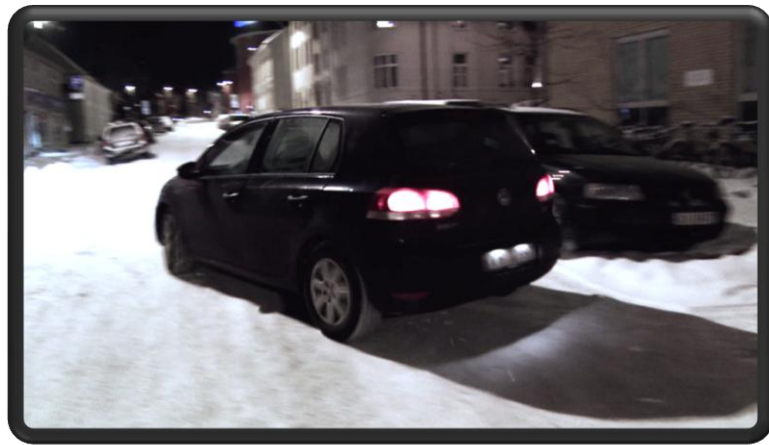


*Hvordan planlegge/lage/anvende en  
digital videopresentasjon i  
undervisningen?*



**Jill A. Sivertsen**

**Glenn Jørgen Sandaker**

**Kandidatoppgave**

**2-årig grunnutdanning**

**for trafikklærere**

**2010**



**Avdeling for  
trafikklærerutdanning,  
Stjørdal**



## **SAMMENDRAG**

I løpet av tiden vi har tilbrakt ved trafikklærerutdanningen i Stjørdal, har vi møtt på en del utfordringer, i flere sammenhenger. I forhold til det å holde teorikurs, er det særlig noen emner hvor vi kunne ha tenkt oss et hjelpemiddel. Vi ønsket oss et eller flere videoklipp, som omhandlet de temaene hvor det var vanskelig å skape diskusjon og aktivitet blant elevene. Særlig med tanke på temaer som omhandler holdninger og elevens selvinnsett. I tillegg lurte vi på om dette var et problem som også er å finne ute i yrket.

Etter å ha arbeidet litt med oppgaven ble vi enige om at vi ville lage et produkt som var av en slik karakter at vi kunne ta det i bruk når vi kom ut i yrket selv. Ved å ta kontakt med faglig ledere ved trafikkskoler rundt i landet, fikk vi tilbakemeldinger på om produktet vi planla var ønskelig å få i produksjon, samt hva den eventuelt burde omhandle.

I forhold til det å lage og produsere videoen, fikk vi en profesjonell samarbeidspartner. Vi hadde allikevel en stor innflytelse på hvordan det ferdige produktet skulle utvikles, i forhold til både innhold og utforming.

Utover dette hadde vi et ønske om å finne ut hvordan vi kunne anvende det ferdige produktet på best mulig måte. I den forbindelse kom vi fram til en del fagstoff knyttet til dette. I tillegg hadde vi samtaler med Dagfinn Moe, som er forsker innenfor trafikk og trafikkpsykologi. Med hans veiledning har vi kommet fram til flere bruksområder for vårt ferdige produkt, som presenteres i oppgaven.

Vi håper at vi med produktet vi har laget kan være med på å gjøre deler av undervisningen lettere, for både dagens og fremtidens trafikklærere. Det har vært en morsom og lærerik prosess. Arbeidet har også gitt oss mye ny kunnskap, samt erfaringer som vi vil bringe med oss inn i yrket som trafikklærere.

## **SUMMARY**

During the time we have spent at the Faculty of Education of Driving Instructors, in Stjørdal, we have met a number of challenges, in many contexts. In relation to holding theory courses, there are some particular issues that are more challenging to teach than others. In these cases, we felt that one or more video clips, with content that matches our explanation, could have made it easier for us to generate discussion and activity among our students. Particularly regarding topics dealing with attitudes and students' self-understanding. In addition, we wondered whether this was an issue that is also to find out in the profession.

