

Skolvägen ur barns perspektiv

En studie över barns rörelse genom sin närmiljö

Louise Pira



Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitekturprogrammet

Alnarp 2023



Skolvägen ur barns perspektiv
- en studie över barns rörelse genom sin närmiljö

The School Route from a Child's Perspective
- a study of Children's Movement through their Local Environment

Louise Pira

Handledare: Maria Kylin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator: Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp
Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E
Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod: EX0845
Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2023
Omslagsbild: Louise Pira

Nyckelord: barns perspektiv, barns hälsa, rörelsefrihet, trafikmiljö, vardagsmiljö, trygghet, säkerhet

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Tack!

Först och främst vill jag tacka barnen som ställt upp för intervjuer och som med engagemang och uppriktighet delat sina kloka tankar och reflektioner.

Jag vill även tacka alla engagerade pedagoger som genom kontakten med barn och föräldrar möjliggjort studien.

Jag vill passa på att tacka min handledare Maria Kylin för vägledning och inspirerande samtal under arbetets gång.

Slutligen vill jag rikta ett tack till min bästa Emma för allt du gör och är!

Sammanfattning

Att barn har tillgång till en trygg och säker skolväg är grundläggande för barns rörelsefrihet. En bra skolväg har potentialen att öka barns fysiska aktivitet och självständiga rörelse. Att barns perspektiv lyfts och studeras är en del av arbetet för barns demokratiska rättigheter och beskrivs i FN:s *Convention on the Rights of the Child*. Dessvärre har barns förutsättningar att röra sig fritt i det offentliga rummet har minskat kontinuerligt under årtionden. Rörelsefriheten är essentiell för barns fysiska aktivitetsnivå och för att barn ska kunna leva hälsosamma och aktiva liv. I detta arbete undersöks vad barnen upplever som hinder för sin rörelsefrihet, med skolvägen som utgångspunkt. Arbetet grundas på empirin från ett antal semistrukturerade, kvalitativa intervjuer med barn från tre olika studieplatser. Studieplatserna utgörs av tre skolor: Semiurbana skolan, Byskolan och Naturnära skolan som representerar tre typer av bebyggelse-kontexter.

Intervjuerna i detta arbete visar att flera barns rörelsefrihet begränsas av någon typ av fysisk barriär. Barnen som intervjuades beskrev att de påverkas negativt av biltrafik och till viss del även buss- och cykeltrafik både i fråga om säkerhet och den generella upplevelsen av deras skolväg. Under intervjuerna uttryckte barnen negativa känslor till komplexa trafiksituationer. I allmänhet hade barnen svårare att formulera sig i trafiktäta miljöer och lättare att formulera sig i lugnare miljöer. Även sociala faktorer påverkar barnens trygghet och trivsel på skolvägen. Alla barn beskrev platser i sin närmiljö som de gillar att vara på och de flesta barn kunde ta sig dit på egen hand. Många barn uttryckte också att de gillar att gå och cykla till skolan eftersom de får tid att prata med kompisar, lyssna på musik eller njuta av väder eller natur. För barnen från Byskolan och Naturnära skolan upptar djur och natur en stor del av barnens beskrivningar om både skolvägen och platser de vistas på, men nämns inte av barnen från Semiurbana skolan. Barnen beskrev ofta sin upplevelse av skolvägen utifrån känslor som uppkommit vid specifika händelser och kunde, genom att beskriva dessa händelser, identifiera problem och hinder i den fysiska miljön. Även om alla 13 barn i studien bär på sin egen uppfattning om hur en bra skolväg ser ut, identifierade barnen ofta samma typer av problem i den fysiska miljön. Så här beskrev barnen en bra skolväg:

- Barnen föredrar en väl belyst skolväg eftersom mörkret kan orsaka otrygghet.
- Skolvägen ska ha slätt underlag eftersom det gör det skönare och enklare att cykla.
- Bilar och/eller cyklar ska inte korsa gång- och cykelbana.
- Skolvägen ska utgöras av tydligt uppdelade ytor för fotgängare, cyklister och bilister.
- Skolvägen ska ge bra överblick över bilvägar/cykelbanor för att barnen ska se trafiken och för att trafikanter ska se dem.
- Komplexa trafiksituationer ska undvikas.

Nyckelord: barns perspektiv, barns hälsa, rörelsefrihet, trafik, trafikmiljö, trygghet, säkerhet

Abstract

The access to a safe and secure school route is essential for children's freedom of movement. A good school route has the potential to increase children's physical activity as well as their independent movement. Highlighting and studying children's perspectives is part of the work for children's democratic rights and is described in the UN *Convention on the Rights of the Child*. Children's opportunities to move freely in public spaces have been steadily declining for decades. Freedom of movement is essential for children's physical activity levels and for them to lead healthy and active lives. This paper examines what children experience as impeding of their independent mobility, using the school route as a starting point. The work is based on the empirical findings of a number of semi-structured, qualitative interviews with children from three different cases. The cases consist of three schools: the Semi Urban School, the Village School and the Nature adjacent School, and they represent three types of residential areas.

The interviews show that several of the children's independent mobility is limited by some sort of physical barrier. The children described having a generally negative experience of their school route, as well as partly feeling unsafe. Some social factors influence children's safety and well-being on their school route as well. During the interviews, children expressed negative feelings towards complex traffic situations. In general, children found it more difficult to articulate themselves around heavy traffic and easier to articulate themselves in calmer environments. Fortunately, all children described places in their immediate environment that they liked, and most children were able to get there on their own. Many children also expressed that they like walking and cycling to school because they have time to talk to friends, listen to music or go for a walk in the woods. For the children from the Village School and the Nature adjacent School, animals and nature was a large part of the children's descriptions of both the school route and their favourite places however are not mentioned at all by the children from the Semi urban School. The children often described their opinions regarding the school route based on feelings arising from specific events and, by describing these events, they were able to identify problems and obstacles in the physical environment. Although all 13 children had their own perception of what a good school road looks like, the children often identified the same types of problems in the physical environment. In conclusion, this is how the children interviewed in this essay describes a good school route:

- They prefer a well-lit school route because darkness causes insecurity.
- The school road should have a smooth surface because it makes it more comfortable and easier to cycle.
- Cars and/or bicycles should not cross the pedestrian and bicycle path
- Clearly divided spaces for pedestrians, cyclists, and motorists.
- The school route should provide a good overview of the car/cycle paths so that children can see the traffic and road users can see them.
- The school route should not contain complex traffic situations since it causes stress.

Keywords: children's perspective, children's health, independent mobility, traffic environment, security, safety

Innehållsförteckning

Tack!	3
Figurförteckning	8
1. Inledning	9
1.1 Mål och syfte.....	9
1.2 Frågeställning	9
1.3 Begreppsförklaring	10
2. Arbetets utgångspunkt	11
3. Teoretiskt ramverk – vad påverkar barns rörelsefrihet?	14
3.1 Bebyggelse typer och fysiska faktorer	14
3.2 Sociala faktorer	15
3.3 Barns perspektiv	16
4. Metod och material	17
4.1 Intervjuer.....	17
4.2 Avgränsningar.....	18
4.3 De tre studieplatserna	18
4.3.1 Beskrivning av studieplats - Semiurbana skolan	19
4.3.2 Beskrivning av studieplats - Byskolan	20
4.3.3 Beskrivning av studieplats – Naturnära skolan.....	21
5. Resultat	22
5.1 Tema: hastigheter och fysiska barriärer	22
5.2 Tema: utformning av väg och avlämningsplats	24
5.3 Tema: otrygghet och oro	25
5.4 Tema: att välja väg	27
5.5 Tema: samåkning.....	28
5.6 Platsspecifika teman	28
5.6.1 Semiurbana skolan: Tema - stadsbussar	28
5.6.2 Byskolan: Tema - grannskap	29
5.6.3 Byskolan: Tema - djur och natur	29
5.7 Barnens platser	30
5.7.1 Affären/köpcentret/restaurangen.....	30
5.7.2 Trädgården	31

5.7.3	Platser som barn tar i anspråk	31
6.	Diskussion.....	32
6.1	Att intervjua barn: möjligheter och svårigheter	32
6.2	Barnens skolväg.....	33
6.3	Jämförelse av studieplatser utifrån bebyggelsekaraktärerna	34
6.3.1	Trafikmiljöns komplexitet	34
6.3.2	Barns platser	35
6.3.3	Djur och natur.....	35
7.	Slutsats.....	36
8.	Vidare forskningsförslag	37
	Referenser	38
	Publicering och arkivering	40

Figurförteckning

Figur 1. Bebyggelsekaraktärer Semiurbana skolan.....	20
Figur 2. Bebyggelsekaraktärer Byskolan	20
Figur 3. Bebyggelsekaraktärer Naturnära skolan	21

1. Inledning

1.1 Mål och syfte

Arbetets syfte är att, genom gåturen som metod, nå barns uppfattning om den fysiska miljön som omger dem. Barns perspektiv och röster är viktiga i arbetet mot bättre anpassade och mer inkluderande fysiska miljöer. I arbetet undersöks likheter och skillnader av barns beskrivningar av sin skolväg, i olika stadsbyggnadstyper. För att nå en nyanserad förståelse för barns närmiljö och vad som begränsar deras rörelsefrihet är studier av barns egna upplevelser särskilt viktiga.

Målet med arbetet är att undersöka vilka hinder och möjligheter barnen uppfattar längs skolvägen, i förhållande till deras rörelsefrihet. Skolvägen fungerar i detta arbete som en utgångspunkt i samtalen om barnens vardagsmiljöer. Genom arbetet har jag strävat mot en större förståelse för hur barn uppfattar och brukar sin närmiljö, i utvecklingen mot mer inkluderande miljöer för barn.

