EXAMENSARBETE

# Aktiva skoltransporter – elevers upplevelser av att gå och cykla till skolan under vintern

Alexandra Florell
Emilia Segerlund

**Hälsopromotion, kandidat**
**2018**

Luleå tekniska universitet
Institutionen för hälsovetenskap

LULEÅ TEKNISKA UNIVERSITET

# Aktiva skoltransporter – elevers upplevelser av att gå och cykla till skolan under vintern

Alexandra Florell

Emilia Segerlund

2018

Handledare: Anna-Karin Lindqvist

Examinator: Glenn Hall

Hälsovägledarprogrammet
Institutionen för hälsovetenskap
Avdelningen för hälsa och rehabilitering
Vårterminen 2018

# Förord

Vi upplever att människan är och har blivit allt mer bekväm, ett beteende som vi inte bara utövar själva utan som vi också för över på våra barn. Även barnen blir allt mer stillasittande och allt färre kommer upp i den rekommenderade dagliga mängden av fysisk aktivitet. Barn som egentligen bor på gång- eller cykelavstånd till skolan blir skjutsade både till och från skolan, ett beteende som vi tror hjälper våra barn men som kanske egentligen stjälper dem. Detta skiljer sig från när vi själva växte upp då vi på egen hand fick ta oss till och från skolan. På sommaren gick eller cyklade vi, på vintern gick vi eller tog spark.

Vi rör oss allt mindre och mindre i vårt samhälle. Ny teknik och nya hjälpmedel gör livet enklare på så vis att vi inte behöver anstränga oss lika mycket som vi behövt tidigare. Surfplattor och smartphones gör att vi mer eller mindre kan samla hela vårt liv på ett och samma ställe och att sitta still på en och samma plats blir därmed sällan tråkigt. Rulltrappor gör att vi inte längre behöver gå i trapporna för att ta oss uppåt och cyklar får elmotorer för att vi ska slippa trampa lika mycket. Visst finns det oerhört många fördelar med dessa uppfinningar, men vad de gör med våra kroppar är något som vi nu börjar se följderna av.

Till vår C-uppsats fick vi möjligheten att engagera oss i ett pågående projekt om aktiva skoltransporter där aktiva skoltransporter på vintern var ett delprojekt. Något som vi tycker har varit spännande då det är ett ämne som vi brinner för. Vi vill tacka vår handledare Anna-Karin Lindqvist för möjligheten att vara del av detta projekt.

Alexandra Florell & Emilia Segerlund
2018-05-04
Täby & Haparanda

# Abstrakt

Det är allt färre barn och ungdomar idag som når upp till den rekommenderade mängden fysisk aktivitet. Antalet barn som promenerar eller cyklar till skolan har drastiskt sjunkit de senaste årtiondena. Därför är det viktigt att undersöka hur elever upplever aktiva skoltransporter. Syftet med studien var att undersöka elevers upplevelser av att delta i en empowermentinspirerad studie för att främja aktiva skoltransporter under vintern. Genom en kvalitativ metod genomfördes fyra fokusgrupper där upplevelsen av aktiva skoltransporter under vintern diskuterades med photovoice som metod. Resultatet analyserades genom en latent innehållsanalys. Studien var en del av ett treårigt forskningsprojekt som pågår i norra Sverige kring aktiva skoltransporter där flertalet skolor medverkar. I detta projekt medverkade två klasser från årskurs 6. Resultatet visar att barns upplevelse av aktiva skoltransporter på vintern inte är särskilt annorlunda än vad de är på sommaren om förutsättningarna med bra däck och plogade vägar fungerar. Barnen upplevde att de känt sig piggare, har haft bättre koncentration i skolan samt en ökad gemenskap under projektet. Av resultatet bildades tre underteman; "yttre faktorer påverkar barnens sätt att ta sig till skolan", "delaktighet och gemenskap genom processen är viktig", "aktiva skoltransporter innebär många fördelar" som sedan bildade ett huvudtema; "omgivning, samhörighet och upplevda fördelar avgör elevers uppfattning av aktiva skoltransporter".

Nyckelord: "hälsopromotion", "aktiva skoltransporter", "photovoice", "empowerment", "ungdom", och "fysisk aktivitet".

# Abstract

There are fewer children and adolescents today who reach the recommended amount of physical activity. The number of children walking or cycling to school has drastically fallen in recent decades. Therefore, it is important to investigate how students experience active school transport. The aim of the study was to investigate students experiences of participating in an empowerment-inspired study to promote active school transport during the winter. Through a qualitative method, four focus groups were conducted, where the experience of active school transport during the winter was discussed with photovoice as a method. The result was analyzed by a latent content analysis. The study was part of a three-year research project in northern Sweden about active school transport where several schools participate. In this project, two classes participated from grade 6. The results show that children's experiences of active school transport in winter are not very different from what they are in the summer if the conditions of good tires and plowed roads exist. The children expressed that they felt more alert, had better concentration in school and a sense of community during the project. From the result, three sub themes were formed; “external factors affect children's ways of getting to school”, “participation and sense of community throughout the process are important”, “active school transport has many advantages” that then formed a main theme; “surroundings, togetherness and perceived benefits determine pupils' perception of active school transport”.



Keywords: “health promotion”, “active school transport”, “photovoice”, “empowerment”, “youth”, and “physical activity”.

# Innehållsförteckning

**INTRODUKTION** ..... **1**
Hälsa & Hälsopromotion ..... 1
Empowerment ..... 1
Photovoice ..... 2
Fysisk aktivitet i skolåldern ..... 2
Barns skoltransporter ..... 3
**RATIONALE** ..... **5**
**SYFTE** ..... **6**
**METOD** ..... **7**
Photovoice ..... 7
Deltagare ..... 8
Intervention ..... 8
Datainsamling ..... 9
Etik ..... 9
Dataanalys ..... 10
**RESULTAT** ..... **11**
Omgivning, samhörighet och upplevda fördelar avgör elevers uppfattning av aktiva skoltransporter ..... 11
Yttre faktorer påverkar barnens sätt att ta sig till skolan ..... 11
Delaktighet och gemenskap genom processen är viktig ..... 14
Aktiva skoltransporter innebär många fördelar ..... 16
**METODDISKUSSION** ..... **19**
**RESULTATDISKUSSION** ..... **21**
**BEGRÄNSNINGAR INOM STUDIEN** ..... **26**
**FRAMTIDA FORSKNING** ..... **26**
**SLUTSATS** ..... **27**
**REFERENSER** ..... **28**
**BILAGOR** ..... **35**
*Bilaga 1 – Intervjuguide* ..... *35*
*Bilaga 2 – Informationsbrev* ..... *37*
*Bilaga 3 – Informationsbrev skrivet av eleverna* ..... *38*

# Introduktion

## Hälsa & Hälsopromotion

World Health Organisation (1948) beskriver hälsa som "ett tillstånd av fullständig fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande, inte endast frånvaro av sjukdom och funktionsnedsättning". Den definition av hälsa som används inom denna studie är utvecklad av Kostenius och Lindqvist (2006) "Hälsa är ett jämviktstillstånd av fysiskt, psykiskt, emotionellt, socialt och andligt välmående, vilket både är en resurs och en förutsättning för mänskligt liv" (Kostenius & Lindqvist, 2006, s. 34) för att den har en vidare helhetssyn. Hälsopromotion innebär att man fokuserar på det friska, istället för riskfaktorerna, och utifrån Antonovskys salutogena synsätt visar detta på hur vi kan må bra trots närvaro av sjukdomar och funktionsnedsättning (Antonovsky, 1996). Vidare definierar WHO hälsopromotion översatt till svenska som: Hälsopromotion är den process som möjliggör människan att öka kontrollen över och förbättra sin hälsa (WHO, 1986). Det finns tre grundstenar inom hälsopromotion: jämställdhet, delaktighet och empowerment (Eriksson & Lindström, 2008).

Genom att låta ungdomar få ett ökat inflytande över sin egen hälsa, ökar chansen till att de som vuxna är mer benägna att ta hand om sin hälsa (Moreno, Ralston, & Grossman, 2009). Lindqvist, Kostenius och Gard (2012) menar på att det krävs mer än den informativa aspekten för att lyckas med hälsofrämjande förändringar, de menar på att det även krävs att man får chansen att göra förändringarna möjliga. För att hjälpa ungdomar att uppnå goda hälsofrämjande vanor så är det en fördel att inkludera föräldrarna, detta då föräldrarna har stor påverkan över barns aktiviteter under fritiden (Sallis, Prochaska & Taylor, 2000).

## Empowerment

Empowerment innebär att ta fram den makt som finns inom personen genom att öka medvetenheten till sina förmågor och på så vis få individen att känna att den har kontroll över sitt eget liv (Swift & Levin, 1987). Det är även viktigt att komma ihåg att empowerment är en dynamisk process som kan förändras över tid (Peterson & Zimmerman, 2004).

Att arbeta med empowerment innebär att ha ett styrkande förhållningssätt där individer ses från ett perspektiv där de har kompetens och rätt att fungera som enskilda individer men ändå behöva ge dem yttre resurser för att lära sig att uttrycka detta (Moran, Gibbs & Mernin, 2017). Det handlar inte bara om att främja individuella rättigheter utan också att ge de nödvändiga

sociala strukturerna de resurser som krävs för att visa individers förmågor och egenmakt över sitt liv. När hjälp ges, görs det utifrån ett samarbetsperspektiv och inte utifrån professionell expertis (Moran et al., 2017). Photovoice kan vara en resurs att använda för att uppnå detta, framför allt för de mer utsatta grupperna i samhället (Strack, Magill, & McDonagh, 2004).

**Photovoice**

Photovoice är en samhällsbaserad forskningsmetod som möjliggör för deltagarna att uttrycka frågor gällande samhället genom att aktivt bidra till forskning (Catalani & Minkler, 2010). Det finns tre huvudsyften med photovoice som metod: att möjliggöra för personer att reflektera och samla in samhällets styrkor och svagheter, främja den kritiska dialogen och kunskap kring viktiga samhällsproblem genom gruppdiskussioner med bilder som komplement för att sedan nå politiker med resultatet (Wang & Mary, 1997).

