

# Bruk av trafikkgårder i trafikkundervisningen.



## Studierapport

Sjefingeniør Svein-Bjørn Vodahl, Trondheim kommune  
Seksjonssjef Erik Jørgen Jølsgard, Statens vegvesen Region midt

## 1. BAKGRUNN

Vi har begge jobbet aktivt i forbindelse med etableringen av trafikkgården på Eberg i Trondheim. Trafikkgården på Eberg ble etablert høsten 2000 i et samarbeid mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune. Hensikten med trafikkgården er å bedre kvaliteten på undervisning i trafikk innen skoleverket. Trafikkgården skal kunne benyttes til generell trafikkopplæring, og spesielt til opplæring i trafikkatferd på sykkel.

Trafikkgården på Eberg er den første og foreløpig også den eneste her i landet. Den er også spesiell både med hensyn til type og størrelse når vi ser på hva som er etablert ellers i Europa. På Eberg får elevene med seg erfaringer som kommer dem til nytte senere i livet, både som gående, syklende og kanskje også som bilkjørende. Trafikkgården er gjort så lik det virkelige vegnettet som mulig med mål om at elevene kan opptre i ulike trafikksituasjoner under trygge forhold. Elevene kan lære seg riktig atferd i forskjellige situasjoner som de senere kan ta med seg ut i trafikken. Samtidig kan opplæringen kanskje også motivere dem til å benytte sykkel som transportmiddel oftere i livet.

I trafikkgården på Eberg er elementene bygget i halv målestokk for at trafikkgården ikke skal bli for stor. Området har et totalt areal på 15000m<sup>2</sup> og et vegdekke på 600m. Vegnettet gjenspeiler det virkelige vegnett når det gjelder materialbruk (asfalt, kantstein), bruk av skilt og oppmerking samt fysisk utforming av de enkelte delene av vegnettet. SINTEF har vært engasjert til å utarbeide et opplegg for den praktiske gjennomføringen av undervisningen i trafikkgården. Se ellers kap. 8.

## 2. STUDIETUR

Fra andre land har man positive erfaringer med å ta i bruk trafikkgårder som en del av trafikkundervisningen. Særlig Danmark og Sveits er eksempler på dette. Bruk av trafikkgård i undervisningen har vist seg å ha en svært positiv effekt på antall ulykker hvor barn og unge er involvert.

Målsettingen for studieturen har vært å studere bruk av trafikkgårder i utlandet og hvordan disse har blitt brukt i trafikkundervisningen på de respektive steder. Disse opplysningene kan være med på å utvikle opplegget vi har på Eberg trafikkgård og gi grunnlag for gode løsninger ved bygging av nye trafikkgårder i Norge.

Basert på innhentede opplysninger plukket vi ut Odense i Danmark og Winterthur i Sveits som våre studiesteder. I tillegg utvidet vi på eget initiativ studiet til å omfatte York i England. Besøket i York ble gjort ved å kombinere dette med en ferietur. Alle de 3 stedene ble besøkt i løpet av 2002.

### 3. ODENSE



"Færdselsskolen" i Odense har eksistert siden 1967. Trafikkgården er kommunal med eget budsjett under skolesektoren. De har ansatt en egen lærer som skal følge opp bruk av trafikkgården i undervisningen. Owe Rasmussen (tidligere trafikklærer) har tatt seg av dette opplegget helt siden starten. Bruk av trafikkgården er gratis for Odense-skoler. Utenbys skoler betaler for bruken.



Owe Rasmussen fungerer som nevnt som pedagogisk tilrettelegger. Politiet utfører lærerfunksjonen og gjør dette i sin fritid. Politiet er betalt over skolebudsjettet. Odense har 90 – 100 grunnskoler og alle elevene er innom trafikkgården i løpet av grunnskoleperioden.

Undervisningen starter når elevene er 10-12 år gamle (4. – 5. klasse). Først er det en teoritime. Deretter skjer undervisningen med politi ute i trafikkgården. Det benyttes video til å evaluere undervisningen.



I 6. skoletrinn sykler elevene ei rute på 5-7 km rundt skolen. Det er da postert lærere som kontrollerer og eventuelt korrigerer syklingen. Trafikkgården har en balansebane hvor det trenes motorikk.

I 9. klasse tilbys politi til skolen for å svare på spørsmål om mopeder, foreta lyktekontroll mv.

Færdselsskolen sender en video ut til barnehagene. Foreldre til barn i barnehagen (0. klasse) innbys til trafikkgården i skoletiden. Barnehageklassen er da sammen med andre barn. Klassen på 25 deles i to, hvorav en halvpart sykler og en halvpart kjører bil.



Trafikkgården er et supplement til trafikkundervisning på skolene. 0,5 % av undervisningen i grunnskolen er trafikkundervisning.

