

Kandidatoppgave

Sikring av barn i bil, et forsømt tema i føreropplæringen?

Child safety in cars, a neglected theme in driver education?

Anita S Kvam og Nikolas Njerne

TLB251
Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



HINT

SAMMENDRAG

I løpet av de siste årene har det flere ganger kommet frem i media at mange sjåførere sikrer barna sine feil, eller i mange tilfeller ikke i det hele tatt. Det kan virke som om mange tenker at "det skjer ikke meg". Det går frem av en avisartikkel fra VG at en vanlig unnskyldning er "jeg skal ikke langt" (Larsen-Vonstett, 2012).

Hensikten med denne oppgaven er å kartlegge kunnskapen om temaet barnesikring hos de som er i ferd med å fullføre utdanningen som trafikklærer, og hvordan temaet blir formidlet i praksis av yrkesaktive trafikklærere.

Resultatet av undersøkelsen vil vi holde opp mot kravet som er fremsatt av læreplanen for førerkortklasse B, B kode 96 og BE (Vegdirektoratet, 2013).

Siden vårt mål var å finne ut både hvordan trafikklærere underviste dette i praksis, og hva avgangselever på trafikklærerutdanninga visste om temaet, var vi nødt til å benytte oss av flere metoder. For å finne ut hva som ble gjort i praksis, valgte vi en kvalitativ undersøkelse, nærmere bestemt observasjon.

For å kartlegge kunnskapsnivået hos avgangselevne på trafikklærerutdanninga, benyttet vi oss av en kvantitativ undersøkelse i form av en anonym spørreundersøkelse.

Observasjonen er gjennomført av to personer samtidig for å fange opp individuelle feil og mangler, mens spørreskjemaer er distribuert ved hjelp Internett-tjenesten Questback (Questback, 2015).

Resultatene av spørreundersøkelsen viser at mange er usikre på både målformuleringen i læreplanen og detaljer når det kommer til klassifisering av utstyr og vektgrenser. Svarene på spørreundersøkelsen bærer preg av stor usikkerhet rundt temaet.

Resultatene av observasjonen viser en klar tendens til at undervisningen som omhandler sikring av barn i bil blir nedprioritert både når det kommer til tidsbruk og innhold.

Når vi holder disse resultatene opp mot læreplanen, ser vi at læreplanen kan være litt utydelig på området, men det kan også virke som om evnen og/eller viljen til å følge læreplanen mange ganger er fraværende.

SUMMARY IN ENGLISH

Over the last few years child safety in cars has often been an issue in Norwegian media. Many drivers secure their children incorrectly, or in some cases not at all. The reason for this often seems to be that people think, “*an accident doesn't happen to me*”. A newspaper article from VG shows that a recurring excuse for the lack of proper child safety is “*I'm not going on a long drive*” (Larsen-Vonstett, 2012).

The purpose of this paper is to identify the level of knowledge on the subject of child safety in cars present in a class of graduation students at HiNT. A second purpose is to map the teaching methods and the knowledge levels of driving school teachers during the ice driving course.

We will then compare the outcome of the two surveys to the demands set by the curriculum for driver education (Vegdirektoratet, 2013).

Because our goal is to map both the knowledge level in a graduating class at HiNT, and the teaching methods and knowledge levels of driving teachers at the ice driving course, we decided to approach the two surveys in two different ways. To map how this knowledge is passed on from driving teacher to pupil, we decided on a qualitative approach. Attending two ice driving courses, and observing without participating. To map the knowledge levels in a class at HiNT we made and distributed a quantitative questionnaire.

To ensure a neutral and non biased report, the observation is done by two people simultaneously. This also minimizes the possibility of some detail being forgotten.

The questionnaire was made and distributed using an online survey tool named Questback (Questback, 2015).

The results from the questionnaire show that many students are unsure of the wording of the target set out in the curriculum for driver education. The questionnaire also shows that many of the students are unsure about the technical specifications and the classification of child safety seats.

The report from the two ice driving courses shows that the importance of child safety is clearly given less priority, considering how much time the teachers set aside for the subject, and the general knowledge level among the teachers.

When looking at the results from both the questionnaire and the observation, and comparing it to the demands from the curriculum it is obvious that even if the curriculum is straight forward and easy to understand the ability, or the will to follow it seems to be lacking.

FORORD

Denne kandidatoppgaven er skrevet som en rapport og vårt ønske er at den skal kunne brukes til å forbedre dagens føreropplæring når det kommer til barnesikring, da vi mener dette har vært et forsømt tema siden barnesikring i bil først ble aktuelt.

Innholdet i denne rapporten omhandler først og fremst sikring av barn i bil og hvordan førerutdanningen for klasse B og trafikklærerstudiet fokuserer på dette temaet, selv om det helt klart kunne ha blitt en mer omfattende og større rapport. Vi har også sett litt på hva Læreplanen kl B, B kode 96 og BE (heretter kalt Læreplanen) og

Trafikkopplæringsforskriften (heretter TROFF) sier, og om det er behov for forbedringer i disse.

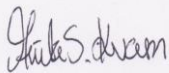
Vi er begge andreårstudenter på Trafikklærerutdanninga på Høgskolen i Nord Trøndelag.

Anita har selv barn og oppdaget tidlig at barnesikring var et tema som opptok henne da hun begynte på studiet. Nikolas ble også interessert etter hvert som studiet skred frem, og samarbeidet ble et faktum.

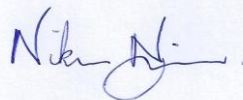
Anita startet arbeidet med kandidatoppgaven våren 2014 med spørreundersøkelsen som ble gitt til årets andreklassinger. Videre har begge studentene vært observatører på sikkerhetskurs på bane. Vi vil takke Bård M Johansen og Carina Henske hos Trygg trafikk for gode innspill, Elisabeth Suzen for inspirasjon og Svein Loeng for akademisk veiledning, Banemester Terje Sylte på NAF sin bane i Molde og Banemester Jan Atle Eriksen på NAF sin bane på Stjørdal Orkanger og Sylvia Nome Kvam for god språkvask. Sist men ikke minst vil vi takke vår veileder Roger Hanssen for svært god veiledning, tips og gode historier.

Trondheim, februar 2015

Anita S Kvam



Nikolas Njerne



Fire år

Min vesle ven eg ser kor augo smiler,
og høyrer kor det djupt av lukke lær,
der full av tiltru du imot meg stiler
så fort som dine kvikke føter ber.

Jacob Sande



Innholdsfortegnelse

1. Innledning	3
1.1. Bakgrunn for valg av problemstilling	3
1.2. Problemstillingen	3
1.3. Bakgrunn for valg av metode	3
1.4. Begrepsforklaring	4
1.5. Struktur og oppbygging	5
1.6. Avgrensing	5
2. Metode	6
2.1. Kvalitativ metode	6
2.2. Kvantitativ metode	6
2.3. Metodetriangulering	7
2.4. Reliabilitet	7
2.5. Validitet	7
2.6. Metodebeskrivelse	7
2.6.1. Metodikk i forbindelse med observasjon	8
2.6.2. Metodikk i forbindelse med spørreundersøkelse	8
2.7. Validitet og reliabilitet	8
2.7.1. Kvantitativ metode	8
2.7.2. Kvalitativ metode	9
2.8. Feilkilder	10
2.8.1. Observasjonen	10
2.8.2. Spørreundersøkelsen	10
3. Om barnesikring	11
3.1. Litt historie	11
3.2. Barnesikring i dag	11
3.3. Retningslinjer fra Trygg trafikk	12
4. Teorigrunnlag	13
4.1. Loven om barnesikring	13
4.2. Læreplanen kl B	13
4.3. Pedagogiske virkemidler	15
5. Resultater	15
5.1. Sammendrag av rapport fra sikkerhetskurs på bane	15
5.2. Sikkerhetskurs på bane på Orkanger med studenter og veiledere fra HiNT	17
5.3. Opplæringen på HiNT høsten 2014	18

5.4. Oppsummering av spørreundersøkelsen	18
6. Drøfting	19
6.1. På HiNT.....	19
6.2. Læreplanen	20
6.3. Kompetanse blant trafikklærerne	21
6.4. Gjennomføringen i sikkerhetshallen	22
6.5. Mulige endringer	23
7. Konklusjon	24
Referanseliste	27
Vedlegg 1 spørreundersøkelse.....	30
Vedlegg 2 Samtykke erklæring	33



1. INNLEDNING

1.1. Bakgrunn for valg av problemstilling

Gjennom første året og halve andre året på Trafikklærerlinja på HiNT har vi sett en rekke saker der UP har kontrollert hvordan sjåfører sikrer sine egne og andres barn. Dette har resultert i en del oppslag i media der det kommer frem at kunnskapen om å gjøre dette riktig, eller viljen til det, mangler i mange tilfeller.

