



”Ett gått exempel”

- En kvalitativ studie om skolors arbete med aktiv skolpendling

Johan Larsson och Erik Stridh

GYMNASTIK- OCH IDROTTSHÖGSKOLAN
Examensarbete 48:2010
Lärarprogrammet 2007-2011
Seminariehandledare: Kent Sahlin
Examinator: Pia Lundquist Wanneberg

Sammanfattning

Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att undersöka hur skolor framgångsrikt kan arbeta för att stimulera elever till aktiv skolpendling. För att uppfylla syftet har vi undersökt vilka strategier skolor använder samt vilka förutsättningar och hinder som finns i arbetet med aktiv skolpendling.

Metod

Metoden som använts är kvalitativ i form av intervjuer. Urvalet är strategiskt där låg- och mellanstadieskolor valts eftersom de i nuläget bedriver ett arbete för att stimulera elever till att gå eller cykla till och från skolan, personer som intervjuats är också drivande i detta arbete. Urvalet har utgått ifrån projektet ”säker och lekvänlig skolväg” för att hitta skolor som matchar denna profil.

Resultat

I resultatet har både övergripande och konkreta strategier framträtt. Övergripande strategier består av flera samverkande faktorer som genomsyrar verksamheten, vilket skolorna menar bidrar till ett helhetstänk. Ett övergripande sätt är att skolorna till exempel försöker påverka synsättet hos elever, föräldrar och personal, genom att använda sig av flera olika konkreta strategier. De konkreta strategier som används på skolorna är trafikpoliser, vandrade skolbussar, gå och cykla tävling, bilfria september, trafikkalendern, olika temadagar samt skapa en stödjande miljö för fysisk aktivitet. Resultatet påvisar yttre faktorer som antingen möjliggör eller begränsar arbetet, beroende på om de bidrar eller motverkar arbetet på skolorna. De yttre påverkande faktorerna som framträtt är den fysiska miljön, föräldrastödet, samarbete med projektet ”säker och lekvänlig skolväg”, skolans personal, synsättet hos vuxna på skolan samt tidsaspekter.

Slutsats

De slutsatser vi kan dra är att det är viktigt att engagemanget för arbetet med aktiv skolpendling kommer från skolans alla olika parter, för att arbetet ska bli framgångsrikt. Vi menar att det är väsentligt att skolans personal, föräldrar och elever är involverade i arbetet, vilket gör att de vill investera den tid och energi som krävs. Främst är det av vikt att förmedla information till vuxna, i synnerhet föräldrar, för att skapa goda förutsättningar för att alla ska kunna se vinsterna med arbetet. Ett exempel som möjliggör arbetet är att skolan samarbetar med en föräldraförening. Detta bidrar till att fler blir engagerade i arbetet med aktiv skolpendling, vilket skapar förutsättningar för att göra arbetet framgångsrikt.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Inledning.....	1
1.1 Introduktion.....	1
1.2 Bakgrund.....	2
1.2.1 Centrala begrepp.....	2
1.2.2 Projektet ”Säker och lekvänlig skolväg”.....	2
1.3 Forskningsläge.....	3
1.3.1 Samhällsutveckling.....	3
1.3.2 Fysisk aktivitet.....	4
1.3.3 Fysisk aktivitet för barn och ungdomar.....	4
1.3.4 Aktiv skolpendling.....	5
1.3.5 Kunskapslucka i tidigare forskning.....	7
1.4 Syfte och frågeställningar.....	7
1.5 Teoretisk utgångspunkt.....	8
1.5.1 KASAM.....	8
1.5.2 Modell över påverkande faktorer.....	9
1.5.3 Koppling mellan modellerna.....	10
2 Metod.....	11
2.1 Datainsamlingsmetod.....	11
2.2 Urval.....	11
2.3 Procedur.....	12
2.4 Tillförlitlighet.....	13
2.4.1 Validitet.....	13
2.4.2 Reliabilitet.....	13
3 Resultat.....	14
3.1 Beskrivning av skolor.....	14
3.2 Strategier.....	15
3.3 Förutsättningar och villkor.....	19
3.4 Hinder och svårigheter.....	20
3.5 Sammanfattning.....	22
4 Diskussion.....	24
4.1 Självkritik.....	28
4.2 Vidare forskning.....	29
Käll- och litteraturförteckning.....	31

Bilaga 1 Käll- och litteratursökning

Bilaga 2 Intervjuguide

1 Inledning

1.1 Introduktion

I det här examensarbetet kommer vi att undersöka hur skolor, i Stockholmsområdet, arbetar för att stimulera elever till att transportera sig aktivt till och från skolan. Vi tycker detta ämne är viktigt att belysa beroende på den allmänt negativa trend som i Europa visar att resor genom att gå eller cykla har minskat kraftigt över tid, samtidigt som antalet resor med bil ökar dramatiskt. I Sverige bedömde Vägverket år 2004 att transport genom gång- och cykel kommer att minska med fyra procent fram till år 2010, medan motsvarande siffra för bil kommer att öka med 29 procent (Faskunder 2007, s. 99). En betydelsefull aspekt är att barn och ungdomars transportsätt till och från skolan är en viktig källa till fysisk aktivitet, vilket har visat sig ge positiva hälsoeffekter. Till exempel har de barn som går eller cyklar till skolan lättare att koncentrera sig och visar en bättre emotionell hälsa. Regelbunden aktiv transport till och från skolan innebär, för de flesta eleverna, en högre förbrukning av energi per vecka än motsvarande två timmars undervisning i idrott och hälsa. (Faskunder 2007, s. 101-102)

Sveriges rekommendationer för hur mycket barn och ungdomar bör röra på sig följer de nordiska näringsrekommendationerna. Totalt bör barn och ungdomar vara fysiskt aktiva minst 60 minuter om dagen. Aktiviteterna ska vara måttligt till hårt intensiva och kan delas in i mindre delar under dagen. Viktigt är också att aktiviteterna huvudsakligen består av allsidiga rörelsemönster som förbättrar kondition, styrka och koordination. (Berg 2008, s. 160) Med detta i åtanke har forskning i Sverige nyligen visat att aktiv transport till och från skolan ökar sannolikheten för barn och ungdomar att uppnå denna rekommendation (Faskunder 2007, s. 102).

Det är också viktigt att påpeka att aktiva transporter även är ett medel för att skapa ett hållbart samhälle. Exempelvis skulle bensinförbrukningen i Sverige minska med 55 miljoner liter per år om en procent av alla bilresor skulle överföras till cykling, vilket skulle minska det totala koldioxidutsläppet. (Faskunder 2007, s. 100)

Vår tanke med examensarbetet är att kartlägga hur skolor arbetar idag för att få elever att gå eller cykla till skolan. Vi är intresserade av vilka strategier som används och vilka faktorer

som påverkar att dessa blir mer eller mindre framgångsrika. Vi anser att en belysning av detta är av vikt för att man ska kunna inspirera fler skolor till att arbeta med aktiva transporter, vilket skulle kunna bryta den negativa trenden. Skolan är en organisation, som på sikt, kan påverka vår framtid. Genom tidig inskolning av hälsosamma och miljövänliga levnadsvanor för våra barn och ungdomar skulle vi kunna skapa möjlighet till en bättre framtid, både för vår befolknings välbefinnande men också för ett hållbart samhälle.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Centrala begrepp

Fysisk aktivitet: ”all typ av kroppsrörelse utförd av skelettmuskulatur som ökar energiförbrukningen” Alltså all rörelse, både planerad och spontan, som en människa utövar under vaken tid (Berg 2008, s. 152).

Aktiv transport: Är en fysisk aktivitet som vuxna, barn och ungdomar utövar för att ta sig mellan olika platser i deras vardag. Främst är aktiva transporter förknippat med att gå eller cykla till och från jobbet eller skolan. Men det kan också innebära andra aktiviteter så som rullstol, skateboard eller inlines där man själv är aktiv för att ta sig mellan olika destinationer. (Faskunder 2007, s. 99)

1.2.2 Projektet ”Säker och lekvänlig skolväg”

”Säker och lekvänlig skolväg” är ett samverkansprojekt som startades av trafikkontoret år 2003 i Stockholms län. Projektets syfte är att bryta den negativa trenden att allt fler föräldrar skjutsar sina barn till och från skolan. Projektet vill uppmana andra resealternativ som gynnar barns hälsa och förbättrar trafikmiljön runt skolorna. Tillsammans med kommuner, föräldrar, elever och pedagoger har projektet tagit fram handlingsplaner och material för skolor. Materialet används för att inspirera föräldrar och barn att promenera, cykla eller samåka till skolan. Projektets långsiktiga mål är att förmedla vad en ökning av biltransporter innebär, samt att skapa möjligheter för nya resvanor. Det material som projektet med samarbetspartners utgivit beskrivs nedan.

- Avlämningsplatser – En plats där föräldrar har möjlighet att lämna sina barn en bit ifrån skolan. Syftet är att få färre bilar kring skolan.
- Bilfria september – En bilfri månad där skolans elever inte ska bli skjutsade utan tar sig aktivt till skolan.
- Gå och cykla tävling – Nationell tävling som pågår för femte året i rad. Tävlingen går ut på att så många som möjligt, både elever, föräldrar och personal, under minst två veckor går, cyklar eller reser kollektivt till och från skolan. Syftet med tävlingen är att inspirera elever, föräldrar och pedagoger till ökad gång och cykling.
- Trafikpoliser – Skolans elever utbildas till trafikpoliser för att se till att trafiken runt skolan ska bli mer säker.
- Trafikkalendern – Undervisningsmaterial som ämnar underlätta för lärare att arbeta med frågor om trafik och miljö.
- Vandrade skolbussar – En vandrande skolbuss är en organiserat samgående grupp där flera familjer turas om att följa sina egna och andras barn till och/eller från skolan. (Samverkan för hållbart resande 2006)

1.3 Forskningsläge

I följande avsnitt kommer aktuell forskning inom området att presenteras. Inledningsvis kommer den aktuella trenden inom aktiva transporter samt hur den påverkas av det moderna samhället att beskrivas. Detta för att skapa en förståelse om vad som påverkar aktiva transporter idag samt påvisa vilka hälsoeffekter det ger för barn och ungdomar. Därefter presenteras forskning som berör aktiv skolpendling, bland annat för att belysa vilka påverkande faktorer som visat sig ha en avgörande roll i arbetet.

