

Rapport fra arbeidsgruppe

# Trafikkopplæring - vegen til trafikkforståelse



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

# Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b>	<b>1</b>
1.1	Grunnlag for arbeidet	1
1.2	Gruppens mandat	2
1.3	Arbeidsgruppen	3
1.4	Arbeidsmetode	3
1.5	Hovedaktører i trafikkopplæringen	4
<b>2</b>	<b>HISTORIKK OG SITUASJONSBEKRIVELSE</b>	<b>5</b>
2.1	Generelt	5
2.2	Barnehage	8
2.3	Grunnskole	8
2.4	Videregående skole	12
2.5	Lærerutdanningen	12
2.6	Trafikkopplæring i Norden	14
<b>3</b>	<b>VURDERING AV TRAFIKKOPPLÆRINGEN I SKOLEVERKET</b>	<b>15</b>
3.1	Generelt	15
3.1.1	<i>Aktørens rolle i skolehverdagen</i>	15
3.1.2	<i>Sentrale bestemmelser</i>	16
3.2	Barnehage	17
3.3	Grunnskole	20
3.4	Videregående skole	22
3.5	Lærerutdanningen	24
3.6	Andre yrkesgrupper i skolen	25
<b>4</b>	<b>FORSLAG OG ANBEFALINGER</b>	<b>25</b>
4.1	Generelt	25
4.1.1	<i>Sentrale utviklingstrekk ved grunnopplæringen</i>	25
4.1.2	<i>Forpliktende samarbeid</i>	26
4.2	Barnehager	28
4.3	Grunnskole	31
4.4	Videregående skole	32
4.5	Lærerutdanningen	34
4.6	Forskning og utviklingsarbeid	34
4.7	Oppfølging av rapportens anbefalinger	34
<b>5</b>	<b>ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER</b>	<b>34</b>
<b>6</b>	<b>SAMMENDRAG</b>	<b>36</b>
<b>7</b>	<b>KILDER</b>	<b>41</b>

# 1 INNLEDNING

Samferdselsminister Torild Skogsholm nedsatte i oktober 2002 en arbeidsgruppe for å vurdere trafikkoppleringen i skoleverket. Samferdselsministeren uttalte i forbindelse med opprettelsen:

*”Bedre trafikkopplering i skolen er et viktig bidrag for økt trafikksikkerhet på vegene. Kunnskap om hvordan man ferdes trygt langs bilvegen er viktig for unge menneskers holdninger og atferd i trafikken. Et effektivt og helhetlig arbeid for tryggere trafikk krever fokus på atferd, i tillegg til ulike fysiske tiltak på vegnettet, økt kontrollvirksomhet og strengere sanksjoner. Trafikkopplering i skolen er grunnleggende for at barn og unge skal utvikle gode holdninger når det gjelder trafikksikkerhet.”*

## 1.1 Grunnlag for arbeidet

Regjeringens politikk på trafikksikkerhetsområdet er forankret i St.meld. 46 (1999 – 2000) Nasjonal transportplan 2002 – 2011 (NTP) (Samferdselsdepartementet, 2000a) og vedlegget til stortingsmeldingen, Strategiplanen ”Trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011” (Samferdselsdepartementet, 2000b). Strategiplanen gir en samlet fremstilling og til dels utdypning av tiltak og prioriteringer i Nasjonal transportplan.

I NTP og strategiplanen er det holdningsskapende arbeidet prioritert høyt. I Nasjonal transportplan står det blant annet at:

*”Holdninger skapes gjennom læring over tid. Formidling av informasjon, enten dette gjøres gjennom kampanjer eller mer generell informasjon om blant annet vegforhold og anbefalt fart, er derfor en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet.”*

Som et ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan og strategiplanen gav Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en handlingsplan for trafikksikkerhet. Planen som er utarbeidet i samarbeid med Politidirektoratet og Trygg Trafikk, ble utgitt i mars 2002 under navnet ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011” (Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politidirektoratet, 2002). Handlingsplanen inneholder en nærmere konkretisering av virkemidlene.

Handlingsplanen har som formål å presentere et stort spekter av effektive trafikksikkerhetstiltak som det skal satses på i planperioden. Planen har dessuten til hensikt å etablere et godt samarbeid mellom de mest sentrale aktørene, slik at ressursene i trafikksikkerhetsarbeidet blir utnyttet best mulig til å forebygge og redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.

I NTP, i strategiplanen og i handlingsplanen omtales visjonen om at det i vegtrafikken ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde (nullvisjonen). Nullvisjonen innebærer en sterkere fokusering på de alvorligste ulykkene enn tidligere.

I handlingsplanen står det at:

*”Trafikantene har et stort ansvar og klare rettigheter innenfor nullvisjonen. Nullvisjonen krever mer enn at lover og regler overholdes i trafikken. Det stilles store krav til trafikantenes ansvarlighet, oppmerksomhet, forståelse og vilje for at vi skal nærme oss null drepte og livsvarige skadde. Nullvisjonen bygger på at trafikantene tar sin del av ansvaret, følger systemet spilleregler, overholder lover og regler, viser aktsomhet og alltid gjør sitt aller beste i trafikken.”*

Handlingsplanen sier dette om trafikkopplæring i skoleverket:

*”Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet, og trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Opplæringen skal tilrettelegges slik at barn og ungdom utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiver og til å samarbeide. Alle tiltak må forankres i gjeldende læreplaner og rammeplaner. For at opplæringen i skolesystemet skal være av høy kvalitet, er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærerne.”*

Trafikkopplæring i skoleverket er altså viktig for å innarbeide gode holdninger til trafikken. Da gode holdninger tilegnes best gjennom læring over tid, er det viktig at man så tidlig som mulig innfører trafikk som tema for barn og unge. Naturlige arenaer for slik læring er barnehagen og skolen, og dermed også lærerutdanningene. Gode holdninger skapes dessuten ved at foreldrene er gode rollemodeller. Opplæringen må være tilpasset dagens samfunn og legges opp slik at den best mulig treffer barn og unge ”hjemme”.

For å lykkes i dette arbeidet er skolen avhengig av å samarbeide med mange aktører med ulik tilnærming til denne oppgaven, ikke minst barna selv og foreldrene.

## **1.2 Gruppens mandat**

Gruppens arbeid begrenses til den generelle trafikkopplæringen i skoleverket, og skal ikke omfatte den mer spesialiserte opplæringen som f.eks. mopedføreropplæring.

Arbeidsgruppen skal foreta en kortfattet gjennomgang av den generelle trafikkopplæringens historie i skoleverket (barnehage, grunnskole og videregående skole). Dette gjelder omfang av opplæringen, og i hvilken grad ulike aktører utenfor skoleverket (Trygg Trafikk, politiet o.a.) har deltatt.

Gruppen skal videre kartlegge nåværende trafikkopplæring i skoleverket. Dette gjelder opplæring om trafikkregler, egne holdninger og atferd, og om andre trafikanters adferd i ulike situasjoner. Det skal foretas en generell gjennomgang av forskjeller i trafikkopplæring i ulike kommuner og skoler, herunder om skolene har et fast innarbeidet opplæringsopplegg, eller om opplæringen er mer sporadisk. Det skal i denne forbindelse skilles mellom de ulike klassetrinn.

Arbeidsgruppen skal på bakgrunn av denne kartleggingen gi sin vurdering av dagens nivå og omfang på opplæringen. Gruppen skal også komme med forslag til konkrete endringer i innhold og omfang i trafikkopplæringen både i skoleverket og i lærerutdanningen, og vurdere ressurs- og kostnadmessige konsekvenser av slike forslag. Gruppen skal dessuten vurdere hvordan skolen best kan samhandle med andre aktører.

Arbeidsgruppen skal ha avsluttet sitt arbeid innen 15. august 2003. Gruppens arbeid vil bli dokumentert gjennom en offentlig tilgjengelig rapport.

### **1.3 Arbeidsgruppen**

Arbeidsgruppen er nedsatt av Samferdselsdepartementet og har vært sammensatt av berørte etater og organisasjoner.

Arbeidsgruppen har hatt følgende medlemmer:

Rådgiver Thomas Ruud Sollien, Samferdselsdepartementet, leder  
Politiinspektør Erling Børstad, Politidirektoratet  
Rådgiver Frode Midtgård, Læringscenteret  
Fagkonsulent Bjørg Ruud, Oslo kommune, Skoleetaten  
Opplæringsjef Kristin Eli Strømme, Trygg Trafikk  
Seksjonsleder Sonja Sporstøl, Vegdirektoratet  
Førstekonsulent Even Mortensen, Samferdselsdepartementet, sekretær

Utdannings- og forskningsdepartementet har vært representert i gruppen ved Læringscenteret, Justisdepartementet ved Politidirektoratet og Kommunenes Sentralforbund har vært representert ved Oslo kommune, Skoleetaten. Foreldreutvalget for Grunnskolen har takket nei til å delta i arbeidsgruppen.

Arbeidsgruppen har avholdt 14 møter.

### **1.4 Arbeidsmetode**

Arbeidsgruppen har forsøkt å legge opp arbeidet slik at det best mulig var tilpasset medlemmenes daglige virke. Dette har resultert i at gruppen innledningsvis har avholdt ordinære møter hvor ideer har blitt drøftet. Hovedgrunnlaget for gruppens konklusjoner har blitt lagt i disse møtene.

I tillegg til disse møtene inviterte gruppen til en idédugnad. Utgangspunktet for idédugnaden var et prosjekt i Ski og Gjerdrum kommune hvor trafiksikkerhet skulle integreres og samordnes med eksisterende læreplaner i førskole, grunnskole og videregående skole. Målsetningen med idédugnaden var å få noen innspill på hvor ”skoen trykkes” i forhold til trafikkopplæringens plass i skoleverket. Prosjektet er omtalt i kapittel 2.3.

I sluttfasen av gruppens arbeid ble arbeidsmetoden noe endret. På grunn av medlemmenes øvrige arbeidsbelastning ble det besluttet å avholde heldagsmøter hvor mye av rapportproduksjonen ble utført.

Arbeidsgruppen har valgt å bruke mindre plass på å beskrive historikken og dagens situasjon og i større grad valgt å fokusere på fremtiden. Dette har resultert i at gjennomgangen av trafikkoppleringen i skoleverket slik den er i dag og slik den har vært tidligere kun har blitt omtalt i relativt summariske vendinger.

Arbeidsgruppen viser for øvrig til at mandatet omtaler barnehage som en del av skoleverket. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at barnehagevirksomheten i dag er underlagt Barne- og familiedepartementet (BFD) mens det overordnede ansvaret for grunnopplæringen er tillagt Utdannings- og forskningsdepartementet (UFD).

## **1.5 Hovedaktører i trafikkoppleringen**

Foruten trafikantene selv, som har ansvaret for sin egen atferd i trafikken, er det den enkelte skoles ledelse som har ansvaret for trafikkoppleringen ved egen skole. All erfaring viser at god skoleledelse er helt sentralt i kvalitetsarbeidet i skolen, både når det gjelder planlegging, tilrettelegging, gjennomføring og vurdering av tiltak. Forankring i skolens ledelse og i skolens virksomhet for øvrig bidrar dessuten til en felles læringsplattform. Arbeidet forutsetter at foreldrene spiller på lag med skolen slik at hjem og skole kan trekke i samme retning. For øvrig er det Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk som er de tre hovedaktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. På lokalt nivå er fylkeskommuner, kommuner og frivillige organisasjoner sentrale aktører.

Samferdselsdepartementets fagorgan når det gjelder trafikksikkerhet er Statens vegvesen. Statens vegvesen har ansvar for å iverksette trafikksikkerhetstiltak relatert til vegen, kontrolltiltak i forhold til kjøretøyet og opplæringstiltak overfor trafikanten. En av de sentrale aktivitetene i trafikksikkerhetssammenheng er etablering av nullvisjonen. Visjonen betyr et sterkere fokus på de alvorligste ulykkene enn tidligere. Statens vegvesen samarbeider med private og offentlige aktører om trafikksikkerhet.

Politiet er en aktør i det generelle trafikksikkerhetsarbeidet, herunder også i forbindelse med trafikkopplering i skoleverket. Landets 27 politidistrikter er underlagt Justisdepartementet og mottar sine styringssignaler fra Politidirektoratet.

Styringsdialogen mellom Politidirektoratet og den enkelte politimester gir retningen for de aktiviteter som skal foregå i de enkelte politidistrikt. Politiets forpliktelser til trafikkrelatert aktivitet er nedfelt i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011. Spesielt beskriver planen politiets mål for den samlede kontrollvirksomheten på norske veger.

Trygg Trafikk er en landsomfattende organisasjon for det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og skal fungere som et bindeledd mellom de frivillige aktørene og de offentlige myndigheter som har ansvar for trafikksikkerheten. Organisasjonen har, i tillegg til et hovedkontor, egne sekretariater i alle fylker.

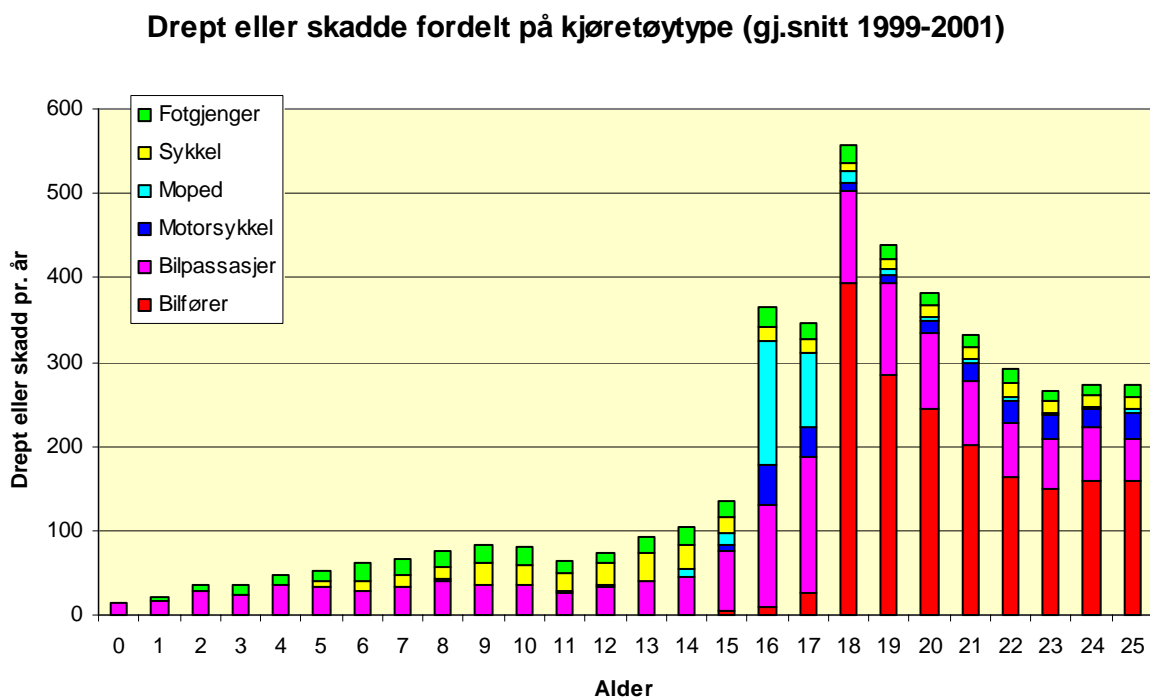
Trygg Trafikk får midler gjennom statsbudsjettet for å ivareta et særlig ansvar for trafikkopplæring.

