östersundsstudien visar att fria resor leder till ökat bussresande såväl i tätort som på landsbygd. Av de cirka 8-9 bussresor som tillkommit, per resenär, avser 2 på landsbygd och 6 - 7 i tätort.\*<sup>9</sup>

”Barn och unga tycker att kollektivtrafiken är väldigt viktig, och de tycker också att det är orättvist att förutsättningarna ser så olika ut för olika områden. De som bor i glesbygd uttrycker att de inte har möjlighet att utföra alla fritidsaktiviteter som de önskar på kvällar och helger.”

Adrien Moysset,  
regionutvecklare Västra Götalandsregionen

## Kollektivtrafik minskar *inte* fysisk aktivitet

”I undersökningar uttryckte flera av barnen att de inte har råd att köpa en cykel, och vissa av barnen att de inte kan cykla.”

Adrien Moysset,  
regionutvecklare  
Västra Götalandsregionen

“De barn som åkte buss var piggare och mådde också bättre när de kommit fram än de barn som åkte bil.”

Jessica Westman Trischler,  
lektor vid Karlstads universitet



Det finns missuppfattningar kring kollektivtrafik och barns totala aktiva resande. En vanlig föreställning är att fri kollektivtrafik sker på bekostnad av promenader och cykling. Fria resor antas då ha negativ påverkan på ungdomars fysiska aktivitet i stort.

De flesta barn i Majblommans målgrupp äger inte en cykel. Barn i familjer med låga inkomster är ofta utlämnade till att gå även längre sträckor. Forskningsgenomgången visar att kollektivtrafik är extra värdefullt för just dessa barn. Den pekar också på att barns ökade resande med kollektivtrafik snarare innebär fler promenader och mer cykling för dem som kan. Detta då barnen tar sig till och från hållplatser och stationer genom att gå eller cykla.

Vidare visar till exempel Londonstudien att resor tillsammans med andra ungdomar ger ett mer aktivt resesätt. När barn reser tillsammans står de oftare upp än när de reser ensamma, och de samtalar mer med varandra.\*<sup>10</sup>

## Behovsprövning ingen lösning

En modell som ofta föreslås är fri kollektivtrafik efter behovsprövning, alltså fria resor enbart till barn i familjer med låga inkomster. Befintlig forskning som Londonstudien visar dock att biståndsprövning för enskilda barn brukar ge komplikationer.

Administrativa kostnader tenderar att uppstå vid det beslutsfattande som behovsprövning förutsätter. Först ska man bestämma vilken regel som ska skilja barn åt. Sedan ska man fatta beslut kring varje barn. En helt fri modell tar i stället bort kostnader för övervakning och kontroller, liksom administrativa funktioner som inkomstredovisning, underhåll av system, kontrollantlöner och hantering av böter.

Fallstudierna visar att en helt fri kollektivtrafik utan behovsprövning är nyckeln till barn och ungdomars välbefinnande och sociala integration. Sådana positiva effekter minskar vid den uppdelning i A- och B-lag som behovsprövning lätt leder till. Enkelt uttryckt verkar obegränsad tillgång till kollektivtrafiken stärka barn som rättighetsbärare, medan behovsprövning riskerar att bli utpekande.

Ett upplägg med fria resor för alla tycks till sist motverka ett potentiellt stigma kring att tillhöra en grupp med behov av gratis kollektivtrafik. Konceptet verkar också minska synen på bil, moped och liknande som statusmarkörer.\*<sup>11</sup>

”I Göteborg försvinner en relativt stor del av biljettintäkterna på grund av tjuvåkning.”

