

Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?

Förord

Många kommuner upplever problem i samband med att barnen skjutsas till skolan med bil av föräldrarna i stället för att gå, cykla eller åka buss eller skolskjuts. Detta leder i sin tur till minskad trafiksäkerhet i området kring skolorna. Den här skriften förklarar varför föräldrar skjutsar barnen till skolan genom att redovisa forskningsrapporter och redogöra för en studie som författarna gjort på några utvalda skolor. Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram skriften för att inspirera och stödja kommunerna i arbetet med att hitta lösningar som kan minska skjutsandet.

För innehållet i rapporten svarar Anna Anund, VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Inger Forsberg, VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Lina Larsson, Linköpings universitet, LiU. Stina Liljas på Stina Liljas AB har bearbetat texten. Från SKL har Janne Rusk, Christine Sisell och Patrik Wirsenius medverkat.

Stockholm i juni 2013

*Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Sveriges Kommuner och Landsting*

Gunilla Glasare
Avdelningschef

Jan Söderström
Tf sektionschef

Innehåll

Sammanfattning	4
Föräldrars skjutsande ger kommunerna problem	5
Vad styr föräldrarnas val?	5
Föräldraskap idag – barn som projekt.....	6
Bilen som kultur och vana	6
Bilen och den skjutsande familjen.....	7
Barns rörelsefrihet begränsas	8
Det kompetenta barnet.....	9
Faktorer som kan förändra	10
Vilka barriärer måste tas bort?	11
Kartläggning av resvanorna och situationen vid några skolor	11
Val av skolor.....	11
Intervjuer med barn och föräldrar	12
Enkät till föräldrar	14
Workshop med experter.....	14
Så svarade barn och föräldrar	15
Barnens berättelser	15
Sammanfattning av samtalen med barnen	17
Föräldrarnas berättelser	17
Sammanfattning av intervjuerna med föräldrar	21
Enkätsvaren	22
Sammanfattning av enkäten	24
Experternas synpunkter	25
Förslag på lösningar	26
Folder om den goda föräldern.....	26
Platser för av- och påstigning.....	26
Skolväg för varje barn	27
Författarnas slutsatser	29
Skolans placering avgörande.....	29
Tid viktigare än pengar och miljö	29
Skjutsa anses vara ett sätt att visa engagemang	29
Barnen överbeskyddas	30
En vana att åka bil.....	30
Övertyga föräldrarna om att de har kompetenta barn.....	30
Referenser	32

Sammanfattning

Att skjutsa känns praktiskt och säkert

På morgonen råder djungelns lag utanför många skolor. Trafiken är tät och farliga situationer uppstår när föräldrar lämnar sina barn per bil på platser som inte alls är dimensionerade för biltrafik.

Den här skriften förklarar varför det är så, med hjälp av forskningsrapporter och genom att redogöra för en studie som författarna gjort på några utvalda skolor.

Det finns många orsaker till att föräldrar skjutsar sina barn till skolan, trots att vägen dit inte är lång eller trots att skolskjuts finns. Olika familjer har olika liv och olika vanor och därmed olika motiv för att skjutsa. I studien har barn och föräldrar intervjuats och i den här skriften redovisas mångskiftande svar. De sammantaget viktigaste anledningarna till att skjutsa är att det är mest praktiskt för familjen och att föräldrarna anser att skolvägen är farlig.

Det finns förutsättningar att minska skjutsandet, men för detta krävs insatser på både lång och kort sikt. Långsiktiga insatser är till exempel placering av skolor och säkra gång- och cykelvägar.

På kort sikt är en viktig åtgärd att påverka föräldrarna. Att inte skjutsa ger ekonomiska fördelar och tidsvinster – och dessutom mer självständiga barn. Det bidrar också till en bättre trafikmiljö vid skolan.

En nyckelfråga i skriften är vad som kännetecknar en god förälder. Är det en förälder som sköter allt praktiskt för sitt barn? Eller är det en förälder som uppfostrar sitt barn till att agera självständigt? En viktig del i föräldrapåverkan är att få föräldrarna att inse att de har kompetenta barn.

En uppmaning till skolorna är att ta fram en plan för skolvägen för varje barn. Det ger faktaunderlag som gör att föräldrarna känner att skolvägen är säker och trygg.

Föräldrars skjutsande ger kommunerna problem

Det är en utmaning för kommunerna att planera så att barn kan ta sig till och från skolan på ett säkert, tryggt och miljövänligt sätt – och dessutom till en rimlig kostnad.

I många kommuner uppstår problem då barnen skjutsas till skolan med bil i stället för att gå, cykla eller åka buss eller skolskjuts. Både de barn som har rätt till skolskjuts och de som inte har det, får skjuts till skolan av föräldrarna. Detta leder i sin tur till minskad trafiksäkerhet i området kring skolorna. Trafikmiljön vid skolorna är i regel inte planerad för att eleverna ska lämnas och hämtas i privatbilar. Trängseln blir därför stor, i synnerhet på morgonen då de flesta skjutsande föräldrar kommer samtidigt.

Vad styr föräldrarnas val?

Sedan år 2000 har Vägverket (senare Trafikverket) vart tredje år gjort en uppföljande studie om hur barn tar sig till och från skolan. Studien från 2012 visar att andelen barn som skjutsades till skolan under vinterhalvåret var 24 %. Detta är en ökning jämfört med 2009 då andelen var 21 % (Trafikverket, 2012). Andelen barn som skjutsades under sommaren 2012 var 18 % och även detta är en ökning jämfört med 2009 då motsvarande siffra var 15 % (Vägverket, 2009).

De föräldrar som skjutsar sina barn motiverar detta i första hand med att det är mest praktiskt för familjen. I andra hand är motiveringen att vägen inte är säker. Studien från 2012 visar att fler än under 2009 anser att det är för långt och för farlig trafik medan färre anger praktiska skäl. Detta resultat kan även ses i andra studier (Noreen & Aalborg, 2009). Andelen barn som gick till skolan under sommaren var 34 % år 2009. Motsvarande siffra för 2012 var 29 % vilket är en tillbakagång till situationen 2006.

Även om de flesta föräldrar inte skjutsar sina barn till skolan, upplevs lämning och hämtning vid skolor som ett bekymmer i många kommuner. Detta är skäl nog för att öka kunskapen om varför föräldrar skjutsar sina barn och vad som kan göras åt det.

En mängd studier bidrar på olika sätt till en förståelse för varför föräldrar väljer att skjutsa barnen till skolan och fritidsaktiviteter, även om det ur säkerhets- och trygghetsperspektiv borde vara möjligt att låta barnen ta sig dit på egen hand. I det här kapitlet redovisas ett antal studier, som kan förklara utvecklingen.

En del av förklaringarna är kopplade till generella förändringar i samhället och andra mer till synen på föräldraskap och bilanvändning. Självklart finns det inte en enda enkel förklaring utan det är en mängd olika faktorer som påverkar.

En faktor som sannolikt har stor betydelse är skolans placering. Etableringen av skolor i lokaler som från början var avsedda för andra ändamål kan vara en förklaring till att problem uppstår. Där är inte infrastrukturen förberedd för till exempel lämning och hämtning av barn.

Föräldraskap idag – barn som projekt

Individualisering är ett begrepp som brukar lyftas fram i samband med diskussioner om dagens familjer. Barndomen präglas av institutionalisering (t.ex. förskola och skola), individuerande (t.ex. personnummer, journaler) och individualisering som en följd av detta. Även de vuxnas individualisering brukar ses som en viktig byggsten i dagens familjer. Äktenskapet betraktas som mer förhandlingsbart än tidigare, eftersom det i mindre grad är grunden för en familj. En parrelation håller inte nödvändigtvis hela livet. Ett barn är inte längre en självklar del av livet, men barn är det som gör en ”familj” (Engwall & Peterson, 2010). Barns status har på så sätt ökat och vuxnas behov får stå tillbaka för barnens. Dagens föräldraskap är evigt, medan en parrelation ofta avslutas (Hydén, 2001). Barnet är på det sättet likställt med familjen, kanske till och med mer än äktenskapet.

Barnen är en viktig del i det ideala livet, något som kommer efter ett jag-förverkligande (Bergnéhr, 2008). Föräldraskapet kopplas samman med föreställningar om mogenhet, beredskap och stabilitet. Om man har barn uppstår en situation där hänsyn tas till barnet och den egna individen får stå tillbaka. Enligt författarna betraktas nutidens barn som ett projekt av sina föräldrar (Halldén, 1992). En viktig aspekt av barnet som projekt är att föräldrar förväntas stödja sina barns utveckling och aktiviteter (Halldén, 1992).

När kärnfamiljen inte längre betraktas som stabil och en av egen kraft bindande institution, utan istället som en samordning av individer, blir uppdelningen i drömd familj och levd familj en viktig distinktion (Gillis, 1997). Medan vardagen består av kontinuerliga handlingar, finns också en föreställning om den ideala familjen. Den lyckliga familjen anses vara en familj där medlemmarna gör saker tillsammans och konsumerar upplevelser (Brembeck & Mörck, 1998).

I en studie av svenska medelklassföräldrar lyfter författaren fram ”det goda föräldraskapet” (Forsberg, 2009). Författaren menar att föreställningen om hur en förälder ska vara påverkar handlingar och de rationaliseringar som människor gör i sitt föräldraskap. Forsberg anser att svenska föräldrar är barncentrerade. Föräldraskapet domineras dels av en önskan att vara en engagerad förälder, dels av en brist på tid till att hinna med allt. För att klara arbetets och vardagens krav använder föräldrarna olika strategier som delegering, växelvis omsorg och samtidiga uppgifter. Föräldrarna idealiserar tid *med* barnet (som helst ska vara rolig), men värdesätter inte tiden *för* barnet (med t.ex. fysisk omsorg) på samma sätt. Detta bygger på Halldéns syn på barnet som projekt (Halldén, 1992) och synen på barnet som ska utvecklas genom delaktighet (concerted cultivation, Lareau, 2003). Författaren nämner inte resande och vardagliga transporter specifikt, men forskningen bidrar med förståelse för den moral som påverkar skjutsandet. Skjutsandet är en barncentrerad verksamhet och ofta också en tid *med* barnet.