Utdannings- og forskningsdepartementet har hovedansvaret for all opplæring i skoleverket. Barnehagevirksomheten er underlagt Barne- og familiedepartementet og de pedagogiske høgskolene er direkte underlagt UFD. Læringscenteret er et kompetansesenter for grunnskoler og videregående opplæring underlagt UFD. 18 regionale utdanningsadministrasjoner underlagt fylkesmennene skal ivareta tilsyn og kontroll av at opplæringen er i tråd med gjeldende bestemmelser.

## 2 HISTORIKK OG SITUASJONSBEKRIVELSE

### 2.1 Generelt

Fordeling av drepte eller skadde på alder og trafikantgruppe, gjennomsnitt for 1999-2001.



Figur 1: Antall drepte og skadde årlig i vegtrafikken (Kilde: Statens vegvesen)

Den offisielle statistikken over ulykker med personskader viser at hvert år blir mellom 2500 og 3000 personer under 20 år skadd eller drept i vegtrafikken. Hvilke trafikantroller de unge har når de er utsatt for ulykker varierer med alderen. For de aller yngste blir de fleste skadd eller drept når de er passasjerer i bil. Fra 2-3 årsalder oppstår også ulykker i situasjoner hvor barn opptrer i trafikken som fotgjengere. Sykkelulykker kommer gradvis inn fra skolestartalder og er den viktigste ulykkestypen for barn i alderen mellom 10 og 14 år. Mopedulykker nærmest eksploderer for 16-17-åringene, samtidig som det i denne aldersgruppen også er en betydelig økning i

andelen som er involvert i bilulykker, i hovedsak som passasjerer i bil. For 18 og 19-åringene er det i all hovedsak ulykker i forbindelse med bilkjøring som medfører skade eller død. Dette er også den aldersgruppen hvor absolutt flest blir skadd eller drept i vegtrafikken.

I tillegg til de ulykker som blir registrert i den offisielle statistikken er det mange ulykker som ikke blir registret. Denne underrapporteringen er størst for ulykker hvor motorvogn ikke er involvert i ulykken og hvor skadegraden er lav.

Transportøkonomisk institutt har på bakgrunn av tall fra Statens institutt for folkehelse beregnet at bare om lag 1 av 12 syklistskader rapporteres til SSBs register over skader etter trafikkulykker (Bjørnskau, T., 2000).

Det foreligger relativt lite systematisk dokumentasjon om trafikkopplæringens historie i skoleverket, herunder barnehage, grunnskole, videregående skole og lærerutdanningen. Trygg Trafikk har en del dokumentasjon gjennom erfaring med egne tiltak og materiellbestillinger gjennom snart 50 år, og noen undersøkelser relatert til lærerutdanningen. Når det gjelder beskrivelse av nåværende trafikkopplæring i skoleverket har arbeidsgruppen støttet seg til fire gallupundersøkelser fra 2001 – 2002, et prosjekt fra Akershus om å integrere trafikk i skolens læreplaner i to kommuner og Trygg Trafikks dokumentasjon om lærerutdanningen. Det området som historisk sett er svakest dekket med skriftlig dokumentasjon er barnehagevirksomheten. Våren 2003 har det imidlertid foregått et utviklingsarbeid i regi av Trygg Trafikk med utprøving av nytt trafikkmateriell i et utvalg av barnehager i 5 fylker som evalueres skriftlig. Erfaringene fra prosjektet, som har fått tittelen ”Tarkus”, har gitt arbeidsgruppen interessant materiale som grunnlag for beskrivelse, vurderinger og anbefalinger for barnehagesektoren. Arbeidsgruppen viser for øvrig til erfaringene som er gjort i et prøveprosjekt i kommunene Ski og Gjerdrum. Prosjektet er omtalt på side 11 i rapporten.

Arbeidsgruppen har valgt å lage en kortfattet historisk gjennomgang som fører frem til en beskrivelse av dagens situasjon innenfor hvert av de omtalte områdene i mandatet; barnehage, grunnskole, videregående skole og lærerutdanning.

## **Fylkeskommunalt og kommunalt trafikksikkerhetsarbeid**

Ifølge vegtrafikklovens § 40 a er trafikksikkerhet en del av fylkeskommunenes ansvar. Kommunene har ikke tilsvarende lovpålagte oppgaver i forhold til ansvar for trafikksikkerhet. Det er ikke eksplisitte krav knyttet til hvordan skoleeier eller den enkelte skole skal behandle trafikk, men implisitt ligger trafikkopplæring innenfor opplæringsloven og gjeldende læreplanverk. Trafikksikkerhet er også hjemlet i Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler og skal derfor omfattes av internkontrollrutinene.

I ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011” (Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politidirektoratet, 2002) omhandler kapittel 10 ”Fylkeskommunalt trafikksikkerhetsarbeid” og kapittel 11 ”Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid”. En



gjennomgang av de fylkeskommunale trafikksikkerhetsplanene for perioden 1998-2001 viser blant annet: ”Prioritering av trafikksikkerhetsarbeidet kommer frem ved at det er valgt ulike satsningsområder. Fokus er først og fremst rettet mot trafikantene (informasjon, opplæring, kontroll, overvåking osv.)”. Under satsningsområder og videreføring er nettopp ”tiltak rettet mot trafikantene, særlig mot barn og ungdom” fremhevet, men det blir fremstilt som en stor utfordring å avklare ansvarsforhold i samarbeidstiltakene og forpliktete deltagerne. Det er etablert rutiner for å følge opp det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet.

1996 tok Stortinget initiativet til at flere kommuner skulle utarbeide egne trafikksikkerhetsplaner. I 1998 utarbeidet både Vegdirektoratet og Trygg Trafikk veiledere for dette arbeidet til kommunene. Her er blant annet trafikkopplæring i barnehage, grunnskole og videregående skole omtalt. Det understrekes hvor viktig det er at planene blir forankret i kommunens politiske og administrative system. Ved årsskiftet 2001/2002 hadde 64 % av kommunene (277 kommuner) vedtatte trafikksikkerhetsplaner. Flere var ventet ferdig i 2002, og i løpet av 2003 forventes det i henhold til ”Handlingsplan for trafikksikkerhet” at over 90 % av landets kommuner har vedtatte trafikksikkerhetsplaner.

Fram til 2000 eksisterte en tilskuddsordning over Statens vegvesens budsjett til fysiske tiltak langs fylkes- og kommunale veger. Midlene ble fordelt av fylkeskommunene og det ble fra sentrale myndigheter anbefalt at de kommunale trafikksikkerhetsplanene ble lagt til grunn ved fordelingen. Fra og med 2001 ble midlene i denne ordningen innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Kartleggingen av den økonomiske tilskuddsordningen til trafikksikkerhet viser at i de fleste fylkene blir kriteriene videreført stort sett som tidligere. De fleste fylkeskommunene vil stille krav om vedtatt kommunal trafikksikkerhetsplan for å tildele midler. I noen fylker er det åpnet for å tildele midler også til ikke-fysiske tiltak (opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak). Trygg Trafikk registrerer en økning i etterspørsel av kurs, særlig på barnehagesektoren, noe man antar er en konsekvens av at mange har arbeidet for å få trafikkopplæring forankret, systematisert og sikret gjennom dette planarbeidet.

### **Lokale variasjoner**

Et overordnet formål med opplæring i trafikk må være å forberede barn og unge på møtet med trafikken i lokalsamfunnet. Det er derfor naturlig at undervisningen tar utgangspunkt i trafikkbildet i lokalmiljøet. Erfaringene viser nettopp at skolens beliggenhet og dens nærområde har sammenheng med skolens fokus på trafikkopplæring og trafikksikkerhetsarbeidet. Vi vet også at trafikkopplæringen på den enkelte skole varierer. Slike variasjoner eksisterer derfor både mellom skoler i byer og tettbygde strøk og skoler med mindre eller lite trafikk i distriktene i landet vårt.

## **2.2 Barnehage**

Fra 1960-tallet foreligger det forskning om barn i trafikken. Barnepsykologen Stina Sandels i Sverige var talsmann for at man må legge opp trafikkopplæringen ut fra barnas egen forståelse og tankegang (Sandels, S., 1968). Kunnskap om barns forutsetninger sett i forhold til den økende biltrafikken, var bakgrunnen for at Trygg Trafikk startet Barnas Trafikkklubb i 1965. Denne kunnskapen skulle gjøres kjent for alle småbarnsforeldre. I mange år var rundt 40 % av alle familier med barn i alderen 3-6 år medlemmer av klubben. I dag ligger medlemstallet på rundt 8-9 % av aktuelle årskull. Klubben er revidert flere ganger, og nytt innhold er for tiden under utvikling. I takt med økende barnehageutbygging på 70-tallet utviklet Trygg Trafikk barnehagemateriell til samme aldersgruppe.

Trafikkopplæring har alltid vært et frivillig tema i barnehagen. Rammeplan for barnehagen (Barne- og familiedepartementet, 1995) omtaler ikke trafikk, trafikksikkerhet eller trafikkopplæring spesielt. En del barnehager driver likevel med trafikkopplæring og mange av dem som arbeider systematisk med trafikkoppdragelse i barnehagen savner et mer forpliktende grunnlag.

Trygg Trafikk holder mange barnehagekurs, driver utviklingsarbeid og lager materiell til barnehager og foreldre. Tematisk legges det vekt på oppmerksomhet, språk, sansing, motoriske og sosiale ferdigheter, persepsjon og grunnleggende ferdigheter i trafikken.

I det tidligere omtalte prosjektet Tarkus, som omfatter utprøving av nytt trafikkmateriell i et utvalg av barnehager i fylkene Nord-Trøndelag, Hedmark, Akershus, Oslo og Vest-Agder, inngår kurs, materiell, veiledning og evaluering. Trygg Trafikk sitter for første gang med en del skriftlig dokumentasjon som viser betydningen av denne typen utviklingsarbeid og som vil gi retning for det videre arbeidet i barnehagene.

## **2.3 Grunnskole**

### **Planer og praksis**

Det har skjedd en svekkelse av trafikkopplæringens plass i undervisningsplanene de siste 20-30 årene. I Mønsterplan for grunnskolen 1974 (M 74) (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1974) var trafikkopplæringen ett av flere obligatoriske emner gjennom hele grunnskolen med klare mål for progresjon og oversikt over hvilke emner som passer for de forskjellige trinnene. I Mønsterplan for grunnskolen 1987 (M 87) (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1987) ble trafikkopplæringen kun nevnt som eksempel på tema i tverrfaglig undervisning. Datidens tilbud om undervisning i valgfag gjorde det mulig for skoler å legge inn trafikkundervisning som et emne.

Grunnskolenes læreplanverk (L 97) (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1997) sier lite konkret om hvor trafikkopplæring skal inn i de forskjellige fagene. Bare i enkelte fag på småskoletrinnet (samfunnsfag, natur- og miljøfag og kroppsøving) står det eksplisitt om trafikk under mål for fagene. Derimot åpnes det for bruk av trafikk i tverrfaglig undervisning og i tema- og prosjektarbeid i den delen av planen som omhandler ”prinsipp og retningslinjer for opplæringa i grunnskolen”. Dette understøttes av den generelle delen av læreplanen som viser til hovedintensjonene om å se mennesket som en helhet, og visjonen om *det integrerte menneske*. L 97 stiller altså ingen absolutte krav om å ha trafikkopplæring utenom det som er nevnt på småskoletrinnet, men den gir rom for mye tverrfaglig arbeid med trafikk som tema dersom skolene prioriterer dette arbeidet og ser mulighetene til å drive trafikkoppdragelse gjennom hele grunnskoletiden. Mange hevder at trafikkopplæring er avhengig av ”ildsjeler” i skolen. Ordningen med trafikktilsynslærere, som eksisterer ved enkelte skoler, er et viktig tiltak for å sikre trafikkopplæringens plass i undervisningen ved norske skoler.

Grunnskolen har ifølge L97 et særlig ansvar for å utvikle et godt læringsmiljø og for å medvirke til et trygt og stimulerende oppvekstmiljø. Planlegging, gjennomføring og vurdering av den samlede virksomheten i skolen krever felles innsats. Skolefritidsordninger (SFO) for 1.-4. klassinger ble etablert i alle kommuner i forbindelse med skolereformen i 1997. Fra sentralt initierte forsøk med alternative arbeidstidsordninger i skoleverket er integrering av SFO i skolen en av fem modeller som har til hensikt å skape en mer helhetlig dag for barna. Evalueringer viser at ordningen gav lærerne betydelige ekstraressurser inn i undervisningssituasjonen. Skillet mellom SFO-ansatte og lærere ble betraktelig redusert, og samarbeidet mellom dem bidro til utveksling av metoder. Foreldrene er selvsagt en viktig part i dette samarbeidet.

### **Diverse tiltak på grunnskoletrinnet**

Mange kommuner gjennomfører aksjoner og spesielle tiltak for 1. klassingene der de ulike sentrale aktørene samarbeider om forskjellige tiltak for å unngå trafikkulykker.

Følgevennordninger er et annet tiltak for skolestartere som skal gjøre skoleveien tryggere. Med følgevenn menes en voksen, ansvarlig person som følger barna til/fra skolen til fots, med bil eller til og fra kollektivtransport. Ved mange skoler samarbeider foreldre om slike ordninger.

Skolepatrulje er en aktivitet som foregår mange steder, særlig i bystrøk. Tiltaket er hjemlet i forskrift til opplæringsloven § 12 *Tryggleik for elevane* og er ment å gjøre skoleveien tryggere for elevene. Utvalgte elever gjennomgår en grundig opplæring. Grunntanken er at de største elevene hjelper de minste til å gjøre overgangssteder der mange skoleelever går mer synlig for bilister. Med økende biltrafikk har ordningen mange steder blitt supplert med voksne tilsynsordninger eller den har blitt erstattet med disse.

Trygg Trafikk har lang tradisjon med å holde kurs og utvikle materiell til bruk i den offentlige skolen. "Skolebarnas Trafikkklubb" er en ny stor satsing mot 1.-3.klasse og er et opplæringsprosjekt som både har en privat klubbdel og materiell rettet mot elever, foreldre og lærere på skolen. Skoledelen av prosjektet inngår i "Aktive skolebarn", et program for trafikksikkerhet og aktivitet på skoleveien. "Aktive skolebarn" er et samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Sosial- og helsedirektoratet og politiet, der aktørene har hovedansvar for hver sine områder i henhold til ansvarsfordelingen i "Nasjonal Handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011".

