



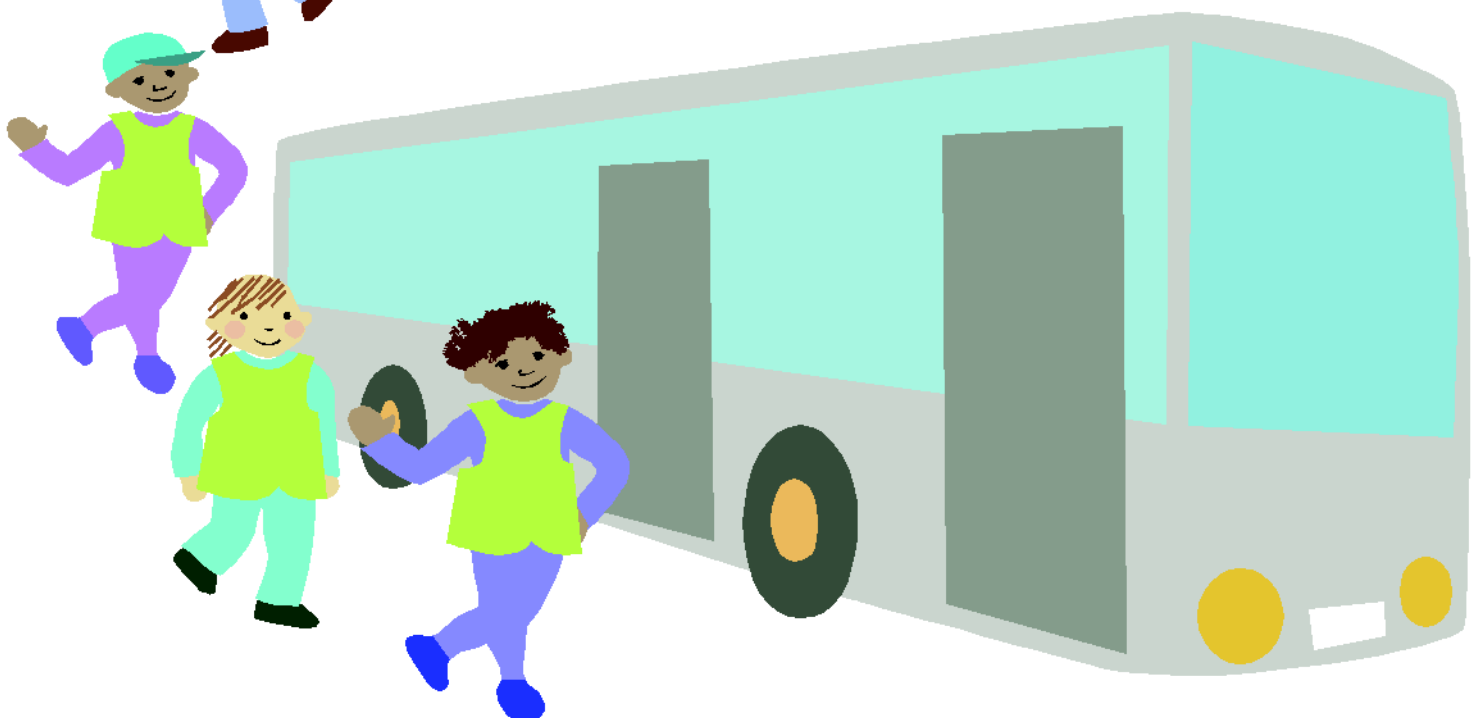
UPPSALA  
UNIVERSITET



**Mobila förskolan – vart är den på väg?**  
**Rapport från en kartläggning av mobila förskolor**  
**i Sverige april 2017**

