



Skolvägens betydelse för barn och ungdomars hälsa och skolresultat.

En fallstudie om förutsättningarna i Broby.

Erik Persson

Examensarbete/Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsingenjörsprogrammet

Alnarp 2023



Skolvägens betydelse för barn och ungdomars skolgång och skolresultat. En fallstudie om förutsättningarna i Broby.

The importance of the school route for children and young people's school attendance and school results. A case study about the conditions in Broby.

Erik Persson

Handledare:
Planering och Förvaltning

Märit Jansson, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur,

Examinator:
Planering och Förvaltning

Matilda Alfengård, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur,

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0841

Program/utbildning: Landskapsingenjörsprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2023

Omslagsbild: Erik Persson

Upphovsrätt: Alla bilder är tagna av författaren, Erik Persson.

Nyckelord: Aktiv skolpendling, barns rörlighet, barn och trafiksäkerhet, skolprestationer

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Forskning visar att en aktiv skolväg bidrar till bättre skolresultat och hälsosammare liv för elever. Forskning visar också att barn och ungdomar som aktivt tar sig till skolan (till fots eller med hjälp av cykel) minskar medan allt fler blir transporterade till skolan med bil. Arbetet omfattar en fallstudie i Östra Göinge kommun där statistik visar att skolresultaten är bland de sämsta i Sverige sedan en längre tid.

Syftet med det här arbetet är att undersöka vilka kvalitéer hos skolvägen som främjar aktiv transport för barn och ungdomar, samt att ta fram kunskap om aktiv skolväg, dess kvaliteter och dess inverkan på skolresultatet.

Arbetet baseras på en litteraturstudie och en fallstudie av området kring skolorna i Broby i Östra Göinge kommun. Litteraturstudien har genomförts med hjälp av informationsinsamling av forskningsbaserad kunskap samt av relevanta rapporter från myndigheter. I fallstudien ingår platsbesök med observation och foto samt dokumentstudier och intervjuer. Kolada.se samt Lantmäteriets karttjänst har varit viktiga verktyg med att analysera området.

Resultatet från litteraturstudien visar en tydlig bild av att en aktiv skolväg gynnar skolresultat och även andra faktorer så som bättre hälsa hos elever som väljer att färdas aktivt till och från skolan. Resultatet från fallstudien visar att Broby i Östra Göinge kommun kan bidra till att göra skolvägen säkrare, tryggare och mer lockande för aktiv transport till och från skolorna.

Slutsatserna i denna studie är att Broby bör satsa på att få fler barn och ungdomar att aktivt ta sig till och från skolan och att det finns möjligheter att arbeta med både en fysisk miljö och andra faktorer. En grundlig kartläggning av hur eleverna tar sig till och från skolan bör göras av skolan och samband mellan skolresultat och skolresa kan studeras både lokalt i Broby och i nya studier.

Nyckelord: Aktiv skolpendling, barns rörlighet, barn och trafiksäkerhet, skolprestationer

Summary

Research shows that an active school route contributes to better school results and healthier students. Research also shows that children and young people who actively get to school (on foot or by bicycle) are decreasing, while more and more are being transported to school by car. This thesis includes a case study in Östra Göinge municipality, where statistics show that school results are among the worst in the nation since a long time.

The purpose of this work was to investigate which qualities of the school route that promote active transport for children and young people, as well as to develop knowledge about the active school route, its qualities and its impact on school results.

The work is based on a literature study and a case study of the area around the schools in Broby in Östra Göinge municipality. The literature study has been carried out with the help of information gathering of research-based knowledge and relevant reports from authorities. The case study includes site visits with observation and photos as well as document studies and interviews. Kolada.se and the Lantmäteriet's map service have been important tools in analyzing the area.

The results from the literature study show clearly that an active school route benefits school results and also other related factors such as better health in students who choose to travel actively to and from school. The results from the case study show that Broby in Östra Göinge municipality can contribute to making the school route safer and more attractive for active transport to and from the schools.

The conclusions of this study are that Broby should invest in getting more children and young people to actively get to and from school, both through interventions in the physical environment and other actions. A thorough mapping of how students get to and from school should be done and connections to school results both locally and in general....

Keywords: Active school commuting, Childrens mobility, children and traffic safety, school performance.

Innehåll

Innehåll	5
Tabell och figurförteckning	6
Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte och frågeställning	8
1.2.1 Syfte och mål	8
1.2.2 Frågeställningar	8
1.2.3 Definition	8
1.3 Material och metod	8
1.3.1 Broby som fallstudie	9
1.4 Avgränsningar	12
Resultat	13
2.1 Litteraturstudie	13
2.1.1 Hur en aktiv skolväg främjar skolresultat	13
2.1.2 Vad som främjar en aktiv skolväg	14
2.2 Fallstudien	16
2.2.1 Platsbesök med observation	16
2.2.2 Intervjuer	19
2.3 Reflektion och analys av fallstudien	22
2.3.1 Platsbesöket	22
2.3.2 Intervjuerna	23
Diskussion	25
3.1 Metoddiskussion	28
3.1.1 Litteraturstudie	28
3.1.2 Fallstudie	28
3.1.3 Framtida studier	29
Referenser	30
Tack 35	
Bilaga 1	36

Tabell och figurförteckning

Tabell 1- Statistik från Kolada.se, sammanställt i Excel.....	12
Figur 1 – Broby 1960 (Lantmäteriet 2022).....	10
Figur 2 – Broby 2022 (Lantmäteriet 2022).....	11
Figur 3 - Orientering för avgränsning (Lantmäteriets karttjänst 2023)	12
Figur 4 Flygfoto över Broby, analys av förutsättningarna för barn och ungdomar som ska till skolan genom torget (Lantmäteriet 2022).	16
Figur 5 Infarten till skolorna vid Per Johnssons väg.....	17
Figur 6 kyrkogatan med riktning mot Göingeskolan..	18
Figur 7 Rutten eleverna tog på väg till skolan från den nya busshållplatsen (Lantmäteriet 2022).	18

Inledning

1.1 Bakgrund

Sedan den 1 januari 2020 är FN:s konvention om barnets rättigheter, den så kallade barnkonventionen, lag i Sverige. Det är en lag som omfattar totalt 54 artiklar som nämner barn, bland annat att i alla frågor och åtgärder som berör barn, bör barnets bästa beaktas (Unicef u.å). Det gäller även den fysiska miljön vilket leder till att många kommuner måste hitta arbetsätt för detta. Det handlar bland annat om arbete med hur barns skolvägar är utformade (Boverket, 2020). Skolvägen är en viktig del av stadsnätet och främst viktig för barn som använder den på daglig basis.

På senare år har forskning om barns hälsa fått alltmer uppmärksamhet, främst med fokus på övervikt och begränsad fysisk aktivitet, men också psykisk ohälsa som depression (Boreham & Riddoch 2001). Enligt Folkhälsomyndigheten vistas barn alltmer sällan i grönområden, då andelen som gör det dagligen har minskat från 78 procent 2003 till 49 procent 2019 (Folkhälsomyndigheten 2021). Folkhälsomyndigheten upplyser även om att barn och unga är inaktiva under större delen av sin vakna tid och att den inaktiva tiden ökar med åldern (Folkhälsomyndigheten 2019).

En passiv färd till skolan, till exempel med bil, bidrar till barns inaktivitet och dessutom till fler stressade förare i morgontrafiken på väg till skolor, vilket leder till att skolvägen blir otrygg och säkerheten minskar (Boverket 2022). Det skapar ökade trafikfaror, speciellt i områden var barn vistas, vilket utgör en av flera barriärer för att aktivt ta sig till skolan. Idag är möjligheterna begränsade för barn att självständigt och aktivt förflytta sig i sitt närområde, speciellt barn under 11 år (Shaw *et al.* 2015). Många studier lyfter att föräldrar är tveksamma till att låta barnen ta sig själva till skolan (Carver *et al.* 2013; Pfledderer *et al.* 2021).

Färdsättet till skolan har stor betydelse för barn och ungdomar. En studie visar att barn som blir skjutsade till skolan med bil är mindre aktiva under hela dagen jämfört med barn som till exempel cyklar eller går till skolan (Westman *et al.* 2013). En aktiv färd till skolan verkar alltså ha en effekt på barns aktivitetsnivå även utanför skoldagen. Studier visar dessutom att barn som aktivt tar sig till skolan mår generellt bättre och presterar bättre i skolan (Sigfúsdóttir *et al.* 2006). Upplevelser längs skolvägen som stimulerar barns sinnen kan öka den kognitiva förmågan och bidra till att barn är mindre stressade under dagen i skolan (Westman, 2017).

Hur kan den bebyggda miljön främja att fler ungdomar och barn aktivt tar sig till skolan? På vilket sätt kan kommunens arbete med skolvägen främja positiva effekter som att skolresultaten förbättras? Detta är frågor som är viktiga i Östra Göinge kommun där det finns en ambition om att på lång sikt få fler ungdomar att gå ut skolan med godkända betyg (Östra Göinge 2019). I denna kommun uppmärksammar man skolvägens funktion och betydelse samt önskar få mer

kunskap om hur skolvägen kan medverka till en bättre skoldag för barnen och ungdomarna i orten Broby.