After working a bit with our task we agreed that we wanted to create a product that was of such nature, that we could use it when we come out in the profession ourselves. By contacting traffic schools in different areas of our country, we got feedback on the product we were planning to get into production. In addition, they told us what they wanted the finished product to include.

In relation to the making and production of the video, we got a professional partner. We still had a great influence on how the finished product should be developed, regarding both content and design.

Beyond this, we tried to find out how we could use the finished product in the best possible way. We managed to find some literature and research regarding this. In addition, we had conversations with Dagfinn Moe, who is working within traffic research and traffic psychology. With his guidance, we came up with multiple ways to use our finished product.

We hope that the product we have made can make some parts of the teaching easier, for both current and future driving instructors. The process, from idea to finished product, has been fun and very informative. The work has also given us much new knowledge and experiences that we will bring with us in our profession as driving instructors.

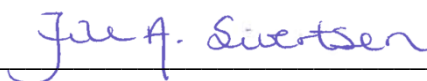
## FORORD

Denne kandidatoppgaven er skrevet av Jill A. Sivertsen og Glenn Jørgen Sandaker. Vi er to studenter som nå går siste året ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning, i Stjørdal. Ut ifra egne erfaringer og opplevelser i forbindelse med undervisning i studietiden har vi utarbeidet denne oppgaven, etter et eget valgt tema. Det har endt opp i et produkt som vi mener kan bli et hjelpemiddel for oss i yrket som trafikklærere.

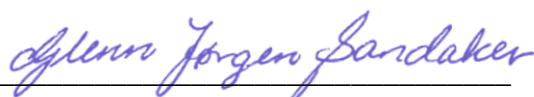
Det har vært en svært spennende og lærerik prosess å jobbe med oppgaven. Selv om det til tider har vært utfordrende, har det i all hovedsak vært mest morsomt og interessant. Vi vil med stor sannsynlighet videreutvikle og arbeide mer med denne oppgaven når vi kommer ut i yrket.

I forbindelse med arbeidet vårt har vi fått god hjelp fra flere kanter. Ved avdelingen vår i Stjørdal må vi få takke Brit S. Isachsen, Ole Johan Storaas, Silje Sitter, Elisabeth Suzen og Svein Loeng for god hjelp underveis. En svært lærerik og konstruktiv dialog med Dagfinn Moe ved SINTEF, var med på å forme produktet til hva det er i dag, så vi retter en stor takk til ham for hans innspill og veiledning. Hva gjelder selve produksjonen av filmen må vi nevne en engasjert samarbeidspartner i Trondheim, Kjartan Skarbø og Student-TV. I forbindelse med finansiering av filmproduksjonen rettes en stor takk til investorer, men særlig Idar Ertsaas og Trygg Trafikk, avd. Nord-Trøndelag. Deres engasjement og bidrag har gjort det mulig å produsere produktet vi sitter med i dag.