Politiet har lang tradisjon med å være på skolebesøk både i 1. og 2.klasse, og i 4.-5.klasse i forbindelse med sykkelopplæringen. Vi har grunn til å anta at sykkelopplæringen med Trygg Trafikks sykkelprøve og sykkelkort er det enkelt-tiltaket som flest benytter seg av. Mange skoler har refleksdager, demonstrasjoner, refleksutdeling, tellinger eller aksjoner. Flere aktører er engasjert i de nevnte aktivitetene – det kan være lokalt næringsliv, kommuner, fylkeskommuner, Foreldrenes arbeidsutvalg (FAU), Kommunalt Foreldreutvalg (KFU), samarbeidsutvalg/driftsstyrer, Statens vegvesen, politiet, lag og foreninger.

Bruk av sikringsutstyr er et viktig tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet, spesielt i forhold til barn og unge. For eksempel blir refleksvester flere steder delt ut gratis til elever på småskoletrinnet. Annen bruk av sikkerhetsutstyr som hjelm og bilbelte er tema i det landsdekkende prosjektet "Skolenes telling". "Hjelm en venn" er et prosjekt for 8. og 9.klassinger hvor det gjelder å verve en eller flere venner til å bruke sykkelhjelm. Prosjektet egner seg til lokalt samarbeid og mediedekning.

"Ikke tøft å være død", et rollespill for 10. klasse med en trafikkskadet, politi og en annen aktør (idrettsutøver, ambulanspersonell, andre), har pågått i 16 år og foregår per i dag i 13 fylker. Siden 2000 har Trygg Trafikk hatt tilbud på sine hjemmesider om et internettbasert tverrfaglig læreverk til ungdomsskolen som heter "Ung og trafikken". De fire temaene som tas opp er sikkerhetsutstyr, fart, rus og samspill i trafikken.

Mopedopplæring foregår som tilvalgfag på mange skoler med ungdomstrinn. Mopedopplæringen er ikke generell trafikkopplæring for alle, men er målrettet mot erverv av mopedførerbevis.

#### **Noen resultater fra 4 undersøkelser om trafikkopplæringens innhold og omfang**

I samarbeid med Trygg Trafikk, Norsk Gallup og fylkenes trafikksikkerhetsutvalg er det kartlagt hva som foregår av trafikkopplæring på de forskjellige klassetrinnene i 1.-10.klasse. Slike undersøkelser er foretatt i 4 fylker, Sør-Trøndelag og Oppland i 2001 og Vest-Agder og Vestfold i 2002. Undersøkelsene er gjennomført blant rektorer. Nedenfor er det i grove trekk skissert noen resultater (Norsk Gallup og Trygg Trafikk, 2002).

På barnetrinnet svarer ca. 60 % at temaet trafikk er tatt inn i planene. Ved skoler med et komplisert trafikkmiljø, foregår det mest trafikkopplæring. På ungdomstrinnet er det generelt mindre trafikkopplæring, ca. 33 % av skolene har lagt trafikkopplæring inn i planene. Rundt 12 % av alle skolene driver ikke noen form for systematisk og målrettet trafikkopplæring for elevene, og over halvparten av disse skolene er ungdomsskoler.

Det varierer veldig om skolene mener at de har tilstrekkelig trafikkfaglig kompetanse. Få skoler svarer at alle lærerne har tilstrekkelig kompetanse. En stor andel av skolene som driver trafikkopplæring benytter undervisningsmateriell fra Trygg Trafikk. På ungdomstrinnet brukes også materiell fra Statens vegvesen.

Gjennomsnittlig antall timer som brukes til trafikkopplæring går noe ned fra 1. til 2. og 3. klasse (grunnleggende trafikkopplæring, gåtreening, skolevei). Antall timer tar seg opp igjen i 4.-5.klasse (sykkelopplæring) for så å synke til elevene når 9.klasse. I 10.kl. stiger tallet igjen. Da virker det som om temaet trafikk hovedsaklig knyttes til mopedopplæringen.

Skolene som driver systematisk trafikkopplæring gjør dette i et bredt spekter av fag. Temaet trafikk blir særlig trukket inn i samfunnsfag, norsk, natur- og miljøfag og kroppsøving. På rene ungdomsskoler skjer trafikkopplæringen særlig gjennom valgfag og elevenes valg. Mange ønsker bistand av ekstern kompetanse i undervisningen, en del ønsker kurs for lærere og de fleste svarer at de ønsker opplæringsmateriell.

### **Noen resultater fra en undersøkelse i Ski og Gjerdrum**

Gjennom et handlingsprogram for trafikksikkerhet i Akershus har to kommuner (Ski og Gjerdrum) deltatt i et ”prøveprosjekt hvor trafikksikkerhet integreres og samordnes med eksisterende læreplaner i førskole, grunnskole og videregående skole” over en to-års periode. I barnehage og skole ble trafikkrelaterte temaer satt inn i skolens læreplaner. Ved de fleste skolene ble trafikkemner tatt med i årsplanene i de forskjellige trinn. Det var ikke lagt vekt på at det skulle være en utvikling av nye emner i trafikkopplæringen, men det som allerede var gjort skulle nedfelles i planen.

Et av resultatene i prosjektet er at det er viktig å engasjere og forplikte kommunen og framfor alt rektorene. I gjennomføringen av prosjektene var det avgjørende for resultatet at det var med en ildsjel som tok ansvar og virket som en pådriver. Personalet var avhengig av faglig og metodisk påfyll, og de understreker betydningen av økonomisk støtte og stimulans.

Rapporten (Fyhri A. og Langeland J. L., 2002) viser til en økning i omfanget av trafikkaktiviteter på alle trinn. Kvaliteten på det som ble gjort, har også til en viss grad økt. I barnehagen ble personalet bedre i stand til å levendegjøre opplæringen og lage morsomme leker knyttet til trafikk. På barnetrinnet ble trafikkopplæringen satt mer i system, men det er også der man tradisjonelt har drevet mest med trafikkopplæring. På

ungdomstrinnet og i den videregående skolen har man bare i begrenset grad fått trafikkopplæring inn i læreplanene.

## **2.4 Videregående skole**

I videregående skoler er det lite generell trafikkopplæring. Det som tradisjonelt har vært brukt av materiell er knyttet til temaene trafikk, kommunikasjon og miljø, ulykker, de andre og jeg, trafikk og fysikk og trafikk og media.

Tidligere var generelt arbeid med trafikksikkerhet i den videregående skolen i hovedsak basert på lokale initiativ. Med Reform 94 (R94) ble en del nye ordninger innført. I 1995 ble det nasjonale valgfaget trafikk- og bilføreropplæring vedtatt. Innholdet i kurset består av tre hovedelementer; teori til førerkort klasse B, førstehjelp og holdningsskapende arbeid i trafikken.

Det foregår i dag en del forskjellige lokale tiltak, blant annet med holdningsskapende arbeid rundt trafikksikkerhet i valgfagstimene og i etikkundervisningen. Temadager, "Bare 50 km i timen", "Kampen for livet", "Kjære søster", "Ung på hjul", "Sei i frå" og egne tiltak for russen er vanlig mange steder. Involverte i disse tiltakene kan være Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, Viking, NAF, Falken, helse- og ambulanspersonell og forsikring. Trygg Trafikk hadde en kartlegging av ressursbruk blant fylkessekretærene i tilknytning til disse tiltakene i 2001 som viste at organisasjonen brukte ca. 2 årsverk på aldersgruppen 16-19 år. Det har vært en økning i tidsbruk rettet mot russen våren 2003, både fra Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Mange av de trafikksikkerhetstiltakene vi kjenner til, er organisert som egne temadager i samarbeid med, ofte i regi av, eksterne aktører. Elevene kan møte virkeligheten i form av trafikkskadde eller ambulanspersonell og politi som formidler sine inntrykk fra et ulykkessted. Gjennom andre type tiltak er hensikten å demonstrere effekten av fart og bruk av bilbelte eller vise hvordan bilbranner kan oppstå og virker. Noen av tiltakene er også rent holdningsskapende og inviterer til refleksjon og skal bidra til at elevene får forståelsen av konsekvenser av egne valg.

Det har lenge vært, og foregår fremdeles, trafikksikkerhetstiltak og kampanjer rettet mot denne aldersgruppen også utenom skoleverket. Eksempler på dette kan være gjennom idrettsorganisasjoner, ideelle organisasjoner, teatergrupper og lignende.

## **2.5 Lærerutdanningen**

På 1980-tallet var antall lærerhøgskoler som drev trafikkopplæring synkende, og i St.meld. nr. 18 (1986 – 1987) *Om trafikksikkerhet og trafikkopplæring* (Samferdselsdepartementet, 1987) står det bl.a. i pkt., 4.1.1 Lærerutdanningen:

*"Opplæring i trafikk i skoleverket vil i stor grad bygge på den kunnskap og interesse de enkelte skoler og lærere har til stoffet. Fra flere hold har det blitt*

*pekt på at undervisningen i trafikk ikke er tilstrekkelig ved de pedagogiske høyskoler.*

*Det er flere skoler som ikke gir undervisning i trafikkunnskap. I de tilfeller hvor undervisning blir gitt, bygger undervisningen på materiell fra Trygg Trafikk. Regjeringen er ikke tilfreds med denne situasjonen og vil se til at slik undervisning i fremtiden blir gitt på førskole- og allmennlærerlinjen ved de pedagogiske høyskoler."*

Samferdselskomiteen understreket dette siste punktet i sin merknad:

*"Komiteen er enig med Regjeringen i at trafikkundervisningen i fremtiden blir gitt på førskolelærer og allmennlærerlinjene ved de pedagogiske høyskolene."*

Stortinget ga sin tilslutning til dette punktet i meldingen under sin behandling av saken 10.mars 1987.

Helt siden Trygg Trafikk ble startet i 1956 har organisasjonen søkt kontakt og samarbeid med landets lærerhøyskoler. En rekke kurs og seminarer har vært holdt, men emnet trafikk hadde i mange år ingen fast plass i undervisningen. Det har dermed vært store variasjoner i hva det enkelte studiested har tilbudt av trafikkopplæring for lærerhøgskolestudentene.

I følge rammeplan for allmennlærerutdanningen fra 1998 (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1998) skal trafikk være en obligatorisk del av 10-vektstallsstudiet Natur, Samfunn og Miljø (NSM). Her heter det at studentene skal kunne gjøre rede for barns utvikling av sanser og andre forutsetninger for å oppfatte og forstå et komplisert trafikkbilde, og studentene skal vite hvordan de kan legge opp arbeidet for å utvikle barns evne til å ferdes trygt i trafikken. Videre skal studentene kunne vurdere trafikksituasjonen i et område rundt en skole, samt planlegge og gjennomføre trafikkopplæring tilpasset skolens nærmiljø. De skal også kunne foreslå tiltak både på kort og lang sikt for å øke trafikksikkerheten i et område nær en skole.

Trygg Trafikk er engasjert i planlegging og gjennomføring av undervisningen ved de fleste studiestedene. Skoleåret 2000-2001 ble trafikkundervisningen evaluert blant studenter, NSM-lærere og Trygg Trafikk. Resultatene er positive. Studentene svarer at de mener trafikkurset er relevant, og mange sier at kurset har motivert dem til å arbeide med trafikk som tema i skolen. NSM-lærerne opplever studentenes engasjement som stort. Innholdsmessig hevder de at praktisk arbeid rundt skolens nærmiljø og holdningsskapende arbeid er mest relevant.

De fleste synes temaet er velegnet for prosjektarbeid. Mange studiesteder føler seg avhengig av ekstern hjelp for å gjennomføre kursene. Fylkessekretærene i Trygg Trafikk svarer at de har gode erfaringer med samarbeidet med lærerutdanningen, men hevder at trafikk som obligatorisk emne i grunnskolen vil bidra til større motivasjon på

høgskolene. Hovedinntrykket av trafikkenet i NSM-studiet synes således å være overveiende godt.

Trafikk i førskolelærerutdanningen er ikke obligatorisk fra sentralt hold, men førskolelærerutdanningen har tatt konsekvensene av den økte interessen for å bruke natur, uteliv og uteskole i arbeid med barn i barnehage, skole og skolefritidsordninger. Enkelte av disse høgskolene har gjort kurset i trafikk obligatorisk ved sitt studiested, og mange av dem arbeider med trafikk i tilknytning til samfunnsfag, natur og uteaktiviteter, kroppsøving, norsk, drama og som tverrfaglige kurs. I tillegg bryter noen med den ordinære undervisningen og har større prosjektoppgaver med trafikksikkerhet som tema. Trygg Trafikk gjennomfører årlig kurs ved 4-6 studiesteder, og høsten 2003 skal det nye barnehagematerialet fra Trygg Trafikk være i sentrum for et slikt arbeid ved en av høgskolene. Feltstudier og praksisoppgaver blir også knyttet til temaet mange steder.

Som en del av Kvalitetsreformen om høyere utdanning innføres det fra høsten 2003 nye rammeplaner for lærerutdanningene. Stortinget vedtok i juni 2002 at trafikkopplæring fortsatt skal være en obligatorisk del av allmennlærerutdanningen. I den nye rammeplanen er trafikk kun nevnt sammen med en rekke andre tverrfaglige temaer.

## **2.6 Trafikkopplæring i Norden**

Flere rapporter og undersøkelser om opplæring i andre land som er publisert i den senere tid, inneholder et kapittel der Norge blir sammenlignet med andre land. Arbeidsgruppen har derfor valgt å kaste et blikk på trafikkopplæringen i skoleverket i Danmark og Sverige som er land det er naturlig å sammenligne oss med.

### **Sverige**

Trafikkopplæringen i Sverige har siden 1936 vært hjemlet i læreplanene. Den nåværende læreplanen gir ingen detaljerte forskrifter om trafikkundervisningen, men markerer det lokale rektoransvaret tydelig samt elevenes rett til medinnflytelse og ansvar. Ettersom kommunene har ansvar for skolene, er det et kommunalt ansvar å påse at læreplanen blir fulgt.

Med bakgrunn i nullvisjonen og det økende fokus på blant annet barns kunnskaper om trafikks rolle i samfunnet har man i svenske skoler gjennomført undersøkelser i perioden fra 1998 fram til i dag for å kartlegge hvordan trafikkopplæringen foregår i skolene. Disse undersøkelsene viser at de fleste skolene ikke integrerer trafikk i undervisningen, 90 % av skolene savner en arbeidsplan for kunnskapsområdet trafikk og ca 70 % av skolene svarer at det er lite eller veldig lite trafikkstudier. Trafikkopplæringen er basert på innsats fra ildsjeler og skjer på lærernes vilkår. I videregående opplæring prioriteres trafikkopplæring lavere enn i grunnskolen. Lærerne etterspør materiell til sin trafikkopplæring.



På bakgrunn av resultatene fra disse undersøkelsene er det våren 2003 satt i gang et ”storbyprosjekt” for opprettelse av en pedagogisk trafikkweb-side. Målet er å stimulere og støtte lærere og elever i trafikkopplæringen gjennom hele grunnopplæringen fra ”6-års virksomhet til gymnasium” samt å skape en bred aksept i og mellom aktører innen trafikkbransjen og skolen og derigjennom stimulere elevenes interesse for trafikkspørsmål.