Bilen som kultur och vana

Vardagslivets resor styrs av vanan. Detta gäller i hög grad även valet av transporter (Waldo, 1999). Valet av färdmedel beror på flera faktorer, till exempel vart man ska resa, väder eller kravet att vara presentabel vid ankomsten, syftet med resan och hur lång tid ett ärende kan komma att ta. Hushåll som blandar olika sätt att resa leds ändå av vanan, i ett visst väder eller en viss personkonstellation väljer de ett visst färd sätt. De som vanemässigt åker bil väljer oftast bara bort bilen om de ska konsumera alkohol eller ska in till staden på helgen då det är svårt att få parkeringsplats. Nya vanor brukar uppstå när vardagen förändras, genom nytt arbete, flytt eller arbetslöshet. Det är tid och

kostnad som värderas högst, däremot värderas inte miljöhänsyn särskilt högt som drivkraft för det egna beteendet.

Vid en projektsyn på barn kan familjen betraktas som en förhandlingsfamilj, där det gemensamma projektet familj ska samordnas av individerna (Bäck-Wiklund, 2001). Det sker genom vardagliga praktiska lösningar och rutiner. Upplevelsen av tidsbrist och behovet av flexibilitet är det som får barnfamiljer att välja bilen. Högst värderar de sin tid och flexibilitet, därefter pengar och i sista hand miljöhänsyn (Waldo, 1999).

Bilen kan ses både som en symbol och ett praktiskt redskap (Hagman, 1999). Författaren utgår från en indelning i sex kategorier:

- Bilen som förlängning av kroppen
- Bilen som kostym
- Bilen som rum
- Bilen som möbel
- Bilen som objekt för kunskap, kompetens och relationer
- Bilen som tankeredskap.

För föräldrars skjutsande av barn är de sista två punkterna inte så viktiga. De andra fyra kan däremot vara relevanta.

”Bilen som förlängning av kroppen” innebär att bilen kan betraktas som snabbare, starkare ben och som extra armar som kan ta mer packning. Samtidigt minskar bilsamhället rörligheten för dem som befinner sig utanför bilen, främst gående och cyklister, men även för andra bilister när trängsel gör det svårt att parkera eller skapar bilköer.

”Bilen som kostym” innebär att bilen fungerar som en rustning som gör människan i bilen mer skyddad (och den utanför bilen mer utsatt). Bilen fungerar också som en statussymbol.

”Bilen som rum” innebär att bilen är en plats som är avgränsad från omgivningen. Den är inte öppen för allmänheten utan privat, för utvalda. Det är också en plats för familjen att vara i, på väg någonstans, som ännu ett rum med specifika umgängesregler. Det anses ofint att titta in i andras bilar, då överträds en gräns för integriteten.

”Bilen som möbel” är en relation till omvärlden, som om världen passerar runt det bekväma och rummet runt omkring kan nås genom att lämna bilen. Utifrån detta resonemang kan synen på bilen som kulturell företeelse och skjutsande av barn betraktas som en privat sfär som sträcks ut ända fram till skolan. Genom att flytta rummet, d.v.s. bilen, möter inte familjen andra människor förrän barnen når sin destination. Det ger ett skydd för barnen och blir både ett sätt att hålla andra utestängda och visa omsorg om barnen.

Bilen och den skjutsande familjen

Skjutsandet av barn hänger sannolikt samman med individualiseringen i dagens samhälle (Tillberg Mattson, 2001). Författaren skriver om skjutsande till och från barns fritidsaktiviteter. Vanligen innebär fritidsaktiviteterna att familjens vardag formas utifrån det som betraktas som barnens behov. Barnens fritidsaktiviteter är en arena för deras självförverkligande och därmed ett viktigt ansvar för föräldrarna. Tillgången till bil gör att de fysiska restriktionerna blir mindre eftersom större delar av världen kan nås med bilen. Men i och med att tiden inte växer på motsvarande sätt är restriktionen istället förlagd till en

prioritering mellan olika handlingar. Människors transporter tar därför inte mindre tid, utan sträcker sig i stället över större yta.

Barnens aktiviteter betraktas som bundna, nödvändiga resor, och en del av hushållets resbehov (Waldo, 1999). De vuxnas fritid får stå tillbaka för barnens fritidsaktiviteter, bland annat återges detta i följande citat:

”Men det är ju så va att du, är med och aktiverar barnen och ser till att det går bra för dem då är du ju...fullt upp med dig själv också att du ska ...ta dem till och från dessa ställena va och sen finns ju de människorna som inte bekymrar sig, som sitter hemma och läser tidningen i lugn och ro och låter barnen transportera sig fram och tillbaka själv va, dom har ju all tid i världen...Men jag vill ge mina barn den servicen och jag hoppas att då kommer de och besöker mig på hemmet sen också...förhoppningsvis” (Waldo, 1999, sid 216)

Citatet kan jämföras med andra författares syn på den engagerade föräldern som den goda föräldern (Forsberg, 2009). I citatet är den fysiska handlingen att skjutsa barnet och åsidosätta sina egna önsknings något som lägger grunden till relationer som kan vara hela livet.

I en studie undersöktes barnfamiljers fritidsresor (Tillberg Mattson, 2001). En viktig bakgrund till detta är att mer än hälften av alla resor sker på fritiden. I denna studie jämförs familjer med liknande socioekonomisk standard, men skillnaden är att de bor på olika platser – i en stad, på landsbygden och på en mindre ort. Författaren kom fram till att boendeort och föräldrarnas kön påverkar fritidsresandet. De som bodde i en mindre ort med tillgång till både natur och fritidsaktiviteter för barnen gjorde minst fritidsresor. De som bodde på landsbygden skjutsade barnen mest och då till och från aktiviteter. Detta motiverades med att barnen inte skulle bli lidande av föräldrarnas val att bo på landet. De som bodde i staden gjorde de kortaste resorna på vardagar men de längsta resorna i rekreationssyfte, ofta till ett lantställe. Författaren menar att skjutsande av barn används för att motivera bilanvändning. De egna vardagliga bilresorna hade vissa föräldrar dåligt samvete för, men skjutsande till och från barnens fritidsaktiviteter var inte någon källa till dåligt samvete. Detta är en del av att föräldraskapet ses som identitetsskapande.

Vidare konstaterade författaren att de organiserade fritidsaktiviteterna är en viktig del av det moderna samhällets individualisering, där barnen förväntas göra egna val som föräldrarna ska stödja. Barnens fritidsaktiviteter fick i mycket hög grad styra familjernas vardag. Skjutsandet uppfattades av föräldrar som en bra samvarotid, eftersom det gav tid för samtal med ett barn i taget. Barnen däremot föredrog oftast umgänge med föräldrarna i hemmiljö utan aktiviteter.

Barns rörelsefrihet begränsas

Föräldrarnas skjutsande har en avgörande inverkan på barnets möjlighet att skapa en relation till sin närmiljö. Här handlar det vanligtvis om att skjutsandet begränsar barnets möjligheter.

I en översikt över barns geografi lyfts aspekter som till stor del handlar om frågor som återkommer när barn diskuteras fram (Matthews & Limb, 1999). En del i detta var skillnaden mellan barnperspektiv och barns perspektiv samt i vilken grad barn är delaktiga i beslut. Andra aspekter var att barnet betraktas som något särskilt och att det inte finns något universellt barn. Frågorna diskuteras i förhållande till barns miljö och närmiljö. Av särskild vikt ansågs vara att barn och vuxna ofta har motsatt syn på geografiska platser. Det som barn vill göra och uppleva på olika platser är andra saker än de som vuxna

människor värdesätter. Medan barnet strävar utåt vill föräldrarna ha översyn och kontroll, vilket gör barnet mer fysiskt begränsat. I barnets geografiska utveckling finns hemmet, den vanemässiga räckvidden (habitual range), den besökta räckvidden (frequented range) och den tillfälliga räckvidden (occasional range). Dessa växer med barnens möjlighet att vidga dem.

Ett antagande är att barnet som skjutsas har en mindre besökt räckvidd, eftersom skolan och hemmet blir satelliter snarare än ett sammanhängande fält. Det medför att barnens utvidgande strävan får mindre effekt för ett barn som skjutsas än ett barn som förflyttar sig på egen hand och bekantar sig med större delar av sin närmiljö.

Skjutsandet är en del av en samhällsförändring som påverkat barndomen och den egna tillgången till platser (Mårtensson, 2004). Författaren menar att barns rörelsefrihet och möjligheter till utomhuslek begränsas i det nutida samhället. Barn hänvisas till utvalda och ordnade platser på bestämda tider. I det barncentrerade, men på grund av tidspress ganska defensiva, föräldraskapet måste miljöer framstå som attraktiva och trygga för att användas. För en familj kan det uppfattas som svårare att undersöka en miljöns möjligheter och förbättra denna, än att åka till ett ställe som är ”tänkt för barn eller barnfamiljen som helhet”. Författaren menar att de tillrättalagda miljöerna ofta saknar utrymme för de utvecklingsmässigt viktiga vidlyftiga lekarna. Barnet som skjutsas får ännu mindre möjligheter att hitta platser för de vidlyftiga lekarna, eftersom de vanligen inte ryms i de ordnade miljöerna. I stället för egen relation och egen tid med förändring av platser används tiden till transporter till ordnade platser.

Barns egna erfarenheter av närmiljön påverkar deras uppfattning om fara och deras önskan att vidga sitt område (Rasmussen, 1998, 2011). Barn med sämre tillhörighet i miljön får sämre möjligheter att använda miljön för utveckling av kompetens och identitet. Författaren menar också att miljöer som vuxna bedömer som farliga ibland har fördelar ur barns perspektiv, eftersom de kan vara utmanande, spännande, underhållande och kan lära barnen något om andra människor. Ett rimligt antagande är att barn som skjutsas i högre grad uppfattar platser som otrygga än barn som rör sig friare. Det leder till att barn som skjutsas ofta begränsar sin rörelseradie ytterligare.

En gemensam utgångspunkt för dessa studier av barns interaktion med sin miljö är att den fysiska närmiljön är viktig för barnets utveckling. Egen tillgång till miljön gör räckvidden för besök större, och därmed ökar också möjligheterna för tillhörighet och utveckling av geografisk kompetens. Ett större område ökar möjligheten att hitta platser där kojor kan byggas och miljöer som kan användas för lek och som smygskydd. Den egna vanemässiga räckvidden ökar givetvis med vanan att röra sig i en miljö, vilket gör det rimligt att anta att barn som inte blir skjutsade får tillgång till ett större geografiskt område med fler möjligheter till utveckling än barn som blir skjutsade.

