

# Trafikpolitikker på skoler – erfaringsopsamling

Jimmy Valentin Lukassen  
Trafikplanlægger, Via Trafik  
jvl@viatrafik.dk

*En lang række skoler har vedtaget en trafikpolitik. Politikken fokuserer på adfærd og fælles ansvar frem for kun at fokusere på fysiske ændringer. Via Trafik har opsamlet skolernes erfaringer med processen gennem en spørgeundersøgelse blandt 750 skoler samt efterfølgende interviews. De gode eksempler er sammenfattet i en erfaringsopsamling, som primært er rettet mod skolerne, men som også med fordel kan læses af medarbejdere hos kommuner, som samarbejder med skolerne om trafikale forhold.*

## Hvorfor udarbejde en trafikpolitik?

Mange skoler oplever problemer med biltrafikken – blandt andet om morgenen. Det fører ofte til, at skole og forældre beder kommunen om at forbedre forholdene, fx med bump eller større parkeringspladser. Men ofte er fysiske anlæg ikke løsningen på problemerne. I stedet er der behov for en ændret adfærd, hvor flere elever cykler eller går til skole, og hvor forældre i biler viser større hensyn.

Det kan opnås gennem en trafikpolitik. Formålet med en trafikpolitik er typisk at få alle grupper af aktører til at tage ansvar for at forbedre forholdene. Forældre i bil kan sørge for at parkere hensynsfuldt om morgenen, mens skolen kan sørge for, at eleverne lærer at færdes sikkert i trafikken, og at lærerne fungerer som gode rollemodeller. Kommunen har et ansvar for at skabe gode fysiske rammer.

Gennem en undersøgelse på ca. 750 skoler har Via Trafik indsamlet gode og dårlige erfaringer med trafiktiltag på skolerne. Undersøgelsen har dels fokuseret på processen bag udarbejdelse af en trafikpolitik samt opfølgningen i form af konkrete tiltag. Resultaterne er samlet i en erfaringsopsamling, hvor skoler og kommuner kan hente inspiration til arbejdet med en trafikpolitik.

744 skoler deltog i undersøgelsen

273 skoler havde en trafikpolitik

471 skoler havde ikke en politik men har gennemført konkrete trafiktiltag

8 ud af 10 skoler med en politik har oplevet en positiv effekt

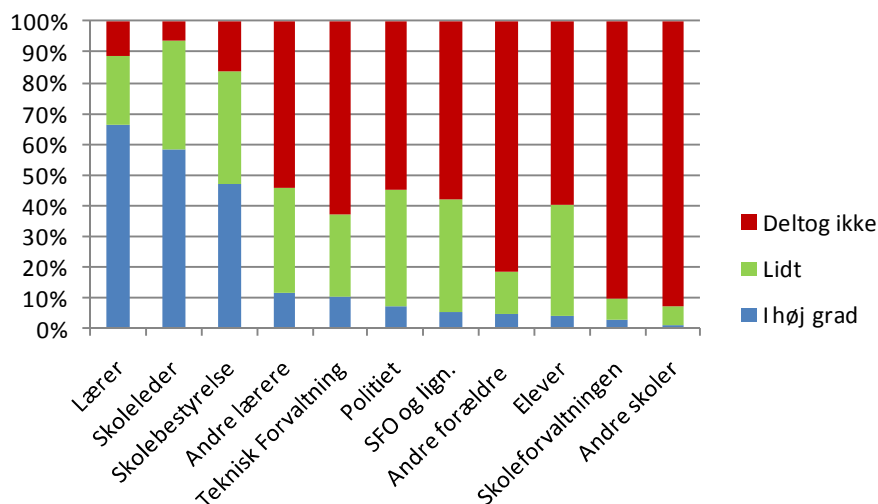
Effekten er ofte mere hensynsfuld adfærd eller flere cyklende elever

## Hvem skal være med?

Det er afgørende for politikken, at skolen har en ildsjæl, som er den daglige drivkraft. Det er typisk skolens færdselskontaktlærer.

Det er næppe muligt at tvinge nogen til at være ildsjæl, men skole og kommune kan sørge for, at betingelserne er gode. Skolen kan sikre, at der bliver afsat

ekstra timer til lærerens arbejde med trafikpolitikken. De deltagende skoler har typisk afsat op til 50 timer. Ligeledes kan læreren komme på et kursus, så læreren bliver klædt bedst muligt på til opgaven. Kommunen kan forbedre lærerens vilkår ved at give trafikfaglig sparring og eventuelt formidle et samarbejde med andre skoler. Ligeledes kan kommunen dække omkostningerne ved arbejdet og eventuelt finansiere udflugter for elever, som deltager i et konkret trafiktiltag.



*Involveringen af de enkelte aktører i udarbejdelsen af skolernes trafikpolitik.*

Skolelederen skal følge med i det daglige arbejde med trafikpolitikken og sikre formidlingen til alle lærere. Skolebestyrelsen bør godkende politikken og hjælpe med formidlingen til de øvrige forældre.

Herudover kan politiet samt øvrige lærere, forældre og elever inddrages. Politiet kan fx have kendskab til gode eksempler fra andre skoler inden for politikredsen.