## **Danmark**

Målet for trafikkunderundervisningen er hjemlet i departementale føringer der grunnskolenes lærere pålegges å drive trafikkopplæring. Det påpekes at skolene skal samarbeide med politiet og at politiets trafikkopplæring i skolene skal være et supplement til skolenes øvrige trafikkopplæring. Innholdet i opplæringen er nedfelt fra barnehageklasser til og med 10. klassetrinn. Politiets deltakelse er imidlertid forskjellig fra distrikt til distrikt. I Københavns politi er den ”kriminalpreventive” avdelingen tillagt oppgave med å gjennomføre opplæringsplaner for hvert klassetrinn ved alle de 118 skolene i hovedstaden. Politiet har dessuten ansvaret for å tilrettelegge og avholde sykkelprøver samt skolering og tilsyn av skolepatroljene.

## **3 VURDERING AV TRAFIKKOPPLÆRINGEN I SKOLEVERKET**

### **3.1 Generelt**

#### *3.1.1 Aktørenes rolle i skolehverdagen*

Forholdene for trafikkopplæring i skolen bør etter arbeidsgruppens mening legges bedre til rette både på nasjonalt nivå og på fylkes- og kommunenivå. Trafikkopplæringen i skoleverket foregår i dag på mange forskjellige måter og med ulike grader av systematikk, noe som etter arbeidsgruppens mening fører til at trafikkopplæringen i stor grad blir fragmentert og at den mangler en gjennomgående systemtankegang. Opplæringen er i stor grad basert på ildsjeler og pådrivere både innenfor skoleverket og utenfor, og i liten grad forankret i de nasjonale læreplanene.

De tre hovedaktørene som bistår skolene i det generelle trafikksikkerhetsarbeidet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet, bidrar med kunnskap og erfaring i forbindelse med ulike prosjekter og tiltak. Slike tiltak er i for liten grad forankret i fylkeskommunale og kommunale trafikksikkerhetsplaner, selv om enkelte kommuner og fylker prioriterer denne type arbeid høyt. I hvilken grad trafikksikkerhetsaktørene er involvert i planleggingen av de forskjellige tiltakene varierer imidlertid i stor grad. Arbeidsgruppen mener at dette er uheldig. Et tettere samarbeid mellom de eksterne trafikksikkerhetsaktørene og fylkeskommunene og kommunene vil etter gruppens mening kunne bidra til at trafikk som tema i en større grad kan inkluderes i undervisningen. Et annet aspekt ved et slikt samarbeid er at de ulike tiltakene lettere kan tilpasses den enkelte skoles behov. Arbeidsgruppen mener det er en forutsetning at trafikksikkerhetsarbeidet har god forankring, både hos skoleeier og i den enkelte skole.

Erfaringene fra det tidligere nevnte prosjektet i Ski og Gjerdrum, understreker betydningen av denne forankringen. Internasjonal forskning peker også på viktigheten av pedagogisk ledelse på den enkelte skole i den forstand at rektor støtter opp omkring de primære lærings- og undervisningsprosessene. Forskningen har også vist at et støttende skoleklima, en orientering mot faglige målsettinger, oppfølging og evaluering på skolenivå, samt konsensus og samarbeid med de ansatte på skolen fremmer elevenes læring (Utdannings- og forskningsdepartementet, 2003b).

Kravet til innholdet i opplæringen er omfattende, og læreplanene stiller store krav til elevenes faglige prestasjoner og lærernes undervisningsmetoder. Som en følge av dette er arbeidsgruppens erfaring at emner eller temaer som ikke direkte inngår i læreplanen for grunnskolen eller videregående opplæring er vanskelig å integrere i undervisningen. Elevenes egne vurderinger av skolen gir klare indikasjoner på at elevenes muligheter for å påvirke er en vesentlig faktor for motivasjon, trivsel og mestring. Eleverådsarbeidet står sterkt i norske skoler, men elevene bør i større grad engasjeres i saker med betydning for hele skolen. Medvirkning fra elevene i rådsarbeidet på skolen kan gi dem opplæring i samarbeid og demokratisk tenkning. Elevenes medvirkning er hjemlet i opplæringsloven og læreplanverket.

Foreldre har også et klart ansvar. I grunnskolens læreplanverk L97 (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1996) uttales følgende om foreldreansvaret:

*”Skolen skal støtte hjemmet i oppdragelsen av en ny generasjon og forberede de unge på oppgaver i samfunnet.”*

L97 understreker på den måten foreldrenes hovedansvar for oppdragelse av egne barn, og de må derfor ha et medansvar i skolen. Samarbeidet skal basere seg på gjensidig respekt og vilje til å sette eleven i sentrum for opplæringen. Representasjon i råd og utvalg og andre former for påvirkning og samarbeid kan gi foreldre medinnflytelse i skolen. Det er viktig at skolen tydeliggjør holdninger på området, hva det skal samarbeides om og hvordan det skal foregå og også hva det innebærer av plikter og rettigheter å være foreldre i norsk skole. Engasjementet fra både elever og foreldre kan være med på å heve kvaliteten på trafikkopplæringen.

Dette illustrerer at det er mange som har påvirkningskraft overfor trafikkopplæringens plass i undervisningen i den norske skolen. Arbeidsgruppen mener dette er en stor utfordring vi står overfor når vi ønsker å bedre forholdene for trafikk som tema i den norske skolen.

### *3.1.2 Sentrale bestemmelser*

Lover, forskrifter og læreplaner gitt fra sentrale myndigheter utvikler seg i retning av å bli mer overordnede styringsdokumenter og mindre faglig detaljorienterte, noe som gir skoleeier og den enkelte skole et større lokalt handlingsrom i forhold til skolens faglige innhold. De sentrale bestemmelsene inneholder lite om trafikk og trafikksikkerhetsarbeid. Lærere bruker læreplanverket til å utarbeide års- og

halvårsplaner i de enkelte fag. Arbeidsgruppen mener at trafikksikkerhet må inn i disse lokale planene. I tillegg til dette skal skolene utarbeide lokale planer for verdi- og holdningsskapende arbeid. Arbeidsgruppens vurdering er at det er svært viktig for ledere av barnehager, skoler og studiesteder å være bevisst på trafikksikkerhetsarbeid som en naturlig del av virksomhetenes internkontrollsystem. Når det gjelder helse, miljø og sikkerhet og forebyggende helserelatert arbeid, er helsestasjoner og skolehelsetjenesten naturlige samarbeidspartnere for både barnehage og skole.

### *Helse, miljø og sikkerhet*

I avsnittet om Helse, miljø og sikkerhet under Barnehage på s.18, er sikkerhet for barna nevnt som et HMS-ansvar. Dagens skolehverdag er i mye større grad enn tidligere basert på andre læringsarenaer. Ulike arbeidsmåter i tilknytning til opplæringen utenfor selve skolebygningen og turer i skolens regi gjør det aktuelt å se på trafikkforholdene ved skolen og hvordan elevene skal opptre i trafikken generelt. Det er derfor viktig at gode rutiner er innarbeidet i skolens internkontroll og internkontrollsystemer. Innføringen av et nytt kapittel 9A Om elevenes skolemiljø for elever i grunnskolen og videregående skole gjeldende fra 1.april 2003 gjør det aktuelt for skolene å se denne paragrafen i sammenheng med Forskrift om miljørettet helsevern for barnehager og skoler for et helhetlig og systematisk helse, miljø og sikkerhetsarbeid på skolen.

## **3.2 Barnehage**

### **Rammeplan for barnehagen**

På grunnlag av forskning om små barn i trafikken, som nå har vært kjent i over førti år, har trafikksikkerhetsmiljøet i Norge vært opptatt av livslang læring og kunnskap om barns forutsetninger for å ferdes i trafikken. I takt med den økende barnehageutbyggingen på 70-tallet utviklet Trygg Trafikk materiell til bruk i barnehagene. I den offentlige debatten om barnehagens innhold ble trafikk derimot ikke et sentralt tema.

Til tross for at barnehagene sees på som det første, frivillige tilbud i rekken av institusjoner som legger grunnlag for livslang læring, har trafikk som tema ikke fått en naturlig plass i barnehagenes rammeplaner. Arbeidsgruppen mener at noe av årsaken kan være fagmiljøets og politikernes syn på at barn først og fremst skulle beskyttes mot biltrafikk. Det var nok også en gjengs oppfatning at dette ansvaret lå på foreldrene. Dette understøttes av at den store oppslutningen som Barnas Trafikkklubb<sup>1</sup> hadde på 70-tallet hvor medlemstallet i mange år var mer enn 40 %.

Situasjonen i dag er at langt flere går i barnehage, medlemsoppslutningen i Barnas Trafikkklubb er lavere og trafikkopplæring er ikke et systematisk og forpliktende tema i barnehagen. Gruppen er bekymret over denne utviklingen.

---

<sup>1</sup> Barnas Trafikkklubb er et tilbud for barn i alderen 3-6 år i regi av Trygg Trafikk, se [www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no)

Arbeidsgruppen legger til grunn at ettersom trafikk ikke er nevnt i barnehagens rammeplaner, og vi vet at barnehagens årsplaner i stor grad baseres på disse rammeplanene, vil omfanget av trafikk som tema i aktivitetene være lavt. I den grad trafikk blir tatt inn i årsplanene vil det, etter gruppens syn, være et utslag av individuell interesse for trafikk som tema. Arbeidsgruppen mener at en slik variasjon i hvor stor grad trafikk blir introdusert til barn i barnehagene er meget uheldig. Årsaken kan være at det ikke eksisterer systemer som sikrer at personalet blir gjort oppmerksom på trafikk som tema gjennom de overordnede rammeplanene. Arbeidsgruppen er også gjort kjent med at mange av dem som arbeider systematisk med trafikkopplæring i barnehagen, savner et mer forpliktende grunnlag.

### **Førskolelærerutdanningen**

En forutsetning for å kunne integrere trafikkopplæring i barnehagen på en naturlig måte, er at temaet blir ivaretatt i førskolelærerutdanningen. Ved dagens førskolelærerutdanning er dette ikke dekket tilstrekkelig. Gruppen mener at studentene gjennom utdanningen bør få grunnleggende kompetanse om barn og trafikksikkerhet. Etter vår erfaring er aktiv bruk av nærmiljøet, gjerne knyttet til samfunnsfag, norsk, kroppsøving og pedagogikk, sentrale fagområder å relatere trafikkopplæringen til i førskolelærerutdanningen.

Vi vet at det er stor frihet i valg av tema i barnehagen og at styrer, pedagogiske ledere og det øvrige personalet er sentrale i den enkelte barnehage når valgene foretas. Derfor er det ekstra bekymringsfullt at trafikk som tema ikke er obligatorisk verken i barnehagen eller i førskolelærerutdanningen.

### **Andre yrkesgrupper i barnehagen**

Barnehageloven krever at styrer og pedagogiske ledere i barnehagene er førskolelærere. I 2001 hadde 88 % av styrerne og de pedagogiske lederne i barnehagen førskolelærerutdanning. Dette utgjør 32 % av det totale antallet ansatte i barnehagene. Hovedandelen av de ansatte i barnehagene er kvinner. En del av personalet som ikke er førskolelærere, har fagutdanning som barne- og ungdomsarbeidere. De fleste av disse jobber som assistenter i barnehagene. Det er viktig å merke seg at Kompetansereformen åpner for opptak til førskolelærerstudiet på grunnlag av realkompetanse. I 2001 ble 1816 studenter tatt opp på dette grunnlaget. Dette stiller større krav til den enkelte kommune og ledelse i barnehagen med hensyn til felles verdiplattform og sørge for opplæring i HMS- arbeidet samt internkontrollrutinene.

### **Helse, miljø og sikkerhet**

Sikkerhet for barna er et HMS-ansvar<sup>2</sup>. Forskrift om miljørettet helsevern i barnehage og skole har vært gjeldende siden 1996. Hverdagen i barnehagene er i større grad enn på skolene basert på uteaktiviteter. Slike aktiviteter vil ofte innebære at barna tas med på turer ut av barnehagens beskyttede områder, og ut i trafikken. Arbeidsgruppen

---

<sup>2</sup> Forskrift om miljørettet helsevern i barnehager og skoler (1.des. 1995 nr.928)

legger til grunn at kravet til barnas sikkerhet oppfylles rundt om i barnehagene i Norge. Vi stiller likevel spørsmål ved om trafikksikkerhet er tydelig nok i rutinebeskrivelsene for internkontroll. Både de private og offentlige aktørene får mange henvendelser om regler for kjøring av barn i privatbil, og mange foreldre savner tydeligere retningslinjer for sikkerhetskrav til transport og riktig barnesikring. Selv om kravet til sikkerhet for barna stort sett oppfylles når barnegrupper er ute og går på tur, eksisterer det i dag liten kunnskap om hvordan slike rutiner er nedtegnet i barnehagene.

Utflukter vil etter arbeidsgruppens syn kunne gi muligheter til å innarbeide gode vaner og drive holdningsskapende arbeid relatert til trafikk overfor barna, men i hvilken grad dette faktisk gjøres i de ulike barnehagene, er imidlertid meget usikkert. Arbeidsgruppen antar at dette vil variere fra kommune til kommune, og at innholdet i slik læring i stor grad vil avhenge av lokalmiljøets utforming, spesielt relatert til trafikkmengde og -type.

Vår erfaring er at den lokale friheten i barnehagen vil kunne ha både positive og negative effekter på innholdet i og omfanget av trafikkopplæringen i barnehagen. Mulighetene ligger i å kunne tilpasse opplæringen til det aktuelle trafikkmiljøet. Faren ligger i at temaet kan bli tilfeldig behandlet eller glemt.

### **Materiell, kurs og samarbeid**

Det finnes et bredt spekter av materiell for trafikkopplæring som er tilpasset de yngste barna. Det er vårt inntrykk at barnehagene i for liten grad kjenner til og etterspør slikt materiell. Noe av grunnen kan være at trafikk ikke er obligatorisk i rammeplanen og kun sporadisk i førskolelærerutdanningen. Forsøket i Ski kommune viser at barnehagene lett får mange ideer som bidrar til at kreativiteten øker dersom de får et minimum av informasjon om hva som er tilgjengelig. Trygg Trafikk har gjort tilsvarende erfaring gjennom sin kursvirksomhet andre steder, og ikke minst gjennom det nye barnehageprosjektet Tarkus.

Vår oppfatning er at det er relativt lite utveksling av ideer mellom barnehagene når det gjelder trafikk, og at temaet får liten oppmerksomhet i fagmiljøene generelt.

Barn bør få trafikkopplæring både hjemme og i barnehagen, og vi vurderer det som svært viktig at det er nær kontakt mellom foreldre og barnehagens ansatte for å sikre et enhetlig budskap.