Siden vi vanskelig kan tenke oss at en forelder frivillig vil utsette barnet sitt for større fare enn nødvendig, har vi grunn til å tro at det er kunnskapen som er for dårlig. Dette gjelder enten kunnskapen om hvor farlig det er å ha et usikrede barn i bilen, eller kunnskapen om hvordan man skal sikre barnet. Også lege og forsker Marianne Skjerven-Martinsen mener at kunnskapen om hvordan man sikrer barna best i bil mangler (Lyngbø, 2013).

Hva er det som gjør at folk ikke innehar denne kunnskapen? Den er jo en del av den obligatoriske opplæringen for å få lov til å kjøre bil. Hvor svikter det? Er det ved kilden, ved høgskolene som lærer opp trafikklærerne? Eller er det lenger ute i rekka, nærmere bestemt på sikkerhetskurs på bane?

1.2. Problemstillingen

Hvordan er sikring av barn i bil ivaretatt av Læreplanen førerkort klasse B, B kode 96 og BE, Trafikkopplæringsforskriften, HiNT og trafikklærere?
Er det rom for forbedringer?

1.3. Bakgrunn for valg av metode

For å svare på problemstillingen vår må vi gjennomføre undersøkelser på flere forskjellige områder. Ett område er hvordan sikring av barn ivaretas av HiNT, her vil det være naturlig å undersøke hvor mye en avgangsklasse på HiNT vet om temaet. Ett annet område er hvordan sikring av barn ivaretas av trafikklærere, her vil det være naturlig å finne ut hvordan trafikklærere går frem i praksis for å lære bort sikring av barn i bil.

I sin bok "Metode og oppgaveskriving for studenter" setter Olav Dalland opp forskjellige egenskaper ved kvantitativ og kvalitativ metode (2000). I beskrivelsen av kvantitative

metoder legges det blant annet vekt på følgende styrker. Kvantitative metoder egner seg godt til undersøkelser som har en viss bredde, med andre ord relativt få spørsmål til mange personer. Man får lettere belyst fellestrekk ved svarene. Den som undersøker har en viss avstand fra den som undersøkes, dette er med på å sikre et resultat som ikke påvirkes av den som undersøker.

Ett av våre mål var å finne ut hva studentene i en avgangsklasse på HiNT visste om temaet, her ble det naturlig for oss å benytte oss av en kvantitativ metode siden antallet studenter i en klasse er ca. 100 personer, og vi ønsket å få et inntrykk av hva den gjennomsnittlige studenten kunne om temaet.

Når det kommer til de kvalitative metodene skriver Dalland (2000). Kvalitative undersøkelser får frem en best mulig gjengivelse av variasjonen i en situasjon, og man får mange opplysninger om få personer. Dataene som samles inn speiler sammenhengen og helheten i situasjonen. På bakgrunn av dette valgte vi observasjon som vår metode for å undersøke hvordan trafikklærere underviste om temaet på sikkerhetskurs på bane.

1.4. Begrepsforklaring

Nærveileder: Bilgruppas nærmeste lærer/veileder som har ansvar for praksisen på HiNT.

Isifix: Anker som er festet i bilens karosseri, ment for enklere og sikrere innfesting av barneseter som har innfestning for isifix.

FA: Førerkortaspirant. Person som er under opplæring for førerkortet.

SKB: Sikkerhetskurs på bane.

Questback: Nettbasert leverandør av spørreundersøkelser, knyttet til HiNT.

Stolgrupper: Seter for sikring av barn i bil er delt opp i fire grupper, disse gruppene tar hensyn til vekt og størrelse på barnet som skal sitte i setet.

SVV: Statens vegvesen.

Samarbeidsutvalg: Skal bestå av trafikklærere, NAF i regionen og Autoriserte trafikkskolers landsforbund.

Sikkerhets-hall: En hall med rekvisitter som brukes på SKB, rekvisittene skal være resultat av et samarbeid mellom NAF og banens samarbeidsutvalg.

HiNT: Høgskolen i Nord Trøndelag, trafikklærerutdanninga.

HiNT trafikkskole: Trafikkskole som drives av nærveilederne og studenter på HiNT.

GDE-Matrisen: Goals For Driver Education. Målsetninger for utdanning av sjåførar.

Nullvisjonen: I behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002-2011 vedtok Stortinget: *"en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade"* (Statens Vegvesen, 2010).

TROFF: Trafikkopplæringsforskriften

1.5. Struktur og oppbygging

Denne rapporten er bygd opp for å på best mulig måte følge en naturlig tankerekke, fra metodevalg, innsamling av informasjon, gjennom bearbeiding av informasjonen som til slutt fører til en konklusjon.

Først har vi skrevet om hva oppgaven handler om og om problemstillingen vi har valgt. Etter dette skriver vi litt om hvilke metoder vi har valgt og videre hvordan informasjonen er samlet inn. Vi prøver å belyse eventuelle feilkilder, da vi innser at ingen metode er helt optimal. Det vil alltid være en mulighet for at resultatene vi får feiltolkes, eller at spørsmålene vi stiller fører til misforståelser.

Når vi har redegjort for metodene våre og gjort oppmerksom på mulige kilder til feil, så kommer noe teori om temaet barnesikring. Videre presenterer vi de data vi har samlet inn. Først presenterer vi et sammendrag av observasjonene våre fra sikkerhetskurs på bane. Her har vi valgt å ikke presentere hele observasjonen da dette ville bli plasskrevende og uoversiktlig. Isteden har vi valgt å finne en rød tråd i hva som ble gjort. Etter dette presenterer vi resultatet av spørreundersøkelsen ved et kort sammendrag med enkelte sitater, og et sammendrag av undervisningen som vårt årskull har fulgt.

Drøftingen følger naturlig etter at vi har presentert informasjonen vi har funnet. Til sist vil vi konkludere og anbefale løsninger på eventuelle funn underveis.

1.6. Avgrensing

Kunnskapen om hvordan man sikrer personer i bil kan komme fra flere forskjellige kilder. Forhandler av barneseter skal kunne gi informasjon om hvordan man monterer setet og Trygg Trafikk har skrevet om det (Trygg trafikk, 2014). Forbrukerrådet har barneseteguide med retningslinjer (Forbrukerrådet, 2014)

Gjennom arbeidet med oppgaven, har vi avdekket flere felt innenfor dette temaet som etter vår mening helt klart burde ha blitt fulgt opp videre, blant annet lovverket, EU direktivene, TROFF, etterutdanningen av trafikklærere, rekvisittene på de ulike banene og pedagogikken. Vi skulle også gjerne ha sett på opplæringen til Trafikklærerutdanninga på Høgskolen i Oslo og Akershus, og i våre naboland Sverige og Danmark, da mange trafikklærere tar utdannelsene sin der. På grunn av oppgavens størrelse, har vi vært nødt til å avgrense rapporten til å omhandle hva som undervises til trafikklærere under utdanning på HiNT, hva som i praksis formidles på sikkerhetskurs på bane og hva som står i TROFF og Læreplanen om temaet sikring av barn i bil. For å få svar på disse spørsmålene har vi gått frem på flere måter.

Vi har spurt fjorårets avgangsklasse om hva de vet om temaet, etter at det skal være gjennomgått på skolen. Vi har også fulgt undervisningen i temaet i vårt årskull.

I arbeidet med å finne ut hvordan Læreplanen for klasse B blir fulgt i praksis, har vi avgrenset observasjonen til to forskjellige baner i midt Norge, en dag på hver. Vi føler allikevel at vi har observert et representativt utvalg (Jacobsen, 2005).

2. METODE

2.1. Kvalitativ metode

Denne metoden omfatter ulike former for innsamling, organisering og analyse av materiale fra kilder som intervju, observasjon og tekst (De nasjonale forskningsetiske komiteene, 2014). En ting som kjennetegner kvalitativ metode er at informasjonen som samles inn har en mening som krever kvalifisert tolkning for å omsettes til vitenskapelig kunnskap (Dalland, 2000).

2.2. Kvantitativ metode

Her dreier det seg om informasjon som kan kvantifiseres, det vil si at de kan settes inn i et system ved hjelp av ulike statistiske metoder (De nasjonale forskningsetiske komiteene, 2014). Stort sett vil dette dreie seg om tallverdier. Statistikk er imidlertid ikke selvforklarende, så fortolkning er også en viktig del av denne metoden.