1.2 Frågeställning

- *Hur beskriver barn sin skolväg?*
 - *Vad upplever barnen som hinder för sin rörelsefrihet?*
 - *Vilka platser i sin vardagsmiljö använder barnen?*
- *Hur påverkar olika stadsbyggnadsmönster barnens rörelse och upplevelse av närmiljön?*

1.3 Begreppsförklaring

Begreppet **barns perspektiv** används i detta arbete för att beskriva hur barn uppfattar sig själva och sin omvärld.

Trygghet som begrepp utgår från Boverkets definition då den starkt kopplar an till den fysiska miljön.

“Trygghet är den känsla som utlöses när en individ tolkar en fysisk miljöns utformning och användning genom att sinnesintryck kombineras med såväl egna erfarenheter, som med andra individers eller mediers beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer.” (Boverket, 2022)

Säkerhet syftar till de åtgärder eller egenskaper som minskar risken för olyckor och oönskade händelser (NE, 2022), i detta arbete används begreppet säkerhet för att beskriva trafikmiljöer.

Begreppet **rörelsefrihet** syftar till möjlighet att röra sig fritt (NE, 2022), och används i detta arbete specifikt för att beskriva barns möjlighet att röra sig fritt, utan tillsyn och hjälp från vuxna.

Närmiljö definierar Thiberg, författare av boken *Människa - närmiljö – samhälle* enligt följande: *”Närmiljön är den verklighet som vi just nu brukar för vår verksamhet. Gränsdragningen beror av vilka vi är, vad vi gör och hur miljön är utformad.”* (Thiberg, 1982, s. 24)

2. Arbetets utgångspunkt

År 1989 antog FN:s generalförsamling *FN:s konvention om barnets rättigheter*. Barnkonventionen ratificerades och blev därmed juridiskt bindande i Sverige 1990. År 2020 antogs barnkonventionen som svensk lag (Åhl et al., 2020, s. 16-17). Artikel 12 understryker barns rätt till inflytande och lyder: ”Barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad.” (Åhl et al., 2020, s. 16-17). Barns perspektiv är därmed inte bara nödvändigt för arbetet mot mer inkluderande platser för olika samhällsgrupper i den offentliga miljön, utan är också en del av barns demokratiska rättigheter.

Barn har ett stort behov av fysisk aktivitet och rörelse för sin psykiska och fysiska hälsa. PEP-rapporten är en årlig enkätundersökning på uppdrag av Göteborgs universitet, som riktas till åldern 4–17 med syfte att öka förståelsen över kost- och motionsvanor i Sverige (Göteborgs universitet, 2022). Den senaste PEP-rapporten från 2022, visar sambandet mellan regelbunden rörelse och bättre psykisk hälsa hos barn och ungdomar. Endast 2 av 10 barn når upp till den rekommenderade andelen daglig fysisk aktivitet (Göteborgs universitet, 2022). Parallellt med problematiken av barns stillasittande, minskar skolgårdens yta. En kartläggning av SCB från 2018 visar att 42% av grundskoleeleverna i studien har tillgång till mindre än 30 kvm per barn, vilket är Boverkets rekommenderade friyta för grundskolebarn (Boverket, 2022). Antalet barn som har tillgång till minst 30 kvm har fortsatt minska kontinuerligt sedan studien gjordes. Kartläggningen visar även att större tätorter har mindre yta per barn än mindre tätorter (Boverket, 2022).

Till följd av en ökande befolkning, som generellt sett söker sig till större orter och städer, har Sverige idag en förtättningsnorm inom den fysiska planeringen (Boverket, 2016, s.6). I konkurrensen om yta har barns friyta inget ekonomiskt mätbart värde vilket kan förklara barns minskande närmiljöer, menar Mia Heurlin-Norinder i sin avhandling *Platser för lek, upplevelser och möten - om barns rörelsefrihet i fyra bostadsområden* (2005, s. 31). Både barns rörelsefrihet och lekvänlig närmiljö minskar. För att denna negativa trend ska vändas behöver barn platser som de själva kan ta sig till utan att vara beroende av vuxna. Eftersom barn spenderar majoriteten av sin tid i sitt närområde är platserna i närmiljön, dess funktioner och kvalitet särskilt betydelsefulla. Närmiljön behöver därmed uppfylla krav som både lek- och utvecklingsmiljö, menar Heurlin-Norinder (2005, s. 51).

Skolgården utgör en viktig roll för barns fysiska aktivitet då det är i skolan som barnen spenderar stora delar av sin dag (Timperio et al, 2004 se Faskunger 2008, s. 22). Skolgårdar, utformande för att öka fysisk aktivitet, kan ur ett långsiktigt perspektiv gynna barns hälsa och välbefinnande, sociala kompetens, öka koncentration, minska sjukfrånvaro och motverka stress (Faskunger, 2008, s. 22). Barns bostadsnära miljöer är också viktig för barns lek, fysiska aktivitet och utveckling. Faskunger menar att den fysiska aktivitet som barn behöver, kräver fler tillgängliga platser utöver skolgårdar, lekplatser och bostadsgårdar (Faskunger, 2008, s. 40).

Samtidigt har barn sämre förutsättningar i trafiken eftersom många trafiksituationer kräver en utvecklad riskbedömning, avståndsbedömning och hastighetsbedömning (Boverket, 2022). Det har även visats att barn generellt sett har svårt för att urskilja var ljud kommer från, har sämre förmåga att använda periferiseende och skilja på höger och vänster. Barns längd gör även att barn missar saker i trafiken och gör samtidigt att bilförare har svårare att se barn (NTF, 2022b). Dessa faktorer bidrar till barns utsatthet i trafiken och är en orsak till barns begränsade rörelsefrihet i trafiktäta områden. I en rapport från Trafikverket skriver Björklid och Gummesson:

“Children are trusting of adult authority. They expect adults to follow the appropriate rules. When rules have been learned, one expects them to be followed. But traffic does not operate this way.” (Björklid & Gummesson, 2013, s. 11)

Citatet påvisar komplexiteten av trafiksituationer. Barn behöver inte bara förstå trafikregler utan också kunna agera rationellt i trafiksituationer då regler inte följs. Nationella trafiksäkerhetsförbundet, hädanefter NTF, rekommenderar åldern 9–10 som en lämplig ålder att börja gå på egen hand i en måttligt trafikerad miljö (2022). För att barn ska cykla i en måttligt trafikerad miljö behöver barnet ha nått en större förståelse för trafiksituationer såsom att uppfatta och bedöma risker och ha en utvecklad simultankapacitet. Därmed uppskattar NTF att barn bör vara 10–12 för att kunna cykla i en måttligt trafikerad miljö. Däremot kan barn redan vid 7–8 års ålder cykla i måttlig trafik i sällskap av en vuxen (NTF, 2022b). Svenska och internationella studier har visat att både trafikolyckor och barns rörelsefrihet minskar. Trafikverket understryker vikten av att anpassa trafiken efter barn istället för att låta barn anpassas efter trafiken (Björklid & Gummesson, 2013, s.13). Boverket skriver att en osäker skolväg leder till att fler föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan (2022). Detta leder i sin tur till en större mängd trafik längs skolvägen. Vid skolor med hög andel elever som blir skjutsade i personbil, kan en minskad trafiksäkerhet även uppstå vid avlämningsplatser intill skolan (Boverket, 2022). En enkätundersökning av Björklid visade att trafik var den vanligaste orsaken till att barn mellan 7–12 år inte fick gå själva till skolan (Björklid 2002, se Björklid och Gummesson 2013, s. 12).

NTF rekommenderar minst 60 minuters rörelse för att barn ska nå god hälsa (NTF, u.å.a). En säker skolväg är en förutsättning för att barn på egen hand ska få och kunna ta sig till skolan (NTF., u.å.a). Enligt Foster, Villanueva, Wood, Christian och Giles-Corti ökar barns fysiska aktivitetsnivå när de rör sig självständigt utan

vuxet sällskap (2013, s. 60), vilket betonar betydelsen av barns självständiga rörelse. Att barn får motion innan skoldagens start har även en positiv inverkan på barns skolresultat. Barns självständiga rörelse leder även till en utveckling av den motoriska och kognitiva förståelsen (Foster et al, 2013) Dessutom stärker en självständig rörelsefrihet barns identitet och rumsliga förståelse. Barns självförtroende, självkänsla och sociala färdigheter ökar också av självständig rörelse (Foster et al, 2013, s. 60).

3. Teoretiskt ramverk – vad påverkar barns rörelsefrihet?

3.1 Bebyggelse typer och fysiska faktorer

Heurlin-Norinder visade i sin avhandling hur stadsbyggnadsmönster i olika bostadsområden påverkar barns lek och rörelsefrihet. Heurlin-Norinder visar bland annat att en större rörelsefrihet leder till större möjligheter för spontan lek (2005, s 130–145). Slutsatserna i avhandlingen väckte en nyfikenhet hos mig vilket ledde till frågeställningen: *Hur påverkar olika stadsbyggnadsmönster barnens rörelse och upplevelse av närmiljön?* Kategorisering av stadsbyggnadsmönster är en form av förenkling av verkliga strukturer, vilket kan göra kategoriseringen komplex. Kylin & Fridell menar att det inte finns en självklar analysmetod för att kategorisera olika byggnadsmönster (Kylin & Fridell, 2021, s. 21–22).

För att kategorisera de tre skolornas stadsbyggnadsmönster har jag använt Malmö stads handlingsprogram från 2006. *Karaktär Malmö - Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad* är framtaget för att ligga till grund för arkitektur och stadsbyggnadsfrågor i Malmö. Handlingsprogrammet är menat att skapa en samsyn mellan förvaltningsenheter och att skapa en gemensam riktning för Malmö stadsbyggnad. I programmet presenteras åtta stads- och tre landskapskaraktärer. Varje karaktär redovisas med generella bebyggelsemönster och representerar även en tidsperiod inom stadsbyggandet (Malmö stad, 2006). Som med all typ av kategorisering har även dessa åtta stads- och landskapskaraktärer innefattat en förenkling och generalisering av verkligheten.