1.2 Syfte och frågeställning

1.2.1 Syfte och mål

Syftet med det här arbetet är att ta fram kunskap om aktiv skolväg, dess kvaliteter och dess inverkan på skolresultatet. Målet med arbetet är att undersöka vilka kvaliteter hos skolvägen som främjar aktiv transport för barn och ungdomar.

1.2.2 Frågeställningar

- Hur kan en aktiv skolväg gynna barns skolresultat?
- Hur kan kommunen främja att barn aktivt tar sig till skolan?

1.2.3 Definition

”Aktiv” transport i detta arbete avser fysisk transport, det vill säga till fots eller med cykel. Motsatsen ”passiv” transport omfattar transport där ingen fysisk aktivitet krävs, till exempel transport med bil.

1.3 Material och metod

Arbetet har genomförts främst som en fallstudie där fokus har varit på Broby centrum och skolstråken mellan Göinge- och Prästavångsskolan. Parallellt med fallstudien genomfördes en litteraturstudie som sammanställer forskningsstudier om skolvägen och vilken påverkan den har på barn och ungdomar. Litteraturstudierna har använts som grund för fallstudien i Broby.

I arbetet med litteraturstudien gjordes informationsinsamling av forskningsbaserad kunskap samt av relevanta rapporter från myndigheter. Referenslistor från litteraturstudier och rapporter blev aktuella att användas för att underlätta informationssamling. Litteraturundersökningen skedde via databaserna Scopus, Web of Science och Primo för att få en bred uppfattning om ämnet.

Några nyckelbegrepp som använts som bl a sökord i detta arbete är:

- Active school commuting
- Children’s mobility
- Children’s/adolescent’s’ travel experience
- Urban space
- Children and traffic safety
- Active school route

- Academic performance
- School achievements

I fallstudien ingår intervjuer, platsbesök, fotografering av skolvägen och analys av stadsplaneringen med hjälp av flygfoton. Under platsbesöket i Broby fick jag möjlighet att träffa en kommunanställd som jobbar med stadsplanering för Östra Göinge kommun (Intervjuperson 1) för att diskutera förutsättningarna i Broby. Till vårt möte hade jag förberett en intervju med åtta frågor. Dessa frågor skickades även till respektive skolornas rektorer för att få deras perspektiv på situationen via mejl. Via telefonsamtal fick jag chansen att ställa liknande frågor till en som är anställd första lärare i kommunen (Intervjuperson 2). En spontan intervju med en invånare i Broby tog även plats under platsbesöket (Intervjuperson 3). Deras syn på skolvägen i Broby är en viktig kunskapskälla eftersom alla tre har olika bakgrund, perspektiv på skolvägen och hur barnen tar sig till och från skolan. Efter önskan hålls alla personer som blev intervjuade anonyma. Resultatet av intervjuerna sammanställdes genom meningskoncentration (Kvale *et al.* 2014).

Vid tre tillfällen (15 november, 28 november, 5 december) utfördes platsobservationer i Broby. Under dessa tillfällen har jag analyserat skolvägarnas kvalitéer, samt observerat skolvägarna för att få en uppfattning om hur eleverna transporterar sig till skolorna. Observationer i form av en ”skuggning” av ett gäng elever som hoppade av i den nya busstationen genomfördes i samband med att analysera hur de tar sig genom byn på vägen till skolan och få en uppfattning om vilka hinder som dessa barn och ungdomar ställs inför. Dokumentationen har gjorts med hjälp av fotografering och anteckningar som underlag för platsanalys. Observationerna är ”*naturalistiska*” och datainsamlingen av informell typ.

Verktygen Kolada.se som samlar och analyserar data från Sveriges statistiska central byrå (SCB) och andra myndigheter har använts för att kunna jämföra och analysera information. Lantmäteriets kartfunktion har använts för att kunna ge en bredare bild och förståelse på rådande situation i Broby.

1.3.1 Broby som fallstudie

Östra Göinge är en liten kommun som består av drygt 15 000 invånare med centralorten Broby som huserar 3000 invånare. Broby centrum är under pågående utveckling där stråken till skolan och idrottsområdet vid Prästavång- och Göingeskolan kommer vara fokus i detta arbete. Utvecklingen av Broby centrum är ett intressant fall då det finns många komplexa faktorer att ta hänsyn till, exempel på dessa är socioekonomiska aspekter, trafiksäkerhet och trygghetsupplevelser.

Sverige var på 1960-talet i högkonjunktur och industrin blomstrade och på grund av bostadsbrist satsades det stort på bostadsbyggandet runt om i landet. Mellan åren 1965–1974 byggdes nästan en femtedel av bostäderna vi har i Sverige och miljonprogrammet var ett faktum (Boverket 2020). Industrialismens och privatbilismens ökade krav på framkomlighet gjorde att städernas rumsliga

planering anpassades och bilen fick en större plats i staden (Lieberg & Zini 1992). Detta är väldigt tydligt i Broby som i många år varit starkt knutet till industriverksamhet. Rutnätsplaneringen och att byn har växt markant sedan 1960-talet blir tydligt vid studier av flygfoton (se figur 1 och 2).



Figur 1 – Broby 1960 (Lantmäteriet 2022)

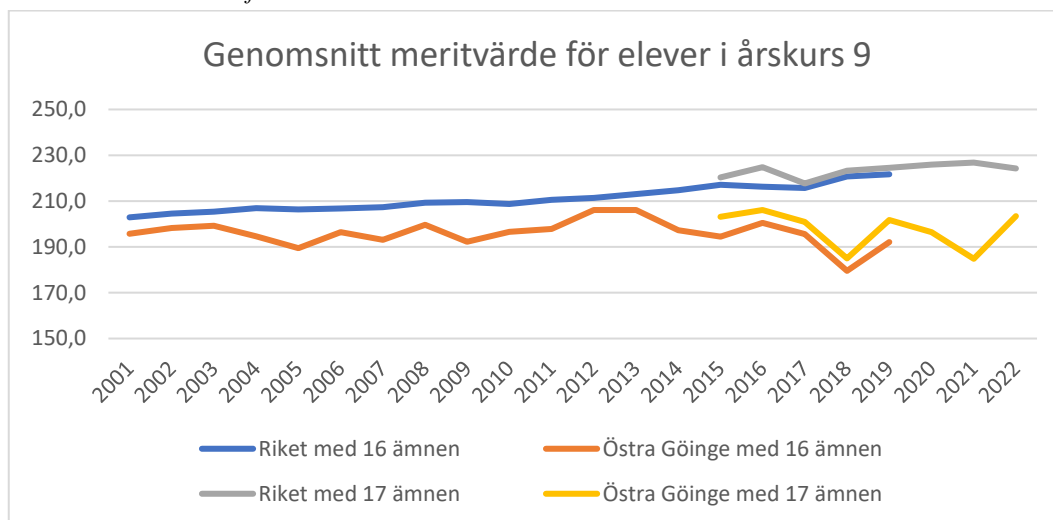


Figur 2 – Broby 2022 (Lantmäteriet 2022)

Industriverksamheten i kommunen har under många årtionden gjort att attityden och synen på utbildning som en väg till arbete varit dålig, vilket har bidragit med en ”anti-pluggkultur” speciellt för elever vars föräldrar har en kort utbildningsbakgrund, enligt kommunens beredningsrapport (Östra Göinge kommun 2022). Sedan finanskrisen 2007/2008 som slog hårt på industrier runt om i landet har kommunen haft socioekonomiska utmaningar med hög andel arbetslösa, många bidragstagare samt en låg utbildningsnivå. Vid flyktingkrisen 2015 hade Östra Göinge landets största mottagande av nyanlända barn och unga, vilket ytterligare bidragit till de ökade socioekonomiska utmaningar kommunen upplever.

Det postindustriella arvet samt de socioekonomiska faktorerna kan vara en av många möjliga anledningar till att Broby-skolornas skolresultat är under önskat värde och under snittet för Sverige. De dåliga skolresultaten har varit närvarande i över tjugo år enligt statistik samlad från Kolada (se tabell 1).

Tabell 1. Data samlat från Kolada.se



1.4 Avgränsningar

En avgränsning har varit nödvändig för fallstudien. Skolvägen för varje enskild elev ser olika ut och kartläggning av förutsättningarna för var individ hade inte varit möjlig under arbetets tidsram. Lokalt sett kommer skolvägen i detta arbete att fokuseras på Per Johnssons (se figur 3, nummer 1, markerad gul) väg samt Kyrkogatan (se figur 3, nummer 2, markerad orange) som ansluter direkt till skolorna. Dessa två vägar berör samtliga elever på skolan och ligger till grund för förutsättningarna i arbetet.



Figur 3 - Orientering för avgränsning (Lantmäteriets karttjänst 2023).

Resultat

2.1 Litteraturstudie

2.1.1 Hur en aktiv skolväg främjar skolresultat

Den fysiska miljön.

Gröna kvaliteter så som träd och buskar kring skolor kan ge positiva effekter för både elevers hälsa och skolresultat. En studie visar att exponering för gröna utemiljöer är kopplat till bättre fysisk och psykisk hälsa (Triguero-Mas *et al.* 2015). En liknande studie konstaterar att gröna element så som träd och buskar placerade inom 1000 meter från skolan har en positiv effekt på skolresultat och skolprestationer (Tallis *et al.* 2018). Den fysiska miljön kan även gynna barns kognitiva förmåga efter att ha exponerats för grönområden (Dadvand *et al.* 2015). Grönområden har en naturlig återhämtande effekt på människor, och i samband med en skolväg i grön miljö skulle barns koncentration och spontana uppmärksamhet kunna öka innan starten på skoldagen (Dahlgren 2007). Enligt Dahlgren skulle barn då kunna komma till skolan piggare, mer rofyllda och mindre konfliktbenägna (Dahlgren 2007). Barn kan då ges chansen att stimulera sina sinnen på väg till skolan via lukt, smak, känsel, syn och hörsel, vilket kan bidra till en ökad minneskapacitet under skoldagen (Dahlgren 2007).