Det finns studier som visar att föräldrar uppfattar barnens miljö som farligare än vad barnen gör (Timperio, Crawford, Telford, & Salmon, 2004). De visar också att föräldrarnas uppfattning i högre grad påverkar om barnen cyklar och går än barnens egen uppfattning.

Det kompetenta barnet

Vardagligt skjutsande framhålls i många projekt som något negativt och något som behöver förstås. Forskare menar att barnen får mindre egen rörelsefrihet, blir mindre självständiga och kanske också får mindre social träning (Tillberg Mattson, 2001). Det kompetenta barnet och barnperspektivet hör samman (Bäck-Wiklund, 2001).

Synsättet att barn är kompetenta, och därför bör vara delaktiga i beslut som rör den egna personen, håller på att växa sig starkare. Det märks exempelvis i ratificerandet av FN:s barnkonvention och i de krav på delaktighet som finns inskrivna i konventionstexten¹. Det kompetenta barnet är en människa med egna rättigheter och förmågor. Detta ger uttryck för en delvis annan barnsyn än det oskyldiga barnet. Det oskyldiga barnet innebär att barnets emotionella värde sätts i relation till föräldern, medan det kompetenta barnet är viktigt för sin egen skull.

Faktorer som kan förändra

Det finns alltså en mängd omständigheter som bidrar till att föräldrar skjutsar barn till skolan och till fritidsaktiviteter.

Om man vill få till stånd en varaktig minskning av skjutsandet, krävs sannolikt en rad strategiska åtgärder som till exempel:

- val av lokaler för framtida skolor
- planering av gång- och cykelvägar
- planering av platser där barn kan lämnas och hämtas, utan att utsätta de som går eller cyklar till skolan för risker.

Detta är ett långsiktigt arbete och inget som kan förändras över en natt. Inte heller går det att förändra realiteter som att det finns fler bilar och mobiltelefoner eller för den delen även färre hemmafruar än förr.

Trenden mot en individualisering är inte heller något vi kan ändra på, men kanske går det att på sikt förändra tankesättet så att den goda föräldern inte ses som den som gör allt rent praktiskt för barnet utan snarare bidrar till att barnet blir självständigt och kan välja exempelvis fritidsaktivitet.

Om det behövs förändringar av skjutsandet vid en skola, är nog en dialog med föräldrarna det bästa sättet att påverka. Denna bör föras systematiskt och med fokus på vad man vill uppnå. Störst sannolikhet för att förändringen ska lyckas, är det om den planeras till tidpunkter då vanor bryts av andra orsaker. Det kan vara vid skolstart, byte av skola eller inflyttning. Här gäller det att övertyga föräldrarna om att det bästa för barnen är att de själva kan ta sig till och från skolan, att de inte är dåliga föräldrar om de inte skjutsar och att resultatet blir tidsvinster och större flexibilitet. Bättre hälsa och miljöhänsyn tillkommer ”på köpet”.

Barnen ska ses som kompetenta personer. Det gäller att informera var och en om vilken väg som är säker för barn som går och cyklar, samt om var man ska lämna och hämta barn som måste skjutsas.

Självklart får synen på barnet som kompetent inte dölja det faktum att barn är individer under utveckling. Barnen är inte små vuxna. Deras sinnen är inte fullt utvecklade och de kan inte hantera intryck entydigt kognitivt. Detta ska vägas in i diskussioner om trafikmognad och om i vilka miljöer barnen kan ges ökad rörelsefrihet.

¹ Committee on the Rights of the Child, CRC.
www2.ohchr.org/english/bodies/crc/

Vilka barriärer måste tas bort?

Syftet med det arbete som ligger till grund för den här skriften är att ge en djupare förståelse för vilka barriärer som måste undanröjas för att föräldrar ska låta barnen ta sig till och från skolan på egen hand eller med skolskjuts. Syftet är inte enbart att belysa barnens resor till och från skolan, utan att se det hela utifrån ett mer generellt perspektiv där hänsyn tas till föräldrarnas resvanor och kopplingen till att barnen skjutsas.

Fokus ligger på åtgärdssidan, där såväl beteendeförändringar som fysiska åtgärder, lokalisering av skolor och eventuella regleringar av parkeringsplatser vid skolor ingår.

Det finns en mängd olika frågeställningar som behöver besvaras:

- Hur ser vardagens skolresor ut?
- Vilka transportmedel är nödvändiga?
- Vilken uppfattning har föräldrarna?
- Hur upplever föräldrarna barnens möjligheter att promenera, cykla eller åka kollektivt?
- Vilka motiv har föräldrarna för att skjutsa barnen till skolan?
- I vilken grad har ekonomin och miljön betydelse?
- Hur medvetna är föräldrarna om skjutsandets konsekvenser för barnens kognitiva och fysiska utveckling?
- I vilken grad påverkar den fysiska miljön?
- Vilka alternativa färdmedel är tänkbara?

För att besvara de olika frågeställningarna har vi genomfört en studie vid några utvalda skolor.

Kartläggning av resvanorna och situationen vid några skolor

I studien har vi intervjuat föräldrar och barn om deras resvanor, vi har identifierat barriärerna som gör att föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan och vi föreslår åtgärder för att minska skjutsningen. En expertgrupp har bidragit med hjälp att välja vilka åtgärder som ska testas vid skolorna.

Det finns i dagsläget en mängd arbeten som visar att system för att arbeta med skolreseplaner kan leda till både minskat skjutsande och ökad trafiksäkerhet (Daryani & Elmgren, 2008). Vanligtvis föreslås att man upprättar arbetsgrupper, gör tidplaner, gör en nulägesbeskrivning, beskriver dagens resvanor, sätter mål, tar fram åtgärdsförslag, reviderar och följer upp.

Vår avsikt är att komplettera tidigare arbeten med en undersökning av vad som ytterligare kan göras.

Val av skolor

Flera kommuner har jobbat aktivt med att få till en beteendeförändring när det gäller föräldrars skjutsande, exempelvis Örebro och Gävle.

Tidigare resultat från Örebro visar att det går att nå ut med budskapet samt att kunskapen ökar både om problemet och om hur man ska göra för att få till en förändring. Dessvärre ledde detta inte till att föräldrars skjutsande minskade.

Gävle kommun har också arbetat med frågan. Där har man bland annat noterat att föräldrar upplever miljön kring skolområdet som osäker, eftersom det är mycket trafik där. Men ofta är det föräldrarna själva som bidrar till att det är mycket trafik, vilket de kanske inte är medvetna om. Det uppstår en ond cirkel som måste brytas.

Vår studie har genomförts i samarbete med Gävle kommun och Örebro kommun. Valet av skolor i respektive kommun har skett i samråd mellan kommunerna, VTI och Linköpings universitet. Utgångspunkten har varit att såväl kommunala skolor som friskolor ska ingå. Andra förutsättningar var att det ska gå att ta sig till skolan på egen hand och att kommunen behövde förändra miljön vid skolorna.

I Örebro föll valet på Lillåns skola 1-6, Lillåns södra skola och Engelska skolan. I Gävle valdes Solängsskolan och Prolympia. Skolorna har bidragit med klasslistor.

Intervjuer med barn och föräldrar

Inför studien kontaktades föräldrarna per telefon. Efter en presentation och en förklaring av syftet med projektet tillfrågades de om deras barn kunde medverka i en gruppintervju om trafiksäkerheten vid sin skola. Intervjuerna genomfördes efter skoltid.

De föräldrar som intervjuades rekryterades genom ett brev med inbjudan till att delta i en fokusgrupp som skulle diskutera barnens resor till och från skolan. Fokusgrupperna träffades kvällstid i de olika skolorna. Sammanlagt genomfördes sju intervjuer med barn och fem intervjuer i fokusgrupper med vuxna. Intervjuer och samtal genomfördes både i grupp och enskilt.

Tabell 1. Deltagare i intervjuer med barn och föräldrar

Samtal	Årskurs	Antal	Stad
Barn 1	1	4	Örebro
Barn 2	1	4	Örebro
Barn 3	4	4	Örebro
Barn 4	6	4	Örebro
Barn 5	7	4	Gävle
Barn 6	5	1	Gävle
Barn 7	5	1	Gävle
Vuxen 1	1	4	Örebro
Vuxen 2	6	1	Örebro
Vuxen 3	1+4	6	Örebro
Vuxen 4	7	4	Gävle
Vuxen 5	5	2	Gävle
Vaktmästare		1	Gävle

Planen var att intervjuerna skulle vara semistrukturerade gruppintervjuer, dvs. att samma frågor ställs till alla och att svarsmöjligheterna är öppna. På grund av bortfall blev flera intervjuer istället par-intervjuer. Två barnintervjuer och en vuxengrupp blev enskilda.

Vid samtliga intervjuer användes samma intervjuguide, en för barn och en för vuxna.

Intervjuerna inleddes med att deltagarna fick rita en karta över färdväg. Barnen ritade sin egen färdväg och de vuxna ritade både sin och barnets färdväg. De uppmanades att märka ut eventuella platser på kartorna som de uppfattade som farliga. Dessa kartor användes sedan som utgångspunkt när deltagarna berättade om hur de färdades. Det var en metod som fungerade väl för vuxna och för äldre barn.

För de små barnen visade sig diskussionen kring kartorna bli väldigt konkret ”åker ner här, svänger där”, vilket innebar att beskrivningen av färdvägen inte gav så mycket information. Några av de yngre barnens kartor visade dock att barnen tenderade att ta en väg om de åkte ensamma, med syskon eller med förälder och en annan väg om de åkte med en kamrat. Troligen hade det varit mer intressant att komplettera kartorna, främst de yngsta barnens kartor, med ”walk-along” där barnen även fysiskt får visa sin väg med viktiga ställen. Det fanns dock inte tidsmässigt utrymme för detta i studien.

I intervjuerna med föräldrarna var kartorna däremot en fördel. I flera fall ledde kartorna till diskussioner mellan föräldrar om vilka platser i närmiljön som de upplevde som obehagliga, t.ex. där häckar eller skrymmande fordon skymde sikten, branta backar med skymd sikt eller platser där de bländats av solen.

