



**ATT ÅKA SKOLSKJUTS**  
**- En fältstudie**  
\*  
**Sven Knutsen**

December 2009

## **Tack!**

Mitt tack går först och främst till de förare och elever som har delat med sig av sin vardag och på så sätt bidragit till att den här studien har kunnat bli till. Ett stort tack även till Therese Fyhr på Manpower Student samt till Anna Boholm och Birgit Wadstein på Tekniska kontoret, Norrköpings kommun. Även Robert Thornberg på Institutionen för beteendevetenskap och lärande, Linköpings universitet ska ett stort tack för att han på sin fritid – det vill säga: när jag rådvill ringt om kvällarna – varit ett bollplank i metodfrågor.

Sven Knutsen, beteendevetare  
Norrköping, december 2009

## Sammanfattning

Målen för denna studie har varit att beskriva utvalda upphandlade skolskjutsar för att få en uppfattning om hur skolskjutsen fungerar; särskilt hur interaktionerna mellan förare och elev samt interaktionerna elever emellan kan se ut. Vidare ingick att särskilt studera situationen vid på- och avstigning samt situationen på bussen under färd.

Studiens ansats är kvalitativ. Det empiriska material som ligger till grund för studiens resultat har samlats in i en fältstudie där observationer ombord på olika bussar tillhörande olika entreprenörer gjordes. Två entreprenörer går att finna på landsbygden utanför Norrköpings tätort och en entreprenör hämtar upp elever som bor utanför Norrköping och kör dem till tre olika skolor inne i tätorten. De empiriska data som samlades in under fältstudien har analyserats med en metod inspirerad av *grounded theory* (sv. ung. ”grundad teori”).

Slutsatsen är att bussturena fungerar väl, för så väl elever som förare. Eleverna känner sig trygga under färden till skolan och att de blir bemötta på ett bra sätt av förarna. Resan med skolbussen fyller en social funktion. Eleverna pratar med varandra, sjunger och leker under skolskjutsturen. Förarna mår om elevernas säkerhet och är nogga med att eleverna har säkerhetsbälte på sig.

## **Innehåll:**

### **Inledning**

*1.1 Korta fakta om skolskjutsarna i Norrköpings kommun (av Birgit Wadstein).....5*

*1.2. Mål, syfte och frågeställningar.....6*

### **2. Metod**

*2.1 Ansats.....6*

*2.2 Fältstudie och observation.....7*

*2.3 Analyismetod.....7*

*2.4 Procedur- hur studien gick till rent praktiskt.....8*

*2.5 Reflektioner över datainsamlandet.....9*

### **3. Resultat**

*3.1 Två områden, tre olika rutter.....10*

*3.2 Vad händer under en bussfärd?.....11*

*3.3 Eleverna.....11*

*3.4 Förarna.....13*

**4. Slutsatser – diskussion.....15**

*Bilaga: Översikt av studien i tabellform.....16*

**Referenser.....17**

## **Inledning**

### *1.1 Korta fakta om skolskjutsarna i Norrköpings kommun – av Birgit Wadstein*

Varje dag reser ca 2 500 elever i grundskolan med någon form av skolskjuts till och från skolan. Ca 1500 elever reser med särskilda skolbussar/skoltaxi. Ca 1000 elever reser med allmän kollektivtrafik. Skolskjutsverksamheten utförs på olika sätt beroende på var i kommunen man bor:

Vikbolandet, Skärblacka, Eksund, Öbonäs, Svärtinge och Kolmården är områden där skolskjutsen i huvudsak utförs med stora bussar som har en given linje. Till denna trafik behöver inte eleverna avboka vid sjukdom eller annan frånvaro. Det finns 7 entreprenörer (23 bussar) som utför denna trafik: Kanalbuss i Norsholm, Hällesta Buss, Buss-Åke Karlsson, Lindgrens Buss, Kolmården Buss och Taxi, AK Busstrafik.

I övriga delar i kommunen sker skolskjutsverksamheten med skoltaxi/personbilar och mindre bussar. Dessa bokas genom kommunens beställningscentral och körsträckan är beroende av vilka elever som ska åka. Till denna trafik måste eleverna avboka när de är sjuka eller frånvarande. Skolskjutsfordonen kör olika turer för varje dag beroende på vilka elever som ska hämtas. Samtliga elever till skolorna i Kville/Åby och övriga elever i glesbygd planeras här samt en stor del av särskolans skjutsar. Det finns 3 entreprenörer (ca 30 fordon) som utför denna trafik: Vikbolandstaxi, Finspångs taxi och Taxi Kurir. Beställningscentralen har en viktig funktion i denna trafik. De tar emot beställningar och avbeställningar från föräldrar/elever, planerar trafiken och skickar ut uppgifter till trafikföretagen om vilka elever som ska hämtas.

På Tekniska kontoret finns tre trafikplanerare som planerar skolskjutsarna till samtliga kommunala grundskolor. Det är en stor fördel att skolskjutsplanering sker centralt då kontoret även har ansvaret för alla samhällsbetalda resor. För att få till en slutlig planering där alla elever får en bra skjuts krävs flera olika lösningar. Tekniska kontoret har tillgång till alla fordon som utför färdtjänst, skolskjuts och sjukresor mm. Vissa elever som bor avlägset kan planeras med de mindre fordonen och samplaneras med annan beställningstrafik. Det bidrar till att de större bussarna kan följa en linjesträckning med så kort restid för eleverna som möjligt.

