

Nøkkelprensipp for trafikkopplæring





Denne utgivelsen er en del av LEARN!-prosjektet. Prosjektet koordineres av ETSC med støtte fra Fundación MAPFRE og Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV). www.trafficsafetyeducation.eu

Teksten er oversatt av Trygg Trafikk. www.tryggtrafikk.no.

Ekspertpanel

ETSC, Fundación MAPFRE og VSV ønsker å takke følgende eksperter for verdifulle bidrag i dette prosjektet:

Eva Aigner-Breuss, Anita Eichhorn & Daniela Knowles, KfV, Østerrike

Martine Aitken, Spania

Alain Areal, Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), Portugal

Vassiliki Danelli-Mylona & Makris Evangelos, RSI Panos Mylonas, Hellas

Lise Heiner Schmidt, Rådet for Sikker Trafik, Danmark

Wilma Slinger, CROW, Nederland

Michael McDonnell, Road Safety Scotland – Transport Scotland

Kristin Eli Strømme, Trygg Trafikk, Norge

Satu Tuomikoski, Liikenneturva, Finland

Veronika Valentová, Centrum Dopravního Výzkumu (CDV), Den tsjekkiske republikk

For flere opplysninger

European Transport Safety Council

20 Avenue des Celtes

B-1040 Brussel

Tlf.: +32 2 230 4106

frank.mutze@etsc.eu

www.etsc.eu



©2020 European Transport Safety Council

I. INNLEDNING

Opplæring er en viktig del av en helhetlig tilnærming til trafikksikkerhet, og europeiske land har forpliktet seg til å gi trafikkopplæring på alle klassetrinn i skolen. Imidlertid viser en tidligere LEARN!-rapport, *Status for trafikkopplæringen i Europa*, at tilbudet om slik opplæring varierer mye, og at de fleste land ikke fullt ut oppfyller sine forpliktelser.¹

For å sikre at barn og unge får god trafikkopplæring har vi i denne rapporten laget anbefalinger som bør følges opp i alle land i Europa.² De anbefalte prinsippene følges av eksempler til inspirasjon for å vise hvordan de kan brukes i praksis. Målet er å tilby opplæring til alle barn og ungdommer opp til 18 år, både i barnehagen, grunnskolen og videregående skole.³

Listen med prinsipper er hovedsakelig rettet mot beslutningstakere og myndigheter på nasjonalt og lokalt nivå, prinsipper som bør ligge til grunn for retningslinjer og planer knyttet til trafikkopplæring. Prinsippene kan også tas i bruk av andre, for eksempel kan rektorer sikre at skolen har en plan for trafikksikkerhet, utnevne en kontaktlærer for trafikk og følge kriterier for god kvalitet når skolen velger læringsressurser.

Innledningsvis slår vi fast hvorfor trafikkopplæring er viktig. De anbefalte prinsippene er utarbeidet av medlemmene av LEARN!-prosjektets ekspertpanel, som består av ledende fagfolk på trafikkopplæring i Europa.

En kommentar om barnehager

Det er viktig å understreke at anbefalingene i denne rapporten gjelder både barnehager og skoler. Siden LEARN!-prosjektet fokuserer primært på grunnskole og videregående skole (6–18 år), viser teksten til «skoler». Prinsippene er imidlertid de samme for alle barn og anbefales derfor som grunnlag for barnehager også, slik vi viser i noen av eksemplene.

¹ ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

² For mer informasjon om LEARN!-prosjektets definisjon av trafikkopplæring, se del I i: ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

³ Målgruppen for LEARN!-prosjektet omfatter ikke føreropplæring. For mer informasjon om LEARN!-prosjektets aldersgruppe, se del I av ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

FORPLIKTELSER

Land i Europa har ved flere anledninger forpliktet seg til å gi opplæring i trafiksikkerhet og mobilitet. Nedenfor følger tre eksempler på slike forpliktelser.

Wien-konvensjonen (UNECE)

De aller fleste europeiske land har undertegnet UNECE-konvensjonen om veitrafikk (også kalt «Wien-konvensjonen av 1986»)⁴ og har dermed forpliktet seg til å gi opplæring i trafiksikkerhet til alle. «Artikkel 3 (5a). Kontraktspartene vil treffe nødvendige tiltak for å sikre at trafikkopplæring gis på systematisk og kontinuerlig grunnlag, særlig i skoler på alle klassetrinn.»

Mål for bærekraftig utvikling (FN)

I FNs mål for bærekraftig utvikling⁵ er det fastsatt mål for forbedring av trafiksikkerheten (mål 3.6), bærekraftig ferdsel i byområder (mål 11.2), og opplæring (mål 4, særlig mål 4.7 for å sikre at alle elever får den kunnskapen og de ferdighetene som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling).

Valletta-erklæringen om trafiksikkerhet (EU)

I mai 2017 forpliktet transportministrene i EU-medlemsstatene seg, sammen med Europakommisjonen, til å fremme en trafiksikkerhetskultur for hele Europa basert på felles verdier og til å forbedre trafikantenes atferd gjennom kontinuerlig og effektiv opplæring og trening rettet mot ulike grupper.⁶

⁴ De forente nasjoners økonomiske komité for Europa (1968/2006), Konvensjon om veitrafikk (2006 konsolidert versjon). <http://bit.ly/2RRMK0b>

Kypros, Island, Irland, Kosovo* og Malta har ikke undertegnet Konvensjonen om veitrafikk. *Denne betegnelsen berører ikke posisjoner om status og er i tråd med UNSCR 1244 og ICJ-uttalelsen om Kosovos uavhengighetserklæring.

⁵ FNs mål for bærekraftig utvikling. Tilgjengelig på internett: <http://bit.ly/2mxbLmZ>

⁶ EU Transport Council (2017), Valletta Declaration on Road Safety. <http://bit.ly/2lvQ1ag>

II. HVORFOR TRAFIKKOPPLÆRING ER VIKTIG

For å oppnå nullvisjonen – ingen drepte eller hardt skadde – må EU og alle land ha et helhetlig syn på trafikksikkerhet. Opplæring anses som en viktig del av denne tilnærmingen, sammen med tiltak som blant annet rettes mot kjøretøy, infrastruktur og kontrollvirksomhet. Hvis gode vaner etableres tidlig, er det sannsynlig at barn vil vokse opp til å bli ansvarlige trafikanter. Trafikkopplæring bidrar til å legge et grunnlag for nullvisjonen og forbereder barn og unge på nye trafikantroller når de blir eldre og mer risikoutsatt, det vil si aldersgruppen mellom 18 og 30 år.

Mer enn 25 000 mennesker mistet livet på europeiske veier i 2018. Selv om trafikksikkerhet for barn og unge under 18 år har bedret seg betraktelig i nesten alle europeiske land i det siste tiåret, ble fortsatt 1154 barn og ungdommer drept i trafikken i EU i 2017.⁷ Mer enn 19 500 har omkommet i trafikken det siste tiåret, og mange flere fikk skader som endret livet deres totalt.⁸

Barn og unge har rett til en oppvekst under sikre forhold, og trafikksikkerhet bør derfor være en viktig og naturlig del av hverdagen deres. Alle er trafikanter hver dag, som passasjerer, fotgjengere, syklistere eller brukere av nye transportmidler, for eksempel el-sparkesykler. Trafikksikkerhet angår alle og bør derfor være et felles ansvar. Voksne trafikanter trenger opplæring for å forstå barns forutsetninger i trafikken, og de har ansvaret for at barna skal være trygge i trafikken. Barn er ikke små voksne, men har fysiske og kognitive forutsetninger som gjør dem mer sårbare i trafikken enn voksne.⁹

Voksne er viktige rollemodeller. Valg av transportform for å komme seg til barnehagen og skolen, arbeid og fritidsaktiviteter påvirker barn. Skoler og barnehager har ansvar for trafikksikkerhet som en del av sitt helse- og sikkerhetsarbeid, foreldresamarbeid og planarbeid. Trafikkopplæring er et viktig grunnlag for nullvisjonen¹⁰ som bidrar til å utvikle ansvarlige trafikanter. Menneskelig atferd er en viktig årsak til ulykker, og opplæring kan bidra til trafikksikker atferd. Opplæring er en livslang læringsprosess. Hver aldersgruppe har forskjellige utfordringer, men alle trenger kunnskap, ferdigheter og innsikt i hva det er som skaper en sikkerhetskultur. Opplæring når alle, er et langsiktig arbeid og en god investering.

Trafikksikkerhet henger sammen med mobilitet, bærekraft og helse. Opplæring i ett emne virker inn på de andre, og samarbeid mellom myndigheter for transport, utdanning, helse og miljø (samt andre relevante departementer, myndigheter og organer) er derfor av avgjørende betydning. De europeiske landene som anses som foregangsland innen trafikkopplæring, er også blant de europeiske landene med best resultat innen trafikksikkerhet, med færrest drepte barn og ungdommer.