Sedan föräldrarna berättat om färdvägen följde frågor om hur deras morgnar brukar gestalta sig. Först fick de berätta om vad de brukar göra en vanlig morgon. De fick även beskriva hur ovanliga morgnar skiljer sig från vanliga morgnar samt hur en ovanligt bra morgon och en ovanligt dålig morgon ser ut. De berättade också om barnens eventuella fritidsaktiviteter och om dessa påverkar morgonen eller eftermiddagen. De fick även frågor om hälsa, ansvar och utveckling. Syftet var att fånga det spektrum av vardagliga värderingar som kan påverka rutiner och motivera skjutsande. För att möjliggöra ett brett spektrum av förklaringar hölls frågorna öppna. Under studiens gång infogades frågor om ämnen som aktualiserats i tidigare intervjuer, samt i samtal med taxichaufförer och vänner. Exempel på detta var dels frågan om barnen uppmanats att gå och leda sin cykel vid någon passage, dels om föräldrarna agerar mot bättre vetande i trafiken, t.ex. genom att cykla utan hjälm.

Barnintervjuerna hade ganska olika karaktär bland annat på grund av barnens ålder. En annan orsak var att barnen som intervjuades samtidigt kände varandra olika bra. Ibland gick barnen i samma klass och ibland i parallellklasser. Den kortaste barnintervjun var bara några minuter lång medan den längsta pågick i nära 40 minuter. Flertalet intervjuer var mellan 20 och 30 minuter långa.

Föräldrantervjuerna var alla ungefär en timme långa. Vid två tillfällen deltog fyra personer, vid ytterligare två tillfällen var det två personer och vid ett tillfälle deltog sex personer. Föräldrarna växlade mellan olika perspektiv. Ibland talade de som föräldrar, ibland som bilister. De tog också upp barnperspektivet, antingen genom att berätta om sin egen barndom eller om hur de anser att deras barn uppfattar olika situationer.

Enkät till föräldrar

En enkät gjordes för att få ökad kunskap om hur föräldrar ser på barnens resor till och från skolan. Även syskonens resvanor undersöktes i enkäten.

Enkäten sändes med post till målsman för barnen i de klasser som även fått frågan om att delta i fokusgrupperna, sammanlagt sju klasser. I första utskicket sändes 237 enkäter till föräldrarna i de sju klasserna. Efter två påminnelser hade sammanlagt 112 föräldrar besvarat enkäten. Det motsvarar en svarsfrekvens på 48 procent, vilket är mycket lågt. Någon analys av bortfallet har inte gjorts, men att döma av föräldrarnas kommentarer kan en förklaring vara en otydlighet i enkäten.

Tabell 2. Antal klasser, utskickade enkäter, returer och inkomna enkäter

Kommun	Antal klasser	Utskick	Returer	Inkomna
Örebro	4	133	0	49
Gävle	3	104	5	32
Okänt				28
Sent inkomna				3

Workshop med experter

En del i studien var att ta fram en förteckning över barriärer som bidrar till att föräldrarna väljer att skjutsa sina barn till och från skolan. Underlaget för detta var genomförda intervjuer och enkäter samt befintlig litteratur.

Som stöd i arbetet med att ta fram förteckningen genomfördes en workshop med en grupp experter i början av februari 2012 i Örebro. Syftet var att samla den kunskap vi fått fram och ta del av gruppens tankar kring barriärer och möjliga åtgärder.

En första version av barriärlista presenterades för expertgruppen. Listan kompletterades med möjliga åtgärder som i efterhand rangordnades utifrån vilka experterna trodde mest på. Expertgruppen bestod av sammanlagt 14 personer. I gruppen fanns representanter från medverkande skolor (vanligtvis rektor), representanter från kommunerna (hälsoinriktade eller skolreseinriktade), konsult inom trafiksäkerhetsområdet, experter från Trafikverket regionalt och nationellt samt forskare från VTI och Linköpings universitet.

Så svarade barn och föräldrar

Intervjuerna med barn och föräldrar gav många olika aspekter av vad som kan påverka valet av färdmedel till skolan. Vi har valt att referera svaren utförligt, för att på så sätt öka kunskapen och förståelsen för hur människor agerar i olika situationer.

Barnens berättelser

Gemensamt för barnsamtalen är att de egentligen inte beskriver barriärer, utan snarare upplevelser av vardagsmorgnar som kan påverka hur de eller föräldrarna väljer att göra. Det handlar till stor del om konkreta färdbeskrivningar där vägvalen betraktas som självklara vardagsvägar.

I kommande text återges erfarenheter från samtalen med barn. I vissa fall infogas citat av det som barnen sagt. Dessa presenteras inom citattecken.

Barnen tittar på TV eller spelar dataspel på morgonen

TV:n eller datorn var ett återkommande tema vid beskrivningar av vad som händer en vanlig morgon. Några barn fick titta på TV eller spela dataspel på morgonen, andra fick inte göra det på vardagar eftersom de då ”glömmer bort tiden”. För några barn verkar TV:n vara en belöning när de är klara med delar av morgonuppgifterna eller är klara i god tid. En pojke menade att ”en dålig morgon, det är när man inte får titta på TV”. En annan pojke gick upp två timmar tidigare än han egentligen behövde varje morgon för att hinna titta på TV innan familjen vaknade. Gemensamt för alla samtal var att datorspel eller TV-tittande verkar vara aktiviteter som barnen uppfattade som positiva på morgonen.

Barnen upplever stress och det gör att de vuxna blir arga

Något som många barn lyfte fram var stress. Ordet stress förekom i flertalet intervjuer. Det talades både om egen stress och om stresskonflikter. Stresskonflikter handlade i första hand om att barnen upplevde att deras egen långsamhet påverkade föräldrarnas stressnivåer. En pojke som gick i första klass uttryckte sambandet mycket tydligt: ”Alltid om det blir bråttom för mig så blir min pappa stressad och då blir han arg”. Han sade det i saklig ton, utan att låta som om det gjorde honom ledsen, arg eller rädd. En annan pojke pratade om att hans lillebror stressade honom. Syskonen åkte själva till skolan och den äldre brodern upplevde att han hade ansvaret för att de skulle hinna till skolan. När de åkte buss ville han hinna med ”halvbussen”, för att ha marginal vid skolan innan skolstart men hans lillebror var inte alltid lika snabb som han. Även på tal om framtiden tog han upp stressen genom att konstatera att när han blir stor ska han åka bil om han är stressad.

Stress och ansvar lyfts också fram av en pojke som cyklar med sin storasyster till skolan. Det handlar då om stress vid särskilda tillfällen. Hans föräldrar åker till jobbet långt innan barnen ska till skolan och deras frånvaro gör att den utspillda maten blir hans ansvar: ”En gång började jag gråta, när jag och (systers namn) skulle åka själva till skolan. För jag vart så stressad. För jag skulle ställa tallriken på bordet då spillde jag ut alltihop jag hade i. Då vart jag så stressad att jag började gråta.”

En pojke i ettan som cyklade med ett äldre syskon talade om några svårigheter som han upplevde när han cyklar själv. ”Bära gympakläder, gympakläder som hänger på styret. Idag har jag tennis, så jag får hänga tennisracket på styret.”

Sociala relationer mellan barn påverkar valet av väg

Även sociala relationer kan påverka vilken väg barnen tar till skolan. En flicka berättade att hon tog en väg om hon åkte själv, en annan om hon åkte med en kompis och en tredje när hon hade gymnastik. En flicka hade förändrat sin morgon därför att den sociala situationen hade förändrats. Detta framkom när hon först berättade om sin skolväg i jag-form och sedan växlade till vi-form, och på frågan vem hon åkte med svarade hon lite undvikande och en aning självvironiskt: ”Förut åkte jag med en tjej ’sen blev det lite så här komplicerat’. Så nu åker jag själv.”

Väder och andra tillfälligheter påverkar valet

Några av barnen tog upp vädret som ett obehag när de cyklade eller gick till skolan. En pojke i ettan sade så här om att cykla: ”Det är dåligt att cykla. När man är större då måste man cykla även fast det regnar.” Flera barn sade att de skulle åka bil när de själva blev vuxna. En grupp mellanstadiebarn uppehöll sig ganska mycket vid vädret, de talade om morgondimma som något som kunde påverka vägen till skolan eftersom sikten blev dålig. De tog också upp åska som det värsta vädret om de skulle till skolan eftersom två av dem var rädda för åska. En pojke sade: ”Bara när fritids stänger tidigare åker jag skolbuss”. Pojkens båda äldre bröder åkte skolskjuts, men han gjorde det endast undantagsvis.

Alla får lida om några inte sköter sig

Barnen i Engelska skolan har nu längre till busshållplatsen än förut. Ett tidigare år hade niondeklassare kastat snöboll in i bussen och på chauffören, vilket ledde till att busshållplatsen stängdes. Den hade fortfarande inte öppnats.

Ibland känns det farligt

En flicka hade varit med om att en bil som körde mot rött ljus nästan körde in i hennes och väninnans cyklar. En pojke ansåg att en järnvägs korsning utan signaler är en farlig plats.

Det är roligare på hemvägen, för då åker man tillsammans

Flera barn menade att det är stor skillnad mellan vägen till skolan och vägen från skolan. Främst gällde det för barn som på hemvägen hade sällskap av kamrater, men även för dem som åkte själv eller med förälder till skolan. De uttryckte att det är mycket roligare att åka tillsammans, men att det inte fungerar på morgonen. De uppgav flera olika anledningar. För en pojke var det olika bussar från och till skolan och att kompisarna, som hade längre skolväg, åkte tåg på morgonen men buss på eftermiddagen. Men han blir skjutsad till skolan eftersom bussen ofta är fullsatt och därför inte pålitlig: ”Bussen stannar knappt” sade han. En pojke tyckte att det var tråkigt att han var ensam från sitt bostadsområde: ”Alla går på annan skola än jag”.

Sammanfattning av samtalen med barnen

Samtalen ger en bild av barnens vardag från det att de går upp på morgonen tills de tar sig hem från skolan på eftermiddagen. Redan på morgonen tittar de på TV eller spelar dataspel. Detta är en stund som barnen återger som positiv. *”Om man inte får titta en stund på morgonen så känns det inte bra.”* Några av dem fick titta på TV om de skötte sig och var klara i tid, vilket kan ses som en del i ett belöningsystem.

Barnen upplever stress i samband med att de ska iväg till skolan. De känner att de är långsamma vilket i sin tur gör föräldrarna stressade och arga. De förstår sambandet mellan sitt eget beteende och föräldrarnas stress, kanske för att de själva känner stress när till exempel syskon inte är klara i tid och de måste vänta.