Gällande fysiska faktorer som påverkar barns rörelsefrihet, beskriver Faskunger biltrafik som det vanligaste hindret för barns utevistelse. För att främja fysisk aktivitet bland barn bör man arbeta för att minska hälsofarliga utsläpp, luftföroreningar och buller (Faskunger, 2008, s. 40). Studier från 1990-talet visar ett samband mellan bilfri planering av bostadsområden och ökat kvarterskap. Den begränsade trafiken tillät sociala relationer i större grad som i sin tur ledde till ett starkare kvarterskap (Prezza et al, 2006 s. 439). Boverket beskriver lägre hastigheter, tydlig skyltning, övergångsställen och ändamålsenlig belysning som åtgärder för att förbättra barns förutsättningar i trafiken. Ett bra gång- och cykelnät runt skolan är också ett nödvändigt (Boverket, 2022). Hastighetssänkning lyfts fram

av Björklid och Gummesson som ett av de mest effektiva sätten att minska trafikolyckor som involverar barn som fotgängare (2013, s. 108). Fordon bör inte överstiga 30 km/h på de vägar där barn ofta behöver korsa, menar dem (Björklid & Gummesson, 2013, s. 108). Studier har även visat att de flesta föräldrar ansåg att en bilfri miljö var den bästa för barn att växa upp i (Björklid & Gummesson, 2013, s. 114).

“Trafik i barns närmiljöer har inneburit att deras lekrevir och rörelsefrihet på egen hand har begränsats. Barn använder utemiljön inte enbart som transportsträcka utan också för lek, rekreation och för att vara tillsammans med andra. Barns skol- och fritidsvägar är också deras lekvägar.” (Pia Björklid, 1992)

Amerikanska studier har visat att andelen barn som kan ta sig självständigt mellan hem och skola kan öka genom fysiska förbättringar i den byggda miljön (Faskunger, 2008, s. 26). Genom fysiska förändringar fick barn ökad rörelsefrihet även i områden som tidigare varit mycket otrygga (Faskunger, 2008, s. 26). Studier har även visat att barn uppskattar rena miljöer och samtidigt ogillar klotter, söndriga och fula saker (Björklid & Gummesson, 2013, s.108). Gångtunnlar uppskattas av barn i de fall som de är rena och väl belysta samt inte skapar en omväg (Björklid & Gummesson, 2013, s. 114).

3.2 Sociala faktorer

Även sociala faktorer påverkar barns rörelsefrihet. Enkätundersökningen av Björklid och Gummesson visar att den femte vanligaste anledningen till att föräldrar skjutsar barn till och från skolan är oro för att barnet ska utsättas för fara orsakat av andra vuxna (Björklid & Gummesson, 2013, s. 59). Vidare belyser Foster et al de sociala normernas inverkan på vilka transportsätt föräldrar tillåter till och från skola. Enligt studien har god tillsyn och uppsikt av barn utvecklats till en norm för vad som anses vara en bra förälder (2013, s. 61). Att skjutsa barn till och från skola ger en hög grad tillsyn och uppsikt och därmed en högre säkerhet vilket därför anses socialt ansvarsfullt (Foster et al., 2013, s. 61). Crawford et al. beskriver föräldrar som *gatekeepers* av barns rörelsefrihet, med andra ord de som har makten och är beslutsfattare av barns rörelsefrihet (2017, s. 131). Föräldrar behöver förhålla sig till sin egen oro för barnets säkerhet och på samma gång granska sig själva utifrån sociala normer om föräldraskap. Enligt Foster et al tenderar föräldrar att agera utifrån sin oro (2013, s. 66). Crawford et al visar hur normer inom kvarteret påverkade föräldrarnas beslut om barns rörelsefrihet. Skolans inställning till barnens transportsätt och medias framställning av samhället beskrivs också som faktorer som påverkar föräldrarnas beslut (Crawford et al, 2017, s. 135). Studien visade föräldrars oro över att bli dömda av andra föräldrar baserat på deras beslut om barns rörelsefrihet. Samtidigt visade studien att föräldrar dömer andra föräldrar, i synnerhet dömdes de föräldrar som gav barnen stor frihet (Crawford et al, 2017,

s. 135). Generellt sett visade studien att gränser av rörelsefrihet omprövas i takt med barnens ålder och utveckling (Crawford et al, 2017, s. 135).

Föräldrar med stort socialt nätverk i sitt kvarter tenderar att ge större rörelsefrihet till sina barn (Foster et al, 2013, s. 61). I de kvarter där vuxna tar ett större gemensamt ansvar över barn i utemiljön, tenderar barn att ha större rörelsefrihet (Foster et al, 2013, s. 61). Det gemensamma ansvaret för barn i ett kvarter är dock något som beskrivs som ovanligt då det finns en rädsla bland utomstående vuxna att närma sig barn. Även från föräldrarnas perspektiv beskrivs att det inte uppskattas när utomstående vuxna närmar sig barnen (Foster et al, 2013, s. 61). Däremot leder en större mängd fotgängare som rör sig på gatorna till en ökning av den generella tillsynen av barn i trafik. Skolvägar med hus vars fönster riktas mot vägen ökar sannolikheten för yngre barn att få gå till skolan, enligt en studie av McMillan 2007 som beskrivs i artikeln av Foster et al (2013, s. 61).

3.3 Barns perspektiv

Qvarsell, författare och professor emerita i pedagogik vid Stockholms universitet, beskriver betydelsen av barns perspektiv i förhållande till mänskliga rättigheter. I FN:s konvention om barns rättigheter understryks i artikel 12 och 13 barns rätt till att yttra sig, vilket anknyter till den barnpedagogiska forskningen (Qvarsell, 2003, s. 101, 109). Att barns perspektiv lyfts och studeras kan ses som en del av arbetet för barns demokratiska rättigheter. Genom att studera barns perspektiv lyfts en grupp som i samhället är underprivilegierad, och denna grupps intressen (Qvarsell, 2003, s. 101). Genom sin marginaliserade livssituation kan barns perspektiv bidra till kunskapsbildningen och förståelsen för problem i samhället som inte uppfattas eller identifieras av mindre marginaliserade grupper i samhället (Qvarsell, 2003, s. 107).

4. Metod och material

4.1 Intervjuer

Frågeställningarna besvarades med hjälp av semistrukturerade, kvalitativa intervjuer. Graden av strukturering och standardisering, avgör intervjuens karaktär (Patel & Davidsson, 2003, s. 72). Under intervjuerna tog jag stöd i ett antal förbereda, men öppna frågor. Frågorna användes i olika stor mån under intervjuerna och de spontana frågorna som uppkom på plats utgjorde en viktig del för intervjuerna. Intervjuerna genomfördes i form av gåturer tillsammans med barn, där vi pratade utifrån förbereda frågor men även utifrån vad barnen såg och tänkte. Barnen visade mig deras väg från skola till hem. I kontakten med föräldrar och lärare rekommenderade jag att barnen skulle genomföra intervjuerna med en kompis för att de skulle känna sig trygga och bekväma. För att barnen skulle vara anonyma har jag ändrat namn på barn, bostadsområde, orter och skolor. Semistrukturerade gåturer från skola till hem har bland andra Maria Kylin och Mia Heurlin-Norinder använt i sina respektive avhandlingar (Kylin, 2004) (Heurlin-Norinder, 2005). Resultatet av detta arbete ska tolkas som en insamling av ett antal barns viktiga upplevelser som kan bidra till förståelsen av barns syn på sin närmiljö och rörelsefrihet.

I valet av informanter riktades förfrågan till klasser vars skolor ligger i olika stora orter, samt baserat på skolans placering i bebyggelsen. Anledningen till detta var att kunna jämföra barns hinder och möjligheter olika typer av bebyggelsekontexter. Jag har sökt informanter runt 11 år då det är runt denna ålder som NTF anser att de flesta barn kan hantera både gång och cykling i en måttlig trafikmiljö (NTF u.å. a). Utemiljön håller dessutom en större betydelse för 11-åringar än den gör tidigare i barndomen, enligt Nordström (Nordström, 1990, se: Kylin, 2004, s. 66). Vidare börjar barn ta miljön runt hemmet i besittning i denna ålder (Lieberg, 1992, se: Kylin, 2004, s. 66) vilket gör åldern särskilt lämpad för mitt arbete.

Då det är relativt svårt att få tillgång till barn som informanter har jag låtit materialet från intervjuerna styra arbetets riktning. Arbetet har inte utgått från en bestämd teori. Processen kan beskrivas med hjälp av ”grounded theory”. I boken

Constructing Grounded Theory - A Practical Guide through Qualitative Analysis beskrivs hur ”grounded theory” kan användas för att behandla empiri på ett öppet och uppmärksamt sätt. Empirin utgör grunden för teorin och den egna analysen genererar koncept utifrån den (Charmaz, 2006, s.2–3). Metoden har varit att samla in empiri från intervjuer och utifrån detta hitta frågeställningen i materialet. I processens början utgick jag från några breda och öppna frågor. *Hur ser barns rörelsefrihet ut? Vad påverkar barns rörelsefrihet?* Utifrån dessa frågor genomfördes en insamling av empiri genom intervjuerna. Andra steget var att jämföra resultatet och utifrån detta ta stöd i mitt teoretiska ramverk och tidigare studier. Genom dessa steg hittade jag fram till en konkret frågeställning.

Alla intervjuer spelades in genom ljudupptagning i en mobiltelefon. Efter intervjutillfällena lyssnades intervjuerna igenom och de delar som ansågs relevanta för arbetet transkriberades. Därefter jämfördes materialet från intervjuerna för att hitta mönster och samband mellan barnens beskrivningar. Likheter och skillnader mellan barnens beskrivningar identifierades utifrån studieplatsernas bebyggelsemönster. Baserat på den litteratur och de studier som jag tagit del av under arbetets gång, gjordes egna tolkningar av det insamlade materialet.

