



SKOLAN OCH TRAFIKEN

GÖTEBORGS UNIVERSITETSBIBLIOTEK



100155 2927

HANDLEDNING



plan

**EN HANDLEDNING FÖR LÄRARE, FÖRÄLDRAR
OCH ANDRA TRAFIKSÄKERHETSARBETARE**

Förteckning över utgivna Lgr 80-material

SÖ:s publikation Läroplaner nr		Titel	ISBN
1980:1	} Mål och rikt Kursplaner Timplaner	Allmän del	40-70459-9
1980:2			
1980:3			
1980:4	Kommentar- material	Lokala arbetsplaner	40-70594-3
1980:5	Kommentar- material	Det fria studievalet	40-70595-1
1980:6	Kommentar- material	Samarbete i arbetsenheter och arbetslag	40-70597-8
1981:1	Kommentar- material	Maskinskrivning	40-70651-6
1982:1	Förordning	Förordning om jämkning i undervisningen i hemkunskap	40-70778-4
1982:2	Förordning	Förordning om kommentar- material	40-70835-7
1982:3	Kommentar- material	Elever med funktionshinder	40-70720-2
1982:4	Kommentar- material	Resursfördelning i kommun och rektorsområde	40-70652-4
1982:5	Kommentar- material	Skola och arbetsliv	40-70654-0
1982:6	Kommentar- material	Att räkna – en grundläggande färdighet	40-70802-0
1982:7	Kommentar- material	Hjälp till elever med svårigheter	40-70801-2
1982:8	Kommentar- material	Fältstudier i undervisningen	40-70800-4
*1983:2	Kommentar- material	Utvärdering i klass, arbetsenhet, rektorsområde och kommun	40-70653-2
1983:3	Kommentar- material	Grundläggande språkliga färdigheter – Skriva	40-70967-1
	Handledning	Skolan och trafiken	40-70970-1

* 1983:1 är ett Kommentarmaterial som hör till Komvux-läroplanen.

Skolan och trafiken



Pedagogiska biblioteket

[Skolöverstyrelsen]
SÖ

Handledning till Lgr 80

SKOLAN OCH TRAFIKEN

Liber Utbildningsförlaget Stockholm

Liber Utbildningsförlaget
162 89 STOCKHOLM

Upplysningar och beställningsadress:

Liber distribution
Order Utbildning
162 89 STOCKHOLM
Tfn 08-739 91 00

SÖ

Läroplan för grundskolan

Handledningen **Skolan och trafiken** avser att vara en kunskapskälla för lärare och andra som arbetar med barn och trafik. Den vill stimulera till ett ökat engagemang hos lärare, elever, föräldrar m fl kring barns trafiksäkerhet.

Redaktion	Kerstin Thorsén
Ateljé	Stig Kesselmark
Omslagsfoto	Behnn Edvinsson
Bildurval	Behnn Edvinsson och Margit Gummesson
Teknisk produktion	Hans Finnman
Tekniska data	<i>Sättning</i> Times 10/12 <i>Tryckmetod</i> Offset <i>Papper</i> 100 g Offblade <i>Bindning</i> Trådhäftad
Presslagd	Maj 1983

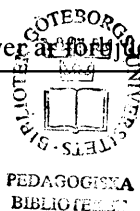
© 1983 Skolöverstyrelsen och Liber Utbildningsförlaget
ISBN 91-40-70970-1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Bohusläningens Boktryckeri AB, Uddevalla 1983

Upphovsrätt/kopiering

Detta verk är skyddat av upphovsrättslagen.

Enskild lärare vid grundskola/gymnasieskola/komvux/högskola får för sina egna elever ur verket kopiera högst 20 sidor per kalenderår enligt särskild förordning i SÖ-FS 1981:126 och UHÄ-FS 1981:43.

All kopiering härutöver är förbjuden.



FÖRORD

Många barn skadas varje år i trafiken. De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. Bilarnas buller och avgaser innebär stora hälsorisker. Många barn är rädda i trafiken.

I tätorterna får barn korsa hårt trafikerade vägar när de ska ta sig till och från skolan. På landsbygden kan skolvägen ofta vara tillåten för höga hastigheter. Utbyggnaden av fritidsaktiviteter innebär också att barnen inte har en skolväg utan flera.

Trafikundervisningen utgår, som allt annat arbete i skolan, från barnens erfarenheter. Barn har lång erfarenhet av trafik när de börjar skolan. Deras upplevelser av trafikulturen är full av motstridiga budskap.

Hur man ska arbeta med dessa erfarenheter i skolan hänger nära samman med målen för undervisningen. Och här skiljer sig trafik på en viktig punkt från andra ämnen i skolan. Undervisningen i trafik ska skydda barnen från fysiska, psykiska och sociala skador i trafikmiljön. Eleverna måste, oavsett hur deras trafikmiljö ser ut, lära sig att klara av den akuta trafiksituationen. Skolans trafiksäkerhetsarbete handlar också om att ge eleverna kunskaper så att de på lång sikt kan och vill förbättra trafikmiljön.

Skolan och trafiken belyser inledningsvis de svårigheter barn har i trafiken. I ett följande avsnitt ges en historisk tillbakablick på skolans trafikundervisning. Avsikten med detta avsnitt är att skapa en större medvetenhet om trafikundervisningens roll i skola och samhälle och ge en vägledning om hur den behöver förbättras.

Forskningsresultat har klarlagt att trafikproblemen bäst kan åskådliggöras i den miljö som barn lever i. Genom att eleverna lär sig se, analysera och bedöma trafiksituationer får de större förutsättningar att handla på ett säkert sätt i trafiken.

För de yngre eleverna krävs stora tids- och personresurser om undervisningen i trafik ska ge ett bra resultat.

Skolan kan inte ensam ge eleverna den träning de behöver. Skolan kan inte heller ensam åstadkomma några reella tekniska förändringar av riskfyllda trafikmiljöer. Föräldrar, förskola, planerare, organisationer och myndigheter måste därför känna ansvar och engageras i trafiksäkerhetsarbetet.

Ett huvudsyfte med **Skolan och trafiken** är att ge bra exempel på hur elever, lärare, föräldrar och övriga trafiksäkerhetsarbetare samarbetar för att förbättra de ungas villkor i trafiken.

Handledningen har framställts i ett samarbete mellan skolöverstyrelsen och trafiksäkerhetsverket.

Stockholm i maj 1983
Skolöverstyrelsen

1. Barn och bilar 9

- Bra närmiljö viktig för barn 9
- Barnen har försvunnit i planeringen 10
- Biltrafiken farligast för barn 12

2. Olycks- och hälsorisker 13

- Ett vidgat hälsobegrepp 13
- Trafikolyckor 14
- De vanligaste trafikolyckorna 15
 - Många olyckor sker efter skolans slut 16
- En växande medvetenhet om skaderisker från bilavgaser 19
 - Totalförbud mot bly i bensin? 20
 - Kolväten 20
 - Koloxid 20
 - Kväveoxider 22
 - Bilen största luftförorenaren 23
 - Barn och cyklister är mest utsatta 24
 - Ökad oro för framtiden 26
 - Åtgärder mot bilavgaser 27
- Trafikbuller – icke önskvärt ljud 27
 - Många är störda av trafikbuller 28
 - Gränsvärden saknas för trafikbuller 29
 - Mindre buller kostar pengar 29
 - Fysiska hälsorisker 30
 - Psykiska hälsorisker 30
 - Sociala hälsorisker 32
 - Hämmad språkutveckling 33
 - Trafikbuller stör undervisningen 33
 - Åtgärder mot buller 34

3. Trafikundervisningen i ett historiskt perspektiv 35

- Barnen ett hinder för bilismens utveckling 36
- 1936 – Trafikundervisningen blir obligatorisk 40
- 1949 – Första kursplanen i trafik 42
- 1961 års handledning 44
 - Samverkan med hemmen 44
 - Polisens medverkan 45
 - Kontrollerande åtgärder 45
 - Läromedel 47
 - Trafikprogram 47
- Högertrafikomläggning 49

Trafikundervisningen efter högertrafikomläggningen	50
Trafikundervisningen under 1970-talet	52
1972 års fortbildningsmaterial i trafik	53
Läroplanssupplementet i trafik 1974	54
Regelinläring och beteendeträning räcker inte	55
Förändra trafikmiljön	56
Forskning om barn och trafik	57
Stadens trafiknät	57
Barns säkerhet i trafiken	59
4. Trafiken en kulturfråga	61
Barn påverkas av sin miljö	66
Det är olika för flickor och pojkar	67
5. Läroplanen Lgr 80	68
Utgå från barns erfarenhet	68
Barnen vet mycket om trafiken	68
Den första trafikundervisningen	69
Trafikundervisning i alla ämnen	69
Helhetssyn i temastudier	71
Planering och samverkan i trafikfrågorna	71
Skolans arbetsplan. Ett medel för samverkan	71
Åtgärder för att göra trafikmiljön kring skolan säkrare	72
6. Kommunalt trafiksäkerhetsarbete	74
7. Barns trafiksäkerhet ett gemensamt ansvar för skolan – föräldrarna – kommunen	77
Barnens skol- och fritidsvägar	79
Lärare och elever undersöker själva	82
Skolpolisen – en omdiskuterad verksamhet	83
8. Att arbeta med de små barnen i trafiken	85
Fakta om de små barnen som gångtrafikanter	87
9. Att arbeta med trafik över årskurser och stadier	91
Barn lär av varandra	91
Att se sin trafikmiljö utifrån	93
Flera orsaker till blandade åldersgrupper	93
Förskolebarn tränas av barn på mellanstadiet	94
Lågstadieelever undervisas av högstadieelever	95
Hinder och möjligheter för blandade åldersgrupper i trafikundervisningen	96
10. Polisens arbete i skolan	98
Eleverna gör video om polisen	100
Polisens medverkan i trafikundervisningen	105

Samarbete hem-skola-polis 106
Kvarterspolisen en uppskattad samarbetspartner 107
Polisens dubbla roll 108

11. Eleverna är beroende av kollektivtrafik 109

12. Barn och unga som cyklister 112

Barn och ungdom cyklar mest 112
De små cyklisterna 115
De första övningarna 116
Att öva cykling på låg- och mellanstadiet 117
Cykeln inom fritidsverksamheten 119
Cykellägerskola 120

13. Trafikmiljöstudier 123

Ett temaarbete i trafik 123
Passagen över järnvägen 126
Fyrvägskorsningen 127
Eleverna gör iakttagelser vid de farliga ställena 128
Intervju med hembygdsforskare 134
På planeringskontoret 135
Lärarna själva berättar vidare 136
Trafikmiljön ger tillfällen till att träna färdigheter 138
Trafikmiljön studeras med hjälp av video 139
Vägen till simhallen 146
Eleverna intervjuar trafikingenjören 147
Eleverna diskuterade med trafiknämndens ordförande 148

14. Mopedfrågorna på högstadiet 151

Från cykel med hjälpmotor till en kopia av motorcykeln 152
Vem kör moped? 153
Mopederna blir färre men inte mopedolyckorna 153
Säkrare mopedtrafik 153
Mognad och utbildning 154
Mopeden – en viktig samhällsfråga 154
Hur har skolan tagit upp mopedfrågorna? 156
Reformerna inom skolan ger nya möjligheter 156
Mopedförarutbildning för alla elever i årskurs 8 156
Ett temaarbete om mopeden 160
Mopedskolan i Öxnehaga 162
Skillnader och likheter i de redovisade verksamheterna 163
Mopedfrågorna – möjligheter till förnyelse 164
Propaganda för mopedistvänligare attityd 164
Massmedia har effektiva inlärningsmetoder 164

15. Trafikplanering för framtiden 168

Litteratur 170

1. BARN OCH BILAR



Foto: Örjan Kristensson

Bra närmiljö viktig för barn

Barn vill vara tillsammans med andra barn och behöver utrymme för det. När barn leker tränar de upp sina rörelser, utvecklar sitt språk, gör överenskommelser och fattar beslut. Genom leken tar de sitt område i besittning och använder utrymmena till att utforska sig själva, varandra och omvärlden. Det är i det egna bostadsområdet som barn gör sina viktigaste sociala och kulturella erfarenheter.

Barn är starkt knutna till sin närmiljö. Detta ställer stora krav på bostadsmiljön. Den måste vara planerad och utformad så att barn utan rädsla kan utforska den på egen hand. Bostadsområdet måste också ge barnen skönhetsvärden och upplevelser.

Barnen har försvunnit i planeringen

Vid planering av bostadsmiljöerna har man sällan tagit tillräcklig hänsyn till barnens behov av rörelsefrihet och fria lektytor. Samhället har istället satsat på den produktiva delen av befolkningen och deras resor i bil mellan bostäder, arbetsplatser och serviceinrättningar.

Regler för hur stor parkeringsyta som bör avsättas till varje lägenhet har funnits länge. Men det var först 1975 som barns rätt till lektytor skrevs in i byggnadsstadgan.

Biltrafiken har utvecklats till att bli ett stort hinder för barn att upptäcka och utforska sin miljö. Bilarna har trängt sig allt djupare in i bostadsmiljöerna. Hårt trafikerade gator och motorleder har skurit av barnens möjligheter att ta sig från ett område till ett annat.

Foto: Pressens Bild



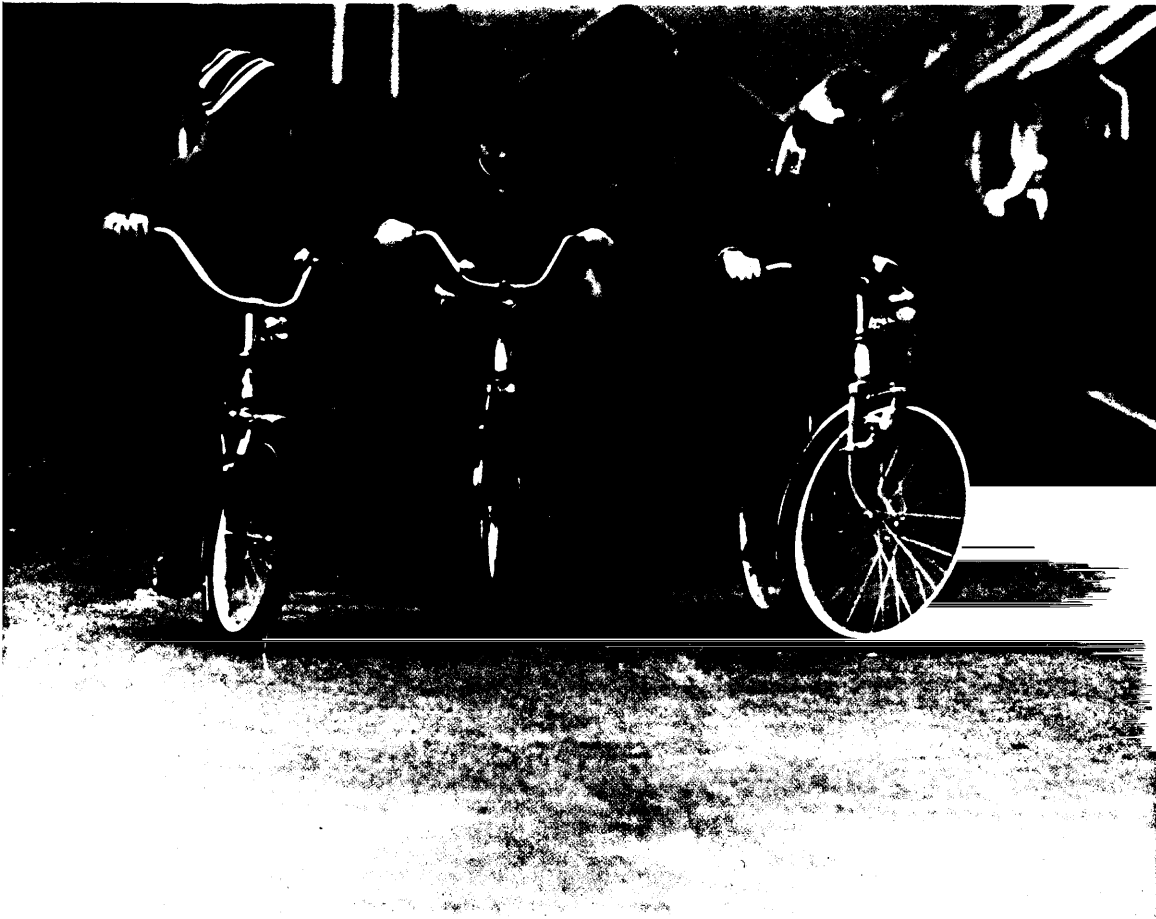


Foto: Trafiksäkerhetsverket

Föräldrar och skola uppmanas att inte släppa ut barn i trafiken på cyklar förrän de är i 10–12-årsåldern. Men barnen vill redan i 5-årsåldern känna lyckan av att samordna olika rörelser och behärska förmågan att balansera på två hjul. De vill också utnyttja de möjligheter som ligger i att av egen kraft snabbt och lätt röra sig över större områden. Att cykla är något alldeles speciellt och kan inte ersättas av något annat.



Foto: Nils-Johan Noren/Infoto

Biltrafiken farligast för barn

Barns möjligheter att undvika biltrafiken har minskat i takt med bilismens utveckling. Samtidigt har barnen också i allt lägre åldrar blivit självständiga trafikanter. Den allmänna förskolan betyder skolväg för en ny och yngre trafikantgrupp. Utbyggnaden av fritidshem och övriga fritidsaktiviteter innebär att barnen inte har en skolväg utan flera. Många barn i tätorterna får korsa och gå utefter hårt trafikerade gator när de ska ta sig till och från skolan. På landsbygden kan skolvägen vara en huvudled eller en riksväg.

Skolvägen är inte längre ett ställe där barn kan promenera och småprata med kamrater. Den är istället förenad med risker, förbud och restriktioner. De mindre skolbarnen måste ofta lotsas till och från skolan. Intervjuundersökningar gjorda med barn visar att de, näst efter krig, är mest rädda för bilar. Och rädslan är befogad. Det har under de senaste 10–15 åren blivit alltmer uppenbart att biltrafiken är farligast för barn. Den växande biltrafiken innebär inte enbart risker för olyckor. Bilarnas buller och luftföroreningarna från avgaserna innebär stora hälsorisker för barn.

2. OLYCKS- OCH HÄLSO- RISKER

Ett vidgat hälsobegrepp

Många barn skadas varje år i trafiken. De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. Därför har diskussioner om barns hälsa i första hand kommit att handla om fysisk hälsa. På senare år har också den fysiska hälsan förknippats med barns exponering för avgaser och buller. Hälsa kan dock inte enbart ses som frånvaro av fysisk sjukdom. WHO (Världshälsoorganisationen) slår fast att hälsa ska ses som "ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande". Denna definition lyfter fram den psykiska och sociala hälsan och jämför den med den fysiska.

Kunskapen om hur barns psykiska och sociala hälsa påverkas av trafikmiljön är begränsad. Man vet emellertid att risken att bli påkörd är en ständig källa till oro för barn och att biltrafiken hindrar barns sociala rörlighet. På nedanstående bild har en elev i åk 5 beskrivit "Vad han är mest rädd för".



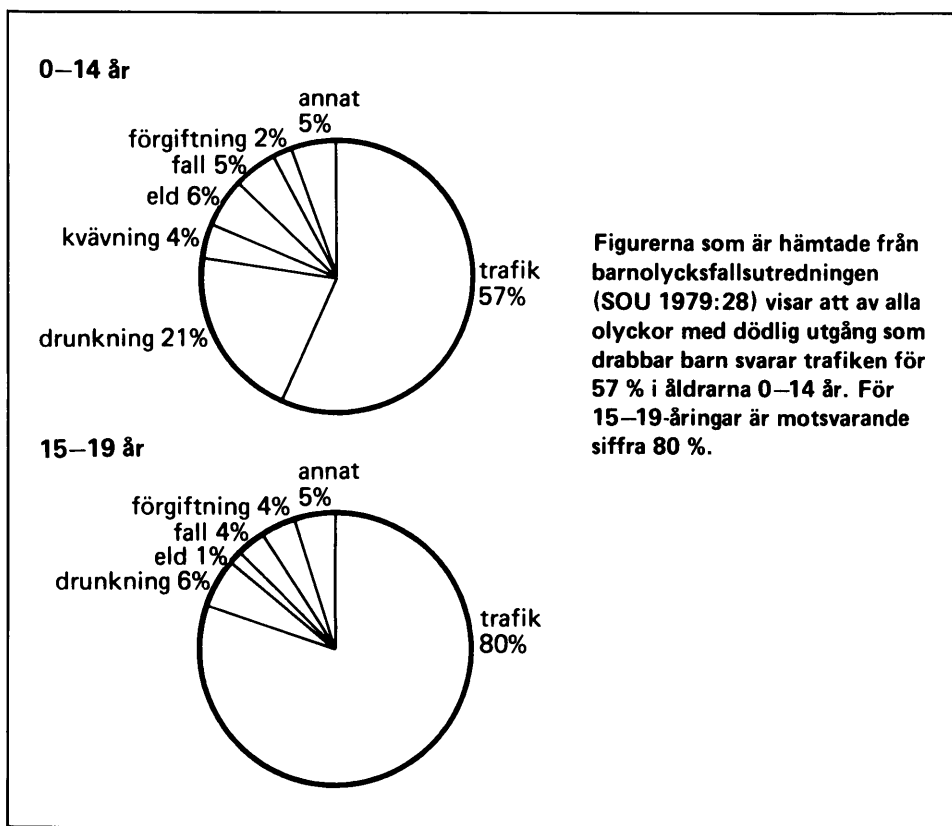
Trafikolyckor

Enligt Trafiksäkerhetsutredningen (DsK 1980:6) skadas i genomsnitt varannan person någon gång under sin livstid vid en trafikolycka.

Barnen och ungdomarna förflyttar sig i huvudsak genom att gå, cykla eller köra moped. De tillhör den grupp som brukar kallas oskyddade trafikanter. Skyddade trafikanter färdas framför allt i bil. Oskyddade trafikanter har väsentligt sämre trafiksäkerhet än de skyddade. Barn och ungdomar drabbas hårdast av trafikolyckor.

Kunskaperna om barn i trafiken är små i förhållande till vad vi idag vet om bilar och bilister. Forskning och samhällsplanering har i första hand varit inriktade på ökad säkerhet för biltrafikanterna.

Detta är en anledning till att vi inte med någon större exakthet kan ange hur många barn som årligen skadas i trafiken. Högst vart tredje barn som skadas kommer med i statistiken. Den officiella statistiken redovisar cirka 2 000 dödade och skadade barn på ett år. Men sannolikt är det många fler barn som årligen skadas i trafiken. Ju allvarigare skadan är desto säkrare är statistiken. Den säkraste siffran gäller trafikolyckor med dödlig utgång.



De vanligaste trafikolyckorna



En tredjedel av gåendeolyckorna sker på övergångsställen.

Foto: Trafiksäkerhetsverket

Mellan 25 och 35 barn dödas varje år som bilpassagerare. Mångdubbelt fler skadas.

Det finns lagar för hur vuxna ska skyddas i bilen t ex genom bilbälten. Någon motsvarande lagstiftning för barn finns inte idag. Få föräldrar använder den skyddsutrustning för barn som finns på marknaden.

De flesta trafikolyckor där de mindre barnen skadas sker i närheten av hemmet. Vanligast är att barnen blir påkörda när de ska korsa vägbanan. Två tredjedelar av dessa olyckor sker på vägsträckor som saknar övergångsställen. Men barnen är inte säkra ens på övergångsställena. Bilisterna lämnar inte alltid företräde för små fotgängare. "Grön gubbe" kan betyda att barnen får dela utrymmet med svängande trafik som kan komma både framifrån och bakifrån.

Gåendeolyckorna börjar när barnen är i fyraårsåldern. Olycksfrekvensen ökar tills barnen nått åttaårsåldern, för att därefter minska. Pojkar är mer drabbade än flickor.

Statistiken för cykelolyckorna är mera bristfällig än för andra trafikolyckor. Det beror bl a på att cykelolyckor sällan rapporteras om inte ett motorfordon är inblandat. De vanligaste cykelolyckorna är sk

singelolyckor. Många olyckor sker också i korsningar i konfrontation med bilar.

Under 70-talet ökade dödsolyckorna bland mopedister med tjugo procent. Olyckor med svårt skadade fördubblades och de lättare personskadorna ökade med c:a en tredjedel. Mopedolyckor ger oftast allvarliga skador. Vanligast är huvud- och benskador. Tre av fyra mopedolyckor sker i tätort. De flesta olyckorna sker vid gatukorsningar. De yngsta mopedförarna är mest utsatta. Många skadade mopedister är yngre än 15 år.

Många olyckor sker efter skolans slut

Cirka tio procent av det totala antalet barntrafikolyckor sker på vägen till och från skolan. De flesta olyckorna inträffar på eftermiddagen efter skolans slut och under fritiden.

Det kan finnas flera orsaker till att barn rör sig säkrare i trafiken på morgonen. En förklaring är att de har ett mål och följer en inövad skolväg.

På eftermiddagen är situationen en annan. Barnen lämnar skolan i grupper och har ofta inte lika bestämt mål som när de går till skolan.

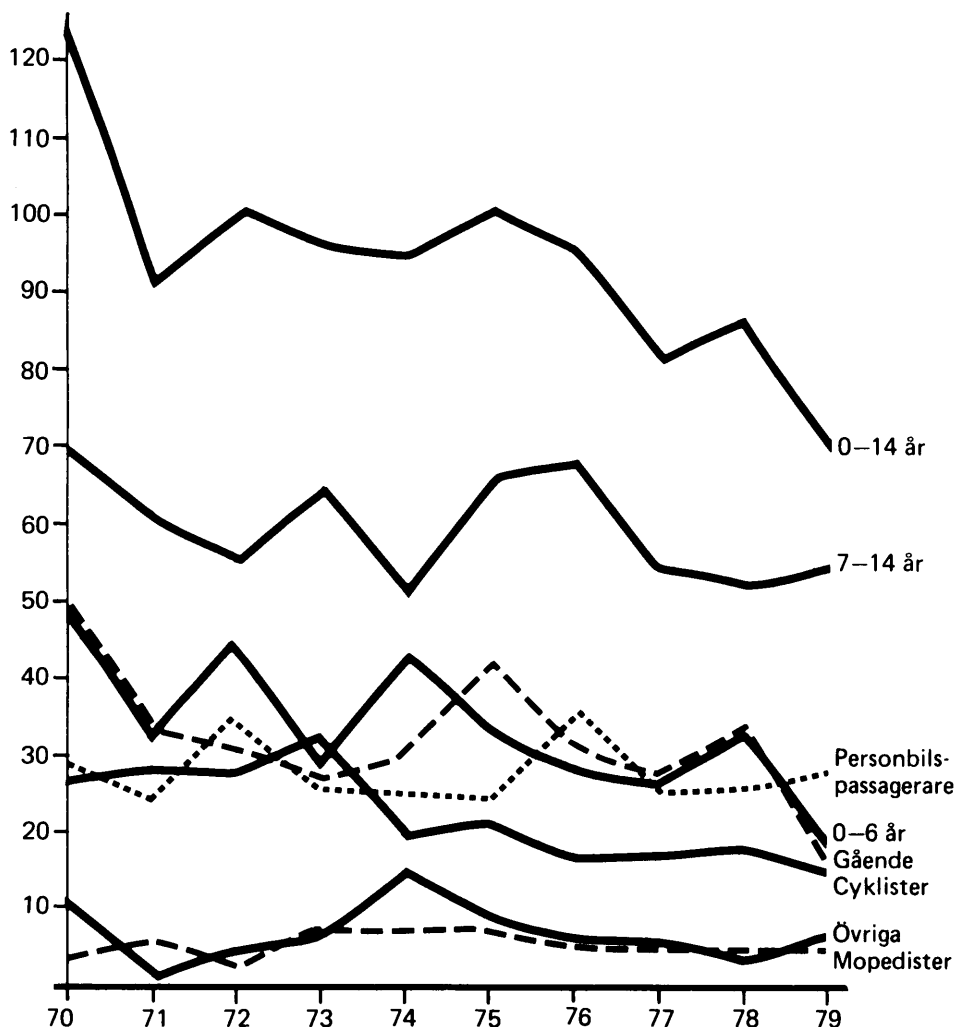


Foto: Örjan Kristensson

De leker och låter spontant uppkomna intressen styra val av väg. Den uppmärksamhet som krävs för att röra sig någorlunda säkert i trafiken blir mindre. Dagens komplicerade trafiksystem kräver en självdisciplin och en riktad uppmärksamhet som är onaturlig för de mindre barnen.

Man kan också vända på perspektivet och säga att den skärpning av trafikbeteenden som gäller barn på morgonen förmodligen också gäller för bilister och att det ökade antalet barntrafikolyckor på eftermiddagen kan vara orsakat av bristande uppmärksamhet inte bara från barnens utan även från bilisternas sida.

Diagram 1. Antal dödade barn i åldern 0–14 år efter trafikantkategori åren 1970–1979.



Diagrammen ger en sammanfattande bild av hur olycksfrekvensen ser ut för barnen i de olika åldrarna.

Diagram 2. Antal dödade barn i åldern 0–14 år efter trafikantkategori åren 1970–1979.

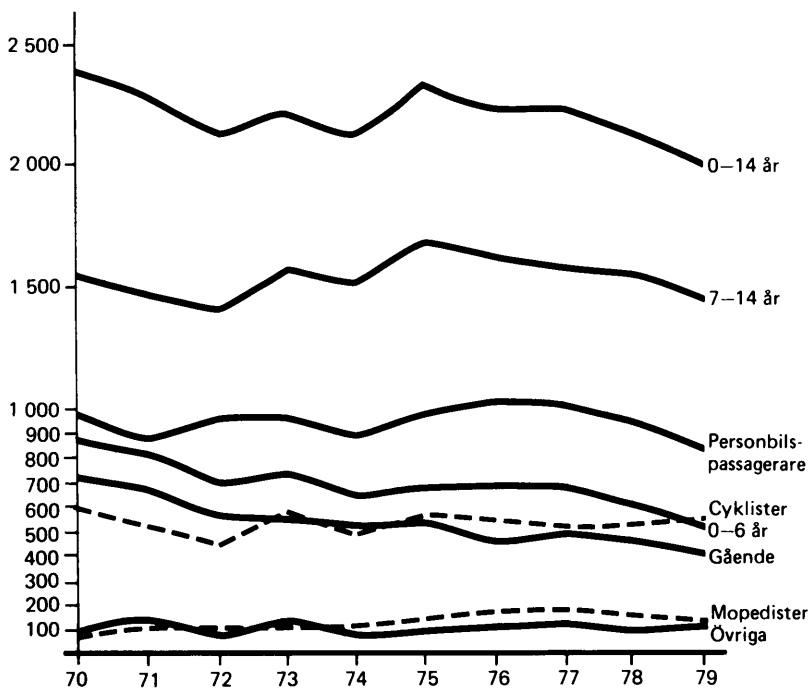


Diagram 3. Dödade och skadade barn i åldern 0–14 år under femårsperioden 1975–1979.

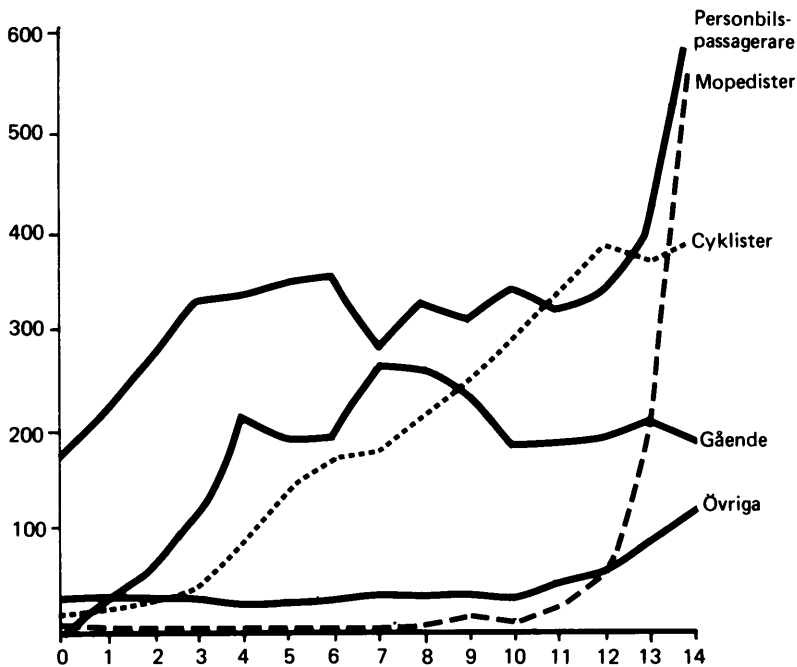




Foto: Gustav Hansson/Bildhuset

En växande medvetenhet om skaderisker från bilavgaser

Det var först i mitten på 60-talet som man i samband med privatbilismens expansion började beskriva bilavgaser som ett problem.

En väckarklocka för många blev naturvårdsverkets larmrapport om bly som refererades i massmedia vid årsskiftet 1977–78. Det som var mest oroande var kunskapen om att barn är mycket känsligare för bly än vuxna och att de riskerar nervskador av de stora blyutsläppen i luften.

Det är i dag omöjligt att ge en tillförlitlig bild av bilavgaser och deras hälsorisker. Bilavgaserna innehåller tusentals ämnen av vilka endast ett fåtal är kända. Här ska vi redovisa några av de mest omdebatterade; bly, kolväten, koloxid och kvävedioxid. Att ange de olika ämnens risker kan ge en missvisande bild. Man måste ha i minnet att många olika ämnen uppträder samtidigt. Summan av de olika ämnens effekter på hälsan kan vara större än de effekter som varje enskilt ämne ger upphov till.

Totalförbud mot bly i bensin?

Forskarna är i dag oense om vid vilken nivå blyföreningarna blir skadliga. Man anser dock att bly även i relativt låga koncentrationer kan ge skadliga effekter på nervsystemet. Befarad risk för hälsopåverkan har lett till att blyhalten i bensin i Sverige har minskats från 0,4 till 0,15 gram per liter bensin. På sikt diskuteras ett totalförbud mot bly i bensin.

Barn är mer utsatta för blyutsläppen än vuxna. Räknat i förhållande till kroppsvikt tar barn in mer bly än vuxna både då de äter och andas. Barn som leker i närheten av en trafikled kan dessutom när de stoppar smutsiga fingrar i mun få i sig bly från damm, sand och jord.

Kolväten

Kolväten är en gemensam beteckning på ett stort antal ämnen som sprids i luften till följd av ofullständig förbränning i både bensin- och dieselmotorer. Men även en avstängd bilmotor avger kolväten. Avdunstning från bensin är den främsta källan till de höga halter av kolväten som förekommer tex i parkeringshus. Detta måste man ta hänsyn till vid diskussioner om parkeringsplatser på tex skolgårdar. Höga halter av kolväten har också uppmätts inuti bilar i bilköer samt vid hållplatser och övergångsställen i direkt anslutning till bilköer.

Det är kolväten som ger den speciella avgaslukten. En lukt som de flesta barn upplever som "otäck" och "äcklig". Kolvätehalterna kan vid hårt trafikerade gator och vägar vara lika höga inomhus som utomhus.

Kolväten kan liksom bly skada det centrala nervsystemet och försämra mentala funktioner. De kan också ha andra långsiktiga skadeverkningar. I bensin och dieselolja förekommer stora mängder kolväten med cancerframkallande egenskaper.

Koloxid

Koloxid är en lukt- och färglös gas som bildas under förbränning vid otillräcklig lufttillförsel. Koloxiden är lätt att mäta.