Sara Eriksson,  
regionutvecklare Västra Götalandsregionen



## Svenska experter: fria resor bra för barnen

Majblomman och RISE har ställt frågor till svenska forskare och andra sakkunniga som arbetar med kollektivtrafik- och/eller barnrättsfrågor. Deras insikter stämmer överens med de internationella och nationella forskningsstudier som vi har tittat på.\*<sup>12</sup>

Informanterna bekräftar det forskningen säger; **fri kollektivtrafik utanför skoltid är en viktig nyckelfaktor för barns fritidsaktiviteter.** Fria resor på samma villkor har en socialt inkluderande effekt och är bra för barns självständighet och självförtroende. Det är positivt för deras kognitiva utveckling och delaktighet i samhället. Dessutom gör tillgången till och vanan vid kollektivtrafik barn mer benägna att välja detta resesätt i vuxen ålder. De intervjuade bekräftar att fria resor för alla barn är att föredra framför behovsprövning, vilket också ligger i linje med den forskning vi har hittat. Sist men inte minst slår informanterna fast att fri kollektivtrafik *inte* minskar den totala fysiska aktiviteten i barns liv.

Intervjuerna berör glesbygd och vikten av infrastruktur. Det kommer fram att man på mindre orter kan öka transportkapaciteten med ny teknik, anpassad fordonsflotta och flexibel tillgänglighet.

**De intervjuade experterna återkommer till att fri kollektivtrafik för barn och unga är en känslig politisk fråga i Sverige. De noterar också att barnperspektivets implementering i politiska beslutsprocesser varierar kraftigt mellan olika regioner och kommuner.**

**Petra Ahlman** på Gotland Energicentrum beskriver fri kollektivtrafik som centralt för barns fritidsaktiviteter. Hon betonar betydelsen för barns ökade sociala förmåga och självständighet. Petra konstaterar att implementering av barnrättsperspektiv i politiken är en komplex process.

**Sara Eriksson** och **Adrien Moysset** arbetar med inkludering av barnperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet i Västra Götalandsregionen. De slår fast att fria resor för unga är en känslig fråga, starkt kopplad till politiska och ekonomiska prioriteringar.

**Jens Alm** på Statens väg- och transportforskningsinstitut VTI har studerat fri kollektivtrafik för barn och unga. Han konstaterar att det stärker barns självständighet och inkludering. Det minskar stress, som oro för biljettpriser. Jens bekräftar att fria resor inte påverkar barns totala fysiska aktivitet. Vissa regioner gör framsteg med att inkludera barnperspektivet medan andra är inaktiva.

**Jessica Westman** på Karlstads universitet har följt en satsning på dynamisk trafik i Säffle. Hon menar att särskilt familjer i socioekonomisk utsatthet tenderar att öka sitt resande när kostnader inte är ett problem. De skulle gynnas särskilt av fria resor för barn och ungdomar.

“Det fanns helt enkelt inte tillräckligt med pengar över till buskort.”

17-åring som fått hjälp av Majblomman.  
Aftonbladet 27 okt, 2022

# Grön bonuseffekt



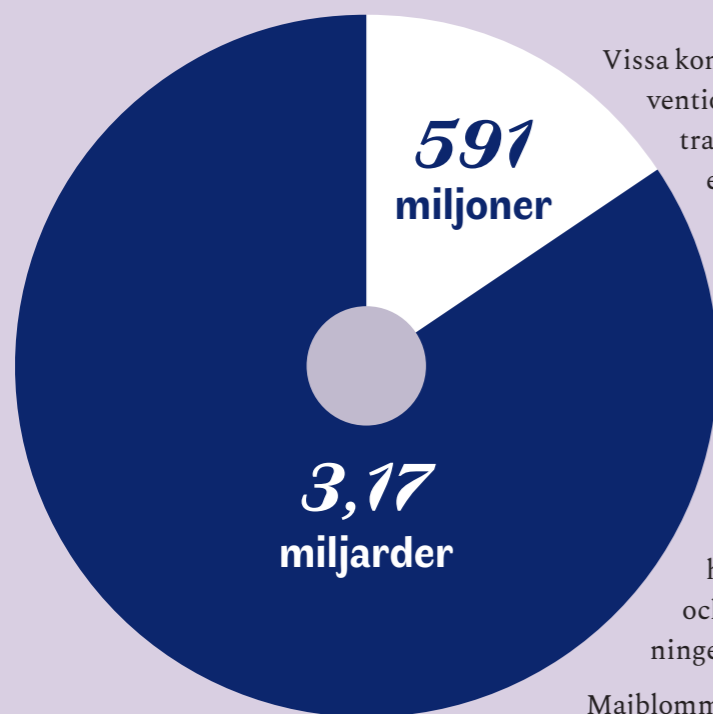
Satsningar på fri kollektivtrafik har ofta en hållbarhetsdimension där det gröna perspektivet och är centralt. Det framgår av tidigare nämnda intervjuer och studier som presenterats. Fria resor är ett erbjudande till enskilda som underlättar miljövänliga val. Samtidigt sparas samhälleliga resurser in. Majblommans reform harmonierar väl med de hållbarhetsambitioner som svenska kommuner och regioner har.