4.2 Avgränsningar

Detta arbete baseras på intervjuer med 13 barn. Samtalen med barnen ger viktiga insikter om hur barn uppfattar sina skolvägar men bör inte ses som representativa för barns perspektiv i stort. För att ge en bredare bild av barns transport till skolan har jag inkluderat statistik från en omfattande enkätundersökning av Björklid och Gunnarsson (2013). Arbetet har även varit tidsbegränsat vilket påverkat antalet intervjuer som kunde genomföras.

Det finns också en del faktorer som kan ha påverkat resultatet av intervjuerna. Barnens mående och energinivåer vid intervjutillfället kan tänkas påverka deras reflektioner. Även yttre faktorer såsom väder kan även ha påverkat. Då barnens skolväg var mellan 0,6–2,5 km långa skiljer sig intervjuernas utförlighet och djup.

4.3 De tre studieplatserna

Det har i arbetet varit viktigt att definiera vilka typer av bebyggelsemönster som skolorna omges av. Kategoriseringen är menad att visa skolornas tre, väldigt olika sammanhang. I arbetet med kategoriseringen av studieplatser har de åtta byggandskaraktärerna presenterade i *Handlingsprogram för arkitektur och*

stadsbyggnad från Malmö stad (2005) använts. Tabellen har gjorts utifrån Malmö Handlingsplans åtta bebyggelsekaraktärer som jag tolkat och applicerat på studieplatserna.

Karaktärer från handlingsprogram	Semiurbana skolan	Byskolan	Naturnära skolan
Sluten kvartersstad	-	-	-
Öppen kvartersstad	X	-	-
Grannskapsenheter	X	-	-
Storskaliga bostadsområden			
Småskalig bebyggelse	X	X	X
Institutioner	X	X	X
Verksamhetsområde	X	X	-
Gröna rum	-	-	-
Landskap	-	X	X

Tabell över studieplatsernas byggelsekaraktärer utifrån Malmös Handlingsplan

Kvarteren och skolvägarna i kartorna nedan är generaliserade och ska fungera som en hänvisning till vilka typer av bebyggelsekaraktärer som skolvägen omges av.

4.3.1 Beskrivning av studieplats - Semiurbana skolan

Den semiurbana skolan ligger i en stadsdel med bostäder i form av villor, radhus och flervåningshus i en större stad. Från skolan är det 2 km (fågelväg) till närmsta tågstation.



Figur 1. Bebyggelsekaraktärer Semiurbana skolan.

Vid den Semiurbana skolan gjordes totalt tre intervjuer med fem barn. Innan intervjuerna fick jag möjlighet att träffa några av barnen för att presentera mig och för att de skulle kunna ställa frågor till mig. Första intervjun gjordes med Sofia från årskurs fem. Sofia valde att göra intervjun själv men vi hade sällskap av hennes kompis. Andra intervjun gjordes med Samuel som också går i årskurs fem och som majoriteten av vägen gjorde intervjun själv. Den sista intervjun gjordes med syskonen Simon, Sanna och Sara som går i klass fem, sex och två.

- Sofia, årskurs 5
- Samuel, årskurs 5
- Simon, Sanna, Sara, årskurs 5, 6, 2

4.3.2 Beskrivning av studieplats - Byskolan

Byskolan ligger intill centrum i en centralort med omkring 8000 invånare. Genom orten går en järnväg som delar upp centrum i två. Från skolan är de 0,3 km (fågelvägen) till närmsta tågstation.



Figur 2. Bebyggelsekaraktärer Byskolan

I Byskolan gjordes totalt två intervjuer med tre barn. Den första intervjun gjordes med Bea som går i ettan och som gjorde intervjuades själv. Den andra intervjun gjordes med syskonen Björn och Benjamin som går i årskurs fyra och fem.

- Bea, årskurs 1
- Björn, Benjamin, årskurs 4, 5

4.3.3 Beskrivning av studieplats – Naturnära skolan

Den naturnära skolan ligger i en mindre tätort med omkring 1500 invånare, strax utanför kommunens centralort. Skolan ligger intill ett stort strövområde. Från skolan är det 3,6 km (fågelväg) till närmsta tågstation.



Figur 3. Bebyggelsekaraktärer Naturnära skolan

I Naturnära skolan gjordes tre intervjuer med totalt fem barn. Den första intervjun gjordes med Nelly, Nathalie och Nilla som går i årskurs fem. Den andra intervjun gjordes med Noah och Nora som också går i årskurs fem.

Nelly, Nathalie, Nilla, årskurs 5

Noah, Nora, årskurs 5

5. Resultat

Det framgick under intervjuerna att många teman för barns skolvägar och rörelsefrihet återkommer vid alla tre studieplatser. Nedanstående teman: hastigheter och fysiska barriärer, vägens utformning och avlämningsplats, otrygghet och oro, och att välja väg, är teman som återkommer för alla tre studieplatser. Många av de teman som barnen själva lyfte under intervjuerna stämmer väl överens med de beskrivningar som tidigare refererade källor såsom Boverket, NTF och Björklid och Gummesson behandlat. Barnen lyfte även teman som var specifika för studieplatserna, vilket visar hur barns rörelsefrihet och hinder för rörelsefrihet skiljer sig mellan olika typer av boendemiljöer.

5.1 Tema: hastigheter och fysiska barriärer

Boverket beskriver aspekter i trafikmiljöer som barn har svårt att tolka och som därmed ger barn sämre förutsättningar i trafiken (2022). Boverket beskriver bland annat att barn har svårt för att bedöma hastigheter, avstånd och risker i trafik (2022). Hastighetssänkning beskrivs därmed som en effektiv åtgärd för att förbättra barns förutsättningar i trafik (Boverket, 2022). Björklid och Gummesson pekar på hastighetssänkning som en åtgärd för att specifikt minska trafikolyckor som involverar barn som fotgängare (2013, s. 108). Under två intervjuer kommenterades hastigheten som ett hinder av barnen. I det ena exemplet beskriver barnen hastigheten på bilarna som något läskigt och farligt. Ett av barnen beskriver även att han skulle vilja att fartkameror placerades längs vägen eftersom han upplever att bilarna inte håller sig till hastighetsbegränsningen. På vägen i fråga är den högsta tillåtna hastigheten 40 km/h. Hastighetsgränsen innebär ingen garanti att bilarna håller sig till tillåten hastighet. I vilken mån kan barnen bedöma vilken hastighet som hålls? Vilken hastighet håller bilarna i själva verket, på vägen som diskuteras? Är det så att barnen upplever hastigheten 40 km/h som obehaglig eller är det i de fall då hastigheten som överskrids?

Björn: När man kör upp vid den vägen som Benjamin pratar om... och man kör vid vårt hus... där är det bilar som kör jättesnabbt... mycket snabbare än vad man får... speciellt när man kommer till den svängen som Benjamin pratar om... så kör dem jättesnabbt där också... så ser man knappt dem.

Jag: Hur känns det?

Björn: Det är lite läskigt ibland

Benjamin: Ibland läskigt och lite sådär. Men jag brukar oftast lyssna om det kommer en bil.

Efter en stunds fortsatt samtal och promenad kommer vi fram till vägen som barnen beskriver i citatet ovan.

Björn: Det är oftast här de kör snabbt... det är farligast känns det som.

När jag senare i intervjun frågar om vad de skulle vilja förändra med skolvägen berättar Björn bland annat att han skulle vilja ha kameror längs vägen där bilarna kör för snabbt. Exempel – Byskolan: Björn och Benjamin

I det andra fallet då bilars hastighet beskrivs som ett hinder är då en väg fysiskt utgör en barriär för barnens rörelsefrihet. Barnen berättar i detta fall att hastigheten är anledningen till att de inte får vistas i ett bostadsområde. Bostadsområdet ligger i anslutning till en väg med hastighetsbegränsning på 80 km/h. Detta exempel illustrerar att det inte bara är upplevelsen av bilar och trafik som obehaglig som påverkar barnen utan även att hastighetsbegränsningar påverkar hur barnen får lov att röra sig i sitt närområde. Exemplet visar alltså på vad som ligger till grund för föräldrarnas gränsdragning för barnens rörelsefrihet.

Jag: Finns det något område ni inte får ta er till?

Nathalie: Utanför XXX (bostadsområde) är det en stor väg. Där får inte jag vara själv.

Nelly: Det är bilarna... Om de kör snabbt eller om det är stora vägar.

Exempel – Naturnära skolan: Nelly och Nathalie

Ytterligare ett exempel på en fysisk barriär från mina intervjuer är i fallet av Bea från Byskolan och hennes förälder. I detta exempel är det järnvägen som utgör en barriär för Beas rörelsefrihet. Järnvägen delar upp orten i två delar och bildar en fysisk barriär mellan dem. För passage mellan ortens två delar finns en gångtunnel och en gångbro över järnvägen. Gångbron över järnvägen verkar inte vara en, av föräldern, accepterad åtgärd för den fysiska barriären. Jag tolkar även föräldrarnas formuleringar som att det dels finns en oro både för barnets säkerhet runt tågen men även för människor som eventuellt vistas runt stationsområdet.

Bea berättar för sin förälder om vilken väg hon valde att visa mig. Jag konstaterar att vägen bitvis är kraftigt trafikerad.

Förälder: Mm ja och ändå är den nog den vägen som känns bäst att gå. För annars har man ner genom byn och över "genvägen" (gångbron över järnvägen) men där är inte särskilt tryggt.