Under hösten 2009 fattades ett beslut att Tekniska kontoret vid Norrköpings kommun skulle utreda skolskjutsarna i kommunen.

2009-09-04 möttes driftschef Birgit Wadstein, utvecklingsansvarig Anna Boholm och undertecknad för att planera arbetet. Vi var överens om att två områden skulle undersökas; ett landsbygdsområde och ett som låg något närmre Norrköpings tätort. I praktiken, vilket studien kommer visa, blev dock två olika rutter och två olika entreprenörer på landsbygden föremål för studien. En rutt och en entreprenör som har sin verksamhet i tätorten blev undersökt. Vid detta möte planerades dessutom att jag skulle åka på både korta och långa turer och att bussresorna skulle ske både morgon och kväll, vilket också genomfördes.

## 1.2. Mål, syfte och frågeställningar

I uppdragsspecifikationen (Boholm, 2009) beskrivs studiens syfte och mål på detta sätt:

*Syftet med studien är att beskriva utvalda upphandlade skolskjutsar för att eventuella brister och goda exempel ska uppmärksammas så att de kan åtgärdas respektive uppmuntras och spridas mellan entreprenörerna.*

*Målen med studien är att få en uppfattning om hur skolskjutsen fungerar för både eleven och föraren under hela resan, vilket samspel som finns mellan elev och förare och hur situationen är vid på- och avstigning såväl som ombord på fordonet för att därefter kunna vidta åtgärder och förändringar där så behövs.*

Tekniska kontoret har alltså två tydliga mål med att låta göra studien om skolskjutsar i Norrköping. Det ena är att försöka få en uppfattning om hur skolskjutsarna fungerar för elever och förare och det andra är att studien ska kunna ligga till grund för eventuella förbättringsåtgärder. Syftet med denna studie är främst att försöka uppfylla det första målet, dvs. att försöka undersöka hur skolskjutsresor i Norrköping, hösten 2009, kan se ut, för elever och förare.

De frågeställningar som studien ämnar besvara är således:

- Vad händer vid moment som på- och avstigning av bussen?
- Vad händer ombord på bussen under färden?
- Hur interagerar föraren med eleverna?
- Hur interagerar eleverna med varandra?

## 2. Metod

### 2.1 Ansats

En studies mål, syfte och frågeställningar formar den metod som väljs för att samla in de empiriska data som ligger till grund för studien och den metod som används för att göra dataanalysen (Patton, 1990). När Tekniska kontoret och jag planerade arbetet stod de klart att de uttryckligen önskade en kvalitativ studie. Då studien är tänkt att vara deskriptiv, dvs. syftet är som nämnts ovan att ”beskriva utvalda upphandlade skolskjutsar”, faller valet av tillvägagångssätt, både när det gäller insamlade av det empiriska materialet och analysen av detsamma, på en *kvalitativ metodansats*. Kvalitativ metod är en heterogen forskningsskola som skiljer sig från den kvantitativa metodansatsen. Kvantitativ metod försöker ofta finna och förklara statistiska samband mellan olika siffervariabler, samband som går att generalisera från den lilla undersökningsgruppen till en större population. Kvalitativ metod söker ofta finna vilken mening och vilken/vilka innebörder ett fenomen kan sägas ha för dem som ingår i studien. Den kvalitativa ansatsen lämpar sig främst till studier där avsikten är att beskriva handlingar, beteenden, interaktioner mellan människor etc. Undersökningsobjekten är ofta betydligt färre än i en statistik undersökning, men de studeras mer ingående och på ett mer djupgående sätt. De data man finner i en kvalitativ undersökning går inte att generalisera till en större population på samma sätt som statistiska data, vilket inte heller är syftet. Tanken är,

som antytts ovan, att skapa en ökad förståelse för den eller de specifika fenomen och/eller situationer som studeras (Ibid.).

## 2.2 Fältstudie och observation

Data i en kvalitativ studie kommer från fältet. När ett socialt skeende, eller sammanhang – exempelvis en bussfärd – ska studeras ingående gäller det för forskaren att komma i personlig direktkontakt fältet – där saker och ting händer – för att sedan försöka beskriva och tolka det som sker (Ibid.). Då Tekniska kontoret uttryckligen vill att bli samspelet mellan elev och förare skall studeras är detta ytterligare ett skäl till att göra en fältstudie och att dessutom använda sig av *observation* som metod för att samla in de empiriska data som behövs för att besvara frågeställningarna. Styrkan med observationen som metod är att forskaren har en möjlighet att lägga märke till en rad rutinmässiga, vardagliga händelser som deltagarna i desamma kanske inte är medvetet uppmärksamma på (Ibid.).

Det finns olika slags utgångspunkter när det kommer till observationen som metod. Min utgångspunkt, när jag gick ut på fältet och observerade resorna med skolbussarna, var att hålla mig så neutral som möjligt och inte interagera i de skeenden som ägde rum (något som dock visade sig vara svårare än väntat). Alternativet hade varit att utföra deltagande observation, då forskaren försöker att återge en grupps perspektiv genom att, så långt som möjligt, bli en del av den. I denna studie är dock inte detta förhållningssätt möjligt, då de som ingår i studien är barn. Dessutom finns inte, som jag tolkar Tekniska kontorets uppdragsspecifikation, ett intresse för det specifika inifrånperspektiv som är den deltagande observationens mål och syfte (Ibid.).