⁷ European Commission (2018), Fatalities by age for 2017. <http://bit.ly/2RIXwhX>

⁸ For mer statistikk om trafikksikkerhet for barn og ungdom under 18 år: ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

⁹ ETSC (2018), Reducing child deaths on European roads. <http://bit.ly/ChildPinFlash>

¹⁰ For mer informasjon om nullvisjonen (Safe System) for trafikksikkerhet: OECD/International Transport Forum (2016), Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a paradigm shift to a Safe System. <http://bit.ly/2QF2shw>

III. Prinsipper for trafikkopplæring

Sikre at alle får trafikkopplæring	
	<ol style="list-style-type: none">1. Gi barn og unge trafikkopplæring av høy kvalitet med kontinuitet og progresjon.2. Innlem trafikkopplæring i skolens læreplan, inkludert et minimumsantall undervisningstimer.3. Fastsett strategiske og operasjonelle mål i trafikkopplæringen.4. Tildel tilstrekkelige ressurser til trafikkopplæring.
Involvere og støtte skoler	
	<ol style="list-style-type: none">5. Engasjer og støtt skoleledelsen.6. Motiver skoler til å ha en strategi for trafikksikkerhet og ferdsel.7. Utnevnt en kontaktlærer for trafikk på skolen.8. Styrk lærernes kompetanse og gi dem støtte.
Sikre opplæring av høy kvalitet	
	<ol style="list-style-type: none">9. Sikre at trafikkopplæring er kunnskaper, ferdigheter, holdninger og motivasjon.10. Sørg for at trafikkopplæringen er oppdatert.11. Bruk kvalitetsstandarder.12. Gjennomfør tester, prosess- og/eller effektevalueringer.13. Vurder elevene og la elevene vurdere seg selv.
Tilrettelegge rammevilkår	
	<ol style="list-style-type: none">14. Bruk tverrfaglig materiell i trafikkopplæringen.15. Undervis lærerstudenter om hvordan gi opplæring i trafikksikkerhet.16. Kvalitetssikre at trafikkopplæring gjennomføres.
Involvere alle relevante aktører	
	<ol style="list-style-type: none">17. Involver elever, studenter, foreldre og alle relevante aktører.

SIKRE AT ALLE FÅR TRAFIKKOPPLÆRING

1. GI BARN OG UNGE TRAFIKKOPPLÆRING AV HØY KVALITET MED KONTINUITET OG PROGRESJON

Trafikkopplæring er en livslang prosess som alle bør ha tilgang til, uansett alder. Trafikksikkerhet er et felles ansvar, og opplæring er derfor et ansvar for foreldre, regjering, utdanningsmyndigheter, lokale myndigheter, skoler og barnehager.

Trafikkopplæring er særlig viktig for barn og unge i barnehager og skoler. Barn må lære hva som er sikkert og hva som er farlig slik at de unngår å skade seg i trafikken. Trafikkopplæring vil også gi barn et godt grunnlag for å bli sikre trafikanter senere, når de blir tenåringer og ferdes på egen hånd og når de etter hvert får tilgang til motoriserte tohjulinger og biler. Trafikkopplæring i skolen er et strukturelt verktøy som brukes for å nå alle barn. Det sikrer at alle barn får opplæring i de samme kunnskapene, ferdighetene, holdningene og verdiene – uansett foreldrenes ressurser og sosioøkonomiske forhold.

Det er viktig at det benyttes undervisningsmateriell og tiltak av høy kvalitet, som er tilpasset barnas alder og modenhet. For å oppnå kontinuitet og progresjon bør trafikkopplæringen bygges opp slik at en ny opplæringsmodul bygger på den forrige. For at prosjekter skal ha en positiv virkning, må de være godt planlagt og evaluert. Ellers kan de mangle ønsket effekt, eller i verste fall ha en negativ virkning.

EKSEMPEL PÅ GOD PRAKSIS

I Europa er det kun Irland, Tyskland og Den tsjekkiske republikk som har sikret trafikkopplæring på alle fire utdanningstrinn (førskole, grunnskole, videregående skole, høyere utdanning). I disse landene får barn i barnehage, grunnskole, videregående skole og studenter på høyskolenivå opplæring i hvordan de blir sikre trafikanter. Disse tre landene gjør det også bedre enn EU-gjennomsnittet med hensyn til årlig antall drepte i trafikken blant barn og unge under 18 år.¹¹

¹¹ ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

2. INNLEM TRAFIKKOPPLÆRING I SKOLENS LÆREPLAN, INKLUDERT ET MINIMUMSANTALL UNDERVISNINGSTIMER

Trafikkopplæring må innlemmes i skolens læreplan på alle klassetrinn og i barnehager. Dette bør gjen-speiles i læreplanen både på nasjonalt nivå og på skolenivå. For å nå målene fastsatt i læreplanen, bør et minimumsantall undervisningstimer settes av til trafikkopplæring hvert år.

Trafikkopplæring kan enten innlemmes i andre fag (*se også Prinsipp #14*) eller være et eget fag.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Finland

Trafikksikkerhetsopplæring i læreplanen for grunnskolen

I Finland er trafikkopplæring inkludert i læreplanen for grunnskolen, et normativt dokument som skolene må følge. Læreplanen ble innført i 2014 og inneholder trafikkopplæring i forskjellige fag samt i et av de tverrfaglige kompetanseområdene kalt «ta vare på seg selv og håndtere dagliglivet». I 1. og 2. klasse (7-8 år) vektlegges elevenes selvstendige og sikre ferdsel i nærmiljøet, bruk av sikkerhetsutstyr, og å forbedre elevenes ferdigheter og kompetanse som fotgjengere og syklister. I 3. til 6. klasse (9-12 år) støttes elevenes selvstendige ferdsel i et større område og på offentlig transport. Særlig vektlegges elevenes ferdigheter i å sykle trygt og ivareta egen og andres sikkerhet på veien. Elevene veiledes i å bruke passende sikkerhetsutstyr, og de lærer å gjenkjenne symboler knyttet til sikkerhet. I 7. til 9. klasse (13-15 år) veiledes elevene til å opptre på en bærekraftig og ansvarlig måte i ulike situasjoner i trafikken (særlig når de sykler eller kjører moped), til å bruke sikkerhetsutstyr og til ikke å kjøre i ruspåvirket tilstand.

Flandern

Trafikksikkerhet tatt inn i læreplanen for videregående utdanning

I 2019 ble trafikksikkerhet innlemmet i den regionale læreplanen for videregående utdanning i Flandern. Utdanningsmålet krever at elevene kjenner trafikkreglene og risikofaktorer for fotgjengere og syklister, samt strategier for å ferdes i trafikken på en trygg måte. Det vektlegges å finne en balanse mellom motstridende aspekter knyttet til verdier, forestillinger, atferd og opplevelser. Trafikksikkerhet er en del av læreplanen for førskolen og grunnskolen i Flandern.¹²

Norge

Trafikksikkerhet i rammeplanen for barnehager

Fra 2017 har den nasjonale rammeplanen fastslått at gjennom «arbeid med nærmiljø og samfunn skal barnehagen bidra til at barnet utforsker ulike landskap, blir kjent med institusjoner og steder i nærmiljøet

¹² Trafikksikkerhet er tatt med som mål 1.13 i listen over kompetanseområder innen fysisk, mental og emosjonell bevissthet/helse for videregående utdanning. Alle utdanningsmål i Flandern finnes på: <http://bit.ly/2sBZpg0>

og lærer å orientere seg og ferdes trygt». Livsmestring og folkehelse er en del av verdigrunnlaget i barnehagen.¹³

Hellas

Trafikksikkerhet under temauke i ungdomsskolen og i videregående skole

I Hellas er det innført en «temauke» for de tre klassetrinnene i ungdomsskolen, der læreren kan velge blant fire temaer knyttet til helse, inkludert trafikksikkerhet. For de tre klassetrinnene i videregående skole er det også mulig å ha en egen dag med trafikkopplæring i de siste fire månedene av skoleåret.¹⁴

Portugal

Trafikksikkerhet som del av læreplanen for medborgerskap

Trafikksikkerhet i portugisisk skole er en utfyllende del av læreplanen for utdanning i medborgerskap og er derfor ikke et eget fag.¹⁵ Rammeplanen for opplæring i trafikksikkerhet er et veiledningsverktøy som identifiserer ferdigheter, kunnskap, holdninger og atferd som enkeltpersoner må tilegne seg for å være trygg i trafikken. Den består av mål som er atskilt gjennom utdanningsnivåer. Målene som er inndelt i (i) kunnskap og ferdigheter, og (ii) atferd og holdninger, sikter mot at elevene skal kjenne til og tilegne seg hensiktsmessig atferd som fotgjengere, passasjerer og førere ved utgangen av videregående skole.¹⁶

¹³ Utdanningsdirektoratet (2017), Rammeplan for barnehagen, s. 56. <http://bit.ly/2qs0xIK>

¹⁴ Departementets rundskriv nummer Φ20.1/192356/Δ2/8-11-2017. <http://bit.ly/2YkxFZ5>

¹⁵ Lovforordning nr. 55/2018 av 6. juli. <http://bit.ly/33VfI4v>

¹⁶ Ministério da Educação e Ciência (2012), Referencial de Educação Rodoviária para a Educação Pré-Escolar e o Ensino Básico. <http://bit.ly/2RpJnjJ>

3. FASTSETT STRATEGISKE OG OPERASJONELLE MÅL I TRAFIKKOPPLÆRINGEN

Det må fastsettes mål for trafikkopplæring på hvert utdanningsnivå og for hver trafikantgruppe. Målene bør fastsettes strategisk på nasjonalt nivå som minstekrav for opplæring, og på grunnlag av disse kan målene for det enkelte tiltaket fastsettes. Målene skal ikke bare handle om det å oppnå kunnskap, men skal også sikre at elevene tilegner seg de ferdighetene og har den atferden som er nødvendig for å oppføre seg trygt i trafikken (*se også prinsipp #9*). Målene bør ta hensyn til og gjenspeile ny utvikling, eksempelvis nye risikoområder og måter å ferdes på.