2.3. Metodetriangulering

Metodetriangulering er når man bruker to forskjellige metoder i samme prosjekt (Jacobsen, 2005). Det er flere måter å gjøre dette på. Man kan bruke en kvalitativ metode for å komme frem til en hypotese, og så kontrollere om hypotesen er sann ved å samle inn kvantitativ informasjon. Man kan også benytte seg av både kvalitativ og kvantitativ metode for å belyse en problemstilling fra flere sider. Det som gir best resultat er når man bruker den ene metoden for å støtte opp om svake sider ved den andre metoden.

2.4. Reliabilitet

Reliabiliteten i en undersøkelse sier noe om hvor stabilt et resultat av undersøkelsen er (Svartdal, 2015). Hvis en undersøkelse kan gjøres flere ganger etter hverandre med samme resultat, viser dette at reliabiliteten er høy.

2.5. Validitet

Validitet deles opp i ytre og indre validitet (Dahlum, 2015). Ytre validitet måler hvorvidt en undersøkelse som er foretatt på et begrenset område kan gjøres gjeldende for et større område. Indre validitet måler i hvilken grad undersøkelsen gir svar på det problemstillingen spør om (ibid).

2.6. Metodebeskrivelse

For å på best mulig måte kunne belyse problemstillingen, er vi nødt til å avklare hva de forskjellige læreplanene sier, og som en direkte konsekvens av dette må vi finne ut hva morgendagens trafikklærere kan. En annen ting vi må finne ut er hva det blir undervist i av både nyutdannede og erfarne trafikklærere i praksis.

Siden vi må til bunns i flere problemstillinger, har vi valgt å bruke flere metoder, såkalt metodetriangulering (Jacobsen, 2005).

Vi har brukt en kvalitativ metode for å undersøke hvordan trafikklærere jobber med temaet. Her har vi valgt observasjon som arbeidsform. Vi har også observert og deltatt i undervisningen av årets andreklassinger.

For å få innsikt i kunnskapsnivået hos morgendagens trafikklærere, har vi benyttet oss av kvantitativ metode i form av en anonym spørreundersøkelse via Questback. Samtlige andreklassinger i fjor 2014 fikk invitasjon om å delta på slutten av skoleåret.

2.6.1. Metodikk i forbindelse med observasjon

Vi avtalte tidspunkt med banemester på hver enkelt bane slik at vi kunne komme en dag det var høy aktivitet på banen. Da vi foretok observasjonen unnlot vi å informere eksakt hva vi skulle observere, slik at vi fikk et resultat som var mest mulig i tråd med normal praksis. I tillegg forsøkte vi å ikke virke spesielt interessert i det momentet som omhandlet sikring av barn. Når de forskjellige lærerne informerte om hver sin post i sikkerhetsgarasjen, sørget vi for å skrive ned mest mulig av det som ble sagt, sammen med detaljer om utførelse. At to personer uavhengig av hverandre noterer ned detaljer om samme ting, sikrer at så få ting som mulig blir glemt eller utelatt fra rapporten.

2.6.2. Metodikk i forbindelse med spørreundersøkelse

Spørreundersøkelsen står for den kvantitative delen av informasjonsinnhenting. Vi inviterte hver av elevene i andre klasse mot slutten av det fjerde semesteret med på en anonym spørreundersøkelse. På dette tidspunktet hadde de gjennomført sikkerhetskurs på bane og skulle ha god kunnskap om temaet. Spørreundersøkelsen inneholder en del generelle spørsmål angående sikring av barn i bil, og er laget for å måle kunnskapsnivået hos nyutdannede trafikklærere som har vært på sikkerhetskurs på bane med sine øvingselever. Til slutt i undersøkelsen er det mulighet for å komme med kommentarer.

2.7. Validitet og reliabilitet

2.7.1. Kvantitativ metode

Når det gjelder den kvantitative undersøkelsen som er gjort, har vi ikke hatt anledning til å gjenta spørreundersøkelsen. Reliabiliteten er derfor ikke så stor, men undersøkelsen fungerer

som en indikasjon på det generelle kunnskapsnivået om et gitt tema i en skoleklasse på 100 personer.

Det vil være rimelig å anta at resultatet vil bli tilnærmet likt ved en ny spørreundersøkelse hvis man ikke forandrer noen av premissene. Hvis det er den samme læreren som følger den samme lærerplanen, er det sannsynlig at elevene lærer det samme.

Hvis vi skal diskutere validiteten i den kvantitative undersøkelsen, dvs. hvor godt den måler det som er problemstillingen, vil vi påstå at validiteten er god. Undervisningsplanen, både den som setter retningslinjer for HiNT trafikkskole (Høgskolen i Nord-Trøndelag avdeling for trafikklererutdanning, u.å.), TROFF som setter retningslinjer for opplæringen av FA og Læreplanen som en veiledning, skal føre til at trafikklererstudenten må tilegne seg nok grad av kompetanse til å undervise om sikring av barn. Hvis studenten ikke er i stand til å svare korrekt på spørsmålene i undersøkelsen, indikerer dette at enten er ikke Læreplanen, TROFF eller Undervisningsplanen god nok, eller så er de ikke fulgt. I begge tilfeller er resultatet verdifullt for å belyse problemstillingen.

2.7.2. Kvalitativ metode

Reliabiliteten til observasjonene vi har foretatt mener vi er god siden ingen av de som blir observert vet hva som er formålet med observasjonen. Det er mulig at noen konsentrerer seg om å gjøre en bedre jobb fordi det er utenforstående til stede, men siden vi var til stede over et lengre tidsrom, ser vi det som usannsynlig at det har gjort en stor forskjell på resultatet av observasjonen (Jacobsen, 2005).

Når det kommer til validiteten mener vi at denne er god fordi sikkerhetskurs på bane er det eneste stedet det er naturlig for en trafikklerer å legge vekt på sikring av personer i bil. Det kan hende at noen velger å snakke om det på andre tidspunkt i opplæringen, men det er ingen andre steder i opplæringsforløpet det er lagt opp til det (Vegdirektoratet, 2013).

Derfor går vi ut i fra at flesteparten av elevene ikke får annen undervisning i temaet barnesikring, enn den de får på sikkerhetskurs på bane.

2.8. Feilkilder

2.8.1. Observasjonen

En kilde som kan føre til at vi får feil inntrykk er hvis trafikklæreren har opplæring om barnesikring i bilen når de har kjøretimer.

Jacobsen (2005) påpeker at en kilde til feil er hvis vi som observerer har en forutinntatt holdning om at dette kommer til å være dårlig. Hvis vi aktivt leter etter feil og mangler kan dette påvirke rapporten.

En annen feilkilde som påpekes av Jacobsen er at vår tilstedeværelse under observasjonen kan påvirke resultatet (2005).

2.8.2. Spørreundersøkelsen

Feilkilder her kan være at de som svarer på undersøkelsen ikke bryr seg om resultatet, avstanden mellom undersøker og den som blir undersøkt kan føre til at den som blir spurt ikke har empati med den som spør (Jacobsen, 2005).

Jacobsen (2005) mener at den som blir spurt kan bli påvirket av måten spørsmålet blir stilt på, og hvilke svaralternativer som er tilgjengelige. Man kan si at spørsmålene og svaralternativene styrer hvilke resultater undersøkelsen gir (ibid).

En annen feilkilde som er spesiell for vår undersøkelse er uvissheten om studenten ikke har fått opplæring, eller om han/hun ikke har fulgt med i timen. Det er påfallende at på spørsmål 10 svarer 19.2% at de har hatt om barnesikring i en forelesning og 63.5% svarer at de ikke har hatt det. Her er det fristende å trekke den konklusjonen at bare 19.2% har deltatt på denne forelesningen.

En kilde til feil kan også være om noen av spørsmålene har blitt misforstått.

3. OM BARNESIKRING



Bilde 1. Et av Volvos første barneseter, man viste tidlig at bakovervendt sikring var det beste (Volvo, 2014). Tillatelse for bruk av bildet er gitt av Hanne Storeheill Tønseth, CRM Manager at Volvo Car Corporation

3.1. Litt historie

Mye har skjedd på barnesikringsfronten siden bilen kom til Norge, og noen bilmerker var tidligere ute enn andre med å tilby sikre løsninger for barn. Deriblant er Volvo som tilbød bakovervendte barneseter som ekstrautstyr allerede i 1967. Dette hadde nok litt med at Volvo allerede da var tungt involvert i romfartsutvikling og var klar over fordelene ved å sitte bakovervendt (Volvo, 2014).