En grön effekt av reformen skulle bli minskade utsläpp av växthusgaser med 1,04 % på grund av minskad körsträcka med personbil för skjuts till aktiviteter.\*<sup>13</sup>

# 1,04%



# Slutord



Majblommans reform skulle kosta 591 miljoner vilket är ett modest belopp i det finanspolitiska sammanhanget. Det kan till exempel jämföras med de sänkta skatterna på drivmedel. De beräknas minska statens intäkter med 3,17 miljarder 2025.

Vissa kommuner tar över huvud taget inte hänsyn till barnkonventionen när det gäller barns rörelsefrihet med kollektivtrafik, trots att det många gånger är en förutsättning för en meningsfull fritid enligt artikel 31. Det framgår av Majblommans och RISEs samtal med Jens Alm som är forskare på VTI. Och det speglas av vår senaste mätning, genomförd av Demoskop.

Bara en av tio kommuner erbjuder fria resor med kollektivtrafiken till barn och ungdomar mellan 12 och 18 år, på kvällar helger och lov.

Vi har kort sagt en situation på tvärs med barnkonventionen. Det märker majblommeföreningar över hela landet, när de delar ut ekonomiskt stöd till barn och tonåringar som inte har råd med busskort till träningen eller tunnelbanebiljetter till extrajobbet.

Majblomman och våra 4 000 volontärer har tröttnat på ett kompensera det offentligas oförmåga att tillgodose barns fria rörlighet. För den är en del av varje barns rätt till en meningsfull fritid.

Därför arbetar vi för en gedigen, nationell reform. Vi har kalkylerat och räknat upp investeringen, med hänsyn till de kraftiga prisökningar som genomförts på barns kollektivtrafikresor de senast två åren. Vår reform skulle kosta 591 mkr. Det är ett modest belopp i det finanspolitiska sammanhanget. Det kan till exempel jämföras med de sänkta skatterna på drivmedel, som beräknas minska statens intäkter med 3,17 miljarder 2025.<sup>5</sup>

Majblommans reform skulle göra slut på kollektivtrafiklotteriet för barn, med märkbara effekter genast och på längre sikt. Vår fördjupande sammanställning av befintlig forskning visar tydligt vad en robust, social investering innebär för barn och ungas utveckling och hur den stärker deras rätt till en meningsfull fritid.

Ovillkorad tillgång till kollektivtrafik är en grundförutsättning med en rad positiva effekter, visar den breda forskningsgenomgång som experter på RISE har gjort å Majblommans vägnar. Kartläggningen visar att fri kollektivtrafik på kvällar, helger och lov ger ökade möjligheter att ha ett fritidsintresse, att skapa och upprätthålla relationer och stärka självförtroende och självständighet. Det stärker sammanhållningen hos barn och unga som grupp, både ur ett specifikt och generellt perspektiv.

