

Arbete med och kommunikation av trafiksäkerhet i skolan

– en studie av 20 grundskolor i Stockholms stad

Jennie Averby

RAP. 3

oktober 2009

SAMMANFATTNING

Trafikkontoret, Stockholms Stad, arbetar på många olika sätt för att barn i Stockholms stad ska ha en så säker, trygg och hälsosam trafikmiljö som möjligt. Syftet med denna studie var att undersöka kommunala grundskolors arbete med och kommunikation av trafiksäkerhet i Stockholms stad samt deras upplevelser av behov av stöd och framgångsfaktorer i arbetet. Metoden för att genomföra studien baserades dels på en kvantitativ metod genom en tematiserad enkät och dels på en kvalitativ metod genom observationer av skolornas externa hemsidor. Urvalet av grundskolor baserades på ett strategiskt urval och 20 grundskolor valdes ut till studien, varav 14 skolor valde att besvara enkäten medan samtliga 20 skolors hemsidor observerades.

Resultatet visade att metoder som användes i trafiksäkerhetsarbetet var bland annat praktisk övning i vardagen, temadagar, kontakt med myndigheter och trafiktekniska åtgärder. Av de skolor som angett att de hade en trafiksäkerhetspolicy, bedrev aktiv trafiksäkerhetsundervisning och aktivt arbete med trafikmiljö, svarade fyra skolor (100 procent) att trafiksäkerhetspolicyn var framgångsrik, fem skolor (71 procent) att undervisningen var framgångsrik samt fem skolor (71 procent) att trafikmiljöarbetet var framgångsrikt. Framgångsfaktorer i trafiksäkerhetsarbetet var bland annat tydlighet och bra förhållningssätt till regler samt gott samarbete mellan skola och brukare m.m. Sju (50 procent) skolor upplevde dock behov av ytterligare stöd i arbetet med trafiksäkerhetspolicys, åtta (57 procent) av skolorna stöd i arbetet med trafiksäkerhetsundervisning samt elva (79 procent) av skolorna ytterligare stöd i arbetet med trafikmiljön. Behovet innefattade bland annat mer stöd i frågor angående den yttre fysiska miljön, ökad kompetens och prioritering av frågorna samt stöd i frågor om information och kommunikation. Åtta (57 procent) skolor angav att de regelbundet kommunicerade ut trafiksäkerhetsinformation, inom främst cykelområdet och till målgruppen föräldrar och elever. Observationerna av skolornas externa hemsidor visade att skolorna kommunicerade ut trafik och trafiksäkerhet om eller via styrdokument, föräldraföreningar, skolpolisverksamhet samt nyhetsinformation och beskrivande information med koppling till trafiksäkerhet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	5
2. SYFTE	5
2.1 AVGRÄNSNING	5
2.2 FRÅGESTÄLLNINGAR	5
3. METOD.....	6
3.1 VAL AV METOD	6
3.2 URVAL AV GRUNDSKOLOR.....	6
3.3 URVAL AV RESPONDENTER	7
3.4 GENOMFÖRANDE.....	7
3.5 ANALYS	7
4. RESULTAT	8
4.1 ENKÄTRESULTAT	8
4.1.1 Trafiksäkerhetspolicy.....	8
<i>4.1.1.1 Framgångsfaktorer.....</i>	<i>9</i>
<i>4.1.1.2 Behov av stöd.....</i>	<i>9</i>
4.1.2 Trafiksäkerhetsundervisning	10
<i>4.1.2.1 Framgångsfaktorer.....</i>	<i>11</i>
<i>4.1.2.2 Behov av stöd.....</i>	<i>12</i>
4.1.3 Trafikmiljö.....	13
<i>4.1.3.1 Framgångsfaktorer.....</i>	<i>14</i>
<i>4.1.3.2 Behov av stöd.....</i>	<i>15</i>
4.1.4 Kommunikation.....	16
<i>4.1.4.1 Kontinuitet och målgrupp</i>	<i>16</i>
<i>4.1.4.2 Informationskanaler och områden.....</i>	<i>17</i>
4.2 OBSERVATIONSRESULTAT	17
4.2.1 Styrdokument	17
4.2.2 Skolpolisverksamhet	18
4.2.3 Föräldraföreningar	19
4.2.4 Nyheter och ordlistor	20
5. SLUTSATSER.....	22
Bilaga 1. Enkätformulär	
Bilaga 2. Missivbrev	

1. INLEDNING

Trafikkontoret arbetar på många olika sätt för att barn i Stockholms stad ska ha en så säker, trygg och hälsosam trafikmiljö som möjligt*. För att erhålla mer kunskap om grundskolors trafiksäkerhetsarbete har NTF Stockholms län fått i uppdrag av Trafikkontoret Stockholms stad att genomföra föreliggande studie. Beställare vid Trafikkontoret har varit Åsa Lindgren och projektledare vid NTF Stockholms län har varit Jennie Averbj.

2. SYFTE

Syftet med denna studie var att undersöka ett urval av kommunala grundskolors arbete med och kommunikation av trafiksäkerhet i Stockholms stad samt deras upplevelser av behov av stöd och framgångsfaktorer i arbetet.

2.1 AVGRÄNSNING

Trafiksäkerhetsarbete avgränsas i denna studie till områdena trafiksäkerhetspolicy, trafiksäkerhetsundervisning och trafikmiljö.

2.2 FRÅGESTÄLLNINGAR

- Hur upplever skolorna arbetet med/utvecklingen av trafiksäkerhetspolicys och vad är de befintliga dokumenten inriktade på?
- Hur upplever skolorna sitt arbete med trafiksäkerhetsundervisning och trafikmiljö samt vilka metoder används i arbetet?
- Vad anser sig grundskolorna ha för framgångsfaktorer alternativt behov av stöd för att lyckas i arbetet med trafikpolicy, trafiksäkerhetsundervisning samt trafikmiljön runt skolan?
- Vad kommunicerar skolorna ut för information om trafiksäkerhet via deras externa hemsidor och hur upplever skolorna själva kommunikationen av ämnet?