Katarina Gustafson, Danielle van der Burgt  
& Tanja Joelsson

Working paper 2017:1



## Inledning

Det har nu gått tio år sedan den första förskolebussen rullade in i svensk förskoleverksamhet. De har fått mycket uppmärksamhet och intresset har varit stort för vad det innebär att bedriva förskola med hjälp av en buss. Inspirerade från Danmark köpte ett privat företag in och specialdesignade bussar samt introducerade konceptet mobila förskolor i Sverige 2007 (Hellman & Sunnebo 2009). Efter att inledningsvis ha bemötts med skepsis av både föräldrar och pedagoger är nu mobila förskolor etablerade i flera svenska kommuner och intresset har ökat alltmer under de senaste åren. I dagens lokala skolmarknader (Bunar 2009) har alltså ytterligare ett fenomen tillkommit när det är dags för föräldrar att välja förskola. Det har emellertid hittills inte funnits någon systematisk utvärdering eller forskning om de mobila förskolorna. Därför har vi nyligen initierat projektet<sup>1</sup> ”Barns lärande, mobilitet och medborgarskap - tidsrumsliga aspekter av mobil förskolepedagogik”, där vi bland annat genomfört en kartläggning av mobila förskolor i Sverige.

## Nationell kartläggning

För att undersöka omfattningen av fenomenet och vilka kommuner som har mobil förskoleverksamhet med bussar har en nationell kartläggning genomförts<sup>2</sup>. Samtliga kommuner i Sverige tillfrågades, 227 av rikets 290 kommuner svarade, och 14 kommuner uppgav att de har mobil verksamhet i någon form. I dessa kommuner har vi intervjuat förskolechefer/verksamhets-ansvariga kring frågor om mobila förskolors bakgrund och tillkomst, organisation och styrning, personal, barngrupp, pedagogik samt praktiska aspekter kring själva bussarna. Idag finns det 42 förskolebussar på 14 orter, från Malmö i söder till Uppsala i norr. De finns i storstäders innerstäder likväl som i förorter och i både mindre och större kommuner. Antalet bussar varierar på de olika orterna, alltifrån en till nio bussar, och de förekommer i såväl kommunal som privat regi.

Kommunal regi	Antal bussar
<b>Enköping</b>	1
<b>Göteborg</b>	1
<b>Lerum</b>	1
<b>Lidköping</b>	1
<b>Örebro</b>	1
<b>Nyköping</b>	2
<b>Västerås</b>	2
<b>Södertälje</b>	3
<b>Linköping</b>	4 <sup>3</sup>
<b>Lund</b>	5
<b>Uppsala</b>	5
<b>Malmö</b>	9
<b>Privat regi</b>	
<b>Amadeus Förskola i Nacka</b>	1
<b>Helianthus i Huddinge, Nyköping och Örebro</b>	6 (3+1+2)

<sup>1</sup> Studien är en sammanslagning av två projekt, "Mobilitet, informellt lärande och medborgarskap i mobila förskolor" (finansierat av Riksbankens jubileumsfond, projektledare van der Burgt) och "Lärande i staden: tidsrumsliga aspekter av en mobil förskolepedagogik" (finansierat av Vetenskapsrådet, projektledare Gustafson).

<sup>2</sup> Kartläggningen genomfördes våren 2016 med uppföljning maj 2017.

<sup>3</sup> Varav endast 1 i dagsläget fungerar som mobil förskola

## Varför mobil förskola?

I intervjuerna framkom huvudsakligen två orsaker till att man startar en mobil förskoleverksamhet. Dels att det handlar om **platsbrist**, dvs. att man på kort tid behöver skaffa fram lokaler för att hantera brist på förskoleplatser. Platsbristen kan exempelvis bero på demografiska förändringar som generat brist på förskoleplatser i vissa områden. Det kan också bero på att befintliga lokaler fått problem med mögel och dålig inomhusmiljö och behövt stängas. Genom att skaffa en förskolebuss kan verksamheten då snabbt erbjuda ytterligare ca 20 barn plats i förskolan. Dels att det handlar om **pedagogik**, dvs. att med hjälp av bussen utveckla den pedagogiska verksamheten genom att erbjuda nya och intressanta lärandemiljöer och aktiviteter utanför den ordinarie förskolan och förskolegården. Här uttrycks ofta en ambition att vilja ge barnen nya upplevelser och utveckla förskolans pedagogik. De intervjuade använder olika benämningar på denna pedagogik, t.ex. upplevelsepedagogik, mobil pedagogik, utepedagogik, utomhuspedagogik. I flera intervjuer betonas också att det egentligen är vad de kallar *vanlig förskolepedagogik* som liksom all förskoleverksamhet bedrivs utifrån läroplanens mål (Lpfö 98/2016). Att med bussens möjligheter kunna ta barnen till olika platser innebär att en ytterligare dimension läggs till förskolepedagogiken. Det kan till exempel handla om att förskolan har ett projekt om vattentorn och då kan de åka och titta på många olika vattentorn i närheten och undersöka dem. En av de intervjuade cheferna uttrycker det så här; *Vi jobbar med läroplanen och de prioriterade mål vi har i området. Men det är ju klart att de får ju verkligen guldkantsgrejerna, de här barnen.*

De mobila förskolorna drivs ofta utifrån en kombination av dessa båda orsaker. Det är inte helt ovanligt att en verksamhet startar utifrån platsbrist men sedermera övergår till att betona de pedagogiska möjligheterna. Vad som ses som den huvudsakliga orsaken har dock konsekvenser för verksamhetens organisering och kontinuitet. När en mobil förskola av lokalskäl flyttas till en annan stadsdel innebär det ofta komplikationer rörande rekrytering av barn, samarbeten med föräldrar och kollegor på den stationära förskolan etc. Det finns exempel på föräldrar som valt en viss förskola för att den erbjuder en mobil avdelning men där bussen sedan flyttats därifrån innan barnen uppnått rätt ålder för att delta i bussverksamheten. Här ser vi hur olika logiker kolliderar, när föräldrar valt förskola med tillgång till mobil förskolepedagogik men blir utan denna för att kommunen flyttar bussen till en annan förskola med större platsbrist.

## Organisering och grundkoncept

För all förskoleverksamhet är vardagliga rutinaktiviteter i tid och rum av stor betydelse men det finns ytterligare dimensioner i den mobila förskolans tidsrumsliga organisering (se Gustafson & van der Burgt 2015). Det handlar till exempel om trafiksäkerhet och andra säkerhetsaspekter inne i och utanför bussen, parkeringsmöjligheter för bussen på de platser som besöks, hygien- och livsmedelsregler, hur måltider organiseras, tillgång till offentliga toaletter (som komplement till bussens trånga toalett) samt specialarrangemang för såväl barnens som pedagogernas scheman.

Det visade sig i kartläggningen att det finns ett grundkoncept som många mobila förskolor följer, med lite variationer. De mobila förskolorna organiseras oftast så att en specialdesignad buss knyts till en stationär förskola och fungerar som en egen avdelning. En barngrupp på ca 20 barn, eller 15 i de fåtal mindre bussar som finns, är ute i den mobila verksamheten mellan kl. 9 och 15. Några bussverksamheter har lite kortare dagar medan en övervägande majoritet av bussarna är ute mellan 9 och 15. Före kl. 9 på morgonen och efter kl. 15 på eftermiddagen kan barnen vara inne på den stationära förskolan. Det är oftast de äldsta barnen på förskolan som tillhör den mobila avdelningen, men några har även 3-åringar med. De flesta informanter understryker dock att de

inte vill ha blöjbarn på bussen. Det finns undantag där man istället valt att också ha 2,5-åringar med för att kunna erbjuda även de yngsta barnen de möjligheter till integration i samhället och språkutveckling som de menar att bussen erbjuder. Detta innebär att både skötbord och sovplatser behöver då finnas i bussen. I alla intervjuer beskrivs att man väljer resmål som innebär max 30-40 minuters resväg. Flera informanter beskriver att deras mobila förskolor har utarbetat en platsbank med lista på platser som lämpar sig att besöka utifrån säkerhet, praktiska aspekter och pedagogiska möjligheter.

Verksamheterna organiseras oftast så att det är en eller två fasta barngrupper/avdelningar som tillhör den mobila förskolan. I 43% av bussarna är det en och samma barngrupp hela tiden medan i 24% bussarna är det två barngrupper som alternerar mellan att vara på bussen och inne på förskolan varannan vecka. Av båda dessa varianter är hälften organiserade så att de åker buss varje dag i veckan medan den andra hälften åker 4 dagar/vecka. Då används bussen den femte dagen för att ge andra barn på förskolan möjlighet att åka med bussen på en dagsutflykt. 17% av bussarna fungerar helt och hållet som utflyktsbussar där en eller flera förskolors barngrupper turas om att åka på utflykter enligt ett rullande schema. Det finns ytterligare andra lösningar, t.ex. när bussen är en av förskolans fyra olika aktiviteter som barngrupperna alternerar emellan, vilket innebär att barnen har bussen som aktivitet var fjärde vecka. En mobil förskola har en helt annan typ av verksamhet där pedagoger utrustade med lek- och pedagogiskt material åker till ett asylboende och bedriver förskoleverksamhet några dagar i veckan. Det finns också ett fåtal bussar som anförskaffats till en kommun för att vara mobila förskolor men där verksamheten av olika skäl inte fungerat och som istället används för annat, t.ex. som skolbuss.

Det arbetar alltid minst tre<sup>4</sup> och ibland fyra pedagoger (barnskötare och förskollärare) på bussen och ofta är en eller två av dessa pedagoger också utbildade bussförare. Det innebär att de anställda är såväl pedagoger som chaufförer. I några bussar har en särskild busschaufför anställts och denna har då huvudsakligt ansvar för att köra bussen och sköta praktiska frågor. Det är flera av de intervjuade som lyfter fram poängen med att ha två utbildade chaufförer till varje buss eftersom verksamheten då inte är så sårbar vid chaufförens ledighet, eventuell sjukdom etc. Det har ibland varit svårt att rekrytera chaufförer med pedagogisk utbildning likväl som pedagoger lämpliga för att genomgå en bussförarutbildning. Alla intervjuade betonar vikten av stabila arbetsgrupper eftersom pedagogerna som arbetar på bussarna arbetar tätt tillsammans. En informant uttrycker att *personalen som arbetar i bussen är extra beroende av att ha en trygg kollega*. Att få ett fungerande samarbete mellan mobila avdelningar och de ordinarie förskoleavdelningar att fungera är också något som tar tid att få till stånd och särskilt vikariefrågan är en central fråga. Hur man löser pedagogernas arbetstider under bussdagen varierar. En del ser till att det finns utrymme för alla i personalen att ta ut en halvtimmes rast varje dag medan andra anser det vara omöjligt och istället har förhandlat fram specialscheman utan raster.

En annan aspekt som visade sig vara aktuell i verksamheterna var frågan om innebörden att inte enbart anförskaffa utan även att sköta en buss. Det finns olika lösningar där en del äger sina bussar medan andra leasar dem. I flera kommuner lyfts den praktiska skötseln av bussarna upp som en fråga som tagit mycket tid och där ansvaret har bollats mellan olika enheter. En av cheferna uttrycker att *det är otroligt mycket pyssel med avtal och när bussen gick sönder och kontakten med service och så. Man är otroligt hjälpt om man har någon annan än förskolechefen som kan hålla i de frågorna. För det är inga pedagogiska frågor!* Flera förskolechefer vittnar om att de ensamma har fått ta ett stort ansvar för att hantera det tekniska och driften av bussarna, särskilt i kommuner med endast en eller ett fåtal bussar. Detta har särskilt varit en central fråga initialt och flera berättar om att kommunerna ibland blivit överraskade av kostnaderna förknippade med att driva en mobil förskola.

---

<sup>4</sup> I de mindre bussarna kan det vara två personer.

I intervjuerna har det tydligt visat sig att det finns en del svårigheter med att starta upp en mobil förskola. Det finns en mängd aspekter som det visat sig ta tid att sätta sig in i, som handlar om allt ifrån praktiska aspekter med bussen och val av platser som besöks till hur man skapar möjligheter för stabilitet i personalgruppen och samarbetet med föräldrar. Många har erfarenheter av en initial skepsis och till och med motstånd från föräldrar och pedagoger. Det

har då handlat om oro för barnens säkerhet, begränsningar i tider för att lämna och hämta barn, utomhusvistelser samt pedagogers arbetsvillkor och scheman. Samtidigt lyfter många informanter fram att skepsisen har lagt sig när verksamheten har varit igång en tid och att de istället har fått kö till bussen.

## Naturen som lärmiljö och bussen som verktyg för integration

Vi ser två övergripande idéer om vad mobila förskolans möjligheter är. Den ena är idén om att utforskande av olika typer av lärandemiljöer i natur och kultur leder till ett ökat välbefinnande och lärande hos barnen. Detta beskrivs i intervjuerna ofta som upplevelsepedagogik där barnen ”lär på plats” i museum och bibliotek men framförallt i skogen, på stranden eller i olika friluftsområden. Det är särskilt **naturen som lyfts fram som den ideala lärandemiljön** där barnens motorik, kreativitet och koncentrationsförmåga utvecklas positivt (se Änggård 2014). Den andra övergripande idén är mobila förskolan som ett **verktyg för integration och barns delaktighet i samhället**. Denna aspekt betonas huvudsakligen i mobila förskolor lokaliserade i mångkulturella stadsdelar. Flera verksamheter har aktivt valt att placera bussar just där och man talar i termer om att med bussens hjälp ta barnen ut från de stadsdelar där de bor och låta dem se andra sätt att leva och bo. Här lyfts också ofta den mobila verksamheten fram som särskilt lämpad för att stimulera språkutvecklingen hos barn som kommer från icke-svenskspråkiga familjer och för att låta dem möta det svenska samhället. Dessa två idéer finnas parallellt i flera av de mobila förskolorna.

## Kompletterande – kompensatoriskt perspektiv

I intervjuerna ser vi att förskolans uppdrag, att ”främja alla barns utveckling och lärande samt en livslång lust att lära.” (Lpfö98/2016) diskuteras utifrån såväl ett kompletterande som ett kompensatoriskt perspektiv. Historiskt har också förskolans verksamhet setts både som ett socialt och pedagogiskt komplement till enskilda familjer och som ett bredare samhälleligt och politiskt projekt för att kompensera skillnader mellan olika grupper (Tallberg Broman 2013). Här ser vi att våra informanter på motsvarande sätt talar om hur mobila förskolor antingen kan **komplettera** enskilda förskolors ordinarie verksamheter eller **kompensera** ojämlikhet mellan olika samhällsgrupper samt segregationen konsekvenser för barn och familjer.

### *Kompletterande:*

Många informanter lyfter fram att förskolornas ordinarie verksamheter med bussens hjälp och flexibilitet kan kompletteras genom att man regelbundet tar barnen till nya miljöer. Barnen erbjuds därigenom att lära känna en variation av platser och utforska sådant som få vanliga stationära förskolor och förskolegårdar kan erbjuda. Detta ses som ett upplevelsebaserat komplement till ordinarie förskolepedagogik och lärmiljöer. Bussen blir härigenom en möjlighet att tillföra ytterligare kvalitet och stärka de mobila förskolebarnens lärande och utveckling.

### *Kompensatoriskt:*

Återkommande bland de intervjuade är också att mobila förskolor kan användas för att kompensera brister i barnens levnadsvillkor, kopplade till familjers socio-ekonomiska och etniska bakgrunder. De intervjuade lyfter fram sådant som handlar om boendesegregation och särskilt bristen på svenskhet i mångkulturella stadsdelar. Miljön i bostadsområdena anses vara torftig och bristfällig för barnens uppväxt och man understryker en oro över att barnen sällan kommer utanför dessa områden. Det är områden som ses vara i avsaknad av goda lekmiljöer och natur och flera informanter ser det som problematiskt att vissa grupper av barn saknar kunskap om hur man leker i

naturmiljöer. Detta är sådant som mobila förskolor ses vara särskilt lämpade att råda bot på. Även brister inom familjerna lyfts fram och då handlar det framförallt om föräldrars bristande kunskaper om och svaga förankring i det svenska samhället, liksom bristande kunskaper i svenska. Bussen blir här en möjlighet för förskolorna att kunna kompensera detta genom att ta barnen ut ur förorterna och låta dem möta andra delar av det svenska samhället.

### Fortsatt resa med mobila förskolan ...

Den nationella kartläggningen visar alltså att det finns vissa tydliga gemensamma drag i de mobila förskolornas organisation och verksamheter men också en del variationer. För att förstå vad detta innebär för det vardagliga livet för barn och pedagoger i mobila förskolor genomför vi nu ingående etnografiska studier i fyra olika mobila förskolor runt om i Sverige. I våra preliminära resultat härifrån ser vi exempelvis att även om diskursen om naturmiljöer är densamma som i kartläggningen ovan, så är det vardagliga användandet av naturmiljöer väsensskilt med stora variationer för barns lärande i - och om - naturen. Vi ser också att även när förskolans verksamhetsansvariga betonar vikten av att *ta barnen ut från förorten* och visa dem andra delar av samhället är det snarare mestadels lekplatser i andra stadsdelar som besöks.

Genom att följa mobila förskolor genom olika årstider ser vi olika pedagogiska aktiviteter samt barns lärande och interaktion när de rör sig mellan - och i - olika platser under varierande väderförhållanden. Projektet belyser härigenom barnens mobilitet och lärandeprocesser när de hanterar olika spatiala och temporala relationer. Ett förväntat och väsentligt kunskapsbidrag handlar således om hur barn i förskoleåldern navigerar, deltar i och lär sig i staden. Därigenom kommer vi att kunna belysa även yngre barns "aktiva medborgarskap" som handlar om hur barn lär sig att bli delaktiga i stadens offentliga miljöer. Projektet har även en longitudinell design som belyser hur barnen socialiseras in i den mobila förskolan, vad som förväntas av dem där och hur de i samspel med andra barn och pedagoger utvecklar olika kompetenser i mobila förskolan samt hur dessa kompetenser kommer till användning och efterfrågas i övergången till förskoleklass. Sammantaget innebär detta kunskaper inte enbart om förskolebussar och andra mobila verksamheter som rör sig med hjälp kollektivtrafik, lådcyklar eller annat utan också om den så kallade "stationära förskolan".

### Referenser:

Bunar, Nihad (2009) *När marknaden kom till förorten – valfrihet, konkurrens och symboliskt kapital*. Lund: Studentlitteratur.

Gustafson, Katarina & van der Burgt, Danielle (2015) 'Being on the move' - time-spatial organisation and mobility in a mobile preschool. *Journal of Transport Geography Vol.46*, 201-209.

Hellman, Lotta & Sunnebo, Solveig (2009) *Mobil pedagogik – nya äventyr varje dag*. Lund: Studentlitteratur.

Tallberg Broman, Ingegerd (2013) Föräldrasamverkan i förändring. I Anne Harju & Ingegerd Tallberg Broman (red.) *Föräldrar, förskola och skola: om mångfald, makt och möjligheter*. Lund: Studentlitteratur.

Änggård, Eva (2014) *Ett år i ur och skur – utombuspedagogik i förskolan*. Lund: Studentlitteratur.