## 2.3 Analysmetod

En kvalitativ observationsstudie kan ha olika utgångspunkter. Det empiriska materialet har, i det här fallet, samlats in och analyserats med en metod som inspirerats av *grounded theory*, på svenska *grundad teori* (GT). Enkelt uttryckt handlar GT att gå ut och göra en fältstudie med så lite teoretiskt bagage med sig från början; man försöker inte att bevisa några förutfattade hypoteser, istället skapar man sina egna teorier *grundade* på de data man finner när man gör sin studie. I GT sker dessutom insamlandet av empiriska data och analysen av dem parallellt. De data som samlats in vid ett tillfälle kan leda till nya frågor och uppslag som forskaren följer upp vid nästa tillfälle då det är aktuellt med datainsamling (Thornberg, 2009). Utöver själva fältanteckningarna gör ofta GT-forskaren minnesanteckningar, sk. *memos*, vilka kan innehålla exempelvis reflektioner över det material som just samlats in till eller förslag till framtida namn på kategorier (Charmaz, 2006).

En utgångspunkt i arbetet med grundad teori är att forskaren söker efter deltagarnas "*main concern*", dvs. vad deltagarna i huvudsak bekymrar sig över, eller har i tankarna när de är sysselsatta med att, exempelvis, utföra sina vardagliga uppgifter (Thornberg, 2009). Data som samlats in vid ett tillfälle *kodas*, dvs. betydelsebärande delar av det insamlade materialet lyfts fram och ges ett arbetsnamn. Av de mönster som forskaren tycker sig träda fram i materialet, dvs. de fenomen som kodats på olika sätt, skapar denne så småningom *kategorier*. En kategori kan vara ett mer abstrakt samlingsbegrepp för den eller de fenomen som beskrivs i de olika koderna (Ibid.). En viktig analysprincip inom GT kallas *konstant jämförande analys*. Detta innebär att forskaren under hela analysarbetet jämför olika delar av data med varandra, olika koder med varandra och olika kategorier med varandra. Samtidigt jämförs koderna med

kategorierna, kategorierna med data, data med koderna etc. Syftet med detta ständiga jämförande är att hitta likheter och skillnader; att försöka se hur data, koder och kategorier kan sorteras samt att försöka kontrollera hur de alltmer abstrakta begrepp som skapas av forskaren verkligen stämmer överens med det insamlade datamaterialet (Ibid.).

Som nämnts ovan är en av grundprinciperna inom GT att analys, kodning och kategorisering sker parallellt med datainsamlingen. Detta innebär att forskaren återvänder till fältet gång på gång för att finna mer data och göra innehållet i sina kategorier mer detaljerade. Datainsamlingen och analysen skall så småningom mynna ut i en ny teoretisk modell byggd på empiriska data (Charmaz, 2006; Thornberg, 2009).

#### *2.4 Procedur- hur studien gick till rent praktiskt*

Tillsammans med Birgit Wadstein och Anna Boholm på Tekniska kontoret valdes tre olika sträckor, vilka var tänkta att representera olika delar och skolskjutsen i Norrköpings kommun. Två hade sina sträckningar på Vikbolandet, och en hade sin sträckning närmre Norrköpings tätort. De tre olika rutterna representerar även tre olika upphandlade entreprenörer. Det empiriska materialet kom att samlas in under sammanlagt sex dagar, utspridda på tre veckor i följd under hösten 2009. Med andra ord kom jag att tillbringa två dagar i rad hos respektive bussentreprenör.

Tekniska kontoret kontaktade, under den vecka som föregick respektive studie, den entreprenör som var aktuell och förmedlade kontaktuppgifter till respektive förare till mig. Dessutom kontaktades och informerades berörda föräldrar/vårdnadshavare och skolor, så att alla var införstådda med att en person skulle sitta och göra en undersökning på skolbussen. Jag tog kontakt med den förare jag skulle åka med för att bestämma tid och plats där vi skulle mötas upp. I samtliga fall mötte jag upp dem innan de hade påbörjat sin rutt och hämtat upp elever. På en av rutterna mötte jag upp föraren vid bussgaraget, i de två andra fallen någonstans i början av dagen, innan eleverna hade börjat stiga på. Observationerna ägde rum under både morgonens och eftermiddagens turer. Efter att morgonturen var avklarad var det i regel några timmars väntetid innan eftermiddagens turer.

Under observationerna satt jag i bussen – var jag placerade mig kunde variera och det hände ibland att jag bytte plats under resans gång – och antecknade det jag såg och hörde i ett worddokument på min lap-top. Jag försökte följa den grundade teorins principer för observationer och anteckna det jag kunde uppfatta av skeendet i bussen någorlunda förutsättningslöst. Detta innebar dock inte att jag försökte observera och anteckna precis allt jag såg och hörde; då mitt mål var att försöka besvara de frågeställningar som ställts upp på förhand koncentrerade jag främst min uppmärksamhet på hur på- och avstigning gick till, samt hur förare och elever interagerade med varandra, under på- och avstigning samt under resans gång.

Då samtliga elever hade gått av bussen, eller innan eleverna stigit på, kunde det hända att jag satt och samtalade med föraren. Förarna delade ofta med sig av sina erfarenheter och tankar under dessa informella samtal. Vissa av dessa reflektioner antecknade jag också. Jag hade inte för avsikt att göra några intervjuer, men dessa samtal var mycket givande och gav mig i somliga fall nya uppslag till både fortsatta observationer och den kodning av materialet som kom senare. Jag frågade respektive förare om det var i sin ordning att anteckna och använda mig av deras reflektioner i arbetet; ingen av dem såg något problem med detta. I pauserna



mellan resorna reflekterade jag över det jag sett, hört och antecknat i observationerna. Dessa reflektioner skrev jag ner i korta minnesanteckningar.