Aktiv skolväg gynnar både kropp och sinne.

Den fysiska aktiviteten främjar både hälsa och skolresultat. Barn och ungdomar som rör sig aktivt till skolan har bättre kognitiv förmåga och presterar bättre under stress (Martínez-Gómez 2011). David Martínez-Gómez (2011) förklarar att den fysiskt aktiva resan till skolan bidrar med funktioner i hjärnan som främjar informationsupptagningen och blodflöde till hjärnan som påverkar humör, koncentration, minne och klassrumsbeteende. Därav kan en aktiv skolväg främja akademiska resultat (Martínez-Gómez 2011).

Skolvägen är en essentiell del av barnets uppväxt som bör främjas och nyttjas aktivt. För att skolvägen ska ha en positiv effekt på barn är det viktigt att skolresan sker på ett aktivt sätt. Det är viktigt att redan i tidig ålder skapa intresse för natur och miljö bland barn för att de skall utveckla miljövänliga vanor så som aktiv transport (Johansson & Küller 2005). Att skolvägen används aktivt har positiva effekter både för barn och ungdomar men även för miljön i stort, då färre bilar runt omkring skola bidrar med ökad säkerhet, bättre luftkvalité och hälsosammare elever (Westman *et al.* 2013).

Genom att främja en aktiv skolväg, främjar man samtidigt barn och ungdomars hälsa och välbefinnande. Barn som självständigt och aktivt reser till skolan främjar deras utveckling och hjälper dem utforska deras närområde, vilket har en positiv

effekt på deras välmående och beteende (Westman 2017). Möjligheten att självständigt och aktivt ta sig runt för barn och ungdomar har stora effekter på deras fysiska, psykologiska, kognitiva och sociala hälsa (Shaw *et al.* 2015). Det är viktigt för barn att utveckla nära bekantskap med sitt närområde för att kunna öva sig på aktiv rörelsefrihet; barn knyter starkare band till en plats när möjligheten ges för att självständigt utforska och röra sig (Johansson *et al.* 2020). En aktiv färd till skolan kan ge upphov till positiva känslor, till exempel lycka, spänning eller ge lugnande effekt i kontrast till dom som passivt blir transporterade med bil (Ramanathan *et al.* 2014).

Rörelsefriheten till och från skolan är en gynnsam faktor för mognaden och utvecklingen hos barn (Legorburu *et al.* 2022). Studier visar att barn som aktivt tar sig till skolan har en högre säkerhets uppfattning än barn som blir transporterade passivt till skolan (Egli *et al.* 2020).

2.1.2 Vad som främjar en aktiv skolväg

Kvaliteter

För att främja en aktiv skolväg krävs det innovativa och kreativa miljöer för barn och ungdomar. Det ökar dessutom deras miljömedvetande, ger insikt om deras hälsa och upphov till en förändrad livsstil (Dahlgren 2007). Kvaliteter hos skolvägen som kan främja en aktiv resa är att den är estetiskt tilltalande, att promenaden till skolan är behaglig med tydliga gångvägar och stigar, tillgängligheten att kunna ta sig till olika områden utanför skolområdet och att trafiknivån är låg på vägarna intill (Owen *et al.* 2004). Faktorer som topografi, tydligt avskilt mellan fotgängare och cyklister, hög standard på vinterväghållningen, bra belysning och övergångställenas utformning och säkerhet är viktiga faktorer för att skolvägen ska ha en hög transportkvalitet (Vägverket 2006). Fartdämpande åtgärder har en dramatisk effekt på tillgängligheten för barn (Johansson & Küller 2005).

Förutsättningar

Det finns en stor skillnad på hur barn tar sig till skolan beroende på om de växer upp på landsbygden eller i tätortssamhällen. Föräldrar skjutsar sina barn från landsbygden i större utsträckning än de som bor i staden, skriver Pia Björklid i boken *Svensk miljöpsykologi* (Johansson & Küller 2005). Den fysiska miljön är viktig för barn när det kommer till att skapa en identitet i relation till deras närmiljö (Björklid 2005). I en studie där man bad barn och ungdomar från landsbygden och innerstan skriva en uppsats om hur de ville bo visade det sig att barn från landsbygden under sin uppväxt har en större anknytning till fysiska platser, vilket gör att de uppskattar fysisk miljö på ett annat sätt än storstadsbarn (Johansson & Küller 2005). Platsförankringen kan beskrivas som kulturell, eftersom den är förknippad med föräldrars livsstil och präglad av de förutsättningar som finns på platsen där de lever och växer upp skriver Maria Nordström (2005) i kapitel 9 ur boken *Svensk miljöpsykologi*. Hon menar att förklaringen kan ligga i att den emotionella interaktionen med föräldrarna under uppväxten kan ligga till grund för platsförankringen. Föräldrars beteende och attityder är särskilt betydelsefulla för barnens förutsättningar att tillämpa aktiv och självständig färd till skolan

(Johansson & Küller 2005). Där finns många fördelar för barn i landsbygden att implementera aktiv mobilitet men det är samtidigt svårt när det är stora avstånd mellan destinationerna för barn att resa på egen hand.

Föräldrar och barns perspektiv på hinder

Föräldrar dikterar ofta hur deras barn tar sig till och från skolan, och föräldrarnas uppfattning om skolvägen påverkar deras barns möjligheter till självständig och aktiv skolresa. Det är vanligt att föräldrar tolkar skolvägen som farofylld, men även att bilen är en bekvämlighet och morgonrutinerna underlättas när föräldrarna ska till jobbet med bilen. De hinder som föräldrar upplever enligt en studie visar omfattningen av de faktorer som spelar in när föräldrar överväger att låta sina barn självständigt ta sig till skolan (Pfledderer *et al.* 2021):

- farliga korsningar
- trafikvolymen och trafikhastigheten,
- distanserna till och från skolan,
- kriminalitet
- vädret
- barnen inte är samarbetsvilliga på morgonen
- bilen är lätt tillgänglig

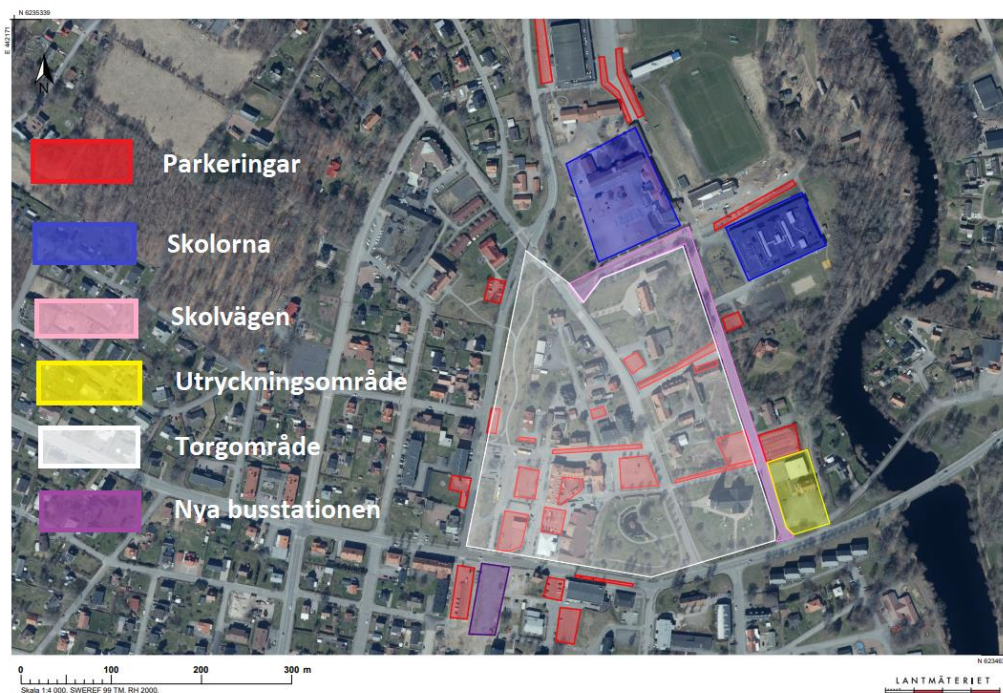
Att föräldrar föredrar att köra barnen till skolan bidrar till mer trafik i skolområdet vid morgon och eftermiddag (Legorburu *et al.* 2022) vilket minskar trygghet- och säkerhetsfaktorn. Trafiken är det största hotet mot barns självständiga rörelse (Johansson & Küller 2005). Blandtrafik, det vill säga där cyklister, fotgängare och bilar delar en yta av vägen, främjar inte aktiv transport. Det kan till och med bidra till en ökad mängd bilar i omlopp på skolvägen och hindra en aktiv skolväg för barn och unga (Westford 2010). Det blir en ond cirkel där man i hopp om att ”öka säkerheten” för sitt barns välfärd bidrar till en ökad osäkerhet för den oskyddade trafikanten. Höga ljud från sirener och kraftiga inbromsningar kan utlösa stress och ångest hos barn och bidra till att skolvägen upplevs obehaglig (Vägverket 2006). Föräldrar är idag mer oroliga för trafiken än tidigare vilket är huvudanledningen till att barnen blir avlämnade och hämtade från skolan (Björklid & Gummesson 2013). Hon skriver samtidigt att mer än hälften av barnen som blir körda till skolan i deras studie önskade en mer aktiv skolväg.

