

KANDIDATOPPGAVE

Emnekode: TLB251

Vegard Bringsværd Andreassen
Bjarte Eide Farestveit
Henrik Nilsen

Barn i Trafikken Children in traffic

Hvordan endrer menneskers kjøreatferd seg når de nærmer seg områder der barn ferdes?
How do people's driving behavior change when they drive in prone areas where children may appear?

Dato: 25.02.2016

Totalt antall sider: 31

Sammendrag

Opgaven vår handler om barn i og rundt trafikken. Problemstillingen vi valgte var “Hvordan endrer menneskers kjøreatferd seg når de nærmer seg områder der barn ferdes?”. Tidligere forskning på akkurat dette var ikke tilgjengelig for oss via biblioteksystemene på HiNT/Nord Universitetet, så vi tok derfor for oss en “feltstudie” med fokus rundt en spørreundersøkelse og en kvalitativ kjørerunde. Kjørerundene brukte vi som kontrollgruppe for å luke ut “usannheter” i spørreundersøkelsen.

Det innledende arbeidet bestod for det meste av å kartlegge nøyaktig hva vi ville finne ut og hvilke spørsmål vi kunne bruke for å hente ut mest mulig informasjon uten å lage en undersøkelse med endeløst mange spørsmål og svaralternativer. Det ble til slutt en relativt kort undersøkelse med en del innledende spørsmål om hvem som tok undersøkelsen for oss, deretter fem spørsmål som kunne hjelpe oss å finne ut hva den generelle oppfatningen av egen kjørestil rundt barn er, samt hvilken kunnskap de hadde om temaet barn i trafikken og skilt som kan fortelle trafikanter om “faren” for barn.

Underveis mens undersøkelsen lå ute på nett brukte vi tiden på å lage en kjørerute og finne testpersoner som skulle brukes som en kontrollgruppe opp mot spørreundersøkelsen, uten at vi hang oss opp i hva slags svar undersøkelsen genererte.

9. februar 2016 avsluttet vi undersøkelsen og kunne dermed sammenligne svarene fra undersøkelsen med gruppen vi hadde kjørt med.

Innledningsvis i arbeidet med oppgaven var planen å se om det var noen forskjeller på kjøremåten mellom personer som hadde barn og ikke, men av testpersonene som stilte opp for oss hadde kun en av dem barn. Vi valgte dermed å trekke konklusjonene våre rundt personer på 18-28 år.

Det vi i korte trekk kunne hente ut av konkret informasjon var at store deler av de spurte mener at de kjører annerledes rundt barnevennlige strøk, mens resultatene fra testrundene tyder på noe annet. En annen ting vi vil trekke frem er at 60,4% av de totalt 1156 spurte, mener at føreropplæringen deres rundt barn i trafikken var fraværende eller mangelfull.

Abstract

Our task relates to children in and around traffic. The topic we have chosen to focus on is “How do people’s driving behavior change when they drive in prone areas where children may appear?” Previous research on this subject was not available in the library system at HiNT/Nord University, so we therefore did an “in field” study, where we centered our focus on a survey and a qualitative control group, to exclude “falsehoods” in the survey.

Our introductory work consisted of mapping out what we wanted to discover and which questions we wanted to use to get the most information, without making an inefficient survey with meaningless questions and options. In the end we ended up with a short survey with a few introducing questions about who were taking the survey. We then had five questions which would help us discover the survey taker’s perception on their own driving behavior in areas around children. Then we asked which knowledge they had about the subject “children in traffic”, which would give information to the driver about the prone areas for children, while driving. While the survey was being responded to online, we spent the time making a route and finding test subjects to be used in our control group, which we would later compare against the initial survey. The test rounds were completed without being distracted by the current results the survey was generating. The ninth of February, we ended our survey, and we could therefore start comparing it to our control group.

Initially in our work with the task, our plan was to see if there were any deviations in driving behavior between people who had children and those who didn’t. From there, we had to adjust the idea, because out of the test subjects we had available, only one of them had children. We therefore chose to make a conclusion based on people from the age of 18 through 28.

We were able to get specific information from the survey takers. A big portion of the asked takers claim to change their driving behavior when driving in areas where children are prone to danger. However, the results from our driving rounds indicate otherwise. Another aspect we wish to shed a light on, is that 60,4% of the total 1156 survey takers, think that their driving education focused too little or did not include any focus on the subject “children in traffic” whatsoever.

Forord

Vi er tre studenter ved Nord Universitet som har samarbeidet om denne kandidatoppgaven. Vi kom tidlig frem til hva vi ønsket å forske på innenfor feltet vårt. Oppgaven er knyttet opp mot “barn i trafikken”, et tema vi følte det var lite fokus på i trafikkopplæringen. Forkunnskapen vår rundt problemstillingen var veldig teoretisk, vi hadde en ide om hvordan atferdsendringen kunne bli, men vi gikk inn i forskningsdelen med et åpent sinn. Vi har etter erfaringen lært veldig mye, nå som vi har førstehåndserfaring med gjennomføringen. Vi håper at resultatene våre vil være nyttige for fremtidige trafikkopplærere.

Gjennom vår forskning i denne oppgaven, har vi lært mer om menneskets egne kvaliteter i trafikken, satt opp mot deres oppfatning av seg selv og hvordan de egentlig opptrer.

Konklusjonen vår åpner veien for videre forskning, da dette ser ut til å være nødvendig.

- Vi ønsker å rette en takk til våre veiledere Svein Loeng og Brit Solli Isachsen som har vært tilgjengelige og stilt opp for oss underveis i forskningen.
- Vi vil også takke førsteklasinger som har stilt opp som forsøkspersoner slik at vi kunne få resultater vi kunne sammenligne med de resultatene vi fikk fra spørreundersøkelsen som ble lagt ut på nett.
- En takk vil også rettes til de som har hjulpet oss å dele undersøkelsen vår via sosiale medier, og de som har tatt seg tiden til å gjennomføre denne.

Vegard Bringsværd Andreassen

Bjarte Eide Farestveit

Henrik Nilsen

Stjørdal, 25.02.2016

Innhold

1.	Innledning.....	5
1.1	Veien frem mot problemstillingen	5
1.2	Problemstillingen	5
2.	Begrepsavklaring.....	6
2.1	Hva er atferd?.....	6
2.2	Kjøredyktighet.....	6
3.	Hva vet vi om barn i trafikken?.....	7
4.	Metode.....	8
4.1	Valg av metode.....	8
4.2	Skjema under kjøring	10
4.3	Skjema etter kjøring	10
4.4	Feilkilder	11
5.	Spørreundersøkelsen	12
5.1	Spørsmål og svar	12
5.2	Gruppen 18-28 år	15
5.3	Forskjell på foreldre og personer uten barn?.....	16
6.	Kjørerute.....	18
6.1	Valg av kjørerute	18
6.2	Hva vil vi få frem?.....	19
7.	Kjørerundene	19
7.1	Kandidat 1	19
7.2	Kandidat 2	20
7.3	Kandidat 3	20
7.4	Kandidat 4	20
7.5	Kandidat 5	21
7.6	Kandidat 6	21
7.7	Kandidat 7	21
7.8	Kandidat 8	22
7.9	Tolkning	22
8.	Fellestrekk og ytterpunkter.....	22
8.1	Mønster etter kjøring:.....	23
8.2	Generelle tanker om hele gruppen etter kjøring.....	23
8.3	Kandidat 1: 42, førerkort i 24 år- Med barn.....	24
8.4	Kandidat 2: 21 år, førerkort i 3 år - Uten barn	24
8.5	Kandidat 7: 28 år, førerkort i 10 år - Uten barn	24
9.	Drøfting	25
9.1	Spørreundersøkelsen	25
9.2	Kjørerundene	26
9.3	Forskjeller på spørreundersøkelsen og svarene vi fikk fra kjøringen?.....	27
9.4	Nok fokus på barn under kjøreopplæringen?	27
10.	Konklusjon	28
11.	Referanser.....	29
12.	Vedleggsliste	31

1. Innledning

1.1 *Veien frem mot problemstillingen*

Da vi begynte å jobbe med kandidatoppgaven i starten av tredje semester ved daværende Høgskolen i Nord-Trøndelag (nå Nord Universitet) ble vi enige om å jobbe sammen på grunn av at vi trives i hverandres selskap på fritiden. Vi har aldri jobbet sammen ved tidligere faglige oppgaver, men følte at vi skulle klare det fint. Da vi gikk sammen i gruppen hadde vi ingen fastsatte problemstillinger eller tema. En av studentene hadde lyst til å se på hvordan simulatorundervisning kunne brukes i trafikkopplæringen, både i forhold til bruk ved trafikkskole og privat. Dette la vi imidlertid fort fra oss da vi kom frem til at arbeidsmengden ville bli for stor i forhold til tiden vi hadde tilgjengelig. Spørsmålet vi satt igjen med da var hva kunne vi jobbe med som alle kunne gjenkjenne som et viktig tema i forhold til trafikk. Den ene av oss kom på temaet barn i trafikken ettersom dette var noe det ikke var skrevet noe utfyllende om fra før (så vidt vi kunne finne i skolens database på det tidspunktet). Videre tok vi for oss at det kunne være interessant å dra inn noe der vi kunne bruke fagstoff fra forelesninger, noe som resulterte i at psykologiens atferd ble valgt.