Inspirerad av principen att datainsamling och analys bör ske parallellt gick jag igenom materialet och minnesanteckningarna från de tidigare bussresorna innan jag gav mig ut på en ny; på så sätt präglade de tidigare erfarenheterna insamlingen av ny data. I stort sätt varje bussresa gav nya uppslag till nya områden att studera eller nya fenomen att vara uppmärksam på. På detta sätt blev fältanteckningarna mer detaljerade ju längre fram i studien jag kom. När jag kom fram till de observationer som var de sista i studien hade jag emellertid gjort viss preliminär kodning av det tidigare insamlade materialet.

Fältanteckningarna som utgör det empiriska materialet lästes igenom noggrant, viktiga delar av materialet har markerats och getts ett arbetsnamn, en kod. De olika fältanteckningarna från de olika resorna och de olika koderna har sedan jämförts med varandra; likheter och skillnader har på detta sätt blivit synliga. De koder som jag sett höra samman med varandra har jag sammanställt i kategorier, allt för att kunna ge en bild av och beskriva vad som händer i en skolskjuts en helt vanlig dag.

För att verkligen arbeta efter principerna för GT fullt ut, särskilt när det gäller den parallella datainsamlingen och analysen, förutsätter att forskaren återvänder till fältet vid många fler tillfällen än som varit möjligt inom ramen för denna studie. Det jag specifikt tagit fasta på när jag inspirerats av detta arbetssätt är principen att utgå från de data jag funnit ute på fältet jag gjort vidare observationer och när jag skapat koder och kategorier. Till viss mån har dock analysen skett parallellt med datainsamlingen, på så sätt att fenomen jag observerat under bussresorna eller samtalat om med någon av förarna, gett upphov till nya frågor och väglett mig vidare i de observationer som följde. Den ovannämnda *konstant jämförande analysen* är en annan princip jag tagit fasta på då jag arbetat med analysen av materialet.

I sammanställningen av resultatet har jag, i ett försök att behålla läsbarheten, inte gått i detalj på de olika rutternas sträckningar och eventuella bussbyten. Men för att ändå nyansera bilderna av de olika rutternas karaktärer (då de skiljer sig åt ganska avsevärt på vissa punkter) har jag skrivit en kort ingress till resultatavsnittet där det kan sägas att en ram och en kontext ges till de resultat som presenteras. Hur materialet har presenterats kommer jag att beskriva mer ingående i inledningen av kapitel 3.

## 2.5 Reflektioner över datainsamlandet

Som jag nämnde i inledningen var min målsättning att förhålla mig så neutral som möjligt och inte lägga mig i vad som hände på bussen, och att detta ibland inte var helt enkelt. Det som kunde hända var att jag ibland fick frågan av någon av eleverna vad jag sysslade med där jag satt och skrev. Istället för att ignorera eller avspisa eleven som ställde frågan svarade jag, ungefär, att jag jobbade med att ta reda på hur det var att åka skolskjuts.

Det var, naturligtvis, omöjligt för mig att kunna anteckna precis allt som skedde. Dessutom var det inte alltid helt enkelt att se och höra det jag kanske skulle vilja se och höra, helt enkelt pga. att bussar är långsmala fordon. Att man sitter i en stol med säkerhetsbälte på och har näsan mot färdriktningen begränsar, med andra ord, sikten något (även om jag försökte vrida på mig för att se så mycket som möjligt). En annan svårighet med att göra detaljerade anteckningar var att både på- och avstigningar skedde relativt raskt och att jag ofta inte kunde

uppfatta särskilt många detaljer. Jag har även undvikit, av respekt för mina informanternas integritet, att anteckna några av de samtal som ägde rum mellan dem särskilt ingående. I vissa har jag gjort en notering om innehållet i samtalet. Den andra dagen på fältet råkade jag ut för ett datorhaveri som inneburit att fältanteckningarna för den första eftermiddagsturen fallit bort och att jag fick göra resterande anteckningarna den dagen för hand.

En annan faktor som påverkat resultatet är att pga. min placering i bussen hade jag främst, särskilt när det gäller de större bussarna, bättre översikt på vad som hände bland eleverna under färden. Jag hade inte samma uppsikt över förarna. Å andra sidan fick jag, tack vare de samtal med förarna jag nämnt ovan, tillgång till vad de tänkte, tyckte och hur de resonerade. Detta kom främst att påverka min tolkning av förarnas *main concern*. När det gäller elevernas *main concern* fick jag främst göra en tolkning utifrån mina observationer.

### **3. Resultat**

#### *3.1 Två områden, tre olika rutter*

##### *Landsort 1*

Denna rutt ligger längst bort från Norrköpings tätort. Färden gick i många fall på slingrande grusvägar. Jag åkte på morgonen med den mindre av bussarna som hade 24 platser. Den här turen innebar att eleverna hämtades upp och åkte till den av skola som var målet för resan. Vid skolan bytte somliga av eleverna till en buss med 41 platser. Jag följde med dessa elever till denna andra buss, vars tur gick vidare till en annan skola där eleverna släpptes av. På eftermiddagen utgick turen från den första skolan och gick efter samma rutt som på morgonen fast i omvänd ordning. Jag fick veta av föraren att det brukade vara fler elever i bussen, men att dessa – elever som gick i högstadiet – var på praktik denna vecka.