Bilder som tas vid användandet av photovoice används som en del i en intervjuguide där photovoice betonar att bilderna produceras av deltagarna själva och tillför data som de själva bestämmer över (Guell & Ogilvie, 2015). Tidigare studier visar på att användandet av bilder hjälper deltagarna i studierna, framförallt barn, att uttrycka sina åsikter på ett mer kreativt och effektivt sätt när det handlar om svåra ämnen (Strack et al., 2004). Studier visar att barn och ungdomar ofta upplever stora fördelar med att ha deltagit i ett photovoice-projekt, ofta känner de en ökad empowerment, och mer benägna att utöva fler hälsofrämjande beteenden (Catalani & Minkler, 2010).

Photovoice är en bra metod främst för kvalitativa studier då den kan ge en djupare förståelse över sambandet med bland annat miljö och fysisk aktivitet genom att få reda på hur personer uppfattar och relaterar till miljön de vistas i (Belon, Nieuwendyk, Valliantos & Nykiforuk, 2014). Metoden kan ta fram rik data som ger en bred förståelse från invånarnas perspektiv av hur de uppfattar samhällets miljö genom att få se det genom deltagarens lins (Belon et al., 2014).

Photovoice ställer inga krav på användaren att kunna läsa eller skriva utan kräver endast tillgång till en kamera (Wang & Mary, 1997).

**Fysisk aktivitet i skolåldern**

En stillasittande livsstil är ett allt mer växande problem bland barn och ungdomar, inte bara i Sverige utan det är också ett globalt problem (Huertas-Delgado et al., 2017). Barn idag förväntas till och med leva kortare liv än deras föräldrar (Kumanyika et al., 2008). Fysisk

aktivitet bidrar till grundläggande fördelar för en bra hälsa (WHO, 2010). Ökad fysisk aktivitet har inte bara påverkan på faktorer såsom kondition utan kan också minska risken för att drabbas av hjärt-och kärlsjukdomar (Vasconcellos, et al., 2014). Ökad fysisk aktivitet hos ungdomar har också visats ge ökad benmassa och ökad bentäthet (Christoffersen et al., 2015). Det finns inte bara en rad hälsofördelar med fysisk aktivitet utan studier har också visat på samband mellan fysisk aktivitet och förbättrade studieresultat (Käll, Nilsson & Lidén, 2014). Förr var det vanligt att barn cyklade eller gick till skolan på egen hand, och så sent som på 70-talet så räknades över 90% av barnen i Sverige ta sig till skolan själva, fram till 2014 så hade denna siffra sjunkit till mindre än 50% (Persson, Clark, Nilsson, & Stigell, 2014).

Enligt World health organisation (WHO, 2018) är den rekommenderade dagliga fysiska aktiviteten för barn 60 minuter och ansträngningsgraden förväntas vara måttligt till intensiv. Studier visar på att barn som går eller cyklar till skolan utövar mer daglig fysisk aktivitet än de som åker bil eller buss (Chillón et al., 2011). Studier visar på att de som aktivt tar sig till skolan kan uppnå 20 minuter mer av fysisk aktivitet än de som tar sig till skolan med hjälp av motordrivna fordon (Faulkner, Buliung, Flora & Fusco, 2009). Detta innebär alltså att genom att byta ut de skoltransporter som görs med bil till att istället gå eller cykla skulle man kunna bidra till att allt fler barn når de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet (Morency & Demers, 2010).

**Barns skoltransporter**

I flera kommuner i Sverige uppstår trafikproblem kring skolorna på grund av att föräldrarna själva kör barnen till skolan, istället för att barnen ska cykla, gå eller åka skolskjuts (Sveriges Kommuner och Landsting, 2013). Genom att föräldrarna kör sina barn till skolan i privat bil så ökar trafiken kring skolorna vilket leder till en minskad trafiksäkerhet då skolområdena ofta inte är planerad till att kunna hantera den mängd av biltrafik (Sveriges Kommuner och Landsting, 2013).

Av skolbarnen i Sverige år 2015 så bodde 62% av skolbarnen mindre än två kilometer från skolan och av dessa så hade 36% mindre än en kilometer till skolan (Trafikverket, 2015). Trafikverket visar på att andelen föräldrar som anser att skolvägen upplevs som osäker har ökat, och att den främsta orsaken till detta är trafiksituationen. Föräldrars anledning till att skjutsa barnen med privat bil är främst för att det är praktiskt för familjen, på andra plats är på grund av farlig trafik (Trafikverket, 2015).

Se tabell 1 och 2 för en sammanställning över barns färdsätt till skolan under vinter- respektive sommarhalvåret. Röd pil visar negativ trend och grön pil visar positiv trend.

Tabell 1. Skoltransporter under vinterhalvåret (Trafikverket, 2015)

| **Vinterhalvåret** | *Gå* | *Cykla* | *Privat Skjuts* |
|---|---|---|---|
| *2009* | 42% | 15% | 21% |
| *2012* | 38% ↘ | 10% ↘ | 25% ↗ |
| *2015* | 36% ↘ | 12% ↗ | 24% ↘ |

Tabell 2. Skoltransporter under sommarhalvåret (Trafikverket, 2015)

| **Sommarhalvåret** | *Gå* | *Cykla* | *Privat Skjuts* |
|---|---|---|---|
| *2009* | 34% | 32% | 15% |
| *2012* | 27% ↘ | 30% ↘ | 19% ↗ |
| *2015* | 26% ↘ | 31% ↗ | 18% ↘ |

Tabellerna ovan visar en nedåtgående trend där allt färre går till skolan både under vinter och sommarhalvåret. Andelen barn som cyklar har sedan 2009 minskat men har 2015 sakta börjat öka igen. Samtidigt har andelen barn som får skjuts ökat sedan 2009 men har även de minskat något 2015.

Barn idag reser allt oftare och allt längre resor med bil och deras självständiga transporter blir alltmer begränsade (Bhosale, Duncan, Schofield, Page & Cooper, 2015). I en studie av Trafikverket visade det sig att många barn vill cykla eller gå till skolan i större utsträckning än vad de får för sina föräldrar, det visade sig att endast en tredjedel av barnen är nöjda med att få skjuts till skolan men 30% ville hellre cykla och 20% ville hellre gå (Björklid & Gummesson, 2013).

## Rationale

I dagens samhälle är det allt färre barn som tar sig till skolan på egen hand, antingen med cykel eller promenad, framförallt under vinterhalvåret. Detta påverkar barnens totala fysiska aktivitetsnivå negativt och idag är vi redan mindre aktiva än vad tidigare generationer varit. Resultatet av denna negativa trend syns kanske inte på en gång men är något som vi kommer att se konsekvenser av i framtiden. Som hälsovägledare arbetar vi med ett promotivt förhållningssätt och därför är barn en målgrupp som är viktig att arbeta med då man redan nu kan påverka barns livsstilsvanor framöver. Där ser vi att en intervention kring aktiva skoltransporter under vinterhalvåret som ett steg i rätt riktning och även se hur barnen upplever aktiva skoltransporter som ett alternativ för att ta sig till skolan. Dessutom finns det fördelar för miljön och trafiksäkerheten om aktiva skoltransporter ökar.

# Syfte

Att undersöka elevers upplevelser av att delta i en empowermentinspirerad studie för att främja aktiva skoltransporter under vintern.

# Metod

Studien har utgått från det kvalitativa perspektivet. Kvalitativa metoder ger möjlighet att öka förståelsen av ett fenomen, få värdefulla beskrivelser och nå personer som kanske inte alltid får sin röst hörd (Sofaer, 1999). Metoden gör sig mer lämpad än kvantitativ metod när man arbetar med individer och deras erfarenheter (Lerner & Tolan, 2016).

### Photovoice

I denna studie användes photovoice där deltagarna fick dela med sig av sina egna fotografier och kunde använda bilderna för att lättare kommunicera sina upplevelser och kunskaper i enlighet med Wang, Yi, Tao och Carovano (1998).

Författarna har använt sig av photovoice som metod då denna studie hade till syfte att undersöka elevers upplevelser av att delta i en empowermentinspirerad studie för att främja aktiva skoltransporter under vintern. Studien ingår i ett större forskningsprojekt kring aktiva skoltransporter och då den intresserade klassen redan var involverad i det projektet visste författarna att alla barnen har tillgång till en egen mobiltelefon med kamera. Bilderna användes som underlag för diskussion i fokusgrupperna. Fokusgrupper anses vara en bra metod att använda i situationer där attityder och erfarenheter ska diskuteras, då metoden ger deltagarna utrymme till att vara en aktiv del i analysen genom att dela erfarenheter och på så vis öka deltagarnas empowerment (Kitzinger, 1995).

Vid användning av photovoice är det viktigt att inte ha för stora fokusgrupper (Strack et al., 2004), detta för att få till en bra diskussion mellan deltagarna. Läraren delade in deltagarna i lämpliga grupper utefter personlighet och hur väl de fungerar med varandra. När man använder photovoice som metod finns det faktorer som är viktiga att diskutera med deltagarna inför att de ska ta sina bilder. Till exempel om deltagarna tar bilder av personer som inte vill vara med kan ha allvarliga konsekvenser för individerna (Strack et al., 2004).

Anvisningarna för hur bilderna ska tas bör vara så få och korta som möjligt för att minska mycket av författarnas tankar i deltagarnas bilder utan deltagarna ska vara experterna och välja vad, var, när och hur bilderna ska tas (Belon et al., 2014). Därför fick deltagarna endast uppmaningen att ta bilder som skulle besvara frågan “Hur upplever du att det är att gå eller cykla till skolan på vintern?”.

## Deltagare

Denna studie är en del av ett treårigt forskningsprojekt som pågår i norra Sverige kring aktiva skoltransporter där flera skolor medverkar. En av skolorna i det treåriga projektet visade intresse för delprojektet med aktiva skoltransporter under vintern där elever i årskurs 6 var intresserade och lämpade för projektet. Skolan upplevde att trafiken är ett stort problem i anslutning till skolområdet på grund av att många av eleverna blivit skjutsade till och från skolan av sina föräldrar. I klasserna som deltog fanns totalt 40 elever. 35 elever tackade ja till att vara med i projektet och 5 tackade nej. Alla de elever som tackade nej var pojkar. Ändamålsenligt urval tillämpades.