Det første påbudet om å sikre barn i bil kom først i 1988, før det var det frivillig å sikre barn under 15 år.

Lite har blitt gjort med forskriftene siden da, før i 2006

da reglene ble skjerpet og det kom et klarere påbud om bruk av vekttilpasset utstyr i forhold til barnets lengde og vekt. Men fremdeles er det en del uklarheter i forhold til påbud om barnesikring.

Sikring av barn har heller ikke vært en del av føreropplæringen før Læreplanen erstattet Normalplanen i 2005 (Vegdirektoratet, 1994). Dette kan være en av grunnene til at man ofte ser feil sikring av barn i bil.

3.2. Barnesikring i dag

Mye har skjedd siden 1970. Da omkom nesten 100 barn i trafikken, både som passasjerer og fotgjengere. I 2012 var det kun 4 barn som omkom (Trygg trafikk, n.d.). Det er en markant forbedring i statistikken når det gjelder omkomne. Men vi har fremdeles et stykke å gå i forhold til skader på barn i ulykker og Nullvisjonen. Forskning viser at hvert tredje barn i bil sikres på feil måte, og at for 23 % av de barna som er feilsikret, vil det få alvorlige konsekvenser i en kollisjon. (Folkehelseinstituttet, 2013)



Det er stadig store oppslag i media om barn som er sikret feil eller ikke sikret i det hele tatt. Trygg trafikk og andre organisasjoner har en tung jobb, med stadig nye kampanjer som viser seg å ha god effekt. Andelen av barn som sikres bakovervendt har økt i fra 19 % i 2010 til 41 % i 2013 (Nasjonaltiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017). Likevel er det stadig mennesker som ikke tar dette på alvor eller ikke forstår hensikten. Overlege i rettsmedisin Arne Stray-Pedersen sier til Aftenposten at 93% av alle barna som dør i trafikkulykker sitter feil (Selmer-Anderssen, 2015).



Bilde 2. Utklipp fra Trønder-Avisa (Macedo, 2014)

Dagens føreropplæring skal gjennomgå førerens ansvar også for barn under 15 år. Det er i føreropplæringen den første kunnskapen om barnesikring som regel kommer. Det starter med trafikklærerne.

3.3. Retningslinjer fra Trygg trafikk

Her kommer noen viktige momenter som Trygg Trafikk anbefaler:

- Barn bør sikres bakovervendt så lenge som mulig, helst til 4 år.
- Ha aldri beltet bak ryggen eller under armen, og husk å stramme beltene godt.
- Husk å følge bruksanvisningen for utstyret, og vær sikker på at det er riktig montert.
- Barn under 140 cm bør ikke plasseres i et forsete med airbag som ikke er koblet ut.
- Bakovervendt barnesete er forbudt å bruke sammen med aktiv airbag.
- Beltesamler kan brukes for å få beltene tettere rundt barnet.

Forskning viser at bakovervendt sikring gir lavere skaderisiko enn forovervendt sikring (Trygg trafikk, n.d.).

Punktene har vi fått i fra Carina Henske i Trygg Trafikk pr epost 30.10.2014 (Henske, 2014).

4. TEORIGRUNNLAG

4.1. Loven om barnesikring

I forskrift om personlig verneutstyr står de generelle reglene for sikring av barn i bil, blant annet høyde, lengde og alder (Samferdselsdepartementet, 1979). Når det kommer til hvilken type sikringsutstyr/ barnestol man skal bruke, så er dette regulert igjennom krav til produsentene av bilbarnestoler, EU direktiv (Official Journal of the European Union, 2005) Forenklet vil det si at fører av bil er ansvarlig for at barn under 135 cm og 15 år er riktig sikret i en stol som er beregnet for det aktuelle barnet gjennom vekt og høyde spesifikasjoner (Stortinget, 2014). Forenklet kan man si at loven er todelt, der en del av ansvaret legges på fører av bil og den andre på produsentene av stolene.

4.2. Læreplanen kl B

I Nasjonal transportplan 2002-2011 blir 0-visjonen presentert som en felles visjon for trafikksikkerhetsarbeidet, dette kommer videre til syne og blir nevnt i Læreplanen som en av grunntankene og en bedre trafikkopplæring skal være med å fremme nullvisjonen (Vegdirektoratet, 2013).

Temaet barnesikring kommer mest til syne i Læreplanen i delen om sikkerhetskurs på bane. Under mål for sikkerhetskurs på bane jf. TROFF § 11-7 står det at førerkortkandidatene skal:

”2 Forstå betydningen av å sikre personer og last i bil ved å

a) oppleve hvordan løse gjenstander i bil påvirkes og tilegne seg kunnskap om hvilke krefter en person utsettes på ved bråstopp.

b) tilegne seg kunnskap om og øve på å sikre barn, voksne, last og gjenstander i bil”
(Samferdselsdepartementet, 2004).

Videre i Læreplanen under kommentarer står det litt mer spesifisert:



”Kurset skal gi elevene kunnskaper, ferdigheter og innsikt som er nødvendig for å kunne utvikle en form for handlingsberedskap mot ulykker. Det skal legges særlig vekt på momenter knyttet til sikring av personer i bil og utforkjøringsulykker.

Undervisningen legges opp slik at elevaktiviteten er stor i alle deler av kurset.”

”I sekvensen om sikring av personer og last må det legges mest vekt på å forstå behovet for sikring og at alle får forståelse av betydningen av å bruke bilbelte”
(Vegdirektoratet, 2013, p. 40).

Høgskolen i Nord-Trøndelag - Kvalitetssystem
Slik vi leser og tolker læreplanen så er det et viktig moment at elevene skal lære hvorfor man sikrer barn. Elevene skal forstå hvorfor man skal sikre små barn, ut fra den viten man har om hva barn tåler i høyenergi ulykker. Videre er det spesifisert at elevaktiviteten skal være stor. Det betyr i praksis at læreren må motivere FA, slik at de får et godt utbytte av læringen, som er godt forankret i pedagogikken (Manger, 2012).

Dessverre så kan det lett tolkes dit hen at man skal øve på å sikre barnestoler når man leser målene for sikkerhetskurs på bane. Med utsagnet ”å øve på” å sikre barn, så vil enkelte fokusere mest på at elevene skal prøve å feste barnestoler. Her skjer det dessverre en del uheldig læring da elevene i mange tilfeller mislykkes i oppgaven istedenfor å bli motivert og forstå hvorfor man må sikre barn tilfredsstillende i bilen. I *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B* av Suzen og Sitter så kommer de frem til det samme når det gjelder uheldig læring:

”Elevene får ikke alltid kunnskap om og mulighet til å øve på sikring av barn og last. De opplever i flere tilfeller å mislykkes med montering av barnesete og sikring av last.” (Suzen & Sitter, 2013, p. 27).

Videre så står det nevnt i *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005* (Statens Vegvesen, 2015).

”I rapporten pekes det på at det ofte er støy i sikkerhetsrom/hall. Manglende organisering ved undervisning gir liten effektivitet og manglende måloppnåelse. Funn viser også at lærerne med fordel kan bruke mer aktuelle oppgaver om sikring av last og montering av barnesete” (Statens Vegvesen, 2015, p. 38).



Rapporten peker også på at utstyret på banen kanskje gir for kraftige føringer i forhold til hva den tilmålte tiden blir brukt på. Målene i læreplanen blir ikke oppnådd da utstyret blir for styrende.

Det er ikke nevnt noe om barnesikring eller sikring av personer og gods i verken Læreplan eller i TROFF når det kommer til innledning og oppsummering.

4.3. Pedagogiske virkemidler

Læreplanen for klasse B bygger på GDE-matrisen (Keskinen, Peräaho, & Hatakka, 2003). GDE matrisen legger vekt på at å kjøre bil er en sammensatt prosess, i sterk kontrast til tidligere føreropplæring som la mest vekt på kjøringen som en rent teknisk ferdighet (Suzen & Sitter, 2013). GDE-matrisen er bygd opp av flere nivåer som går fra de rent tekniske målsettingene i bunnen, der eleven for eksempel skal kunne foreta en bakkestart, til det fjerde og siste nivået som er knyttet til elevens personlighetstype og risikoforståelse.

I læreplanen, under overskriften Arbeidsmåter kan vi lese.