I undervisningen blir det lagt vekt på følgende forhold vedrørende barn i trafikken:

- Størrelse
- konsentrasjon (kan ikke spre konsentrasjonen)
- motorikk
- bedømme avstand
- bedømme hastighet
- syn og hørsel
- manglende erfaring

Hva kan foreldrene gjøre:

- gjøre barna synlige i trafikken
- finne sikre ruter
- sørge for at barna er ute i god tid (på skolevegen)
- innøve stans ved kantstein
- lære at veger skifter karakter med årstidene



Færdselsskolen har forskjellige kampanjer:

- ABC.

- Alle barn sykler.
- Gåbussen. Foreldre følger barna til skolen: 1 forelder og 5-6 barn  
Skolestartkampanje. Plakater/skilt
- Reflekskampanje
- Hjelmkampanje

I Odense hadde de ikke klart å dokumentere konkrete effekter av av trafikkgården og undervisningsopplegget. Sykling som transportform er som kjent meget vanlig i Danmark, og denne type anlegg er nok med på å befeste sykkelens posisjon.

#### **4. WINTERTHUR**

(Bildematerialet mangler)

Winterthur er den 6. største byen i sveits., og den er et viktig regionsenter. Byen har 90.000 innbyggere. Byen har over 1000 trafikkulykker/år. Av disse er ca 450 ulykker med personskade, hvorav ca 5 dødsulykker. Winterthur er Sveits' sykkelby.

Winterthur bygget sin trafikkgård i 1978. Trafikkgården har et areal på 6000 m<sup>2</sup>. På området inngår 20 forskjellige trafikksituasjoner. Det er 35 forskjellige skilt langs vegruter som til sammen er mer enn 500 m. I trafikkarealene inngår kjøreveger, sykkelveger, kryss, oppmerking, trafikklys. Området inneholder også en bygning med undervisningslokale og parkeringsplass for sykler.

Undervisningen i trafikkgården tilbys fra de yngste elevene og oppover. Bruken av det pedagogiske opplegget er derfor tilpasset de ulike alderstrinnene. Det er politiet i byen som driver selve undervisningen på trafikkgården, mens det selvsagt er skolen som har ansvar for å følge opp dette med før- og etterarbeid. Ulike trafikkorganisasjoner og forsikrings-selskap har vært med på å finansiere trafikkgården.

Ca 60 klasser deltar hvert år i opplæringen. Opplæringen omfatter barn over 10 år (3. klasse i grunnskolen). Det blir også gjennomført testsykling og utstedt bevis for 6. klassingene, hvor eksamensbeviset blir gitt i form av et førerkort for sykkel. Prøven legger vekt på elevenes tekniske ferdigheter, men er i enda større grad rettet inn mot den viste atferden.

Trafikkgården er til bestemte tider åpen for allmennheten. Det var tydelig at både bruken av trafikkgården og den status den har i byen, gjorde at elevene satte stor pris på tiltaket.

Trafikkopplæringen sammen med tilretteleggingen ute på vegene oppgis som forklaring på at sykkelulykkene har gått ned i Winterthur. Statistikk viser nedgang i ulykkene for syklister og mopedister til tross for at trafikken har økt kraftig.

## 6. YORK

York er ledende på opplæring for sykkel i Storbritannia. Det er utarbeidet en opplæringsplan for skolene. Det er frivillig å benytte materialet. Grunnlaget for opplæringen i York er en videreutvikling av ideene som lå bak de såkalte "playgrounds". Bakgrunnen var en oppfatning av at playgrounds ga et for lite realistisk preg i forhold til den virkelige trafikken. De mente at overføringsverdien ble for liten: elevene lærer ei lekse, men kan ikke omsette den i praksis.

Den engelske playground er nok noe helt annet enn trafikkgårder slik de er etablert i Odense og Winterthur, og vurderingene i York bør sees i dette lys. Trafikkundervisningen i York tilbys elever som er fra 10 år og oppover, og skjer ute i den virkelige trafikken. Undervisningen foregår i skoletiden. Elevene benytter treningsdrakt/vest. Øvingen starter på lavtrafikkområder og går videre til områder med mer trafikk.

The image contains three promotional posters for the City of York's cycling training services. The leftmost poster is a brochure titled "CITY OF YORK Cycle Instructor Training Services" and "Professional Training for Instructors of both Child and Adult Cyclists". It features a group photo of instructors and cyclists. The middle poster, titled "What we can offer for your instructors", details two courses: "BASIC TRAINING COURSE" (Duration: 3 Days, each 9.00am-4.00pm) and "ADVANCED CYCLISTS TRAINING COURSE" (Duration: 2 Days, 9.00am-4.00pm). The rightmost poster, titled "City of York Cycling Training", lists three types of training: "Basic Cyclist Training" for children aged 10 years and over, "Advanced Cyclist Training" for children aged 10 years and over who have completed a basic course, and "Adult Cyclist Training" for experienced cyclists. It also includes a section for "Instructor Training".