### **Kommunens rolle**

Undersøgelsen har vist gode og dårlige eksempler på inddragelse af Teknisk Forvaltning i udarbejdelse af trafikpolitikken. Karakteristisk for de gode eksempler er, at skolen har haft én fast kontaktperson, som har godt kendskab til problemstillingerne lokalt på skolen.

Karakteristisk for de dårlige eksempler er, at personen i Teknisk Forvaltning ikke har haft tilstrækkeligt kendskab til trafikpolitikker generelt og derfor ikke har kunnet vejlede skolen. Et andet eksempel på dårligt samarbejde er, at skolen har ønsket fysiske tiltag finansieret af kommunen, og at Teknisk Forvaltning ikke har haft mulighed for at efterkomme ønsket. Derfor er det vigtigt, at kommunen og skolen fra starten afstemmer forventningerne omkring økonomi.

De fleste skoler har hverken inddraget Teknisk Forvaltning eller Skoleforvaltningen i udarbejdelsen af trafikpolitikken. Dermed er skolerne gået glip af vigtigt input fra kommunen.

## Politikkens indhold og tidsforløb

Det konkrete indhold i trafikpolitikken skal afspejle de lokale problemstillinger og ønsker. Derfor må der nødvendigvis være forskel fra politik til politik. Mange skoler i undersøgelsen har haft som formål at forbedre de kaotiske forhold foran skolen om morgenen – og den mest udbredte effekt af trafikpolitikkerne er, at der er skabt en mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken.

Men selv om skolen har fokus på forbedring af trafikken om morgenen, er det vigtigt også at tænke andre aspekter, fx undervisning og fremme af cykeltrafik generelt, ind i trafikpolitikken. En række skoler i undersøgelsen har valgt at tage udgangspunkt i en skabelon, som er udarbejdet af Rådet for Sikker Trafik. Det har givet gode politikker, som spænder bredt over flere emner.

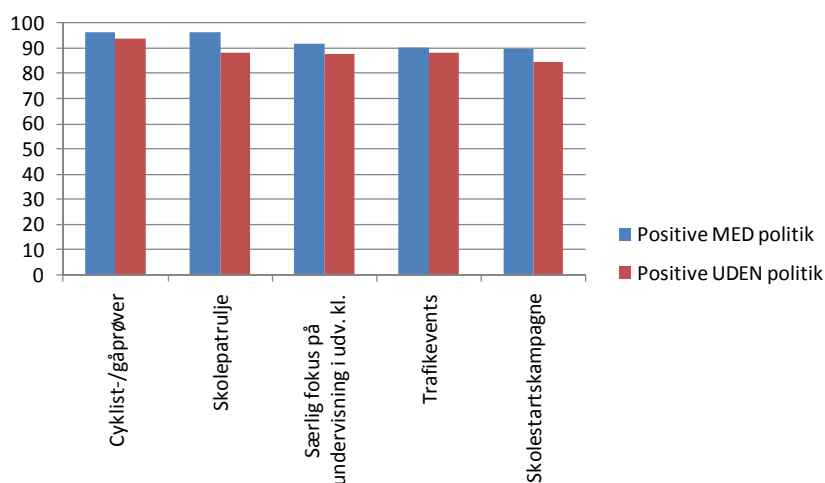
Nogle skoler har haft stor gavn af at deltage i en proces, hvor flere skoler har udarbejdet trafikpolitikker sideløbende. Det giver mulighed for at trække på erfaringerne på nogle af de andre skoler eller "låne" de gode idéer. Et sådant sideløbende arbejde bør koordineres af kommunen.

Det er karakteristisk for de gode politikker, at de er færdiggjort inden for et halvt år – og at de er vedtaget af skolebestyrelsen. Det kan også være med til at sikre bredt ejerskab, hvis trafikpolitikken sendes i "høring", fx blandt andre politiet, forældre, lærere, elever osv.

Erfaringsopsamlingen indeholder en tjekliste for processen bag en trafikpolitik samt for den nødvendige formidling og opfølgning efter at politikken er vedtaget.