##### *Landsort 2*

Denna rutt ligger närmre Norrköpings tätort. Även här förekom en del smala grusvägar, men inte i samma utsträckning som den första landsortsrutten. Eleverna åkte i en buss med 50 platser. I det här fallet förekom också ett bussbyte för en grupp något äldre elever; jag uppfattade det som att de gick i högstadiet. Några elever steg även på den buss jag befann mig i vid detta tillfälle. Jag stannade kvar i bussen under hela resan. På eftermiddagen hämtades en grupp av elever upp vid skolan och kördes till sina respektive hem. Knappt en timme senare hämtades en annan grupp vid skolan för hemfärd.

Den andra dagen hos denna entreprenör innebar ett avbrott i rutinerna då det var idrottsdag i Norrköping för vissa av eleverna. Färden började vid ca 8:30 och gick in mot tätorten. Bussen var fullsatt med både elever och lärare. På eftermiddagen hämtades de och kördes tillbaka till skolan. En del elever bytte buss här. Därefter påbörjades färden hem.

##### *Stadsrutten*

Denna rutt hämtar upp elever som bor utanför Norrköping och den går till tre olika skolor inne i tätorten. Med andra ord skilde sig trafiksituationen avsevärt för föraren vid denna rutt jämfört med de tidigare. Det växades mellan vägar på landsorten och gator i, exempelvis,

villaområden. Trafiken var tätare och det förekom ett par vägarbeten, vilket i viss mån påverkade av- och påstigning. Färden gick i en buss med 60 platser.

### 3.2 Vad händer under en bussfärd?

Även om de olika rutterna kunde skilja sig från varandra var det stora likheter mellan dem. Det var samma moment som återkom: En förare på en skolbuss åker runt till olika hållplatser och anhalter på morgonen för att hämta eleverna som står och väntar vid dessa för att skjutsa dem till skolan. På eftermiddagen blir eleverna hämtade vid skolan och skjutsade hem. En skolelev står och väntar på bussen, stiger på när den anländer och åker till skolan. Detta såg likadant ut på samtliga rutter och ser förmodligen ungefär likadant ut överallt där man har skolskjutsar. Dessa, och några ytterligare, återkommande moment utgör grunden för skapandet av de kategorier i vilka jag valt att placera det empiriska materialet. I fortsättningen kommer jag dock använda ordet *moment* framför det mer akademiska ordet *kategori*, då jag anser att det speglar materialets innehåll bättre.

Eftersom ett och samma moment, exempelvis påstigning av bussen, innebär olika saker för eleven och föraren har jag valt att presentera momenten från, å ena sidan, elevernas perspektiv och, å andra sidan, förarnas perspektiv. I den löpande texten nedan kommer det naturligtvis att förekomma överlappningar i beskrivningen av momenten. Däremot har jag valt att sammanställa data från samtliga rutter och resor och inte skildra de olika rutterna var för sig. Jag hoppas dock att jag – i den löpande texten – lyckats beskriva de likheter och de skillnader som ändå finns mellan de olika rutterna. Utöver beskrivningen av vad respektive moment innehåller och innebär försöker jag ge en tolkning på vad jag uppfattar som förarnas respektive elevernas *main concern*.

### 3.3 Eleverna

#### *Moment 1: Väntar på bussen*

På morgonen står eleverna och väntar på bussen för sig själva, med en annan elev eller i grupp av elever. Det förekommer även att någon eller några vuxna, gissningsvis föräldrar och målsmän, står och väntar tillsammans med eleverna. Mitt intryck är att detta är vanligare längs *Stadsrutten* jämfört med de båda landsortsrutterna. Alla elever står dock inte och väntar; en del springer för att hinna med bussen. På eftermiddagarna väntar eleverna i grupp vid sin skola. I vissa fall väntar lärarna tillsammans med eleverna.

#### *Moment 2: Påstigning*

Nästa moment är påstigningen. Även denna kan ske enskilt eller i grupp. När bussen står och väntar på eleverna, exempelvis vid en skola, eller då några elever byter buss stiger inte alla på samtidigt, utan sporadiskt. I ett fall följer en förälder med in i bussen. I fallet med idrottsdagen längs *Landsort 2-rutten* stiger även lärare på och följer med på resan.

Det är vid påstigningen på bussen som elever och förare möter varandra; de hälsar på varandra med ett "god morgon" eller "hej". Mitt intryck är att eleverna på landsortsrutterna hälsade oftare på föraren jämfört med eleverna längs stadsrutten. Ibland, särskilt under

*Landsort 1*-rutten, växlar elev och förare några ord. Det kan vara ”vardagsprat” som ”Var har du mössan?” eller något liknande.

När eleverna stigit på bussen sätter de sig ner och tar på sig säkerhetsbältet – de ”bältar sig”, som några av förarna kallar det. Oftast sker detta så fort eleven satt sig och utan att föraren behöver säga till om det, men det kunde även hända att det tog ett tag efter det att bussen började åka innan eleven bältade sig. Såvitt jag kunde se sitter oftast eleverna med säkerhetsbälte på sig, även om undantag fanns. Det är inte alla elever som kan ta på sig säkerhetsbältet på egen hand. I något fall uttrycker en elev att säkerhetsbältet ”inte fungerar”, i ett annat ropar eleven till den lärare som finns på bussen att hjälp med att ta på sig säkerhetsbältet behövs.

### *Moment 3: Åker buss*

En del av eleverna har längre till skolan än andra. Men oavsett om en elev färdas på bussen under kort eller lång tid får jag intrycket av att det finns ett behov av att sysselsätta sig med något för att få tiden att gå. Detta antar jag vara elevernas *main concern* under färden.