1.3.1 Samhällsutveckling

Samhällets utformning påverkar befolkningens beteende. Människor anpassar sig till den fysiska miljön och lever, arbetar samt spenderar sin fritid därefter. På grund av samhällets utveckling har det aldrig krävts så lite fysisk aktivitet som nu. (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 1) Fysisk krävande jobb och fysiskt aktiva transporter har bytts ut mot en mer stillasittande livsstil, där transporter numera sker motoriserat. Människor är byggda för rörelse, men dagens samhälle uppmuntrar ofta en stillasittande livsstil och motverkar fysisk

aktivitet. (Faskunder 2007, s. 29-30) Vart olika platser ligger och hur transportsystemet ser ut påverkar hur vi spenderar vår tid och vilka aktiviteter vi engagerar oss i (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 1). Ett successivt ökat avstånd till olika destinationer har förorsakat att motoriserade transporter prioriteras. Ytterligare en anledning som försvårat aktiva transporter så som cykling och promenader är osäkra och oattraktiva vägar. Begränsningar för att vara fysiskt aktiv i dagens samhälle skapas ständigt och numera krävs planering och tid för att uppnå de rekommenderade målen för fysisk aktivitet. (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 1)

1.3.2 Fysisk aktivitet

En ökad fysisk aktivitetsnivå innebär en förbättrad hälsa, främst för de som är stillasittande. Vardaglig fysisk aktivitet leder till en minskad risk för kroniska hjärtsjukdomar och typ 2 diabetes. Fysisk aktivitet förbättrar även den mentala hälsan och motverkar risken för övervikt och benskörhet. (Sparling, Owen, Lambert & Haskell 2000, s. 367-376) Aktiva transporter medför måttlig fysisk aktivitet och kan med fördel integreras i dagliga aktiviteter. För människor som inte har tid med strukturerad träning, så som gym eller liknande, borde aktiva transporter vara än mer betydelsefulla. (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 5) Att aktivt transportera sig genom att cykla eller gå har flera fördelar. Det kan genomföras på en låg intensitet, har låga ekonomiska kostnader samt en stor potential att involveras i det dagliga levnadssättet. (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 65-75) Det har konstaterats att strukturerade aktiviteter har en bättre effekt på hälsan än vad ostrukturerade aktiviteter har (Shephard 1997, s. 283). Dock har det bevisats att det är lika effektivt att producera en positiv förändring i fysisk aktivitetsnivå för en grupp som rör sig aktivt i sin vardag, till skillnad från en grupp som tränar i organiserad form. Under en två års studie var det en större nedgång i den organiserade gruppträningen, vilket tyder på att gruppträningsgruppen inte kunde bibehålla sin fysiska aktivitetsnivå lika effektivt som livsstilsgruppen. (Andrea, Dunn, Bess & Kampert 1999, s. 334). Dessutom anses det lättare att uppmuntra ostrukturerad verksamhet (Shephard 1997, s. 283).

1.3.3 Fysisk aktivitet för barn och ungdomar

Den fysiska miljön är en av de faktorerna som påverkar hur mycket barn rör på sig. I en värld byggd kring bilen blir barnen beroende av sina föräldrar för att kunna transportera sig till olika platser. (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 80) Trenden för barns rörelsemönster kan sammanfattas med att stillasittandet ökar och den totala energiförbrukningen minskar.

Orsakerna till utvecklingen kan generellt förklaras med att det har blivit minskad rörelsefrihet i samhället, mindre spontanidrott samt en ökning av data och tv användning. (Faskunder 2007, s. 77) Den fysiska aktivitetsgraden hos barn och ungdomar har en negativ trend och aktiva transporter så som skolpendling utgör en viktig del för att barn och ungdomar ska uppnå rekommendationerna för fysisk aktivitet (Faskunder 2007, s. 86).

1.3.4 Aktiv skolpendling

I sammanställningar av olika studier som gjorts på aktiv skolpendling har man kunnat konstatera att barn och ungdomar som aktivt går eller cyklar till och från skolan är mer fysiskt aktiva än de som inte gör det. De som aktivt skolpendlar har också en bättre fysisk hälsa. (Davison, Werder & Lawson 2008; Faulkner, Buliung, Flora, & Fusco 2009) Till exempel har man kunnat påvisa att de elever som cyklar till skolan har bättre aerob kapacitet och uthålligare muskler (Andersen, Lawlor, Cooper, Froberg & Anderssen 2009).

Att arbeta med aktiv skolpendling kan vara en bra metod för att höja den fysiska aktivitetsnivån hos barn och ungdomar. I Sverige har SIH-projektet (skola idrott hälsa) visat att de elever som tar sig aktivt till skolan, genom att antingen cykla eller gå, lättare uppnår rekommendationerna för daglig fysisk aktivitet. (Sundblad, Engström, Lundvall, & Ekblom 2008, s. 6) Liknade resultat har även påvisats i en rysk studie. När aktiv skolpendlingen exkluderades ökade andelen elever som inte uppnår rekommendationerna för fysisk aktivitet från 12 till 20 procent. (Tudor-Locke, Neff, Ainsworth, Addy, & Popkin 2002, s. 507)

Forskning som studerat aktiv skolpendling belyser flera faktorer som påverkar elevernas transportsätt till och från skolan. Viktiga yttre faktorer finns i den närliggande miljön. En förutsättning för aktiv skolpendling är att vägen till skolan är anpassad för promenad och cykling. En trygg miljö, där säkerheten är hög och trafiksituationen är lugn, gör att fler väljer att gå eller cykla till skolan. (Fesperman, Evenson, Rodríguez, & Salvesen 2008, s. 1-11; Eyler, Brownson, Doescher, Evenson, Fesperman, Litt, Pluto, Lesley, Steinman, Terpstra, Troped & Schmid 2008, s. 965-975)

Initiativ till aktiv skolpendling är också beroende av inställningen hos elevers föräldrar. För att elever ska få ta sig själva till skolan behöver föräldrar känna sig trygga i att släppa iväg sina barn. Ofta finns det en begränsning i att föräldrar tycker att det är bekvämare att släppa av sina barn vid skolan, då man är rädd för att de ska råka illa ut i trafiken. (Fesperman et al.

2008, s. 1-11) Ett gott socialt nätverk i bostadsområdet kan däremot stimulera till aktiv skolpendling. Om fler barn, från samma bostadsområde, går eller cyklar till skolan tillsammans bidrar det till att fler väljer aktiv skolpendling. Det bidrar också till att familjer känner varandra bättre i området vilket höjer känslan av trygghet. (Hume, Timperio, Salmon, Carver, Giles-Corti, & Crawford 2009, s. 198)

Avståndet mellan skolan och hemmet är också en avgörande faktor. I en irländsk studie gjord på 61 stycken skolor visade det sig att avståndet hade en stor betydelse för hur elever tar sig till skolan. De som valde att gå till skolan hade som mest 2,4 km till skolan, de som cyklade hade 4 km. 90 procent av dem som tyckte att avståndet var för långt för att varken cykla eller gå hade mer än 4 km. (Nelson, Foley, Gorman, Moyna & Woods 2008 s. 4)

Andelen barn och ungdomar som aktivt tar sig till skolan har minskat i många länder. Studier från USA, Kanada, Storbritannien och Schweiz påvisar detta. Data från år 1970 fram till 2000 tydliggör att det är en linjär minskning av barn som fysiskt aktivt tar sig till skolan. (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 80-85; Grize, Bringolf-Isler, Martin & Braun-Fahrländer 2010, s. 2; Noreen & McDonald 2007, s. 512; Buliung, Mitra & Faulkner 2009 s. 510) Även i Sverige har den negativa trenden påvisats. En svensk undersökning från Stockholm visar att andelen lågstadieskolebarn 7-9 år som själva promenerar till skolan har minskat från 94 till 77 procent mellan åren 1970 och 1990 (Faskunder 2007, s. 86-87). Studier konstaterar att denna utveckling är en oroande förlust av fysisk aktivitet för barn och ungdomar, och de är eniga om att insatser på samhällsnivå är viktiga för att bryta trenden. Studierna uppmanar politiker och tjänstemän till att utforma miljöer så att skolor placeras i grannskapet, inom ett rimligt avstånd, för att underlätta aktiva transporter. Dessutom påpekas det i studierna att skolan har potential att påverka hälsan hos barn och ungdomar genom att ge stödjande program som främjar fysisk aktivitet. (Noreen & McDonald 2007, s. 516; Buliung, Mitra & Faulkner 2009 s. 510; Sparling et al. 2000, s. 374- 376)

I USA genomfördes interventioner för att öka aktiva transporter i samhället. En av strategierna var att fokusera på yngre skolbarn i fysiska projekt. Anledningen var att de yngre barnen var mer mottagliga och positiva till att genomföra projektet och blev på så vis förebilder för tonåringar och vuxna. Framförallt var en intervention kallad vandrade skolbuss den mest effektiva för att stimulera aktiva transporter. Studien antyder även att skolbaserade projekt som fokuserar på yngre barn kommer att göra långsiktiga investeringar i hälsa,

medvetenhet och beteende, och därmed hjälpa till att definiera kulturen i nästa generation av ungdomar. (Thomas, Sayers, Godon, & Reilly 2009, s. 322-328)

1.3.5 Kunskapslucka i tidigare forskning

På grund av minskningen av aktiva transporter anser tidigare forskning att det finns ett behov av en insats på samhällsnivå. Med hjälp av aktiva transporter skapas möjlighet till positiva hälsoeffekter och ett mer hållbart samhälle. Vi anser att om fler skolor stimulerar elever till aktiv skolpendling skulle man på sikt kunna vända den negativa trenden. Vi har upptäckt vid vår litteratursökning att det saknas forskning som relaterar till hur skolor arbetar med detta. Därför upplever vi att det finns en kunskapslucka inom området, vilket denna studie ämnar fylla. Med mer kunskap kring hur skolor arbetar med aktivskolpendling skapas en förståelse för vad som påverkar arbetet och hur man ska kunna få fler skolor att arbeta med verksamheten.

1.4 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att undersöka hur skolor framgångsrikt kan arbeta för att stimulera elever till aktiv skolpendling.

Frågeställningar:

- Vilka strategier använder sig skolorna av i arbetet med att stimulera eleverna till aktiv skolpendling?
- Vilka förutsättningar/villkor har de skolor som arbetar för att stimulera elever till aktiv skolpendling?
- Vilka hinder begränsar arbetet med aktiv skolpendling?

1.5 Teoretisk utgångspunkt

1.5.1 KASAM

Antonovskys KASAM-begrepp bygger på de tre komponenterna begriplighet, hanterbarhet och meningsfullhet, som i kombination med varandra skapar individens känsla av sammanhang (KASAM). Har man ett starkt samband mellan komponenterna, alltså en stark känsla av sammanhang, innebär det att man har en hög förmåga att hantera olika utmaningar som man ställs inför.