Det å fastsette mål er en forutsetning for vurdering av nasjonale strategier og de enkelte tiltak.

EKSEMPEL PÅ GOD PRAKSIS

Nederland

De nederlandske læringsmålene for livslang trafikkopplæring

Et strategidokument har fastsatt kjernemål med en omfattende beskrivelse av trafikkopplæring for seks målgrupper (0-4 år, 4-12 år, 12-16 år, 16-25 år, 25-60 år og 60+).¹⁷ Det nederlandske transportdepartementet bestilte deretter et dokument som fastsatte konkrete lærings- og utdanningsmål basert på disse kjernemålene, for å kunne brukes av både regionale beslutningstakere og læremiddel-utviklere.¹⁸ Dokumentet understreker at målene er utformet for å kunne gjennomføres av flere enheter, ikke bare for opplæring i skolen, men også hjemme eller i lag og foreninger. Innenfor rammen av livslang læring understrekes også betydningen av kontinuitet og sammenheng mellom de ulike læringsmålene for de forskjellige målgruppene.

¹⁷ Van Betuw & Vissers (2002), Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie. <http://bit.ly/2m8hMpr>

¹⁸ Van Betuw, Vissers, Nägele, Kooistra & Hartevelde (2005), Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie (Læringsmål for livslang trafikksikkerhetsopplæring). <http://bit.ly/2LfQFCA>

4. TILDEL TILSTREKkelige RESSURSER TIL TRAFIKKOPPLÆRING

Det må tildeles tilstrekkelige ressurser til trafikkopplæring, ikke bare økonomiske midler, men også tid og menneskelige ressurser. Ressursene må oppfylle kravene og gjenspeile den politiske prioriteringen som er gjort for å forbedre trafikkopplæringen. Tilstrekkelige ressurser bør tildeles på alle plan: fra tildeling i nasjonale budsjetter og strategier, via regionale beslutningstakere til budsjetter og strategier i skoler og organisasjoner på lokalt plan.

EKSEMPEL PÅ GOD PRAKSIS

Mange av prinsippene som er omtalt i denne utgivelsen er rimelige tiltak. Skoler kan for eksempel utvikle retningslinjer for trafiksikkerhet og utnevne en kontaktlærer med ansvar for koordinering av arbeidet uten store kostnader (*se prinsipp #6 og #7*).

Prinsippene om at materiellet må være oppdatert (*se prinsipp #10*) og at det dekker mer enn bare kunnskap (*se prinsipp #9*), kan brukes som vurderingskriterier når nye læringsressurser skal velges. Det samme gjelder for *prinsipp #14* om bruk av tverrfaglig materiell som kan brukes til å lære elever om trafiksikkerhet samtidig som det undervises i andre fag.

ENGASJERE OG STØTTE SKOLER

5. ENGASJER OG STØTT SKOLELEDELSEN

Beslutningstakere på nasjonalt og lokalt plan skal oppfordre skoler og barnehager til å følge nasjonale strategier. Ledelsen ved den enkelte skole og barnehage må sikre at elevene får trafikkopplæring. Skoler og barnehager bør oppmuntres til å utvikle og følge strategier for trafiksikkerhet (se prinsipp #6). Beslutningstakere bør gi tilstrekkelig støtte til ledelsen for planlegging, organisering, gjennomføring og evaluering av trafikkopplæring i tråd med skolens strategi.

6. MOTIVER SKOLER TIL Å HA EN STRATEGI FOR TRAFIKKSikkerhet OG FERDSEL

Alle skoler og barnehager skal ha en strategi for trafiksikkerhet og mobilitet. Strategien bør omfatte en årsplan som fastsetter hvilken trafikkopplæring som gis, og på hvilke klassetrinn. En slik trafiksikkerhetsplan skisserer hvordan foreldre er involvert i opplæringen, hvordan trafiksikkerheten rundt skolen ivaretas og hvordan sikker og miljøvennlig transport foregår på skoleturer. Strategien bør også ha et bredere perspektiv på skolens miljø og verdigrunnlag, for eksempel hvordan holdninger til trafiksikkerhet påvirkes og betydningen av skolens ansatte som rollemodeller med tanke på holdninger og atferd.

Planen bør utvikles i samarbeid med relevante samarbeidspartnere, som kommuner, politi, lokalsamfunn, foreldre og elever, og den må revideres og oppdateres årlig. Den bør være offentlig tilgjengelig, for eksempel ved at den legges på skolens eller barnehagens hjemmeside.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS for prinsipp 5 og 6

Nederland

Trafikksikkerhetsmarkering av skoler

For å oppmuntre og støtte skoler har ni provinser i Nederland iverksatt et program som belønner grunnskoler med et «trafikksikkerhetsmerke» når de gjennomfører trafikkopplæring og trafikksikkerhetstiltak i og rundt skolen.

«SCHOOL op SEEF» er programmet i Sør-Holland¹⁹, og skolene forventes å:

- Gi teoretisk og praktisk undervisning til alle elever hvert år.
- Ha strukturelt innarbeidet trafikkopplæring og trafikksikkerhet generelt i skolens strategi.
- Kommunisere med foreldre om alle aktiviteter og påpeke foreldrenes rolle som oppdragere.
- Kommunisere med kommunen om trafikkproblemer rundt skolen.
- Ha en hensiktsmessig organisasjonsstruktur, med klare oppgaver og ansvarsområder for skoleledelsen, kontaktlærer for trafikk, lærerne og foreldrehjelpere.

«SCHOOL op SEEF» leverer undervisningsmaterieell og verktøy til skolene for planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak. Programmet vektlegger samarbeid og delt ansvar mellom skolen, kommunen og foreldrene. «TotallyTraffic» er et lignende program for ungdomsskole og videregående utdanning i Sør-Holland, og brukes også i andre regioner i Nederland.²⁰

Norge

Barnas Trafikkklubb

Barnas Trafikkklubb er et tiltak utviklet av Trygg Trafikk som retter seg mot barnehager. Hvis gode vaner etableres tidlig, er det sannsynlig at barna senere blir ansvarlige trafikanter. Mange barnehager og familier med små barn er engasjert i trafikksikkerhet, men ikke alle. Barnas Trafikkklubb har derfor som mål å sikre at barnehagene inkluderer trafikk på en naturlig måte i årsplanarbeidet, og at trafikk er et tema i samarbeidet med foreldrene. Barnehager er en offentlig arena som når alle og dermed sikrer opplæring på likeverdig grunnlag for alle. Barnas Trafikkklubb for barnehager startet i 2016, og i 2019 var rundt 50 prosent av alle barnehagene i Norge medlemmer.²¹

Danmark

Flertallet av danske skoler har en trafikkstrategi

Den danske Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler i sin nasjonale handlingsplan at alle skoler som underviser barn og unge i alderen 5–15 år (dansk grunnskole) utarbeider en trafikkstrategi, og at de bør få støtte fra kommunene.²² For å tilrettelegge for denne anbefalingen har Sikker Trafik lagt ut informasjon på nettsidene sine om hvordan en *trafikkpolitikk* kan utformes. Dette omfatter opprettelse av en arbeidsgruppe for å undersøke hva skolen allerede gjør, hva som fungerer godt og hva som ikke fungerer

¹⁹ Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (udat.), School op Seef. <http://bit.ly/2XtS8tV>

²⁰ Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (udat.), TotallyTraffic. <http://bit.ly/33EjVcE>

²¹ Trygg Trafikk (udat.), Barnas Trafikkklubb. <http://bit.ly/33GNn1D>

²² Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020 (2013). <http://bit.ly/2X8xpMj>

så godt, og hvilke utfordringer man har. Det finnes en mal og eksempler på nettet.²³ Et flertall av danske skoler har en trafikkpolitikk, og undersøkelser viser at disse skolene har flere barn som går eller sykler til skolen på egenhånd enn andre skoler. Alle danske kommuner oppfordres til å sette skolenes trafikkopplæring på dagsorden på de regelmessige møtene mellom rektorer og kommunens administrative skoleledere. Dette gjør at kommunene underrettes om i hvilken grad trafikkopplæring gjennomføres på skolene og om skolene oppfyller de nasjonale målene for trafikkopplæring.

Finland

Trafikksikkerhetsplaner som veileder for systematisk trafikksikkerhetsopplæring

For å støtte systematisk og langsiktig trafikkopplæring, utarbeides det en trafikksikkerhetsplan for den enkelte skole. Det finske trafikksikkerhetsrådet (Liikenneturva) anbefaler at skoler har søkelys på følgende emner: et trygt trafikkmiljø som er vurdert på grunnlag av elevenes ferdigheter og behov, bruk av sikkerhetsutstyr, trafikkopplæring og påvirkning av andre trafikanter, særlig bilførere. De anbefaler at trafikksikkerhetsplaner for den enkelte skole omfatter reisen til skolen og det omkringliggende trafikkmiljøet, trafikkopplæring, rollemodeller, samarbeid og nettverksarbeid. Planen bør utarbeides av lærere, elever og foreldre, og fungere som en veileder for systematisk trafikkopplæring.

