

energi
centrum
GOTLAND

FAKTUM

Framtiden är aktiva ungas mobilitet



Sammanfattning

Syftet med projektet FAKTUM, Framtiden är aktiva ungas mobilitet, var att minska onödigt skjutsande av barn till skola och fritidsaktiviteter och samtidigt öka andelen hållbara resor. Målgruppen var barn mellan 11 och 16 år. För att ta fram fungerande och relevanta lösningar behövdes en gedigen datainsamling. Målet var att, med hjälp av barnens egna synpunkter och förslag, skapa tester som kunde mäta hur väl olika åtgärder minskade koldioxidutsläppen från barnens resor.

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	4
Barnets rättigheter som grund	11
Projektets genomförande	18
Resultat	22
Slutsatser	42
Förankring i organisationen och väg framåt	44
Projektledarens avslutande reflektioner	46
Mer läsning	48

Projektet genomfördes i nära samarbete med KTH-forskaren Markus Robért, som har utvecklat en metod för att arbeta systematiskt med transportmål och som tidigare använts av kommuner och organisationsledningar runt om i Sverige. CERO är en forskningsbaserad metod som översätter klimatmål till konkreta förändringar i resbeteenden. Eftersom fokus låg på barns resor och integrering av deras perspektiv, lades stor vikt vid att involvera barnen på rätt sätt. Vi ville undvika att ta fram lösningar utan att först förstå varför situationen ser ut som den gör, genom att prata med dem som berörs.

Barnkonventionen är sedan 2020 lag, men få kommuner lever ännu upp till dess lagkrav. Som en slutprodukt skapade vi därför en vägledning, en "läroplan", som kan hjälpa andra kommuner att inkludera barn i transportrelaterade frågor. Barnrättskonsulterna har kvalitetssäkrat processen och innehållet.

Slutrapporten inkluderar både projektledarens, Barnrättskonsulternas och barnens synpunkter.

En av slutprodukterna skulle ha varit rekommendationer för åtgärder som bevisligen minskar klimatutsläppen från barns transporter. Dessa togs inte fram eftersom de planerade testerna i stor utsträckning inte genomfördes. Som jag ser det grundar det sig i en organisatorisk ovana att involvera barn som behovsägare i planeringen samt på att det valda angreppssättet, där flera samhällsaktörer

tillsammans ska bidra till lösningar kring barns transporter, fortfarande är relativt nytt. Det här är ett område som behöver stärkas ytterligare framöver.

Transporter är ett brett och sektorsövergripande område. För att skapa fungerande lösningar krävs att flera enheter, avdelningar och förvaltningar inom det offentliga samarbetar mot ett gemensamt mål. Det går inte att lösa frågor som enskild aktör: det krävs ett nytt arbetssätt och ett nytt systemtänk.

Projektets lärdomar och rekommendationer i korthet:

Region Gotland behöver stärka sitt arbete för att möjliggöra barns hållbara transporter och skapa struktur för att ta in barns synpunkter. I dag hamnar frågan lätt i ingenmansland.

- Mer samarbete och dialog mellan olika parter krävs. Frågan om barns transporter är tvärsektoriell och måste hanteras så.
- Region Gotland behöver våga testa. Perfekta lösningar kan inte planeras fram på papper; de måste prövas, utvärderas och justeras utifrån platsens och människornas behov.
- Generellt behöver barn involveras mer i samtalet om klimatet, särskilt kring vad de själva kan bidra med. Samtidigt behöver vuxna gå före och visa vägen: som en signal om att allas insatser räknas.

1



Inledning

Bakgrund och skäl till projektet

Fokus i projektet var hur de onödiga bilresorna till skolan och fritidsaktiviteter kunde minskas, och utifrån barnets perspektiv hitta lösningar för att möjliggöra en högre andel hållbart resande.

Projektet riktade sig till barn i åldern 11 till 16 år, en grupp där resvanorna ofta förändras i och med ökad självständighet och där risken för ökat bilberoende är som störst.

Barns pendlingsresor och klimatpåverkan

Att minska utsläpp från transporter är av mycket stor vikt för Gotland. Som ö

har vi bara en större stad, Visby, med fulltäckande service och därutöver många mindre tätorter med relativt låg servicenivå. De långa avstånden till närmaste service, tillsammans med den låga utnyttjandegraden av kollektivtrafiken och en begränsad cykelinfrastruktur, gör Gotland till en mycket bilberoende plats. Det syns i den nationella transportstatistiken: Gotland har flest bilar per capita, en låg elektrifieringsgrad av fordon, den äldsta genomsnittsåldern på en personbil i trafik i ett län samt den kortaste genomsnittliga körsträckan med bil. Därutöver har Visby på vissa platser Sveriges högsta nivåer av PM10-partiklar i luften. Det finns mycket att förbättra för att nå det nationella transportmålet med

70 procents minskning av transportutsläpp senast år 2030, jämfört med 2010.

Att kunna minska vardagspendling med bil även hos barn skulle möjliggöra stora samhällsliga nyttor.

Transportsektorn är den sektor som genererar mest växthusgasutsläpp i Sverige. Över 90 procent av transportutsläppen kommer från vägtrafiken, där personbilar dominerar (Källa: SMHI Nationella emissionsdatabasen). Det läggs mycket fokus på hur utsläppen från den dagliga arbetspendlingen kan minskas, men alltför lite fokuseras det på barns pendlingsresor ur ett klimatperspektiv. Barn och ungas arbetsplats är skolan och med barns pendling menas deras resa till skolan och tillbaka. Dessa resor utgör en betydande andel av alla bilresor i Sverige, men de räknas inte som arbetspendling i utsläppsstatistiken (Källa: Region Östergötland). Det är egentligen inte så konstigt, eftersom skjutsning av barn innebär det dubbla resor jämfört med vuxnas pendling: det sker två resor fram och tillbaka dagligen, medan vuxnas pendling innebär endast en resa fram och tillbaka.

I stigande grad sker dessa resor med bil, samtidigt som både cykling och gång har minskat drastiskt under de senaste decennierna (VTI 2017). Med FAKTUM-projektet ville vi därför sätta ljuset på barns tankar och förklaringar kring varför de blir skjutsade, och vad som kunde få

dem att åka mer hållbart till skolan och fritidsaktiviteter.

Samtidigt är det svårt att isolera frågan enbart till klimatet, på grund av transporternas komplexitet. En minskning av onödiga bilresor ger dessutom en rad andra samhällsliga vinster.

Fysisk aktivitet och hälsa

Barns fysiska inaktivitet och övervikt är ett problem på Gotland, där bara nio procent av 15-åringarna rör sig tillräckligt mycket sett till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. Detta är den lägsta nivån i Sverige (Källa: Folkhälsomyndigheten 2022).

Samtidigt kan vardagsmotionen vara en av de viktigaste nycklarna för att nå rekommendationerna för fysisk aktivitet. Den som skulle gå eller cykla 15 minuter till skolan eller fritidsaktiviteter och tillbaka hem skulle på så vis uppnå halva av den dagliga rekommendationen.

Att barn tar sig på ett aktivt sätt till skolan har, i ett stort antal studier, visat sig ge långtgående fördelar: mer energi, bättre förmåga att fokusera, utveckling av förmåga till ansvarstagande, bättre självkänsla, utveckling av sociala förmågor, bättre psykisk hälsa, bättre betyg, och sist men inte minst; en positiv vana att röra på sig till och från skola och aktiviteter fortsätter mest troligt hela vägen till vuxenlivet (Källa: Luleå tekniska universitet).

De positiva fördelarna sträcker sig även till kollektivtrafiken: forskning visar att barn som åker skolskjuts mår bättre än de som får skjuts av sina föräldrar. Genom att använda alla andra färdssätt än bil presterar barn bättre i skolan (Källa: Karlstads universitet).

Yngre barns resesätt är redan till stor del hållbart. I lågstadieåldern är det idealiskt: en variation av gång, cykel, buss och en liten andel bilresor. Denna variation är något som många småorter, städer, kommuner och regioner i dag kämpar med att uppnå brett, inom alla ålderssegment. För det händer något med vanorna när barn blir lite äldre. De hållbara resesätten överges mer och mer och barnen blir alltför ofta passiva med-resenärer i bil. Resor med bil blir en lika stor vana och bekvämlighet för barnen som för de vuxna. Projektet fokuserar därför på de äldre barnen, för att förstå deras behov för att komma tillbaka till bättre rutiner igen, för att inte uppfostra en till generation av bilberoende.

Syfte och övergripande mål

Projektets syfte var att minska de onödiga bilresornas klimatpåverkan genom att minska mängden skjutsning, och samtidigt stärka barnens hälsa. Det som det generellt sett inte finns så många studier kring är studier där barn tillfrågas om varför utvecklingen ser ut som den gör.

Vilka orsaker ligger bakom att fler och fler resor sker i bil, trots att alternativen finns?

Här ville FAKTUM-projektet bidra med mer kunskap och nya perspektiv. Det är det första projektet i Sverige där CERO-modellen appliceras direkt på barns vardagsresor.

Ambitionen var att skapa förändring i vardagen, genom att ersätta de bilresor som enkelt i stället kunde ha gjorts till fots, på cykel eller med buss. En förändring som både klimatet och barnens hälsa skulle vinna på och som, inte minst, skulle stärka barns självständighet och livskvalitet.

Projektets faser skulle bestå i att:

1. Kartlägga resebeteende och klimatpåverkan från barns resor till och från skola samt fritidsaktiviteter.
2. Utveckla och testa metoder för beteendeförändring mot en klimatneutral, hälsosam och jämställd mobilitet för barn kopplat till skola och fritid.
3. Objektivt beräkna de faktiska koldioxidutsläppen, utifrån förändrade resvanor hos barn.
4. Ta fram en handlingsplan med hållbara resval och ett pedagogiskt läropaket, som även kunde användas i andra kommuner och regioner.

Metodologisk ram

Enligt Parisavtalets nivå vid projektstart behöver de globala utsläppen minska med omkring åtta procent per år för att hålla



temperaturökningen under 1,5 grader. För att bidra till denna omställning tillämpade det här projektet CERO-modellen, Climate and Economic in organisations, utvecklad vid Kungliga Tekniska högskolan, KTH.

Eftersom transporter är den sektor som genererar mest utsläpp och är det område som privatpersoner själv i störst utsträckning kan påverka, så ger det stor effekt att hitta sätt och förändrat beteende som leder till en omställning inom just detta område.