För att ta reda på hur mycket bilavgaser som finns på en gata mäter man därför oftast mängden koloxid. Man får då också en uppfattning om mängden av andra skadliga ämnen i luften.

Bensindrivna motorer släpper ut betydligt mer koloxid än dieselmotorer per liter förbrukat bränsle. Utsläppen är störst vid kallstarter samt vid tomgångskörning, acceleration och låga hastigheter. De högsta halterna har man funnit i hårt trafikerade gatukorsningar.

Koloxid i inandningsluften försvårar blodets syreupptagning och kan ge symptom som huvudvärk och illamående.



Foto: Kjell KMG Gustafsson

Kväveoxider

De högsta halterna av kväveoxid har uppmätts vid gator med tung lastbilstrafik. En stor lastbil avger ungefär lika mycket kväveoxider som tjugo personbilar.

När kväveoxiden späds ut i stadsluften oxideras den till kvävedioxid. Kvävedioxid påverkar luftvägar och lungor och kan ge upphov till en ökad frekvens av luftvägsinfektioner. Höga halter kvävedioxid kan ge bestående skador på lungorna. Undersökningar visar att människor i våra storstäder i högre grad än andra riskerar att få sina lungor skadade.

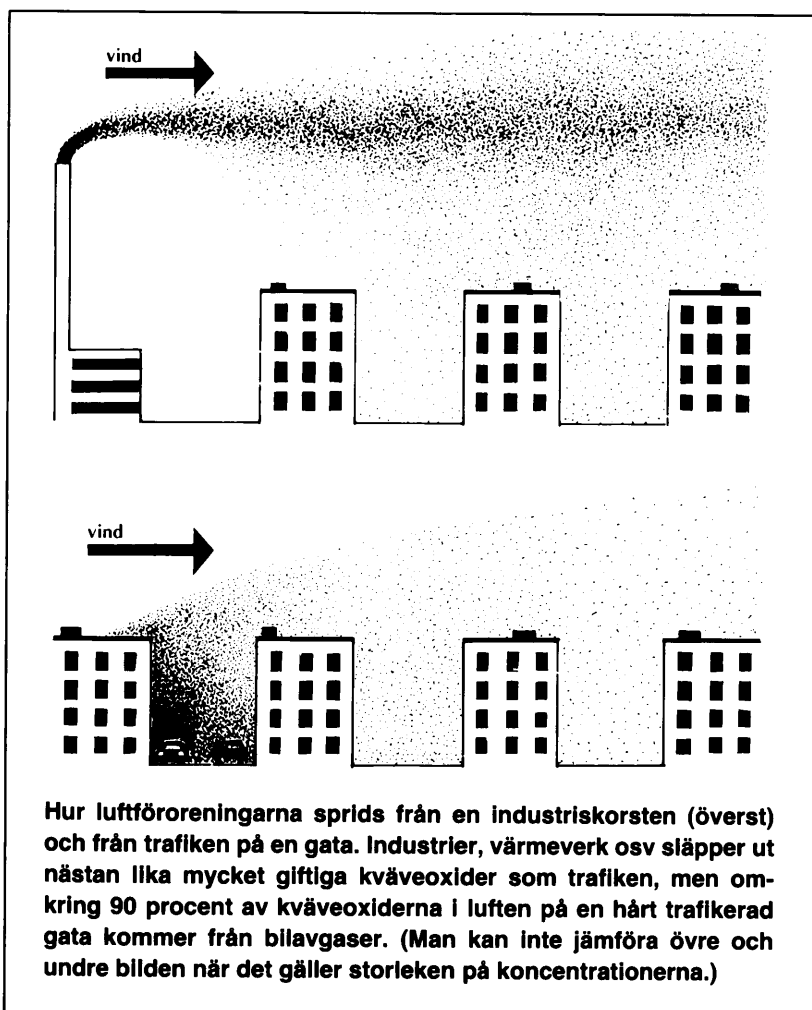
Barn som under längre eller kortare perioder uppehåller sig intill hårt trafikerade gator löper sannolikt en ökad risk att få luftvägsinfektioner. De astmatiska besvären blir också större i miljöer med höga halter av kvävedioxid. Föräldrar till astmatiska barn uppmanas därför i dag av barnläkare att bli skydda barnen från bilavgaser.

Foto: UNT Bild



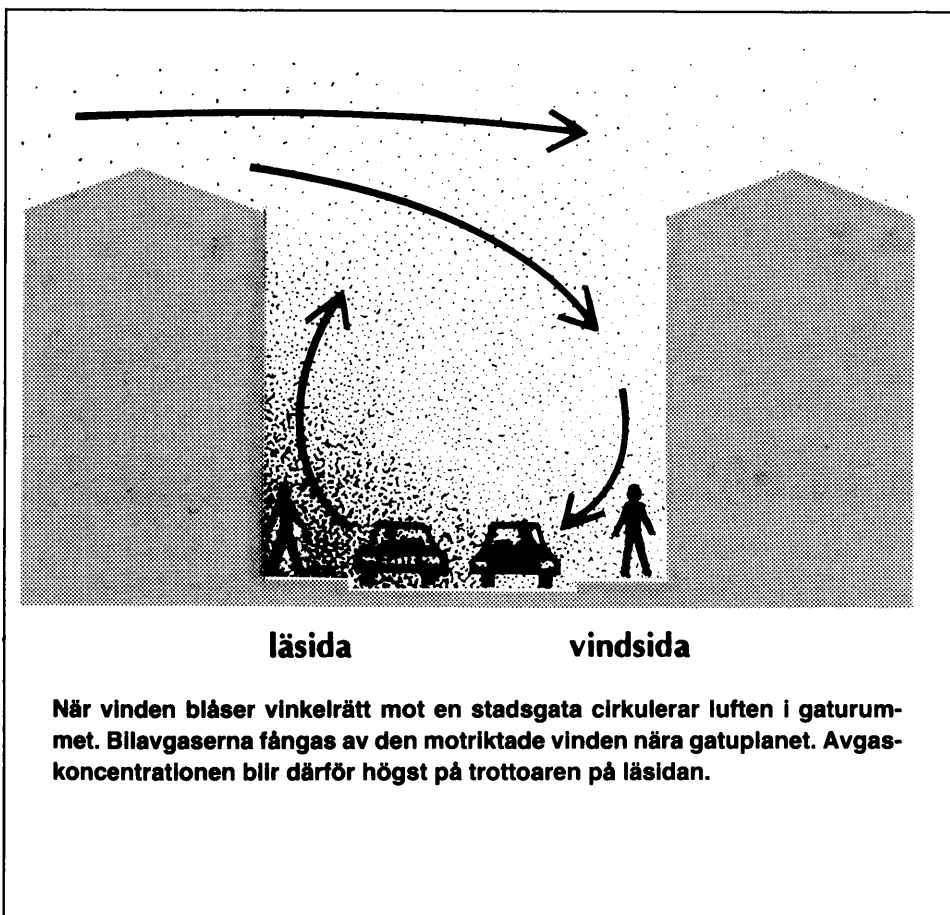
Bilen största luftförorenaren

Biltrafiken svarar för en växande del av luftföroreningarna i svenska tätorter. Medan utsläpp från t ex industrier och uppvärmning har minskat de senaste åren har föroreningar från bilavgaserna varit tämligen konstanta. I Stockholms kommun räknar man t ex med att fordonstrafiken i dag svarar för mer än hälften av de totala luftföroreningarna. I gatunivån svarar bilavgaserna för huvuddelen av föroreningarna.



Hur bilavgaserna påverkar luftmiljön beror på flera faktorer. Den viktigaste är trafikmängden, men också gatans bredd har stor betydelse.

Bristande hänsyn till dessa faktorer har lett till att hälsorisker från bilavgaser inte enbart är ett storstadsproblem utan också ett påtagbart problem i mindre tätorter.



Hälsoriskerna med bilavgaser är störst under vinterhalvåret.

Utsläppet av koloxid vid kall väderlek är betydligt större än under en varm sommardag. Solljuset förmår under den mörka delen av året inte bryta ner tex kolväten lika snabbt som under sommarhalvåret. Luftskiktningen är dessutom mer stabil under vintern och avgaserna blir då mer stillastående och späds ut långsammare. Därför har vi i vårt land mer ont av bilavgaserna än man har i länder med varmare klimat.

Barn och cyklister är mest utsatta

Barn är, på grund av att de växer, mycket mer känsliga för avgaser än vuxna. De små barnens situation i trafiken försvåras av att de befinner sig nära nog i jämnhöjd med avgasrören där de giftiga ämnena är mest koncentrerade.



Foto: Bo Johansson/Reportagebild

Skolbarnens förflyttningar mellan hem, skola och fritidsaktiviteter sammanfaller på de flesta håll med trafiktopparna på morgon och eftermiddag.

Den fysiska aktiviteten har stor betydelse för den mängd avgaser man andas in. Andhämtningen ökar t ex när man cyklar. En cyklist kan därför andas in flera gånger så mycket avgaser som en fotgängare. Att barn leker och är aktiva innebär att de flerdubblar sitt intag av giftiga avgaser.

Avgaserna sprids ut i luft och koncentrationerna avtar snabbt med avståndet från avgasutsläppen. Utefter en skolväg kan därför avgaskoncentrationerna variera starkt. Skiljer man barnen från avgasutsläppen genom att flytta trafikströmmen 100–150 meter kan det innebära att avgaskoncentrationerna och därmed hälsoriskerna minskar högst väsentligt.



Foto: Sven Oredson/Bildhuset

Ökad oro för framtiden

Den ökade kunskapen om bilavgasernas hälsorisker har ännu inte lett till några radikala förändringar i trafikplaneringen. Detta har lett till ökad oro bland föräldrar till barn i våra tätorter. Det är med stor sannolikhet riskerna för cancer och genetiska skador i framtiden som är det mest oroande.

Barn påverkas självklart av sina föräldrars oro. Även om de inte har kunnat sätta ord på bilavgasernas skadeverkningar så har de långt innan föräldrarna blev medvetna om problemet försökt att skydda sig.

I intervjuundersökningar med barn är exemplen många på sådana skyddsåtgärder. Så här säger en 7-åring:

Jag håller andan vid stora korsningar och springer en bit på andra sidan gatan och börjar andas igen.

En 12-åring säger så här:

Jag håller vanten för munnen och näsan vid korsningar och försöker sedan hosta ur mig.

Barn lever, liksom vi vuxna, i ett informationstätt samhälle. De nås av massmedias larmrapporter om avgaser och andra miljöproblem. Föräldrar och lärare diskuterar problemen med barnen. Vuxna i barns närhet samt människor som arbetar med barn kan berätta att bilavgaserna har blivit ett allt vanligare samtalsämne i barngrupperna. Många barn vet att avgaserna är farligast för barn och undran och oro över vad avgaserna gör med dem blir allt vanligare.

Åtgärder mot bilavgaser

Det går att minska hälsoriskerna på flera sätt. Utredningen Bilarna och luftföroreningarna (SOU 1979:34) anger följande åtgärder för att minska bilavgaserna: Förändring av motorbränslets sammansättning, omfördelning av motorfordonstrafiken, övergång till kollektivtrafik, skärpta regler för avgasrening, övergång till elbilar i tätorter, förändring av arbetsplatser och bostäders placering. En enkel regel när det gäller barn och bilavgaser är att barn och avgaser ska skiljas åt.



Teckning: Behnn Edvinsson

Trafikbuller – icke önskvärt ljud

Buller kan definieras som icke önskvärt ljud. Hur pass störande ett ljud är beror på ljudstyrkan men också på dess informationsvärde och i vilken situation vi nås av ljudet. Samma ljud kan därför uppfattas på olika sätt. Bullret från en annalkande buss kan vara välkommet för den

som väntar vid busshållplatsen. För barnen som leker i närheten är bullret en hotande varningssignal. Och för skiftarbetaren som försöker somna i huset invid hållplatsen är bullret direkt störande.

Många är störda av trafikbuller

Det är i dag svårt att hitta en plats som är riktigt tyst. Friheten att bullra är större än rätten att slippa buller. Vi har tvingats att acceptera en oförminskad ström av störande ljud. I tätorterna lägger biltrafiken bullermattor över all verksamhet och på många gator måste man skrika för att göra sig hörd. I Stockholm anger minst 100 000 personer att de störs av trafikbuller där de bor.

Foto: Örjan Kristensson



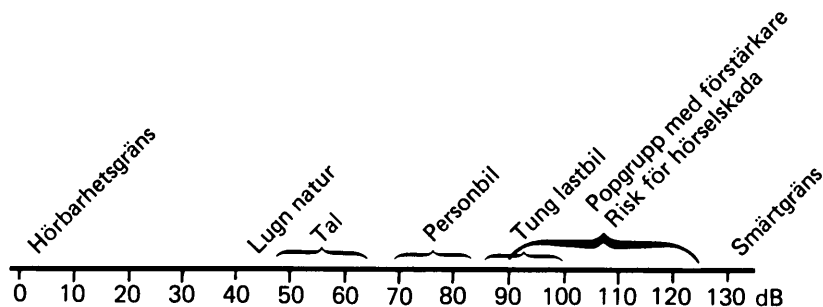
Gränsvärden saknas för trafikbuller

Det var först i början av 1960-talet som myndigheterna började se trafikbullret som ett miljöproblem. Byggnadsstyrelsen började uppmärksamma risken för bullerstörningar vid granskning av stadsplaner. Vid samma tid blev det också allt vanligare att planmyndigheter krävde bullerutredningar när stora trafikleder skulle projekteras. Det finns emellertid inte några fastställda gränsvärden för hur mycket trafiken får bullra.

Mindre buller kostar pengar

Trafikbullerutredningen (1974) rekommenderade olika högsta bullernivåer beroende på om trafiken drogs genom gammal eller ny bebyggelse. Som grundvärden sattes 55 dB (A) utomhus och 30 dB (A) inomhus. Stockholms kommun har som mål för sin planering satt 70 dB (A) utomhus och 40 dB (A) inomhus som gränsvärden. En förklaring till att värdena ligger så pass högt är att lägre gränsvärden ställer kostsamma krav på förändringar av hela trafiksystemet.

I beteckningen dB (A) ovan står dB för decibel som är ett mått på ett ljuds styrka. När (A) som här sätts efter decibel (dB) betyder det att man vid bullermätningarna har tagit hänsyn till hur ljudet uppfattas av örat.



I tabellen ser vi den uppmätta ljudstyrkan (dB) i några vanliga ljud. Ett normalt samtal kommer upp i 60 dB. Ljudet från en personbil ligger på ca 70 dB.

Skillnaderna mellan dessa ljudnivåer är emellertid större än det ser ut därför att decibeltalen är satta enligt en logaritmisk skala. En ökning av ljudstyrkan med 10 dB uppfattas av örat som en ökning av ljudstyrkan till omkring det dubbla. I själva verket har den fysikaliska effekten på trumhinnan tiodubblats.

Fysiska hälsorisker

Bullret från bilarna är vanligen inte så högt att man riskerar att skada sin hörsel. Men bullret ger även på relativt låga nivåer (40–60 dB) fysiologiska effekter.

Enligt en rysk undersökning bör bakgrundsbullret vid en lekplats ej överstiga 40 dB. Barnens reflexer fördröjs när bullret blir högre. Andra fysiska förändringar vid buller är att blodkärlen drar ihop sig och matsmältningen fördröjs. En amerikansk undersökning visar att skolbarn som utsattes för buller hemma och i skolan hade högre blodtryck än barn i tystare miljöer.

Buller ökar också risken för fysisk skada genom olycksfall. I bullriga miljöer är det svårare att uppfatta trafiksituationer. Möjligheterna att urskilja varningsrop och signaler minskas dessutom av buller och riskerna för olyckor ökar.

Psykiska hälsorisker

Bullret är speciellt besvärande när vi vill sova, vila eller koppla av. Många människor väcks av trafikbuller. Men sömnen kan också störas utan att vi väcks. Undersökningar visar (Osada 1968) att redan buller på 40 dB (A) kan göra den djupa sömnen mer ytlig. Samma problem kan uppstå vid enstaka bullertoppar, t ex när en lastbil passerar. Dessa sömnstörningar gör att vi vaknar mindre utsövda.

Trafikbullret utgör en mental ansträngning därför att det är kopplat till en konstant fara för trafikolyckor. Raundalen (1980) visar att trafikbullret uppväcker känslor av rädsla även hos barn som bor i trafikseparerade områden och således inte direkt behöver konfronteras med bilarna. För barn som tvingas ut i hård trafik är bullret ännu mer ansträngande. Ljud från inbromsande och accelererande bilar samt ljud från signalhorn och skrikande däck upplevs direkt livshotande och försätter barnen i akuta stressituationer som ökar deras oro och ångest. Trafikbullret gör att de får svårare att koncentrera sig på uppgifter som kräver uppmärksamhet och självständiga lösningar.



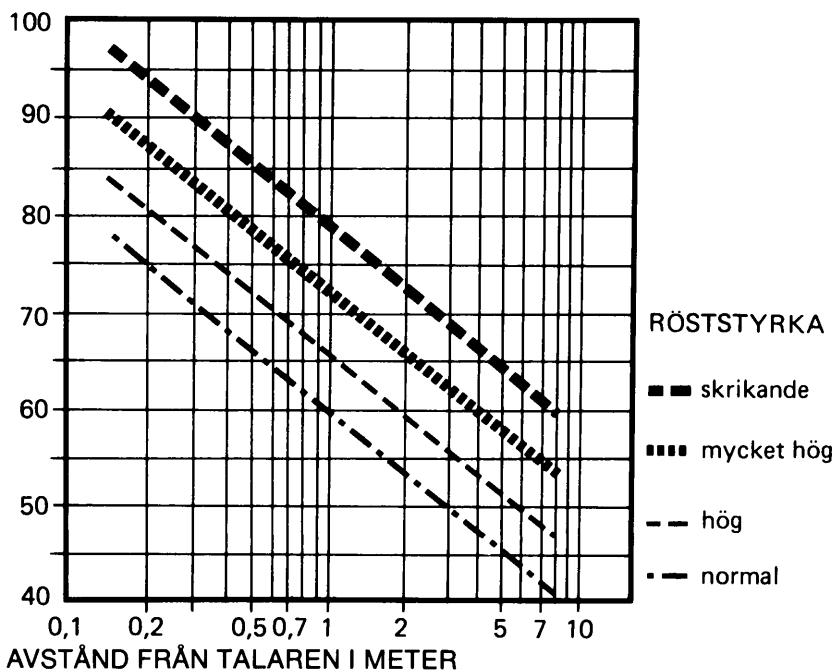
Foto: Jean Hermanson/Mira

Sociala hälsorisker

Det är både tröttsamt att tala och att lyssna i bullriga miljöer. Trafikbuller ute och inne maskerar talet och begränsar människans möjligheter att kommunicera. Det finns olika sätt att mäta trafikbullrets talmascherande verkan.

Figuren visar vilken röststyrka man måste använda för att göra sig hörd på olika avstånd vid olika bullernivåer.

LJUDNIVÅ
VÄGTRAFIKBULLER
dB(A)



När bullernivån ligger på 70 dB (A) måste man skrika för att göra sig hörd på två meters avstånd. Vid 75 dB (A) måste man tätt upp i ansiktet på varandra för att kunna tala i normalt röstläge. Situationen blir extra besvärlig när ett barn och en vuxen ska tala med varandra. Avståndet är redan från början stort. Om de vill tala utan att skrika

tvingas den vuxne antingen att bära barnet eller böja sig ner. Liknande problem uppstår när en lärare förlägger undervisningen ute i trafikmiljön.

Hämmad språkutveckling

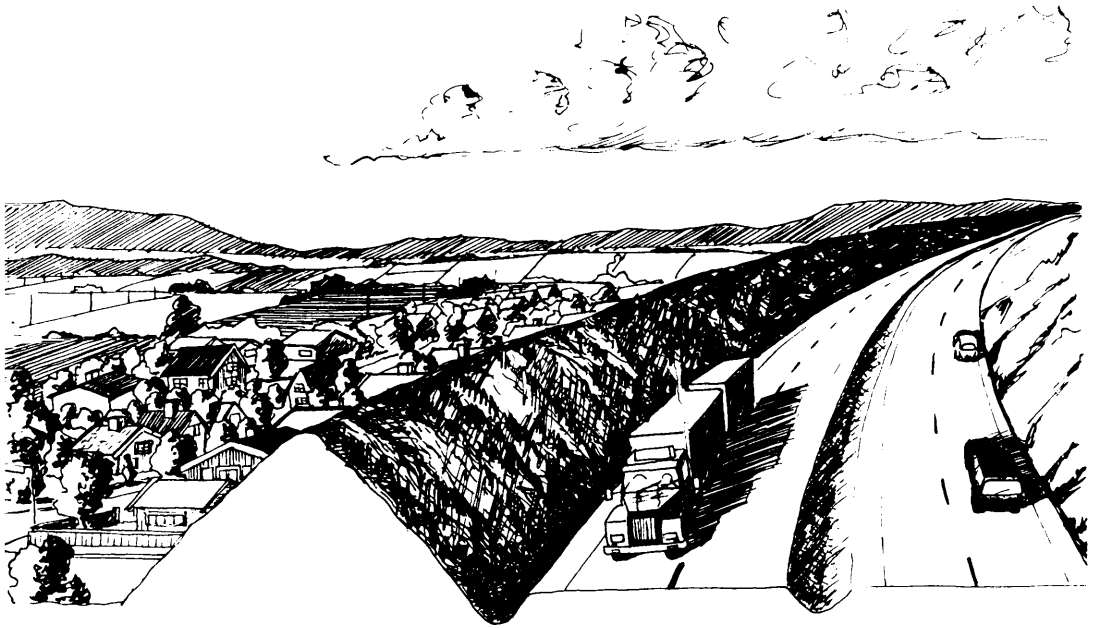
Samtalet är grundläggande för den språkliga och sociala utvecklingen. Om barn inte i ord kan beskriva vad de upplever för vuxna och varandra när de iakttar och utforskar sin miljö, är risken stor att deras utveckling hämmas. Undersökningar visar också att barn i bullriga miljöer oftare än andra barn har talsvårigheter. Bullrets talmaskerande effekt är också ett stort språkhinder för människor med nedsatt hörsel. Tal som den normalt hörande kan uppfatta genom att skärpa sin uppmärksamhet blir totalt obegripligt för den som har nedsatt hörsel.

Trafikbuller stör undervisningen

Alla verksamheter som bygger på att man talar och lyssnar är särskilt känsliga för buller. I en undersökning där eleverna utsattes för oregelbundna bullerstörningar visade det sig att de arbetade med synbar ansträngning. Arbetet gick sämre och flera stördes så mycket att de slutade arbeta. (Wyon 1970)

Många skolor ligger intill trafikerade gator. Det är inte ovanligt med klassrum som har så höga trafikbullernivåer att skolarbetet påverkas. Vissa ljud faller bort och det är svårt att skapa en begriplig helhet av det som sägs. Talmaskeringen är besvärligast för elever med hörselnedsättning och för dem som inte helt behärskar det språk som talas.

Bilar i rörelse skapar buller av olika styrka. I tätorter där hastigheterna inte överstiger 70 km/tim är det motorljudet som är mest störande. På vägar där bilarna går snabbare är ljuden från däcken den största bullerkällan.



Teckning: Behnn Edvinsson

Åtgärder mot buller

Bullret är liksom avgaserna och trafikolyckorna ett närmiljöproblem. Ökar man avståndet mellan människor och bilar minskar också bullerproblemen. Redan vid ett avstånd på 100 meter från bullerkällan minskar bullernivån högst väsentligt.

Andra åtgärder för att minska bullrets negativa hälsopåverkan är att minska antalet bilar, sätta upp bullerdämpande skärmar, staket och buskridåer. Bilvägarna kan också dras genom tunnlar eller sänkas ner mellan vägvallar.

3. TRAFIKUNDERVISNINGEN

ETT HISTORISKT PERSPEKTIV

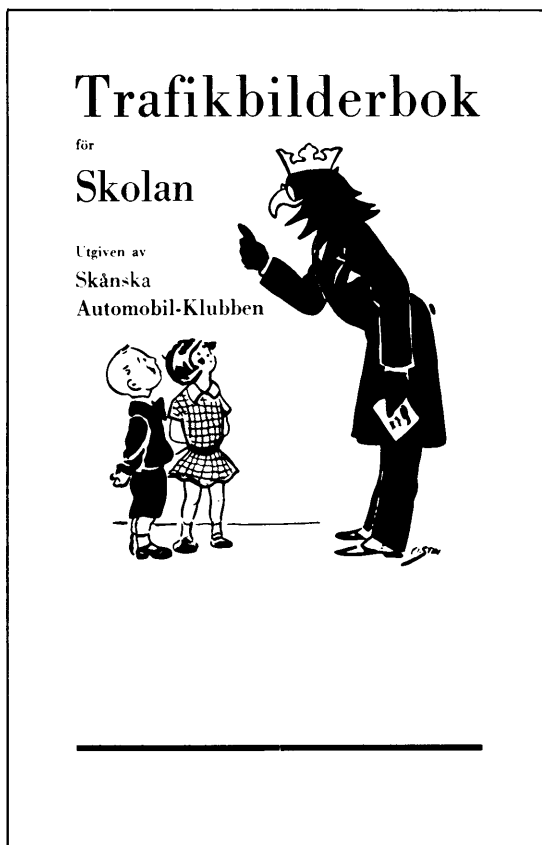
De problem som trafiken förorsakar barn och ungdom har samhället alltsedan bilismens genombrott försökt att komma tillrätta med genom trafikundervisning i skolan. Trafikundervisningen har utformats med den förutsättningen att det går att anpassa barnen till trafiken om de lär sig trafikreglerna och kan förmås att följa dem.

Trafikintressenter utanför skolan har ställt krav på att trafikundervisningen skulle förhindra barntrafikolyckorna. Detta har medfört stora problem för skolan. Efterhand som biltrafiken har ökat har olyckorna också ökat. Trots att samhället satsat stora ekonomiska och personella resurser för att stödja trafikundervisningen anses den inte ha gett tillräckligt resultat.

Det är mot denna bakgrund som några viktiga huvuddrag i de anvisningar och rekommendationer som utformats från 1920-talet fram till dags datum, diskuteras i detta avsnitt.

Inledningsvis ges en bakgrund till varför trafikundervisningen infördes i skolorna på 1920-talet. Vidare belyses huvudinriktningen av innehållet i denna undervisning och den ideologiska inriktningen i cirkulären och handböckerna fram till 1961. Huvudvikten läggs vid beskrivningen av handledningen från år 1961, eftersom den kom att bilda underlag för det intensiva trafiksäkerhetsarbetet i samband med högeromläggningen år 1967. Slutligen diskuteras trender under 1970-talet som ledde fram till läroplanen Lgr 80.

Avsikten med avsnittet är att skapa en större medvetenhet om trafikundervisningens roll i skola och samhälle och att ge vägledning om på vilka punkter den behöver förändras.



Tidens snabba utveckling av motortrafiken kräver fostran till goda trafikvanor bland barn (KAK 1920).

Barnen ett hinder för bilismens utveckling

Kungliga automobilklubben (KAK) tog på 1920-talet till sin uppgift att skapa en ny trafikultur i Sverige. För att öka bilarnas framkomlighet måste gatu- och vägnätet rustas upp. Lag och ordning måste införas på gator och vägar. Alla människor som tidigare gått, cyklat, kört och rört sig relativt fritt på gator och vägar delades upp i trafikantgrupper som fick sina speciella fält att röra sig i. Bilisterna skulle ha vägens mittfält, fotgängare och cyklister fördes ut mot ytterkanterna, speciella regler skapades för de olika trafikantgrupperna och överträdelser straffades som lagbrott.

Barnen var den grupp som hade svårast att acceptera den nya ordningen. De fortsatte att leka på gatan. De hoppade också upp på bilarna på samma sätt som de tidigare åkt på hästkärrorna. Barnen blev en trafikfara och måste bort från gatorna.

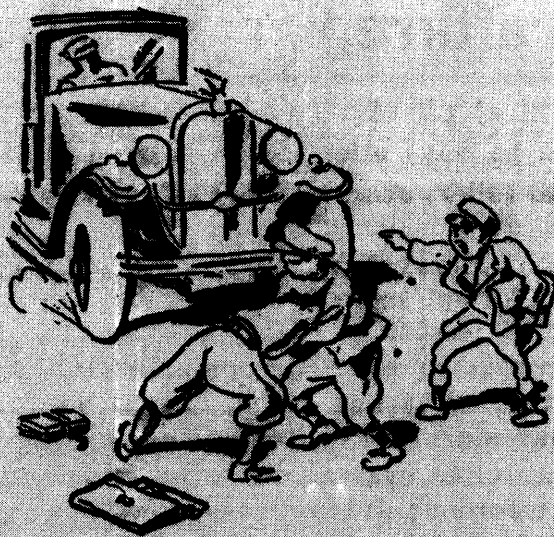
Detta var en anledning till att KAK efter stora ansträngningar lyckades få kommunikationsdepartementet att ge ut *Trafikregler för skolbarn*. Syftet med materialet var att lära barnen reglerna och få dem att lyda reglerna. Första regeln var: Lek ej på väg eller gata; de äro inga lekplatser. Reglerna var också till för att förebygga de ökande trafikolyckorna vilka började bli alltmer oroande för bilister och myndigheter. KAK utformade små trafikbilderböcker som skolöverstyrelsen sedan skickade ut till skolorna.

Ur Svensk Motortidning nr 5, 1924.

Trafikregler för skolbarn

1. Lek ej på väg eller gata; de äro inga lekplatser.
 2. Gå på väg- eller gångbanans **vänstra sida**.
 3. Gå (eller cykla) till **vänster** vid möte; till **höger**, då du kör om någon.
 4. Gå (eller cykla) **ej bredvid** utan **efter varandra**, då fordon möter eller kör om; du kan eljest lätt bli påkörd.
 5. Gå **icke** ut på körbanan utan att se dig för åt alla håll. Gå (eller cykla) **icke över**, då fordon närmar sig.
 6. Gå (eller cykla) **icke över** körbanan **strax bakom** ett fordon; från andra hållet kan det komma ett, som du icke kan se.
 7. Gå **rakt** över körbanan, **icke snett**. Spring **aldrig fram** och tillbaka.
 8. Häng **aldrig »bak»**; när du släpper ditt tag, kan ett fordon, som kommer efter, köra över dig.
-
9. Åk **aldrig mer än en** på varje cykel. Släpp **aldrig** styrstången.
 10. Stig **hellre av** cykeln, då fordon nalkas, än att du utsätter dig för faran att vingla till och bli påkörd.
 11. Ring i **god tid** vid möte och omkörning, väg- och gatukorsning. Giv tecken med handen åt det håll, dit du ämnar svänga.
 12. Tänd cykellyktan, när det **mörknar**.

Sven och Erik slåss på gatan,
tänka inte på,
att det finnes bilar,
vilka lömskt framkilar.
Därför går det också illa för dem
båda två.



Lek icke på gatan!

Ur Trafikbilderbok för skolan.
Skånska Automobilklubben 1924.

Antalet dödsolyckor per år i trafiken steg under åren 1918–1925 från 7 till 180. Under samma period ökade antalet bilar från 8 000 till 103 000.

(Handbok i trafikundervisning 1937)



**Kör ordentligt! Håll alltid i styret!
Ha lykta, då det är mörkt! Bryt
ej mot givna föreskrifter — det
kommer surt efter!**

Ur Trafikbilderbok för skolan.
Skånska Automobilklubben 1924.

Under 1930-talet, då flera nya motororganisationer bildades, gick ett antal organisationer med trafiksäkerhetsintressen samman i Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). Föreningen ville bli ”verka för ungdomens fostran till en högre trafikultur”. Med NTF:s bildande stärkte trafiksäkerhetsintressenterna sin ställning och kunde sätta kraft bakom det länge ställda kravet på obligatorisk trafikundervisning i skolan. Två år senare, år 1936, var denna undervisning ett faktum.

1936 – Trafikundervisningen blir obligatorisk

Den nya undervisningen formulerades i ett kungligt cirkulär. Trafik blev inget eget ämne på schemat utan trafikmomenten skulle integreras i andra ämnen. Målet för undervisningen skulle vara att lära eleverna trafikregler samt försiktighet i trafiken. Undervisningen skulle, om möjligt, stödjas av läromedel som förklarade trafikreglerna.

I samband med cirkuläret gav NTF i samarbete med skolöverstyrelsen (1937) ut en handbok i trafikundervisning för lärare där bl a fostran till laglydnad starkt betonades.

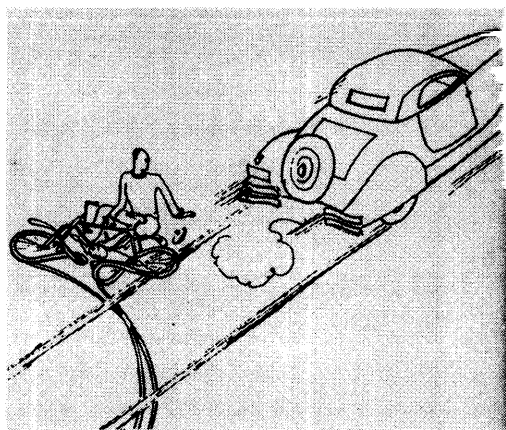
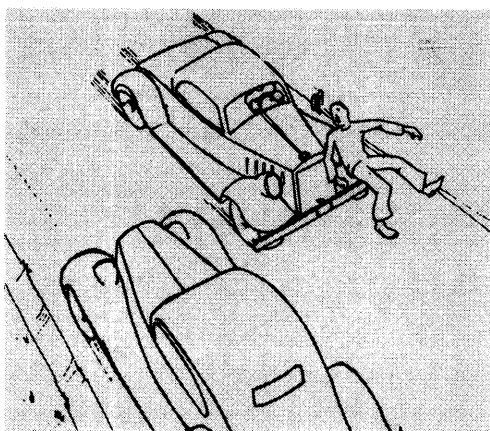
I småskolan var det, enligt handboken, tillräckligt att lära trafikregler och få praktiska anvisningar för gångtrafik.



Trafikundervisning på skolgården, 1940.

De äldre skolbarnen skulle lära cykelreglerna. Cykelövningar skulle främst ske på skolgården men kunde också ske på gator och vägar.

Reglerna förtydligades med varnande bilder.



Handbokens inställning till gångtrafikanterna framgår av texten som inleder detta kapitel.

I en del städer och större samhällen har utbildat sig den seden, eller kanske snarare oseden, att personer, särskilt ungdomar, ofta promenera i körbanan arm i arm utan hänsyn till trafiken. Detta är att visa brist på hänsyn för andra vägfarande, som ha berättigade anspråk att komma fram på körbanan utan onödiga dröjsmål. (s 15)



Damer promenera i körbanan och hindra trafiken.

Bilistens situation belyses på följande sätt:

Det är inte säkert att det är en vårdslös bilist, det kan vara en försiktig bilförare som på grund av olyckliga omständigheter råkat köra på den gående. Därför skall man alltid gå så att man kan hoppa ner i diket om det behövs. (s 16)

Antalet dödsolyckor i trafiken steg under åren 1935–39 från 331 till 547. Under samma period ökade motorfordonens antal från 164 000–245 000!

(SOU 1948:20)



**Barnen kunde under andra världskriget leka på gatorna igen.
(Stockholms stadsmuseum)**

1949 – Första kursplanen i trafik

Under andra världskriget var i stort sett all privatbilism förbjuden (1940–1945). När biltrafiken minskade, minskade trafikolyckorna.

Efter andra världskriget ökade bilismen snabbt och därmed också trafikolyckorna. Trafiksäkerheten och trafikundervisningen aktualiserades på nytt. Mellan åren 1945 och 1948 arbetade en statlig utredning (SOU 1948:20) med förslag till åtgärder för höjande av trafiksäkerheten. Utredningen gav utförliga förslag för trafikundervisning och dessa delgavs skolorna genom ett cirkulär som Kungliga skolöverstyrelsen gav ut år 1949.

