



---

# Elevinddragelse i trafikprojekter

## – en guide til undervisning og dialog

### 1. Baggrund

Denne guide er blevet til som en del af et projekt støttet af Vejdirektoratets cykelpulje 2014. Projektet er gennemført på tre skoler i skoleåret 14/15. To af skolerne er placeret i Svendborg Kommune og én skole i Odense Kommune.

Projektet er ansøgt og udført af Trafik i Børnehøjde, der er en mindre personligt ejet virksomhed med speciale i skolevejsprojekter. Virksomheden kombinerer erfaring og viden fra skoleverdenen og den tekniske verden.

Dette undervisningsmateriale kalder vi en guide fordi det ikke er muligt at udarbejde en skabelon, der passer til alle skoler. Grundtanken er, at eleverne og skolen selv skal være medudviklere af processen og de konkrete aktiviteter og der vil derfor være fokus på processen.

Guiden er bygget op omkring en designproces med først en faseinddeling af de forskellige skridt i en designproces. Dernæst et afsnit med overvejelser over hvordan processen kan understøttes med workshops og hvordan der kan lægges op til de traditionelle fags faglighed. Som bilag er vedlagt de konkrete undervisningsmaterialer i form af de spørgsmål eleverne har arbejdet med i de workshops i udviklingen af forløbet. Disse bør tilpasses efter elevgruppe og den aktuelle trafikudfordring.

### 2. Formål

Formålet med designprocessen er at bygge bro mellem skolerne og teknisk forvaltning. Processen skal ses som et interessant tilbud om attraktiv undervisning til skolerne og en mulighed for teknisk forvaltning til at få skolerne til at tage ansvar for trafik. Processen i denne guide ligger op til at arbejde med trafikområdet og særligt cykelfremme, men processen kan anvendes til andre områder med justeringer fx affald, energi og byrum.

Designprocessen er bygget op om den antagelse, at midlertidige anlæg og elevinddragelse fører til adfærdsændringer og en højere kvalitet i anlægsløsninger som det fremgår af figur x.



Elevinddragelse kan bruges til åbne op for fastlåste trafikvaner ude på skolerne. Skolerne har ofte prøvet rigtig meget for at få forældrene til at ændre adfærd. Enten virer det ikke eller også går det i sig selv igen. Dette projektet peget på den mulighed at få kommunikationen på trafikområdet til at køre gennem undervisning. Samtidig viser det sig er forældre meget mere lydhør over for deres egne børn og deres irettesættelser af deres adfærd end de er over for en skoleleder. Det der skal gøre projektet holdbart er at det kan tilføre skolen attraktiv undervisning. Med den lokale trafikudfordring kan skolen få et 'virkeligt' projekt at arbejde problemorienteret med.

Det er valgt at benytte midlertidige anlæg som en metode til at gå i dialog med skolerne. Midlertidige anlæg er relativt billige udgaver af en permanent løsning, der kan teste behov i en afgrænset periode. De midlertidige anlæg medfører et konkret udbytte af processen med elevinddragelse, hvorved eleverne kan se hvad de har været med til at skabe. Det at få en fysisk dimension ind i projektet har været uvurderligt. Det midlertidige anlæg fungerer som en kampagne med et fysisk udtryk, dvs. at eleverne ved at udvikle det fysiske anlæg kan henvise til den rette adfærd. Dette kombineres med mere traditionelle kampagner, men det tvist at det er eleverne, der udvikler dem og er afsendere af dem.

Det midlertidige anlæg har også den funktion, at det skal teste, hvordan en permanent løsning kan se ud. På den måde er forløbet lige så meget et borgerdialogforløb som det er en adfærdskampagne. Det midlertidige kan afdække muligheder og begrænsninger for et fremtidigt anlæg og give en indikation af, hvad der fungerer og ikke fungerer i praksis. Processen kan afdække mere lavpraktiske og prisvenlige løsninger baseret på dialog og afprøvning med brugerne. Frem for dyre 'skrivebordsløsninger'.

### 3. Designprocessen

Den proces som eleverne kommer igennem skal skræddersyes til situationen. Selv efter rammerne for forløbet er aftalt med fx leder og ansvarlig lærer bør det være så fleksibelt at det er muligt at ændre, hvor der er særlig motivation hos elever og lærere til at gå i en anden retning.