Bulgaria

Krav om trafikksikkerhetskomité i skoler og barnehager

Det ble i 2016 nedfelt en forskrift som pålegger barnehager og skoler å utnevne egne trafikksikkerhetskomitéer²⁶. Komitéen må støtte rektor i:

- a. utøvende kvalitetskontroll av trafikkopplæringen
- b. å påse at trafikkopplæringen er vellykket og vurdere konkret lokal risiko i barn og unges nærmiljø og på skoleveien
- c. å organisere offentlige initiativ som rettes mot oppmerksomhet blant elevene med tanke på risiko og trafikksikkerhet. Komitéen må årlig lage trafikksikkerhetsplaner som skal inkludere alle tiltak og rapportere til utdanningsdirektoratet på hvilke tiltak og lokale initiativ som er gjennomført. Forskriften krever også at barnehager, skoler og ungdomsskoler gjør nærområdet tryggere. Rapportene viser til gode resultater siden forskriften trådte i kraft.

²³ Sikker Trafikk (udat.) Trafik Politik. <http://bit.ly/36WyyuL>

7. UTNEVN EN KONTAKTLÆRER FOR TRAFIKK PÅ SKOLEN

Alle skoler bør utnevne en lærer som har ansvar for trafikkopplæringen. På den ene siden skal denne læreren motivere, inspirere, veilede og støtte de andre lærerne til å gi trafikkopplæring i sine klasser. Alternativt kan kontaktlæreren ha ansvar for å undervise og utføre deler av opplæringen, for eksempel de teoretiske og praktiske sykkelprøvene. På den andre siden vil denne læreren være den sentrale kontaktpersonen for skolen som gir råd og veileder skolens rektor og andre lærere angående trafikkopplæring. De vil også være skolens bindeledd til kommunen, politiet og trafikksikkerhetsorganisasjoner. Kontaktlæreren bør få opplæring for å holde seg oppdatert. Det å utnevne en kontaktlærer for trafikk er et rimelig tiltak. Erfaringer fra Norge og Danmark viser at elever på skoler som har utnevnt en slik lærer, får elevene mer opplæring i trafikksikkerhet.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Danmark

Kurs og materiell for kontaktlærere i trafikk

Det danske børne- og undervisningsministeriet anbefaler at det utnevnes en kontaktlærer i trafikk på alle skoler som underviser elever i alderen 6–16 år. De oppfordres til å delta på kurs i regi av Sikker Trafik, som årlig avholder kurs for nye og «gamle» kontaktlærere. Disse 2-dagerskursene gir informasjon om tilgjengelige læringsressurser og inkluderer øvelser og diskusjoner om hvordan man blir en «god» kontaktlærer.²⁴

Flandern

Kontaktperson i trafikkgrupper

Den flamske stiftelsen for trafikkkunnskap (VSV) oppmuntrer til bruk av trafikkgrupper i skolene i Flandern.²⁵ Slike arbeidsgrupper består av lærere og foreldre, med en person som fungerer som kontaktperson. Det er ikke uvanlig at en forebyggingsrådgiver fungerer som kontakt for trafikksikkerhet i videregående skoler (og noen ganger i grunnskolen), ettersom de har fagkunnskaper om sikkerhet generelt. Imidlertid er det vanligvis engasjerte lærere som underviser i trafikksikkerhet.

²⁴ På Sikker Trafiks nettsted finnes det flere opplysninger og inspirasjonsmateriell for ferdskontaktlærere (<http://bit.ly/33MF5q5>) samt en undervisningsveileder (<http://bit.ly/34TJGH8>)

²⁵ Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) (udat.), Verkeersouders. Werkgroep Verkeer. <http://bit.ly/363TVJm>

8. STYRK LÆRERNES KOMPETANSE OG GI DEM STØTTE

Lærerutdanningen bør sikre at studentene føler seg trygge nok til å undervise i trafiksikkerhet og at de holder seg oppdatert. Lærerne kan for eksempel få støtte ved at eksperter på trafikkopplæring viser lærerne hvordan denne undervisningen kan gis. Disse ekspertene kan dessuten spille en viktig rolle ved å motivere lærere til å gi elever trafikkopplæring. Rektorene bør sikre at lærere får tilstrekkelig støtte til trafikkopplæringen.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Den europeiske union

KROS: Et Erasmus+-prosjekt for trafiksikkerhet

«KROS: Knights for Road Safety» er et EU-finansiert ERASMUS+-program som setter søkelys på åpen utdanning og nyskapende praksis i en digital tidsalder. Målet er å styrke trafiksikkerheten i grunnskolen og videregående skole i Østerrike, Hellas, Irland, Polen og Spania. I tillegg til opplæring og workshops for lærere bidrar prosjektet med nettbaserte ressurser og opplæringsmateriell. Dette omfatter aktivitetskalendere som gjør at lærerne kan innarbeide trafiksikkerhet i sine fag, som for eksempel matematikk, fysikk og samfunnsfag. KROS har utviklet et Virtual Reality-program med trafiksikkerhets-situasjoner. Programmet oppmuntrer til helhetlig arbeid med trafiksikkerhet, herunder integrering av trafiksikkerhet i læreplanen og skoleorganiseringen, foreldredeltakelse og støtte.²⁶

Skottland

Årlig oppdatering av en veileder over tilgjengelige ressurser

«The Curriculum for Excellence» er filosofien som underbygger det skotske utdanningssystemet, og for å sikre troverdigheten innenfor lærerfaget, har Road Safety Scotland tilpasset alle sine ressurser til dette. En veileder for lærere gir oversikt over tilgjengelige ressurser og hvordan de støtter opp under læreplanen. Road Safety Scotland samarbeider med Education Scotland, regjeringens forvaltningsorgan for utdanning, om å gjennomgå og rullere veilederen hvert år. Den gjøres tilgjengelig på nettet, formidles til alle utdanningsinstitusjoner i hele Skottland og til alle trafiksikkerhetsorganisasjoner.²⁷

Spania

Lærerveiledninger for ulike aldersgrupper

Fundación MAPFRE har utarbeidet lærerveiledninger for lærere i Spania.²⁸ Disse verktøyene har som mål å hjelpe lærere ved å gi veiledning, lærestoff, metodikk, ressurser og evaluering av aktivitetene. Veiledningene er tilpasset ulike aldersgrupper, og de finnes for aldersgruppene 3-5 år, 6-8 år, 9-11 år og 12-16 år.

²⁶ KROS-prosjektet, et ERASMUS+-program under KA2 – Cooperation for Innovation and the Exchange of Good Practices: Strategic Partnerships for school education, koordineres av RSI Panos Mylonas. Mer informasjon finnes på: www.kros-project.eu

²⁷ Road Safety Scotland (2019), Road Safety within Curriculum for Excellence 2019-20. <http://bit.ly/2srqm5T>

²⁸ Fundación MAPFRE (udat.), Guías Didácticas de educación vial. <http://bit.ly/2DToiI3>

Den tsjekkiske republikk

Veiledninger for trafikkopplæring i barnehagen

Transport Research Centre (CDV) i Den tsjekkiske republikk har utarbeidet retningslinjer for trafikkopplæring i barnehager, som består av fem deler: sikring av barn i bil; psykometrisk kompetansenivå for førskolebarn; god praksis knyttet til barn i trafikken; og trafikkopplæring i barnehagen innenfor rammen av den nasjonale læreplanen. I tillegg til seminarer for lærere er det en nettside som er utformet for både lærere og for offentligheten, gratis materiell, veiledninger og annen sikkerhetsrelatert informasjon for barnehager og grunnskole, og den oppdateres kontinuerlig. Nettsiden inneholder 10 videoer som viser hvordan veiledningene kan brukes i praksis.²⁹

Flandern

Gratis kurs, informasjon og materiell for lærere

Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV) tilbyr gratis kurs om trafikkopplæring til både lærere og lærerstudenter i førskolen og grunnskolen, samt til kroppsøvingslærere i ungdomsskolen og i videregående opplæring. De gir også støtte i form av informasjon (gjennom nyhetsbrev om trafikkopplæring) og gjennom gratis undervisningsmateriell, veiledninger og eksempler.³⁰ I tillegg tilbyr regionen Walloon gratis kurs og opplæringsmateriell, ikke bare til lærere, men også til ansatte i private organisasjoner og politi som driver trafikkopplæring i skolen.

Portugal

Utdanning av lærere i opplæring av andre lærere

Lærere i førskole og grunnutdanning i Portugal har tilgang til trafikkopplæring som del av livslang læring. Dette omfatter opplæring av lærere som på slutten av programmet gjør at de blir i stand til å lære opp andre. De har også nettbasert støtte for å utforme trafiksikkerhetsprosjekter.³¹ Denne opplæringen vil snart bli tilgjengelig for lærere i videregående skole i Portugal.

Finland

Videreutdanning for lærere

Hvert år tilbyr det finske trafiksikkerhetsrådet (Liikenneturva) lærere videreutdanning i trafiksikkerhet, der lærerne gjennomgår grunnleggende trafikkopplæring og kan prøve ut ulike modeller. Lærere får mulighet til å bygge nettverk med andre lærere og utveksle god praksis. Det finske trafiksikkerhetsrådet utgir dessuten et elektronisk nyhetsbrev for lærere fire ganger i året, som belyser aktuelle spørsmål og presenterer materiell og handlingsmodeller for trafiksikkerhetsopplæring. Ifølge en lærerundersøkelse er støtten fra skolens rektor en vesentlig faktor for at lærerne faktisk gjennomfører trafikkopplæring.