I det större projektet deltog 35 elever, av dessa hade 23 elever upp till 1 km till skolan, varav 8 hade 500 m eller kortare. Som längst rapporteras en sträcka på 3 km och det är 2 av deltagarna som färdas den sträckan till skolan. I denna delstudie deltog 18 elever. Av dessa var 7 pojkar och 11 var flickor. Eleverna och deras föräldrar fick information om studiens syfte och metod och gav sitt samtycke till att delta.

## Intervention

Deltagarna i studien fick information om projektet vid en träff med huvudforskarna som driver det större projektet, där de med ett fokus på empowerment fick komma på idéer som skulle öka deras motivation och därmed även öka möjligheterna för ett lyckat resultat. Det som deltagarna lyfte för att få till ett lyckat projekt var framför allt säkerheten, genom att använda vinterdäck och hjälmar, men även ett fokus på samarbete och gemensamma fördelar och övertyga föräldrarna till att låta dem delta. För att ytterligare öka deltagarnas empowerment blev nästa steg att låta deltagarna tillsammans med huvudforskarna och deras lärare skriva ihop ett informationsbrev till föräldrarna (Bilaga 3), med huvudrubrikerna “Hälsa”, “Trafiksäkerhet”, “Miljön” och “Gemenskap och mys”.

Innan projektet drog igång så blev alla deltagarna och deras föräldrar inbjudna till att prova på att cykla med vinterdäck och alla barnen fick möjligheten att säkerhetskontrollera sin cykel och de fick även vinterdäck gratis eller mot en liten summa beroende på typ av cykel. Slutligen fick de deltagare som valt att vintercykla i projektet skriva under ett kontrakt där de lovat att använda cykelhjälm medan de deltagit i studien. Projektet pågick under 4 veckor.

**Datainsamling**

Datainsamlingen genomfördes i fyra olika steg:

1. Etiska problem diskuterades med deltagarna inför projektet, där faktorer som vad eleverna kommer att fotografera togs upp för att undvika att någon ska fara illa.

2. Deltagarna fick sedan uppmaningen att ta tre bilder som de ansåg besvarar frågan "Hur upplever du att det är att gå eller cykla till skolan på vintern?". Bilderna som deltagarna tagit kunde de lägga in i en sluten grupp på Facebook eller maila in till författarna.

3. Efter projektet var avklarat fick deltagarna först välja ut två bilder och sedan skriva en tillhörande text till dem för att besvara frågorna: Vad visar bilden? Vad får du för känslor när du ser bilden? Vad betyder bilden för mig?

4. Därefter diskuterades bilderna och den generella upplevelsen av projektet i fokusgrupper med 4–5 barn i varje grupp. Vid två av fokusgrupperna deltog båda författarna och ytterligare två fokusgrupper gjordes av huvudforskarna till projektet. Fokusgrupperna genomfördes på deltagarnas skola och spelades in för att författarna skulle kunna transkribera materialet. Intervjuerna spelades in med hjälp av författarnas mobiltelefoner, vilket deltagarna fick information om inför intervjun.

**Etik**

Det fanns flera etiska aspekter att ta hänsyn till när man arbetar med forskning, de principer som har behandlats i studien är informationskrav, samtyckeskrav, konfidentialitetskrav och nyttjandekravet (Vetenskapsrådet, 2013). Författarna i studien har tagit följande åtgärder för att uppfylla kraven:

1. Informationskravet: Deltagarna och deras föräldrar fick information om studien i ett informationsbrev där syftet med studien, projektet, användningen av insamlade data samt vilka som har haft tillgång till den förklarades. Det lyftes även att deltagandet i studien var frivilligt och kunde avbrytas när som helst utan att ange orsak.
2. Samtyckeskravet: Informerat samtycke inhämtades skriftligt från deltagarna och deras föräldrar.
3. Konfidentialitetskravet: Författarna inklusive huvudforskarna hanterade all information och data konfidentiellt under tystnadsplikt. Endast författarna och huvudforskarna hade tillgång till inspelningar och transkriberingar som förvarades

utom räckhåll för obehöriga. Transkriberingarna var skrivna så att deltagarna är oidentifierbara.

4. Nyttjandekravet: Den insamlade datan har endast använts i forskningsändamål.

Då studien genomfördes på barn skickades en etikansökan till etikprövningsnämnden i Umeå. Ansökan godkändes och ärendet fick numret 2018-10-31M.

**Dataanalys**

Efter intervjuerna genomförts har det inspelade materialet transkriberats för en vidare analys. Vid en kvalitativ dataanalys där man analyserar innehållet, kan man antingen arbeta manifest eller latent (Bengtsson, 2016). I denna studie har en latent innehållsanalys gjorts, vilket enligt Graneheim och Lundman (2004) innebär att man tolkar den underliggande meningen i resultatet. Båda författarna deltog i dataanalysen av transkriberingarna och de inspirerades av Graneheim och Lundman (2004) genom följande steg;

1. Läst det insamlade materialet flertalet gånger av samtliga författare för att få en bra översiktsbild som möjligt.
2. Meningsbärande enheter och koder togs ut och kontrollerades tillsammans med den ursprungliga texten. Författarna strävade att hålla sig nära originaltexten.
3. Kategoriserade och fastställde meningsenheterna. Genom att ha läst originaltexten tillsammans med de meningsbärande enheterna och koderna, för att skapa kategorier.
4. Slutligen formulerades och analyserades teman till det slutliga resultatet genom att tolka de bakomliggande meningarna och betydelsen av kategorierna.

# Resultat

Resultatet bildade tre underteman och ett huvudtema (Tabell 3) utifrån innehållsanalysen. Citeringar kommer lyftas för att visa på deltagarnas upplevelser och insikter. Deltagarna benämns efter fokusgrupp (F1-F4) och F(1-5) för flicka och P(1-5) för pojke.

Tabell 3. Resultatöversikt

| | | | |
|---|---|---|---|
| Huvudtema | Omgivning, samhörighet och upplevda fördelar avgör elevers uppfattning av aktiva skoltransporter | | |
| Underteman | Yttre faktorer påverkar barnens sätt att ta sig till skolan | Delaktighet och gemenskap genom processen är viktig | Aktiva skoltransporter innebär många fördelar. |

### Omgivning, samhörighet och upplevda fördelar avgör elevers uppfattning av aktiva skoltransporter

Huvudtemat "Omgivning, samhörighet och upplevda fördelar avgör elevers uppfattning av aktiva skoltransporter." formulerades utifrån tre underteman; "yttre faktorer påverkar barnens sätt att ta sig till skolan", "delaktighet och gemenskap genom processen är viktig", "aktiva skoltransporter innebär många fördelar". Dessa teman beskriver deltagarnas upplevelser av aktiva skoltransporter på vintern.

### Yttre faktorer påverkar barnens sätt att ta sig till skolan

Det framkom under fokusgrupperna att många deltagare ansåg att det var många faktorer som spelade in på hur de tar sig till skolan, många av dessa är yttre faktorer.

En stor utmaning med projektet var just det faktum att det pågick under vintern. En tid som i norra Sverige ofta innebär mycket snö och kyla, något som deltagarna har tacklat bra men ändå fått stöta på. Flera deltagare berättade om att de promenerat och cyklat när det varit kallt ute (se bild 1). De som cyklat berättade även om svårigheter som uppkom med kylan, till exempel att cykellåsen frös fast vilket gjorde att de inte kunde använda låset. En deltagare berättade om hur hon upplevde kylan under deras första dag i projektet.

*"Jag tror det var första dagen, när vi började i det här projektet, så den dagen så var det jättekallt ute. Så jag kommer ihåg att alla kom till skolan typ så här med frysta hår och var stela."*

– F1:F2

I en annan fokusgrupp berättade en deltagare att de även fått erfara vinterns utmaningar. Ibland hade de inte hunnit ploga vägarna på morgonen eller så tog de genvägar genom till exempel skogar som inte plogas alls (se bild 2).

*"Om de inte har plogat så kan det vara mycket snö någon gång i vintras och så speciellt när jag har haft träning kvällen innan så har jag träningsvärk i benen då blir det extra jobbigt."*

– F2:F2

Det deltagarna lyfte kring väderförhållanden är specifika för just vintern. De som cyklat tyckte generellt inte att det har varit så stora skillnader mellan att cykla på vintern och på sommaren, förutom på platser där det varit halt eller när det kommit mycket snö.

*"För mig funkar det också bra. Jag får bra fäste liksom när det är hårt. Det enda problemet är när det kommer ganska mycket snö då och det inte är plogat då är det ganska jobbigt då får man typ leda cykeln på många ställen och ibland är det som plogvallar som liksom de blockerar vägen då får gå över dem och såhära."*

– F3:P5

Deltagarna berättade om olika svårigheter med vinterväglaget beroende på om de cyklat eller promenerat till skolan. De som cyklade fick som citatet ovan berättar om, ibland leda cykeln

Bild 1 - djupa snöspår

Bild 2 - vintercykel

för att kunna ta sig fram och passera plogvallar. Medan de som promenerat istället berättade att snön ibland inte varit ett desto större hinder alls.

*"Oftast där jag går till skolan, så är det oftast så här en gångbana där det är plogat. Så jag har inte stött på så mycket så här djupsnö eller så."*

– F1:F1

*"För oss så är det väl typ nästan plogat nästan hela vägen förutom den här stigen i skogen. Fast det är nästan alltid någon som har gått där före och då går man så där i dem stegen liksom."*

– F1:F4

Deltagarna visade ett större intresse på att gå och cykla till skolan än vad deras föräldrar tillät, det uppkom under fokusgrupperna att det ibland var föräldrarna som stoppade barnen från att framförallt cykla till skolan. Flera deltagare berättade att de ställt undan sina cyklar och föräldrarna inte tyckte att det var läge att plocka fram dem. De var oroliga för att vädret och underlaget skulle bli för jobbigt, trots att barnen själva inte upplevde dessa faktorer som några hinder.

