

## SÆRTRYKK

# Trafikkoppløring i Kunnskapsløftet

### **Kapittel 10 hentet fra NIFU STEP rapport 45/2009:**

Spørsmål til Skole-Norge høsten 2009.

Resultater og analyser fra Utdanningsdirektoratets spørreundersøkelse blant skoler og skoleeiere



TRYGG TRAFIKK



# Forord

Utdanningsdirektoratet gjennomfører halvårlige spørreundersøkelser rettet mot skoler og skoleeiere. Temaene for de enkelte undersøkelsene avtales fra gang til gang og skal dekke Utdanningsdirektoratets kunnskapsbehov til enhver tid. Utvalget i undersøkelsen høsten 2009 besto av 632 grunnskoler, 117 videregående skoler og 107 kommuner.

Trygg Trafikk og Utdanningsdirektoratet ønsket med kapittel 10 «Trafikkopplæring i Kunnskapsløftet» å kartlegge trafikkopplæringens omfang og nivå. Resultatene viser at det er mer trafikkopplæring på barnetrinn enn på ungdomstrinn. Skoler som har en trafikkansvarlig lærer og som har trafikk nedfelt i skolens egne planer, følger opp trafikk som en del av Kunnskapsløftet i større grad enn andre skoler. Disse skolene involverer foreldrene mer i trafikkopplæringen, og de benytter seg i større grad av materiell og læringsressurser. Kartleggingen viser at andelen ungdomsskoler (8 -10 skoler) som stiller krav til bruk av sykkelhjelmer på sykkelturen i skoletiden kun er 63 %. Dette er overraskende lavt, tatt i betraktning at skolene har kompetansemål knyttet til bruk av sikkerhetsutstyr.

På bakgrunn av denne kartleggingen er det i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013* satt følgende mål:

- minst 80 % av grunnskolene\* har trafikkopplæring i sine lokale planer (70 % i 2009)
- minst 80 % av ungdomsskolene stiller krav om bruk av hjelm på sykkelturen i skoletiden (63 % i 2009)

\* det er store variasjoner mellom barnetrinn og ungdomstrinn

Trygg Trafikk takker Utdanningsdirektoratet og NIFU STEP for denne anledningen til å få kartlagt status for trafikkopplæringen i grunnskolen pr høsten 2009, og for samarbeidet forut for undersøkelsen.

Trygg Trafikk ønsker også å takke Gjensidigestiftelsen for økonomisk støtte til kartleggingen.

Den fullstendige rapporten er nedlastbar fra nettsidene til Utdanningsdirektoratet [www.udir.no](http://www.udir.no) og NIFU STEP [www.nifustep.no](http://www.nifustep.no)

Rapporten kan også bestilles fra NIFU STEP

Forfattere: Nils Vibe og Miriam Evensen

Rapport 45/2009

ISBN 978-82-7218-653-0

ISSN 1504-1824

© NIFU STEP Norsk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning  
Wergelandsveien 7, 0167 Oslo

## 10 Trafikkopplæringen i Kunnskapsløftet

### 10.1 Læringsmålene

I Kunnskapsløftet er det fastsatt læringsmål i forhold til trafikkopplæring i grunnskolen. På barnetrinnet finner vi læringsmålene i tilknytning til læreplan for kroppsøving, mens læringsmålene knyttes til naturfag på ungdomstrinnet. De læringsmålene som viser eksplisitt til trafikk, er formulert slik:

- 1. - 4. årstrinn (kroppsøving): Følge trafikkregler for fotgjengere og syklister
- 5. - 7. årstrinn (kroppsøving): Praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel
- 8. - 10. årstrinn (naturfag): Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker

På ungdomstrinnet er det imidlertid flere læringsmål i naturfag som har særlig relevans for trafikkopplæringen, som for eksempel fart og akselerasjon, lys, syn og farger, bruk av rusmidler osv.

Trygg Trafikk ønsker å bistå skolene i trafikkopplæringen og har i den forbindelse bedt om en relativt omfattende kartlegging av trafikkopplæringen i grunnskolen, blant annet med hensyn til innhold og omfang. I tillegg er kommunene spurt om sitt arbeid med trafikkopplæring. Målet med denne delen av undersøkelsen er å kartlegge omfang av trafikkopplæring i forhold til målene i læreplanen, å få kunnskap om trafikkopplæringens sammenheng med målene i læreplanen, få kunnskap om trafikkopplæringens nivå og kvalitet og få tilbakemeldinger på læringsressurser og kurstilbud og hva skolen trenger av støtte og materiell.

### 10.2 Trygg skolevei og hjelmbruk ved sykling

Undersøkelsen starter med to spørsmål om trafikksikkerhet. Det ene gjelder skoleveien, mens det andre gjelder bruk av hjelm.

Tabell 10.1: "Hva er skolens generelle vurdering av elevenes sikkerhet på skoleveien?"

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
De færreste av elevene har en trygg skolevei	7 %	5 %	3 %	6 %
Noen av elevene har en trygg skolevei, noen har det ikke	29 %	24 %	19 %	26 %
De fleste av elevene har en trygg skolevei	64 %	71 %	79 %	68 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=338)	(n=119)	(n=107)	(N=564)

Ved 6 prosent av skolene mener rektor at de færreste av elevene har en trygg skolevei, 26 prosent mener at noen har trygg vei, mens andre ikke har det, og ved 68 prosent av skolene har de fleste elevene en trygg skolevei. Det er en tendens til at skoleveien vurderes som mindre trygg ved barneskolene enn ved ungdomsskolene, mens 1-10-skolene kommer i en mellomstilling. Om dette er uttrykk for faktiske egenskaper ved skoleveien, eller om skoleveien vurderes i forhold til elevenes alder, kan vi ikke si noe sikkert om. Det er likevel naturlig å tenke seg at rektor tar hensyn til elevenes alder når skoleveien vurderes.

*Tabell 10.2: Prosentandel av skolene som stiller krav om bruk av hjelm på sykkel tur i skoletiden.*

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
"Har skolen krav om bruk av hjelm på sykkel tur i skoletiden?" Ja:	96 %	91 %	63 %	89 %
Antall	(N=333)	(N=117)	(N=108)	(N=558)

89 prosent av skolene oppgir at de har krav om bruk av hjelm på sykkel tur i skoletiden. Praktisk talt alle rene barneskoler har et slikt krav, mot bare 63 prosent av ungdomsskolene. Andelen av ungdomsskolene som stiller et slikt krav, må kunne sies å være overraskende lav. Ungdomstrinnet har jo nettopp et læringsmål som er eksplisitt knyttet til bruk av trafikksikkerhetsutstyr.

### 10.3 Trafikkspørsmålenes plass i skolen

To av spørsmålene til skolene gjelder trafikkopplæringens forankring ved skolene og i skolens planer.

*Tabell 10.3: "Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?" Prosentandel av skolene som har en trafikkansvarlig lærer.*

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
De minste	11 %	6 %	17 %	10 %
De mellomstore *	25 %	15 %	10 %	20 %
De største	38 %	32 %	15 %	30 %
Alle	25 %	16 %	13 %	21 %
Antall	(N=336)	(N=119)	(N=107)	(N=562)

\*Mellomstore grunnskoler: 100 til 249 elever.

Bare 21 prosent av skolene har en trafikkansvarlig lærer. Andelen er dobbelt så høy ved de rene barneskolene som ved de rene ungdomsskolene og tre ganger så høy ved de største skolene som ved de minste. Ved barneskolene og 1-10-skolene er det en relativt klar sammenheng mellom skolestørrelse og andelen som har en trafikkansvarlig lærer, mens dette ikke er tilfellet ved ungdomsskolene.

Tabell 10.4: "Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?"

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
Ja, i internkontrollsystemet (i henhold til forskrift om miljørettet helsevern)	17 %	11 %	12 %	15 %
Ja, som en egen samlet plan for trafikk ved vår skole	17 %	10 %	6 %	14 %
Ja, i fagplaner ved vår skole*	58 %	50 %	33 %	52 %
Nei	21 %	33 %	53 %	30 %
Antall	(n=345)	(n=120)	(n=108)	(N=573)

\*Barnetrinn: Ja, i fagplaner ved vår skole (kroppsøving eller andre fag)

\*Barne- og ungdomstrinn: Ja, i fagplaner ved vår skole (kroppsøving, naturfag eller andre fag)

\*Ungdomstrinn: Ja, i fagplaner ved vår skole (naturfag eller andre fag)

52 prosent av skolene svarer at de har trafikk som en del av fagplanene, mens bare 14 prosent har en egen trafikkplan. 15 prosent har trafikk nedfelt i sine planer som en del av internkontrollsystemet. Til sammen 30 prosent av skolene svarer at trafikk ikke er nedfelt i skolens egne planer. Summen av de tre andre svaralternativene overstiger 70 prosent, fordi det er mulig å svare på flere enn ett alternativ. Over halvparten av ungdomsskolene svarer at trafikk ikke er nedfelt i skolens egne planer, mot 21 prosent av barneskolene. Det er særlig når det gjelder integrering av trafikk i fagplanene at ungdomsskolene skiller seg ut.

Tabell 10.5: "Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?" Andel av skolene som svarer "ja" på minst ett av alternativene.

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
De minste	74 %	62 %	57 %	70 %
De mellomstore *	85 %	77 %	55 %	77 %
De største	78 %	61 %	41 %	64 %
Alle	79 %	67 %	47 %	70 %
Antall	(n=345)	(n=120)	(n=108)	(N=573)

\*Mellomstore grunnskoler: 100 til 249 elever.

Andelen av skolene som svarer "ja" på minst ett av alternativene når det gjelder om trafikk er nedfelt i skolens egne planer, varierer fra 41 prosent blant de største ungdomsskolene til 85 prosent av de mellomstore barneskolene. Det er ingen entydig sammenheng mellom skolestørrelse og om trafikk er nedfelt i skolens planer.

Når vi ser de to spørsmålene om trafikksansvarlig lærer og om trafikk er nedfelt i skolens egne planer i sammenheng, ser vi at 18 prosent av skolene har begge deler, mens 27 prosent ikke har noen av delene (tabell 10.6). andelen som har begge deler varierer fra 10 prosent for de rene ungdomsskolene til 22 prosent for de rene barneskolene. Andelen som verken har en trafikk ansvarlig lærer eller planer som omfatter trafikkspørsmål varierer fra 19 prosent for de rene barneskolene til halvparten av de rene ungdomsskolene. Over halvparten av skolene har planer som omfatter trafikkspørsmål, men ingen trafikksansvarlig lærer. Det motsatte, å ha en trafikksansvarlig lærer, men ingen planer gjelder bare tre prosent av skolene.

Tabell 10.6: Prosentandel av skolene som enten har en trafikkansvarlig lærer, som har trafikk nedfelt i skolens egne planer, begge deler eller ingen av delene.

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
Egne planer og trafikkansvarlig	22 %	13 %	10 %	18 %
Bare egne planer	57 %	54 %	36 %	52 %
Bare trafikkansvarlig lærer	3 %	3 %	3 %	3 %
Ingen av delene	19 %	30 %	51 %	27 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=336)	(n=119)	(n=107)	(N=562)

Det er naturlig å tenke seg at det kan være en årsakssammenheng mellom det å ha en trafikkansvarlig lærer ved skolen og at trafikk er nedfelt i skolens egne planer. Tabell 10.7 viser hvor stor andel av skolene som har ulike former for planer som gjelder trafikk, avhengig av om de har en trafikkansvarlig lærer eller ikke. Summen av prosentandelene overstiger 100 fordi noen skoler har svart ”ja” på flere enn ett av de tre første alternativene.

Tabell 10.7: ”Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?” Etter om skolen har en trafikkansvarlig lærer.

	Trafikkansvarlig	Ikke trafikkansvarlig	Alle
Ja, i internkontrollsystemet (i henhold til forskrift om miljørettet helsevern)	21 %	13 %	15 %
Ja, som en egen samlet plan for trafikk ved vår skole	33 %	9 %	14 %
Ja, i fagplaner ved vår skole*	63 %	49 %	52 %
Nei	15 %	34 %	30 %
Antall	(n=117)	(n=445)	(N=562)

\*Barnetrinn: Ja, i fagplaner ved vår skole (kroppsøving eller andre fag)

\*Barne- og ungdomstrinn: Ja, i fagplaner ved vår skole (kroppsøving, naturfag eller andre fag)

\*Ungdomstrinn: Ja, i fagplaner ved vår skole (naturfag eller andre fag)

Det er tydelige sammenhenger mellom det å ha en trafikkansvarlig lærer og at trafikk er nedfelt i skolens egne planer. Aller tydeligst er dette når det gjelder å ha en egen samlet plan for trafikk ved skolen. En av tre skoler har dette når de har en trafikkansvarlig lærer, mot bare 9 prosent av de skolene som ikke har en trafikkansvarlig lærer.

## 10.4 Innholdet i trafikkopplæringen

### 10.4.1 Barnetrinnet

Skolene er bedt om å krysse av for hvilke av ni ulike aktiviteter trafikkopplæringen innebærer for hvert enkelt årstrinn. I tillegg krysses det av hvis det ikke gis noen form for trafikkopplæring på trinnet. Tabell 10.6 gjelder de rene barneskolene. Helt til høyre i tabellen er det en kolonne som viser hvor stor andel av skolene som ikke gir opplæring i hver enkelt aktivitet på noe årstrinn. Kolonnen viser for eksempel at 18 prosent av skolene ikke gir refleksopplæring i det hele tatt, mens 92 prosent ikke gir skolepatroljeopplæring.

Tabell 10.8: "Trafikkopplæring for elevene på vår skole innebærer:" Etter trinn for barneskoler. (N=344)

	1. trinn	2. trinn	3. trinn	4. trinn	5. trinn	6. trinn	7. trinn	Ingen av trinnene
Praktisk gå-trening	73 %	50 %	33 %	24 %	10 %	10 %	9 %	26 %
Trafikkregler og -skilt for fotgjengere	63 %	59 %	53 %	45 %	25 %	22 %	19 %	23 %
Transport i buss	48 %	42 %	40 %	38 %	31 %	30 %	30 %	42 %
Refleksaktiviteter	75 %	56 %	42 %	41 %	28 %	25 %	24 %	18 %
Sykelopplæring	4 %	4 %	8 %	50 %	53 %	39 %	35 %	19 %
Praktisk sykkeltraining i trafikken	2 %	2 %	3 %	31 %	48 %	41 %	38 %	37 %
Sykelprøve	1 %	1 %	3 %	41 %	41 %	30 %	27 %	27 %
Trafikkregler og -skilt for syklist	6 %	6 %	11 %	46 %	50 %	39 %	35 %	28 %
Skolepatruljeopplæring	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	5 %	6 %	92 %
Ingen trafikkopplæring	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %

Vi ser at praktisk gå-trening, trafikkregler og -skilt for fotgjengere og refleksaktiviteter er vanligst på de laveste årstrinnene, mens sykling er særlig sentralt på mellomtrinnene. Intensiteten i opplæringen ser ut til å synke over tid. Vi må ta forbehold om at det kan være en del feil i avkrysningene. Praktisk sykkeltraining i trafikken og sykkelprøve praktiseres neppe på 1. trinn. Samtlige skoler gir trafikkopplæring på minst ett av trinnene.

Tabell 10.9: "Trafikkopplæring for elevene på vår skole innebærer:" Etter trinn for 1-10-skoler. (N=120)

	1. trinn	2. trinn	3. trinn	4. trinn	5. trinn	6. trinn	7. trinn	Ingen av trinnene
Praktisk gå-trening	60 %	38 %	25 %	23 %	12 %	9 %	9 %	38 %
Trafikkregler og -skilt for fotgjengere	47 %	46 %	37 %	33 %	22 %	19 %	16 %	38 %
Transport i buss	52 %	44 %	42 %	38 %	35 %	33 %	33 %	39 %
Refleksaktiviteter	68 %	57 %	47 %	48 %	33 %	23 %	23 %	20 %
Sykelopplæring	7 %	8 %	8 %	30 %	49 %	34 %	26 %	37 %
Praktisk sykkeltraining i trafikken	3 %	3 %	3 %	10 %	30 %	21 %	18 %	58 %
Sykelprøve	3 %	4 %	5 %	17 %	37 %	33 %	21 %	41 %
Trafikkregler og -skilt for syklist	5 %	7 %	10 %	23 %	43 %	33 %	26 %	42 %
Skolepatruljeopplæring	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	2 %	3 %	94 %
Ingen trafikkopplæring	3 %	5 %	6 %	6 %	7 %	7 %	8 %	3 %

Det gis jevnt over noe mindre trafikkopplæring ved 1-10-skolene sammenliknet med de rene barneskolene når det gjelder trafikkopplæringen som gis for de sju barneskoletrinnene. Mens 26 prosent av de rene barneskolene ikke gir praktisk gå-trening på noe trinn, gjelder dette 38 prosent av 1-10-skolene. Enda tydeligere er forskjellen når det gjelder sykkelopplæring, som ikke gis på noe klassetrinn ved 19 prosent av de rene barneskolene, mot 37 prosent av 1-10-skolene. Det samme mønsteret i barneskolenes favør går igjen også når det gjelder opplæring i trafikkregler og -skilt, praktisk sykkeltraining og sykkelprøve. Tre prosent av 1-10-skolene gir ikke noen form trafikkopplæring på noe trinn. Når vi sammenlikner tabell 10.8 og 10.9 på denne måten, kan det se ut som vi har avdekket en slags "smitteeffekt" fra ungdomstrinnet til barnetrinnet ved 1-10-skolene. Det svakere

fokuset på trafikkopplæring som generelt er på ungdomstrinnet gjør at 1-10-skolene generelt legger mindre vekt på trafikkopplæring enn rene barneskoler.

#### 10.4.2 Følger skolene opp læringsmålene på barnetrinnet?

Læringsmålet for 1. - 4. trinn i Kunnskapsløftet er "... å følge trafikkregler for fotgjengere og syklister". Tabell 10.8 og 10.9 forteller oss ikke direkte hvor stor andel av skolene som i praksis følger opp dette læringsmålet for de yngste elevene. For å finne ut av dette, kan vi ha som en forutsetning at skolene som et minimum må gi opplæring i "Trafikkregler og –skilt for fotgjengere" og/eller "Trafikkregler og –skilt for syklister" på minst ett av de fire laveste trinnene. Vi kan også tenke oss at "Praktisk gå-trening" vil kunne inneholde opplæring i trafikkregler og trafikkskilt. Om vi på samme måte inkluderer de skolene som har oppgitt "Sykkelopplæring", "Praktisk sykkeltraining i trafikken" og "Sykkelprøve", finner vi at 88 prosent av skolene som har elever på 1. – 4. trinn følger opp læringsmålet for trafikkopplæring i Kunnskapsløftet. 12 prosent følger altså ikke opp læringsmålet. Det disse skolene for en stor del gjør, er å gi opplæring i bruk av refleks og transport i buss, noe som ikke kan sies å være en direkte oppfølging av læringsmålet.

For 5. - 7. trinn er læringsmålet "... å praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel". Vi kan på tilsvarende måte operasjonalisere dette læringsmålet gjennom aktivitetene "Sykkelopplæring", "Praktisk sykkeltraining i trafikken", "Sykkelprøve" og "Trafikkregler og -skilt for syklister". Hvis det ikke gis opplæring i noe av dette på minst ett av trinnene, kan ikke skolen sies å følge opp læringsmålet i Kunnskapsløftet. Det viser seg at 84 prosent av skolene som har elever på 5. - 7. trinn følger opp læringsmålet for trafikkopplæring i Kunnskapsløftet. Når vi ser på skolene som har elever på både 1. - 4. og 5. - 7. trinn, får vi følgende tall etter skolestørrelse.

Tabell 10.10: Oppfølging av læringsmålene i Kunnskapsløftet for trafikkopplæring for skoler som har elever både på 1. - 4. og 5. - 7. trinn. Etter skolestørrelse.

	De minste	De mellomstore	De største	Alle
Følger opp læringsmål for småskolen	82 %	89 %	93 %	88 %
Følger opp læringsmål for mellomtrinnet	76 %	87 %	91 %	84 %
Følger opp begge trinn	70 %	81 %	87 %	79 %
Følger ikke opp noe trinn	12 %	5 %	4 %	7 %
Antall	(n=164)	(n=148)	(n=138)	(N=450)

79 prosent av skolene følger opp læringsmålene for trafikkopplæring for begge trinn, mens 7 prosent ikke følger opp målene for noen av trinnene. De største skolene følger opp læringsmålene i større grad enn de minste. Dette gjelder læringsmålene for begge trinn. Mens 70 prosent av de minste skolene følger opp læringsmålene på begge trinn, gjelder dette 87 prosent av de største skolene. Tilsvarende er det 12 prosent av de minste skolene som ikke følger opp noen av læringsmålene, mens dette gjelder bare 4 prosent av de største skolene.

Tabell 10.11: Oppfølging av læringsmålene i Kunnskapsløftet for trafikkopplæring for skoler som har elever både på 1. - 4. og 5. - 7. trinn. Prosentandel av skolene som følger opp læringsmålene sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Følger opp læringsmål for småskole	95 %	87 %	89 %	90 %	80 %	88 %
Følger opp læringsmål for mellomtrinn	95 %	84 %	86 %	87 %	77 %	84 %
Følger opp begge trinn	91 %	77 %	80 %	83 %	66 %	79 %
Følger ikke opp noe trinn	1 %	6 %	5 %	6 %	9 %	7 %
Antall	(n=102)	(n=338)	(N=440)	(n=341)	(n=109)	(N=450)

Sannsynligheten for å følge opp læringsmålene i Kunnskapsløftet øker når det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og når trafikk er nedfelt i skolens egne planer. Dette er særlig tydelig når vi ser på andelen av skolene som følger opp læringsmålene for begge trinn. Når det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen, følger 91 prosent av skolene opp læringsmålene for begge trinn, mens andelen er 77 prosent når det ikke er en trafikkansvarlig lærer ved skolen. Tilsvarende er andelen 83 prosent når trafikk er nedfelt i skolens planer, mot 66 prosent når dette ikke er tilfellet.

### 10.4.3 Ungdomstrinnet

Ungdomstrinnene på 1-10-skolene har mindre trafikkopplæring enn barnetrinnene. Andelen av skolene som oppgir at de ikke gir trafikkopplæring på ungdomstrinnene, varierer mellom 10 og 11 prosent, avhengig av hvilket årstrinn det gjelder.

Tabell 10.12: "Trafikkopplæring for elevene på vår skole innebærer:" Etter trinn for 1-10-skoler. (N=120).

	8. trinn	9. trinn	10. trinn	Ingen av trinnene
Teori i naturfag	36 %	28 %	26 %	56 %
Sykkelaktiviteter	26 %	23 %	21 %	73 %
Refleksaktiviteter	12 %	7 %	7 %	88 %
Mopedopplæring	0 %	0 %	15 %	85 %
Trafikalt grunnkurs i skoletiden	0 %	1 %	7 %	93 %
Trafikalt grunnkurs utenfor skoletiden	0 %	3 %	29 %	71 %
Ikke tøft å være død	8 %	11 %	26 %	71 %
Temadag(er)	17 %	17 %	18 %	78 %
Annet	8 %	10 %	10 %	88 %
Ingen trafikkrelatert opplæring	11 %	10 %	10 %	10 %

Trafikkopplæring på ungdomstrinnet er særlig knyttet til teori i naturfag, ellers er sykkelaktiviteter det vanligste. Trafikalt grunnkurs utenfor skoletid tilbys elevene på 10. trinn ved 29 prosent av 1-10-skolene. Kurset "Ikke tøft å være død" brukes også av et betydelig antall skoler.

Tabell 10.13: "Trafikkopplæring for elevene på vår skole innebærer:" Etter trinn for ungdomsskoler. (N=108).

	8. trinn	9. trinn	10. trinn	Ingen av trinnene
Teori i naturfag	25 %	19 %	19 %	67 %
Sykkelaktiviteter	34 %	27 %	24 %	63 %
Refleksaktiviteter	13 %	8 %	7 %	87 %
Mopedopplæring	0 %	2 %	14 %	86 %
Trafikalt grunnkurs i skoletiden	0 %	2 %	10 %	90 %
Trafikalt grunnkurs utenfor skoletiden	0 %	3 %	28 %	72 %
Ikke tøft å være død	6 %	7 %	44 %	54 %
Temadag(er)	5 %	6 %	4 %	90 %
Annet	9 %	9 %	6 %	88 %
Ingen trafikkrelatert opplæring	17 %	15 %	14 %	14 %

Det er en tendens til at flere rene ungdomsskoler ikke gir trafikkopplæring sammenliknet med 1-10-skoler. Det legges dessuten mindre vekt på teori i naturfag og mer på sykkelopplæring ved de rene ungdomsskolene. Utvalgene av skoler er imidlertid små, så det advares mot å trekke konklusjoner på basis av dette. Læringsmålet for ungdomstrinnet er "... å gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker". Det er imidlertid vanskelig å knytte dette læringsmålet direkte til en eller flere av de aktivitetene som er nevnt i tabell 10.12 og 10.13. Læreplanen er imidlertid også eksplisitt på at opplæringen skal knyttes til ulike teorier i naturfaget, som for eksempel fart, akselerasjon, lys osv. Vi vil derfor undersøke hvor mange av skolene som oppgir at trafikkopplæring innebærer teori i naturfag på minst ett av årstrinnene. Det viser seg at bare 39 prosent av de 228 skolene i vårt materiale som har elever på ungdomstrinnet, er eksplisitte på at trafikkopplæring innebærer teori i naturfag. 14 prosent av skolene svarer at de ikke har trafikkopplæring i det hele tatt på noen av trinnene. Dermed synes det å være langt fram til at læringsmålene for trafikkopplæringen følges opp på dette trinnet.

Tabell 10.14: Prosentandel av skolene med elever på ungdomstrinnet som ikke gir trafikkopplæring sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer. Ungdomstrinnet.

	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Ingen trafikkopplæring	6 %	12 %	11 %	5 %	19 %	11 %
Antall	(n=33)	(n=193)	(N=226)	(N=131)	(n=97)	(N=228)

Når det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og når trafikk er nedfelt i skolens egne planer, reduseres sannsynligheten for at det ikke gis noen trafikkopplæring på ungdomstrinnet. Når det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen, er andelen som ikke gir trafikkopplæring 6 prosent, mot 12 prosent når skolen ikke har en slik lærer. Når temaet trafikk er nedfelt i skolens planer, er andelen som ikke gir trafikkopplæring, 5 prosent, mot 19 prosent når dette ikke er tilfellet.

## 10.5 Trafikkopplæringens faglige forankring

Skolene er bedt om å angi hvilke fag trafikkopplæringen er knyttet til. Slik opplæring kan knyttes til flere fag, og det framgår da også tydelig av tabell 10.10, der summen av prosentandelene langt overstiger 100 og der den mest benyttede kategorien er ”Tverrfaglig”.

Tabell 10.15: ”Trafikkopplæring på vår skole er knyttet til følgende fag:” Etter trinn for ulike typer skoler. (N=572).

	Barneskole			1-10-skole				Ungdoms- skole
	1. - 4. trinn	5. - 7. trinn	Ingen av trinnene	1. - 4. trinn	5. - 7. trinn	8. - 10. trinn	Ingen av trinnene	8. - 10. trinn
Kroppsøving	43 %	44 %	43 %	24 %	27 %	20 %	65 %	42 %
Naturfag	12 %	10 %	83 %	14 %	16 %	25 %	66 %	49 %
Samfunnsfag	31 %	32 %	58 %	26 %	26 %	19 %	62 %	45 %
Norsk	12 %	9 %	86 %	8 %	10 %	3 %	87 %	19 %
Matematikk	6 %	6 %	92 %	3 %	6 %	4 %	90 %	34 %
Religion/Livssyn/Etikk	2 %	2 %	98 %	3 %	3 %	3 %	94 %	14 %
Andre fag	5 %	4 %	94 %	3 %	5 %	3 %	92 %	29 %
Tverrfaglig	70 %	61 %	26 %	54 %	50 %	45 %	34 %	50 %

På barnetrinnet hører trafikkopplæring inn under læreplanen for kroppsøving, mens det er naturfag som forutsettes å utgjøre den tilsvarende rammen for slik opplæring på ungdomstrinnet. Det er derfor noe overraskende at ikke flere skoler svarer at trafikkopplæringen knyttes til nettopp disse to fagene, selv om det tross alt er de som nevnes av flest. Halvparten av de rene ungdomsskolene og to av tre 1-10-skoler oppgir at trafikkopplæring *ikke* er knyttet til naturfag, mens 43 prosent av barneskolene og to av tre 1-10-skoler oppgir at denne opplæringen *ikke* er knyttet til kroppsøving. Ved siden av disse to fagene er det samfunnsfag som er den vanligste faglige rammen, mens Religion, livssyn og etikk oppgis av færrest. Ellers er det verdt å merke seg at matematikk oppgis av en av tre av de rene ungdomsskolene, mot bare 4 prosent av ungdomstrinnet på 1-10-skolene.

## 10.6 Omfanget av trafikkopplæring

Skolene er også bedt om å krysse av for hvor mange timer trafikkopplæring elevene på hvert enkelt trinn får i løpet av skoleåret. Dette viser seg å ha vært en krevende oppgave for mange av skolene, og ubesvartandelene er høye, spesielt for de øverste klassetrinnene på barneskolene og 1-10-skolene. Ubesvartandelen varierer mellom 13 prosent for det laveste trinnet på barneskolene og 24 prosent 9. trinn på 1-10-skolene. Vi har innført en ny kategori i tabellen som ikke var med i skjemaet, nemlig ”ingen opplæring”. Dette tilsvarer de som oppgir dette i tilknytning til spørsmålene om hva trafikkopplæring innebærer (se tabell 10.8, 10.9, 10.12 og 10.13). Disse har for en stor del krysset av for kategorien ”3 timer eller mindre” når de er bedt om å oppgi hvor mange timer trafikkopplæring som gis, mens noen har unnlatt å besvare spørsmålet i det hele tatt.

Tabell 10.16: "Omtrent hvor mange timer trafikkopplæring får hver elev i løpet av skoleåret?" (N=570)

	Ingen opp- læring	Inntil 3 timer	4-6 timer	7-10 timer	11-15 timer	16 timer el. mer	Ube- svart	Sum
Trinn 1 Barneskole	0 %	13 %	36 %	25 %	7 %	7 %	13 %	100 %
Trinn 2 Barneskole	1 %	15 %	38 %	21 %	7 %	5 %	15 %	100 %
Trinn 3 Barneskole	1 %	14 %	40 %	19 %	6 %	3 %	17 %	100 %
Trinn 4 Barneskole	1 %	12 %	32 %	23 %	12 %	7 %	14 %	100 %
Trinn 5 Barneskole	0 %	13 %	28 %	25 %	14 %	3 %	16 %	100 %
Trinn 6 Barneskole	1 %	18 %	28 %	21 %	10 %	2 %	20 %	100 %
Trinn 7 Barneskole	1 %	19 %	30 %	19 %	9 %	3 %	20 %	100 %
Trinn 1 1-10-skole	3 %	19 %	28 %	22 %	9 %	4 %	14 %	100 %
Trinn 2 1-10-skole	5 %	18 %	25 %	20 %	9 %	3 %	18 %	100 %
Trinn 3 1-10-skole	6 %	20 %	27 %	21 %	6 %	3 %	18 %	100 %
Trinn 4 1-10-skole	6 %	20 %	26 %	22 %	5 %	3 %	18 %	100 %
Trinn 5 1-10-skole	8 %	20 %	22 %	23 %	6 %	6 %	16 %	100 %
Trinn 6 1-10-skole	8 %	21 %	22 %	21 %	7 %	4 %	18 %	100 %
Trinn 7 1-10-skole	8 %	20 %	24 %	18 %	5 %	5 %	20 %	100 %
Trinn 8 1-10-skole	11 %	27 %	26 %	7 %	5 %	2 %	23 %	100 %
Trinn 9 1-10-skole	10 %	25 %	24 %	8 %	8 %	2 %	24 %	100 %
Trinn 10 1-10-skole	10 %	21 %	24 %	3 %	6 %	14 %	22 %	100 %
Trinn 8 Ungd.skole	17 %	41 %	19 %	6 %	1 %	1 %	15 %	100 %
Trinn 9 Ungd.skole	15 %	40 %	22 %	4 %		3 %	17 %	100 %
Trinn 10 Ungd.skole	14 %	33 %	25 %	6 %	5 %	6 %	11 %	100 %

Vi har også talt opp hvor mange skoler som oppgir at de ikke har trafikkopplæring. Blant de 570 skolene som har besvart spørsmålene om trafikkopplæring, er det 25 skoler som ikke gir slik undervisning på ungdomstrinnet. Av disse er 11 1-10-skoler, mens 14 er rene ungdomsskoler. Det betyr at 13 prosent av de rene ungdomsskolene og 9 prosent av 1-10-skolene ikke gir trafikkopplæring til ungdomstrinnet i det hele tatt. Fire 1-10-skoler oppgir at de ikke gir opplæring på barnetrinnet, men to av disse gir opplæring på ungdomstrinnet. Samtlige rene barneskoler gir trafikkopplæring på ett eller flere årstrinn.

Det er vanskelig å danne seg et inntrykk av omfanget av opplæring på de enkelte årstrinnene med så mange kategorier og så stor spredning på kategoriene. Et generelt inntrykk er at opplæringen er ganske godt spredt over årstrinnene. På barneskolene ser intensiteten ut til å være høyest fra 4. til 6. årstrinn. Når det gjelder ungdomstrinnet, er det en liten tendens til en økning i omfanget fra 8. til 9. trinn, og siden fra 9. til 10 trinn.

## 10.7 Involvering av foreldre i trafikkopplæringen

Å involvere foreldrene i trafikkopplæringen er en svært nærliggende tanke. Ved mange skoler engasjerer foreldrene seg sterkt i spørsmål om trygg skolevei, og dette engasjementet kunne være en ressurs i skolens arbeid med trafikkopplæring. Tabell 10.17 viser at foreldrene ikke involveres i det hele tatt ved 14 prosent av barneskolene, ved 27 prosent av 1-10-skolene og ved 56 prosent av ungdomsskolene.

Tabell 10.17: "Hvordan involveres foreldrene i trafikkopplæringen?"

	Barne- skoler	1-10- skoler	Ungdoms- skoler
Gå-til-skolen-aksjoner (følgevennordninger e.l.)	35 %	15 %	
Trafikksikkerhet er tema på foreldremøter	60 %	49 %	24 %
Foreldre organiserer og tar ansvar for praktiske aktiviteter (refleks, sykkel m.m.)	33 %	19 %	6 %
Føreropplæring og øvingskjøring er tema på foreldremøter		14 %	15 %
Foreldrene involveres ikke	14 %	27 %	56 %
Antall	(N=344)	(N=118)	(N=108)

Den vanligste måten å involvere foreldrene på, er å la trafikksikkerhet være tema på foreldremøter. Dette skjer ved 60 prosent av barneskolene, halvparten av 1-10-skolene og en av fire ungdomsskoler. Det er ellers en påfallende forskjell mellom barneskolene og 1-10-skolene når det gjelder både gå-til-skolen-aksjoner og andre praktiske aktiviteter. Man skulle tro at dette var tiltak som hadde samme relevans ved begge typer skoler. På den annen side er føreropplæring som tema på foreldremøter like vanlig på 1-10-skoler som på ungdomsskoler. Er det så noen sammenheng mellom involvering av foreldrene og om skolen har en trafikkansvarlig lærer og om trafikk er nedfelt i skolens planer?

Tabell 10.18: "Hvordan involveres foreldrene i trafikkopplæringen?" Fire ulike tiltak. Prosentandel av skolene som svarer "ja" sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

Hvordan involveres foreldrene i trafikkopplæringen?	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Gå-til-skolen-aksjoner (følgevennordninger e.l.)	45 %	27 %	31 %	31 %	27 %	30 %
Trafikksikkerhet er tema på foreldremøter	65 %	48 %	52 %	58 %	36 %	51 %
Foreldre organiserer og tar ansvar for praktiske aktiviteter (refleks, sykkel m.m.)	41 %	21 %	26 %	27 %	22 %	25 %
Ungdomstrinn: Føreropplæring og øvingskjøring er tema på foreldremøter	30 %	12 %	15 %	17 %	11 %	15 %
Antall	(n=117)	(n=443)	(N=560)	(n=400)	(n=170)	(N=570)

Hvis skolen har en trafikkansvarlig lærer, øker dette sannsynligheten for alle fire typer tiltak som involverer foreldrene. Det samme gjelder nå trafikk er nedfelt i skolens egne planer, men her er ikke sammenhengen like tydelig og gjelder først og fremst at trafikksikkerhet tas opp som tema på foreldremøtene.

## 10.8 Materiell til bruk i trafikkopplæringen

Tabell 10.19: "Hvilket materiell brukes i trafikkopplæringen?"

	Barne- skoler	1-10- skoler	Ungdoms- skoler
Skolen lager sitt eget materiell	33 %	23 %	10 %
Trykt materiell fra Trygg Trafikk	87 %	80 %	29 %
Digitale læringsressurser fra Trygg Trafikk			
www.trafikkogskole.no	38 %	35 %	15 %
Lærebøker i henhold til Kunnskapsløftet	33 %	35 %	40 %
Digitale læringsressurser tilhørende forlagenes læreverk	21 %	15 %	5 %
Undervisningsmateriell til trafikalt grunnkurs		25 %	24 %
Undervisningsmateriell til mopedopplæring		14 %	15 %
Ubesvart/ikke noe	5 %	8 %	23 %
Antall	(N=344)	(N=118)	(N=108)

Trykt materiell fra Trygg Trafikk har en dominerende plass i trafikkopplæringen i barneskolene og 1-10-skolene, mens dette er langt mindre utbredt i ungdomsskolene. Nettstedet [www.trafikkogskole.no](http://www.trafikkogskole.no) er også mye brukt, men først og fremst i barneskolene og 1-10-skolene. Det samme gjelder andre digitale læringsressurser. Lærebøker brukes av ca. en tredjedel av skolene og litt flere av ungdomsskolene. Skolene lager også i noen utstrekning eget materiell, men dette gjelder i liten grad ungdomsskolene. Undervisningsmateriell til trafikalt grunnkurs brukes ved en av fire skoler som har elever på ungdomstrinnet, mens én av sju av disse skolene også bruker materiell til mopedopplæring. Er det så en sammenheng mellom valg av materiell og om skolen har en lærer som har ansvar for trafikkopplæringen og om trafikk er nedfelt i skolens planer?

Tabell 10.20: "Hvilket materiell brukes i trafikkopplæringen?" Bruk av læremidler sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Skolen lager sitt eget materiell	35 %	25 %	27 %	31 %	18 %	27 %
Trykt materiell fra Trygg Trafikk	82 %	73 %	75 %	81 %	60 %	74 %
Digitale læringsressurser fra Trygg Trafikk						
www.trafikkogskole.no	39 %	32 %	34 %	37 %	24 %	33 %
Lærebøker i henhold til Kunnskapsløftet (naturfag)	35 %	35 %	35 %	37 %	29 %	35 %
Digitale læringsressurser tilhørende forlagenes læreverk	16 %	17 %	17 %	18 %	13 %	16 %
Undervisningsmateriell til trafikalt grunnkurs	36 %	22 %	24 %	27 %	21 %	24 %
Undervisningsmateriell til mopedopplæring	30 %	12 %	15 %	18 %	10 %	15 %
Ubesvart/ikke noe	4 %	9 %	8 %	7 %	15 %	9 %
Antall	(n=116)	(n=441)	(N=557)	(n=398)	(n=169)	(N=567)

Skoler som har en trafikkansvarlig lærer og der temaet trafikk er nedfelt i planene, lager i større grad sitt eget materiell og bestiller generelt mer materiell enn skoler som ikke har en trafikkansvarlig lærer eller der trafikk ikke inngår i planene. Unntaket gjelder lærebøkene i henhold til Kunnskapsløftet og digitale læringsressurser fra forlagene. Dette er helt naturlig, ettersom dette er læremidler som i utgangspunktet ikke er spesielt laget for trafikkopplæringen.

Tabell 10.21: "Hva mener skolen er den beste måten å styrke lærernes trafikk-kompetanse på?" Skoletype.

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdomstrinn	Alle
Gjennom trykte læremidler med lærerveiledninger i trafikk	60 %	40 %	28 %	50 %
Gjennom nettressurser	43 %	42 %	32 %	41 %
Gjennom kurs for lærere	35 %	39 %	31 %	35 %
Ved å få ekstern hjelp til å gjennomføre tiltak	37 %	43 %	45 %	40 %
Ved å være i nettverk med andre som arbeider med trafikkopplæring	13 %	15 %	17 %	14 %
Ubesvart/ikke noe	7 %	5 %	11 %	8 %
Antall	(n=342)	(n=118)	(n=107)	(N=567)

Ved barneskolene er det særlig trykte læremidler med veiledninger som etterspørres, mens ekstern hjelp til å gjennomføre tiltak er det som nevnes oftest ved ungdomsskolene. Ved 1-10-skolene er det like stor oppslutning om fire typer hjelpemidler eller tiltak.

Tabell 10.22: "Hva mener skolen er den beste måten å styrke lærernes trafikk-kompetanse på?" sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Gjennom trykte læremidler med lærerveiledninger i trafikk	57 %	49 %	50 %	55 %	37 %	50 %
Gjennom nettressurser	46 %	40 %	41 %	45 %	32 %	41 %
Gjennom kurs for lærere	49 %	32 %	35 %	36 %	34 %	35 %
Ved å få ekstern hjelp til å gjennomføre tiltak	42 %	40 %	40 %	40 %	39 %	40 %
Ved å være i nettverk med andre som arbeider med trafikkopplæring	18 %	14 %	15 %	14 %	14 %	14 %
Ubesvart/ikke noe	3 %	7 %	6 %	6 %	11 %	8 %
Antall	(n=116)	(n=441)	(N=557)	(n=398)	(n=169)	(N=567)

Det er ikke så store forskjeller mellom skoler med og uten trafikkansvarlig lærere når det gjelder hvilke tiltak og hjelpemidler som etterspørres for å styrke lærernes kompetanse i trafikkspørsmål. Den største forskjellen finnes når det gjelder kursing av lærere. Skoler der trafikk er nedfelt i planene etterspør trykte læremidler med veiledning i større grad enn

skoler uten slike planer, og de ser også i større grad for seg bruk av nettressurser som en løsning.

## 10.9 Trafikkopplæring som et praktisk rettet fag på ungdomstrinnet

Drøyt halvparten av skolene som har elever på ungdomstrinnet, viser interesse for trafikkopplæring som et mer praktisk rettet fag. Dette kan dreie seg om trafikalt grunnkurs eller mopedopplæring. Det er litt flere av de rene ungdomsskolene som tar stilling til spørsmålet enn 1-10-skolene, og de er noe mer positive til slik opplæring.

Tabell 10.23: "Ville det vært av interesse for skolen å sette i gang trafikkopplæring (trafikalt grunnkurs, mopedopplæring el) som et mer praktisk rettet fag på ungdomstrinnet". Etter skoletype

	1-10-skoler	Ungdoms- skoler	Alle
Ja	50 %	59 %	55 %
Nei	25 %	26 %	26 %
Vet ikke	24 %	15 %	20 %
Sum	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=107)	(n=103)	(n=210)

Tabell 10.24: "Ville det vært av interesse for skolen å sette i gang trafikkopplæring (trafikalt grunnkurs, mopedopplæring eller lignende) som et mer praktisk rettet fag på ungdomstrinnet?". Sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Ja	64 %	54 %	55 %	56 %	53 %	55 %
Nei	29 %	25 %	26 %	26 %	26 %	26 %
Vet ikke	7 %	21 %	19 %	18 %	21 %	20 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=28)	(n=181)	(N=209)	(n=120)	(n=90)	(N=210)

Der det er en trafikkansvarlig lærer tas det i større grad stilling til trafikkopplæring som et mer praktisk rettet fag, enn ved de skolene som ikke har en trafikkansvarlig lærer. Antallet skoler er her så lite at forskjellen ikke er statistisk signifikant. Det er ingen forskjell etter om skolen har temaet trafikk nedfelt i planene.

## 10.10 Har Kunnskapsløftet gitt trafikkopplæringen en større plass i skolen?

Ved å formulere kompetansemål knyttet til trafikkopplæringen har man tenkt seg at denne opplæringen skulle få en større plass i skolen. Hva mener skolene om dette? Oppnå målsetningen?

Tabell 10.25: "Mener skolen at kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen?"

	Barnetrinn	Barne- og ungdomstrinn	Ungdoms- trinn	Alle
Ja	19 %	11 %	8 %	15 %
Nei	45 %	47 %	63 %	49 %
Vet ikke	35 %	41 %	29 %	35 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=329)	(n=116)	(n=104)	(N=549)

Det mest slående ved tabellen er at en av tre skoler ikke har noen oppfatning om dette spørsmålet. Blant de skolene som har gjort seg opp en mening, er det klart flest som mener at hensikten ikke er oppnådd. Særlig tydelig er dette i de rene ungdomsskolene, der åtte ganger så mange svarer "nei" på spørsmålet som "ja".

Tabell 10.26: "Mener skolen at kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen?". Sett i forhold til om det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og om temaet trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

	Er det en trafikkansvarlig lærer ved skolen?			Er temaet trafikk nedfelt i skolens egne planer?		
	Ja	Nei	Alle	Ja	Nei	Alle
Ja	25 %	13 %	15 %	19 %	7 %	15 %
Nei	42 %	51 %	49 %	47 %	54 %	49 %
Vet ikke	33 %	36 %	35 %	34 %	38 %	35 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=114)	(n=432)	(N=546)	(n=382)	(n=167)	(N=549)

Om skolen har en trafikkansvarlig lærer eller om den har trafikk nedfelt i egne planer, har ingen betydning for hvor stor andel som har gjort seg opp en mening om hvorvidt kompetansemålene bidrar til å gi trafikkopplæringen en større plass. "Vet ikke"-andelen varierer mellom 33 og 38 prosent. Derimot er det en tendens til at skoler med en trafikkansvarlig lærer og skoler som har trafikk nedfelt i planene, er litt mindre negative i forhold til om hensikten oppnås.

## 10.11 Kommunenes arbeid med trafikkspørsmål i skolen

Også skoleeierne, det vil si kommunene, er spurt om trafikkopplæringen i grunnskolen. I alt 103 kommuner har besvart denne delen av undersøkelsen, og disse kommunene utgjør et representativt utvalg av norske kommuner med hensyn til størrelse og geografi. Vi skal se at ubesvartandelene er nokså høye på en del av spørsmålene om trafikk. Dette kan dels tolkes som en indikasjon på at kommunen legger lite vekt på dette arbeidet, men det kan også bety at den personen som har svart på vegne av kommunen, ikke selv er godt nok orientert om disse spørsmålene og ikke har innhentet informasjon fra personer som kjenner saksfeltet.

### 10.11.1 Planarbeid i kommunene

Tabell 10.27: "Har kommunen en kommunal trafikksikkerhetsplan som omfatter trafikkopplæring i skolen?"

	Under 3000	3000 til 9999	10 000 og mer	Alle
Ja	38 %	33 %	57 %	42 %
Nei	44 %	38 %	40 %	41 %
Vet ikke	18 %	28 %	3 %	17 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=34)	(n=39)	(n=30)	(N=103)

17 prosent av respondentene vet ikke om kommunen har en trafikksikkerhetsplan som omfatter trafikkopplæring i skolen, mens de øvrige deler seg i to like store grupper med og uten en slik plan. En betydelig høyere andel av de største kommunene enn av de med under 10 000 innbyggere har en trafikksikkerhetsplan, og her er ubesvartandelen ubetydelig. De av kommunene som svarer at de har en trafikksikkerhetsplan, er spurt om det er rutiner for tilbakemelding på opplæringstiltak i trafikksikkerhetsplanen.

Tabell 10.28: "Er det rutiner for tilbakemelding på opplæringstiltak i trafikksikkerhetsplanen?"

Ja	14 %
Nei	72 %
Vet ikke	14 %
Sum	100 %
Antall	(N=43)

Bare 14 prosent svarer at det er rutiner for tilbakemelding på opplæringstiltak, og like mange vet ikke om det er slike rutiner, mens 72 prosent svarer "nei" på dette spørsmålet. Hvis vi ser alle kommunene under ett, betyr dette altså at bare 6 prosent av kommunene har en trafikksikkerhetsplan som omfatter trafikkopplæring i skolen og som har rutiner for tilbakemelding på opplæringstiltak i planen. Når vi ser nærmere på hvilke kommuner dette er, viser det seg å være en blanding av store, tettbygde og små, spredtbygde kommuner fordelt fra nord til s r, slik at vi ikke har noen holdepunkter for å si noe om hvilke typer kommuner som tilfredsstiller disse kravene.

### 10.11.2 Trafikksikkerhetsarbeidets plass i skolene

Tabell 10.29: "Mener kommunen at trafikkopplæring er tilstrekkelig integrert i det løpende arbeidet ved den enkelte skole?" Etter antall grunnskoler i kommunen.

	Antall grunnskoler			
	Inntil 3	4 til 9	10 eller flere	Alle
Ja	58 %	45 %	20 %	42 %
Nei	3 %	13 %	3 %	7 %
Varies mye fra skole til skole	27 %	30 %	57 %	37 %
Vet ikke	12 %	13 %	20 %	15 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=33)	(n=40)	(n=30)	(N=103)

42 prosent svarer bekreftende på spørsmålet trafikkopplæring er tilstrekkelig integrert i det løpende arbeidet ved den enkelte skole, mens bare 7 prosent svarer "nei". 15 prosent vet ikke hva de skal svare på dette spørsmålet. Hele 37 prosent svarer at det varierer mye fra skole til skole om trafikkopplæringen er tilstrekkelig integrert i det løpende arbeidet ved den enkelte skole, og denne andelen er særlig høy blant de større kommunene, det vil si de som har 10 grunnskoler eller mer. Dette kan tolkes på minst to m ter, nemlig at det overlates til den enkelte skole hvordan det skal arbeides med trafikkopplæring, eller at kommunen har sin oppfatning av hvordan dette arbeidet skal drives, men at skolene i varierende grad følger opp kommunens ønsker.

Tabell 10.30: "Mener kommunen at trafikkopplæring er tilstrekkelig integrert i det løpende arbeidet ved den enkelte skole?" Etter om kommunen har en trafikksikkerhetsplan.

	Plan for trafikksikkerhet?			
	Ja	Nei	Vet ikke	Alle
Ja	47 %	36 %	44 %	42 %
Nei	5 %	12 %		7 %
Varies mye fra skole til skole	33 %	43 %	33 %	37 %
Vet ikke	16 %	10 %	22 %	15 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=43)	(n=42)	(n=18)	(N=103)

Det er ingen forskjell av betydning mellom kommuner med og uten trafikksikkerhetsplan med hensyn til om de mener at trafikkopplæring er integrert i det løpende arbeidet ved den enkelte skole.

Tabell 10.31: "Mener kommunen at kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen?" Etter antall grunnskoler i kommunen.

	Antall grunnskoler			
	Inntil 3	4 til 9	10 eller flere	Alle
Ja	24 %	10 %	17 %	17 %
Nei	39 %	48 %		37 %
Vet ikke	36 %	43 %	63 %	47 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=33)	(n=40)	(n=30)	(N=103)

Nesten halvparten av kommunene svarer "vet ikke" når de blir spurt om kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen. Den andre halvparten fordeler seg med en tredjedel som svarer "ja", mens to av tre svarer "nei". Et tilsvarende spørsmål er stilt skolene. Her er "vet ikke"-andelen 12 prosentpoeng lavere, og tendensen til å svare negativt tilsvarende høyere. Jo flere skoler kommunen har, jo høyere er "vet ikke"-andelen.

Tabell 10.32: "Mener kommunen at kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen?" Etter om kommunen har en trafikk sikkerhetsplan.

	Plan for trafikk sikkerhet?			
	Ja	Nei	Vet ikke	Alle
Ja	28 %	10 %	6 %	17 %
Nei	26 %	50 %		37 %
Vet ikke	47 %	40 %	61 %	47 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=43)	(n=42)	(n=18)	(N=103)

Det er en klar forskjell mellom kommuner med og uten en trafikk sikkerhetsplan med hensyn til om de mener at kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen. Mens de kommunene som har en slik plan fordeler seg med en fjerdedel på "ja" og "nei" og halvparten på "vet ikke", er det fem ganger så mange positive som negative blant de kommunene som ikke har en plan.

### 10.11.3 Kommunenes støtte til skolenes arbeid med trafikkopplæring

Tabell 10.33: "Hva gjør kommunen for å støtte skolene i deres arbeid med trafikkopplæring og trafikksikkerhet?" Andel som har kryssset av for hvert enkelt tiltak etter om kommunen har en plan for trafikksikkerhet.

	Plan for trafikksikkerhet?			
	Ja	Nei	Vet ikke	Alle
Oppfølging av læreplaner og rutiner gjennom rektormøter	26 %	27 %	11 %	24 %
Arrangerer kurs eller gir økonomisk støtte til kurs for lærere	19 %	2 %	0 %	9 %
Gir økonomisk støtte til tiltak, materiell eller utstyr	23 %	22 %	11 %	21 %
Annet	26 %	15 %	22 %	21 %
Ingenting	16 %	39 %	50 %	31 %
Ubesvart	9 %	5 %	6 %	7 %
Antall	(n=43)	(n=42)	(n=18)	(N=103)

En av tre kommuner svarer at de ikke gjør noen ting for å støtte skolene i deres arbeid med trafikkopplæring og trafikksikkerhet, mens 7 prosent ikke har svart på spørsmålet. Blant de som gjør noe, er det oppfølging av læreplaner og rutiner gjennom rektormøter og økonomisk støtte som nevnes av flest. Det er en tydelig forskjell mellom kommuner med og uten en trafikksikkerhetsplan, ved at de som har en plan, gjør betydelig mer for sine skoler enn de som ikke har en slik plan. En av fire kommuner med trafikksikkerhetsplan kommer i kategoriene "ingen ting" eller "ubesvart", mot 44 prosent av kommunene uten en plan og 56 prosent av kommunene som ikke vet om de har en trafikksikkerhetsplan. Det er særlig arrangement av kurs eller støtte til slike tiltak som skiller kommunene med og uten plan.

Tabell 10.34: "Hva mener kommunen er den beste måten å styrke lærernes kompetanse på når det gjelder trafikkopplæring?" Andel som har kryssset av for hvert enkelt tiltak etter om kommunen har en plan for trafikksikkerhet.

	Plan for trafikksikkerhet?			
	Ja	Nei	Vet ikke	Alle
Gjennom trykte læremidler med lærerveiledninger i trafikk	53 %	38 %	28 %	43 %
Gjennom nettressurser	28 %	25 %	44 %	30 %
Gjennom kurs for lærere	49 %	45 %	50 %	48 %
Ved å få ekstern hjelp til å gjennomføre tiltak	53 %	40 %	50 %	48 %
Ved å være i nettverk med andre som arbeider med trafikkopplæring	28 %	33 %	22 %	29 %
Ubesvart	7 %	5 %	6 %	6 %

Kurs for lærere, ekstern hjelp for å gjennomføre tiltak og trykte læremidler nevnes av flest kommuner som den beste måten å styrke lærernes kompetanse på når det gjelder trafikkopplæring. Skolene er stilt et likelydende spørsmål, og svarfordelingen ligner mye på den vi finner i kommunene. Skolene legger likevel noe mer vekt på trykte læremidler og

bruk av nettressurser og mindre vekt på kurs, ekstern hjelp og nettverksdeltakelse enn det kommunene gjør. Det er en tendens til at kommuner som har en trafikksikkerhetsplan, legger noe større vekt på trykte læremidler og ekstern hjelp til å gjennomføre tiltak enn kommuner som ikke har en slik plan.

#### 10.11.4 Skoleskyss og transporttjenester

Spørsmålene om skoleskyss er de som ser ut til å ha fungert dårligst i undersøkelsen. Vi er usikre på om de høye ubesvartandelene vi finner for andeler av elevene som får skoleskyss, skyldes at vedkommende som har besvart skjemaet, ikke har nok kunnskap om problematikken, eller om ubesvart i noen tilfeller skal tolkes som at ingen får skyss. Vi har sett på svarfordelingen i forhold til befolkningstettheten i kommunen og ser at det er en betydelig høyere andel ubesvart i de tettest befolkede kommunene sammenliknet med de mest spredt befolkede, men selv blant de mest spredt befolkede kommunene har 23 prosent latt være å besvare spørsmålet om andel av elevene som mottar skoleskyss på grunnlag av ordinær skyssgrense.

*Tabell 10.35: "Omtrent hvor stor prosentandel av elevene i kommunen får skoleskyss på grunnlag av:"*

	Ordinær skyssgrense		Særlig farlig skolevei	
	Barnetrinn	Ungdomstrinn	Barnetrinn	Ungdomstrinn
Ingen		1 %	10 %	22 %
Under 20 prosent	24 %	21 %	46 %	24 %
20 - 50 prosent	26 %	22 %	1 %	
Over 50 prosent	18 %	21 %		
Ubesvart	32 %	35 %	43 %	53 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %

En tredjedel av kommunene har ikke besvart spørsmålet om hvor stor andel av elevene i kommunen som får skoleskyss på grunnlag av ordinær skyssgrense. For barnetrinnet fordeler ellers kommunene seg med en fjerdedel som svarer under 20 prosent av elevene, like mange som svarer mellom 20 og 50 prosent, og 18 prosent som svarer over 50 prosent. For ungdomstrinnet er det andeler på drøyt 20 prosent for alle tre svarkategorier.

For spørsmålet om skoleskyss på grunnlag av særlig farlig skolevei er andelen ubesvart enda høyere, henholdsvis 43 og 53 prosent for barne- og ungdomstrinnet. Her svarer i tillegg henholdsvis 10 og 22 prosent av kommunene at de ikke gir skoleskyss på dette grunnlaget. Dette kriteriet for tildeling av skolekyss benyttes altså i større grad på barnetrinnet enn på ungdomstrinnet. 46 prosent av kommunene svarer at de gir skoleskyss til under 20 prosent av elevene på barnetrinnet, mens 24 prosent gir skoleskyss til under 20 prosent av elevene på ungdomstrinnet.

Tabell 10.36: "Brukes det mye tid og ressurser på opplæringslovens § 7.1 om vurdering av skyss på grunn av særlig farlig skolevei?"