* www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stockholmstrafiken/Trafiksakerhet/Barn-i-trafiken/ (20090612)

3. METOD

Nedan beskrivs metod, urval, genomförande samt analys av studien.

3.1 VAL AV METOD

Metoden för att genomföra studien baserades dels på en kvantitativ metod genom en tematiserad enkät samt en kvalitativ metod genom observationer.

Enkätformuläret (bilaga 1) arbetades fram utifrån fyra teman och med 22 frågeställningar som formulerades utifrån både fasta och öppna svarsalternativ. Observationerna genomfördes genom att kartlägga skolornas externa hemsidor utifrån information med koppling till trafik och trafiksäkerhet.

3.2 URVAL AV GRUNDSKOLOR

Urvalet av grundskolor till studien baserades utifrån ett strategiskt urval, det vill säga att skolorna valdes utifrån särskilda kriterier av betydelse för studien. Kriterierna i detta fall var grundskolor inom Stockholms stad som har kommit långt i processen med trafiksäkerhetsarbete och skolor som inte lyckats i samma utsträckning samt spridning av skolorna geografiskt i staden.

20 grundskolor valdes ut till studien och var följande:

- Alviksskolan
- Mälarhöjdens skola
- Askebysskolan
- Blommensbergsskolan
- Bromma Montessori skola
- Eiraskolan
- Enskede skola
- Essingeskolan
- Fruängens skola
- Matteusskolan
- Grimstaskola
- Hillelskolan
- Igelbäcksskolan
- Johan Skyttesskola
- Kämpetorpsskolan
- Mariaskolan
- Sandåkraskolan
- Smedslättskolan
- Västerholms friskola
- Ålstensskolan

3.3 URVAL AV RESPONDENTER

Urvalet av respondenter till enkätdelen baserades på ett strategiskt urval. Respondenterna var antingen rektorer eller trafiksäkerhetsansvariga på respektive skola, då de kunde anses ha den övergripande synen på trafiksäkerhetsarbete på skolan och därmed bra kunskap för att besvara enkäten.

3.4 GENOMFÖRANDE

Enkätformuläret (bilaga 1), missivbrev (bilaga 2) samt bifogat svarskuvert sändes per vanlig postgång adresserat till samtliga rektorer/trafiksäkerhetsansvariga på respektive skola, onsdagen den 9 september 2009. I medföljande missivbrev förklarades syftet med kartläggningen samt sista datum att besvara enkäten, som var fredagen den 25 september. Skolorna hade därmed cirka 2,5 veckor på sig att besvara enkäten. Samtliga svarskuvert som bifogades i utskicken numrerades för att vid behov kunna följa upp och påminna berörda skolor att besvara enkäten. De skolor som ej besvarade och återsände enkäten inom sista datumet, fick en skriftlig påminnelse samt återigen enkätformulär och svarskuvert sänt till sig. E-post sändes även ut som en extra påminnelse till två skolor som uppdragsgivaren, Trafikkontoret Stockholms stad, ansåg var av särskilt intresse att de deltog i studien.

Den 15:e och 16:e juni samt andra och tredje september 2009 genomfördes observationerna för att undersöka skolornas externa hemsidor. Detta genomfördes genom att grundligt läsa igenom samtliga menyer på respektive hemsida, då inga sökfunktioner fanns att tillgå på hemsidorna. Textavsnitt med koppling till valda observationskriterier som hittades, kopierades till ett nytt dokument för vidare hantering och analys av det.

3.5 ANALYS

Den kvantitativa datan från de fasta svarsalternativen i enkäten bearbetades och analyserades i Excel. Den kvalitativa textmassan från observationerna och de öppna svaren i enkätformuläret bearbetades och analyserades med hjälp av innehållsanalys. Innehållsanalys innebär att all textmassa läses igenom flera gånger för att erhålla en känsla av helheten. Meningar/stycken som innehåller viktig information för frågeställningarna plockas sedan ut för att i sin tur kodas och kategoriseras.

4. RESULTAT

Nedan presenteras det totala resultatet från enkäten och observationerna, presenterat var för sig. Resultatet från enkäten presenteras utifrån de fyra teman som återfinns i enkätformuläret samt utifrån underkategorier som framkom under innehållsanalysen. Resultatet från observationerna presenteras enbart utifrån de kategorier som framkom av innehållsanalysen.

4.1 ENKÄTRESULTAT

Sex* av de 20 tillfrågade skolorna valde att inte besvara enkäten. Nedanstående resultat baseras därmed på de övriga 14 skolor som valde att besvara enkäten.

4.1.1 Trafiksäkerhetspolicy

Fyra skolor (25 procent) angav att de hade någon form av upprättad trafiksäkerhetspolicy eller liknande styrdokument, medan tio skolor (75 procent) angav att de inte hade det.

Har Policy	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	4**	25 %
Nej	10***	75 %

Tabell 1. Har skolan någon upprättad trafiksäkerhetspolicy?

Huvudområden som berördes i skolornas befintliga trafiksäkerhetspolicys var miljö (få bort bilar runt skolan), samarbete med föräldraföreningen i frågor såsom ”gåbussar” samt arbete med skolpolis, parkeringsrutiner kring skolan samt föräldrastöd. Huvudområden som berördes var även utflykter och transporter under skoldagen samt rutiner kring föräldrar som lämnar sina barn på morgonen.