*"När det här började så fick jag inte cykla för mina föräldrar, dem tyckte att det var jag vet inte, det tyckte väl det var riskabelt eller sånt."*

– F1:F1

En annan deltagare nämnde att han till och med kände sig skamsen när han blivit skjutsad av sina föräldrar kortare sträckor.

"Jag känner mig typ skamsen när jag åkt bil för jag bor så himla nära."

– F3:P1

Resultatet visar tydligt på att yttre faktorer och framför allt föräldrarna har en stor påverkan på barnens sätt att ta sig till skolan.

**Delaktighet och gemenskap genom processen är viktig**

Många deltagare lyfte upp vikten av att stötta och peppa varandra för att man ska hålla uppe motivationen kring att orka fortsätta med att cykla eller gå till skolan.

*"Men ibland så kanske man ba vill peppa någon liksom att gå och då blir dem ju liksom lite såhära okej och så blir det lite roligare."*

– F2:F1

*"Ja då pratar man lite typ, blir det lite roligare."*

– F2:P2

Detta var något som flera av deltagarna lyfte, att hjälpa och stötta varandra när någon har tyckt att det har varit lite kämpigt har varit viktigt. Av de som promenerat berättade många deltagare att de gått tillsammans till skolan (se bild 3) och att detta varit av stor betydelse.

Ett resultat som kom fram var skillnaden mellan att gå och cykla till skolan. De som cyklat beskrev inte att cykla tillsammans som särskilt viktig då de mestadels cyklat själva (se bild 4) till skillnad från de som promenerat där man ofta har gått tillsammans. De beskrev däremot precis som de som promenerat att peppningen från övriga projektdeltagare var viktig. Genom att cykla eller gå tillsammans så blir det en roligare upplevelse än om man gör det själv vilket de anser skapa ett mervärde.

Deltagarna lyfte flera olika sätt på hur de kunde peppa och stötta varandra. I projektet användes Facebook som plattform där deltagarna fick lägga in sina bilder då Facebook uppfyllde de krav projektet hade med användning av slutna grupper och enkelheten i att lägga in bilder.

*"Vi har ju en sån här en Facebookgrupp och där har ju folk lagt upp bilder och "kom igen nu, det är inte så länge kvar" och ja "kämpa på"."*

– F1:F2

De berättade om hur man genom Facebook kunde nå ut till klasskamrater och peppa varandra även utanför skoltid. Valet av plattform mötte även kritik då flera av deltagarna inte ville eller fick ha tillgång till Facebook utav olika anledningar.

*"Ja, men det är inge bra för att alla får inte använda det. Det är fler som använder Instagram."*

– F4:F3

*"Facebook är mer för föräldrar"*

– F4:F1

Valet av plattform innebar både för- och nackdelar enligt deltagarna, men den uppskattades ändå av deltagarna då den förhöjt gruppkänslan.

Något som tydligt har kommit fram i det material som har analyserats är vikten av att deltagarna har varit med i ett projekt som de till viss del själva har varit med att utforma. Något som har haft en betydande roll.

*"Och så blir vi alla typ peppade, ja men typ som på måndagar när man kom till skolan så får man något varmt att dricka och så skulle vi eventuellt få någon sån här belöning i slutet."*

– F1:F1

Flera deltagare uttryckte en tacksamhet för att projektet lyssnat på deras önskemål som till exempel att de skulle få varm choklad på måndagar (se bild 5). Men de ansåg att drycken inte levt upp till de förväntningar som deltagarna haft. Nästan alla deltagare uttryckte att den var för svag, smakade mest mjölk och att man hällde ut den istället för att dricka upp den.

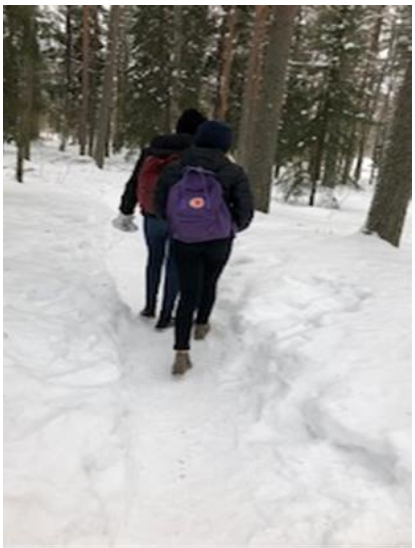

Bild 3 - promenerande sällskap

Bild 4 - ensam cyklist

Bild 5 - varm choklad

En annan del av projektet där deltagarna själva fick vara delaktiga i projektets utformning var att de själva fick vara med och skriva ett informationsbrev till föräldrarna där de informerade om projektets syfte och bakomliggande information om varför det genomförs. De beskrev det som roligt att skriva själva men berättade att föräldrarna inte sagt så mycket och flera var osäkra på om föräldrarna ens läst informationen.

En del av photovoice som metod innebär att deltagarna kan ta med sig sina bilder och erfarenheter vidare till personer som har högt inflytande på till exempel samhället. Deltagarna hade många idéer över vad de skulle vilja säga till politiker i kommunen för hur man skulle kunna få fler personer att använda sig av aktiva transporter.

*"Och så kan man göra den här dyrare bensinen till en mer miljö och liksom om man kör dyrare bensin så kan man få de där extra pengarna och då kan man satsa mer på andra grejer typ"*

– F3:P5

*"Satsa mer på alltså mer cykelvägar och kanske såhär värme under vägarna eller trafik, eller nej lampor och sånt"*

– F3:P1

En del av problematiken som deltagarna ville lyfta till politikerna var sådant som de stött på själva under projektet. Att cykla eller gå när det är mörkt eller mycket snö är jobbigare och kan få motivationen att tryta.

**Aktiva skoltransporter innebär många fördelar**

Under fokusgrupperna kom det fram att deltagarna upplevt olika typer av fördelar med aktiva skoltransporter. En fördel som de lyfte var den att de sparat tid med att ta sig själv till skolan. En deltagare berättade att cykling innebar att hon fick sova längre på morgonen då hon inte behövde åka med sina föräldrar.

*"När jag var yngre så fick jag typ vakna nästan typ klockan 6 för att mina föräldrar brukar åka till jobbet vid klockan 7, så då fick jag skjuts till skolan och då brukar jag vara trött efteråt och sen så fick jag börja göra mig klar själv och cykla till skolan och a men fick sova mycket längre och då var man mindre trött."*

– F4:F5

Att de sparade tid på att cykla till skolan togs upp av flera deltagare och de ansåg att det var en stor fördel. Genom att spara tid på att ta sig till skolan behövde de inte stressa lika mycket på morgonen.

En annan viktig faktor som deltagarna lyfte var de upplevda fördelarna av att gå eller cykla till skolan. De kände att det fanns vinster med detta som inte kom när de fick skjuts till skolan.

*"Man kan koncentrera sig bättre skulle jag säga. Man kommer ut igen och sen och man som glömmer bort att man är trött och så blir man piggare när man kommer till skolan."*

– F1:F2

Att vara del i projektet innebar att de som cyklat har fått tillgång till vinterdäck är också en återkommande fördel. De som hade cyklat under projektet berättade att med vinterdäck på cykeln så blev det inte så stor skillnad mot att cykla på sommaren (se bild 6). Projektet har också bidragit till att man känt att man är del av någonting betydande.

*"Ja, det var ju kul liksom det är ju roligt att cykla liksom och sen med vinterdäck blir det ju liksom inga nackdelar alls. Och vara med i det här forskningsprojektet liksom och bidra till det."*

– F3:P5

*"Alltså jag hade ju velat cykla på vintern ganska länge men min pappa han inte orkade fixa vinterdäck men nu när de bara kostade 20 kr så det var nog det som var avgörande."*

– F3:P1

Bild 6 - vinterdäck

Två andra deltagare berättade om hur aktiva skoltransporter gjort dem piggare inför skolan.

*"Det har varit kul att gå och när man har kommit fram så har man liksom, så har man liksom såhära hur ska man förklara det typ, man har fått lite såhära kyla och lite så, så sen kommer man in och så jobbar och så liksom har man gjort av med lite energi och så."*

– F2:F1

*"Jag tycker lite samma men jag har gjort så, jag har gått varje, jag går ju hela tin så det känns som ingen skillnad."*

– F2:F2

Detta var något som lyftes av flera deltagare, men att de deltagare som testade på aktiva skoltransporter för första gången under vintern upplevde en större skillnad än dem som promenerat eller cyklat innan projektet.

De framhävde även kylan som de stött på under projektet som något positivt, som ökade på en del av de positiva faktorerna som de fick av att cykla eller gå. Attityden hos deltagarna har spelat en stor roll, istället för att se kylan som något jobbigt att möta så tidigt under morgonen så upplevde dem det som något positiv, som gav dem mer energi. En deltagare uttryckte aktiva skoltransporter som ett sätt att uppnå den rekommenderade dagliga dosen av fysisk aktivitet.

*"Och så måste man ju varje barn typ, eller måste, men varje barn ska ju röra på sig… vad är det? 60 minuter per dag. Så då är det ju morgonmotivation [morgonmotion]."*

– F4:F2

Många av barnen ville bestämma själva om hur de ska transportera sig till och från skolan, och de lyfte även hur detta kan öka deras mängd fysiska aktivitet genom att använda sig av aktiva skoltransporter.

# Metoddiskussion

Denna studie använde sig av en kvalitativ insamlingsmetod bestående av fokusgrupper med photovoice som metod. Kvalitativa metoder används när man vill undersöka människors upplevelser och attityder till skillnad från den kvantitativa metoden som istället mäter siffror (Lerner & Tolan, 2016). Då syftet med studien var att undersöka individers upplevelser så valdes just den metoden för studien. Fokusgrupper används med fördel för att undersöka resultatet av interventioner (Tong, Sainsbury & Craig, 2007) och för att samla data kring reaktioner, åsikter och känslor (Olsson & Sörensen, 2011).

