



SAMHÄLLS-
VETENSKAPLIGA
FAKULTETEN

Tidsgeografi som förklaringsmodell för
Barns Mobilitet: En illustrativ fallstudie i
Lund

Abstract

This work examines the application of time geography to understand children's everyday and independent mobility. Over the past few decades, children's daily lives have become increasingly institutionalized, filled with organized activities aimed at maximizing their development. Concurrently, children's independent mobility has decreased, with parents often driving them to various activities and schools located further away. This research explores how time geography, introduced by Torsten Hägerstrand in the 1970s, can contribute to the study of children's mobility. Time geography emphasizes the indivisibility of individuals in time and space, and how their activities and movements are affected by various constraints. A case study was conducted with three 10 to 11-year-old children who kept diaries for three days and then participated in semi-structured qualitative interviews. The findings illustrate how time geography can be applied to study children's mobility and highlight its potential to complement existing research methods. The study underscores the importance of understanding the complex interactions between different types of constraints that influence children's mobility, providing insights into how families make decisions about daily travel. This approach offers a nuanced perspective on the factors shaping children's mobility, emphasizing the need to consider both spatial and temporal dimensions in future research.

Keywords:

Children's Mobility - Time Geography - Leisure activities - Travel Diaries - Independent Mobility

Innehållsförteckning

Abstract	1
Innehållsförteckning	1
1. Inledning	3
1.1 Syfte och frågeställningar.....	4
1.2 Avgränsningar.....	4
2. Teoretisk Bakgrund	5
2.1 Tidsgeografi.....	5
2.1.1 Den odelbara individen.....	5
2.1.2 Tidsgeografiska visualiseringar.....	6
2.1.3 Restriktioner.....	8
2.1.4 Projekt.....	9
2.2 Barns mobilitet.....	9
2.2.1 Barns självständiga mobilitet.....	10
2.2.2 Normer kring föräldraskap.....	11
2.2.3 Institutionaliserings av barndomen.....	12
2.2.4 Livspusslet och bilen.....	12

2.3 Tidsgeografi & Barns Mobilitet.....	14
2.3.1 Tidsgeografi och Vuxnas Mobilitet.....	14
2.3.2 Tidsgeografi och tillgången till skolor.....	14
2.3.3 Tidsgeografi och barnfamiljers fritidsresor.....	15
3. Metod.....	16
3.1 Fallstudie.....	16
3.2 Dagbok.....	17
3.3 Intervju och Bearbetning.....	18
3.4 Begränsningar i metoden.....	18
4. Resultat och Analys.....	19
4.1 Barns sammankopplade vardag.....	20
4.1.1 När och hur barn gör sällskap.....	20
4.1.2 När och hur barn umgås.....	22
4.2 Den tidsgeografiska röda tråden.....	23
4.2.1 Kopplingsrestriktioner och styrningsrestriktioner.....	23
4.2.2 Kapacitetsrestriktioner och kopplingsrestriktioner.....	24
4.2.3 Styrningsrestriktioner och kapacitetsrestriktioner.....	25
4.3 Vikten av heldags-perspektivet.....	25
4.3.1 Exempel 1.....	25
4.3.2 Exempel 2.....	27
4.4 Tidsgeografi som “metod”.....	28
4.4.1 Likheter med tidigare tidsgeografiska studier.....	28
4.4.2 Kontrast mot tidigare studier av barns mobilitet.....	29
5. Slutsatser.....	30
5.1 Frågeställning 1.....	30
5.2 Frågeställning 2.....	31
5.2.1 Tydliga visualiseringar av barns mobilitet.....	31
5.2.2 Heldags-perspektivet.....	32
5.2.3 Tidsgeografi för att urskilja normer.....	32
Referenser.....	33
Appendix.....	36
Bilaga 1: Samtyckesblankett.....	36
Bilaga 2: Instruktioner till deltagare i studien.....	39
Bilaga 3: Exempel på kodningen av materialet.....	44

1. Inledning

Med början redan på 90-talet har barns vardagsliv förändrats kraftigt. Litteraturen talar om en "institutionaliserad" barndom som fylls av allt fler organiserade aktiviteter, i syfte att ge barnen så goda utvecklingsmöjligheter som möjligt. Under samma period har barns självständiga mobilitet begränsats, framförallt i form av föräldrar som allt oftare skjutsar barnen till alla deras fritidsaktiviteter, och till skolor som ligger allt längre bort. Mycket fokus i litteraturen har legat på föräldrarnas roll i att begränsa eller möjliggöra barns självständiga mobilitet. Avvägandena som föräldrarna gör är komplicerade, ofta med motstående argument och kraftigt påverkade av den lokala normen om gott föräldraskap. Å ena sidan är bilskjutsande ett sätt att umgås och skydda sina barn, å den andra vill föräldrar inte begränsa sina barn och deras utveckling. Skjutsning av barn lyfts också som ett stort och tidskrävande åtagande för föräldrarna själva, i både den akademiska litteraturen och i den allmänna debatten. Hänvisningar till bilens nödvändighet i "livspusslet" är ett ständigt argument mot omställningen till mer hållbara transportmedel. Hushåll med barn har ett högre bilägande (Fyrhi et al., 2011, Sandberg et al., 2021) och vuxnas resor med barn är de mest bilberoende (Hjorthol & Fyrhi, 2009). Om man vill minska bilberoendet i svenska städer är därför otroligt viktigt att förstå hur barnfamiljer, och därmed också barn fattar beslut om sin vardagliga mobilitet.

Det här arbetet ämnar därför undersöka vad det samhällsgeografiska konceptet tidsgeografi har att tillföra forskningen på barns och i förlängningen barnfamiljers vardagliga mobilitet. Tidsgeografin presenterades av Torsten Hägerstrand i början av 1970-talet, och tar avstamp i principen om den odelbara individen. Alla individer är odelbara i tid och rum, och kan därför bara befinna sig på en plats och en tidpunkt samtidigt. Individens handlingsutrymme begränsas av olika sorters restriktioner, som dessutom påverkar varandra. I sitt mest citerade verk lyfter Hägerstrand barn som särskilt intressanta för att studera överlappande restriktioner, eftersom de påverkas av särskilt många restriktioner. En vanlig kritik av tidsgeografin är att dess principer är så pass självklara och uppenbara, men det är också en av dess främsta styrkor, eftersom det tillåter studier av sådant som är *för* självklart och vardagligt för andra teoretiska ramverk. Inte minst när det kommer till vardagliga beteenden kan det finnas ett behov av att belysa sådant som lätt tas för givet (Ellegård, 2019, Hägerstrand, 1970).

För att undersöka hur tidsgeografin kan appliceras för att studera barns mobilitet har en fallstudie genomförts. Tre barn i 10 till 11-årsåldern och kända av forskaren sedan tidigare har skrivit dagböcker under tre dagar samma vecka, och deltog sedan i fördjupande intervjuer. Detta material, i kombination med tidigare forskning, används för att illustrera hur tidsgeografin kan appliceras för att studera barns mobilitet och vad detta tillvägagångssätt kan tillföra forskningsområdet.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta arbete är att undersöka tidsgeografins lämplighet som förklaringsmodell för barns vardagliga och självständiga mobilitet. För att göra det ämnar arbetet besvara följande frågeställningar:

- (1) *Hur kan tidsgeografen appliceras som förklaringsmodell för barns mobilitet?*
- (2) *Vad kan tidsgeografen tillföra studier på barns mobilitet?*

Detta arbete är i sig ett svar på den första frågeställningen. I liten skala appliceras det tidsgeografiska ramverket som metod för att studera barns vardagliga mobilitet, och eventuella begränsningar och tillkortakommanden i detta arbete ger en fingervisning om hur teorin bättre kan appliceras i framtiden. Erfarenheter från tidigare tidsgeografisk forskning kommer också användas för att tolka resultaten och besvara denna frågeställning. Den andra frågeställningen innebär en viss kritik av och jämförelse med nuvarande dominerande tillvägagångssätt för att studera barns mobilitet. Målet är dock inte att helt ersätta existerande metoder, utan att belysa hur ett tidsgeografiskt tillvägagångssätt kan fungera som komplement till dessa. Även denna frågeställning kommer att besvaras med resultaten från fallstudien, med stöd från tidigare forskning.

1.2 Avgränsningar

Arbetet försöker inte dra några generella slutsatser om barns mobilitet och resvanor eller vilka faktorer som har störst påverkan på dem. Därför är det inte meningen att fallstudien ska vara representativ eller generaliserbar. Syftet med fallstudien är att exemplifiera hur tidsgeografen fungerar som förklaringsmodell och tillvägagångssätt för att studera barns mobilitet. Jag försöker heller inte påstå att jag uppfunnit någon helt ny metod eller tillvägagångssätt, snarare belysa något underutnyttjat och aningen bortglömt.

Med barns mobilitet och litteraturen om detta avses främst den akademiska litteratur som undersöker barns resvanor, och då inte minst valet av färdmedel. Detta arbete ämnar inte att vidareutveckla eller särskilt noggrant undersöka själva begreppet "barns mobilitet" eller någon specifik aspekt av detta. I litteraturen förekommer bland annat begreppen "barns självständiga mobilitet", "barns aktiva mobilitet" och "barns vardagliga mobilitet." Jag undersöker barns mobilitet generellt, men ibland specificerar jag mig till barns vardagliga eller självständiga mobilitet. "Barns mobilitet" är i stor utsträckning utbytbar mot "barns resvanor" i detta arbete.

2. Teoretisk Bakgrund

Detta arbete ämnar att gifta tidsgeografin med litteraturen kring barns självständiga och vardagliga mobilitet. I detta avsnitt kommer teorierna först presenteras var för sig, och sedan redogörs hur dessa områden överlappat i tidigare forskning.

2.1 Tidsgeografi

Tidsgeografin utvecklades under 1960-talet av Torsten Hägerstrand, som var professor i samhällsgeografi vid Lunds Universitet (Ellegård, 2019). Teorin började spridas internationellt efter att Hägerstrands tal till Regional Science Association i Köpenhamn översattes till engelska 1970 (Ellegård, 2019; Hägerstrand, 1970). Under resten av sin karriär satte Hägerstrand och Tidsgeografin Lund på kartan inom samhällsgeografiska kretsar. Forskare från olika länder och discipliner reste till Lund under 70-talet för att ta del av denna nya forskning och ta med sig de delar hem som kunde vara till nytta för just deras forskningsområde. Tidsgeografin har applicerats i tre huvudsakliga riktningar, med avstamp i olika verk av Hägerstrand (Ellegård, 2019). Detta arbete tar avstamp i Hägerstrands mest citerade verk, det översatta talet som nämndes ovan. Framförallt kommer detta arbete bygga vidare på hur tidsgeografin använts för att studera resor och andra vardagliga aktiviteter.

2.1.1 Den odelbara individen

Helt centralt i tidsgeografin är den **odelbara individen**. När Hägerstrand först presenterade konceptet var det ett tydligt avsteg från den dominerande regionala geografin, som enligt en av Hägerstrands studenter “beträktar befolkningen som bestående av *divider* snarare än *individer*” (Hägerstrand 1970, s. 146: Min översättning och betoning). Hägerstrand kritiserade att rådande modeller endast studerade människors rumsliga beteenden på en aggregerad nivå, som en mängd partiklar som är helt utbytbara. Som titeln på talet antyder menade Hägerstrand att människan, eller individen, förbisetts i den rådande forskningen. Den odelbara individen måste under hela sin existens befinna sig någonstans, i både tid och rum (Hägerstrand, 1970). Individen rör sig genom tiden i en konstant riktning och hastighet, på ett sätt som går att mäta med klockor och kalendrar. Individen rör sig också i rummet, på ett sätt som kan mätas med kartor och koordinater (Ellegård, 2019). Den kritiska kopplingen mellan tid och rum är det faktum att en individs geografiska position vid en viss tidpunkt alltid är beroende av hennes geografiska position omedelbart dessförinnan (Hägerstrand, 1970). För att till fullo förstå människors rumsliga beteenden måste man därför utgå ifrån den odelbara individen, och komma ihåg att alla rumsliga rörelser också är rörelser i tiden.

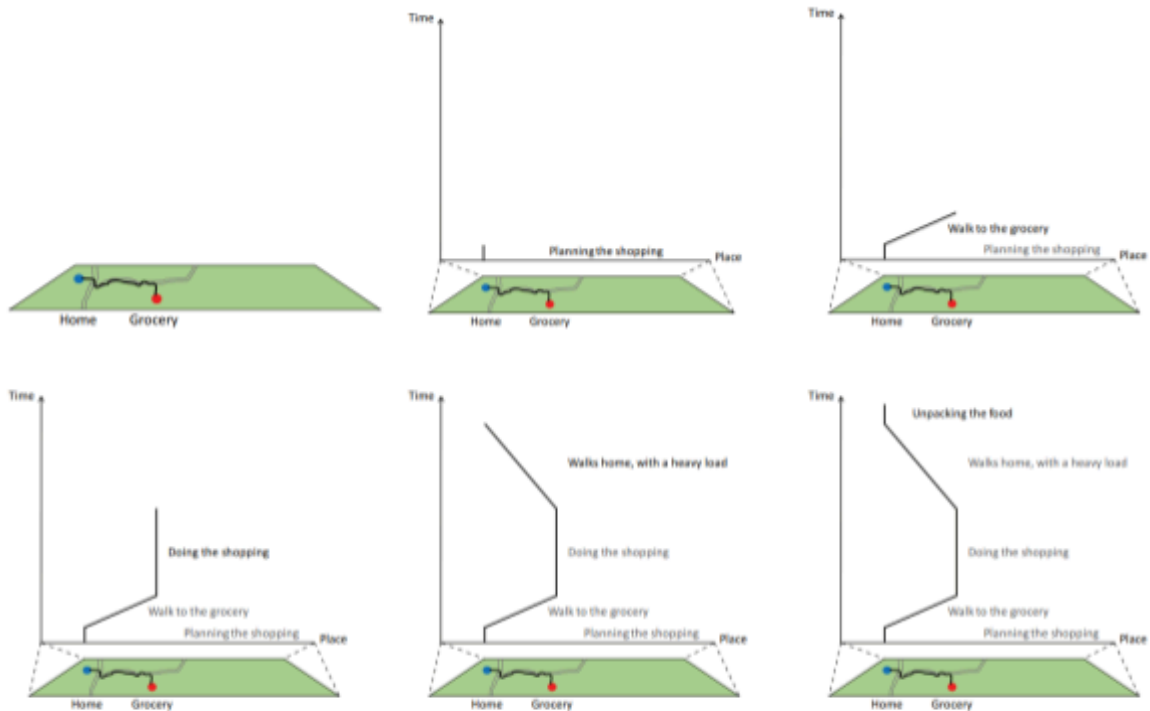
Tidsgeografin och idén om den odelbara individen medför ett konstruktivt perspektiv på tiden, som är en kombination av det vardagliga perspektivet och det instrumentella perspektivet. Enligt det konstruktiva perspektivet är det aktiviteten som sätter ramarna för tiden, och inte tvärtom (Ellegård, 1999; 2019). I samband med detta framhäver Ellegård

(1999) skillnaden mellan “added time use” och “real time use” där man antingen mäter den totala tidsåtgången för en viss aktivitet, eller tar hänsyn till hur tidsåtgången är fördelad under ett dygn, och ordningen mellan olika aktiviteter (Ellegård, 1999). En viktig fördel med detta tillvägagångssätt är att det är möjligt att aggregera resultat från “real time” till “added time,” men att göra tvärtom är omöjligt (Ellegård, 1999). Som Ellegård (2019) påpekar så stämmer andra dagboksmetoder inte överens med idén om den odelbara individen. Man låter förbestämda uppdelningar av tid ge struktur åt dagboken, snarare än individens egen upplevelse av sina aktiviteter.