Kompisar är viktiga och möjligheten att få göra saker tillsammans med dem påverkar hur barnen planerar sina resor. Det kan handla om att det är roligare att åka hem eftersom man då oftare åker tillsammans med kompisar, eller att man väljer vägen till skolan utifrån vilka kompisar som ska med. Det finns även andra faktorer som påverkar och en sådan är vädret, en annan kan vara hur syskon reser eller när de slutar skolan.

I några fall berörs farliga situationer. Det handlar inte alltid om att det är farligt, utan om att det upplevs som farligt, till exempel trafikrelaterade situationer som järnvägs korsningar. Även rädsla för åska gör att man väljer andra transportsätt än att gå eller cykla.

Föräldrarnas berättelser

I tre av föräldragrupperna var det pappor som dominerade samtalet och dessa påverkade starkt samtalets innehåll. Ett samtal handlade mycket om skjutsande som ett sätt att undvika risker, ett annat handlade om barnens eget ansvar och ett tredje om föräldrars skjutsande som ett stort problem. Papporna var mycket engagerade i respektive ämne som de talade passionerat om.

Risker för överfall

Den pappa som talade om att undvika risker menade inte i första hand trafikrisker, utan risker för överfall, kidnappningar, våldtäkter och rån. Han beskrev barnens skolväg och möjliga händelser med utgångspunkt från risken för överfall. Han undrade *”vilka människor kan man lita på?”*. Hans uppfattning av hotbilden kan exemplifieras med hur han talade om att låta barnet få sällskap av en annan pojke.

”Jag börjar väl nästan bli lite överbeskyddande. Så länge jag kan och har möjlighet kör jag de två minsta. En kompis är en pojke som bor i XXX-centrum, men jag vill inte att han ska gå den vägen. Det har varit personrån, ungdomsrån. Jag vill inte att han går dit. Jag litar inte på den omgivningen. Tjejer hade blivit våldtagna. I centrala XXX sker det mycket. Kan jag undvika att han hamnar i det så gör jag det.”

Ett sätt att kontrollera hotet är att barnen cyklar tillsammans, är försedda med telefoner med GPS och är vaksamma.

Pappan såg inte bilen som en fara för barnen, utan som ett skydd mot andra människor och ett sätt att begränsa hotet mot barnen under vägen till skolan. Därför försökte han eller hans fru skjutsa de yngre barnen, men undantagsvis

kunde den yngre pojken få cykla med sina bröder om han skickade ett SMS när han kommit fram.

Mannen är kanske inte helt representativ för flertalet svenska föräldrar. Men han är intressant som en tydlig version av hur rädsla kan leda till att barnen skjutsas.

Barnen ska lära sig ta ansvar

En av de dominerande papporna talade mycket om vikten av eget ansvar, att barnen skulle lära sig för att på sikt själva kunna ta med sina saker och på egen hand ta sig till och från skolan. Han påminde barnen, men ansåg det viktigt att inte göra saker åt dem. Som ett exempel nämnde han att han aldrig bär sjuåringens väska till bilen:

”Det jag försöker lära mina barn är att de själva ska ta ansvar för att ta med det de själva ska ha. De tar med sig väskan när de går, oavsett om de är trötta eller pigga.”

I normala fall fungerade det. Han påminde dem, men de fick ta eget ansvar. Om de glömde fick de vara utan. Påståendet att de fick vara utan har vi tolkat mer som en beskrivning av hur det borde vara än hur det faktiskt var. Han berättade att det ibland, om det var särskilda aktiviteter som en fredag när barnen skulle ha med mjukisdjur till skolan, hände att pojken glömde det och då fick de vänta bilen och hämta mjukisdjuren.

Ansvar ska vara självklart, inte något förhandlingsbart eller beroende på hur de känner sig en dag. När pappan bedömer barnen som mogna så får de en hög grad av frihet. Den äldre sonen talade han om så här:

”Sonen får välja, han får välja själv om han tar cykeln eller bussen. Skolbussen går bara en gång per morgon. Han hänger i korridoren sen. Jag ber honom göra läxorna då. Jag tror han gör det, han brukar kunna dem när han kommer hem.”

Han ansåg att hans yngsta barn var för litet för att på egen hand ta sig till skolan. Det är också mer än en kilometer till den grusväg där skolbussen lämnar barnen, och pappan ansåg att det var för långt för en sjuåring att gå med ryggsäck i mörkret. Pojken brukade därför hämtas med bil, trots att båda hans äldre bröder åkte skolbuss. Pappan hade en plan för sin yngste sons gradvisa utökade egna ansvar. Någon gång i tvåan, när hans äldste bror fortfarande går i skolan, ska pojken få börja cykla så att han är van vid det tills han ska börja cykla själv i fyran.

Den här pappan var mer uttalad i sin planering och målsättning än andra, men det fanns fler (både i samma grupp och i övriga intervjuer) som verkade ha någon slags plan för barnens trafiksäkerhetsutveckling. En mamma berättade att hennes barn skulle ha fått gå ensam till skolan när hon började i tvåan, men eftersom föräldrarna skilt sig och barnet fått längre skolväg så var det inte längre aktuellt. En annan mamma berättade att hon busstränade sitt barn, genom att åka med de första gångerna för att visa hållplatser och gångvägar till en fritidsaktivitet som barnet skulle ägna sig åt.

Behovet av att träna barnen framfördes även av en mamma som hade blivit förskräckt när hon cyklade i staden med sin son. Hennes son brukade alltid cykla till skolan, men eftersom det var på cykelbana så tränades han inte i att cykla bland bilar till vardags.

Föräldern som trafikkontrollant

En tredje man var upprörd över trafiken vid skolan och tyckte att föräldrarna körde alltför fort. Bilister hade också, när vägen försetts med hinder, kört på fel sida av refugen för att komma fram fortare. Han hade utan framgång försökt verka för att kommunen skulle förändra trafikbilden. Han hade också utrustat sig med stoppur och mätt hur fort föräldrarna kör både innan de lämnar barnen och efter avlämnandet. Många körde enligt honom påfallande fort, kanske för att de hade bråttom till sitt "skitviktiga jobb". Denne man ansåg att endast risk för skada på egen bil eller ekonomiska sanktioner kunde hjälpa mot dessa människors bristfälliga förståelse för att de kunde skada barn.

Den möjliga trafikfaran var en hjärtefråga för mannen vilket framgick redan av telefonsamtalet inför intervjun. I sitt yrke hade han besökt uppsamlingsplatser för krockade bilar och sett hur demolerade de blivit. I vissa av dem fanns även rester av människor som inte gått att få loss från de krockade bilarna.

I fjol hade hans familj matat rådjur och då satt upp en skylt om att det kunde komma rådjur på vägen. Det hade fått andra bilister att köra långsammare.

"Då jävlar. Då är det ju min bil."

En tolkning är att han menade att även de bilister som är föräldrar, är så kortsiktiga i sitt tänkande att de inte bryr sig om det som finns utanför bilen, alltså andras barn. De tänker enligt denne man bara på sin egen utökade personliga sfär.

Bråk på morgonen en trafikfara

I flera av samtalen med föräldrar nämndes bråk på morgonen som ett stort problem. Många talade om att bråk mellan syskon sinkade familjen och bidrog till stressiga avfärder. Enligt en mamma var barnens konflikter svåra vissa morgnar: "petar de på varandra så är de igång".

En mamma berättade om de morgnar när hon blev osams med sina barn. Då "följde bråket med ut från huset" och försämrade hennes uppmärksamhet på väg till jobbet vilket kunde vara en trafikfara.

Föräldrar vill synas på fritids

En pappa vars barn cyklade själva till skolan berättade att de alltid kom och hämtade barnet efter skolan, eftersom de ville "synas på fritids". Han ansåg att detta var viktigt för en kontinuerlig kontakt med barnets skolmiljö. Just den här pappan cyklade själv och hämtade därför sonen med cykel. Men inställningen till daglig närvaro som ett sätt att markera engagerat föräldraskap är troligen ett incitament även för föräldrar som hämtar sina barn med bil.

Att förändra handlingar

De föräldrar som rapporterat om förändrade beteenden är särskilt intressanta. De kan visa på vad kommunerna skulle kunna göra för att påverka medborgarnas beteenden.

En av männen berättade att han hade övergått från att åka bil till att cykla. När han skulle vara pappaledig med sitt tredje barn hade han räknat ut att han skulle tjäna uppemot 500 kronor i veckan på att cykla istället för att åka bil och då börjat göra det för att ha råd med semester. Sedan hade han fortsatt att cykla.

"Kolla det där att köra. Jag sparar 12 minuter, det kostar minst 40 kronor att parkera, minst två kallstarter kostar 50 kronor och så värdeminskning".

Det var en kombination av ekonomiska incitament och att han kom fram snabbare som fick honom att förändra sitt beteende.

En mamma berättade om motsatt agerande. Hon och hennes man talade om vardagen innan de skaffade ytterligare en bil. Avgörande var gångvägen till två platser och tanken på att gå i snö:

"... gå till dagis och sen gå hit till skolan. Då skaffade vi oss en bil till."

Varje sommar pratar de om andra möjligheter:

"Det är bra att cykla och det kostar ju mindre, men det blir ju bilen som rullar."

En mamma berättade att rektorns brev om föräldrarnas vana att släppa av sina barn vid skolans ingång förändrat hennes beteende. Rektorn hade i sitt brev påpekat att den vanan gjorde att föräldrarna skymde sikten vid övergångsstället och starkt bidrog till en osäkrare trafikmiljö. Hon berättade att hon hade skämts när hon läste brevet, och velat agera annorlunda i fortsättningen. Den specifika information hon hade fått om problemen på en särskild plats vid barnens skola, hade förmått henne att ändra sitt beteende.

Barn nu och då

Flertalet föräldrar promenerade själva till skolan när de var barn, oftast redan från första klass. Men de menar att det är annorlunda nu och en skillnad är trafiksituationen:

"Men det var mindre trafik.", "ett annat tempo".

En annan skillnad är att de nu har ett föräldraansvar, det är skillnad mellan "barntänk och föräldratänk" och de såg problem med trafik eller andra människor:

"Man ser på sina egna barn som mindre än man själv. Jag skulle inte komma på tanken att sätta på mina barn ryggsäcken och låta dem cykla själva till träningen. Det gjorde jag i den åldern."