Förälder: Det optimala är att bo på rätt sida vägen och rätt sida järnvägen. Då var det cykelväg och trottoar exakt hela vägen... då behöver du inte över någonstans. Och det hade varit drömmen, för då vågar man släppa tidigare med tänker jag... än alla momenten när man ska över. Det är inte så att alla kör så långsamt heller... rätt mycket trafik... tung trafik också. Sen är jag ju orolig av mig...

Beas förälder berättar att hon hellre ser att barnen går en betydligt längre sträcka för att kunna gå under järnvägen genom en gångtunnel för att de ska undvika gångbron över järnvägen. Föräldern beskriver att hon hellre ser att barnen går det långa hållet både för att undvika järnvägen och byn. Järnvägen utgör i Beas fall ett hinder för hennes rörelsefrihet.

Exempel - Byskolan: Bea och Beas förälder

5.2 Tema: utformning av väg och avlämningsplats

En av de vanligaste kommentarerna under intervjuerna var att barnen upplever att de inte har tillräckligt med plats eller tillräckligt definierad plats på vägen att röra sig på, som fotgängare eller cyklister. Barnens inställning till bilar var under intervjuerna i allmänhet negativ. Bilar och bilister beskrivs av barnen bland annat som farliga, ”tråkiga” och oberäkneliga. Barnen beskriver i det första exemplet att de upplever bristen på trottoar som ett problem efter de då måste dela yta med bilar. Som tidigare nämnt menar Björklid och Gummesson att när barn lärt sig trafikregler så räknar de med att de följs (2013, s. 11) I detta fall har barnen förstått trafikregler och hur de som fotgängare ska bete sig i trafiken men tvingas göra motsatsen på grund av vägens utformning. Det kan vara så att de både fysiskt är mer utsatta i trafiken på grund av bristen på trottoar, men att de även upplever en större otrygghet eftersom de trotsar den logik som de byggt upp utifrån trafikreglerna de lärt sig.

Vi går på en väg utan trottoar. Bilarna står parkerade längs med båda sidor av vägen vilket gör att barnen tvingas dela yta med bilisterna.

Nilla: Alla bilar står utanför sina hus. När det kommer bilar kan de köra på mig.

Nelly: Det är lite jobbigt för man måste gå mitt i vägen.

Nilla: Vissa kör tyst, vissa kör snabbt och vissa jättelångsamt. Jag är glad, för att vi har katter... och på min gata kör det inte så många.

Nelly: På vår backe står det också bilar längs med gatan.

Nilla: Det är ganska jobbigt... En gång höll den här bilen (pekar på en parkerad bil längs gatan) på att köra på mig när jag gick med Nelly. Den tittade inte bakåt. Jag kom cyklandes på guppet. Det var jättläskigt. Det kändes som att jag skulle trilla. De tittar sig inte om, de bara kör.

Längre fram under intervjun kommer vi till ytterligare en väg utan trottoar.

Nelly: Här finns inga trottoarer. Jag brukar gå här ute.

Nelly går ut i vägrenen och visar hur hon gör om det kommer en bil.

Nelly: Där är en skylt med ”kör sakta” men de kör inte sakta ändå.

Exempel – Naturnära skolan: Nathalie och Nelly

Jag tolkar exemplet som att barnen upplever just bilarnas oberäknelighet som ett tydligt problem för deras säkerhet.

Vägens utformning beskrivs även som ett problem i relation till cyklister. I flera intervjuer beskrivs cyklister som jobbiga, och som att de ”stört-rusar” och att de försvårar framkomligheten för barnen som fotgängare. Cyklisterna beskrivs som problem i de situationer då cyklister och fotgängare delar samma plats på vägen. Cyklisterna beskrivs också som problem i de situationer då barnen behöver korsa cykelbanor.

Sofia: Ja alltså typ i början när man kör ut från min gata är det ganska jobbigt att komma förbi... för det kommer jättemånga cyklar som kör så jättesnabbt. Och det är ingen som stannar eller så.

Sofia bor vid en högt trafikerad cykelväg där cyklister håller höga hastigheter. Sofia berättar även att en cyklist kört in i hennes cykel bakifrån.

Sofia: Ja... och då skulle en komma och köra förbi mig... då körde jag ut åt höger så den skulle kunna köra förbi på vänster-sidan... men då körde den också till höger och då körde den in i mig bakifrån.

Exempel – Semiurbana skolan: Sofia

I detta exempel beskriver Sofia en situation då cyklisternas brist på hänsynstagande och hastighet utgör ett hinder för henne. Den olycka som hon beskriver visar att även cyklister kan utgöra en trafikrisk.

Boverket beskriver att osäkra skolvägar leder till att fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan, och att den ökande mängden leder till fler bilar längs skolvägen och därmed en försämrad säkerhet för barnen som går och cyklar (2022). Osäkra skolvägar riskerar därmed att bilda en nedåtgående spiral av försämrad säkerhet och trygghet för barnen. Boverket understryker även vikten av säkra avlämningsplatser vid skolorna (2022). Tre barn beskriver att det finns eller har funnits problem med avlämningsplatsen intill deras skolor. I det första exemplet beskrivs barnets egen upplevelse av avlämningsplatsen. Barnet beskriver en situation där hon som cyklist inte har en självklar plats på vägen. Vid den semi-urbana skolan sker avlämningar på en smal gata som slutar i en vändzon, precis utanför skolan. Detta innebär att bilarna släpper av barnen utanför skolgården, längs med gatan, sedan behöver bilarna vända och köra tillbaka samma sträcka för att köra ut igen. Trottoarerna, den enda ytan för fotgängare är uppskattningsvis 1 meter breda.

Sofia: På morgonen är det riktigt kaos här. Det är jättesvårt att cykla här. Det är vissa som stannar sin bil här (ute på gatan), och här är det svårt att cykla för att... det finns ingen cykelväg så antingen får man cykla på trottoaren eller på gatan.

Exempel – Semiurbana skolan: Sofia

En annan aspekt av vägens utformning som lyftes intervjuerna, var betydelsen av vägarnas underlag. Underlaget nämndes i tre intervjuer, alla fall var med barn som brukade cykla till skolan. Barnen kommenterade slätt eller "inte buckligt" underlag som positivt och i fall av gropar eller stenar såg barnen det som något negativt.

5.3 Tema: otrygghet och oro

Begreppet trygghet är, utifrån Boverkets definition den känsla som utlöses genom tolkning av den fysiska miljön genom egna erfarenheter, tidigare tolkningar av platser och situationer, andras beskrivningar eller mediernas beskrivning av risk för att utsättas för brott eller hotfulla situationer (2022). Utifrån dess lagrade minnen

och uppfattningar uppstår, i kombination av de aktuella sinnesintrycken, en upplevelse av trygghet eller otrygghet (Boverket, 2022). Begreppet är både svårt att definiera och otrygghet som en känsla är svår att härleda. Under intervjuerna frågades barnen om otrygga platser eller erfarenheter. Otrygghet diskuterades utifrån två frågor. Vilka platser upplevde barnen som otrygga? Vad var det som gjorde platserna otrygga? Utifrån begreppet otrygghet lyftes framför allt två fenomen: mörker och människor.

Barnen beskrev på olika sätt mörker i relation till otrygghet. Några barn beskrev att mörker väckte obehag eller att mörkret var otäckt.

Sofia: Jag tycker att det är läskigt ute i parken när det är mörkt.

Exempel – Semiurbana skolan: Sofia

Björn beskrev att mörker inte gjorde honom otrygg men att han däremot menade att mörkret gjorde det svårare att cykla eftersom han inte kunde se vägen.

Exempel – Byskolan: Björn

Dessa två exempel visar på begreppets trygghets subjektivitet. Det som upplevs otryggt för ett barn gör inte det för ett annat.

Flera barn beskriver otrygghet i relation till andra människor. Det första exemplet visar hur upplevelsen av en fysisk plats kan förändras genom negativa erfarenheter, som tidigare konstaterats genom Boverkets beskrivning av begreppet (2022). En specifik, negativ erfarenhet som ägde rum på barnets skolväg har gjort att hon under intervjutillfället associerar den fysiska platsen till en negativ känsla.

Nilla: Vid min korsning känns det inte jättebra att gå för en gång blev jag förföljd där... nu i veckan. Han cyklade efter mig. Han följde mig hela vägen.

Exempel – Naturnära skolan: Nilla

I det andra exemplet framgår inte att barnet haft negativa erfarenheter på platsen, även om det mycket väl skulle kunna vara fallet. Barnet beskriver att platsen gör henne otrygg på grund av att det som hon är rädd för, högstadieläverna, brukar vara just där. I detta fall tolkar jag det som att det inte är den fysiska platsen som gör henne otrygg, utan att barnet upplever situationen med högstadieläver som jobbig.

Jag: Känner du dig någonsin otrygg när du går hem från skolan eller till skolan?

Nora: Hm... det är typ vid busshållplatsen vid skolan. Där... där tycker jag att det är lite läskigt att gå ibland, men det är bara för att högstadiet är där och så. De åker mest den gula bussen... som vi kallar den.

Jag: Så då hänger de där?

Nora: Ja och jag är lite rädd för högstadiet.

Exempel – Naturnära skolan: Nora

Den sista aspekten inom temat är föräldrars oro för andra människor. I Björklid och Gummessons enkätundersökning var oron för att barn ska utsättas för fara orsakat av andra vuxna, den femte vanligaste anledningen till att föräldrar väljer att skjutsa sina barn till och från skola (2013, s. 59). I exemplet framkommer det att föräldern oroar sig dels för barnets säkerhet i förhållande till andra människor i trafikmiljöer, men också för människor med "ont uppsåt".

Jag och förälder pratar om att tillåta eller inte tillåta barnen gå själva till och från skolan.

Förälder: Det är ju inte det att jag inte litar på mina barn... det är nog mer det att man är orolig för då... alla andra...

Jag: Jaha... på något sätt utomstående?