Stjørdal, mars 2010



Jill A. Sivertsen



Glenn Jørgen Sandaker

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>3</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>4</b>
<b>FORORD</b> .....	<b>5</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>6</b>
<b>1 INNLEDNING</b> .....	<b>8</b>
<b>2 METODE/PLANLEGGING</b> .....	<b>9</b>
2.1 Telefonintervju med faglig leder.....	9
2.2 Hvordan produsere videosekvensen?.....	10
2.3 Hvordan bør sekvensen legges opp for å gi best effekt?.....	11
<b>3 RESULTATER</b> .....	<b>12</b>
3.1 Hva er problematisk eller vanskelig å formidle under teorikursene? .....	12
3.2 Er det områder eller temaer hvor dere føler det er vanskelig å påvirke elevene?.	12
3.3 Benytter dere videoklipp eller lignende i undervisningen? .....	13
3.4 Er det et tema eller område hvor dere kunne tenkt dere å ha hatt en videosekvens som et hjelpemiddel? .....	14
3.5 Våre kommentarer.....	14
<b>4 KUNNSKAPSSTATUS</b> .....	<b>15</b>
4.1 Trafikkpsykologi .....	15
4.1.1 Utviklings- og modningsprosesser i hjernen .....	15
4.1.2 Modningen i løpet av tenårene .....	16
4.1.3 Ungdoms risikoopplevelse og risikoforståelse.....	17
4.2 Pedagogikk og yrkesdidaktikk .....	18
4.2.1 Læreplanen .....	18
4.2.2 Problemorientert undervisning .....	20
<b>5 UTVIKLING AV PRODUKTET</b> .....	<b>21</b>
5.1 Hva er målet? .....	21
5.2 Valg av tema .....	21
5.3 Videosekvensen .....	21
5.4 Casen.....	22
5.5 Opptak og redigering .....	22
5.6 Gjennomgang og revidering av produktet .....	22
5.7 Utforming og det ferdige produktet .....	23
<b>6 ANVENDELSE</b> .....	<b>24</b>
6.1 Hvordan legge opp undervisningen?.....	24
6.2 Forslag til temaer man kan diskutere .....	25
6.3 Til hvilke emner kan man benytte sekvensen? .....	26

<b>7 AVSLUTNING OG KONKLUSJON.....</b>	<b>27</b>
<b>REFERANSER.....</b>	<b>28</b>

## **1 INNLEDNING**

I løpet av studietiden på trafikklærerutdanningen har vi vært gjennom mye lærestoff og undervisning som skal gjøre oss forberedt til yrket som trafikklærer. I den forbindelse har vi jobbet mye med å tilpasse undervisningsformen i forhold til målene i læreplanen for førerkortklasse B. Nedenfor er noen utdrag som omhandler dette:

”Læreren bør legge til rette for problemorientert undervisning. Dette innebærer at læreren må forberede konkrete problemstillinger slik at diskusjonene fører fram til bestemte resultater.”

(Læreplan Førerkortklasse B og BE, 2004: 25)

”Den problemorienterte undervisningsmetoden anbefales imidlertid med god støtte i pedagogisk forskning, spesielt når det er tale om undervisning hvor arbeidet med holdninger og motivasjon inngår” (Læreplan Førerkortklasse B og BE, 2004: 25)

Det å bruke problemorientert undervisning kan være en krevende oppgave. Særlig med tanke på det å skape en diskusjon blant elevene under teorikursene. Vi snakker av egen erfaring og er nysgjerrige på om dette også gjelder ute i yrket. Det kan jo hende at problemet blir mindre med litt erfaring, men vi lurer på om det er ønskelig med et hjelpemiddel i forhold til denne undervisningsformen. Vi føler selv at det i noen tilfeller kan være enklere å jobbe rundt en ferdig produsert case, i form av et videoklipp. Ved å ta kontakt med folk ute i yrket, håper vi å få en enkel oversikt over behovet for et slikt produkt. Samtidig ønsker vi å utvikle produktet slik at det vil slå an på best mulig måte. Ut ifra dette kom vi fram til følgende problemstilling:

### **Hvordan planlegge/lage/anvende en digital videopresentasjon i undervisningen?**

Resultatene vi vil få vil være med på å forme hvordan arbeidet med oppgaven utarter seg. Det vi ender opp med av resultater vil derfor også være styrende i forhold til hva vi har behov for av kunnskapsstoff. Oppbyggingen av oppgaven hva gjelder disse emnene, vil derfor være lagt opp i samme rekkefølge som beskrevet her. Hva gjelder utviklingen av et produkt vil resultatene og kunnskapsstoffet samlet være med på å forme det endelige produktet. Selve utviklingsprosessen vil bli beskrevet i et eget kapittel. Vi vil i løpet av oppgaven implementere våre kommentarer og drøftinger, særlig i forbindelse med utvikling og anvendelse av produktet.