## Opfølgning

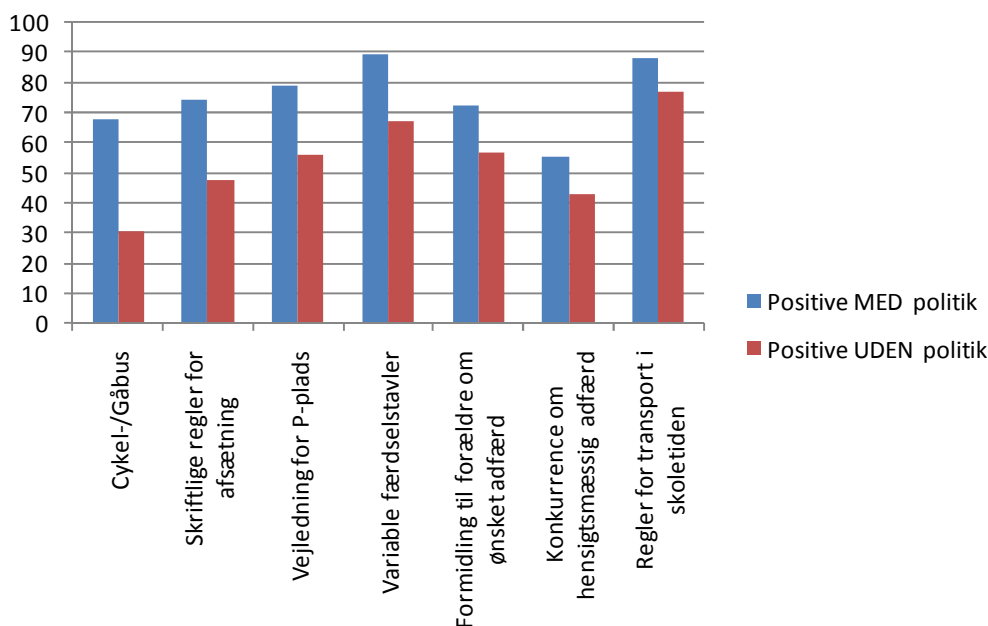
For at opnå en god effekt af trafikpolitikken er det nødvendigt at følge op med konkrete tiltag. De største effekter opnås gennem de "traditionelle" tiltag, som gennemføres år for år på landsplan, og hvor der foreligger gennemarbejdede manualer. Det kan fx være gå- og cyklistprøver, skolepatrulje eller skolestartskampagner.



*De tiltag, som de deltagende skoler har oplevet størst effekt med (Y-aksen angiver procent af de adspurgte, der har oplevet positiv effekt).*

Undersøgelsen viser ingen tendens til, at disse gennemprøvede tiltag skulle give en større effekt på skoler med en trafikpolitik i forhold til skoler uden en trafikpolitik.

Til gengæld tyder det på, at nogle af de mindre gennemprøvede tiltag giver størst effekt, hvis skolen har en trafikpolitik. Det gælder især tiltag, som omfatter regler og vejledning for forældrenes adfærd ved skolerne.



De tiltag, hvor der er størst forskel i den oplevede effekt på henholdsvis skoler med og uden en trafikpolitik.

(Y-aksen angiver procent af de adspurgte, der har oplevet positiv effekt).

Ud fra skolernes besvarelser anbefales det derfor at starte med de "lette" tiltag og supplere med de øvrige tiltag.

Jo mindre afprøvede tiltagene er, jo vigtigere bliver det at søge vejledning blandt andre skoler eller hos kommunen, som måske har kendskab til erfaringer fra andre steder. Flere skoler har i den forbindelse haft succes med at oprette et netværk, hvor skolerne løbende kan udveksle idéer og erfaringer med hinanden. Et sådant netværk kan med fordel fungere med kommunen som tovholder.

I undersøgelsen er der spurgt til yderligere tiltag, ligesom skolerne har haft mulighed for at beskrive andre tiltag, som de har erfaring med. Disse tiltag er samlet i et idékatalog. Kataloget spænder fra traditionelle tiltag – fx skolestartskampagner og lygtekontrol – til nye idéer – fx trafik-fortælle-tøjdyr for de mindste og markering af sikre skoleruter med kattepoter på asfalten.

## Konklusion

Skolerne har oplevet, at politikken er med til at øge fokus på trafikløsninger. Endvidere har skolerne oplevet en bedre effekt af de mindre traditionelle trafiktiltag end skolerne uden en trafikpolitik. Det gælder især tiltag, som omfatter regler og vejledning for forældrene. Og så er der flere eksempler på skoler, som først kan forvente finansiering af fysiske forbedringer, når der foreligger en trafikpolitik.

Der findes ikke én korrekt måde at udarbejde en trafikpolitik på. Men nedenstående er karakteristisk for en lang række succesfulde politikker i undersøgelsen.

- Skolerne oplever en positiv effekt af deres trafikpolitik – oftest i form af mere hensigtsmæssig adfærd eller flere cyklende elever.
- Drivkraften i udarbejdelsen af en trafikpolitik bør være en ansvarlig lærer, ligesom skolelederen jævnligt skal inddrages. Skolebestyrelsen skal vedtage politikken.
- Samarbejdet med kommunen – især Teknisk Forvaltning – kan forbedres. Det kræver én fast kontaktperson hos forvaltningen, som samtidig har god viden om trafikpolitikker generelt.
- Indholdet skal tage udgangspunkt i de lokale ønsker og behov – og suppleres med øvrige emner, som fx fremgår af skabelonen fra Rådet for Sikker Trafik.
- Politikken skal formidles og følges op af konkrete tiltag. Start med de gennemprøvede tiltag og fortsæt med de mindre gennemprøvede tiltag.

Erfaringsopsamlingen omfatter en tjekliste, hvorigennem skolen kan sikre sig, at alle relevante aktører er inddraget, og at aktørerne er klædt bedst muligt på til arbejdet.

Undersøgelsen af trafikpolitikker på skoler er støttet af Vejdirektoratets cykelpulje. Arbejdet er koordineret med Rådet for Sikker Trafik og Dansk Cyklist Forbund.