Att ge alla samma generella tillgång är att föredra framför behovsprövning, visar forskningsöversikten. Alternativet behovsprövning har tydligt negativa effekter. Det tenderar att stigmatisera, dela upp barn i hierarkier och det innebär dyr och omständlig administration. Fri rörlighet med kollektivtrafik har inte negativ inverkan på barns totala fysiska aktivitet, tvärtom

ser forskare att de barn som har möjlighet att ta sig fram själva med buss tenderar att röra sig mer.

De positiva faktorerna hos en framtida satsning på fri kollektivtrafik för barn och unga är många och tydliga – det visar forskningen.

Vi vet att det går, om den politiska viljan finns. Mellan 2018 - 2020 fanns en statlig satsning som gav alla högstadie- och gymnasieelever fria resor med kollektivtrafiken på sommarlovet.

Och en av tio kommuner gör faktiskt rätt. Men det räcker inte, och barnen kan inte vänta. Det är dags för Sverige att göra en riktig social investering.

**För vad blir ett samhälle, om barn inte kan röra sig fritt i det?**

### Majblommans unika metod

Tack vare erfarna volontärer kan Majblomman identifiera återkommande samhällsproblem som drabbar barn och ungdomar i familjer med svag ekonomi. Våra volontärer tar bland annat emot ansökningar från föräldrar som inte har råd med sina barns tunnelbanekort till kulturskolan, biblioteket eller kompisen. Samma problem uppstår i kommuner utan fri kollektivtrafik, när tonåringar behöver månadskort till det kommunala sommarjobbet. Mönstret beskrivs av majblommeföreningar i olika delar av landet. Med utgångspunkt i deras observationer har Majblomman alltså valt fri kollektivtrafik som prioriterad barnrättsfråga.

Annorlunda uttryckt väljer vi att skapa opinion kring ett systemfel som anas bakom alla inkommande ansökningar om ekonomiskt stöd till barn. Tillgången till fri kollektivtrafik varierar från kommun till kommun, och från budgetår till budgetår. Majblomman brukar likna situationen vid ett lotteri. Nitlotten är att växa upp i en kommun där bussen kostar pengar. Då gäller det att komma från en familj som har råd. Det är en oförutsebar och orättvis situation där vissa barn exkluderas från sociala och utvecklande aktiviteter.

### Våra volontärer

De volontärer som delar ut ekonomiskt stöd till barn genom Majblommans ca 500 lokalföreningar, har alla gedigen erfarenhet av att möta barn, och av handläggning. De är utbildade skolsköterskor, diakoner, lärare, socionomer och liknande. Samtliga arbetar helt ideellt för Majblomman.

### Ansvar för kollektivtrafiken

I Sverige har regionerna det yttersta ansvaret för kollektivtrafiken. Inom regionerna finns kommunerna, vilka berörs av infrastruktur och kollektivtrafik. Kommunerna har ett basutbud av kollektivtrafik enligt beslut i regionerna. Till det kan kommunerna "köpa till" rabatter för kommuninvånarna. Sommarlovskort och fritidsbuskort är exempel på sådana erbjudanden.

Citat ur ansökning till Majblomman, 2024

Alla hennes vänner bor i en annan stadsdel så hon får åka buss hem senare om hon ska vara med dem. Viltet blir väldigt dyrt i längden. Hon hade önskat sig ett fritidskort så hon kan åka när som helst.



# Barnkonventionen

Fri rörlighet är en förutsättning för att barn ska kunna tillgodogöra sig rätten till en meningsfull fritid enligt barnkonventionens artikel 31.

Barnkonventionen är svensk lag sedan 2020. Konventionen ligger till grund för Majblommans arbete, och den är tydlig med att varje barn har rätt till en meningsfull fritid. Var och en har också rätt till utveckling. Exakt vad detta innebär i barns vardag preciseras inte i lagtexten, men vissa saker är generellt sett viktiga i det svenska välfärdssamhället.