Förälder: Ja ... ja det kan ju vara att någon har bråttom och kör för fort eller det kan vara någon som har ont uppsåt... alltså det är lite dem tankarna att... Det är det att hon är väldigt tillitsfull, väldigt pratglad och glad för människor och väldigt så här... Så är det ju inte säkert att man tänker att det här är en person som önskar... jag vet inte... vi har pratat om det lite smått men... man vill ju inte skrämmas heller... det är ju det... en liten avvägning...

Exempel – Byskolan: Beas förälder

5.4 Tema: att välja väg

Genomgående för nästan alla intervjuer var att barnen hade flera möjliga vägar hem och resonerade därmed högt eller frågade mig vilken av deras skolvägar de skulle visa. Barnen fick själva bestämma beroende på vad de kände att de ville visa mig. Barnen beskrev olika scenarion som kunde uppstå olika dagar och vad som avgjorde för vilken väg de väljer. Motvind, nedförsbackar eller uppförsbackar, tidsbrist, ork, sällskap med olika kompisar är exempel på några av de aspekter som barnen beskrevs som avgörande för valet av deras skolväg. Det blev under intervjuerna tydligt att en grupp barn föredrog vägen som innebar den snabbaste transporten mellan skola och hem, antingen på grund av att den vägen var kortast eller att den av andra anledningar gick snabbare. Medan en annan, lite mindre grupp av barnen som intervjuades, valde väg utifrån upplevelsen av miljön runt sig.

Björn berättar att han gillar att gå över dammen och väljer gärna det hållet för att det är fint.

Björn: Mm... bron där... dammen...

Jag: Vad är det som är bra?

Björn: Jag tycker det är så fint här...

Benjamin: ... och mysigt!

Björn: Och sen där borta med alla ankor.

Exempel - Byskolan: Björn och Benjamin

I en intervju vid Naturnära skolan använder barnen de två resonemangen som nämndes i ovanstående stycke: att välja väg utifrån den snabbaste transporten eller utifrån den bästa upplevelsen. I detta fall utgjorde skogen-hållet båda.

Nelly och Nathalie pratar om att varför de väljer att gå genom skogen

Nathalie: Det tar kort tid!

Nelly: Och att det är mycket mysigare...

Exempel – Naturnära skolan: Nathalie och Nelly

5.5 Tema: samåkning

I studien av Björklid och Gummesson (2013) visade sig samåkning vara en anledning till att föräldrar skjutsar sina barn till och från skola. Under intervjun med Beas förälder beskrevs samåkning som en av orsakerna till att även de äldre barnen i familjen oftast blev skjutsade. I Beas familj gav samåkning föräldern möjligheten att se till att alla barn kom till skolan i tid.

Jag: Då samåker ni ofta? Alltså att du hämtar alla barnen?

Förälder: Ja..

Jag: Det passar ändå bäst för schemat eller?

Förälder: Ja så är det ju... egentligen är det meningen att Beas äldsta storasyster ska cykla till skolan. Men för att vi ska få i väg henne så får hon också åka på morgonen.

Exempel – Byskolan: Bea och Beas förälder

5.6 Platsspecifika teman

I denna del presenteras de teman som var tydligt förankrade i studieplatsernas bebyggelsekaraktärer. Att barnen i de tre studieplatserna lyfte olika teman visar hur barnens skolväg kan ha olika hinder beroende på skolans bebyggelsekontext.

5.6.1 Semiurbana skolan: Tema - stadsbussar

Vid den semiurbana skolan lyftes problematik med stadsbussar utifrån två olika perspektiv. Dels berättade Sofia att busstrafiken gör det svårare för henne att cykla. På hennes väg behöver hon cykla genom två mindre rondeller som båda har tät trafik av stadsbussar. Sofia beskrev precis den problematik som NTF lyfter gällande barns säkerhet i trafik. Barnets längd gör det svårare för andra trafikanter att se dem (NTF, 2022b). Genom Sofias beskrivning av stadsbussarna tolkar jag det som att hon dels upplever det som obehagligt och att det även är en säkerhetsrisk för de barn som behöver cykla genom rondellerna. Semiurbana skolan ligger i anslutning till flera stadsbusslinjer vilket bidrar till dess konnektivitet och områdets urbana

karaktär. Därmed förekommer problematiken med stadsbussar bara vid denna studieplats.

Sofia: Det är ganska jobbigt när en buss kommer typ i en rondell... för att de ser inte en... för att man är så liten när man cyklar, så de ser typ inte en... när de ska svänga runt... så de bara åker.

Exempel – Semiurbana skolan: Sofia

I det andra fallet beskrev Sofia en problematik med vägens utformning i samband med busshållplatser. Sofia cyklar på en delad cykel- och gångbana som vid ett tillfälle bryts av en busshållplats. Det finns ingen möjlighet att cykla bakom busskuren utan det enda alternativet för Sofia och hennes klasskompisar är att cykla eller gå framför busskuren. Vid fyra besök på Semiurbana skolan var busshållplatsen full med väntande människor. Detta utgör nödvändigtvis inte en säkerhetsrisk men visar på cyklisternas och fotgängarnas prioriteringsordning i trafiken.

Sofia: Det är särskilt där vid busstoppet (hållplatsen) där är det väldigt många människor... så man kör nästan på dem.

Exempel – Semiurbana skolan: Sofia

5.6.2 Byskolan: Tema - grannskap

Det som utmärkte intervjun med Björn och Benjamin var känslan av grannskap i deras bostadsområde. Som tidigare beskrivet tenderar föräldrar med stort socialt nätverk i sitt kvarter att ge större rörelsefrihet till sina barn (Foster et al, 2013, s. 61). Björn och Benjamins stora rörelsefrihet har givetvis flera orsaker, men en utav dem tolkar jag vara grannskapet i deras bostadsområde. Benjamin och Björn berättar om människorna som bor längs vägen. Vi pratar om husen som vi går förbi och vem som bor där. De pekar ut de flesta huset runt gatan. Känslan av grannskap tänker jag är särskilt påtagligt i mindre byar där inte bara föräldrarna utan även barnen har koll på människorna i området.

Björn: Vi känner han bra.

Benjamin: Och dem i det röda huset framför oss. Och mamma känner dem i det här blåa, det är några som går på förskolan.

Björn: Ja de känner mig också... eller mamma känner dem, de har barn som går på förskolan. Det huset där också, eller det beigea... dem känner vi lite.

5.6.3 Byskolan: Tema - djur och natur

En av de tydligaste skillnaderna under intervjuerna är teman djur och natur. Under intervjuerna med barn från Byskolan och Naturnäraskolan är djur och natur något som ofta nämns vid flera tillfällen under intervjuerna. Det blev för mig påtagligt att naturupplevelserna utgör en viktig del av skolvägen för flera barn vid Byskolan och Naturnära skolan. Varken djur eller naturupplevelser nämndes under intervjuerna med barn från Semiurbana skolan. Parker nämndes av barnen vid Semiurbana

skolan vid något tillfälle men endast i relation till basketplaner och fotbollsplaner. Under intervjuerna med barnen från Byskolan och Naturnära skolan är det ofta djur och natur som beskrivs i frågan om vad som är bra med barnens skolväg eller boendemiljö.

Benjamin berättar att folk brukar fiska i ån under bron som vi går på. Benjamin frågar sig själv om fiskarna finns där även på vintern eller om det kanske mest finns fiskar på sommaren?

Exempel: Byskolan – Benjamin

Björn: Det är jättefint där (i skogen) på våren... när alla löv är där... det är mysigt att vara där.

Exempel: Byskolan – Björn

Under intervjuer med Naturnära skolan framgick det att inte alla barn har positiva erfarenheter av naturen.

Nilla: Jag tycker att den här skogen är jätteläskig för varje gång jag går här kommer det alltid fram något djur framför mig. Förra gången jag gick här kom det fram två rådjur framför mig.

Exempel – Naturnära skolan: Nilla

Nathalie: Det är mysigt att gå i skogen. Jag gillar att gå där när jag lyssnar på musik.

Exempel – Naturnära skolan: Nathalie

5.7 Barnens platser

De flesta barn som intervjuades beskrev att det fanns platser de tyckte om och som de kunde ta sig till på egen hand. Några barn beskrev någon typ av barriär eller gräns som hindrade dem till att få ta sig till platser själva. Nästan alla barn beskrev att de var tvungna att fråga om lov, eller tala om var och när de skulle ta sig någonstans på egen hand. När jag frågade var de gillar att vara i sin närmiljö beskrev barnen ofta samma typer av miljöer, oavsett skolans bebyggelsekontext. Ofta utgick beskrivningarna om barnens platser utifrån den aktivitet de gillade att göra på fritiden. De yngre barnen tenderade att utgå ifrån aktiviteter i anknytning till platser i högre grad än de äldre barnen. De äldre barnen använde i högre grad beskrivningar som att platser var mysiga, lugna, ”nice”, och bara sköna att vara på, utan att koppla dem till en särskild aktivitet.

5.7.1 Affären/köpcentret/restaurangen

Många barn berättade att de tyckte om att gå eller cykla till någon typ av affär, restaurang eller köpcenter med sina vänner. Utifrån barnens beskrivningar får jag uppfattningen av att det här är ett viktigt steg för barnets självständighet. Flera barn beskrev att de gick och handlade för att ha picknick vid lekplatser eller för att “sitta

och hänga” vid lekplatser. Det är svårt att inte tolka denna aktivitet som en beskrivning av den ålder barnen som 11-åringarna befinner sig i. 11-åringen är gammal nog att själv få ta sig till affären, som i vissa fall låg hela 2 km bort, själv ansvara för pengar med friheten att kunna köpa nästan vad de vill. Samtidigt är lekplatsen en naturlig plats för 11-åringen att vistas vid, i vissa fall kanske i bristen på alternativ. Den vuxna miljön i affären möter barnets miljö i form av lekplatsen. Lekplatsen är utformad för barns lek vilket gör platsen lättillgänglig för barnen. Samtidigt tenderade 11-åringarna att beskriva att de ”hängar” på lekplatsen snarare än att de ”leker” på lekplatsen, vilket givetvis är en viktig skillnad.