Begriplighet innebär att man förstår och känner sig förtrogen med tillvaron, att man upplever informationen sammanhängande och strukturerad (Antonovsky 2005, s. 44). Med hanterbarhet menas att man har en tro på att kunna hantera olika problem som uppstår. Det som förutsätter hanterbarhet är att man har tillräckligt med resurser, kompetens, kunskap, förmåga och färdighet att lösa dem. Resurser kan vara sådant som är under ens egen kontroll men även sådant som står utanför ens kontroll, exempelvis kollegor, familj och vänner. Den sista komponenten är meningsfullhet, vilket syftar på i vilken utsträckning man känner att de problem som uppstår är värda att investera energi i. (Antonovsky 2005, s. 45)

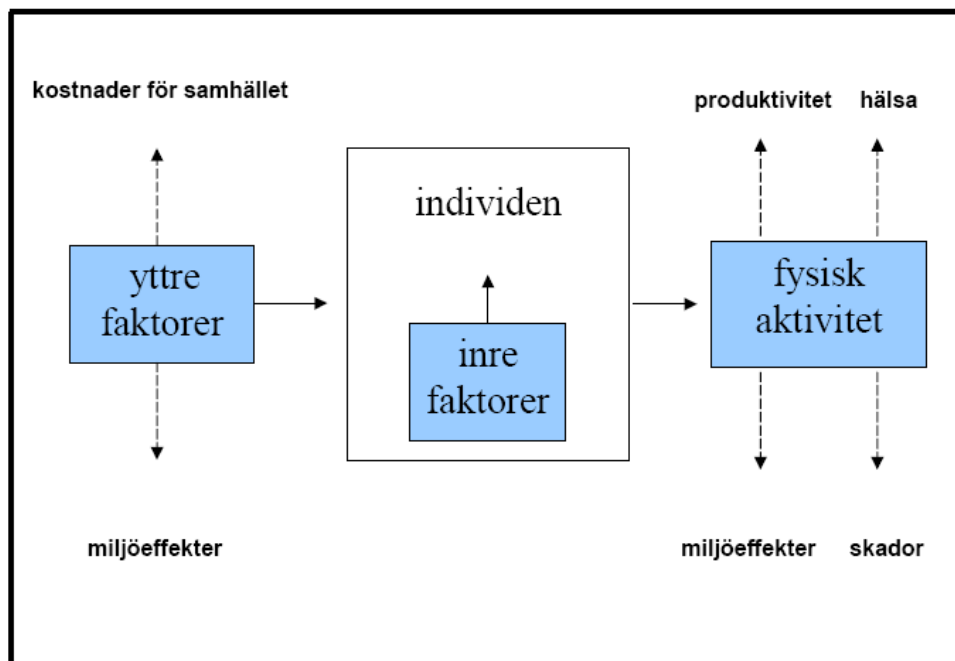
Antonovsky anser att komponenten meningsfullhet förefaller vara den viktigaste. Han menar att utan meningsfullhet blir antagligen vare sig begriplighet eller hanterbarhet särskilt långvarig. Människor som upplever det meningsfullt att lösa ett problem har lättare möjlighet att begripa och hitta resurser som förutsätter en hantering av problemet. Begriplighet ser Antonovsky som den näst viktigaste komponenten. Detta eftersom hög hanterbarhet förutsätter att man har en förståelse för problemet, men däremot är hanterbarhet inte heller oviktigt. Om man upplever att det saknas resurser som hjälper till att hantera problemet avtar meningsfullheten och personens strävan att hantera problemet minskar. Avslutningsvis menar ändå Antonovsky att en framgångsrik problemhantering är beroende av alla dessa tre komponenter i sin helhet. (Antonovsky 2005, s. 50)

Att analysera resultatet utifrån de tre komponenterna hanterbarhet, begriplighet och meningsfullhet skapas möjlighet till att förtydliga vad som gör skolors aktuella strategier mer eller mindre framgångsrika i ett större sammanhang. Genom att lyfta fram vilken betydelse de olika komponenter har kan vårt resultat visa vad som påverkar om ett arbete med aktiv

skolpendling blir framgångsrikt eller inte. Dessutom är det intressant att studera vilka faktorer som påverkar om arbetet på skolan blir hanterbart, begripligt och meningsfullt för elever såväl som för föräldrar och personal.

1.5.2 Modell över påverkande faktorer

Modellen nedan ämnar beskriva vilka faktorer som påverkar våra beslut om att vara fysiskt aktiva i relation till hållbar utveckling.



(Modell modifierad från Schantz 2002)

Yttre faktorer som påverkar en individs fysiska aktivitet kan delas in i två kategorier. Faktorer som möjliggör, samt faktorer som hindrar fysisk aktivitet. Yttre faktorer så som cykel- och gångbanor kan stimulera till fysisk aktivitet medan exempelvis en ökad biltrafik tenderar att minska den. Yttre faktorer kan också innebära kostnader för samhället i form av underhåll och drift för olika anläggningar. Att vara fysiskt aktiv kan även ha en positiv miljöpåverkan, till exempel genom aktiva transporter. De inre faktorerna som påverkar vår fysiska aktivitet föreligger inom individen själv, så som ålder, kön, kunskap, motivation samt livsstil. (Schantz 2006, s. 6)

Modellen för påverkandefaktorer av fysisk aktivitet är användbar i vår studie eftersom vi med hjälp av den lättare kan analysera vilka faktorer som påverkar elevers aktivitetsmönster till och från skolan. Modellen är ett analysverktyg över faktorer som samverkar för att antingen bidra eller motverka fysisk aktivitet för elever. Dock bör det framgå att denna studie inte ämnar undersöka hur inre faktorer påverkar skolan i sitt arbete med att stimulera elever till aktiv skolpendling, då endast intervjuer med skolans personal genomförts.

1.5.3 Koppling mellan modellerna

Tillsammans kommer de båda teorierna att användas för att analysera resultatet. Modellerna kopplar till varandra genom att de tre komponenterna från KASAM-begreppet påverkar vilka yttre faktorer som underlättar eller motverkar skolans arbete med aktiv skolpendling. Jämförelsevis kan även de yttre faktorerna i sin tur påverka skolans arbete genom att göra arbetet mer eller mindre begripligt, hanterbart och meningsfullt.

2 Metod

2.1 *Datainsamlingsmetod*

Med tanke på att vi är intresserade av att undersöka hur skolor framgångsrikt kan arbeta för att stimulera elever till aktiv skolpendling behöver vi komma i kontakt med personer som arbetar med detta, för att ta del av deras upplevelser. Vi eftersöker alltså beskrivande data som synliggör upplevelser, känslor och erfarenheter hos dessa personer, vilket gör en kvalitativ metod till den bästa datainsamlingsmetoden för vår studie (Hassmén & Hassmén 2008, s. 104). För att kunna uppfylla vårt syfte och besvara frågeställningarna har vi därför valt att använda oss av kvalitativa intervjuer, då vi är intresserade av att göra en framställning som grundar sig på en viss persons kunskaper, attityder och synpunkter (Krag Jacobsen 1993, s. 182). I valet av metod har vi också beaktat att det kan finnas relativt få skolor som arbetar för att stimulera elever till aktiv skolpendling. Det är därför inte av intresse för vår studie att undersöka hur många skolor som arbetar med aktiv skolpendling, alltså undersöka den kvantitativa omfattningen. Däremot är det den kvalitativa egenskapen hos de skolor som arbetar med aktiv skolpendling som är avgörande för om arbetssättet ska kunna växa och bli betydande i sin omfattning (Krag Jacobsen 1993, s. 20). Av det skälet anser vi att det är viktigt att undersöka dessa kvalitativa egenskaper, till exempel deras idéer och upplevelser av arbetet, för att se hur arbetssättet ska kunna växa och användas av fler skolor.

2.2 *Urval*

För att hitta intervjuobjekt till studien har vi genomfört ett strategiskt urval som består av olika steg. Vi har utgått från tre stycken kriterier för att välja ut skolor och personer som passar in i studien. Första kriteriet är att skolan ska vara en grundskola, med låg- till mellanstadieelever. Anledningen till att vi valt låg- och mellanstadieskolor är att forskning visat att det är mer framgångsrikt att genomföra projekt med yngre barn. Detta beror på att yngre barn är mer mottagliga för att gå eller cykla till skolan och dessutom gör man en investering för deras framtida hälsa och levnadsvanor. (Thomas et al. 2009 s. 328) Andra kriteriet var att skolan i nuläget ska bedriva ett arbete för att stimulera elever till aktiv skolpendling. Det tredje och sista kriteriet var att personerna som intervjuats ska vara drivande i detta arbete. Därtill kan tilläggas att vi valt skolor som kommit olika långt i sitt arbete samt från olika geografiska förhållanden. Detta gör vi för att ta hänsyn till olika

förutsättningar i arbetet med aktiv skolpendling, vilket bör ge ett bredare material att analysera.

För att hitta lämpliga skolor och personer till vår studie har vi använt oss av ett projekt som heter ”säker och lekvänlig skolväg”. Projektet har flera samarbetskommuner i stockholmsområdet som i sin tur försöker få så många skolor som möjligt att arbeta med aktiva transporter. Detta strategiska tillvägagångssätt innebär att resultatet inte kommer att kunna generaliseras, då urvalet inte är representativt för alla skolor i Sverige.

2.3 Procedur

I inledningen av studien kontaktade vi Peter Schantz som arbetar inom området aktiva transporter för att få expertishjälp. Tanken var att få tips kring vilken forskning som har bedrivits på området. Litteraturen vi fick tips om var i form av overviewartiklar och läroböcker som vi använt för att läsa in oss på området. Vi använde även litteraturens referenslistor för att komma åt förstahandskällan och fortsätta sökandet efter relevant forskning. För mer detaljerad information kring litteratursökningen se bilaga 1.

Intervjuguiden, se bilaga 2, utformades efter studiens syfte och frågeställningar. Genom att kontakta projektledaren för projektet ”säker och lekvänlig skolväg” fick vi tips om tänkbara skolor som skulle vara intressanta för studien. Vidare kontaktades en ansvarig person för projektet på kommunkontoret i de aktuella kommunerna. Vi fick på så vis kontaktuppgifter till de skolor som arbetade aktivt inom området. Därefter kontaktades skolans expedition där vi slutligen fick namn- och kontaktuppgifter till de personer som önskades intervjuas. Personerna kontaktades sedan per telefon.

När en person tackat ja till intervju skickades förtydligande information kring studiens syfte, anonymitet samt frivillighet att delta. Slutligen förtydligades den plats, datum och tid för intervjun som kommits överrens om. Den genomsnittliga intervjun var cirka 40 minuter. Under intervjuerna var en av författarna ansvarig för att leda intervjun, medan den andra observerade och ställde ytterligare följdfrågor om det ansågs nödvändigt. Samtliga intervjuer spelades in med diktafon och har i efterhand transkriberats.

Analysen av resultatet inleddes genom att båda författarna tolkat samtliga intervjuer avskilt. Sedan diskuterades de viktigaste resultaten gemensamt samt skrevs ned utifrån de tre frågeställningarna.

2.4 Tillförlitlighet

För att studiens resultat ska vara så tillförlitligt som möjligt har vi prioriterat att arbeta på flera olika sätt för att säkerhetsställa resultatets validitet och reliabilitet.

2.4.1 Validitet

I denna studie har vi valt att använda kvalitativa intervjuer, då denna metod ger oss djupgående svar. Intervjuguiden har utformats utifrån frågeställningarna och har efter bearbetning reviderats med hjälp av vår handledare. För att kunna besvara frågeställningarna har sedan representativa skolor och personer valts ut, eftersom de arbetar med att stimulera elever till aktiv skolpendling. Syftet med den information som skickades ut till respondenten innan intervjutillfället var att förbereda personen, vilket bör ha medfört att svaren blir mer genomtänkta. Även tillvägagångssättet under samtliga intervjuer, där båda författarna närvarat, har lätt till att den information som erhållits från respondenten är mer utförlig.

2.4.2 Reliabilitet

Samtliga intervjuer har utgått från en gemensam intervjumall. Intervjuerna har transkriberats och i analysen har båda författarna tolkat svaren från intervjuerna enskilt. Sedan har de viktigaste resultaten från intervjuerna gemensamt diskuterats fram. Då båda författarna tolkat intervjuerna likartat menar vi att sannolikheten är större för att studien skulle visa på samma resultat, även om analysen skulle återupprepas av andra personer.

3 Resultat

I följande avsnitt kommer de viktigaste resultaten att redovisas från de fem intervjuerna som genomförts. Inledningsvis följer en beskrivning av respektive skola som ingått i studien, för att lyfta fram det som utmärker dem samt hur de arbetar för att stimulera elever till aktiv skolpendling. De viktigaste resultaten kommer sedan att sammanfattas och presenteras utifrån våra frågeställningar. Avslutningsvis har vi med hjälp av modellen över påverkande faktorer gjort en sammanfattning för att förtydliga och förenkla resultatet.

3.1 Beskrivning av skolor

Skola A ligger centralt i ett villaområde beläget i en förort till Stockholm, där de flesta av eleverna bor. Skolan började för 30 år sedan ett arbete för att förbättra trafiksituationen kring skolan, där utgångspunkten har varit att eleverna ska kunna gå istället för att åka bil. Utmärkande för skolans arbete är att det drivs gemensamt av både skolans ledning, personal och föräldraförening.

Skola B liknar skola A med avseende på att de är belägna i samma förort. Här finns det också en drivande föräldraförening och arbetet med aktiv skolpendling upplevs framgångsrikt. Dock har arbetet, i förhållande till skola A, inte kommit lika långt. Begränsningarna upplevs som små och många av eleverna på skolan går eller cyklar.

Skola C ligger i en annan förort till Stockholm och utmärkande för deras arbete är att skolan nyligen startat ett projekt för att stimulera eleverna till aktiv skolpendling. Projektet drivs genom ett samarbete mellan skolans personal och kommunen, där kommunen står för ett stort stöd till arbetet. I nuläget ska miljön runt skolan byggas om för att förbättra möjligheterna för eleverna att gå eller cykla. Skolans strategier är något färre och inte lika kontinuerliga om man jämför med de två tidigare skolorna. Projektet startades i samband med en temadag där eleverna bland annat fick lära sig om trafiksäkerhet, och efter temadagen drivs arbetet främst av två ansvariga lärare. Förhoppningen är att ytterligare en temadag, i slutet på nästa termin, ska knyta ihop projektet och tillsammans med den nybyggda miljön runt skolan ska kunna bidra till en förändring.

Skola D är en innerstadsskola där undervisningen bygger på ämnesintegrerade projekt och därför ser deras arbete, i jämförelse med de andra skolorna, annorlunda ut. Läraren som intervjuats undervisar i en uttalad miljöklass och är en engagerad person i att stimulera eleverna till att tänka kreativt kring smarta transporter. Därmed arbetar inte skolan enbart för att stimulera elever till aktiv skolpendling, men detta är en naturlig del i deras arbete. Arbetet drivs främst genom deltagande i olika tävlingar, och på så sätt blir det kontinuerligt i undervisningen.

Skola E är en förortsskola där arbetet med aktiv skolpendling inte drivs aktivt från skolans sida. Utmärkande för skolan är att varken ledning eller personal är delaktiga i arbetet, dock drivs det från kommunen som vill förbättra trafikmiljön kring skolan. Läraren som intervjuats har tidigare varit delaktig i kommunens arbete på skolan och har även, under en kortare period, på egen hand försökt att starta en vandrande skolbuss. Försöket misslyckades dock och i nuläget genomförs inga konkreta strategier från skolan för att stimulera elever till aktiv skolpendling. På morgonen råder trafikchaos vid skolan då alla elever lämnas med bil, och föräldrarna är ovilliga att släppa iväg sina barn själva till skolan. För att lösa problemet har kommunen bidragit med avlämningsplatser där barnen kan släppas av och gå sista biten till skolan, men även detta försök är något som misslyckats då de varken används av föräldrar eller personal.

Ett övergripande resultat som framkommit är att skolorna generellt arbetar med aktiv skolpendling för att förbättra trafikmiljön. Anledningen till det är att skolorna ser trafiken som ett problem, och vill därmed få en säkrare trafikmiljö kring skolan. I deras arbete utgör stimulering av aktiv skolpendling alltså ett medel för att få en säkrare trafikmiljö, och positiva hälsoeffekterna med arbetssättet är ett sekundärt mål. Detta skiljer sig från det hälsoperspektiv som studien utgår ifrån. Dock finns det en tydlig koppling mellan dessa två ämnen, då de gränsar till varandra, men detta är anledningen till att delar av resultatet utgår från ett trafikmiljöperspektiv.

3.2 Strategier

Skolorna som ingått i studien har använt sig av flera olika strategier för att stimulera elever till att gå och cykla till skolan. Många strategier är direkt konkreta i form av specifika koncept. Däremot använder sig skolorna av dessa strategier på olika sätt. Några av skolorna använder sig av flera strategier som i kombination med varandra bidrar till ett helhetstänkande, vilket

skolorna nämner som en medveten övergripande strategi. Andra skolor använder dock endast en eller några få konkreta strategier vid enstaka tillfällen per år, vilket inte bidrar till ett helhetstänk.

En övergripande strategi som Skola A och D nämner är att de arbetar utifrån ett helhetstänk vad det gäller miljö och hälsa. Att integrera hälsa i den ordinarie undervisningen skapar en helhet, vilket skola A menar underlättar arbetet. *”Vi pratar om varför vi gör det och kopplar det till undervisningen... Fokus på hälsa har ju underlättat. Att man måste röra på sig, att man mår bra och att barnen är för stillasittande”*¹. Skola D arbetar med olika ämnesintegrerade projekt kring teknik och miljö. Projekten behandlar både teknik, bild och matematik för att öka kunskaper om miljön. Skolan arbetar alltså inte uttalat kring att få fler elever att gå eller cykla till skolan, utan istället menar man på att mångfalden är en viktig del i undervisningen. *”Men det är ju så många saker och teman som folk vill hålla på med, och det kanske inte bara är sätt att transportera sig som triggar igång kreativiteten”*².

En annan övergripande strategi är att arbeta för att både elever och föräldrar ska förstå vinsterna med aktiv skolpendling. Skolorna A, C och D menar att arbetet med att få elever att cykla och gå till skolan i första hand riktas till eleven. *”vi sätter alltid eleven i första rum. Därför måste eleven vara med och förstå vinsterna”*³. Skolorna menar att arbetet med eleven i sin tur påverkar föräldrarna, då eleven diskuterar ämnet hemma. Skola D arbetar med att integrera elever i olika projekt om miljön, då skolan anser att det är viktigt att stimulera elevernas kreativitet. *”Jag tyckte det var roligt, inte bara för att vinna priser utan också för att visa unga människor att så som du tänker spelar roll och det är det hela handlar om”*⁴. Skolorna A, B och D uttrycker även att de arbetar för att påverka synsättet hos vuxna, till exempel genom att ge föräldrarna extra poäng i skolornas gå och cykla tävlingar. Skola A uttrycker att det är viktigt att föräldrarna är medvetna om vinsterna, både för miljön och hälsan, av att eleverna går eller cyklar till skolan. Skola A arbetar även med att integrera personalen i hur man transporterar sig till och från skolan genom att anordna olika tävlingar för lärarkåren på skolan. Skola A uttrycker att det är viktigt att integrera vuxna i arbetet för att på så sätt kunna påverka synsättet hos dem.

¹ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

² Skola D, intervju den 19 oktober 2010

³ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

⁴ Skola D, intervju den 19 oktober 2010

För att nå föräldrar och elever har skolorna A och B arbetat med att utbilda elever till trafikpolis. Tanken är att eleverna tillsammans med föräldrarna ska stå som trafikpolis vid övergångställen för att få trafiken runt skolan mer säker och trygg. Skola B uttrycker också att trafikpoliserna är ett sätt att nå föräldrarna. *”För mig är det ett sätt att få alla föräldrar informerade om trafikreglerna... så det är ett syfte att lära föräldrarna också”*⁵. Skolan menar att detta bidrar till att föräldrarna blir belysta om trafiksituationen kring skolan.

En strategi som kommunen bidrar med för att underlätta arbetet med aktiv skolpendling på skolorna är att skapa en stödjande miljö för fysisk aktivitet runt skolan. *”Man har även anordnat avlämningsplatser, för måste barnen bli skjutsade till skolan så behöver de inte lämnas precis vid skolan”*⁶. Avlämningsplatsernas syfte är att miljön runt skolan ska bli säkrare genom mindre trafik. Detta har gett ett positivt resultat på skola A, men däremot uttrycker skola E att användningen av avlämningsplatsen har uteblivit. På Skola C kommer nya trottoarer, trappor och belysning runt skolan att bidra till att det ska bli tryggare och lättare att gå eller cykla till skolan. På skola B har också cykelställ medfört att det blir lättare för föräldrar att cykla till skolan med sina barn.

Då samtliga skolor har ett samarbete med kommunen och projektet ”säker och lekvänlig skolväg” är många strategier gemensamma. En vanligt förekommande strategi som används på skolorna A, B, C och E är den vandrande skolbussen. På skola A och B finns det ett stort antal vandrande skolbussar. På skola C används också den vandrande skolbussen, men i mindre utsträckning än på skola A och B. Skola E har tidigare arbetat med konceptet under en kortare period, men det arbetet är i nuläget nedlagt. Gemensamt för skolorna som arbetar kontinuerligt med vandrande skolbussar är att konceptet upplevs positivt från föräldrar. *”Det verkar fungera jättebra, dom verkar urnöjda föräldrarna. Då har man bara en dag som man hämtar och lämnar på”*⁷. Den vandrande skolbussen medför också sociala faktorer som skolorna anser viktiga för elever såväl som för föräldrar. Den vandrande skolbussen införs på skolorna i de yngre årskurserna och en anledning till det är att skolorna hoppas att vanan ska spridas och leva kvar bland de äldre eleverna på skolan.

⁵ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

⁶ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

⁷ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

Samtliga skolor deltog också i en nationell tävling som heter ”gå och cykla till skolan”. Den tävlingen går ut på att samla poäng under två veckor, genom att cykla eller gå till skolan. Denna tävling har visat sig väl använd på skolorna, men med ett varierat resultat. Till exempel upplever skola A och B att tävlingen har gett ett positivt resultat. *”Jag tycker att vi har fått det bra... om jag tittar på resultatet... Så är det ju få barn som har åkt bil de här veckorna”*⁸. Skola E har också använt sig av tävlingen men har däremot inte fått något lyckat resultat *”Ja, vi kör ju den där propagandatävlingen, gå och cykla till skolan... men det är inte så många som gör det”*⁹.

Skola A och B använder sig även av strategin bilfri september. En av anledningarna till att skolorna använder sig av en bilfri månad är att skolorna vill försöka få föräldrarna att finna andra sätt att transportera sig till skolan. *”Det ena ger det andra, vad som är tacksamt med bilfri september är att det blir tydligt att då kör vi inte bil. Då hittar föräldrar andra vägar att få sina barn till skolan och det lever vidare på så sätt, därför tycker vi det är viktigt med bilfri september”*¹⁰.

Undervisningsmaterialet ”trafikkalendern” arbetar samtliga fem skolor också med. Skola A, B, C och D nämner att arbetet med trafikkalendern hjälper dem att planera in undervisning gällande trafik. Skola E har också använt sig av trafikkalendern men inte lyckats förankra den i undervisningen.

Skolorna använder sig också av olika happeningar för att få in arbetet i undervisningen. Ett exempel på det är skola C som utarbetat en temadag där projektet presenterades och integrerades med olika samarbetspartens. Bland annat så arbetade skolan med säker cykel och röda korset som pratade om cykelskador. Ett annat exempel är från skolorna B och D som haft en cykelshow för eleverna på skolan. *”Hur lär man barn i trafik och hur lär man barn att använda hjälm, det var ett sätt”*¹¹. Cykelshowen bestod av att två personer visade upp cykel och skateboard tricks i samband med att man lärde eleverna om trafikregler, till exempel om varför man ska använda hjälm.

⁸ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

⁹ Skola E, intervju den 20 oktober 2010

¹⁰ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

¹¹ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

3.3 Förutsättningar och villkor

En återkommande förutsättning är att föräldrarna stödjer skolans arbete. Skola A och B har gemensamt en tradition där elevernas föräldrar är delaktiga genom föräldraföreningen. Utmärkande för föreningen är att föräldrarna blir mer involverade i skolans arbete. *”Det är viktigt att man har föräldrarna med sig i det här, så att dom är lika drivande som skolan. Det ska inte bara vara skolan som ska driva, det ska vara lika mycket föräldraföreningen som ska driva från sitt håll”*¹². Att det finns drivande personer, med koppling till skolan, som är intresserade och engagerad för att få eleverna att gå eller cykla till skolan är också en viktig förutsättning för arbetet. *”Det är ju framförallt en förälder som har varit jättedrivande och har verkligen brunnit i frågan. Och det är det som det här handlar mycket om, att det måste finnas folk som brinner nånstans och så har hon lyckats förankra det med vår förra rektor”*¹³. Fördelen med engagerade personer beskrivs vara att de brinner för uppgiften och kan tänka sig att lägga ner den tid och energi som krävs, trots att planeringstiden inte räcker till. *”De administrativa uppgifterna har vuxit så himla mycket och det gör att många inte har tid att planera så här många olika saker, då gör man kanske det på sig egen tid som jag gör men det är kanske för att jag brinner för det”*¹⁴. Skola A nämner också att deras framsteg bygger på stödet från föräldrar, ledning och personal och att de dessutom har ett bra samarbete.

Genom samarbetet med projektet ”säker och lekvänlig skolväg” har skolorna fått hjälp med att skapa en stödjande miljö för fysisk aktivitet runt skolorna, och betydelsen av detta har visat sig varit stor. *”Utan projektet tror jag inte vi hade varit här där vi är idag. Framförallt inte det här med trottoar och trappan över berget... Det hade definitivt inte varit på gång”*¹⁵. Till exempel har projektet sponsrat nya cykelställ, trottoarer och trafikskyltar. I övrigt stöttar och coachar projektet skolorna och ger dem förslag på olika strategier som man kan arbeta med för att minska trafiken runt skolorna.

En annan förutsättning som lyfts fram är den närliggande fysiska miljön. Om vägen till skolan upplevs trygg av både föräldrar och barn blir det lättare för föräldrarna att släppa iväg sina barn och för barnen att gå själva. *”Det här är ju ett villaområde med små vägar nästan överallt, vilket gör att det blir lättare att ta sig till skolan... eleverna bor inte så långt ifrån*

¹² Skola B, intervju den 14 oktober 2010

¹³ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

¹⁴ Skola D, intervju den 19 oktober 2010

¹⁵ Skola C, intervju den 18 oktober 2010

skolan och det är nog närheten som också är fördelaktigt här”¹⁶. En trygg miljö beskrivs alltså som ett område med mindre vägar och mindre trafik. Även avståndet till skolan har betydelse för tryggheten, där det är fördelaktigt om eleverna har nära till skolan. Skola B är också inne på att miljön stimulerar eleverna till att gå eller cykla. Om det till exempel erbjuds cykelställ och säkra vägar blir arbetet mer naturligt. *”För att miljön bjuder ju upp till dans så att säga”*¹⁷. Skolorna A, B och C nämnde också att upptagningsområdet medför naturliga levnadsvanor hos eleverna som innebär en vana av aktiva transporter. *”Ja jag tror att de är lyckosamma därför att, bor man såhär i villa, ja då har ju dom flesta cyklar. Och ungarna lär sig ju cykla säkert tidigare än barn inne i stan”*¹⁸. Aktiva levnadsmönster innebär att eleverna alltså är vana vid att transportera sig genom att gå eller cykla, vilket underlättar skolornas arbete.

Utmärkande för skola A och D var att deras arbete har pågått under en lägre tid och genomsyrar verksamheten på många olika plan. Till exempel jobbade skola D med ämnesintegrering genom projekt där smarta transporter diskuteras i olika sammanhang på olika sätt. Detta medför att arbetet blir kontinuerligt. *”jag tycker att man inte ska lyfta upp frågan som en två veckors fråga utan mer ha den hela tiden som en levande röd tråd som i sitt arbete med unga människor”*¹⁹. Den röda tråden lyfts därför fram som en förutsättning för arbetet.

3.4 Hinder och svårigheter

Skola C och E har nämnt att en svårighet i arbetet med aktiv skolpendling är att få föräldrarna att engagera sig i projektet. Anledningarna till det tror skolorna beror på att föräldrarna är stressade och inte har tid på morgonen. *”Jag tror att de egentligen inte har något emot att ta en promenad på morgonen dom heller, men det är tidspressen tror jag”*²⁰. Skola A och B som arbetar med föräldraföreningar har inte nämnvärt uttalat sig om att det är svårt att engagera föräldrarna i frågan, däremot nämns svårigheten ligga i att förändra synsättet. *”Just här har vi inte några jättestora hinder. Här kan alla barn gå och cykla. Utan det sitter i föräldrarnas sätt att se på saken”*²¹. Skola B uttrycker däremot att ett minskat stöd från

¹⁶ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

¹⁷ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

¹⁸ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

¹⁹ Skola D, intervju den 19 oktober 2010

²⁰ Skola C, intervju den 19 oktober 2010

²¹ Skola A, intervju den 14 oktober 2010

föräldrarna på skolan har blivit ett hinder som försvårar arbetet. *"Jag har haft ett bra stöd tidigare, men nu sista året har jag inte haft något bra stöd. Så jag har jobbat ganska ensam i de här frågorna"*²².

Skolorna B, C och E nämner att bristen på drivande personer är en faktor som medför svårigheter i arbetet. Bristen på engagemang upplever dessa skolor kan ligga hos personalen. *"Den är ganska ljummen tycker jag, de flesta åker bil även om man bor ganska nära"*²³. På Skola C uttrycker också läraren att han själv inte är redo att göra uppoffringar för arbetet med aktiv skolpendling. *"De föräldrar som fortfarande åker bil, det är väldigt svårt att få dom att gå upp tio minuter tidigare på morgon. Jag skulle själv inte göra det"*²⁴. Brist på engagerade personer som hjälpts åt visar på att arbetsbördan blir större för den enskilda individen. Just engagerade personer, så kallade eldsjälar, uppfattas på skola E vara något som saknas. *"Eldsjämlarna är få, och det är synd tycker jag"*²⁵.

Gemensamt för samtliga skolor är att arbetet med att stimulera elever till aktiv skolpendling är något som tillkommer utöver den ordinarie undervisningen. *"Trafikfrågorna har blivit det här som man måste hinna med också, det har blivit ett pålägg på min arbetsbörda egentligen"*²⁶. Skolorna menar att tidsaspekten är en yttre faktor som gör att arbetet ofta kommer i andra hand, då detta kräver ytterligare planeringstid utöver den vanliga tjänsten. Detta innebär att lärare får avsätta egen tid för planering för att arbetet ska kunna drivas.

Skolorna D och E nämner att den fysiska miljön kring skolan begränsar arbetet. På skola E nämns speciellt trafiksituationen. *"Där var det många föräldrar som åkte in och så stannade dem helst precis utanför skolporten och släppte av sina barn, sen bara snabbt till jobbet efter. Så vid åtta var det fullständigt kaos, dem körde fort, dem backade och dem fixade"*²⁷. Skola D nämner att den fysiska miljön omkring skolan är svår att förändra och syftar på att miljöns utformning påverkar valet av transportsätt.

²² Skola B, intervju den 14 oktober 2010

²³ Skola E, intervju den 20 oktober 2010

²⁴ Skola C, intervju den 18 oktober 2010

²⁵ Skola E, intervju den 20 oktober 2010

²⁶ Skola B, intervju den 14 oktober 2010

²⁷ Skola E, intervju den 20 oktober 2010

3.5 Sammanfattning

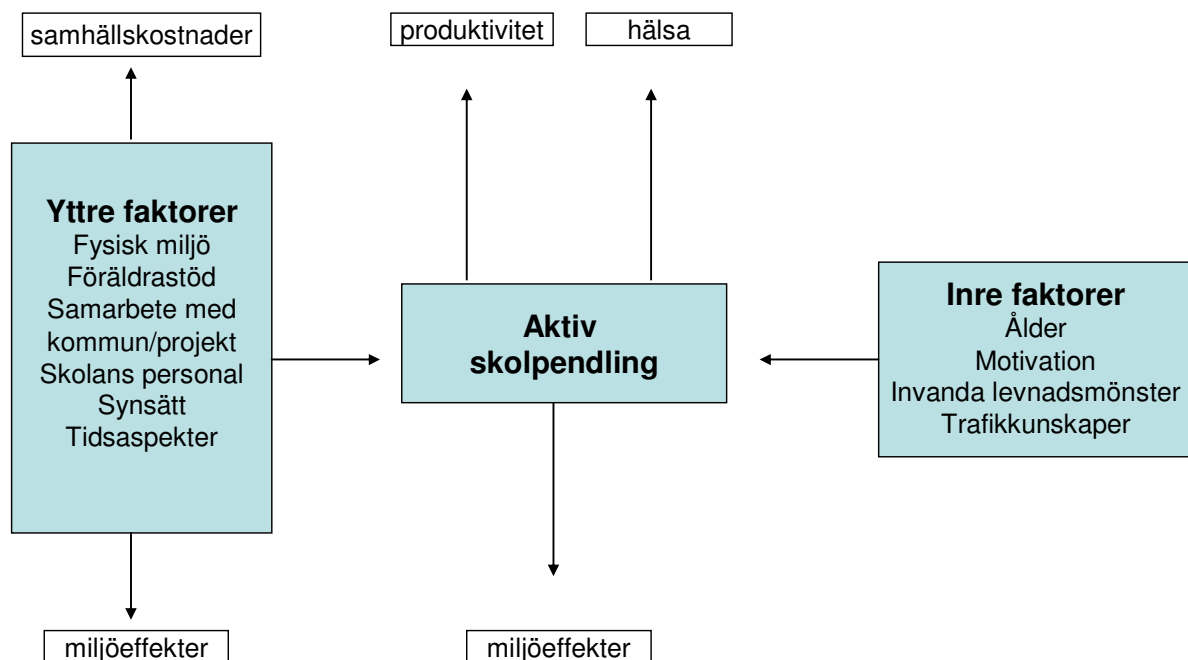
I vårt resultat har både övergripande och konkreta strategier framträtt. Övergripande strategier består av flera samverkande faktorer som genomsyrar verksamheten, vilket skolorna menar bidrar till ett helhetstänk. Ett övergripande sätt är att skolorna försöker förändra synsättet hos elever, föräldrar och personal genom att kontinuerligt under året använda sig av flera konkreta strategier.

Många konkreta strategier kommer från projektet ”säker och lekvänlig skolväg”. Dessa kan användas vid enstaka tillfällen för att lyfta fram arbetet under en viss temadag, eller som arbetssätt för att kontinuerligt och på olika sätt bedriva arbetet under hela läsåret.

Konkreta strategier:

- Trafikpolis
- Vandrade skolbussar
- Gå och cykla tävling
- Bilfria september
- Trafikkalendern
- Olika temadagar
- Skapa stödjande miljöer för fysisk aktivitet

För att förtydliga vårt resultat har vi gjort en modell, utifrån Schantz modell över påverkande faktorer, som visar på vilka yttre faktorer som påverkar aktiv skolpendling. Faktorerna kan ses som en sammanfattning av vilka förutsättningar eller hinder som finns med aktiv skolpendling, beroende på om faktorerna är bidragande eller motverkande för arbetet på respektive skola. Ett exempel på det kan vara att den fysiska miljön underlättar arbetet på grund av att den upplevs säker och trygg. Däremot skulle den fysiska miljön motverka arbetet om den skulle upplevas osäker. I intervjuerna har också inre faktorer nämnts som påverkande faktorer i arbetet med aktiv skolpendling, därför nämns de i modellen. Dock diskuterar vi dem inte då informationen av de inre faktorerna är bristfällig på grund av att vi inte intervjuat elever eller föräldrar.



4 Diskussion

Syftet med studien är att undersöka hur skolor framgångsrikt kan arbeta för att stimulera elever till aktiv skolpendling. I diskussionen kommer vi att knyta samman de tre komponenterna begriplighet, hanterbarhet och meningsfullhet med studiens resultat. Tanken är att analysera vilken funktion komponenterna har för att arbetet ska bli framgångsrikt, samt koppla detta till hur man ska kunna få fler skolor att arbeta med aktiv skolpendling.

Den första komponenten är begriplighet vilket innebär att man förstår och känner sig förtrogen med tillvaron, samt att informationen upplevs sammanhängande och strukturerad. Ett första steg till att skapa begriplighet i ett arbete med att stimulera elever till aktiv skolpendling är att skolan upplever ett problem, som på något sätt måste hanteras. I studien har till exempel skola A och E startat arbetet på grund av att trafiksituationen kring skolan har upplevts problematisk. För att etablera arbetet på skolan behövs konkreta förslag på hur man ska lösa problemet för att skapa förståelse hos skolans ledning och personal för vad problemet är och hur det ska lösas. När förståelsen för arbetet infinner sig på skolan behövs även konkret information till skolans elever och föräldrar gällande problemet och de metoder som man tänkt arbeta med. Detta för att skapa förståelse för arbetet hos skolans alla parter genom att visa på att det är sammanhängande med problemet. Att nå skolans ledning, personal, föräldrar och elever med konkret information kan göras på många olika sätt, men lyckas man med detta blir arbetet mer begripligt för samtliga parter på skolan och arbetet blir därmed lättare att genomföra.

Exempel på skillnader, som setts i vår studie, vad det gäller föräldrars förståelse för arbetet kan skola A och E jämföras. Intressant är att båda skolorna nämnde trafikproblemet som anledningen till att arbetet startade och genom projektet ”säker och lekvänlig skolväg” har skolorna fått hjälp att bygga avlämningsplatser. Skillnaden är dock att avlämningsplatserna används av föräldrarna på skola A men inte på skola E. Detta kan bero på att förståelsen för problemet, och därmed också arbetet, hos föräldrarna inte är lika stor på de båda skolorna. Anledningen kan vara att föräldrarna på skola E inte upplever trafiken som något problem, och därför begriper de inte varför skolan vill använda sig av avlämningsplatser. Skillnaden i förståelsen för trafikproblemet kan bero på hur involverade föräldrarna är i skolans arbete. Ytterligare en skillnad mellan skolorna är att arbetet på skola A drivs av en föräldraförening,

vilket gör föräldrarna mer involverande än på skola E. Ett exempel på hur föräldrarna på skola A blir mer involverade i arbetet är att de, en gång per termin, står som föräldrastöd åt trafikpoliserna. Detta gör att föräldrarna får uppleva trafiken runt skolan, och därmed har en större förståelse för problemet och varför arbetet bedrivs på skolan. Detta nämns också på skola B där de ser denna metod som ett sätt att nå ut med information om trafiken till föräldrarna, med andra ord göra problemet mer begripligt för dem. Alltså måste man på olika sätt nå ut med information kring varför problemet är viktigt att lösa, som gör att samtliga parter i skolan begriper varför arbetet bedrivs. För att uppnå komponenten begriplighet anser vi att projektet ”säker och lekvänlig skolväg” är en central förutsättning för skolorna. Strategierna är konkreta och direkt kopplade till problemen i trafikmiljön, vilket gör informationen sammanhängande och förståelig. Detta leder alltså till att både skolans personal, föräldrar och elever förstår anledningen till arbetet och de strategier som genomförs, och därmed uppfylls kriterierna för den första komponenten.

Den andra komponenten är hanterbarhet vilket innebär att man till exempel har tillräckligt med resurser, kunskaper eller färdigheter för att kunna lösa olika problem. Utifrån resultatet kan vi bland annat se att projektet ”säker och lekvänlig skolväg”, den fysiska miljön samt föräldrastödet framstår som viktiga resurser i skolornas arbete. Intressant är att samtliga skolor har haft tillgång till projektet ”säker och lekvänlig skolväg”, dock har resultatet av gemensamma strategier visat sig vara olika. Detta menar vi beror på att arbetet på skolorna är beroende av fler resurser som samverkar med varandra för att lyckas bedriva ett arbete med aktiv skolpendling. En resurs som visat sig vara betydande för arbetet är den fysiska miljön omkring skolan, vilket tidigare nämnts som en påverkande faktor i arbetet med aktiv skolpendling (Eyler et al. 2008, s. 965-975). En sammanhängande faktor med den fysiska miljön är också föräldrastödet (Fesperman et al. 2008, s. 1-11). Det är avgörande för skolans arbete med aktiv skolpendling att föräldrarna känner sig trygga med att låta sina barn ta sig själva till skolan, vilket står i relation till att den fysiska miljön upplevs säker och trygg. Med detta vill vi därför påvisa att det är nödvändigt att det finns flera resurser som samverkar och på så sett gör arbetet hanterbart för skolan. För att kunna skapa fler resurser anser vi att arbetet med aktiv skolpendling behöver pågå under en längre tid. Ett exempel är att man på skola C och E, där arbetet är relativt nytt, uttrycker en svårighet i att etablera arbetet i den ordinarie undervisningen. Detta kan tänkas bero på att skolorna inte hunnit skaffa sig de erfarenheter och kunskaper som krävs för att göra arbetet hanterbart, alltså är deras resurser färre till antalet. Båda skolorna har ett starkt stöd av projektet ”säker och lekvänlig skolväg”,

men i övrigt är stödet från personal och föräldrarna svagt. Vi menar att de skolor som vedertaget arbetar med aktiv skolpendling under en längre tid skapar resurser genom att kunskaper och erfarenheter bildas hos skolans ledning, personal och föräldrar, vilket är väsentligt för att arbetet ska verka i en positiv riktning.

Den tredje och sista komponenten är meningsfullhet och syftar på i vilken utsträckning man känner att de problem som uppstår är värda att investera energi i. Därför samverkar meningsfullhet med hur långvarigt och framgångsrikt arbetet blir för att stimulera elever till aktiv skolpendling. Om arbetet upplevs meningsfullt kan både personal, föräldrar och elever tänka sig att lägga ner den extra tid och energi som krävs för att kunna gå eller cykla till skolan. Ett arbete som upplevs meningsfullt har vi sett på skola A, där personalen och föräldrarna arbetar för att skapa bättre förutsättningar för barnen att kunna gå eller cykla till skolan. Tillsammans har de förstått vinsterna med att arbeta med aktiv skolpendling. Tecken som visar på att lärare och föräldrar tycker att arbetet är meningsfullt är att lärarna till exempel engagerar sig i parallella gå eller cykla tävlingar eller att föräldrarna står som trafikstöd och driver vandrande skolbussar. Arbetet beskrivs som framgångsrikt och utan några stora hinder, vilket kan beror på att alla aktörerna på skolan ser meningen med arbetet. Vi anser också att arbetet med aktiva transporter på skola B och D, på olika sätt, visar på komponenten meningsfullhet. Orsaken till det anser vi vara att skolorna under en längre tid har lyckats förankra arbetet i undervisningen och att de personer som intervjuats har visat entusiasm för att arbeta med detta.

Genom att jämföra skolorna A, B och D med skolorna C och E kan vi ytterligare förtydliga betydelsen av meningsfullhet. Skolorna beskriver arbetet med aktiva transporter som viktigt för skolan, men på grund av tidsbrist är det få personer som vill engagera sig i projektet. Detta kan vi speciellt se på skola E där varken personal, föräldrar eller elever tycks se någon mening med arbetet, och därför är arbetet i stort sätt nedlagt. Som vi sett i resultatet har tidsaspekten framkommit som ett hinder för arbetet med aktiv skolpendling, då detta är något som tillkommer utöver den ordinarie arbetsbördan. Med detta i åtanke blir betydelsen av meningsfullhet än större för att skolans personal, föräldrar och elever vill investera den tid och energi som krävs. Upplever de inte arbetet meningsfullt blir det svårt att etablera det på skolan och risken för att arbetet läggs ner blir större. Därför spelar komponenten meningsfullhet en nyckelroll i arbetet för att få det framgångsrikt.

De tre komponenter bildar tillsammans en känsla av sammanhang (KASAM) i arbetet med aktiv skolpendling, vilket vi menar är avgörande för om arbetet ska kunna bli framgångsrikt. Enligt Antonovsky rankas meningsfullhet som den viktigaste komponenten då begriplighet och hanterbarhet påverkas av detta. Han menar att människor som upplever det meningsfullt att lösa ett problem har lättare att begripa och hitta resurser som förutsätter en hantering av problemet. (Antonovsky 2005, s. 50) I studien har arbetet på skola A, B och D varit mer framgångsrikt än det arbete som bedrivs på skolorna C och E. Det kan bero på att skolorna A, B och D har arbetet med aktiv skolpendling under en längre tid. Skolornas tillvägagångssätt bygger på ett helhetstänk som genomsyrar verksamheten. Det tyder på att arbetet upplevs meningsfullt för skolans personal, föräldrar och elever, vilket gör arbetet begripligt och hanterbart. Den skola som vi anser vara mest framgångsrik är skola A. Anledningen till det är att skolan lyckats engagera alla parter på skolan, både personal, föräldrar och elever. Att alla parter på skolan är involverade och drivande i arbetet innebär att arbetet är begripligt för alla, och genom ett gemensamt arbete skapas förutsättningar som gör arbetet hanterbart. Att skola A har möjligheten till att lyckas engagera alla i arbetet beror på att alla ser vinsterna i arbetet och därför upplever det meningsfullt.

En intressant aspekt är att samtliga skolor har haft tillgång till projektet ”säker och lekvänlig skolväg”. Att resultatet trots detta visat sig vara olika menar vi beror på att arbetet med aktiv skolpendling är beroende av flera förutsättningar som tillsammans möjliggör arbetet, och då främst sådana som har med meningsfullhet att göra. Det som vi anser vara en betydande faktor, och som också visats sig vara olika mellan skolorna, är engagemanget från skolans ledning, personal eller föräldrar. Detta är ett resultat som vi har kommit fram till eftersom engagemanget har visats vara olika beroende på om initiativet till arbetet med aktiv skolpendling har kommit från skolan eller kommunen. På skola C och E har det nämligen visats sig att kommunen tagit initiativet och inte skolorna själva. Detta kan innebära att engagemanget hos skolans personal och föräldrar är mindre än kommunens, vilket kan bidra till att arbetet inte upplevs meningsfullt för alla parter. Ett exempel som tydliggör detta har vi hittat på skola C där en av de drivande personerna, mellan raderna, uttrycker att det finns brister i engagemanget. ”*De föräldrar som fortfarande åker bil, det är väldigt svårt att få dom att gå upp tio minuter tidigare på morgon. Jag skulle själv inte göra det*”²⁸. Med detta citat menar vi att det som saknas på skola C är att alla parter kan tänka sig att investera den tid och

²⁸ Skola C, intervju den 18 oktober 2010

energi som krävs, vilket påverkas av att arbetet inte upplevs meningsfullt. I och med det uteblir känslan av sammanhang och möjligheterna blir mindre till att göra arbetet begripligt och hanterbart på skolan. Med koppling till detta menar vi att komponenterna i kombination med varandra, men där meningsfullhet har nyckelrollen, är viktiga aspekter som måste finnas med för att få ett arbete med aktiv skolpendling mer framgångsrikt.

De slutsatser vi kan dra av studien är att:

- Det är viktigt att engagemanget kommer från skolans olika parter, alltså skolans personal, föräldrar och elever, för att göra arbetet med aktiv skolpendling mer framgångsrikt.
- Skolorna bör därför sträva efter att arbeta på flera plan med olika strategier för att lättare nå ut med information till skolans olika parter.
- Det främst är viktigt att förmedla information till vuxna, i synnerhet föräldrar, för att skapa förutsättningar som möjliggör arbetet med aktiv skolpendling.
- Om skolan arbetar tillsammans med en föräldraförening skapas möjligheter som vi anser vara en orsak till att arbetet blir mer framgångsrikt på grund av att fler parter blir mer involverade i arbetet.

4.1 Självkritik

Det kan tänkas att det inte bör vara svårt för föräldrarna att se de positiva vinsterna med aktiv skolpendling, då det framförallt handlar om deras barns välbefinnande och säkerhet. Dock kan det finnas många aspekter som väger in och bidrar till att föräldrarna inte vill lägga ner den tid och energi som krävs för att få ett framgångsrikt arbete. I studien har vi studerat de yttre faktorerna som påverkar skolans arbete med aktiv skolpendling, och därmed inte tagit hänsyn till de inre faktorerna. Med inre faktorer syftar vi på olika livsstilar, sociala situationer, eller kunskaper hos föräldrar eller elever. Dessa kan påverka arbetet på så sätt att föräldrar eller elever inte förstår varför det är viktigt med aktiv skolpendling, då deras livssituation inte ger dem något val. På grund av till exempel tidsbrist kan det vara svårt att påverka deras levnadsvanor. Att vi inte tagit hänsyn till detta kan ses som en svaghet för studien, då inre faktorer kan ha bidragit med mer utförlig information kring vilka hinder och förutsättningar som möjliggör ett arbete med aktiva transporter. I urvalet har vi också endast fokuserat på skolor från Stockholmsområdet som är involverad i projektet ”säker och lekvänlig skolväg”. Detta kan också ses som en svaghet då det kan ha bidragit till att de strategier, förutsättningar

och hinder som uppmärksammats på skolorna varit lika varandra. Det kan därför tänkas att en annan studie, där de undersökta skolorna ligger på andra orter i Sverige och inte är involverade i projektet, skulle ha visat på helt andra strategier, förutsättningar och hinder i arbetet med aktiv skolpendling. Till studiens försvar kan det nämnas att detta inte har varit syftet och att vi har beaktat dessa svagheter i vårt resultat, då vi inte gör några generaliseringar. Vi utgår ifrån att resultat som framkommit är tillförlitligt, på grund av den metod och de tillvägagångssätt som använts. Dock menar vi att resultaten från studien, på grund av det strategiska urvalet, bör användas med försiktighet då de inte är generaliserbara.

4.2 Vidare forskning

Avslutningsvis vill vi försöka koppla studien till vad som skulle kunna vara nästa steg för att få fler skolor att stimulera elever till aktiv skolpendling. Vi anser att vidare forskning bör ta hänsyn till det geografiska läget genom att involvera skolor som ligger i andra delar av landet, eftersom detta bidrar till att skolor har olika förutsättningar. Därtill kan även framtida studier fokusera på de inre faktorerna, alltså vilka förutsättningar och hinder som finns för föräldrar och elever vad det gäller aktiv skolpendling. Med ny forskning kring de inre faktorerna skulle nya metoder kunna hittas för att komma tillrätta med problem som hindrar skolorna i sitt arbete. Detta tror vi för att det i många fall är föräldrarna som inte förstår att den största trafikfaran kring skolorna är dem själva, och beroende på bland annat tidsbrist är det svårt att påverka deras levnadsvanor. Vi menar därför att nästa steg för att få fler parter engagerade i arbetet på skolorna kan vara att hitta metoder för hur föräldrarna ska kunna se vinsterna i sina barns framtida hälsa och säkerhet, då detta skulle underlätta och bidra till en förändring. För att underlätta skolornas arbete med aktiv skolpendling behöver också kommunerna fortsätta att förändra den fysiska miljön till en stödjande miljö för fysisk aktivitet. Samhällets utveckling har bidragit till att det aldrig har behövts så lite fysisk aktivitet som nu (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 1). Detta påverkar aktiv skolpendling där forskning visat en negativ trend, där allt färre barn går eller cyklar till skolan (Frank, Engelke & Schmid 2003, s. 80-85). Därför är det en viktig förutsättning för skolornas fortsatta arbete att kommunerna stöder arbetet genom att förändra den fysiska miljön omkring skolan för att föräldrar och elever ska uppleva den säker och trygg, vilket gör att de lättare väljer att gå eller cykla till skolan. Ett annat steg för att försöka få fler skolor att börja arbeta med aktiv skolpendling kan vara att Skolverket tillsammans med Folkhälsoinstitutet inför ett nationellt mål där alla skolor ska ha en individuell skolresplan. Med det menas att skolan utformar ett dokument som

klargör vilka problem och hinder som finns gällande de resor som görs till och från skolan, samt vilka strategier som behövs för att minska problemen och skapa bättre förutsättningar för ett hållbart och hälsosamt resande. Några av de skolor som ingått i studien har redan utformat ett sådant dokument och antyder att detta skulle kunna vara nästa steg i arbetet. Vi anser därför att en skolresplan kan ses som en metod för att få fler skolor att arbeta med aktiva transporter, då den tydliggör och strukturerar hur man ska kunna gå tillväga för att förbättra barn och ungdomars hälsa och välbefinnande i ett mer hållbart samhälle.

Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Informantförteckning

Informant 1: Lärare, skola A. Enskild intervju 14 oktober 2010.