* Igelbäcksskolan, Fruängens skola, Enskede skola, Bromma Montessoriskola, Alviksskolan och Västerholms friskola

** Kämpetorpsskolan, Essingeskolan, Smedslättskolan och Mälarhöjdensskola

*** Johan skytteskola, Hillelskolan, Grimtaskolan, Matteusskolan, Eiraskolan, Ålstensskolan, Sandåkraskolan, Askebyskolan, Blommensbergsskolan och Mariaskolan

4.1.1.1 Framgångsfaktorer

Samtliga fyra skolor (100 procent) som besvarade att de hade någon form av upprättad trafiksäkerhetspolicy, ansåg även att den var framgångsrik och levande.

Framgångsrik policy	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	4*	100 %
Nej	0	0 %

Tabell 2. Anser du att skolan generellt sett har en framgångsrik trafiksäkerhetspolicy?

Gott samarbete

Orsakerna till att flertalet av skolorna ansåg att trafiksäkerhetspolicyn var levande och framgångsrik ansågs bero på skolans *goda samarbete* med brukare alternativt skolans samarbete med skolpoliser och föräldraföreningar:

”Att vi har ett aktivt samarbete med skolpoliser och en aktiv föräldraförening som har trafikfrågan som huvuduppgift.”
(Skola 17)

Tydlighet och förhållningssätt

Någon skola ansåg även att orsaken till den framgångsrika policyn berodde på skolans *tydliga regler* och *förhållningssätt* till dem.

4.1.1.2 Behov av stöd

Sju skolor (50 procent) ansåg att de behövde ytterligare stöd i arbetet med/utvecklingen av trafiksäkerhetspolicys och sju skolor (50 procent) ansåg att de inte hade behov av det.

Behov av stöd	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	7**	50 %
Nej	7***	50 %

Tabell 3. Anser du att skolan behöver ytterligare stöd i arbetet med/utvecklingen av trafiksäkerhetspolicy?

* Kämpetorpsskolan, Essingeskolan, Smedslättskolan och Mälarhöjdens skola

** Kämpetorpsskolan, Smedslättskolan, Mälarhöjdens skola, Ålstensskolan, Sandåkraskolan, Grimstaskolan och Askebyskolan

*** Johan Skytteskola, Blommensbergsskolan, Hillelskolan, Essingeskolan, Mariaskolan, Matteusskolan och Eiraskolan

Yttre, fysisk miljö

Några skolor ansåg att de behövde mer stöd i frågor som rörde den *yttre, fysiska miljön* i arbetet med/utvecklingen av trafiksäkerhetspolicy. Stödet som behövdes var allt från mer kunskap om skolans ansvar för trafiksäkerheten runt skolan, regelbunden genomgång av viktiga trafikregler och lagstiftning kopplat till trafikmiljön samt till hur gatunätet planeras runt skolan:

”Vi behöver stöd/hjälp när det gäller den yttre miljön. Hur gatunätet planeras och byggs upp kring skolan.”(Skola 17)

Delaktighet och samarbete

Någon skola ansåg att *polissamarbetet* eller kontakten med polisen behövde ske mer regelbundet. Några skolor angav också behov att få ytterligare stöd och *delaktighet* av samtliga lärare och skolsköterskor med flera för att få till stånd en policy och som också efterlevs:

”Lärarnas egen delaktighet är viktigt, skolsköterska etc.”(Skola 5)

4.1.2 Trafiksäkerhetsundervisning

Sju skolor (50 procent) ansåg att de generellt sett arbetade aktivt med trafiksäkerhetsundervisning och sju skolor (50 procent) ansåg att de inte gjorde det.

Aktiv undervisning	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	7*	50 %
Nej	7**	50 %

Tabell 4. Anser du att skolan generellt sett arbetar aktivt med trafiksäkerhetsundervisningen?

Kontinuitet och metoder i undervisningen

Flertalet av skolorna angav att trafiksäkerhetsundervisningen skedde genom *tillfälliga undervisningsdagar* under verksamhetsåret såsom temadagar alternativt att lärarna tog upp ämnet varje år i klasserna. Någon skola nämnde dock att trafiksäkerhetsundervisningen skedde i samband med *ordinarie undervisningen*. Några skolor nämnde också att skolan hade många olika årskurser, och därmed genomfördes undervisningen *på olika sätt och med olika kontinuitet*.

* Kämpetorpsskolan, Mälärhöjdensskola, Grimtaskolan, Essingeskolan, Mariaskolan, Matteusskolan och Eiraskolan

** Johan Skytteskola, Blommensbergsskolan, Hillelskolan, Askebyskolan, Sandåkraskolan, Ålstensskolan och Smedslättskolan

Någon skola nämnde konkret att de arbetade med *skolbarnens trafikkalender* i samtliga årskurser, medan en annan skola nämnde *samarbetet* mellan skola och brukare som metod samt att skolan hade *skolpolisverksamhet*. Någon annan skola menade på att de var en skola med mycket trafik runt omkring, där arbetet främst handlade om *praktisk övning och pedagogik* i vardagen:

”Vi är en innerstadsskola med mycket trafik kring skolan. Det är bokstavligen en överlevnadsfråga att de lär sig trafiksäkerhet. Det handlar mest om att praktiskt visa i vardagen hur man gör” (skola 10)

4.1.2.1 Framgångsfaktorer

Fem (71 procent) av de sju skolorna som besvarade att de bedrev aktiv trafiksäkerhetsundervisning ansåg även att den var framgångsrik. En skola (14 procent) ansåg att de inte hade framgångsrik undervisning.

Framgångsrik undervisning	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	5*	71 %
Nej	1**	14 %
Bortfall	1***	14 %

Tabell 5. Anser du att skolan bedriver framgångsrik trafiksäkerhetsundervisning?