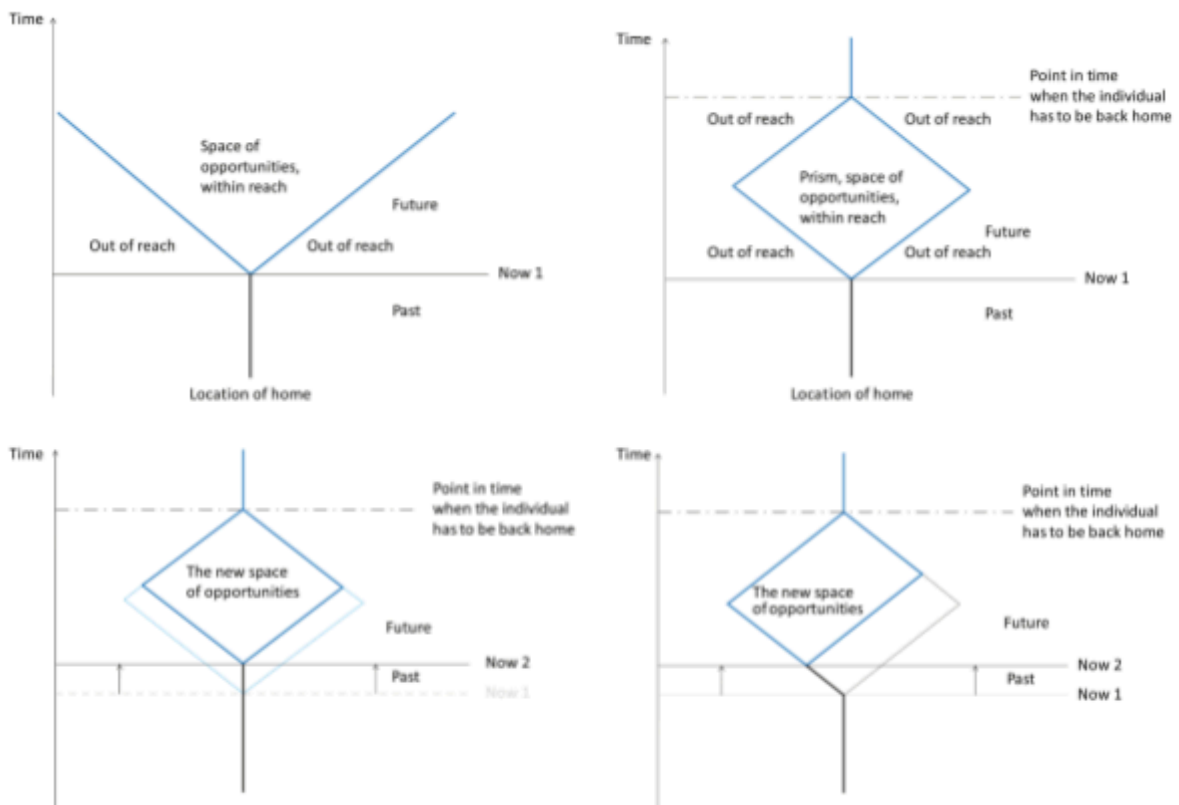
2.1.2 Tidsgeografiska visualiseringar

Individens resa genom tid och rum, eller **tidsrummet**, kan visualiseras med en **stig**. Eftersom individen inte nödvändigtvis är en person, kan stigen lika gärna visualisera hur en flyttfågel, bil eller komponent i en produktionskedja rör sig genom tidsrummet (Ellegård, 2019). En typisk tidsgeografisk visualisering förenklar vår tredimensionella verklighet till två dimensioner (alltså en karta) och låter tiden använda den tredje dimensionen, där ned är dåtid och upp är nutid eller framtid (Hägerstrand, 1970). Den individuella stigen blir således ett utmärkt sätt att visualisera hur en eller flera individer har rört sig genom tidsrummet (se figur 1). På 90-talet tillät starkare datorer och GIS-programvara mer avancerade tidsgeografiska studier än tidigare. Framförallt Kwan utnyttjade detta för att studera könsskillnader i vardagsliv, resmönster och fördelning av hushållssysslor. Baserat på resedagböcker visualiserade Kwan flera individuella stigar i ett tredimensionellt tidsrum (Ellegård, 2019). Den tidsmässiga skalan är oftast ett dygn, men kan lika gärna vara en hel livstid. Stigen är ett särskilt bra verktyg för att visa interaktioner mellan individer, och hur de ibland sammanfaller i tidsrummet. När detta sker kallas det för ett **verksamhetsknippe** (Ellegård, 2019; Hägerstrand, 1970).

På samma sätt som den individuella stigen visualiserar handlingar i tidsrummet som redan ägt rum, behövs en modell för framtida handlingar. Denna tidsgeografiska funktion fylls av **prismat**, som istället visualiserar ett framtida **handlingsutrymme** (se figur 2). En individs framtida handlingsutrymme, sett från nuet, visar de yttre gränserna för den individens stig, oftast under ett givet dygn. Handlingsutrymmet antar formen av ett prisma, eftersom alla individer i regel måste återvända till en viss plats (hemmet), för att tillfredsställa grundläggande behov som sömn (Ellegård, 2019; Hägerstrand, 1970). Utöver detta tillkommer andra faktorer som på olika sätt begränsar individens handlingsutrymme, inom tidsgeografien kallas dessa för **restriktioner**. Hägerstrand (1970) presenterar tre olika typer av restriktioner: **Kapacitetsrestriktioner**, **Kopplingsrestriktioner** och **Styrningsrestriktioner**.



Figur 1. Exempel på hur en resa kan representeras tidsgeografiskt. (Ellegård, 2019, s. 29)



Figur 2. Individens handlingsutrymme illustreras med prismat. (Ellegård, 2019, s. 35)

2.1.3 Restriktioner

Till **kapacitetsrestriktioner** hör individens fysiska och mentala förmågor och behov, samt vilka resurser och redskap individen har att tillgå. Behovet av mat och sömn ingår här men även faktorer som kan påverka individens rörelseförmåga (Ellegård, 2019). När man studerar människors mobilitet och resmönster är tillgången till, och förmågan att använda ett visst transportmedel, centrala kapacitetsrestriktioner. En individs kapacitet kan självklart också variera över tid, på både stor och liten tidsskala. Under en livstid hinner man skaffa och förlora förmågan att exempelvis köra bil eller att cykla, men även tillfälliga åkommor (som en förkylning) kan begränsa den fysiska förmågan. Tillgången till resurser, i form av exempelvis olika färdmedel, varierar också mellan olika grupper och under en livstid.

De knippen som nämndes tidigare kan ofta utgöra **kopplingsrestriktioner**, alltså hur handlingsutrymmet kan begränsas av behovet att sammanfalla i tid och rum med andra individer eller resurser (Ellegård, 2019; Hägerstrand, 1970). Att behöva infinna sig på en arbetsplats eller skola under vissa tider är ett typiskt exempel, men kopplingsrestriktioner berör också transport-knippen, mellan dig, fordonet och eventuella medresenärer eller förare. Kollektiva färdmedel innebär särskilt många kopplingsrestriktioner. För att bussen ska köras krävs en busschaufför, och passagerarna måste infinna sig vid rätt tid och plats för att komma ombord på bussen. För att resan ska vara någorlunda praktisk måste rutten överensstämma i tid och rum med resenärernas start- och målpunkter. Lägg därtill eventuella byten och att ankomsttiden ska överensstämma med exempelvis starten på arbetsdagen, så blir den tidsgeografiska komplexiteten snabbt uppenbar (Ellegård, 2019). Det restriktiva i kopplingsrestriktioner är det enkla faktum att den odelbara individen bara kan vara på en plats åt gången, och deltagande i en aktivitet förhindrar deltagande i andra aktiviteter. (Ryan et al., 2023). Eftersom kopplingsrestriktioner ofta består av olika ansvar och obligatoriska åtaganden påverkas individen av olika kopplingsrestriktioner under en livstid och dess faser (Ellegård, 2019; Hägerstrand, 1970).

Slutligen tillkommer **styrningsrestriktioner**, som berör hur maktrelationer är fördelade i tidsrummet (Ellegård, 2019). Mest uppenbart kan detta vara lagar och regler på olika nivåer, men det kan också vara mer informella sociala hierarkier, som de inom en familj. Hägerstrand beskriver hur auktoritet, eller domäner, kan konceptualiseras som cylindriska behållare i tidsrummet. Sfärer för auktoritet och dess medföljande styrningsrestriktioner är både rumsliga och temporala. Auktoriteten som skolväsendet och en lärare har över sina elever är begränsad både till skolans lokaler och till skoldagens timmar. I den större sfären Sverige råder dock allmän skolplikt, vilket innebär att barn regelbundet måste infinna sig i den mindre sfären som utgörs av skolan och klassrummet. De styrningsrestriktioner som uppstår i en auktoritetssfär interagerar uppenbarligen med och leder till både kapacitets och styrningsrestriktioner. Rätten att köra bil är reglerad, och en styrningsrestriktion blir således också en kapacitetsrestriktion. Att ett barn måste infinna sig i skolan, eller vara hemma en viss tid på kvällen, är båda exempel på styrningsrestriktioner som innebär en kopplingsrestriktion. Även här är tidsaspekten av tidsrummet avgörande, eftersom alla dessa

rumsliga maktrelationer kan förändras över tid. Lagar (och gränser) förändras och normer skiftar, inte minst gällande roller och fördelning av ansvar inom en familjeenhet (Ellegård, 2019).

2.1.4 Projekt

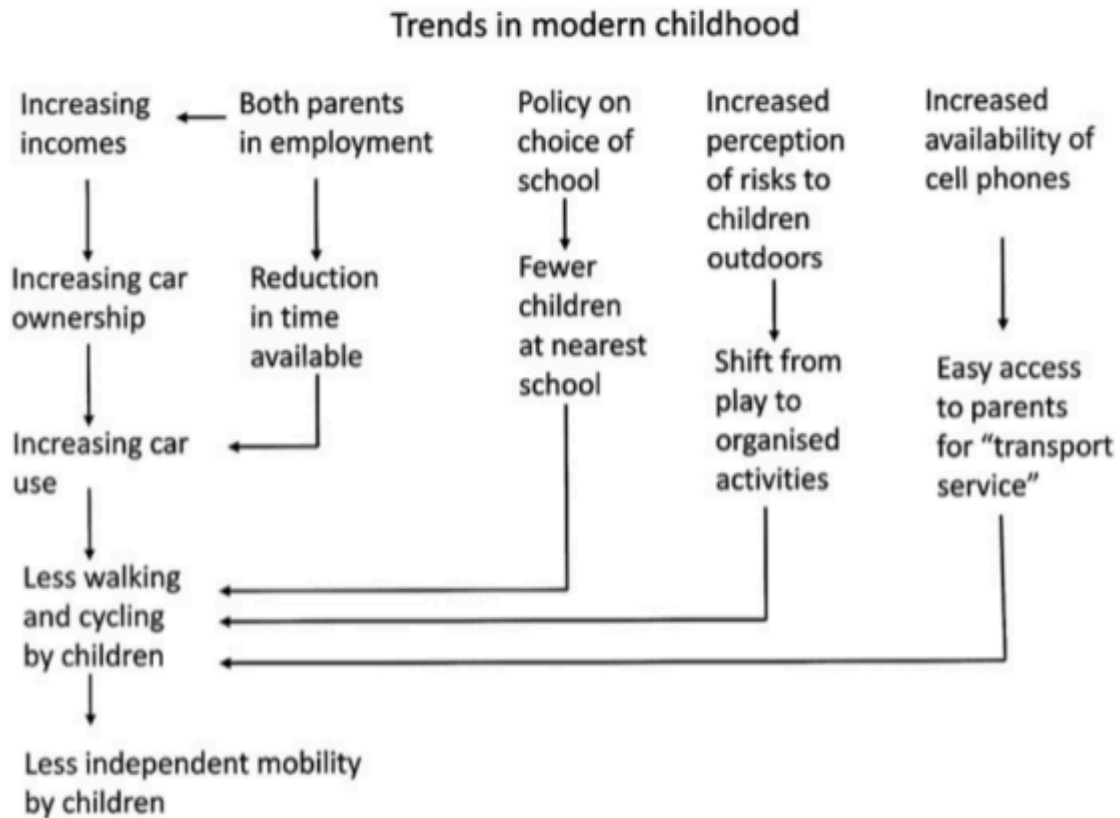
Det handlingsutrymme som restriktionerna resulterar i har betydelse för individens förmåga att uppnå sina och andras mål. De handlingar och **aktiviteter** som genomförs med målet i åtanke benämns i tidsgeografiska termer som ett **projekt**. Projektet, och därmed målet, kräver att tidsgeografiska resurser tilldelas i form av tid, platser, och saker (Ellegård, 2019). Om man har som mål att bjuda klassen på fika kan projektet bestå av att ta köket och viss köksutrustning i beslag, förbruka nödvändiga ingredienser ur skafferiet, och att spendera tiden som går åt till förberedelse, själva bakningen och städning efteråt. Projekt kan vara gemensamma eller individuella, långsiktiga eller kortsiktiga, och överlappa med andra projekt (Ellegård, 2019). Att bjuda på fika kan vara en engångsföreteelse, men det kan också ingå i ett större, mer långsiktigt projekt, som att bygga sammanhållning i klassen. Själva aktiviteten bakning kan samtidigt vara en del av ett helt separat projekt, som att förbättra sina förmågor eller att testa ett nytt recept. De långsiktiga projekten “skapa sammanhållning i klassen” och “bli bättre på att baka” överlappar egentligen inte alls, men dess ingående aktiviteter “baka” och “bjud på fika” ingår i en gemensam aktivitetskedja. Vissa projekt och dess aktiviteter är betydligt mer resurskrävande än andra, i form av exempelvis tid, utrymme och nödvändiga redskap. Sådana projekt och aktiviteter är alltså mer påverkade av tidsgeografiska restriktioner än andra (Ellegård, 2019).

2.2 Barns mobilitet

Under 1990- och 2000-talet började förändringar i barns mobilitetsvanor att uppmärksammas i den vetenskapliga litteraturen. Det man reagerade på var att barn runtom Europa rörde sig allt mindre. Färre barn gick eller cyklade och allt fler barn skjutsades i bil (Fotel & Thomsen, 2004; Fyrhi et al., 2011; Joelsson et al., 2021). Detta fenomen uppmärksammades (och uppmärksammas fortfarande) som ett samhällsproblem på grund av de negativa hälsoeffekter som följer av ökat stillasittande (Mackett, 2013; Joelsson et al., 2021). Även den klimatpåverkan som medföljer ökad bilanvändning har lyfts fram (Fyrhi & Hjorthol, 2009). Denna utveckling har fortsatt under 2010-talet (Niska et al., 2017), och under de senaste decennierna har forskningen undersökt flera aspekter av detta och flera olika orsakssamband (se figur 3).

Mycket fokus har legat på **barns självständiga mobilitet**, självständig från vuxna, och på den ökade “**institutionaliseringen**” av **barndomen**. Barns tid är mer uppbunden i organiserade fritidsaktiviteter, avståndet till skolan längre och allt fler barn skjutsas till bland annat fritidsaktiviteter (Joelsson et al., 2021, Niska et al., 2017). Litteraturen lyfter också det “**intensiva föräldraskap**” som till stor del orsakat den institutionaliserade barndomen, och hur **normer kring föräldraskap** och uppfostran innebär att varje aspekt av barns vardag ska

vara utvecklande på något sätt (Silonsaari et al., 2023). Inte minst “nyttiga” fritidsaktiviteter ses som nödvändiga, och föräldrar har därför en skyldighet att möjliggöra denna utveckling genom idel skjutsning. Att skjutsa sina barn kan ses både som ett sätt för dem att utvecklas, i och med de aktiviteter som barnen skjutsas till, men också som ett sätt att skydda barnen.



Figur 3. Faktorer som bidragit till barns minskade självständiga mobilitet. (Fyrhi et al, 2011, s. 708)

2.2.1 Barns självständiga mobilitet

Ett eget forskningsfält har vuxit fram kring idén av **barns självständiga mobilitet**. I sin enklaste form brukar självständig mobilitet helt enkelt betyda självständig från vuxna, alltså i vilken utsträckning barn reser utan en vuxens sällskap (Joelsson et al., 2021). Den tillgängliga resvanestatistiken är ofta fokuserad på färdmedel snarare än resesällskap, och exempelvis Fyrhi & Hjorthol (2009) valde att mäta självständighet utifrån färdmedel. Gång och cykel bedömdes som mest självständigt, därefter kollektivtrafik, och sist bilresor. Ett sådant mått mäter kanske snarare aktiv mobilitet, eftersom det är omöjligt att veta i vilken utsträckning barnen går eller cyklar i en förälders sällskap. Även när man har tillgång till data för barns resesällskap, kan den definitionen ses som något begränsad. Mikkelsen & Christensen (2009) fann att denna enkla uppfattning dels missar betydelsen av resor i andra barns sällskap, och förbiser hur vuxnas närvaro möjliggör barns mobilitet, och inte bara begränsar den.

Fotel & Thomsen (2004) undersöker hur föräldrar övervakar sina barns mobilitet. De menar att övervakningen av barns mobilitet inte bara sker i form av bilskjutsning och annan eskortering, utan också genom “remote control” i form av telefoner och regler för hur och var barnen får röra sig. Intåget av mobiltelefoner som låter föräldrar se sin barns plats i realtid, komplicerar ytterligare hur man ska förstå den självständiga mobiliteten. Det fysiska avståndet till en vuxen har allt mindre betydelse när maktrelationen mellan barn och förälder blir allt mindre rumsligt bunden (Joelsson et al., 2021). Samtidigt kan “fjärrövervakning” via mobiltelefoner möjliggöra mer rent fysisk självständig mobilitet. Föräldrar är mer bekväma med att låta barn röra sig “fritt” om de vet var de är och vet att de kan kontakta varandra. Rent anekdotiskt så minns jag att friheten att själv gå hem från fritids var starkt kopplat till när man fick egen hemnyckel och sin första mobiltelefon. På ett liknande sätt kan närvaron av andra barn både främja och hämma den självständiga mobiliteten. I sällskap med andra barn kan man bättre bekanta sig med nya delar av sin omgivning, och att “bara gå runt” kan vara centralt för barns vänskapsrelationer (Joelsson et al., 2021).