Tyskland

Støtte til lærere ved yrkesfaglig skole

²⁹ Centrum Dopravního Výzkumu, v.v.i. (CDV), Děti v dopravě. www.detivdoprave.cz

³⁰ Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) (udat.), Verkeer op School. <https://www.verkeeropschool.be/>

³¹ Informasjon om opplæring av lærere i Portugal vil bli tilgjengelig på følgende nettsted: <http://bit.ly/367iaGt>

Det tyske trafikksikkerhetsrådet (The German Road Safety Council), med støtte fra The German Social Accident Insurance, utvikler opplæringsmateriell for lærere ved yrkesfaglige skoler. Materialet har ulike temaer relatert til det å forebygge trafikkulykker. Det består av blant annet en Power Point presentasjon, en veileder til hvordan innholdet kan benyttes i praksis, videoer og øvelsesark.

SIKRE OPPLÆRING AV HØY KVALITET

9. SIKRE AT TRAFIKKOPPLÆRING OMHANDLER KUNNSKAP, FERDIGHETER, HOLDNINGER OG MOTIVASJON I TRAFIKKEN, SÅ VEL SOM PRAKTISK TRENING

Trafikkopplæring bør ikke bare handle om kunnskap og forståelse av trafikkreglene, men også om å utvikle og forbedre ferdigheter samt å styrke og endre holdninger og motivasjon. Opplæringen bør omhandle risikofaktorer, å forutse andre trafikanters handlinger, og å si «nei» til andres risikoatferd. Elevene må lære å reflektere over egen og andres holdninger, motivasjon og atferd. Undervisningen bør ikke bare finne sted i klasserommet, men også omfatte opplæring og erfaring i praksis – både i beskyttede og reelle miljøer, relatert til utfordringer i nærmiljøet og tilpasset de trafikantrollene elevene har.

[Egen boks: LEARN!-definisjonen for opplæring i trafiksikkerhet og ferdsel omfatter alle de nevnte elementene, og forklares nærmere i LEARN!-statusrapporten.³²]

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Europa

Sykkelprøver

I mange europeiske land avlegger barn en sykkelprøver I slike prøver kombineres vanligvis teori og praksis. De fokuserer ikke bare på at elevene har kunnskap, men også på at de har tilstrekkelige ferdigheter og riktig atferd til å kunne sykle på en trygg måte. Se *prinsipp #13* for mer informasjon om disse sykkelprøvene.

Norge

Et valgfag i ungdomsskolen

Valgfagene i Norge er praktisk rettet, noe som bidrar til økt motivasjon og mer variert opplæring for elevene. Valgfag trafikk kan velges av elever i alderen 14-16 år. Valgfaget trafikk omhandler kunnskaper, ferdigheter og holdninger som viser hvordan elevene kan bevege seg trygt i trafikken. Faget gir elevene motivasjon og de lærer å reflektere og tenke kritisk. Cirka 25 % av skolene tilbyr dette kurset, og en evaluering av kurset utført av Transportøkonomisk institutt, viste gode resultater.³³

Hellas

«Gjør det rette» i videregående utdanning

«Gjør det rette»-programmet for ungdommer fokuserer ikke bare på å gi ferdigheter, men oppmuntrer også til «sikkerhetsbevisst» atferd ved å endre feiloppfatninger og usunne holdninger. Programmet, som er innført i Hellas av RSI Panos Mylonas, fokuserer på de viktigste risikoene på veien: promillekjøring, bruk

³² ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

³³ Johansson & Bjørnskau (2018), TØI-rapport 1660/201. Evaluering av valgfaget trafikk. <http://bit.ly/2kC5ZzD>

av setebelte, reaksjonstid og stopplengde, samt psykologiske faktorer som påvirker kjøring. Det omfatter både teori og interaktive undervisningsmetoder, som rollespill der elevene lærer å si «nei» til risiko-atferd og gruppepress. Det inneholder dessuten opplæring i et trygt miljø, med bruk av avansert simulatorutstyr (bilveltsimulator, kollisjonssimulator, alkoholbriller, spill med distraksjoner osv.).³⁴

³⁴ RSI Panos Mylonas (udat.), Do It Right. <http://bit.ly/2OSMChZ>

10. SØRG FOR AT TRAFIKKOPPLÆRINGEN ER OPPDATERT

Trafikkopplæringens materiell og metoder må oppdateres i henhold til ny utvikling innen trafikksikkerhetsområdet. Det kan for eksempel være risikoen ved bruk av smarttelefoner i trafikken og fordeler og ulemper ved nye transportmidler, som el-sykler og el-sparkesykler. Opplæringen må også gjenspeile kunnskap om evaluering av trafikkopplæringstiltak og ny kunnskap som kommer fra andre fagmiljøer, slik som utvikling i nevrovitenskap og psykologi, teknologiske innovasjoner og løsninger, og naturligvis forbedringer i pedagogiske og didaktiske metoder. Trafikkopplæring må holde tritt med på utviklingen i skoleverket, metodene som benyttes, samt tankegangen i skolen.

Trafikkopplæring i barnehager og skoler må fornyes for å gjøre temaet relevant for fremtiden. Siden det er vanskelig å forutse hva dagens barn trenger i de kommende tiårene, må lærere også lære om forståelse for trygg atferd.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Østerrike

Workshop om distraksjoner

Ettersom bevisstgjøring om distraksjoner i trafikken bør starte på et tidlig trinn, har det østerrikske trafikksikkerhetsorganet (KFV) utarbeidet en workshop for elever på 12 og 13 år.³⁵ Workshopen er en del av KFVs opplæringskonsept Risi & Ko (*se prinsipp #14*) og bruker fem figurer for å gi elevene en innføring i emnet på en passende måte. Ettersom personlig og offentlig engasjement er viktig for å endre holdninger, bruker workshopen metoder (f.eks. quizer og eksperimenter) som stimulerer til aktiv deltakelse og personlige bidrag. Det er særlig fokus på temaet smarttelefoner og den risiko som tekstmeldinger og telefonsamtaler utgjør i trafikken.

Norge

Bruk av nye teknologi: Blikksporing (eye tracking) og Virtual Reality for unge syklist

På grunnlag av den nyeste forskningen innen nevrovitenskap, er det utviklet en Go/No-Go-inhibisjonskontroll for unge syklist. Tre blinkende lamper ble plassert på en prøvestrekning for å tiltrekke seg elevenes oppmerksomhet; for Go-testen ble elevene bedt om å se på lampene, mens de for No-Go-testen ble bedt om å la være å se på lampene. De fikk bruke briller med blikksporingssensorer, og blikket deres ble kartlagt. Selv om de fleste elevene oppga at de lett klarte No-Go-testen, viste resultatene at bare halvparten hadde klart å følge instruksjonene som ble gitt. Resultatene ble brukt til å lage et program for å øve opp oppmerksomheten i de mest kritiske trafikksituasjonene. Dette ble evaluert ved å undersøke syklistatferd i et Virtual Reality (VR)-scenario. Lærere fra tre fylker gjennomførte opplæringsprogrammet på 30 elever i SINTEFs VR-laboratorium. Elevene satt på en sykkel med VR-briller med integrert blikksporing og syklet i et svært realistisk scenario. Oppgaven var å opptre på samme måte som de gjorde

³⁵ KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) (udat.), Risi & Ko - Ablenkung im Straßenverkehr. <http://bit.ly/34JuBIl>

under oppmerksomhetstreningen. En kontrollgruppe som bare hadde fått vanlig sykkelopplæring syklet i det samme scenarioet, og resultatene viste en tydelig forskjell mellom gruppene, ettersom eksperimentgruppen orienterte seg bedre i risikosituasjoner i veikrysset og flyttet blikket på en mer bevisst måte.

Spania

Initiativ for virtuell opplæring på sykkel

Virtual Reality (VR)-briller og en statisk sykkel gjør at folk kan tråkke seg gjennom et virtuelt Madrid, for å lære om gjeldende sykkelregler. I fem forhåndsprogrammerte ruter opplever syklistene mulige konfliktssituasjoner og lærer hvordan disse kan unngås. Initiativet, som er et samarbeid mellom byrådet i Madrid og Fundación MAPFRE, har også som mål å fremme sunnere, mer bærekraftig og renere transport ved å oppmuntre til sykling.³⁶

Finland

Digitalisering i læreplanen

Digitalisering er et viktig tema i Finlands nye, generelle læreplan (*se prinsipp #2*). Det finske trafikksikkerhetsrådet (Liikenneturva) har derfor utformet Filla&Rilla, et digitalt læringsmiljø for trygg sykling for 9-12 år gamle elever.³⁷ Systemet omfatter nivåer rettet mot ulike klassetrinn og inneholder en modul der elevene kan trene på å forutse trafikken i Virtual Reality.

³⁶ For mer informasjon, gå til Fundación MAPFREs nettsted: <http://bit.ly/2OX9cEP>

³⁷ Liikenneturva (udat.), Filla & Rilla. <http://bit.ly/384PZd0>

11. BRUK KVALITETSSTANDARDER

Kvaliteten på undervisningsmaterialet for trafikkopplæring kan variere. Prosjekter av lav kvalitet kan ha en negativ innvirkning, og både penger og tid kunne i stedet vært brukt på en bedre måte på godt utformede og evaluerte prosjekter og tiltak.³⁸ Det er derfor nødvendig å ha kvalitetsstandarder for trafikkopplæring. Materiell og aktiviteter bør definere spesifikke mål for tiltaket, og det må tilpasses og ha det riktige innholdet for målgruppen. Mål og innhold bør være basert på forskning og gode metoder, og de bør være både utprøvd og evaluert. Tiltakene i seg selv bør motivere lærere til å bruke dem, samtidig som de henvender seg direkte til målgruppen. De samme kvalitetsstandardene som forventes i matematikk, språk og andre fag i skolen, bør også gjelde for undervisningsmateriell til trafikkopplæring.