Föräldrar och barn har olika perspektiv på tillvaron, och upplever inte samma barriärer när det kommer till aktiv transport till skolan (Pfledderer *et al.* 2021). Barn visar i regel mindre oro över trafik än föräldrarna och är generellt mer oroliga för främlingar och deras agerande (Björklid & Gummesson 2013). Både föräldrars och barns perspektiv på barriärer och hinder är viktiga för att en aktiv skolväg ska fungera. Det är viktigt att föräldrar förstår barn och ungdomars behov av att aktivt röra på sig, och följderna av hur bilresor påverkar deras aktiva nivå under skoldagen och vilken effekt den kan ha på deras skolresultat (Westman *et al.* 2013). Föräldrar och myndiga har dålig kunskap om hur passiv transport med bil påverkar deras barns välmående, men de visar sig bekymrade när de får förståelse för det (O'Brien *et al.* 2000). Via dialog kan man motivera föräldrar att reducera bilanvändningen och motivera aktiv transport (Westman *et al.* 2013).

2.2 Fallstudien

I Broby finns skolorna Prästavångsskolan och Göingeskolan (se figur 4). Prästavångsskolan är för låg- och mellanstadieelever från förskola till årskurs 6 och 370 elever går på skolan. Göingeskolan precis intill är för elever i högstadiet och huserar årskurserna 7 till 9 med cirka 280 elever. Skolorna i Broby ligger centralt i byn strax nordost om torget. De är placerade i direkt anslutning till Per Johnssons väg och Kyrkogatan som är hårt trafikerade under morgon och eftermiddagstid då elever lämnas av eller hämtas upp vid skolorna. Eftersom skolorna ligger så centralt som de gör är bebyggelsen runt omkring typiskt den man finner i var by och stad; banker, gästgivare, livsmedelsbutiker, kommunhus och privata tomtmarker. Det centrala läget för skolorna gör att eleverna har en kort väg till torget i Broby varav många elever från Göingeskolan spenderar sina raster med att vandra ner till den lokala Coop och sedan tillbaka till skolan.

2.2.1 Platsbesök med observation



Figur 4 - Flygfoto över Broby, analys av förutsättningarna för barn och ungdomar som ska till skolan genom torget (Lantmäteriets 2022).

Biltrafiken i Broby.

Den direkta upplevelsen av Broby är att byn är planerad främst för bilister. Eftersom Broby ligger på landsbygden blir bilen en viktig resurs som färdmedel och det är tydligt i stadsplaneringen. Det blir väldigt evident på plats med mängden parkeringar runtom torget och centrum att bilen har en central roll i hur man tar sig fram i byn (se figur 3).

Med byns industriella historia har godstrafiken bidragit till att vägarna är extra breda för körfälten i Broby. Eftersom skolorna ligger centralt bredvid andra näringsdrivande verksamheter, och strax söder om industriområdet finns där alltid trafik i närheten av skolorna. Under mina besök i Broby upplevde jag att vägarna Per Johnssons väg och Kyrkogatan som ansluter direkt till skolan är hårt trafikerade på morgon och eftermiddag när barnen ska lämnas eller hämtas från skolorna.

I änden av Kyrkogatan finns utryckningsstation för ambulans och brandbilar vilket kan vara en problematisk placering när Kyrkogatan främst används av barn och ungdomar.

Observationer av skolvägen

Gång- och cykelbanan på skolvägarna är otroligt smala i förhållande till vägen för bilar (se figur 4 och 5). Ytmässigt blir gång- och cykelvägen marginaliserad och kan utgöra en fara för trafikanter. Att inte prioritera den oskyddade trafikanten skulle kunna vara en fara för barn och unga som tar sig aktivt och självständigt genom byn. Det skulle även kunna resultera i att föräldrar upplever skolvägen som farofylld plats för deras barn och hindra aktiv färd till skolan.



Figur 5 - Infarten till skolorna vid Per Johnssons väg.

Övergångsställen i byn är över lag få, och ibland även svåra att se samt märkligt placerade i anslutning till skolan. Flera vägar i byn är långa tack vare rutnätsplaneringen och eftersom det är få övergångsställen blir distanserna mellan dem stora. Detta kan bidra till att barn bildar en tendens att oskyddat korsa vägen vilket skulle kunna öka risken för fel i trafiken. Kyrkogatan (se figur 5) som är lång och saknar tydliga övergångsställen som hade kunnat vara lämpliga att ha på flera ställen då det observerades att barnen som gick på vägen korsade den oskyddat. Barn som kommer från södra och centrala delarna av Broby via aktivt färdssätt utmanas av detta hinder på daglig basis.



Figur 6 - kyrkogatan med riktning mot Göingeskolan.

Under mina platsbesök observerade jag att majoriteten av eleverna på båda skolorna blev skjutsade till skolan. Det var samtidigt en del A-traktorer som var parkerade i närheten av skolorna. Endast ett fåtal elever gick eller cyklade till och från skolan under mina tre besök i Broby. Det visar sig rätt tydligt på plats att den prioriterade målgruppen längs skolvägen är bilister. Bristen på cykelparkeringar var också anmärkningsvärt runt om i byn och speciellt vid och runt om simhallen och idrottsföreningen norr om skolan.

Skuggning av elever

Under platsbesöket 28 november skuggade jag ett par elever som hoppade av på den nya busshållplatsen och följde de på deras sista bit till skolan (se figur 6). Eleverna genade genom torget och parkeringar på väg till skolan. I genomsnitt tog det eleverna 8-10 minuter att gå från busstationen till Göingeskolan.



Figur 7 - Rutten eleverna tog på väg till skolan från den nya busshållplatsen (Lantmäteriet 2022).

2.2.2 Intervjuer

I mitt möte med Intervjuperson 1 frågade jag om kommunen hade en strategi för att få ungdomar att aktivt ta sig till skolan. Intervjuperson 1 förklarade att kommunen inte hade det, men att respektive skola möjligtvis har. Intervjuperson 1 fortsätter med att det hade varit välkomnat med en strategi inför projekteringen av centrum som ska förtätas inom snar framtid.

- *Vi vill gärna ha en strategi för att kunna projektera Broby centrum som ska förtätas, och självklart vill vi gärna främja gång- och cykelnätet (Intervjuperson 1).*

Enligt Intervjuperson 2 från skolverksamheten fanns ingen strategi för att få ungdomar att aktivt ta sig till skolan. Däremot säger Intervjuperson 2 att det finns en rörelsesatsning som skulle kunna bidra till en mer aktiv skolväg. Rörelsesatsningen sker främst i skolområdet, det kan vara aktiva pauser på lektioner där man avsätter 5 minuter för att öka pulsen på eleverna. Intervjuperson 2 menar att i och med att en stor del av barnen har en längre bit till skolan blir det skolskjuts in till skolan som gäller. Intervjuperson 2 tillägger samtidigt:

- *De som bor i närområdet går eller cyklar. Dom som bor längre bort reser med bil eller buss. Där är en tydlig ökning av A-traktorer hos 15-åringarna och uppåt, mopederna har dock blivit färre... (Intervjuperson 2).*

Under mötets gång med Intervjuperson 1 hamnar diskussionen i den nya lagen om barnkonventionen som blev införd 2020, om hur barn och ungdomar blir involverade i frågor som berör dem, när lagen appliceras i kommunens verksamhet. Enligt Intervjuperson 1 är det en självklarhet att involvera barn och ungdomar i samhällsfrågor eftersom barnens perspektiv är viktiga. Intervjuperson 1 berättade att det nyligen gjorts en ”kickbikebana” som barn och ungdomar hade önskat sig efter flera dialoger. Det planeras också en ny lekplats i centrum där barnen i byn ska vara delaktiga i att dela sina idéer och tankar.

Under 2021 gjordes ett stort arbete för att försöka höja skolresultaten i kommunen då en politisk beredning, med samtliga partier representerade, tillsattes. Det innefattade bl.a. så kallade skoldialoger dit alla föräldrar, företagare, föreningar mfl bjöds in för att diskutera skola tillsammans med politiker och tjänstepersoner från skolan. Dessvärre var engagemanget inte lika stort som kommunen hade hoppats på.

- *Det är relativt lätt att få tag på barnen och ungdomarna, och speciellt via elevrådet, men det är också främst ”högrepresterande barn” och därmed delvis missvisande när det gäller förutsättningarna för att förbättra skolbetygen. Det är definitivt svårare att samla och engagera föräldrarna (Intervjuperson 1).*

Problematiken att samla föräldrarna kan bero på många faktorer, hinder i form av att vardagen kommer i vägen eller att man investerar sin fritid på annat man anser

vara viktigare. Det kan vara att föräldrar inte förstår eller ser problematiken som råder i Broby och därför inte engagerar sig.