CERO-modellen är en forskningsbaserad metod som hjälper oss att se vad som faktiskt krävs i mängd och konkreta siffror för att nå klimatmålen. Den kopplar ihop ekonomi, beteenden och digitala verktyg

för att översätta utsläppsmål till verkliga förändringar i hur människor reser, där individförflyttningar till hållbara resor räknas om till CO₂-effekt.

CERO-modellen i ett barn- och ungdomsperspektiv

Traditionellt sett används CERO-modellen av företag, offentliga organisationer och universitet för att ta fram skrivbordsanpassade, ekonomiskt optimala strategier som leder mot långsiktiga energi- och klimatmål med bibehållen verksamhetsnytta. CERO-modellen användes genom FAKTUM-projektet för första gången i ett barn- och ungdomsperspektiv, för att analysera och påverka barns resor till och från

skola och fritidsaktiviteter. Barns perspektiv tillför en ny dimension där beteenden och motivationer skiljer sig markant från vuxnas resmönster, samtidigt som valet av färdmedel inte enbart ligger hos utförarna utan även hos föräldrarna, vilket gör situationen mer komplex jämfört med analyser som görs vid arbetsplatser med vuxna.

En genomgång av aktuell svensk forskning visar att majoriteten av studier och projekt om barns transporter fokuserar på skolresor. Det finns knappt någon systematisk forskning med inriktning på barns fritidsresor, trots att dessa ofta utgör en stor del av deras totala resmönster. Det tyder på att detta är ett kunskapsmässigt underutvecklat område och ett gap som vårt projekt bidrar att fylla (Se exempel på studier under "Mer läsning" på sida 48). Det gav en unik möjlighet att förstå varför bilberoendet är så starkt i denna målgrupp, och att pröva hur bilberoendet kan brytas genom samverkan mellan barn, föräldrar, skola, kollektivtrafik, föreningsliv och region. På så vis skulle projektet kunna vara ett konkret exempel på hur Parisavtalets krav omsätts i handling på ett lokalt plan.

Kartläggning av barn resmönster

Med hjälp av CERO-modellen och verktyget SIM CERO, som används för att analysera och visualisera tillgänglighet, kartlades barns resmönster på Gotland från olika skolor, fritidsanläggningar och geografiska områden. Modellen bryter ner Parisavtalets övergripande mål om åtta procents årlig minskning av koldioxidutsläpp i hanterbara kvantitativa effektmål och åtgärder inom olika områden. Det blir därmed möjligt att beräkna hur många individer i den studerade gruppen – i detta fall cirka 800 barn – som behöver byta färd sätt från bil till gång, cykel, kollektivtrafik eller samåkning för att uppnå den minskning av koldioxidutsläpp som krävs för att barnens resor ska ligga i fas med Parisavtalet. Ett konkret exempel: om sex barn byter från bil till buss ger det en procent utsläppsminskning. SIM CERO-visualiseringar bedömer rimliga överflyttningar mot kollektivtrafik och cykel, samt bedömer var åtgärder till stöd för hållbart resande kan trimmas geografiskt.

Resorna visas med hjälp av heatmap, där de olika färgerna visar restidskvoten, det vill säga hur jämför cykel- eller bussresans längd tidsmässigt med bilens. Grönt innebär en snabbare eller lika snabb resa jämfört med bil, gul 1,6–2,4 gånger långsammare och röd 2,5–3 gånger långsammare.

Strategiska fokusområden

CERO-modellen bygger på ett interaktivt förändrings-arbete där deltagarna själva



Exempel från verktyget SIM CERO som visar restidskvot med cykel eller buss jämfört med bil.

medverkar i att formulera målscenarier och handlingsplaner. På samma sätt som företagsledningar inom näringslivet arbetar med modellen, fick barnen här en aktiv roll som förändringsaktörer. De involverades genom dialoger, workshops och gemensam planering tillsammans med skolläda, föräldrar, kollektivtrafik, idrottsföreningar, regionen och andra lokala aktörer. Denna samverkan gjorde det möjligt att identifiera hinder, utveckla lösningar och skapa förutsättningar för verklig beteendeförändring.

Analysen vid skolorna i detta projekt vilar på fem pelare för hållbara transporter:

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Samåkning
4. Elbilar
5. Elbussar

Projektet fokuserade på de tre första pelarna, eftersom det är områden där

barn själva kan påverka sina resvanor. Under dessa pelare togs ett brett ”smörgåsbord” av åtgärder fram: både strukturella (exempelvis kopplat till infrastruktur, tidtabeller och trygghet) och beteendepåverkande (exempelvis kopplat till informationsinsatser, utmaningar och belöningssystem) som kunde kombineras, för att uppnå största möjliga effekt.

Genom detta arbetssätt skapades en plattform för gemensamt lärande och delaktighet. Barnens egna perspektiv och idéer integrerades i CERO-processen, vilket resulterade i tvärssektoriella lösningar som förankrades i både vardag och utifrån verkliga behov.

De åtgärder som utvecklades syftade till att prövas praktiskt, som ett första steg mot att visa hur barns engagemang och kreativitet kan bli en drivkraft i klimatomställningen och bidra till att minska utsläppen från vardagens korta bilresor till skola och fritidsaktiviteter.

2



Barnets rättigheter som grund

För att projektet inte enbart skulle handla om teknik och utsläppsminskningar, utan också om barns faktiska vardag och rättigheter, har barnkonventionen utgjort en grundbult i arbetet.

Vi utgick från arbetshypotesen att vi inte kan skapa lösningar för barn utan att först lyssna på barnen själva. Det är barnen själva som vet bäst varför dagens lösningar inte fungerar för dem, och vilka förändringar de skulle vilja se. Den kunskapen är avgörande för att skapa lösningar som fungerar i praktiken och som håller över tid. Därför har vi arbetat med utgångspunkten att barnens perspektiv som lika viktigt som klimatperspektivet. Med hjälp av Barnrättskonsulterna har projektet kunnat säkerställa att vi jobbar med rätt metoder.

I barnrättskommitténs allmänna kommentar nr 26 från 2023 lyfts frågan om barns rättigheter i relation till klimatförändringarna. Där slår man fast att hållbar miljö är en rättighet i sig själv, men också nödvändig för förverkligandet av andra rättigheter.

Kommittén uppmanar alla stater att agera mot klimatförändringarna och säkerställa att barns liv och framtid skyddas. Alla stater är skyldiga att agera för att motverka klimatförändringar, inte minst för barnens skull.

Beslut som handlar om vår miljö rör generellt barn, och barnets bästa ska vara en självklar utgångspunkt vid genomförandet av miljöbeslut, till exempel lagar, förordningar, policy, riktlinjer, planer, strategier och budgetar. Där ett miljöbeslut kan ha en betydande inverkan på barn är det lämpligt att genomföra ett mer detaljerat förfarande för att bedöma och fastställa barns bästa, detta inkluderar ett meningsfullt deltagande för barn med olika förutsättningar (CRC/C/GC/26).

När CERO-modellen kombinerades med barnens perspektiv uppstod nya insikter och lösningar som inte hade varit möjliga utan barnens medverkan. CERO ger en vetenskapligt förankrad struktur för att räkna fram hur många bilresor som

behöver ersättas för att nå klimatmålen. Sedan när barnen själva fick vara med i workshops och utveckla målscenarier blev siffrorna mer än bara procent och staplar: de förvandlades till konkreta idéer om skolvägar, cykelparkeringar och busstider.

På så sätt möts forskningsbaserad metodik med barns erfarenheter i vardagen. Resultatet är lösningar som både är mätbara i klimatnytta och realistiska i barnens liv.

Barnens roll som användare och behovsägare av transportlösningar behöver lyftas

Barnkonventionen är lag sedan 2020, och det innebär att vi som är verksamma inom offentlig verksamhet på ett regionalt

plan behöver ta hänsyn till den och beakta den våra beslut. Men vad betyder det i praktiken? Det är en fråga där planerare och strateger inom många områden står utan vägledning. Tolkningarna är många, och inte sällan behandlas ämnet alltför ytligt.

Barnkonventionen, som blev svensk lag 2020, kräver att barn involveras i beslut som berör dem. Barnkonsekvensanalyser, BKA, används för att omsätta konventionen i praktiken, men tillämpningen varierar mellan kommuner. En tydlig politisk målsättning, kompetenshöjning och samarbete är avgörande för att säkerställa att barnets bästa beaktas i planeringen. VTI 2025: Barn som vägvisare – En metod för att inkludera barnens perspektiv i planeringsprocesser.



Barn har rätt att uttrycka sin åsikt i frågor som rör dem, men var går egentligen gränsen för när de ska inkluderas? Det kan tyckas självklart att barn alltid borde rådfrågas i tydligt barnrelaterade frågor, som till exempel när det gäller skolskjuts, men verkligheten visar att det inte alltid sker (BRIS 2025). Och utanför de mest uppenbara områdena, som utformningen av cykelvägar, kollektivtrafikens rutter och scheman, bokningstider för idrottshallar eller placeringen av parkeringsplatser, hamnar barnens perspektiv ofta i skymundan.

Ändå påverkas deras vardag starkt av just dessa beslut. Hur vi planerar och bygger samhället avgör i vilken utsträckning barn kan röra sig fritt och självständigt till skolan och sina aktiviteter. I förlängningen formar det också deras vanor: barn som vänjer sig vid att åka bil fortsätter ofta med det som vuxna. Så, om vi vill skapa hållbara lösningar nu och för framtidens transporter, behöver barn inkluderas i mycket högre grad än i dag.

Barn är lika mycket användare och behovsägare av transportsystem och infrastruktur som vuxna. Därför måste deras perspektiv tas på allvar.

Vikten av dialog med barn gäller inte bara kommunala och regionala planerare; den är lika viktig i barns vardag. När barn blir mer självständiga blir samtalet om deras egna resor särskilt betydelsefullt. Ämnet behöver lyftas oftare, både i hemmet och i skolan.

En öppen dialog om barnets roll, hur olika transportsätt hänger ihop med klimatpåverkan och om eventuella missuppfattningar är central. Det förutsätter också att de vuxna själva förstår konsekvenserna av olika transportval.

Med anledning av ovan blev därför en av slutprodukterna en broschyr till skolor, elever och föräldrar om hållbara transporter: med bra-att-veta-information om olika transportsätt, sammanställda resultat, önskemål samt tips på vad var och en själv kan göra.