### **Overgang fra barnehage til skole**

Barna stiller med ulike forutsetninger ved overgangen fra barnehage til skole, noen har gått i barnehagen, andre ikke. Det er en større andel av barn med annen etnisk og kulturell bakgrunn som ikke har gått i barnehage. Det er viktig å sikre kontinuitet i barnas trafikkkopplæring, enten det gjelder overgang fra hjem til skole eller fra barnehage til skole. Ikke minst er det viktig å etablere et gjensidig forpliktende

samarbeid med foreldrene som kan videreføres i skolen. Det er etter gruppens syn riktig at fokus på sammenhengen mellom skole og barnehage får stor oppmerksomhet.

Overgangen fra barnehage til skolen er første skritt på veien mot å bli en selvstendig trafikant og både barnehager, foreldre og skole må ha et ansvar for at barnas sikkerhet blir ivaretatt. Vi mener at det derfor er svært viktig med en klar ansvars- og rolledeling mellom aktørene.

### **3.3 Grunnskole**

Trafikk som tema er tatt inn i læreplanen for grunnskolen (L97). Trafikk er imidlertid ikke eksplisitt nevnt i de ulike læreplanene på hvert av klassetrinnene i grunnskolen. Dette har resultert i at trafikk som tema kun inngår i undervisningen på enkelte av trinnene. For mange har trafikkopplæringen imidlertid en naturlig plass i grunnskolen, men omfanget av den varierer altså på de ulike trinnene.

#### **Småskoletrinnet 1.- 4. klasse**

I 1. – 2. klasse er trafikk som tema relativt godt dekket. Dette er både dokumentert i gallupundersøkelsene som er omtalt i kapittel 2 og stemmer også med gruppens erfaringer. Slik vi ser det skyldes dette flere forhold. For det første er trafikk som tema nevnt i fagplandelen av læreplanen. I tillegg er det mye oppmerksomhet rundt skolestart og skolevei både fra myndighetene, media, skole og foreldrene selv. Den relativt gode dekningen av trafikk i de to første klassetrinnene i grunnskolen kan også tilskrives at det eksisterer en lang tradisjon for den type trafikkopplæring som gjennomføres i 1. og 2. klasse.

Mye av undervisningen i grunnskolen er i dag temabasert og burde gi gode muligheter for trafikk i temaene. Likevel viser gallupundersøkelsene at det blir mindre trafikkopplæring i 3. – 4. klasse. Dette tror vi skyldes at trafikk ikke er eksplisitt nevnt i læreplanene fra 3. klassetrinn og oppover.

Siden 1997 har det vært skolestart det året barna fyller 6 år, og denne reformen medførte stor oppmerksomhet rettet mot de yngste barna og skoleveien. Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk har samarbeidet om mange tiltak, bl.a. konferanser, politikontroller, forbedringer i det fysiske miljøet, nytt opplæringsmateriell og skolebesøk. Det arbeidet disse tre aktørene har satt igang rundt prosjektet "Aktive skolebarn" sammen med Sosial- og helsedirektoratet, avdeling for fysisk aktivitet, er i overensstemmelse med ansvarsfordelingen i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet.

Vi mener at det materiellet som er utviklet kan bidra til å styrke trafikkopplæringen på småskoletrinnet, både med tanke på tverrfaglig undervisning, uteskole, foreldresamarbeid og helseaspektet. Det er særlig viktig å merke seg at erfaringer viser at elever med minoritetsspråklig bakgrunn lærer ord og begreper bedre på mer uformelle læringsarenaer som for eksempel uteskole.

Mange skoler har utviklet gode SFO-tilbud. Forankring i skoleledelsen, kompetanse hos SFO-leder og i SFO-personalet for øvrig er en forutsetning for å utvikle gode skolefritidsordninger. Vi mener det er viktig at skolene legger til rette for og utnytter det handlingsrommet SFO representerer som læringsarena for trafikksikkerhet. Dette potensialet er antagelig ikke utnyttet i særlig stor grad.

### **Mellomtrinnet 5. – 7. klasse**

Emnet trafikk får noe større plass igjen i forbindelse med sykkelopplæringen, som vanligvis foregår på 5. klassetrinn. Selv om denne type opplæring ikke er forankret i læreplanen, har den allikevel en sterk stilling i grunnskolen. Det kan være flere grunner til dette. Arbeidsgruppen mener det hovedsakelig skyldes at sykkelopplæringen har en lang tradisjon i grunnskolen, noe som innebærer at lærerne er godt kjent med opplegget. Elever og foreldre er opptatt av sykling og dermed motivert for opplæringen. I tillegg eksisterer det lett tilgjengelig opplæringsmateriell av høy kvalitet som lærere i samarbeid med en rekke aktører kan benytte i sin undervisning.

På 6. og 7. klassetrinn foregår det noe trafikkopplæring i kjølvannet av sykkelopplæringen. Aktiviteten er imidlertid betydelig mindre enn på de lavere trinnene.

Arbeidsgruppen mener dette er uheldig idet elevene nå er mer ute på egenhånd, har større aksjonsradius og derfor er mer ulykkesutsatt. Gruppen er usikker på om det, i tillegg til sykkelopplæringen, i tilstrekkelig grad foregår generell trafikkopplæring og holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeid. Spesielt uheldig mener gruppen det er at fokuset på hjelmbruk blant elevene forsvinner i forbindelse med overgangen fra barnetrinnet til ungdomstrinnet. Prosjektet "Hjelm en venn" beregnet på 7. eller 8. klasse er et eksempel på et opplæringstiltak som søker å skape bevissthet om egne valg i en alder hvor man er lett påvirkelig. Vi mener det er meget viktig at det blir gitt konsistente signaler til barna gjennom *hele* grunnskolen.

### **Ungdomstrinnet 8. – 10. klasse**

På ungdomstrinnet vet vi at det generelt er vesentlig mindre trafikkopplæring enn på barnetrinnet. Gallupundersøkelsene viser at det bare er rundt 1/3 av ungdomsskolene som har lagt trafikkopplæring inn i planene sine. Når vi ser at omfanget stiger i 10. klasse igjen, skyldes det hovedsakelig mopedopplæringen og kampanjen "Ikke tøft å være død". Mopedopplæringen er et tilvalgsfag og dermed et tilbud til de få som velger det, og innholdet i opplæringen er først og fremst rettet mot kompetansebeviset. Vår erfaring er at generell trafikkopplæring i ulik grad blir ivaretatt i dette kurset. "Ikke tøft å være død" er et godt innarbeidet prosjekt som er relativt ressurskrevende, men som har høstet gode tilbakemeldinger. Utfordringen er å sikre at forestillingen blir satt inn i en sammenheng med for- og etterarbeid slik at det ikke bare blir et løsrivet "stunt".

Det generelle bildet er at trafikkopplæring i grunnskolen er sterkt nedadgående gjennom grunnskolen. Det kan se ut som elevene får mer trafikkopplæring i 10. klasse enn i 8. og 9. klasse, men det er viktig å påpeke at de tiltakene som gir utslag på dette resultatet enten er sporadiske, er for et lite utvalg av elever eller av kort varighet.

Arbeidsgruppen mener at det er dårlig samsvar mellom omfanget av trafikkopplæring i ungdomsskolen og det faktum at 16-åringer kan ta mopedførerbevis og starte med ledsagerstøttet øvelseskjøring. Nettopp da er det en viktig forutsetning at ungdommen har et minimum av kunnskaper og bevisste holdninger til trafikksikkerhet. Det er en kjensgjerning at ulykkeskurven for denne aldersgruppen stiger kraftig, noe som skulle tilsi at trafikkopplæring bør ha større plass på ungdomstrinnet.

Generelt sett er trafikkopplæringen i ungdomsskolen meget begrenset, både i omfang og kvalitet. Noe av grunnen til dette kan være at det på ungdomsskolen eksisterer en rekke andre emner som konkurrerer om tiden, for eksempel seksualundervisning, forbrukerlære, miljø og mobbing. Arbeidsgruppen mener allikevel at trafikksikkerhet bør stå i en særstilling i forhold til de nevnte emnene ettersom konsekvensene av en feilhandling kan være så fatale.

Et annet hinder for at trafikkopplæring i ungdomsskolen skal få en naturlig plass er, slik arbeidsgruppen ser det, at lærerne ikke kjenner til det trafikksikkerhetsmateriellet som eksisterer. Den overordnede læreplanen for grunnskolen (L97) leder ikke i stor nok grad lærerne til å etterspørre slikt materiell. Ungdomsskolelærere har dessuten ingen sterke tradisjoner med å velge trafikksikkerhet som tema i opplæringen

Felles for hele barnehagesektoren og skolesektoren er at mange sliter med dårlig økonomi. Arbeidsgruppen har ingen dokumentasjon som viser at barnehager og skoler ikke kjøper materiell av økonomiske årsaker, men vi kjenner godt til problematikken gjennom samtaler med og inntrykk fra praksisfeltet. Det er etter gruppens vurdering av stor betydning at prisen på opplæringsmateriell holdes lav, slik at økonomi ikke oppleves som et stort hinder.

### **3.4 Videregående skole**

I løpet av de tre årene på videregående skole vet vi at det er lite generell trafikkopplæring for alle, men at mange er opptatt av å ta førerkort. Når vi vet at denne aldersgruppen topper ulykkesstatistikken, er det et paradoks at det er så lite holdningsskapende trafikkopplæring på videregående skole.

Vi vet lite om i hvor stor grad lærerne trekker trafikk inn i fagene i den ordinære undervisningen, men undersøkelsen i Akershus bekrefter vårt inntrykk av at lærerne i videregående skole er mer opptatt av enkeltfag og i mindre grad arbeider tverrfaglig. Derfor kan trafikk lett falle ut i den ordinære undervisningen, eller man kan tro at temaet er ivaretatt fordi noen har det som valgfag.



Arbeidsgruppen mener at det er av stor betydning å sikre kontinuitet i trafikkopplæringen. Vår erfaring er at mange i aldersgruppen 16-19 år velger trafikk som tema fordi dette kan gi en mulighet til å ta deler av ordinær føreropplæring. Det kan da være fare for at elevene blir mest opptatt av å mestre kjøringen rent teknisk, noe som ikke nødvendigvis bidrar til refleksjon eller øker bevisstheten rundt sikkerhetstenkingen.

Mange av de trafikksikkerhetstiltakene vi kjenner til som ikke er valgfag, men rettet mot alle elevene, er som nevnt organisert som egne temadager i samarbeid med eksterne aktører. For denne aldersgruppen tror vi at møte med virkeligheten gjennom trafikkskadde, ambulanspersonell og politi som formidler sine inntrykk fra et ulykkessted, kan ha god effekt. Denne type personlige beretninger der elevene får møte enkeltskjebner, ikke bare tall på en statistikk, viser seg ofte å gjøre varig inntrykk. Slike tiltak ser ut til å styrke troverdigheten til betydningen av sikkerhetstenkingen.

Arbeidsgruppen ser også verdien av demonstrasjoner der effekten av fart og bruk av bilbelte blir synliggjort og selvopplevd gjennom deltagelse. Enkelte tiltak kan med fordel demonstreres gjennom bruk av video, slik som for eksempel bilbranner. Felles for de tiltakene som krever mange aktører og mye utstyr, er at de er ressurskrevende. Det fordrer god planlegging og koordinering, tar tid og medfører reisekostnader og ofte andre utgifter.

Ikke minst viktig er det rent holdningsskapende arbeidet som inviterer til refleksjon og bidrar til forståelsen av konsekvenser av egne valg. Vi er usikre på i hvor stor grad temadagene blir fulgt opp med for og etterarbeid på skolen. Hvis en slik dag blir stående som et enkeltstående ”stunt”, tror vi at effekten blir mindre.

Arbeidsgruppen mener det er viktig at tiltak mot rusen ikke bare blir knyttet til selve russefeiringen. En forutsetning for å kunne tenke sikkerhet i tilknytning til feiringen, er at ungdommen allerede har tilegnet seg grunnleggende kunnskap, holdninger og ferdigheter i trafikken. Vi ser en fare i at det kan bli for mye oppmerksomhet i en svært kort periode i stedet for et mer langsiktig arbeid hvor tiltak mot rusen blir et av flere ”drypp” i et langsiktig, målrettet trafikksikkerhetsarbeid.

Den svenske trafikksikkerhetsforskeren Inger Linderholm understreker betydningen av at vi møter ungdom på deres egne premisser i trafikkopplæringen. Gjennom sin forskning har hun funnet fire kategorier av personligheter som hun har klassifisert etter deres oppfatning av risiko. Innlæringsmetodene må være forskjellig for de fire gruppene, hevder hun, som er ”spenningssøkeren”, ”risikotageren”, ”ansvarstageren” og ”trygghetssøkeren”. Arbeidsgruppen mener det er viktig med forskningsbasert kunnskap på dette området, og at slik tenkning må følges opp blant annet gjennom å differensiere målgruppene når det drives trafikkopplæring i skolen for ungdom. Dette vil være særlig aktuelt i de tiltakene der det er mange elever samlet til én aktivitet, noe som er en vanlig organisering av temadagene både på ungdomstrinnet og i videregående skole.

### 3.5 Lærerutdanningen

Gruppen vurderer både førskoleutdanningen og allmennlærerutdanningen som viktige premissgivere for trafikkopplæringen i skolen og barnehagen. Når vi vet at læreplanene i stadig større grad utformes på lokalt nivå, er det helt nødvendig at studentene gjennom utdanningen får grunnleggende kompetanse om barn og trafiksikkerhet.

I de nye rammeplanene for lærerutdanningene, gjeldende fra høsten 2003, er studiet lagt opp med færre obligatoriske fag og flere valgfrie fag enn tidligere. I allmennlærerutdanningen hadde trafikk en naturlig plass i det obligatoriske 10-vekttallstudiet Natur, Samfunn og Miljø. Nå har trafikk havnet på en lang liste sammen med andre obligatoriske tverrfaglige temaer, og vi er redd for at denne endringen lett kan oppleves som mindre forpliktende for det enkelte studiested. Derfor mener arbeidsgruppen at rammeplanen ikke reflekterer de forpliktelser Stortinget har gjort gjennom Innst. S. nr. 262 (2001 – 2002) (Stortingets kirke-, utdannings- og forskningskomité, 2002).

Disse forpliktelsene, som har ligget der siden stortingsmelding nr. 18 om trafiksikkerhet og trafikkopplæring (1986 – 1987), gjelder i prinsippet også førskolelærerutdanningen. På dette området er det, etter gruppens syn, enda vanskeligere å se hvordan trafikk som tema i utdanningen skal ivaretas.

Arbeidsgruppen mener at mye av det arbeidet som er nedlagt ved de studiestedene som har årelang erfaring med trafikkopplæring, både ved allmennlærer- og førskolelærerutdanningene, er av stor betydning for å spre kunnskap og entusiasme for temaet.

Det er etter gruppens syn viktig at lærerutdanningen fortsatt skal sikre at lærere og førskolelærere har nødvendig og tilstrekkelig kompetanse til å drive trafikkopplæring av høy kvalitet, for å kunne møte og mestre de praktiske læreroppgavene i en skole i kontinuerlig endring og fornyelse. Det arbeid som gjøres av bl.a. Trygg Trafikk og politiet opp mot ulike lærerutdanningsinstitusjoner synes å være av stor verdi for å gi framtidens lærere denne kompetansen.