Förutsättningarna i Broby med den tydliga rutnätsplaneringen och industrin som format byn samt trafiken är evident (se 2.2.1). Att bilen är det främsta transportmedlet är väldigt tydligt i stadsplaneringen. Stor plats ges till bilister i form av parkeringar och majoriteten av den totala ytan av vägnätet i centrum. Mängden biltrafik vid skolområdet vid morgon och eftermiddag är påtaglig, Intervjuperson 1 förklarar:

- *Bilen är ju viktig i landsbygden, det är det ingen tvekan om... dessutom är väg 19 en tungt belastad väg vad gäller såväl personbilar som godstrafik. Utöver det ska barnen från de närliggande byarna, Sibbhult och Glimåkra, in till högstadieskolan i Broby som gör att fler bilar är i omlopp på vägarna runt skolorna (Intervjuperson 1).*

Intervjuperson 3 i Broby berättar att hen blev påkörd av en bil på skolvägen en gång i sin ungdom för cirka 10 år sen, när hen skulle till skolan på cykeln. Krocken skedde på Kyrkogatan vid utfarten från parkeringen intill kyrkan (se figur 5). Intervjuperson 3 berättar att hen kom cyklandes från gamla bron, och förbi uttryckning stationen. Längst ner på gatan såg hen skolbussarna och berättar:

- *Bussarna skymde sikten, så jag ville inte cykla på den sidan...där är en massa elever som hoppar ut ur bussarna och fotgängare som går på den sidan, så jag körde över till andra sidan. Det kommer en bil ut från parkeringen vid kyrkan samtidigt som han gör en snäv högersväng och kör in i mig. Jag såg inte bilen och han såg inte mig i tid nog för att stanna. Vi körde båda sakta så de gick bra men cykeln fick sig en smäll. De var mitt fel, jag körde ju på fel sida. Men orsaken till det var ju för bussarna vid skolan som skymde sikten och det gick ju inte att cykla på den sidan.*

Intervjuperson 3 fortsätter med att berätta att det är ingen överdriven trafikmängd i Broby som helhet, vilket har varit en av huvudanledningarna till att hen är kvar idag i Broby:

- *Jag är högekänslig, det vill säga jag reagerar mycket på intryck och ljud och blir lätt trött. Det har varit positivt för min del att växa upp i en by som inte hade så mycket trafik och höga volymer (Intervjuperson 3).*

Det finns hopp om att den nya busstationen ska avlasta något på vägarna runt skolorna och i allmänhet för de som pendlar på daglig basis in och ut ur byn. Utöver det berättar Intervjuperson 1 att kommunen jobbar med gatubelysning för att öka tryggheten. Intervjuperson 2 upplever att kommunen jobbar mycket på att göra tillgängligheten bättre och öka tryggheten. Det planeras för förtätning av centrumområdet och att göra tydliga rum i byn som ger en sammanhängande känsla och tydliga stråk. Ett sådant stråk har redan blivit identifierat som intressant då det inte riktigt används för sitt ändamål.

- *Stråket mellan nya busstationen och skulpturparken på väg mot skolorna uppfyller inte riktigt sin funktion... eleverna sneddar tvärs genom byn i stället och tar naturligtvis "fågelvägen" (Intervjuperson 1).*

Intervjuperson 1 medgav att "skulpturparken" saknar en viss upplevelsefaktor i och med att skulpturerna är få och dåligt placerade för att uppskattas. Dessutom är stråket genom parken dåligt anslutet till övergångsställen vidare ut mot skolorna, vilket Intervjuperson 1 illustrerade för mig med hjälp av kartor och flygfoton över Broby. När jag frågade Intervjuperson 3 om där fanns några speciella stråk eller vägar i byn som var av intresse berättade hen:

- *Jo, där den gamla skoaffären låg i centrum som är riven och som ska göras om till en park, där har det hänt många olyckor med bilar (Intervjuperson 3).*

I dagsläget finns det en stor potential för Broby att främja fotgängare och cyklister i byn genom att tydligt prioritera vägarna för denna målgrupp, med tydligt upphöjda korsningar och övergångsställen, hastighetsdämpande element som fartgupp och lägre hastigheter på vägarna som ansluter till skolorna. Hur kommunen arbetar med skolvägar och deras påverkan på utemiljön runt skolorna gav hen inte riktigt ett rakt svar på:

- *Vi har väckt frågan och jag kan från mitt håll främst påverka utanför skolområdet. Men det är en prioritering och processen är i gång (Intervjuperson 1).*

Enligt Intervjuperson 2 blir platser som upplevs otrygga uppmärksammade.

- *Ett hörn var sikten inte är god kan upplevas otryggt, det gäller både i skolkorridorer som i korsningar ute i den fysiska miljön (Intervjuperson 2).*

Att involvera alla parter i byn kan vara en bra start för att lyfta fram skolvägens betydelse och hur en aktiv transport till skolan gynnar elevernas skolresultat. Det är viktigt att hela byn är engagerad i att främja barn och ungdomars rörelse och möjlighet att självständigt resa till och från skolan. Intervjuperson 1 berättar:

- *Det finns ett bra samarbete mellan skolorna i kommunen. Vi är en mellanstor kommun som gör att avstånden är relativt korta (Intervjuperson 1).*

Utmaningarna i Broby har varit påtagliga en längre tid, speciellt när det gäller den socioekonomiska aspekten. Intervjuperson 1 berättar att den rådande socioekonomiska situationen har en stor påverkan på elevernas skolresultat, men påpekar samtidigt att det är en utmaning som andra kommuner lyckats vända på. Hen berättar att Östra Göinge har varit i kontakt med bl.a. Södertälje kommun, som också är starkt präglad av sitt postindustriella arv och har socioekonomiska utmaningar men lyckades ändå vända trenden med låga skolresultat i kommunen. Det blev ett politiskt beslut om att testa införa betyg i lägre skolklasser från årskurs

4 i en skola i Sibbhult för att kunna hitta elever som är i behov av extra stöd. Flyktingkrisen 2015 underlättar inte den socioekonomiska situationen i Broby och när jag frågar hen hur mycket den kan ha påverkat skolresultaten förklarar hen att utöver att det krävs ofta extra resurser för dessa barn i skolan så står inte den gruppen för den generellt låga skolbetygen som upplevs i kommunen.

- *Det underlättar inte direkt, men vi har haft dåliga skolresultat långt innan flyktingkrisen (Intervjuperson 1).*

I mitt samtal med Intervjuperson 1 fick jag upplevelsen att kommunen har en god uppfattning om problemet med skolresultaten, och komplexiteten med att samtidigt planera en förtätning av en växande by som ska främja allas hälsa. Intervjuperson 1 förklarar att problemet har varit närvarande oavsett vilket politiskt parti som varit styrande i kommunen, och att det krävs ett gemensamt arbete för att lösa utmaningarna Östra Göinge står inför. Det finns en positivitet i hens ton:

- *Det är en komplex situation, men vi lär oss genom "trial and error". Kan andra, kan vi (Intervjuperson 1).*

2.3 Reflektion och analys av fallstudien

2.3.1 Platsbesöket

Vägplaneringen i Broby

Det är tydligt att bilen är en viktig resurs för Östra Göingeborna, det är väldigt påtagligt i hur byn är planerad. Broby är en del av landsbygden, där bilen blir en viktig transportkälla när man saknar en tågstation som kan underlätta pendling till och från olika platser i Skåne. Via flygfoton och platsbesök kan man se hur stor plats som ges för parkeringar och bilen över lag i form av hur stor yta körbanan tar av vägen. Mycket går att förklara i att Broby är starkt präglad av sitt postindustriella arv, varav transporten till och från industrin är starkt knuten till den rullande trafiken och vägarna blir då prioriterade för denna orsak.

På platsbesöken blev det noterat att det finns en tydlig brist på övergångsställen i byn. Dom övergångsställen som fanns i närheten av skolorna var strategiskt dåligt placerade och rutnätsplaneringen i byn gör att det blir långt mellan övergångställena och bidrar till att man korsar vägen oskyddat.

Trafiken i Broby

Även fast man ser en allmän minskning i användning av bilen tack vare nya bussförbindelsen mellan Hässleholm och Kristianstad (Östra Göinge kommun u.å) skulle man kunna se till att skolområdet blir mindre trafikerat om man undviker att köra in i skolområdet. Detta skulle bidra till en ökad säkerhetsupplevelse av skolvägen och ändra föräldrars inställning till att låta deras barn ta sig aktivt till skolan. Kollektivtrafiken är ett alternativt sätt för ungdomar och barn att komma ut i Skåne och även till och från skolan.

Det går att argumentera att trafiknivån under dagen är i sin helhet låg i byn, och att behovet för att försöka få bort trafiken från skolområdet är begränsat. Det är dock tydligt att Per Johnssons väg samt Kyrkogatan blir en flaskhals var elever ger vika för bilister och skolbussar eftersom dom inte kan konkurrerar om vägen.

Skolvägen

Under mitt platsbesök var det tydligt att majoriteten av barn blev avlämnade eller upplockade till och från skolan. En tydlig minoritet av barn cyklade eller gick till och från skolan under mina besök.

Skolvägarna i Broby saknar viktiga kvalitéer som enligt litteraturen främjar barns självständiga och aktiva färd. Vägarna för den oskyddade trafikanten är smala, saknar ofta en tydlig separering mellan gående och cyklister. Det skulle dessutom öka den upplevda tryggheten, och kanske även motivera föräldrar till att låta sina barn utöva självständig och aktiv färd till skolan.