2.2.2 Normer kring föräldraskap

Under tiden för detta arbete publicerade SVT en artikel om just detta ämne: **intensivt föräldraskap** (Eirefelt, 2025). Artikelnen lyfter just det forskningsområde som också knyter an till barns mobilitet. Det har vuxit fram en norm om intensivt föräldraskap som innebär att barnens utveckling ständigt ska maximeras på olika sätt. Familjer bör spendera mycket tid tillsammans, och det är särskilt viktigt att barnen deltar i fritidsaktiviteter som är stimulerande och utvecklande (Silonsaari et al., 2023). Som experten i SVTs artikel påpekar beror detta bland annat på att dagens föräldrar har bättre tillgång till expertkunskap, och att det finns en tydlig norm att följa den (Eirefelt, 2025). Det intensiva föräldraskapet kan ofta ta formen av bilberoende och ständigt skjutsande av barn till fritidsaktiviteter. Silonsaari et al (2023) beskriver hur tidspresen kring dessa fritidsaktiviteter skjuter andra prioriteringar åt sidan, och att bilen därför upplevs som det enda sättet att hantera livspusslet. Eftersom fritidsaktiviteterna är ett exempel på gott föräldraskap, blir skjutsandet också en del av att vara en bra förälder. Silonsaari et al (2023) framhäver också hur normen kring bilism förstärks i den lokala föräldrakulturen. Man hjälps åt med skjutsningen och finner gemenskap i en delad livsstil och identitet. När studien utmanade själva bilismen bland dessa familjer, så förändrades både deras resvanor, och föräldrarnas syn på barnens mobilitet. Det som inte förändrades var det intensiva föräldraskapet. Nu såg föräldrarna plötsligt barnens mobilitet som ytterligare ett område för utveckling. Nu skulle en bra förälder hålla sig i bakgrunden och låta barnen utveckla sina förmågor att exempelvis komma iväg i tid. Det intensiva föräldraskapet kan alltså resultera i väldigt olika resvanor, även om dessa alltid påverkas av den lokala föräldrakulturen.

Normer kring föräldraskap tar sig också uttryck i hur trafiksäkerheten informerar beslut om barns mobilitet. Förändringen i danska barns resvanor under 90-talet berodde främst på föräldrars uppfattning om trafiksäkerheten, och trots färre dödsfall i trafiken var föräldrarna mer oroliga för sina barns säkerhet i trafiken (Jensen & Hummer, 2002). Fyhri & Hjorthol

(2009) fann något liknande: förbättringar i infrastrukturen leder bara till mer gång och cykel om föräldrarna *upplever* infrastrukturen som säkrare. Förutom förändringar i den faktiska och upplevda trafiksäkerheten, så har kulturen kring föräldraansvaret förändrats de senaste decennierna. Ett exempel från populärkulturen är den amerikanska TV-kampanjen “Do you know where your children are?” som sändes i samband med kvällsnyheterna från sent 60-tal till slutet av 90-talet. Att en sådan påminnelse upplevdes som nödvändig tyder på en helt annan föräldrakultur än idag. Decennier av kampanjer har förstärkt uppfattningen att lösningen på trafikolyckor är att barn ska utbildas i trafikvett, vilket i förlängningen lägger ett ytterligare ansvar på föräldrarna (Gilbert & te Brömmelstroet, 2023). Intervjuerna med barn och föräldrar i Fotel & Thomsens (2004) artikel belyser också de komplexa avvägningar som ligger till grund för hur föräldrar väljer att övervaka sina barns mobilitet. Det finns till exempel ett tydligt dilemma i hur man vill skydda sina barn genom att skjutsa dem, och samtidigt inte begränsa deras utveckling eller sociala liv.

2.2.3 Institutionaliserad av barndomen

Ett återkommande begrepp i litteraturen är den **institutionaliserade barndomen**. Förändringar i kultur och normer har samspelat med förändringar i infrastrukturen och har resulterat i en barndom som är allt mer organiserad och uppstyrd av vuxna (Fyhri & Hjorthol, 2009; Joelsson et al., 2021; Niska et al., 2017; Silonsaari, 2023). Det intensiva föräldraskapets prioritering av utvecklande fritidsaktiviteter har bidragit till omstöpnigen av barns fritid. Barns lek har skiftat från att vara fritt organiserad av barnen själva, till att äga rum under vuxnas uppsikt inom ramen av organiserade fritidsaktiviteter (Silonsaari et al., 2023). Istället för att barn utformar sin egen lek och hittar sina egna platser, så har vuxenvärlden organiserat tid och plats där lek kan äga rum. Barnets tid utanför hem och skola spenderas främst på platser avsedda för barn, samtidigt som andra barn är där (Joelsson et al., 2021). Barnen förflyttar sig (eller förflyttas av vuxna) genom ett landskap avsett för vuxna, för att spendera tid på de öar som är avsedda för barn (Fyhri & Hjorthol, 2009). Dessa öar blir dessutom allt färre och mer utspridda, när bland annat skolor och lekplatser konsolideras för att spara resurser (Fridell & Kylin, 2024). Denna förändring i det fysiska landskapet påverkar såklart barns mobilitet, i och med de längre avstånden som uppstår.

2.2.4 Livspusslet och bilen

Särskilt i den offentliga debatten kring klimatpolitik och en grön omställning av transportsektorn har bilens existens helt sammanflätas med idén om **livspusslet**, och då inte minst för barnfamiljer. Vi kan inte “bestraffa” bilismen eftersom så många familjer är helt beroende av bilen för att få ihop “livspusslet”. I tidningen Hallands Nyheter var det nyligen ett utbyte av insändare gällande infrastrukturen i centrala Varberg. Naturskyddsföreningen Varberg (2025) menar att nya cykelbanor skulle göra det enklare att “få ihop livspusslet utan bil.” “Politisk Vilde” (2025) protesterar och menar att det exempelvis är omöjligt att veckohandla med cykel, och att de flesta av Varbergs invånare därför behöver bilen. En debattartikel i Altinget (Goldmann, 2025) menar istället att livspusslet för storstadsbor blir

lättare utan bil, och hänvisar då främst till bilens ekonomiska kostnader för ett hushåll. I tidningen Norran erbjuds ett konkret exempel på vad som kan bidra till att bilen faktiskt är nödvändig för många barnfamiljer. I Skråmträsk, i Skellefteå kommun, har man delat upp den lokala förskolan i två p.g.a ekonomiska skäl, men det gör att syskonförturen inte fungerar som den ska. Mamman Elins två barn har därför placerats på olika förskolor 2 mil ifrån varandra, och hon har behövt skära ned på sin arbetstid för att hinna köra den extra sträckan varje dag (Thunborg & Israelsson, 2025).

Elins situation är kanske ovanligt märklig, men hon är inte den enda föräldern som drabbats av längre avstånd till skola och förskola. Under flera decennier har avstånden ökat till svenska skolor. Detta beror dels på friskolereformen (Andersson et al., 2012; Bergman, 2024, Niska et al., 2017), men också på att mindre skolor läggs ned och slås ihop med större skolor (Cedering & Wihlborg, 2020; Fridell & Kylin, 2024). Liknande trender har observerats i andra europeiska länder (Fyrhi et al., 2011). I litteraturen om barns mobilitet är tidspress i vardagen ett ständigt återkommande tema (Fotel & Thomsen, 2004; Fyrhi et al., 2011; Hjorthol & Fyhri, 2009; Joelsson et al., 2021; Niska et al., 2017; Silonsaari et al., 2023). Fyhri & Hjorthol (2009) fann att avståndet till skolan och barnets ålder var de viktigaste faktorerna för barns självständiga mobilitet. Ju längre avstånd, desto mindre självständig mobilitet (läs: fler bilresor). Fyrhi et al. (2011) studie av fyra europeiska länder bekräftar också att barnfamiljer har en högre andel bilägande än övriga hushåll. De lyfter även att den långsiktiga ökningen av kvinnors förvärvsarbete bidragit till den ökade tidspressen i barnfamiljers vardag. I artiklar där föräldrar intervjuas om sitt bilskjutsande framgår det också att bilen erbjuder en viktig möjlighet att umgås med barnen i den hektiska vardagen, och att "göra familj" (Fotel & Thomsen, 2004; Silonsaari et al., 2023; Tillberg Mattsson, 2002).

Kopplat till livspusslet och barnfamiljers bilanvändning finns också en ständig fråga om hönan och ägget. Resor som involverar barn är mer bilberoende vilket tyder på att barnen "orsakar" ett bilberoende hos föräldrarna. Samtidigt är det ju föräldrarna som väljer hur familjen reser, vilket möjligen påverkar barnens framtida resmönster (Hjorthol & Fyhri, 2009). En sak är i alla fall säker: Vi kan inte meningsfullt lämna bilismen bakom oss om barnfamiljers förutsättningar inte hålls i åtanke. Barnen själva utgör drygt en femtedel av Sveriges befolkning (Öljemark, 2025), och trots att barnfamiljer (hemmaboende barn under 25) bara utgör 28% av alla hushåll, så ingår nästan 80% av Sveriges befolkning i ett sådant hushåll (Statistiska Centralbyrån [SCB], 2025). Även borträknat vuxna hemmaboende barn i åldrarna 18-24 så ingår sannolikt en majoritet av Sveriges befolkning i en "barnfamilj." Alla livsstilsförändringar som sker i den kategorin har alltså en stor effekt för Sverige i stort. Trots att de flesta av barns resor sker på fritiden, har barns mobilitet framförallt studerats i samband med skolresor, liksom studier på vuxnas mobilitet framförallt berör arbetspendling (Hjorthol & Fyrhi, 2009; Joelsson et al., 2021). Barns resor till fritidsresor har dessutom observerats vara mer bilberoende än resorna till skolan (Fyrhi & Hjorthol, 2009). Om man vill förstå barns mobilitet och påverka dess framtida utveckling kan man inte förbise dessa resor.

2.3 Tidsgeografi & Barns Mobilitet

Efter att ha presenterat de två teoretiska ingångarna var för sig, är det här nödvändigt att redogöra för överlappet mellan dessa två studieområden. En del av tidsgeografins styrka är trots allt att den kan sammanföra kunskap från flera discipliner (Cedering & Wihlborg, 2020). Hägerstrand själv framhävde barn som särskilt påverkade av sammanfallande restriktioner:

Of special interest in terms of complicated interactions are the dependent members of families. The child has a small daily prism, unless a parent can spend a good deal of the day taking him from place to place. (Hägerstrand, 1970, s. 154)

Trots relevansen som lyftes fram av Hägerstrand, finns det relativt få tidsgeografiska studier som direkt undersöker barns mobilitet. Det finns dock en del som berör ämnet på olika sätt.

2.3.1 Tidsgeografi och Vuxnas Mobilitet

Vissa studier berör hur barn kan utgöra kopplingsrestriktioner för hushållets vuxna medlemmar, och därmed påverkar de vuxnas mobilitet och livspussel (Eyer & Ferreira, 2015; Ryan et al., 2023; Schwanen, 2008). Dessa studier fyller en viktig roll i den angränsande kunskapsväven, men de bidrar bara indirekt till förståelsen av barns mobilitet. Berg & Ihlström (2019) fokuserar heller inte på barn i sin studie, men deras slutsatser framhäver att barn och ungas mobilitet på landsbygden är särskilt beroende av kollektivtrafik. De beskriver också hur det tajtare tids-rumsliga schemat för barnfamiljer på landsbygden kan göra det svårt att delta i organiserade fritidsaktiviteter. Ytterligare en studie på den svenska landsbygden närmar sig att tidsgeografiskt undersöka barns mobilitet (Cedering & Wihlborg, 2020). Ett dussin barnfamiljer intervjuades före och efter nedstängningen av den lokala byskolan. Författarna illustrerar tidsgeografiskt hur en typisk familjs vardag förändrades efter nedstängningen. Den nioåriga dottern fick betydligt längre resväg till den nya skolan, och de resulterande restriktionerna påverkade bland annat hennes sociala liv och förmågan att delta i fritidsaktiviteter efter skolan. Arbetet fokuserar på skolans roll som nav i det lokala samhället, och hur nedstängningen påverkade vardagsrutinen i stort (Cedering & Wihlborg, 2020).

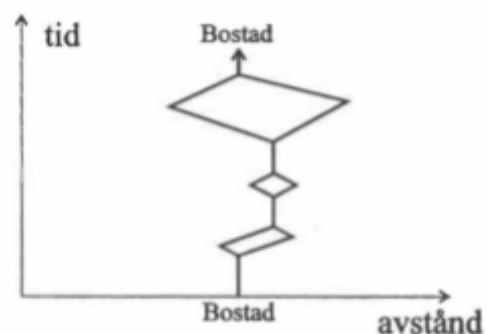
2.3.2 Tidsgeografi och tillgången till skolor

Andersson et al (2012) använder det tidsgeografiska ramverket för att undersöka hur friskolereformen och ökade avstånd till skolor påverkar jämställdheten i det svenska skolsystemet. Förutom att avstånden till skolan ökade under 2000-talet fann de också att det fria skolvalet inte sker på lika villkor, bland annat eftersom vissa elever har ett lägre rumsligt och mobilitetskapital. Hur långt barnen behöver eller väljer att resa påverkas inte bara av de tidsgeografiska restriktionerna, utan också av den ojämlika fördelningen av var man bor. Loo & Lam (2015) valde också det tidsgeografiska ramverket för att undersöka den självständiga mobiliteten på skolresor och tillgången till utbildningsmöjligheter. Tidsgeografien användes

för att beräkna hur många skolor som är inom räckhåll för ett givet barn i Hong Kong. Resultaten visar att individuella snarare än geografiska faktorer har störst påverkan på barnens räckvidd, och därmed utbildningsmöjligheter. Detta eftersom individuella faktorer som ålder, socioekonomisk status, bilägande etc. påverkar valet av färdmedel, och därmed också barnens självständiga mobilitet. De fann bland annat att de rikaste barnen har betydligt mindre självständig mobilitet än alla andra.

2.3.3 Tidsgeografi och barnfamiljers fritidsresor

Karin Tillbergs (2001) avhandling djupdyker verkligen i att förstå barnfamiljers resor på fritiden, helt grundat i tidsgeografien. Tillberg (2001) samlade in resedagböcker från 83 hushåll, på tre olika orter. Alla barn över 7 fick skriva sin egen dagbok, och dessa utgjorde nästan hälften av materialet. Från de 278 deltagarna valdes 28 individer från 10 hushåll ut för vidare kvalitativa intervjuer ett år efter resedagboken. Resultaten analyserades bland annat efter kön och typ av bostadsort. Även bland barnen fanns det skillnad i hur man reste, beroende på ort, och typen av resa. Det tidsgeografiska ramverket användes sedan för att förstå barnfamiljernas fritidsresor. Det typiska dagsprismat bryts upp för att fokusera på kvällsprismat, alltså tiden mellan skol- och arbetsdagens slut och läggdags hemma på kvällen (se figur 4). Tillberg noterar bland annat att det finns en tydlig hierarki mellan olika sorters aktiviteter som ska passas in i kvällsprismat. Barnens organiserade fritidsaktiviteter ses ofta som de mest fixerade verksamhetsknippena, som t.ex. kvällsmåltider och föräldrarnas arbetstider får anpassa sig efter. Här berör Tillberg en uppfattad svaghet med det tidsgeografiska ramverket, nämligen att det inte tar hänsyn till hierarkier och maktförhållanden mellan olika styrningsrestriktioner. Tillberg menar dock att det visst går att undersöka hierarkier mellan olika styrningsrestriktioner, just eftersom alla styrningsrestriktioner ytterst definieras av kulturen och dess normer (Tillberg, 2001). Att tidsgeografiskt undersöka effekten av dessa hierarkier kan i själva verket ge insikter i kulturen och normer. Exempelvis är lagar bara effektiva om det faktiskt finns en social norm att efterfölja dem, vilket kan vara särskilt relevant för trafiklagar. Vidare berör Tillberg hur föräldrarollen förändrats sedan de deltagande föräldrarna själva var barn (födda på 50-talet), och hur barndomen institutionaliseras sedan dess. Barndomen beskrivs som mer avskild från vuxenvärlden, samtidigt som de organiserade fritidsaktiviteterna ses som förberedelser inför vuxenlivet. Tillbergs (2001) avhandling kombinerar alltså tidsgeografien med många av de centrala begrepp och idéer som präglar litteraturen kring barns mobilitet.



Figur 4. Illustration av hur dagsprismat bryts upp i mindre delar på grund av avkopplingsrestriktioner. (Tillberg, 2001, s. 142)

Efter avhandlingen använde Tillberg Mattsson (2002) samma material (resedagbok och intervjuer) för att närmare undersöka hur barns självständiga mobilitet på fritiden skiljer sig mellan landsbygd och stad. I motsats till rådande konsensus, fann Tillberg att barnen på landsbygden hade mindre självständig mobilitet. De deltog i lika stor utsträckning i fritidsaktiviteter inne i staden, och de längre avstånden innebar att de dels var mer bilberoende, och att de spenderade mindre tid i sitt närområde. Artikeln inkluderade också en analys av föräldrarnas fritidsresor, och hur de anpassades efter barnen. Den viktigaste lärdomen från denna artikel berör dock detta arbete och dess efterforskningsmetoder. Tillberg (2002) använder överhuvudtaget inte begreppet tidsgeografi, trots att avhandlingen var ytterst tidsgeografiskt präglad. Tillberg citerar visserligen Hägerstrand (1970) och nämner kopplingsrestriktioner, men dök inte upp i sökningar efter "tidsgeografi". Inom den begränsade tidsramen för detta arbete, är det alltså mycket möjligt att viktiga källor missats, särskilt i överlappet mellan tidsgeografi och barns mobilitet.