	Befolkningstetthet			Alle
	Under 10 innb. pr. km <sup>2</sup>	10 -50 innb. pr. km <sup>2</sup>	Over 50 innb. pr. km <sup>2</sup>	
Ja, mye	4 %	10 %	12 %	8 %
Ja, en del	24 %	21 %	40 %	27 %
Noe	26 %	48 %	32 %	34 %
Nei	46 %	21 %	16 %	31 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=46)	(n=29)	(n=25)	(N=100)

8 prosent av kommunene svarer at de bruker mye tid og ressurser på vurdering av skyss på grunnlag av særlig farlig skolevei, 27 prosent svarer en del tid, 34 prosent noe og 31 prosent nei. Svarkategoriene harmonerer dårlig med spørsmålet som er stilt, men det er mest rimelig å tolke "nei" som at det ikke brukes tid av betydning på slike saker.

Det er en sammenheng mellom tid brukt på slike saker og befolkningstetthet i kommunene, slik at det brukes mest tid i tettbygde kommuner og minst i de spredt befolkede. Vi fant ingen slik sammenheng mellom farlig skolevei og kommunens befolkningstetthet på skolenivå, da rektorene ble bedt om å vurdere om skoleveien var trygg.

Det siste spørsmålet som presenteres, gjelder krav til sikkerhet i forbindelse med kjøp av transporttjenester i skoletiden. Bare 44 prosent stiller slike krav, mens 18 prosent ikke vet om krav stilles.

Tabell 10.37: "Stiller kommunen krav til sikkerhet i forbindelse med kjøp av transporttjenester i skoletiden (sitteplasser, belte..)?" Etter antall grunnskoler i kommunen.

	Antall grunnskoler i kommunen			Alle
	Inntil 3	4 til 9	10 eller flere	
Ja	38 %	45 %	50 %	44 %
Nei	50 %	40 %	21 %	38 %
Vet ikke	13 %	15 %	29 %	18 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	(n=32)	(n=40)	(n=28)	(N=100)

Det er i de største kommunene at flest stiller krav til transporttjenestene, samtidig som det her er flest som ikke vet om krav stilles. Det siste kan kanskje forklares med at skolene ofte bestiller slike transporttjenester selv, og at en kommune med mange skoler dermed ofte vil mangle oversikten over hvilke krav som stilles.

## 10.12 Oppsummering

### 10.12.1 Skolene

I Kunnskapsløftet er det fastsatt læringsmål i forhold til trafikkopplæring i grunnskolen. På barnetrinnet finner vi læringsmålene i tilknytning til læreplan for kroppsøving, mens

læringsmålene knyttes til naturfag på ungdomstrinnet. Målet med denne delen av undersøkelsen er blant annet å kartlegge omfang av trafikkopplæring i forhold til målene i læreplanen og å få kunnskap om trafikkopplæringens sammenheng med målene i læreplanene.

Ved 6 prosent av skolene mener rektor at de færreste av elevene har en trygg skolevei, 26 prosent mener at noen har trygg vei, mens andre ikke har det, og ved 68 prosent har de fleste elevene en trygg skolevei. 89 prosent av skolene oppgir at de har krav om bruk av hjelm på sykkelturet i skoletiden. Praktisk talt alle rene barneskoler har et slikt krav, mot bare 63 prosent av ungdomsskolene.

Bare 21 prosent av grunnskolene har en trafikkansvarlig lærer. Andelen er dobbelt så høy ved de rene barneskolene som ved de rene ungdomsskolene og tre ganger så høy ved de største skolene som ved de minste. 52 prosent av skolene svarer at de har trafikk som en del av fagplanene, mens bare 14 prosent har en egen trafikkplan. 15 prosent har trafikk nedfelt i sine planer som en del av internkontrollsystemet. Til sammen 30 prosent av skolene svarer at trafikk ikke er nedfelt i skolens egne planer.

Når det gjelder innholdet i trafikkopplæringen, er praktisk gå-trening, trafikkregler og skilt for fotgjengere og refleksaktiviteter vanligst på de laveste årstrinnene, mens sykling er særlig sentralt på mellomtrinnene. Intensiteten i opplæringen ser ut til å synke over tid.

12 prosent de skolene som har elever på 1. - 4. trinn kan ikke sies å følge opp læringsmålet slik det er definert i Kunnskapsløftet. Det disse skolene for en stor del gjør, er å gi opplæring i bruk av refleks og transport i buss, noe som ikke kan sies å være en direkte oppfølging av læringsmålet om å gi opplæring i ”Trafikkregler og –skilt for fotgjengere” og/eller ”Trafikkregler og –skilt for syklistene”.

16 prosent av de skolene som har elever på 5. - 7. trinn kan ikke sies å følge opp læringsmålet om å praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel. De største skolene følger opp læringsmålene i større grad enn de minste. Dette gjelder læringsmålene for begge trinn. Sannsynligheten for å følge opp læringsmålene i Kunnskapsløftet øker når det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen og når trafikk er nedfelt i skolens egne planer.

Det er en tendens til at flere rene ungdomsskoler ikke gir trafikkopplæring for ungdomstrinnet sammenliknet med 1-10-skoler. Det legges dessuten mindre vekt på teori i naturfag og mer på sykkelopplæring ved de rene ungdomsskolene. Når det er en trafikkansvarlig lærer ved skolen eller når trafikk er nedfelt i skolens egne planer, reduseres sannsynligheten for at det ikke gis noen trafikkopplæring på ungdomstrinnet.

På barnetrinnet hører trafikkopplæring inn under læreplanen for kroppssøving, mens det er naturfag som forutsettes å utgjøre den tilsvarende rammen for slik opplæring på ungdomstrinnet. Det er derfor noe overraskende at ikke flere skoler svarer at trafikkopplæringen knyttes til nettopp disse to fagene, selv om det tross alt er de som nevnes av flest. Halvparten av de rene ungdomsskolene og to av tre 1-10-skoler oppgir at trafikkopplæring *ikke* er nyttet til naturfag, mens 43 prosent av barneskolene og to av tre 1-10-skoler oppgir at denne opplæringen *ikke* er knyttet til kroppssøving.

Den vanligste måten for å involvere foreldrene i trafikkopplæringen er å la trafiksikkerhet være tema på foreldremøter. Dette skjer ved 60 prosent av barneskolene, halvparten av 1-10-skolene og en av fire ungdomsskoler. Hvis skolen har en trafikkansvarlig lærer, så øker dette sannsynligheten for tiltak som involverer foreldrene.

Bare 15 prosent av skolene mener at kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen. En av tre skoler har ingen oppfatning av dette. Om skolen har en trafikkansvarlig lærer, eller om den har trafikk nedfelt i egne planer, har ingen betydning for hvor stor andel som har gjort seg opp en mening om kompetansemålene bidrar til å gi trafikkopplæringen en større plass.

### **10.12.2 Skoleeierne**

17 prosent av de som har svart på vegne av skoleeierne vet ikke om kommunen har en trafiksikkerhetsplan som omfatter trafikkopplæring i skolen, mens de øvrige deler seg i to like store grupper med og uten en slik plan. En betydelig høyere andel av de største kommunene enn av de med under 10.000 innbyggere har en trafiksikkerhetsplan og her er ubesvartandelen ubetydelig. 37 prosent av kommunene svarer at det varierer mye fra skole til skole om trafikkopplæringen er tilstrekkelig integrert i det løpende arbeidet ved den enkelte skole, og denne andelen er særlig høy blant de større kommunene, det vil si de som har 10 grunnskoler eller mer.

Nesten halvparten av kommunene vet ikke hva de skal svare når de blir spurt om kompetansemålene i Kunnskapsløftet har bidratt til at trafikkopplæringen har fått større plass i skolen. En av tre kommuner svarer at de ikke gjør noen ting for å støtte skolene i deres arbeid med trafikkopplæring og trafiksikkerhet, mens 7 prosent ikke har svart på spørsmålet. Blant de som gjør noe, er det oppfølging av læreplaner og rutiner gjennom rektormøter og økonomisk støtte som nevnes av flest. Det er en tydelig forskjell mellom kommuner med og uten en trafiksikkerhetsplan, ved at de som har en plan gjør betydelig mer for sine skoler enn de som ikke har en slik plan.

Bare 44 prosent av kommunene stiller krav til sikkerhet i forbindelse med kjøp av transporttjenester i skoletiden, mens 18 prosent ikke vet om slike krav stilles. Det er blant de største kommunene at flest stiller krav til transporttjenestene, samtidig som det her er flest som ikke vet om krav stilles. Det siste kan kanskje forklares med at skolene ofte bestiller slike transporttjenester selv, og at en kommune med mange skoler dermed ofte vil mangle oversikten over hvilke krav som stilles.