Föräldraskap

Någon skola nämnde att framgångsfaktorn i undervisningen och därmed hos deras elevers beteenden berodde på att dessa barn bodde tillsammans med sin familj i innerstaden och hade därmed i hela sitt liv *lärt sig* att akta sig i trafiken. Någon annan skola ansåg mer uttalat att den framgångsrika trafiksäkerhetsundervisningen berodde på ett *gott samarbete med föräldrar*, då eleverna fick kunskap från två håll:

”Då *samarbetet mellan föräldrarna fungerar så bra är trafiksäkerheten något som barnen får med sig både i skolan och hemma*” (Skola 7)

* Kämpetorpsskolan, Mälarhöjdensskola, Essingeskolan, Mariaskolan och Matteusskolan

** Eiraskolan

*** Grimtaskolan

Skolpolisverksamhet

Några av skolorna ansåg att undervisningen var framgångsrik delvis beroende på att de hade *skolpolis* alternativt att skolpoliserna var en av de viktigaste faktorerna.

Säkerhetsrutiner

En skola angav att trafiksäkerhetsundervisningen var speciellt framgångsrik för de yngre eleverna. Orsaken till detta berodde på att det var en ren nödvändighet i *säkerhetsrutinerna*, på grund av stora barngrupper och få vuxna.

4.1.2.2 Behov av stöd

Åtta skolor (57 procent) ansåg sig ha behov av ytterligare stöd i trafiksäkerhetsundervisningen, medan fyra skolor (29 procent) ansåg att de inte hade behov av det.

Behov av stöd	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	8*	57 %
Nej	4**	29 %
Bortfall	2***	14 %

Tabell 6. Anser du att skolan behöver ytterligare stöd i trafiksäkerhetsundervisningen?

Material

Någon skola ansåg att bra *undervisningsmaterial* behövdes som ytterligare stöd i trafiksäkerhetsundervisning och noterade samtidigt att det undervisningsmaterialsstöd som idag saknades, fick skolan ta del av mer förr i tiden bland annat genom NTF.

Prioritet och ökad kompetens

Några skolor nämnde problemet att skolan/lärarna hade många arbetsuppgifter och många mål att nå i många ämnen, men ansåg ändå att skolan behövde ytterligare stöd i form av *ökad kompetens* och *kunskap* i trafik och trafiksäkerhet. En annan skola angav att det arbetades för lite med ämnet i skolan och att det bör påtalas ytterligare, då det är en viktig fråga, bör den också *prioriteras*:

”Vi har många mål att nå i många ämnen. Men vi behöver stöd i form av kompetens och kunskap vad gäller trafik”
(Skola 16)

* Kämpetorpsskolan, Mälarhöjdensskola, Grimtaskolan, Eiraskolan, Johan Skytteskola, Ålstensskolan, Sandåkraskolan och Askebyskolan

** Essingskolan, Mariaskolan, Matteusskolan och Hillelskolan

*** Smedslättskolan och Blommensbergsskolan

Samarbete med externa aktörer

Flertalet skolor ansåg att ytterligare *samarbete*, alternativt mer regelbundet samarbete behövdes med *polisen och/eller andra aktörer* inom området, delvis på grund av att eleverna då tar det på större allvar. Vissa skolor poängterade att detta samarbete främst behövdes för årskurs tre elever, som tidigare hade funnits, och som nu försvunnit helt:

”...Vi behöver stöd och hjälp från de som jobbar aktivt med detta t.ex. polisen” (skola 12)

4.1.3 Trafikmiljö

Sju skolor (50 procent) ansåg att de generellt sett arbetade aktivt för att förbättra trafikmiljön kring skolan och sju skolor (50 procent) ansåg att de inte gjorde det.

Aktivt arbete av trafikmiljön	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	7*	50 %
Nej	7**	50 %

Tabell 7. Anser du att skolan arbetar aktivt för att förbättra trafikmiljön runt skolan?

Bilfritt område

Majoriteten av skolorna nämnde att de som metod för att förbättra trafikmiljön, arbetade för att *få ner antalet bilar under morgonrusningen*. De arbetade utifrån metoder såsom särskilda avlämningsplatser en bit från skolan, vandrande skolbussar, samarbete med andra närliggande skolor alternativt föräldraföreningen:

”Vi samarbetar med föräldraföreningen för att få till stånd en så bilfri morgonrutin som möjligt (Skola 17)

Kontakt med myndigheter/staden

Några skolor hade via möten med föräldraföreningen och föräldraråd *kontaktat myndigheter* såsom Vägverket och andra berörda myndigheter för att förbättra trafikmiljön runt skolan. Någon annan

* Mälarhöjdensskola, Grimstaskolan, Essingskolan, Blommensbergsskolan, Smedslättskolan, Ålstensskolan och Eiraskolan

** Kämpetorpsskolan, Mariaskolan, Matteusskolan, Hillelskolan, Askebyskolan, Sandåkraskolan och Johan Skytteskola

skola nämnde ett *nära samarbete med Trafikkontoret* som en metod de använde sig av, genom exempelvis att skolan deltar i kampanjer som anordnades av dem.

Trafiktekniska åtgärder

Några skolor använde *trafiktekniska åtgärder* som metod i arbetet för en säkrare trafikmiljö, såsom befintliga bommar och skyltar.

Skolpolis, information och pedagogik

Några skolor använde *skolpoliserna* som hjälp i arbetet för förbättrad trafikmiljö kring skolan. Någon annan skola arbetade med *information till föräldrarna* samt genom att *praktiskt vistas ute* med barnen i trafik och samhälle.

4.1.3.1 Framgångsfaktorer

Fem (71 procent) av de sju skolorna som angav att de aktivt arbetade med förbättringar av trafikmiljön runt skolan ansåg även att de arbetade framgångsrikt med det. Två skolor (29 procent) ansåg att de inte lyckats framgångsrikt med arbetet.

Framgångsrikt arbete med trafikmiljön	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	5*	71 %
Nej	2**	29 %

Tabell 8. Anser du att skolan generellt sett arbetar framgångsrikt med att förbättra trafikmiljön runt skolan?