3. Metod

En begränsad illustrativ fallstudie har använts för att besvara arbetets frågeställningar. Material samlades in i form av dagböcker och uppföljande intervjuer med deltagarna. I detta avsnitt kommer fallstudien beskrivas, följt av hur dagböcker, intervjuer och bearbetning genomfördes. Till sist presenteras en självkritisk utvärdering av arbetets metoder, och dess begränsningar.

3.1 Fallstudie

För att demonstrera och exemplifiera hur tidsgeografin kan appliceras som förklaringsmodell för barns vardagliga och självständiga mobilitet används en fallstudie i form av 3 barn från Scoutkåren Finn i Lund. Samtliga barn är flickor i åldrarna 10-11, tillhörande samma avdelning i kåren och de känner författaren sedan tidigare. Scoutkåren Finn är Skånes äldsta och största scoutkår, och har lokaler bakom Lunds Domkyrka vid Krafts Torg (Scoutkåren Finn, u.å.). När studien genomfördes i maj hölls mötena utomhus på Krafts Torgs grönytor. Under studieperioden arrangerades också en paddelutflykt som ett av barnen dokumenterade i sin dagbok (forskaren själv deltog inte). Scouting är en populär fritidsaktivitet i Sverige, med 80 000 medlemmar (Scouterna, u.å.), men det är samtidigt en något otypisk fritidsaktivitet. Scoutkåren Finns centrala läge skiljer sig också från många populära idrotter och andra scoutkårer. Kvarteren och gatorna kring lokalen är gamla, och det är inte helt enkelt att ta sig in med bil.

Fallstudien är därför inte representativ för en typisk svensk fritidsaktivitet (Tillberg Mattsson, 2002), men det är inte heller nödvändigt för arbetets syfte. Valet av fallstudie är framförallt praktiskt, eftersom forskaren har en etablerad, men inte alltför nära relation till studiedeltagarna. Särskilt när det gäller barn och deras föräldrar är det viktigt att det finns ett förtroende till forskaren. Under insamlingsfasen uttryckte vissa föräldrar dessutom att det

finns en oändlig mängd studenter i Lund som vill att man deltar i olika studier, och att man endast orkar hjälpa studenter man känner eller har en viss koppling till. Hela avdelningen (ca 15 barn) bjöds in att delta, och mejl skickades ut till föräldrar. Svarsandelen blev lägre än önskat, och det fanns tyvärr inte tid att bjuda in scouter från andra avdelningar. I mejlet som skickades ut bifogades både instruktioner och en samtyckesblankett (se bilaga 1 & 2). Samtyckesblanketten delades också ut på papper till scouterna under ett möte.

3.2 Dagbok

Efter samtycke från barnen själva och deras vårdnadshavare ombeds barnen skriva dagbok tre olika dagar under en vecka i maj: tisdag, torsdag, och lördag. På tisdagen har alla barn scoutmöte, och de två ytterligare dagarna fungerar som jämförelse då andra variabler kan vara i spel, till exempel inga eller andra fritidsaktiviteter, och en helgdag utan skola. Tanken är inte att dra några generella slutsatser om hur barns vardag ser ut i allmänhet, utan att illustrera hur det tidsgeografiska ramverket kan appliceras för att förstå ett barns vardag och mobilitet.

Med dagboken som underlag hålls sedan mer kvalitativa intervjuer med barnen, med möjlighet för föräldrar att närvara. Metoden förutsätter att barnen kommer behöva visst stöd från sina föräldrar även i dagboksstadiet, men fokus ligger på hur barnen själva uppfattar sin vardag. Medan dagböckerna berör de mer praktiska och rent av kvantitativa aspekterna av barnens vardag, syftar intervjuerna till de kvalitativa anledningarna *varför* vardagen ser ut som den gör. En svårighet med tidsgeografien är att koncepten egentligen är så uppenbara och självklara att de lätt förbises. Varför handlar man på vägen hem från jobbet och inte på vägen dit? Det är så uppenbart att man inte kan lämna kylvaror i bilen under en hel arbetsdag att man överhuvudtaget inte överväger det som ett alternativ. Likaså är det så otroligt självklart att barn varken kan eller får köra bil, att ingen ifrågasätter skjuts av barn ur den vinkeln. Men om ett barn ska transporteras med bil påverkas det inte bara av kopplingsrestriktioner med själva fordonet, utan också med en vuxen som har körkort. När man ber barnen fundera på varför de gör saker på ett visst sätt, är många av de viktigaste (tidsgeografiska) förklaringarna för självklara för att ens nämna. I instruktionerna inför intervjuerna uppmanas barnen därför att tänka efter på även det mest uppenbara av anledningar (se bilaga 2). För att förtydliga vad som efterfrågas innehåller instruktionerna också exempel på både dagbok och resonemang från forskarens egen vardag. Utöver den existerande relationen var förhoppningen att detta också skulle öka tilliten till forskaren.

I likhet med Ellegård (1999) ombads deltagarna i studien att skriva en öppen dagbok, dock med mer förtydligande instruktioner och ett exempel från forskarens egen vardag. Med tanke på att deltagarna i denna studie var barn gjordes bedömningen att det behövde vara extra tydligt exakt vad som efterfrågades (se bilaga 2). Som Ellegård (1999) påpekar kan detta begränsa vilka aktiviteter respondenterna väljer att inkludera i sina dagböcker, inte minst eftersom vissa detaljer påpekats som icke nödvändiga, till exempel vad som händer under skoldagen. Syftet med denna avsmalning är dock dels att göra uppgiften lättare för

deltagarna, när mindre detaljer efterfrågas, och för att denna studie främst är fokuserad på barnens mobilitet. Tesen bakom användandet av det tidsgeografiska ramverket är visserligen att ett hela-dagen perspektiv är nödvändigt, men exempelvis skoldagens exakta innehåll bör inte ha allt för stor effekt på barnens mobilitet under resten av dagen. Det uppenbara undantaget är såklart om man haft idrott, särskilt precis i början eller slutet av skoldagen. Barnen ombads därför inkludera exempelvis idrottslektioner där de lämnar skolan i sin dagbok. Det bör dock sägas att denna studies dagbok fortfarande bör anses vara ‘öppen’, om än mer ‘riktad’ än i Ellegård (1999). Precis som i Ellegård (1999) får respondenterna definiera sina egna tidsintervall i dagboken, efter de aktiviteter som de själva identifierar i sin vardag. Alternativet hade varit att strukturera dagboken i fördefinierade tidsintervall där den mest dominerande aktiviteten fylls i (Ellegård, 1999).

3.3 Intervju och Bearbetning

När deltagarna lämnat in sina skriftliga dagböcker bestämdes en tid för den uppföljande intervjun. En intervju hölls i samband med ett scoutmöte utan förälder, och blev därför yttligare än de två övriga, som hölls i respektive barns hem och tillsammans med en förälder. Innan intervjuerna skissades en grov tidsgeografisk visualisering av samtliga dagar från dagboken. Dessa skissade diagram presenterades för deltagarna under intervjun, främst i syfte att öka förståelsen för arbetet, och hur deras information skulle komma att presenteras. Under intervjuerna ställdes vissa praktiska frågor om detaljer, som skulle hjälpa visualiseringen. Huvudfokus låg dock på att förstå *varför* de reser som de gör. De flesta frågorna baserades på själva dagböckerna, men vissa gällde deras generella vanor utöver det som fångats i dagböckerna. Eftersom intervjuerna var halvstrukturerade var det möjligt att följa upp sådant som visade sig vara intressant under intervjuns gång (Denscombe, 2021). Den första bearbetningen av dagböckerna skedde inför respektive intervju. Diagrammen över barnens individuella stigar kunde sedan förfinas, och ett urval presenteras i avsnitt 4. Det kombinerade materialet från dagböckerna och intervjuerna kunde vidare bearbetas genom kodning (se bilaga 3). Varje moment eller aktivitet i dagböckerna utvärderades efter vilken eller vilka restriktioner som var aktuella. Självklart uttryckte sig inte barnen eller föräldrarna själva i tidsgeografiska termer, så dessa fick utläsas mellan raderna i och med denna kodning.

3.4 Begränsningar i metoden

Kombinationen av en tajt tidsram och studiens fokus på barn krävde anpassningar av metodologin. När det gäller barn är det såklart extra viktigt att göra noggranna etiska avväganden och att skydda deltagarnas personuppgifter (Vetenskapsrådet, 2024). Den begränsade tidsramen var en viktig orsak till varför ett “convenience sample” valdes till fallstudien. Tillgängligheten bör aldrig vara den främsta anledningen till att göra urval eller välja fallstudie (Denscombe, 2021), men i och med det illustrativa syftet ansågs fallstudien ändå som lämplig. Att välja en grupp barn som känner forskaren sedan tidigare gjorde det betydligt enklare att få tillstånd av “gatekeepers”, först kåren, och därefter föräldrarna (Cresswell & Cresswell, 2018). Detta är en avvägning mot den etiska problematiken i att ha

ett existerande maktförhållande mellan forskare och deltagare, men maktförhållandet ledare-scout bedöms vara trivialt nog att förbises. Särskilt eftersom det gäller barn var det väldigt viktigt att säkerställa *informerat* samtycke, och därför var informationen i samtyckesblanketten extra tydlig med vilken information som skulle samlas in, och hur den skulle presenteras (se bilaga 1). När de skissade diagrammen visades under intervjuerna förtydligades det också att det var så dagboks materialet var tänkt att presenteras (Cresswell & Cresswell, 2018; Dahmström, 2005; Denscombe, 2021).

Tyvärr kunde intervjuerna inte spelas in, utan dokumenterades med handskrivna anteckningar. Detta är inte optimalt för att få en fullständig och korrekt transkription (Denscombe, 2021), men tidsbrist tillät inte inspelningar enligt fakultetens riktlinjer (Samhällsvetenskapliga fakulteten, 2023). En möjlig svaghet i mitt tillvägagångssätt är att endast barnen är tänkta som deltagare i studien. Föräldrar är nödvändigtvis inkopplade i processen, men är själva inte studieobjekt. Denna avgränsning beror dels på praktiska begränsningar i arbetet, men framförallt på att fokus ska ligga på just barnens mobilitet, och inte hela familjens. Som Ellegård (1999) påpekar finns det dock fördelar med att hela familjer inkluderas i denna typ av studier, eftersom information i en individs dagbok kan vara upplysande för glapp i en annan individs dagbok. I framtida studier hade deltagande från hela familjer kunnat bidra med ytterligare information om hur exempelvis föräldrars restriktioner påverkar barnens mobilitet. Det som hittills studerats är som sagt snarare det motsatta förhållandet, hur barns restriktioner påverkar föräldrars mobilitet (Eyer & Ferreira, 2015; Ryan et al., 2023).

4. Resultat och Analys

Urvalet i fallstudien resulterade i tre deltagare som genomförde dagboken under maj månad. Alla tre är flickor som snart skulle sluta femte klass. Två av deltagarna skrev dagbok under samma vecka, och därmed också samma dagar. Intervjuerna hölls några dagar efter inlämning av dagboken då forskaren haft tid att studera materialet. Två av intervjuerna hölls i sällskap med en förälder, hemma hos barnen, och den tredje utan förälder i anslutning till ett scoutmöte. De totalt nio dagboks-dagarna utgör ett ganska begränsat material, men innehåller tillräcklig variation för att besvara frågeställningarna. I presentationen av materialet ges barnen pseudonym, för att förbättra läsoplevelsen och samtidigt hålla deltagarna anonyma.

Vid en första anblick ser barnens vardag och mobilitet ungefär ut som man kunde förvänta sig: Vardagsrutiner är uppbyggda kring skoldagen och andra fasta aktiviteter, på helgen har man större möjlighet att justera dessa rutiner. Nästan samtliga resor gjordes på cykel eller till fots, och där verkade avstånd vara den viktigaste faktorn i valet mellan dem. Resorna till fots kommer dock bara från en av deltagarna, men denne hade flera väldigt korta avstånd (under 250 meter). De deltagande barnen har mellan 250 meter och 2 kilometer till skolan, och mellan 2 och 2,7 kilometer till sin gemensamma fritidsaktivitet. Det alla hade gemensamt var cykeln, som användes på nästan alla resor över 500 meter. Detta var helt väntat i en cykelstad som Lund, men det som var mer förvånande var den nästan totala avsaknaden av bilresor i

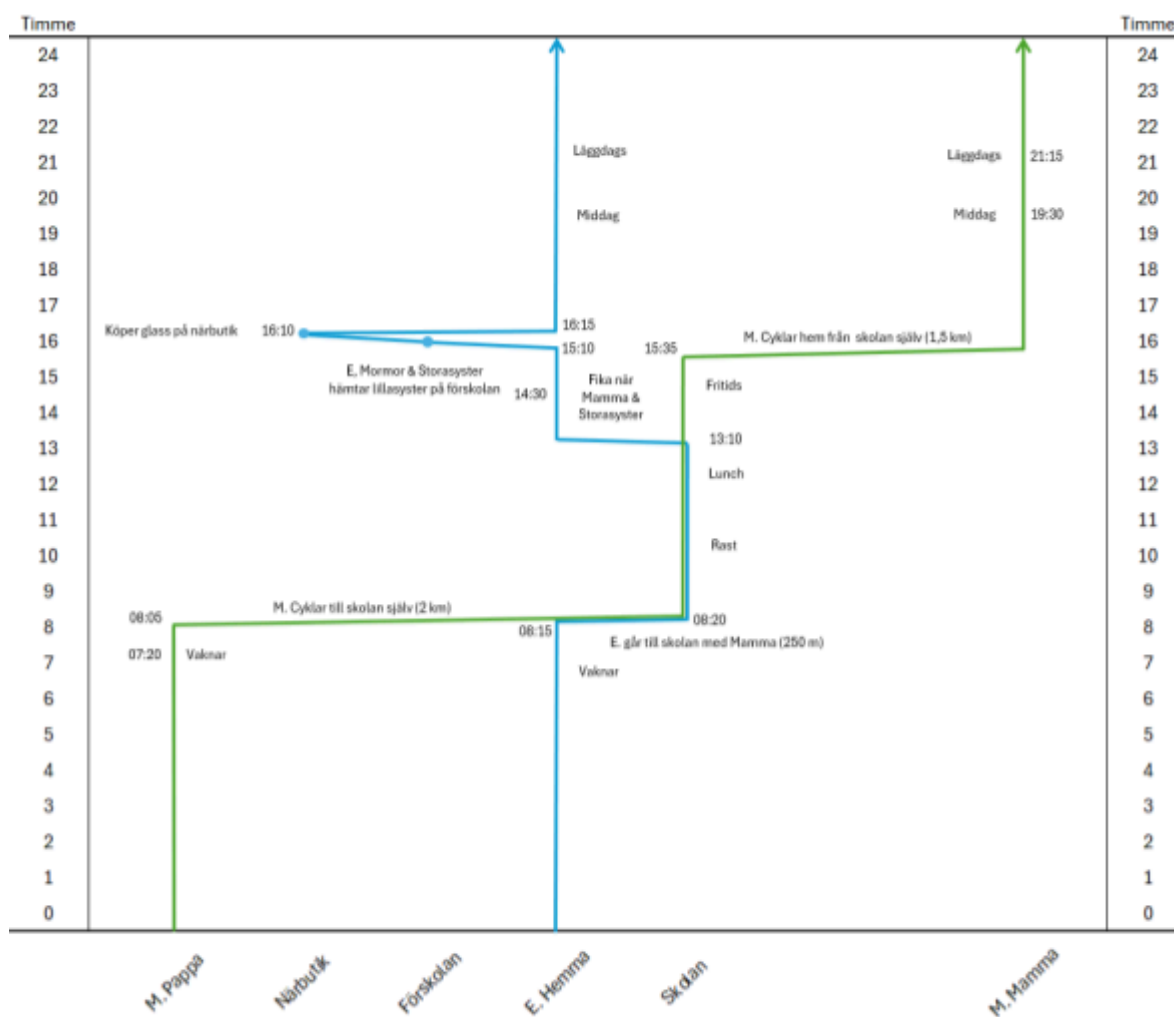
dagböckerna. Endast under deltagare Veras lördag förekom en bilresa, som kommer att undersökas närmare i avsnitt 4.3.1. Särskilt barns resor till fritidsaktiviteter har dokumenterats som särskilt bilberoende (Fyrhi & Hjorthol, 2009; Fyrhi et al., 2011; Hjorthol & Fyrhi, 2009), men båda föräldrar som intervjuades uppgav själva att det är krångligt att ta sig in med bil till Krafts torg där scoutmötena hålls. Från intervjuerna framgår också att samtliga hushåll har tillgång till en bil, och att de ibland väljer den (långa avstånd, dåligt väder, sjukdom, stora inköp, komplexa resor.) Ett högt bilinnehav är typiskt för barnfamiljer (Fyrhi et al., 2011), trots ett till synes minimalt användande för barnens resor. Den nästan totala avsaknaden av bilresor bekräftar antagandet att fallstudien inte är representativ för hela Sverige, eller ens hela Lund.