## **2 METODE/PLANLEGGING**

### **2.1 Telefonintervju med faglig leder**

I begynnelsen av arbeidet med oppgaven ønsket vi å kartlegge behovet for bruk av video som et hjelpemiddel i teoriundervisningen, samt finne ut hva en slik videopresentasjon bør omhandle. For å få en best mulig forklaring og for at vi på best mulig måte skulle forstå folks behov, valgte vi å foreta telefonintervjuer. Vi gjorde på forhånd klart noen grunnleggende spørsmål, men ville at intervjuobjektene i størst mulig grad skulle styre dialogen, slik at deres behov ble kartlagt og forklart på best mulig måte.

I forhold til å få mest mulig faglig tyngde og erfaring bak svarene vi var ute etter, valgte vi å ta kontakt med faglige ledere ved forskjellige trafikkskoler. Vi plukket ut skoler fra forskjellige steder av landet for å se om det var eventuelle variasjoner i behovene deres. Dog var ikke dette hovedmålet i oppgaven, så omfanget av intervjuene ble begrenset til ni stykker. Intervjuobjektene fikk være anonyme, det vil si at de ikke vil bli gjengitt ved navn i denne oppgaven. Årsaken til dette var at intervjuobjektene på denne måten ikke skulle være redd for å uttale seg og komme med sine synspunkter.

Hvert intervjuobjekt fikk først presentert problemstillingen. Vår motivasjon for oppgaven, slik vi har beskrevet i innledningen, ble imidlertid presentert og forklart i etterkant av intervjuet. Dette for at tilbakemeldingene vi fikk, ikke skulle være formet av våre uttalelser. Intervjuobjektene fikk følgende spørsmål:

- Hva er problematisk eller vanskelig å formidle under teorikursene?
- Er det områder eller temaer hvor du føler det er vanskelig å påvirke elevene?
- Benytter dere videoklipp eller lignende i undervisningen?
  - Hvis ja, hva slags klipp og hvor kommer de fra?
  - Hvordan blir de benyttet?
- Er det et tema eller område hvor dere kunne tenkt dere å ha hatt en videosekvens som et hjelpemiddel?
  - Hvis ja, hvilket tema/område?

Resultatene og svarene vi fikk gjennom intervjuene er beskrevet under kap. 3, ”Resultater”.

Tilbakemeldingen vi fikk fra disse intervjuene var med på å konkretisere arbeidet vårt.

Ved å kontakte faglige ledere fra forskjellige steder i landet, håpet vi å få skapt en viss representativitet i forhold til kartlegging av et eventuelt behov på landsbasis. Allikevel var vi mest opptatt av å finne ut om det faktisk er et behov for et hjelpemiddel. Siden det er faglige ledere vi har vært i kontakt med, anser vi uttalelsene vi har fått som troverdige. En faglig leder har flere års erfaring og skal ha en utvidet faglig innsikt i arbeidet på trafikkskolene. Nedenfor er et par utdrag fra "Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m." som bekrefter dette:

” § 6-13. Godkjenning av faglige ledere.

Faglig leder av en trafikkskole skal ha godkjenning som trafikklærer, ha minst tre års lærerpraksis som hovedyrke ved en trafikkskole etter grunnutdanning for trafikklærere, og ha gjennomgått faglig lederkurs ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning, eller ha annen tilsvarende lederutdanning...”

(Vegtrafikklovgivningen 2008)

”§ 6-14. Faglig leders plikter.

Den faglige lederen er ansvarlig for at trafikkskolen drives i samsvar med gjeldende regelverk og plikter blant annet å:

- a) samordne virksomheten ved skolen,
- b) sørge for utarbeidelse, gjennomføring og vedlikehold av undervisningsopplegget,
- c) veilede og kontrollere alle lærere som faglig leder er ansvarlig for, i alle trinn og kurs som den enkelte læreren gir undervisning i,
- d) sørge for at undervisningspersonellet gjennomgår nødvendig faglig utvikling,
- e) foreta evaluering av undervisningen...”