Känslan av att man står i vägen eller är på fel plats är stark när man tar sig genom byn till fots. Långa monotona vägar och korridorer som inte inspirerar en till att ta sig fram till fots är en viktig aspekt att jobba med och skulle kunna bidra till en mer eftertraktad by att leva och bo i samt gynna en aktiv skolväg. Utryckningsstationen vid Kyrkogatan kan vara problematisk att ha i så nära anslutning till skolvägen, eftersom barn och unga kan vara känsliga för höga signalhorn och upplevelsen kan utlösa stress och ångest hos barn (Vägverket 2006).

En positiv aspekt var när de äldre eleverna på de längre rasterna tar sig ner mot torget. Att komma bort från skolmiljön en stund och röra sig och få frisk luft kan hjälpa eleverna att återhämta sig inför nästa lektion, däremot går de oftast igenom en hel del parkeringar och ibland även mitt på vägen, vilket kan skapa en ökad risk för trafikolyckor. Däremot visade eleverna dåliga trafikvanor, en nonchalans för att titta sig för innan de gick över vägar och genom parkeringar. Det är viktigt att implementera goda trafikvanor även för fotgängare, eftersom alla bär ett ansvar för en tryggare och säkrare skolväg.

2.3.2 Intervjuerna

I intervjun med intervjuperson 1 uppmärksammades att barnen blir involverade i samhällsfrågor som berör dem och att det är relativt lätt att få deras synvinkel via elevrådet. Det är betydligt svårare att involvera och samla föräldrarna. Det är viktigt att engagera föräldrar som kan stötta och motiverar sina barn att röra sig aktivt till och från skolan. Att ge föräldrar inblick i vilken nytta en aktiv skolväg kan bidra till kan påverka och inspirera föräldrar till att tillämpa en hälsosammare vardag.

Broby's postindustriella arv har format och påverkat byn under flera år, och visat sig ge upphov till en negativ syn på utbildning samt låga socioekonomiska förhållanden efter finanskrisen 2006/2007. Då industrin blomstrade i byn fanns där ingen anledning till att vidareutbilda sig för att komma ut i arbetslivet, vilket idag

blir problematisk när industriverksamheten i byn är låg och resulterade i att många i befolkningen är arbetslösa eller utan behörighet för att vidare utbilda sig.

Den inaktiva ungdomen har också blivit uppmärksammat i kommunen då det satsas på att ändra den utvecklingsriktningen, med hjälp av ”rörelsesatsningen” och försöka få fler ungdomar in i idrott (Östra Göinge kommun 2020). Rörelsesatsningen i kommunen (se intervju 2.2.2) är ett projekt som visar att informationen och kunskapen finns om aktiv rörelse och hur den främjar elevers hälsa samt skolgång (Östra Göinge kommun 2021), men mer behövs för att främja en hållbar utveckling som helhet.

Intervjuperson 2 påpekade en ökning av A-traktorer, vilket också blivit uppmärksammat i platsobservationen. Den allt vanligare A-traktorn på vägarna i Broby bidrar inte till en aktiv livsstil även om den medverkar till en mer självständig resa. A-traktorn bidrar till ett mer stillasittande kultur och en avhängighet av personfordon för att ta sig fram.

Kyrkogatan som är lång och dåligt prioriterad för oskyddade trafikanten har visat sig vara en väg som kan arbetas på. Intervjuperson 3 som var med om en olycka på Kyrkogatan visar problematiken barn står inför på dagligt basis när dem ska förhålla sig till skolbussar, personbilar och trafikregler på en väg där dom inte är prioriterade redan i ung ålder.

Diskussion

Rådande situation i Broby är komplex med många olika faktorer som kan ligga till grund för att eleverna inte presterar i skolan. En del går att förklara i att byn har ett postindustriellt arv som gjort att attityden till utbildning för att ta sig ut på arbetsmarknaden är dålig. Finanskrisen 2006/2007 slog kommunen hårt då arbetskraften varit starkt knuten till industriverksamhet och många förlorade sina jobb. Östra Göinge kommun som redan befann sig i en socioekonomisk utmanande situation slog flyktingkrisen 2015 hårt på resurserna för kommunen. I denna diskussion kommer vi titta på olika aspekter som kan beröra frågeställningarna i denna studie.

Den fysiska miljön

Enligt litteraturen kan den fysiska miljön kan gynna barns kognitiva förmåga, främst via att dom vistas ute i samspel med naturen och blir mentalt stimulerade vilket kan öka minneskapaciteten (Dahlgren 2007). Piggare och mer alerta elever innan skoldagen börjar bidrar till en mer lärorik och effektivare dag i skolan.

Skolvägarna i Broby kan upplevas som monotona, vilket kan göra att barn och unga får svårt att skapa en platsidentitet och uppskatta deras närområde (Johansson & Küller 2005). Detta kan påverka barnens mentala tillstånd och motivation utöver dagen innan dom kommer fram till skolan (Vägverket 2006). I litteraturen har det rapporterats att en intressant och spännande rutt till skolan kan ge stora effekter utöver skoldagen för barn och unga (Owen *et al.* 2004). En skolväg som stimulerar och väcker barns intresse för miljön kan påverka barnen i flera år framöver i form av att barnen tar bättre hand om sin närmiljö, blir mer miljömedvetna och blir en bättre medborgare där man är känslomässigt investerad i sitt närområde (Dahlgren 2007).

Aktiv skolväg

Ett tydligt resultat som framträder i litteraturstudien är att barn och ungdomars hälsa och skolresultat främjas av en aktiv färd till skolan. Den aktiva resan till skolan aktiverar kroppen och bidrar med en massa funktioner i hjärnan som främjar informationsupptagningen, humör, minneskapacitet och klassrumsbeteende (Martínez-Gómez 2011). Skolvägen kan påverka elevernas motivation och kraft till att ta till sig information och kunskap under skoldagen, ifall den nyttjas på ett aktivt sätt (Owen *et al.* 2004). Att börja skoldagen utan att ha aktiverats fysiskt kan bidra till att man håller en passiv hållning under skoldagen och gynnar inte skolresultaten.

Ett resultat från intervjuerna i fallstudien är rörelsesatsningen i kommunen. Ett initiativ för att öka mängden fysisk aktivitet på eleverna i skolan. Covid och restriktionerna verkar ha hindrat den goda starten av satsningen vilket man kanske ska se över nu när restriktioner har lyfts. Tyvärr omfattar inte rörelsesatsningen transporten till skolan, vilket man kanske hade kunnat bygga vidare satsningen på. Beroende på hur lång sträcka eleverna har till skolan skulle den tiden avsatt för aktiv transport bidra till folkhälsomyndighetens rekommenderade dagliga krav på

fysisk aktivitet som blivit beräknat till minst en timme om dagen för barn (Folkhälsomyndigheten 2019).

Bristen på övergångsställen samt tydliga gång och cykelvägar som gynnar aktiv transport till och från skolområdet bör övervägas i framtida planer på att förtäta centrala delar av byn. Smala gång- och cykelvägar kan upplevas otrygga och hämma barns aktiva färd till skolan (Vägverket 2006). Tydliga och välplacerade övergångsställen bör ses över som kan underlätta barn och ungas självständiga rörelse och aktiva färd till skolan (Owen *et al.* 2004).

Bilen i centrum

Det är tydligt att bilen prioriteras i byns infrastruktur. Bilen är en viktig transportkälla i landsbygden. Vägarna för den oskyddade trafikanten är smala i förhållande till hur stor yta som ges för bil och godstransporten. Stora mängder areal ges för parkeringar och det går att argumentera för att stadsplaneringen i Broby gör det svårt, och i vissa fall även farligt, att implementera en aktiv skolväg. När man prioriterar bilen före gångtrafikanter lyckas man bygga bort möjligheten för att aktivt ta sig runt om i byn (Saelens *et al.* 2016).

Eftersom skolorna i Broby ligger centralt, och elever från när intill liggande byar ska in till skolan, blir vägarna runt skolområdet tungt trafikerade morgon och eftermiddag när elever ska lämnas och plockas upp. Det blir fort stora avstånd i landsbygden och med begränsad kollektivtrafik, blir det smidigaste transportmedlet bilen, en bekvämlighet som kommer på barn och ungas bekostnad då de berövas värdefull och viktig interaktion med både den fysiska miljön och sociala sammanhang i form av socialisering med vänner på skolvägen (Egli *et al.* 2020).

För barn och ungdomar där bilen eller skolbussen är nödvändig kan man fortfarande reducera ”dörr till dörr”-pendlingen. Hållplatser en bit ifrån skolan där man kan släppa av eller plocka upp barnen ger möjlighet för dem att gå en bit och aktivera sig innan skolan (Egli *et al.* 2020). Detta skulle skapa en lugnare atmosfär på skolvägarna som ansluter direkt till skolorna i Broby, vilket främjar de elever som tar sig aktivt till skolan på dagligt basis. Under ”skuggningen” av elevernas rutt till skolan från den nya busstationen i fallstudien tog färden ungefär 8–10 minuter. Denna bit till och från skolan skulle kunna bidra till en tredjedel av folkhälsomyndighetens rekommenderade dagliga fysiska aktivitet för barnen i åldersgruppen (Folkhälsomyndigheten 2019).