4.1 Barns sammankopplade vardag

Urvalet för fallstudien förutsatte att barnen har minst en gemensam aktivitet, och eftersom två av barnen genomförde dagboken under samma vecka kunde alla deras dagar presenteras gemensamt. Alla dagböckerna skissades först upp individuellt, och sedan gemensamt för dessa två deltagare. Ytterligare information från intervjuerna tillät justeringar i den endimensionella geografiska axeln. I vissa fall var det svårt att placera alla platser "i rätt ordning" på den geografiska axeln och samtidigt bevara någorlunda proportionerliga avstånd. Det hade gett en mer korrekt och detaljerad bild att projicera stigarna "uppåt" från en tvådimensionell karta, men detta hade dels krävt mer information från deltagarna och mer avancerad programvara, och det hade också varit mer avslöjande om barnens identitet. För detta arbetes syften duger komplexiteten i dessa visualiseringar.

4.1.1 När och hur barn gör sällskap

Skillnaden mellan tisdag och torsdag ger en indikation på när och varför barn gör sällskap med varandra (se figur 5 & 6). På torsdagen umgås inte barnen efter skolan, men på tisdagen har de en gemensam fritidsaktivitet efter skolan, och därför brukar de och några kompisar ses hemma hos Maja på eftermiddagen. Av främst sociala skäl inväntar gruppen de som måste hämta cykel och cyklar sedan gemensamt till stan för att köpa snacks. Ella nämner också att hon brukar stanna och leda cykeln över vissa övergångsställen (på sin mammas uppmaning) och då brukar de andra kompisarna vänta på andra sidan. Att barnen cyklar tillsammans på det här viset demonstrerar tydligt hur resan inte bara handlar om att varje individ ska ta sig från A till B. Den är en del av ett större socialt projekt, som innebär en kopplingsrestriktion. I bemärkelsen att artighet är en norm kan man också säga att styrningsrestriktioner gäller för resan. Projektet "vara kompisar" är viktigare för barnen än "köpa snacks", och därför måste man vänta på alla gruppens medlemmar. Denna prioritering kan liknas vid de hierarkier mellan verksamhetsknippen som Tillberg (2001) observerade, och hur de utgör styrningsrestriktioner för barnfamiljerna. Om man förstår styrningsrestriktioner som en produkt av kulturen och dess normer, följer det alltså att man kan härleda kultur och normer från de prioriteringar och styrningsrestriktioner som observeras.

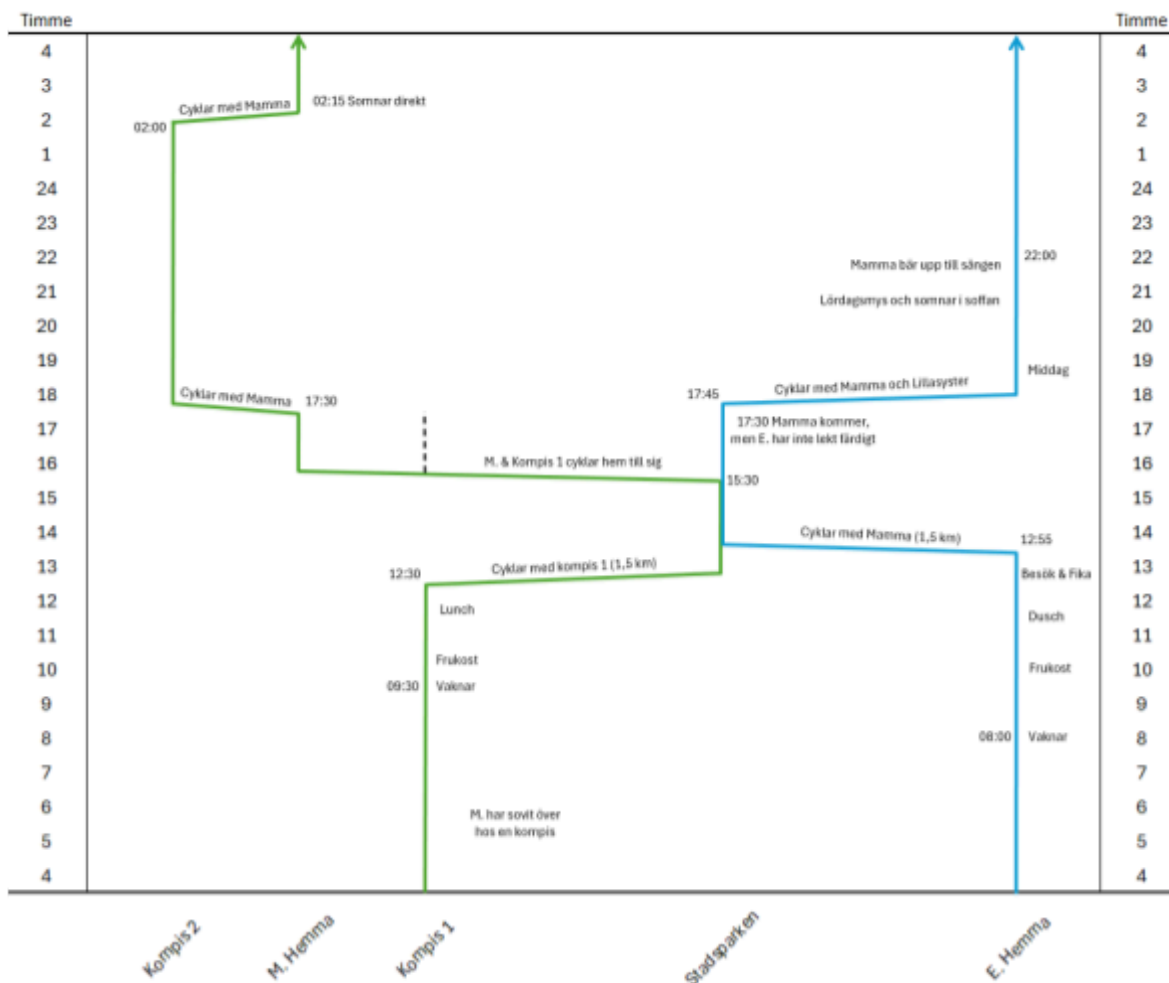


Figur 6. Diagram som visar den individuella stigen för Ella och Maja på torsdagen.

4.1.2 När och hur barn umgås

Under lördagen kan man se att kopplingsrestriktionerna från ett knippe kan vara rätt flexibla, beroende på knippets natur (se figur 7). De två barnen är en del av en större grupp som ska leka i stadsparken, men alla barnen behöver inte vara närvarande för att just denna lek ska fungera. Maja åker exempelvis hem hela två timmar innan Ella, och båda barnen verkar åka hem för att komma i tid till en annan aktivitet, som middag eller en stunds vila innan ett annat socialt besök. En kontrast till denna flexibilitet skulle vara det klassiska scenariot att barnet som äger bollen går hem, och plötsligt kan ingen spela fotboll längre. Särskilt i Ellas fall är det tydligt att handlingsutrymmet påverkas av styrningsrestriktioner, eftersom mamma kommer och hämtar i tid till middagen, trots att Ella inte lekt färdigt än. Denna lek kan också kontrasteras med exempelvis scoutmötet på tisdagen. Scouterna är en organiserad fritidsaktivitet där de vuxna ledarna upprätthåller en start- och sluttid, som kan ha viss flexibilitet om man säger till. Trots att man är helt fri att missa ett möte finns det ändå ett socialt kontrakt att förhålla sig till aktivitetens tidsramar. Likaså finns det sannolikt en förväntan från föräldrarna att barnen faktiskt deltar i de fritidsaktiviteter man betalat för. Leken på helgen är annorlunda, inte minst eftersom den verkar ha planerats av barnen själva.

Det finns såklart fortfarande en social förväntan (styrningsrestriktion) att man dyker upp som avtalat, men det finns en förståelse för att alla inte kan eller vill vara med hela tiden.



Figur 7. Diagram som visar den individuella stigen för Ella och Maja på lördagen. Notera att tidsskalan är förskjuten jämfört med övriga diagram.

4.2 Den tidsgeografiska röda tråden

Kodningen av dagböckerna och intervjuerna visar att de tidsgeografiska restriktionerna kan användas för att förklara nästan varje del av barnens vardag. Den visar också hur dessa restriktioner överlappar och påverkar varandra. Precis som Hägerstrand (1970) belyste är barn särskilt påverkade av komplexa interaktioner mellan flera tidsgeografiska restriktioner, och det är därför nästan omöjligt att separera dem.

4.2.1 Kopplingsrestriktioner och styrningsrestriktioner

Barnens deltagande i skolundervisning innebär både en styrnings- och kopplingsrestriktion. Skolplikten kräver att barnen innfinnar sig, och det samhällsomfattande projektet “skola” förutsätter att eleverna och lärarna sammanfaller i tid och rum med varandra och med andra

nödvändiga resurser. Skoldagen innebär därmed ett obligatoriskt moment i det vardagliga schemat som alla övriga aktiviteter måste utgå ifrån. Detta syns inte minst i barnens sömn-rutiner. Man måste vakna i tid för att hinna till skolan, och därmed också gå och lägga sig i tid. På helgen saknas denna styrningsrestriktion, och handlingsutrymmet blir följaktligen mycket större. Man har tid att åka på kanothajk, sova över hos en kompis, stanna uppe sent och ta sovmorgon, och leka flera timmar i Stadsparken.

Att ingå i de knippen som utgör kopplingsrestriktioner innebär ofta att man omfattas av en viss domän, där vissa styrningsrestriktioner gäller. I skolan gäller skolans regler, och under ett scoutmöte är det ledarna som bestämmer. Utanför scouterna har ledarna däremot ingen egentlig makt över barnen, utöver vad de själva tillåter. Att göra sällskap med andra, och särskilt en förälder, avgörs dels av sociala skäl, både som umgänge och som utövande av auktoritet. Men sällskapet är såklart också beroende av att en förälder finns tillgänglig. Ella nämnde exempelvis hur hon fick cykla hem själv från stadsparken vid ett tillfälle utanför dagboken eftersom hennes mamma var upptagen just då. Ur det perspektivet kan styrningsrestriktioner också utgöra en kopplingsrestriktion för den som vill utöva auktoritet.

Man bör också reflektera över hur det är svårt att veta hur dagen hade sett ut om vissa styrningsrestriktioner inte gällde. Om vi antar att alla barnen åtminstone har en outtalad tid för läggdags och utgångsförbud så innebär det en styrningsrestriktion som begränsar handlingsutrymmet. Det är dock svårt att säga om just dessa barn skulle bete sig annorlunda om omständigheterna var annorlunda.

4.2.2 Kapacitetsrestriktioner och kopplingsrestriktioner

Även besluten kring barnens mobilitet styrs av de tidsgeografiska restriktionerna. Dessa barn kan gå flera kilometer med packning under scout-arrangemang, men till vardags föredrar de ändå att cykla på sträckor över ca 500 meter. Det går dock inte att säga exakt var "cykelgränsen" går för just dessa barn, eftersom det inte finns tillräckligt många olika sträckor att jämföra. Skulle man försöka göra en sådan bedömning vore det dessutom viktigt att tänka på avstånden i en hel resekedja. Till vardags handlar kapacitetsrestriktioner inte bara om vad man fysiskt klarar, utan vad som är fysiskt praktiskt. När man har tider att passa, och målet med resan är just att ta sig från A till B, så behöver man också hålla i åtanke vad som är både tids- och energieffektivt. Maja *kan* absolut gå 2 km till skolan om hon måste, men cykeln är både snabbare och mindre ansträngande. Olika sorters resor (och olika sorters människor) lägger olika stor vikt vid att vara tids- och energieffektiv. Om handlingsutrymmet begränsas av kopplingsrestriktioner blir individer också mer benägen att kompensera för sina kapacitetsrestriktioner. Som vi kan se i dagböckerna består kapacitetsrestriktionerna inte bara av förmågan att förflytta sig och navigera i rummet, de utgörs också av de biologiska behov som ofta innebär en kopplingsrestriktion. Barnen behöver sova och äta, och det kan de bara göra på vissa platser och tider, och där rätt resurser finns tillgängliga. Det märks att barnen anpassar sin sömnrutin efter skolveckan, och att måltider anpassas efter aktiviteter och vice versa.

4.2.3 Styrningsrestriktioner och kapacitetsrestriktioner

Att barn omfattas av ovanligt många styrningsrestriktioner påverkar inte bara var de måste infinna sig (kopplingsrestriktioner) utan också hur de kan förflytta sig i tidsrummet. Lagen begränsar vilka fordon barn får köra, oavsett deras tekniska förmåga att behärska dem. Beroende på ålder kan många barn faktiskt sakna den kognitiva förmågan att navigera komplexa trafik- och transportsituationer, men ibland kan föräldrarna sätta ytterligare gränser. Det finns exempelvis inget som tyder på att Vera inte klarar av att cykla hem själv från scouterna när det är mörkt, men hennes mamma föredrar ändå att hon gör sällskap med en förälder eller en kompis nästa år. Att hon vore bekväm med en jämnårig kompis sällskap tyder också på att det inte har och göra med Veras faktiska kapacitet att cykla och navigera trafiken, utan snarare är en förlängning av föräldraansvaret. I Veras familj har de också platsdelning på sina mobiler, vilket är ytterligare ett exempel på vad Fotel och Thomsen (2004) skulle kalla "remote control" av barnens mobilitet. I tidsgeografiska termer kan man säga att föräldrarna förlänger sin auktoritet i tid och rum genom att både övervaka och instruera barnens mobilitet, och att detta innebär en styrningsrestriktion eftersom föräldrarna underförstått har makten att faktiskt begränsa vilka resurser barnet har tillgång till. Det går sällan så långt, men en förälder kan exempelvis konfiskera barnets cykel eller mobiltelefon om det brutit mot familjens regler om när man ska vara hemma på kvällen. En viktig del av varför barn måste finna sig i familjens regler kring mobilitet, alltså dess styrningsrestriktioner, är föräldrarnas makt som förmyndare att begränsa barnets resurser och därmed *styra* barnets kapacitetsrestriktioner.

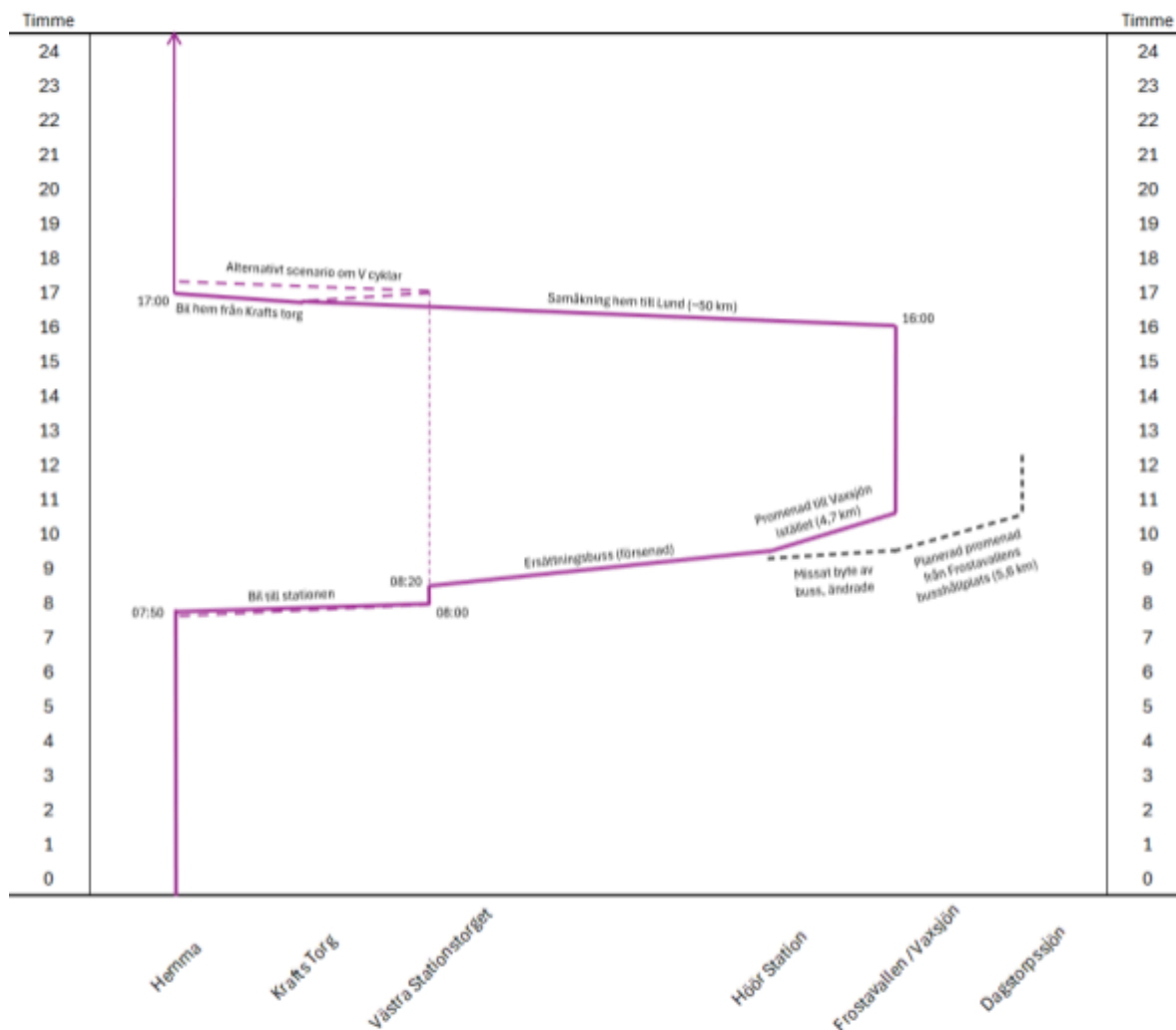
4.3 Vikten av heldags-perspektivet

Tidsgeografins främsta styrka jämfört med andra tillvägagångssätt är heldags-perspektivet, och i detta avsnitt presenteras två exempel på situationer där barnens mobilitet bäst förstås med ett heldags-perspektiv.