(Vegtrafikklovgivningen 2008)

## **2.2 Hvordan produsere videosekvensen?**

I forhold til det å produsere selve sekvensen tok vi først kontakt med HiNT i Steinkjer, som har en del videoutstyr til utlån. Dette fordi vi i utgangspunktet så for oss å produsere filmen selv. Vi har noe erfaring med filming fra tidligere, men ikke på et profesjonelt nivå. I løpet av arbeidet med oppgaven, fikk vi mer og mer lyst til å lage et produkt som hadde et mer profesjonelt og overbevisende uttrykk. Vi satte derfor i gang en prosess med å finne en eventuell samarbeidspartner som kunne være med å produsere selve videosekvensen, etter våre retningslinjer.

I denne prosessen tok vi først kontakt med Monster, som er et stort produksjonsselskap i Oslo. Vi presenterte oppgaven vår for dem og spurte om de hadde noen hint og råd, eventuelt om de hadde mulighet til å produsere en slik sekvens. Da omfanget av oppgaven vår ikke var så veldig stor, foreslo de en av sine samarbeidspartnere. Best av alt var at denne samarbeidspartneren befant seg i Trondheim, nemlig Student-TV. Her fikk vi kontakt med en svært engasjert og hjelpsom person, Kjartan Skarbø. Hvordan selve videosekvensen ble utviklet er beskrevet i eget kapittel.

Det at vi fikk en profesjonell samarbeidspartner i forhold til produksjonen, ga produktet vårt en mye høyere standard, samt at det ble mer solid og fengende i undervisningsøyemed. Dette medførte imidlertid til en del kostnader i forbindelse med produksjon. I den forbindelse tok vi derfor kontakt med potensielle investorer. Oppgaven ble presentert for dem, samt manus og bruksområde, i forhold til de resultater og kunnskapsstoff vi hadde kommet frem til. Vi endte opp med to investorer vi valgte å samarbeide med. Den ene er en privat aktør, den andre er Trygg Trafikk, avdeling Nord-Trøndelag, representert ved Idar Ertsaas.

### **2.3 Hvordan bør sekvensen legges opp for å gi best effekt?**

I løpet av studiet vårt har vi jobbet mye med måten å formidle et budskap på, samt hvordan mennesker kan oppfatte, behandle og lagre informasjon. Etter å ha bearbeidet resultatene vi fikk inn, ville vi knytte dette opp mot kunnskapen som finnes i psykologien, samt pedagogikken og yrkesdidaktikken. I tillegg ville vi legge vekt på å utforme sekvensen, slik at den på best mulig måte tilpasses retningslinjene som er gitt i læreplanen for førerkort kl. B.

I tillegg til det nevnt ovenfor tok vi kontakt med Dagfinn Moe, som er forsker ved SINTEF<sup>1</sup>. Vårt ønske var å få innspill av ham under selve produksjonen, samt få spørre om råd og veiledning i forhold til anvendelse av det ferdige produktet. Hans innblikk og engasjement rundt forskningen som omhandler vårt tema, har vært med på å forme produktet vårt for å gi mest mulig effekt og for å treffe målgruppen på best mulig måte.

---

<sup>1</sup> Forskningsinstitutt som blant annet har forskning innenfor samferdsel.

### **3 RESULTATER**

I dette kapittelet vil vi legge fram resultatene som kom fram under intervjuene med faglig ledere. Utover selve resultatene, vil vi også legge ved noen kommentarer og tanker rundt vår utnyttelse av informasjonen. Resultatene fra runden med intervjuer ble også en rettleiding for oss, i forhold til hvordan vi skulle jobbe videre med oppgaven og hva vi burde prioritere.

Sett i forhold til at vi hadde intervjuer med faglige ledere fra forskjellige landsdeler, hadde vi på forhånd en formening om at tilbakemeldingene og svarene vi ville få, kunne være veldig forskjellige. Dette skulle imidlertid vise seg å ikke stemme. Antall intervjuobjekter er kanskje ikke så mange, men vi føler imidlertid at utvalget vi har spurt skal være ganske representativt. Derfor var det interessant å se at tilbakemeldingene vi fikk var såpass like som de var. Vi vil derfor beskrive funnene våre i samlede avsnitt og som en helhet. Eventuelle forskjeller vil imidlertid bli kommentert.