Prosjektet *Samarbeid mellom hjem og skole som tema i lærerutdanningen* ble avsluttet sommeren 2002. Prosjektets formål var å utarbeide og gjennomføre et undervisningsopplegg for lærerstudenter ved høgskolene om temaet. Opplegget ble tilbudt lærerhøgskoler gratis i prosjektperioden, og ni høgskoler benyttet seg av hele eller deler av tilbudet. Til tross for at Rammeplan for 4-årig allmennlærerutdanning fastslår viktigheten av et godt samarbeid mellom hjem og skole som forutsetning for god læring, er det få høgskoler som har vektlagt temaet. I sluttrapporten blir det bl.a. konkludert med at behovet for kompetanse i hjem-skole-samarbeid blant lærerne synes å være stort, men at det er svak tradisjon ved høgskolene for å gi tilbud om undervisning om dette temaet. I den grad det skjer, synes det også å være opp til den enkelte pedagogikk-lærer med liten forankring i høgskoleledelsen eller kollegiet som

helhet. Økonomiske hensyn spiller også inn; eksterne tilbud som dette synes å være interessante så lenge det ikke koster høgskolen noe.

### **3.6 Andre yrkesgrupper i skolen**

I forbindelse med behandlingen av St. meld. Nr 12 (1999 – 2000) *...og yrke skal båten bera...* *Handlingsplan for rekruttering til læreryrket* (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1999) ble det lagt til grunn at utviklingen i samfunnet har medført behov for flere voksne i skolen. Det ble uttalt at skolen som arbeidsplass må åpnes for andre utdanningsgrupper med ulik kompetanse i arbeidet med å utvikle skolen som læringsarena og derigjennom øke elevenes muligheter for et godt og fleksibelt læringsmiljø. Arbeidsgruppen er kjent med at det drives forsøks- og utviklingsarbeid ved mange skoler på dette området. Arbeidsgruppen mener det er viktig å ha denne utviklingen med i premissgivningen i trafikkopplæringsarbeidet i skolen selv om dette ikke er en del av mandatet.

#### *Helse, miljø og sikkerhet*

Som nevnt i avsnittet om Helse, miljø og sikkerhet under Barnehage på s. 18, er sikkerhet for barna et HMS-ansvar. Hverdagen i skolene er med nye læreplaner i mye større grad enn tidligere basert på andre læringsarenaer. Ulike arbeidsmåter i tilknytning til opplæringen utenfor selve skolebygningen og turer i skolens regi gjør det aktuelt å se på trafikkforholdene ved skolen og hvordan elevene skal opptre i trafikken generelt. Det er derfor viktig at gode rutiner er innarbeidet i skolens internkontroll og internkontrollsystemer. Innføringen av et nytt kapittel 9A Om elevenes skolemiljø for elever i grunnskolen og videregående skole gjeldende fra 1.april 2003 gjør det aktuelt for skolene å se denne paragrafen i sammenheng med Forskrift om miljørettet helsevern for barnehager og skoler for et helhetlig og systematisk helse, miljø og sikkerhetsarbeid på skolen.

## **4 FORSLAG OG ANBEFALINGER**

### **4.1 Generelt**

Arbeidsgruppen anbefaler en jevnere progresjon og et større omfang i trafikkopplæringen fra førskolealder til førerkortalden. Vi ser det også som viktig at kvaliteten på opplæringen sikres ved at det stadig utvikles nytt materiell, at det foregår forsøk og utviklingsarbeid og at det prøves ut varierte arbeidsmetoder. Det er viktig at personalet i barnehage og skole får tilbud om kurs og veiledning gjennom konferanser og at det skapes en faglig debatt om temaet.

#### *4.1.1 Sentrale utviklingstrekk ved grunnopplæringen*

Den nylig fremlagte NOU 2003:16 *I første rekke* (Utdannings- og forskningsdepartementet, 2003a), understreker følgende om målsetningen for grunnopplæringen:

*”Grunnoplæringen må tjene flere formål. Opplæringen skal både gi kunnskap og ruste den enkelte til meningsfullt liv som individ og samfunnsborger. Opplæringen skal videre bidra til at barn og unge får et grunnlag for blant annet å mestre eget liv.”*

Elevenes læringsutbytte omfatter grunnleggende kunnskaper, ferdigheter og holdninger, og er nærmere omtalt i utredningen som den ”helhetlige kompetansen”. En mulig innsatsfaktor for å styrke arbeidet med trafikksikkerhet ved skolene er å få en nasjonal aksept for at trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid i trafikken inngår i helhetskompetansen for elevene.

Læreplanene utvikler seg slik at opplæringen blir mindre sentralstyrt, og at det blir større lokal valgfrihet. En høyere grad av autonomitet i skolehverdagen kan gi muligheter for å øke omfanget av trafikk i undervisningen. Utdannings- og forskningsdepartementet har satt i gang et omfattende moderniseringsprosjekt for norsk grunnopplæring under mottoet *Skolen vet best!* (Utdannings- og forskningsdepartementet, 2003b). Nyere forskning viser at det er en klar sammenheng mellom skolenes handlingsfrihet og elevenes læringsutbytte. NOU 2003:16 *I første rekke* beskrives en utvikling hvor elevenes læringsarenaer utvides. Dette setter som tidligere nevnt store krav til den enkelte skoles sikkerhetsrutiner og trafikkopplæring. Vi anbefaler at skolen innlemmer krav til sikker transport i internkontrollrutinene.

Det blir viktig å sikre at trafikkopplæring og trafikksikkerhet er omtalt i de sentrale planverkene og at det oppleves forpliktende å følge det opp i arbeidet med lokalt lærestoff. I NOU 2003:16 foreslås det at faget skolenes og elevenes valg (SEV) erstattes av sentrale valgfag. Derfor er det viktig at det i den forbindelse sentralt blir utarbeidet forslag til trafikkopplæring, både på småskoletrinnet, mellomtrinnet og ungdomstrinnet.

I NOU 2003:16 foreslås det videre at alle elever hver dag har en periode med fysisk aktivitet. Uavhengig av om slike aktiviteter er lærerstyrt eller ikke, må trafikksikkerhet inngå. Dette må sees i sammenheng med internkontrollrutinene.

Arbeidsgruppen viser til § 12-1 *Tryggleik for elevane* i forskrift til opplæringsloven, der skolepatroljen er omtalt som et pedagogisk og trafikksikkerhetsmessig tiltak. Vi mener dette er for snevert i forhold til skolens ansvar for trafikksikkerhet og trafikkopplæring. Gruppen anbefaler derfor at forskriften endres slik at skolens totale ansvar for trafikksikkerhetsarbeid blir tydeligere.

#### *4.1.2 Forpliktende samarbeid*

Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for det generelle trafikksikkerhetsarbeidet og –politikken. Derfor er det naturlig at Samferdselsdepartementet tar initiativ overfor Barne– og familiedepartementet og

Utdannings- og forskningsdepartementet for å starte arbeidet med å øke innholdet av trafikk i undervisningen.

De aktørene som er beskrevet i kap. 3.1 vil på ulike måter ha muligheter for å påvirke hvordan den lokale handlefriheten blir utnyttet. Arbeidsgruppen har identifisert de aktørene som har påvirkningskraft til å styrke en helhetlig trafikkopplæring gjennom et opplegg for livslang læring.

Det er viktig at Trygg Trafikk, politiet og Statens vegvesen, som eksterne aktører, har klare ansvarsområder i trafikksikkerhetsopplæringen som reflekterer ansvarsfordelingen nedfelt i Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011. Ifølge handlingsplanen har Trygg Trafikk et særlig ansvar for trafikkopplæringen i skoleverket, politiet for kontrollvirksomhet og Statens vegvesen for det fysiske miljø. Arbeidsgruppen anbefaler at disse aktørene inngår avtaler om forpliktende samarbeid på bakgrunn av disse rolleavklaringene. Et slikt forpliktende samarbeid vil være med på å sikre trafikkopplæringens plass i de ulike organisasjoners og etaters virksomhetsplaner og andre styringsdokumenter. De eksterne aktørene skal først og fremst være et supplement i læringsarbeidet og ikke erstatte lærerens rolle.

Den faglige kompetansen hos barnehage- og skoleeier blir bygget ned. Konsekvensen av dette er at både det faglige og administrative ansvaret blir delegert til den enkelte virksomhet. Derfor anbefaler arbeidsgruppen at trafikksikkerhetsarbeidet i skolen gis en solid forankring, politisk og administrativt. Dette bør gjøres ved at det settes av midler til trafikantrettede tiltak og opplæring i kommuner og fylkeskommuner som er forankret i deres trafikksikkerhetsplaner.

Arbeidsgruppen anbefaler at det på kommunenivå lages årlige aktivitetsplaner knyttet til skole og barnehage, gjerne i samarbeid med de eksterne aktørene. Dette vil sikre kontinuitet, progresjon og repetisjon av trafikk som tema ved at det gjentas på hvert alderstrinn. Vi ser at det lett blir opp til den enkelte lærer eller rektor om trafikksikkerhet settes på dagsorden, noe vi mener er uheldig. Gruppen anbefaler at trafikkopplæring blir et synlig tema i skolens årsplaner på alle trinn. For å sikre at dette blir gjort, må trafikk som tema i undervisningen ha en klar forankring også hos de sentrale utdanningsmyndigheter. Dette vil etter arbeidsgruppens mening være en forutsetning for oppfølging på lokalt nivå.

Trafikk bør dessuten være et naturlig tema i skole-hjem-samarbeidet. Et aktivt samspill mellom skolen, hjemmene og institusjoner og organisasjoner i lokalmiljøet er en viktig forutsetning for å gi barn og unge et godt fundament for å tilegne seg nødvendige kunnskaper. For å få full effekt av et slikt samarbeid, er det viktig at det er samsvar i de holdninger skolen og foreldrene forsøker å formidle. I innstillingen *I første rekke* (Utdannings- og forskningsdepartementet, 2003a) anbefales det at det lages et program for foreldresamarbeidet ved den enkelte skole. Arbeidsgruppen anbefaler at strategier for trafikkopplæring som del av en helhetlig kompetanse inngår i et slikt program.

Opplæringen i skoleverket vil imidlertid ha begrenset effekt dersom den ikke følges opp på andre arenaer hvor barn opptrer. Dette vil bl.a. gjelde overfor helsetjenesten, idrett, kultur og andre fritidstilbud.

## 4.2 Barnehager

### *Trafikk som tema må inn i barnehagenes rammeplaner*

Trafikk er et tema som berører oss alle fra vugge til grav og hører derfor naturlig hjemme i enhver rammeplan eller læreplan. Grunnlaget for aktivitetene i barnehagen legges i rammeplanen og føres videre gjennom hver barnehages årsplan. Det er derfor nødvendig at det allerede i forarbeidene til rammeplanen blir gitt føringer for hva som skal med i planen. Arbeidsgruppen anbefaler at Barne- og familiedepartementet, i samarbeid Samferdselsdepartementet, arbeider for å inkludere trafikk som tema i rammeplanene for barnehagen. Dersom trafikk blir et forpliktende grunnlag for aktivitetene i barnehagen, vil temaet trafikk også bli en naturlig del av barnehagenes aktiviteter.

### *Kompetanse hos førskolelærerne*

Det er ikke tilstrekkelig at trafikkopplæring blir forpliktende i barnehagens rammeplan dersom personalet ikke har nødvendig kompetanse til å gi god og målrettet opplæring. Gjennom førskolelærerutdanningen må studentene lære å utvikle metoder som sikrer at barna trener på basale ferdigheter rettet mot trafikken. For å sikre omsorg og utvikle sosial kompetanse hos de yngste, må barn og trafikk som tema være obligatorisk i utdanningen. Slike signaler er også gitt av Stortinget (Stortingets kirke-, utdannings- og forskningskomité, 2002) og arbeidsgruppen forutsetter at Utdannings- og forskningsdepartementet følger dette opp.

### *Materiell, kurs og utviklingsarbeid*

Det finnes godt materiell til bruk i barnehagene. I trafikkopplæring for førskolebarn må det legges vekt på oppmerksomhet, bevisst bruk av sansene, språk og enkle regler for å gå på fortau, på vei uten fortau, krysse vei, gå inn og ut av bil og buss og lignende. Arbeidsgruppen anbefaler at Trygg Trafikk fortsatt tar ansvar for å drive Barnas Trafikkklubb, men at nytt materiell til en slik klubb sees i sammenheng med at stadig flere barn går i barnehage. Derfor bør man bestrebe seg på at nytt barnehagemateriell og klubbens innhold utgjør en helhet som også kan styrke foreldresamarbeidet i barnehagen. Arbeidsgruppens vurdering er at det er en utfordring å gjøre nytt materiell kjent og skape engasjement for temaet i fagmiljøet, og vi anbefaler derfor at alle aktørene bidrar til å gjøre de aktuelle tilbudene kjent.

Kartleggingen avdekker at det foreligger lite kunnskap om effekten av trafikkopplæringstiltak. Arbeidsgruppen anbefaler derfor at alle trafikksikkerhetsaktørene tar ansvar for å sette av midler til forsknings- og utviklingsarbeid.

### *Helse, miljø og sikkerhet*

Aktiviteten i barnehagene er i stor grad basert på uteaktiviteter, og krav til sikkerhet har fått stor oppmerksomhet i forhold til blant annet utforming av lekeapparater. I rutinene for internkontroll må også trafiksikkerhet omtales. Det gjelder regler og rutiner for ankomst og henting, gåturer med barna i nærmiljøet og transport når barnegrupper er ute på tur i barnehagetiden. Det er viktig at slik transport foregår på en sikker måte. Kunnskap om riktig sikring av barn i bil viser seg å være svært mangelfull blant småbarnsforeldre, og på dette området må det satses både på informasjon og på å innarbeide gode rutiner fra barna er små.

Dersom rutiner for trafiksikkerhet blir tydeligere i rutinene for internkontroll, mener vi at trafikk som tema blir en mer naturlig og bevisst del av aktivitetene i barnehagen. Helsemyndighetene er en naturlig samarbeidspartner når det gjelder å innarbeide gode vaner, forebygge ulykker og formidle kunnskap om sikkerhet for barn.

### *Samarbeid barnehage – hjem – skole*

Arbeidsgruppen er opptatt av livsløpslæring og kontinuitet i trafikkopplæringen. En stor andel av dagens voksne har en positiv erfaring fra medlemskap i Barnas Trafikkklubb fra 70-tallet og medlemskap i Barnas trafikkklubb eller lignende klubber mener vi er et godt tilbud. Vi anbefaler at myndighetene og ideelle organisasjoner bidrar til at aktiviteten og medlemstallet igjen får et oppsving.