4.3.1 Exempel 1

De enda bilresorna i fallstudien skedde under lördagen då Vera var på kanotäventyr med scouterna (se figur 8). Det var samling kl 8 vid Västra Stationstorget för att ta ersättningsbuss, och sedan samåkning med avsläpp vid Krafts torg kl 16:45. Det är skjutsen till Västra Stationstorget och hem från Krafts torg som bör undersökas närmare. Under intervjun verkade Vera och hennes mamma först lite osäkra på varför de valde bilen, det sparade möjligen lite tid på morgonen, men Vera hade ingen stor väska som gjorde det svårt att ta cykeln. Det var först när intervjun kom till frågor om samåkning och hämtning från Krafts torg som mamman bestämde sig för en anledning. Utflykten hade olika start- och slutpunkter, och Vera hade behövt lämna cykeln vid Västra Stationstorget, och gå drygt 1 kilometer genom centrum för att hämta den. Själva utflykten var i sig fysiskt ansträngande, och utöver själva paddlingen gick barnen drygt 5 km från ersättningsbussen till sjön där de skulle paddla. Enligt Google Maps reseverktyg tar resan hem från Krafts Torg 8 minuter i bil,

men om Vera behövt hämta cykeln vid Västra Stationstorget hade resan tagit drygt tre gånger så lång tid (se alternativt scenario i figur 8). I tidsgeografiska termer innebär alltså cykeln både en kopplingsrestriktion och en kapacitetsrestriktion. Vera är inte en karaktär från ett TV-spel som kan stoppa cykeln i sitt "inventory" och plocka fram den vid behov. Cykeln är i sig en odelbar individ, som måste existera i tid och rum. Detsamma gäller förstås också för familjens bil, men eftersom bilen följer med föräldern hem på morgonen, är den tillgänglig på eftermiddagen när Vera ska hämtas.

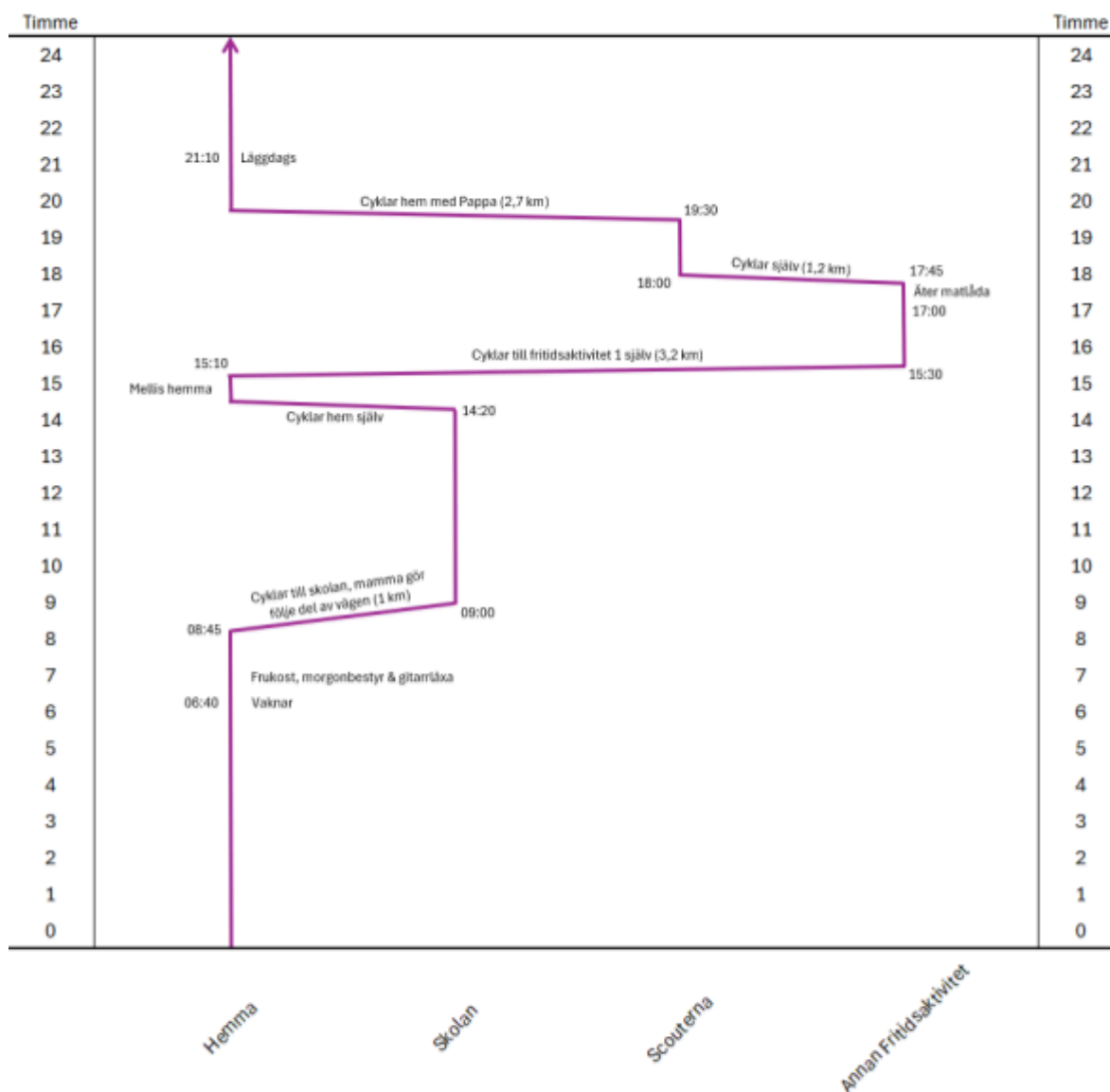


Figur 8. Diagram som visar den individuella stigen för Vera på tisdagen. De lila streckade linjerna visar en alternativ stig för Vera och hennes cykel om hon valt att cykla istället. De svarta streckade linjerna (till höger) visar hur utflykten var planerad innan de missade bussen i Höör.

Om man enbart tittar på bilresan hem från Krafts torg skulle det kanske vara svårt att förklara varför familjen väljer bilen kl 17.45 på en lördag, men inte kl 19.30 på en tisdag. Det vanliga studier av barns mobilitet ofta missar är heldags-perspektivet, som är en naturlig del av tidsgeografien. Det är inte omöjligt att Veras mamma helt kom på denna förklaring i efterhand. Många hajker där större packning krävs börjar vid Västra Stationstorget, och då brukar Vera få skjuts dit. Det är alltså fullt möjligt att de gick efter ren vana. Men om vi antar att de tänkte på krånglet med cykeln i förväg, så gick tankarna sannolikt inte längre än att inse att bilen

skulle vara mindre bökgig. Eftersom de tidsgeografiska restriktionerna beskriver så pass fundamentala och vardagliga företeelser, gör människor ständigt tidsgeografiska avvägningar utan att aktivt tänka på det.

4.3.2 Exempel 2



Figur 9. Diagram som visar den individuella stigen för Vera på lördagen.

Veras tisdag är också ett exempel på heldags-perspektivet, särskilt när man studerar barns mobilitet kring fritidsaktiviteter (se figur 9). Efter skolan cyklar Vera hem och äter mellis, och beger sig ganska direkt till sin första fritidsaktivitet. Hon tar med sig en matlåda hemifrån som hon äter på plats efter träningen. Hon har bara en timme mellan slutet på den första fritidsaktiviteten och början på nästa, och hon skulle inte hinna cykla hem och äta emellan. Den första träningen börjar också så pass tidigt att skjuts dit sannolikt skulle inkräkta på föräldrarnas arbetstider. Därför blir självständig cykling och matlåda det enda sättet att hinna

delta i båda aktiviteterna. Den existerande litteraturen verkar inte ha undersökt sambandet mellan barns färdmedel och sällskap av vuxna, med exakt när på dagen resan sker, och särskilt i förhållande till föräldrarnas arbetsdag. Flera artiklar snuddar dock ämnet (Hjorthol & Fyhri, 2009; Fyhri & Hjorthol, 2009; Fotel & Thomsen, 2004). Hjorthol & Fyhri (2009) resonerar bland annat att fritidsaktiviteter sker under en väldigt hektisk tid på dagen, och att detta kan förklara varför bilen står för en större andel av fritidsresorna än skolresorna. Det kan visserligen stämma att bilen kan spara tid i vissa fall, men det som sparar ännu mer tid för föräldrar är om barnen kan ta sig till fritidsaktiviteterna på egen hand. Hjorthol & Fyhri (2009) försöker faktiskt undersöka hur föräldrars tidsåtgång påverkar färdmedel till fritidsaktiviteter. Problemet är att de använder föräldrarnas arbetsgrad (arbetade timmar per vecka) som mått på tidspress inom familjen. I en tidsgeografiskt grundad studie skulle man snarare undersöka det tidsmässiga och geografiska avståndet mellan föräldrarnas arbetstid och arbetsplatsen med barnens skola och fritidsaktiviteter.

En annan viktig faktor när man studerar barns mobilitet till fritidsaktiviteter är "survivorship bias". Vi kan bara studera de resor som faktiskt genomförs, och missar de som exempelvis är logistiskt omöjliga. Detta exempel indikerar därför också att tidsgeografin kan vara intressant för att studera barns mobilitet i relation till vilka fritidsaktiviteter de möjliggör, och inte bara vilken sorts mobilitet som möjliggörs av fritidsaktiviteterna. Ett sådant tillvägagångssätt skulle exempelvis kunna efterlikna hur Loo & Lam (2015) mäter tillgången till utbildningsmöjligheter i Hong Kong.

4.4 Tidsgeografi som metod

Detta arbete skiljer sig från hur barns mobilitet ofta studeras, även om det finns tidigare exempel där det tidsgeografiska ramverket applicerats för att studera barnfamiljers vardagsliv, och därmed också barnens mobilitet (Främst Tillberg, 2001). De praktiska erfarenheterna från detta arbete stämmer på många sätt överens med tidigare tidsgeografiska studier.

4.4.1 Likheter med tidigare tidsgeografiska studier

Precis som i Ellegård (1999) kan man härleda detaljer från en individs dagbok till en annan, om de har en gemensam vardag. Mellan Majas och Ellas dagböcker kunde man bland annat hämta detaljer om skolans raster och lunch och om mer exakta avstånd och tider från den ena dagboken till den andra. Vissa individer ger mer exakta tidsangivelser, och ibland slår man samman en längre kedja händelser till en enda stor händelse (detta kan vara en effekt av instruktionerna). Att olika individer väljer att fokusera på olika detaljer eller aspekter av en sekvens händelser är också en effekt av öppna dagböcker där deltagarna själva får definiera ramarna för en aktivitet (se avsnitt 3.2). Om man undersöker många individer som inte nödvändigtvis känner varandra kan detta material användas för att hitta generella mönster i vardagen, som när man sover, reser och arbetar (Ellegård, 1999). Om deltagarna är en del av varandras vardag kan man istället visualisera den väv av korsande och sammanfallande

individuella stigar som utgör vårt samhälle. Om man vill hålla barn i fokus kan man till exempel utgå ifrån familjens medlemmar eller en skolklass. Om man särskilt vill studera de kopplingsrestriktioner som är avgörande för barns mobilitet behöver man egentligen studera hela familjen. Utan dagböcker från föräldrar och syskon kan det exempelvis vara svårt att veta när föräldrar är upptagna med annat, som arbete, eller skjuts av syskon.

Att bearbeta den kvantitativa datan i form av dagböcker kan vara väldigt tidskrävande, och kvalitativa intervjuer ännu mer så. Detta arbete har i sig en mindre skala, men även själva metoden sätter begränsningar på hur många individer som kan undersökas. Tillberg (2001) valde till exempel att bara intervjua ett urval av de som skrivit dagböcker. Man kan alltså inte få ett lika brett underlag som i de kvantitativa analyserna som undersökt vilka faktorer som påverkar barns mobilitet, men det finns andra fördelar som väger upp mot det.

4.4.2 Kontrast mot tidigare studier av barns mobilitet

Många studier som undersöker barns mobilitet gör det på en aggregerad nivå, där individernas övergripande resvanor korreleras mot deras fasta attribut, som till exempel demografiska faktorer. Detta kan ge oss en bild av vilken sorts människor som brukar välja bilen, och vilken typ av resor som är bildominerade (t.ex avstånd och ändamål), men det ger ingen inblick i hur variationer i en given individs vardag kan påverka resvanor, och därmed också barns mobilitet. Det tidsgeografiska ramverket kan förklara både de bredare mönstren, men också i närmare detalj vilka faktorer i vardagen som påverkar barns mobilitet. Det mest uppenbara är hur olika aktiviteter relaterar till varandra i tid, och inte bara i rum. Hjorthol & Fyhri (2009) försökte använda föräldrars arbetade timmar som proxy för tidspress i ett hushåll, men detta gav inga tydliga resultat. Detta är en viktig och central skillnad mellan “added time use och “real time use”. Föräldrarnas arbetade timmar är ett exempel på “added time use” eftersom man känner till den totala tidsåtgången, men inte hur den tidsåtgången är fördelad eller organiserad i förhållande till andra aktiviteter (Ellegård, 1999). Det har bekräftats gång på gång att avstånd till skolan är en av de viktigaste faktorerna bakom valet av färdmedel, men man har inte undersökt det tids-rumsliga avståndet till andra aktiviteter (kopplingsrestriktioner). Med tids-rumsligt avstånd menar jag inte bara hur olika färdmedel kan innebära olika tidsåtgång för en given sträcka, jag menar också hur aktiviteter är arrangerade i tiden. Hur lång skoldagen är och hur den relaterar till andra aktiviteter har mig veterligen inte undersökts i relation till barns mobilitet. Ryan et al (2023) fann att barn var en avgörande faktor för både hur och *när* vuxna reste till och från arbetet, men det motsvarande förhållandet har inte undersökts.

Om man ville undersöka hur skolans starttider påverkar valet av färdmedel för barn, skulle det säkerligen gå att undersöka på en mer aggregerad nivå. Man skulle kunna ta ut den genomsnittliga starttiden för en massa barn, och korrelera det mot hur de brukar ta sig till skolan, men då missar man fortfarande effekten av variationer i vardagen. Det finns så många aspekter av detta som har potential att påverka barns mobilitet. Inte bara hur tidigt man börjar skoldagen i genomsnitt, utan hur stor variation det är i schemat. Är det stor variation i

skoldagens längd? Hur förhåller sig barnets skoltider till föräldrarnas arbetstider, och vad har det för påverkan på hur de reser? Väljer barnen andra färdmedel specifikt på vissa dagar, till exempel när de har idrott eller fritidsaktiviteter efter skolan. Hur nära skoldagen och arbetsdagen börjar en fritidsaktivitet och hur påverkar det hur man tar sig dit? Det tål att spekuleras i om dessa oregelbundna variationer i vardagen är en stor del av varför många barnfamiljer har bil även om den inte används många dagar. Många förutsägbara och regelbundna resor kanske kan lösas helt utan bilen, men då och då dyker det upp en situation som nästan bara går att lösa med en bil.

Dessa detaljer och det bredare sammanhanget mellan olika aktiviteter och resor (heldags-perspektivet) är sådant som ett tidsgeografiskt tillvägagångssätt kan bidra med. Dagböcker och intervjuer må vara mer tidskrävande, men som komplement till bredare studier på aggregerad nivå, kan man få en djupare förståelse av barns mobilitet.

5. Slutsatser

Det tål att upprepas att detta arbete inte försöker dra några slutsatser om exempelvis hur barns mobilitetsmönster ser ut, eller varför de ser ut som de gör. Syftet är att undersöka tidsgeografins lämplighet som förklaringsmodell för barns mobilitet med hjälp av följande frågeställningar:

- (1) *Hur kan tidsgeografien appliceras som förklaringsmodell för barns mobilitet?*
- (2) *Vad kan tidsgeografien tillföra studier på barns mobilitet?*

Som tidigare nämnt i avsnitt 1.1, så är detta arbete i sig ett exempel på hur tidsgeografien kan appliceras för att studera barns mobilitet. Fallstudien har gett praktiska erfarenheter av hur tidsgeografi fungerar som "metod" och i kombination med tidigare tidsgeografisk forskning kan man urskilja flera styrkor med detta tillvägagångssätt. Kombinationen av denna fallstudie och tidigare applikationer visar också att tidsgeografien kan ge insikter i vissa aspekter av barns mobilitet som typiska studier missar. Nedan presenteras slutsatserna från analysen av materialet utifrån vardera frågeställning.