[Egen boks: En kommende LEARN!-utgivelse om retningslinjer for utforming, utprøving, gjennomføring og evaluering av opplæringstiltak, vil fastslå minimumskriterier og -anbefalinger for utarbeiding av godt undervisningsmateriell.]

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Norge

Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning

Trygg Trafikk er opptatt av hvilke opplæringsprogrammer som har en positiv effekt på kort og lang sikt og hvilke elementer som bidrar til denne effekten. Trafikkopplæring har et langsiktig perspektiv, men tiltakene har en tendens til å bli vurdert over et kortere tidsrom. Det er vanskelig å måle effekten av et enkelt opplæringsprogram, fordi både de elevene som gjennomgår det og kontrollgruppen påvirkes av flere andre faktorer samtidig, herunder media, familien, skolen og annen trafikkopplæring. Når man måler holdninger før og etter tiltak, viser det seg ofte at de fleste ungdommer allerede har riktige holdninger og atferd, noe som gjør det vanskelig å måle fremgang. Det er enklere å måle kunnskap enn holdninger og atferd.

For å se på disse forholdene og gi anbefalinger til arbeidet opprettet Trygg Trafikk en rådgivningsgruppe våren 2015. Gruppen består av tre eksterne og tre interne medlemmer. De eksterne medlemmene er forskere på områdene trafikksikkerhet og opplæring og har erfaring fra bruk av både kvalitative og kvantitative metoder. Ved hjelp av analyser av de mest anerkjente og benyttede teorier om atferdspåvirkning, har Trygg Trafikk utviklet en ny, felles modell som egner seg for Trygg Trafikks arbeid. Modellen, som er kalt Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning (MAP), er et verktøy for optimal planlegging og gjennomføring av programmer og for hva som kan evalueres.³⁹

³⁸ SWOV (2017), Factsheet Verkeerseducatie. <http://bit.ly/2EejM6O>

³⁹ Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning (2017). <http://bit.ly/ncrs-mbm>

Nederland

Sjekkliste for trafikkopplæring

Kunnskapsinstituttet CROW har utviklet en sjekkliste for trafikkopplæring. Den inneholder ti trinn som vurderer i hvilken grad det er tatt hensyn til visse elementer i trafikkopplæringstiltak.⁴⁰ Disse trinnene omfatter vurdering av problemanalyse, angivelse av målgruppe, mål for opplæringen, didaktiske prinsipper, materiellets innhold, vurdering og evaluering under tiltaket, bruksanvisning, gjennomføring, prosess og resultatevaluering for tiltaket. Vurderingen gir en første indikasjon på kvaliteten og gir utviklerne anledning til å forbedre sitt produkt på grunnlag av ny kunnskap.

⁴⁰ CROW (udat.), Checklist verkeerseducatie. <http://bit.ly/2raeXXN>

12. GJENNOMFØR TESTER, PROSESS- OG/ELLER EFFEKTEVALUERINGER

Evaluering bør være en sentral del av trafikkopplæringen og være en del av planen fra tiltaket iverksettes. Evalueringsresultatene fra andre tiltak bør tas i betraktning ved utformingen av et tiltak. Samtidig som evalueringene skal være en del av tiltaket, bør omfanget av evalueringen stå i forhold til omfanget av aktiviteten. Resultatene av evalueringen bør dessuten brukes til å forbedre tiltaket.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Skottland

Uavhengig evaluering som et kriterium for finansiering

Rammefondet for trafiksikkerhet er utformet for å fremme og oppmuntre til ytterligere partnersamarbeid for å sikre at forpliktelsene oppfylles i Skottland, herunder gjennom opplæring. Det gjennomføres to finansieringsrunder hvert år. Utviklere av ordninger kan søke om finansiering, og som del av dette må de ta med planer for en uavhengig evaluering. Det finnes også et evalueringsfond som gjør at de som har hatt ordninger i drift i to år eller mer, kan bestille en uavhengig evaluering.⁴¹

Danmark

En oversikt over ulike evalueringsmetoder

Alt materiell som leveres gratis til skoler av Sikker Trafik i Danmark, blir evaluert for å sikre at de oppfyller de nasjonale målene for trafikkopplæring og har ønsket virkning. Evalueringene omfatter minimum en nettbasert mobilundersøkelse, som skal fylles ut av elevene umiddelbart etter undervisningen.⁴² Andre evalueringsmetoder omfatter lignende mobilundersøkelser for lærere, kommentarer til undervisningsmateriellet som brukes av lærere ved ulike typer skoler (geografisk, offentlig/privat, sosioøkonomisk) og intervjuer med elever og lærere. Alt nytt og revidert materiell testes på forhånd. Det gjennomføres fokusgrupper med lærere fra ulike typer skoler der de får innføring i materiellet og, det gjøres tilpasninger ut fra innsamlede data og innsikt. Materiellet prøves deretter ut på skoler, med samme metode som tidligere nevnt for evalueringene. Alle tester og vurderinger er utført av Sikker Trafiks evalueringsekspert.

Det nasjonale forsknings- og analysesenter for velferd i Danmark har utført en randomisert, kontrollert studie (RCT) av besøkene av Sikker Trafiks LIVE-ambassadører, et program for skoler med elever i alderen 13–25 år.⁴³ Halvparten av skolene i studien har fått besøk av LIVE-ambassadører, mens den andre halvparten (kontrollskolene) ikke fikk det. Studien viste hvordan elevenes kunnskap, holdninger, planlagte atferd og faktiske atferd påvirkes. Denne typen effektevaluering er den beste, samtidig som det er tidkrevende, kostbart og forutsetter at et kvalifisert forskningscenter deltar. Verdifull innsikt og kunnskap kan også oppnås med færre ressurser når man bruker de andre beskrevne evalueringsmetodene.

⁴¹ Mer informasjon om Skottlands rammefond for trafiksikkerhet finnes her: <http://bit.ly/2L3cGok>

⁴² Elevene skal sende en kort tekstmelding (for eksempel «trafikk» til et nummer, og deretter får de en kobling til en spørreundersøkelse som de kan besvare på telefonen. Spørreundersøkelsen omfatter vanligvis spørsmål om smak (hva de likte/ikke likte), hva de har lært (ny kunnskap og ettertanke), hvordan deres tidligere atferd i trafikken var, og hva deres fremtidige atferd vil være i trafikken etter undervisningen.

⁴³ Dokumenter om resultatene av undersøkelsen er tilgjengelig på engelsk: <http://bit.ly/34LLwKm>

13. VURDER ELEVENE OG LA ELEVENE VURDERE SEG SELV

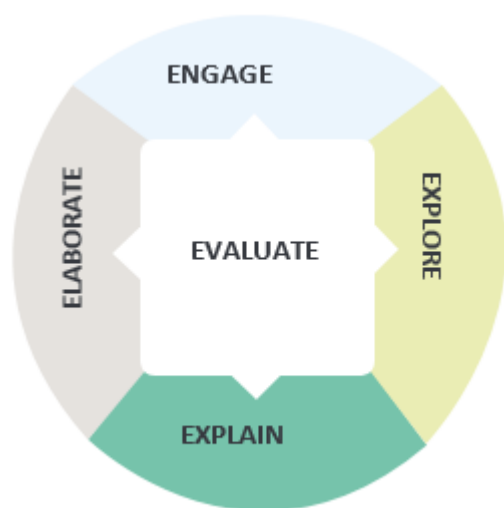
Vurdering bør være en del av skolens trafikkopplæring for å sikre at elevene har tilegnet seg kunnskaper, ferdigheter, atferd og holdninger som er grunnleggende for å opptre trygt i trafikken. Dette gir også mulighet for å iverksette passende tiltak dersom det viser seg ikke å være tilfelle.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Norge

Elevvurdering som del av 5E-modellen

Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning (se prinsipp #11) bruker den såkalte 5E-modellen, som er et verktøy som støtter lærere i planlegging, gjennomføring og vurdering av arbeidet.⁴⁴ Den kalles 5E-modellen fordi alle de fem pedagogiske begrepene begynner med bokstaven E på engelsk: engage, explore, explain, elaborate, evaluate. Eller som det fremgår av den norske utgaven: engasjere, utforske, forklare, utvide/fordype og vurdere.



Vurderingsperspektivet er plassert midt i modellen, fordi hensikten med vurdering er å fremme læring, og fordi vurdering foregår i alle fasene av undervisningen. Begrepet vurdering dekker både underveisvurdering (formativ vurdering), sluttvurdering (summativ vurdering) og egenvurdering. Vurderingen skal foregå kontinuerlig, være varierte og inngår som en naturlig del av opplæringen. Den kan foregå både muntlig og skriftlig. Elevene skal vurdere egen læring, forståelse og kvalitet på egne arbeider. Læreren skal vurdere elevenes læring knyttet til læringsmålene i et gitt emne eller et prosjekt. Vurderingen skal være relatert til målene i læreplanverket, og den skal gi tilbakemeldinger som støtter elevenes læring.