Enligt cirkuläret borde trafikundervisningen tas upp i olika ämnen. Den skulle dessutom ges speciell undervisningstid: tre lektionstimmar i



Trafiklektion i gymnastiksalen: Svenska folkskolans ledning i ord och bild (1942).

gymnastik per termin i alla årskurser och två halva idrottsdagar per läsår. En viss del av undervisningen borde, om möjligt, samordnas med ortens polismyndighet. Cirkuläret innehöll också en kursplan. Denna följde i stort handboken från år 1937.

Mellan 1950 och 1960 ökade bilmängden från omkring 350 000 till 1 350 000. Under samma period steg enligt den officiella statistiken antalet dödade från 650 till 1 000 per år och antalet skadade från 9 000 till 25 000. (Bilförarutredningen SOU 1965:42)

1961 års handledning

Redan år 1953 gavs en ny handledning för trafikundervisningen ut. Vi har valt att inte närmare gå in på den. Anledningen är att alla åtgärder som beskrivits i den återkommer i mer utvecklad form i nästa handbok år 1961. Mellan de båda handledningarna ligger en undervisningsplan från år 1955 som vi av liknande skäl inte heller tar upp.

Innehållet i trafikundervisningen var även i 1961 års handledning huvudsakligen trafikreglerna.

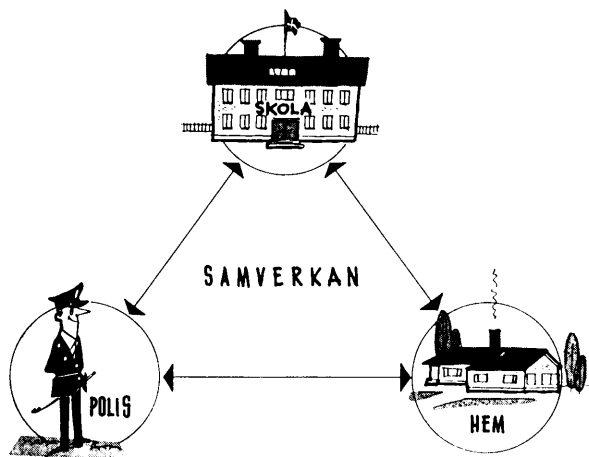
En förutsättning för att eleverna skall få en positiv inställning till trafiken med dess regler är, att de bibringas förståelse för dess betydelse i ett modernt samhälle och för trafikreglernas uppgift att skydda trafikanterna.

Lärarna hade som tidigare huvudansvaret. Men lärarna behövde stöd. Handledningen föreslog att särskild trafiklärare skulle utses på varje skola.

Samverkan med hemmen

År 1937 och 1953 uppmanades skolan att knyta kontakt med hemmen. År 1961 beskrivs en samverkan med hem och organisationer som nödvändig.

Om vi skall kunna inom överskådlig tid komma till rätta med trafikolyckorna, som för närvarande utgör ett av våra svåraste samhällsproblem, är samverkan nödvändig, och därvid framstår som självklara parter på det lokala planet följande organisationer: skolan, hemmen, polisen, trafiksäkerhetskommittéerna och föräldraföreningarna. (s 9)

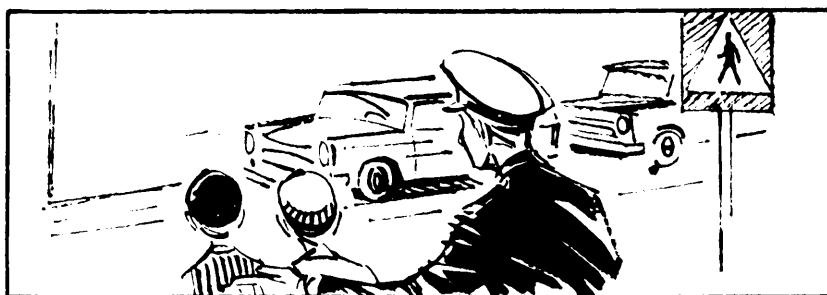


Nyckeln till en effektiv trafikundervisning.

Handledningen gav många detaljerade exempel på hur föräldrasamverkan kunde ske. Föräldrarna uppmanades också ta egna initiativ för barnens säkerhet, gärna i samarbete med representanter för den lokala trafiksäkerhetskommittén, för kommunen, motororganisationer eller andra intresserade.

Polisens medverkan

Polisen skulle i första hand medverka i de praktiska övningarna ute i trafiken, men även ta upp specialstoff. För de äldre eleverna "torde ett lämpligt urval bilder från trafikolyckor" kunna fungera som varnande exempel.



Kontrollerande åtgärder

Kontrollåtgärderna av brott mot trafikregler trappades upp i förhållande till tidigare handledningar. Polisens rapport om elevers trafikförsummelser föreslogs nu inte bara gå till skolan och påverka ordnings- och uppförandebetyget utan också till barnavårdsnämnden. Ett annat kännbart hot, främst för de äldre eleverna, beskrevs så här:

Eleverna bör få klart för sig, att rapporter registreras av polisen, som alltid kontaktas av vederbörande myndigheter, då det är fråga om en

körkortsansökan för motorcykel eller bil. Den som upprepade gånger antecknats för ett vårdslöst uppträdande i trafiken, riskerar att få sin ansökan avslagen, trots att han uppnått lagstadgad ålder.

Handledningen gav också flera exempel på hur eleverna kunde kontrollera varandra. Trafikvakter föreslogs stå vid infarten till skolgården och skriva upp "regelbrytarna". Den tidens skolpatruller hade en dubbeluppgift. De skulle både kontrollera och skydda sina kamrater.

För kontroll av elevernas kunskap gav handledningen utförliga beskrivningar på utformning av trafikprov och trafiktävlingar. Tävlingarna var organiserade med länsfinaler och en riksfinal.



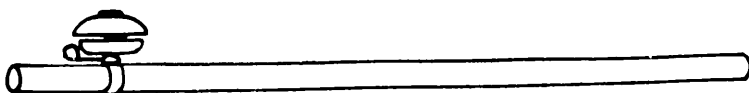
Läromedel

I de tidigare handböckerna hade läromedlen en framskjuten plats. År 1961 blev läromedlen ett villkor för att lärarna skulle klara undervisningen.

Ett absolut villkor för en fullgod trafikundervisning är tillgång på nödvändiga pedagogiska hjälpmedel. Programmen i föreliggande handbok hänvisar ofta till olika böcker, foldrar, bildband m m, varför ett rätt utnyttjande av den nära nog förutsätter, att ifrågavarande materiel finns tillgänglig i skolan.

I en förteckning över undervisningsmaterial angavs ett 80-tal titlar. Lärarna kunde dessutom välja mellan ett 20-tal filmer. En litteraturlista för lärarbiblioteket upptog ett 20-tal titlar.

En del läromedel föreslogs skolan producera själv, t ex vägkorsning på skolgården samt "låtsascyklar" för de mindre eleverna.



"Låtsascykel"

Trafik utvecklades under 1950-talet till ett gigantiskt läromedelsämne. Denna utveckling stärktes ytterligare genom den nya handledningen.

Trafikprogram

De flesta sidorna i handledningen användes för att detaljerat beskriva 18 program, ett för varje termin. För eleverna i årskurserna 1–6 togs i huvudsak reglerna för gång- och cykeltrafik upp.

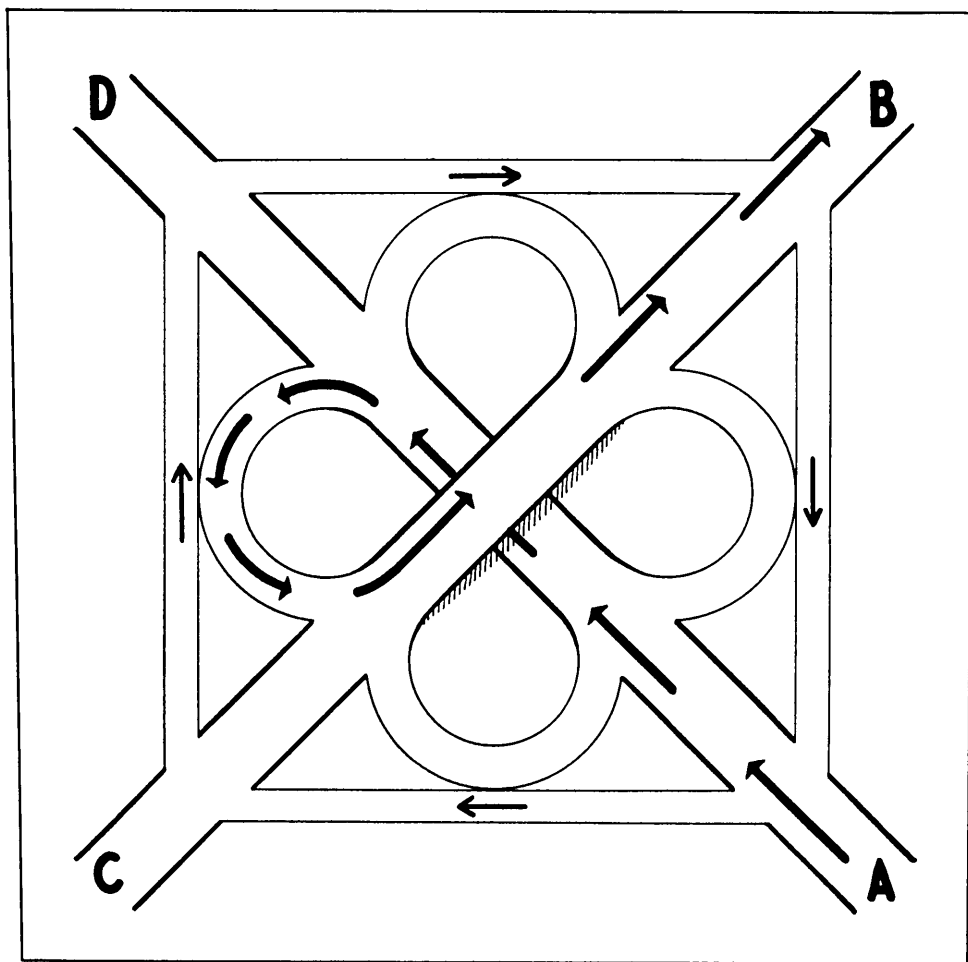
Det rätta sättet att uppträda i trafiken skulle bli en vana. Reglerna togs först upp i klassrummet, därefter övades de på skolgården. Och för de äldre eleverna också ute i trafiken. Läromedlen var anpassade till det arbetssättet. Programmen för eleverna i årskurserna 7–9 tog dessutom upp trafikolyckor och trafikplanering. Eleverna föreslogs att utnyttja dödstoppen för att beräkna medeltal, procentsatser och göra stapeldiagram. Syftet var bl a att visa för eleverna att deras eget beteende var en av de viktigaste orsakerna till trafikolyckorna.

Det är knappast ägnat att förvåna, att även antalet trafikolyckor stigit. Dock har det inte skett i samma snabba takt som antalet motorfordon

tillväxt, vilket förvisso är mycket glädjande. Måhända bör det tillskrivas de senaste årens intensifierade trafikpropaganda och trafikundervisning. (s 169, 171)

Avsnittet om samhällsplanering speglar den tidens framtidsutsikter. Man tänkte sig inte bara fler bilar utan bilarna skulle också bli större och snabbare.

Olika tekniska lösningar, som kunde öka bilarnas framkomlighet, togs upp. Lösningar som beskrevs var bla breddning av gator och vägar, rondeller, tunnlar och broar. Gator i Stockholm jämfördes med gator i Paris, Berlin och London och lärarna kunde konstatera att Sverige låg långt efter i utvecklingen.



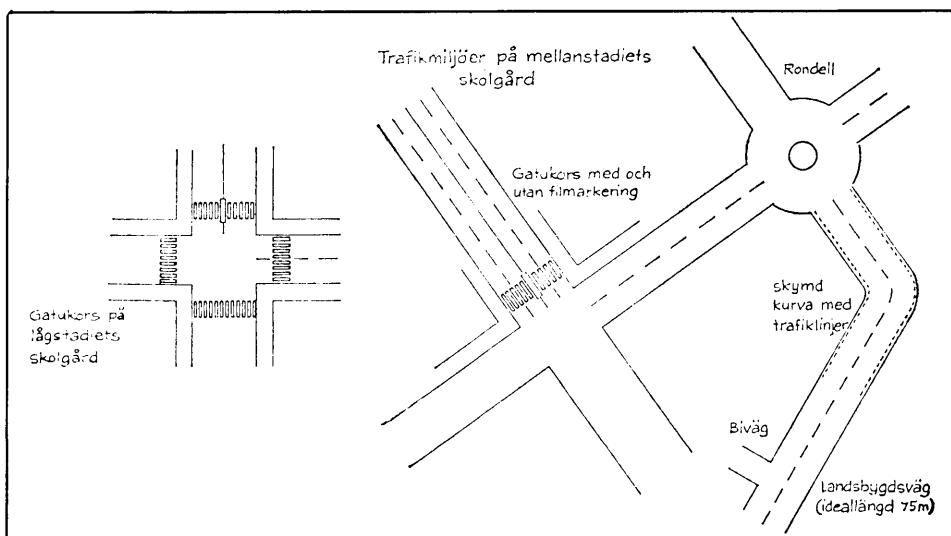
Planfri vägförskning enligt "klöverbladssystemet".

Högertrafikomläggning

Handledningen år 1961 kom att styra trafikundervisningen under hela 1960-talet. Läroplanerna år 1962 och 1969 upprepade i huvudsak vad som hade tagits upp i den. Handledningen låg till grund för skolans arbete med högertrafikomläggningen, som genomfördes den 3 september 1967.

De flesta åtgärder som handledningen föreslog, kunde genomföras med hjälp av stora ekonomiska och personella resurser och med ett intresse för trafikundervisning, som skolan varken förr eller senare har upplevt.

Högertrafikkommissionen (HTK) samordnade insatserna och gick ut till skolorna med ett program för trafikundervisning, som skulle följas till punkt och pricka. Vad barnen fick lära sig var mest trafikregler och vägmärken för vänstertrafik. Tanken var att skolan skulle träna ett bra beteende i vänstertrafik, som senare också skulle ge ett bra högertrafikbeteende. De praktiska övningarna skulle som tidigare i första hand ske på skolgården.



Principskisser över skolans trafikgård ur högertrafikkommissionens material.

Högertrafikomläggningen berörde hela det svenska folket och måste med nödvändighet engagera alla. Så här skrev tex Lärartidningen år 1965: "Med förenade krafter skall vi bygga en säkrare grund för högertrafiken. Alla kan hjälpa till. Börja nu!" Den 3:e september beskrevs också som en ödesdag. Gjorde inte alla rätt samtidigt skulle den stora katastrofen vara ett faktum. Men Sverige kunde efter H-dagen andas ut. Bilisterna körde mycket försiktigt och antalet olyckor minskade.

Trafikundervisningen efter högertrafikomläggningen

Det lyckosamma arbetet med högertrafikomläggningen påverkade det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. För skolans del innebar det att man fortsatte att öva trafikregler och vägmärken. Hos många trafiksäkerhetsarbetare utanför skolan stärkte högertrafikkampanjen uppfattningen att man med hjälp av trafikövningar i klassrum och på skolgård kunde förbättra barns trafikbeteende.

Den massiva informationsdriven under tiden fram till dagen H med fyrfärgsbroschyrer, annonsfilmer, dekaleringar m m betydde också att ett helt nytt sätt att informera om trafiksäkerhet skapades.



Mjölkförpackningarna försågs med högertrafikinformation.



Foto: Trafiksäkerhetsverket

I informationen till barnen tog man Kalle Anka till hjälp.

De små dubbelvikta bladen från trafiksäkerhetsorganisationerna ersattes med flerfärgade jättelika affischer, filmer och flersidiga färgrika broschyrer, som framställdes av yrkeskunnigt reklamfolk. Efter hand som reklamen utvecklades blev budskapet både i bild och text allt svårare att förstå.

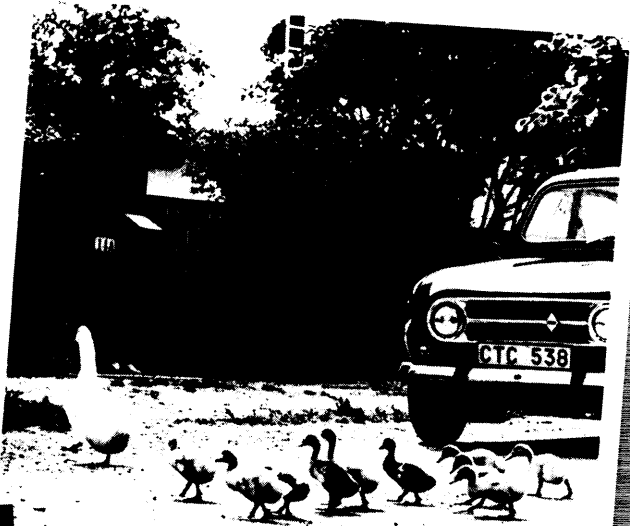
Olika kampanjer avlöste varandra under hela 1970-talet. Många gällde barn och ungdom och erbjöds till skolan.

Nedgången av trafikolyckor efter högertrafikomläggningen var av kortvarig karaktär. Snart var olyckorna på samma nivå som 1964–1965.

stens van. gaste synv a.



Manga olyckor hade undvikits, om vi insett
att barn är barn också i trafiken. ♥



Barn ser sämre än vuxna. ♥

Barn gör inte som du säger,
utan som du gör.

TRYGGHANS Trafiksäkerhetsverket



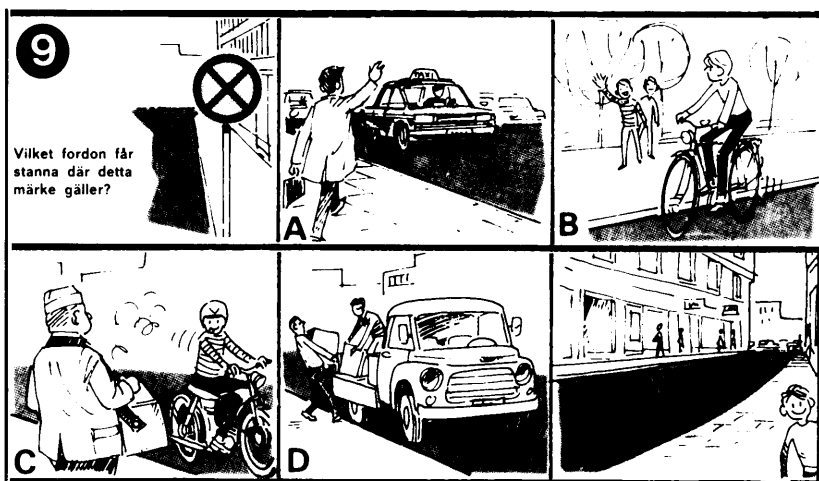
Foto: Trafiksäkerhetsverket

Under 1960-talet omkom över 12 000 människor i trafiken och en halv miljon skadades varav 15 000 – 20 000 blev invalider. Under samma period ökade motorfordonen från 1,4 till 2,4 miljoner.

(Gunnarsson O, Korner J, 1975)

Trafikundervisningen under 1970-talet

Efter högertrafikomläggningen tog staten ett direkt ansvar för trafiksäkerhetsarbetet genom det år 1968 nyrättade trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket genomförde tre riksrepresentativa utvärderingar av trafikundervisningen på mellan- och högstadiet (enkätundersökningen 1969, 1972, 1976).



Elevernas kunskaper testades genom att de fick fylla i ett formulär där de kryssade för rätt svar för varje fråga.

Elevernas regelefterlevnad mättes med frågor där de fick skatta sina kamraters beteende i förhållande till olika trafikregler. Även lärarna fick fylla i ett formulär och bli ange sin inställning till trafikundervisningen.

Det visade sig att kunskapsnivån hos eleverna hade minskat från 1969 till 1976. De bröt dessutom mot trafikreglerna, särskilt mot reglerna att inte åka två på en cykel, att inte köra moped före 15 år och mot att man måste ha belysning på cykel när det är mörkt. Resultaten väckte stor uppmärksamhet i massmedia och togs också upp i riksdagen.

Mer än hälften av lärarna ansåg att kunskaperna skulle förbättras genom att trafikundervisningen utökades. Samtidigt uppgav de att det var svårt att hinna med detta på grund av utrymmeskraven från andra ämnen. Lärarna ansåg sig behöva mer fortbildning och utbildning i ämnet.

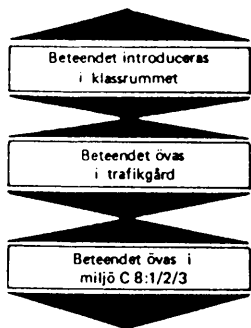
Situationen beskrevs som allvarlig och lösningen på problemet antogs ligga i en mer systematiserad och mer kontrollerad beteendeträ-

ning av varje enskild elev. Dessa tankar skall ses i förhållande till den undervisningsteknologiska trend som vid den här tiden fanns i den pedagogiska diskussionen. Fortbildningsmaterialet *Att lära trafik 1 och 2* (1972) och supplementet till Lgr 69, kallat *Lgr II Trafikundervisning i grundskolan* (1974), bygger på dessa idéer.

1972 års fortbildningsmaterial i trafik

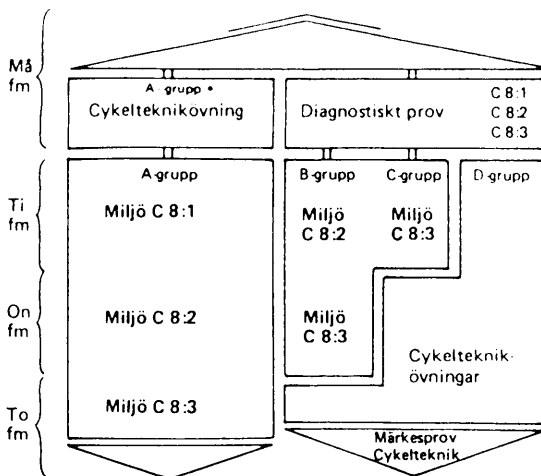
Materialet rekommenderade en trafikundervisning anpassad efter varje elevs behov, intressen och förutsättningar. Eleverna skulle träna observerbara, korrekta beteenden i den miljö som de dagligen vistades i. Varje beteende skulle inordnas i en stegrad lärogång så att en optimal inlärningseffekt kunde uppnås. Den stegrade lärogången beskrevs som en trappa. Varje trappsteg hade en kodhänvisning till ett kort med träningsprogram.

Arbetsgång för beteendeträning i respektive miljö.



Översiktlig skiss för arbetsgången vid undervisningstillfälle.

Veckoplan för klasserna 4A, 4B och 4C



Stor vikt lades vid att kontrollera och korrigera elevens felbeteenden.

Eleven får under inga omständigheter veta om att hans trafikantbeteenden mäts. Det är endast om eleven är omedveten om detta som han visar vad han lärt in.

Övningarna avslutades med ett prov som skulle registreras i ett protokoll.

Läroplanssupplementet i trafik 1974

I trafiksupplementet (1974) systematiserades gång- och cykeltrafikant-beteenden. För gångtrafikanterna behandlades 35 olika beteenden och för cyklisterna 238. Dessa beteenden ställdes tillsammans med motive-ringar och kommentarer upp i tabeller som upptog så gott som hela supplementet. Läraren skulle utifrån den enskilde elevens behov och trafikerfarenheter välja ut lämpliga delar till en stegrad inlärningsgång genom hela låg- och mellanstadiet.

Fortbildningsmaterialet och supplementet visar att det i intentionerna för trafikundervisningen skett en förskjutning från regelinläring i klassrummet till beteendeträning ute i verklig trafikmiljö.

Med utgångspunkt från dessa material utformade många skolor så kallade lokala läromedel, dvs lärare och andra trafikintresserade doku-menterade närmiljöerna med hjälp av skisser och foton.

Den långtgående uppdelningen i delbeteende, den hårt strukturerade arbetsgången och den noggranna registreringen gjorde emellertid att de tänkta programmen blev alltför tidsödande och komplicerade för skolan.

Under 1970-talet omkom 944 barn under 15 år i trafi-ken, samtidigt som minst 50 000 skadades mer eller mindre svårt. Under samma period ökade antalet bilar från 2,4 miljoner till 3 miljoner.

Källa: Statistiska Centralbyrån, SCB

Regelinläring och beteendeträning räcker inte

Fram till och med högertrafikomläggningen fanns det knappast någon som ifrågasatte bilismens tillväxt. Samhället satsade stora resurser på vägar och gator för att öka bilarnas framkomlighet. Många stora vägbyggnadsplaner utformades för tätorterna. Även om trafikolyckorna upprörde människorna diskuterade man inte i någon större utsträckning begränsningar av bilismen eller förändringar i trafikmiljön för att förbättra trafiksäkerheten.

Det fanns också från 1920-talet och fram till denna tid en allmänt utbredd uppfattning om att barn och ungdom skulle klara sig i trafiken om de lärde sig trafikreglerna och kunde förmås att följa dem. Detta bidrog till att skolan kom att behålla de inlärningsmetoder och det innehåll i trafikundervisningen, som införts när trafiken mest bestod av hästfordon och ett fåtal bilar, som körde med låg hastighet.

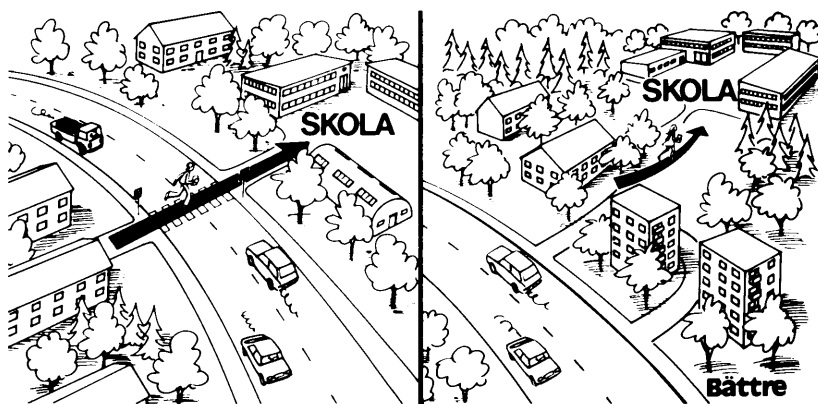
Från början var skolans uppgift att lära eleverna 12 trafikregler. I slutet av 1960 fanns det upp till 40 trafikregler i vissa trafikläromedel för första årskursen. På 1930-talet var det vanligt att barnen fick cyklar när de hade gått ut folkskolan. I slutet av 1960-talet hade nästan alla barn cyklar när de började skolan. Cykeln byttes för många ut mot en moped under de två sista åren i den nioåriga skolan.

Så länge de flesta eleverna gick till fots till skolan och när de flesta kände varandra och laglydnaden ansågs viktig gick det att i skolan både utöva kontroll och utmäta påföljder för förseelser. I 1960 års samhälle var situationen en helt annan. Den sociala kontrollen hade så gott som helt upphört att fungera.

I takt med trafikens utveckling har kraven på skolan ökat oerhört. Förslaget till åtgärder har gällt mer och effektivare trafikundervisning. Trots att alla tillgängliga resurser lärarfortbildning, läromedel, kampanjmaterial, polis, föräldrar och övriga trafiksäkerhetsintressenter sattes in blev resultatet inte det önskade och förväntade. När biltrafiken ökade, ökade också olyckorna. Inte ens de enorma personella och ekonomiska resurser som sattes in i samband med omläggningen till högertrafik gav annat än ett mycket kortvarigt resultat.

Förändra trafikmiljön

Samhällsplanerare och trafikforskare arbetade redan på 1960-talet med att klargöra vilka trafikmiljöer som var farliga. Den så kallade SCAFT-gruppen (Stadsbyggnad Chalmers, Arbetsgruppen för forskning om trafiksäkerhet) påvisade genom sin forskning bla sambandet mellan trafikmiljöns utformning och trafikolycksfallen bland barn. Gruppen ansåg att man avsevärt kunde minska dessa olycksfall genom en förutseende planering av nya bostadsområden och sanering av äldre bebyggelse. Vidare menade man att planerarna på ett helt annat sätt än tidigare måste tänka igenom var det ur trafiksynpunkt var lämpligast att placera t ex barnstugor, skolor och lekplatser. Cykel- och gångtrafik måste dessutom skiljas från biltrafiken.



1 LOKALISERA



2 SEPARERA



3 DIFFERENTIERA

Ur NTF:s diabildserie "Vi måste få det säkrare"

SCAFT-gruppens utgångspunkt var inte att biltrafiken skulle begränsas. Dess åtgärder riktades mot att ge fotgängare och cyklister egna utrymmen fria från konfrontationer med bilarna och att samtidigt förbättra bilarnas framkomlighet och rörlighet.

Forskning om barn och trafik

Vid denna tid kom också nya forskningsrön om barn och trafik fram. Det var främst genom professorn vid Barnpsykologiska institutionen i Stockholm, Stina Sandels. Resultaten av hennes undersökningar kan kort beskrivas så här:

Barn handlar i trafiken utifrån helt andra förutsättningar än vuxna beroende på ålder och utveckling. Inget barn kan gå utöver sin egen mognad och ingen vuxen kan driva fram mognad hos ett barn. Barn är själva aldrig skyldiga till de trafikolyckor de är inblandade i. När olyckan händer beror det på att vi vuxna saknar förmåga att sätta oss in i barnets situation och att vi inte har skapat förutsättningar för att olyckan inte hade behövt inträffa.

Stadens trafiknät

Det var först på 1970-talet som bilismens mörka sidor, trafikolyckor, miljöförstöring och förbrukning av ändligena resurser mm sågs i ett sammanhang och på allvar uppmärksammades. Det var också då man på allvar insåg att barnen tillhörde de särskilt utsatta grupperna.

I och med att allt fler familjer skaffade bil ökade också problemen i de redan byggda bostadsområdena. Samtidigt som biltrafiken ökade,

försämrades förflyttningsmöjligheterna för dem som inte hade bil.

Planeringsintresset kom därmed att inriktas mot ombyggnad och sanering av redan byggda tätortsmiljöer.

Det var mot denna bakgrund som Planverket, Trafiksäkerhetsverket och Vägverket startade ett utredningsarbete under namnet Stadens trafiknät. Inom projektet har man undersökt hur man på bästa sätt kan tillgodose olika trafikantgrupperns krav och behov.

Resultatet av undersökningarna har beskrivits i fem rapporter: Cykeln, Bussen, Trafik vid bostaden, Fotgängaren och Bilen som utgjorde underlag för de allmänna råd för planering av stadens trafiknät – TRÅD – som därefter utarbetades.

Avvägningen mellan olika intressen och önskemål om framkomlighet, åtkomlighet, säkerhet, störningsfrihet, skönhet och trevnad underlättas om man utgår från tre principer om lokalisering, grannskap, trafikåtlighet.



Utredningsprojektet Stadens trafiknät.

Principerna i TRÅD innebär att man undersöker och beskriver trafikmiljön från olika utgångspunkter för att styra förhållandet mellan bostäder, arbetsplatser, service, fritidsområden och biltrafik så att mindre områden, så kallade grannskap, bildas. All onödig biltrafik på gatorna inom grannskapen ska ledas ut i huvudnätet mellan grannskapen. Inom grannskapet ska biltrafiken och de oskyddade trafikanterna skiljas åt så mycket som möjligt. Om det visar sig att detta är omöjligt måste man undersöka var störningar och konflikter uppstår och vidta åtgärder för att skapa en bra trafikmiljö.

Barns säkerhet i trafiken

Med tiden har det vuxit fram en klar intresse motsättning mellan barn och bilar. Barn och bilar konkurrerar om miljöanspråk, trafiksäkerhet och rörelsefrihet. (Barns trafiksäkerhet Dsk 1979:6 s 133)

För att utreda och förbättra barns- och ungdomars säkerhet i trafiken tillsatte kommunikationsdepartementet år 1975 en särskild arbetsgrupp inom Trafiksäkerhetsutredningen. Gruppens arbete resulterade i två betänkanden *Barns trafiksäkerhet* (Dsk 1979:6) och *Säkrare mopedtrafik* (Dsk 1979:3). Man slår här fast att biltrafiken är orsaken till barnens trafiksäkerhetsproblem.

I Barns trafiksäkerhet under avsnittet "överväganden och förslag om trafikundervisningen" tog man i en historisk återblick fasta på cirkuläret från år 1936 och konstaterade "att trafikundervisningen inte har undergått några avgörande förändringar sedan dess". En förklaring som nämns i betänkandet är att undervisningen inte har utgått från barns erfarenhet utan från de efterhand alltmer komplicerade trafikregelsystem som beskrivs i lagar och förordningar.

Barns upplevelser av trafikmiljön har inte uppmärksamats tillräckligt i skolan. En av orsakerna till detta har kanske tydligaste uttryckts av Stina Sandels i Skandiarapporten III (1977) när hon tog upp fordonsförarnas beteenden:

Väsentligast var den felinställningen att gator och vägar är till för motorister. Oskyddade trafikanter får rädda sig bäst de kan.

Trafikundervisningens korta historia visar att denna "felinställning" också har präglat skolans undervisning och lett till att trafikproblemen har fokuserats till barnen och att skydligheterna lagts på dem. I det tidigare citerade betänkandet uttrycktes detta förhållande så här:

Trafikundervisningen utgår från att barnens trafiksäkerhetsproblem beror på dem själva och deras outvecklade förmåga att klara trafikens krav. Detta är enligt betänkandet en föråldrad inställning.

Den konflikt mellan barn och bilar som man tidigare sett som ett anpassningsproblem från barnens sida uppfattas numera som ett problem där lösningarna måste ske även på barnens villkor.

Med den här nya inställningen till barn och trafik lade betänkandet upp riktlinjerna för skolans undervisning och ställde upp följande mål:

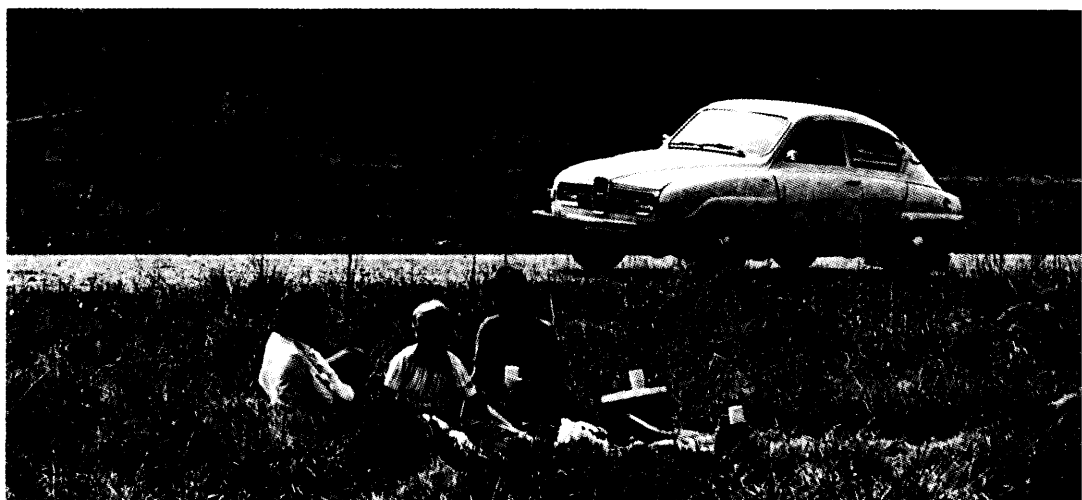
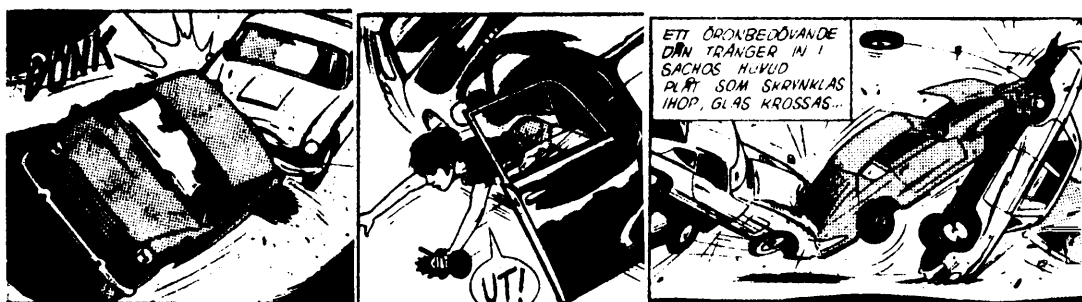
Trafikundervisningen bör syfta till

- att utveckla barnens insikt om de trafiksäkerhetsproblem som biltrafiken skapar.*
- att utveckla barnens medvetenhet om vilken roll deras eget beteende spelar för deras säkerhet.*
- att utveckla barnens vilja och ansvar för att själva aktivt ta itu med sina trafiksäkerhetsproblem.*

1982-04-07 anslöt sig riksdagen till denna inriktning för den fortsatta undervisningen och utbildningen.