Det är viktigt att man som författare har ett tänk på trustworthiness genom hela processens gång, och inte enbart i slutet för då kan det redan vara försent att skapa en hög trustworthiness (Lindqvist, 2015). Författarna har inspirerats av Graneheim och Lundmans (2004) tre steg för att uppnå en hög trustworthiness:

1. Credibility: För att uppnå credibility är det viktigt att studiens metod är väl lämpad för att besvara syftet. I denna studie användes fokusgrupper som metod för att kommunicera med deltagarna. Materialet har granskats flertalet gånger av båda författarna som har plockat fram citat från olika deltagare, som är ett sätt för att uppnå en ökad credibility (Graneheim & Lundman, 2004).
2. Transferability: För att öka studiens transferability kan författarna ge exempel på hur resultatet kan överföras till andra än deltagarna i studien, men i slutändan så är det läsaren som beslutar om det är möjligt (Graneheim & Lundman, 2004). För att öka studiens transferability har författarna i enlighet med Graneheim och Lundman tydligt beskrivit kontexten, deltagarna, datainsamlingen, analysprocessen och presenterat ett tydligt resultat. Även användandet av citat ökar studiens transferability (Graneheim & Lundman, 2004).
3. Dependability: För att uppnå dependability är det viktigt att de frågor som ställs till deltagarna i de olika fokusgrupperna berör samma område (Graneheim & Lundman, 2004). Därför har en intervjuguide använts som mall för samtalet i samtliga fokusgrupper.

Användandet av fokusgrupper som metod anses ge ett rikare och djupare resultat än intervjuer (Kitzinger, 1995), därför valde författarna att använda sig av fokusgrupper för att besvara forskningsfrågan. Fördelar med att använda sig av fokusgrupper är att det kan öka deltagarnas förmåga att dela med sig, detta även när de känner att de inte har något att bidra med. Detta då

gruppkänslan kan stärka individerna att delta i gruppdiskussionen. Något som uppmärksammades under fokusgrupperna var att det blev en stor skillnad i gruppdiskussionen om en fråga ställdes till en enskild deltagare eller om en fråga ställs öppen för hela gruppen att besvara. Frågor som ställdes direkt till personen fick oftare ett kortare svar med mindre diskussion från övriga deltagare än om frågan ställts till hela gruppen om än att svaret kanske tog längre tid att få fram. Det finns även en risk med fokusgrupper att en negativ gruppdynamik istället kan tysta ner enskilda deltagare (Kitzinger, 1995). Författarna upplevde en skillnad i fokusgruppernas vilja att dela med sig om sina upplevelser, i de tre grupperna med könshomogenitet blev det mestadels bra diskussioner mellan deltagarna som gärna delade med sig om sina upplevelser medan i gruppen utan könshomogenitet så var det svårt att få till en diskussion då deltagarna svarade kort på frågorna och inte hade lika mycket att dela med sig av. Detta likt det Olsson och Sörensen (2011) skriver om, att fokusgrupper kan med fördel delas upp efter män och kvinnor då det kan skapa en bättre diskussionsmiljö. I detta fall delade läraren in barnen i grupper som hon ansåg vara lämpliga utifrån personlighet och hur de fungerat med varandra.

Genomgående under projektet har photovoice använts för att sedan ta del av bilderna till diskussionen i fokusgrupperna. Något som är viktigt att ta i beaktning är att även om photovoice som metod är ett bra sätt att höja deltagarnas empowerment, så är det viktigt att ha i åtanke att det även kan skapa motsatsen (Strack et al., 2004). Det finns risk att deltagarna kan få förhöjda förhoppningar inför projektet som sedan fallerar på att de inte når ut till politikerna eller allmänheten. Detta kan skapa en situation där deltagarna känner en hopplöshet och en lägre grad av empowerment än inför projektet (Strack et al., 2004). Detta löste författarna inom projektet genom att ha en förberedd fråga i intervjuguiden om vad deltagarna vill lyfta till de lokala politikerna.

Insamlingen av bilder har inneburit vissa problem då inte alla lämnat in sina bilder till huvudforskarna. Skälen till varför man inte lämnat in bilderna kan vara olika men en faktor som tagits upp i fokusgrupperna är användningen av Facebook som plattform. Dels finns det en risk att det blir en del bortfall när man använder sig av Facebook då inte alla elever vill eller får ha Facebook på grund av ålder då de är precis i gräns åldern för Facebookanvändning, eller på grund av andra faktorer. Förslag togs fram om att istället använda sig av Instagram eller Snapchat, plattformar som är mer passande för målgruppen i fråga. Detta var något som även författarna diskuterat men kommit fram till att det kan vara svårt att hålla det inom en sluten krets och funktionen av att bilderna sparas på ett bra sätt.

Deltagarna hade därför också möjligheten att skicka bilderna till författarna via mail. Skälen till att vissa bilder fortfarande inte skickats in kan vara många. Det kan vara så att vissa deltagare helt enkelt glömt att skicka bilderna, eller också glömt att ens ta några bilder.

Författarna upplevde att användandet av photovoice som metod under fokusgrupperna gav mer i grupperna som promenerat jämfört med de som cyklat. Bland de som cyklat där de flesta provat på att vintercykla för första gången fanns det mer att prata kring den upplevelsen och känslan, bilderna kunde inte fördjupa den diskussionen desto mer. Medan i grupperna där man promenerade hade deltagarna inte testat på något nytt fick ut mer av bilderna då de till exempel fördjupade samtalen kring upplevelsen av att gå ute när det är kallt och hur det är att gå i grupp.

Deltagarnas inställning verkar ha spelat stor roll kring deras syn till aktiva skoltransporter, de barn som inte hade en positiv inställning till det valde troligtvis att inte delta i projektet. Av 40 elever i klassen var det 5 personer som valde att inte delta i projektet. Samtliga 5 elever var pojkar. Skälen till varför det endast var pojkar som valt att inte delta i projektet kan vara många. Vi tror att grupptryck, familjesituationer och inställning till fysisk aktivitet skulle kunna vara några av dessa.

## Resultatdiskussion

Det som deltagarna lyfte kring väderförhållandena som de fått stöta på under projektet är specifika för vintern uppe i norra Sverige. Några deltagare berättade om att de redan hade ställt undan sina cyklar och att deras föräldrar inte var beredda att ta fram dem igen. Detta går emot Wright, Wilson, Griffin och Evans (2010) rekommendation om hur föräldrarna bör uppmuntra och hjälpa sina barn för att de ska vara mer fysiskt aktiva. Vilket lyfter en faktor som kan vara ett av svaren på varför det är färre som använder sig av aktiva skoltransporter under just vinterhalvåret, då vädret gör upplevelsen tuffare än vad den är under sommarhalvåret. Det framkom även skillnader i hur eleverna upplevt vinterförhållandena beroende på om de cyklat eller promenerat till skolan. Simons et al. (2013) menar att bland annat snö och hala cykelbanor är hinder för att kunna cykla på vintern. De som cyklat uttryckte just det att de ibland fått leda cykeln och hade svårare att passera plogvallarna, medan de som promenerat inte upplevde snömängden som desto större hinder vilket kan kopplas till Mitra och Faulkners (2012) resultat som visar på att mängden snö inte kan kopplas till sannolikheten att eleverna går till skolan.

Det framkom även av resultatet att föräldrarna påverkat barnens sätt att ta sig till skolan, det var flera deltagare som berättade att föräldrarna inte gett tillåtelse till att cykla till skolan under vintern eller att de inte orkat ta fram cykeln igen. Något som författarna blev förvånade av under analyseringen var när deltagarna berättade om att deras föräldrar hindrade dem från att använda sig av aktiva skoltransporter, även när barnen själva uttryckt en önskan om det. Förslagsvis skulle man som förälder kunna cykla eller promenera tillsammans med barnen till skolan om man inte vill släppa iväg dem själva. Beets, Cardinal och Alderman (2010) menar att det finns ett samband mellan föräldrarnas delaktighet i barnens aktiviteter och barnens nivå av fysisk aktivitet, att en större delaktighet leder till en ökad fysisk aktivitet. Beets et al (2010) förklarar att det både finns konkreta sätt som att förenkla eller hjälpa till men också mer abstrakta sätt som att uppmuntra, hylla och informera för att stötta barnen till de aktiviteter de ska genomföra. Detta kan kopplas till resultatet i denna studie då de föräldrar som varit involverade i barnens önskemål att delta i projektet har ställt upp och tagit fram cykeln igen. Wright, Wilson, Griffin & Evans (2010) skriver i sin studie att uppmuntran är en viktig form av socialt stöd för barn och menar att detta är något som barn gärna skulle vilja få mer av från sina föräldrar. Detta är något som går hand i hand med de resultat som Philips, Sioen, Michels, Sleddens och De Henauw (2014) fick som föreslår föräldrar istället för att använda sig av en kontrollerande attityd bör använda sig av en mer uppmuntrande attityd för att hjälpa sina barn att uppnå uppsatta mål. Uppmuntran från föräldrar främjar barnens deltagande i fysiska aktiviteter och kan användas både som en vägledning till aktivitet men även förstärka ett beteende (Beets et al., 2010).
En del av deltagarna berättade att de gärna hade velat vintercykla men berättade att föräldrarna tyckte att cyklingen innebar för många riskfaktorer. Faktorer som kan spela roll för barns transport till skolan kan vara trafiksituationen i området och att individer upplever rädsla eller obehag på grund av till exempel dåligt upplysta vägar eller oroliga områden när man tar sig till och från skolan (Johansson, Hasselberg & Laflamme, 2010).

En viktig faktor som deltagarna lyfte var att de hade stöttat och peppat varandra under projektets gång. De har uttryckt att gruppkänslan är viktig vilket kan kopplas till grupp eller normteorin där individer blir uppmuntrade till att prestera bra när de får känna gruppens stöd (Gard, 2002). I likhet med Gard (2002) anser författarna att genom att delta i projektet tillsammans kan deltagarna inom gruppen utveckla en förståelse för varandra och uppnå sociala belöningar och godkännanden. Det går även hand i hand med det Draper, Grobler, Micklesfield, Norris (2015) tar upp kring vikten av socialt stöd bland kompisar för att upprätthålla fysisk aktivitet. Det finns dock studier som istället visar på att det sociala stödet

från vännerna inte alls är starkt kopplat till användandet av aktiva skoltransporter utan att det är gemenskapen av vännerna som är av betydelse (Silva, Pizarro, Garcia, Mota & Santos, 2014).