Stöd från föräldraföreningen och Trafikkontoret

Någon skola ansåg att faktorerna bakom det lyckade resultatet i förbättrad trafikmiljö kring skolan berodde på att skolan hade stort stöd av alternativt nära kontakt med föräldraföreningen samt Trafikkontoret:

”Vi har stort stöd av föräldraföreningen och Trafikkontoret...” (Skola 13)

* Grimstaskolan, Essingeskolan, Smedslättskolan, Ålstensskolan och Eiraskolan

** Mälarhöjdensskola och Blommensbergsskolan,

Praktisk pedagogik och skolpolisverksamhet

Framgångsfaktor som också framkom var lärarnas arbete med barnen ute i trafik och samhälle, det vill säga mer praktisk övning i verkliga livet samt arbetet med skolpolisverksamheten.

Avlämningsplatser

Någon skola nämnde att en framgångsfaktor i arbetet var att det fanns särskilda avlämningsplatser för biltrafik som var placerade en bit från skolan.

4.1.3.2 Behov av stöd

Elva (79 procent) skolor ansåg att skolan behövde ytterligare stöd i arbetet med att förbättra trafikmiljön runt skolan och tre skolor (21 procent) ansåg att de inte behövde det.

Behov av stöd	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	11*	79 %
Nej	3**	21 %

Tabell 9. Anser du att skolan behöver ytterligare stöd i arbetet för trafiksäker miljö runt skolan?

Information och kommunikation

Några skolor ansåg att de behövde ytterligare stöd kring olika former av *information och kommunikation* för att förbättra trafikmiljön kring skolan. Någon skola önskade stöd angående mopedinformation och någon annan skola stöd kring kommunikationen till elever och till förbipasserande fordon.

Någon skola önskade ökad samordning mellan Gatukontor, Stadsdelsförvaltning, skola och föräldrar. Några skolor önskade kommunikation med någon kunnig person genom till exempel besök alternativt att utbyta tankar med, då många frågor kring trafikmiljön uppkom kontinuerligt:

”Skulle behöva någon att bolla tankar med eftersom föräldrarna har mycket frågor angående trafikmiljön” (Skola 2)

* Mälarhöjdensskola, Grimstaskolan, Blommensbergsskolan, Smedslättskolan, Ålstensskolan, Eiraskolan, Kämpetorpsskolan, Mariaskolan, Askebyskolan, Sandåkraskolan och Johan skytteskola

** Essingeskolan, Matteusskolan och Hillelskolan

Trafiktekniska åtgärder

Några skolor önskade stöd i form av allmänna trafiktekniska åtgärder såsom mer gupp och mer skyltar. Önskan om ”skola 30” målat i asfalten, fler trafiksignaler samt tillgång till sand för halkbekämpning nämndes också.

Många skolor hade behov av stöd kopplat till detta område, men mer inriktat på specifika sakfrågor i närmiljön i anslutning till skolan, till exempel vid specifika gator etc. Någon skola nämnde att cykelvägarna var farliga vid specifika övergångsställen och en annan att gatorna kring skolan var smala samt problem med omålade övergångsställen vid specifika platser.

Trafiksituationen runt skolan

Några skolor nämnde trafiksituationen runt skolan, framförallt på morgnarna, som ett problem som behövde en lösning. De ansåg att behov förelåg att arbeta med bilisternas hänsynstagande av skolpoliser samt att antalet parkeringsplatser var för få och att möjligheterna till bilkörning runt skolan borde förändras:

... ”Vi har dåligt med parkeringsplatser och det finns inte utrymmer att skapa fler...” (Skola 17)

4.1.4 Kommunikation

4.1.4.1 Kontinuitet och målgrupp

Åtta skolor (57 procent) ansåg att de regelbundet kommunicerade ut trafiksäkerhet, och sex skolor (43 procent) att de inte gjorde det. Samtliga skolor utom en svarade att elever och föräldrar var den huvudsakliga målgruppen med informationen. En annan skolas huvudsakliga målgrupp var passerande trafik. En skola kommenterade även i sammanhanget att den regelbundna kommunikationen enbart gavs till elever.

Kommunicerar trafiksäkerhet	Antal skolor	Skolor i procent
Ja	8*	57 %
Nej	6**	43 %

Tabell 10. Anser du att skolan regelbundet kommunicerar ut trafiksäkerhetsinformation?

* Essingeskolan, Mälarhöjdens skola, Grimstaskolan, Blommensbergsskolan, Smedslättskolan, Ålstensskolan, Eiraskolan och Matteusskolan

** Hilleskolan, Kämpetorpsskolan, Mariaskolan, Askebyskolan, Sandåkraskolan och Johan Skytteskola

4.1.4.2 Informationskanaler och områden

Några skolor angav att hem- och veckobrev, hemsidan och föräldramöten och föräldraföreningen var de kanaler som skolan främst använde sig av för att nå ut med trafiksäkerhetsinformation. Andra kanaler var via utskick samt anslag. Någon skola nämnde även att de hade använt sig av Vägverksrepresentanter som kanal under olika former av informationstillfällen.

Områden som flertalet skolor främst informerade om var inom cykelområdet, det vill säga information om cykelhjälm, cykelregler såsom vilken årskurs eleverna fick börja cykla till och från skolan samt cyklar generellt. Andra områden som nämndes var miljö/närmiljö/trygg skolväg, moped, skolpolisernas funktion, regler kring morgnarna samt till och från andra aktiviteter samt transporter.

4.2 OBSERVATIONSRISULTAT

Sex skolor* hade ingen redovisad trafiksäkerhetsinformation på hemsidorna. Nedanstående resultat baseras därmed på de övriga 14 skolor som hade någon form av trafiksäkerhetsinformation tillgänglig vid de aktuella observationstillfällena.

4.2.1 Styrdokument

Majoriteten av skolorna hade styrdokument med koppling till trafik och trafiksäkerhet samt regler kring området, som fanns tillgängliga, antingen helt eller delvis på hemsidorna. Styrdokument som fanns tillgängliga var skolornas trivselregler, ordningsregler samt värdegrund.