”Ofte vil det være hensiktsmessig å legge opp til en problemorientert undervisning ved at det formuleres problemstillinger som elevene skal ta stilling til. Undervisningen skal være preget av toveis kommunikasjon der diskusjon, erfaringsutveksling og elevenes spørsmål får stor plass” (Vegdirektoratet, 2013, s. 11).

Det er tydelig at arbeidsmåtene skal få eleven til å delta aktivt i sin egen opplæring.

For å ta hensyn til at alle elever har forskjellige forutsetninger for å lære, skal opplæringen være elevtilpasset (Vegdirektoratet, 2015).

5. RESULTATER

5.1. Sammendrag av rapport fra sikkerhetskurs på bane

Som et ledd i informasjonsinnsamlingen har vi foretatt en kvalitativ undersøkelse i form av observasjon. Vi har valgt å observere sikkerhetskurs på bane ved to anledninger, på to forskjellige steder i landet.

Første observasjon ble foretatt på NAF sin øvingsbane på Orkanger.

Vi observerte alle teoridelene, men var ikke med ut i bil. På innledningene og oppsummeringene var det store individuelle forskjeller, men barnesikring ble ikke nevnt. De



fleste snakket om målene for dagen, men kun en nevnte sikring av personer og gods, og da uten å gå inn på barnesikring.

Lærerne samlet elevene i tre grupper slik at rulleringen på de forskjellige postene skulle gå så greit som mulig. Hver elevgruppe på tre/fire elever ble ledet rundt av en trafikklærer.

De 45 minuttene som er til rådighet for teoretisk opplæring blir fordelt på forskjellige poster, der sikring av barn i bil er en av disse.

Dagen forløp som følger: Det var 3 grupper innom barnesikringsposten før lunsj og tre grupper etter lunsj, til sammen seks separate grupper med seks forskjellige lærere.

Det som viste seg å være gjennomgående i de sekvensene vi observerte, var at lærerne fokuserte på hvordan man skulle feste et barnesete i bilen, enten ved hjelp av Isofix, eller ved hjelp av bilbeltet. En del av lærerne hadde dessverre ikke kjennskap til hvordan de skulle håndtere setene, og på den måten ble hele sekvensen uheldig og useriøs.

Det var også fokus på nøyaktige tall for når et barn ikke lenger måtte sitte bakovervendt, samtidig som lærerne ikke kunne svare på når de måtte over i annen stol. Lærerne klaget også ofte på at utstyret var gammelt og utilstrekkelig for undervisningen.

I flere av gjennomgangene fikk læreren for lite tid, og ga inntrykk av at dette temaet ikke er så viktig fordi eleven sikkert ikke skal ha barn i den nærmeste fremtid. I flere av sekvensene vi observerte var det påfallende mye tid som ble brukt på de andre postene, og da spesielt den som omhandler lastsikring på tilhenger.

Det var i det hele tatt svært få lærere som fokuserte på hvorfor man skal sikre et barn bakovervendt. Det ble ikke lagt opp til at elevene skulle forstå behovet for korrekt sikring, kun at de skulle vite om kravene som lovverket setter.

Det var heller ikke noe fokus på hvor viktig det er å sikre barna korrekt i bilsikringsutstyret, i forhold til hvordan trepunktsseler skal ligge, og faren for feilsikring.

Etter at vi kom hjem fra Orkanger ble vi enige om å foreta enda en observasjon, for å bekrefte eller avkrefte tendensen vi hadde sett. Dermed avtalte vi å observere på NAF sin øvingsbane i Molde.

Her var det noe mindre aktivitet da vi kom, så vi fikk kun anledning til å observere to lærere. Den tendensen vi så på Orkanger ble helt klart bekreftet her.

De to gjennomgangene av barnesikring vi observerte tok til sammen 7-10 minutter. Grunnen til dette var at begge puljer satte barnesikring til slutten av opplæringen, og det ble så lite tid

at lærerne bare ville ut og kjøre på banen. I tillegg hadde de kortet ned tiden som ble brukt i sikkerhetshallen til 30 minutter, i stedet for 45 minutter.

Følgende sitat er hentet fra observasjonsloggen om siste økt, for å illustrere hvor lite som ble sagt.

Læreren starter sekvensen med å si:

” Kjøp nytt barnesete fra seriøs forhandler, lær hvordan man skal feste setene. Nå har vi ikke tid til å montere det setet her, men det som er viktig er å montere setet riktig når dere skal gjøre det selv”.

” Ut å kjøre”.

Her tok hele sekvensen med sikring av personer i bil ca. 2 – 3 minutter.

Det var heller ikke nevnt noe om barnesikring på innledningene eller oppsummeringene i Molde.

Etter at vi var ferdige med observasjonen på banene i Molde og på Orkanger synes vi å ane en klar tendens. Det finnes selvfølgelig unntak, noen av de lærerne vi observerte hadde godt innhold og riktig fokus, men tendensen er den som vi har beskrevet.



Bilde 3. Bildet er tatt i sikkerhetshallen i Molde av Anita S Kvam (Kvam, 2014). Rekvistene er fra venstre til høyre: 1 sykkel for demonstrasjon av hvordan sikten til lys og skilt kan sperres. 2 Tilhenger for demonstrasjon av stropping av last og festing av tilhenger. 3«Bråstopp» for demonstrasjon av kollisjon. 4 Bilsete for festing av barnesete og sikring av barn i bil. 5.Nakkesleng simulator for å vise hvordan man stiller inn hodestopperen.

5.2. Sikkerhetskurs på bane på Orkanger med studenter og veiledere fra HiNT

Dette var vår første gang med FA på SKB. Innledende teori ble holdt av en student, valgt av nærveileder. Her ble det ikke nevnt noe om sikring om personer eller gods, kun dagens gang og hva som var elevenes mål for dagen i følge læreplanen. Tidsforbruk 10 min.

I sikkerhetsgarasjen ble vi organisert slik at studentene skulle følge sine FA, det vil si to FA og to lærere. Dette førte til at det ble svært trangt i garasjen og høyt støynivå. Det var vanskelig å holde på oppmerksomheten til elevene. Vi observerte mange ulike måter å undervise på og kunne se at det var positive og negative tendenser, men uten at nærveiledere grep inn og/eller veiledet. Det var bare i perioder det var veiledere til stede i garasjen. Vi så



også her at tendensen var å bruke mye tid på det vi kan godt, og lite tid på det vi ikke vet så mye om, for eksempel sikring av barn. Tilhenger og sykkelstativ” stjeler” mye tid ved at alle elvene skal prøve å feste sykkel på stativ og tilhenger på kulen og feste av ledning og vaier. Til sist på oppsummeringen så ble det brukt en del tid på elevenes mål og erfaringer. Det ble dessverre ikke brukt noe tid på sikring av personer og gods her heller. Tidsforbruk her var 15 min. Nærveileder grep ikke inn og hjalp/veiledet studenten videre til å nå målene i læreplanen. Dette kom på bekostning av FA og studentene som ikke fikk sett en gjennomføring i tråd med læreplanen.

5.3. Opplæringen på HiNT høsten 2014

Kort oppsummering fra opplæringen i år: I år var det lagt opp til at studentene skulle få ”oppleve” sikkerhetshallen i garasjen på skolen. Først hadde vi en kort teorisekvens der studentene ble oppfordret til å lese seg opp på barnesikring selv. Vi fikk også delt ut noen ark med stikkord. Videre ble vi samlet i garasjen på ulike poster. Når vi kom til barnesikringen var det stort fokus på hvordan man skulle feste barnestolen. Veileder ga dessverre feil informasjon om vektclasser og når barn skulle bytte stolgrupper. Det ble heller ikke lagt noe særlig vekt på krav til fører og kjennskap til lovene. Vi syns ikke vi fikk noen gode verktøy med oss for å selv undervise i barnesikring. Det skal også nevnes at studentene ikke ble gitt tilgang til HiNT Trafikkskole sin Undervisningsplan, selv om det heller ikke står noe relevant i denne (Høgskolen i Nord Trøndelag avdeling for trafikklærerutdanning, u.å.).

5.4. Oppsummering av spørreundersøkelsen

Våren 2014 sendte vi ut et spørreskjema på Questback for å kartlegge kunnskapen til avgangsklassen på HiNT Trafikklærerutdanningen. Vi fikk 52 svar. Spørreskjemaet var lagt opp slik at vi på en enkel måte kunne måle kunnskapen til 2. klasse. Det var også åpnet for kommentarer på slutten av undersøkelsen. Dette var en anonym spørreundersøkelse. Spørreundersøkelsen har 12 generelle spørsmål rundt temaet barnesikring. Spørsmålene omhandler vektgrenser, klassifisering av barneseter og lovfestede krav til sjåfør, men også hva som er viktig å fokusere på når man skal lære bort barnesikring i bil.