⁴⁴ Trygg Trafikks modell for atferdspåvirkning (2017). <http://bit.ly/ncrs-mbm>

Europa

Sykkelprøver

Over hele Europa testes det om elevene kan sykle trygt. Som del av en nasjonal sykkelprøve i Nederland testes elever i nest siste eller siste år i grunnskolen både for teoretiske kunnskaper om trafikk og praktiske ferdigheter i trafikken.⁴⁵ Over 85 % av grunnskolene i Nederland deltar i denne nasjonale sykkelprøven. Data samles inn gjennom poengberegning og er nyttige for skoler, ettersom de raskt får forståelse av hva elevene fortsatt trenger å lære i trafikkopplæringen.

I Flandern kan elevene få graderte diplomer for sykling. Først får barna i barnehagen diplom for å balansere på sykkel, deretter tildeles elevene bronse, sølv og til slutt gulldiplom for sykling det siste året av grunnskolen hvis elevene avlegger den «store sykkelprøven». En lignende gradert diplomordning finnes for fotgjengere.⁴⁶

Sykkelprøver gjennomføres også blant annet i Østerrike⁴⁷, Danmark⁴⁸ og Den tsjekkiske republikk⁴⁹. I Norge har fire organisasjoner samarbeidet om å opprette et nettsted som gir lærere alt nødvendig innhold for praktisk opplæring samt teoretiske og praktiske prøver.⁵⁰

Bosnia og Hercegovina

Nasjonal trafikksikkerhetskonkurranse «Barn i trafikken»

Hvert år arrangerer AARS(Bosnia og Hercegovinas automobilforening) den nasjonale trafikksikkerhetskonkurransen «Barn i trafikken» i samarbeid med andre. Konkurransen består av en teoretisk del som tester elevenes kunnskap om trafikregler så vel som en praktisk eksamen på en øvingsbane. I 2019 deltok 194 lag med til sammen 776 elever fra 154 skoler i konkurransen, de beste lagene blir premiert.

⁴⁵ VVN (udat.), Het Nationaal VVN Verkeersexamen. <http://bit.ly/2khOLHm>

⁴⁶ Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) (udat.), Het Grote Fietsexamen. <http://bit.ly/34Ga47D>

⁴⁷ Österreichisches Jugendrotkreuz (udat.), Freiwilligen Radfahrprüfung. <http://bit.ly/2OSRt2t>

⁴⁸ Sikker Trafik (udat.), Cyklistprøven (5. - 6. klasse). <http://bit.ly/2KaU1qe>

⁴⁹ Dopravní soutěž mladých cyklistů (10 – 16 years). <https://bit.ly/2rMoBje>

⁵⁰ Trygg Trafikk, NAF, NCF og SLF (udat.), Sykkeldyktig. <http://bit.ly/385oErb>

TILRETTELEGGE RAMMEVILKÅR

14. BRUK TVERRFAGLIG MATERIELL I TRAFIKKOPPLÆRINGEN

Trafikkopplæring bør også innlemmes i undervisningsmaterialet for andre fag, for eksempel matematikk og fysikk i ungdomsskolen og videregående skole.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Østerrike

Risi & Ko: En modulbasert tilnærming for ungdomsskolen

Selv om trafikkopplæring ikke er en obligatorisk del av den østerrikske læreplanen for ungdomsskolen, bør det (om mulig) integreres i andre fag. For å hjelpe lærere med denne oppgaven, har det østerrikske trafikksikkerhetsorganet (KFV) utviklet trafikkopplæringskonseptet «Risi & Ko».⁵¹ Med en fleksibel, modulbasert tilnærming gir Risi & Ko detaljerte beskrivelser for forskjellige fag, og det kan lett tilpasses behovene til de enkelte skoler og lærere. Opplæringen bidrar til at elevene reflekterer over egen og andres holdning, motivasjon og atferd. Undervisningen omfatter for tiden emnene «risiko og gruppepress», «sosial kompetanse i trafikken», «distraksjon i trafikken» og «trafikkformer og deres potensial». Et viktig element i konseptet er fem arketyperiske komiske figurer, som hver handler ut fra sitt bestemte særtrekk. De viser ulike måter å tilpasse seg og reagere på trafikksituasjoner, og muliggjør en aktiv og kritisk undersøkelse av temaene.

Skottland

Trafikksikkerhet som en del av fysikk og mediastudier

I samarbeid med læreplansspesialister undersøkte Road Safety Scotland muligheter for å innlemme trafikksikkerhet i tradisjonelle fag i læreplanen. Det ble utarbeidet realfagstimer med søkelys på fart, og reaksjonsmålere ble levert til lokale trafikksikkerhetsgrupper for bruk i skolen. Road Safety Scotland utformet et eksperimentsett i fysikk, også for fartsmåling, og skolene kunne låne dette utstyret direkte fra skotske myndigheter. Det henvises til begge disse i veiledningen «Road Safety Within Curriculum for Excellence» (*se prinsipp #8*). En modul for mediastudier (høyere kvalifisering for 16–18 år gamle elever) ble i tillegg utformet av Road Safety Scotland.

Portugal

Opplæring i trafikksikkerhet og ferdsel som del av geografi og fysikk

I Portugal er trafikkopplæringen inkludert i undervisningen for andre fag. Elever i første og andre klasse lærer, som en del av undervisningen i demokrati og utvikling, om hvordan de benytter trafikksikkerhetsregler, som f.eks. hvordan de går på og krysser veien trygt, samt hva skiltene betyr. Transportmidler

⁵¹ KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) (udat.), Risi & Ko. <http://bit.ly/2OLV8iA>

omhandles i geografitimene i åttende klasse, mens bevegelse og kraft tas opp i fysikk og kjemi i niende klasse.

Finland

Årsklokken

Det finske trafikksikkerhetsrådet (Liikenneturva) tilbyr materiell og modeller som er integrert i ulike fag. En årsklokke er utarbeidet som et planleggingsverktøy for å hjelpe skoler, lærere og elever til å planlegge trafikkopplæringen samtidig som det tas hensyn til lokale forhold. Årsklokken er basert på ideen om at det er fire timer med trafikksikkerhetsopplæring på alle klassetrinn i grunnopplæringen, hvor det tas hensyn til sesongvariasjoner og aktuelle spørsmål. Planleggingsverktøyet gjør dermed trafikksikkerhetsopplæringen langsiktig og systematisk.

15. UNDERVIS LÆRERSTUDENTER OM HVORDAN GI OPPLÆRING I TRAFIKKSIKKERHET

Alle fremtidige lærere bør få kunnskap om trafikkopplæring under utdanning. LEARN!-statusrapporten viste at trafikkopplæring ikke behandles systematisk i lærerutdanningen. Noen land tilbyr trafikkopplæring bare i begrenset grad, i andre land avhenger det av studiestedet. Enkelte studiesteder tilbyr trafikkopplæring bare som et valgfag. I noen land har myndigheter eller frivillige organisasjoner undervisning eller informasjonsdager for fremtidige lærere.⁵² Når trafikkopplæring er en del av lærerutdanningen, styrkes lærernes kompetanse helt fra starten av i deres yrkesforløp.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Polen

Egen etterutdanning i trafikkikkerhet

LEARN!-statusrapporten viste at trafikkikkerhet er inkludert i lærerutdanningsprogrammer sentralt bare i Polen og Slovakia.⁵³ I Polen må lærere som underviser i trafikkikkerhet, fullføre et eget etterutdanningskurs på 18 måneder, i «teknikker med elementer av trafikkikkerhet». I tillegg må lærere som forbereder elever på «sykkelprøven», ha fullført et 1- eller 2-dagerskurs.

Nederland

Bok for fremtidige lærere

I Nederland er det utarbeidet en bok som fokuserer på lærerstudenter og har som mål å informere og inspirere dem til å gi praksis-fokusert trafikkikkerhetsopplæring.⁵⁴ Boken retter særlig oppmerksomhet mot den rollen språket spiller i timene, og mulighetene for å integrere trafikkopplæring i andre fag. Boken kan også brukes av lærere i grunnskolen og av dem som underviser fremtidige lærere.

Portugal

Grunnopplæring for lærerstudenter

Programmet for trafikkikkerhet som ble tatt i bruk i 2018 er et heldagskurs for fremtidige barnehage-lærere og lærere i portugisisk grunnskole og videregående skole. Kurset tar for seg trafikkopplæring, læreplanen som del av utdanning i medborgerskap (*se prinsipp #2*), bærekraftig ferdsel, mobilbruk og bilkjøring og praktiske aktiviteter som eksperimentering med trafikkikkerhetssimulatorer og måling av veimiljøindikatorer.⁵⁵

⁵² ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

⁵³ Ibid

⁵⁴ Westerik & de Gooijer (2012), Verkeer en meer. <http://bit.ly/2mePMR6>

⁵⁵ Informasjon om grunnopplæring for fremtidige lærere i Portugal vil bli tilgjengelig på følgende nettsted: <http://bit.ly/367iaGt>

Danmark

Innføringskurs på lærerseminarer

I Danmark får fremtidige lærere på lærer-seminarer (som holdes for lærere som underviser elever i alderen 5–15 år) anledning til å delta på et 3-timers, gratis innføringskurs i trafikkopplæring. Kurset tar opp spørsmål som «Hvorfor undervise i trafiksikkerhet i skolen?» og «Hva bør elevene lære?», og gir en innføring i forskjellig undervisningsmateriell, praktiske øvelser og diskusjoner.