Fordonsfritt område

Majoriteten av skolorna hade på grund av olycksfalls- och skaderisken en regel om att skolgården skulle vara ett fordonsfritt område under skoltid och några av skolorna nämnde i sammanhanget även regler kring parkering av fordon:

”Vi vill att alla ska trivas och utvecklas i trygg miljö!.../Hos oss parkerar vi cykeln/mopeden på angivna områden och låter skolgården vara ett fordonsfritt område (Skola 2)

* Askebyskolan, Blommensbergsskolan, Hillelskolan, Igelbäcksskolan, Mariaskolan och Västerholmsfriskola.

Säker cykling

Vissa skolor hade en regel/rekommendation om cykling till och från skolan. Några skolor utvecklade även regeln med hjälmkrav och/eller att cykling var tillåtet från särskild årskurs alternativt med vuxet sällskap:

"Vi rekommenderar att barnen inte tillåts cykla själva till och från skolan, då barnens syn och hörsel inte är fullt utvecklade för än vid 12 års ålder (Skola 1)

Området utanför skolan

En regel om att inte vistas utanför skolans område under skol- och fritidshemstid, alternativt att gå vid skolans parkeringsinfarter etc. var också vanligt förekommande i styrdokumentet:

"I X skolan har de vuxna ansvar för min säkerhet!.../ Jag stannar inom skolans område under skoltid och fritidshemstid"
(Skola 12)

4.2.2 Skolpolisverksamhet

Flera skolor hade information om skolpolisverksamheten antingen direkt på hemsidorna eller via en länk till föräldraföreningens egen hemsida.

Föräldraförening

Några få skolor presenterade skolpolisverksamheten och dess innebörd via skolans föräldraförening som fanns i anslutning till skolans hemsida. Där presenterades hur föräldraföreningarna deltog i verksamheten med föräldrastöd, utveckling av verksamheten alternativt påverka att få tillbaka skolpoliserna:

"Trafikgruppen inom föräldraföreningen X arrangerar föräldrastödet för skolpoliserna. Två föräldrar står varje morgon på plats mellan 7.45 och 8.10!.../orangea bindlar och lappar med "trafikvett" att dela ut till de bilister som man tycker behöver det finns..." (Skola 13)

Beskrivning av verksamheten

Någon skola hade information om var skolpoliserna verkar, vilka elever som är skolpoliser samt vilka som ansvarar för utbildningen av dem:

”Elever i årskurs 6 är skolpoliser och de bevakar två övergångsställen utefter x vägen/.../I slutet av varje vårtermin utbildas nya skolpoliser i årskurs fem. Trafikpolisen i Stockholm är med vid utbildningstillfällena... (Skola 16)

En annan skola presenterade skolpolisverksamheten i få ord, men istället i flertalet bilder samt en uppskattande mening om de elever som arbetar:

”Skolpoliserna i X utför ett mycket uppskattat jobb både från föräldrar och elever. Trots att skolpoliserna går upp tidigare än vanligt i ur och skur, kallt eller varmt så är det nästan aldrig något ’gnäll’” (Skola 6)

Några skolor nämnde skolpolisverksamheten i samband med rektors månadsbrev, under ”från a-ö” samt under trafikinformationsmeny. Där förklarades vilken målgrupp skolpolisen arbetade för alternativt vad skolpoliserna hade för uppgift samt hur bilister/föräldrar bör bemöta dem:

”Fortsätt gärna lämna/hämta på X IP eftersom det är stökigt i området. Det målade övergångsstället är inte på plats och skolpoliserna känner sig kanske osäkra. KOM IHÅG ATT SKOLPOLISERNA INTE ANSVARAR FÖR SÄKERHETEN UTAN FINNS BARA PÅ PLATS FÖR ATT HJÄLPA OSS” (Skola 9)

4.2.3 Föräldraföreningar

Flera skolor hade information om föräldraföreningarnas verksamhet, där trafiksäkerhet i vissa fall fanns med som en aspekt i deras arbete. Några av skolorna hade en egen meny för föräldraföreningarna på hemsidorna och några andra skolor hade en länk till föräldraföreningarnas egna hemsidor.

Målbeskrivning

Flertalet av föräldraföreningarna kommunicerade ut att de hade som uttalat mål alternativt som strategi att verka för ökad trafiksäkerhet vid och omkring skolan samt vägen till barnens skola:

”Att verka för en trafiksäker närmiljö för våra barn” (Skola 7)

Arbetsgrupper

Några få skolors föräldraföreningar informerade om att de hade specifika arbetsgrupper för ökad trafiksäkerhet. Några andra skolors föräldraföreningar utlyste istället önskan om att starta trafiksäkerhetsgrupper genom nyhets- och månadsbrev, som fanns tillgängliga på hemsidan. De redan befintliga arbetsgrupperna informerade att de arbetade för att förbättra trafiksäkerheten vid och på väg till skolan genom olika aktiviteter, såsom kontakt med myndigheter, organisering av föräldrastödet till skolpolisverksamheten, arrangemang av olika kampanjer såsom gå till skolan tävlingar, bilfri september m.m.:

”Trafikgruppen är X föräldraförenings intressegrupp för trafiksäkerhetsfrågor. Vi organiserar föräldrastödet till skolpoliserna och jobbar även med att hitta andra sätt att förbättra trafiksäkerheten vid och på väg till skolan till exempel genom olika aktiviteter, kontakt med myndigheter och diskussioner med skolläring och föräldrar” (Skola 15)

