

Sammendrag:

Fra refleks til russebil

Bakgrunn, problemstillinger og metode

I 1997 ble det innført obligatorisk skole for 6-åringer. I tillegg ble det innført ny læreplan for grunnskolen i (L97). I denne planen ble omfanget av trafikkundervisning betydelig redusert som et obligatorisk emne.

I Akershus ønsket Trygg Trafikk og Statens Vegvesen å bidra til at omfanget av trafikkundervisning i skolen ikke ble redusert som en følge av den nye læreplanen. I samarbeid med fylkeskommunen ble det i 1999 besluttet å etablere et prosjekt som hadde som formål å integrere trafikksikkerhet i skolens læreplaner på alle trinn fra barnehage til videregående skole. Prosjektet skulle gjennomføres i en relativt stor kommune, Ski, og i en relativt liten kommune, Gjerdrum. Prosjektet skulle gjennomføres over en treårsperiode, men ble forlengt med ett år da ikke alle skolene hadde rukket å implementere de planlagte aktivitetene i løpet av den planlagte tiden.

Denne rapporten evaluerer i hvilken grad prosjektet har lyktes med målsetningene, og vurderer i tillegg betingelsene for at resultatet er blitt slik det ble og hvordan prosessen som førte til det aktuelle resultat foregikk. I tillegg tar den for seg mulige barrierer for en videreføring av prosjektet i andre kommuner.

Halvstrukturerte intervjuer med til sammen 18 deltagere i prosjektet ligger til grunn for evalueringen. I tillegg er det delt ut spørreskjemaer til skolene som deltok, samt et kontrollutvalg i to kommuner som ikke har deltatt i prosjektet.

I Gjerdrum kommune ble prosjektet gjennomført i alle kommunale skoler, dvs i to barnehager, to barneskoler og en ungdomskole. I Ski ble prosjektet gjennomført i et utvalg skoler, to barnehager, to barneskoler, en ungdomskole og en videregående skole.

Resultater fra forsøket

En gjennomgang av deltagerne rapportering av aktivitetene og intervjumaterialet viser at forsøket har bidratt til en økning i omfanget av trafikkaktiviteter på alle læretrinn i forhold til førsituasjonen. Kvaliteten på det som er gjort har også til en viss grad økt. I barnehagen har personalet blitt bedre i stand til å levendegjøre undervisningen, og å lage morsomme leker knyttet til trafikk. I barneskolen (1. - 7. klasse) er trafikksikkerhetsundervisningen nå mer satt i system. Når det gjelder ungdom er kvalitetsforbedringen vanskeligere å spore.

Hovedformålet med prosjektet, å integrere trafiksikkerhet i skolens læreplaner, har vært en betinget suksess. Aktivitetene er i varierende grad forankret i læreplanene. Barnehagene har alle hatt trafiksikkerhet i planene, men en barnehage vil ikke videreføre trafikkundervisningen i fremtiden. Trafikkopplæringen er best forankret på barneskolene. Det er imidlertid også der man tradisjonelt har drevet mye med trafikkopplæring. I ungdomsskolen og i den videregående skolen har man bare i begrenset grad fått trafiksikkerhetsundervisning inn i læreplanene.

Også sammenlignet med lærestedene i kontrollutvalget har man et høyere aktivitetsnivå blant deltagerne i prosjektet. Her må det imidlertid tilføyes at skolene som deltok i prosjektet også hadde et noe høyere aktivitetsnivå enn kontrollutvalget før man satte i gang tiltakene.

Prosjektet har ikke bidratt til at man har ”funnet opp” nye tiltak ved skolene. I stedet har man satset på informasjonsutveksling og inspirasjon fra ressurspersoner (i Trygg Trafikk). Særlig for barnehagene har dette vært vellykket. Deltagerne opplevde at man fikk konkretisert en del aktiviteter og fikk ”kjøtt på beinet” i forhold til leker som kunne bidra til å lære barna om trafiksikkerhet. Informasjonsutvekslingen fungerte også som en motivator overfor personale og foreldrene. På ungdomsskolen og i videregående har man hatt begrenset utbytte av informasjonsutvekslingen gjennom prosjektet.

Det har vært et viktig mål at undervisningen skulle skje på en *integrert* måte, dvs at undervisningen skal komme som ”små drypp” i mange fag og når det er naturlig, f.eks når elever er på tur utenfor skoleområdet. For barnehagen og for småskolen har man delvis lyktes med dette. For ungdomsskolen og den videregående skolen har det ikke vært et ønske, og man har heller ikke forsøkt seg med integrering av trafikk i andre fag.

Nesten alle deltagerne, sa at de personlig ville arbeide for at trafikk fortsatt skulle være en del av læreplanene. Det er imidlertid ikke etablert noen mekanismer gjennom prosjektet som sørger for at temaet blir dratt inn ved neste rullering av læreplanene. Det gjenstår derfor å se hvordan forsøket blir avsluttet i de to kommunene Gjerdrum og Ski.

Problemstillingene i evalueringen er formulert som en rekke spørsmål om delmålsetninger. Vurderingen av om prosjektet har bidratt positivt i forhold til de ulike delmålsetningene er oppsummert i tabell 1 nedenfor.

Tabell 1: Oppsummering av resultatevaluering.