4. TRAFIKEN EN KULTURFRÅGA

Trafiken och trafikmiljön är en viktig barnkulturfråga. Bilen griper idag in i snart sagt alla delar av barns liv och i miljön där de lever. Många barn ser sina föräldrar försvinna i bil på morgonen och återkomma på kvällen. Pojkar leker med bilar och får beröm när de kan räkna upp många bilmärken.



I TV och i serierna kan barnen se biljakter och i tidningarnas annonser kan de identifiera sig med barn som kopplar av i gräset intill nya bilmodeller. Barn hör hur de vuxna bekymrar sig för bilen och gläds åt bilen.

Dagens trafikultur är för barn fylld av motsägelsefulla budskap. De får lära sig att vara försiktiga och vänliga i trafiken men ser hur vårdslöst vuxna far fram längs gator och vägar. Barn som har lärt sig stanna vid röd gubbe blir ständigt passerade av vuxna som har bråttom. Bilarna stannar inte heller som de ska vid övergångsställen.



Foto: Trafiksäkerhetsverket

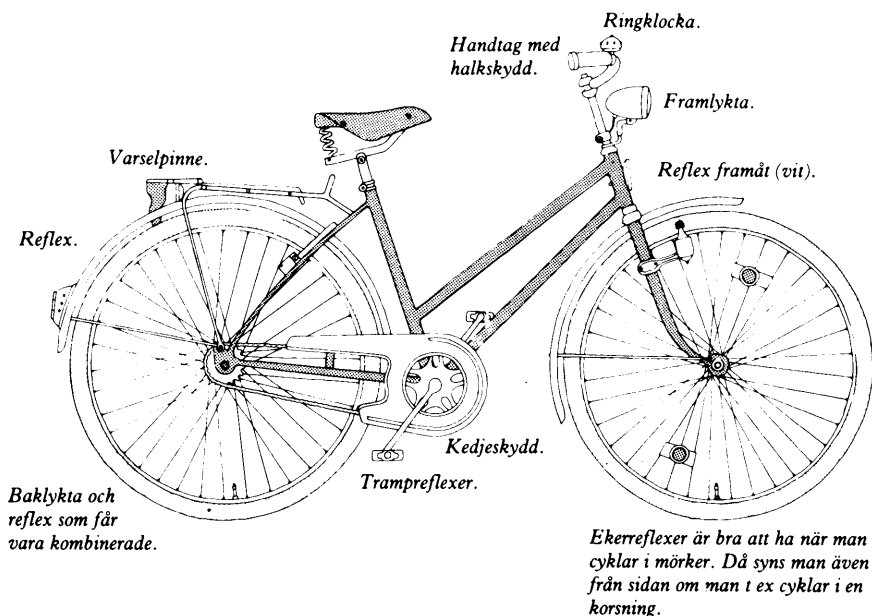
Som bilpassagerare upplever barnen höga hastigheter och kan se världen passera förbi genom bilrutan. Barn är också fotgängare och cyklister som vistas i trafiken varje dag. I förskolan och i Barnens trafikklubb får de bekanta sig med Herr Gårman och lära sig hur de ska bete sig som gängtrafikanter.



Samtidigt som barn kan känna att det är skönt att åka bil till skolan upplever de som oskyddade trafikanter en stark rädsla för bilar.
Foto: Örjan Kristensson.

Skolbarnen får se bilder på hur trafiksäkra cyklar ska se ut och uppmanas att cykla lugnt och vara uppmärksamma i trafiken. Samtidigt blir de överösta med cykelannonser där cyklarna ser ut som motorcyklar med höga farliga styren, backspeglar, handbromsar etc. Bilderna är utformade så att de associerar till att åka fort och tuftt.

Så här ska en riktig cykel vara utrustad.



Det här är för närvarande den lämpligaste cykeltypen både för pojkar och flickor. Den har lågt styre, vanlig sadel och inget horisontellt ramrör.

Cyklar med höga styren och långa sadlar tycker barn är tuffa och roliga. Tyvärr är de också farliga, och därför bör barn inte få åka på sådana cyklar. Genom den långa sadeln och det höga styret är det lätt att skjuta tillbaka tyngdpunkten över bakhjulet och stegra cykeln. Överstegras cykeln kan barnet slå handlöst baklänges i asfalten med cykeln över sig. Undvik alltså att ge ditt barn en hög cykel med högt styre och lång sadel. Eftersom dessa cyklar saknar pakethållare tvingas barnen ha väskan på styret, vilket också kan vålla olyckor. (Konsumentverket.)

Foto: Lars Edgren



Barn påverkas av sin miljö

Barn är mer utsatta än vuxna för bilismens negativa sidor, både fysiskt, psykiskt och socialt. Bilfria områden ger barn större möjligheter att leka och utforska sin miljö. Barn i hårt trafikerade områden tvingas avstå från många av sina utomhuselekar. Dessa barn är också mer hotade än andra barn av bilarna och uppmanas oftare att akta sig i trafiken.

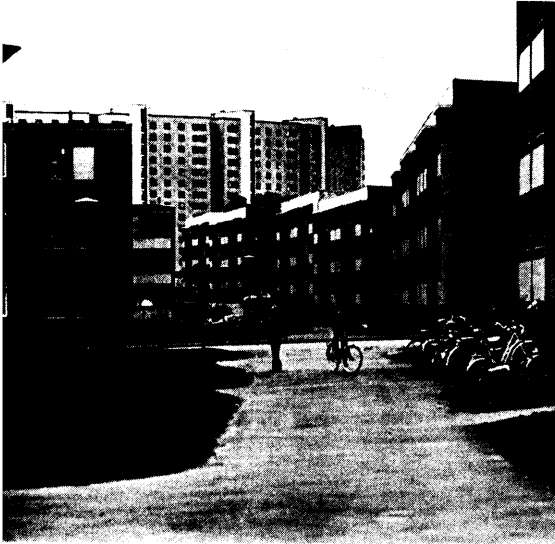


Foto: Ann Christine Eek/Mira



Foto: Sven Oredson/Bildhuset



Foto:
Sune Walfridsson

Trafikproblemen på landsbygden är annorlunda än i tätorten men det betyder inte alltid att farorna i trafiken är mindre där.

Det är olika för flickor och pojkar

**Knattcrossens yngste
är bara fyra år gammal**



o: UNT Bild

Ur PK-bankens sommar-
broschyr 1982.

Barn under 12 år ska helst inte släppas ut ensamma på cykel i trafiken. Först i 12-årsåldern är de något så när trafikmogna, om de också behärskar cykeln.



Pojkar och flickor uppfostras olika. Pojkar förväntas vara starka, modiga och dumdriftiga. Det är pojkar som köar för att få vara med och köra motocross, speedway, go-cart och cykeltrial i fritidsverksamheten för yngre barn. Flickorna uppmuntras i stället att vara försiktiga. Man kan därför förutsätta att flickor upplever trafikmiljön på ett annat sätt än pojkar.

Utgå från barns erfarenhet

Trafikundervisningen ska, som allt annat arbete i skolan, utgå från barns erfarenheter. Barn har lång erfarenhet av trafik när de börjar skolan och deras upplevelser av trafikulturen är full av motstridiga budskap.

Hur man ska arbeta med dessa erfarenheter i skolan hänger nära samman med målen för undervisningen. Och här skiljer sig trafik på en viktig punkt från andra ämnen i skolan. Undervisningen i trafik ska skydda barnen från fysiska, psykiska och sociala skador i trafikmiljön. Eleverna måste oavsett hur deras trafikmiljö ser ut lära sig att klara av den akuta trafiksituationen. Skolans trafiksäkerhetsarbete handlar också om att ge eleverna kunskaper så att de på lång sikt kan och vill förbättra trafikmiljön.

Trafikundervisningen måste upplevas som meningsfull. Eleverna ska uppleva att det de lär sig i skolan är direkt användbart i den konkreta trafiksituationen. Trafikproblemen måste därför studeras i barngruppens egen trafikmiljö.

Barnen vet mycket om trafiken

Barnen har när de kommer till skolan en del av de färdigheter som krävs för att klara trafikproblemen. Vuxna har under hela deras uppväxt sagt att de ska akta sig för bilar, vara försiktiga, titta åt båda hållen och tänka sig för innan de går över gatan. Barnen har också en bild av den egna trafikmiljön. De vet var de ska akta sig extra noga, var det kan komma lastbilar, var övergångsställen finns etc. Barns rädsla för bilarna och deras vilja att överleva tvingar dem till en realistisk hållning till trafiken. Men man bör också väga detta mot att vuxnas oansvariga beteende i trafiken och massmedias "action-inställning" till bilar, cyklar och mopeder kan ge dem en rad felaktiga föreställningar om sin egen förmåga i trafiken. Det ligger en farlig skillnad i att se gatan/vägen som ett utrymme för person- och godstransport och att se den som en möjlig tävlingsbana.

Det är dessa erfarenheter och färdigheter som skolans trafikundervisning måste utgå ifrån. Barnen lär sig bäst om de lyckas förbinda sin egen praktik med en teoretisk förståelse i ett aktivt skapande arbete.

Ett sådant arbete i skolan bör leda till att eleverna får en mer nyanserad föreställning om trafikmiljön och blir bättre rustade att klara sig i trafiken.

Den första trafikundervisningen

Den första trafikundervisningen måste inriktas mot att eleverna skall klara den akuta trafiksituationen. Eleverna måste därför få träning i att observera, bedöma, fatta beslut och handla på ett bra sätt i trafiken. I samband med denna undervisning ska skolan hjälpa eleverna att skaffa sig en medveten hållning och lära dem att ta ställning till den egna trafiksituationen och trafikmiljön i avsikt att minska hälso- och olycksriskerna.

Trafikundervisning i alla ämnen

Trafik har inga egna timmar i skolans timplaner och inte heller någon egen kursplan. Trafik spänner över ett vitt område och är en angelägenhet för många ämnen i skolan. Huvudansvaret för att eleverna får en undervisning om sin egen trafikmiljö har de natur- och samhällsorienterande ämnena.

Vi ska utifrån kursplanerna i läroplanen visa hur trafikundervisningen kan komma in i skolans olika ämnen.

Biltrafikens utveckling har under 1900-talet starkt påverkat samhällsplaneringen. Planeringen av den fysiska miljön tas främst upp i samhällsorienterande ämnen (SO) och i bild. Det är alltså här som eleverna ska ges möjlighet att värdera och bearbeta trafikmiljön, arbeta fram alternativa lösningar på trafikproblemen och lära sig se vad olika miljöer kan innebära för trafiksäkerheten.

Inom SO-ämnena ska eleverna också få kunskap om den förändrande kraft som ligger i att människor går samman för att lösa gemensamma problem. Ett sådant problem är trafiken i barn- och ungdomsmiljöerna och de risker den alstrar.

För att veta hur bra barnmiljöer ska se ut måste man känna till barns fysiska, psykiska och sociala utveckling.

Barnkunskap kan här hjälpa eleverna att förstå sitt eget och andra barns beteenden i olika trafiksituationer. I ämnen som bild, svenska och idrott etc kan barns och ungdomars egen kultur stärkas genom att de ges möjlighet att formulera krav på sin egen närmiljö.

De motsägelsefulla budskap som sprids inom trafikulturen och som kan minska barns förmåga att se realistiskt på sig själva i olika trafiksituationer kan i skolan bearbetas på olika sätt. I ämnen som musik,



Foto: Tidningen Arbetet, Malmö

idrott, bild och svenska kan eleverna arbeta med sina subjektiva upplevelser av reklamens känslomässigt och estetiskt starka budskap. De kan här också lära sig att kritiskt granska de värderingar som sprids i trafikinformation och trafikpropaganda. I det senare arbetet spelar SO-ämnena också en väsentlig roll. I ett samarbete mellan de ovan uppräknade ämnena kan eleverna lära sig att se maktförhållanden mellan olika trafikantgrupper och att förstå de oskyddade trafikanternas problem och hitta bra trafiklösningar för människor med olika handikapp. I samband med ett sådant arbete är det också naturligt att komma in på de lagar och regler som gäller i trafikmiljön.

Ytterligare ett sätt att bearbeta trafikskulturens motsägelsefulla budskap är att ge eleverna konsumentkunskap. I ämnen som slöjd, hemkunskap och teknik kan eleverna på ett mer handfast sätt få hjälp med att beskriva och analysera människors olika behov, konsumtionsvanor och olika fordons sociala och praktiska funktion.

Bilismens utveckling har lett till konflikter mellan trafikintressen och tex naturvårdande intressen. Inom naturorienterande ämnen (NO) kan eleverna studera hur bilindustrin samt förbränning av olja och bensin påverkar jordens ändliga resurser. I samband med denna undervisning kan eleverna arbeta med förslag till alternativa sätt att lösa denna energi- och resursförbrukning. Ett annat viktigt led i trafikundervisningen är att se hur motorleder, avgaser och buller påverkar natur och människor.

Eleverna kan inom NO få kunskap om världshälsoorganisationen

WHO:s hälsobegrepp och de internationella och svenska gränsvärden som är satta för buller och avgaser från trafiken. Utifrån dessa kunskaper kan eleverna undersöka förhållandet mellan antal bilar, avgashalter och bullernivå. Slutligen kan eleverna inom NO-blocket lära sig att jämföra de kostnader som nuvarande trafiksystem och alternativa system medför för enskilda och samhälle.

Helhetssyn i temastudier

En undervisning som kan ge eleverna den beskrivna helhetssynen på hinder och möjligheter i dagens trafikultur kräver tid. Ett sådant utrymme kan i skolan ges inom ramen för temastudier där eleverna enligt den nya läroplanen ska kunna fördjupa sina studier i ett eller flera ämnen. Ytterligare tid för trafiksäkerhetsarbetet kan skapas genom att dessa studier kopplas samman med fria aktiviteter där ledare från förenings- och organisationsliv förutsätts delta.

Planering och samverkan i trafikfrågorna

Eftersom trafikfrågorna ska behandlas inom flera ämnen och i alla årskurser krävs både samverkan och planering mellan lärare. På högstadiet blir det särskilt komplicerat då ämnesområdet berör många lärare och flera särskilda experter som polis och andra trafiksäkerhetsintressenter. Ofta förekommer samverkan över stadierna. Trafikfrågorna kräver inte bara planering på arbetsenhetsnivå. För planering av polismedverkan, skolpatrullverksamhet, skolskjutsverksamhet etc måste hela rektorsområdet delta i planeringen.

Skolans arbetsplan. Ett medel för samverkan

Trafik tillhör de samhällsfrågor som Lgr 80 anger som lämpliga att ta upp i de lokala arbetsplanerna. I arbetsplanerna är det viktigt att ta med hur trafiksamverkan kan ske både inom förskola-skola och med olika grupper i samhället. Det gäller t ex lokala trafik- och miljögrupper. Kontakten med samhällsplanerare och beslutsfattare kan bli av stort värde inte bara för skolan utan också för dem som är verksamma utanför skolan. Samarbetet mellan dessa grupper kan bidra till att diskussionen om barn och trafik tas upp även utanför skolan.

Åtgärder för att göra trafikmiljön kring skolan säkrare

Få verksamheter inom skolan är så lämpliga för samverkan som trafikfrågor. Föräldrarna och barnen är experter på sin närmiljö. Läraren har den pedagogiska kompetensen. Samhällets trafiksäkerhetsintressenter kan bidra med fackkunskaper. Trafiksäkerheten i ett område är en angelägenhet för alla som bor och vistas där.

Biltrafik bör skiljas från cykel- och gångtrafik. Barnen bör helst inte passera starkt trafikerade bilvägar mellan skola och hem eller på väg till andra lokaler. Där så ändå sker bör korsningarna vara ordnade på ett betryggande sätt med hänsyn till trafiksäkerheten.

Det innebär för skolvägar att signalreglerade eller helst planskilda korsningar ordnas där biltrafiken är omfattande och hastigheterna höga. Vid mindre omfattande trafik och normala hastigheter kan signalreglerade övergångsställen vara tillräckliga och vid vissa gator kan det räcka med obevakade övergångsställen. Ytterligare vägledning kan hämtas i Bostadens grannskap från statens planverk och rapport nr 33 del 3 Fotgängaren i rapportserien Stadens trafiknät.

Biltrafik över det område av skoltomten där eleverna vistas får inte förekomma under skoltid. Tillfart till bränsleintag, soprum, ekonomilokaler och materialförråd skall vara skild från övriga entréer till skoltomten.

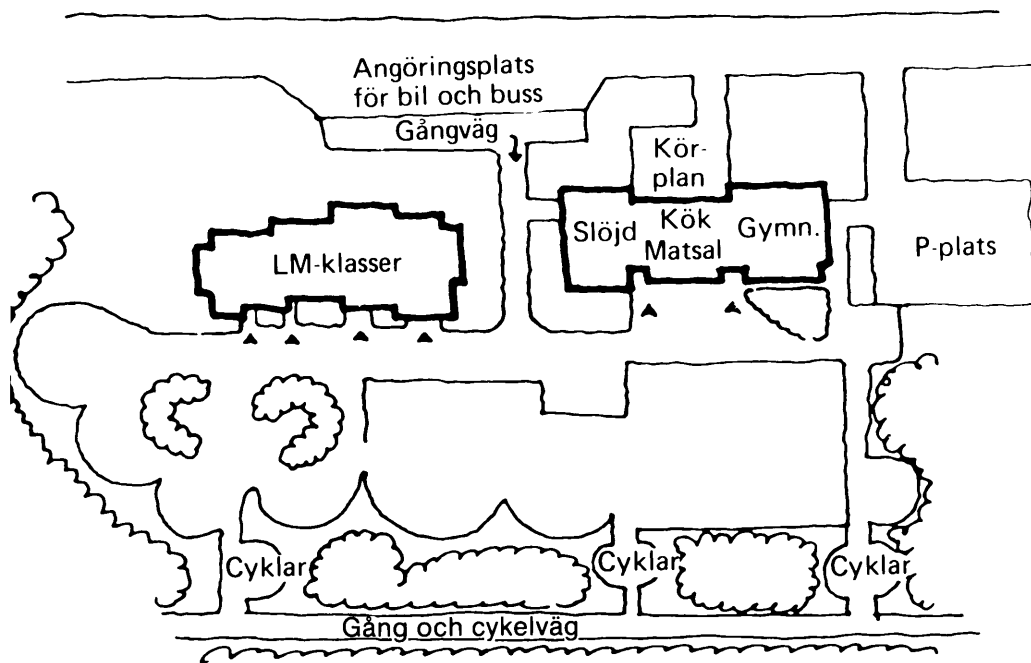
Genom anslag eller vägmärken markeras var trafik med motorfordon får förekomma inom skolans område.

Busshållplats vid skola läggs i direkt anslutning till skolområdet, så att eleverna inte behöver korsa någon körbana vid ankomsten till eller vid avfärden från skolan. Bussen får inte backa vid hållplatsen.

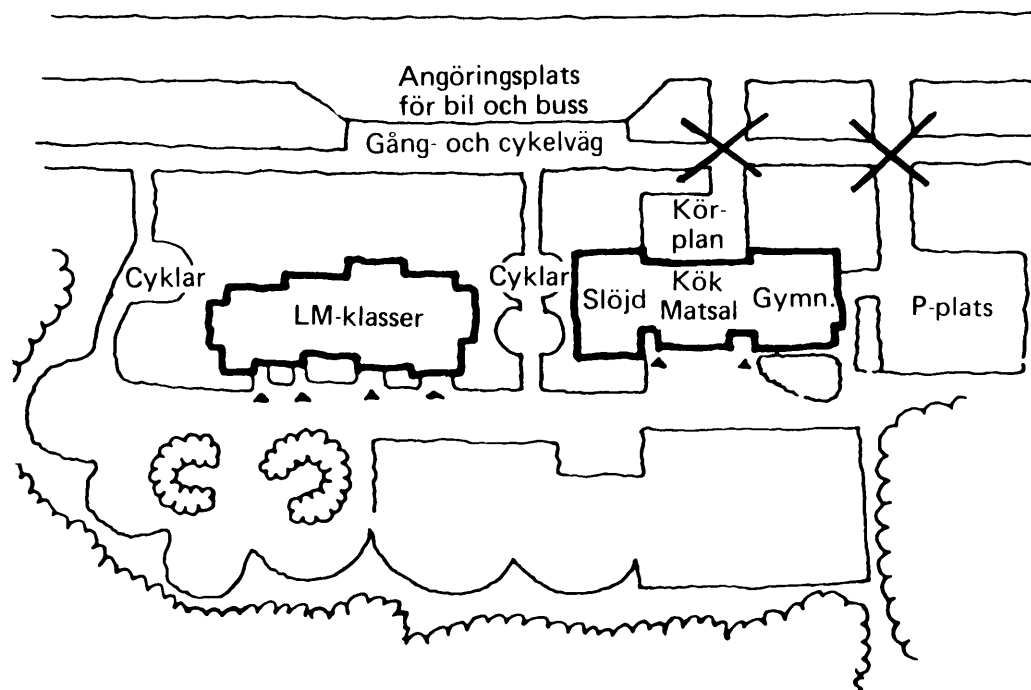
I ett nybyggt område bör vägarna planeras så att gång- och cykelvägar leds förbi skolan på den sidan där trafiken inte stannar eller parkerar. Parkering för cyklar och mopeder bör placeras så att man undviker trafik över rast- och lekytor. Med tanke på risken för stöld och skadegörelse bör de dock placeras inom synhåll från skolbyggnaden.

(Ur Skolhushandboken, s 78.)

Skolan kan inte ensam åstadkomma några reella förändringar av riskfyllda trafikmiljöer. Förskola, föräldrar, organisationer och myndigheter måste därför engageras i trafiksäkerhetsarbetet och de kommunala resurserna samordnas. Kunskaper om hur det kommunala trafiksäkerhetsarbetet är organiserat underlättar samarbetet. Därför ger vi på de kommande sidorna en kort översikt över detta.



Då gång- och cykelstråk placeras på en sida av skolan och biltrafiken på den andra sidan får man bästa möjliga trafiksäkerhet.



Om gång- och cykelstråk läggs intill gatan går det inte att undvika olyckliga korsningspunkter.

KOMMUNALT TRAFIKSÄKERHETSARBETE



TRAFIKMILJÖ OCH TRAFIKSÄKERHET HÖR NÄRA IHOP MED HELA SAMHÄLLSBYGGANDET. DET HÖGSTA BESLUTANDE ORGANET I VARJE KOMMUN ÄR KOMMUNFULLMÄKTIGE. EN DEL FRÅGOR KAN DELEGERAS ELLER ÖVERLÅTAS TILL KOMMUNSTYRELSEN ELLER NÅGON AV DE NÄMNDER SOM FINNS I KOMMUNEN. EN DEL NÄMNDER MÅSTE ALLA KOMMUNER HA. DET ÄR BYGGNADSNÄMND, HÄLSOVÅRDSNÄMND, SOCIALNÄMND OCH TRAFIKNÄMND. DET SKA OCKSÅ FINNAS SKOLSTYRELSE. VARJE KOMMUN KAN INRÄTTA FRIVILLIGA NÄMNDER EFTER BEHOV.

Teckning: Behnn Edvinsson

HUR HANTERAS TRAFIKSÄKERHETSÄRENDENA?

§ RIKSDAGEN GAV 1978 KOMMUNERNA STOR FRIHET ATT ORGANISERA TRAFIKSÄKERHETSARBETET. ENLIGT DEN LAGEN KAN KOMMUNERNA TILLSÄTTA EN SÄRSKILD TRAFIKNÄMND ELLER UPPDRA ÅT ANNAN NÄMND ATT VARA TRAFIKNÄMND. KOMMUNEN HAR HUVUDANSVARET FÖR DET LOKALA TRAFIKSÄKERHETSARBETET. TRAFIKSÄKERHETSFRÅGORNA GRIPER IN I OLIKA NÄMNDERS VERKSAMHET.

OM HUR EN KOMMUN HANTERAR TRAFIKFRÅGOR

KOMMUNSTYRELSE

KAN MAN OCKSÅ KALLA FÖR KOMMUNENS REGERING. HÄR SKER LÅNGSIKTIG PLANERING OCH SAMORDNING AV DEN KOMMUNALA VERKSAMHETEN.

TRAFIKNÄMND
ANSVARAR FÖR LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER (PARKERINGSFÖRBUD M.M.)

TEKNISKNÄMND
ANSVARAR FÖR GATOR, VÄGAR, PARKERINGSPLATSER

KOMMUNIKATIONSNÄMND
ANSVARAR FÖR BL.A KOMMUNENS BUSSTRAFIK

PARKNÄMND
ANLÄGGER GÅNG- OCH CYKELVÄGAR, GRÖNYTOR M.M.

BYGGNADSNÄMND
SKA ENLIGT LAG TILLSE HUR KOMMUNENS OMRÅDEN BEBYGGES

HÄLSOVÅRDSNÄMND
ARBETAR BL.A MED FÄRGOR SOM BULLER, LUFTFÖRORENINGAR OCH ARBETSMILJÖ.

SOCIALNÄMND
HAR BL.A. HAND OM BARN- OMSORG OCH ÄLDRESERVICE

FRETTIDSNÄMND
ANSVARAR FÖR BL.A. FRI- TIDS- TURIST- OCH UNGDOMSVERKSAMHET

SKOLSTYRELSE
SVARAR FÖR UTBILDNING I GRUND-, GYMNASIESKOLA OCH KOMMUNALA VUXENUTBILDNING

KULTURNÄMND
ANSVARAR FÖR KOMMUNENS ALLMÄNKULTURELLA VERKSAMHET

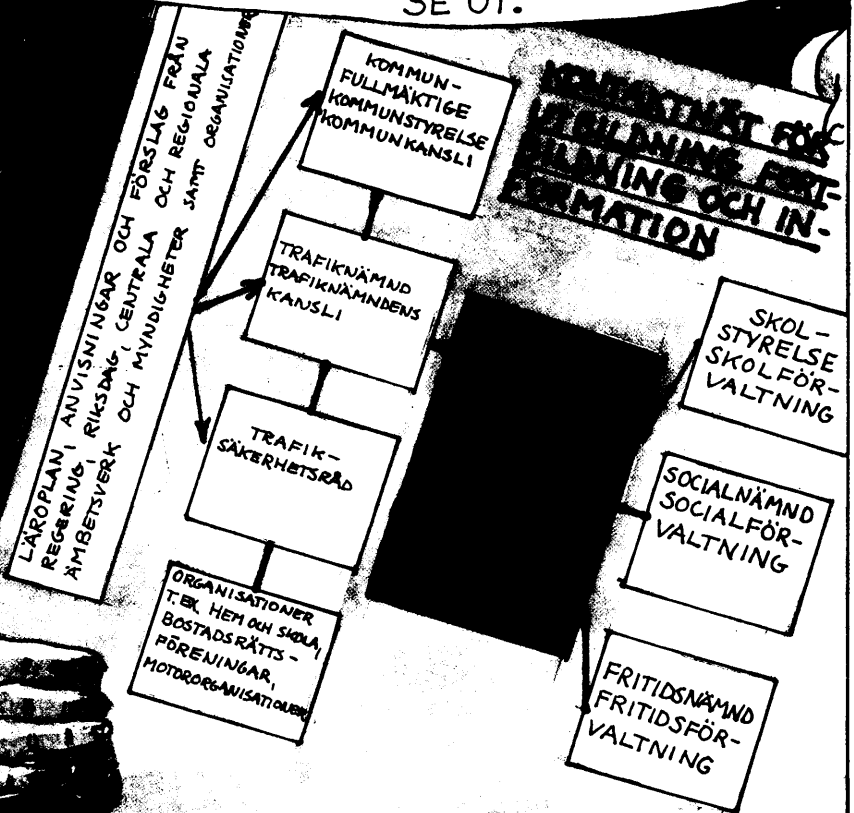
STYRKAN I DEN KOMMUNALA DEMOKRATIN ÄR BEROENDE AV HUR AKTIVT MÄNNISKOR DELTAR I DEN KOMMUNALA DEBATTEN. OM MAN INTE ÄR MED I NÅGOT POLITISKT PARTI GÄLLER DET ATT FINNA ANDRA VÄGAR. EN DEL ENGAGERAR SIG I GRUPPER OCH FÖRENINGAR. VISSA TAR KONTAKT MED NÅGON KOMMUNPOLITIKER FÖR ATT FÖRA SINA ÅSIKTER. MAN KAN OCKSÅ SKRIVA DIREKT TILL NÅGON NÄMND OM T.EX. EN TRAFIK REGERINGSFRÅGA. OM MAN INTE ÄR NÖJD MED NÄMNDENS BESLUT KAN MAN ÖVERKLAGA HOS LÄNSSTYRELSEN. LÄNSSTYRELSENS BESLUT ÖVERKLAGAS HOS REGERINGEN



Teckning: Behnn Edvinsson

FÖR ATT TRAFIKSÄKERHETSARBETET FÖR BARN SKA FÅ EN ÖKAD GENOMSLAGSKRAFT ÄR DET VIKTIGT ATT KOMMUNEN HAR EN PLAN. ARBETET UNDERLÄTTAS OM KOMMUNFULLMÄKTIGE ANTAGIT ETT HANDLINGSPROGRAM FÖR BARNS TRAFIKSÄKERHET DÄR DET FINNS MÅL ELLER INRIKTNING FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET. PLANEN BÖR VARA HELTÄCKANDE OCH BESKRIVA ANSVARSFÖRDELNINGEN OCH DE EKONOMISKA RAMARNA I ÅRS- OCH FLERÅRSBUDGETEN.

MÅNGA POLITIKER OCH TJÄNSTEMÄN HAR DIREKT ANSVAR FÖR BARNS TRAFIKSÄKERHET, MEN DET FINNS OCKSÅ MÅNGA FRIVILLIGA SOM ARBE-TAR MED TRAFIKSÄKERHETSFRÅGOR. KOMMUNEN KAN SAMORDNA ARBETET I NÄMNDER OCH FÖRVALTNINGAR MED ORGANISATIONER, FÖRENINGAR ELLER GRUPPER. SÅ HÄR KAN EN SAMARBETSPLAN SE UT:



Teckning: Behn Edvinsson

7. BARNS TRAFIKSÄKERHET ETT GEMENSAMT ANSVAR FÖR SKOLAN – FÖRÄLDRARNA – KOMMUNEN

Det bör bli ett naturligt inslag i kommunens trafikplanering att ha fortlöpande kontakter med förskola, skola och föräldraföreningar. Den detaljerade kunskap om barnens villkor och problem i närtrafikmiljön som trafikundervisningen förutsätts ge, bör kunna användas i den kommunala planeringen.

(Barns Trafiksäkerhet 1979, s 137)

Föräldrar till barn i förskole- och skolåldern är de vuxna som är mest uppmärksamma på trafiksäkerhetsproblemen i närmiljön. Det är ofta föräldrarna som enskilt eller i grupp hör av sig till de kommunala beslutsfattarna med krav på förbättringar av barnens trafikmiljö.

Ofta blir föräldrarna inte medvetna om riskerna i trafikmiljön förrän de följer sina förstaklassare till skolan och upptäcker att det är förenat med risker att ta sig dit. I samband med skolans terminsstarter kan man därför i dagstidningarna hitta rubriker som "Protest mot farlig skolväg", "Skolskjuts dras in för nybörjare", "Elever går i strejk mot farlig skolväg" och "Busshållplats farlig för barnen".

Gottsundaprotest mot farlig skolväg

Barnmiljökommittén i Gottsunda-Valsåtra kräver att Uppsalas skolstyrelse ientligen ordnar en mindre farlig skolväg för lågstadieskolebarn på väg till eller från Sunnersta skola.

Man har nu kompletterat tidigare skrivelser till skolförvaltningen om den problemfyllda skolvägen, där särskilt trafiksituationen i korsningen Långvägen-Dag Hammarskölds väg upplevs som riskfylld, med en

egen trafikobservation.

I den noterar kommittén att flertalet barn korsar vägen utan att välja övergångsställe. Och vad trafiken själv beträffar har kommittén gjort de här iakttagelserna:

Nonchalanta bilister

- Upprörande dåligt omdöme hos bilförarna resulterade i att ingen enda bil stannade för att släppa över barnen.
- Stopptecken vid Långvägen nonchalerades av förare.
- Bilförarna följer dåligt hastighetsbegränsningen till 30 km.
- Omkörningar görs i vägkors-

ningen. Övergångsstället ligger i direktanslutning till stopplinjen.

Barnmiljökommittén i Gottsunda-Valsåtra påminner om att man inte kan förvänta sig att barn ska koncentrera sig enbart på trafiken hela skolvägen. Lågstadieskolebarn ska kunna gå och prata och hoppa. Det är naturligt då de suttit stilla under en skoldag.

— Flera föräldrar har sagt att de inte skulle ha flyttat till nya Gottsunda om de då hade vetat att barnen skulle gå i Sunnersta skola, säger kommittén till skolstyrelsen och påminner till sist om att barn inte är trafikmogna förrän tidigast i 12-årsåldern.

Intervjuer som SCAFT-gruppen gjort med kommunala trafikplanerare visar att dessa ofta ger uttryck för en stark personlig önskan att tillmötesgå kraven på en bättre trafikmiljö för barnen, speciellt om de är föräldrar själva. Men det finns åtskilliga hinder att övervinna. Ett sådant är t ex att starka bilistintressen upplever att förslagen till åtgärder i alltför hög grad hindrar bilarnas framkomlighet. Ett annat är att förbättringar av trafikmiljön ofta är förenat med stora kostnader.



Exempel på placering av gupp vid gång- och cykelöverfart i Mjölby. Trafiksäkerhetsverkets rapport 4 "Farthinder i bostadsområden".

Föräldrarnas dokumenterade oro för sina barns skolväg gör det rimligt att förutsätta att man i skolor som ligger i områden med bristande trafiksäkerhet är väl medvetna om problemen. Kanske har skolan också engagerat sig i vad man på 1950-talet kallade för "jakt på trafikfällor" utefter skolvägen. Under 1960-talet har det blivit allt vanligare att man i trafikundervisningen låter barnen med hjälp av teckningar, egna kartor, foton etc få dokumentera och diskutera sin egen skolväg och de risker som finns där.

Skolvägen är viktig att ta upp och arbeta med men ser man på olycksstatistiken för barn visar det sig att de flesta olyckorna inträffar under fritiden. Det är därför mycket angeläget att skaffa ökade kunskaper om hur barnen rör sig under sin fritid och hur trafikriskerna ska kunna minskas.

Barnens skol- och fritidsvägar

I Jönköpings kommun har man låtit göra en intervjuundersökning bland barn för att få reda på hur de förflyttar sig på sin fritid. Syftet med undersökningen var att få ett bättre underlag för trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärder.

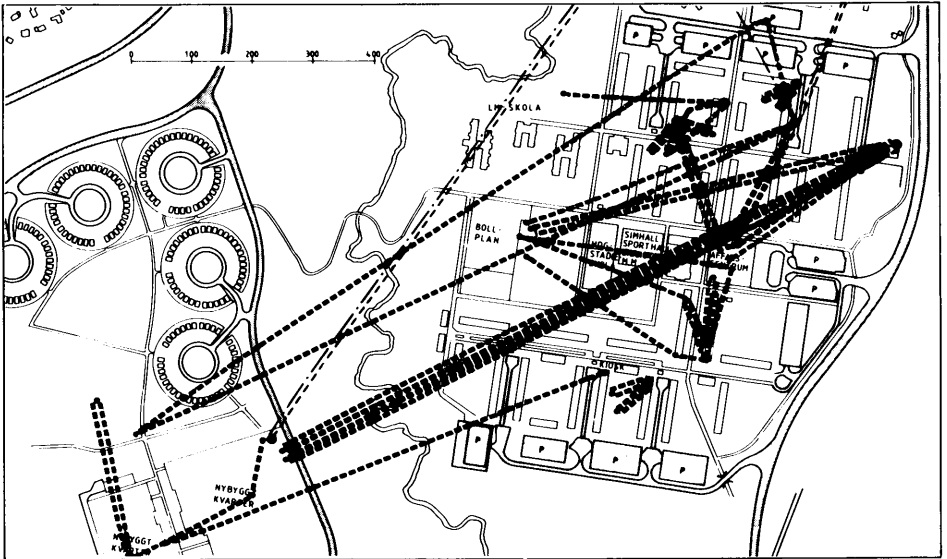
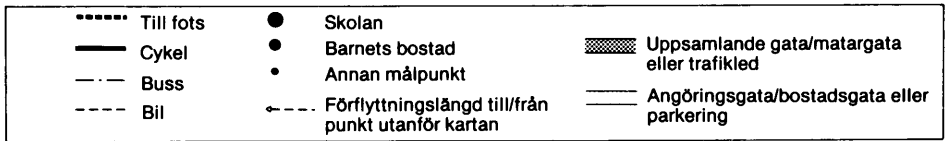
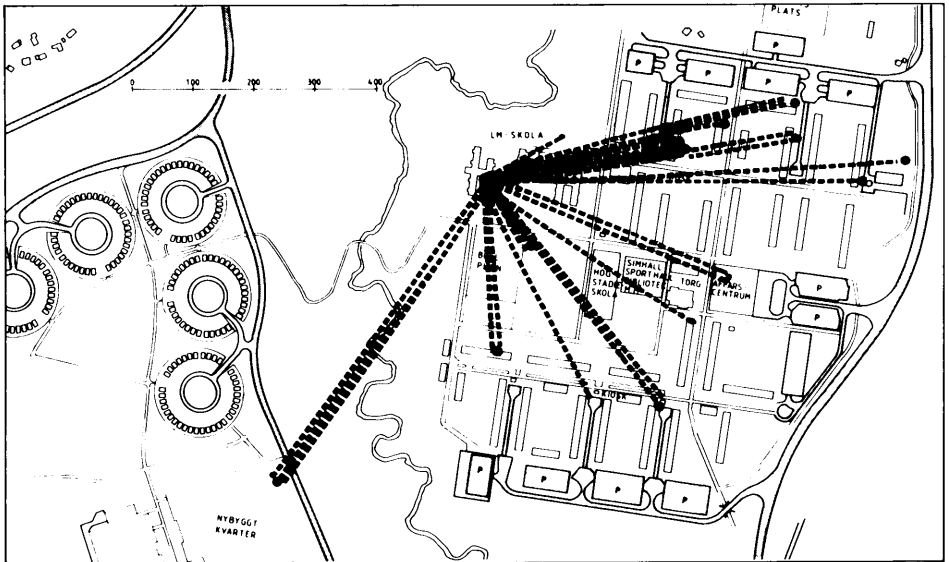
Vad som var mest påtagligt i undersökningen var att barn och vuxna rörde sig mycket olika. Barnen förflyttade sig oftast tillsammans med andra och gjorde det till fots främst inom det egna bostadsområdet. Skolbarnen åkte sällan buss eller bil. Åkte de bil skedde det på helgerna med föräldrarna. Här skiljer sig barnen mycket från de vuxna som planerar och beslutar om deras miljö. De vuxna använder bilen för huvuddelen av sina förflyttningar. Resultatet av undersökningen stämmer väl överens med andra liknande undersökningar.

Enligt Jönköpingsexemplet utgör barnens förflyttningar till och från skolan endast 1/3 av deras totala förflyttningar. Förflyttningar till och från lek, idrott och andra former av rekreation dominerade och förekom i 5–10 gånger så stor omfattning som för vuxna.

I undersökningen ingår också en jämförelse mellan två olika bostadsområden. Det ena området har en långtgående trafikseparering medan det andra är ett äldre område där barnen ständigt konfronteras med biltrafiken. Efter att ha studerat de båda barngruppernas förflyttningar på fritiden i de olika områdena säger utredarna att ”man inte blir förvånad över att olycksfrekvensen för barn kan vara upp emot fem gånger högre i äldre områden än i nyare, trafikseparerade områden”.

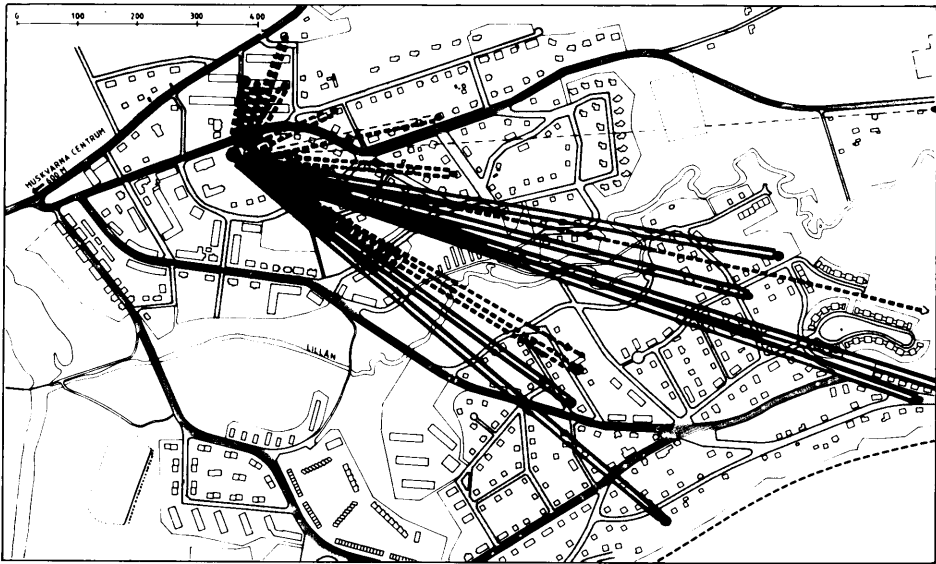
Undersökningen gick så till att eleverna en och en fick berätta för intervjuaren vilka vägar de använt dagen före. Dessa registrerades på en karta. Alla elevernas förflyttningar överfördes i efterhand på en och samma karta.

Barns aktivitetsmönster och konflikter med biltrafik.

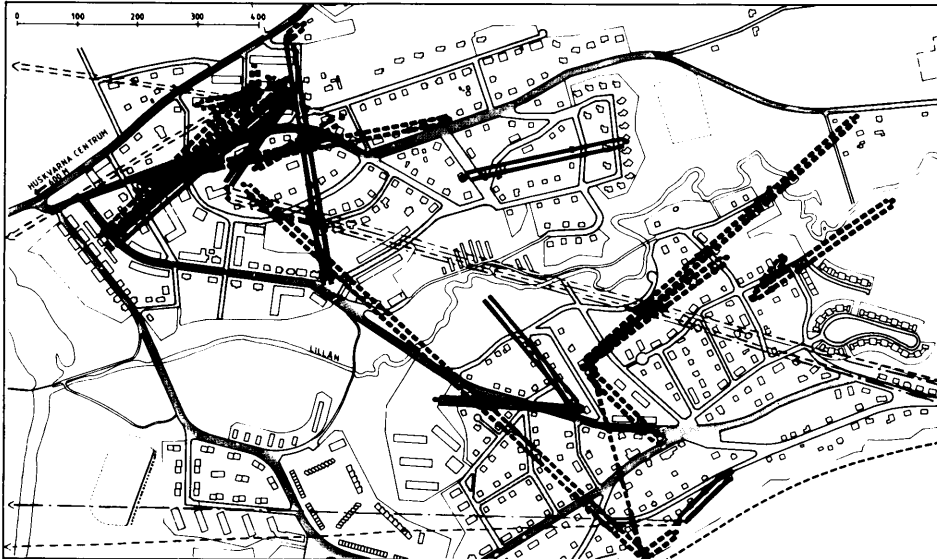


Förflyttningar utförda av 13 fjärdeklassare på Råslätt en skol-dag i april. Överst: till och från skolan. Underst: övriga ärenden.

Barns aktivitetsmönster och konflikter med biltrafik.



- | | | |
|-----------------|---|--|
| Till fots | ● Skolan | ▨ Uppsamlande gata/matargata eller trafikled |
| — Cykel | ● Barnets bostad | — Angöringsgata/bostadsgata eller parkering |
| - - - Buss | • Annan målpunkt | |
| - - - Bil | — Förflyttningslängd till/från punkt utanför kartan | |



Förflyttningar utförda av 16 fjärdeklassare på Södergård en skoldag i april. Överst: till och från skolan. Underst: övriga ärenden.

Lärare och elever undersöker själva



Eleverna får markera med tre olika färger vägar de använder mest, vanligtvis och ibland.

Foto: Örjan Kristensson

En enklare men mycket användbar variant är att lärare och elever tillsammans märker ut skol- och fritidsvägarna på en uppförstorad karta. Då får eleverna en översikt över trafikmiljön och lär sig se och bedöma denna.

Det lokala trafiksäkerhetsarbetet bygger till stor del på statistik över polisrapporterade olyckor. Det materialet har väsentliga brister. Antalet barntrafikskador beräknas vara tre gånger större än vad statistiken anger. Barnen kan bidra med värdefulla upplysningar om trafikfarliga ställen, som kan ge underlag för trafiksäkerhetsplaneringen.

Skolpolisen – en omdiskuterad verksamhet

Skolan har ett ansvar när det gäller att förbättra trafikförhållandena i barnens miljö. Trafikproblemen ska därför så långt det är möjligt vara lösta innan barnen kommer till skolan. Skolan har sedan 30 år tillbaka försökt lösa de akuta trafikproblemen med hjälp av skolpoliser som numera kallas skolpatruller.

SÖ har utarbetat speciella anvisningar för denna verksamhet (ASÖ 1974/75:24). Där beskrivs var och när skolpoliser ska arbeta och vilken utbildning de ska ha. Skolpoliserna ska också bära särskild utrustning och får inte vara yngre än att de går i årskurs 6.



Utbildningsmaterialet för skolpatruller har framställts av TSV. I detta material finns en folder som riktar sig till föräldrar där bla problemen med verksamheten tas upp. Man pekar här på att det kan vara olämpligt att låta barn ha det här ansvaret för sina kamrater där trafiksituationen är svår.

De kunskaper vi nu har om de hälsorisker, som är förknippade med avgaser och buller gör att skolan ännu noggrannare än tidigare bör se till att inte skolpoliserna står på ställen där de kan skadas. Det finns kommuner som anställt vuxna som bevakar de besvärliga korsningarna. Lösningen med vuxna trafikvakter vid skolorna har funnits länge i

t ex England. Att situationen är helt annorlunda i Sverige kan den här insändaren under rubriken "Barnen eller bilarna", i DN 1981 vittna om:

Hej

Jag heter Carina och är tolv år. Jag vill klaga på alla bilar som kör som dårar här utanför vår skola. Jag och min kompis är skolpolis. Vi går i 6:an och har varit skolpolis i en termin. På den tiden har det bara hänt en enda gång att en bil stannat och släppt fram barn. Jag tycker att bilisterna skulle ta och släppa fram dom som står och väntar och kanske har bråttom. Barnen lyder oss skolpolis, men dom vuxna kan man få tjata på. Dom har för det mesta så bråttom att dom bara går utan att lyssna.

Carina



Skolpolis placeras där elever måste korsa livligt trafikerad körbana samt vid av- och påstigningsplatser för skolskjutsar.

Foto: Lars Nyberg

8. ATT ARBETA MED DE SMÅ BARNEN I TRAFIKEN

All erfarenhet av trafikundervisning med små barn visar att övningar frikopplade från verkliga trafikmiljöer inte nämnvärt påverkar barns trafikbeteende.

Sporadiska övningar ute i trafikmiljön har inte heller någon påvisbar effekt. Den enda trafikundervisning som kan ge positivt resultat är den där en vuxen under längre tid arbetar med ett barn i verkliga trafikmiljöer. Men inte heller en sådan undervisning är tillräcklig för att barnen ska klara alla de varianter av tillbud som kan uppstå vid tex en vägkorsning. Små barn kan därför inte utan stora risker lämnas åt sig själva i trafikmiljön.

Många föräldrar känner stor oro för att barnen ska skadas i trafiken, men vet inte hur man lär barnen ett bra trafikbeteende. En del vet inte heller vilka problem barnen har i trafiken. Det blir oftast en uppsättning oroliga förmaningar och varningar typ: Gå inte ut i gatan! Stanna! Akta dig för bilen! Etc. Det är ändå i den här situationen som trafikundervisningen måste börja.

Foto: Trafiksäkerhetsverket.



Det handlar inte i egentlig mening om någon trafikträning för de mindre utan mer om att visa ett intresse för barnets upplevelser i och av trafiken och att göra barnen uppmärksamma på olika trafiksituationer. En sådan mer öppen hållning till vad barnen upplever i trafiken får emellertid inte innebära att små barn ska gå över en trafikerad gata själva.

Föräldrarna är den viktigaste gruppen för barns trafiksäkerhet. De har i det dagliga umgänget med barnen många tillfällen att uppmärksamma trafikproblemen. Förskolan och skolan kan göra mycket för att stimulera och hjälpa föräldrarna i deras trafikfostran. Detta kan ske mer eller mindre systematiskt. I ett försök som trafiksäkerhetsverket har gjort i Jönköping utbildade man först barnstugepersonalen, som i sin tur fick undervisa föräldrarna. Det var fyra moment som föräldrar och barn fick göra tillsammans: samtala om trafik, promenera längs en gångbana, promenera längs en gata utan trottoar och öva sig i att korsa en gata. Föräldrarna fick också ett särskilt träningskort som de skulle pricka i varje träningstillfälle på. Samtliga föräldrar i försöket genomförde programmet.

Barnen har även under de första skolåren begränsade möjligheter att klara sig i trafiken. Det svåraste för dem är att kunna korsa en gata på ett säkert sätt.

De flesta vuxna tänker inte på hur komplicerat det är att ta sig över en körbana. Vi vet genom lång erfarenhet precis vad vi ska vara uppmärksamma på. Vi kan gå och prata med varandra och samtidigt se och registrera. Automatiskt saktar vi in farten när vi närmar oss en korsning samtidigt som vi iakttar trafiken.

Det är helt annorlunda för barnen. Först och främst kan de inte gå och samtidigt se och bedöma trafiken. Barnen måste därför lära sig att alltid stanna innan de korsar körbanan. För att barnen sedan ska kunna ge sig ut i körbanan krävs det att de kan förstå varje trafiksituation och se vilka problem den innehåller innan de beger sig ut i gatan. Trafikförståelse kräver också att deras kunskaper kan anpassas till olika skiftande situationer. Det gäller alltså för de vuxna att komma underfund med hur barn tänker i varje konkret trafiksituation. Många situationer är svåra för barn att förstå. På ett signalreglerat övergångsställe kommer de "svängande" bilarna, fast gångsignalen visar grönt. Här hjälper det inte med att både teoretiskt och praktiskt kunna tillämpa regeln att gå på "grön gubbe". Ett annat exempel är när det slår över till rött och barnen befinner sig mitt i gatan. Då gäller det att kunna välja mellan att gå vidare mot rött ljus eller att gå tillbaka. Det räcker inte heller med att vuxna exempelvis lär barnen att alltid stanna vid trottoarkanten för att uppmärksamma trafiken innan de går över. Om det står bilar parkerade längs gatan måste barnen välja mellan att gå ut i gatan för att kunna se eller att gå en omväg för att korsa gatan. Exempelen visar bara några av många tillfällen då trafiken är komplicerad för barnen.

Fakta om de små barnen som gångtrafikanter

Detta är några exempel på hur komplicerad biltrafiken är för de små. Barn mellan 5 och 7 år kan inte lära sig korsa gatan på ett säkert sätt. Men det finns många tillfällen att aktualisera trafikproblemen så att barnen efterhand skaffar sig mer och mer insikt och erfarenhet. De lär sig när de övar och förstår bättre efterhand som de blir större.



När Jon och hans pappa går på stan iakttar de och pratar om hur trafiken fungerar. Jon vet redan att han inte kan korsa körbanan ensam där det finns biltrafik.

Foto: Örjan Kristensson.



Han har lärt sig att gå på rätt sida av vägen, att inte gå för nära trottoarkanten och att alltid stanna innan han ska gå över en gata.



När Jons pappa vill förklara något viktigt sätter han sig ner så han kommer i jämnhöjd med Jon. Då vet han också vad Jon har möjlighet att observera.



Han ser också bättre om Jon riktar intresset på det de samtalar om. Han kan fråga Jon och höra efter om han förstått.

Barnen kan inte förlita sig till att se hur de vuxna gör. När Jon står och väntar på grönt ljus kommer en person och



går rätt ut i körbanan. Han stannar inte vid trottoarkanten och ser sig för, han inväntar inte grönt ljus.

Barnen måste få förklarat för sig varför de inte har samma möjlighet som vuxna att gå och observera trafiken samtidigt och att det är mycket större risk för olyckor om barnen går mot rött ljus.





Att korsa körbanan är det svåraste för barnen. Det krävs många övningar för att de skall vara observanta på allt som sker i en korsning.



Det är också viktigt att förklara att trafiken är olika för varje gång man går över och att korsningar är ordnade på olika sätt.

9. ATT ARBETA MED TRAFIK ÖVER ÅRSKURSER OCH STADIER



Barn lär av varandra

På bilden berättar en tredjeklass om arbets- och fritidslivet i den egna förorten som ligger några mil söder om Stockholm. Det är sommar och badväder. Varje hus har sin karaktär och alla vägar och vägmärken är noggrant målade. Märkena har en förstaklass i samma skola klistrat dit.

Det var från början inte tänkt att ettorna skulle delta i arbetet. Idén kom upp när 3:orna inbjöd de yngre barnen till en redovisning. Senare delades ettorna upp i två grupper och gick tillsammans med sin lärare en grupp i taget ut i området. De iakttog trafiksystemet, diskuterade och antecknade vad de såg. Det blev trafikmärken, vägmarkeringar, trafikljus och gatlyktor. Nere vid badet tecknade de av livbåten och en frälsarkrans som hängde vid bryggan. Tillbaka i klassrummet letade de i skolans trafiklåda rätt på alla märken de hittat. Barnen tolkade märkena och målade av dem. De gjorde också pantomimer som visade hur de skulle bete sig då de stötte på de olika märkena. Arbetet gjordes hela tiden med tanke på att det skulle visas upp för treorna.

Senare inne i treornas klassrum spelade de upp sina pantomimer som treorna fick gissa på. Därefter letade de i den stora målningen upp ställena de varit på och klistrade in sina märken.



Foto: Åsa Zillén

Att se sin trafikmiljö utifrån

I det här exemplet visar barnen upp vad de gör för varandra. Erfarenheter säger att detta är ett bra sätt att arbeta för att öka och förbättra barns produktion av ord, bild, ljud och rörelser. Det är viktigt för barn att de blir bemötta och att någon tar del av och har synpunkter på det de tillverkar.

Att få lov att klistra in bilder i de äldre barnens målning var en stor upplevelse för nybörjarna. Det var inte mindre viktigt för tredjeklassarna att se med vilket intresse förstaklassarna närmade sig deras stora bild.

Alla barnen kände till det avbildade samhället och hade ett gemensamt intresse av att vägmärkena kom på rätt plats.

Med hjälp av bilden kunde de också se vägnätet i området så att säga utifrån. Det blev då lättare än ute i verkligheten att ha synpunkter på trafikmiljön och kanske se den på ett nytt sätt.

Flera orsaker till blandade åldersgrupper

Att ge barn möjlighet att lära av varandra har blivit allt vanligare i skolan. Och det finns flera orsaker till detta. En är kravet på att undervisningen ska individualiseras.

Eleverna har helt enkelt fått hjälpa varandra för att läraren ska få tid att arbeta med den som behöver mer hjälp. Att som i exemplet ovan föra samman äldre och yngre barn i olika undervisningssituationer har bl a motiverats av mobbningsproblem i skolan. Barn har också i intervjuundersökningar berättat att de är rädda för andra barn. Små barn har sagt att de är speciellt rädda för de stora pojkarna på högstadiet. Den alltmer utbredda fadderverksamheten har visat sig vara en bra åtgärd för att motverka det främlingskap som kan uppstå inom elevgrupper och mellan åldersgrupper.

När äldre och yngre elever har fått arbeta tillsammans har skolan upptäckt vad forskare som iakttagit barns egen kultur har vetat länge; att barn lär av varandra och att överföringen går från de äldre till de yngre barnen. Alla de här motiven finns mer eller mindre uttalat med i de försök som gjorts med blandade åldersgrupper i trafikundervisningen.



På många skolor går mellanstadieeleverna skolvägen tillsammans med förskolebarnen.

Foto: Örjan Kristensson

Förskolebarn tränas av barn på mellanstadiet

Ett uppmärksammat försök har gjorts i Sundsvall där man i lagarbete mellan elever, föräldrar, lärare och polis tog fram ett handlingsprogram för trafikfrågor i sex skolor.

I detta program ingick bla att elever från åk 5 tog kontakt med förskolans 6-åringar för att hjälpa dem med deras blivande skolväg.

I en utvärdering som gjordes fyra veckor efter skolstarten visade det sig att föräldrarna till de små barnen var mycket nöjda med mellanstadieelevernas arbete. De hade enligt alla bedömare tagit mycket allvarligt på uppgiften och medverkat till att nybörjarna inte bara kände sig tryggare i trafikmiljön utan i skolan överhuvudtaget.

Lågstadieelever undervisas av högstadieelever

Vid en studieövergripande studiedag i ett rektorsområde i Kumla utsågs en arbetsgrupp som skulle planera en dag för trafiksamverkan mellan låg- och högstadiet.

Det blev så småningom elever ur årskurs 9 som tog på sig att undervisa lågstadiets ettor. De skulle bli hjälpa dem med skolvägen.

Under en So-lektion fördelade niorna lågstadiebarnen mellan sig utifrån var de själva och ettorna bodde. Man diskuterade också små barns trafikproblem och hur man lämpligen uppträder med mindre barn i trafiken.

Samtidigt förberedde lågstadieläraren sina elever på niornas första besök i klassen. Även här gick man igenom och diskuterade olika trafikproblem.

Innan trafikdagen kom de äldre eleverna till lågstadiet. Alla presenterade sig för varandra och fördelade sig så att varje nia fick hand om två ettor. Ettorna berättade om sin skolväg och klassläraren gick för alla igenom moment i trafikmiljön som de speciellt borde uppmärksamma.

På trafikdagens morgon kom niorna och sökte upp sina "elever". Klassläraren berättade än en gång vad de skulle göra och så gav de sig i

Foto: Örjan Kristensson



väg tre och tre. Ettorna visade niorna sin väg hem under tiden som de berättade om hur de upplevde vägen, vad som kunde vara farligt och visade på andra vägar som man kunde välja.

På återvägen fortsatte man att samtala om skolvägen och högstadieleverna uppmärksammade sina mindre kamrater på eventuella fel och visade hur man kunde göra i stället.

Hinder och möjligheter för blandade åldersgrupper i trafikundervisningen

Man kan emellertid inte förutsätta att högstadieelever alltid ställer upp på att undervisa yngre barn. Det finns också undervisningsförsök där en del av de äldre eleverna inte har velat arbeta tillsammans med de yngre.

Ett annat problem som kan dyka upp handlar om undervisningens innehåll. De äldre eleverna undervisar gärna de yngre barnen som de själva lärt i sin första trafikundervisning. I stället för att utgå från de mindre barnens trafikproblem arbetar de med trafik som skolämne. Undervisningen kan lätt komma att handla om vägmärken, trafikregler och gruppövningar vid övergångsställen.

Så här berättar en högstadielev om sin och kamraternas trafikundervisning på lågstadiet:

”Först trodde vi att det skulle bli jättesvårt. Första gången vi gick dit kände vi oss bortkomna, men sen när vi lärde känna dem gick det mycket bättre. Det är inte så lätt att komma ihåg vad de heter.

Man lär sig själv en del också. Tex några trafikmärken som man inte kunde förut. De lärde sig trafikmärken snabbt, och vi tror att de också tyckte att det var roligt. Flanotavlän tyckte de var tråkig. De flesta kunde gå över övergångsställen redan. Gå ut i samhället och öva att gå över en gata gick ganska bra.”

Här är det naturligtvis nödvändigt att skolan hjälper de äldre eleverna att skaffa sig aktuella kunskaper om barn och trafik.

Även om det finns problem i den här verksamheten så säger de praktiska erfarenheterna att barn och ungdomar har stor nytta av varandra i trafikundervisningen.

Skolans förstaklassare är en av de grupper som är mest utsatta i trafiken. Ser vi exemplen ovan utifrån deras perspektiv så kan vi konstatera att flera viktiga förutsättningar för en bra trafikundervisning

kan tillgodoses när de äldre eleverna hjälper till med trafikundervisningen.

Barnen i ett bostadsområde delar miljön med ungdomarna. Man kan därför förutsätta att ungdomarna i allmänhet har bättre kännedom än lärarna om hur barnen använder skolvägen och förflyttar sig i området på sin fritid.

Mindre barn lär sig bäst i trafiken genom att träna tillsammans med en vuxen ensam. En sådan undervisning klarar inte skolan utan hjälp av äldre elever. Barn är rädda för bilar och kan lätt bli stressade i trafikmiljön. Denna utsatthet får inte förvärras av att de också är rädda för äldre kamrater. Ett trafiksamarbete över stadierna kan därför på flera sätt ha en positiv inverkan på barnens situation.



Foto: Behnn Edvinsson

0. POLISENS ARBETE I SKOLAN

Samhällets trafiksystem speglas i barns lekar med bilar och bilbanor. Lekarna påverkar i sin tur barns syn på samhället.

Polisen, som spelar en viktig roll i skolans trafikundervisning, är samtidigt vid sidan av andra uniformerade yrkesgrupper en ständig källa för barns fantasiproduktion.

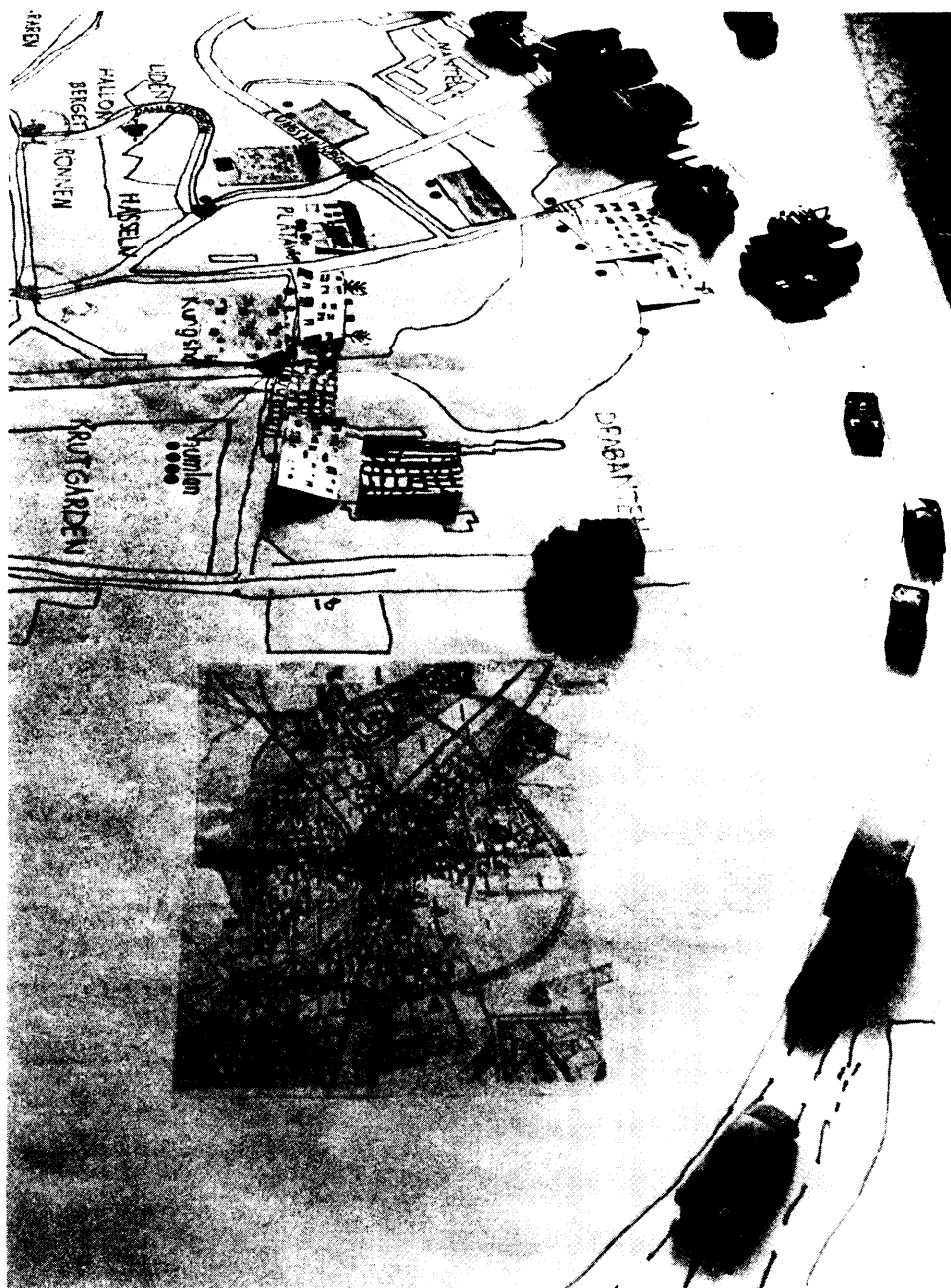
Som en förberedelse för polisens medverkan fick eleverna i en lågstadielklass göra filmer om hur de trodde att polisen arbetar. Så här berättar läraren:

”Jag ville pröva att dramatisera och använda rollspel för att komma närmare elevernas begreppsbyggnader och kunskaper. Vi startade arbetet med att rita upp en stor karta över samhället med hjälp av en arbetsprojektor.

Vi kom överens om att alla skulle ta med sig leksaksbilar till skolan. Både pojkar och flickor hade bilar med sig. Vi tog ner kartan och lade den på golvet. Bilarna placerades ut så att de gav en bild av vardagstrafiken. Var passade de olika bilarna in? De flesta bilarna var sportbilar och fick placeras på motorleden utanför samhället. Vi diskuterade bilars användning. Vanliga personbilar kontra sportbilar. Sportbilarna är i regel bara avsedda för en passagerare. Vad betyder det för mängden bilar och vad betyder det för gående och cyklister?

Vi talade om bilar för varutransporter, om ambulanser och brandbilar. Ett av barnen hade en talande polisbil med sig.

Vi diskuterade polisens arbete. Eleverna fick också ge sin bild av hur de uppfattar polisens arbete. Klassen gjorde tre olika filmer om hur polisen arbetar. De valde ämne och skrev berättelse och manus själva.”



I Nybro placerades leksakerna ut där de kunde tänkas vara användbara.

Eleverna gör video om polisen

I filmen "Lisa kommer bort" är polisen hjälpsam och trevlig. Där får mamma hjälp att hitta Lisa som gått vilse i skogen.

"Cykelkontrollen" ger en annan bild. En cyklist upptäcker plötsligt att polisen har en kontroll och i samma ögonblick ser han att ringklockan saknas. Cyklisten försöker smita, men efter en våldsam jakt blir han fasttagen. Polisen är försonande och låter cyklisten åka vidare mot löfte att han snarast skall skaffa en ringklocka.

I "Jakten på bovarna" blir en postkassörska rånad. Polisen jagar rånaren genom en skog, kastar sig över honom och slår honom. Direkt på platsen döms rånaren av polisen till ett års fängelse.

Genom dessa dramatiseringar fick klassen underlag för en diskussion om hur olika värderingar om polisens arbete sprids i serier och andra massmedia. De diskuterade egna erfarenheter av polisen, hur den borde vara och vilka arbetsuppgifter polisen egentligen har.



Att göra en inspelning fordrar att alla vet exakt vilken uppgift de har. Inspelningen kan göras på flera olika sätt, vilket betyder att alla i gruppen måste vara eniga och ger träning i att ta hänsyn till andras åsikter.

SYNOPSIS:

Lisa kommer bort

En solig sommar-dag. Rötligt ropar mamma. Lisa! Lisa!

Mamma ropar länge men ingen Lisa kommer. Då frågar hon dom andra om dom har sett till Lisa.