Så vad gör eleverna för att sysselsätta sig? De sitter och pratar med varandra. Ju tidigare på morgonen färden är, ju lägre är ljudvolymen. Under de båda landsortsrutterna, särskilt under *Landsort 1* samtalade eleverna mycket med förarna. Bussfärden är, av allt att döma, del av ett större socialt samspel då förarna och eleverna tycks känna varandra ganska väl. (Exempelvis är eleverna skolkamrater med förarnas barn.) Samtalen under färderna längs *Landsort 1* rör sig som allt från att en elev frågar om hur bussen fungerar, eller hur det kommer sig att föraren vänder bussen på ett visst ställe, till att förare och elever berättar personliga saker, som t ex minnen av olika händelser, för varandra. Min bedömning är att dessa samtal inte inverkar negativt på manövrerandet av fordonet.

Annat som händer är att eleverna spelar musik på sina mobiltelefoner. I något fall spelade en elev upp olika ljud effekter på mobilen. Någon spelar dataspel. Vid några tillfällen hör jag hur elever sitter och sjunger tillsammans, eller till en låt som spelas på mobiltelefonen. De leker lekar tillsammans. Vid något tillfälle ser det ut att vara en improviserad lek. Vid två tillfällen, vid två olika rutter (*Landsort 2* och *Stadsrutten*) leker de en lek som går ut på att spana efter bilar. Vidare plockar eleverna med olika saker, det kan vara mobiltelefoner, sportattiraljer, kryckor. Någon sitter och bläddrar i en skolkatalog. Vissa elever skojbråkar, både verbalt och fysiskt (dvs. sitter och petar eller boxar lätt på någon annan). Vid något tillfälle står en elev, för en kort stund, upp i bussen. Någon byter plats under färden. Ibland byter någon plats när bussen står stilla för att låta andra elever stiga på. Annat som händer kan mest kallas för ”bus”, exempelvis då en elev okynnestrycker på den knapp som signalerar att bussen ska stanna, eller blåser upp en papperspåse för att sedan smälla den.

### *Moment 4: Byter buss*

Detta moment utspelade sig under *Landsort 1*- och *Landsort 2*-rutterna, där somliga av eleverna byter buss för att komma fram till skolan på morgonen och för att komma hem på eftermiddagen. På *Landsort 2*-rutten stiger elever på bussen samtidigt som elever stiger av vid denna anhalt. Några av eleverna byter här buss till linjetrafik.

### *Moment 5: Stiger av*

Detta moment såg i princip likadant ut oavsett rutt och oavsett om eleven eller eleverna steg av vid skolan eller vid hemmet. Samlar eleven ihop sina saker, tar av sig säkerhetsbältet innan bussen har stannat och går upp och ställer sig i mittgången vid dörren. Hälsningar med föraren utväxlas; ett "hejdå", "tack för skjutsen" eller "trevlig helg". Någon elev, när denne stigit av bussen, vinkar "hejdå" till föraren. Vid skolan, då flera elever stiger samtidigt, kan det bli trångt i mittgången. I övrigt noterade jag ingen trängsel eller något knuffande vid detta moment.

### 3.4 Förarna

#### *Moment 1: Förberedelser*

Eftersom jag, vilket jag nämnt ovan, i nästan samtliga fall steg på bussen längs vägen fick jag inte möjlighet att observera vilka förberedelser förarna gjorde. Vid ett tillfälle ser jag dock att föraren genomför en alkotest. Detta är en rutin som ska genomföras med jämna mellanrum.

#### *Moment 2: Påstigning*

En påstigning kan se ut på detta sätt: Tre elever står och väntar. En kommer springande lite längre bort. Föraren saktar in och kör upp precis framför dem och öppnar dörren efter att bussen har stannat. Eleverna stiger på, någon säger "hej" till föraren. Föraren verkar vänta tills de satt sig innan han kör. (Exemplet är hämtat från *Landsort 2*-rutten.) Någon elev måste korsa vägen innan denne kommer på rätt sida av bussen och kan kliva på, men i andra fall vänder föraren bussen något längre fram så att eleverna inte behöver göra detta.

Längs *Stadsrutten* förekommer bl a vägarbeten som gör att föraren inte kan köra in vid den vanliga anhalten där eleverna står och väntar. De måste alltså gå en kort sträcka fram till bussen. Vid en annan anhalt, längs samma rutt, får bussen möte med ett annat stort fordon. Föraren signalerar med signalhornet och vinkar till eleven att denne skulle komma till bussen. Med manövern kom eleven ur vägen för fordonet, som svängde in på den väg där eleven stod och väntade. Vid ett annat fall måste bussen sakta in för att släppa förbi en elev som korsar vägen innan föraren kan stanna bussen för att eleverna ska kunna stiga på.