Har man fått trafiksikkerhet inn i læreplanene?		I noen grad
Har man gjennomført de planlagte tiltakene i planene?		I stor grad
Har omfanget av undervisning / aktiviteter økt?		I stor grad
Har prosjektet bidratt til nyskaping i valg av aktiviteter?		I liten grad
Har kvaliteten på undervisningen blitt bedre?		I noen grad
Har man klart å integrere trafikk i undervisningen?		I liten grad
Vil man videreføre aktivitetene i kommende læreplanperioder?		I noen grad

Kilde: TØI rapport 610/2002

Organisering, planlegging og samarbeid

De fleste informantene ga uttrykk for at prosjektet har vært organisert på en brukbar måte. Det kom allikevel fram forbedringsmuligheter. Enkelte av deltakerne i den sentrale prosjektgruppa har vært noe passive, og gruppa kunne ha engasjert seg sterkere i selve gjennomføringen av arbeidet i de to kommunene. Etter vår vurdering kan man også stille spørsmål ved om prosjektet har vært overorganisert.

Prosjektlederne i Ski og Gjerdrum har begge fått ros for sterkt engasjement og de kommunale arbeidsgruppene har hatt en svært sentral rolle i gjennomføringen av forsøket. I Gjerdrum kunne man ha forankret prosjektet bedre i kommunens ledelse. Man burde ideelt sett hatt en prosjektleder i kommunens administrasjon heller enn ved en av institusjonene som skulle gjennomføre forsøket. Man kan stille spørsmålstegn ved hvordan man har valgt ut deltakende institusjoner i Ski kommune. Man valgte (med ett unntak) å satse på institusjoner som man visste hadde relativt høyt aktivitetsnivå fra før, heller enn å trekke inn institusjoner som hadde lavt aktivitetsnivå.

Prosjektet har hatt begrenset suksess når det gjelder å få aktiviteter inn i læreplanene på ungdomsskoler og i den videregående skolen. Dette ble av deltagerne forklart med at videregående skole ligger under fylkeskommunen, mens prosjektene foregikk på kommunalt nivå. Videre ble det pekt på at den videregående skolen har en annen form for planverk enn grunnskolen, slik at det var vanskeligere å få en forankring rent planmessig. En tredje forklaring var at det kun var en videregående skole og to ungdomsskoler som inngikk i forsøket. Skolene ble derfor svært alene og hadde mindre å hente i forhold til informasjonsutveksling og samarbeid i prosjektet enn andre institusjoner.

Vår vurdering er imidlertid at en vel så viktig forklaringsfaktor på manglende suksess er måten man jobber på i den videregående skolen. Den er i mye større grad enn grunnskolen elevstyrt. Dette gjelder også i ungdomsskolen. Etter vår vurdering er det viktigste derfor ikke at man ”presser” inn aktiviteter i den videregående skolens planer, heller ikke at undervisningen skjer på en *integreert* måte. For å påvirke eldre elevers holdninger til trafikk må man sikre spennende undervisningsformer som elevene blir motivert av slik at de faktisk ønsker å velge disse også senere.

Dette prosjektet kunne ikke vært gjennomført uten ekstra øremerkete økonomiske midler. Det var enighet om at mye av prosjektets suksess hvilte på at man hadde mulighet til å motivere deltagerne med økonomiske virkemidler. Bortsett fra at noen av deltakerne i den sentrale prosjektgruppa hadde vært noe passive i prosjektet ga alle informantene uttrykk for at samarbeidet mellom de involverte aktører i prosjektet hadde vært godt. Ingen av informantene ga uttrykk for at de savnet informasjon gjennom prosjektet.

Selv om deltakerne i prosjektet også har vært svært positive til å skulle evaluere prosjektet, har ikke dette vært en prioritert oppgave. Etter vårt syn ble evalueringen opplevd av noen av deltagerne som en ren pliktøvelse, et verktøy til å dokumentere det man allerede ”vet”, at prosjektet har vært ”vellykket”.

Mulige barrierer for integrering av trafikkundervisning i skolen

Vi finner ingen *juridiske barrierer* som står i veien for trafikkundervisning i skolene, heller ikke for barnehager eller videregående skole.

Det kan imidlertid være *byråkratiske barrierer* for trafikkundervisning i skolene, f.eks. ved at det i mindre grad eksisterer ferdige opplegg for undervisning i valgbare emner som trafikk enn for obligatoriske emner.

På den ene siden må det være lokal interesse for trafikkenet for at det skal realiseres slik nasjonale læreplaner nå er lagt opp, dvs man må være "sultne". På den andre siden bør interesseorganisasjoner sørge for at trafikk blir et mer attraktivt "måltid" for skolene og lærerne der.

Et forsøk på å få trafikkopplæring inn i de nasjonale læreplanene som et obligatorisk tema er "å gå baklengs inn i fremtiden". Man bør se på L97 og evt kommende nasjonale læreplaner som en mulighet heller enn en barriere for trafikkundervisning i skolene.

I dette forsøket har *økonomi* ikke vært noen barriere, fordi det har vært ressurser tilgjengelig i prosjektet. Dersom prosjektet skal videreføres andre steder, vil det være behov for å tilføre noe ressurser utenfra for å kunne komme i gang med en mer systematisk læreplan for trafikkundervisning.

Det kan eksistere *barrierer lokalt* ved skolene for å undervise i emnet trafikk. Ikke alle lærere er like entusiastiske til trafikksikkerhet som tema i skolen. De fleste er enige i at trafikkopplæring er viktig, men ikke alle synes skolen skal ta ansvar for trafikkopplæring. Kanskje er dette noe foreldre heller må ta ansvar for.