Kommunikationssätt

Några skolors föräldraföreningar kommunicerade trafiksäkerhet genom antingen månadsbrev, skrivelser, protokoll alternativt hade en egen meny på hemsidan benämnd trafikfrågor som fanns tillgängliga på hemsidan. Informationen via dessa kanaler belyste områden som vandrande skolbussar, säker skolväg, skolpolis, införande av 30 zoner, cykelvett, hastighetsmätningar utanför skolan. Gemensamt för dessa frågor och projekt var att föräldraföreningarna antingen hade genomfört dem, var engagerade i/hade som tanke att engagera sig i eller som bedömdes som ett problem som behövde agendasättas:

...”Barn ses cykla utan hjälm, skjutsar på pakethållaren, cyklar både två och tre i bredd. Lärare har pratat med eleverna angående cykelvett. Prata om detta hemma också för att förhindra att en olycka inträffar” (Skola 17)

4.2.4 Nyheter och ordlistor

Flertalet skolor hade information kopplat till trafik och trafiksäkerhet under olika benämnda menyer, såsom ”rektorns månadsbrev”, ”från A till Ö”, ”aktuellt”, ”föräldrainformation” samt ”ABC- ordlista för föräldrar”.

Beskrivande information

Informationen under ”från A till Ö” och ”ABC-ordlistan för föräldrar” fungerade som ordlistefunktion och bestod av begrepp av beskrivande karaktär och vad skolan rekommenderade alternativt hade för regler kring det aktuella begreppet. Begrepp med koppling till trafik och

trafiksäkerhet som förekom, var skolpolisverksamhet, vandrande skolbuss, nollvisionen och övergångsställen:

”Vandrande skolbuss= Familjer som bor nära varandra bör/kan samverka för att låta eleverna gå i vandrande skolbuss på mornarna. Som förälder följer/går man då med ’bussen’, kanske en dag i veckan” (Skola 13)

Nyhetsinformation

Aktuellt menyerna, föräldrainformationen samt rektorns nyhetsbrev behandlande information som var av mer aktuell/nyhetskaraktär inom trafiksäkerhet. Information som berördes var nya cykelställ vid skolan, cykling i samband med skolstart, att skolpolisverksamheten startar ett visst datum samt aktuella vägarbeten som påverkar säkerheten vid skolan under en viss tid m.m.:

”Vi får då och då frågan hur vi ställer oss till att elever cyklar till och från X skolan. Eftersom forskningsresultat visar att barn inte är mogna att cykla i trafiken före tolvårsåldern, är vårt svar att inga elever i f-6 bör ta cykeln till skolan. Vår inställning måste dock betraktas som en rekommendation. Ansvaret för ett beslut om att en elev skall få cykla till och från skolan ligger hos vårdnadshavaren” (Skola 5)

5. SLUTSATSER

▪ Trafiksäkerhetspolicy

Fyra skolor (25 procent) angav att de hade någon form av upprättad trafiksäkerhetspolicy, varav samtliga skolor ansåg att den var framgångsrik. Sju skolor (50 procent) ansåg att de behövde ytterligare stöd i arbetet/utvecklingen av policy. Huvudområden som berördes i de fyra skolornas befintliga policys var:

- Samarbete föräldraförening alternativt föräldrastöd i frågor såsom ”gåbussar”
- Utflykter och transporter under skoltid
- Arbete med skolpolis
- Parkeringsrutiner kring skolan/ rutiner kring lämning av barn på morgonen/miljö

▪ Trafiksäkerhetsundervisning

Sju skolor (50 procent) angav att de generellt sett arbetade aktivt med trafiksäkerhetsundervisning, varav fem av skolorna (71 procent) ansåg att undervisningen var framgångsrik. Åtta skolor (57 procent) ansåg att de hade behov av ytterligare stöd i arbetet. Metoder som användes i undervisningen skedde genom:

- Tillfällig undervisning genom temadagar och kontinuerlig undervisning i ordinarie undervisning
- Praktisk och teoretisk undervisning genom barnens trafikkalender och praktisk övning i trafiken
- Samarbete skola och brukare
- Skolpolisverksamhet

▪ Trafikmiljö

Sju skolor (50 procent) angav att de generellt sett arbetade aktivt med att förbättra trafikmiljön kring skolan, varav fem av skolorna (71 procent) ansåg att arbetet var framgångsrikt. Elva skolor (79 procent) ansåg att de hade behov av ytterligare stöd i arbetet. Metoder som användes för att förbättra trafikmiljön skedde genom:

- Bilfritt område genom vandrande skolbussar, avlämningsplatser, samarbete med närliggande skolor och föräldraförening
- Trafiktekniska lösningar genom bommar och skyltar
- Skolpolisverksamhet
- Praktisk pedagogik genom att vistas ute i trafik och samhälle
- Information till föräldrar
- Kontakt och samarbete med myndigheter och staden

▪ Framgångsfaktorer i trafiksäkerhetsarbetet

Trafiksäkerhetspolicys:

- Gott samarbete mellan skola, skolpolis, brukare och föräldraföreningar
- Tydlighet och bra förhållningssätt till regler

Trafiksäkerhetsundervisning:

- Gott samarbete med föräldrar
- Skolpolisens arbete
- Nödvändighet i säkerhetsrutinerna, på grund av få vuxna och många barn

Trafikmiljö:

- Särskilda avlämningsplatser för bilar
- Stöd från/nära kontakt med föräldraförening och Trafikkontoret
- Praktisk pedagogik genom övning med barnen i trafik och samhälle
- Skolpolisens arbete

▪ Behov av stöd i trafiksäkerhetsarbetet

Trafiksäkerhetspolicys:

- Stöd i frågor som berör den yttre fysiska miljön såsom kunskap kring skolans ansvar för trafiksäkerheten runt skolan och hur gatunätet planeras kring skolan.
- Delaktighet från hela lärarkåren samt ytterligare samarbete med polisen

Trafiksäkerhetsundervisning:

- Tillgång till bra undervisningsmaterial
- Ökad kompetens och prioritering av frågorna
- Ytterligare samarbete med externa aktörer