### *Overgang fra barnehage til skole*

Skolestart er et tidspunkt hvor trafiksikkerhet får svært stor oppmerksomhet, også i media. Mange aktører er på banen, og både myndigheter og organisasjoner er langt på vei fornøyd med den innsatsen som blir gjort. Det er likevel viktig å legge forholdene bedre til rette for at barnehage, hjem og skole samarbeider og sikrer at barna er på et tilnærmet likt nivå i trafikkforståelse når skolen overtar ansvaret. Dette er viktig fordi ved overgangen fra barnehage til skole vil barna ha svært ulik ballast i forhold til trafiksikkerhet og trafikkoppdragelse ved at ikke alle har gått i barnehage. Dette forhold er det viktig at skolen har en bevissthet omkring. Det bør derfor med fordel etableres en tettere kontakt mellom barnehage, hjem og skole for å finne løsninger eller skape arenaer som sikrer at barna får nødvendig hjelp og opplæring. En særlig utfordring ligger i å få til et bedre samarbeid med foreldre med minoritetsspråklig bakgrunn. Dette er i tråd med Kvalitetsutvalgets anbefalinger om at barnehagen knyttes nærmere grunnopplæringen.

Effekten av det bidraget de tre hovedaktørene på trafiksikkerhetsområdet kan få til overfor barn, lærere og foreldre, vil etter gruppens syn bli bedre hvis ansvarsfordelingen følger Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002 – 2011. Politiet har hovedansvar for kontrollvirksomheten i skolens nærområder, Statens vegvesen legger til rette for trygge og hyggelige skoleveier, mens Trygg Trafikk fortsetter å utvikle opplæringsmateriell og drive kurs og utviklingsarbeid. Samarbeidet

mellom disse tre aktørene og Sosial- og helsedirektoratet, avdeling for fysisk aktivitet, om prosjektet ”Aktive Skolebarn” er et godt eksempel på dette.



### 4.3 Grunnskole

Selv om trafikk som tema er tatt inn i læreplanverket for grunnskolen (L97) så sikrer ikke dette nødvendigvis at temaet tas inn i læreplanene på hvert klassetrinn. Som for barnehagen er det avgjørende for omfanget av trafikkundervisningen at temaet kommer med i skolens årsplaner.

#### *Småskoletrinnet 1.- 4. klasse*

Temaet trafikk er relativt godt dekket i de to første årene i grunnskolen, men vi anbefaler likevel at materiell som er utviklet blir gjort bedre kjent slik at kvaliteten på undervisningen kan bli ytterligere styrket. For å sikre kontinuiteten må trafikkopplæring inn som tema også fra 3. klasse og oppover. Vi anbefaler at trafikk som tema tas inn i de enkelte fagene. Dette forutsetter at det utarbeides opplæringsmateriell av høy kvalitet og at lærerne får god veiledning. Materiell må være svært lett tilgjengelig og ikke for kostbart, ellers er det fare for at temaet blir sporadisk behandlet. Et ledd i å gjøre eksisterende materiell lettere tilgjengelig for den enkelte skole og lærer kan være å anvende Læringscenterets Skolenett i formidlingen av dette<sup>3</sup>.

Ut fra den kartleggingen vi har gjort kan det se ut som om utfordringen ligger i å få flere til å ta i bruk materiell som faktisk er tilgjengelig. Det er ikke nok å vite om det, det må være for hånden der og da. Gruppens anbefaling er at alle skolene skal ha en trafikksansvarlig lærer, noe som både sikrer at informasjon fra eksterne aktører kommer til rett person, og ikke minst sikrer at det lages en god plan for alle klassetrinnene oppover ved den enkelte skole. Arbeidsgruppen er kjent med at det ved flere kommuner er gjort gode erfaringer med en slik ordning.

#### *Mellomtrinnet 5. – 7. klasse*

Temaet sykkel på dette klassetrinnet står sterkt på grunn av en lang og god tradisjon, og det er ingen grunn til å endre på dette. Arbeidsgruppen mener likevel at sykkelopplæring alene ikke er tilstrekkelig for en målgruppe som i stor grad kontinuerlig er i trafikken. Generell trafikkopplæring må inn som tema eller knyttes til fagene på alle klassetrinn. Arbeidsgruppen anbefaler, i tråd med Kvalitetsutvalgets anbefaling at elevene deltar i planlegging, gjennomføring og evaluering av trafikktemaer. Slike temaer kan med fordel tas inn gjennom faget Skolenes og elevenes valg (SEV) eller i klassens time.

Temadager og temauker med sikkerhet i forskjellige sammenhenger anbefales ut i fra gruppens erfaring med hva lærerne mener de lykkes med, gjerne inklusive prosjekter av typen ”Skolenes telling”.

---

<sup>3</sup> Skolenettet er en internettportal som retter seg mot elever, lærere, foreldre og andre som er interessert i skole og læring. Den primære målgruppen er elevene og deres nærmeste støtteapparat i opplæringen, men nettstedet er nyttig for alle som deltar i eller har ansvar for grunnskole- og videregående opplæring. Se <http://skolenettet.ls.no/>

Det er viktig at eventuell skolepatruljeopplæring ikke begrenses til de få som skal stå vakt, men at alle elevene lærer å ta ansvar selv og oppøver evnen til å vurdere risiko. Arbeidsgruppen er kjent med at flere kommuner har uttrykt skepsis til ordningen, og vi anbefaler derfor at tiltaket evalueres slik at vi får kunnskap om trafikksikkerhetseffektene.

Det er en kjensgjerning at mange ungdommer slutter å bruke sykkelhjelmer i denne fasen, og vi anbefaler skolen i større grad søker å påvirke til hjelmbruk. Skolen bør ha et eget ansvar for å gi barna konsistente signaler gjennom hele grunnskolen, og det blir galt om man endrer praksis rundt bruk av sykkelhjelmer fra å være svært viktig til å bli totalt fraværende. Et tiltak som gruppen ikke er fremmed for, kan være at myndighetene innfører påbud om bruk av sykkelhjelmer.

#### *Ungdomstrinnet 8. – 10. klasse*

For denne målgruppen er generell trafikkopplæring lite dekket. Det hevdes at årsaken kan være tematrensning og at trafikkopplæring dermed faller ut. For at trafikk som tema skal få sin plass tror vi det er nødvendig at den enkelte rektor gjør dette valget. På ungdomstrinnet anbefaler vi også at det er en trafikkansvarlig kontaktlærer ved hver skole. Trygg Trafikk har utviklet et internettbasert tverrfaglig læreverk med temaene sikkerhetsutstyr, fart, rus og samspill. Gruppen tror at slike fleksible, lett tilgjengelige læremidler er et viktig tilbud til dette skoletrinnet. Det tidligere omtalte Skolenettet er et viktig virkemiddel for å øke tilgjengeligheten for læremidler til trafikkopplæringen.

Det er utviklet flere kampanjer rettet mot denne aldersgruppen, og vi mener at skolens ledelse bør bli mer bevisst på å utnytte det materiellet som er tilgjengelig. Kampanjene får gjerne form av små ”stunts” mens vi mener at det må legges opp til arbeid både før og etter kampanjen. ”Ikke tøft å være død” er et sterkt møte med en trafikkskadet som mange ungdommer sier at de husker lenge etterpå. Et slikt tiltak bør følges opp og settes inn i en sammenheng for elevene, gjerne også over i videregående skole. Det finnes materiell og det finnes mange aktiviteter, men arbeidsgruppen anbefaler at det blir en ”rød tråd” gjennom trafikkopplæringen. Det kan blant annet gjøres ved at det blir tydeligere for hvert år hva som er trafikkfaglig sentralt.

#### **4.4 Videregående skole**

Årene på videregående preges for mange av at tiden er inne til å ta førerkort. Trafikkopplæring blir for noen målrettet mot å få førerkortet, og generell trafikkopplæring for alle får liten plass.

Vår anbefaling er at Trafikalt grunnkurs som ble iverksatt fra 1. juli 2003 blir tilbudt i skolen. Dette kurset skal bidra til å bygge opp om elevene som ansvarlige førere. Føreren må ha ferdigheter i å tolke de ulike trafikksituasjoner og vurdere hvilken atferd som er passende. Da kreves det også at føreren kan leve seg inn i andres situasjon. Trafikal kompetanse er ikke medfødt. Kompetansen læres gjennom imitasjon, forståelse, praktisering og forsterkning. Vi mener at dette kurset vil gi økt trafikkforståelse, samtidig som motivasjonen for å gjennomføre kurset er høy.

Arbeidsgruppen anbefaler at grunnkurset på sikt inngår i grunnopplæringen. På den måten vil de holdningsskapende elementene i kurset nå flest mulig. Vi ser imidlertid at dette kan ta noe tid, og mener at kurset så raskt som mulig bør etableres som et eget nasjonalt valgfag på ungdomskolen/den videregående skolen.

I videregående opplæring har mange skoler temadager hvor trafikksikkerhet er i fokus. Det er utviklet en rekke produkter og konsepter relatert til trafikksikkerhet som med fordel kan brukes i forbindelse med prosjektarbeid. Utfordringen ligger i å legge til rette for at materialet gjøres kjent og deretter i å få lærerne og elevene til å benytte seg av det. Kampanjer gjennomføres også i samarbeid mellom skole og andre aktører. For å få bedre utbytte av disse korte kampanjene, anbefaler vi at man bruker tid på for- og etterarbeid for på den måten å sikre kontinuitet i trafikkopplæringen. Vi mener at det er viktig at informasjon om opplæringsmateriell og forslag til undervisningsopplegg når ut til lærerne og skolene. Et viktig ledd i denne prosessen kan være, som tidligere nevnt, å legge slik informasjon ut på Skolenettet.

Arbeidsgruppen mener at det er avgjørende at det er en rød tråd i trafikkopplæringen på den videregående opplæringen. Vi anbefaler at trafikk som tema tas inn som en del av den helhetlige kompetansen. I sosial kompetanse inngår blant annet etikk og samhandling. Dette er særdeles viktig for denne aldergruppen, en gruppe som stadig eksponeres for nye inntrykk, nye venner som har førerkort og dermed får større aksjonsradius. Sosialt er det viktig å ikke skille seg ut og det krever stor trygghet å foreta egne valg. Arbeidsgruppen anbefaler dessuten at de sentrale trafikksikkerhetsaktørene intensiverer sitt arbeid rettet mot den videregående skolen. Et slikt arbeid avhenger i stor grad av hver enkelt skoles ledelse.

Vi har tro på konseptet om at ungdom påvirker ungdom, og denne aldersgruppen mener vi med fordel kan ta ansvar selv for å planlegge og gjennomføre trafikkfaglige temaer gjennom skoleåret. Eldre elever kan være gode forbilder for yngre, og vi anbefaler at dette utnyttes gjennom samarbeid mellom skoleslagene og på tvers av alderstrinn. Et eksempel kan være ”trafikkfaddere”, hvor en elev på videregående skole er fadder for en elev på ungdomstrinnet. Gjennom ungdomskonferanser har vi erfart at ungdommen selv gir uttrykk for at de ønsker å bli konfrontert med virkeligheten i et direkte språk, ikke pakket inn i formaninger, tall og regler. Vi mener det er viktig å høre på ungdommen og trekke deres erfaringer inn i både planlegging, gjennomføring og evaluering. Tilstandsrapporten for utdanningssektoren i 2002 (Utdannings- og forskningsdepartementet, 2002) i Skole-Norge bekrefter at elevenes mulighet for medvirkning er en vesentlig faktor for motivasjon, trivsel og mestring.

Arbeidsgruppen er av den oppfatning at bredere fokus og oppslutning om trafikkopplæringsprogrammer med bl.a. utgangspunkt i trafikkulykker i nærmiljøet, vil kunne være viktige tiltak gjennom hele grunnopplæringen i trafikkopplæringsarbeidet. Arbeidsgruppen anbefaler at de sentrale trafikksikkerhetsaktørene tar initiativ til at dette blir gjennomført.

## **4.5 Lærerutdanningen**

På bakgrunn av beskrivelsen og vurderingene av lærerutdanningene anbefaler gruppen at utdanningsmyndighetene følger opp de sterke forpliktelsene som har ligget siden Stortingsmelding nr.18 om trafikksikkerhet og trafikkopplæring (1986 – 1987) og som er bekreftet i Innst. S. nr. 262 (2001 – 2002) i forbindelse med Kvalitetsreformen, om trafikk som et helt nødvendig emne i både førskolelærer- og allmennlærerutdanningene.

Formelt sett er det Utdannings- og forskningsdepartementet som har ansvaret for å følge opp Innst. S. nr. 262 (2001 – 2002) i forhold til universitets- og høyskolesektoren. Arbeidsgruppen anbefaler at hvert studiested pålegges å lage en plan for hvordan trafikkopplæringen ivaretas for deres studenter, både som obligatorisk emne og gjerne som fordypningsemne i valgfrie fag.

Slik vi ser det bør Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen (NOKUT) ha ansvaret for denne oppfølgingen.

## **4.6 Forskning og utviklingsarbeid**

Det eksisterer i dag lite kunnskap om trafikkopplæringens effekt på ulykkene. Spesielt gjelder dette den mer generelle holdningsskapende opplæringen. Transportøkonomisk institutt kan allikevel i Trafikksikkerhetskånboken (Elvik R., Mysen A. B. og Vaa T., 1997) vise til at mer atferdsrettede tiltak, som trening i å krysse vegen og sykkelopplæring, kan vise til reduksjon i antallet ulykker i den aktuelle aldersgruppen.

På bakgrunn av dette mener arbeidsgruppen at de sentrale trafikksikkerhetsaktørene må prioritere forskning knyttet til trafikkopplæring rettet mot barn.

## **4.7 Oppfølging av rapportens anbefalinger**

For å sikre at rapportens anbefalinger blir fulgt opp på en tilfredsstillende måte, anbefaler vi at det opprettes et ”opplæringsråd”. Rådet bør bestå av arbeidsgruppen som står bak denne rapporten, samt representanter fra Barne- og familiedepartementet, Foreldreutvalget for grunnskolen, Elevorganisasjonen og lærerorganisasjonene. Samferdselsdepartementet bør etter gruppens mening ha hovedansvaret for et slikt råd.

## **5 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER**

Arbeidsgruppens anbefalinger er i stor grad av en generell karakter. I praksis skyldes dette at gruppen har forsøkt å fokusere sine anbefalinger på et overordnet plan. Disse anbefalingene er et forsøk på å danne gode rammebetingelser for trafikk som tema i skoleverket og rettes i stor grad mot aktører hvor trafikk og trafikksikkerhet inngår som en naturlig del av arbeidsområdet. Dette vil naturligvis medføre at de økonomiske og administrative kostnadene ved de foreslåtte tiltak kan være vanskelig å anslå.

Arbeidsgruppen har likevel forsøkt å foreslå tiltak av en mer konkret art. Disse tiltakene vil i noen grad kunne ha konsekvenser for aktører som ikke har trafikk eller trafikksikkerhet som et naturlig arbeidsområde. I noen tilfeller må man anta at en eventuell gjennomføring av tiltakene vil kunne kreve ressurser. Konsekvensen blir dermed enten at de foreslåtte tiltakene kan gå på bekostning av andre tiltak, eventuelt at tiltakene blir finansiert gjennom økte bevilgninger. Spesielt vil dette gjelde kommunene og fylkeskommunene i egenskap av skoleeier.