Informant 2: Lärare, skola B. Enskild intervju 14 oktober 2010.

Informant 3: Två lärare, skola C. Enskild intervju 18 oktober 2010.

Informant 4: Lärare, skola D. Enskild intervju 19 oktober 2010.

Informant 5: Lärare, skola E. Enskild intervju 20 oktober 2010.

Tryckta och elektroniska källor

Andersen, L. B., Lawlor, D. A., Cooper, A. R., Froberg, K.S., Anderssen, A. (2009). Physical fitness in relation to transport to school in adolescents: the Danish youth and sports study. *Scand J Med Sci Sports*, vol.19, s. 406-411.

Andrea L. D., Bess. M., Kampert. J.B., Garcia. M.E., Harold W., Blair. S.N. (1999). Comparison of lifestyle and structured interventions to increase physical activity and cardiorespiratory fitness, a randomized trial. *JAMA*. vol. 281(4) s. 327-334.

Antonovsky, A. (2005). *Hälsans mysterium*. Stockholm: Natur och kultur.

Berg, U. (2008). Barn och unga. I: Sthåle, A. (red.). *FYSS 2008: fysisk aktivitet i sjukdomsprevention och sjukdomsbehandling*. 2 uppl. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut. s. 152-170.

Buliung, R.N., Mitra. R., Faulkner. G. (2009). Active school transportation in the Greater Toronto Area, Canada: An exploration of trends in space and time (1986–2006). *Preventive Medicine* vol. 48. s. 507–512.

Davison, K.K., Werder, J.L., Lawson, C.T. (2008). Children's active commuting to school: current knowledge and future directions. *Preventing chronic disease*, vol.5(3).

Eyler, A.A., Brownson, R.C., Doescher, M.P., Evenson, K.R., Fesperman, C.E., Litt, J.S., Pluto, D., Lesley E., Steinman, L.E., Terpstra, J.L., Troped, P.J., Schmid, T.L. (2008). Policies related to active transport to and from school: a multisite case study. *Health education research*, vol. 23(6) s. 965-975.

Faskunder, J. (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysik aktivitet: en kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "byggd miljö och fysisk aktivitet"*. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut.

Faulkner, G.E.J., Buliung, R.N., Flora, P.K., Fusco, C. (2009). Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. *Preventive medicine*, vol. 48 s. 3-8.

Fesperman, C.E., Evenson, K.R., Rodríguez, D.A., Salvesen, D. (2008). A Comparative Case Study on Active Transport to and From School. *Preventing chronic disease*, vol. 5(2) s. 1-11.

Frank, L.D., Engelke, P.O., Schmid, T.L. (2003). *Health and community design: the impact of the built environment on physical activity*. Washington: Island press.

Grize, L., Bringolf-Isler, B., Martin, E., Braun-Fahrländer, C. (2010). Trend in active transportation to school among Swiss school children and its associated factors: three cross-sectional surveys 1994, 2000 and 2005. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 7(28).

Hassmén, Nathalie & Hassmén, Peter (2008). *Idrottsvetenskapliga forskningsmetoder*. Stockholm: SISU idrottsböcker.

Hume, C., Timperio, A., Salmon, J., Carver, A., Giles-Corti, B., Crawford, D. (2009). Walking and Cycling to School: Predictors of Increases Among Children and Adolescents. *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 36(3) s. 195-200.

Krag Jacobsen, Jan (1993). *Intervju: konsten att lyssna och fråga*. Lund: Studentlitteratur.

Nelson. N.M., Foley. E., O'Gorman. D., Moyna. N.M., Woods. C.B. (2008). Active commuting to school: How far is too far? *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* vol. 5(1) s. 1-9.

Noreen C., McDonald. (2007). Active Transportation to School, Trends Among U.S. Schoolchildren, 1969–2001. *Prev Med American Journal of Preventive Medicine* 32(6) s. 509–516.

Samverkan för hållbart resande (2006). *Säker och lekvänlig skolväg, håller våra barn på att bli en "baksättesgeneration"?* handledning till skolor. http://www.nynashamn.se/download/18.6f017df6112ae0dea21800038916/Handledning_till_skolor_25_sep_06.pdf [2010-07-18].

Schantz, P. (2006). Rörelse, hälsa och miljö – utmaningar i en ny tid. *Svensk idrottsforskning* vol. 3 s. 4-7.

Shephard. Roy J. (1997). What is the optimal type of physical activity to enhance health? *Sports Med* vol. 31 s. 277-284.

Sparling, P.B., Owen, N., Lambert, E.V., Haskell, W.L. (2000). Promoting physical activity: the new imperative for public health. *Health education research*, vol. 15(3), s. 367-376.

Sundblad, G.B., Engström, L.M., Lundvall, S., Ekblom, B. (2008). Skola-Idrott-Hälsa – En sexårig uppföljning. *Svensk idrottsforskning*, vol. 17 (4), s. 6.

Thomas, Ian M., Sayers. S., Godon J.L., Reilly, S.R. (2009). Bike, Walk, and Wheel A Way of Life in Columbia, Missouri. *Med American Journal of Preventive Medicine* vol. 37. s. 322–328.

Tudor-Locke C., Neff. L.J., Ainsworth. B.E., Addy. CL., Popkin B.M. (2002). Omission of active commuting to school and the prevalence of children's health-related physical activity levels: the Russian Longitudinal Monitoring Study. *Child Care Health Dev.* vol. 28(6) s. 507-512.

Bilaga 1

KÄLL- OCH LITTERATURSÖKNING

Syfte och frågeställningar:

Syftet med studien är att undersöka hur skolor framgångsrikt kan arbeta för att stimulera elever till aktiv skolpendling.

- Vilka strategier använder sig skolorna av i arbetet med att stimulera eleverna till aktiv skolpendling?
- Vilka förutsättningar/villkor har de skolor som arbetar för att stimulera elever till aktiv skolpendling?
- Vilka hinder begränsar arbetet med aktiv skolpendling?

Vilka sökord har du använt?

Active commuting - children physical activity increase, commuting school, school interventions, parental, school patterns, health benefits, physical activity patterns. Aktiv transport skolor, aktiv skolpendling hur skolor arbetar, säker skolväg stockholm, säker och lekvänlig skolväg stockholm kontakt, säker och lekvänlig skolväg stockholm handledning

Var har du sökt?

Litteratursökning har skett i Pubmed samt i sökmotorn google. Tidigt i studien skedde litteratursökning i GIH:s bibliotekskatalog efter litteratur skriven av Peter Schantz för att hitta inspiration och ingångsvinklar i ämnet aktiva transporter.

Sökningar som gav relevant resultat

Pubmed: active commuting children physical activity increase
Pubmed: active commuting school interventions
Pubmed: active commuting school parental
Pubmed: active commuting school patterns
Pubmed: active commuting school health benefits
Pubmed: active commuting school physical activity patterns
Google: aktiv skolpendling hur skolor arbetar

Kommentarer

I databasen pubmed har vi funnit användbart material i vår litteratursökning kring ämnet aktiva transporter. Dock har information kring hur skolor arbetar med aktiv skolpendling varit svår att hitta. Vi har även funnit litteratur via referenslistor hos review artiklar och böcker, samt fått hjälp och vägledning från personer som varit insatta i ämnet aktiva transporter.

Bilaga 2

INTERVJUGUIDE

Syfte:

Syftet med studien är att undersöka hur skolor framgångsrikt kan arbeta för att stimulera elever till aktiv skolpendling.

Frågeställningar:

- Vilka förutsättningar/villkor har de skolor som arbetar för att stimulera elever till aktiv skolpendling?
- Vilka hinder begränsar arbetet med aktiv skolpendling?
- Vilka strategier har visat sig vara mest framgångsrika för att stimulera eleverna till aktiv skolpendling?

Inledande frågor:

Utgår från en öppen frågeställning, därefter följdfrågor

Huvudfråga

Berätta om när och hur det kommer sig att skolan började arbeta med att få fler elever att gå eller cykla till skolan?

tänkbara följdfrågor/områden vi vill veta mer om

Hur länge har skolan arbetat med detta?

Vilket var det första steget och hur marknadsförde man arbetet?

Anledning till engagemang?

Vilka personer har drivit arbetet? tidigare erfarenheter?

Arbetsplanens utformning?

Tankar om vad som var viktigt i början?

Mål/visioner med arbetet?

Hur upplevs arbetet idag?

Frågeställning 1: Vilka förutsättningar/villkor har de skolor som arbetar för att stimulera elever till aktiv skolpendling?

Huvudfråga

Vad upplever du att den här skolan har för förutsättningar som möjliggör ett arbete för att fler elever ska gå eller cykla till skolan?

tänkbara följdfrågor/områden vi vill veta mer om

Vilka förutsättningar finns på skolan?

Fysiska miljön,: trafik? elevers avstånd till skolan? cykelvägar? grönområde?

Föräldrarstöd

Engagerad personal

Förutsättningar som fanns i början?

Förutsättningar som har tillkommit under arbetets gång?

Anledningen till varför de har försvunnit/tillkommit och hur det har påverkat arbetet?

Vilka villkor/förutsättningar anser skolan saknas för att underlätta arbetet?

Vilka områden vill man lägga mer kraft på för att förbättra arbetet?

Frågeställning 2: - Vilka hinder är det som begränsar arbetet med aktiv skolpendling?

Huvudfråga

Berätta utifrån dina erfarenheter om vilka svårigheter som begränsar dig i ditt arbete med att få fler elever att cykla eller gå till skolan?

tänkbara följdfrågor/områden vi vill veta mer om

Begränsningar:

Vilka har varit lättare att lösa?

Vilka består? Trots att man har försökt lösa dem.

På vilket sätt har hindrerna begränsat arbetet?

På vilket sätt har du försökt hantera de hinder som finns?

Vilka lärdomar har man fått av att försöka hantera problemen?

Är det något man skulle vilja ha gjort annorlunda?

Frågeställning 3: Vilka strategier har visat sig vara mest framgångsrika för att stimulera eleverna till aktiv skolpendling?

Huvudfråga

Berätta om på vilka sätt ni har arbetat för att få fler elever att gå eller cykla till skolan?

tänkbara följdfrågor/områden vi vill veta mer om

Vilka strategier har genomförts?

Vad är anledningen till att just dessa strategier utformats?

Hur har responsen varit från föräldrar/elever/personal på skolan?

Har man samarbetat med andra aktörer? Kommun, skola, föräldraförening, ?

Vad har strategierna resulterat i?

Vilken strategi anses vara den mest framgångsrika, och varför? (förutsättningar/hinder)

Hur skulle man kunna få fler strategier att bli mera framgångsrika? Vad behövs göras?