Nelly: Ibland när jag är med kompisar så brukar jag cykla till Lidl. Vi brukar stanna på en lekplats efter och fika där.

Exempel - Naturnära Skolan: Nelly

Bea: Vi brukar mest gå bort till sushin och vänta. Den ligger också vid skolan.

Exempel - Byskolan: Bea

Sofia: På XXX - köpcentrumet brukar jag vara mycket och hänga med kompisar och så.

Exempel - Semiurbana skolan: Sofia

5.7.2 Trädgården

Den plats i barnens vardagsmiljö som beskrevs oftast under intervjuerna var trädgården. Alla barn som intervjuades i arbetet hade en trädgård i någon mån och beskrev ofta att de kunde utöva något typ av fritidsintresse i trädgården. Barnen beskriver bland annat att de kan spela fotboll, basket och åka pulka i trädgården.

Jag: Du brukar hoppa med käpphäst? Var gör du det någonstans?

Sara: I trädgården...

Jag: I trädgården kan du göra det?

Sara: Det enda är att Simon säger att jag inte får ha dem där... för att han har sin fotbollsplan där.

Exempel - Semiurbana skolan: Simon och Sara

5.7.3 Platser som barn tar i anspråk

Under några intervjuer beskriver barnen att de tycker om att vara på platser som inte är planerade för vistelse eller är tänkta som miljöer för barn. Barnen beskriver platser som är lite förbjudna eller undångömda och platser som de i stor mån tar i anspråk och gör till sina. Ett barn beskriver bland annat en gångtunnel som hon och hennes kompisar tycker om att vara under. Ett annat barn beskriver att hon och hennes kompis brukar sitta uppe på ett “el-hus”. Barnet visar en skyddad stig som leder barnen upp på “el-huset”. I båda exemplen finns det ett förhållande mellan att synas och inte synas. Platserna är delvis dolda men ger även barnen överblick och kontroll över platsen.

6. Diskussion

6.1 Att intervjua barn: möjligheter och svårigheter

Detta arbete har refererat till flera studier som genom olika metoder undersökt barns perspektiv och sin närmiljö (Kylin, 2004) (Heurlin-Norinder, 2005) (Björklid & Gummesson, 2013). I detta arbete undersöks en öppen och bred fråga som ställer höga krav på barns förmåga att kommunicera känslor, erfarenheter och reflektioner. Gåturen som intervjuform har ställt krav på barnens förmåga att identifiera för och nackdelar med deras skolväg samt eventuella hinder för deras rörelsefrihet. Intervjuerna har till stor del utgått från det som jag och barnen har kunnat se under intervjun, men jag har även ställt frågor där barnen berättat om andra platser än de passerat under samtalen. Detta har ställt höga krav på barnens förmåga att beskriva platser utifrån minnet, något som för många barn var en utmaning. Barnen hade generellt svårare att beskriva trafiksituationer utifrån minnet, men lättare att beskriva platser. Majoriteten av barnen som intervjuades gick i årskurs fem. I intervjun med det barn som gick i årskurs fyra märktes ingen tydlig skillnad i ålder i förhållande till barnen från årskurs fem. Samma gäller för intervjun med barnet från årskurs två, eftersom syskonen till stor del gemensamt berättade om sin skolväg och tillsammans såg till att göra sig förstådda. I intervjun med barnet från årskurs ett, kan åldern ha varit en faktor som påverkade intervjuens resultat men framför allt hade barnet i mycket liten mån tagit sig mellan skola och hem själv tidigare, vilket gjorde att fokus lades på att hitta rätt väg. För att ändå kunna använda intervjun kompletterades den med ett samtal tillsammans med både barnet i fråga, och barnets förälder.

När det gäller intervjuer är det särskilt viktigt att förstå att barn inte är en enhetlig grupp och därmed har olika förmåga att uttrycka sig (Kylin, 2004, s. 32). Detta märktes tydligt med barnen i mina intervjuer. I detta arbete har de barn som haft lättare att formulera sig även får större utrymme och därmed får sin röst hörd i större utsträckning. Detta beror till stor del på att barnen kunnat reflektera över den fysiska miljön, och att jag i större mån förstätt vad de menat. En annan faktor som kan påverka resultatet av kvalitativa intervjuer är att barn anpassar svar utifrån den

respons de får av den som intervjuar (Kylin, 2002, s.23). Jag försökte hindra att min bild av den fysiska miljön och de problem jag uppfattade, skulle påverka vad barnen valde att berätta. Jag strävade även mot att mina reaktioner inte skulle påverka barnens svar. Ofta krävdes det dock att jag någon gång under intervjun, aktivt styrde tillbaka samtalen till vad barnet uppfattade i den fysiska miljön, snarare än att barnen berättade om vilka simmärken de tagit eller musikaler de sett.

Jag valde att endast göra ljudupptagningar av barnen vilket skulle kunna anses vara en brist med det resultat jag fick ut av intervjuerna. Kylin beskriver i sin avhandling vilken betydelse kroppsspråket har för tolkandet av information under och bearbetningen av intervjuer (2004, s. 33). Kroppsspråket beskrivs som viktigt för att uppfatta nyanser i barnens formuleringar för att inte bara tolka deras ord (2004, s. 33). Vidare beskriver Kylin 11-åringar som en tacksam åldersgrupp för intervju då de är verbala och pratsamma (2004, s. 66), något som stämmer väl överens med min upplevelse av de barn jag intervjuat i detta arbete. Under arbetets gång har jag imponerats av barnens förmåga att analysera, resonera och formulera sig, kring både konkreta trafiksituationer och deras egna upplevelser av skolvägen, sin rörelsefrihet och närmiljö.

6.2 Barnens skolväg

Hur beskriver barn sin skolväg?

Barnen beskrev ofta sina känslor över skolvägen utifrån upplevelser från specifika tillfällen och kunde därmed beskriva problematiken de uppfattade med skolvägen. Till exempel: **En gång** körde någon in i mig. Det fick mig att känna **så här** och **därför** är det ett problem. I de flesta fall var deras upplevelse knutet till ett specifikt problem i den fysiska miljön som till exempel: Här finns **ingen trottoar**, därför behöver jag **gå mitt på vägen**. Då kan bilarna **köra på mig**. Problemen som barnen beskrev, kunde jag i de flesta fall direkt se och förstå. I många fall lyfte barnen saker som jag själv reagerade på under promenaden såsom exempelvis bristen på trottoarer. I andra fall beskrev barnen en problematik som jag vid tillfället inte kunde uppfatta eller reagera på, till exempel i det fall då barnen upplevde att bilarna körde för fort.

Vad upplever barnen som hinder för sin rörelsefrihet?

Barnen hade, under intervjuerna, generellt sett en negativ inställning till biltrafik både i fråga om säkerhet och den generella upplevelsen av deras skolväg. Några av barnen uttrycker också att sociala faktorer såsom mörker och oro för människor påverkar deras trygghet på skolvägen. Barnens generella rörelsefrihet begränsas

ofta av någon typ av fysisk barriär såsom en större väg eller järnväg. De flesta teman som behandlas i arbetet beskrevs av barn från alla studieplatser. De teman som beskrevs vid alla studieplatser var teman som rör exempelvis biltrafik, något som också återfinns vid alla studieplatser.

6.3 Jämförelse av studieplatser utifrån bebyggelsekaraktärerna

Indelningen av studieplatser utifrån olika bebyggelsekaraktärer, har både hjälpt mig förmedla studieplatsernas karaktär i arbetet och underlättat för min förståelse för studieplatserna. Genom kategoriseringen kunde på likheter och skillnader i barnens vardagsmiljö beskrivas.

Hur påverkar olika stadsbyggnadsmönster barnens rörelse och upplevelse av närmiljön?

6.3.1 Trafikmiljöns komplexitet

En påtaglig skillnad mellan de tre studieplatserna var komplexiteten av trafiksituationerna som barnen mötte på sin skolväg. Den Naturnära skolan hade endast småskalig bebyggelse, bortsett från landskap och skolan i sig, se fig.3. Bebyggelsen på studieplatsen utgjordes endast av en kategori och trafikmiljön hade en låg komplexitet. Studieplats Byskolan utgjordes också av ett verksamhetsområde, ett tydligt centrum och en järnväg som också påverkade trafikmiljön, se fig. 2. Inga barn från den Naturnära skolan beskrev trafikmiljöer som svåra att förstå eller som stressiga, däremot hade de flera synpunkter om att vägarnas utformning orsakar problem för dem som fotgängare. För studieplats Byskolan var komplexiteten av trafikmiljöer högre på den västra sidan och lägre på den östra. Det barn som intervjuades på den västra sidan var yngre och mer ovan med att vistas "på egen hand" i trafiken, vilket kan bidra till det intrycket. I fallet av studieplats Semiurbana skolan märktes den största skillnaden. Samtalen under intervjuerna påverkades av den miljö jag och barnen från den Semiurbana skolan befann oss i, något som kan avläsas i fig. 1. Jag märkte att barnen, genom trafiktäta miljöer eller miljöer där flera trafikmoment ägde rum samtidigt, riktade sitt fokus på trafiken. För att vistas i trafikmiljöer behöver barn både ha nått en förståelse för trafiksituationer och ha nått en utvecklad simultankapacitet. Flera barn formulerade negativa känslor kopplade till komplexa trafiksituationer såsom fyrvägskorsningar eller cykelleder eller bilister som korsar gångbanor. Utifrån de intervjuer som genomfördes, upplevde jag att en del barn blev stressade i komplexa

trafiksituationer. Barnen hade svårt att formulera sig i trafiktäta miljöer och lättare att formulera sig i lugnare miljöer.