Barnrättskonsulterna:

”De flesta av barnen som deltog i samtalen uppgav att de pratar ”lite” eller nästan inget alls hemma eller med sina vänner om miljön. Några uppgav att de pratar lite grann om miljön i skolan.”

Klimatoro och barns möjlighet att påverka

Många barn och unga känner oro kring klimatfrågorna: över hälften av 12-åriga känner oro för klimat väldigt ofta, ofta eller ibland, och vuxna har en central roll i att stödja dem. Att lyfta fram lösningar och vad barn och unga faktiskt kan göra till exempel för att minska sin klimatpåverkan minskar ofta känslan av oro (Folkhälsomyndigheten 2023).

Transporter är det område inom omställning där privatpersoner har den största möjligheten att påverka, vilket gör ämnet särskilt lämpligt att prata om, eftersom det ger en konkret möjlighet till handlingskraft. Fokus måste därför ligga på vad vi som individer kan bidra till när det kommer till transporter ur ett omställningsperspektiv, och hur gemensamma insatser skapar verklig effekt.

Samtidigt behöver barn och unga förstå både att klimatkrisen fortfarande går att hantera och att ansvaret delas mellan individer, företag och beslutsfattare. Det är viktigt att barn och unga inte upplever att ansvaret enbart ligger på dem som individer. Att vuxna föregår med gott exempel spelar stor roll. Vi behöver föra fler samtal med barnen om hur vi tillsammans kan påverka samhället och hitta lösningar som gynnar så många som möjligt.

Barnrättskonsulterna:

”Undersökningar visar att barn generellt sett är medvetna om de stora utmaningar som finns vad gäller klimatet. Vi vet också att många unga uttrycker oro och ibland ångest över det rådande klimatläget. Utifrån barnets bästa är det viktigt både att bjuda in barnen till att vara med och skapa lösningar. Att känna att man gör något är viktigt i sak, men också för att hantera den eventuella oro som finns. I ett arbete med att förändra barnens resvanor är det positivt att ge barn möjlighet att skapa förändringar. Det här är en mycket viktig del av projekt FAKTUM:s arbete – att ge barn ett handlingsutrymme att göra rätt. Att få möjlighet att bidra, och förstå att man bidrar.”

Barnrättskonsulterna:

”En vanlig utmaning är att barnen bjuds in för sent i processen. FN:s barnrättskommitté poängterar att man bör se barns delaktighet som en process och inte en punktinsats. Barn har inte bara rätt till inflytande, deras synpunkter ska också beaktas och tillvaratas i tillämpning. En bra process för att bearbeta barnens synpunkter och hur dessa sedan ska kopplas till tillämpning bör planeras in tidigt i processen.”

Barns perspektiv skapar nya lösningar

Det klassiska arbetssättet har varit att vuxna tillämpar ett barnperspektiv (i stället för barnets perspektiv), där vi tror oss veta vad barnen tycker och behöver, utan att faktiskt ha inkluderat dem eller kartlagt deras önskemål i planeringsprocessen. FAKTUM-projektet ville visa att det inte räcker. Vi kan inte veta vad en helt annan generation vill och värdesätter. Barn tänker annorlunda än vuxna och de begränsas inte av samma ramar, stuprör eller föreställningar. Dessutom har de ofta andra vanor och upplevelser. Därför är det avgörande att arbeta med barns perspektiv: att barnens röst blir vägvisare för hur vi utvecklar lösningar genom ett inkluderande arbetssätt där deras behov och önskemål aktivt kartläggs i dialog och tas hänsyn till.

Det har visat sig vara väldigt givande även i detta projekt. Vi skapar ofta egna lösningar utan att involvera barn och efteråt funderar vi varför det inte fungerade. Det kan då vara en enkel lösning att som vuxen dra slutsatsen att barnen inte är intresserade av en förändring eller förbättring.

I regioners beslutsfattande ställs olika intressen ofta mot varandra. Budgetkrav

kan till exempel väga tyngre än barns upplevelse av trygghet. Effektivitet i planeringen kan prioriteras framför att göra lösningarna tillgängliga för alla. Och åtgärder som ger stor klimatnytta kan samtidigt upplevas som mindre bekväma i vardagen. När projektet satte barnets bästa i centrum skiftade perspektivet: motsättningarna tonades ner och nya lösningar blev möjliga. Samtidigt förändrades själva samtalet. Diskussionerna handlade inte längre om att försvara sitt eget område som tjänsteperson, utan samtalen blev mer öppna, konstruktiva och fokuserade på att hitta gemensamma vägar framåt över gränserna och med barnen som tydlig kompass.

Barnrättsperspektivet har därför varit en integrerad del av projektet och utvecklats tillsammans med Barnrättskonsulterna. Projektet satte barnets perspektiv i praktiken genom att låta barnen själva leda scenarier. På så sätt hittades lösningar som vuxna inte hade kunnat komma på själv.

”

*Om vi kan skapa
en välfungerande
stad för barn,
skapar vi en
välfungerande
stad för alla.*

Enrique Peñalosa

Barnrättskonsulterna: ”Varför ska barn och unga vara delaktiga?”

Barn och unga, mellan 0 och 18 år, utgör ungefär en femtedel av Sveriges befolkning. De rör sig i trafiken, leker i bostadsområden och på lekplatser. Trots det har stadsbyggande och trafikplanering traditionellt utgått från en vuxennorm. Det här gör staden och resandet mindre tillgängligt, säkert och barnanpassat eftersom viktiga perspektiv saknas. Genom att systematiskt använda sig av barnkonventionens rättigheter, och inte minst, lyssna på barn och unga skapar vi lösningar som inte bara är bra för barn, utan bra för alla.

Barn och unga ska göras delaktiga för att:

- Det är en grundläggande demokratisk rättighet.
- Det är en viktig del av att leva upp till barnkonventionen.
- Lösningar blir bättre för barnen.
- Lösningar blir bättre för alla.
- Delaktighet ger en upplevelse av att vara inkluderad i samhället.

Barnrättskonsulterna: ”Vilka rättigheter i barnkonventionen är särskilt relevanta?”

- **Artikel 2 Rätten att inte diskrimineras:** Fysiska platser ska vara tillgängliga och stimulerande för alla barn, oavsett förutsättningar. Det ska vara möjligt för att alla barn att på ett tryggt och säkert sätt transportera sig till skola och aktiviteter. Det betyder att vi inte kan utgå från barn som en enhetlig grupp, utan måste beakta barns olika förutsättningar. Exempel på sådana olikheter att tänka på är ålder, kön, socioekonomi, stad eller mindre tätort och så vidare.
- **Artikel 3 Barnets bästa ska bedömas och beaktas:** Barnets bästa vägleder i alla beslut. Vi gör medvetna avvägningar mellan funktionalitet och barns upplevelse och möjlighet till lek. Barnets bästa väger tungt.
- **Artikel 6 Rätten till liv och utveckling:** Fysiska miljöer och tillgänglighet främjar en allsidig utveckling hos barn och unga. Miljön är trygg och säker, men inte på bekostnad av barns möjlighet till kalkylerat risktagande.
- **Artikel 12 Rätten till delaktighet och inflytande:** Genom att göra barn delaktiga blir lösningarna bättre och unga känner tillhörighet och identitet i staden.

- **Artikel 17 Rätten till information:**

Vi ger barn och unga relevant information om förändringar i staden, och säkerhet. Informationen anpassas och tillhandahålls för barn med olika förutsättningar.

- **Artikel 23 Rättigheter för barn med funktionsnedsättning:**

Staden är tillgänglig och anpassad efter barn med funktionsvariationer.

- **Artikel 24 Rätten till bästa möjliga hälsa:**

Stadens miljöer utformas så att barn skyddas från skadliga och ohälsosamma miljöer.

- **Artikel 26 Rätten till trygghet:**

Vi bygger och förvaltar så att platser känns trygga.

- **Artikel 31 Rätten till lek, vila och fritid:**

Platser i staden där barn i olika åldrar vistas främjar lek, vila och fritid.

För att detta ska förverkligas krävs det att vuxna tänker in barns olika behov och livsvillkor när de beslutar om insatser och åtgärder av olika slag. Insatser ska fungera för alla barn. Om barnens bästa, när detta definierats, inte är möjligt att genomföra, behöver avsteg från barnets bästa motiveras och kompenserande åtgärder föreslås. Detta är en av de bärande delarna i att pröva barnets bästa; barnkonsekvensanalys.

3



Projektets genomförande

1. Intresseförfrågan till skolor och idrottsföreningar

En viktig utgångspunkt var att deltagandet skulle vara frivilligt: skolorna behövde själva uttrycka vilja att delta, inte få uppdraget tilldelat sig. Det gjorde att projektledaren hade en direkt kontakt och löpande avstämningar med rektorer under projektets gång, och deras medverkande och engagemang var centralt för projektets lyckande. Vi vet hur belastade skolvärlden

är med allt som ska rymmas i undervisning, passa in i läroplaner, rapporteras och hanteras, och projektet skulle inte bli en belastning.

Tre skolor deltog: en i Visby, en i en mindre tätort på södra Gotland (som samlar elever från ett stort upptagningsområde) och en skola i en mindre tätort på mellersta Gotland. Totalt omfattades 36 klasser från fyra olika årskurser.

För idrottsföreningarna gjordes en noggrann urvalsprocess där vi ville få en bredd både geografiskt och socialt och skapade därför en lista som täckte in: olika delar av ön, både stora och små föreningar, både lag- och individuella sporter, olika kostnadsnivåer kopplade till socioekonomiska faktorer och föreningar med fasta träningsplatser och föreningar som reser runt på ön. Det slutliga urvalet omfattade elva idrottsföreningar och 16 lag.

2. Framtagande av en barnanpassad enkät

Som grund använde projektet KTH:s CERO-enkät, men den behövde anpassas till barn och unga. Till exempel svarsalternativ kring EPA-bilar och skjuts med moped lades till, och frågor kring tjänsteresor, bränsletyp, bilpool och digitala möten togs bort. Projektgruppen, som bestod av projektledaren, KTH-forskaren och projektkoordinatorn med fokus på barns fysiska hälsa, formulerade om frågorna för att vara tydliga och användarvänliga, och det säkerställdes att både språk och svarsalternativ fungerade för målgruppen.

3. Insamling av svar

För att vara säkra på att barnen förstod frågorna och för att bygga förtroende besökte projektgruppen varje deltagande klass och lag. Undantaget var två lag som genomförde enkäten digitalt med hjälp av

våra instruktioner. Vid besöken berättade projektgruppen kort om projektet utan att gå in på detaljer om syftet, för att undvika att påverka barnens svar.