En klar tendens som vi vil trekke frem er at veldig mange er usikre på om de kan nok om temaet. Over 50 % svarer på spørsmål 12 at kunnskapen kunne vært bedre.

50 % av de spurte svarer at de ikke har fått opplæring om sikring av barn i bil i forbindelse med sikkerhetskurs på bane. Dette er etter at de har arrangert sikkerhetskurs på bane for sine egne FA. I tillegg svarer 63% at de ikke har hatt om barnesikring på forelesning.

I feltet der deltageren kan gi sine synspunkter når det kommer til barnesikring, er det en klar overvekt av personer som synes at utdannelsen har vært utilstrekkelig.

Sitat: ”Bedre opplæring for trafikklærerstudenter på dette området slik de vet hva, hvorfor og hvordan de skal lære det bort til FA”.

Positive ting som kan trekkes frem er at når det kom til sjåførens ansvar for å sikre personer under 15 år visste nesten alle svaret.

6. DRØFTING

Her skal vi dele drøftelsen litt opp da vi har valgt å fokusere på flere områder både når det gjelder opplæringen av trafikklærere på HiNT og utførelsen som skjer på SKB. I tillegg vil vi også se litt på Læreplanen og TROFF. Til sist vil vi komme med forslag til forbedring for å oppnå at førerkortkandidaten får best mulig opplæring i barnesikring.

Vi har brukt flere ulike metoder i å måle kunnskapsnivå og kompetanse i denne rapporten og vi har ett godt grunnlag for drøftelsen og konklusjonen. Kombinasjonen av kvantitativ og kvalitativ metode, i tillegg til gjennomgang av Læreplanen og TROFF har vært heldig for rapportens utfall. Ord er i mange tilfeller bedre enn tall og statistikk, men i andre tilfeller så gir en anonym spørreundersøkelse med verdier et ærligere svar. På en annen side så gir observasjonene mer informasjon.

6.1. På HiNT

Barnesikring er et stort og viktig tema som har et utydelig regelverk som kan være vanskelig og orientere seg i. Kompleksiteten i regelverket kan forklare hvorfor både elever og lærere ofte har dårlig innsikt i det.

Lovverket angående barnesikring er todelt og kan nok oppleves vanskelig å forstå når man ikke har fått noen undervisning i temaet.

I vårt siste år som studenter har HiNT prøvd å få oss litt bedre forberedt når det kommer til barnesikring. På den ene siden så har studentene selv ansvar for egen læring og sette seg selv



inn i stoffet, men på en annen side så har vi dessverre ikke fått noen innføring i lover og forskrifter, og om hvordan disse er bygd opp for å utfylle hverandre. Da det er nærveiledere som i all hovedsak har hatt denne undervisningen, så syns vi det faglige stoffet ble alt for overfladisk. Det ble heller ikke tatt tak i dette på SKB der nærveilederen hadde mulighet til å vise en gjennomføring i tråd med Læreplanen, ikke bare i sikkerhetshallen men også under innledning og oppsummering. For å kunne undervise egne elever i dette stoffet så bør studentene ha satt seg godt inn i stoffet og være godt kjent med lover, forskrifter og ikke minst gjeldene anbefalinger fra Trygg Trafikk. Videre bør nærveilederne ha felles retningslinjer når det gjelder faget, da det er forvirrende for studentene med forskjellige ”fasiter” og ulike måter å gjøre ting på. Sitat fra spørreundersøkelsen der studentene hadde mulighet til å komme med egne synspunkter:

”Noe mangelfull. Hadde vært fint med en gjennomgang og felles praksis på hva som formidles til FA. Slik det er nå oppleves det som om det er litt for tilfeldig, og litt for overlatt til hver enkelt student å sørge for å gi fullgod opplæring”

Spørreundersøkelsen og våre egne observasjoner viser at det helt klart er stort forbedringspotensial når det gjelder undervisningen av trafikk lærerstudentene.

Spørreundersøkelsen var anonym og vi føler vi har fått gode ærlige svar og det gir de fleste en frihet til å være uforbeholden ærlig siden det skaper en viss distanse til spørsmålsstiller.

6.2. Læreplanen

I innledningen til læreplanen står følgende sitat:

”Satsingen på en bedre trafikkopplæring er et viktig bidrag i arbeidet for å fremme nullvisjonen” (Vegdirektoratet, 2013, p. 6). Dette er en tydelig oppfordring til hvordan vi som trafikk lærere skal jobbe mot å fremme 0-visjonen i trafikken, også når det gjelder barn.

Læreplanen kl B har tydelige retningslinjer for hvordan undervisningen i sikkerhetshallen skal gjennomføres. Det er i all hovedsak problemorientert undervisning og elevene skal få oppleve og løse oppgaven selv. Her spiller motivasjon en stor rolle, og læreren bør klare å motivere FA til et ønske om å lære og forstå. Da en del lærere ikke kan nok om barnesikring, blir det vanskelig å bruke denne arbeidsmåten. Mange ender opp med å prøve å montere bilstolen i stedet for å fokusere på selve sikringen av barnet og hvorfor det er viktig å sikre barnet. Dette har vi sett har medført en del uheldig læring ved at de mislykkes. Lærerne lar også utstyret



styre undervisningen mye og vi har sett mange forelese noen korte setninger om temaet, i stedet for å gi eleven oppgaver. Teksten i læreplanen kan også lett forstås dit hen at man skal øve på å montere en barnestol. Hentet fra Læreplanen: 3.8.2: ”Sikring av personer og gods i og på bil. b) tilegne seg kunnskap om og øve på å sikre barn, voksne, last og gjenstander i bil” (Vegdirektoratet, 2013).

Det er dessverre heller ikke nevnt i Læreplanen eller TROFF at man kan ta opp sikring av personer og last i refleksjonsbiten på oppsummering og innledningen (Samferdselsdepartementet, 2004), (Vegdirektoratet, 2013).

SVV sin rapport Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005 anbefaler blant annet at man heller skulle lagt vekt på demonstrasjoner for å bedre strukturen i hallen (Statens Vegvesen, 2015). Her er vi delvis enig med rapporten, hvis man klarer å kombinere dette med problemorientert undervisning. Med denne løsningen vil man også kunne unngå problematikken med montering av setet. Det ironiske i det hele er likevel at SVV også anbefaler at elevene skal få mer aktuelle oppgaver når det gjelder montering av setet, i motsetning til hva *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B* anbefaler (Suzen & Sitter, 2013). De anbefaler på sin side at man går bort i fra å montere setet, da det ofte fører til uheldig læring siden sjansen for å mislykkes er stor for elevene.

Når det kommer til den pedagogiske biten så legger Læreplanen stor vekt på at det skal være toveiskommunikasjon og at eleven skal være deltakende i undervisningen for å få størst mulig utbytte (Vegdirektoratet, 2013).

6.3. Kompetanse blant trafikklærerne

Under observasjonen av trafikklærerne så var vi begge to tilstede og kunne sammenligne våre notater underveis og etterpå. På den måten mener vi at observasjonene våre ikke ble farget av våre personlige synspunkter. Vi hadde god distanse til de vi observerte og ble ikke farget av nærhet eller kjennskap på personlig hold. Vi mener også at de som ble observert ikke lot seg merke noe særlig ved vårt nærvær, da det er relativt vanlig at studenter er med og observerer.

Det kan se ut til at det er et stort sprik i bransjen i forhold til kompetanse om barnesikring og om lærerne ser viktigheten av dette. Lærernes kompetanse når det kommer til barnesikring varierte fra mangelfull til god. Men av de lærerne vi har observert var det dessverre overvekt av de som hadde mangelfull, eller direkte feil kunnskap. Noen framsto rett og slett om uinteresserte. Dette har nok en naturlig forklaring i at enkelte har satt seg inn i temaet da de fikk barn og at andre har mindre kunnskap da det ikke har vært et aktuelt tema verken på HiNT eller i samfunnet generelt, før nå i den siste tiden. Det er fremdeles også et stykke igjen på trafikklærerutdanningen før man kan si at undervisningen gir et godt utbytte for studentene.

En annen side av denne saken er at bransjen fremdeles har stor overvekt av lærere med ettåring utdanning (Slottemo, 2014). Nye lærere blir naturlig nok preget av de mest erfarne sin måte å undervise på og deres prioriteringer.