#### **3.1 Hva er problematisk eller vanskelig å formidle under teorikursene?**

Selve fagstoffet som skal presenteres ved det enkelte kurs, var det lite problematikk rundt. Dette fungerte som regel meget bra og de hadde fastlagte opplegg på hvordan dette skulle gjennomgås ved den enkelte skole. Det som imidlertid ble nevnt var dette med å formidle og beskrive en case eller situasjon som skulle bygge opp til en diskusjon blant elevene. Enkelte lærere ønsket å slippe å holde enkelte av kursene, fordi de følte at det var vanskelig å mestre denne undervisningsmåten. Dette gjaldt i hovedsak lærere som hadde vært ute i yrket en stund, som følte det var vanskelig å undervise teorikursene, slik som det står beskrevet i læreplanen som trådte i kraft i 2005. Trafikalt grunnkurs og bilkjøringens risiko ble nevnt spesifikt i denne sammenheng.

#### **3.2 Er det områder eller temaer hvor dere føler det er vanskelig å påvirke elevene?**

Kort fortalt omhandlet tilbakemeldingene vi fikk her, risiko i forbindelse med fart og promillekjøring. Dog var dette litt avhengig av elevenes alder. Problematikken var knyttet mot særlig de yngste elevene. I flere situasjoner følte mange lærere at de fikk kommentarer og tilbakemeldinger som stod i forhold til hva de håpet å få høre. Samtidig var ikke tilbakemeldingene på en slik måte at de kunne forsikre seg om dette var elevenes egne holdninger, eller om det var

svar som ble formulert for å tilfredsstille læreren. Dette sett i forhold til hva elevene kunne tro at den enkelte lærer ønsket seg av svar.

Et annet element gikk på det at tilbakemeldingene man fikk av elevene, var av noe snever karakter. Med det menes at elevene legger lite vekt på konsekvenser i forhold til de valgene man tar. Særlig i forhold til at det kan påvirke andre enn seg selv. En faglig leder kom med denne kommentaren:

”Ungdommen tenker ofte litt snevert og risikoen er knyttet mot det materialistiske.

I forhold til eksempelvis promillekjøring kommenterer flere elever at det er ens eget problem om man vil vrake bilen man kjører og eventuelt skader seg selv. Det er svært sjelden at noen nevner konsekvenser utover dette og at det kan ramme andre.”

Det å få et bredere blikk på disse risikosituasjonene, kunne i noen sammenhenger være vanskelig å arbeide med. Mange lærere synes det var vanskelig og krevende å beskrive eller komme med eksempler på konsekvenser, som igjen kan påvirke elevenes fremtidige holdninger.

### **3.3 Benytter dere videoklipp eller lignende i undervisningen?**

På dette området var det noe varierende tilbakemeldinger. Enkelte skoler brukte videosekvenser fra YouTube<sup>2</sup> som skremselspropaganda. I veldig mange sammenhenger ble det benyttet som en avslutning på et kurs, uten ytterligere kommentar eller gjennomgang. Noen skoler brukte informasjonsvideoer som er produsert i forbindelse med kampanjer, som en del av undervisningen. Dette for å skape variasjon i forhold til mer ordinær tavleundervisning. I begge bruksområdene beskrevet ovenfor er det i hovedsak benyttet filmer produsert i utlandet. Unntaket er enkelte videoer produsert av Statens Vegvesen, i forbindelse med bilbeltekampanjer.