Som jag redan nämnt hälsar, i de flesta fall, elever och förare på varandra när eleverna stiger på bussen. I de fall då föräldrar eller andra vuxna är i närheten hälsar föraren naturligtvis även på dessa. Om eleven inte tar på sig säkerhetsbältet så fort denne satt sig på sin plats uppmanar föraren denne oftast att göra så. Dessa uppmaningar kan se ut på olika sätt: Föraren påpekar för eleven att det är obligatoriskt att ha säkerhetsbälte på sig, föraren frågar om eleven har bälte på sig (en fråga som innehåller en underförstådd uppmaning). Ibland uppmanar föraren både enskilda elever och/eller samtliga elever klart och tydligt att de ska ta på sig säkerhetsbälte. Vid behov uppmanar föraren någon eller några elever att sätta sig ner. Längs *Stadsrutten* använder föraren ofta bussens mikrofon när denne uppmanar eleverna att sätta sig och/eller ta på sig säkerhetsbälte. Ingen av förarna längs landsbygdsrutterna använder mikrofonen alls under de dagar observationerna äger rum. I mina observationsanteckningar finns inga noteringar om att eleverna protesterar mot förarnas uppmaningar, men det kunde hända att det dröjde innan de gjorde som förarna sa. I ett fall stannade föraren bussen för att uppmana en elev att sätta sig ta på sig säkerhetsbältet.

Det förekommer att föraren, när en grupp elever stiger på, följer med bak i bussen under det att eleverna sätter sig. I något fall frågar föraren en elev om vart denne ska.

### *Moment 3: Kör buss*

Under tiden som eleverna sysselsätter sig med att få tiden att gå kör föraren buss, vilket innebär att denne måste hålla koll på trafiken – detta blir särskilt tydligt längs *Stadsrutten* med den trafik som råder i tätorten. Landsortsrutterna har sina utmaningar, utöver trafiken finns det vilt. Vid ett tillfälle längs *Landsort 2* saktar föraren in för två ålgar. En av morgnarna när vi åker längs *Landsort 1*-rutten ser vi älg på håll.

Förarens *main concern* är naturligtvis att framföra fordonet så bra som möjligt så att eleverna är säkra i fordonet. Det som skiljer de olika rutterna åt något är förhållningssättet till eleverna. *Landsort 1*-rutten skiljer sig åt jämfört med de andra rutterna då förare och elever interagerade med varandra på ett annat sätt längs denna sträcka. Förarna jag samtalar med längs *Landsort 1*-rutten betonar den sociala delen av arbetet; jag får intrycket av att detta är minst lika viktigt för dem som själva busstransporterna. När jag samtalar med förarna på de båda landsortsrutterna berättar de om sin kännedom om eleverna. Den sociala delen spelar även en viss roll även längs de andra sträckorna, även om det ser annorlunda ut. Föraren längs *Landsort 2*-rutten har kört buss länge. Han har kört somliga av elevernas äldre syskon till skolan tidigare. Längs de båda landsortsrutterna tycker jag mig även se ett nära samarbete med lärarna på respektive skolor. Även föraren längs *Stadsrutten* samtalar med enskilda elever, men inte i lika hög utsträckning som längs landsortssträckorna. Jag tolkar alltså förarnas *main concern* innefattar både ett säkerhetstänkande och en social aspekt. All interaktion med eleverna är dock inte enbart för att umgås. Ibland behöver föraren även uppmana någon av eleverna att sätta sig ner om när denne, av någon anledning, ställer sig upp under färden. Om föraren upptäcker att en elev tagit av sig bältet får denne en uppmaning att ta det på sig. Om en elev bråkar, om ens på skoj, får denne också en tillsägelse. Uppmaningar att en elev ska stänga av musiken på sin mobil förekom också.

### *Moment 4: Stannar vid anhalter*

En förare vid *Landsort 2*-rutten berättar att moment där eleven stiger av bussen är resans mest kritiska, särskilt om eleven måste korska vägen. Han beskriver det som att han har rutiner – en slags tyst överenskommelse – med varje elev, så att de vet vad de ska göra i de här situationerna, exempelvis om eleven ska vänta med att gå tills bussen kört vidare eller inte. I vissa fall, när eleverna är riktigt små, händer det att han följer dem över till andra sidan vägen. Jag får intrycket av att det är olika rutiner för olika elever och att vissa elever ges mer ansvar än andra. Han berättar vidare att han enbart släpper av eleverna vid de främre dörrarna, undantaget de gånger han stannar vid skolor och släpper av alla elever samtidigt. Detta är av säkerhetsskäl; han har bättre uppsikt och behöver inte sitta och kolla i speglarna för att se vad det är som händer.

Längs *Stadsrutten* står andra bilar, vid något tillfälle, ivägen för bussen när eleverna ska stiga av på morgonen. Föraren använder först signalhornet för att göra bilföraren uppmärksam på att denne bör flytta på sig. När eleverna stiger av gör föraren det samma; min gissning är att han pratade med bilförarna. Detta är ett vanligt problem, menar föraren i det samtal jag har

med honom. Andra förare längs andra rutter, som jag inte åkte med, nämner liknande situationer som ett problem.

De hinder i form av vägarbeten som fanns på morgonturen längs *Stadsrutten* var ett problem även på eftermiddagen. Föraren uppmanar eleverna att ta det försiktigt när de stiger av bussen. Som redan nämns säger förare och elever "hejdå" till varandra på ungefär samma sätt och som på morgonen.