5.1 Frågeställning 1

Hur kan tidsgeografien appliceras som förklaringsmodell för barns mobilitet

Tidsgeografien kan appliceras som förklaringsmodell för barns mobilitet, med hjälp av öppna, aktivitetscentrerade dagböcker, och uppföljande kvalitativa intervjuer. Detta arbete har ett begränsat omfång, men man kan ändå notera fördelarna med att undersöka barn som känner varandra och som delar sin vardag. I framtida studier kan man få en bättre förståelse för dynamiken och avvägningarna inom barnfamiljer gällande barns mobilitet, genom att

inkludera hela familjer i arbetet, i likhet med Tillberg (2001). De uppföljande intervjuerna gav flera viktiga insikter. Dels insåg jag betydelsen av att inkludera föräldrarna i studien, eftersom man då får en tydligare bild av hela familjenheten, och hur dess medlemmar resonerar kring barnens mobilitet. Intervjuer låter också forskaren förtydliga vissa praktiska detaljer i själva dagboken, men framförallt kan halvstrukturerade kvalitativa intervjuer bidra med *varför* barnens mobilitet ser ut som den gör. Vem bestämmer hur man reser, och vilka faktorer är viktiga? Den här typen av intervjuer är tidskrävande, och inte alltid praktiskt möjliga eller lämpliga (t.ex Ryan et al., 2023), men de är ett viktigt komplement till tidsgeografiska dagböcker (Tillberg, 2001).

Förutom de praktiska erfarenheterna från fallstudien, så demonstrerar detta arbete också att tidsgeografien som teoretiskt ramverk mycket riktigt fungerar som förklaringsmodell för barns mobilitet. Alla beslut kring barnens mobilitet kan förklaras med hjälp av de tidsgeografiska begreppen, framförallt restriktionerna. Detta arbete illustrerar också att det tidsgeografiska ramverket kan ge viktiga insikter om barns mobilitet, som andra tillvägagångssätt faktiskt hade missat. Den tanken för oss vidare till arbetets andra frågeställning:

5.2 Frågeställning 2

Vad kan tidsgeografien tillföra studier på barns mobilitet?

5.2.1 Tydliga visualiseringar av barns mobilitet

Barn är individer, men individer som är särskilt viktiga att sätta i sitt sammanhang, eftersom de är särskilt beroende av sin omgivning. Deras vardag är uppstyrd, rent av institutionaliserad, och tidsgeografien erbjuder utmärkta verktyg för att förstå och visualisera hur det påverkar barnens mobilitet. Detta arbete drog nytta av möjligheten att illustrera hur barn rör sig i tid och rum, och inte minst hur flera barns vardag överlappar och vävs samman. I framtida arbeten kan man få en ännu tydligare bild genom att inkludera hela familjer i samma tidsgeografiska visualisering. Det tidsgeografiska tillvägagångssättet i form av “real time use” (Ellegård, 1999), ger oss också en bild av *när* aktiviteter sker och i vilken ordning, inte bara hur mycket tid som spenderas på dem överlag. Från ett bredare underlag än i denna studie kan man exempelvis urskilja mönster kring *när* barn reser. Trots att man kan aggregera datan från tidsgeografiska studier för att hitta generella mönster i barns mobilitet, står tidsgeografien också i kontrast mot flertalet studier av barns mobilitet som endast studerar dem i aggregat. Det har skrivits väldigt mycket om hur barn påverkar vuxnas mobilitet, inte minst gällande hur och när man reser, och hur barn verkar driva på bilägandet. I den offentliga debatten pratar man ständigt om livspusslet och hur nödvändig bilen är för att få ihop vardagen för många barnfamiljer. Det som har saknats är det omvända: Studier som faktiskt mäter i vilken utsträckning barns mobilitet påverkas av föräldrarnas tidsramar. Det tidsgeografiska ramverket ger oss bättre verktyg att både förstå och visualisera vilka tidsramar som påverkar barns mobilitet.

5.2.2 Heldags-perspektivet

Den främsta styrkan det tidsgeografiska tillvägagångssättet har jämfört med hur barns mobilitet normalt studeras är heldags-perspektivet. Många studier av barns mobilitet kan man säga omfattas av citatet från en av Hägerstrands studenter: “Vi betraktar befolkningen som bestående av *divider* snarare än *individer*” (Hägerstrand, 1970, s. 146: Min översättning och betoning). Det finns såklart en plats för breda studier som söker samband mellan olika faktorer i en hel befolkning, men sådana studier saknar ett heldags-perspektiv. Det spelar inte bara roll hur, när och var man gör saker, utan också i vilken ordning. Resan hem från skolan är beroende av resan dit, och resan till fotbollen är beroende av resan från skolan. Som vi såg i avsnitt 4.3.1 kan en resa på morgonen vara beroende av förutsättningarna för resan hem på kvällen. Om man enbart studerar typer av resor sammantaget kan man visserligen få en representativ bild av *hur* både vuxnas och barns mobilitet ser ut, men man kommer inte nödvändigtvis närmare svaret på *varför*. Heldags-perspektivet är fundamentalt och automatiskt i tidsgeografiska studier på barns mobilitet, och det tillåter en betydligt djupare förståelse av barns mobilitet. I detta arbete dras inga slutsatser om hur schemalagningen av exempelvis skola och fritidsaktiviteter påverkar barns mobilitet, men framtida tidsgeografiska studier skulle kunna komplettera vad vi redan vet om avstånd som faktor. På så vis kan tidsgeografin bland annat bidra till en grön omställning genom att informera hur verksamheter bör utformas i både tid och rum.

5.2.3 Tidsgeografi för att urskilja normer

I likhet med hur Tillberg kunde urskilja normer i den lokala föräldrakulturen från hierarkin mellan olika aktiviteter, kan man urskilja viss kultur, normer, och sociala band mellan barnen i denna studie. Dessa kan inte minst påverka barnens självständiga mobilitet, eftersom det sociala livet ibland förutsätter att barnen får röra sig utan vuxet sällskap, men i sällskap med sina kamrater. I ett sådant scenario kan en hierarki mellan styrningsrestriktioner uppenbara sig. Föräldranormen att eventuellt skydda sitt barn överskrids av den sociala pressen att låta barnen umgås självständigt med sina kompisar. Man kan alltså använda tidsgeografiska undersökningar och dess teoretiska ramverk för att skönja kulturella prioriteringar inom olika grupper, bland annat de som påverkar hur man reser. Exempelvis skulle man kunna utforska kulturen och normerna kring flygresor (alltså flygskam) med hjälp av det tidsgeografiska ramverket. Under vissa omständigheter är det ju mer eller mindre socialt acceptabelt att flyga, exempelvis om det finns jämförbart snabba färdmedel på marken. Beroende på social krets och rådande samhällsklimat kan ju gränserna för en socialt acceptabel flygresa se väldigt annorlunda ut. Om man ska hålla sig till barns mobilitet kan man istället utforska hur barnfamiljer fattar beslut kring sin mobilitet i vardagen. På vilka resor och avstånd tycker man det är rimligt att välja bilen? Detta kan också knytas an till idén om “cykelgränser” som togs upp i avsnitt 4.2.2. I vilken utsträckning styrs barnfamiljers “cykel”- och “bilgränser” av sociala normer? Det tidsgeografiska ramverket, och specifikt Tillbergs (2001) idé av hierarkier mellan styrningsrestriktioner, kan hjälpa oss besvara sådana frågor, och därmed fördjupa förståelsen av barns mobilitet.

Referenser

- Andersson, E., Malmberg, B. & Östh, J. (2012). Travel-to-school distances in Sweden 2000-2006.: changing school geography with equality implications. *Journal of Transport Geography*, 23, 35-43. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.022>
- Bergman, T. (19 augusti 2024). *Barn i friskolor reser längre till skolan*. SCB. <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2024/barn-i-friskolor-reser-langre-till-skolan/>
- Cedering, M. & Wihlborg, E. (2020). Village schools as a hub in the community - A time-geographical analysis of the closing of two rural schools in southern Sweden. *Journal of Rural Studies* 80, Pages 606-617. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2020.09.007>
- Cresswell, J. W. & Cresswell, J. D. (2018). *Research design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (5 uppl). Sage.
- Dahmström, K. (2005). *Från datainsamling till rapport* (4 uppl). Studentlitteratur.
- Denscombe, M. (2021). *The Good Research Guide: Research methods for small-scale social research projects* (7 uppl). Open University Press.
- Eirefelt, M. (16 Juli 2025). Stor skillnad i föräldraskapet mellan generationerna – press och stress har ökat. *SVT Nyheter*. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/stor-skillnad-pa-generationerna-vara-foraldrar-lekte-inte-med-oss-som-vi-gor-med-vara-barn>
- Ellegård, K. (1999). A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals – a challenge of complexity. *GeoJournal* 48, 167–175.
- Ellegård, K. (2019). *Thinking Time Geography: Concepts Methods and Applications*. Routledge.
- Eyer, A. & Ferreira, A. (2015). Taking the tyke on a bike: mothers' and childless women's space-time geographies in Amsterdam compared. *Environment and Planning A* 2015, 47, 691–708. <https://doi.org/10.1068/a140373p>
- Fotel, T. & Thomsen, T. U. (2003). The surveillance of children's mobility. *Surveillance and Society*, 1(4), 535-554. <https://doi.org/10.24908/ss.v1i4.3335>
- Fridell, L. & Kylin, M. (2024). *Riktlinjer för lek – då och nu: Förändringar av kommuners planering av platser för barn under ett decennium*. SLU <https://doi.org/10.54612/a.e9enool23m>
- 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/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.010>

Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R., Noordgaard Fotel, T. & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703-710.

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005>

Gilbert, H., & te Brömmelstroet, M. (2023). Our culturally maladaptive transport discourses are continuing to fail our children. *Children's Geographies*, 22(2), 241–248.

<https://doi.org/10.1080/14733285.2023.2270444>

Goldmann, M. (2 juli 2025). Därför borde storstadsbor sälja bilen. *Altinget*.

<https://www.altinget.se/artikel/darfor-borde-storstadsbor-salja-bilen>

Hjorthol, R. & Fyhri, A. (2009). Do organized leisure activities for children encourage car-use? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43(2), 209-218.

<https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.11.005>

Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? I de Boer (Red.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*. (1986, s. 143-158). Pergamon Press.

<https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1016/C2013-0-03106-4>

Jensen, S. U. & Hummer, C. H. (2002). Sikre skoleveje: En undersøgelse af skolebørns transportvaner og trafikikkerhed. *Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University*, 9(1). <https://doi.org/10.5278/ojs.td.v9i1.4572>

Joelsson, T., Fridén Syrjäpalo, L., Henriksson, M. & Balkmar, D. (2021). Vardagen i rörelse: En forsknings- och kunskapsöversikt om familjers vardagsmobilitet, social hållbarhet och mobilitetsrättvisa (VTI rapport 1090). VTI.

<https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1566725/FULLTEXT01.pdf>

Mackett, R.L. (2013). Children's travel behaviour and its health implications. *Transport Policy*, 26, 66-72. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.002>

Naturskyddsföreningen Varberg (8 juli 2025). Politiker vill ta Varberg till 60-talet. *Hallands Nyheter*. Insändare, s. 3.

Niska, A., Henriksson, M., Anund, A., Eriksson, J., Ihlström, J., Svedberg, W., Wallén Warner, H. & Wehtje, P. (2017). *Cykling bland barn och unga - En kunskapssammanställning* (VTI Rapport 958). VTI.

<https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1168229/FULLTEXT01.pdf>

“Politisk Vilde” (12 juli 2025). Ingen tillgång till innerstan = död innerstad. *Hallands Nyheter*. Insändare, s. 3. (Svar till “Politiker vill ta Varberg till 60-talet”)

Ryan, J., Pereira, R. & Andersson, M. (2023). Accessibility and space-time differences in when and how different groups (choose to) travel. *Journal of Transport Geography*, 111.

<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103665>

Samhällsvetenskapliga fakulteten. (2023). *Riktlinjer för behandling av personuppgifter i examensarbeten vid Samhällsvetenskapliga fakulteten*. Fakultetsstyrelsen, Samhällsvetenskapliga fakulteten, Lunds Universitet. STYR 2023/1572. <https://www.sam.lu.se/internt/sites/sam.lu.se.internt/files/2023-10/Riktlinjer%C3%B6r%20hantering%20av%20personuppgifter%20i%20examensarbeten%20vid%20S-fak%20230921.pdf>

Sandberg, K., Holmér, G. & Levin, M. (2021). *Den svenska personbilsflottans bestämningsfaktorer - en rumslig ekonometrisk analys* (Rapport 2021:1). Trafikanalys. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_1-den-svenska-personbilsflottans-bestamningsfaktorer.pdf

Scouterna. (u.å.). *Vi finns över hela landet*. Scouterna. <https://www.scouterna.se/om-oss/det-har-ar-scouterna/var-organisation/>

Scoutkåren Finn. (u.å.). *Om oss*. Scoutkåren Finn. <https://www.scoutkarenfinn.se/om-oss>

Silonsaari, J., Simula, M., & te Brömmelstroet, M. (2023). From intensive car-parenting to enabling childhood velonomy? Explaining parents' representations of children's leisure mobilities. *Mobilities*, 19(1), 116–133. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2200146>

Statistiska Centralbyrån [SCB]. (2025). *Hushåll i Sverige*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/hushall-i-sverige/>

Strandin Pers, A., Lagerqvist, M., & Björklund, A. (2022). Walk a mile in someone else's shoes: The difficult school route and how it was managed during the emergence of the Swedish folkskolan, 1840–1930. *Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography*, 76(1), 1–13. <https://doi.org/10.1080/00291951.2022.2032322>

Thunborg, I. & Israelsson, K. (15 juli 2025). Föräldrar får köra i mil mellan olika förskolor. *Norran*. Nyheter, s. 6-7.

Tillberg, K. (2001). *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället - ett tidspussel med geografiska och könsmissiga variationer*. [Doktorsavhandling, Uppsala Universitet]. Geografiska Regionstudier, 43. <https://uu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A172090&dswid=4836>

Vetenskapsrådet. (2024). *God forskningssed 2024*. <https://www.vr.se/analys/rapporter/vara-rapporter/2024-10-02-god-forskningssed-2024.html>

Öljemark, J. (2 juni 2025). *Befolkningsstruktur*. Ekonomifakta. <https://www.ekonomifakta.se/sakomraden/arbetsmarknad/befolkningen/befolkningsstruktur/1208451.html>

Appendix

Bilaga 1: Samtyckesblankett



Samtycke till deltagande i examensarbete vid Samhällsvetenskapliga fakulteten

Denna blankett gäller medverkande i examensarbetet *Finns i Lund? - Ett nygammalt sätt att studera barns mobilitet* inom Samhällsplanerprogrammet vid Lunds Universitet.

Information om examensarbetet

Arbetet handlar om att applicera det tidsgeografiska ramverket på barns vardagliga mobilitet, särskilt i samband med fritidsaktiviteter. För att kunna undersöka frågan behövs en fallstudie, i form av en tidsgeografisk dagbok av barnens vardag. En sådan dagbok räknas som personuppgifter, vilket kräver informerat samtycke från både barnet själv och vårdnadshavare. Det är viktigt att komma ihåg att man alltid har rätt att ändra sig och dra tillbaka sitt samtycke, även efter man skickat in underlag eller deltagit i intervjuer.

Information om personuppgifter

Personuppgifter som kräver samtycke är t.ex namn, adresser, bilder och röstinspelningar, samt platsdata. Inom ramen för detta arbete är dagboksunderlaget de känsligaste personuppgifterna som kommer att samlas in.

Eftersom jag känner barnen och redan vet vad de heter kommer jag samla in namnuppgifter i t.ex dagböckerna för att själv hålla ordning på vem som sagt vad, men inga namn kommer att förekomma i det färdiga arbetet. Dock kommer barnens ungefärliga ålder att nämnas samt vilken veckodag dagböckerna gäller. Eftersom mitt namn står på kårens hemsida kan en läsare lista ut vilken avdelning barnen tillhör, om än inte vilka av barnen som faktiskt deltagit.

Personuppgifter som adresser och vilken skola man går på kommer varken att efterfrågas eller samlas in. Däremot kommer dagboken efterfråga till exempel avståndet till skolan och scouterna, vilka tider man gör saker och hur lång tid det tar. Intervjuerna med barnen kommer handla om *varför* man reser en viss tid eller på ett visst sätt, och därmed kan ytterligare känslig information tillkomma.

Allt underlag och personuppgifter kommer att förvaras säkert på en USB-sticka eller på papper, och endast jag själv och min handledare kommer att se det råa materialet, där exempelvis namn kan förekomma. Allt underlag i form av dagböcker och intervjuer kommer att bearbetas innan det presenteras i resultatdelen av examensarbetet. Jag räknar med att skriftligt ge exempel ur underlaget, och kanske presentera någon av dagarna grafiskt.

Information om samtycke

Föräldrar och vårdnadshavare behöver självklart ge sitt samtycke, och får gärna hjälpa barnen fylla i dagboken eller sitta med på intervjun, men det är barnen som är deltagare i studien. Därför måste barnet själv förstå vad studien innebär och ge sitt samtycke att själv delta.