En av de faglige lederne kom med et innspill på materiell som vedkommende brukte for flere år tilbake, i forbindelse med teorikurs. Det var her snakk om filmer som ble benyttet som utgangspunkt for diskusjon rundt et spesifikt tema. Filmene var produsert i Norge av forskjellige interesseorganisasjoner. Dog er filmene som her er nevnt såpass gamle at de ikke lenger kan benyttes, ifølge uttalelsene som ble gitt. Temaet og innholdet i filmene er kanskje aktuelle, men utformingen og det visuelle bærer preg av å være gammelt.

---

<sup>2</sup> Nettsted der man kan laste opp, vise og dele videoklipp.

### **3.4 Er det et tema eller område hvor dere kunne tenkt dere å ha hatt en videosekvens som et hjelpemiddel?**

Svarene i forhold til dette spørsmålet, ble særlig knyttet til utfordringene de enkelte lærerne hadde besvart i de to første spørsmålene fra oss. Tilbakemeldingene her var så å si felles for samtlige av intervjuobjektene. Alle kunne ønske seg flere videosekvenser for bruk i undervisning, knyttet mot flere forskjellige områder. Det handlet først og fremst om det å kunne ha caser i forbindelse med fart og promille. Særlig med tanke på det å påpeke konsekvenser en risikofylt handling kan få, også for utenforstående. Ikke bare den som velger å utføre selve handlingen. Årsaken til at dette ikke brukes så mye i undervisningen deres i dag, var begrunnet med at materialet som fantes i stor grad var vanskelig å knytte opp mot norske forhold. Flere mente at en norsk video av nyere dato ville være mye mer anvendelig og fenge mer i undervisningen.

I forhold til bruk av video i undervisningen ble det av flere uttrykt et ønske om veiledning eller eksempel på måter man kan legge opp undervisningen rundt en videosekvens. Dette sett i forhold til bruken av problemorientert undervisning i stor grad. I forhold til vår problemstilling og intensjon med oppgaven, var jo dette et godt utgangspunkt for det videre arbeidet vårt.

### **3.5 Våre kommentarer**

Av resultatene vi fikk inn, kan vi i første omgang konkludere med at det er ønskelig med et produkt av den karakter vi ville forsøke å produsere. Samtidig fikk vi delvis bekreftet at det vi som studenter møter på av utfordringer i undervisningen, også er å finne igjen ute i yrket. Med tanke på ønsket som ble fremmet av enkelte faglige ledere, hva omhandler veiledning og eksempler på bruk av video i undervisningen, så føler vi at tilbakemeldingene samlet sett, ytrer et ønske om et eller flere hjelpemidler i denne kategorien.

Hvordan det videre arbeidet med utviklingen av produktet utartet seg, er beskrevet i et eget kapittel.

## 4 KUNNSKAPSSTATUS

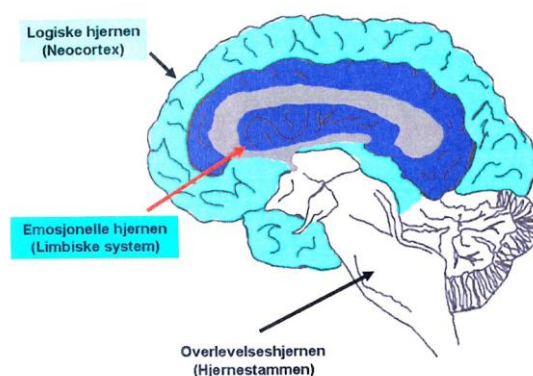
I forarbeidet vårt med oppgaven forsøkte vi å finne tidligere kandidatoppgaver som har omhandlet samme tema eller med en lignende problemstilling som vår egen. Vi så igjennom en del oppgaver, men det viste seg at disse hadde en helt annen vinkling og innhold, i forhold til det vi skulle konsentrere oss om. Vi valgte derfor å finne relevant informasjon i forhold til det å produsere og anvende en videopresentasjon. Fagstoffet er også plukket ut med tanke på å beskrive og forklare problematikken de faglige lederne beskrev i intervjuene.