SVV skriver også:

”Alt i alt ligger utfordringene i kompetanse først og fremst, i behov for noe strammere føringer for organiseringen i klasserom og hall, samt enkelte tiltak på øvingsbanene. Undervisningen preges dessuten fortsatt av lærerstyring og ferdighetstrening”
(Statens Vegvesen, 2015, p. 38).

6.4. Gjennomføringen i sikkerhetshallen

Her vil vi peke på den generelle gjennomføringen i hallen sett under ett. Tidsfaktoren her er et viktig element da man kun har 45 min til rådighet. Prioriteringene i hallen burde ha vært mer i tråd med læreplanen. Man kan godt stille spørsmål ved hvilke temaer som er viktigst og hva som burde blitt prioritert. Når det kommer til montering av sykkelen så står det klart i Læreplanen at dette ikke er ment som et moment som skal ta mye tid, men heller som et eksempel på hvordan last kan hindre kommunikasjon med andre trafikanter (Vegdirektoratet, 2013). Likevel så vi gjentatte ganger at lærerne brukte mye tid på at hver elev skulle lære å montere sykkelstativet korrekt. Vi kan også stille spørsmål om hvor stor nytteverdi den store tidsbruken som skjer på de ulike postene har, både når det gjelder feste av hengeren og bruk av lastestropper. Her støtter vi oss på Evalueringen av norsk føreropplæring etter 2005 som heller hadde sett at det hadde blitt brukt tid på mer aktuelle temaer, for eksempel lasting av



skiboks. Videre anbefaler denne rapporten at aktivitetene i sikkerhetshallen skal bli mer lærerstyrt for å unngå uheldig læring og støy (Statens Vegevesen, 2015). Vi vil påpeke at vi ikke ser nytteverdien i at elevene skal få øvd mer på å feste barnestolen som det forslås i denne rapporten, da det finnes utallige forskjellige barnestoler og de fleste festes på ulike måter. Elevene trenger å forstå problemstillingen rundt, og ansvaret det medfører, å frakte barn. I tillegg er det viktig at de forstår hvorfor barnet skal sikres på korrekt måte, ikke bare hvordan. Da vil nok også viljen til å sette seg inn i hvordan barnestolen skal festes være tilstede når det blir aktuelt.

6.5. Mulige endringer

Slik vi ser det så bør det starte på HiNT med dagens studenter, fremtidens trafikklærere. Det bør være et eget tema med tilpassede forelesninger med kvalifiserte forelesere, gjerne med en form for fordypning og obligatorisk temadag. Da som eget tema med tilpassede forelesninger med kvalifiserte forelesere.

Trafikklærerne må få gode verktøy som de kan bruke til å motivere sine egne elever med, og bli motivert selv til å ønske å formidle barnesikring på en god måte. Vi syns også at det burde ha vært tydeligere føringer i Undervisningsplanen til HiNT (Høgskolen i Nord Trøndelag avdeling for trafikklærerutdanning, u.å.). Denne har vært til revisjon nå, imidlertid syns ikke vi siste utgave var forbedret i vesentlig grad når det gjald temaet barnesikring (Høgskolen i Nord Trøndelag avdeling for trafikklærerutdanning, 2015).

Det bør også gjøres noen endringer i læreplanen for klasse B, sett i forhold til at teksten lett kan mistolkes og at mer aktuelle mål innenfor barnesikring bør være med. Forskriften for trafikkopplæringen kan også med hell bli modernisert, da også denne presiserer at man skal øve på å sikre, i stedet for forståelse. Vi kan tolke den på to måter, øve på å sikre barnet i barnesetet ved å stramme selene nok eller å øve på å feste barnesetet, som etter vårt syn ikke er ønskelig på grunn av faren for uheldig læring. Tidsbruken i hallen eller antall ”poster” man skal igjennom bør nok også endres. Slik det er nå så blir det litt for tilfeldig hva som blir vektlagt utfra lærerens interesser og kunnskaper. Angående endringer i læreplanen så vil vi påpeke at læreplanen er, eller burde være, et verktøy som er viktig for lærerne, og da spesielt i forhold til de som tar utdanningen sin i Sverige og Danmark.

Det burde også vært et av målene på innledning og oppsummeringen både i TROFF og læreplanen. Det er produsert mange gode korte informasjonsfilmer av flere organisasjoner

som kunne ha vært et godt verktøy i det å forstå behovet for barnesikring.

7. KONKLUSJON

De funnene som vi avdekket gjennom våre observasjoner og undersøkelser har gjort at vi kommet frem til at temaet barnesikring absolutt burde ha fått større plass på alle områdene vi har undersøkt. Vi opplever ikke at sikring av barn i bil blir godt nok ivaretatt av verken Læreplanen, TROFF, HiNT eller trafikklærerne. Med tanke på at Læreplanen bygger på GDE matrisen som har som mål at føreren skal nå de øverste nivåene som bygger på risikoforståelse og selvinnsikt så har føreropplæringen et stykke igjen når det gjelder dette temaet. Vi føler i stor grad at vi har funnet svar på problemstillingen vår som var:

”Hvordan er sikring av barn i bil ivaretatt av Læreplanen førerkort klasse B, B kode 96 og BE, Trafikkopplæringsforskriften, HiNT og trafikklærer?

Er det rom for forbedringer?”

Om man kan endre på praksisen i dag så kan man oppnå store gevinster i forhold til våre minste trafikanter som også er de mest utsatte i trafikken.

Om vi skal se på hvert område hver for seg så vil det være naturlig å starte med Læreplanen og TROFF da dette er noen av de forventede hjelpemidlene til trafikklæreren som vi mener er viktige oppslagsverk. Ved å forbedre spesielt læreplanen slik at den ikke kan feiltolkes, vil dette potensielt kunne fremme barnesikringsdelen av kurset og gi sterkere føringer i forhold til hva som bør legges vekt på når det gjelder gjennomføringen av undervisningen i sikkerhetshallen.

Når det gjelder opplæringen av trafikklærer på HiNT så er vi overbevist om at barnesikring bør få en større plass i undervisningen. Det er et for stort og viktig tema til at det bør være overlatt til studentene selv å lese seg opp på, uten noen kvalitetssikring på at man har tilegnet seg og forstått stoffet. Her burde man absolutt ha hatt en hel eller halv obligatorisk dag med barnesikring på SKB som tema.

Det en del momenter som kan være greie ta med i tillegg til hovedpunktene som Trygg trafikk fremhever. På sikkerhetskurs på bane er det viktig at elevene er aktive og at de forstår hva

som kan skje når det er snakk om kollisjoner med høy energi. Man bør gjøre stoffet relevant for elevene, om de kjenner noen med barn, søsken, venner osv.

Med sikring av barnet mener vi riktig stol til riktig alder, høyde og vektklasse. Det å feste selve barnestolen er i seg selv ikke så viktig å lære på SKB, heller det å feste dukken i barnestolen om man vil la elevene prøve selv. I tillegg må det fokuseres på at bilstolens seler må være stramme.

Man kan gjerne legge vekt på hodets vekt i forhold til kroppen og barnets anatomi i forhold til alder, da spesielt nakken og påkjenningen den utsettes for. Noe som også må fokuseres på er forskjellen mellom bakovervendt sikring og fremovervendt når det kommer til den store forskjellen i skaderisiko (Trygg trafikk, n.d.). Klargjøre når man har ansvar for sikring av passasjerer og hvor lenge de må sitte i tilpasset utstyr.

En forenklet fremstilling av lovene kan også være greit, da det er et fåtall som er klar over at den er todelt.

Vi opplever at barnesikring er et viktig og aktuelt tema som absolutt burde ha fått større plass innenfor føreropplæringen kl B, da det er her kunnskapen om bilførerens ansvar starter.

Det er i dag svært tilfeldig om intensjonen til læreplanen blir oppfylt både på HiNT og SKB.

Og når du trygg og glad i armen kviler,
eg ønskjer at eg støtt får bli deg nær,
og bere deg dei mange motgangs miler
som eingong ventar deg på vegen her

Jacob Sande.