Som tidigare diskuterats finns det skillnader mellan upplevelsen av att gå och cykla till skolan under projektet. De som gått till skolan har antingen bott så nära att det har varit det enklaste alternativet eller att de inte haft tillgång till cykel under projektets gång. Vilket stämmer överens med tidigare forskningsresultat som visar på att bor man nära skolan är det fler som promenerar än som tar cykeln till skolan (Kallio, Turpeinen, Hakonen & Tammelin, 2016). De flesta av dem brukade ändå gå till skolan så projektet innebar inga större skillnader än tidigare. I grupperna där deltagarna gått till skolan låg mycket fokus på vikten av att gå tillsammans och hur de peppat varandra på detta sätt. Även detta går att relatera till grupp eller normteorin där individer kan bli uppmuntrade till att prestera bra när de får känna gruppens stöd (Gard, 2002). Detta skiljer sig markant från de som cyklat till skolan. De flesta som cyklat under projektet brukade inte cykla på vintern och där låg fokus på hur de upplevt hur det är att cykla med vinterdäck och vikten av väglaget. Något som författarna reagerade på var att de som cyklade oftast inte cyklade tillsammans vilket gjorde att stöttning och peppning inte har haft en lika stor roll som för de som promenerat.

Ett annat viktigt resultat som diskuterats i fokusgrupperna var användandet av Facebook som plattform för kommunikation med deltagarna. Valet kritiserades av somliga och ansågs vara en plattform som inte användes av barn i denna ålder, medan andra tyckte att det fungerat som ytterligare ett bra sätt att kommunicera och peppa varandra. En annan studie där man använt Facebook som en del i en intervention för att främja fysisk aktivitet fanns inga skillnader i det sociala stödet eller mängd fysisk aktivitet mellan de som använt Facebook och kontrollgruppen (Cavallo et al., 2012).

Projektet har varit utformat att höja deltagarnas empowerment genom varje moment. Likt Swift och Levins (1987) förklaring av empowerment ville forskarna att deltagarna skulle få vara med och utforma delar av projektets moment för att få känna att de också har en viss makt och kontroll över det dem själva ska utföra.
Deltagarna har fått vara med att ta fram idéer som de vill ha med i projektet. Detta är något som deltagarna har lyft som något betydande för dem, och de uttryckte även tacksamhet över att forskarna lyssnat på deras önskemål och tagit dem till sig. Till exempel den varma chokladen de fick på måndagar. De upplevde dock att den inte uppfyllde förväntningarna som de hade haft, då de ansåg att den var för alldeles för svag. Detta visar på att det även är viktigt

att genomföra barnens önskemål på ett bra sätt. Nu fick de först en ökad empowerment när de kände att de blev hörda och fick igenom en del önskemål, som senare blev en besvikelse när resultatet inte motsvarade förväntningarna.

En annan del som var menat att stärka deltagarnas empowerment var det informationsbrev till föräldrarna som deltagarna själva fick vara med och skriva. Några av deltagarna uttryckte att föräldrarna inte kommenterat informationsbrevet och flera av deltagarna visste inte ens om föräldrarna läst brevet. Informationsbrevet var en del av projektet som deltagarna lagt tid och omsorg på att skapa, som om man ska lyssna till deltagarna inte verkar ha fått den uppmärksamhet av föräldrarna som barnen förväntat sig. Som Wright et al. (2010) skriver så är föräldrars delaktighet och uppmuntran en stor del av det sociala stöd som barn behöver när de genomför aktiviteter, något som författarna utifrån det barnen har sagt anser har varit svagt. Trots att informationsbrevet kanske inte fått den respons som önskats så upplever författarna att eleverna har tagit till sig mycket av den information som fanns med i informationsbrevet och att deltagarna har en underliggande kunskap på grund av detta. De var duktiga på att argumentera för fördelar med fysisk aktivitet och för de fördelar som ett minskat bilåkande skulle kunna ha på miljön. Resultatet kan kopplas till Banduras (2004) sociala kognitiva teori, då deltagarna deltagit i aktiviteter som höjt kompetensen och bidragit till en positiv förändring. Social kognitiv teori är en modell utformad för att identifiera hur omgivning, personlighet och beteende kan påverka personers sätt att agera (Bandura, 1998; Bandura, 2004). Modellen används för att främja hälsa (Bandura, 2004) och kan vara en bra modell för att undersöka de socialkognitiva konstruktioner som finns bland barn och unga när det kommer till fysisk aktivitet (Ramirez, Kulinna & Cothran, 2012).

En del av photovoice innebär att de bilder som deltagarna tagit skulle kunna visas för politiker för att påverka dessa till att genomföra förändringar i samhället i särskilda frågor (Wang & Mary, 1997). I denna studie hade deltagarna många idéer som de ville lyfta till de lokala politikerna som de ansåg kunde vara viktiga faktorer för att öka antalet som använder sig av aktiva skoltransporter. Allt från att höja bensinskatten till att förbättra cykelvägarna var några förslag på vad deltagarna ansåg skulle kunna påverka fler att välja aktiva skoltransporter och samtidigt förbättra miljön. Att fler skulle välja att använda aktiva skoltransporter skulle innebära flertalet hälsofördelar både genom att vara fysiskt aktiva men också genom minskade utsläpp (Rojas-Rueda et al. 2016).

Aktiva skoltransporter har för deltagarna inneburit flertalet fördelar, både genom att de har deltagit i projektet men de har också konstaterat andra fördelar som de upptäckt med att gå

eller cykla till skolan. Flera deltagare berättade att de har sparat tid på att själva ta sig till skolan. De har till exempel kunnat sova längre på morgonen då de inte behövt anpassa sig efter föräldrarnas schema. Andra studier visar även de att cykling, och även att promenera kortare sträckor, är bra alternativ som innebär en större frihet för barn och unga att ta sig snabbt till och från olika platser (Simons et al., 2013).

För att främja hälsa behövs handlingar som både är riktade direkt till individuella faktorer men även till faktorer som individerna själva inte kan påverka som ekonomiska och miljöfaktorer (Nutbeam, 1998). De som cyklade till skolan lyfte fördelen med att de som behövde fick vinterdäck till sina cyklar genom projektet. Vilket författarna tror att har varit en viktig faktor för ett lyckat projekt. Ekonomiska förutsättningar kan förhindra individers deltagande i samhället (Nutbeam, 1998) precis som i detta fall hade priset för vinterdäck kunnat påverka antalet deltagande elever som cyklat till skolan om de inte hade delats ut genom projektet. Vinterdäck till cykeln kostar mycket pengar och kan vara avgörande ifall man som förälder har råd att låta sitt barn cykla till skolan även under vintern.

Många deltagare har lyft att de upplevt en stor skillnad i hur de mått efter att ha använt sig av aktiva skoltransporter jämfört med att ha blivit skjutsade. De blev piggare, kunde koncentrera sig bättre och hade fått göra sig av med lite energi inför skoldagen. Regelbunden fysisk aktivitet har inte bara positiva effekter som att den skyddar mot sjukdomar utan har också visats öka energin, koncentration och mentala prestationer (King, Taylor, Haskell & DeBusk, 1989) Vilket stämmer in på forskning som visar på att fysisk aktivitet har en positiv inverkan på akademiska prestationer (Torrijos-Niño et al., 2014). Detta går hand i hand med det som Käll et al. (2014) skriver om att fysisk aktivitet kan öka elevernas studieresultat. En annan faktor som deltagarna tog upp som är typisk för vintern var kylan. Tidigare studier visar att väderförhållandena under vintern gör att barns användning av aktiva skoltransporter minskar (Bélanger, Gray-Donald, O'Loughlin, Paradis & Hanley, 2009). Bandura (2004) tar inom social kognitiv teori upp sociostrukturella determinanter för hälsa som samhällsresurser likväl som den tar upp personliga faktorer som attityd och förväntningar. I detta projekt så har deltagarna varit tvungna att trotsa kylan och ge sig ut ändå. Istället för att se kylan som någonting negativt så uttryckte deltagarna att kylan hjälpte till för att de skulle känna sig piggare, som att man vaknade till lite när man kom ut. Kopplas detta till det Gard (2002) som skriver om attityd där hon menar att personer med positiva attityder till sina organisationer eller grupper kommer i högre grad vara motiverade till att fortsätta med det dem gör, så bådar det gott för att deltagarna fortsätter att promenera eller cykla även efter projektet.

Trots att flera studier visar på att barn som använder sig av aktiva skoltransporter för att ta sig till och från skolan är mer fysisk aktiva än de barn som inte använder sig av det, finns det även resultat som visar på att detta endast gäller under skoldagarna (Cooper, Page, Foster & Qahwaji, 2003; Chillón et al., 2011) Det visar på att aktiva skoltransporter inte är hela lösningen för att få barn att vara mer fysisk aktiva, men som en deltagare lyfte så är det ett sätt att uppnå dem rekommenderade 60 minuterna per dag. WHO (2010) rekommenderar att barn och ungdomar ska vara fysiskt aktiva minst 60 minuter per dag, de förklarar även vidare att dessa kan spridas ut över dagen under kortare perioder. Vilket stärker att aktiva skoltransporter kan vara en viktig del för att uppnå den rekommenderade mängden aktivitet.

Resultaten i studien överensstämmer med Banduras (2004) sociala kognitiva teori som handlar om att omgivning, personlighet och beteende påverkar individernas sätt att agera i olika situationer.

## Begränsningar inom studien

De begränsningar som finns inom studien är delvis att barn som cyklar på vintern i norra Sverige får oftast utså starkare vinterförhållanden än om studien skulle ha genomförts på en skola i mellersta eller södra Sverige.
Användandet av Facebook kan ha påverkat engagemanget hos deltagarna och även begränsat antalet bilder som skickats till forskarna. Genom att ha använt en annan plattform för insamling av bilder hade datan eventuellt kunna ha breddats ytterligare.