Perspektiv på hinder och barriärer

Resultatet av litteraturen visar också att barn och unga står inför en hel del hinder i att implementera en aktiv färd till skolan. Mycket i litteraturen tyder på att trafiken är det största hindret för barns självständiga och aktiva resa till skolan (Björklid & Gummesson 2013; Pfladderer *et al.* 2021).

Men mycket i litteraturen tyder också på att föräldrar bär ett stort ansvar för hur deras barn tar sig till skolan (Pfladderer *et al.* 2021). Föräldrar bär ett stort ansvar eftersom det oftast är de som har störst påverkan på hur deras barn tar sig till och från skolan (Pfladderer *et al.* 2021). Föräldrar och vårdnadshavare kan inspirera och

motivera för en aktivare och hälsosammare livsstil som kan påverka deras barns framtid på ett positivt sätt. Man främjar samtidigt miljön och lär sig bli mindre avhängig av bilen som färdmedel.

Mycket ligger i hur föräldrar upplever tryggheten och säkerheten längs skolvägen och det kan antingen bidra till eller hämma barnets aktiva färd till skolan beroende på hur infrastrukturen ser ut på plats. Eftersom infrastrukturen i Broby prioriterar fordon före gång- och cykeltrafikanter, kan det bidra till att föräldrar upplever skolvägen som farofylld vilket hämmar barnens aktiva och självständiga färd till skolan.

Den oskyddade trafikantens ansvar

Under platsobservationen blev det noterat att där fanns en tydlig nonchalans för trafikregler och trafiken från eleverna; till exempel var uppmärksamheten för att se sig för åt båda hållen innan man korsade vägarna obeaktade. Det krävs ett gemensamt ansvar från alla parter, bilister, cyklister, barn och föräldrar i att se till att vägen till skolan upplevs som trygg och säker.

Möjliga åtgärder för att främja skolvägen och en aktiv färd

Man skulle kunna satsa mer på infrastrukturen för fotgängare och cyklister i Broby. Genom att investera i att utveckla vägnätet för den oskyddade trafikanten skulle man kunna främja och öka möjligheten för aktiv transport (Macdonald *et al.* 2019). Detta skulle kunna ge en hälsosammare befolkning och trygghetsupplevelsen i byn skulle öka när fler medborgare vistas öppet på gator och vägar som kommer till bruk på ett aktivt sätt (Lieberg & Zini 1992). Viktiga aspekter enligt en rapport från Vägverket (2006) är att trottoarer ska vara väl underhållna och inte för smala, cykeltrafiken bör inte ta hela trottoaren och gångstråk ska vara fria från hinder i form av parkerade bilar. Enkla åtgärder så som farthinder, bredare och tydligare vägar där man separerar gående och cyklister skulle kunna ge stora effekter för barn och ungas självständiga rörelse samt välmående (Carver *et al.* 2013).

Slutsatser

Där finns mycket Östra Göinge kan ta till sig i denna studie inför framtida stadsplanering. I planer på att förtäta kärnan i byn för att få till ett mer levande centrum bör man också planera för att människor ska kunna vistas på gator och vägar i och runt om torgområdet utan att konkurrera med bilister. Ett centrum där man tydligt prioriterar gående och cyklister kan bli mer attraktivt och levande.

Barnen inspireras av de vuxna runt omkring dem, och kommer anamma samma rutiner ifall möjligheten ges. Det kan även omfatta negativa aspekter så som rädsla för aktiv transport. Det krävs att hela byn tillsammans förstår och ser innebörden i en aktivare vardag, med förutsättningen att det går att tillämpa det i byn. Säkerhets- och trygghetsupplevelsen skulle bara förstärkas av att fler människor med olika ändamål vistas på ett mer aktivt sätt runtomkring centrum. En kommun med bra skolresultat och en by med en klar stadsplanering som främjar barn och deras självständiga rörelse i säkra och trygga miljöer är attraktivt för potentiella familjer som planerar att bosätta sig i byn.

I detta arbete har det blivit belagt via litteraturen att en aktiv skolväg gynnar barns skolresultat. Den aktiva resan till skolan sätter i gång processer i hjärnan som hjälper till att ta emot och bearbeta information. Barn som nyttjar skolvägen aktivt tenderar att prestera bättre i kognitiva tester.

Via fallstudien har det blivit belagt att kommunen skulle kunna satsa mer på att barnen i kommunen aktivt tar sig till skolan. Mycket ligger i att infrastrukturen i Broby är starkt präglad av att man prioriterat industritrafiken samt privatbilismen som kört igenom byn. Eftersom Broby är beläget i landsbygden går det att argumentera att det inte finns ett lika stort behov att prioritera den oskyddade trafikanten då den målgruppen inte finns i lika stor utsträckning som i en stad. Genom att öka den målgruppen skulle man succesivt bidra till att öka folkhälsan samt skolresultaten för barnen som går på skolorna i Broby.

3.1 Metoddiskussion

3.1.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien har varit essentiell och tagit en stor del av arbetet. Litteraturen har hjälpt mig få en bredare uppfattning om skolvägen samt innebörden skolvägen har på barn och ungas mentala men även fysiska hälsa. En direkt koppling till Broby har varit svår att koppla med litteraturen eftersom fallet som råder i Broby är komplext och omfattar många olika faktorer att förhålla sig till. Det har varit en utmaning att hitta relevant litteratur som omfattar scenarion och utgångslägen som stämmer överens med fallstudien, till exempel är förutsättningarna i en landsby och en stad inte desamma och det påverkar självklart utfallet av studien.

3.1.2 Fallstudie

Jag blev presenterad rådande situation i Östra Göinge vilket inspirerade till att bygga min studie kring skolvägarna i Broby. Jag fann situationen i Broby som intressant och utmanade eftersom det är många olika faktorer som gör att skolresultaten är under önskat värde i kommunen.

Årstid och väderlek kan vara viktiga faktorer att notera. Säsongen under platsbesökets tillfällen skedde under vinterhalvåret och mörkret som kommer med säsongen kan vara en anledning till att denna studie fann att skolvägen inte användes speciellt mycket av fotgängare eller cyklister, vilket blivit lyft fram i andra studier (Fyhri & Hjorthol 2009). Väderleken var trist och grå, vilket också kan bidra till att uppfattningen om att skolvägen inte kom till bruk på ett aktivt sätt. En mer grundläggande kartläggning av hur eleverna tar sig till och från skolan under årets säsonger rekommenderas.

Intervjuer

Intervjuerna var intressanta och väldigt givande ur ett mer allmänt perspektiv, men inte direkt tillfredställande gällande material för studien. Med mer erfarenhet av intervjutekniker och metoder, samt mer omfattande och bättre strukturerade frågor

hade kunnat hjälpa studien få ett djup som saknas. Flera försök att få skolrektorernas perspektiv via mejl och telefonsamtal gav ingen framgång. Förklaringen kan ligga i att det är en stressig period precis innan årsskiftet varav det inte har gått att avsätta tid för frågorna.

Observationer

Den informella datainsamlingen i samband med naturalistiska observationerna gav en flexibilitet i datainsamlingen. Fallstudien genomfördes parallellt med litteraturstudien eftersom den bidrog med extra kunskap om aktiv skolväg och gav nyttig information om ämnet inför platsbesöken. Fördelen med detta var att den extra kunskap om skolvägar skulle bidra till att få ut det mesta utav mina platsbesök och göra bättre observationer. Nackdelen med denna metod kan påverka studiens reliabilitet och validitet då litteraturstudien kan ha influerat vad som observerades i fallstudien.

3.1.3 Framtida studier

Fler studier om skolvägarna i kommunen är rekommenderat och speciellt i Broby då det planeras en förtätning i den centrala delarna av byn. En mer omfattande kartläggning på vilket sätt eleverna tar sig till skolan är rekommenderat för att få en djupare och bredare bild på hur elevernas skolväg nyttjas. Skolvägen för var och enskilda elever ser annorlunda ut och var väg har sina utmaningar och förutsättningar. Att lyfta frågan med eleverna skulle man samtidigt visa att man är intresserad i barnens tillvaro och ge dem en möjlighet att kunna påverka sin omgivning. En omställning i hur man väljer att transportera sig i landsbygden kan medföra till en modernare och mer miljövänlig kommun som tydligt prioriterar medborgarnas hälsa.

Referenser

Verktyg:

Kolada - <https://www.kolada.se/>

Lantmäteriet - <https://www.lantmateriet.se/sv/kartor/vara-karttjanster/min-karta/>

Myndighets referenser:

Boverket (2020). *Barnkonventionen i fysisk planering och stadsutveckling*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2020/barnkonventionen-i-fysisk-planering-och-stadsutveckling/> Hämtad 2022-12-12.

Boverket (2020). *Under miljonprogrammet byggdes en miljon bostäder*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/miljonprogrammet/> Hämtad 2022-12-12.

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 2022-12-12.

Folkhälsomyndigheten (2019). *Barn och ungas rörelsemönster – Resultat från objektivt uppmätt fysisk aktivitet, Skolbarns hälsovanor 2017/2018*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/b/barns-och-ungas-rorelsemonster/> Hämtad 2022-12-12.

Folkhälsomyndigheten (2021). *Miljhölsorapport – Barns miljörelaterade hälsa*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/m/miljohalsorapport-2021/> Hämtad 2022-12-12.