Det tilbys ulike trinn i undervisningen:

- "Basic Cyclists Training" tilbys elever som er 10 år. Undervisningen foregår på veger nær skolen og dekker alle grunnleggende manøvrer. Undervisningen går over 5 uker med 1 time pr uke. Det er maksimum 6 elever pr instruktør.

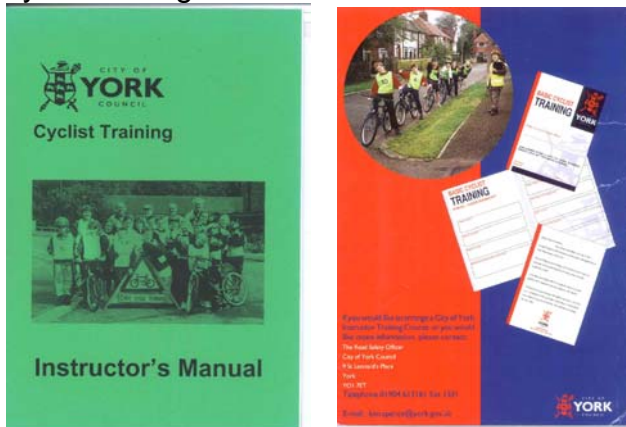
"Advanced Cyclists Training" tilbys elever som er 11 år og som har gjennomgått Basic. Kurset tar 2 timer hvor elevene planlegger og kjører den sikreste skolevegen sammen med instruktøren. Det er en instruktør pr elev.

"Adult Cyclists Training" skjer også med en instruktør pr elev. Det avtales innhold og varighet mellom elev og instruktør (samme kjønn som eleven). Kurset starter normalt med utgangspunkt i hjemmet.

Alle instruktørene i York må gjennomgå instruktørkurs. Syklister rekrutteres som instruktører, herunder også foreldre og pensjonister som har interesse for sykling. Instruktørene får betalt pr time. I York tilbys det også fotgjengertrening.

I York mener man at ferdighetene til elever som har vært gjennom kursene, er gode. York mener at trafikkgårder kan benyttes som et supplement til trening ute i trafikken, for å trene tekniske ferdigheter. Stratchclyde University har utført forskning for regjeringen (Department of Transport) hvor det er undersøkt om

trening i reelle omgivelser gir effekt. I tillegg har TRRL utført forskning på sykkeltraining.



Trafikkopplæringen i York finansieres med kommunale midler. 98 % av skolene i York følger opplæringsprogrammet.

Grunntanken bak opplæringen i York kan oppsummeres slik:

- Jo mer man integreres i trafikken, dess bedre trafikkikkerhet.
- Med bedre syklister får man bedre bilister.
- Basisopplæring kan skje i en trafikkgård.
- Trafikkopplæringen bør være kontinuerlig frem til førerkortet.

## **7. OPPSUMMERING**

De ulike studiestedene har hatt litt ulik tilnærming og løsning for trafikkopplæringen. Det synes imidlertid klart at det er svært viktig med trafikkundervisning.

Det kan virke som en interessant løsning å gå videre med en kombinasjon av opplegget fra Winterthur og York. Det vil si at opplæring fra trafikkgården utvides til å omfatte øving i den virkelige trafikken sammen med instruktører. Da vil en få et pedagogisk opplegg som er kontinuerlig gjennom hele grunnskolen (6 til 14 år). Det vil gi en progresjon fra den minste trafikanten til det å bevege seg opp mot å bli kjørende i trafikken. Med det fokus sykling etter hvert har fått som transportform (helse, miljø, bærekraftig...), vil opplæring bli stadig viktigere.

## **8. Avslutning.**

I og med at det er en stund siden studieturen ble avholdt og at vi i løpet av denne tiden har hatt kontinuerlig drift ved Eberg trafikkgård i Trondheim, har vi fått gode erfaringer også fra denne.



Statens vegvesen har gjennom tildeling av FOU-midler i 2004 og 2005, engasjert SINTEF til å foreta en evaluering av hele opplegget omkring trafikkgården i Trondheim. Alt i alt vurderes prosjektet til å være meget vellykket.

Evalueringen er gjennomført og kan kort oppsummeres slik:

”Undersøkelsene viser at satsingen på Eberg trafikkgård har vært vellykket. Lærere, elever og foresatte mener at trafikkgården er et tilbud hvor elevene får nyttig kunnskap, både teoretisk og praktisk, i tillegg til at barna har det artig. I korte trekk vider undersøkelsene at:

- Eberg trafikkgård har vært vellykket så langt
- Eberg trafikkgård har ført til en mer målrettet og systematisk trafikkopplæring
- Lærere og foresatte er positive og vil gjerne bruke anlegget flere ganger
- Elevene synes dette er gøy og at de lærer noe nytt.

Forhold som kan endres for å gjøre opplegget bedre:

- Internettstedet må markedsføres bedre
- Tilbudet om støtte til dekning av transportkostnader til/fra Eberg, må markedsføres bedre
- Undervisningen kan tilpasses personligheten til barna”