Det finns en viktig koppling mellan tillgänglig kollektivtrafik och barns rätt till en meningsfull fritid, inklusive lov. För att barn ska kunna fylla fritid och lov med sådant som ger mening krävs ett tillgängligt samhälle. Det kan handla om prova på-verksamhet, öppna fritidsgårdar eller om att andra aktörer med kunskap involveras för genomförande av aktiviteter. I bästa fall är barns närområde planerat så att man som ung lätt kan ta sig fram, men med längre avstånd blir kollektivtrafik en förutsättning för att ha ett intresse eller träffa vänner.

- 1 Som barn räknas varje människa under 18 år.
- 2 Alla barn är lika mycket värda och har samma rättigheter. Ingen får diskrimineras.
- 3 Vid alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.
- 4 Varje stat ska ta ansvar för och nyttja sina resurser till fullo för att uppfylla barns rättigheter. Där det behövs ska stater samarbeta internationellt.**
- 5 Barnets föräldrar eller annan vårdnadshavare ansvarar för barnets uppfostran och utveckling. De ska också stötta barnet i att få sina rättigheter uppfyllda.
- 6 Barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling.**
- 7 Barn har rätt till ett eget namn och ett medborgarskap. Barnet har rätt, så långt det är möjligt, att få veta vilka dess föräldrar är och få deras omvårdnad.
- 8 Barn har rätt till sin identitet, sitt medborgarskap, sitt namn och sina släktförhållanden.
- 9 Barn ska inte skiljas från sina föräldrar, utom när det är nödvändigt för barnets bästa.
- 10 Barn har rätt att återförenas med sin familj om familjen splittrats.
- 11 Varje stat ska bekämpa olovligt bortförande och kvarhållande av barn i utlandet.
- 12 Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad.
- 13 Barn har rätt till yttrandefrihet; att tänka, tycka och uttrycka sina åsikter, med respekt för andra personers rättigheter.
- 14 Barn har rätt att utöva vilken religion de vill, eller ingen alls.
- 15 Barn har rätt att delta i föreningar och fredliga sammankomster.**
- 16 Barn har rätt till ett privatliv.
- 17 Barn har rätt att få tillgång till information via till exempel internet, radio och tv. Staten ska uppmuntra att det skapas material som är av värde för barn och som inte är skadligt.



- 18 Barnets föräldrar eller vårdnadshavare, har gemensamt huvudansvar för barnets uppfostran och utveckling, med statens stöd.
- 19 Barn ska skyddas mot alla former av fysiskt eller psykiskt våld, skada eller övergrepp, vanvård eller försumlig behandling, misshandel eller utnyttjande, inklusive sexuella övergrepp.
- 20 Barn som av olika anledningar inte kan bo kvar i sin hemmiljö har rätt till skydd och stöd från staten, samt rätt till ett alternativt hem.
- 21 Vid adoption ska staten säkerställa att största vikt ges till vad som bedöms vara barnets bästa.
- 22 Barn på flykt har rätt till skydd, och hjälp att spåra och hitta sina föräldrar eller andra familjemedlemmar.
- 23 Barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv samt hjälp att aktivt delta i samhället.
- 24 Barn har rätt till bästa möjliga hälsa, tillgång till hälso- och sjukvård samt till rehabilitering. Traditionella sedvänjor som är skadliga för barns hälsa ska avskaffas.
- 25 Varje stat ska regelbundet se till att ett barn som är omhändertaget av myndigheter behandlas väl.
- 26 Barn har rätt till social trygghet samt till statligt stöd, ifall föräldrar eller annan vårdnadshavare saknar tillräckliga resurser.**
- 27 Barn har rätt till skälig levnadsstandard, till exempel bostad, kläder och mat.**
- 28 Barn har rätt till utbildning. Grundskolan ska vara obligatorisk, kostnadsfri och tillgänglig för alla.
- 29 Skolan ska hjälpa barnet att utvecklas och lära barnet om mänskliga rättigheter.
- 30 Barn som tillhör etniska, religiösa eller språkliga minoriteter, eller som tillhör ett urfolk, har rätt till sitt språk, sin kultur och sin religion.
- 31 Barn har rätt till lek, vila och fritid.**