#### *Moment 5: Efterarbete*

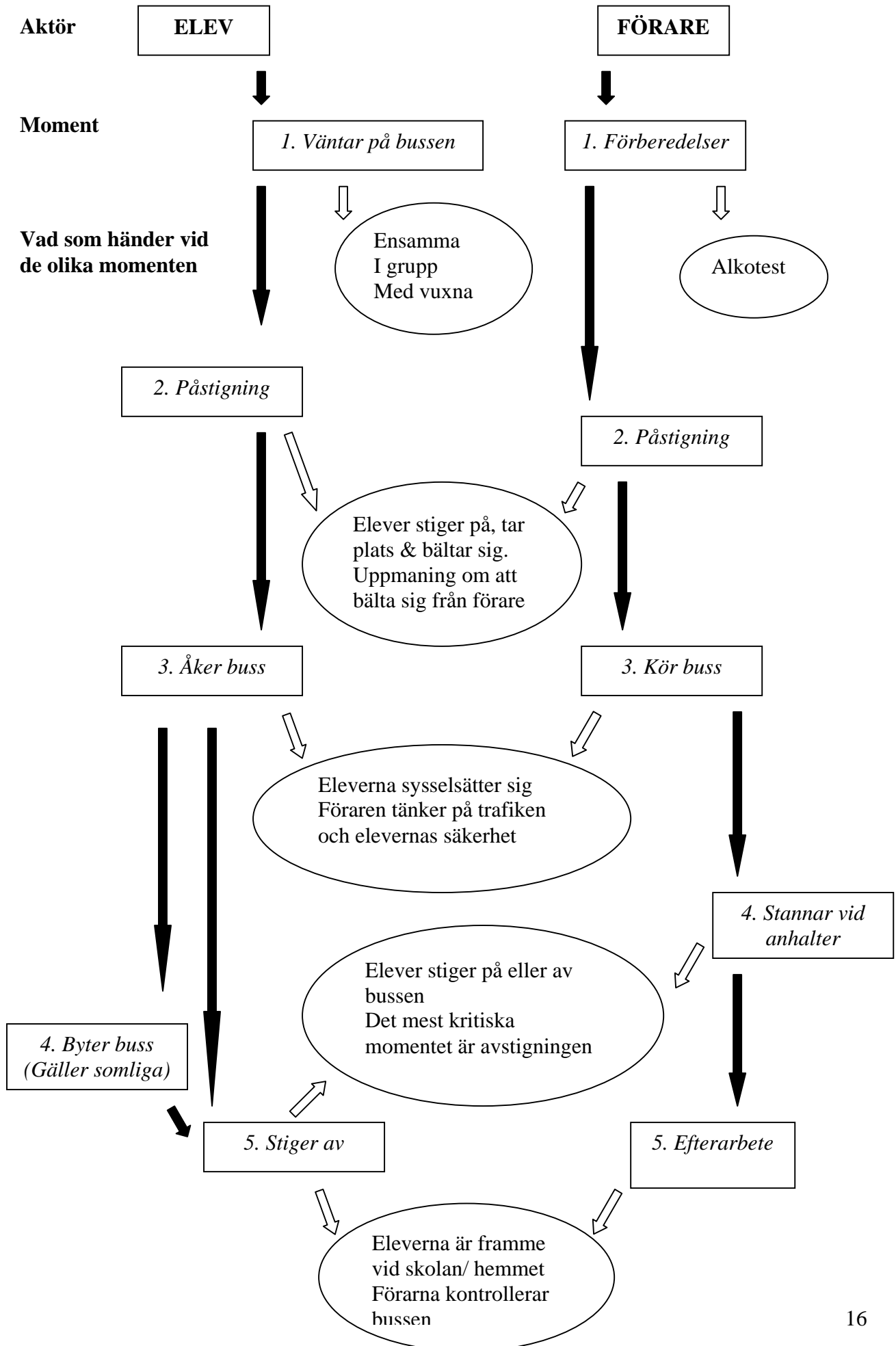
Efter att bussen stannat vid, exempelvis, en skola och samtliga elever stigit av går föraren runt i bussen för att kontrollera att inga bälten sitter snett och att det inte finns några kvarglömda saker. Liknade kontroller kan även förekomma vid en anhalt längs med rutten.

#### **4. Slutsatser**

I studien ovan har jag försökt att ge min bild av hur det är att åka skolskjuts en vanlig dag längs de utvalda rutterna.

1. Mitt huvudsakliga intryck av eleverna, förarna och det sätt som förarna utför sitt arbete är positivt.
2. Jag uppfattade det som att eleverna kände sig trygga under färden till skolan och att de blev bemötta på ett bra sätt av förarna.
3. Elevernas *main concern* handlar om att just hitta på saker att göra under bussfärden, något som är gemensamt för samtliga rutter. Resan har en social dimension i vilken både elever och förare spelar en viktig roll.
4. På landsortsrutterna är interaktionen mellan elev och förare mer personlig än på stadsrutten. Det framkommer tydligare på landsortsrutterna att föraren ingår i elevens sociala värld.
5. Förarna månar om elevernas säkerhet. Detta visar sig främst i de upprepade uppmaningarna om att de ska sätta sig ner och ta på sig bältet. Ett förslag till förbättringar är att föra ut till föräldrar och lärare att det är av högsta vikt att de lär eleverna att ta på sig säkerhetsbälte och, i de fall det handlar om unga människor, lära dem hur det går till.
6. Ett annat förbättringsförslag är tydligare rutiner kring parkering av bilar vid skolor, vilket försvårar framfarten till anhalter som en skola.

**Bilaga: Översikt av studien i tabellform**





**Referenser:**

Boholm Anna (2009) *Uppdragspecifikation: Fältstudie av skolskjutsen*

Charmaz Kathy (2009) *Constructing Grounded Theory – A Practical Guide Through Qualitative Analysis*. Wiltshire: Sage Publication Inc.

Patton Michael Quinn (1990) *Qualitative Evaluation and Research Methods*. Newbury Park: Sage Publications

Thornberg Robert & Fejes Andreas (red) (2009) *Handbok i kvalitativ analys*. Stockholm, Liber AB