Et hovedpunkt i gruppens anbefalinger er personalets trafikale kompetanse. En tilstrekkelig kompetanse må sikres gjennom lærerutdanningene, men bør også sikres gjennom at personalet får god tilgang til materiell med god kvalitet. Gruppen anbefaler videre at personalet får tilbud om veiledning rettet mot bruken av trafikksikkerhet som tema i undervisningen. En slik veiledning vil nødvendigvis måtte gis av de sentrale trafikksikkerhetsaktørene, og vil på den måten ikke få merkbare konsekvenser. Personalet må imidlertid gis anledning til å motta slik veiledning, og ha tid til å sette seg inn i det materialet som i dag eksisterer. Dette bør etter gruppens mening i stor grad håndteres av den enkelte skoleledelse. Det viktigste tiltaket for å gjøre informasjon tilgjengelig er etter arbeidsgruppens mening Læringscenterets Skolenett. Kostnader med å legge trafikkmateriell og –informasjon ut på dette nettstedet vil være lave.

Gruppen anbefaler videre at det settes av midler til trafikantrettede tiltak og opplæring i kommunenes og fylkeskommunenes budsjetter med forankring i disses trafikksikkerhetsplaner. Gruppen anbefaler også at de enkelte kommuner utarbeider årlige aktivitetsplaner knyttet til skole og barnehage som illustrerer hvordan kommunen ivaretar trafikkopplæringen. Disse planene bør utarbeides i samarbeid med de sentrale trafikksikkerhetsaktørene, og bør derfor i liten grad få økonomiske konsekvenser for de enkelte kommunene. Arbeidsgruppen legger til grunn 0,5 månedsverk per kommune i forbindelse med utarbeidelsen av disse planene.

Arbeidsgruppen anbefaler at trafikk innarbeides i hver enkelt skoles årsplaner, og at trafikk innføres som tema i de enkelte fagene. Arbeidsgruppen legger til grunn at et slikt tiltak krever at det foreligger langt sterkere signaler knyttet til trafikk som tema fra de sentrale utdanningsmyndigheter. Når slike signaler foreligger, antar gruppen at kostnader forbundet med dette vil dekkes over kommunenes rammetilskudd.

Gruppen anbefaler at det på hver enkelt skole etableres en ordning med en trafikkansvarlig lærer, slik det er gjort i Oslo kommune. Tilsynslærerne skal være pådriver slik at trafikkopplæringen sikres en plass i undervisningen. Godtgjørelsen for dette arbeidet er i størrelsesorden 500 kr per måned i følge tall fra Oslo. Gruppens anbefaling på dette området vil for skoler som ikke har etablert slike ordninger medføre årlige kostnader i form av godtgjørelse for merarbeid for disse lærerne på om lag 6000 kr per år dersom en legger Oslo kommunes tall til grunn. Bruken av temadager knyttet til trafikk som tema bør dessuten etter gruppen mening utvides.

I den videregående opplæringen mener arbeidsgruppen at trafikk som tema bør kunne innarbeides ved at det nylig vedtatte trafikale grunnkurset på kort sikt tilbys som eget sentralt valgfag, men at det på lengre sikt søkes å integrere kurset i den ordinære undervisningen. Undervisningen foretas av en autorisert trafikklærer, og vil gå over 16 timer. Det ordinære kurset, slik det gjennomføres ved de enkelte trafikkskoler, er estimert til å koste fra 2000 – 2500 kr. pr. elev.

I forbindelse med lærerutdanningene mener arbeidsgruppen at hvert enkelt studiested årlig skal lage en plan for hvordan trafikkopplæringen ivaretas for deres studenter. Arbeidsgruppen påregner 0,5 månedsverk per år i forbindelse med dette arbeidet.

## 6 SAMMENDRAG

Arbeidsgruppen har på bakgrunn av kartleggingen av omfanget av og kvaliteten på dagens trafikkopplæring i skoleverket konkludert med at denne ikke er tilfredsstillende. Spesielt mener vi det er uheldig at trafikk som tema kun behandles sporadisk og i svært liten grad inngår i den daglige undervisningen.

På bakgrunn av kartleggingen av dagens trafikkopplæring i skoleverket, samt gruppens vurdering av denne, har arbeidsgruppen lagt frem følgende forslag:

### Generelt

- Arbeidsgruppen anbefaler en jevnere progresjon og et større omfang i trafikkopplæringen fra førskolealder til førerkortalden. Vi ser det også som viktig at kvaliteten på opplæringen sikres ved at det stadig utvikles nytt materiell, at det foregår forsøk og utviklingsarbeid og prøves ut varierte arbeidsmetoder. Det er viktig at personalet i barnehage og skole får tilbud om kurs og veiledning gjennom konferanser og at det skapes en faglig debatt om temaet.
- Det må sikres at trafikkopplæring og trafikksikkerhet er omtalt i de sentrale planverkene og at det oppleves forpliktende å følge det opp i arbeidet med lokalt lærestoff.
- Det må foreligge materiell og ideer til trafikkopplæring på alle hovedtrinn, også til det som i fremtiden vil erstatte den trafikkrelaterte undervisningen som i dag foregår i faget Skolenes og elevenes valg (SEV).
- Gruppen anbefaler at § 12-1 *Tryggleik for elevane* i forskrift til opplæringsloven endres slik at skolens totale ansvar for trafikksikkerhetsarbeid blir tydeligere og at dette arbeidet ses i sammenheng med skolens øvrige HMS-arbeid.

- Arbeidsgruppen anbefaler at skolene innlemmer krav til sikker transport i internkontrollrutinene.
- Helsemyndighetene må ta et større ansvar for å innarbeide gode vaner, forebygge ulykker og formidle kunnskap om trafiksikkerhet for barn.

### *Forpliktende samarbeid*

- Arbeidsgruppen anbefaler at det inngås avtaler om forpliktende samarbeid på bakgrunn av rolleavklaringene som er nedfelt i Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002 – 2011.
- Det settes av midler til trafikantrettede tiltak og opplæring i kommuner og fylkeskommuner som er forankret i deres trafiksikkerhetsplaner.
- Det må på kommunenivå lages årlige aktivitetsplaner for skole og barnehage i samarbeid med de eksterne trafiksikkerhetsaktørene.
- Trafikkopplæring må være et synlig tema i skolens årsplaner på alle trinn.
- Trafikk må være et naturlig tema i skole-hjem-samarbeidet.

## **Barnehager**

- Arbeidsgruppen anbefaler at Barne- og familiedepartementet i samarbeid med Samferdselsdepartementet arbeider for å inkludere trafikk som tema i rammeplanene for barnehagen.
- Trafikk som tema må inn i barnehagenes årsplaner
- Gjennom førskolelærerutdanningen må studentene lære å utvikle metoder som sikrer at barna trener på basale ferdigheter rettet mot trafikken. Barn og trafikk som tema må være obligatorisk i utdanningen.

### *Materiell, kurs og utviklingsarbeid*

- Arbeidsgruppen anbefaler at Trygg Trafikk fortsatt tar ansvar for å drive Barnas Trafikkklubb.
- Arbeidsgruppen anbefaler at alle sentrale aktører tar ansvar for å sette av midler til forsknings- og utviklingsarbeid.

### *Samarbeid barnehage – hjem – skole*

- Arbeidsgruppen anbefaler at myndighetene og ideelle organisasjoner bidrar til at aktiviteten og medlemstallet i Barnas Trafikkklubb igjen får et oppsving.
- Det må etableres en tettere kontakt mellom barnehage, hjem og skole for å finne løsninger og skape arenaer som sikrer at barna får nødvendig hjelp og trafikkopplæring.

### **Grunnskole**

#### *Gjelder hele grunnskolen*

- Som for barnehagen er det avgjørende for omfanget av trafikkundervisningen at temaet kommer med i skolens årsplaner.
- Et ledd i å gjøre allerede eksisterende materiell i større grad tilgjengelig for skoler og lærere er å benytte Læringssenterets Skolenett i markedsføringen.
- Gruppens anbefaling er at alle skolene skal ha en trafikkansvarlig lærer, noe som både sikrer at informasjon fra eksterne aktører kommer til rett person, og ikke minst som sikrer at det gjennomføres trafikkopplæring på alle klassetrinn ved den enkelte skole.
- Generell trafikkopplæring må inn som tema eller knyttes til fagene på alle klassetrinn.
- **Elevenes mulighet for medvirkning i utformingen av undervisningen er viktig for deres trivsel motivasjon og mestring. Elevene må derfor trekkes inn i både planlegging, gjennomføring og evaluering av de forskjellige undervisningsoppleggene.**

#### *Småskoletrinnet 1.- 4. klasse*

- Materiell som er utviklet må bli gjort bedre kjent slik at kvaliteten på undervisningen kan bli ytterligere styrket.
- For å sikre kontinuiteten må trafikkopplæring inn som tema også fra 3. klasse og oppover. Vi anbefaler at trafikk som tema tas inn i de enkelte fagene.



### *Mellomtrinnet 5. – 7. klasse*

- Trafikk kan med fordel tas inn gjennom faget Skolenes og elevenes valg (SEV) eller i klassens time. På lengre sikt må det utarbeides forslag til trafikkopplæring som skal erstatte den trafikkrelaterte undervisningen som i dag foregår i dette faget.
- Temadager og temauker med sikkerhet i forskjellige sammenhenger anbefales ut i fra gruppens erfaring med hva lærerne mener de lykkes med, gjerne inklusive prosjekter av typen ”Skolenes telling”.
- Arbeidsgruppen anbefaler at opplegget med skolepatrulje evalueres slik at man får kunnskap om trafikksikkerhetseffektene.
- Arbeidsgruppen anbefaler at skolen pålegger bruk av sykkelhjelm og legger dette inn i skolens ordensreglement.
- Arbeidsgruppen anbefaler at myndighetene på sikt innfører påbud om bruk av sykkelhjelm.

### *Ungdomstrinnet 8. – 10. klasse*

- Vi anbefaler at skolen pålegger bruk av sykkelhjelm og at dette legges inn i skolens ordensreglement.
- I forbindelse med trafikksikkerhetskampanjer i skolen anbefaler arbeidsgruppen at det må legges opp til arbeid både før og etter kampanjen.

### **Videregående skole**

- Gruppens anbefaling er at Trafikalt grunnkurs som ble iverksatt fra 1. juli 2003 blir tilbudt i skolen.
- I forbindelse med trafikksikkerhetskampanjer anbefaler arbeidsgruppen at lærere og elever bruker tid på for- og etterarbeid for på den måten å sikre kontinuitet i trafikkopplæringen. Elevenes medvirkning er viktig for deres læringsutbytte og må derfor oppmuntres.
- Trafikk som tema må tas inn som en del av den helhetlige kompetansen. I sosial kompetanse inngår blant annet etikk og samhandling.
- Arbeidsgruppen anbefaler at de sentrale trafikksikkerhetsaktørene intensiverer sitt arbeid rettet mot videregående skole. Dette arbeidet må

foregå på ungdommens premisser, og må derfor differensieres og målrettes slik at budskapet treffer flest mulig.

### **Lærerutdanningen**

- Arbeidsgruppen anbefaler at utdanningsmyndighetene følger opp de sterke forpliktelsene som har ligget siden Stortingsmelding nr.18 om trafiksikkerhet og trafikkopplæring (1986 – 1987).
- Hvert studiested må lage en plan for hvordan trafikkopplæringen ivaretas for deres studenter, både som obligatorisk emne for alle og gjerne som fordypningsemne i valgfrie fag.
- Arbeidsgruppen mener at Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen (NOKUT) må ha ansvaret for denne oppfølgingen.

### **Forskning og utviklingsarbeid**

- Arbeidsgruppen anbefaler at de sentrale trafiksikkerhetsaktørene prioriterer forskning knyttet til trafikkopplæring rettet mot barn.
- Konsekvensene av trafikkulykker er et av våre største helseproblemer. Trafiksikkerhet i et forebyggende perspektiv må bli et sentralt satsingsområde på nasjonalt nivå. Alle barn og unge må bli bevisst det ansvar de har for egne handlinger og valg i trafikken. Elevenes medvirkning i dette arbeidet vil være viktig for deres læringsutbytte og må derfor oppmuntres.

### **Oppfølging av rapportens anbefalinger**

- For å sikre at rapportens anbefalinger blir fulgt opp på en tilfredsstillende måte, anbefaler vi at det opprettes et ”opplæringsråd”. Samferdselsdepartementet bør etter gruppens mening ha hovedansvaret for et slikt råd.

## 7. KILDER

- Barne- og familiedepartementet, 1995, *Rammeplan for barnehagen, Q-0903 B*
- Bjørnskau, T., 2000, *Risiko i veitrafikken 1997/98, TØI rapport 483/2000*
- Elvik R., Mysen A. B. og Vaa T., 1997, *Trafikksikkerhetshåndbok. Oversikt over virkninger, kostnader og offentlige ansvarsforhold for 124 trafikksikkerhetstiltak. 3. utgave. Transportøkonomisk institutt*
- Fyhri, A. og Langeland, J. L., 2002, *Fra refleks til russebil. Evaluering av et forsøk med å integrere trafikk i skolens læreplaner i Ski og Gjerdrum, TØI rapport 610/2002*
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1999, *St. meld. nr. 12 (1999 – 2000), ...og yrke skal båten bera...Handlingsplan for rekruttering til læreryrket.*
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1974, *Mønsterplan for grunnskolen 1974*
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1987, *Mønsterplan for grunnskolen 1987*
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1997, *L97 Læreplanverket for den 10-årige grunnskolen*
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet, 1998, *Rammeplan for allmennlærerutdanningen*
- Norsk Gallup og Trygg Trafikk, 2002, *4 undersøkelser om trafikkopplæring i skoleverket. Sør-Trøndelag og Oppland 2001, Vest-Agder og Vestfold 2002*
- Sandels, S., 1968, *Små barn i trafiken. Undersökning av små barns trafikförmåga, Läromedelsförlagen*
- Samferdselsdepartementet, 1987, *St. meld. nr. 18 (1986 - 1987), Om trafikksikkerhet og trafikkopplæring*
- Samferdselsdepartementet, 2000a, *St. meld. Nr. 46 (1999 – 2000), Nasjonal transportplan 2002 – 2011*
- Samferdselsdepartementet, 2000b, *Trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011, vedlegg til St. meld. nr. 46 (1999 – 2000) Nasjonal transportplan 2002 – 2011*
- Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politidirektoratet, 2002, *Nasjonal Handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011*

Stortingets kirke-, utdannings- og forskningskomité, 2002, *Innst. S. nr. 262 (2001 - 2002), Om ny lærerutdanning. Mangfoldig – krevende – relevant.*

Utdannings- og forskningsdepartementet, 2002, *Tilstandsrapport for utdanningssektoren 2002*

Utdannings- og forskningsdepartementet, 2003a, *I første rekke. Forsterket kvalitet i en grunnopplæring for alle, NOU 2003:16*

Utdannings- og forskningsdepartementet, 2003b, *Skolen vet best, Situasjonsbeskrivelse av grunnopplæringen*