- 32 Barn har rätt att skyddas mot ekonomiskt utnyttjande och mot arbete som är skadligt eller som hindrar barnets skolgång.
- 33 Barn ska skyddas från narkotika.
- 34 Barn ska skyddas från alla former av sexuellt utnyttjande och sexuella övergrepp.
- 35 Varje stat ska förhindra bortförande och försäljning av, eller handel med, barn.
- 36 Varje stat ska skydda barn från alla andra former av utnyttjande som kan skada barnet.
- 37 Barn ska inte utsättas för tortyr, annan grym behandling, bestraffning eller dödsstraff. Frihetsberövande av ett barn ska ske i enlighet med lag och får endast användas som en sista utväg och för kortast lämpliga tid.
- 38 Varje stat ska säkerställa skydd och omvårdnad av barn som berörs av en väpnad konflikt.
- 39 Barn som har utsatts för vanvård, utnyttjande, övergrepp, tortyr eller väpnade konflikter har rätt till rehabilitering och social återanpassning.
- 40 Barn som anklagas för brott, eller har blivit dömt för en straffbar handling, har rätt att behandlas rättvist och respektfullt, få juridiskt stöd samt återanpassas i samhället.
- 41 Om det finns bestämmelser i en stat, som går längre för barns rättigheter än innehållet i barnkonventionen, gäller de bestämmelserna.
- 42 Varje stat ska göra barnkonventionen allmänt känd bland både vuxna och barn.
- 43-45 Regler om hur barnkonventionen följs upp och vad stater ska göra för att följa den.

Hon är en ensam tjej  
och inte så mycket vänner.  
Vill kunna ta bussen och  
ta del av stadens  
utställningar, då hon älskar  
kultur. Söker därför stöd  
till busskort.



## Referenser

De studier och intervjuer som nämns i texten återfinns i forskningsinstitutet RISEs underlagsrapport från november 2024 med titeln "Fördjupande studie och kunskapsunderlag till reformförslaget om fri kollektivtrafik för barn och ungdomar i hela Sverige". Underlagsrapporten är författad av Jie Lie, Håkan Cavenius, Göran Smith - Research Institute of Sweden. Den finns på majblomman.se

I texten nämns också rapporten "Barnfamiljers ekonomiska svårigheter 2024" som bygger på en mätning av opinionsinstitutet Verian på uppdrag av Majblomman, Hyresgästföreningen, Svenska Röda Korset och Rädda Barnen.

Demoskops kartläggning "Avgiftsfri kollektivtrafik hösten 2024" finns på majblomman.se

Majblommans rapporter "Vinstlott eller nitlott" från okt 2022 respektive "Framtidstro till priset av en bussbiljett" från november 2023 finns på majblomman.se

Regeringens pressmeddelande "Sänkt skatt på bensin och diesel och reformerad reduktionsplikt" per 27 augusti 2024 finns på regeringens hemsida: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-och-reformerad-reduktionsplikt/>

“Vi ska göra allt vi kan göra för att barn ska känna att de är en del utav samhället, att de kan ta del av dess utbud och kan göra det på ett relativt enkelt sätt. Rörligheten idag, att barn ska kunna få åka kollektivt, att barn ska få det tillgängligt; det tycker jag är *jätte*viktigt.”

Juno Blom, Barnombudsman  
(till Majblommans ungdomsreporter Viola under politikerveckan i Almedalen 2024)



**Majblomman är en ideell barnrättsorganisation som arbetar för att motverka barnfattigdomen i Sverige.**

Genom att dela ut ekonomiskt stöd, påverka politiska beslut och finansiera forskning ger vi barn det de har rätt till. Majblommans verksamhet finansieras genom försäljningen av majblommor och gåvor från allmänheten.