Der findes et utal af processer, som kan vejlede til en struktur på forskellig vis. Vi har valgt den proces, der har størst overensstemmelse med vores forløb. Vi har især udvalgt ud fra, at der indgår en prototype i designet. Se figur x for illustration af designprocessen. Figuren er illustreret som en cyklus for at betone at der altid vil være nye trafikale udfordringer at løse og en proces, der kan designes til at løse dem.



I det følgende vil vi samle alle erfaringer for vores projekter på tre skoler struktureret ud fra figuren.

### 3.1 Rammer for processen

**Tid:** Vi har både arbejdet med en gruppe elever over flere måneder og i en temauge og må konkludere at udvikling og innovation sker over tid. Det kan blive meningsfuldt over kort tid, men det er helt klart en bedre proces, hvis der er tid til at ideerne kan nå at udvikle sig i bagehovedet på eleverne i nødvendige pauser. Desuden arbejder vi ud fra, at det er vigtigt, at vi er til stede på skolen i et relativt stort omfang for at blive familiære med elever og lærere. Det er vores erfaring at vi lige skal ses an af især lærerne før vi vinder deres accept og tillid. På de tre skoler har vi været i kontakt med eleverne over en periode på ca. to måneder, hvor vi i har haft en mere intensiv periode i starten og mødtes med 1-2 ugers mellemrum. På en fjerde skole har vi deltaget i en temauge om innovation med cykelfremme og adfærdændringer som case. Derudover kommer koordination med andre parter fx politiet, skolebestyrelse, ledelse, lærer og trafikudvalg.



Workshops: Vi regner vores møde med eleverne i workshops, dvs. afgrænsede enheder hvor vi inddrager eleverne og kommer hjem med en form for udbytte, der kan bruges til det næste trin i processen. Inden vi afslutter en workshop vil vi give eleverne en mindre opgave som enten skal være taget af eleven selv ved engagement eller en meget simpel opgave. Opgaverne skal som udgangspunkt være til for at eleverne i et kort øjeblik overvejer trafikudfordringen. Sekundært kan opgaven anvendes til at afdække en problemstilling.

Elever: Vi har arbejdet med et elevråd, én 8. klasse, tre 5. klasser og et valgfagshold for 8. årgang. Baseret på vores erfaringer er de klar til processen på 5. årgang, hvor de kan komme med gode velovervejede forslag til løsninger og gennemføre selvstændige opgaver. I 8. klasse er meget velegnet til opgaven. De er simpelthen utroligt initiativrige og opsøgende. Projektets problemstilling kan komme lidt længere væk fra dem, da de er over det tidspunkt hvor deres forældre er bekymrede for deres færden. Derfor skal det overvejes, hvordan de motiveres til at tage ejerskab til projektet. På en skole var 8. klassen skolepatrulje, hvilket gav et meget stort ejerskab fordi de kendte til trafikudfordringer på meget nært hold. Elevrådet er også meget velegnet med ofte meget dygtige og motiverede elever. Det er muligt at anvende kontakten ud til deres stamklasser, men det er ikke muligt at knytte projektet til den daglige undervisning og bruge mere og mere tid på projektet efterhånden som den involverede lærer kan se potentialet.

Udvælgelse af eleverne bør ske i samråd med dem der kender dem bedst og mest efter hvor der er en lærer som er motiveret for projektet. Det kan både være færdselskontaktlærer, elevrådslærer eller en lærer, der kan se det undervisningsmæssige potentiale.

Skoler: Udvælgelse af skoler bør primært ske ved at se på om der er tryghedsproblemer. Det vil typisk være den trafikingeniør, der har ansvaret for skolevejen i kommunen som kan give den bedste rådgivning om udvælgelse med sit overblik. Skolerne i dette projekt er udvalgt af en trafikingeniør, hvor vi efterfølgende har taget kontakt til skolerne og lavet aftale. Vi har i andet halvår af 2014 arbejdet med en skole i Svendborg Kommune, Skårup Skole. I første halvår af 2015 har vi arbejdet med Agedrup Skole i Odense Kommune og Ørkildskolen i Svendborg Kommune. Som en knopskydning af projektet har vi samarbejdet med Nymarskolen, der er en overbygningsskole til Ørkildskolen om et mindre forløb, hvor vi har anvendt cykelfremme og adfærdsændringer som case til en temauge om innovation.

Procesledere: De personer der udfører arbejdet bør have en forståelse for skole og undervisning. Vi er selv oprindeligt læreruddannet og har mange års erfaring fra folkeskolen. Det giver en vigtig forståelse for dagligdagen ude på skolerne, hvilket medfører accept og i sidste ende vilje til at engagere sig. Det kan også tænkes, at et projekt kan udføres af en lærer på en skole. I det tilfælde vil vi anbefale at sikre gode samarbejdspartnere i centralforvaltningen til fx tilladelser. Det kan også være en ide at starte med fx en 8. klasse, der kan lave opsøgende arbejde på egen hånd ellers kan der være meget koordineringsarbejde uden for den egentlige undervisning.



### 3.2 Trinnene i processen

Forberedelse: Inden eleverne inddrages bør der foretages indledende analyser af skolens egentlige behov og udfordringer for at kunne stille de rigtige spørgsmål. Til det formål bør der afholdes møde(r) med skolens ledelse, trafikingeniør, færdselskontaktlærer og forældre. Det er samtidig vigtigt at få opbakning de forskellige steder fra for at kunne ligge en realistisk plan for inddragelsen. Ud fra disse møder bør der også vurderes i hvilken grad eleverne skal inddrages i projektet. Skal det overordnede spørgsmål til eleverne være helt bredt og uden afgrænsninger for at ligge op til deres kreativitet eller skal spørgsmålet være afgrænset til at de skal finde løsninger på et specifikt problem eller problemområde? Det kan også være begge dele. Overvejelserne bør være af undervisningsmæssig karakter og baseret på, hvordan de konkrete elever bedst vil kunne motiveres.

#### **Spørge: Find behov og udfordringer**

De første trin i processen har både den funktion at gennemføre en trafikanalyse med eleverne og få dem sporet ind på temaet ved at tage udgangspunkt i deres erfaringer fra egen skolevej. Dette trin bliver dermed størstedelen af den første workshop, hvor eleverne inddrages for første gang. Det kan være vanskeligt for elever og for voksne for den sags skyld at skulle tage stilling til et helt nyt tema og problemfelt uden at have stillet nogle undrende spørgsmål. Vi har haft tid til at bruge hele den første workshop på spore eleverne ind på temaet uden at virke for krævende i vores udbytte. De fleste elever kan klare at fortælle om deres egen oplevelser af skolevejen uden at blive for udfordret. Efter en kort introduktion af os selv og af vores projekt har vi arbejdet ud fra at eleverne er trafikeksperter som skal videregive værdifuld viden fra deres færden på skolevejen til os.

På den første af skolerne, Skårup Skole, gik vi relativt hurtigt efter intro ud på de omkringliggende veje for at tale om skolevejen på skolevejen. Det giver en god dynamik at bryde med klasserumsundervisning og komme derud hvor det sker. Herude kunne vi begynde nogle af centrale diskussioner og fortsætte dem inde i klasserummet. Det var fagligt relativt dygtige elever i elevrådet og det fungerede ret fint, at de gav os et udbytte som vi kunne analysere, når vi kom hjem på kontoret.

Efter Skårup Skole har vi arbejdet for at komme væk fra det skriftlige arbejde som et afgørende udbytte – og stadig med stærk faglighed. Vi har fundet frem til den løsning at eleverne kan tegne et kort over området tæt på skolen. Det giver et langt bedre udbytte at gå væk fra skriftligheden ved at sætte noget andet i forgrunden. Det har betydet at eleverne har fremstillet usædvanligt flotte kort og har fundet på at påføre en tryghedsindikator i form af farverne rød-gul-grøn på alle vejene eller andre gode ideer. De fagligt svage elever bliver også grebet af denne opgave og vil meget gerne lave signaturforklaringer mm., når det bare ikke er det skriftlige, der er det dominerende i opgaven. Især i forbindelse med vores inddragelse af elever på 5. årgang havde kortet en god anvendelse. 5. klasser er trods alt mindre reflekterende end de ældre elever og det fungerede derfor godt for eleverne at udføre denne opgave.



### **Undersøge: Problemet udforskes**

Et vigtigt element på dette trin er at holde eleverne op på at de skal udforske området mere fordi at deres egne oplevelser af trafik og skolevej ikke nødvendigvis er dækkende for flertallet. Desuden vil det for elever i de ældre klasser være et vigtigt supplement at se trafikken med mere centrale målgruppers øjne. De ældre klasser er på sin vis ikke den vigtigste målgruppe. På de fleste skoler er det de mindre klasser og deres forældre, der er primære. Ældre elever kan derfor som en del af den første workshop få til opgave at forberede eller gennemføre nærmere undersøgelser af vigtige målgrupper. Til det formål bør forberedes en form interviewguide som eleverne kan arbejde med i grupper, hvor de skal tage stilling til hvad de skal spørge om og hvem.

Formålet med opgaven er igen todelt. Undersøgelsen tjener naturligvis som en kortlægning af holdninger og oplevelser til trafikken hos de vigtige målgrupper. Samtidig er den også en del af en erkendelsesproces for de involverede elever, der ved at stille spørgsmål til andre bliver klogere på trafikken og hvad de egentlig selv synes.

Opgaven kan baseres på et konkret sted eller mere bredt på holdninger og oplevelser på cykel. På skolerne er det blevet til at eleverne har prøvet kræfter med at interviewe elever på fx 2. årgang for at blive klogere på deres oplevelser. Det har givet brugbare erfaringer til at interviewe under de vanskelige forhold som fem 2. klasser kan byde på. På én skole arrangerede vi interview med forældre til børn i indskoling. Andre steder har eleverne valgt at interview tilfældige voksne og er blevet overraskede over voldsomme reaktioner fra forældre adspurgte om trafikvaner. Flere elever valgte i stedet for interview at observere en særlig adfærd som var nødvendig at være opmærksom på i det fortsatte arbejde.

Som et supplement til den komplekse opgave har vi anvendt trafiktællinger. Især på 5. årgang og i projektet, hvor vi samarbejde med elevrådet var opgaven at forberede og gennemføre interview for kompleks. Derfor valgte vi supplere med tællinger for at eleverne selv kan se forskellen mellem antallet af cyklende i indskoling i forhold til de øvrige klasser. Det er en meget markant forskel som har været en overraskelse for mange elever. Parvis kan eleverne gå ned og spørge i klasserne og komme tilbage med resultaterne til sammenligning med alle elever.

Det vil kunne sætte gang i en erkendelsesproces for eleverne, at de har gået og tumlet med en opgave og skal fortælle hvad de har fundet ud af og at de har som opgave til næste worksop 1-2 uger senere at fortælle om deres interview, observationer eller tællinger. Det vil samtidig give en spredning af budskabet om, at der er et projekt under udvikling, at elever gennemfører opgaverne. Det kan også give anledning til samtaler hjemme, når det bliver til en opgave til næste gang. Det at forklare mor eller far om projektet kan være kimen til at rygtet spredes som en ringe i vandet.

I vores projekt har vi selv gennemført trafiktællinger foran skolen og tryghedsmålinger med et spørgeskema til forældrene før/efter projektet i forbindelse med evalueringen af projektet til Vejdirektoratet. Det kunne være en mulighed at eleverne selv gennemfører disse målinger





med assistance. Det vil give en god indføring i trafik. Der findes skabeloner til tællinger og gratis online spørgeskemaer.

### **Udvikle: Find mulige løsninger**

Dette trin starter vi i anden workshop efter planen. Det er dog en god buffer at have i første workshop til de elever som bliver hurtige færdige med diverse opgaver. Det kan også være en opgave hjemme at researche løsninger for de elever som får energi at denne del. Der findes en del materiale på nettet til at lave kampagner, der kan ændre adfærd. Vi har haft gavn af sitet [www.thefuntheory.com](http://www.thefuntheory.com) som leverer inspiration i form af korte videoer.

Med afsæt i elevernes nyligt indsamlede viden om trafik i lokalområdet indleder vi i dette trin processen med at finde frem til de løsninger som skal være svaret på skolens udfordringer. På dette trin udvikler vi ideer til midlertidigt anlæg og kampagner som skal fungere i kombination.

#### *Midlertidige anlæg*

Vi arbejder med modelbyggeri for at løse de problemstillinger vi har fundet frem til. Vi har gjort brug af modellervoks, piberensere og ispinde til at bygge os frem til løsninger. På dette tidspunkt i processen er det igen en svær balancegang mellem at arbejde med et meget specifikt problemområde og stadig kunne engagere eleverne til at arbejde kreativt. Det kræver derfor grundig forberedelse at opstille de rigtige rammer og formulere de rigtige spørgsmål. Allerede på dette trin skal vi som procesledere være fremme i næste trin, hvor det er nødvendigt at forholde sig til vejregler og dermed de tilladelser der skal til for at kunne realisere de enkelte fysiske projekter. Det er primært de tiltag der ligger ude på selve vejarealet, der er mest vanskelige at få tilladelse til og samtidig dem der kan have den største effekt.

På Agedrup Skole havde trafikplanlæggeren fra Odense Kommune med i anden workshop. Det gav en vis tyngde, at eleverne kunne spørge til vejregler undervejs. Muligvis gav det også nogle hæmninger af kreativiteten. I dette tilfælde fungerede det godt, da det gav eleverne en realistisk forståelse af mulighederne. Det er MEGET vigtigt at lave en forventningsafstemning med eleverne inden for at undgå ulyst forårsaget af skuffelse. De fleste elever i de ældre klasser kan arbejde med en pris. I dette projekt havde vi ca. 15.000 kr. til materialer og det er nogenlunde til at forstå.

#### *Kampagner*

Som en sammenhængende indsats til de midlertidige anlæg har eleverne udviklet kampagner. Tanken er, at de skal understøtte det midlertidige anlæg og omvendt, at det midlertidige skal understøtte kampagnerne i en helhed. Elever har en god forståelse for medier og kommunikation, hvilket betyder at det appellerer til mange og at de har let ved at finde på ideer. Især de ældre klassetrin har i dansk haft forløb om reklamer som de kan bruge til at tilrettelægge deres kommunikationsindsats. Vi har haft gode diskussioner om hvordan det er muligt at påvirke folk med inspiration fra førnævnte [www.thefuntheory.com](http://www.thefuntheory.com), hvor virkemidlerne er sjov og positiv frem for den løftede pegefinger. Det er oplagt at inddrage



andre trafikcampagner som inspiration bl.a. skolestartskampagnen, 'Get Moving' og kampagner mod spirituskørsel.

I sin grundlæggende ide er kampagnerne form ikke altid nytænkende, da eleverne har valgt klistermærker, nøgleringe, slogans mm. til at kommunikere et særligt budskab til elever og forældre. Det vigtige er, at eleverne har været med til at udvælge hvilken kampagneform der bruges, opfinde slogans og medie. Budskabet skal komme fra eleverne selv og være målrettet en særlig gruppe (enten forældre eller mindre elever).

|                |  |
|----------------|--|
| Skårup Skole:  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Udvikling af sloganet "Kom og vær' med, vi cykler af sted" af skolens elevråd og uddeling af klistermærker til alle skolens elever med slogan og logo.</li><li>• Vejlukning af den primære tilkørselsvej til skolen for at sætte fokus på cyklisme og en mindre igangsættende 'happening' med optælling af cykler.</li></ul>   |
| Ørkildskolen:  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Udvikling af sloganet "Op på hesten, så starter festen" af skolens 5. klasser og uddeling af klistermærker til alle skolens elever med slogan og logo.</li><li>• Udvikling af cykeltræningsbane til brug i skolegården og undervisning af 5. klasserne til de mindre elever i 1.-2. klassetrin.</li><li>• Plakater designet af elever til at promovere projektet med slogans og opråb.</li><li>• Vejlukning af den primære tilkørselsvej til skolen for at sætte fokus på cyklisme og en mindre igangsættende 'happening' med optælling af cykler.</li></ul> |
| Agedrup Skole: | <ul style="list-style-type: none"><li>• Cykelvideo til at promovere cykling i indskolingen produceret af 8.A.</li><li>• Udvikling af træningsbane i skolegården. Undervisning af 8.A til indskoling.</li><li>• Udvikling af slogan og logo til en nøglering, der uddeltes i 0.-4. klasse.</li><li>• Vejlukning af den primære tilkørselsvej til skolen for at sætte fokus på cyklisme og en mindre igangsættende 'happening' med optælling af cykler.</li><li>• 8.A har fundet sponsorer til at kunne uddele præmier i forbindelse med 'happening' til udvalgte cyklister.</li></ul>                 |

### *Udviklingsmuligheder*

Flere af ideerne til aktiviteter er kommet fra deltagende lærere og det er derfor en god ide at involvere lærere i videst muligt omfang til udvikling af flere ideer. Der må være uanede muligheder for at vinkle forløbet på nye måder. I de gennemførte forløb har vi taget kontakt til medier, hvilket vil være en interessant opgave for eleverne at udføre med assistance.





### **Planlægge: Udvalgelse af løsninger**

Dette trin er som udgangspunkt uden elevdeltagelse. Det er dog en god ide at holde eleverne orienteret om dette trin både inden planlægningen i den anden workshop og efter planlægningen i den tredje. Det der skal på plads i dette trin er de midlertidige anlæg og kampagner.

Trinnet hænger nøje sammen med det følgende, da det typisk vil være nødvendigt at fremvise en gennemtænkt plan i forbindelse med tilladelser til det valgte midlertidige anlæg.

Der kan være en stor del frustration forbundet med dette trin i processen, da det er her input fra eleverne skal omsættes til konkrete aktiviteter. Det er især de midlertidige anlæg, der kræver stor koncentration fordi de skal koordineres med relevante myndigheder. I vores afprøvninger har vi fra start samarbejdet med kommunens vejmyndighed og har derfor relativt ukompliceret kunnet få tilladelser herfra. Det er tilladelse fra politiet, der kræver mere. Politiet er relativt uforberedt på denne type projekter pt og ser ofte ret konservativt på nye ideer. Der kan endda være store forskelle på hvad den enkelte politimand vil godkende. Der er naturligvis gode grunde til at se alvorligt på nye ideer pga. trafikikkerhed og processen giver også gode refleksioner undervejs. Det tager dog utroligt lang tid.

Det er især i forbindelse med midlertidige anlæg på vejarealet at politiet nærmest har vetoret. På stisystemer og på fortove er der bedre muligheder for tænke ud af boksen.

Det midlertidige bliver yderligere kompliceret af at det kan være nødvendigt at hyre en håndværker til at fremstille anlæggene. Denne koordination er en svær balancegang, da aftaler med håndværkeren hele tiden skal forholdes til pris, politiets tilladelse og overensstemmelse med elevernes input.

I dette trin bør det fastlægges, hvilke kampagneaktiviteter, der skal udvælges. Det er især i forbindelse med de aktiviteter, der kræver bestilling eller produktion af diverse materialer fx nøgleringe med elevernes slogan og logo, at der skal tages en beslutning. Den beslutning er ofte afhængig af økonomi i forhold til de ideer som eleverne er kommet i det forrige trin, udvikle.

### **Skabe: Design af prototype og aktiviteter**

På dette trin møder vi eleverne igen - på den tredje workshop. Vi kan her fortælle eleverne hvad vi har fundet ud af, der kan lade sig gøre i forhold til midlertidigt anlæg og kampagner. Denne workshop bør placeres tættest muligt på det tidspunkt hvor aktiviteterne sættes i gang. Vi har skolerne skudt projektet i gang med 'kick-off', hvor både det midlertidige og kampagner er klar. Vi har på skolerne skudt projektet i gang ved en vejlukning, der har givet en mulighed for at informere om projektet en gang mere og klart markere over for forældrene, at der nu forventes en ny adfærd af dem. Det er lige før denne begivenhed at det vil være passende at møde eleverne igen. Der kan typisk være gået lang tid, ca. en måned, fra vi har set dem sidst pga. den lange planlægningstid i trinnet inden. Derfor har elever og lærere brug for at vi skubber dem den rigtige vej igen og at alt er klappet og klart til 'kick-off'.



Inden for dette projekts rammer har det ikke været muligt at inddrage eleverne i selve bygningen af det midlertidige anlæg. Vi har haft en håndværker til at følge elevernes input med os som forbindelse. Det har betydet at vi har haft det meste klar til 'kick-off'. Vi vurderer, at der er store muligheder i at inddrage eleverne i dette trin. Især med støtte fra en kompetent lærer eller forældre er der mange muligheder for at bygge midlertidige anlæg. Vi har før deltaget i projekter hvor det har givet stort ejerskab at eleverne har deltaget i selve snedkerarbejdet.

Det er faktisk ikke helt rigtigt at eleverne ikke har deltaget i at bygge det midlertidige. På Skårup Skole anbefalede elevrådet at elever i indskolingen blev inddraget i at udsmykke den 'krokodille-' og 'hømemorsti' som udgjorde det midlertidige anlæg på denne skole. Med elevernes anbefaling fandt vi billedkunstlærere i indskolingen som gerne ville anvende deres timer til fx at male dyr. Det har i den grad givet ejerskab til stierne at målgruppen selv har medvirket til at udføre dem.

På Ørkildskolen malede eleverne på 5. årgang vejvisere til skolevejen med forskellige sjove og kærlige opfordringer.

### *Kampagner*

På dette trin planlægger vi detaljerne i de kampagner der er udvalgt. Der kan nå at komme nye til, hvis eleverne har fundet på nogle flere eller bedre. På tredje workshop skal eleverne organisere sig til udvalgte aktiviteter, dvs. udvælgelse af ansvarlige, der skal forberede eller købe særlige aktiviteter og rekvisitter. Elever på Agedrup Skole bestemte sig for at opsøge lokale forretninger for at få sponsorer til en konkurrence på 'kick-off'. De fik store præmier både i SuperBrugsen og ABCykler som blev uddelt til udvalgte cykler med en annoncering forinden. Andre elever har været ansvarlige for at afhente elever ved særlige afsætningssteder, dele nøgleringe ud med information om projektet.

### **Afprøve: Prototype afprøves og kampagner gennemføres**

På dette trin afprøves det midlertidige anlæg i en afgrænset periode. Den adfærd som det midlertidige anlæg tilskynder, bliver understøttet af kampagner. I nogle tilfælde er kampagnerne udført i forbindelse med 'kick-off', dvs. den dag hvor afprøvningsperioden sættes i gang for at gøre opmærksom på at der nu skal indledes en ny adfærd. I andre tilfælde har eleverne udlovet en præmie til de klasser, der har flest cyklende i en periode. I to tilfælde har eleverne indledt afprøvningsperioden med undervisning på en cykelbane til indskolingen, hvor det er eleverne selv der har tilrettelagt undervisningen. Flere klasser har anvendt tilbuddet efterfølgende. Denne type kampagner kan udføres på mange måder og eleverne har ofte gode ideer til hvordan det er muligt at få flere til at cykle ved at de skal deltage i en form for begivenhed, hvor de skal have cyklen med.



### **Re-designe: Forbedringer af det gamle.**

Afprøvningen skal resultere i en vurdering af, hvilket midlertidigt anlæg, der skal anbefales som en permanent løsning og hvilke kampagner, der skal følge med og blive en del af skolen årshjul. Herunder hvilke ansvarlige ansatte, der bringer projektet videre. I den forbindelse bør der tænkes i effektmåling. Vi har gennemført trafiktællinger før, under og efter afprøvningen og gennemført en spørgeskemaundersøgelse til forældre før og efter. Samtidig har vi anvendt interview med de involverede af skolens ansatte og evalueret med eleverne. Langt flere af disse målinger kan gennemføres af eleverne, hvis der afsættes tid til det i undervisningen. Fagligt set er der mange muligheder for at kombinere med dansk, matematik og egentlig alle fag.

Det vigtige er, at det i dette trin overvejes grundigt hvordan der måles tilfredsstillende. Metoden kan både være kvantitativ og kvalitativ og gerne lidt af hvert.

Som sit optimale udbytte bør processen lede frem til at komme nærmere en permanent løsning. Det kan være en løsning som adskiller sig markant fra den afprøvede og det kan være en næsten nøjagtig gengivelse i en mere permanent udgave. Når selve anlægsprojektet indledes bør der tages udgangspunkt i erfaringerne fra designprocessen og i bedste fald inddrage de samme interessenter igen. Det viser sig ofte at løsningerne bliver mere lavpraktiske og billigere med en grundig dialog.

### **4. Forankring og ejerskab som forudsætning for succes**

Som sit optimale udbytte bør processen lede frem til at aktiviteterne eller udvalgte aktiviteter gentages jævnligt fx 1-2 gange årligt. På den måde kommer resultatet til at ligne det som også kaldes en trafikpolitik. Forskellen er blot den at aktiviteterne er udviklet af brugerne selv på baggrund af konkrete behov og derfor har et større forankringspotentiale.

Der kan uddrages en række andre interessante pointer i forhold til, hvordan projektets metode appellerer til skolerne:

- Det giver stor respekt når et budskab kommer fra eleverne.
- Den menneskelige tilstedeværelse gør projektet vedkommende set i forhold til de nationale kampagner.
- Elevinddragelse tvinger skolen som helhed til at følge med projektet. Skolen kan simpelthen ikke overse, at elever bliver inddraget i et vigtigt emne og derfor bliver skolen gradvist mere og mere bundet op på projektet
- Samtidig har projektet haft et interessant dannelsesmæssigt perspektiv ved, at eleverne har fået en forståelse for deres handlemuligheder i et demokratisk samfund gennem et 'virkeligt' projekt. Derfor har projektet også været interessant set ud fra skolereformen.