16. KVALITETSSIKRE AT TRAFIKKOPPLÆRING GJENNOMFØRES

Nasjonale og lokale myndigheter bør følge opp skolene for å sikre at det gis trafikkopplæring og at de når læringsmålene som er satt. Myndighetene bør derfor sikre at det finnes en passende ramme for denne oppfølgingen, for eksempel ved å inkludere trafikkopplæring i skolens rullering av planer. Myndighetene bør vurdere støttetiltak hvis det viser seg at skolene ikke har trafikkopplæring eller når kvaliteten på opplæringen ikke gjør det mulig å nå de fastsatte målene. Myndighetene kan også innføre et belønningssystem hvor eksempelskoler belønnes. Dette prinsippet har et langsiktig mål, er krevende og betinger innsats over tid. Det er likevel et mål som bør etterstrebes av alle relevante aktører.

EKSEMPEL PÅ GOD PRAKSIS

Flandern

Inspeksjonsbesøk i skolen for å sikre at det undervises i trafiksikkerhet og ferdsel

I Flandern omfatter de obligatoriske, regelmessige skoleinspeksjonene, som utføres av Utdanningsdepartementet, inspeksjon av områdene knyttet til måloppnåelse (offentlige læringsmål). Ettersom trafikkopplæring er del av den endelige måloppnåelsen, kan skolene bli inspisert i forbindelse med dette emnet. Skoler som ikke oppfyller minstekravene til ett eller flere undervisningsområder under en inspeksjon, vil motta en rapport med forslag til forbedringer. Hvis en skole mislykkes flere ganger, kan Utdanningsdepartementet iverksette straffetiltak.

Danmark

Den årlige Kommunernes Trafiktest

Hvert år gjennomfører Sikker Trafik i Danmark Kommunernes Trafiktest, som setter søkelys på hva kommunene i Danmark gjør for å sikre trygg trafikk for barn og ungdom. Hovedfokus for testen er kommunenes innsats i skolen (elever i alderen 6-16 år). Testen besvares hvert år av så godt som alle kommuner i Danmark (min. 95 %) og gir dermed en god oversikt over hva kommunene gjør. Hvert år tegnes det et kart over Danmark, og det utarbeides en oversikt som viser innsatsen i kommunene.⁵⁶ Kommuner i gullkategorien er de som får flest poeng og gjør mest for trafiksikkerheten til barn og unge. Kommuner i grønn kategori er de som gjør nest mest, etterfulgt av kommuner i gul og rød kategori. Testen består av 15 spørsmål. De går blant annet ut på om kommunene har en trafiksikkerhetsplan med mål som følges opp. Testen omfatter spørsmål om skolene gjennomfører en fotgjengerprøve (klasse 0 eller 1), en sykkelprøve (6. klasse) og får besøk fra LIVE-ambassadører for 14–16 år gamle elever. Det siste spørsmålet besvares gjennom data som er tilgjengelige fra Sikker Trafik.

Alle kommuner får deretter tilsendt et brev som viser resultatene og anbefalinger om hva hver kommune kan gjøre for å få enda flere poeng i testen neste år. Brevene sendes til Sikker Trafiks kontaktperson i

⁵⁶ Kartet er tilgjengelig på nettstedet til Sikker Trafik. <http://bit.ly/2saBtjn>

kommunen og til lederne for kommunenes skoleadministrasjon og tekniske forvaltning. I tillegg pågår det samarbeid med pressen, med søkelys på regionale og lokale medier. Kommunernes Trafiktest brukes både for at kommunene skal kunne måle sin innsats på dette området, og som et «nudging»-verktøy eller pådriverarbeid for å sikre at det gjennomføres mer trafikkopplæring i skolene. Testen har ført til at trafikkopplæring får større oppmerksomhet av kommunene, at beste praksis i større grad utveksles mellom kommunene og at det er opprettet lokale nettverk. Alt dette er til nytte for trafikkopplæringen i skolene.

Den tsjekkiske republikk

Dybdeundersøkelse av trafikkopplæring

Det tsjekkiske skoleinspektoratet har, i samarbeid med trafikksikkerhetsetaten i transportdepartementet, utarbeidet en spørreundersøkelse om trafikkopplæring i grunnskolen i skoleåret 2018/2019.⁵⁷ Undersøkelsen er uvanlig detaljert, ettersom trafikkopplæring vanligvis bare er en del av mer generelle undersøkelser. Denne gangen handlet imidlertid hele undersøkelsen om trafikkopplæring. Elever, lærere og skoleledere deltok. Resultatene viste at den generelle situasjonen kunne ha vært bedre, og noen svakheter ble identifisert i mer enn en tredjedel av skolene. Noen av emnene i læreplanen ble det ikke gitt undervisning i, og bare halvparten av skolene vurderte hvor effektiv trafikkopplæringen var.

Skolene som hadde de beste resultatene brukte trafikklekeplasser, prosjektaktiviteter, sykkelturneringer, sykkelkonkurranser og et stort utvalg undervisningsmateriell. De hadde ofte også en koordinator for trafikkopplæring. Elevene på disse skolene hadde bedre resultater i kunnskapsprøver. Nesten alle skoler (95 %) samarbeidet med andre institusjoner i trafikkopplæringen (for det meste med trafikpolitiet og regionale koordinatorene for trafikksikkerhet). Rapporten fra undersøkelsen inneholder anbefalinger for skoler, skoleledelsen og departementet for utdanning, ungdom og idrett. De viktigste anbefalingene omhandler bedre opplæring for eldre elever (12–15 år), innarbeiding av trafikkopplæring i flere skolefag og utarbeiding av materiell for lærerutdanningen.

⁵⁷ Česká Školní Inspekce (2019), *Dopravní Výchova Na ZŠ Ve Školním Roce 2018/2019*. <http://bit.ly/2ORcn29>

INVOLVERE ALLE RELEVANTE AKTØRER

17. INVOLVER ELEVER, STUDENTER, FORELDRE OG ALLE RELEVANTE AKTØRER

Trafikksikkerhet er et felles ansvar, og relevante aktører på alle nivåer bør derfor være involvert i trafikkopplæring på sine områder. På lokalt nivå er trafikkopplæring ikke bare skolens og barnehagens ansvar. Elever og studenter, foreldre og andre aktuelle aktører, som kommuner, politiet og idrettslag, bør også være involvert. Foreldre har hovedansvaret og er viktige rollemodeller for barna. Valg av transportmiddel til barnehage og skole, arbeid og fritidsaktiviteter påvirker barnets fremtidige atferd i trafikken. For at trafikkopplæringen skal ha effekt, er det viktig at elever deltar og er involvert. Dersom elever også kan delta i planleggingen av aktiviteter, vil det bli lettere for dem å koble det de har lært på skolen til reelle trafikksituasjoner.

EKSEMPLER PÅ GOD PRAKSIS

Norge

Trafikksikker Kommune: Systematisk arbeid for et tryggere lokalmiljø

Trafikksikkerhet avhenger av en bred og samlet innsats fra flere sektorer for å hindre og redusere ulykker og skader. Kommunene er viktige aktører i arbeidet for trafikksikkerhet, som arbeidsgiver, veieier, barnehage- og skoleeier og som aktører med ansvar for kvaliteten på transporttjenester. For å lykkes må alle kommunale etater være involvert i arbeidet og hver etatsleder ta sin del av ansvaret. Denne politikken må være solid forankret i den politiske og administrative ledelsesgruppen. Trygg Trafikk har utarbeidet en liste over kriterier for en *Trafikksikker Kommune*.⁵⁸ Barnehager og skoler utgjør en viktig del av konseptet. Innenfor rammen av dette systemet må barnehager og skoler ha en trafikksikkerhetspolitikk, inkludert trafikkopplæring.

Den tsjekkiske republikk

Trafikkopplæring i lokale trafikksikkerhetsstrategier

I Den tsjekkiske republikk er trafikkopplæring en integrert og viktig del av lokale trafikksikkerhetsstrategier. Tiltakene som er inkludert i de lokale strategiene, er nært knyttet til tiltakene i den nasjonale trafikksikkerhetsstrategien. Det er imidlertid viktig å merke seg at de er rettet mot spesifikke lokale trafikksikkerhetsproblemer som påvirker innbyggerne i kommunen direkte. Strategiene bygger på og viderefører eksisterende lokale opplæringsaktiviteter, som gjør det spennende for lokale aktører, som skoler og barneklubber, å bruke dem. En stor del av trafikkopplæringen utføres på trafikklekeplasser for barn. Det finnes rundt 180 av disse i Tsjekia, herunder mobile trafikklekeplasser.

Danmark

Trafikkpolitikk for skoler

⁵⁸ *Trafikksikker kommune* startet i 2016, og 110 av 422 kommuner er blitt godkjent (01. oktober 2019). For flere opplysninger, se: www.trafikksikkerkommune.no

Danske skoler som har en trafikkpolitikk (*se prinsipp #6*) inkluderer relevante aktører i sitt arbeid. Disse er for eksempel skolestyret, elevråd, foreldre, skolens ledelse, lærere og representanter fra kommunen og det lokale politiet.

Finland

Elevers deltakelse i læreplanen

Den nye generelle læreplanen i Finland (*se prinsipp #2*) viser elevenes involvering og deltakelse på skolen og fastslår at «elevene deltar i planlegging, gjennomføring, vurdering og evaluering av sin egen opplæring, i felles skolearbeid og i læringsmiljøet».

European Transport Safety Council

20 Avenue des Celtes
B-1040 Brussel
Tlf.: +32 2 230 4106
frank.mutze@etsc.eu
www.etsc.eu