Flera föräldrar berättade också att de promenerade många tillsammans till skolan när de var små. En pappa påpekade att det gjorde att de alltid hann i tid, eftersom de inte ville sinka varandra.

Förslag på förändringar i miljön

En mamma föreslog att "*Childrens crossing*" skulle införas. Detta system tyckte hon var väldigt bra när hennes familj bodde i Australien. Med vimplar, och ibland också koner och ljus, markeras övergångsställen vid skolor och dagis så att alla bilister ska köra sakta och vara medvetna om att barn kommer att gå över där.

En pappa (med tydligt bilistperspektiv) ansåg att det vore en bra idé att bygga broar över vägar, likt dem han sett i Thailand. Då skulle bilister inte behöva sakta in och det skulle inte bli så mycket tomgångskörning.

En mamma ville ha skolbuss även för barn i friskolor, eftersom hon och hennes son inte visste om länsbussen skulle stanna vid deras hållplats på morgonen. Den var ofta fullsatt eller försenad, och då den bara gick en gång i timmen var detta ett stort problem. Pojken skulle vara tvungen att gå hemifrån halv sju för att hinna med en buss tidigare och få marginal. Mamman tyckte det var bättre att han åkte med henne istället för att stå ute och vänta på en opålitlig buss.

En pappa föreslog skolskjuts från dörr till dörr. Han menade att föräldrarna då inte skulle skjutsa eftersom de inte behöver vara rädda för att barnen ska komma för sent.

Flera föräldrar talade om skolpolis och mindes att sådana fanns när de var små. Någon påpekade att skolpolisansvaret kanske var för stort för barn, men de flesta tyckte att systemet borde återinföras. En pappa tyckte att vuxna kunde anställas som skolpolis.

På Prolympia i Gävle hade barnen sin gymnastiksal på andra sidan om en större väg utan övergångsställe. Det var lång väg från skolan till tunneln under vägen. En vaktmästare på skolan föreslog särskilda övergångsställen, där skolpersonalen skulle kunna sätta igång blinkande ljus som varnar bilister för att skolbarn korsar vägen. En pappa tyckte att problemet skulle åtgärdas med ett övergångsställe och extra stark belysning, så att barnen skulle synas ordentligt när de gick över. Den pappan talade vid flera tillfällen om att det är ett problem att folk inte syns eftersom de har mörka kläder, mörka mössor, saknar varselvästar och har otillräckliga reflexer.

Sammanfattning av intervjuerna med föräldrar

Resultaten från intervjuerna med föräldrar bekräftar i de flesta fall den bild som framträtt vid litteraturgenomgången. I deras synpunkter framkommer en ”projektsyn” på barn som leder till skjutsning. Barn får tillgång till aktiviteter genom att bli skjutsade. Oron för barnens säkerhet tar sig konkret uttryck i skjutsande. GPS-övervakning ses som önskvärt av vissa, vilket är ytterligare ett exempel på barnet som projekt. Föräldrarna tycker att barnen ska lära sig, men visar sitt engagemang genom att köra barnet mellan platser och förbi människor och situationer som kan vara farliga. De ger uttryck för att det är det oskyldiga barnet som ska skyddas och barnet ses inte som kompetent.

Det fanns föräldrar som formulerat en utvecklingsplan i syfte att göra barnen självständiga. Även detta är ett exempel på barnet som projekt med en målsättning, en önskad utveckling och ett sätt att nå den utvecklingen. Här är det en annan syn på barnet som kommer fram. Det är ett kompetent barn som själv förmår agera och utvecklas med hjälp av föräldrarna, inte ett oskyldigt barn som ska skyddas till varje pris.

I vissa situationer upplever föräldrarna miljön som mer farlig än vad barnen gör. Föräldrarna ser andra människor som skrämmande och potentiellt hotfulla för det egna barnet. Detta visar sig genom att de vill övervaka miljön där barnen rör sig. Här är en deltagares moraliska slutsats att andra värdesätter sin egendom, bilen, mer än vad de värdesätter andras liv. Föräldrarna är engagerade och ett exempel är en förälder som ”klockar” bilar för att ta reda på hur fort de körs.

Frågor om miljö och hälsa var inte alls i fokus under föräldrarnas diskussioner. Ofta brukar annars minskad påverkan på miljön och bättre hälsa för barnen lyftas fram som argument för att inte skjutsa. Eftersom vi inte kunde se att föräldrarna diskuterade detta, är de sannolikt inte de viktigaste argumenten för åtgärder.

Enkätsvaren

Enkäten till föräldrarna skickades till 237 adresser i Gävle och Örebro. Sammanlagt 112 personer besvarade enkäten (82 kvinnor och 31 män). De var i genomsnitt 44 år.

Av de svarande var 96 gifta eller sambo och 15 ensamstående. Två svarande uppgav att de var särbo. Utbildningsnivån var hög och 56 personer (50 %) svarade att de hade akademisk utbildning, 29 (26 %) svarade 3-4-årigt gymnasium och 28 personer (25 %) hade kortare eller andra utbildningar. Majoriteten bodde i villa, radhus, parhus eller kedjehus (97 personer – 86 %). En svarande bodde på ett lantbruk. Sammanlagt var det 15 personer som bodde i lägenhet (6 i bostadsrätt och 9 i hyresrätt).

Av de svarande bodde 20 personer (18 %) närmare än 500 meter från skolan, 32 (29 %) bodde 500-1000 meter från skolan, 22 (20 %) bodde 1-2 km från skolan och 34 (30 %) hade längre än 2 kilometer till skolan. Fyra personer (3 %) angav flera alternativ i svaret.

68 personer (60 %) svarade att de hade grannar med barn i samma skola. Av dessa svarade 12 (18 %) att de samordnar skoltransporten med grannarna.

Transportmöjligheter

Av de svarande hade 57 personer (50 %) en bil i familjen. Nästan lika många (52 personer – 46 %) hade två bilar. En svarande hade ingen bil och tre hade tre bilar eller fler. Sammanlagt var det 105 (93 %) som svarade att alla i familjen hade en cykel, medan åtta personer (7 %) svarade att någon i familjen hade en cykel.

Enkäten sändes till målsman för barnen i de klasser som omfattades av studien. Av svaren framgick att 44 barn (37 %) hade syskon i samma skola och fem hade syskon i samma förskola. Vanligast var två barn i varje familj. Det uppgav 79 personer (70 %). Av övriga svarande hade 17 (15 %) ett barn och 14 (12 %) tre barn. Tre svarande hade fyra barn.

68 personer (59 %) svarade att det går kollektivtrafik till barnets skola, 40 (35 %) svarade att det inte gör det, medan sex personer inte svarade på frågan.

De flesta går eller cyklar till skolan

Majoriteten av barnen har inte rätt till skolskjuts (101 barn – 89 %). Det var fem barn (4 %) som hade rätt till skolskjuts och ett barn vars föräldrar fick betalt av kommunen för att skjutsa.

31 personer (28 %) svarade att barnet hade promenerat till skolan den senaste skoldagen, 14 (13 %) svarade att barnet cyklat, 28 (26 %) att barnet hade åkt buss, 21 (19 %) att barnet hade åkt bil och en (1 %) svarade annat sätt. Sammanlagt 14 personer (13 %) angav flera alternativ i svaret.

De svar som beskriver hur barnen brukar göra ger en lite annorlunda bild. 12 personer (11 %) svarade att barnen brukar gå, 26 (24 %) att de brukar cykla, 11 (10 %) att de brukar åka buss, 14 (13 %) att de brukar åka bil, 1 (1 %) att de gör på annat sätt och 45 (41 %) att de använder flera alternativ. Trenden var att det var fler än normalt som gick till skolan den senaste skoldagen, färre som cyklade och fler som åkte buss och bil.

För familjer med två eller fler barn undersöktes om syskonen brukade ta sig till skolan på samma sätt. Om barnet som enkäten riktades till gick till skolan, gjorde i 56 % av fallen även syskonen det (5 barn). Om barnet cyklade var det i 82 % av fallen så att syskonen cyklade till skolan (18 barn). Om barnet åkte

buss gällde detta i 75 % av fallen även syskon (6 barn). Om barnet åker bil gör i 83 % av fallen även syskon det (10 barn).

Föräldrarna fick ta ställning till vad som fick dem att välja annat färdssätt än de normalt gjorde. I 15 fall (16 %) var det vädret som avgjorde, 12 personer (12 %) svarade att det var väglaget, 14 (15 %) svarade att det gav mer tid, 11 (12 %) svarade mindre tid, 23 (24 %) svarade annat sätt och 21 (22 %) angav flera alternativ.

För dem som svarade annat sätt handlade det framförallt om följande: Börjar tidigt, friluftsdag, barnen tar sig själva till skolan, om en förälder har sin ”jobbarbil”, bilen går sönder, buss, mycket packning, hockeyträning, idrottsaktivitet efter skolan, kamratens mamma inte ber om skjuts, kan komma sent om man åker med bussen, slöjd på en annan skola längre bort, schemat i skolan, studiedag med aktivitet, tonåring som behöver extra stöd att komma iväg, vem som tar barnet till skolan, vi är på väg någon annanstans, sjukdom, väder och ärenden i samband med hämtning.

De flesta av dessa aspekter är kopplade till rent praktiska lösningar för att få ihop livspusslet.

Ofta följer föräldrarna barnen till skolan

När barn följs till skolan, är det oftast en förälder som följer dem (64 barn – 74 %), 5 barn (6 %) följs av syskon, 10 barn (12 %) av kamrat och 1 barn (1 %) av annan person. Sex barn (7 %) följdes av olika personer.

Föräldrarnas uppfattning om barnens skolväg

Majoriteten av föräldrarna (73 personer – 65 %) upplevde barnets väg till skolan som säker, 32 personer (29 %) upplevde den som osäker, 7 personer (6 %) svarade både ja och nej.

De som upplevde vägen som osäker motiverade detta, i förvalda alternativ, med obevakade övergångsställen (1 svar), höga hastigheter (8 svar), barnets förutsättningar i trafiken (1 svar) och barnet måste korsas en större väg (7 svar).

Föräldrarna fick även uppge egna orsaker och de vanligaste står först i listan:

- måste passera större väg, höga hastigheter
- svår/dålig sikt
- kaos utanför skolan
- barnet måste passera mindre väg med en raksträcka där bilarna kör fort
- bro med smal cykelväg
- barnets förutsättningar i trafiken
- inga övergångsställen
- obevakade övergångsställen
- inga gång- och cykelvägar

Föräldrarna fick frågan om ”barnets skolväg som fysisk miljö förändrats under barnets skoltid?”. På detta var det 25 föräldrar (23 %) som svarade ja och 15 ansåg att det blivit tryggare för barnen. I tio fall ansåg föräldrarna att förändringen påverkat hur man tar sig till skolan.