Både vårdnadshavare och barnen har rätt att när som helst dra in sitt samtycke och inte längre delta. I praktiken behöver det dock ske innan slutinlämningen den 26:e maj, eftersom ändringar därefter vore väldigt svåra. Alla godkända examensarbeten måste skickas in för att publiceras i databasen LUP student papers. Om man ändrar sig och inte längre vill delta måste jag lämna tillbaka eller förstöra allt underlag och mina anteckningar.

Om ni har några frågor före, under, eller efter arbetet kan ni ställa dem till mig, antingen via mejl, telefon eller i samband med ett scoutmöte. Ni kan också höra av er till min handledare Till Koglin.

Information från Universitetet

Vi delar inte dina personuppgifter med tredje part.

Lunds universitet, Box 117, 221 00 Lund, med organisationsnummer 202100-3211 är personuppgiftsansvarig. Du hittar Lunds universitets integritetspolicy på www.lu.se/integritet

Du har rätt att få information om de personuppgifter vi behandlar om dig. Du har också rätt att få felaktiga personuppgifter om dig själv rättade. Om du har klagomål på vår behandling av dina personuppgifter kan du kontakta vårt dataskyddsbud via dataskyddsbud@lu.se. Du har även rätt att inge klagomål till tillsynsmyndigheten (Integritetsskyddsmyndigheten, IMY) om du tycker att vi behandlar dina personuppgifter på ett felaktigt sätt.

Jag samtycker till att medverka i examensarbetet *Finns i Lund?* - Ett nygammalt sätt att studera barns mobilitet. (Fylls i av barnet)

Ort:	Underskrift:
Datum:	Namnförtydligande:

Jag samtycker till att mitt barn medverkar i examensarbetet *Finns i Lund?* - Ett nygammalt sätt att studera barns mobilitet. (Fylls i av förälder/vårdnadshavare)

Ort:	Underskrift:
Datum:	Namnförtydligande:

Ort:	Underskrift:
Datum:	Namnförtydligande:

Kontaktuppgifter

Elsa Thorslund - Student elsa.thorslund@gmail.com eller elsat@scoutkarenfinn.se +46 70-479 51 50	Till Koglin - Handledare till.koglin@keg.lu.se
--	--

Bilaga 2: Instruktioner till deltagare i studien



LUNDS
UNIVERSITET

Instruktioner för dagbok och intervjuer

Dessa instruktioner gäller deltagande i Examensarbetet *Finns i Lund? - Ett nygammalt sätt att studera barns mobilitet* inom Samhällsplanerarprogrammet vid Lunds Universitet.

Om man vill delta måste man skicka eller lämna in en samtyckesblankett till mig, antingen via mejl eller vid ett scoutmöte. Ni väljer själva hur ni för dagboken, på papper eller digitalt, och dessa kommer också att samlas in.

Vad ska Elsa skriva om?

Examensarbetet skrivs individuellt i 10 veckor i slutet av utbildningen, och är därför ett stort arbete på ca 40 sidor eller ca 18 000 ord. Uppsatsen avslutar utbildningen och bygger därför på allt vi lärt oss under tre års tid. Jag visste att jag ville skriva om hur man planerar bra städer för barn, och eftersom jag är scoutledare ville jag passa på att använda Scoutkåren Finn som fallstudie. Arbetet går ut på att undersöka om konceptet tidsgeografi funkar som förklaringsmodell för barns självständiga mobilitet i vardagen, särskilt i samband med fritidsaktiviteter. Dagböckerna och intervjuerna jag kommer beskriva nedan är alltså ett sätt att bevisa att min idé fungerar.

Tidsgeografi är ett så kallat teoretiskt ramverk inom samhällsgeografien, som faktiskt uppfanns här i Lund, av professorn Torsten Hägerstrand. Konceptet var väldigt populärt då på 70-talet men har inte fått så mycket uppmärksamhet på sistone. Idén är egentligen väldigt enkel: En människa kan bara vara på en plats och i en tidpunkt samtidigt, och därför är det viktigt att inte bara studera saker geografiskt utan också i tiden. Till exempel skulle det aldrig gå att ha scoutmöten kl 8 istället för kl 18, för då är scouter och ledare upptagna med annat, som jobb och skola.

Nu ska jag inte slösa mer tid på att förklara vad tidsgeografi är för något, men om ni är nyfikna får ni gärna fråga mig.



LUNDS
UNIVERSITET

Vad ska vi göra?

För att kunna bevisa att tidsgeografin kan förklara barns mobilitet i vardagen behöver jag exempel från riktiga barn. Jag kan inte bara hitta på själv eller gissa. Därför vill jag att några av er scouter för dagbok under tre olika dagar, och att ni sen pratar med mig om dagböckerna och era vanor. Man måste inte delta om man inte vill eller kan, och jag behöver samtycke från både er och era föräldrar/vårdnadshavare.

Dagboken

Med dagbok menar jag inte en vanlig hemlig dagbok, utan mer som en loggbok, när man skriver ned *vad* man gör, *när* man gör det och med *vem* man gör det. Jag kommer ge ett exempel från min egen vardag på hur det kan se ut:

Exempel från Elsas tisdag:

00:00-07:00 Sover hemma

07:00-07:30 Snoozar alarmet. Innan min fästman cyklar till sin föreläsning frågar jag om han vill att jag ska handla någonting.

07:30-8:30 Morgonbestyr, går på toa, klär på mig, och äter frukost.

8:30-9:00 Kollar vad jag behöver få gjort i skolan, och vad jag behöver ha med mig, packar väskan så jag är redo att gå. Kolla kylan och skafferiet om något behöver handlas.

9:00-9:15 Cykla till skolan. (3,1 km)

9:00-12:00 Jobbar i skolan på något jag inte kan göra hemma.

12:00-12:15 Cyklar från skolan till affären. (3km)



LUNDS
UNIVERSITET

12:15-12:25 Handlar

12:25-12:30 Cyklar sista biten hem med matkassar (500 m)

12:30-13:00 Packar in maten i kylen och äter en snabb lunch.

13:00-16:00 Fortsätter jobba hemma på min uppsats.

16:00-16:30 Tid att vara ledig, kanske duscha.

16:30-17:00 Fixar något att äta, börjar göra mig i ordning.

17:00-17:20 Byter om till scoutkläder och plockar ihop det jag behöver ha med mig.

17:20-17:30 Cyklar till Finnsalarna. (2,1 km)

17:30-18:30 Förbereder möte med övriga ledare.

18:00-19:30 Scoutmöte

19:30-20:00 Städa undan efter mötet, kanske planera inför nästa vecka.

20:00-20:10 Cyklar hem, har sällskap del av vägen (vi brukar dela på oss vid Bantorget).

20:10-20:30 Byter om från scoutkläder och "landar" hemma.

20:30-22:00 Tar det lugnt, umgås med min fästman, kanske fyller diskmaskinen eller hänger upp tvätt.

22:00-00:00 Läggdags och sömn.



LUNDS UNIVERSITET

Här har jag gjort en dagbok från hur en tisdag kan se ut med en del detaljer, mer än så behövs inte. Mina tisdagar kan se rätt olika ut, så då kan man ge ett exempel på hur det *kan* se ut, eller välja att använda sin senaste tisdag. Om ni inte vet exakta tider för när ni brukar göra saker, fokusera på till exempel när ni åker hemifrån, och andra tider som är mer fasta. Jag kollade upp avstånden till till exempel scouterna med Google Maps. Tanken är att ni ska föra dagbok på tre olika dagar under en vecka: tisdag, torsdag och lördag. Om ni inte hinner med alla dagar är det ok, och jag vill helst ha dagbok på tisdag isåfall. Här finns en guide för vad dagboken ska och inte ska innehålla:

Vad ska vara med?	Vad behöver inte vara med?
<i>Var</i> du är. (Hemma, skolan, scouterna, en kompis, osv.)	Jag behöver inte veta <i>exakt</i> var du bor, vilken skola, eller vilken kompis.
<i>När</i> du gör något. (Vad är klockan när du åker till scouterna eller skolan, när börjar det, hur lång tid tar resan) Om ni åker buss vill jag gärna veta hur ofta bussen går vid den tiden.	Jag behöver bara veta ungefär vad klockan är, och jag behöver inte alla detaljer. Under skoldagen behöver jag inte veta när ni har rast eller matte, så länge ni inte lämnar skolområdet för till exempel idrott.
<i>Vad</i> du gör. (Sover du? Äter du? Gör du läxan? Åker du någonstans och isåfall hur? Cykel eller bil?)	Jag behöver inte veta allt du gör, eller t.ex vad du äter. Det är ganska grova penseldrag.
<i>Vem</i> du har sällskap med. Särskilt när du åker någonstans vill jag veta om du har sällskap, eller t.ex vem som skjutsar.	Jag behöver inte veta exakt vem, det räcker att skriva "en kompis" "min storasyster" eller "Mamma"
Hur långt är det? Kolla upp i t.ex Google Maps hur långt det är till skolan och andra resor i dagboken	Det behöver inte vara exakta avstånd, men det hjälper att veta om ni bor 500m eller 5000m från skolan eller scouterna



LUNDS
UNIVERSITET

Intervju

När ni har fört dagbok på en vanlig tisdag, torsdag och lördag vill jag hålla en kort intervju med er om dagböckerna för att höra varför er vardag ser ut som den gör. Framförallt vill jag veta varför ni reser på ett visst sätt, vid en viss tid och varför ni gör saker i en viss ordning. Svaren kommer antagligen kännas väldigt uppenbara, eftersom man inte brukar tänka igenom *varför* i vardagen, utan man bara gör. Försök bryta ned anledningarna till varför ni gör saker på ett visst sätt:

Varför cyklar Elsa till scouterna?

1. Jag cyklar nästan alltid när jag ska någonstans i Lund.
2. Jag har ingen bil, och det är krångligt att parkera i stan.
3. Det är snabbare än att ta bussen eller att gå.
4. Jag gillar att cykla eftersom jag får frisk luft och motion.

Varför får Elsa skjuts till tåget när hon ska hälsa på sin familj?

1. Jag har en stor väska som är svår att ta på cykeln, och lite bökig på bussen.
2. Jag vill inte lämna min cykel på stationen flera dagar eftersom den kan bli stulen.
3. Min sambo har bil och har tid att skjutsa mig.
4. Det går snabbare med bil och jag slipper köpa en bussbiljett.
5. Om jag får skjuts behöver jag inte parkera någon bil vid stationen.

Om ni är osäkra kan ni försöka lista ut det med era föräldrar eller med mig under intervjun.

Jag har tänkt hålla intervjuerna så snart som möjligt när ni gjort era dagböcker, när det passar er. Vi kan till exempel ta det i samband med ett scoutmöte eller efter skolan när en förälder kan vara med.

Bilaga 3: Exempel på kodningen av materialet

Vem?	När?	Vad?	Typ av restriktion / Kodning	Kommentar
Vera	Tisdag	Vera vaknar ca 2 h innan hon behöver åka till skolan	Kapacitetsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Hon måste sova, men måste också vakna i tid för skolan. Allt sova innebär också en kopplingsrestriktion med hemmet och sängens.
Vera	Tisdag	Vera äter frukost, gör morgonbestyr och gör sin gitarrläxa	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	Frukost och morgonbestyr måste ske innan skolan, och gitarrläxan måste ske när hon har tillgång till gitarrerna och har tid och ork att öva.
Vera	Tisdag	Mamma följer med på en del av vägen till skolan	Kopplingsrestriktion	Vera brukar göra sällskap med pappa, men det går inte när hon har somnorgon på tisdagar. En del av anledningen till sällskapet är så Vera kommer iväg i tid till skolan
Vera	Tisdag	Vera spenderar 5-6 h i skolan på vardagar	Styrningsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Skolplikten innebär att Vera måste infinna sig på sin skola under vissa tider
Vera	Tisdag	Vera åker hem efter skolan och äter mellan	Kapacitetsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Dels behöver Vera åka inför cirkusen, men hon behöver antagligen hämta matlådor och kanske lämna en skolväska hemma.
Vera	Tisdag	Vera måste äta under kvällen, efter scouterna vare för sent	Kapacitetsrestriktion	
Vera	Tisdag	Vera har en timme mellan cirkusen och scouterna på tisdagar	Kopplingsrestriktion	*Kopplingsrestriktion med matlådor och en plats där den kan ätas
Vera	Tisdag	Vera tar med matlådor till cirkusen för att kunna äta där innan scouterna	Kopplingsrestriktion	
Vera	Tisdag	Att ta med matlådor sparar Vera 4,2 km cykling jämfört med om hon cyklat hem för att äta. Med matlådor cyklar hon ca 6,4 km under hela tisdagen. Cirkusen innebär dessutom ytterligare ansträngning	Kapacitetsrestriktion	Vera sa inte exakt varför hon äter på cirkusen, men det är antagligen en kombination av att inte hinna eller orka cykla hem under den timmen
Vera	Tisdag	Pappa möter och hämtar på cykel efter scouterna	Styrningsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Pappa är tillgänglig för att göra sällskap och familjen företrar att Vera inte cyklar hem själv på kvällen. (säkerhetsfaktorn är antagligen större under vinterhalvåret när det är mörkt)
Vera	Tisdag	Mellis, dusch och andra kvällsbestyr innan läggdags	Kapacitetsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Måste äta och andra kvällsbestyr innan läggdags, måste ske hemma pga kopplingsrestriktioner
Vera	Tisdag	Läggdags 21:10	Kapacitetsrestriktion, Kopplingsrestriktion, Styrningsrestriktion	Drygt 9-9,5 h innan hon ska vakna nästa morgon, kan också styras av föräldrar i viss utsträckning
Vera	Torsdag	Vaknar ca 2 h innan skolan börjar	Kapacitetsrestriktion, Kopplingsrestriktion	
Vera	Torsdag	Äter frukost, gör morgonbestyr och gitarrläxa	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	
Vera	Torsdag	Cyklar med pappa till skolan	Kopplingsrestriktion, Styrningsrestriktion	Pappa är tillgänglig som sällskap och Vera måste infinna sig i tid till skolan
Vera	Torsdag	6 h skola	Styrningsrestriktion, Kopplingsrestriktion	
Vera	Torsdag	-1 h fritids, pysslar och äter mellan	Kopplingsrestriktion	Till skillnad från tisdagar har Vera tid att stanna på fritids efter skolan, oklart hur sent man kan stanna på fritids
Vera	Torsdag	Cyklar hem själv		
Vera	Torsdag	Gör läxor och äter mellan hemma	Kapacitetsrestriktion, Styrningsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Bahov av att äta, och yttre krav på att göra läxan, behöver antagligen ske hemma
Vera	Torsdag	Åker tillbaka till skolan och deltar i ett tivoli som somna håller i	Kopplingsrestriktion	Detta verkar vara ett särskilt evenemang, så om man vill delta måste man dyka upp när det händer
Vera	Torsdag	Cyklar hem igen	Kopplingsrestriktion	Förutom att cykeln är det snabbaste och mest praktiska förmedlet, måste hon få med cykeln hem för att den ska finnas tillgänglig följande dag
Vera	Torsdag	Kvällsmat och andra kvällsbestyr	Kapacitetsrestriktion	Måste äta
Vera	Torsdag	Läggdags kl 21	Kopplingsrestriktion, Kopplingsrestriktion, Styrningsrestriktion	Drygt 9-9,5 h innan hon ska vakna nästa morgon, kan också styras av föräldrar i viss utsträckning
Vera	Lördag	Vaknar 6:10	Kapacitetsrestriktion, Kopplingsrestriktion	Måste sova och sedan vakna i tid till dagens aktivitet
Vera	Lördag	Frukost och andra förberedelser för paddelturkitten	Kapacitetsrestriktion	I intervju påpekade Vera och Mamma att de visserligen inte hade några stora väskor, men att bilen ändå var mest praktisk eftersom det var tidigt på morgonen. Veras mamma har dessutom en nervskada som gör det svårt att cykla långt
Vera	Lördag	7:50 Skjuts i bil till västra stationstorget	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	En så pass stor grupp måste antingen samåka eller åka kollektivt för att nå platser där man kan handla, planeringen var väldigt komplicerad av denna anledning
Vera	Lördag	Samling på västra stationstorget, och sedan ersättningsbuss till Höör	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	Kopplingsrestriktion med bussen, och sedan kapacitetsrestriktion i o.m. barnens förmåga att gå
Vera	Lördag	Gruppen missade sitt byte i Höör och gick därför till en närmare sjö än planerat	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	
Vera	Lördag	Paddling i Växjöns istället	Kopplingsrestriktion	Kopplingsrestriktion med känderna och en sjö som går att paddla i
Vera	Lördag	Slutsamling vid Växstön och sedan samåkning i föräldrars bil till Krafts torg	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	Det visade sig att den främsta anledningen till skjuts var att uttrykten hade olika start- och slutpunkter. Om Vera hade cyklat på morgonen hade hon behövt gå nästan 1 km i fel riktning för att hämta cykeln vid Västra Stationstorget.
Vera	Lördag	Vera blir hämtad i bil från Krafts torg, och kommer hem vid 17	Kopplingsrestriktion, Kapacitetsrestriktion	