REFERANSELISTE

- Dahlum, S. (2015, 2 13). *Validitet i samfunnsvitenskap*. Hentet fra Store norske leksikon: https://snl.no/validitet_i_samfunnsvitenskap
- Dalland, O. (2000). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- De nasjonale forskningsetiske komiteene. (2014, 1 19). *Kvalitative og kvantitative forskningsmetoder, likheter og forskjeller*. Hentet fra De nasjonale forskningsetiske komiteene: <https://www.etikkom.no/forskningsetiske-retningslinjer/medisin-og-helse/kvalitativ-forskning/1-kvalitative-og-kvantitative-forskningsmetoder--likheter-og-forskjeller/>
- Folkehelseinstituttet. (2013, 02 16). <http://www.fhi.no/>. Hentet 11 11, 2014 fra rettsmedisin: <http://www.fhi.no/artikler/?id=100659>
- Forbrukerrådet. (2014, 1 10). *De beste småbarnsstolene*. Hentet fra Forbrukerrådet: <http://www.forbrukerradet.no/annet/tester-og-kj%C3%B8petips/produkter/3.de-beste-sm%C3%A5barnstolene>
- Henske, C. (2014, 30 10). E-post.
- Høgskolen i Nord-Trøndelag. (2015). *Undervisningsplan / Lærerveiledning til Obligatoriske deler klasse B*. Trondheim.
- Høgskolen i Nord-Trøndelag. (u.d.). *Undervisningsplan / Lærerveiledning til Obligatoriske deler klasse B*. Trondheim.
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser*. Kristiansand: Høyskoleforlaget A/S.
- Keskinen, E., Peräaho, M., & Hatakka, M. (2003). *Theories and aims of educational and training measures*. Turku: University of Turku, traffic research.
- Kvam, A. S. (2014, 11 05).
- Larsen-Vonstett, Ø. (2012). Disse barna er i livsfare, mange kjører med svært dårlig sikring av de små. *VG*, 9-12.
- Lyngbø, C. (2013, 02 09). www.klikk.no. Hentet 02 13, 2015 fra foreldre.no: <http://www.klikk.no/foreldre/smabarn/article815627.ece>
- Macedo, L. L. (2014, 09 04). www.t-a.no. (A. Løberg, Redaktør) Hentet 12 27, 2014 fra Trønder-Avisa: <http://www.t-a.no/nyheter/article10092118.ece>
- Manger, T. (2012). *Motivasjon og mestring* (Vol. 2012). 0130, Oslo, Norge: Gyldedal akademisk.
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*. (u.d.).
- Official Journal of the European Union. (2005, 12 16). Hentet 01 28, 2015 fra <http://eur-lex.europa.eu/>: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:330:0056:0157:EN:PDF>

- Questback. (2015, 1 13). *Smartere, raskere tilbakemeldinger*. Hentet fra Questback: http://www.questback.com/no/?gclid=CjwKEAiAodOIBRDCjr-UIJDjtVUSJABR7fxyJriOAwUpG30zBQpt4m4XdZYEnbKMgM1E0kRjfCEW0xoC5z3w_wcB
- Samferdselsdepartementet. (1979, 09 21). *Lovdata.no*. Hentet 01 28, 2015 fra Sentrale forskrifter: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1979-09-21-7>
- Samferdselsdepartementet. (2004, 10 19). *Trafikkopplæringsforskriften*. Hentet 11 10, 2014 fra Lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339>
- Sande, J. (1998). *Dikt i samling* (Vol. 4). Oslo: Gyldendal.
- Selmer-Anderssen, P. C. (2015, 02 08). *www.aftenposten.no*. Hentet 02 11, 2015 fra Nyheter innenriks: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Hvert-ar-dor-gjennomsnittlig-fem-barn-under-fire-ar-som-folge-av-foreldrenes-handlinger-7890739.html>
- Slottemo, H. G. (2014). *Gi oss et stort hint*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Statens Vegvesen. (2015). *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005*. Vegdirektoratet , Trafikant- og kjøretøyavdelingen Seksjon for trafikkopplæring og førerkort . Vegdirektoratet.
- Statens Vegvesen. (2010, 11 05). *www.vegvesen.no*. Hentet 02 22, 2015 fra Nullvisjonen: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>
- Stortinget. (2014, 03 20). *www.stortinget.no*. Hentet 02 03, 2015 fra Eøs notater: <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/Barnesikring-i-bil/id762310/>
- Suzen, E., & Sitter, S. (2013). *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B*. Høgskolen i Nord-trøndelag, Avedeling for Trafikklærerutdanning. 7729: Høgskolen i Nord-trøndelag.
- Svartdal, F. (2015, 2 13). *Reliabilitet*. Hentet fra Store norske leksikon: <https://snl.no/reliabilitet>
- Trygg trafikk. (2014, 1 10). *Slik sikrer du barna best i bilen*. Hentet fra Trygg trafikk: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/sikring-av-barn-i-bil/>
- Trygg trafikk. (u.d.). *Tryggtrafikk.no*. Hentet 11 11, 2014 fra Barn og trafikkulykker: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/faerre-barn-mister-livet-i-trafikken/>
- Trygg trafikk. (u.d.). *www.tryggtrafikk.no*. Hentet 02 11, 2015 fra Forskning på sikring av barn i bil: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/sikring-av-barn-i-bil/forskning-om-sikring-av-barn-i-bil/>
- Vegdirektoratet. (1994, 11 15). <http://www.city.no>. Hentet 02 16, 2015 fra http://www.city.no/Userfiles/Sites/files/normalplan_praktisk_kjoring.pdf
- Vegdirektoratet. (2013). *Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE* (05.07.2013. utg.). Vegdirektoratet.



Vegdirektoratet. (2015, 2 8). *Vegvesen.no*. Hentet fra Ny føreropplæring 2005:
http://www.vegvesen.no/_attachment/62058/binary/963997?fast_title=H%C3%A5ndbok+V858+Ny+f%C3%B8reroppl%C3%A6ring.pdf

Volvo. (2014). *First childseat*. Hentet 11 11, 2014 fra [volvocars.com](http://www.volvocars.com):
<https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/photos/11378/volvos-first-child-seat>

Volvo. (2014, 04 22). *www.volvocars.com/no*. Hentet 11 11, 2014 fra Nyheter:
<http://www.volvocars.com/no/top/about/news-events/pages/default.aspx?itemid=51>



VEDLEGG 1 SPØRREUNDERSØKELSE

Denne spørreundersøkelsen har til hensikt å undersøke hvor store kunnskaper man har når man er ferdig på Trafikklærerutdanninga på HiNT.

1. Kunne du noe om barnesikring før du begynte på HiNTtrafikklærerutdanninga?)

- Ja
- Nei

2. Hvis du svarte ja på forrige spørsmål, har du egne barn?

- Ja
- Nei

3. Hvor mange vektklasser er det til barn?

- 2
- 3
- 4
-

4. Gjelder de forskjellige stolene vekt eller alder?

- Vekt
- Alder
- Begge deler
- Vet ikke

5. Hvor lenge bør barn sitte bakovervendt?

- 3 år
- 2 år
- 4 år
- Vet ikke

6. hvor lenge må barn sitte bakovervendt i følge loven?

- 9 måneder
- 15 måneder

- 2 år
- Vet ikke

7. Når har føreren av bilen ansvar for at barn er riktig sikret?

- Under 15 år
- Under 12 år
- Under 5 år
- Vet ikke

8. Når må barn bruke barnesikringsutstyr som er riktig i forhold til vekt?

- Når de er under 15 år
- Når de er under 135 cm
- Når de er under 35 kg
- Vet ikke

9. Har du fått noen opplæring om sikring av barn på, i forbindelse sikkerhetskurs på bane?

- Nei
- Ja, av nærveileder
- Ja, forelesning

10. Har du hatt om barnesikring på forelesning?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

11. Hva mener du er viktig å lære FA på sikkerhetskurs på bane når det gjelder barnesikring?

- Hvordan montere en barnestol
- Hvorfor sikre barn i bil
- Hvordan sikre barn i bil
- Vet ikke



12. Føler du deg sikker på det du skal lære FA om barnesikring på sikkerhetskurs?

- Nei
- Ja
- Kunne vært bedre!

Har du noen synspunkter på opplæringen du har fått når det gjelder barnesikring?

VEDLEGG 2 SAMTYKKE ERKLÆRING

SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-, BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER

Forfatter(e): ANITA S. KVAM

NIKOLAS NJERVE

Norsk tittel: SIKRING AV BARN I BIL ET

FORSØMT TEMA I FØREROPLÆRINGEN

Engelsk tittel: CHILD SAFETY IN CARS,

A NEGLECTED THEME IN

DRIVER EDUCATION

Studieprogram: TRAFIKKLÆRER, HØGSKOLEKANDIDATSTUDIUM

Emnekode og navn: TLB 251 KANDIDATOPPGAVE

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv

Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

Kan frigis fra: _____

Dato:

Nikolas Njerve
underskrift

Anita S. Kvam
underskrift

underskrift

underskrift



HINT



HINT