Statistisk sentralbyrå har skrevet en artikkel om at flere små barn bor i trafikkfarlige strøk, men at det likevel er færre barn og unge som skades eller omkommer i trafikken. Økonomien er en faktor som avgjør om barnefamilier har råd til å bo i trafikksikre områder, eller i områder hvor det er mindre trafikk.

Omtrent halvparten av barna i alderen 0-5 år har tilgang på trygge lekeområder nær hjemmet sitt. Andelen som bor i trafikkfarlige strøk har økt fra 20 til 30 prosent i perioden 2001 til 2007. Samtidig har antallet barn og ungdom i alderen 0 til 20, som har omkommet eller blitt hardt skadd i trafikkulykker, blitt mer enn halvert i perioden 2001 til 2010 (Statistisk Sentralbyrå, 2012). Dette er noe vi har lagt til grunn for valg av problemstilling. Har atferden vår endret seg i løpet av disse årene, eller er det på grunn av at færre barn er ute enn før?

1.2 *Problemstillingen*

Den endelige problemstillingen vi kom opp med ble: «Hvordan endrer menneskers kjøreatferd seg når de nærmer seg områder der barn ferdes?». Dette ble den overordnede problemstillingen. Videre ville vi finne ut om det var noen forskjell på atferden mellom mennesker med og uten barn. Er man mer forsiktig dersom man har egne barn, eller utgjør det ingen forskjell?

2. Begrepsavklaring

2.1 Hva er atferd?

Dersom man skal tolke atferd ut fra den konkrete betydningen er det bevegelsesmønsteret og oppførselen til mennesker og dyr (Malt, Atferd, 2009). Atferd er gjerne bestemt av det totale sanseinntrykket, samt indre og ytre stimuli. Et eksempel på dette er «Lille Albert»-studien (Watson & Rayner, 1920; Dalsklev & Eimot, 2014) som tok for seg hvordan atferden og emosjonene til et barn endret seg ved ytre stimuli. Dersom man skal beskrive en person og personligheten dens, definerer man dette gjerne gjennom hvordan den aktuelle personen oppfører seg i gitte situasjoner. Altså er atferden med på å definere hver enkelt som person. Samtidig er begrepet atferd mer sammensatt enn som så. Gjennom bruk av modellen kjøreprosessen (Moe, 2013) kan vi analysere og forstå en persons kjøreatferd ved bruk av den aktuelle personens biologiske og psykologiske forutsetninger. I denne teksten vil vi fokusere på kjøreatferd for å forstå hvorfor en sjåfør velger fart, plassering og/eller kjøremønster basert på området han eller hun beveger seg inn i. I problemstillingen vår fokuserer vi på områder barn kan ferdes. I stor grad vil dette dreie seg om områder med skoler, barnehager, lekeplasser, gatetun eller der det er skiltet at man burde være særlig oppmerksom på barn i området.

2.2 Kjøredyktighet

Med begrepet kjøredyktighet menes hvor langt en person er kommet i kjøreopplæringen sin eller hvor godt de tilpasser seg og håndterer ulike trafikksituasjoner.

Kjøredyktigheten kan deles opp i fem nivåer hvor det beskrives hva en person kan og hva det forventes på de ulike nivåene.

Første nivå kalles for nybegynner, hvor vi kan dele nybegynneren inn i to grupper. En gruppe er de som er helt ferske og vet ingenting om hvordan en bil fungerer og trenger dermed opplæring helt fra grunnen av. Alt i fra hvor spaken for blinklys er og hvordan man bruker den, til å trene på motorikken ved bruk av ratt og pedaler. Den andre gruppen av nybegynnerne er de som gjerne har trent litt på dette eller vet på forhånd hvordan dette gjøres. Disse trener mer på å få motorikken automatisert og kan rette mer fokus på å bearbeide informasjonen de får fra bilen under kjøring. Eksempelvis fra motorlyden slik at de får informasjon om når de trenger å foreta et girskifte.

Nivå to handler om den uerfarne føreren som har automatisert de motoriske handlingene og kan flytte fokuset mer mot det som skjer rundt bilen. Her er det mengdetrening som er

hovedbegrepet hvor personen øver på riktig informasjonsinnhenting og riktig kjøreteknikk i forskjellige miljø. Føreren vil prøve og feile seg litt frem for å bli kjent med sin rolle i trafikken med tanke på ansvar og plikter. Men det vil være utfordringer med førerens kapasitet når det er mye som skjer på en gang.

Nivå tre er føreren på et nivå som viser at kjøreprosessen sitter greit og jobber mer med å kunne lese situasjoner mer i forkant og har evnen til å iverksette riktige handlinger for å unngå uheldige hendelser.

Nivå fire og fem er føreren på ekspert og mesternivå som kan sammenlignes med erfarne yrkessjåfører og konkurranseførere hvor de har en forståelse for trafikk at de til enhver tid har evnen til å ta de valgene som egner seg best ikke bare for seg selv, men også for medtrafikanter. De har også kjøretekniske ferdigheter som ligger på en høyere nivå enn “den vanlige bilisten” (Moe, 2013).

I denne teksten er det de to siste gruppene som er mest aktuelle i forhold til hva vi ønsker å finne ut. På grunn av at spørreundersøkelsen og kjøringen med testpersonene vi presenterer senere i oppgaven er fokusert rundt personer som har førerkort, og dermed vil ikke noen av disse være på nybegynnernivå.

3. Hva vet vi om barn i trafikken?

Barn er små av vekst og lever på mange måter i sin egen verden. De er fantasifulle og kreative i måten å tenke på og hva de har lyst til å gjøre. Det er ikke alltid de forstår at når de gjør en handling så vil det føre til konsekvenser. Et eksempel er på en skolegård hvor noen barn sparker fotball og ballen havner utenfor skolens område og triller ned langs en trafikkert bakke. For barnet handler det om å hente ballen fortest mulig før den triller for langt ned bakken og kommer ute av syne. Men hva med kjøretøyene som ferdes på denne trafikkerte veien? For bilistene er dette svært skummelt om et barn plutselig fyker ut i veien for å løpe etter ballen uten å se seg for. Fart, føre og reaksjonstiden vil nesten være umulig å håndtere når en slik situasjon skjer. For et barn kan kanskje ikke dette virke så skummelt, for bilene ser jo meg? Barn i 3-6 årsalderen er inne i det som kalles det pre-operasjonelle stadium, da har de vanskeligheter med å sette seg inn i andres perspektiv på ting og har en tenkning som er persepsjonsstyrt og usystematisk. Et eksempel på dette kan være at barn mangler evne til å forstå at antall, masse og vekt ikke nødvendigvis endrer seg selv om det inntar en

formforandring. Dette endrer seg ofte når de kommer inn i det konkret operasjonelle stadium i 7-11 årsalderen. (Ilstad, 2007).

Et barn er ikke ferdig utviklet og har da vanskeligheter med å oppfatte at noe skjer. Synet har vanskeligheter med å bedømme fart og avstand til en bil, i tillegg er ikke sidesynet utviklet nok til å legge merke til det en voksen kan. Hørselen har vanskeligheter med å bedømme hvor en lyd kommer ifra. Et barn har for eksempel ofte ikke helt kontroll på hva som er høyre eller venstre i en alder av 8-12 års alderen.

Barn har vansker med å forstå trafikkbegreper og gjerne med tanke på risiko. En selverfart episode en av forfatterne har er at en liten gutt i nabolaget fortalte at så lenge han hadde på seg refleksevest ville bilene stoppe for han. Dette hadde moren hans fortalt han. Han gikk så rundt i nabolaget iført refleksevesten sin og sto bak en busk eller lignende og hoppet foran biler som kom imot for å stoppe dem. Med refleksevesten sin hadde han «makt» over bilene og ville bruke dette mot dem. For gutten er dette bare en uskyldig lek. Han har ikke erfaring med hvordan han skal opptre i trafikken og vet derfor ikke at han selv må ta hensyn til andre. (Eikeland, 1999)

Trafikkreglene beskytter barn i §13.2a) «Kjørende plikter i særlig grad å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av barn som oppholder seg på eller ved veien.» (Samferdselsdepartementet, 2014).

Vi har dermed et ansvar og et reglement å forholde oss til. Denne paragrafen forteller indirekte at barn er uforutsigbare og at kjørende må gjøre nødvendige grep for å ha mest mulig kontroll over situasjonen.

4. Metode

4.1 Valg av metode.

Da vi startet arbeidet med denne rapporten stod vi ovenfor et valg om hvilken metode vi skulle bruke og hvorfor vi skulle velge denne arbeidsmetoden. Valget falt fort på en blanding mellom kvalitativ og kvantitativ metode.

Kvalitativ metode er en metode for generering av kunnskap for å finne ut hvilken kunnskap og erfaringer et fåtall personer har om et tema eller en hendelse, og hvordan dette kan tolkes av andre som er vitne til dette (Dalland, 2012; Malt, Kvalitativ, 2015). Vår kvalitative del av forskningen er kjørerundene vi gjorde med åtte testpersoner. Våre kjennetegn vi kan trekke ut

her har gått på å gå i dybden, det særegne, helhet og fokus på deltaker. Dybde ettersom vi jobber med å trekke ut så mye informasjon som mulig fra dette fåtallet med deltakere. Det særegne fordi vi ønsker å få frem kvalitetene til individet, om det er noe som avviker fra denne personen som er relevant for vår undersøkelse. Fokus på helhet og deltaker for å skape en sammenheng mellom observasjonene våre både fra den enkelte kandidat og hele spekteret. Her blir det da viktig å forstå at kandidaten kan kjenne ytre påvirkning fra oss, siden vi er observatører, og kan fremstå som bedre rustet fagmessig enn det kandidatene selv er (Dalland, 2012)

Kvantitativ metode er en form for arbeidsmåte som brukes på et stort utvalg personer som kan for å innhente informasjon i sammenheng med for eksempel samfunnskunnskap, der man vil vite noe om den store gruppens meninger eller at man vil "teste" ut en hypotese. Tallene på disse funnene publiseres som regel i grafer eller diagram, uten at enkeltpersoners meninger dras frem (Dahlum, 2014; Dalland, 2012). Våre kjennetegn på dette trekkes ut fra det som går på bredde, det gjennomsnittlige, systematikk, fjernhet til feltet og tilskuer. Med breddeundersøkelsen går vi inn for å hente et lite antall opplysninger om mange undersøkelsesenheter, deltakerne. Vi ønsker derfor å få frem det representative i deltakerne, hvordan de ser på seg selv som trafikanter, samtidig å få målt kunnskapen deres på et gjennomsnittlig plan. For å kunne gjøre dette, må vi ha systematikk i skjemaet. Vi har spørreskjema med faste svaralternativer, hvor vi søker etter strukturerte observasjoner fra gjennomsnittet. Ved å legge denne undersøkelsen ut på internett, viser det fjernhet til feltet og oss undersøkerne som en tilskuer rolle. Vi ønsker mest mulig nøytralitet og avstand fra deltakerne, fra en avstand vi ikke har direkte kontakt. Den kvantitative delen i vår rapport er spørreundersøkelsen der vi sendte denne undersøkelsen ut til i om lag 5000 personer via sosiale medier, mail og personlig oppfordring. Vi endte opp med 1156 svar (vedlegg 1). I vår kandidatoppgave har vi fokus på barn i trafikken. Vi ønsker å finne ut hva folk tenker om barn i trafikken og om de endrer kjøreatferd rundt barn. Vi laget en spørreundersøkelse for å finne ut av folks generelle oppfatning av deres egen kjøring rundt barn. Senere vil vi prøve å gjennomføre en kjørerunde med folk der vi vurderer hvordan de egentlig kjører i områder barn kan ferdes. Denne runden kjøres som en helt vanlig "tur" der deltakerne ikke vet hva vi ser etter eller hva poenget med turen er. I etterkant av turen skal deltakeren selv vurdere og beskrive egen kjøring, før vi kommer med en vurdering som går mer inn på temaet og stoffet vi er ute etter.

Poenget med å gjennomføre informasjonsinnhentingens vår på denne måten er å få et stort grunnlag for å vurdere den generelle oppfatningen folk har av barn i trafikken gjennom spørreundersøkelsen, og dra ut “realiteten” gjennom runden vi kjører.

4.2 Skjema under kjøring

(Vedlegg 11 og vedlegg 14)

Under kjøreturen hadde vi som var observatører et eget ark som vi hadde for oss selv. Dette ble ikke presentert for kandidaten. Dette kalte vi for en “sjekkliste”, som gikk på kandidatens:

- Blikkbruk
- Fart
- Plassering
- Handling v/evt. hinder
- Endring i atferden

Disse tendensene hos kandidatene var noe vi la vekt på ved passering av de enkelte “fareområdene”. Informasjonen fra denne sjekklisen kunne vi senere bruke i forskningen, ved å sammenligne den med kandidatens utfylling av “spørreskjema etter kjøring”.

4.3 Skjema etter kjøring

Spørreskjema etter kjøring: (vedlegg 12 og vedlegg 15)

Her har vi tatt for oss en del spørsmål vi mener det vil være viktig for kandidatene å besvare, for å kunne veilede dem inn på riktig spor etter hva vi er ute etter å forske på.

Spørsmålene:

- Kan du beskrive kort hvilket miljø vi har kjørt i?
- La du merke til noe spesielt som ble gjentatt gjennom ruten vi kjørte?
- Merker du selv noen endring i kjørestil på visse områder i løypa? Evt. hvor?
- Var det noen ganger du lå under fartsgrensen? Evt. Hvorfor?

Etter vi avslørte hva forskningen vår gikk ut på, tok vi et nytt spørreskjema (vedlegg 13 og vedlegg 16)

Her tok vi for oss:

- Alder
- Kjønn
- Hvor lenge har du hatt førerkort?

- Har du barn?
 - o Hvis ja, er noen under 15 år?
 - o Påvirker det kjøringen din på noen måte?

Disse spørsmålene var utviklet for å kunne sammenligne praksis (kjørerunden), med det “folk flest” mener om sin egen kjøring (spørreundersøkelsen vi la ut på nett).

Under kjørerunden vår hadde vi 5 kritiske punkter vi ønsket å fokusere på. Disse var tettbebygde strøk med en form for “Barn leker” skilt før innkjøring. Kandidatene ble vist bilder fra de enkelte punktene. Fartsgrensene gikk fra 30-60, hvor vi ønsket å se om kandidatene reagerte på skiltene, om dette hadde noe å si for farten deres. Når de da fikk vist bildene, ble de bedt om å si hvilken fart de trodde de hadde ved passering av strekningen med “barn leker” skilt.

For til slutt å måle kunnskapen til kandidatene, spør vi de om det siste spørsmålet på skjemaet:

- Hva vet du om “barn leker” skilt?

Disse spørsmålene har blitt utarbeidet av oss i samråd med veileder.

Når vi i ettersamtalen delte ut skjemat til kandidatene, spurte vi om de hadde spørsmål til det. Så lot vi de få tid til å fylle ut. Det spørsmålet de fleste spør om “tips” på er spørsmålet om “La du merke til noe spesielt som ble gjentatt gjennom ruten vi kjørte?”. Når de spurte om dette fikk de litt veiledning til å resonnerer seg frem til hva det kunne være vi var ute etter. Flere av kandidatene kom frem til at de så mange skilt med en form av “barn” på. Da føler vi at vi har nådd litt av “målet” til kandidatene, ved at de selv skulle oppdage det vi var ute etter, selv om ikke alle kom på av seg selv hva som gjentok seg under kjørerunden.

4.4 Feilkilder

Når vi gjennomfører informasjonsinnhenting på denne måten er det flere store feilkilder som stikker seg ut. Når vi nå har gjennomført denne forskningen, var det vanskelig for oss å kunne skaffe informasjonen vår fra helt realistiske hold. Vi har derfor kunnet liste opp hva disse feilkildene vil være. Det som alltid vil være mangelvare ved en representativ kandidatoppgave, vil være mengden deltakere. For å kunne sette dette i et realistisk perspektiv, ville vi kjørt kjørerundene våre et vesentlig antall ganger, for å kunne få et representativt tall opp mot de 1156 som fullførte spørreundersøkelsen vår. Åtte kjørerunder blir for tynt grunnlag for å få frem nasjonens eller “folkets” generelle oppfatning av temaet vi vil fremme “barn i trafikken”. En annen faktor som spiller inn er at mennesker ikke alltid er

like ærlig fremfor en dataskjerm, som de egentlig vil eller liker å innrømme. Da tenkes det på ærlighet overfor spørreundersøkelsen, hvordan folk oppgir at de opptrer i områder med barn, kontra hvordan de faktisk opptrer og endrer atferd. Dessuten oppstår det feil fra selve kjørerundene, hvor alle våre kandidater er førsteårsstudenter ved trafikklærerutdanningen ved Nord Universitetet. Grunnen for at førsteårsstudenter ble valgt, var for at vi tenkte de var minst bevisst og reflektert over sin egen kjøring, enn i forhold til for eksempel en 2.klassing. Den avgjørende faktoren for at vi valgte studenter ved trafikklærerutdanningen som forsøkspersoner var at vi ikke kunne kjøre skolens biler dersom vi hadde med oss andre kandidater. For at vi skulle ha en så realistisk studie som mulig ville vi bruke biler godkjent for skolebruk i tilfelle vi måtte gripe inn i situasjoner. Uten pedaler ville vi ikke kunne la situasjoner oppstå og å forvente et realistisk resultat i forskningen ville dermed bli vanskelig. Kjørerundene er gjort på slutten av høsten/tidlig vinter, hvor har vi hatt varierende føre. Dette medførte til at hastigheten og plasseringen naturligvis måtte reguleres, basert på forholdene. Dermed gjorde det at vi ikke fikk testet alle kandidatene til den øvre fartsgrensen på områder hvor de muligens ville valgt en høyere fart og annen plassering, enn om det vært tørt sommerføre. Tidlig mørke spilte inn en rolle på den ene gjennomføringen, da det ble vanskelig å se skiltene vi var ute etter.

Kandidatene fikk beskjed om at de skulle kjøre som de vanligvis ville gjort og at de kunne slappe av. En feilkilde som kan nevnes her er at noen likevel føler et press for å prestere for oss som observerer, siden vi er på et høyere nivå enn dem i utdanningsløpet og har bedre vurderingsevne når det kommer til faget vårt på gjennomføringstidspunktet, samt vi er 2.klassinger som fremstår som at vi “vet hva vi driver med”.

5. Spørreundersøkelsen

5.1 Spørsmål og svar

Da vi gikk sammen om å skrive kandidatoppgaven vår ble vi fort enige om at vi ville lage en spørreundersøkelse for å få svar på en problemstilling. Etter at vi ble enige om problemstillingen vår rundt “barn i trafikken” ble det klart at vi ville vite noe om hva Ola og Kari Nordmann vet om barn i trafikken og om det er noen reflekterte tanker rundt dette temaet. Utformingen av undersøkelsen ble sentrert rundt at vi ville vite hva folk vet om barn i trafikken, samt hvordan kunnskapen er i forhold til skilt som for eksempel “barn leker” eller der det er varslet om “fare” for barn (skilt nr. 142) (Samferdselsdepartementet, 2014). For at

vi skulle få svar vi kunne hente ut måleparametere fra, valgte vi å lage fem innledende spørsmål der vi ønsket å kartlegge hvem som tok undersøkelsen. Disse spørsmålene spurte etter deltakerens kjønn, alder, hvor lenge de har hatt førerkort og om de hadde barn. De som svarte ja på om de hadde barn fikk et oppfølgingsspørsmål der vi spurte om barnet/barna var over eller under 15 år. Grunnen til at vi spurte om akkurat disse tingene var at vi ville skille på hva menn og kvinner i de ulike aldersgruppene svarte, hvilken læreplan de hadde tatt førerkortet etter og om det var noen forskjeller på svarene til de som hadde barn og ikke. Vi valgte å sette inn oppfølgingsspørsmålet om barnets alder med et skille på 15 år fordi et barn regnes som “voksen” i trafikken fra fylte 15 år, ettersom de da har ansvaret selv for om de er sikret eller ikke i bilen.

Videre da vi hadde kartlagt hvem som svarte på undersøkelsen var det på tide å spørre om det vi faktisk ville vite.

Spørsmålene var som følger:

- Når du kjører bil, er det forskjell på hvordan du kjører hvis du tror det kan være barn i nærheten i forhold til ellers?
- Hva betyr dette skiltet for deg?



Figur 1: Skilt nr. 540, gatetun (Samferdselsdepartementet, 2014), **bilde hentet fra trafikkskilt.no 17.02.16** (Gatetun)

- Hvilken fartsgrense gjelder ved passering av dette skiltet? Bilde av skilt nr. 540(gatetun)
- Har dette skiltet noen betydning for din videre kjøring?



Figur 2: Barn leker, bilde hentet fra omnico.no 17.02.16 (Barn leker, u.d.)

- Føler du at trafikkopplæringen du fikk da du tok førerkort var tilstrekkelig i forhold til kjøring rundt barn i trafikken?

Totalt fikk spørreundersøkelsen vår (vedlegg 1) 1156 svar (en teknisk feil gjør at vedlegg viser 1158) på grunn av aktiv jobbing med å få denne ut til folk via sosiale medier og direkte oppsøking av folk. Det vi kan lese ut av undersøkelsen (vedlegg 1) er at mange mangler kunnskap om barn i trafikken. Dette kan vi se ut i fra at mange ikke vet hva skiltet gatetun (nr. 540) betyr. Dette begrunner vi med at kun 50,9% av de spurte svarte rett på dette spørsmålet. Ellers var svarene fordelt slikt:

- Barn leker, 34%
- Skole/barnehage i nærheten, 11,9%
- Lekeplass, 1,4%
- Gågate, 0,8%
- Vet ikke, 0,9%

En annen ting vi legger merke til er at folk er usikker på fartsgrensen ved passering av det samme skiltet. 42,5% av de spurte svarte at det er gangfart som gjelder, som er riktig svar. Det som bekymrer er at de andre 57,5 prosentene tror fartsgrensen er høyere. Svarene er fordelt på slik:

- 5 km/t, 0,9%
- 10 km/t, 5,2%
- 20 km/t, 11,1%
- 30 km/t, 31,8%
- 50 km/t, 0,6%
- Vet ikke, 7,9%

5.2 Gruppen 18-28 år

Når vi drar ut tall fra en spesifikk gruppe i undersøkelsen får vi litt andre svar. Med bakgrunn i de vi har kjørt “kartleggingsturer” med vil vi sammenligne denne gruppen med det vi ser i spørreundersøkelsen vår. Gruppen som har kjørt denne runden med oss er menn og kvinner mellom 21 og 28 år som har hatt førerkort i 3-10 år. En person utenom denne gruppen har kjørt samme runden med oss, men vi har valgt å trekke denne personen ut av sammenligningen for å få en mer homogen gruppe å sammenligne.

Ettersom det var disse personene vi fikk kjørt med har vi dratt ut den samme gruppen fra spørreundersøkelsen for å kunne direkte sammenligne tallene fra undersøkelsen med det vi har opplevd i bil.

Først vil vi se på tallene fra undersøkelsen.

I denne gruppen er det totalt 610 deltakere (vedlegg 2).

- 13,9% har barn
- 86,1% er uten barn
- 100% av de spurte med barn har barn under 15 år.
- 88,2% av de spurte mener at de kjører annerledes når det er barn til stede.
- 9,2% tror ikke at det er noen forskjell
- 2,6% vet ikke om de endrer kjøreatferd rundt barn

På spørsmål om hva skiltet gatetun betyr svarer

- 1,3% at det betyr lekeplass
- 48,4% mener at det betyr gatetun
- 38% tror det betyr barn leker
- 1% tror at dette skiltet betyr gågate
- 10,6% tror at skiltet forteller advarer om en skole eller barnehage i nærheten
- 0,7% vet ikke hva skiltet betyr

På spørsmål om fartsgrensen som gjelder ved det samme skiltet svarer de spurte

- Gangfart 45,3%
- 5 km/t 1%
- 10 km/t 6,7%
- 20 km/t 10,5%
- 30 km/t 28,2%
- 50 km/t 0,8%

- Vet ikke 7,5%

Videre svarer 86,3% av de spurte at et skilt med teksten “barn leker” har betydning for kjøringen deres fremover.

- 0,5% svarer at ettersom det ikke er et offentlig skilt kan det ikke påby dem noe
- 0% Svarer at skiltet ikke har noen betydning
- 12,8% svarer at de ikke gjør noen endring i fart, men at de er særlig oppmerksom på at noen eller noe kan komme ut i veien.
- 0,5% vet ikke om skiltet endrer atferden deres

På det avsluttende spørsmålet spurte vi om trafikkopplæringen de fikk da de tok førerkort var tilstrekkelig i forhold til kjøring rundt barn i trafikken. Der svarte 42,1% ja.

De resterende svarte

- Nei 6,2%
- Det var ikke noe fokus rundt dette 12,9%
- Det var litt fokus, men ikke nok til at jeg ble bevisst over temaet 24,5%
- Husker ikke 14,2%

5.3 Forskjell på foreldre og personer uten barn?

Det vi har som mål å finne ut i besvarelsen vår på denne kandidatoppgaven er i hovedsak to ting. Det ene er om folks atferd stemmer overens med det de mener selv, og det andre er om det er noen forskjell på om man har barn eller ikke.

For å få til sistnevnte har vi delt de 610 fra gruppen mellom 18 og 28 år over i to undergrupper. Med barn og uten barn. Vi ville også se på om det utgjorde noen forskjell på barnas alder, men i gruppen med barn hadde samtlige av de spurte barn under 15 år, noe som gjør analysen av dette punktet overflødig. Fokuset er dermed fordelt ut på om de har barn eller ikke. Under ser vi svarene satt inn i en tabell som gjør det enkelt å se forskjellen på svarene til de to ulike gruppene.

Spørsmål / %	Med barn (vedlegg 9) Totalt 85 deltakere	Uten barn (vedlegg 10) Totalt 525 deltakere
1. Når du kjører bil, er det forskjell på hvordan du kjører hvis du tror det kan være barn i nærheten i forhold til ellers?	Ja 82,4% Nei 16,5% Vet ikke 1,2%	Ja 89,3% Nei 7,8% Vet ikke 2,9%
2. Hva betyr dette skiltet for deg?	Lekeplass 0%	Lekeplass 1,5%

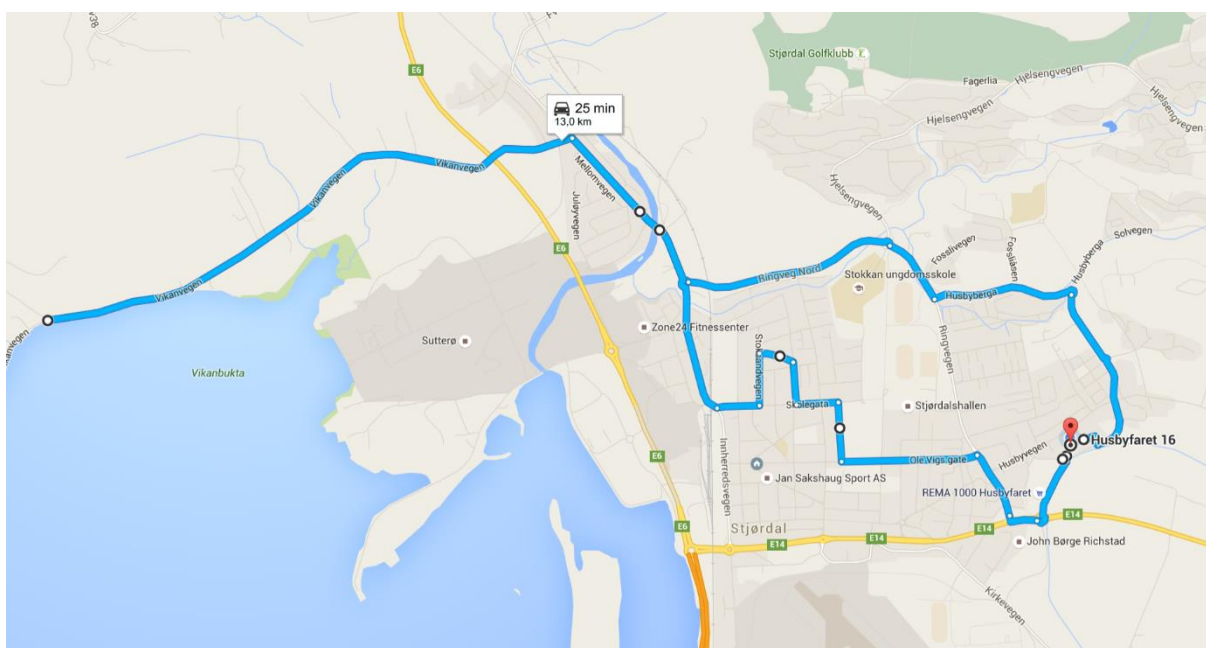
	Gatetun 50,6% Barn leker 35,4% Gågate 1,2% Skole/barnehage i nærheten 12,9% Vet ikke 0,0%	Gatetun 48,2% Barn leker 38,5% Gågate 0,8% Skole/barnehage i nærheten 10,3% Vet ikke 0,8%
3. Hvilken fartsgrense gjelder ved passering av dette skiltet?	Gangfart 47,1% 5 km/t 3,5% 10 km/t 4,7% 20 km/t 10,6% 30 km/t 30,6% 50 km/t 0% Vet ikke 3,5%	Gangfart 45,1% 5 km/t 0,6% 10 km/t 7,0% 20 km/t 10,5% 30 km/t 27,8% 50 km/t 0,8% Vet ikke 8,2%
4. Har dette skiltet noen betydning for din videre kjøring?	Ja, det kan være barn i nærheten 92,9% Nei, dette skiltet er ikke et offentlig skilt og kan ikke påby meg noe 0% Ingen betydning 0% Jeg senker ikke farten, men er særlig oppmerksom på at noe(n) kan komme ut i veien 7,1% Vet ikke 0%	Ja, det kan være barn i nærheten 85,3% Nei, dette skiltet er ikke et offentlig skilt og kan ikke påby meg noe 0,4% Ingen betydning 0% Jeg senker ikke farten, men er særlig oppmerksom på at noe(n) kan komme ut i veien 13,7% Vet ikke 0,6%
5. Føler du at trafikkopplæringen du fikk da du tok førerkort var tilstrekkelig i forhold til kjøring rundt barn i trafikken?	Ja 35,3% Nei 12,9% Det var ikke noe fokus rundt dette 18,8% Det var litt fokus, men ikke nok til at jeg ble bevisst over temaet 22,4% Husker ikke 10,6%	Ja 43,2% Nei 5,1% Det var ikke noe fokus rundt dette 11,8% Det var litt fokus, men ikke nok til at jeg ble bevisst over temaet 25% Husker ikke 14,9%

Som vi ser over er det ikke veldig store sprik i svarene til de to gruppene, men et punkt som er viktig å ta med i denne sammenligningen er at det er fem ganger så mange personer uten barn som har tatt denne undersøkelsen i forhold til med barn. Dette er en faktor som kan være innvirkende, men i forhold til besvarelsen av oppgaven vil vi ta for oss de svarene vi har hentet inn og gå ut i fra at disse svarene er representative for de aktuelle gruppene.

6. Kjørerute

6.1 Valg av kjørerute

Etter at vi hadde publisert spørreundersøkelsen vår ble utfordringen vår å lage en rute som testpersonene våre kunne kjøre der vi kommer innom både skoler, barnehager, lekeplasser og andre områder der det er sannsynlig at barn oppholder seg. Vi brukte en ettermiddag på å kjøre rundt i Stjørdal for å finne aktuelle passeringpunkter der vi kom over slike faktorer, og etter en stund fant vi dette. Det resulterte i at vi passerte en barne- og ungdomsskole ved Halsen/Ole Vigs gate, en lekeplass der skiltet “barn leker” var satt opp gjennom Flygata, en barneskole der det var skiltet med “fare” for barn ved Kvislabakken og til slutt gjennom en 60-sone skiltet “barn leker” på tre steder før vi igjen kjørte forbi Kvislabakke skole og tilbake til Nord Universitetet. Her var det rikelig med punkter som stimulerte det vi skulle kartlegge hos testpersonene våre.



Figur 3: Kjørerute. Tegnet i google maps 11.02.16 (Google, u.d.)

Da vi startet kjøringen med testpersonene våre ble vi enige om at rundene måtte kjøres mens vi hadde biler tilgjengelig og det var sannsynlig at barn ferdes ute. Det resulterte i at vi kjørte mellom klokken 12 og klokken 15 med alle testpersonene. Unntaket var en person der vi kjørte klokken 16. Der ble det ble for mørkt på det tidspunktet til at vi ville bruke denne runden i besvarelsen, dermed ble det bestemt at seneste gjennomføring etter dette skulle være

klokken 15. Dette begrunnet vi også med at det var lite sannsynlig å finne barn på tur fra skole etter dette tidspunktet.

6.2 Hva vil vi få frem?

Det vi ønsker er å finne ut er om folk endrer kjøremønster og/eller atferd når de kommer inn i områder der det kan være barn til stede. Gjennom runden vi skal kjøre provoserer vi dette frem med å kjøre forbi flere “barn leker” skilt i forskjellige områder. Vi kjører også forbi to skoler og en barnehage. Har det noe å si for kjøringen, fartstilpassing og plassering på veien? Klarer vi å få frem temaet?

7. Kjørerundene

På forhånd av kjøreturene får kandidatene så lite informasjon som mulig. Alt de vet er at de deltar som forskningspersoner i en kandidatoppgave som skal legges frem. “Vi skal kjøre i ca. 20-25 minutter, vi sier hvor du skal kjøre, bare kjør som du vanligvis ville kjørt, ikke tenk på at vi sitter på”. Testpersonene blir beroliget med at vi ikke er på utkikk etter tekniske ferdigheter, noe som kan få de til å slappe mer av. Dette har vi gjort på grunn av at folk har vegret seg for å delta i undersøkelsen, for å se om vi kunne rekruttere flere kandidater. Underveis i kjøringen snakker vi om helt dagligdagse ting for at runden skal virke så naturlig som mulig.

7.1 Kandidat 1

Kandidaten er en kvinne på 42 år som har barn og har innehatt førerkort i 24 år. Kandidaten utviser en god risikoforståelse ved å kjøre i områder hvor det kan være barn tilstede. Hun viser et godt dynamisk blikk og søker etter mulige hindringer ved disse områdene vi har lagt opp til. Kommer med uoppfordret kommentar underveis som «Her er jeg obs siden jeg har barn selv». Når det kommer til fart og plassering, er det tydelig at hun tar hensyn i de sårbare områdene vi er ute etter, ved lekeplass f.eks. plasserer hun seg midt i veien, med tanke på at det kan komme barn fra begge sider av veien. Tidvis litt høy fart etter passering av ny fartsgrense, men korrigerer alltid. Den uformelle praten i bilen er god, og det er ingenting som indikerer at kandidaten er preget av forskningen vår. Ved ettersamtalen veiledet vi henne litt, men med en gang vi spurte om det var noe hun la merke til som gjentok seg, kom hun på alle skiltene og skolene som indikerte at det kunne være barn tilstede. Analyserer sin egen fart ved at hun lå under fartsgrensen i områder «hvor det var spesielt uoversiktlig og fare for små,

myke trafikanter». Ved bakgrunnskunnskap om hva hun vet om “barn leker” skilt sier hun at flesteparten av skiltene ikke er offentlig oppsatt.

7.2 Kandidat 2

Kandidaten er en mann på 28 år som har hatt førerkort i 10 år og er uten barn. Under stort sett hele kjøreturen utviser kandidaten at han er fast bestemt på å holde den øvrige fartsgrensen. Dette til tross for at testruten er lagt opp med opplagte sårbare steder hvor man bør sette ned farten for å oppdage barn/hindringer. Ved analysering av blikkbruket, finner vi ut at kandidaten har et gjennomgående statisk blikk, med lite til ingen fokus på bevegelser utenfor veien. Det registreres nærmest ingen observasjon av skilt og ingen endring i atferd ved områdene vi hadde fokus på. Ved utfylling av spørreskjema i ettertid, har kandidaten en helt annen oppfatning av sin egen fart enn det som var det faktiske tilfellet. I områder hvor barn kunne være utsatt, lå han på maks fartsgrense, men kandidat mente selv “farten ble redusert betraktelig etter forholdene”. Ved spørsmål om forkunnskaper om “barn leker”, oppgir han korrekt skiltkategori, at det ikke er krav om fartsreduksjon og at det er et skjerpet aktsomhetskrav etter passering av disse skiltene.

7.3 Kandidat 3

Kandidaten er en 26 år gammel mann, uten barn, som har hatt førerkort i 8 år. Kandidaten viser på ingen som helst måte at han tar hensyn til de utsatte områdene. Holder som regel den øvrige fartsgrensen eller kjører over. I ettersamtalen beskriver han ingen av områdene han har passert som å ha noe med barn å gjøre. Generelt sent ute med observasjonene, derav sene reaksjoner. Et eksempel er en jente på en sparkesykkel i veibanen, hvor observasjonen fra vår kandidat er alt for sen, noe som igjen fører til en hard nedbremsing. Kandidaten har et statisk blikk og virker ikke til å registrere annet enn det som er relevant på veien. Ved kunnskap om “barn leker” skilt oppgir han at noen skilt blir satt opp av private folk og andre av det offentlige.

7.4 Kandidat 4

Kandidaten er en mann på 22 år som har hatt førerkort i 3 år og har ikke barn. Denne kandidaten utviser gjennomgående god trafikkforståelse og tar ekstra hensyn i de områdene hvor det er stor sannsynlighet for at det ferdes barn. Han holder også fornuftig fart med tanke på vinterføret. Beveget blikket sitt bra under hele kjøreturen, spesielt i

skoleområder og hvor det er satt opp “barn leker” skilt. I ettersamtalen forteller han at han i sin kjøremåte tar stort hensyn til føre og myke trafikanter. Det han vet om “barn leker” skilt er at det er informasjonsskilt som oftest er satt opp i områder hvor det er lav fartsgrense eller ved spesielle områder for å senke farten til trafikanter. Er ikke helt sikker hvorvidt det er private eller det offentlige som setter disse skiltene opp.

7.5 Kandidat 5

Kandidaten er en mann på 25 år, hatt førerkort i 6 år og har ikke barn. Det er mye snø og is på veiene som kan påvirke kjøringen. Kandidaten viser underveis i kjøringen at han tar hensyn til føret ved å ligge noe under fartsgrensen. I områder hvor det er satt opp “barn leker” skilt beveger han blikket noe mer, men retter fokus mot for eksempel en bil som står parkert midt i veien ved en av skolene vi kjører forbi. I ettersamtalen var vedkommende usikker på hva vi ville frem til i spørreundersøkelsen. Men da han fikk vite hva problemstillingen var, ga han uttrykk for at han ikke tenkte noe særlig over at han burde ta ekstra hensyn til barn i disse områdene utover vinterføret. Selv om han vet at “barn leker” skilt informerer om dette.

7.6 Kandidat 6

Kandidaten er en mann på 25 år, hatt førerkort i 7 år og har ikke barn.

Han kjører etter forholdene hvor det er mye snø og is på veiene. Farten ligger derfor 10-20 km/t under fartsgrensen. Han beveger generelt blikket sitt bra og farten reduseres noe inn mot områdene hvor det er skoler og hvor det er satt opp “barn leker” skilt. I ettersamtalen kommer det frem at han var bevisst på å ta godt hensyn til føret, men tenkte ikke helt over å ta videre hensyn i områder hvor det er større sannsynlighet for at det ferdes barn ved veien. Kandidaten forteller at han tror “barn leker” skilt er et opplysningsskilt, men er usikker på om det er privatpersoner eller det offentlige som setter dem opp. Disse skiltene finner man i boligområder, ved skoler og barnehager.

7.7 Kandidat 7

Kandidaten er en mann på 21 år, har hatt førerkort i 3 år og har ikke barn. Kjøreturen med kandidaten gjennomføres på kveldstid, det er mørkt. Dette har vi oppgitt som en feilkilde på at analysen vår derfor kan ha blitt delvis komprimert. Kandidaten holder stort sett øvrige fartsgrense ved alle våre poster, opplyser i ettersamtale at han ikke har sett alle “barn leker”

skilt grunnet mørket. Gir heller ingen tegn på kjøreatferden at han er klar over at han befinner seg i områder hvor barn kan være spesielt utsatt. Farten stemmer med det han selv oppgir, han har stort sett holdt øvre fartsgrense. Ved spørsmål om hans kunnskap om “barn leker” skilt, oppgir han en rekke ting. Opplysningsskilt, skiltene gjelder innenfor en spesiell sone, være mer skjerpet, områdene er mer utsatt for ulykker hvor skiltene er satt opp.

7.8 Kandidat 8

Kandidaten er en kvinne på 24 år, hatt førerkort i 7 år og har ikke barn.

Kjøremåten hennes gjennom ruten viser at hun tar hensyn til vinterføret, spesielt i områder hvor det er uoversiktlig. Blikket hennes er søkende der det kreves, men er gjerne mer fremoverrettet. I ettersamtalen forteller hun at hun er forsiktig og viser hensyn spesielt i boligområder og med tanke på værforhold. Det hun vet av “barn leker” skilt er at de er ønsket av beboere hvor de mener folk kjører for fort, og at de gjerne er satt opp av beboerne selv.

7.9 Tolkning

Et hensyn vi tar til analysen vår av testpersonene er at undertegnede er tre personer med ulikt syn på utførelsen og observasjonene testpersonene har gjort. Observasjonen er delt opp i tre trinn som består av selve observasjonen, beskrivelse av det som er observert og en tolkning av observasjonen (Loeng, 2015). Det er ikke å komme unna at tolkningen vi har gjort av testpersonene kan bli subjektiv, og at det er vanskelig å være helt objektiv i sammenheng med resultatene og holdningene vi er ute etter hos de aktuelle personene. Vi har prøvd å unngå tolkningsord i beskrivelsene våre, men det viste seg å være vrient dersom vi skulle klare å beskrive det som skjedde i enkelte tilfeller.

8. Fellestrekk og ytterpunkter

Vi ser at guttene som er i samme aldersgruppe uten barn har en veldig lik måte å kjøre på ved “barn leker” skiltene. Den ene av guttene holder fartsgrensen uansett ved alle skiltene. I ettersamtalen kommer det frem at han har sett en del av skiltene, men ikke alle. Likevel holder han høyere fart enn det noen situasjoner tilsier kan være smart. Eksempelvis er det rett etter et “barn leker” skilt et bygg som står rett ved veien og noe kan komme ut fra dette hushjørnet. Det er det sannsynligvis ikke tatt høyde for, begrunnet med farten vedkommende hadde i 60 km/t.

Et annet moment vi legger merke til er at samtlige gutter kjører i alt for høy fart inn i en 30-sone med en skole like ved. Vi har diskutert litt internt i gruppen hvorfor det er slik og har kommet frem til at dette kan ha noe med at vi kommer fra en strekning der fartsgrensen er 60 km/t. Når vi kjører over en bru som går over E6, starter 30 sonen umiddelbart etter broen. På det verste registrerte vi en kandidat som hadde 40 km/t inn i denne 30-sonen. Da vi spurte vedkommende om hvorfor det ble slik, svarte han at han ikke la merke til skiltingen, til tross for at det lå en skole ved siden av veien og skiltingen er ganske tydelig. Det som er ekstra skremmende med denne observasjonen er at vi kjørte gjennom den samme 30-sonen tidligere på denne kjørerunden med alle, og da holdt de maksimalt 30 km/t uten problemer. Selv om vi i utgangspunktet ikke tenkte på denne problemstillingen da vi la opp løypa, så er det et interessant moment at det skal ha så mye å si hva farten har vært når man kommer inn i en tydelig skiltet 30-sone.

8.1 Mønster etter kjøring:

Etter kjøring med disse kandidatene, er det tydelig at vi kan trekke flere sammenligninger ut av de forskjellige gruppene. Samtidig har vi avdekket 3 ytterpunkter som vi ønsker å fokusere på. Kandidater fra:

- Det eldste spekteret - Kandidat 1
- Det yngste spekteret - Kandidat 7
- Midtpunkt (Sentralitetsmålet) - Kandidat 2

Disse tre kandidatene er utvalgt basert på alder og hvor lenge de enkelte har vært førerkortinnehavere. Midtpunktet, eller “sentralmålet” er tatt med som en egen kontrollgruppe, for å måle om det har skjedd store endringer fra ervervelse av førerkort, frem til dette “forskningstidspunktet”, som i dette tilfellet er etter 10 år med førerkort.

8.2 Generelle tanker om hele gruppen etter kjøring

Det oppleves mye variert kjøring fra de enkelte kandidatene. I vår forskning under kjøreturene, opplever vi at de yngste tar mer hensyn eller er mer oppmerksom i de sårbare områdene for barn, uten at de nødvendigvis er sikker på hvorfor de endrer atferd. I den eldste delen (Kandidat 1) av spekteret, der den eldste kandidaten er en kvinne med barn. Her ser vi lignende atferd som i fra de yngste, men hun utviser sine tanker om grunnen for hvorfor hun endrer atferd som hun gjør. I “kontrollgruppen” som er kandidaten med førerkort i 10 år, ser vi en gjennomgående forsømmelse av atferdsendring i de sårbare kontrollområdene våre.

Dette kan tyde på uvaner lagt seg opp over lengre tid, manglende opplæring, dårlige holdninger, m.m.

- Kandidat 1: 42 med barn, førerkort i 24 år- Med barn
- Kandidat 2: 21-28, førerkort i 3 år - Uten barn
- Kandidat 7: 21-28, førerkort i 10 år - Uten barn

8.3 Kandidat 1: 42, førerkort i 24 år- Med barn

Kandidaten har barn og har hatt førerkort over flere tiår. Kjører eksemplarisk, på lik linje med vår unge kandidat 2. Forskjellen på disse to er at kandidat 1 som har barn, klarer å reflektere grunner for hvorfor hun endret atferd i kontrollområdene, i motsetning til kandidat 2 som gjør dette ut av vane, og ikke nødvendigvis tenker på barn som de mest utsatte i områdene. Denne refleksjonen hun utviser, tyder på en godt utviklet selvinnsett, ansvarsfølelse for sine egne barn, derav et større samfunnsansvar for generelt andre sine barn. Derfor er det interessant å se hvilken effekt at man har barn selv har å si for hvordan man endrer atferd i trafikken.

8.4 Kandidat 2: 21 år, førerkort i 3 år - Uten barn

Fra denne personen opplever vi eksemplarisk kjøring. Fartsreduksjon, god plassering og blikkbruk. Har bare hatt førerkort i 3 år, men tar hensyn til de sårbare områdene som vi som trafikklærere ønsker trafikanter skal opptre. Det som er bemerkelsesverdig er kandidatens motivasjon til å endre atferd i disse områdene. Han legger frem i ettersamtalen at han aldri satt ned farten eller endret atferd grunnet han trodde det ville være barn tilstede, heller mer av vanesak. Han sier han ikke søker nødvendigvis etter barn, men hindringer og farlige situasjoner generelt, enn å være ekstra bevisst på barn i området. Dette kan tyde på at signalene han får fra “barn leker” skilt setter seg i underbevisstheten og får han til å gjøre valg som ikke er bevisste, noe som igjen fører til at han ikke tar med kjøreplassen aktivt når han endrer atferd i nevnt område.

8.5 Kandidat 7: 28 år, førerkort i 10 år - Uten barn

Kandidaten utviser gjennomgående mangel på hensyn for våre utvalgte områder. Denne personen har et statisk blikk, høy fart og legger lite merke til/tar ikke hensyn til skilt om “barn leker” er satt opp. Etter å ha hatt førerkort i 10 år, er dette bekymringsverdig. Kandidaten har ikke barn selv, så det ville vært interessant å kunne følge opp vår forskning ved å kjøre et betydelig antall runder til med førerkortinnehavere med like forutsetninger som våre

“prøvekaniner”. Sammenlignet med kandidat 2, som er en langt mer uerfaren fører, er skillet stort når det kommer til atferdsendring i disse områdene vi forsker på.

9. Drøfting

I denne delen av oppgavebesvarelsen skal vi drøfte hva vi har kommet frem til gjennom arbeidet vi har gjort med kandidatoppgaven vår. For å gjøre dette mest mulig oversiktlig vil vi først drøfte hva vi har fått ut av spørreundersøkelsen vi lanserte 30. oktober 2015. Videre vil vi ta opp hva vi har lært av kjørerundene med de åtte kandidatene som stilte seg til disposisjon for oss og hva de har svart på spørreskjemaene knyttet til disse kjørerundene. Til slutt vil vi prøve å sette disse to bolkene sammen og sammenligne dem ut i fra problemstillingen vi har satt oss som mål å svare på.

Er det noen sammenhenger mellom det vi har funnet ut gjennom spørreundersøkelsen og det vi har erfart i bil?

9.1 Spørreundersøkelsen

Da vi laget spørreundersøkelsen vi brukte i denne oppgaven hadde vi som mål at den skulle være omfattende nok til å hente inn Ola og Kari Nordmann sin generelle oppfatning av egen kjøreatferd i områder barn kan ferdes. Ideelt sett skulle vi gjerne hatt flere svar, men alt i alt er vi fornøyd med at hele 1156 personer har gjennomført undersøkelsen vår. Det vi ser tegn på i undersøkelsen er at majoriteten av de som har svart mener at de har et bevisst forhold til kjøring i områder barn kan ferdes. Hele 88,1% av de spurte mener at de kjører annerledes dersom det kan være barn i nærheten. Samtidig er det bare 50,1% av de spurte som vet hva skiltet for gatetun betyr og bare 42,5% som vet at det er gangfart som gjelder i områder dette skiltet er satt opp. Til tross for at det er så høy andel som mener at de har et reflektert forhold til kjøring i områder det kan oppholde seg barn, så er det ikke mer enn 39,4% av de spurte som mener at trafikkopplæringen de fikk da de tok førerkort var tilstrekkelig i forhold til barn i trafikken. Som vi tidligere i besvarelsen vår har tatt opp så er en vesentlig feilkilde at folk oppfatter sin egen kjøring som bedre enn den er, eller regelrett “lyver” siden de sitter foran en pc-skjerm eller mobil og svarer “kjapt” på en undersøkelse. Det var dette vi ønsket å bekrefte eller avkrefte da vi konkluderte med at vi skulle bruke både en spørreundersøkelse og et knippe testpersoner for å dra ut et resultat.

Et av målene med oppgaven var å dra ut en konklusjon på om det var noen forskjell mellom folk som har barn og ikke, men som vi kan lese ut fra svarene som er listet opp i tabellen vår lenger opp i oppgaven kan vi se at forskjellene ikke er så veldig store. Denne faktoren har derfor ikke blitt tatt opp så mye i drøftingen på grunn av den lille forskjellen. Vi har også valgt å sjekke kandidatene våre i kjørerunden opp mot personer som tilhører samme aldersgruppe. Dette har gjort at fordelingen mellom kjønn og om de har barn eller ei, ikke har så mye fokus som det vi ønsket ved oppstarten av informasjonsinnhenting.

Ut ifra svarene på undersøkelsen kan vi trekke en konklusjon om at det er en del mangel på kunnskap rundt skiltgruppen som “gatetun” og “barn leker” er i, i alle fall i testgruppen vår, og at den teoretiske opplæringen av førerkortaspiranter kunne ha vært bedre rundt tematikken “barn i trafikken”. Hvis vi ser på lærebøker knyttet til føreropplæringen, så tar ikke de for seg skiltene knyttet til barn i selve teoristoffet i boka (Torsmyr, Nermark, & Moe, 2014), men bakerst i boka er skiltforskriften vedlagt med det aktuelle skiltet listet opp. Stoffet er altså tilgjengelig for førerkortaspirantene, men det skorter litt på den teoretiske kunnskapen likevel.

9.2 Kjørerundene

Noe av det vanskeligste med denne oppgaven var å få inn testpersoner som var villige til å kjøre med oss. Dette var både for at det var tidkrevende for oss og at vi måtte vite på forhånd hva vi skulle se etter mens vi kjørte og hvordan vi kunne bruke stoffet fra disse “turene” i forskningen vår. Ved hjelp av sjekklister (vedlegg 11) og spørreskjemaene (vedlegg 12 og vedlegg 13) vi laget på forhånd hadde vi en mal å forholde oss til for at alt skulle bli så likt som mulig for alle. Som nevnt i feilkildene våre er gruppen vår liten og dermed ikke nødvendigvis representativ, samt at det har vært litt forskjellige kjøreforhold på noen av turene. Til tross for dette mener vi at det vi har observert på kjørerundene med testpersonene kan brukes når vi setter det i sammenheng med stoffet vi har dratt ut fra spørreundersøkelsen. Vi startet kjørerundene med testpersonene med et åpent sinn uten å henge oss opp i hva folk hadde svart til da i spørreundersøkelsen vår på nett. Som forklart tidligere visste ingen av deltakerne hva vi skulle kartlegge, de skulle bare kjøre slik som de pleier. Som vi tok opp innledningsvis i oppgaven ville personene vi kjørte med tilhøre nivå fire og fem i kjøreplassen (Moe, 2013), men det vi oppdaget i analysen i etterkant var at noen av disse personene kan klassifiseres som nivå tre. Altså sitter kjøreplassen godt, men erfaringen er ikke såpass god at de kan betegnes som på høyde med konkurranseførere eller yrkessjåfører.

Til tross for at enkelte av testpersonene våre faktisk har jobbet som sjåfører innenfor tungtransport.

Det vi sitter igjen med etter disse rundene er i hovedsak at flere av testpersonene våre ikke hadde et reflektert forhold til passering av barneskoler, barnehager eller områder med “barn leker” skilt oppsatt. Dette kan vi understreke med at det kun var en av testpersonene som nevnte disse tingene i ettersamtalen vi hadde med dem etter kjørerunden, men dette var personen vi tidligere har forklart at vi ikke ville bruke aktivt i sammenligningen med undersøkelsen på grunn av hennes alder. Kun en annen person i tillegg til den som nevnte det skrev noe ned på spørreskjemaet om tematikken. Kan det da være noen sammenheng mellom atferden man har i disse områdene og om man har barn eller ikke?

9.3 Forskjeller på spørreundersøkelsen og svarene vi fikk fra kjøringen?

Når vi setter kjørerunden i sammenheng med resultatene vi har fått fra spørreundersøkelsen, ser vi tegn på at de tankene vi hadde om temaet da vi startet med oppgaven stemmer ganske godt. Det er relativt tydelig at majoriteten av de vi har kjørt med ikke har et så reflektert forhold til kjøring rundt barn i trafikken, eller områder de kan oppholde seg langs veien, som det resultatet i spørreundersøkelsen vår tilsier. Hvis vi plukker ut den eldste personen ut av testgruppen står vi igjen med deltakere mellom 21 og 28 år som alle har tatt førerkort etter 2005. Altså har alle disse tatt førerkort etter dagens læreplan (Vegdirektoreatet, 2013). Verdt å nevne er at ingen av disse har barn. Hvis vi sammenligner disse med de 525 i samme aldersgruppe som har svart på spørreundersøkelsen vår, ser vi tydelige differanser mellom svar og utførelse.

89,3% av de 525 hevder at de har en annerledes kjøreatferd rundt barn enn det de har ellers, mens det vi ser etter rundene med testpersonene er at det ikke stemmer overens.

9.4 Nok fokus på barn under kjøreopplæringen?

Basert på svarene vi har fått fra spørreundersøkelsen har vi blitt bevisste på at vi må fokusere på tematikken rundt barn i trafikken praktisk i timene. Dette kan understrekes ved at kun 39,4% av de totalt 1156 deltakerne har svart at opplæringen deres rundt barn i trafikken var tilstrekkelig. Dette kan vi også tolke ut ifra at 49,1% ikke vet hva skiltet for gatetun betyr og kun 42,5% vet at fartsgrensen som gjelder er gangfart. Som nevnt tidligere i drøftingen er dette stoffet tilgjengelig i flere av lærebøkene (Eikeland, 1999; Torsmyr, Nermark, & Moe, 2014), men som man kan lese ut fra statistikken til Statens vegvesen når det kommer til

strykprosent på teoriprøvene for klasse B, som i 2014 var hele 41% (Statens vegvesen, 2015), kan vi som trafikklærere ta et større ansvar i forhold til å undervise slikt stoff til elevene våre på et muntlig nivå. Kanskje kommer tematikken bedre frem da, siden mange ungdommer tenker at de kun må lese teori for å bestå på teoriprøven?

10. Konklusjon

Etter å ha sett gjennom alle resultatene vi har innhentet gjennom studien, er det på tide at vi tar for oss besvarelsen av selve problemstillingen.

Hvordan endrer menneskers kjøreatferd seg når de nærmer seg områder der barn ferdes?

Det vi i utgangspunktet ønsket å finne ut var hvordan kjøreatferden endrer seg, og i grove trekk kan vi konkludere med at endringene ikke er så store. I gruppen vi har med testpersoner er det kun en person som får med seg alle “barn leker” skiltene. Dette var den også eneste personen som stilte seg til disposisjon som hadde barn. Uten at det er gjort noen forskning på det, så vidt vi vet, har vi fått tilbakemeldinger fra et par personer som har tatt undersøkelsen vår om at de ble mer bevisste på barn i trafikken da de fikk barn selv (vedlegg 17). Vi kan også trekke frem Statistisk Sentralbyrås funn om at selv om flere barn bor i trafikkerte strøk, så er det færre av dem som kommer ut for trafikkulykker i nærheten av hjemmet (Statistisk Sentralbyrå, 2012). Sett opp mot denne rapporten og en annen om at færre unge dør i trafikkulykker i dag enn på 1980- og 90-tallet (Statistisk Sentralbyrå, 2011), har funnene våre vært litt uventet. Selv om antallet drepte og skadde er lavere blant barn og unge, er vi ikke nødvendigvis så mye mer bevisst over disse områdene mens vi kjører bil enn det vi tror. Sett ut ifra de dataene vi hadde å jobbe med blir konklusjonen veldig vag. Basert på antallet personer som deltok i prosjektet ved å svare på spørreundersøkelsen, eller kjøre testrunder kan vi ikke ta ut en endelig eller entydig konklusjon og si at dette representerer Ola og Kari Nordmann. Det vi imidlertid kan si med sikkerhet er at denne oppgaven kan bære frukter og åpne opp for grundigere forskning og et mer helhetlig resultat på et nasjonalt plan dersom man har mer tid og midler til disposisjon enn det tre studenter ved trafikklærerutdanningen ved Nord Universitet har.

11. Referanser

- Barn leker.* (u.d.). Hentet Februar 17, 2016 fra https://www.google.no/search?q=barn+leker+skilt&espv=2&biw=1440&bih=835&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwib_fuE9_7KAhXPbZoKHQGCDTwQAUIBigB#imgrc=1Qkyg4CLTY8rjM%3A
- Dahlum, S. (2014, Juni 13). *Store Norske Leksikon*. Hentet Februar 17, 2016 fra snl.no: https://snl.no/kvantitativ_analyse
- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving* (5. utgave, 3. opplag. utg., Vol. 2014). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Dalsklev, M., & Eimot, K. (2014, September 20). *Lille Albert-studien*. Hentet Februar 21, 2016 fra Psykologisk.no: <http://psykologisk.no/2014/05/lille-albert-studien/>
- Eikeland, B. (1999). *Førerkortet, Lærebok klasse B* (3. utg.). NKI Forlaget.
- Gatetun. (u.d.). Hentet fra https://www.google.no/search?q=barn+leker+skilt&espv=2&biw=1440&bih=835&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwib_fuE9_7KAhXPbZoKHQGCDTwQAUIBigB#tbn=isch&q=gatetun+skilt&imgrc=_UQB1Qm_ffGJ3M%3A
- Google. (u.d.). *Google Maps*. Hentet Februar 11, 2016 fra www.maps.google.com
- Iltstad, S. (2007). *Generell psykologi* (7. utgave 2007. utg.). Trondheim: Tapir Akademisk forlag.
- Loeng, S. (2015, Januar 29). *Pedagogisk observasjon, forelesning*. Trafikklærerutdanningen, Stjørdal.
- Malt, U. (2009, Februar 13). *Atferd*. Hentet Februar 21, 2016 fra Store Norske Leksikon: <https://sml.snl.no/atferd>
- Malt, U. (2015, September 04). *Kvalitativ*. Hentet Februar 17, 2016 fra snl.no: <https://snl.no/kvalitativ>
- Moe, D. (2013). *Kjøreprosessen*. Trondheim: Demoe AS.
- Samferdselsdepartementet. (2014). *Vegtrafikklovgivningen - Skiltforskriften* (Vol. 2014). Cappelen Damm Akademisk.
- Samferdselsdepartementet. (2014). *Vegtrafikklovgivningen - Trafikkreglene* (Vol. 2014). Cappelen Damm Akademisk.
- Statens vegvesen. (2015). *Nøkkeltall førerprøver*. Hentet Februar 18, 2016 fra http://www.vegvesen.no/_attachment/176617/binary/1013823?fast_title=N%C3%B8kkeltall%2C+f%C3%B8rerpr%C3%B8ver.pdf

- Statistisk Sentralbyrå. (2011, Oktober 3). *Færre unge omkommer i trafikken*. Hentet Februar 19, 2016 fra Transport og reiseliv: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/faerre-unge-omkommer-i-trafikken>
- Statistisk Sentralbyrå. (2012, Mars 26). *Flere barn bor i trafikkfarlige strøk*. Hentet Februar 17, 2016 fra ssb.no: <http://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/flere-smaa-barn-bor-i-trafikkfarlige-strok>
- Torsmyr, K., Nermark, J., & Moe, D. (2014). *Veien til førerkortet* (Vol. 2014). Autoriserte trafikklæreres landsforbund (ATL).
- Vegdirektoreatet. (2013). *Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE* (2014. utg.). Statens Vegvesen.
- Watson, J. B., & Rayner, R. (1920). *Conditioned emotional reactions*. Baltimore, Maryland, USA: Journal of Experimental Psychology.

12. Vedleggsliste

Vedlegg 1: Spørreundersøkelse

Vedlegg 2: Gruppen 18-28 år

Vedlegg 3: Gruppen 18-28 år MENN

Vedlegg 4: Gruppen 18-28 år MENN med barn

Vedlegg 5: Gruppen 18-28 år MENN uten barn

Vedlegg 6: Gruppen 18-28 år KVINNER

Vedlegg 7: Gruppen 18-28 år KVINNER med barn

Vedlegg 8: Gruppen 18-28 år KVINNER uten barn

Vedlegg 9: Gruppen 18-28 år MENN og KVINNER med barn

Vedlegg 10: Gruppen 18-28 år MENN og KVINNER uten barn

Vedlegg 11: Sjekkliste under kjøring

Vedlegg 12: Spørreskjema etter kjøring

Vedlegg 13: Spørreskjema etter kjøring del 2

Vedlegg 14: Sjekkliste under kjøring Kandidat 1-8

Vedlegg 15: Spørreskjema etter kjøring Kandidat 1-8

Vedlegg 16: Spørreskjema etter kjøring del 2 Kandidat 1-8

Vedlegg 17: Tilbakemelding på undersøkelse

Vedlegg 18: Samtykkeskjema

Vedlegg innleveres fysisk på minnepenn i servicetorg