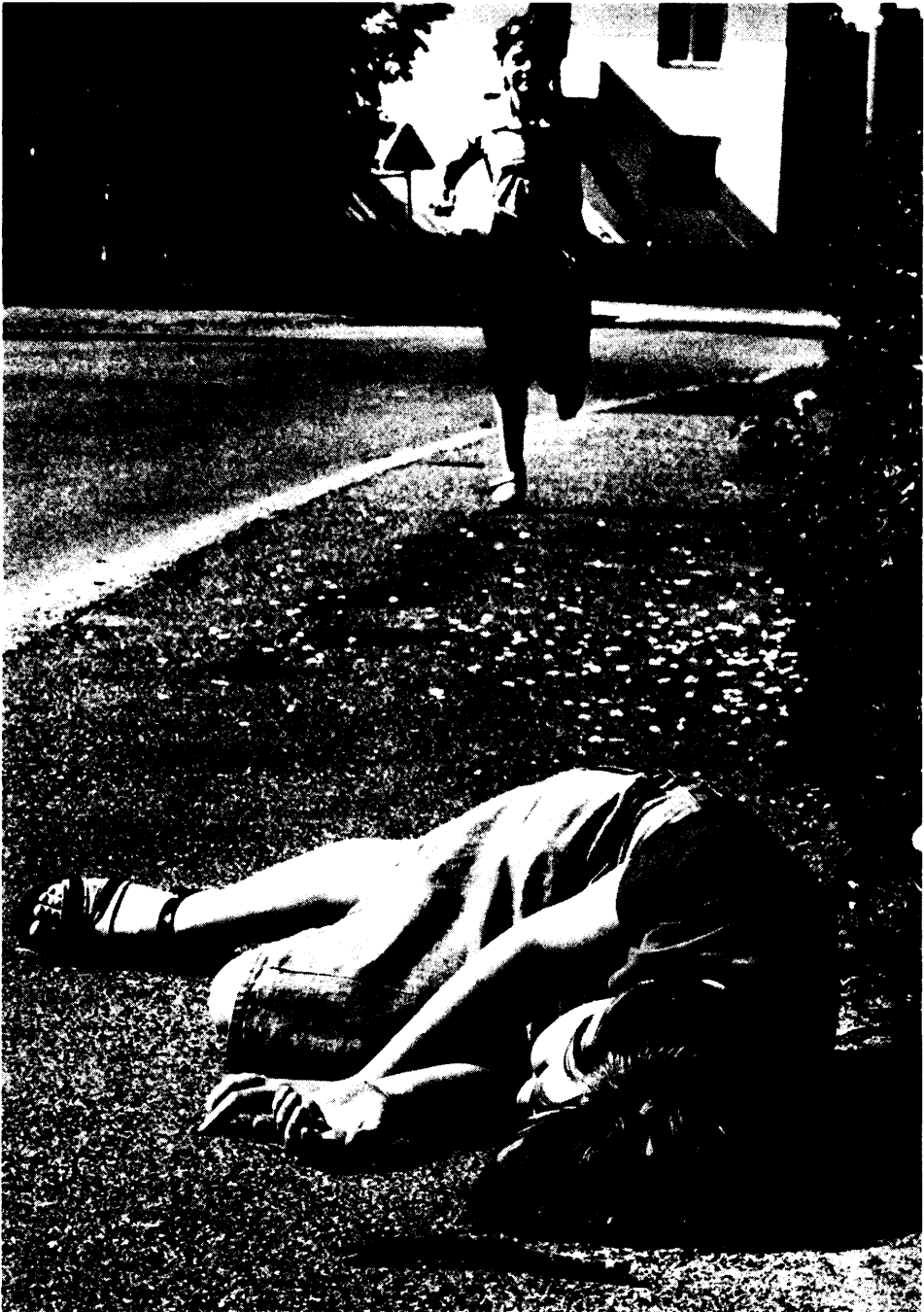
Det har ingen gjort på hela eftermiddan. Då börjar alla att leta. De letar länge och väl. Men ingen hittar Lisa. Sen ger dom upp.

Då säger mamma att vi får ringa efter polisen. Efter en stund kommer poliserna med sina hundar. De hittar henne mitt inne i skogen där hon sitter och leker med kottar. Slut



Scener ur filmen "Lisa kommer bort"





Scen ur filmen "Jakt på bovarna". Postkassörskan har just blivit nedslagen och rånad.



Scen ur filmen "Jakt på bovarna". Polisen skildras som brutal och misshandlar rånaren under gripandet.



Gruppens synopsis till filmen. Cykelkontrollen. En pojke cyklande på en cykelväg. Plötsligt ser han två poliser som kontrollerar cyklar. Och då börjar han titta om hans cykel var som den skulle. Men det var den inte, för han hade ingen

ringklocka. När han märkte det så vände han. Poliserna skrek att han skulle stanna, men det gjorde han inte. Så börjar poliserna cykla efter. Till slut får dom tag i pojken och säger att han skall sätta på ringklockan.

Polisens medverkan i trafikundervisningen

Lågstadielärovernas filmer visar att barns uppfattningar om polisen är olika. Somliga ser honom främst som en hjälpare, för andra åter är han en lagens väktare som tar fast den, som bryter mot lagen. Många barn får troligen mera information om polisens arbete genom TV:s deckarfilmer än genom verklig information om polisens arbete. Lågstadieläroverna kan uttrycka sina uppfattningar om polisen genom bilder, samtal, dramatisering etc. Det är viktigt att polisens besök är väl förberedda i skolan så att eleverna genom frågor kan styra en del av innehållet. Polisen kan då bättre klarlägga och förklara sina uppgifter och sitt arbete.



I Kallix anordnade trafiksäkerhetsnämnden en trafikvecka med många aktiviteter. Veckan avslutades med en demonstration för säkrare trafikmiljö.

Foto: Jan Gustavsson

Läroplanens vidgade syn på trafikundervisningen innebär att det är angeläget att myndigheter och organisationer kommer in i skolans trafiksäkerhetsarbete. Det finns dock här särskilda skäl att ta upp polisens medverkan eftersom polisen är den enda myndighet som har medverkan i skolans trafikundervisning som en del i sin ordinarie verksamhet.

Polisen kommer till skolan som expert på de lokala trafiksäkerhetsproblemen. I arbetet ute i trafikmiljön kan polisen visa på och förklara de farliga trafiksituationerna. Polisen kan ge information om nyheter i trafiklagstiftningen och ta upp aktuell information om mörker och halka.

Polisens medverkan behöver inte knytas till bestämda lektioner i årskurserna fyra och sju, vilket varit vanligt hittills. Skolans arbete med trafik sträcker sig från första till sista årskursen. Polisen och skolan kan tillsammans avgöra var och när polisresursen bäst kan utnyttjas. Polisen kan också medverka t ex vid föräldramöten.

Polisens insatser i skolan bör planeras av den polis- och skolpersonal som sedan ska arbeta tillsammans, men även representanter för elever och föräldrar bör vara med. Skolan har ansvaret för att polisen kommer till skolan. Studierektorn eller någon ansvarig lärare tar i de flesta fall den direkta kontakten med polisen. Det är lämpligt att planeringen förs in i skolans arbetsplan.

Samarbete hem–skola–polis

Märsta kommun har sedan lång tid tillbaka ett väl fungerande samarbete hem–skola–polis. Polisen har sammanfört all sin medverkan dvs både resursen för lag och rätt och trafiken till en enhet och även förlagt praoverksamheten dit. På så sätt undviks mycket dubbelarbete. Eleverna får möta en och samma polis som de efterhand blir bekanta med. Polisen får genom den sammanlagda resursen tid att besöka eleverna i alla årskurser. Ett viktigt samverkansområde är den lokala miljön som eleverna dagligen vistas i. Ett resultat av att eleverna bearbetar problemen i sin egen trafikmiljö och att de lär känna polisen är att laglydanden fungerar bra enligt polisen.



Foto: Trafiksäkerhetsverket

Kvarterspolisen en uppskattad samarbetspartner

Från flera skolor kommer beskrivningar om hur elever, skolpersonal och föräldrar samarbetar med kvarterspolisen. Vanligtvis besöker polisen årskurserna 1, 4 och 7 enligt den fastställda långsiktiga planeringen. Polisen går igenom trafikproblem i grannskapet med de yngsta eleverna och tar upp cykling och mopedåkning med de äldre. Utöver dessa fastställda undervisningstillfällen kan varje klass göra direkta överenskommelser om samverkan med polisen. Det kan gälla temaarbeten, studiebesök eller studieturflykter. Eleverna gör också spontana besök hos polisen och eleverna och polisen träffar varandra när polisen patrullerar i grannskapet.

Polisens dubbla roll

Polisen ska både undervisa eleverna om trafiken och se till att lagar och regler efterföljs. De uppgifter polisen har i skolan måste alltid ses utifrån detta perspektiv.

Av redovisningar om polisens medverkan i trafikundervisningen framgår att polisen t ex kan ha till uppgift att kontrollera och godkänna elevernas cyklar. De elever som blir godkända får ett märke på cykeln. Detta förfaringssätt kan vara problematiskt och utpekande för de elever som får sin cykel underkänd. De är ju beroende av att föräldrarna åtgärdar cyklarna.

På en skola har man löst detta problem genom att inbjuda polisen till ett kvällsmöte där föräldrar, elever och lärare samlas för att diskutera och se om eleverna har säkra cyklar.

Ett problem som ofta tas upp vid diskussioner om polisens medverkan i skolan är att polisen kommer till skolan med en detaljskriven lektion som i sämsta fall fyller den största delen av lektionstiden och ger eleverna för kort tid att ställa frågor.

Vad som mera sällan diskuteras är polisens svåra arbetssituation. Många poliser åker från skola till skola och från klass till klass. Eftersom polisdistrikten oftast delar upp lag och rätt och trafikfrågor mellan olika befattningshavare får en polis väldigt många lärare och elever att samarbeta med. I Märsta där man samordnat alla polisresurserna, både de för lag och rätt och trafik och även resursen för prao, har man kunnat reducera antalet klasser som polisen arbetar i med mer än hälften. Det i sin tur ger större utrymme för frågor och diskussioner.

11. ELEVERNA ÄR BEROENDE AV KOLLEKTIVTRAFIK



Foto: Trafiksäkerhetsverket

Kommunerna anordnar skolskjuts för de elever som bor långt från skolan eller har en mycket trafikfarlig skolväg. Det är kommunerna själva som avgör när det är lämpligt att anordna skolskjuts.

Många kommuner följer fortfarande de regler som gällde för att statsbidrag skulle utgå. Enligt dessa regler skulle skolvägen för eleverna i årskurserna 1–3 vara minst 3 km och för övriga elever minst 4 km för att berättiga till statsbidrag. Bortåt 300 000 elever åker kollektivt till sitt skolarbete. Två tredjedelar åker i särskilda skolskjutsar. En tredjedel åker med den ordinarie busstrafiken. Skolskjutsen är säkrare än den vanliga kollektivtrafiken. Särskilt för de yngsta eleverna har skolskjutsen stor betydelse.

Trafiksäkerhetsverket rekommenderar att hållplatserna placeras så att inte eleverna onödigt måste korsa eller vänta vid starkt trafikerade gator. Räcken och fällor kan sättas upp som skydd mot biltrafiken.

Att ha långt till skolan eller att ha farlig skolväg innebär en extra påfrestning för alla elever men särskilt för de små nybörjarna även om de får åka skolskjuts.



Vid den här hållplatsen har föräldrarna ordnat med regnskydd och cykelställ. Det finns en ordentlig hållplatsficka för skolskjutsen, vilket också innebär att barnen inte behöver stå alldeles vid väggkanten.

Foto: Trafiksäkerhetsverket

En undersökning från Kristianstads kommun visar hur arbetsam skolskjutsningen kan vara. Nybörjarna kan först få gå eller cykla från bostaden fram till en skolskjutshållplats och sedan åka taxi till en annan hållplats för att där stiga på en buss som transporterar dem vidare till skolan. Resan kan bli lång om eleven stiger på i början och sedan måste följa med hela turen runt. Barnen kan ha upp till 1,5 km fram till hållplatsen.

Nybörjarna upplever inte så sällan oro och ångest för skolresan. De kan få stå och vänta på bussen vid en starkt trafikerad gata, utan skyddsräcken och utan tillräcklig plats vid sidan av vägen. De yngre eleverna kan också vara rädda för äldre kamrater som bråkar vid hållplatsen och i bussen.

På många ställen arbetar skolan och föräldrarna aktivt för att förbättra villkoren för skolskjutseleverna. Det kan gälla att föra fram krav till kommunen om att få skolskjuts för nybörjare som måste gå på en livligt trafikerad väg för att komma till skolan. Det kan också gälla att få skolvägstrottoarer plogade vintertid.



Vid den här skolan har man gjort en särskild uppställningsplats för skolskjutsarna. Ett säkert ställe för eleverna att stå och vänta vid och för av- och påstigning.

Foto: Trafiksäkerhetsverket

Skolan har enligt förordningen om skolskjutsning skyldighet att undervisa eleverna om vad de ska iaktta för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. Trafiksäkerhetsverket har gett ut ett särskilt informationspaket med titeln *Till och från skolan*.

Enligt förordningen om skolskjutsning (1970:340) skall den kommunala skolstyrelsen verka för "att särskilt anordnade hållplatser utformas så att olyckor i möjligaste mån undvikas". Några krav på vind- eller regnskydd finns inte. På många ställen har föräldrar, trafiksäkerhetsintressenter och skolan tillsammans utanför de reglerade kraven på åtgärder förbättrat barnens resvillkor.

2. BARN OCH UNGA SOM CYKLISTER



Foto: Pressens bild

Barn och ungdom cyklar mest

Cykeln är ett bra fortskaffningsmedel. På korta sträckor är cykeln snabb och den är lätt att parkera. Den bullrar inte och avger inga avgaser. Den är lätt att underhålla och reparera och tar liten plats på vägen. De miljöingrepp cykeln kräver är små också om man anlägger separata cykelleder och planskilda korsningar.

Men det är också farligt att cykla, speciellt för barnen. Cyklisterna är särskilt utsatta för olyckor, buller och avgaser. En stor del av cykelolyckorna beror på att cykeln betraktas som ett fordon och därför blandas med biltrafiken. Det bästa sättet att öka trafiksäkerheten för cyklisterna är att anlägga cykelbanor för att skilja biltrafiken från cykeltrafiken. Bra cykelvägar i ett samhälle ska enligt expertisen vara så

utformade att man bekvämt kan ta sig till skolan, arbetet och fritidsaktiviteterna. Cykelvägen får inte vara längre än bilvägen, då väljer cyklisterna den. Cykellederna bör hänga samman annars uppstår problem när cyklisterna ska korsas av bilvägen.



Cyklisterna frestas att ta genvägar. För barnen är detta riskabelt.

Foto: Trafiksäkerhetsverket

På mellan- och högstadiet är cykeln vanlig som färdmedel till skolan. Över en tredjedel av eleverna där cyklar till skolan under hösten och våren.

(Barns trafiksäkerhet DsK 1979:6)

Det är viktigt att eleverna i undervisningen får arbeta med cykeln, cykling och cykelvägar. Eleverna måste bli medvetna om de stora risker cyklisterna utsätts för i trafiken. De måste lära sig både att cykla på ett säkert sätt och hur man kan vidta trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder för cyklisterna.

De flesta dokumenterade exemplen från skolor som arbetat med cykeltrafiken kommer från mellanstadieklasser och beskrivs ofta som temaarbeten. Det är också vanligt att lärare och elever tar upp cyklistutbildningen och trafikmiljöarbetet i ett sammanhang inom temaarbetet.

De allvarigare barncyklistolyckorna sker i korsningar i kollisioner med bilar. Ett stort problem för barnen är att behärska cykeln samtidigt som de ska se sig om för att få en översikt av den komplicerade situationen som ofta uppstår i korsningar. Barnen måste sakta in och hålla balansen för att få tid att fatta de riktiga besluten. De måste också kunna stanna cykeln utan att vingla.

Undersökningar visar att barns förmåga att hålla balansen på cykeln förbättras markant i 7–8-årsåldern. Förmågan att hålla uppsikt bakåt utvecklas i större utsträckning först mellan 9–10 år. Det är inte förrän i 12–13-årsåldern som förmågan att behärska cykeln vid långsam körning påtagligt utvecklas.



I undersökningar som gjorts kan konstateras att barns förmåga att hålla balansen på cykeln förbättras markant i 7–8 årsåldern. Förmågan att hålla uppsikt bakåt utvecklas i större utsträckning först mellan 9–10 år. Det är inte förrän i 12–13-årsåldern som förmågan att behärska cykeln vid långsam körning utvecklas påtagligt.

Foto: Jan Delden

Skolan bör också informera föräldrarna om hur barncyklar skall vara utformade. Cykeln måste vara lagom stor så att barnen lätt kan manövrera den. Föräldrar behöver stöd av skolan och varandra så att alla barn ska få trafiksäkra cyklar. (Se sid 64.)

Det blir allt vanligare att eleverna på mellanstadiet kör tioväxlade cyklar. Den tioväxlade cykeln har ofta så kallat bockstyre, endast handbroms och i regel inget ordentligt kedjeskydd. Först när barnen är 13–14 år är de mogna att manövrera en tioväxlad cykel. Ska cykeln användas i stadstrafik bör den ha dubbelbroms och ett bra kedjeskydd.

De små cyklisterna



Jonas cyklar mycket både ute och inne. Han fick sin cykel när han var 1½ år. Foto: Inger Nyberg-Gummesson

Det är föräldrarna som har de bästa möjligheterna att lära barnen det viktigaste om cykel och cykling. Skolan bör informera föräldrarna om hur de kan träna barnen, och dessutom ta initiativ till diskussioner om åtgärder för att skydda dem på cykeln.

När barnen skall lära sig att cykla i trafiken behöver de någon vuxen att cykla tillsammans med. När föräldrar lär barnen lär de samtidigt sig själva att se farorna i trafikmiljön.

De första övningarna

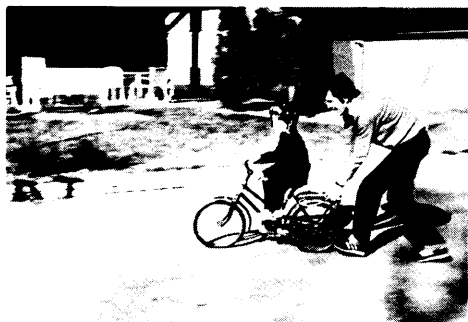


Foto: Örjan Kristensson

Att öva cykling på låg- och mellanstadiet

På många lågstadieskolor försöker man arbeta med cykelträning i skyddade miljöer. Så har t ex lärare och elever på Öckerö byggt upp en bana på skolgården för att öva balansen på cykel. Balansbrädorna och slalompinnarna har de själva tillverkat i slöjden.



Flera exempel tar upp samarbete där högstadieeleverna varit ute i trafikmiljön med eleverna på lågstadiet och cyklat. De äldre eleverna visar höger- och vänstersväng och övar i trafiken med de yngre. Eleverna brukar också gå igenom hur en cykel ska vara utrustad för att vara trafiksäker.



Foto: Sven Oredson/Bildhuset

Eleverna i Böleängskolan i Umeå utvärderade sitt arbete kring cykeln bl a genom att skriva uppsats. Så här skriver en elev:

”Vi i klassen har gjort ett projektarbete i trafik. Med det skulle vi visa vart vi cyklar på fritiden. Vi for till olika platser och de som for till samma plats bildade en grupp. Det blev sju grupper. Vi satte oss i de olika grupperna och tittade på kartor och skissade ut vägen, som verkade bäst. Därefter cyklade vi vägen, såg vilka farliga korsningar som fanns och vilka trafikmärken som fanns på vägen. En del upptäckte, att man kunde ta en bättre väg. Sedan när vi var i skolan igen, ritade vi upp vägen, ritade trafikmärken och beskrev vägen vi cyklat. Vi gjorde sedan intervjuer vid farliga korsningar, fotograferade och hade trafikräkning. Vi dramatiserade. Vi tog nu in vår fadderklass 3 b, berättade om vårt arbete och redovisade våra dramatiseringar. Jag tycker att vårt arbete i trafik har varit intressant och roligt.”

Cykeln inom fritidsverksamheten

Det blir allt vanligare att man inom fritidsverksamheten tar upp cykling och hur man reparerar och sköter sin cykel. En del kommuner har små cykelverkstäder där föräldrarna turas om att vara handledare tillsammans med fritidsledaren. I Sättra, en förort till Stockholm, finns en cykelverkstad som barn och vuxna kan gå till när de behöver laga sina cyklar. Cykelverkstaden är en del i ett större projekt som kallas *erfarenhetsverkstad*. Syftet med verksamheten är att människorna i området ska kunna träffas kring praktiska sysslor. På så sätt lär människorna också känna varandra.



Foto: Nils-Johan Norenllind/Tiofoto



Cykellägerskola

Lärare, elever i två årskurs 6, föräldrar och cykelfrämjandets ordförande i Nässjö anordnade våren 1981 en lägerskola där de praktiserade trafik. De cyklade den tre mil långa vägen till och från lägerskolan.

Veckorna före var eleverna engagerade i arbetet med trafiksäkerhet. De studerade färdvägarna. Med hjälp av Cykelfrämjandet arbetade de fram en plan för hur 60 personer cyklar tillsammans. Kvarterspolisen hjälpte till att kontrollera att alla cyklar fungerade. De studerade kartan och diskuterade vad de skulle iaktta utefter färdvägen.

En tisdagsmorgon samlades alla vid torget. Varje grupp hade en inbördes ordning med en förälder som ledare i mitten. Cyklisten sist i kön hade en varningsväst.



Grupperna startade med 50 minuters mellanrum och allt gick perfekt i 4 km. Då var det dags för följe bilen att rycka in.



En elev hade fått en re-
jäl punktering så i stäl-
let för att laga slangen
bytte vi cykel. Vi hade
en extracykel på taket
samt tomma cykelställ
ifall det skulle bli fler in-
termezzon.

Oh, vad gott det smaka-
de med saft och bullar
samt litet vila. Nu var
det "bara" 11 km kvar
och asfaltvägen byttes
ut mot grusväg. De fles-
ta föredrog faktiskt den
vackra grusvägen. Vis-
serligen lite skumligt
men mycket skönare
med skogen runt om-
kring.



Så här kommenterar Cykelfrämjandets representant lägerskolan:

"Jag brukar i vanliga fall ordna cykelturer för vuxna så det här blev första gången med ungdomar. Jag undrade nog lite i början om det verkligen skulle gå att genomföra en cykling med så många elever. Så här efteråt kan jag inte annat säga än att allt gick perfekt. Allt var noga genomtänkt och eleverna skötte sig exemplariskt. Att cykla i smågrupper med en vuxen som ledare var perfekt. Att sätta gränsen 12 år som mogen i trafiken verkar riktigt. Jag ser fram emot att få vara med på fler liknande saker och jag vill rekommendera denna form av lägerskola."

13. TRAFIKMILJÖSTUDIER

Ett temaarbete i trafik

- Hur ser trafikmiljön ut runt skolan?
- Hur fungerar trafikmiljön mellan skolan och hemmet för eleverna?
- Hur fungerar trafikmiljön för eleverna på fritiden?

Dessa tre frågor ställde lärare och elever på mellanstadiet i Österskärsskolan inför ett arbete om sin trafikmiljö. Arbetet inleddes med en temavecka och följdes sedan upp på samhällskunskaps-, svensk- och bildtimmarna några veckor efter.

Österskärsskolan ligger i Åkersberga, en förort till Stockholm med cirka 25 000 invånare. Åkersberga expanderade för 20 år sedan och då byggdes Österskärs låg- och mellanstadieskola.

Lärarna började med en grovplanering av arbetet. Trafik upptog alla timmar på veckans schema med undantag av slöjd och musik. Grundidén med en temavecka var att eleverna skulle få en sammanhängande tidsperiod för att samla och bearbeta faktamaterial om sin trafikmiljö. De skulle få kunskaper om varför trafikproblemen uppstått och hur kommunen tänkt lösa dessa problem för framtiden. Arbetet delades upp i tre områden: Förr i tiden, Nutiden och Framtiden.

Eleverna började med att rita in sina skol- och fritidsvägar på en uppförstorad karta. De fick då en samlad bild av sin trafikmiljö. Studierna i miljön och studiebesöken förbereddes noga. Temaarbetet skulle bli redovisat i en tidning, "Trafikbladet". Det gällde att kunna hantera kamera, bandspelare, att ställa bra frågor till intervjupersonerna. Lärare och elever beslöt också försöka ta fram någon form av statistiska fakta. Kontakter togs med planeringskontoret och hembygdsforskare.

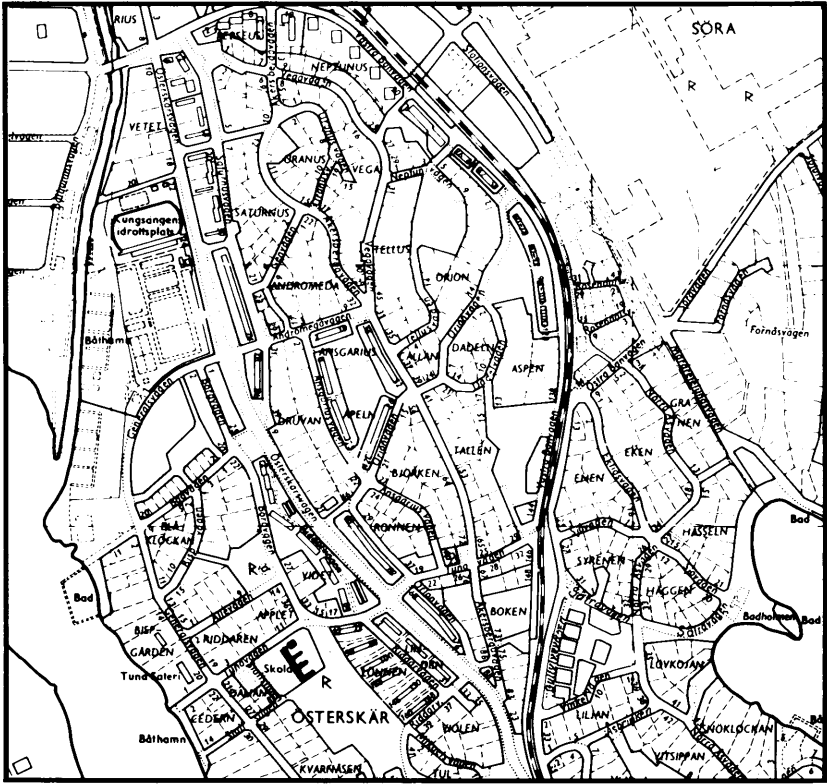


Efter en första rekognosering valde eleverna ut tre ställen, som de ansåg vara trafikfarliga, för närmare studier.

Foto: Åke Sandin

Eleverna väljer undersökningsområden

- Utanför skolan vid en trevägskorsning där utrymmet är trångt och det är mycket trafik under morgontimmarna, speciellt under den kalla årstiden.
- En passage över järnvägen på väg till högstadiet i Söra.
- En stor fyrvägskorsning ett stycke nedanför skolan.



Utanför skolan

Föräldrarna brukade stanna utanför skolan för att släppa av barnen. Flera olyckor hade hänt. Bilarna skymde sikten för de elever som kom cyklande.



Så här såg det ut när bilarna stannade utanför skolan.

Passagen över järnvägen

Många elever skulle passera järnvägen när de skulle ta sig till och från skolan. Passagen skulle ske vid ett övergångsställe, en så kallad fålla. I övrigt fanns ett staket utmed järnvägen. De flesta använde inte fållan utan tog en genväg där staketet trampats ner.



Eleverna har svårt att ta sig igenom "fållan" med cykeln.

Foto: Åke Sandin



Eleverna har skaffat sig en ny livsfarlig väg.

Foto: Åke Sandin

Fyrvägskorsningen

Några hundra meter från skolan fanns en fyrvägskorsning med en stor väg som matade hela området. Vägen var hastighetsbegränsad till 50 km/h, men många bilister körde fortare. Skolan låg på ena sidan vägen och många elever bodde i ett bostadsområde som låg på andra sidan. Det hade hänt flera olyckor när elever korsade vägen.



Eleverna gör iakttagelser vid de farliga ställena

Tre morgnar mellan klockan 07.30–08.00, just när både skolbarnen och de vuxna skulle ta sig till arbetet, bevakade eleverna de farliga trafikställena. De fotograferade trafiksituationer som uppstod och intervjuade gång-, cykel- och biltrafikanter, registrerade antalet trafikanter som passerade. De noterade de bilister som stannade och släppte av skolbarn alldeles intill korsningen m m.

INTERVJU-RUTAN

Korsningen

Österskärsvägen–Tunavägen

Är du rädd när Du går över här?

- Ibland (tycker 5 av 10)
- Nej (säger 2 av 10)
- Ja (tycker 3 av 10)

Hur tycker Du att bilisterna sköter sig i trafiken?

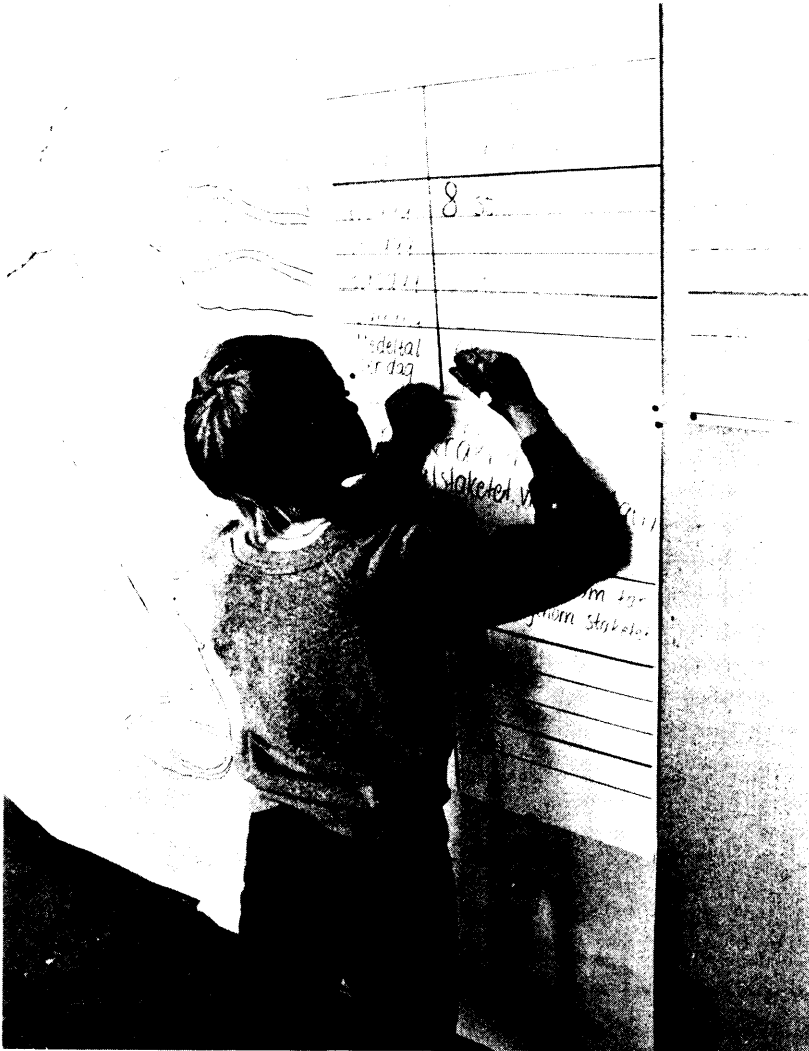
- Dom kör alldeles för fort. Dom håller inte alls hastighetsbegränsningarna.
(säger 10 av 10)

Skulle Du vilja ha trafikljus här?

- Ja, det skulle vara jättebra.
(tycker 9 av 10)
- Nej, det skulle bli alldeles för dyrt.
(tycker 1 av 10)

Tycker Du att det är bra med skolpoliser?

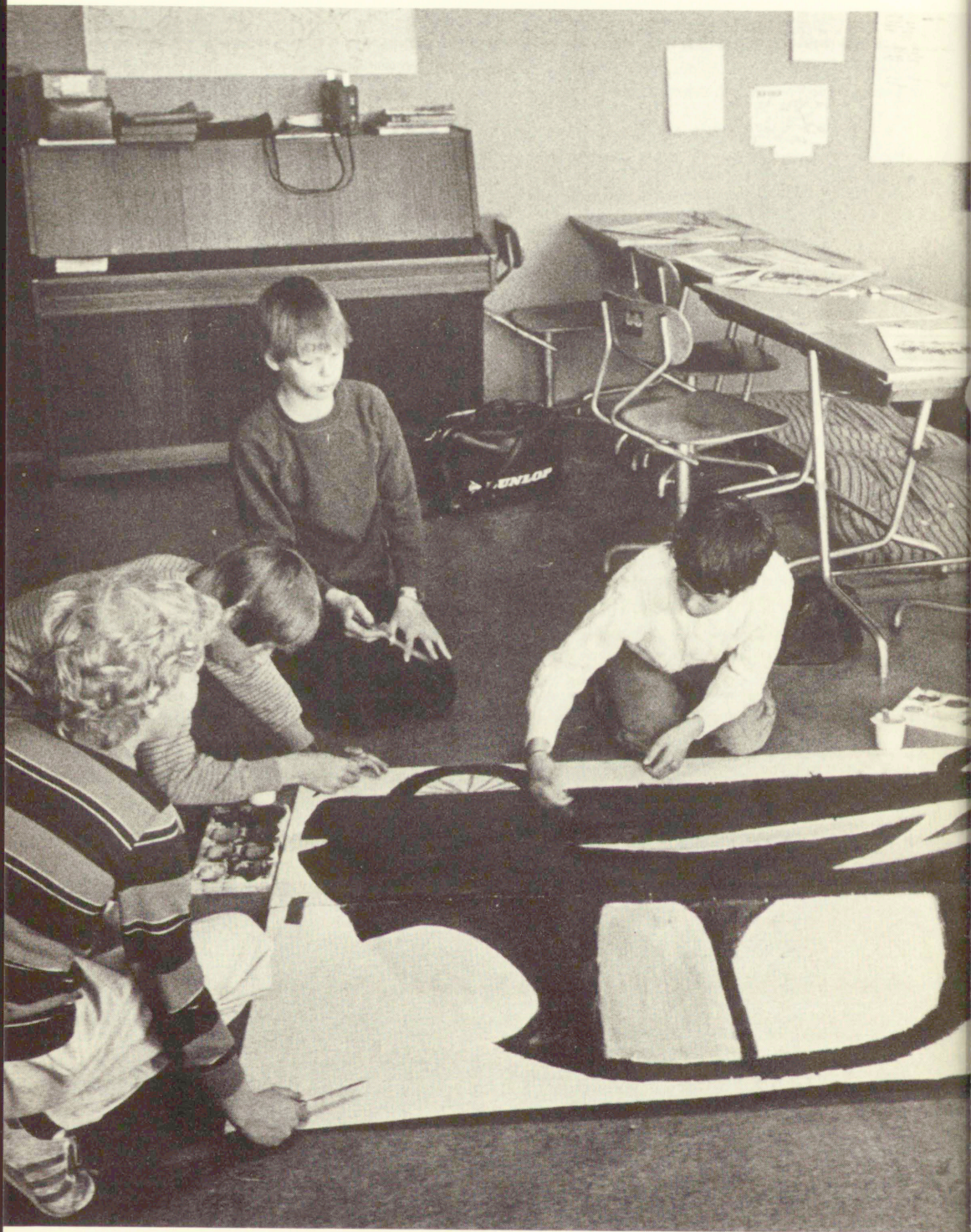
- Ja, för många fotgängare och cyklister ser sig inte för.
(tycker 10 av 10)



För att få en klarare uppfattning av situationen gjorde eleverna trafikräkningar och bearbetade detta material i frekvenstabeller.

Foto: Åke Sandin

Efter varje pass diskuterade grupperna med varandra om vad de iakttagit. De såg flera olyckstillbud. Trafikmiljön var besvärlig och många trafikanter, även föräldrar, var oförsiktiga. Eleverna fick under samtalen idén att de skulle göra sketcher och med hjälp av humor och satir visa hur situationerna såg ut. Lärarna samtyckte och kommenterar så här: "Dramat spelar en stor roll när eleverna ska göra problem synliga. Man måste tänka sig in i hur andra människor ska kunna förstå det man vill säga."



Eleverna började arbeta med manus och rekvisita till sketcher.

Foto: Åke Sandin



Att arbeta med drama stöds på flera ställen i Lgr 80, bl a i bild och svenska.



Samtidigt som arbetet med dramatiseringarna pågick diskuterades tänkbara förslag på hur trafikmiljön skulle kunna förbättras.

Utanför skolan fanns det parkeringsförbud. Ibland hade vaktmästaren bett föräldrarna stanna på en parkeringsficka istället för framför infarten till skolan, men det hade inte hjälpt. Några föreslog att all biltrafik borde förbjudas utanför skolan, men man enades så småningom om att föreslå stoppförbud utanför infarten till skolan.

I en artikel i Trafikbladet tar eleverna upp den farliga genvägen över järnvägen. De redovisar i nedanstående tabell antalet personer som använt genvägen under den tid de gjort iakttagelserna.

Trafikbevakning Staketet vid järnvägen

Vi, det vill säga Mattias, Mats och Mårten, stod där folk går över järnvägen i närheten av brandstationen. Mats räknade personer, Mattias intervjuade och Mårten fotograferade. Egentligen är det ingen övergång där, men folk har trampat

ner staketet vid järnvägen och går över ängen till Söraskolan. De tror att de tjänar så mycket tid på att ta den vägen. Det fick vi veta när vi intervjuade. En dam trodde att hon tjänade 15 minuter men i verkligheten tjänade hon bara 2-3 minuter.

Dag	Antal personer som tar genvägen genom "staketet".
Tisdag	21
Onsdag	35
Torsdag	42
Summa	98
Medeltal per dag	32,7

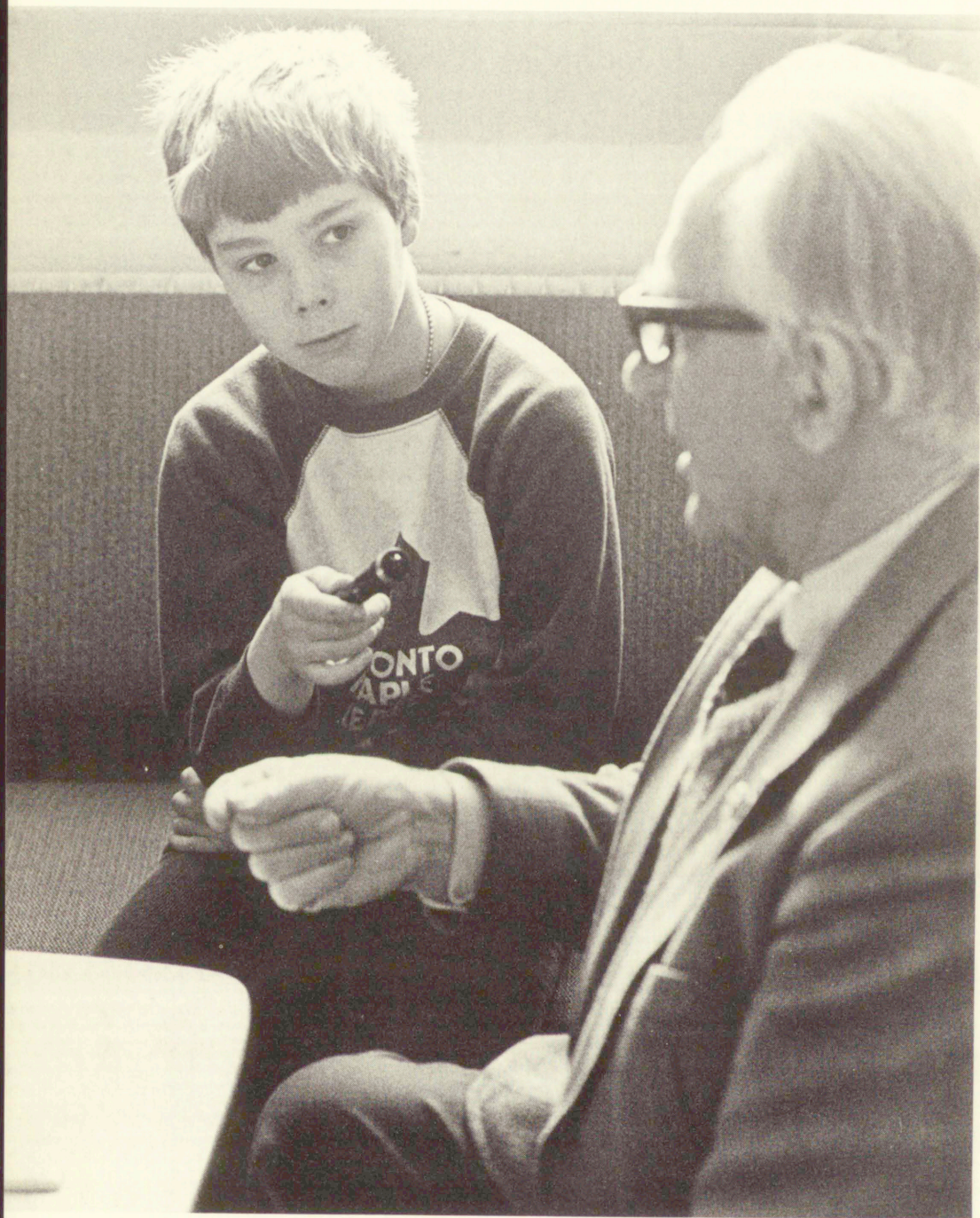
Eleverna gjorde tidsberäkningar av skillnaden mellan de olika vägarna och tidskillnaden blev väldigt liten. Problemet tycktes vara att fällan var för trång.

Fyrvägskorsningen upplevdes som farlig av alla elever i klassen. Eleverna beslöt att lägga fram problemet för trafikingenjören för att tillsammans med honom försöka finna ett åtgärdsförslag.

Några elever intervjuade hembygdsforskaren E Löf för att försöka reda ut hur trafikutvecklingen skett. Han berättade bl a om hur Österskär för inte så länge sedan varit en lantbruksbygd, hur järnvägen kommit till och om när den första bilen kom.



Intervju med hembygdsforskare



Först på 1950-talet övergick Österskär från att vara sommarort till att bli tätort berättar Evert Löf.

Foto: Åke Sandin

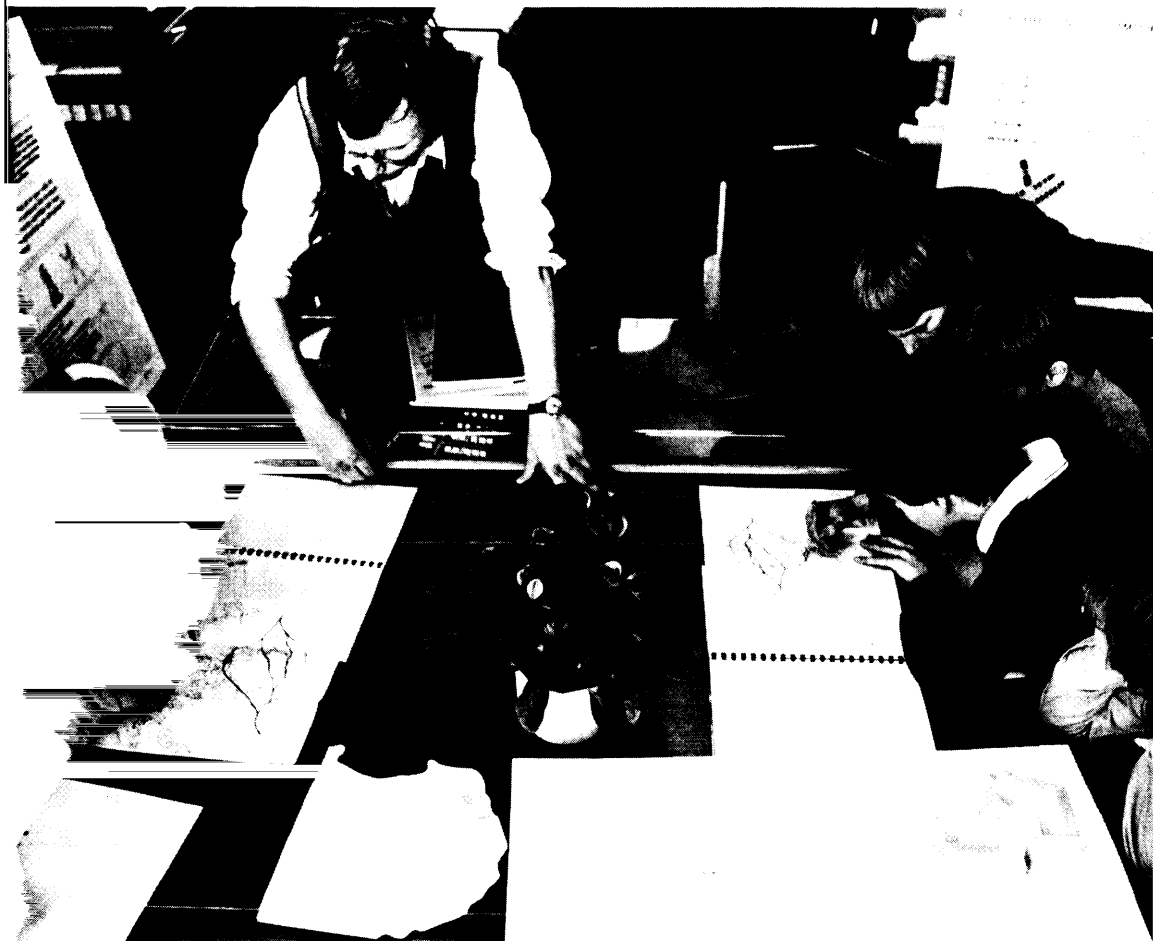
På planeringskontoret

På planeringskontoret fick eleverna se kartor och modeller över samhället. Trafikingenjören berättade att kommunen hade för avsikt att bygga ett sammanhängande nät av cykelvägar. Det närmaste projektet gällde att lägga genomfarten utanför centrum. Eleverna ställde frågor om de undersökta riskfyllda trafikställena. De fick veta att olika åtgärder kostar olika mycket. Att anordna en separat gångled skulle kosta 100 kr/m². Då fanns fortfarande problemet kvar att eleverna måste korsa bilvägen.

Vid korsningen är det sankmark. Därför har det varit omöjligt att bygga en gångtunnel. Klassen enades om att de för fyrvägs korsningen skulle föreslå signalreglerat övergångsställe i första hand och i andra hand att farthinder byggdes in i vägbanan.

Det är lättare att få en trafiksäker miljö i ett nyplanerat område än i ett gammalt redan bebyggt område.

Foto: Åke Sandin



Lärarna själva berättar vidare

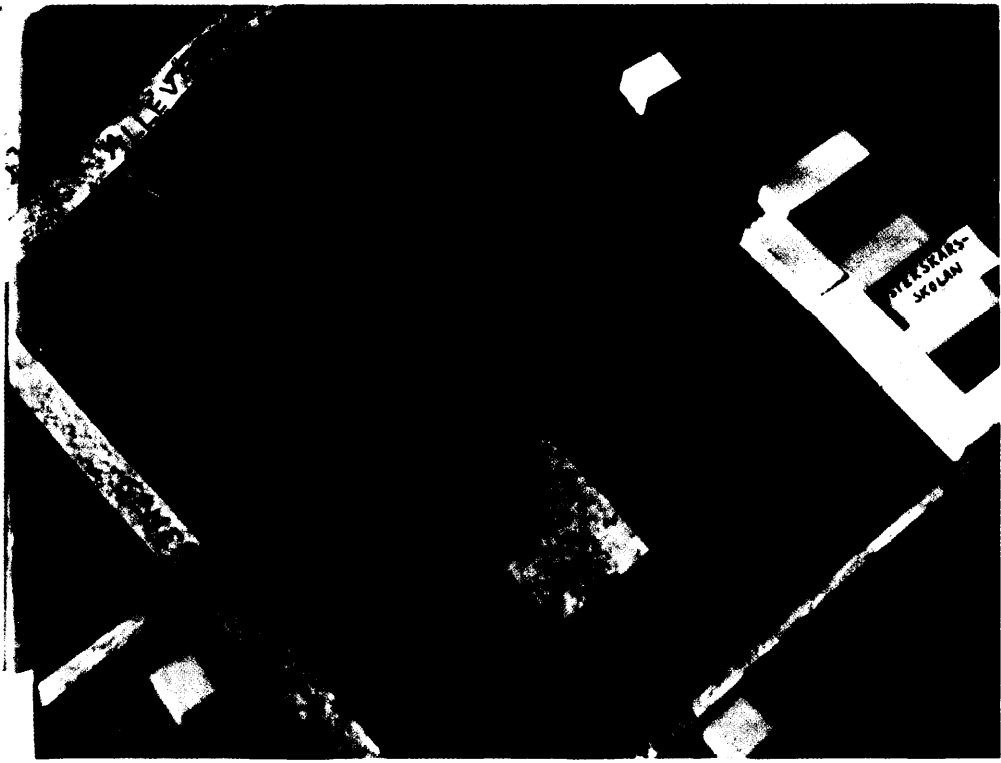
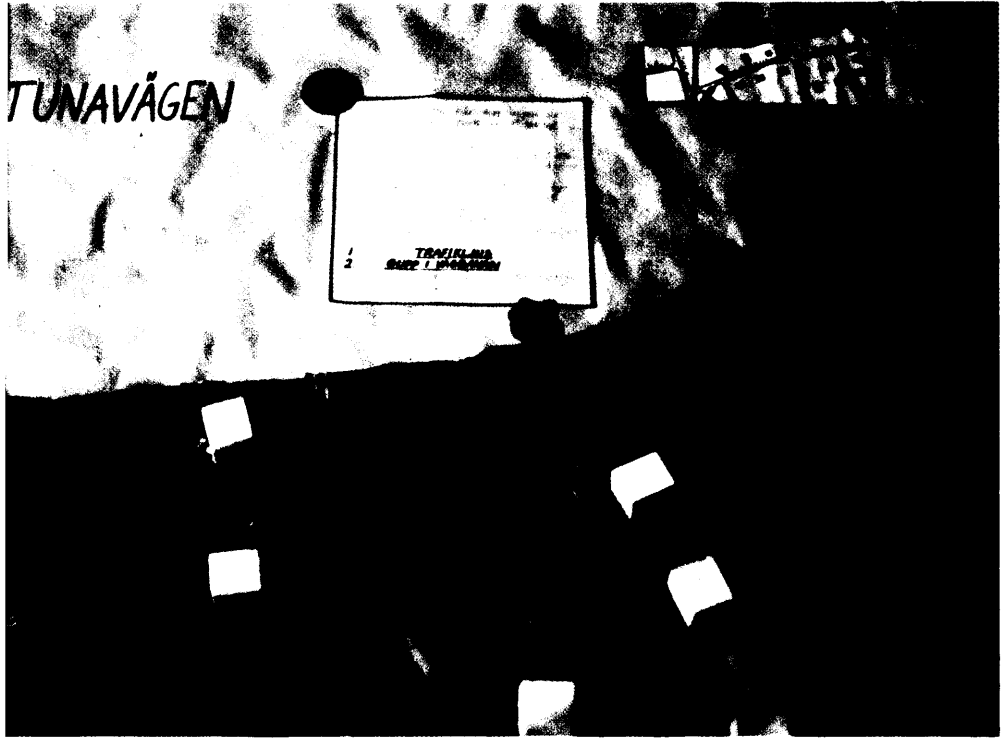
”Vi ansåg att resonemangen med planerarna var mycket viktiga. Här fick eleverna inblick i hur miljön kan påverkas, hur stora kostnaderna blir och hur planerarna tänker och arbetar. Att arbeta fram förslag till åtgärder betyder att man måste lyssna på kamraterna i klassen och försöka tänka sig in i hur olika grupper reagerar när man kommer fram till olika förslag. Även elever kan göra värdefulla iakttagelser och komma med bra förslag till hur trafikmiljön kan förbättras. Vi ville också att eleverna skulle se hur viktigt det är att man har kunskaper om trafikfrågor när man arbetar med sin närmiljö. Eleverna utarbetade en skrivelse med åtgärdsförslagen till trafiknämnden. De arbetade också fram tidningen 'Trafikbladet'.

Sammanställningen av tidningen fungerade som en utvärdering av det arbete vi hittills hade gjort. Vårt temaarbete sträckte sig under en relativt lång tidsperiod, och då var det viktigt att samla ihop sig för att få en klar överblick över arbetet. En god hjälp för utvärderingen var att eleverna skrev dagbok under hela temaveckan. Under utvärderingen diskuterade vi olika former för hur vi skulle redovisa vårt arbete. Vi kom fram till att vi ville redovisa materialet för hela mellanstadiet och Hem och Skola-föreningen.”

Till dessa redovisningar arbetade de tre grupperna fram varsin modell i skala 1:1 000. Föräldrar och syskon bjöds in till ett föräldramöte. I matsalen ställdes modellerna ut och tidningar sattes upp på skärmar tillsammans med bilderna och kartmaterialet.

Eleverna spelade upp sketcherna ungefär som ett TV-reportage. Sedan berättade klassen om arbetet och att förslagen hade utmynnat i en skrivelse som skulle skickas till trafiknämnden.

Hela materialet ställdes ut på kommunalkontoret och trafiknämnden visade stort intresse för klassens arbete.





Trafikmiljön ger tillfällena till att träna färdigheter

De här elevernas studier i trafikmiljön ger dem många tillfällen att träna vad Lgr 80 kallar grundläggande färdigheter. Eleverna övar muntlig framställning, lär sig intervjuja, söker fakta, bearbetar, organiserar och analyserar insamlat material. De gör tidningar, utställningar m m.

Genom att bygga kartor och modeller lär de sig att abstrahera eller förenkla sin verklighet. De lär sig också att använda kända symboler för byggnad, vägnät etc och att skapa egna symboler.

R Söderberg (1982) anser att symbolerna spelar en mycket stor roll. Hela vår orienteringsförmåga i det moderna stadssamhället är beroende av vår förmåga att kunna tolka symboler. Där vi förr kunde hitta till post, apotek och affärer genom att lära oss känna igen husens olika former och färger och typografi, måste vi nu kunna följa skyltningen.

Trafikanterna måste kunna tyda skyltarnas anvisningar, som ibland kan stå i strid med den naturliga orienteringsförmågan; man skall till orten med det röda tornet som man ser till vänster men skylten visar åt höger.

Genom arbetet med sin egen trafikmiljö får eleverna en uppfattning om hur deras samhälle fungerar. De lär sig också att tolka invanda miljöer på ett nytt sätt. Och hur man går till väga för att komma i kontakt med yrkesfolk som planerar trafikmiljön.

Trafikmiljön studeras med hjälp av video

Elever och lärare i Fagerslättskolan i Nybro har under en vecka undersökt och dokumenterat sin trafikmiljö. De använde sig av en enkel bärbar videoutrustning.

Om man vill arbeta med rörlig bild har en sådan utrustning många fördelar. Den är relativt billig i inköp och produktionskostnaderna blir låga. Man kan till och med i vissa videomodeller använda vanliga ljudband som "film".

Andra fördelar: man behöver inte vänta på framkallning som man måste när det gäller film. Man ser resultatet direkt. Vill man kan man "frysa" bilden för att analysera detaljer och det är lätt att lägga på ljud i efterhand.

Allt detta gör att det blir mycket enklare att arbeta med video än med film. Vem som helst kan på kort tid lära sig att arbeta med video. Nackdelen är att man inte kan klippa i bandet, man får ta scenerna i en följd.

Så här berättar eleverna om hur de arbetade med temat trafik en vecka under vårterminen:

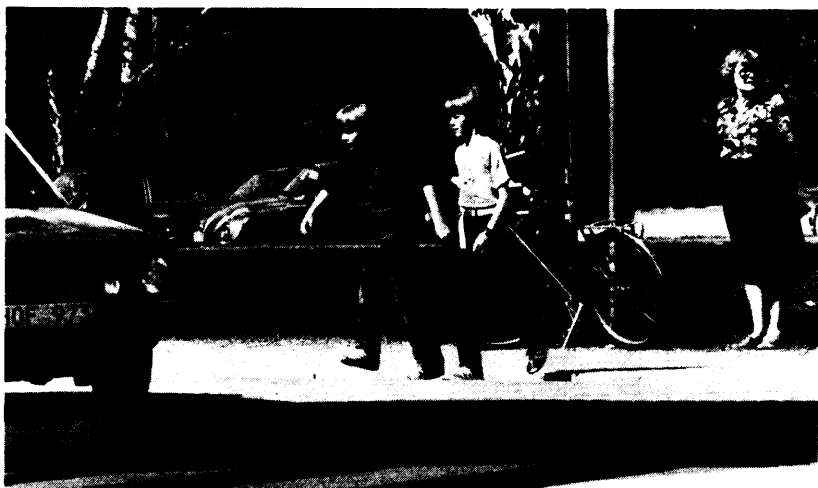


Det bor ungefär 40 000 människor här. Det finns några stora industrier och olika varor transporteras med bil till och från staden. Många människor kör också bil till och från arbetet.

Foto: Örjan Kristensson



Nästan alla i vår klass bor i ett nybyggt område strax intill skolan. Därifrån finns det en gång- och cykelled till skolan.



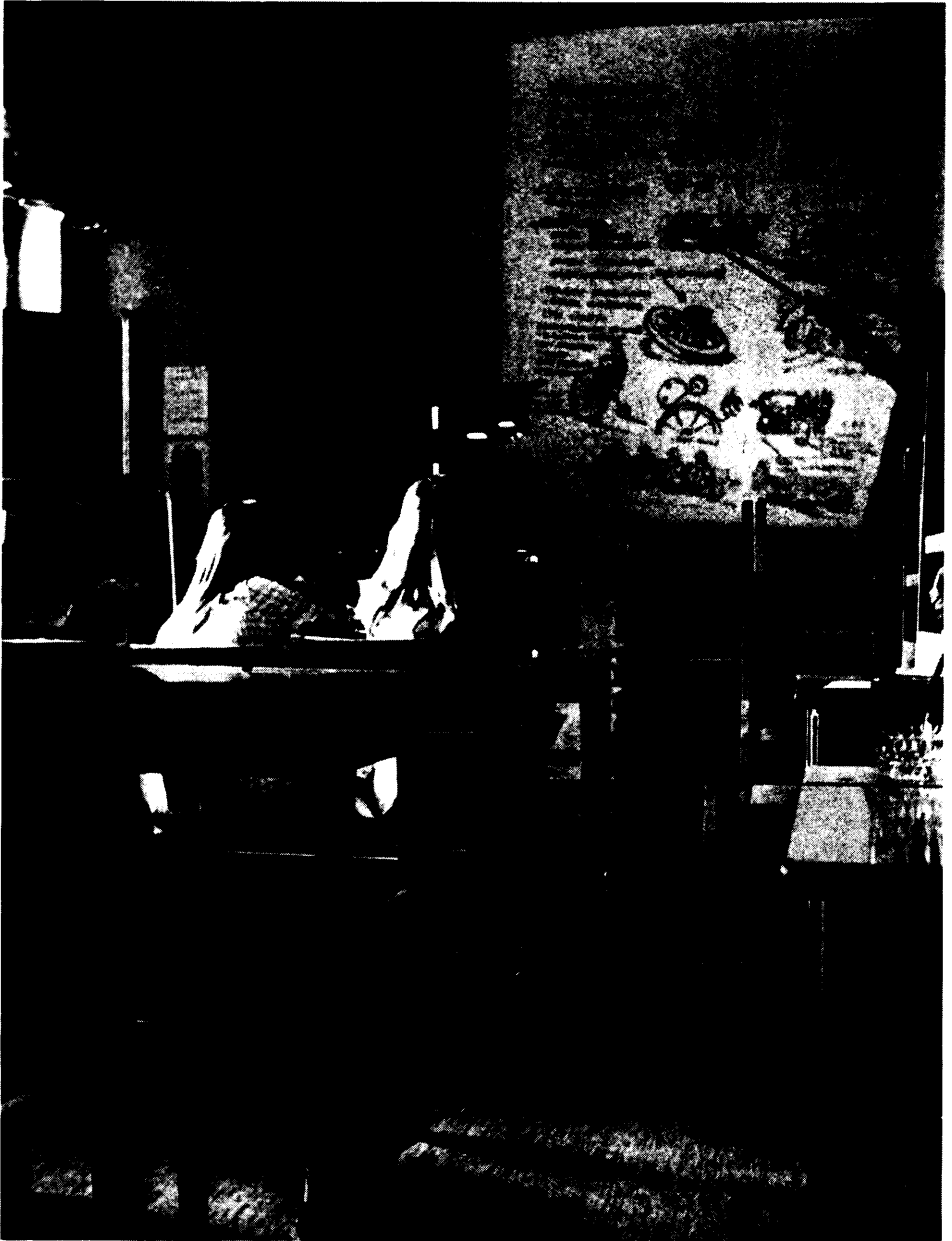
Utanför skolan finns en genomfartsled med mycket trafik. Bilarna kör fort och många av oss är rädda för att korsa vägen. En gång i veckan är vi i simhallen. Den ligger 3 km från skolan och då måste hela klassen korsa den besvärliga vägen.

Foto: Örjan Kristensson



I vår klass tyckte vi att det var viktigt att arbeta med hur trafiken såg ut för oss elever. Vi fick hjälp av en bildlärare. Han lärde oss att använda en videoutrustning, för att vi skulle kunna spela in olika trafikmiljöer och hur vi själva betedde oss i trafiken.

Vi började med att göra en väggkarta över samhället. För att förstora kartan använde vi overheadprojektor. På kartan märkte vi ut skolan, var vi bodde och platser där vi brukade vara. Sedan ritade vi in de vägar vi brukade använda. Då kunde vi se hur vi rörde oss mellan olika platser.



Bildläraren berättade för oss om hur man tror att människan uppfunnit hjulet och hur det utvecklats. Vi visste inte att det var 1817 som man kunde styra cykeln eller att Dunlop uppfann cykeldäcket 1891. Vi diskuterade hur cykeln skall

vara utrustad och vilka lagar som finns och jämförde våra cyklar med den cykel som Trafiksäkerhetsverket rekommenderar. Hockeyspelare använder hjälm, det borde cyklisterna också göra.

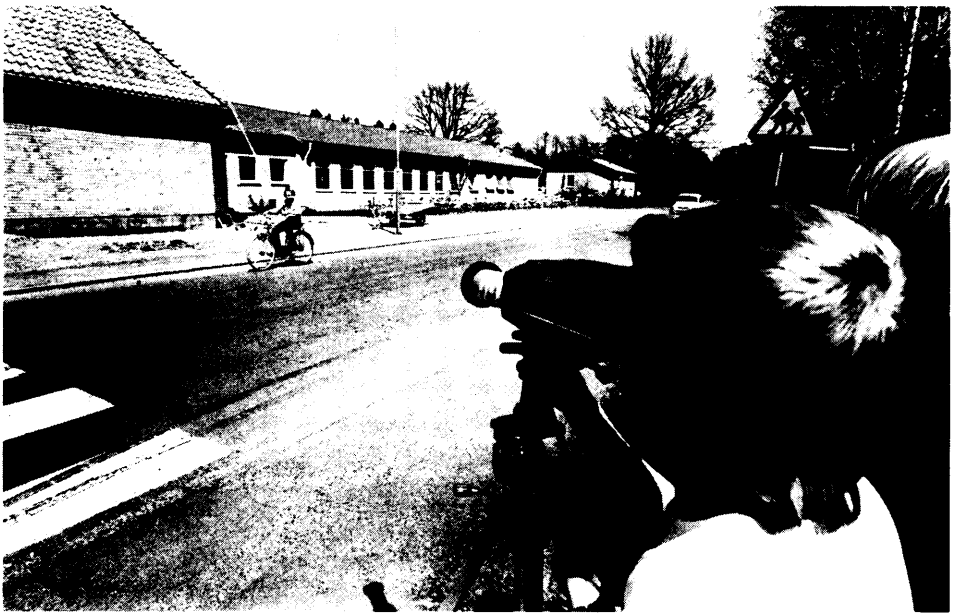
Foto: Örjan Kristensson



Vi såg på ett bildband som hette "Sagan om gropen". Det visade hur ett problem kan lösas på många olika sätt och att alla lösningar inte är bra. Man måste ha kunskaper för att kunna söka sig fram till den bästa lösningen.

För att kunna beskriva trafikmiljön fick vi lära oss att arbeta med en bärbar video-utrustning. Bildläraren lärde oss hur kameran och videobandspelaren fungerade.



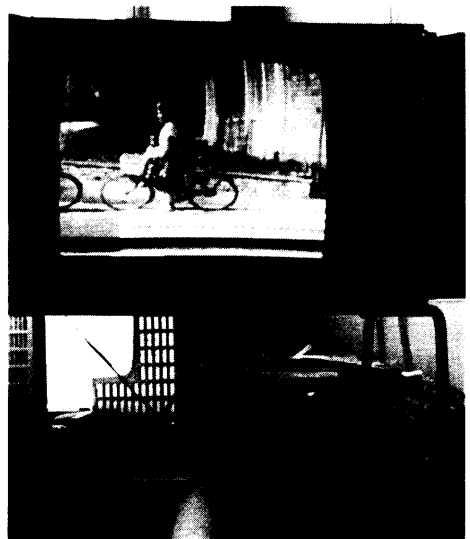


Vi märkte ut de farliga korsningarna på kartan och spelade in cykelscener. Några frågade läraren om vi skulle cykla som man skall eller som vi brukade. Vår lärare tyckte att vi skulle cykla som vi bruka-

de. Några fick berätta om vad som hände. Det lät ibland som ett sportreferat: – Nu kommer det en cyklist och hon skall korsa gatan. Aj, aj, hon ser sig inte riktigt för och nu stannar hon för nära gatan.

Foto: Örjan Kristensson

Vi spelade upp scenerna i klassrummet. I en scen försökte någon att göra stopptecken med ena handen och samtidigt hoppa av cykeln. Det såg nästan livsfarligt ut. Vi diskuterade viktiga regler och hur man skall cykla säkert.





Efter videobandet byggde vi på flanotavlarna upp olika sätt att korsa en gata. Vi kollade i trafikläromedlen och studerade bilder av "stora och lilla svängen". För att t ex kunna göra stora vänstersvängen säkert är det ibland nödvändigt att leda

cykeln över gatan. Och den lilla svängen där man gör filkörning mycket riskabel för alla cyklister. Efter genomgången i klassrummet tränar vi ute i korsningarna.

Vägen till simhallen

”Det gemensamma problemet för vår klass är att vi ska ta oss till och från simhallen en gång i veckan. Vi beslöt att göra en film som skulle heta 'Vägen till simhallen'. Med filmen ville vi visa hur svårt det är att komma till och från simhallen eftersom vi måste använda den hårt trafikerade vägen. Det finns inte någon separat cykel- eller gångväg.

Under inspelningen upptäckte vi att det fanns en stor reklampelare som fungerade som trafikdelare. Reklampelaren skymde sikten. Bilarna hade svårt att se oss och vi hade svårt att se dem. Det värsta var att ingen visste på vilken sida man skulle passera reklampelaren.



Foto: Örjan Kristensson

Vi såg filmen flera gånger och byggde upp de farliga platserna på flanotavlän. Hur skulle trafiksituationen kunna bli bättre utanför skolan? Vi hade många förslag. Några tyckte att det vore bra med stoppljus vid övergångsstället och någon tyckte att det kunde räcka med att bygga en refug. En del ville sänka bilarnas hastighet till 30 km/h därför att de körde för fort. Andra föreslog att gång- och cykelbanan skulle byggas ända fram till skolan. Om gång- och cykelbanan byggdes ända fram till skolan var vi tvungna att korsa vägen i alla fall. Vi diskuterade fram och tillbaka och det enda som vi var riktigt överens om var att reklampelaren måste flyttas bort.

I våra diskussioner förstod vi att vi visste för litet så därför beslutade vi oss för att gå till en trafikingenjör på gatukontoret för att få veta mer.”

Eleverna intervjuar trafikingenjören



Foto: Örjan Kristensson

Så här berättade han:

”I vår kommun finns en trafiköversikt och där kan ni se hur vi planerar olika trafikåtgärder. Vi skiljer på långsiktiga och kortsiktiga åtgärder. Kortsiktiga åtgärder är sådant som ska göras under de fem närmaste åren. I trafiköversikten kan ni också se hur mycket olika saker kostar och hur vi planerat in dessa i kommunens budget. De förslag som ni arbetat med är sådana förslag som vi kallar för kortsiktiga. Bilarna är ett stort problem för er.

Man kan t ex sänka bilarnas hastighet på olika sätt. Om vi sätter upp 30-skyltar så är det inte säkert att alla bilar kör i högst 30 för det. Man kanske kan bygga vägbulor eller förskjuta körbanan så att bilarna blir tvungna att köra långsammare, men då kanske det blir bilköer utanför skolan i stället. Samma sak kan hända om vi sätter upp en ljussignal vid övergångsstället. När bilarna stannar kommer dessutom avgasutsläppen att öka. I våra planer finns en förlängning av gång- och cykelleden. Vi vill skilja skyddade och oskyddade trafikanter åt så mycket som möjligt men det löser inte heller hela problemet. På längre sikt kommer det kanske att bli nödvändigt att leda bort den täta biltrafiken utanför er skola. Jag tycker att ni ska vända er till trafiksäkerhetskommittén och berätta om er film och hur ni upplever trafiken.”

Eleverna diskuterade med trafiknämndens ordförande

När eleverna diskuterade intervjun med trafikingenjören i klassrummet kom det fram många nya frågor. De bjöd trafiknämndens ordförande till klassen och ställde frågor till honom. Hur arbetar en trafiknämnd? Vem bestämmer i trafikfrågor? Vilket är viktigast när man planerar, barnen eller bilarna? Hur tycker du att man förbättrar trafiksäkerheten utanför vår skola? Reklampelaren skymmer sikten både för oss och bilarna – tycker du att den ska stå kvar? De visade filmen och berättade om sitt arbete.

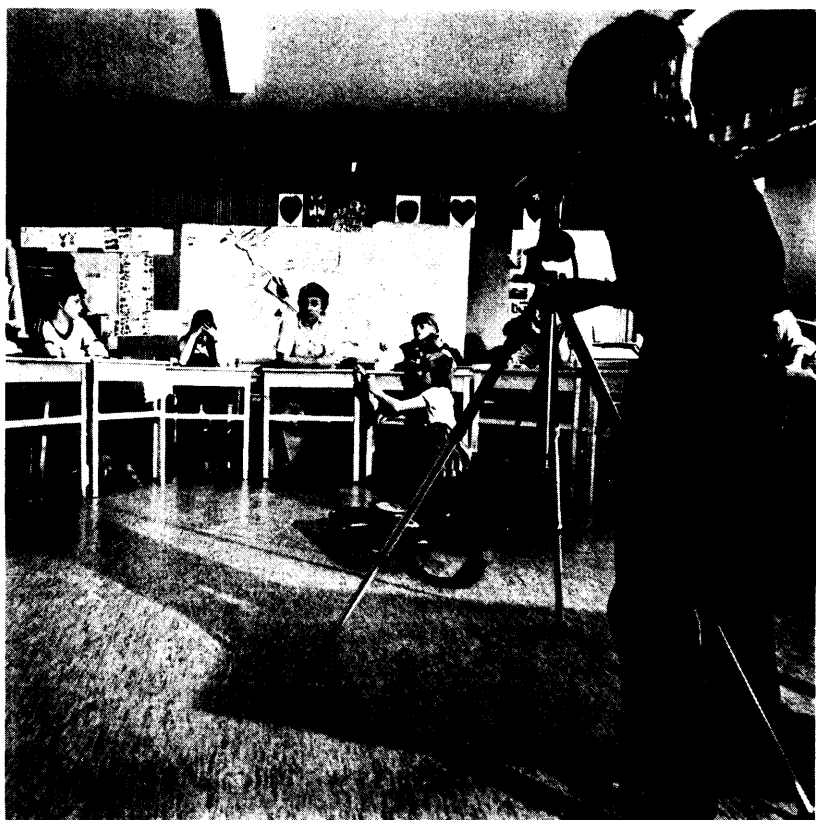


Foto: Örjan Kristensson

Trafiknämndens ordförande berättade hur kommunen arbetar med trafiksäkerhetsfrågor och vem som bestämde och fortsatte så här:

”Det är först under de senaste 10 åren som man på allvar börjat arbeta med trafikmiljöfrågor. Innan dess fick bilarna i stort sett bestämma men nu har bilarna blivit så många att man måste ta

hänsyn till barnen och miljön i första hand. Trafiknämnder och trafiksäkerhetskommittéer har därför inte funnits så länge i våra kommuner. Vi håller på och arbetar med trafikmiljön utanför er skola och det bästa tycker vi är att leda bort trafiken härifrån men då kommer genast en ny fråga: Var ska vi göra av bilarna? Leder vi in dem på andra gator så kommer det att bli problem där. Vårt förslag går ut på att i första hand försöka leda bort genomfartstrafiken och göra en annan genomfartsled, men det kostar mycket pengar. Därför ligger det förslaget i den långsiktiga planen. Kommunens pengar ska räcka till mycket: skolor, daghem, pensionärshem för att ta några exempel. Vi måste visa att våra önskemål från trafiknämnden är nödvändiga. Det vi arbetar med på kort sikt är att bygga ut gång- och cykelvägnätet i första hand. Frågan om att sänka bilarnas hastighet utanför er skola har vi diskuterat och det kommer vi att ta upp på något av de närmaste sammanträdena. I trafiksäkerhetsarbetet är det viktigt att så många som möjligt deltar och det kan man se ett bra exempel på när det gäller frågan om reklampelaren. Vi har inte uppmärksammat den tillräckligt, men i er film ser man tydligt att den kan vara ett stort problem. Jag ska ta upp frågan i nämnden och då kanske vi kommer tillbaks och vill se er film igen.”

Lärarnas kommentarer

Klass fem visar hur trafiksäkerhetsarbetet kan börja i en skola. Lärarna och eleverna gjorde arbetet utan speciella förkunskaper. De gick ut i samhället och såg hur trafiken fungerade och fick kunskaper så att de blev säkrare i trafiken. De dokumenterade och gjorde iakttagelser så att de kunde arbeta med förslag till förbättringar.

I klassrummet lärde de sig att formulera sina förslag så att de kunde diskutera med samhällsplanerare och politiker och alla gjorde värdefulla erfarenheter. Eleverna kunde känna sig väldigt nöjda eftersom de hade gjort upptäckter som bidrog till trafiksäkerhetsarbetet.

Så här säger en av lärarna som arbetade med klassen:

”Det bästa med vårt arbete var kanske att eleverna fick se sig själva ute i trafiken. Jag tror att det fungerade ungefär som att sätta på sig glasögon. Arbetet betydde också att klassen såg att det fanns problem som var gemensamma för alla. De tyckte att det var svårt att diskutera olika förslag. Vi hade helt enkelt för litet kunskaper om trafikmiljöplanering. Vi såg inte de stora sammanhangen utan koncentrerade oss för mycket på små lösryckta åtgärder. Om vi arbetar på det sättet finns det stor risk att vi spelar ut olika grupper i samhället mot varandra i stället för att skapa förståelse för de utsatta gruppernas problem. Att vi upptäckte reklampelaren var naturligtvis bra och genom filmen fick

eleverna en egen röst när de diskuterade med trafikkommitténs ordförande. Att han kom till vår klass var en stor förmån för oss, men man kan ju inte tänka sig att representanter från trafiknämnder och trafiksäkerhetskommittéer kan åka ut till varje klass i hela landet för att diskutera trafikproblem. Det viktigaste är inte att alla skolbarn ska hitta trafikfallor som de kan gå till beslutande myndighet med, utan det är att eleverna får kunskaper om sina egna trafikbeteenden och hur trafikmiljöfrågorna ser ut och hur man kan påverka trafiksäkerheten.

Vårt arbete har fortsatt på olika sätt. Vi har ett samarbete med Hem och Skola-föreningen och kommer att fortsätta med det när eleverna börjar på högstadiet, men då kommer vi att fördjupa oss i trafikmiljöfrågorna.”

14. MOPEDFRÅGORNA PÅ HÖGSTADIET

Mopedisterna har i stort sett samma problem och behov i trafiken som cyklisterna. Men de är mer olycksdrabbade. De får vid olyckstillfällena ofta svåra huvud- och bensador. De flesta mopedolyckorna händer i korsningar. De mest olycksdrabbade mopedisterna är 15-åringar, det vill säga debutanterna på moped. Det svåraste och farligaste för dem är att svänga till vänster i korsningar.

Ett särskilt problem för mopedförarna är att de inte riktigt hör hemma någonstans. På bilvägarna utsätts de för stora olycksrisker. På gång- och cykelvägar klagar gående och cyklister över att mopedisterna kör för fort eller är störande.

Stadens trafiknät (1975) rekommenderar att mopedtrafiken på grund av den stora olycksrisken hänvisas till gång- och cykeltrafiknätet.



Foto: Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, NTF

Från cykel med hjälpmotor till en kopia av motorcykeln

Cyklar med hjälpmotor har funnits under hela 1900-talet. Det var först på 1950-talet som den tekniska utvecklingen påbörjades vilken på endast ett par årtionden skulle förändra cykeln med hjälpmotor till att bli nästan som en motorcykel.

Det finns olika typer av mopeder men det är de som ser ut som en motorcykel som är populära bland 15-åringar.



De idag populäraste modellerna liknar lätta motorcyklar. De har mc-ramar, sadlar av lång limptyp, kraftiga däckdimensioner, extra tilltagna strålkastare, avancerad fjädring och överdimensionerade bromsar. Vem som helst kan köpa en trimningssats som flerdubblar mopedens motorstyrka. De mest avancerade sportmodellerna har fyra växlar.

Foto: Ulf H Holmstedt

Vem kör moped?

De allra flesta mopedister är pojkar i 15-årsåldern. De använder i huvudsak mopeden som transportmedel när de ska ta sig till skolan, fritidsaktiviteter och andra resmål. Cirka en fjärdedel av mopedkörningen är nöjesåkning.

Mopedisternas trafikarbete fördelat efter typ av resa och mopedists ålder.
Undersökningen utförd augusti–september 1977.

Mopedists ålder (år)	Till/från skolan eller arbetet		Till/från affären eller annat resmål		Resa utan bestämt resmål		Samtliga typer av resor	
	f.km	proc	f.km	proc	f.km	proc	f.km	proc
15	20 470	37,9	20 936	38,8	12 566	23,3	53 972	100,0
16	5 463	10,5	34 079	65,2	12 717	24,3	52 259	100,0
17	2 125	6,9	21 468	69,7	7 216	23,4	30 809	100,0

Mopederna blir färre men inte mopedolyckorna

Någon total översikt över antalet mopeder i landet finns inte eftersom man hittills inte registrerat mopederna. Av de undersökningar som gjordes inom trafiksäkerhetsutredningen framgår att antalet mopeder minskat från 700 000 i början av 1960-talet till 280 000 i slutet av 1970-talet. År 1960 gick det två personbilar, 1978 elva personbilar, på varje moped. År 1982 hade mopedbeståndet ytterligare minskat till 218 000.

År 1956 såldes i Sverige cirka 120 000 mopeder. Sedan har försäljningen sjunkit hela tiden. Under 1977/78 såldes 26 000 mopeder. Trots att mopederna kraftigt minskat i antal under de senaste 20 åren har inte olyckorna visat samma nedgång. Det beror sannolikt på att biltrafiken ökat och att mopedförarna är hänvisade att dela körbanan med bilarna.

Säkrare mopedtrafik

Samhället har under de senaste åren vidtagit särskilda åtgärder för att skydda mopedförarna. År 1978 infördes en lag om att mopedförare skall bära hjälm som skydd mot huvudskador, som är den vanligaste dödsorsaken bland mopedister. En bestämmelse om tänd lykta på mopeden även på dagen infördes år 1980. Enligt ett riksdagsbeslut år

1982 skall mopederna registreras. Datum för när beslutet skall träda i kraft är ännu inte bestämt.

Lagen om att man skall ha fyllt 15 år för att få köra moped har funnits sedan 1952. Då utfärdades också bestämmelserna om mopedens utformning och kraven på besiktning.

Mognad och utbildning

En 15-årig mopedist, som kolliderar med en bil, gör det inte på grund av att han inte vet hur det fungerar i trafiken. Han kolliderar därför att han handskas med fordonet som man kan vänta sig av en 15-åring, det vill säga utan tanke på egen eller andras säkerhet.

Citatet kommer från barnläkaren J. N Vestfelt (1981) som studerat 12 265 olycksfall bland barn varav de allvarligaste olyckorna inträffat bland pojkar med moped. Vestfelt, och många med honom, anser att en 15-åring inte är mogen att köra ett motorfordon. De vill höja åldersgränsen för mopedförare till 16 år.

Trafiksäkerhetsutredningen (1982) ansåg att utbildning av mopedförare var en av de viktigaste åtgärderna för att minska olyckorna.

Mopeden – en viktig samhällsfråga

Eftersom alla ungdomar går i grundskolan när de fyller 15 år blir det naturligt att mopedfrågorna tas upp på högstadiet. Skolan har också ett ansvar för att de elever som avser att köra moped får en utbildning.

Enligt utredningen *Säkrare mopedtrafik* (Dsk 1979:3) bör mopedförarutbildningen riktas mot två övergripande mål:

Att utveckla medvetenhet om mopedens roll i samhället och att utveckla insikter, kunskaper och färdigheter så att eleverna på säkert sätt kan ta sig fram i trafiken.

Frågor som bör tas upp i utbildningen är kostnader för inköp, drivmedel och underhåll av mopeden. För många innebär mopedinnehavet inte bara ekonomiska uppoffringar. Det kan också hindra andra intressen. Eleverna ska själva kunna ta ställning till behovet av att ha moped. De ska kunna genomskåda reklam m m eller enkelt uttryckt: eleverna ska kunna välja.



Foto: Gunnar Söderlund

Det är betydelsefullt att utbildningen syftar till att skapa förståelse för mopedisternas problem i trafiksystemet, deras förhållande till andra trafikanter och olika sätt att använda moped. För många elever blir mopeden betydelsefull under en period i deras liv. Mopeden blir inte bara ett transportmedel. Den är också ett medel för gruppgemenskap och identitet. Många ungdomar ägnar mycket tid åt sin moped.

Hur har skolan tagit upp mopedfrågorna?

Någon mera omfattande utvärdering av mopedundervisningen har inte skett. En sammanställning av den försöksverksamhet som bedrivits under 1970-talet skedde i samband med trafiksäkerhetsutredningsarbetet.

Där framkom bl a att mopedfrågorna behandlades i årskurs 8. Verksamheten innehöll en teori- och en praktikdel. Den teoretiska delen förlades företrädesvis inom de samhälls- och naturorienterande ämnena. Praktiken, som bestod i körövningar på avskilt område, togs från timmar för Fritt valt arbete.

Reformerna inom skolan ger nya möjligheter

Trafiksäkerhetsutredningen hävdar att de reformer som skett inom skolan med en friare resursanvändning, fritidsverksamhet och den samlade skoldagen, bör ge förbättrade möjligheter att behandla mopedfrågorna i skolan.

Läroplanen betonar särskilt vikten av att teori och praktik går hand i hand.

Att iakttagelser, teori och tillämpning varvas kan ofta vara det värdefullaste arbetssättet.

(Lgr 80 s 48)

De dokumenterade exemplen från de allra senaste åren visar att skolorna tar upp mopedfrågorna dels i den för alla elever schemabundna undervisningen, dels under tid för elevernas eget val. Följande tre exempel visar hur man kan gå tillväga.

Mopedförarutbildning för alla elever i årskurs 8

Vid Gröndalsskolan i Värnamo genomförde lärare och elever i årskurs 8 under läsåret 1981–82 mopedförarutbildning. Verksamheten inleddes med att lärarna fortbildades under två dagar. De fick gå igenom hur mopeden är konstruerad och fungerar. De fick även öva att köra moped.

Som ett nästa steg diskuterade lärare och elever fram en uppläggning av arbetet med en teoridel och en praktiskdel. Under teoritiden diskuterades inköps- och driftkostnader samt nyttan av att ha en moped. Vidare behandlades mopedens olika delar, hur en trafiksäker moped ska se ut, vad som krävs för att man ska få köra moped och hur man gör en enkel säkerhetskontroll.

De lokala trafikförhållandena i Värnamo diskuterades med tonvikten på trafikregler och vägmärken samt de faror som mopedister utsätts för. Slutligen diskuterades trimning, skjutsning och mopedkörning i bostadsområdena.

Praktikdelen förlades till körgården som var en avskärmad del av skolgården. Lärarna berättar själva om den delen av arbetet.

”Vi började med att samla hela gruppen runt en moped. Där gick vi igenom de viktigaste funktionerna, starta och stanna, strålkastare, signal samt de två bromsarna och hur de kan justeras. I gruppen gjorde vi sen en indelning efter hur vana eleverna var vid mopedkörning. De som aldrig hade kört moped tidigare, ungefär hälften, samlades vid en enklare bana, de andra vid en mera avancerad bana.

Foto: Johan Nord



Vid bana 1 var vi som regel två handledare. Där började vi med en noggrann genomgång av hur man startar, kör och stannar mopeden. Många elever fick vi springa bredvid och instruera och ett flertal körde banan på ettans växel.

Vid andra tillfället la vi in några koner för att testa balans och styrförmåga. Många lärde sig andra gången att växla.



Foto: Johan Nord

Vid bana 2 fick eleverna öva undanmanövrar och balans. Banans svårighet varierades efter elevernas kunskande och ökades efter hand.”

Vid körövningarna delades eleverna, som tillsammans var 180 stycken, in i 15-grupper. Alla grupper fick två undervisningstillfällen på 40 minuter varje gång. Varje grupp fick undervisning två tisdagseftermiddagar efter varandra.

Utbildningen avslutades med en temadag som var organiserad enligt ett stationssystem. Polisen medverkade och informerade om motorförarens ansvar i trafiken.

Eleverna fick se film om trafiksäkerhet, träna moped i körgården etc. De fick besvara ett skriftligt prov. Tid gavs också åt en muntlig utvärdering av verksamheten. Då framkom bl a att eleverna ansåg det bra att få arbeta med mopedfrågor under skoltid. De önskade mera tid för att öva på mopeden och att vägmärkena skulle tas upp noggrannare.



Foto: Lennart Urby

Ur lärarnas kommentar

”Vi anser att tiden borde utökas så att varje elev får möjlighet att delta i praktisk mopedundervisning vid tre tillfällen i stället för som nu två. Detta skulle ge en bättre kvalitet på den praktiska delen.

Det vi inte fick tid till var att teoretiskt och praktiskt gå igenom enklare reparationer på mopeden. Detta moment kanske kan vara lämpligt att lägga in i det nu obligatoriska teknikämnet på högstadiet.

En sak som man hade önskat vore att eleverna fick några körövningar i staden i den verkliga trafikmiljön.”

Ett temaarbete om mopeden

Foto: Lennart Urby



På något annorlunda sätt arbetade lärare och elever vid Vasaskolans högstadium i Hedemora. De inledde arbetet med att göra gruppvisa studier av trafiksituationer i de centrala delarna av Hedemora. De studerade särskilt korsningarna och hårt trafikerade gator. De fotograferade, räknade fordon etc. Särskilt observanta var de på cyklister och mopedister, som skulle svänga. De kontrollerade bilar, som stod parkerade ute efter gatorna och skymde sikten. Eleverna ordnade, sammanställde och analyserade sina iakttagelser. De redovisade dem för varandra och förde upp viktiga data på en översiktskarta. Vidare iordningställdes en pärm som överlämnades till kommunens trafiknämnd.

Nästa steg i arbetet bestod i att samla fakta om de fysiska och psykiska faktorer hos mopedföraren som spelar stor roll för säkerheten. Alkoholfrågorna behandlades. Eleverna fick ge första hjälpen vid olycksfall.

Därefter studerade eleverna mopeden. De lärde sig hur en moped är konstruerad och studerade funktionen av koppling, gasreglage och bromsar. Vidare diskuterades stoppsträcka och reaktionssnabbhet. Slutligen övade eleverna sig i att köra moped i en inhägnad körgård.

Hela temaarbetet förlades till fria aktiviteter och omfattade sammanlagt 18 timmar. Handledare var en fritidsledare och en tekniklärare. Övriga deltagare i arbetet var skolsköterskan, kurator och skolans psykolog. Undervisningen var obligatorisk utom den praktiska övningen.

Foto: Mikael Bergström



Mopedskolan i Öxnehaga

MHF-ungdom (Motorförarnas Helykterhetsförbunds ungdomsorganisation) har tillsammans med Jönköpings kommun byggt en anläggning med mopedbana och klubbstuga där de håller mopedskola. Mopedskolan pågår både under skoltid och som studiecirkelverksamhet under kvällstid.

De närliggande högstadieskolorna utnyttjar denna resurs genom att de elever, som så önskar, får utbildning på tid för fria aktiviteter. Eleverna får under en termin både praktisk och teoretisk mopedutbildning. Utbildningen är upplagd efter MHF-Ungdoms mopedbok. Viktiga moment är: Regler och lagar, hänsyn och förutseende, försäkringar, olika körförhållanden, trimning och dess konsekvenser. I den praktiska körträningen ingår förutom de grundläggande körövningarna balans- och teknikövningar samt körning på den terrängbana som ingår i mopedanläggningen.

Under utbildningspassen lägger man in droginformation för att försöka göra ungdomarna till attitydbildare i sitt kamratgäng.

Mopedskolan bedriver också så kallad öppen verksamhet med aktiviteter två kvällar samt lördag förmiddag varje vecka. Varje aktivitetspass inleds med information kring ett aktuellt ämne, t ex riksdagsbeslutet om mopedregistrering. Träningen på mopedbanan sker alltid under sakkunnig ledning. MHF-ungdom använder sig av ledare inom sina egna led.



Foto: Mikael Bergström

Skillnader och likheter i de redovisade verksamheterna

Skolorna organiserade arbetet kring mopedfrågorna på olika sätt. På Gröndalsskolan planerade man in verksamheten i schemat över hela läsåret. Högstadiets lärare skötte huvudsakligen undervisningen. I Hedemora planerades ett temaarbete där teknikläraren tillsammans med övrig skolpersonal undervisade. I Jönköping kunde högstadieskolorna runt Öxnehaga anlita MHF-ungdoms mopedskola.

Det är naturligt att mopedundervisningen organiseras på olika sätt. Olika skolor har olika förutsättningar och resurser. I de fall där skolan har otillräckliga personella resurser kan det finnas möjligheter till samverkan med experter. Föreningar och organisationer som MHF, FMCK m fl kan ofta ställa sakkunnig personal till förfogande. Trafikskolor och polis kan också bidra med fackkunskaper.

Om man organiserar olika på olika ställen så är innehållet i arbetet desto mer lika, dvs verksamheten får karaktär av en mopedförarutbildning med körkortsutbildningen som förebild. Även om skolan, som i de här fallen, medvetet försöker utveckla elevernas medvetenhet om mopeds roll i samhället blir det tydligt att traditioner och läromedel kraftigt styr arbetet mot att i huvudsak lära sig lagar och regler och att hantera mopeden.



Ofta leds den praktiska utbildningen av experter utanför skolan.

Foto: Örjan Kristensson

Mopedfrågorna – möjligheter till förnyelse

Ofta anför man i den allmänna debatten att unga mopedförare inte använder de kunskaper de har om hur man beter sig säkert i trafiken. Därför räcker det inte med att eleverna lär sig regler och lagar, hur mopeden fungerar och hur man kör den. De måste också bli medvetna om de stora risker mopedister är utsatta för i trafiken. De måste bli klara över de faktorer som verkar så att mopedförare tar många onödiga risker.

Av beskrivningarna av mopedundervisningen att döma har skolan försummat att ta upp de erfarenheter och lärdomar elever har och varje dag får direkt i trafiken och indirekt genom massmedia.

Propaganda för mopedistvänligare attityd

Mopedisterna ses inte alltid med välvilja av bilisterna. Mopedtrafiken hindrar biltrafiken och bilförarna kan visa irritation. Detta i sin tur påverkar de unga som är i en känslig ålder så att de kör provocerande och farligt. Många av dagens bilförare har aldrig kört moped och saknar därför kännedom om mopedförarnas svårigheter i trafiken.

Eleverna kan arbeta med att utforma information och propaganda för en mopedistvänligare attityd. Det kan tex ske i ett samarbete mellan skolan och kommunens trafiksäkerhetsarbetare.

Massmedia har effektiva inlärningsmetoder

Eleverna lär sig mycket om tvåhjuliga motorfordon genom massmedia. Massmedierna upptar ett stort utrymme i kunskapsutbudet till barn och ungdom och ger ofta motsägelsefulla budskap. Mopeden är ett exempel på hur reklamen kan arbeta fritt och i princip sprida vilka myter som helst för att öka försäljningen och skaffa framtida konsumenter. Man spelar ofta på konflikter som finns mellan vuxenvärlden och barn- och ungdomskulturen. Frihetsdrömmen, längtan efter oberoende, roller och fördomar sprids utan tanke på konsekvenser.

Runt själva mopeden finns dessutom en hel industri av kläder, utrustning m m som så småningom bildar hela livsmönster.

Enligt statens ungdomsråds undersökning (1981) där man frågade 11-åringar vad de önskade sig när de blev litet äldre nämner 60 % av pojkarna moped eller motorcykel. Flickorna önskar kläder och djur.



Ur Tidningen Bike nr 1/79

Massmedier, som tex motortidningar och motorsporten i TV, blir ofta attityd- och normbildande. I en uppsats från pedagogiska institutet vid Göteborgs universitet finns en intervjuundersökning som beskriver grupp beteenden och där en av de intervjuade säger så här:

"... kompisen var framför med en annan moped, som han skjutsade på. Jag kollade därför inte trafiken så noga, klarar han sig, så klarar jag mig. Kör man i ett gäng så är det bara så..."

Skolan och föräldrarna får ta det yttersta ansvaret och försöka reda ut effekterna av de motstridiga budskap barnen och ungdomarna utsätts för. Ofta är både skola och föräldrar omedvetna och nöjer sig med regelinlärning och körträning. Arbetet måste handla om att skapa medvetenhet om de risker mopedföraren utsätts för i olika trafiksituationer, men det är också nödvändigt att bearbeta attityder och normfrågor.

I en högstadielklass (klass 8) arbetade man med mopeden som tema. Läraren lät eleverna ta med sig bilder som de hade hemma i sina rum. Man "tapetserade" klassrummet med bilderna och arbetade med "gänget" som tema för olika filmer. En av filmerna handlade om "mopedgänget".

Den beskrev hur "mopedgänget" utvecklade ett eget språk, som allmänt kallades för "moppesnacket" i klassen. Mopedgänget försökte på





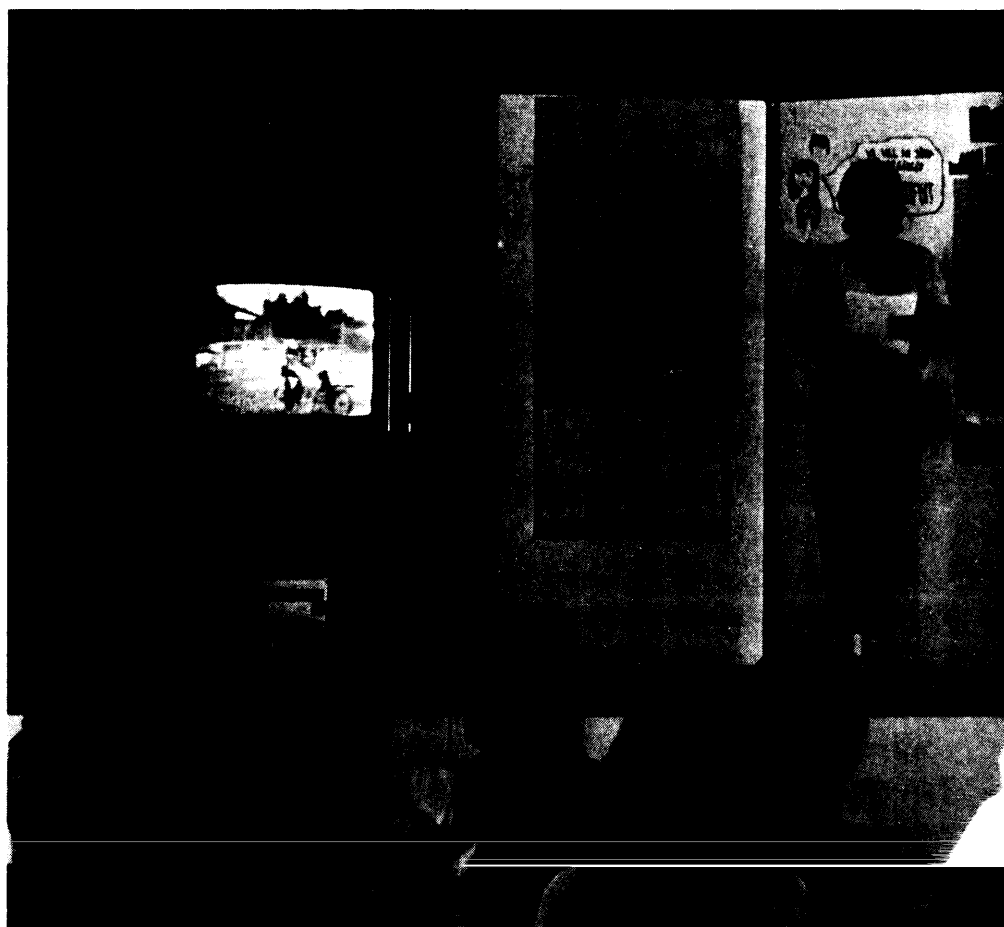
Klassen inbjöd också representanter för kommunen och visade sina filmer och åtgärdsförslag.
Foto: Örjan Kristensson

olika sätt hävda sina intressen bl a när det gällde en gemensam summa pengar som elevkåren förfogade över.

Man ville tex bygga regnskydd över mopedställen. I de två andra filmerna fanns också "mopedgänget" med på olika sätt.

Filmerna diskuterades och attityder och värderingar jämfördes med bilderna i klassrummet. På detta sätt uppstod en dialog inom klassen om attityder och normer som så småningom utmynnade i ett gemensamt arbete om fritidsmiljön och skolsituationen. Klassen inbjöd också representanter för kommunen och visade sina filmer och åtgärdsförslag.

Även om skolan har små resurser i jämförelse med masskulturen, så finns det stora möjligheter att påverka de unga om skolan samlar sina resurser genom samverkan olika lärare emellan, samarbete med föräldrar och övriga trafiksäkerhetsarbetare.



15. TRAFIKPLANERING FÖR FRAMTIDEN

Reformerna som innebär decentralisering och demokratisering av besluten rörande samhällsplanering har ökat medborgarnas möjligheter att påverka lokalsamhällets trafikmiljö.

Frågor om hur trafiken planeras är betydelsefulla inte bara för dagens människor. De påverkar människors levnadsförhållanden under lång tid framåt.

Det moderna samhället är emellertid svårt att överblicka. Regelsystemen är komplicerade. Om medborgarna ska kunna tillvarata sina intressen krävs både kunskaper och medvetenhet om den fysiska miljöns betydelse för människor.

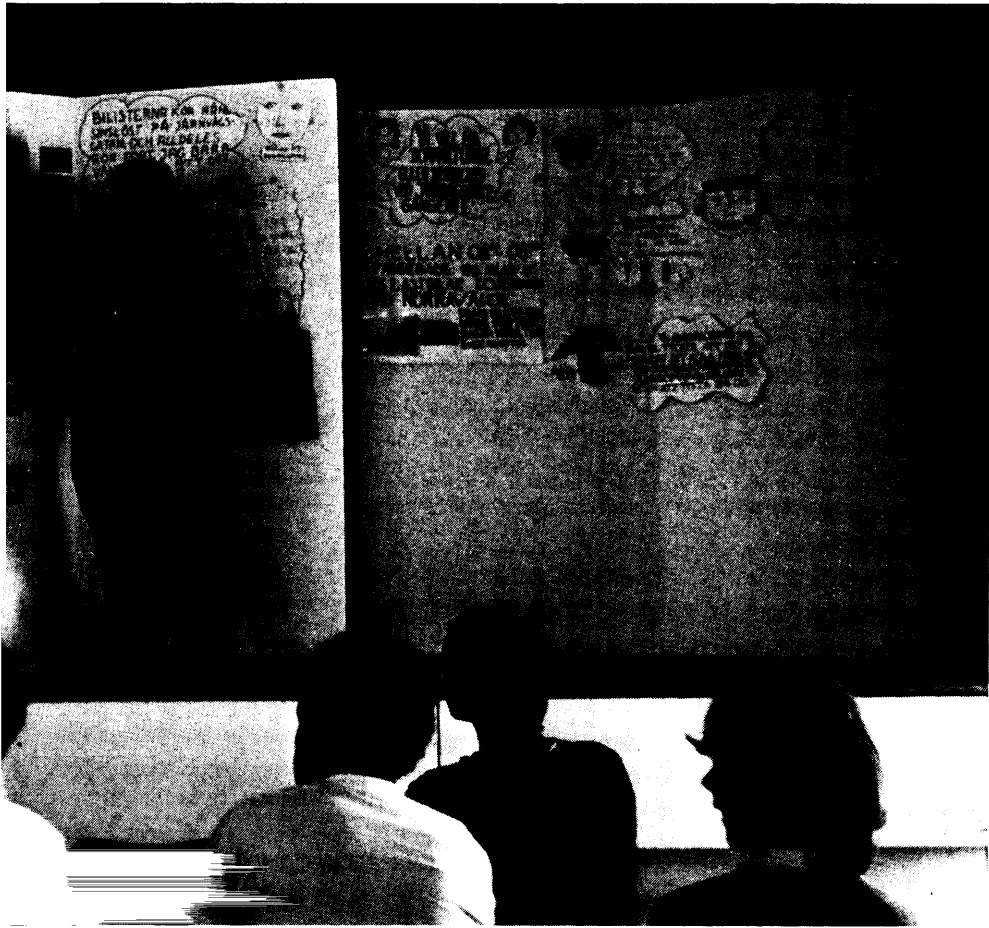
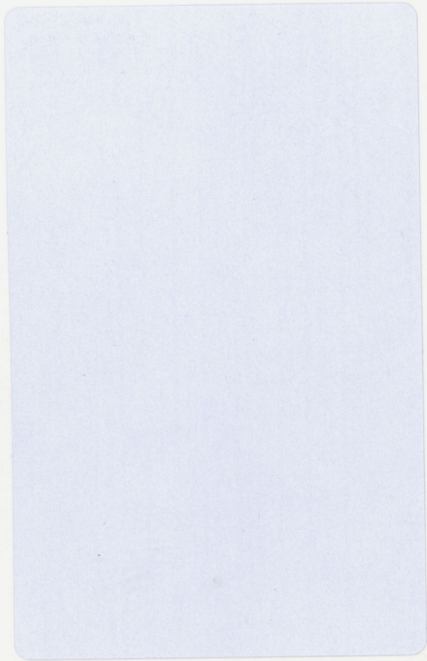


Foto: Trafiksäkerhetsverket

Frågor om trafikplanering berör alla människor. Eleverna i skolan kommer om några år att som röstberättigade medborgare få del i ansvaret för det framtida trafiksamhället. Redan under skoltiden är det möjligt att via klassråd och elevföreningar påverka kommunala beslutsfattare att arbeta för förbättrade trafikförhållanden. Genom att ge eleverna på högstadiet möjligheter att studera samhällsplanering kan man grundlägga ett intresse för trafikfrågor i deras egen närmiljö. Därmed bör de vara bättre rustade att som vuxna fatta kloka beslut som leder till en bättre trafikmiljö.

- Arnberg, P m fl 1978: *Förskola och skolbarns förmåga att manövrera sina cyklar*. Rapport 149. Linköping: Statens väg och trafikinstitut.
- Berard-Anderssen, Karin 1980: *Om barn, trafik og oss voksne*. Temaserien – Samferdsel 9. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Björklid, Pia 1980: *Ut och lek*. Bostadsområdets utemiljö ur miljö och utvecklingspsykologisk synvinkel. Rapport 65. Stockholm: Byggforskningsrådet.
- Dellensten, B 1981: *Cyklar*. En handbok för cyklister. Stockholm: Konsumentverket.
- DsK 1979:3. *Säkrare mopedtrafik*. Betänkande avgivet av trafiksäkerhetsutredningen. Stockholm: Kommunikationsdepartementet.
- Dsk 1979:6. *Barns trafiksäkerhet*. Betänkande avgivet av trafiksäkerhetsutredningen. Stockholm: Kommunikationsdepartementet.
- DsK 1980:6. *Trafiksäkerhet – problem och åtgärder*. Betänkande avgivet av trafiksäkerhetsutredningen. Stockholm: Kommunikationsdepartementet.
- Forskning och framsteg nr 7 1981, *Bilen värsta luftförstöraren* s 46–49.
- Gummesson, M 1979: *Läromedel i trafik*. En granskning av vanligt förekommande läromedel på låg- och mellanstadiet. Bilaga till betänkande Barns trafiksäkerhet, DsK 1979:6. Stockholm: Kommunikationsdepartementet.
- Gunnarsson O, Korner J 1975: *Trafikplanering*. Stockholm: Akademiförlaget.
- Johansson, G, Hogsten, D 1981: *När Sverige fick hjul*. Borås: Askild och Kärnekull.

- Kolbenstvedt, M, Strand, A 1978: *Utearealer i boligområden – hvordan brukes de*. Oslo: NIBR arbeidsrapport 26/78, Norsk institut for by og regionsforskning.
- Kommunförbundet 1979: *Barns miljö – en rapport från två seminarier om barnomsorgen och barnen i miljöplaneringen*.
- Kungl Skolöverstyrelsen i samarbete med Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande 1953: *Trafikundervisning, Handbok för lärare*.
- Kungl Skolöverstyrelsen i samarbete med Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande. 1961: *Handledning för trafikundervisningen*.
- Nathorst Westfelt, J m fl 1976 BOT 76, *Barn, olycksfall och teknisk miljö*, Sjukvårdsförvaltningen Göteborg.
- Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande i samråd med Kungl Skolöverstyrelsen. 1937: *Trafikundervisning, Handbok för lärare*. Stockholm: Kungl Boktryckeriet.
- Nord J 1981: *Barn och trafik*, Rapport om det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. Jönköping: Trafiksäkerhetsverket.
- Persson, B 1980: *Luftföroreningar vid Birkagården*. Rapport 1980:1. Göteborg. Inst för trafikplanering. Chalmers tekniska högskola.
- Nordiska rådet, nordiska ministerrådet. NVB 1980:6. *Barns totala trafikmiljö*.
- Raundalen, M och Raundalen, T. 1979: *Barnens vardag*. Stockholm: Almqvist & Wiksell Förlag AB.
- *Regeringsproposition 1980/81:100 bilaga 9*.
- Sandels, S 1968: *Små barn i trafiken*. Stockholm: Läromedelsförlagen.
- Sandels, S 1977: *Skandiarapporten III, oskyddade trafikanter*. Stockholm: Förlagstjänst Skandia.
- Skolöverstyrelsen 1972: *Huvudlärarpärm, Trafikundervisningen i grundskolan*. Stockholm: Utbildningsförlaget.





Handledning till Läroplan för grundskolan

SKOLAN OCH TRAFIKEN

De flesta barnolycksfallen med dödlig utgång är trafikolyckor. Många barn skadas i trafiken, en del mycket svårt. Bilarnas buller och avgaser utsätter barnen för stora hälsorisker.

Bilen, som är bekväm och nödvändig för många inte minst för barnfamiljer, utgör också en fara och ett hinder för barn.

Skolan och trafiken ger en mångsidig bild av de konsekvenser trafiken har för barnens liv och hälsa.

Avsikten med undervisningen i trafik är att eleverna skall lära sig att klara akuta trafiksituationer. Skolan måste också verka för en förbättrad trafikmiljö. I det arbetet är det viktigt att eleverna är med och lär sig att se och analysera trafikproblemen.

Skolan och trafiken ger många exempel på hur elever, lärare, föräldrar och övriga trafiksäkerhetsarbetare samarbetar för att förbättra de ungas villkor i trafiken.

HANDLEDDNING