Det som ändrats var framförallt införande av 30-begränsning, vägbula vid hållplatsen, att träd tagits ner vid gångbana, buskar rensats vid cykelbana så det blivit ljusare, ny belysning, nytt övergångsställe, övergång vid väg där busshållplats finns och flaskhals vid övergångsställe.

Förändringen hade framför allt gjort det möjligt att åka buss. Några nämnde även att det kändes säkrare, men inte hur det påverkat sättet att ta sig till skolan.

Nöjda

Majoriteten av föräldrarna var nöjda med hur barnen tar sig till skolan (99 föräldrar – 88 %). Att de var nöjda berodde i första hand på aspekter kopplade till barnets säkerhet (35 föräldrar – 35 %), i andra hand till barnets hälsa (29 föräldrar – 29 %) och i tredje hand till familjens tid (21 föräldrar – 21 %). Fem nämnde andra orsaker som att barnet kan åka kollektivt, att det är mest naturligt och att de bor nära skolan. Nio föräldrar angav flera alternativ, 14 avstod från att motivera.

Inte nöjda

13 föräldrar svarade att de inte var nöjda med hur barnen kommer till skolan. Detta motiverades i första hand med att transportsättet inte upplevdes som säkert. Här nämndes även problem med tågtider och förseningar, någon önskade bo närmare skolan och ytterligare någon skrev ”har inte något val, jobbar inte tider så det passar att skjutsa”. En person önskade skolskjuts ända hemifrån.

Föräldrarnas egna resor är lite längre än barnens

När det gäller föräldrarnas resor svarade 24 föräldrar (21 %) att de hade närmare än två kilometer till arbetet och 88 föräldrar (79 %) att de hade längre än två kilometer. 49 föräldrar (44 %) hade sitt arbete åt samma håll som barnets skola medan 61 (54 %) inte hade det. Tre personer svarade inte på frågan.

Det vanligaste sättet att ta sig till arbetet var med bil 49 (43 %), därefter kom cykel med 27 (24 %). 27 personer (24 %) svarade flera sätt och 3 (3 %) promenerade, 5 (4 %) åkte buss och 2 (2 %) tog sig till skolan på annat sätt.

Sammanfattning av enkäten

Svaren visade att många av barnen hade nära till skolan (mindre än 2 km). Detta talar för att en orsak till att skjutsa normalt inte är att avståndet är för långt. Många hade även grannar med barn i samma ålder vilket ger möjlighet att samordna resor, men detta förekom inte i någon större utsträckning. Nästan alla hade minst en bil vilket gjorde det enkelt att skjutsa barnen till skolan. Att åka kollektivt borde ha varit ett alternativ, eftersom majoriteten hade möjlighet att åka kollektivtrafik till skolan. Väldigt få hade rätt till skolskjuts. Om de trots detta fick busskort är okänt.

Av barnen hade drygt 40 procent gått eller cyklat till skolan senaste skoldagen, vilket är lite fler än den andel som uppger att de brukar göra det. Det var 19 % som åkte bil.

De gånger familjerna valde annat färdssätt var det ofta för att få ihop det dagliga livspusslet. Ofta ansåg föräldrarna att vägen mellan hem och skola var säker. Att barnen skjutsas handlar normalt sett inte om säkerhet. De som inte upplevde vägen som säker hänvisade ofta till höga hastigheter och dålig sikt eller till att det är kaos utanför skolan.

Experternas synpunkter

Under workshopen med expertgruppen presenterades resultaten från litteraturgenomgången, fokusgrupperna och de preliminära resultaten från enkäten.

En mängd barriärer som kan få föräldrar att skjutsa barnen istället för att låta dem ta sig till skolan själva hittades. Dessa delades in i följande grupper:

- Samhällsförändringar
- Upplevelse av tid, föräldraskap och norm
- Rutiner
- Föräldrarollen
- Barns relation med andra
- Hälsa och miljö
- Påverkansfaktorer

Till ”samhällsförändringar” räknades längre resor till skolan och centralisering, inte minst i samband med friare val av skola, ökat förvärvsarbetande, ökat antal bilar och mobiltelefoner. Även ökat antal brott, infrastruktur som inte fungerar samt hårdare trafikmiljö är barriärer som klassades som samhällsförändringar.

Till gruppen ”upplevelse av tid, föräldraskap och norm” räknades faktorer som att bilskjutsande upplevdes spara tid, att barnen ansågs omogna i trafiken, att det är normalt att köra bil, trafikanternas stress samt att bilen är norm. Det känns jobbigt att inte köra och bussen är opålitlig.

”Rutiner” handlade om vanor och socialt arv, t.ex. att vanan att ta bilen ofta härstammar från barndomen. Men det handlade också om förändrad livssituation och flytt, nytt barn samt ny information som lett till eftertanke.

”Föräldrarollen” gällde barn som projekt, att barnen ska bli självständiga, bilen som skydd mot människor och en farlig skolväg samt kontroll i form av GPS och mobiltelefoner.

”Barns relation med andra” handlade om frågor som interaktion med andra, framför allt att väg och färdväg väljs utifrån vilka barnen har sällskap med.

”Hälsa och miljö” togs också upp, även om dessa frågor inte var i fokus i svaren. Här ingår faktorer som att det är bra att röra på sig och att risken att bli förkyld är större om man åker buss.

I gruppen ”påverkansfaktorer” ingick faktorer som att styrmedel påverkar vid likvärdiga val samt värdering av tid, pengar och miljöhänsyn.

Med de olika barriärerna som utgångspunkt, fick experterna i uppgift att ge förslag på åtgärder. Åtgärderna betygsattes i efterhand och varje deltagare hade maximalt 12 poäng att fördela. De fyra förslag som fick flest poäng (8 poäng vardera) var följande:

- Gång- och cykelväg. Säkrare till och från skolan, skolans läge.
- Genomtänkta på- och avstigningsplatser.
- Krav på trafik- och resepolicy.
- Föräldramaterial – verka för budskapet att bra föräldrar lär barnen att bli självständiga och att ta eget ansvar

Utifrån deltagarnas värdering av åtgärderna utformades ett koncept med förslag på lösningar för att minska föräldrars skjutsande till skolan.

Förslag på lösningar

Här presenteras ett översiktligt koncept med förslag på hur man skulle kunna minska skjutsandet. Förslaget är inte utvärderat, vilket dock vore önskvärt. En förutsättning för att förslagen ska kunna genomföras är ett engagemang från skolorna och framförallt tid för personalen för att göra detta.

Förslaget har tre delar:

- En folder om den goda föräldern.
- Rekommendation om plats för lämning och hämtning.
- Ett förslag på översyn av skolvägen för varje barn.

Konceptet är avsett för familjer med barn som nyligen har börjat på skolan, en tidpunkt då man är mottaglig för förändringar.

Folder om den goda föräldern

För att verka för en förändrad syn på skjutsande föreslås en folder. Tanken är att den ska bidra till att den goda föräldern anses vara den som inte skjutsas ända fram till dörren, se Figur 1. Foldern lämnas till föräldrar med barn som börjar på skolan.



Figur 1. Folder

Platser för av- och påstigning

För att undvika trafikproblem de dagar föräldrar måste skjutsa eller hämta sina barn med bil, är det viktigt att de vet var de ska ställa bilen. Ett enkelt och tydligt sätt att visa detta, är att skolan gör en karta där man markerat lämpliga platser, se Figur 2.



Figur 2. Karta för lämning och hämtning

Skolväg för varje barn

Om barnen ska rekommenderas att gå eller cykla till skolan måste de kunna göra det på ett säkert sätt. Därför bör skolvägen för varje barn undersökas och bedömas utifrån ett antal viktiga kriterier:

- Trafikens hastighet/gällande hastighet.
- Trafikmängd.
- Om det finns trottoar eller cykelväg.
- Om barnet måste korsa en väg eller en större utfart.
- Om det finns belysning.

Med hjälp av en enkel checklista kan den som ansvarar för att barnen kommer säkert till och från skolan ”checka av” den väg som varje barn ska gå eller cykla (ensamma eller i sällskap med en vuxen). Checklistan har använts på prov för de första barnen på några utvalda klasslistor. Se figur 3.

Om den närmaste vägen mellan hemmet och skolan inte uppfyller kriterierna, måste en alternativ väg föreslås. Den extra tid som det tar att använda denna väg uppskattas och fylls i på checklistan.

Vissa miljöer anses säkra sommartid, alltså när det är barmark och ljust, men inte vintertid då det är mörkt och finns snö. Därför kan det vara bra att markera olika beslut i checklistan, beroende på om det är vinter eller sommar.

Att använda Google Earth kan vara ett sätt att undersöka möjliga vägar till skolan. Först läggs barnens hemadress och skolan in i Google Earth. För de barn som har kortare väg än två kilometer används ”gå-funktionen”. Genom att ta hänsyn till punkterna i checklistan utifrån den väg som föreslås skapas en bild av möjliga vägar. Detta är relativt enkelt och inte alltför tidskrävande. Har man lokalkännedom blir det sannolikt ännu enklare. Vi vill betona att detta inte har utvärderats utan mer ska ses som ett exempel på hur man kan gå till väga.

Författarnas slutsatser

Det finns en mängd studier som på olika sätt bidrar till en förståelse för varför föräldrar väljer att skjutsa barn till skola och fritidsaktiviteter, även om det utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv borde vara möjligt att låta dem ta sig dit på egen hand. En del av dessa motiv är kopplade till generella förändringar i samhället och andra mer till synen på framförallt föräldraskap och bilanvändning. Självklart finns det inte en enda enkel förklaring utan en mängd olika faktorer påverkar.

Skolans placering avgörande

En faktor som sannolikt har stor betydelse är skolans placering. Etableringen av skolor i lokaler som från början var avsedda för andra ändamål och där infrastrukturen inte är förberedd för till exempel lämning och hämtning av barn kan vara en förklaring till att problem uppstår. Detta framkom som en bidragande orsak i enkäten.

En internationell enkätstudie visar att ökat skjutsande bland annat är en konsekvens av ökad valfrihet när det gäller skola, fler bilar per hushåll, färre hemmafruar och fler mobiltelefoner. Allt detta bidrar till ett större behov av att skjutsa och att det är avsevärt enklare att ta bilen än att samordna eller ändra transportplaner. I svaren från enkäten kan vi tydligt se att dessa faktorer har betydelse även i dessa grupper. Tillgången till bil är stor, och de gånger planerna ändras är orsaken vanligtvis praktiska aspekter för att få ihop livspusslet.

Tid viktigare än pengar och miljö

En litteraturstudie visar att det är upplevelse av tidsbrist och behovet av flexibilitet som styr människor att välja bilen. Den upplevda tidsvinsten väger tyngre än ekonomiska argument eller miljöargument.

Skjutsa anses vara ett sätt att visa engagemang

Ett vanligt sätt att beskriva dagens samhälle är att det präglas av en ökad grad av individualisering. Detta kan vara en bidragande förklaring till att man väljer att skjutsa sina barn. Föräldrar förväntas stödja sina barns utveckling och betraktar vanligen barnen som ett projekt. Stödet till barnet ges bland annat genom att skjutsa. Vissa anser att föräldraskapet idag domineras av en önskan att vara en engagerad förälder och en brist på tid. Att skjutsa kan ses som en del i engagemanget och dessutom upplevs det spara tid. Även detta bekräftas i denna studie. Föräldrarna kan, som de ser det, tack vare skjutsandet bidra till att barnen får möjlighet till en aktivitet, vilket visar att föräldern är engagerad.

Detta synsätt kan motverkas genom att omformulera projektet barn, så att det kompetenta barnet framhålls i högre grad än det oskyldiga barnet.

De olika ”extrempapporna” i studien ger olika aspekter på nutida svenskt föräldraskap. Projektet barn och den engagerade föräldern har här tagit sig olika uttryck vilka speglar olika syn på barnet. Även det barn som ”fått en utvecklingsplan” för att bli självständigt är ett exempel på barnet som projekt. Det finns en målsättning, en önskad utveckling och ett sätt att nå den utvecklingen. Men i detta fall är det en annan syn på barn som kommer fram, nämligen det kompetenta barnet som själv förmår agera och utvecklas, i stället för det oskyldiga barnet som ska skyddas.

Barnen överbeskyddas

Det finns studier som visar att dagens föräldrar anser att barnen är mer sårbara än de själva var i samma ålder. Det finns en tendens att överbeskydda barnen och då blir bilen lätt en symbol för säkerhet och trygghet. Bilen upplevs skydda barnen från något ont och det är en förälders uppgift att göra detta. Det ligger då nära tillhands att ta bilen. Även detta kan vi känna igen från samtalen med föräldrarna och i enkätsvaren. Omsorgen om barnen och deras säkerhet tar sig konkret uttryck i skjutsandet. GPS-övervakning ses av vissa som önskvärt och är ytterligare ett exempel på barnet som projekt. Föräldrarna har uppfattningen att barnen ska lära sig, men visar samtidigt sitt engagemang genom att köra barnet mellan platser och förbi människor och situationer som kan vara farliga. Även det barn som har en utvecklingsplan för att bli självständigt är ett exempel på barnet som projekt. Mannen som är skeptisk till trafiken visar också att han är en engagerad förälder. Han ser troligen miljön som mer farlig än vad barnen gör. Han ser också andra människor som skrämmande och hotfulla för det egna barnet. Visserligen släpper han sina barn, men övervakar miljön de rör sig i. Den moraliska slutsatsen är dock att andra värdesätter sin egendom och sin utökade sfär, bilen, mer än andras liv. En skola i närheten får inte en förälder att minska farten, men däremot en skylt om rådjur. Även denna pappa är en engagerad förälder genom sin mätning av bilarnas hastighet.

En vana att åka bil

Idag är det vanligt att man tar bilen. Vanan är en viktig faktor när det gäller bilåkandet. Studier visar att om man vill förändra vanan måste man passa på när vardagen förändras, till exempel när man flyttar eller får ett nytt barn.

Det finns alltså en mängd faktorer som bidrar till att föräldrar skjutsar barn till skola och fritidsaktiviteter. Faktorer som behöver beaktas om skjutsandet ska minska varaktigt är sannolikt rena strategiska åtgärder som val av lokaler för framtida skolor, planering av gång- och cykelvägar och planering av platser där det går att lämna och hämta barn utan risker för de barn som går och cyklar. Detta är ett långsiktigt arbete och det går inte att förändra över en natt. Inte heller det faktum att det nu finns fler bilar och mobiltelefoner, eller för den delen även färre hemmafruar än förr, är fakta som vi vill eller kan förändra. Trenden mot en individualisering kan inte heller ändras, men kanske går det att på sikt förändra tankesättet så att den goda föräldern inte anses vara den som gör allt praktiskt för barnen utan snarare den som bidrar till att barnet blir självständigt och kan förverkliga sina val av till exempel fritidsaktivitet.

Övertyga föräldrarna om att de har kompetenta barn

Med utgångspunkt i kartläggningsfasen och workshopen föreslår vi en insats med fokus på att påverka föräldrarna, eftersom detta kan förväntas ge resultat på kort sikt. Självklart är säkra gång- och cykelvägar och klok placering av skolor av stor vikt, men de rymmer inte inom ramen för projektet.

Syftet med föräldrapåverkan är att övertyga föräldrarna om att de har kompetenta barn och att de är goda föräldrar om de låter barnen ta sig själva till och från skolan och fritidsaktiviteterna. En ökad individualisering innebär att åtgärderna måste riktas mot individen. För detta krävs att skolan för varje barn tar fram en plan för vilken väg barnet förväntas ta sig till skolan. Detta faktaunderlag bör leda till att föräldrarna känner att barnens väg är genomtänkt utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. I planen för skolvägen kan även anges var föräldrarna kan lämna och hämta barnen om de måste ta bilen. Som ett komplement till de individuella reseplanerna tas ett generellt föräldramaterial fram.

Budskapet i detta är att den ”goda föräldern” lär barnen att bli självständiga. Här ges även enkla räkneexempel på hur mycket tid och pengar en familj kan spara genom att inte skjutsa. Materialet bygger på fakta som visar att det inte tar längre tid att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan och att det inte begränsar flexibiliteten för familjen.

Referenser

- Bergnéhr, D. (2008). *Timing parenthood : independence, family and ideals of life*. Department of Child Studies, Linköping University.
- Brembeck, H. & Mörck, M. (1998). *Inte bara mamma : en etnologisk studie av unga kvinnors syn på moderskap, barn och familj*. Etnologiska institutionen, Göteborgs Universitet.
- Bäck-Wiklund, M. (2001). *Senmodernt familjeliv och barns vardag* (Vol. s. 32-53): *Barns vardag i det senmoderna samhället* / Margareta Bäck-Wiklund och Tommy Lundström (red) Stockholm : Natur och kultur.
- Daryani, F. & Elmgren, J. (2008). *Skolreseplaner - en mall för skolreseplaner på din skola*. Stockholm.
- Engwall, K. & Peterson, H. (2010). *Frivillig barnlöshet : barnfrihet i en nordisk kontext*. Stockholm: Dialogos.
- Forsberg, L. (2009). *Involved parenthood : everyday lives of Swedish middle-class families*. Department of Child Studies, Linköping University.
- Gillis, J. R. (1997). *A world of their own making : myth, ritual, and the quest for family values*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Hagman, O. (1999). *Bilen, naturen, och det moderna: Om natursynens omvandlingar i det svenska bilsamhället*. Göteborg.
- Halldén, G. (1992). *Föräldrars tankar om barn : uppfostringsideologi som kultur*. Stockholm: Carlsson.
- Hydén, M. (2001). "Det är barnens trygghet som gäller" - om föräldrarelationer efter skilsmässan (Vol. s. 112-143): *Barns vardag i det senmoderna samhället* / Margareta Bäck-Wiklund och Tommy Lundström (red) Stockholm : Natur och kultur.
- Lareau, A. (2003). *Unequal childhoods : the class, race, and family life*. Berkeley: University of California Press.
- Matthews, H. & Limb, M. (1999). Defining an agenda for the geography of children: review and prospect. *Human Geography*, 23, 61-90.
- Mårtensson, F. (2004). *Landskapet i leken: En studie av utomhuslek på förskolegården.*, Swedish University of Agricultural Sciences, Alnarp.
- Noreen, C. & Aalborg, A. (2009). *Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs*. *Journal of the American Planning Association*, 75 (3), 331-342.
- Rasmussen, B. (1998). *Stadsbarndom: Om barns vardag i en modern förort* (No. 1998:7). Lund: Socialhögskolan.
- Rasmussen, B. (2011). *Barn som aktörer i grannskapet*. (No. Natur och Kultur). Stockholm.
- Tillberg Mattson, K. (2001). *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället : ett tidspussel med geografiska och könsmissiga variationer*. Kulturgeografiska institutionen, Uppsala Universitet.
- Timperio, A., Crawford, D., Telford, A. & Salmon, J. (2004). *Perceptions about the local neighborhood and walking and cycling among children*. *Preventive Medicine*, 38 (1), 39-47.

Trafikverket. (2012). *Barns skolvägar*. Borlänge. Dokumentnummer 2013:006.

Waldo, Å. (1999). *Vardagslivets resor i den stora staden*. Sociologiska institutionen, Lunds Universitet.

Vägverket (2009). *Barns skolvägar*. Borlänge.

<http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Barn-i-trafiken/Barn-och-ungdom-vag/Skrifter-om-barn-och-trafik/>

Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?

Den här skriften förklarar varför föräldrar skjutsar barnen till skolan. Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram skriften för att inspirera och stödja kommunerna i arbetet med att hitta lösningar som kan minska skjutsandet.

Skriften vänder sig till tjänstemän och politiker i kommunen som ansvarar för barnens skolvägar och skolornas trafikmiljö samt till pedagoger i grundskolan.

Upplysningar om innehållet
Patrik, Wirsenius, patrik.wirsenius@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2013
ISBN: 978-91-7164-956-0
Text: Anna Anund, VTI, Inger Forsberg, VTI, Lina Larsson, Linköpings universitet & Stina Liljas, Stina Liljas AB.
Illustration/foto: VTI
Produktion: Birgitta Granberg

Ladda ner på webbutik.skl.se. ISBN 978-91-7164-956-0