## Framtida forskning

En tänkbar fördjupning på studien skulle kunna vara en förlängning av projektets gång för att få ett mer långvarigt resultat för att se om upplevelsen förändras. Det hade även varit intressant att se resultat på hur studieresultaten skulle kunna ha påverkats av att elever börjat använda sig av aktiva skoltransporter. Ytterligare forskning av till vilken utsträckning aktiva skoltransporter påverkar den dagliga fysiska aktiviteten kan vara av intresse för hälsovägledare eller andra professioner.

# Slutsats

Syftet med studien var att undersöka elevers upplevelser av att delta i en empowermentinspirerad studie för att främja aktiva skoltransporter under vintern. Resultatet visar att elevers upplevelse av aktiva skoltransporter på vintern inte är särskilt annorlunda än vad de är på sommaren om förutsättningarna med bra däck och plogade vägar fungerar. Barnen upplevde att de känt sig piggare, har haft bättre koncentration i skolan samt en ökad gemenskap under projektet.

# Referenser


Antonovsky, A. (1996). The salutogenic model as a theory to guide health promotion. *Health Promotion International, 11*(1), 11-18.

Bandura, A. (1998). Health promotion from the perspective of social cognitive theory. *Psychology and Health, 13*(4), 623-649.

Bandura, A. (2004). Health promotion by social cognitive means. *Health education & behavior, 31*(2), 143-164.

Beets, M., Cardinal, B., & Alderman, B. (2010). Parental social support and the physical activity-related behaviors of youth: A review. *Health Education & Behavior, 37*(5), 621-644. doi:10.1177/1090198110363884

Belon, A. P., Nieuwendyk, L. M., Vallianatos, H., & Nykiforuk, C. I. (2014). How community environment shapes physical activity: perceptions revealed through the PhotoVoice method. *Social Science & Medicine, 116*, 10-21.

Bengtsson, M. (2016). How to plan and perform a qualitative study using content analysis. *NursingPlus Open, 2,* 8-14.

Bélanger, M., Gray-Donald, K., O'loughlin, J., Paradis, G., & Hanley, J. (2009). Influence of weather conditions and season on physical activity in adolescents. *Annals of epidemiology, 19*(3), 180-186.

Bhosale, J., Duncan, S., Schofield, G., Page, A., & Cooper, A. (2015). A pilot study exploring the measurement of intergenerational differences in independent mobility. *Journal of Transport & Health, 2(*4), 522-528.

Björklid, P. & Gummesson, M. (2013). Childrens Independent Mobility in Sweden. Stockholm: Trafikverket. Hämtad från https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11521/RelatedFiles/2013_113_childrens_independent_mobility_in_sweden.pdf

Catalani, C. & Minkler, M. (2010). Photovoice: A review of the literature in health and public health. *Health education & behavior 37*(3), 424-451.

Cavallo, D. N., Tate, D. F., Ries, A. V., Brown, J. D., DeVellis, R. F., & Ammerman, A. S. (2012). A social media–based physical activity intervention: a randomized controlled trial. *American journal of preventive medicine*, *43*(5), 527-532.

Chillón, P., Ortega, F. B., Ruiz, J. R., De Bourdeaudhuij, I., Martínez-Gómez, D., Vicente-Rodriguez, G., ... & Ward, D. S. (2011). Active commuting and physical activity in adolescents from Europe: results from the HELENA study. *Pediatric exercise science*, *23*(2), 207-217.

Christoffersen, T., Winther, A., Nilsen, O. A., Ahmed, L. A., Furberg, A.-S., Grimnes, G., … Emaus, N. (2015). Does the frequency and intensity of physical activity in adolescence have an impact on bone? The Tromsö Study, Fit Futures. *BMC Sports Science, Medicine & Rehabilitation, 7*(26), 1-8. doi: 10.1186/s13102-015-0020-y

Cooper, A.R., Page, A.S., Foster, L.J., & Qahwaji, D. (2003). Commuting to school: Are children who walk more physically active? *American Journal of Preventive Medicine 25*(4), 273-276.

Draper, C. E., Grobler, L., Micklesfield, L. K., & Norris, S. A. (2015). Impact of social norms and social support on diet, physical activity and sedentary behaviour of adolescents: a scoping review. *Child: Care, Health & Development*, *41*(5), 654-667. doi:10.1111/cch.12241

Eriksson, M., & Lindström, B. (2008). A salutogenic interpretation of the ottawa charter. *Health Promotion International, 23*(2), 190-199.

Faulkner, G. E., Buliung, R. N., Flora, P. K., & Fusco, C. (2009). Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: a systematic review. *Preventive medicine*, *48*(1), 3-8.

Gard, G. (2002). Work motivation-a brief review of theories underpinning health promotion. *Physical therapy reviews*, *7*(3), 163-168.

Guell, C., & Ogilvie, D. (2015). Picturing commuting: photovoice and seeking well-being in everyday travel. *Qualitative Research, 15*(2), 201-218.

Graneheim, U. H., & Lundman, B. (2004). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse education today, 24*(2), 105-112.

Huertas-Delgado, F. J., Herrador-Colmenero, M., Villa-González, E., Aranda-Balboa, M. J., Cáceres, M. V., Mandic, S., & Chillón, P. (2017). Parental perceptions of barriers to active commuting to school in Spanish children and adolescents. *European journal of public health, 27*(3), 416-421.

Johansson, K., Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2010). Young adolescents' independent mobility, related factors and association with transport to school. A cross-sectional study. *BMC public health, 10*(1), 635.

Kallio, J., Turpeinen, S., Hakonen, H., & Tammelin, T. (2016). Active commuting to school in Finland, the potential for physical activity increase in different seasons. *International journal of circumpolar health, 75*(1), 33319.

King, A. C., Taylor, C. B., Haskell, W. L., & DeBusk, R. F. (1989). Influence of regular aerobic exercise on psychological health: a randomized, controlled trial of healthy middle-aged adults. *Health Psychology, 8*(3), 305-324.

Kitzinger, J. (1995). Qualitative research. introducing focus groups. *BMJ: British Medical Journal, 311*(7000), 299.

Kostenius, C., & Lindqvist, A. (2006). *Hälsovägledning: Från tanke till ord och handling*. Lund: Studentlitteratur AB.

Kumanyika, S. K., Obarzanek, E., Stettler, N., Bell, R., Field, A. E., Fortmann, S. P., ... & Stevens, J. (2008). Population-based prevention of obesity: the need for comprehensive promotion of healthful eating, physical activity, and energy balance: a scientific statement from American Heart Association Council on Epidemiology and Prevention,

Interdisciplinary Committee for Prevention (formerly the expert panel on population and prevention science). *Circulation, 118*(4), 428-464.

Käll, L. B., Nilsson, M., & Lindén, T. (2014). The impact of a physical activity intervention program on academic achievement in a Swedish elementary school setting. *Journal of School Health, 84*(8), 473-480.

Lindqvist, A. K., Kostenius, C., & Gard, G. (2012). "Peers, parents and phones"—Swedish adolescents and health promotion. *International journal of qualitative studies on health and well-being, 7*(1), 17726.

Lindqvist, A.-K. (2015). *Promoting adolescents' physical activity @ school.* (Doktorsavhandling, Luleå tekniska universitet, Institutionen för hälsovetenskap). Hämtad från http://ltu.diva-portal.org/smash/get/diva2:991248/FULLTEXT02.pdf

Lerner, R. M., & Tolan, P. H. (2016). On the qualitative transformation of developmental science: The contributions of qualitative methods. *Qualitative Psychology, 3*(1), 120-124. doi:10.1037/qup0000052

Mitra, R., & Faulkner, G. (2012). There's no such thing as bad weather, just the wrong clothing: climate, weather and active school transportation in Toronto, Canada. *Can J Public Health, 103*(9), S35-S40.

Moran, T. E., Gibbs, D. C., & Mernin, L. (2017). The empowerment model: Turning barriers into possibilities. *Palaestra, 31*(2).

Morency, C., & Demers, M. (2010). Active transportation as a way to increase physical activity among children. *Child: Care, Health and Development, 36*(3), 421-427. doi:10.1111/j.1365-2214.2009.01024.x

Moreno, M. A., Ralston, J. D., & Grossman, D. C. (2009). Adolescent access to online health services: perils and promise. *Journal of Adolescent Health, 44*(3), 244-251.

Nutbeam, D. (1998). Evaluating health promotion—progress, problems and solutions. *Health Promotion International, 13*(1), 27-44.

Olsson, H. & Sörensen, S. (2013). *Forskningsprocessen: kvalitativa och kvantitativa perspektiv.* Stockholm: Liber

Persson, A., Clark, A., Nilsson, A., & Stigell, E. (2014). *Cykeln och cyklisten–omvärld och framtid*. (2014:103 /Version:1.0) Lund: Trivector Traffic. Hämtad från https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2015/trivector_cykeln-och-cyklisten---omvarld-och-framtid.pdf

Peterson, N. A., & Zimmerman, M. A. (2004). Beyond the individual: Toward a nomological network of organizational empowerment. *American Journal of Community Psychology*, *34*(1-2), 129-145.

Philips, N., Sioen, I., Michels, N., Sleddens, E., & De Henauw, S. (2014). The influence of parenting style on health related behavior of children: findings from the ChiBS study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity, 11*(1), 95.

Ramirez, E., Kulinna, P. H., & Cothran, D. (2012). Constructs of physical activity behaviour in children: The usefulness of Social Cognitive Theory. *Psychology of Sport and Exercise, 13*(3), 303-310.

Rojas-Rueda, D., de Nazelle, A., Andersen, Z. J., Braun-Fahrländer, C., Bruha, J., Bruhova-Foltynova, H., & ... Nieuwenhuijsen, M. J. (2016). Health Impacts of Active Transportation in Europe. *Plos ONE, 11*(3), 1-14. doi:10.1371/journal.pone.0149990

Sallis, J. F., Prochaska, J. J., & Taylor, W. C. (2000). A review of correlates of physical activity of children and adolescents. *Medicine & science in sports & exercise*, *32*(5), 963-975.

Silva, K. S., Pizarro, A. N., Garcia, L. M. T., Mota, J., & Santos, M. P. (2014). Which social support and psychological factors are associated to active commuting to school?. *Preventive medicine*, *63*, 20-23

Simons, D., Clarys, P., De Bourdeaudhuij, I., de Geus, B., Vandelanotte, C., & Deforche, B. (2013). Factors influencing mode of transport in older adolescents: a qualitative study. *BMC public health, 13*(1), 323.