Den digitala enkäten nåddes enkelt via QR-kod eller en kort webbadress. Frågorna handlade om barnens resvanor: hur reser barnen i dag, vad är deras huvudsakliga resesätt, vilka andra sätt använder de för att komma fram, varför reser de som de reser, vad skulle kunna få dem att byta sättet mot ett mer hållbart alternativ (buss, cykel, gång), finns det vilja eller inte att resa mer med de hållbara alternativen?

Besöket tog mindre än 15 minuter per klass, och skolan hjälpte till att skapa ett schema så att vi kunde klara de flesta skolorna under en dag, förutom stadsskolan som hade dubbelt mer elever.

Barnens svar utgjorde grunden för koldioxidberäkningarna och beteendemodelleringen, där potentialen att flytta över resor till mer hållbara alternativ beräknades. Underlaget blev startpunkten för att utveckla förslag till framtida tester.

Barnens föräldrar fick samtidigt en egen enkät. Detta för att kunna jämföra svaren och de olika perspektiven som framkom av barn och vuxna, samt bättre förstå likheter och skillnader i motiv, upplevelser och hinder. Projektet fick totalt 87 svar från föräldrar från två av de deltagande skolorna.

4. Analys

KTH ansvarade för att samla in, bearbeta och analysera enkätsvaren. Resultatet sammanställdes i en rapport som redovisade svaren per skola och träningsanläggning. Den finns som en separat bilaga med namn "FAKTUM Enkätresultat".

Totalt deltog nästan 800 barn och unga i enkäten, vilket blev ett stabilt och trovärdigt underlag för vidare arbete.

Analysen visade både gemensamma mönster och lokala skillnader mellan skolor och anläggningar. KTH:s sammanställning tydliggjorde vilka utmaningar och behov som var återkommande, men också hur förutsättningarna varierade mellan olika delar av ön. De lokala resultaten visade tydligt barnens vilja att gå, cykla och/eller åka mer buss, vilket gav viktig vägledning för att undvika att satsa på fel lösningar på fel platser i projektets nästa steg.

Underlaget enkätsvaren gav gjorde det möjligt att platsanpassa de kommande förslagen till åtgärder, så att de svarade mot faktiska behov och möjligheter på respektive geografiska plats.

5. Fördjupande samtal och workshop

För att förstå resultaten på djupet behövdes mer än siffror. De fördjupande samtalen och workshopparna var avgörande för att kunna ta fram relevanta

lösningar. Barnrättskonsulternas roll var att kvalitetssäkra projektet ur ett barnrättsligt perspektiv. Med deras stöd kunde vi fördjupa och komplettera barnens input genom att utgå från de tidigare enkätfrågorna och bearbeta resultaten inför fortsatt arbete i CERO-modellen.

Vi tog avstamp i enkätfrågorna, men gick djupare för att få fram resonemang, nyanser och känslor bakom svaren. I skriftliga enkäter finns alltid en risk att svaren blir ytliga eller misstolkas, men i samtal får barnen utveckla sina tankar och ge konkreta exempel från sin vardag.

Totalt deltog 48 elever från de tre skolorna i fokusgrupperna där vi hade de fördjupande samtalen. Deltagarna valdes ut för att spegla variation i kön, färdssätt och engagemang i fritidsaktiviteter. Det var svårt att involvera idrottsföreningar direkt på grund av den ideella strukturen, därför representerades fritidsaktiviteter i samtalen av skolelever som själva deltog i föreningsliv.

Mer om hur workshopen gick till i detalj och kring de svaren som samlades in finns i bilagan från Barnrättskonsulterna med namn "FAKTUM Barnrättskonsulternas rapport från de fördjupande samtal (2024)".

6. Framtagning, testning och analys av åtgärder

Efter ett års datainsamling från enkäter, samtal och workshops kunde vi påbörja arbetet med att ta fram förslag till

åtgärder. Arbetet byggde direkt på barnens egna idéer, deras upplevda hinder och önskemål, men kombinerades också med vuxnas erfarenheter för att skapa helhetslösningar. Efter diskussioner med diverse aktörer, både tjänstepersoner inom Region Gotland och externa partners, kartlades vilka möjligheter projektet hade för att genomföra de förslagna testerna.

Efter testperioden skulle resultaten av testerna analyseras utifrån hur stor effekt på klimatpåverkan de hade och de fungerande åtgärderna skulle ha presenterats för Region Gotlands beslutfattare. Allt skedde inte enligt den planen. Projektet behövde ta en ny kurs med nya prioriteringar. Mer om det under rubriken Åtgärdsförslag.



4



Resultat

– barnens synpunkter,
åtgärdsförslag och tester

Analysen av FAKTUM-projektets enkätsvar visar att barns resor till skola och fritidsaktiviteter rymmer stor potential att minska transportutsläpp och samtidigt stärka barns hälsa och självständighet.

Resultat: hinder och möjligheter

Enkätsvaren visar genomgående goda förutsättningar för ökad cykling och gång samt på vissa platser även för ökad kollektivtrafikanvändning.

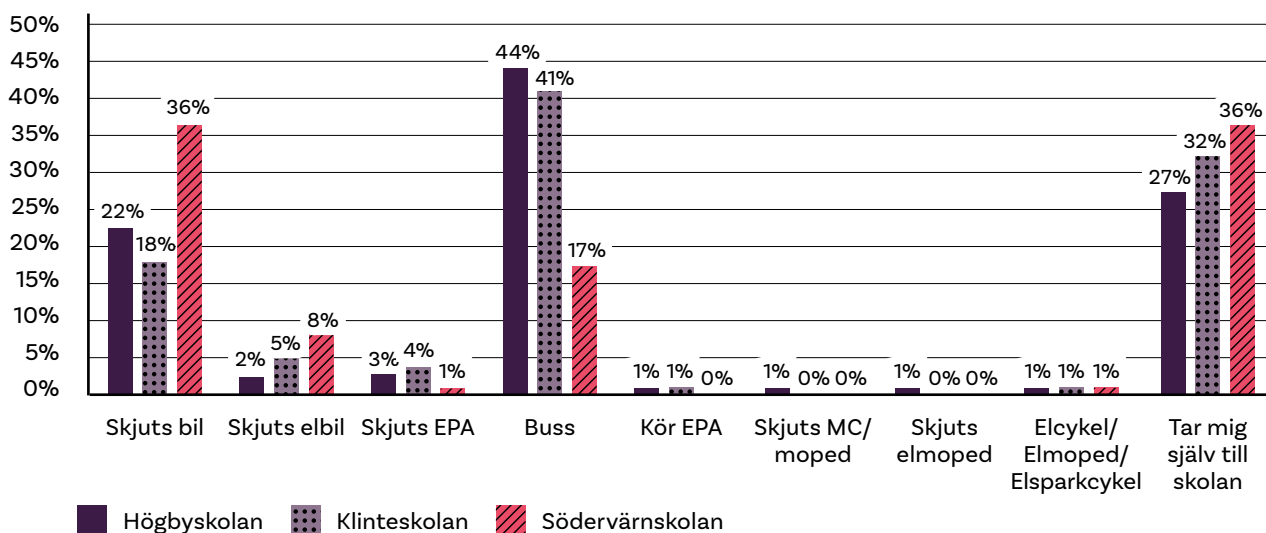
Nedan visas staplar från enkätsvaren från de tre skolorna. Resor till fritidsaktiviteter skedde främst med bil, med motiveringar så som: långa avstånd, busslinjer som inte matchar träningstider samt behovet av att transportera mycket utrustning. Eftersom underlaget för resor till fritidsaktiviteter var så begränsat, ibland endast ett lag per fritidsanläggning, läggs ingen tyngdpunkt på dessa svar i slutrapporten. Resultaten för dessa resor finns dock med i sin helhet som bilaga i KTH:s enkätresultat.

Citat från elev om att ta sig till fritidsaktiviteter:

”Om jag ska åka buss behöver jag vänta två timmar innan träningen börjar. Hockeyn är ganska sent.”

”Jag får skjuts fram och tillbaka men mina föräldrar stannar inte kvar på träningen. De flesta i laget åker en och en, och de flesta får skjuts. Det skulle bli stökigt om alla åkte ihop. Det är också mycket utrustning.”

Genomsnittlig färdmedelsfördelning per dag



Resultaten visar att många bilresor som görs är på korta distanser. På en skola på mindre tätort hade två tredjedelar av de skjutsade under två kilometer till skolan, tre fjärdedelar hade under tre kilometer. På en stadsskola, trots god cykelinfrastruktur och korta avstånd, bodde 71 procent av de skjutsade barnen inom en radie på fem kilometer till skolan.

Bakomliggande orsaker till skjutsning

Orsakssambanden mellan det höga antalet skjutsningar och det låga antalet cykel- och gångresor är inte helt tydliga. Det handlar inte enbart om cykelinfrastruktur eller avsaknaden av sådan, det ligger även något djupare bakom. På den mindre tätorten är orsaken relativt enkel att förstå: området saknar helt cykelvägar och trafiksituationen präglas av tung trafik och höga hastigheter. Här är det uppenbart att det inte går att efterfråga beteendeförändring när infrastrukturen inte ger trygga förutsättningar för det.

Annorlunda är situationen vid skolan i Visby, där det finns goda möjligheter till cykling tack vare Region Gotlands satsningar på förbättrad cykelinfrastruktur. Trots detta har skolan den högsta andelen skjutsning med bil i studien, trots mycket bra förutsättningar för att kunna välja bort bilen.

En förklaring till det kan kopplas till data från Region Gotlands tidigare resvaneundersökning som visar på ett högt

bilberoende i Visby. Av Gotlands 20 mest trafikerade sträckor ligger 17 inom Visby, med en genomsnittlig reslängd på endast 1,7 kilometer. Det tycks därför som att det i staden i stor utsträckning handlar om vana och bekvämlighet att välja bilen.

Det allra vanligaste skälet till skjutsning som barnen angav var tidsbrist. Men SIM CERO visade att många av dem i praktiken skulle kunna cykla eller gå lika snabbt eller till och med snabbare än bilresan tar. På en av skolorna uppgav eleverna exempelvis att 32 procent av deras resor var aktiva, medan SIM CERO visar att hela 56 procent av resorna hade kunnat vara det.