6.3.2 Barns platser

Vilka platser i sin vardagsmiljö använder barnen?

Under intervjuerna framgick det att flera av barnens favoritplatser var samma vid alla tre studieplatser, trots skolornas vitt skilda bebyggelsekontexter. **Affären** återkom som en viktig plats för barnen. Utifrån barnens beskrivningar uppfattade jag det som att barnen upplever en frihet med att kunna ta sig till affären på egen hand. Att ta sig till affärer verkar, utifrån intervjuerna som genomförts, som ett viktigt steg för barnets känsla av självständighet. Vid alla studieplatser beskrevs också **trädgården** som en favoritplats och som en plats de ofta vistas på. Barnen berättade att de kunde ägna sig åt sina intressen som fotboll, basket och kähästar i sina trädgårdar. Alla barn verkade uppskatta sin egen trädgård, oavsett storlek. Bollsporter nämndes exempelvis både av barn med stor gräsmatta med mål i trädgården och av barn som ”bara” hade möjlighet att sparka boll mot ett plank. Några barn beskrev mer informella platser, som inte är avsedda för barn att vistas vid. Platserna som beskrevs under intervjuerna var både dolda, förbjudna platser som barnen själva tog i anspråk. Barnen beskrev att de brukade sitta uppe på taket av ett ”el-hus” och hänga i en gångtunnel. Vid de förbjudna platserna trotsar barnen de vuxnas kodning om var barn ska befinna sig i utemiljön.

6.3.3 Djur och natur

Djur- och naturupplevelser var ett återkommande tema som lyftes då bebyggelsekaraktären landskap förekom: Byskolan och Naturnära skolan. Att temat återkom under intervjuerna gjorde det påtagligt att naturupplevelserna utgör en viktig del av skolvägen för barnen vid Byskolan och Naturnära skolan. Naturupplevelserna var ofta, men inte alltid positiva. Djur- och natur nämndes både som upplevelser längs skolvägen och i relation till deras favoritplatser i sin närmiljö. Två barn beskrev att de ibland aktivt valde vägen genom skogen för att det är ”mysigt” eller ”fint”. Inga av barnen vid den Semiurbana skolan lyfte djur eller natur som en del av deras skolväg.

7. Slutsats

Barns minskande rörelsefrihet i den offentliga miljön är ett pågående problem som måste prioriteras. Genom säkra och trygga skolvägar kommer fler barn att kunna och få tillåtelse att ta sig till och från skola och därmed nå en högre självständighet och fysisk aktivitet. Den självständiga rörelsefriheten är avgörande för barns motorik och den kognitiva förståelsen. Självständig rörelse stärker barnens självförtroende, självkänsla och utvecklar deras sociala färdigheter. Skolvägen behöver vara både trafiksäker och trygg för att föräldrar ska låta barn ta sig självständigt till och från skolan. I jämförelsen av studieplatserna utifrån deras bebyggelsekaraktärer visade det sig att endast barn från Byskolan och Naturnära skolan lyfter temat djur och natur som en del av deras skolväg. För barnen från Byskolan och Naturnära skolan upptar djur och natur en stor del av barnens beskrivningar om både skolvägen och platser de vistas på, men nämns inte alls av barnen från Semiurbana skolan. Förekomsten av komplexa trafiksituationer var större då antalet bebyggelsekaraktärer var fler. Barnens platser i sin närmiljö var, bortsett från natur-relaterade platser, samma oberoende av bebyggelsekontexten. Studien utgår från 13 barn som alla bär på olika erfarenheter och uppfattningar om hur en bra skolväg är. Nedan listas de fenomen som flera av barnen i denna studie beskrev om hur en skolväg ska vara:

- Många barn föredrar en väl belyst skolväg eftersom mörkret orsakar otrygghet.
- Skolvägen ska ha slätt underlag eftersom det gör det skönare och enklare att cykla.
- Bilar och/eller cyklar ska inte korsa gång- och cykelbana.
- Skolvägen ska utgöras av tydligt uppdelade ytor för fotgängare, cyklister och bilister.
- Skolvägen ska ge bra överblick över bilvägar/cykelbanor för att barnen ska se trafiken och för att trafikanter ska se dem.
- Komplexa trafiksituationer ska undvikas.

Barn behöver platser att självständigt kunna ta sig till och vistas på. För att fler barn ska få tillgång till skolvägen behöver den anpassas efter barnen, inte tvärtom.

8. Vidare forskningsförslag

För vidare studier hade det varit intressant att undersöka hur barns rörelsefrihet ser ut för de barn som inte går eller cyklar till skolan. Finns det ett samband mellan barns generella rörelsefrihet och barns möjlighet att ta sig självständigt till och från skolan? Kan skolvägen fungera som en indikator för barns rörelsefrihet? När de barn som tar sig till skolan med aktiv transport en högre daglig aktivitetsnivå? Det hade även varit intressant att inkludera föräldrarnas perspektiv om barns rörelsefrihet eftersom de till stor del håller makten över barns rörelsefrihet. Vad ser föräldrarna som hinder för att barn självständigt ska kunna röra sig i den offentliga miljön? Avslutningsvis hade det varit intressant att vidare undersöka barns rörelsefrihet utifrån olika bebyggelsekaraktärer. Det hade varit givande att i större mån jämföra bebyggelsekaraktärer för att förstå hinder och möjligheter gällande barns rörelsefrihet i olika bebyggelsekontext.

Referenser

- Björklid P. (1992). *Barn och ungdomars upplevelse av trafiksäkerhet i olika närmiljöer. En intervjustudie från tre boendemiljöer med olika trafiktekniska lösningar.* Stockholm: Lärarhögskolan; 1992. TFB rapport 1992:2.
- Björklid P. & Gummesson M. (2013). *Children's Independent Mobility in Sweden* https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001701_001800/Publikation_001705/Children's%20Independent%20Mobility%20in%20Sweden.pdf s. 11-13, 59, 108, 114
- Boverket (2022). *Friyta för lek och utevistelse för förskolor och skolor* <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/krav-pa-tomter/friyta-for-lek-och-utevistelse-for-forskolor-och-skolor/> (hämtad 2023-01-27)
- Boverket (2022). *Säkra och trygga vägar till förskola och skola.* <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/arbetsatt/skolors-miljo/larmiljoer-samhallsbygget/skolvagar/> / (hämtad 2023-01-27)
- Charmaz, K. (2006). *Constructing grounded theory: a practical guide through qualitative analysis.* London: SAGE. s. 2-3
- Crawford et al (2017). *Worries, 'weirdos', neighborhoods and knowing people: a qualitative study with children and parents regarding children's independent mobility* *Health & place*, 2017, Vol. 45, s.131-139
<https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2017.03.005>
- Faskunger, J. (2008). *Barns miljöer för fysisk aktivitet – samhällsplanering för ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet hos barn och unga.* s. 22, 40
- Foster et al (2013). *The impact of parents' fear of strangers and perceptions of informal social control on children's independent mobility*, *Health and Place*, Vol. 26, s. 60-68 <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2013.11.006>
- Göteborgs Universitet (2022). *PEP-rapporten 19-09-2022* <https://www.gu.se/som-institutet/andra-projekt/pep-rapporten> (hämtad 2023-01-29)
- Hansson, C. (red.) (2005). *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad.* Stadens struktur. Malmö: Malmö stad. [STADENS STRUKTUR HANDLINGSPROGRAM - Malmö stad \(yumpu.com\)](https://www.stadensstruktur.se/handlingsprogram).
- Heurlin-Norinder, M. (2005). *Platser för lek, upplevelser och möten: om barns rörelsefrihet i fyra bostadsområden.* Diss. Stockholm : Stockholms universitet

- Kylin, M. (2004). *Från koja till plan: om barnperspektiv på utemiljön i planeringssammanhang*. Diss. (sammanfattning) Alnarp : Sveriges lantbruksuniversitet, 2004 <http://epsilon.slu.se/a472.pdf> s. 23, 32, 33, 66
- Kylin, M. & Fridell, L. (2021). *Friyta och lekvärde på skolgårdar: en studie om yta och kvalitet ur ett barnperspektiv*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:slu:epsilon-p-111555>
- Nationalencyklopedin (2022). *säkerhet*.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/säkerhet> (hämtad 2023-02-20)
- NTF, Nationella trafiksäkerhetsförbundet (u.å.a). *På egna ben*
<https://ntf.se/konsumentupplysning/barn-i-trafiken/pa-egna-ben/> (hämtad 2023-01-27)
- NTF, Nationella trafiksäkerhetsförbundet (u.å.b). *Cykla på egen hand*
<https://ntf.se/konsumentupplysning/barn-i-trafiken/cykla-pa-egen-hand/> (hämtad 2023-01-27)
- Patel, Runa & Davidson, Bo (2003). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 3., [uppdaterade] uppl. Lund: Studentlitteratur
- Qvarsell, B. (2003). *Barns perspektiv och mänskliga rättigheter Godhetsmaximering eller kunskapsbildning?*
Pedagogiska institutionen, Stockholms universitet.
<https://open.lnu.se/index.php/PFS/article/view/1202/1051> s. 101, 107, 109
- Thiberg, S. (1982). *Människa - närmiljö - samhälle*. [Ny tr.] Stockholm. s. 24
- Åhl, Cecilia, Karlsson, Jonas & Ingeström, Shanti (2020). *Handbok för barns delaktighet och inflytande: teori och praktik för nyfikna läsare som vill lära sig mer om värdet av barnets perspektiv*. Första upplagan Stockholm: UNICEF Sverige
<https://unicef.se/vad-vi-gor/barns-ratt-till-delaktighet-och-inflytande> . 16-17

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>

JA, jag ger härmed min tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.