Sofaer, S. (1999). Qualitative methods: What are they and why use them? *Health Services Research, 34*(5 Pt 2), 1101.

Strack, R. W., Magill, C., & McDonagh, K. (2004). Engaging youth through photovoice. *Health Promotion Practice, 5*(1), 49-58. doi:10.1177/1524839903258015

Sveriges Kommuner och Landsting (2013) *Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan?* Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting. Hämtad från https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-956-0.pdf?issuusl=ignore

Swift, C., & Levin, G. (1987). Empowerment: An emerging mental health technology. *Journal of Primary Prevention, 8*(1-2), 71-94.

Tong, A., Sainsbury, P., & Craig, J. (2007). Consolidated criteria for reporting qualitative research (COREQ): a 32-item checklist for interviews and focus groups. *International journal for quality in health care, 19*(6), 349-357.

Torrijos-Niño, C., Martínez-Vizcaíno, V., Pardo-Guijarro, M. J., García-Prieto, J. C., Arias-Palencia, N. M., & Sánchez-López, M. (2014). Physical fitness, obesity, and academic achievement in schoolchildren. *The Journal of pediatrics*, *165*(1), 104-109.

Trafikverket (2015). *Barns skolvägar*. Stockholm: Trafikverket

Vasconcellos, F., Seabra, A., Katzmarzyk, P. T., Kraemer-Aguiar, L. G., Bouskela, E., & Farinatti, P. (2014). Physical activity in overweight and obese adolescents: systematic review of the effects on physical fitness components and cardiovascular risk factors. *Sports medicine, 44*(8), 1139-1152.

Vetenskapsrådet (2013). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning.* Stockholm: Vetenskapsrådet. Hämtad från http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf

Wang, C. C., Yi, W. K., Tao, Z. W., & Carovano, K. (1998). Photovoice as a participatory health promotion strategy. *Health Promotion International, 13*(1), 75-86.

Wang, C., & Mary, A. B. (1997). Photovoice: Concept, methodology, and use for participatory needs assessment. *Health Education & Behavior, 24*(3), 369-387. doi:10.1177/109019819702400309

World Health Organization [WHO]. (1948). Constitution of the world health organization. Hämtad 9 April, 2018. Hämtad från http://apps.who.int/gb/bd/PDF/bd47/EN/constitution-en.pdf?ua=1

World Health Organization [WHO]. (1986). The Ottawa Charter for Health Promotion. Hämtad 9 April, 2018, från WHO, http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/

World Health Organization [WHO]. (2010). Global recommendations on physical activity for health. Hämtad från http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44399/1/9789241599979_eng.pdf

World Health Organization [WHO]. (2018). *Physical Activity.* Hämtad 12 februari 2018. Hämtad från http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs385/en/

Wright, M. S., Wilson, D. K., Griffin, S., & Evans, A. (2008). A qualitative study of parental modeling and social support for physical activity in underserved adolescents. *Health Education Research, 25*(2), 224-232.

# Bilagor

## Bilaga 1 – Intervjuguide

Hälsa välkomna, förklara hur det kommer gå till.

**Diskutera:**

Innan detta projekt, hur tog ni er till skolan?

Berätta om ett tillfälle när du gått eller cyklat till skolan under denna period.

Du som har gått till skolan (brukar du cykla under sommaren?), skulle du kunna tänka dig att prova på att cykla under vintern efter detta projekt?

Har ni stöttat/peppat varandra under detta projekt, och i så fall hur?

Berätta om hur det har varit att få peppning av varandra.

Hur tror ni att vi kan få fler att börja använda aktiva skoltransporter under vintern?

Vad har era föräldrar tänkt/tyckt under denna period?

**Bilderna:**

Vad visar bilderna?

Vad visar bilderna och vilken känsla väcker de?

Är det någon mer som känner igen sig i detta, kan ni berätta mer?

Vad betyder bilderna för dig/er?

Finns det likheter mellan era bilder?

**Välja ut bilder**

Nu ska ni få välja ut tre bilder som ni bäst tycker visar på hur det är att gå eller cykla till skolan under vintern.

Vilka bilder vill ni välja ut och varför?

**Sammanfattningsvis**:

Hur kommer ni ta er till skolan i fortsättningen?

Vad skulle ni vilja säga till politikerna om detta?

Slutligen, beskriv med en mening /ord hur det är att vintercykla?

**Följdfrågor:**

Berätta mer/kan du förklara mera?

Vad säger ni andra?

**Bilaga 2 – Informationsbrev**

## Aktiva skoltransporter - vintercykling

Forskare vid institutionen för hälsovetenskap vid Luleå Tekniska Universitet (LTU) planerar ett forskningsprojekt som heter **Aktiva skoltransporter – vintercykling** som sker i samverkan med Luleå kommun. Anna-Karin Lindqvist, Institutionen för Hälsovetenskap, LTU ansvarar för forskningen.

Detta är en inbjudan till dig och ditt barn att delta i projektet vars övergripande mål är att tillsammans med lärare, vårdnadshavare och barn utveckla insatser för att öka skolbarns fysiska aktivitet och utforska barnens och vårdnadshavares erfarenheter av att delta i aktiviteterna.

Planen är att ert barn kommer att gå eller cykla till skolan under 4 veckor i februari och början av mars. Om ni är intresserade kommer ni kostnadsfritt* att få dubbdäck monterade på ert barns cykel.
Under perioden som barnen cyklar och går till skolan ska de få ta bilder som de om de vill kan lägga in på en sluten facebook alternativt instagramsida. Vi kommer sedan att prata med barnen och eventuellt med er föräldrar om dessa bilder.

I enlighet med forskningsetiska principer är deltagandet i studien helt frivilligt, forskningspersonen har rätt att när som helst avbryta sin medverkan utan konsekvenser och forskningsmaterialet kommer att behandlas konfidentiellt. Ansvarig för behandlingen av personuppgifter enligt personuppgiftslagen (PuL) är LTU, Institutionen för hälsovetenskap och kontaktperson är personuppgiftsansvarig. Eftersom barnen inte är myndiga krävs vårdnadshavare underskrift för att barnens deltagande ska vara möjlig. Resultaten från projektet kommer att publiceras i vetenskapliga tidskrifter, på forskningskonferenser och i presentationer för fortbildning av lärare och annan skolpersonal.

Vår förfrågan gäller om du som förälder godkänner att ditt barns deltar under förutsättning att hon/han själv samtycker till detta. Skriv på talongen nedan och lämna den till klassföreståndaren i er klass så snart som möjligt.

Om du/ni har frågor så kontakta gärna mig:
Anna-Karin Lindqvist
annlin@ltu.se, tel. 0920-49 39 86

Namn på barnet: _____

Ja jag/vi **godkänner** att mitt/vårt barn deltar i studien: ¨

Ja, jag vill gärna få vinterdäck monterade på mitt barns cykel ¨ Tumstorlek _____
*Om ni har en mountainbike, så tillkommer en egenavgift.

Namn på vårdnadshavare: _____

Underskrift av vårdnadshavare (1):_____

**Bilaga 3 – Informationsbrev skrivet av eleverna**

# Vintercykling

## – häng på en unik möjlighet till vintercykling till och från skolan

I samarbete med Luleå tekniska universitet kommer årkurs 6 på XXXXX-skolan att delta i ett unikt vintercyklingsprojekt en månad under vintern/våren 2018. Detta är det första vintercyklingsprojektet inom skolan kopplat till forskning i Sverige möjligen i världen.

Detta projekt gör vi för att hjälpa miljön, få bättre hälsa, kondition, lärande och trafiksäkerheten ökar om biltrafiken kring skolan minskar.

Därför är det nu snart dags att ta fram cykeln från förrådet igen.

## Hälsa

Barn vid 12-års åldern rekommenderas att vara aktiv i 1 timme per dag, men flera studier visar att barn rör sig för lite. Om man har för lite fysisk aktivitet så kan det påverka hälsan, bla kan man få sömnproblem och få ont i huvudet. Många barn i Sverige har dålig hälsa. Genom att ha aktiva skoltransporter på vintern, tex. genom att cykla så får vi frisk luft, bättre immunförsvar och dessutom ökar koncentrationsförmågan och lärandet.

## Trafiksäkerhet

Kanske ni som föräldrar känner att det är farligt att cykla på vintern och därför inte vill låta mig göra detta, men då vill jag bara säga att:

- Vi får vinterdäck för att det ska bli svårare att halka.
- Vi lovar att använda hjälm för att skydda huvudet om man halkar på isen.
- Reflexer ska vi naturligtvis ha på oss, så vi syns i mörkret
- Lysen ska vi också ha för att det blir mörkt på vintern.
- Om föräldrar slutar skjutsa barnen till skolan så blir det mindre trafik och då blir det säkrare för alla.

Istället för att prata om oskyddade trafikanter när man cyklar eller går kan man prata om aktiva trafikanter istället och det för så mycket gott med sig att vara aktiv.

## Miljön

Det är många som åker bil på vintern och det blir mycket koldioxidutsläpp som naturen inte kan ta hand om. Det leder till klimatförändringar och därför ska vi cykla till skolan även på vintern. Och förhoppningsvis så inspirerar vi andra skolor och även föräldrar till att göra samma sak för naturen. Vi måste ta hand om jorden så att nästa generation ska kunna överleva och så att de också blir jordskötare osv.

## Gemenskap och mys

Att hela klassen är med i ett projekt skapar gemenskap, vi försöker gå mot ett gemensamt mål och det är roligt. Dessutom är det roligt att cykla tillsammans och det går också snabbare att komma till olika saker vilket ger mer tid till att umgås. Vi har också blivit lovade att minst en gång i veckan få varm choklad när vi kommer till skolan rosiga om kinderna av den härliga vinterkylan. Vem vet, kanske detta unika vintercyklingsprojekt kan göra att vi får vara med i Lilla aktuellt eller i annat TV eller radioprogram.

**Vi är gjorda för ett liv i rörelse!**

**Tack för att ni vill stötta oss i det!**