Upplevd restid och faktisk restid

CERO-modellen arbetar med dörr-till-dörr-logik, vilket många privatpersoner inte gör intuitivt. Människor fattar resebeslut utifrån hur de upplever tid, inte nödvändigtvis utifrån hur lång tid resan faktiskt tar. Det som framkom tyder på en övertro på bilens tidsvinst; att bilen per automatik är det snabbaste alternativet stämmer långt ifrån alltid med verkligheten. Detta pekar på en välkänd mekanism inom beteendeförändring: människors uppfattning om vad som sparar tid stämmer inte alltid överens med faktisk restid. Ofta räknas endast den aktiva körtiden med bil in, medan moment som att gå till bilen, skotta snö, leta parkering och gå till slutdestinationen inte tas med i beräkningen. För gång-, buss- och cykelresor upplevs däremot hela resan som ”restid”.

Vanor och föreställningar kan därmed bli ett större hinder än de praktiska förutsättningarna i sig.

SIM CERO visar att bussresorna tar oftast längre tid än bilresorna, och det verkar som att inte alla bussar är planerade utifrån tiderna för skolstart och skoldagens slut.

Citat från elev:



*”Jag åker buss en timme!
Det är så varmt. Och
trångt. Ibland måste
vi sitta tre på ett säte.
Ibland måste jag stå.”*

*”Jag går till bussen,
åker buss en timme och
behöver sedan vänta
en timme innan skolan
börjar. Varannan vecka
bor jag hos mamma som
bor närmare.”*

Den upplevda tidsbristen verkar dessutom bara drabba barn: endast fyra procent av de tillfrågade föräldrarna ansåg att tidsbrist var orsaken till skjutsning. Detta väcker frågan vad barnen egentligen menar med tidsbrist.

När vi på de fördjupande samtalen exempelvis frågade barnen om en senare tid för skolstart på morgonen skulle göra någon skillnad svarade flera att de bara skulle sova längre. Så det kan alltså handla om exempelvis brist på tillräcklig sömn eller en underskattning av tidsbehovet på morgonen, snarare än faktisk tidsbrist.

Samåkning

Ett annat ofta angivet skäl till att ta bilen var samresa, det vill säga att ”flera åker från samma ställe”, vilket innebär att familjemedlemmar reser tillsammans i samma bil till arbete eller skola. Men här behöver man ställa sig frågan hur resan faktiskt skulle se ut om barnet inte hade blivit skjutsat – hade längden av rutten varit densamma? Samåkning är positivt ur miljösynpunkt när två personer från olika hushåll annars skulle köra varsin bil till samma plats. Men i dessa sammanhang handlar det ofta om något annat: barn som egentligen skulle kunna cykla, gå eller ta bussen följer i stället med i bilen, vilket inte innebär någon miljövinst. Dessutom ligger skolor sällan exakt på vägen till jobbet, vilket innebär att skjutsningen ofta leder till längre körsträckor än om föräldern hade åkt direkt.

Avstånd och transportval

På tredje plats som skäl till bilskjuts, efter tidsbrist och samresa, angavs att avståndet är för långt. Men när vi granskar de verkliga körvägarna ser vi att bussar går längs samma rutter. Därför återstår bara ett fåtal situationer där en dörr-till-dörr-skjuts faktiskt är befogad.

Alla busstider på Gotland borde rimligtvis vara synkade med skolornas starttid på morgonen, så att föräldrar även skulle kunna skjutsa barnet en delsträcka, till den närmaste busshållplatsen, och låta barnet åka självständigt med bussen till skolan i stället.

Projektledarens reflektioner:

När främst bekvämlighet och små tidsvinster får styra och valet blir transport med bil, försvinner ofta de viktiga fördelarna med barns självständiga och aktiva färsätt: daglig rörelse, själv-förtroende som medtrafikant, självständighet, ansvarstagande och ökat välbefinnande. Detta behöver lyftas i dialogen med föräldrar, så att de i större utsträckning reflekterar över sina vardagliga transportval. Samtidigt behöver regionen fortsatt arbeta för att tydliggöra att dörr-till-dörr-skjutsning inte är nödvändig, vilka alternativ som finns och vad de för med sig.

Citat från elev:

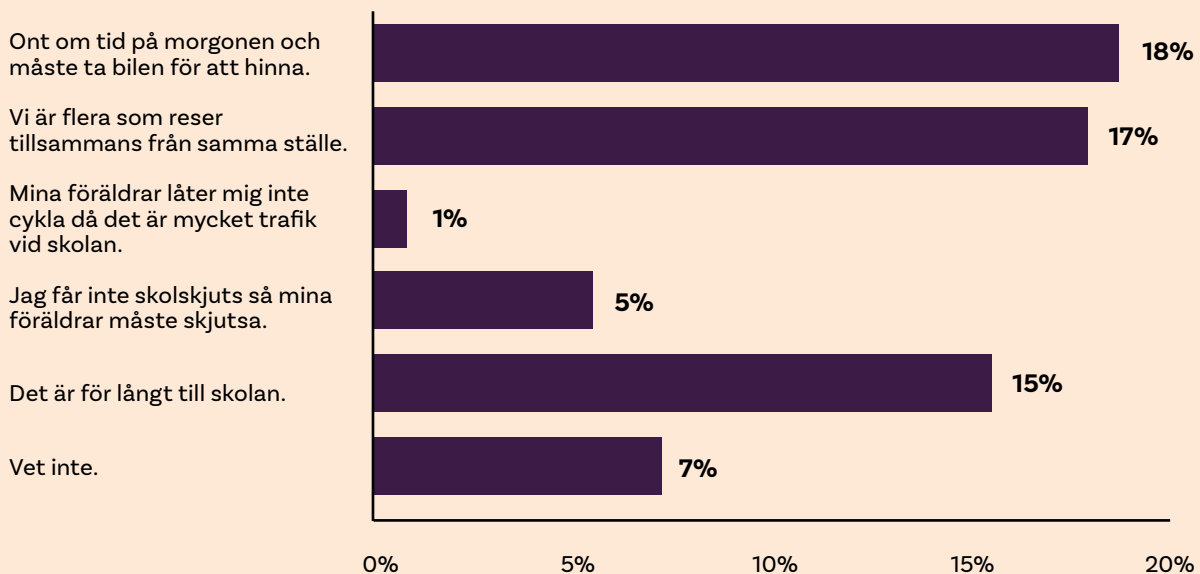
”

”Föräldrar tycker det är skönare att åka själva ibland.”

Barnrättskonsulternas reflektioner:

Samtalen med barnen visar att barn och vuxna i många delar har liknande uppfattningar och skäl till att välja bil/bilskjuts som många vuxna. Det är bekvämt och det går fort. Ur ett barnrättsligt perspektiv är det viktigt att inte göra gruppen barn, som ju i sig är mycket differentierad, till något väsensskilt från vuxna. Bekvämlighet och vana gäller för barn precis som för vuxna. Att ändra sitt beteende kan vara lika utmanande.

Varför får du skjuts till skolan?



Hög förändringsbenägenhet hos barn

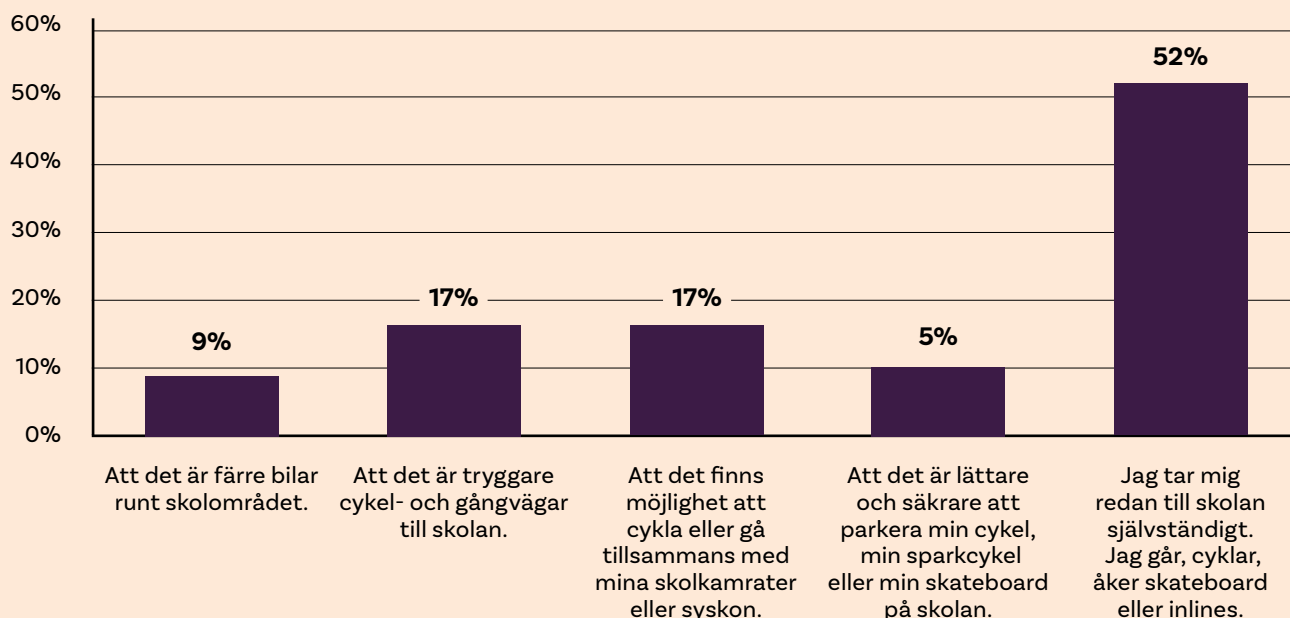
Viljan att ändra sina resvanor fanns: en majoritet av barnen uppgav att de gärna skulle gå, cykla eller åka mer buss. De berättar både i enkätsvaren och i de fördjupande samtalen att det som skulle få dem att välja bort bilskjutsande helt och hållet skulle vara tryggare gångvägar till skolan och hållplatser, samt möjlighet att få resa med kompisar.

Citat från elev:



”Får skjuts om det regnar och om inga cykelkompisar ska komma till träningen. Men om kompisarna cyklar gör jag också det.”

Vad skulle kunna få dig att cykla, gå, åka skateboard, inlines eller på annat sätt ta dig självständigt till skolan?



Fritextsvar – återkommande behov:

- Laga vägar som är sönder
- Förbättra belysningen
- Skapa bättre gång- och cykelvägar
- Egen elcykel eller elsparkcykel skulle minska behovet av skjuts
- Minska bilträngseln runt skolor
- Bygga cykelvägar till skolan

Små förändringar ger stor effekt

Beteendemodellering skapades med hjälp av CERO-modellen genom att beräkna hur små förflyttningar i resvanor ger mätbar effekt på utsläpp i vår grupp om cirka 800 barn. Nedan visas exempel på steg som ger en procents utsläppsminskning:

- **Buss i stället för skjuts:** Om i genomsnitt sex skjutsade elever byter bil till buss innebär det en procents utsläppsminskning.

- **Samåkning:** Om i genomsnitt nio skjutsade elever börjar samåka innebär det en procents utsläppsminskning.
- **Gång/cykel vid korta avstånd:** Om 44 elever med en resväg på under två kilometer byter till gång eller cykel innebär det en procents utsläppsminskning.

Detta visar att små, riktade skiften ger tydlig effekt som kan skalas mot Parisavtalets årliga minskningstakt.

Citat från elev:

”

”Bilisterna kör som idioter, de visar inte vart de ska. Många bilar glömmer att blinka, framför allt ut ur rondeller. Man blir lurad av hur de tänker köra vid övergångsställen.”

”När jag är hos pappa tar jag bussen, och hos mamma cyklar eller går jag. Isfläckar på vägen innebär fallrisk. Sandningen är som den är.”

Barnrättskonsulternas reflektioner:

Ett återkommande tema var att kompisarnas val har stor betydelse. Barn som inte generellt skulle välja att cykla eller åka buss, skulle göra detta om man åkte tillsammans med kompisar.



Åtgärdsförslag

Utifrån barnens svar prioriterades två spår: samåkning och tryggare vägar till skolan. Utöver dessa prioriteringar behövde Region Gotland ändå ha kollektivtrafikens potential i åtanke; om fler barn kan resa med buss, genom att vi ytterligare underlättar bussresor, ger det störst effekt.

Barnens förslag samlades in genom enkätsvaren och de fördjupande samtalen och konkretiserades under workshopen. Förslagen var både genomtänkta och relevanta, och det var uppfriskande att se hur innovativa och positiva de var. De hade inte den ”stelhet” som ofta kan präglade oss vuxnas försök att lösa samma typ av frågor. Att lyssna till barnens perspektiv blev en viktig påminnelse om hur lätt vi fastnar i våra egna strukturer och roller. När personer har arbetat länge inom ett område ser de ofta detaljerna tydligt, men riskerar samtidigt hålla sig fast vid det de är trygga med, i stället för att lyfta blicken och utveckla sitt helhetsperspektiv.

Barnen däremot såg sambanden tydligt. De pratade om trygghet, gemenskap och tillgänglighet på ett sätt som knöt ihop klimat, hälsa och vardag. Det blev också tydligt hur ovana många barn är att bli tillfrågade om frågor som rör deras vardagsresor, det visar hur mycket vi vuxna har kvar att göra för att inkludera barn i sådana diskussioner. Elever på en av skolorna visar bristen av detta väldigt tydligt i sina svar: 15 procent visste inte varför de ens får skjuts.

Projektledarens reflektion:

Min erfarenhet från arbetet med barnen är att det är av yttersta vikt att vi öppnar upp för att ta emot deras synpunkter och inkluderar dem i beslutsprocessen. Vi kan inte skapa lösningar på egen hand, för vi är alltför präglade av våra egna vuxenperspektiv och våra stuprör.

Ett konkret exempel är att bussarnas tider inte alltid är synkade med skolstart och skoldagens slut. Den typen av insikt hade aldrig kommit fram utan en direkt dialog med barnen. Transportfrågor kräver sektorsövergripande samarbete och barns röster hjälper oss att se just det. Barns idéer är inte bara insiktsfulla; de påminner oss om att hållbara lösningar ofta är enklare än vi gör dem till.

Citat från elev:



”Tror inte mina föräldrar tänker på miljön, eller de pratar i alla fall inte om det.”

”Nej, vi brukar inte prata om miljön, varken hemma, med varandra eller i skolan.”

”Jag pratar bara om miljön i skolan.”

Framtagna förslag och rekommendationer

Totalt togs 37 förslag vidare till dialog med Region Gotlands enheter och andra externa aktörer. Flera förslag kunde inte tas vidare. Andra var större strukturella åtgärder som placerades som framtida rekommendationer.

Vissa av barnens förslag utvecklades till insatser snarare än tester, eftersom de i sig inte direkt förändrar beteende, men skapar bättre förutsättningar för att barn ska kunna välja hållbara resor i framtiden. Nedan är exempel på sådana insatser som har genomförts. De stärker förutsättningarna för hållbara resor men kan inte klassas som tester:

- **Lyfta barns bussupplevelser:** Dialog med förare om bemötande och trygghetshöjande rutiner, till exempel

många chaufförer upplevdes som otrygga eftersom de körde för fort.

- **Extra närvaro vid stökiga hållplatser:** Samverkan med polisen kring prioriterade platser.
- **Kommunikation om kollektivtrafikens fördelar:** Biogas, gratis wi-fi, USB-laddning, möjlighet att vila, läslampor vid sittplatserna med mera.
- **Nytt övergångsställe:** Säker väg in i samhället som saknade ett övergångsställe mellan busstation och skola.

Dessa generella önskemål fördes vidare eftersom de rör barns vardag och ofta faller mellan organisatoriska ansvar. Det har varit viktig information för aktörerna eftersom det är något de normalt inte fångar upp i sin operativa vardag.

Förslag på testprojekt

Åtta tester planerades och många av testerna kombinerade flera idéer. Citat från barnen visar deras svar i enkäten, och dessa låg till grund för de åtgärder som utvecklades.

1. Billigare eller gratis bussresor för barn och unga även i stadstrafik: Projektet betalar barns resor i stadstrafiken så att alla barn får tillgång till gratis kollektivtrafik, inte bara de som använder landsbygdsbussarna.

Projektledarens kommentar: Anledningen jag fick veta till att denna förmån tidigare togs bort från stadsbussarna var att "barnen använde bussarna som fritidsgård". Projektgruppen ansåg dock att det inte är rimligt att alla barn ska gå miste om en viktig förmån som avsevärt påverkar tillgängligheten, på grund av att några få individer använde bussarna på ett sätt som inte var avsett. En sådan generell sanktion skulle sannolikt inte tillämpas på vuxna resenärer vid liknande situationer.

Barnrättskonsulterna:

"På landsortsbussarna är det gratis att resa för barn och unga, varför kostnad för busskort inte tas upp som något problem i dessa områden. I stadstrafik kostar bussresan relativt mycket, vilket många barn i dessa områden tar upp som ett hinder för att åka buss."

2. Samåkning till skola/fritidsaktivitet:

Projektet lyfte barns önskan om samåkning vid föräldramöten, visade en enkel modell för schemalagd samåkning eller cykelbuss (där en förälder cyklar med en liten grupp barn och föräldrar turas om mellan dagarna), samt nämnde möjligheten att använda en samåkningsapp där projektet stod för medlemsavgiften.



Barnens önskan:

- Mer kontakt mellan föräldrar i föreningar.
- Planera bättre tillsammans.
- Organiserade cykelturer tillsammans.
- App där man kan få skjuts.

Barnrättskonsulterna:

"De flesta barnen säger att de tycker att det hade varit roligt och önskvärt att samåka med vänner, hellre än att åka själva. Men det är inte lika ofta som det är vänner som bor i närheten så att det är möjligt"

3. Cykelns dag på skolan: En hel dag i cykelns tecken. Projektet byggde flera olika stationer på skolgården på en av de deltagande skolorna. Stationerna hade olika fokusområden som barnen hade önskat sig: hinderbana

och lek, trafikskola, cykelmek, prov av elcykel, lån av utrustning och cyklar via Fritidsbanken, RF Sisu:s ideella verksamhet där det går att låna idrottsutrustning utan kostnad. Projektet passade även på att ha en kunskapshöjande station kring hållbara resor och vad barnen själva kan göra för att skapa en förändring.

Barnens önskan:

- Organiserade cykelturer tillsammans.
- Underlätta användandet av till exempel elcykel.
- Möjlighet att låna elcykel.
- Fler aktiviteter i anslutning till skolorna.
- Tryggare cykelvägar.



4. Beteendeförändring i form av en tävling:

I svaren framkom i stor utsträckning att bilåkning upplevs som mycket bekvämare än att cykla eller åka buss. Många angav också att det som skulle få dem att resa mer självständigt vore att själva äga en A-traktor, i vardagligt tal ofta kallad EPA eller EPA-bil. Därför utformade vi ett test med fokus på beteendeförändring, baserat på COM-B-modellen som utgår från att tre faktorer måste vara uppfyllda för att ett beteende ska förändras: kunskap (Capacity), möjlighet (Opportunity) och motivation (Motivation).

Projektet upphandlade en beteendeeexpert som konstaterade att barnen redan har både kunskap och möjlighet till ökad cykling, men att motivationen saknas. Därför utvecklades ett test med målet att stärka just motivationen. Testupplägget byggde på en tävlingsmodell där de tre skolorna tävlade mot varandra. Eleverna registrerade sina dagliga resor via surfplattor (CERO-verktyget), och fick veckovisa uppdateringar som kunde leda till mindre belöningar om deras skola vann veckans omgång.

Citat från elev:



”Mycket lugnare. Går mycket fortare. Bussen låter som en jävla traktor. Det tar tre minuter för mig att åka bil. Jag slipper bli blöt på väg till bussen, jag slipper halka. Jag slipper tänka. Man blir mer avslappnad.”

”Skönt att åka själv i bilen och inte samåka, för det ger tid att vara ifred.”



5. Skolpersonal på bussen: Informera pedagoger om möjligheten till gratis arbetsresor för att uppmuntra vuxennärvaro på bussarna. Barnen lyfte att det ibland kan vara stökigt eller högljutt ombord, och insatsen syftade till att undersöka om situationen upplevs lugnare när ytterligare en vuxen finns med.

Vid ett besök på en av skolornas busshållplatser såg vi att parkeringen var fullbelagd av skolpersonalens bilar, och eleverna kommenterade att ”ingen vuxen använder bussen”. Det tydliggjorde betydelsen av förebilder och övertygelsen att alla behöver bidra till förändring.

Kännedomen är generellt sett låg kring att vuxna kan resa gratis med skolskjutsbussarna. Därför deltog vi på skolornas APT-möten för att informera om detta, med förhoppningen att fler vuxna skulle vilja pendla med buss eftersom det innebär kostnadsfria

arbetsresor. Vi visade även samtliga rutter och tidtabeller för att tydliggöra att det finns många alternativ för att kunna ta sig till skolan med buss.

Barnrättskonsulterna:

”I arbetet med att få barn att ställa om till ett annat och klimatsmart resande är det viktigt att vuxna visar vägen och föregår med gott exempel. Barnets bästa är alltid den vuxnes ansvar. Signalvärdet är viktigt och vuxna på individuell nivå behöver göra sin del. På en arbetsplats där det finns både barn och vuxna, som till exempel en skola, är det viktigt att man tar sig an klimatutmaningen tillsammans. Det är en fråga för både vuxna och barn. Det ger bättre förutsättningar att få med sig barnen, men skickar också viktiga signaler om att vuxna tar ansvar i frågan.”



6. Slopa regionens distansgräns för skolbuss:

I dag har regionen en gräns på tre kilometer för att bevilja skolskjuts. Elever som bor närmare än tre kilometer från skolan är därför inte berättigade till skolbuss. Tre kilometer på en mindre tätort är ett långt avstånd när det saknas förutsättningar för säkra cykel- eller gångresor. Ofta finns bara en smal vägren, ibland inte ens det; på en av orterna saknades till och med linjemålning på vägen. Detta kombineras med hastigheter på 70 kilometer i timmen och tung trafik till det industriområde som ligger mindre än en kilometer från skolan. Testet syftade till att undersöka om möjligheten att åka skolbuss även vid kortare avstånd skulle främja mer hållbart resande. Eftersom regionen inte har skapat tillräckliga förutsättningar för cykling eller gång innebär dagens distansgräns i praktiken att många barn av säkerhetsskäl och omtanke blir skjutsade med bil, trots att de bor nära skolan.

Barnrättskonsulterna:

”Vuxna måste ge barn möjlighet att skapa förändringar. Det förutsätter dock att det är förändringar som är möjliga och rimliga för barnen att delta i. Vuxna måste ta ansvar för att ge barnen förutsättningar att göra rätt. Övriga aktörer på strukturell nivå behöver visa att de gör sin del i arbetet. Att planera, anpassa tider, kommunicera, bygga cykelbanor m.m. är sådant som sänker trösklar och ger förutsättningar att ändra beteenden.

7. Uppmuntra cykling på skolgården:

Barnen uttryckte osäkerhet kring att cykla i trafik, och trots korta avstånd till skolan valde många ändå att inte cykla. Ett sätt att uppmuntra barn att ta med cykeln var därför att skapa en lockande cykelbana på skolgården,

som kunde inspirera dem att ta med cykeln till skolan, det vill säga cykla till skolan, för att kunna prova banan och testa olika hinder.

Detta skulle också innebära cykling under kontrollerade former, med vuxna närvarande på skolgården. Barnen skulle behöva titta runt och vara uppmärksamma för att undvika kollisioner, men miljön var trygg eftersom den skulle vara helt bilfri. Testet var tänkt att omfatta olika cykelhinder och en bana runt hela gården som kunde användas både under raster och i undervisningen, exempelvis på idrottslektioner.

8. Tryggare hållplatser vid skolorna: Ingen av skolorna hade busskurer, vilket var något eleverna efterfrågade. Gotland har en ny busshållplatshandbok som regionen ska följa, vilket innebär att de äldre befintliga busskurerna i trä snart inte längre kommer att användas. Det finns många sådana kurer längs mindre vägar där bussarna slutat trafikera sedan en lång tid tillbaka. Tanken var att ta bort dessa övergivna kurer, rusta upp dem inom regionen och placera dem vid skolorna, så att elever som väntar på bussen får ett väderskydd.

Barnrättskonsulterna:

”Barnen efterfrågar bättre hållplatser på flera håll. På vissa platser saknas det exempelvis busskurer. På andra platser är det för mycket buskage runt hållplatsen vilket skymmer sikten och gör det otryggt.”

Citat från elev:

”

”Jag skulle behöva en busskur. Det finns inget skydd om det till exempel kommer en lastbil.”

”Buskar och träd, så man ser inte om det kommer bilar eller inte, ingen busshållplats.”





Genomförda tester och resultat

Flera tester föll bort på grund av återtagna åtaganden (nr 7 och 8) eller för lågt deltagande (nr 1, 2, 5 och 6).

Själva testkonceptet väckte generellt sett motstånd inom regionens olika enheter, och i slutändan genomfördes endast två tester: cykelns dag och beteendeförändring, test nummer 3 och 4.

Trots att projektet hade resurser, finansiering och lösningar för de tänkta testerna så uppstod de största hindren inom den egna organisationen. Åtgärder som fått klartecken i planeringsfasen stoppades när det var dags för praktiskt genomförande.

Alla tester var tänkta att vara tillfälliga, riskfria insatser med syftet att mäta effekt och använda resultaten som underlag för ett förslag för beslut om permanenta förändringar. Men när initiativen inte passade in i befintliga arbetssätt eller befintlig ansvarsstruktur blev det i praktiken stopp.

Ämnet uppfattades som viktigt, men i många fall verkade berörda personer inte se att de själva kunde vara en del av lösningen. Att våga testa sig fram skulle ha gett de bästa förutsättningarna för långsiktig förändring, men i stället föll organisationen tillbaka i invanda arbetsmetoder och såg fler hinder än möjligheter.



Genomförda testprojekt

1. Cykelns dag

- **Genomförande:** Hela skolan deltog, förskoleklass till årskurs 9. Förskoleklass till och med årskurs 6 deltog aktivt i aktiviteterna, medan årskurs 7 till 9 fick kunskapsmoment om klimat och tävlingen som nämns under punkten 4.
- **Bemanning:** Fem personer, två från projektet och tre från skolpersonalen.
- **Omfattning:** Cirka 30 elever per timme i rullande grupper. Aktiviteter pågick från klockan 9.00 till 15.30.
- **Effekt i skolan:** Mycket uppskattat och vi såg en tydlig attitydförändring, även

bland äldre elever som initialt tyckte att cykling var "tråkigt". Skolan vill genomföra dagen igen nästa år.

Cykelns dag blev en av projektets mest uppskattade insatser. Hela skolan deltog under en dag fylld av aktivitet, lärande och rörelse. Barnen tyckte att det var väldigt fint att få vara ute på gården en hel timme och prova olika aktiviteter tillsammans. Det var första gången skolan ordnade något liknande för alla årskurser, tidigare har sådana aktiviteter enbart genomförts för barn på fritids. Många barn ville återkomma till aktiviteter flera gånger under dagen. De äldre eleverna blev besvikna när de hörde att de inte

fick prova banorna, ironiskt nog samma elever som tidigare uttryckt att cykling var tråkigt. Det visar att när man gör det roligt och skapar en känsla av gemenskap kan attityder förändras snabbt.

Pedagogerna gav mycket positiv feedback och tyckte att det var roligt att se så mycket liv och rörelse på skolgården. Vi genomförde flera av de aktiviteter som barnen själva önskat i samtal och enkäter, och kompletterade med kunskapshöjande moment om klimat och hållbara transporter samt en kick-off för den kommande tävlingen.

Aktiviteterna omfattade bland annat:

- hinderbana
- trafikskola
- prova på BMX-cykling i skogen
- genomgång av trafikskyltar
- samtal om hållbarhet
- cykelmek med praktisk genomgång av hur man byter slang och en tävling om snabbaste däckbytet

Vi hade kontakt med både en lokal NTF-representant och en cykelmekaniker, men tidsplanen gjorde att de inte kunde delta denna gång. Som tur var tog engagerade fritidspedagoger vid och såg till att de flesta av barnens önskemål ändå kunde bli verklighet: de höll i både cykelmek och trafikskola. Barnen hade även önskat att få prova elcyklar, men det fanns inga elcyklar i mindre tumstorlek, vilket gjorde att den delen tyvärr föll bort.

Tips inför nästa gång: Erfarenheterna visar att det är värdefullt att samla flera lokala aktörer. Ett brett samarbete gör evenemanget både rikare och mer engagerande för barnen. Därför är det viktigt att vara ute i god tid med att boka datum med externa samarbetspartners.

2. Beteendeförändring

(Tävlingen om hållbara resor)

- **Verktyg:** Tävlingen var i praktiken CERO-modellens beteendepåverkande "mikroinstrument". Verktögen innehöll CERO-registrering via surfplattor (lånepplattor och vägghållare), veckovisa resultatblad samt små belöningar (sponsrade varor/prylar för 10 till 20 kronor styck).
- **Observationer:** Högt engagemang bland yngre elever; mer varierande bland äldre. Viss över- och underregistrering förekom, vilket var väntat i elevgrupper. Formatet väckte dock intresse och skapade vänskaplig tävlan mellan skolorna.
- **Praktik:** Låg tröskel och fungerande logistik med utvald skolpersonal som kontaktpersoner. Existerande avtal med matgrossisten Keges möjliggjorde att belöningar levererades varje vecka. De sponsrade även flera produkter eftersom de har ett starkt engagemang för hållbara resor och såg projektet som ett gott ändamål. Det gjorde att kostnaden för testet blev mycket låg.



Tävlingen visade att enkelhet är nyckeln till engagemang: när skärmen var synlig och resan lätt kunde registreras med ett enda tryck deltog barnen gärna. Man såg direkt sin egen påverkan till resultatet. En annan framgångsfaktor var att vi pratade direkt med eleverna om tävlingen; om informationen endast hade skickats ut digitalt hade genomslaget sannolikt blivit betydligt lägre.

De veckovisa uppdateringarna höll intresset vid liv och skapade möjlighet till

att själv påverka det slutgiltiga resultatet hos barnen. Det var också en fördel att tävlingen hölls i ett begränsat format: när bara några få skolor tävlade mot varandra blev sammanhanget och konkurrensen tydligare, engagemanget större och gemenskapen starkare.

Tips inför nästa gång: Gör det ännu enklare för eleverna att registrera för belöningsmomentet: helst genom att låta dem skriva upp sitt namn direkt i samband med att tävlingen introduceras.

5



Slutsatser

Denna del sammanfattar projektets främsta insikter från barnens röster och CERO-modellens analys till de organisatoriska erfarenheterna.

Syftet är att tydliggöra vad vi har lärt oss, vilka resultat som kan tas vidare i regionens fortsatta arbete med barns hållbara resor och hur vi behöver utveckla våra arbetssätt för att barnens perspektiv ska bli en självklar del av planering och beslutsfattande.

Resultaten visar att barns perspektiv tillför ny kunskap och nya sätt att se på hållbar

mobilitet. Punktlistan nedan sammanfattar de mest centrala resultaten:

- **Korta avstånd – högt bilberoende.**
Nästan hälften, 43 procent, av de barn som skjutsas till skolan bor inom en radie av två kilometer från skolan.
- **Tidsbrist är den vanligaste orsaken till bilresor,** men SIM CERO-data visar att många barn skulle kunna cykla snabbare än bilresan i praktiken tar.
- **Viljan till förändring finns.** Majoriteten av barnen vill gå, cykla eller åka mer buss – förutsatt att det känns tryggt och roligt.

- **Små förändringar kan ge stor klimatnytta.** CERO-modellen visade hur få individer som faktiskt behöver ändra resvanor för att minska utsläppen med en procent. Det är en insikt som gör arbetet både konkret och skalbart och som Region Gotland har nytta av i kommande insatser.
- **Lokal anpassning ger störst effekt.** De lokala resultaten visade stora skillnader mellan skolor och orter, vilket bekräftar att platsanpassade lösningar är avgörande.
- **Barnens perspektiv tydliggör verkliga hinder.** När barns erfarenheter och behov tas med i planeringen blir åtgärderna mer träffsäkra, engagerande och långsiktigt hållbara. Dessutom skapas nya perspektiv och mer hållbara, verklighetsnära lösningar.
- **Fokus på att skapa en fungerande grund.** På grund av vändningen i testfasen behövde stort fokus mot slutet av projektet läggas på att bygga kapacitet internt. Vi insåg att vi först måste rusta organisationen för att skapa förståelse, verktyg och rutiner som gör det möjligt att ta emot barns förslag och omsätta dem i faktiska beslut.

Projektet har gett viktiga lärdomar både om barns resvanor och om hur vi som organisation behöver utvecklas för att kunna använda barns perspektiv på riktigt.

Barnens engagemang har visat att viljan till förändring finns, men att vi vuxna behöver skapa förutsättningarna: tryggare

vägar, eget exempel, enklare val och en kultur som uppmuntrar till delaktighet och vi-anda. En tydlig lärdom är att verklig förändring kräver mer än bara infrastruktur.

Genomförandet av testerna visade tydligt att Region Gotlands egen organisation inte var redo att hantera den här typen av frågor, särskilt när initiativen kom från sidan, inte från kärnverksamheten, och dessutom byggde på barnens röster.

Det behöver byggas en organisation som vågar pröva nya arbetssätt och ser barns röster som en resurs i planering och beslutsfattande. För att det ska bli möjligt krävs strukturer för att omsätta barns perspektiv i konkret handling, som en naturlig del av hur vi planerar transportsystem, skolmiljöer och samhällsservice.

Region Gotland är inte ensam om denna utmaning. Det syns tydligt i nationella kartläggningar, exempelvis i BRIS regionrapport 2025, där kommunerna själva anger att den största utmaningen i arbetet med barnkonventionen handlar om rutiner, praxis och arbetssätt, 35 procent, följt av brist på tillräckliga resurser, 23 procent.

Den bilden stämmer väl överens med vad vi själva såg i projektet: att det saknas fungerande strukturer som gör det enkelt för tjänstepersoner att ta in och använda barns synpunkter i planeringsarbetet.

6



Förankring i organisationen och väg framåt

Det jag som projektledare främst bär med mig är en oväntad men viktig insikt: att lyssna på barn och tänka på barns behov upplevs fortfarande som något ”extra” snarare än som en självklar del av planeringen av transporter och samhällsstruktur. För att förändring ska bli möjlig behöver vi inte bara prata om barns röster, utan också bygga en organisation som skapar tid, mandat och förutsättningar att lyssna på dem och agera därefter.

Utveckling av digitalt beslutsstöd

Mot den bakgrunden tar projektet nu ett första steg genom att utveckla ett digitalt beslutsstöd där resultaten från projektet samlas. I beslutsstödet synliggörs barns röster, kartläggningar och analysdata på ett sätt som gör dem tillgängliga och användbara för planerare, strateger och beslutsfattare i hela regionen. Ambitionen är ett användarvänligt format som gör det enklare att integrera barnens perspektiv i det dagliga planerings- och prioriteringsarbetet.

För att inte låta resultaten från nästan 800 barn gå förlorade utformas beslutsstödet som en öppen digital berättelse, tillgänglig för alla att ta del av. Tanken är att sidan ska vara lätt att använda, kunna filtreras utifrån geografi, målgrupp och transportsätt, och på sikt bli en naturlig del av regionens planeringsprocesser och ett konkret verktyg för att ta hänsyn till barn i praktiken.



Dialog inom organisationen

En följd av projektet är även en dialoggrunda med olika förvaltningar. Syftet är dels att synliggöra de hinder som uppstått under projektets gång, dels att fånga upp hur strategier inom regionen ser på process, händelseförlopp och utfall. Centrala frågor i dialogen är i vilken form data behöver presenteras för att organisationen i större utsträckning ska kunna arbeta tvärsektoriellt och barnrättsbaserat, samt hur beslutsstödet bäst kan stödja att barns röster integreras i ordinarie beslutsprocesser.

Sammantaget blev det tydligt under projektperioden att detta handlar om en bredare mognadsresa för stora delar av organisationen. Arbetet som nu påbörjas är inte ett avslut, utan början på ett långsiktigt skifte i hur barns perspektiv tas till vara i regionens planering.

7



Projektleaders avslutande reflektioner

Barnens röster har påmint oss om varför vi gör det här: för framtiden, för hälsan och för att skapa ett samhälle som fungerar bättre för alla. För att lyckas med omställningen till hållbar mobilitet måste vi som region ändra vårt synsätt. Det handlar inte bara om infrastruktur eller teknik: vägen mot hållbara resor börjar med människor och hur vi reser, lever och formar vår vardag. För att lyckas behöver vi våga tänka nytt, samarbeta över gränser och se

barns perspektiv som en del av lösningen, inte som ett tillägg.

Det saknas samplanering i det arbetssätt som krävs för att utveckla och bibehålla framtidens hållbara resor. Vi ser ett mönster där problem till stor del tycks lösas med samma verktyg och logik som en gång skapade dem: genom trafikplanering, trafikingenjörer och tekniska lösningar som inte i tillräcklig utsträckning fångar det mänskliga och

beteendemässiga perspektivet. Där det sällan tas hänsyn till de livslånga vanor som nu behöver ändras. Alltför ofta verkar planer och dokument tas fram utan verklig dialog med de människor som påverkas av de ritade linjerna. Det är inte konstigt att motstånd uppstår när de som berörs inte har fått vara del av samtalet.

Det som saknas är framför allt verklig inkludering: att vi lyssnar på riktigt och låter de som berörs vara med och forma lösningarna, särskilt de grupper vars röster idag inte hörs tillräckligt. Först då kan vi bygga hållbara resvanor som håller över tid och samtidigt stärker både klimatet, hälsan och tilliten till samhället.

En av slutprodukterna skulle ha varit rekommendationer för åtgärder som bevisligen minskar klimatutsläppen från barns transporter. Dessa togs inte fram eftersom de planerade testerna i stor utsträckning inte genomfördes. Som jag ser det grundar det sig i en organisatorisk ovana att involvera barn som behovsägare i planeringen samt på att det valda angreppssättet, där flera samhällsaktörer tillsammans ska bidra till lösningar kring barns transporter, fortfarande är relativt nytt. Det här är ett område som behöver stärkas ytterligare framöver.

Nu är det verkligen dags att vidga perspektivet. Hållbar mobilitet handlar inte om att få människor att anpassa sig till systemet, utan om att forma ett system som människor vill vara en del av. Om vi

redan nu planerar ett transportsystem som barnen vill använda, då bygger vi också ett samhälle som fungerar för framtiden. Det de lär sig nu kommer de föra vidare till sina egna barn, och det är så kultur och beteenden förändras på riktigt: över generationer.

Men utan att förstå vilket system barnen själva vill vara en del av, riskerar vi att fortsätta planera för en verklighet som redan håller på att förändras. Framtidens transporter kommer att se annorlunda ut och om vi inte planerar den tillsammans med dem som ska bo och leva där, är risken stor att vi bygger för det förflutna i stället för framtiden.

Förändring kommer inte av sig själv. Den kräver mod, uthållighet och viljan att lyssna och tänka nytt, även när det är obekvämt. Vi måste sluta tro att klimatutmaningen kan lösas enbart med stuprörstänk och planer. Den kräver ett skifte i synsätt: från att bygga system åt människor till att bygga system tillsammans med människor.

Det är nu Gotland behöver ta steget. Vi har kunskapen, viljan och rösterna som kan visa vägen. Det som återstår är att omsätta dem i handling. Vi vet vad som krävs och när barns perspektiv blir en självklar del av planeringen förändras mycket: besluten blir klokare, lösningarna mänskligare och framtiden kommer närmare. Låt oss börja där, tillsammans.

Petra Ahlman, Hellvi december 2025

Mer läsning

- Rapport: FAKTUM: Enkätresultat (2023)
- Rapport: FAKTUM: Barnrättskonsulternas rapport från de fördjupande samtal (2024)
- Rapport: Bris regionrapport (2025)
- Rapport: Resvaneundersökning Region Östergötland (2023)
- Rapport: Folkhälsomyndigheten Skolbarns hälsovanor i Sverige (2021/22)
- Rapport: Folkhälsomyndigheten – Ett kunskapsstöd om klimatoro hos barn och unga (2023)
- Rapport: VTI – Barn som vägvisare (2025)
- Studie: Karlstads Universitet – Barn som själva tar sig till skolan är mer nöjda och presterar bättre (2018)
- Studie: Luleå Tekniska Universitet – Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationell rekommendation för aktiva skolresor – en barnkonsekvensanalys (2023)
- Studie: VTI – Cykling bland barn och unga (2017)
- SMHI – Nationella emissionsdatabasen

Hänvisning till studier som avgränsar fokusområdet enbart till barns resor till och från skolan:

- Nationell rekommendation för barns aktiva resor till och från skolan
- Adolescents' perceptions of active school transport in northern Sweden
- Ökad medvetenhet om aktiva resor till skolan ger många fördelar
- Aktiva skoltransporter

energi centrum GOTLAND

Projektid: 1.8.2023–28.2.2026

Projektteam: Projektledare Petra Ahlman,
projektkoordinator Kristin Hjorth, docent Markus Robért

Finansiering: Vinnova

Produktion: Milou Communication