UNICEF Sverige (u.å) - *Läs Hela Barnkonventionen*. <https://unicef.se/barnkonventionen/las-texten> Hämtad 2023-01-03.

Vägverket (2006). *Barnen och vägplaneringen: En kunskapsöversikt*. Hämtad från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-2302> 2022-12-12.

Östra Göinge kommun (2019). *Verksamhetsrapport – Kunskap och kompetens 2019* <https://www.ostragoinge.se/utbildning/systematiskt->

[kvalitetsarbete/verksamhetsrapport-kunskap-och-kompetens/verksamhetsrapport-kunskap-och-kompetens-2019/](#) Hämtad 2022-12-12.

Östra Göinge kommun (2019). *Översiktsplan för Östra Göinge – platsen för Skånes gröna hjärta*. https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2013/01/oversiktsplan-for-ostra-goinge-kommun_lk.pdf Hämtad 2022-12-19.

Östra Göinge kommun (2020). *Gemensam satsning på rörelse i Östra Göinge*. <https://www.ostragoinge.se/nyheter/gemensam-satsning-pa-rorelse-i-ostra-goinge/> Hämtad 2022-12-19

Östra Göinge kommun (2021). *Kvalitetsberättelse 2020/21*. <https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2022/01/goingeskolan-2020-2021-kvalitetsberattelse.pdf> Hämtad 2022-12-19

Östra Göinge kommun (2022). *Tvåhundraåttio 2030 i Östra Göinge kommun. Slutrapport från Skolberedningen*. <https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2022/02/slutrapport-skolberedning-16-feb-2022.pdf> Hämtad 2022-12-19.

Östra Göinge kommun (u.å) *Trafikstrategi En strategi för ett hållbart resande*. <https://www.ostragoinge.se/wp-content/uploads/2014/04/trafiksstrategi.pdf> Hämtad 2022-12-19.

Tryckta och elektroniska källor:

Björklid, P. (2005). *Lärande och fysisk miljö : en kunskapsöversikt om samspelet mellan lärande och fysisk miljö i förskola och skola*. Stockholm: Myndigheten för skolutveckling.

Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). *Children's independent mobility in Sweden*. (Trafikverkets publikationer 978-91-7467-505-4 (ISBN)). Borlänge. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-1819> [2019-10-22]

Boreham, C. & Riddoch, C. (2001). The physical activity, fitness and health of children. *Journal of Sports Sciences*, 19(12), 915-929. <https://doi.org/10.1080/026404101317108426>

Carver, A., Timperio, A. & Crawford, D. (2013). Parental chauffeurs: what drives their transport choice? *Journal of Transport Geography*, 26, 72-77. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.08.017>

Dadvand, P., Nieuwenhuijsen, M.J., Esnaola, M., Forn, J., Basagaña, X., Alvarez-Pedrerol, M., Rivas, I., López-Vicente, M., De Castro Pascual, M., Su, J., Jerrett, M., Querol, X. & Sunyer, J. (2015). Green spaces and cognitive development in primary schoolchildren. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 112(26), 7937-7942. <https://doi.org/10.1073/pnas.1503402112>

- Dahlgren, L.O. (2007). *Utomhuspedagogik som kunskapskälla : närmiljö blir lärmiljö*. Lund: Studentlitteratur.
- Egli, V., Mackay, L., Jelleyman, C., Ikeda, E., Hopkins, S. & Smith, M. (2020). Social relationships, nature, and traffic: findings from a child-centred approach to measuring active school travel route perceptions. *Children's Geographies*, 18(6), 667-683. <https://doi.org/10.1080/14733285.2019.1685074>
- Fyhri, A. & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 17(5), 377-384. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.010>
- Johansson, M. & Küller, M. (2005). *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Johansson, M., Mårtensson, F., Jansson, M. & Sternudd, C. (2020). Urban space for children on the move. I: *Transportation and Children's Well-Being*. 217-235. <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-814694-1.00012-9>
- Kvale, S., Brinkmann, S. & Torhell, S.-E. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Tredje [reviderade] upplagan uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Legorburu, I., Idoiaga Mondragon, N., Alonso, I. & Berasategi, N. (2022). Why are you allowed to go to school on your own? Exploring children's voices on independent mobility. *Children & Society*, 36(6), 1111-1125. <https://doi.org/10.1111/chso.12559>
- Lieberg, M. & Zini, H. (1992). *Att ta staden i besittning : om ungas rum och rörelser i offentlig miljö*. Lund: Institutionen för byggnadsfunktionslära, Univ.
- Macdonald, L., McCrorie, P., Nicholls, N. & Olsen, J.R. (2019). Active commute to school: does distance from school or walkability of the home neighbourhood matter? A national cross-sectional study of children aged 10–11 years, Scotland, UK. *BMJ Open*, 9(12), e033628. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2019-033628>
- Martínez-Gómez, D. (2011). Active Commuting to School and Cognitive Performance in Adolescents. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 165(4), 300. <https://doi.org/10.1001/archpediatrics.2010.244>
- O'Brien, M., Rustin, Jones & Sloan, D. (2000). O'Brien, M., Rustin, M., Jones, D. and Sloan, D. (2000) 'Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm' *Childhood: A Global Journal of Child Research* (Special issue of children's geographies), Vol 7(3): 257-277. ISSN 0907- 5682. *Childhood*, 7, 257-277.

- Owen, N., Humpel, N., Leslie, E., Bauman, A. & Sallis, J.F. (2004). Understanding environmental influences on walking: Review and research agenda. *American Journal of Preventive Medicine*, 27(1), 67-76. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.amepre.2004.03.006>
- Pfledderer, C.D., Burns, R.D., Byun, W., Carson, R.L., Welk, G.J. & Brusseau, T.A. (2021). Parent and Child Perceptions of Barriers to Active School Commuting. *Journal of School Health*, 91(12), 1014-1023. <https://doi.org/10.1111/josh.13090>
- Ramanathan, S., O'Brien, C., Faulkner, G. & Stone, M. (2014). Happiness in Motion: Emotions, Well-Being, and Active School Travel. *Journal of School Health*, 84(8), 516-523. <https://doi.org/10.1111/josh.12172>
- Saelens, B.E., Sallis, J.F. & Frank, L.D. (2016). Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, 25(2), 80-91. https://doi.org/10.1207/s15324796abm2502_03
- Shaw, B., Bicket, M., Fagan-Watson, B., Mocca, E., Elliott, B. & Hillman, M. (2015). *Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action*.
- Sigfúsdóttir, I.D., Kristjánsson, Á.L. & Allegrante, J.P. (2006). Health behaviour and academic achievement in Icelandic school children. *Health Education Research*, 22(1), 70-80. <https://doi.org/10.1093/her/cyl044>
- Tallis, H., Bratman, G.N., Samhouri, J.F. & Fargione, J. (2018). Are California Elementary School Test Scores More Strongly Associated With Urban Trees Than Poverty? *Frontiers in Psychology*, 9. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2018.02074>
- Triguero-Mas, M., Dadvand, P., Cirach, M., Martínez, D., Medina, A., Mompert, A., Basagaña, X., Gražulevičienė, R. & Nieuwenhuijsen, M.J. (2015). Natural outdoor environments and mental and physical health: Relationships and mechanisms. *Environment International*, 77, 35-41. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2015.01.012>
- Westford, P. (2010). *Neighborhood Design and Travel : a Study of Residential Quality, Child Leisure Activity and Trips to School*. Doctoral thesis, monograph. Trita-SOM. Stockholm: KTH. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kth:diva-12004> [2010-02-15]
- Westman, J. (2017). Drivers of Children's Travel Satisfaction. PhD dissertation, Karlstads universitet. Hämtad från <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kau:diva-64720>

Westman, J., Johansson, M., Olsson, L.E., Mårtensson, F. & Friman, M. (2013). Children's affective experience of every-day travel. *Journal of Transport Geography*, 29, 95-102. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.01.003>

Tack

Jag vill ge ett stort tack till min handledare, Märit Jansson, som varit en enorm källa för kunskap om akademisk skrivande och haft tålamod och givit goda råd genom arbetet. Jag vill även ge ett stort tack till Östra Göinge kommun samt alla involverade som bidragit i intervjuerna och hjälpt till att underlätta arbetet. Till slut vill jag ge ett speciellt tack till min sambo som har varit närvarande genom hela arbetet och underlättat vardagen genom arbetets gång.

Bilaga 1

Frågor som blev ställda till intervjupersoner i Östra Göinge kommun.

- 1. Har Östra Göinge kommun en strategi för att få ungdomar att aktivt ta sig till skolan?**
- 2. Blir barn och ungdomar inblandade i samhällsfrågor som berör dem?**
- 3. Hur ser Östra Göinge på perspektivet av skolvägen utifrån trafik, säkerhet och trygghet?**
- 4. Hur ser Östra Göinge på utemiljön runt skolan och korrelationen den kan ha på skolresultatet?**
- 5. Hur ser Östra Göinge på den socioekonomiska aspekten och korrelationen den kan ha på skolresultaten?**
- 6. Hur arbetar Östra Göinge med frågan om skolvägar?**
- 7. Hur ser samarbetet ut med skolorna?**
- 8. Särskilda platser/stråk som blivit identifierade som intressanta?**

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/vi ger härmed min/vår 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.