Trafikmiljö:

- Stöd i frågor om information/kommunikation, dels kring olika ämnen men också olika målgrupper
- Mer trafiktekniska lösningar såsom gupp, skyltar, trafiksignaler, skola 30 målat i asfalten
- Stöd i riktade specifika sakfrågor i närmiljön i anslutning till skolan såsom särskilda cykelvägar, övergångsställen m.m.
- Stöd i trafiksituationen kring skolan

▪ Kommunikation av trafiksäkerhet

Åtta skolor (57 procent) ansåg att de regelbundet kommunicerade ut trafiksäkerhetsinformation. Främsta målgruppen med informationen var föräldrar och elever, men även passerande trafik. Kommunikationskanalerna var hem/veckobrev, hemsidan, föräldramöten/föräldraföreningen och områdena som främst kommunicerades ut om var cykelfrågor.

Observationerna av skolornas hemsidor visade att skolorna kommunicerade ut trafik och trafiksäkerhetsrelaterade ämnen via olika styrdokument innehållande ”regelföreskrifter” om olika områden kopplat till trafiksäkerhet, föräldraföreningar som arbetade med trafiksäkerhetsfrågor genom bland annat riktade mål och strategier, arbetsgrupper m.m., skolpolisverksamheten och beskrivning av dess innebörd samt nyhetsinformation och beskrivande information, det vill säga information om bland annat aktuella vägarbeten i anslutning till skolan samt beskrivning av specifika trafiksäkerhetsbegrepp.



Enkätformulär- Trafiksäkerhet i skolan

1. TRAFIKSÄKERHETSPOLICY

1.1 Har skolan någon upprättad trafiksäkerhetspolicy?

- Ja
- Nej

1.2 Om ja på fråga 1.1, Vilka huvudområden berörs inom policyn?

1.3 Anser du att skolan generellt sett har en framgångsrik och ”levande” trafiksäkerhetspolicy?

- Ja
- Nej

1.4 Om ja på fråga 1.3, Vilka faktorer anser du att det beror på?

1.5 Anser du att skolan behöver ytterligare stöd i arbetet med/utvecklingen av trafiksäkerhetspolicy?

- Ja
- Nej

1.6 Om ja på fråga 1.5, Beskriv vad och hur?

2. TRAFIKSÄKERHETSUNDERVISNING

2.1 Anser du att skolan generellt sett arbetar aktivt med trafiksäkerhetsundervisning?

- Ja
- Nej

2.2 Om ja på fråga 2.1, Vilka metoder/tillvägagångssätt använder ni er av i arbetet?

2.3 Anser du att skolan generellt sett bedriver *framgångsrik* trafiksäkerhetsundervisning?

- Ja
- Nej

2.4 Om ja på fråga 2.3, Vilka faktorer anser du att beror det på?

2.5 Anser du att skolan behöver ytterligare stöd i trafiksäkerhetsundervisningen?

- Ja
- Nej

2.6 Om ja på fråga 2.5, Beskriv vad och hur?

3. TRAFIKMILJÖ

3.1 Anser du att skolan generellt sett arbetar aktivt för att förbättra trafikmiljön runt skolan?

- Ja
- Nej

3.2 Om ja på fråga 3.1, Vilka metoder/tillvägagångssätt använder ni er av i arbetet?

3.3 Anser du att skolan generellt sett arbetar framgångsrikt för att förbättra trafikmiljön runt skolan?

- Ja
- Nej

3.4 Om ja på fråga 3.3, Vilka faktorer anser du att beror det på?

3.5 Anser du att skolan behöver ytterligare stöd i arbetet för trafiksäker miljö runt skolan?

- Ja
- Nej

3.6 Om ja på fråga 3.5, Beskriv vad och hur?

4. KOMMUNIKATION

4.1 Anser du att skolan regelbundet kommunicerar ut trafiksäkerhetsinformation?

- Ja

Nej

4.2 Om ja på fråga 4.1, Vilka kanaler använder skolan sig främst av för att nå ut med trafiksäkerhetsinformation?

4.3 Om ja på fråga 4.1 , Vilka områden inom trafiksäkerhet informerar skolan främst om?

4.4 Om ja på fråga 4.1, Vem/ vilka är skolans huvudsakliga målgrupp med trafiksäkerhetsinformationen?

Tack för ditt svar!



Bilaga 2

Till rektor eller trafiksäkerhetsansvarig vid skolan

Hej!

NTF Stockholms län har fått i uppdrag av Trafikkontoret, Stockholms stad att kartlägga trafiksäkerhetsarbetet i ett urval av grundskolor inom Stockholms Stad. Syftet med kartläggningen är att få kunskaper hur trafiksäkerhetsarbetet ser ut samt vilket stöd som behövs alternativt vilka framgångsfaktorer som krävs för ett framgångsrikt arbete i skolan. Detta genomförs bland annat för att Trafikkontoret ska kunna bidra med eventuellt ytterligare stöd till skolorna framöver.

Bifogat finns ett enkätformulär som vi vänligen ber dig som rektor alternativt trafiksäkerhetsansvarig på skolan med övergripande syn, att fylla i och sända tillbaka i bifogat svarskuvert, senast *fredagen den 25 september* (kuverten är märkta med ett nummer för att kunna genomföra korrekta påminnelser). Ditt svar är viktigt!

Med stort tack på förhand!

Vid frågor kontakta undertecknad.

Med vänlig hälsning

Jennie Averby
Projektledare och folkhälsovetare
NTF Stockholms län

08-705 59 44
jennie.averby@ntf.se

Rapporter och annan information finns att hämta
i utskriftsvänligt format på
www.ntf.se/stockholm

NTF är en ideell trafiksäkerhetsorganisation.
Vi är partipolitiskt obundna och arbetar för allas rätt till en trygg och säker trafik
NTF = Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande