

Välj förvaltning
Regional utveckling
Ludvig Simonsson
Processledare

Konsekvensanalys

Datum	Diarienummer
2026-04-14	RS230670

Regionstyrelsen**Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys****Fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030****Sammanfattning**

[Analysstöd på intranätet](#)

Analysen visar att de mål och principer för kollektivtrafikens utveckling som finns framtagna i Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 kan ha både positiv som negativ påverkan på både barn och vuxna, men särskilt kvinnor, barn i skolålder, barn i socioekonomiskt sårbara familjer och barn med funktionsnedsättning. Eftersom barn ofta är beroende av vuxna för sina resor påverkas deras tillgänglighet direkt av vuxnas möjligheter att resa, särskilt kvinnors, som oftare ansvarar för barns transporter och använder kollektivtrafik i högre grad än män.

Statistik visar att kvinnor i mindre utsträckning än män har körkort och tillgång till bil, och de reser mer kollektivt, särskilt i vardagen. Män är mer bilberoende och reser längre till arbete, medan kvinnor gör fler kortare resor. En välutvecklad kollektivtrafik gynnar därför kvinnor i högre grad och kan bidra till att minska strukturella skillnader i tillgång till arbete, utbildning och samhällsservice.

De mål och principer som finns angivna i remissversionen kan leda till ökad tillgänglighet för barn och kvinnor, särskilt de med funktionsnedsättningar, både vad gäller påstigning vid hållplatser och resande med kollektivtrafikens fordon. Vidare visar analysen att tillgängligheten kan öka för dessa grupper, särskilt om de är bosatta i länets städer och/eller i kollektivtrafikstråken. Även tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken kan stärkas för dessa grupper och därigenom bidra till en ökad tillgänglighet.

Samtidigt riskerar barn och kvinnor på landsbygden och utanför kollektivtrafikstråken att få sämre tillgång eftersom trafikutbudet delvis styrs av befolkningsunderlag, vilket i de fallen riskerar stärka bilberoendet eller minska tillgängligheten för de utan bil. Erbjudandet om ett grundläggande basutbud kan däremot stävja de negativa effekterna något.

Dialog med ungdomar har genomförts, men barnens delaktighet i framtida planeringsprocesser behöver konkretiseras. Sammanfattningsvis visar analysen att en tillgänglig och trygg kollektivtrafik kan bidra till både ökad jämställdhet och förbättrade möjligheter för barns delaktighet och tillgänglighet. Samtidigt krävs ett fortsatt arbete för att inkludera dessa grupper och så långt som det är möjligt arbeta för att minska geografiska skillnader i tillgängligheten.

Ärendet i korthet

Ärendet avser beslut om att fastställa den reviderade versionen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för programperioden 2026–2030. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål och strategier för den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. I samband med revideringen har mål, strategier och innehållet i övrigt setts över och reviderats vid behov.

Kollektivtrafiken är ett fördelningspolitiskt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar för invånarna och bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle. Det innebär att det ska vara möjligt för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Kollektivtrafiken skapar grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla, arbeta och studera på jämlika villkor oavsett var man bor. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, skolor, fritidsaktiviteter och service. En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Omkring 60 procent av befolkningen över sex år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla.¹

¹ Hallandstrafiken, 2026. [Därför är kollektivtrafiken ett bra val - Hallandstrafiken](#) Hämtad: 2026-04-13

Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys

[Analysstöd på intranätet](#)

Grupper som berörs

Ärendet berör gruppen barn generellt, men särskilt barn i skolåldrar upp till 18 år, barn som tillhör socioekonomiskt sårbara familjer och barn med funktionsnedsättningar. Vidare berör ärendet grupperna kvinnor och män med olika funktionalitet och av olika åldrar.

Barn är i större utsträckning beroende av kollektivtrafiken eller av att resa ihop med en vuxen för att ta sig till skola, service och aktiviteter. Om den vuxnes möjlighet att resa kollektivt ökar gör även barnens möjligheter det. Vice versa minskar barns möjlighet att resa kollektivt om den vuxnes gör det, exempelvis om biljettpriiser ökar, tidtabeller ändras med negativ effekt, eller om turer dras in.

Kollektivtrafiken används av både män och kvinnor men i olika grad där det går att identifiera statistiska skillnader mellan könen resvanor. Kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män, och ansvarar oftare för yngre barns transporter till och från förskola/skola i större utsträckning än män. Yngre barn blir därigenom beroende av att den vuxnes, särskilt kvinnors, tillgänglighet med kollektivtrafik och till kollektivtrafik är god.

Beslut om kollektivtrafiken påverkar båda könen men i olika utsträckning. Enligt statistik från Svensk kollektivtrafik använder 52% av kvinnorna kollektivtrafik minst en gång per månad jämfört med 44% av männen. Tillgång till bil och körkort är något mindre vanligt bland kvinnor jämfört med män. Kvinnor använder kollektivtrafik för 20% av sina arbetsresor medan motsvarande siffra för män är 14%. Män reser längre sträckor till arbetet och är mer bilberoende medan kvinnor gör fler kortare resor och använder gång, cykel och kollektivtrafik oftare. En förbättrad kollektivtrafik kan därför öka jämställdheten mellan kvinnor och män avseende tillgänglighet till arbete, studier och olika aktiviteter.

Analysen

Barnets perspektiv är barns egen syn på sitt liv och sin omvärld som baserats på barnets ålder, mognad, erfarenheter, tradition, kultur och nuvarande livssituation. Barnperspektivet och dess koppling till kollektivtrafiken finns beskrivet i remissversionens kapitel 2 "Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik" där barns behov och tillgänglighet sätts i sitt sammanhang kopplat till kollektivtrafiken och möjligheten att öka barns tillgänglighet

genom en välplanerad kollektivtrafik. Barnperspektivet återfinns även i målkapitlet där FN:s barnkonvention lyfts fram samt genom ett särskilt formulerat mål om att bland annat barns behov ska beaktas.

I samband med framtagandeprocessen av trafikförsörjningsprogrammet har dialoger genomförts med gymnasieungdomar för att säkerställa så att deras perspektiv tagits om hand. Dialogen syftade till att få ungdomarnas perspektiv på vardagsresandet och deras hela resa från dörr till dörr.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål om tillgänglighetsanpassning. Dels med fokus på kollektivtrafikens fordon där målet är att samtliga fordon ska vara tillgänglighetsanpassade. Dels mål med fokus på att samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade och att samtliga hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade. Vidare finns en långsiktig ambition om att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats. Att arbeta mot mål om tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser ökar tillgängligheten för framför allt barn och vuxna med funktionsnedsättningar och deras möjligheter att nyttja kollektivtrafiken för sina vardagsresor. Barn och vuxna med funktionsnedsättningar som bor på landsbygden riskerar att påverkas negativt av att inte bo nära en hållplats med fler än 20 påstigande per dygn. För dessa grupperns mobilitet blir den anpassade kollektivtrafiken viktig och för barn specifikt blir skolskjutsen en viktig del av deras tillgänglighet och möjlighet att ta sig till och från skolan.

Programmet innehåller målsättningar om social inkludering med fokus på att kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker, att särskilt barns, äldres, funktionsnedsatta och socioekonomiskt sårbara grupperns behov ska beaktas och att andelen hällänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka. Detta kan på sikt medföra positiva effekter för barn och vuxnas tillgång till kollektivtrafik och i förlängningen deras tillgänglighet om fler bor närmare kollektivtrafiken. Ur jämställdhetsperspektiv är det positivt då kvinnor i större utsträckning än män nyttjar kollektivtrafiken. Även en ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken är särskilt positivt för de grupper som är mest beroende av kollektivtrafiken för sin tillgänglighet så som barn, unga, kvinnor och personer med funktionsnedsättningar. Att ett särskilt mål finns för att beakta bland annat barns behov utgör en viktig ambition för utvecklingen av kollektivtrafiken och kan innebära positiva effekter för dessa grupper när deras perspektiv får större utrymme. Hur barn ska involveras i processer framöver konkretiseras dock inte i trafikförsörjningsprogrammet. Det blir därför viktigt att utveckla relevanta dialogforum, ta fram kunskapsunderlag

och etablera en samordning mellan viktiga aktörer för att säkerställa så att målet uppfylls under planperioden.

Kopplat till målen i trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal principer för trafikutvecklingen. Principerna fokuserar bland annat på att resbehovet ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken och att snabba restider ska prioriteras i kollektivtrafikstråken. Vidare ska varje invånare erbjudas grundläggande resmöjlighet genom ett basutbud. Vad gäller den förstnämnda principen kan positiva effekter uppstå för de barn och unga som bor i områden med stort befolkningsunderlag belägna i stråken då dessa områden får ett större kollektivtrafikutbud. För de barn som bor i mer glesbefolkade områden med ett mindre befolkningsunderlag blir, som en konsekvens, utbudet mindre. Detta kan riskera innebära en sämre tillgänglighet och ett ökat beroende av att vuxna kan skjutsa med bil. För kvinnor kan principen om att resbehovet ska styra utvecklingen innebära att de som bor i mer tätbefolkade områden får en ökad tillgänglighet vilket är positivt ur jämställdhetssynpunkt. De som bor i de mer glesbefolkade områdena där utbudet blir lägre kan däremot drabbas negativt och få en sämre tillgänglighet och blir mer beroende av bilen som färdmedel. För personer utan tillgång till bil blir den negativa effekten större, vilket i större utsträckning är kvinnor. Den negativa effekten för kvinnor och barn kan vägas upp något av principen om att varje invånare ska erbjudas grundläggande resmöjlighet vilket ger en grundläggande tillgänglighet för de som bor i glesare geografier.

För principen om att prioritera snabba restider i kollektivtrafikstråken kan de positiva effekterna bli de samma som nämnts ovan. En ökad tillgänglighet för de som bor i stråken, som får snabbare restider. Detta blir positivt för de grupper som i större utsträckning är beroende av kollektivtrafiken vilket är kvinnor och barn. De som bor utanför stråken riskerar få sämre tillgänglighet med kollektivtrafiken och bli mer beroende av att bil finns tillgänglig, samtidigt som de har ett basutbud att tillgå som säkerställer en grundläggande tillgänglighet.

Det är viktigt att påpeka att det gynnar båda könen om kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och fler har möjlighet att nyttja den. Det kan leda till minskad trängsel i stadstrafiken och bättre utomhusmiljöer för alla. Men i större utsträckning är det kvinnor som gynnas vilket är positivt ur jämställdhetssynpunkt.