### 4.1 Trafikkpsykologi

I forhold til det å forstå ungdoms forståelse, eller rettere sagt mangel på forståelse, i forbindelse med risiko, er det til stor hjelp å ha kunnskap om hjernens utviklings – og modningsprosesser. Trafikkpsykologi er et av fagene vi på trafikklærerutdanningen er igjennom, hvor mye av dette blir omtalt. Vi har plukket ut en del kunnskapsstoff, som vi mener kan være relevant i forhold til denne oppgaven.

#### 4.1.1 Utviklings- og modningsprosesser i hjernen

For å forklare hvordan utviklings- og modningsprosessene foregår, vil vi begynne med å vise til hjernens oppbygning. Svært forenklet kan man si at hjernen er delt inn i tre hoveddeler: hjernestammen, den emosjonelle hjernen og hjernebarken.



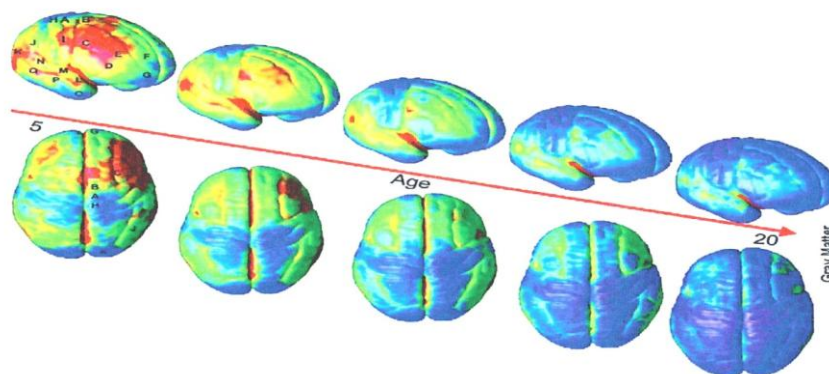
**Figur 1:** Illustrasjon av hjernens hoveddeler. (Kilde: Moe 2008: 4)

Hjernestammen er den delen av hjernen som tar seg av de oppgavene vi slipper å tenke på å utføre. Det er her snakk om automatiske prosesser som det å puste, å svelge, fordøyelsen, søvn m.m. Den emosjonelle hjernen (limbiske system) aktiverer tilstander som vi oppfatter som sorg, glede, frykt, sinne m.m. Altså den delen av hjernen som styrer de forskjellige følelsesmessige tilstandene hos

mennesket. Hjernebarken (cortex) kalles også den logiske hjernen. Her utføres prosessene som samkjører og kontrollerer de to andre hoveddelene av hjernen. Hvordan hjernebarken arbeider, avhenger av modningen, samt hvilke stimuli som påvirker hjernen. (Moe, 2008)

#### 4.1.2 Modningen i løpet av tenårene

I løpet av de siste 10-15 årene har nevrobiologer kommet langt i å forstå hjernens modning. Ny teknologi gjør at man klarer å scanne bilder av hjernen, med mulighet for å se hvilke funksjoner som er i bruk og hvor det er aktivitet. Professor dr. Jay Giedd, har ved National Institute of Mental Health i USA, de siste 15 årene ledet et forskningsprosjekt der ungdommer i aldersgruppen 5-20 år jevnlig er blitt scannet, slik som beskrevet tidligere. Av denne forskningen ser man at nervecellene som finnes i hjernebarken gradvis modnes. Man ser av resultatene at enkelte deler av hjernebarken først utvikles i løpet av 20-årene. Det er de bakre partiene av hjernen som først utvikles, områder som er med på å styre syn, hørsel, språk og bevegelse. Deretter kan man si at aktiviteten og modningsprosessen strekker seg framover mot panneområdet, etter hvert som tiden går. Frontallappen, som er den fremste delen av hjernebarken, er det området som senest ferdigutvikles. Det er i dette området hjernen styrer det som har å gjøre med planlegging, oppfattelse, refleksjon og vurdering. (Moe, 2008)



**Figur 2:** Fremstilling av modningsprosessen av hjernebarken, fra lys grønn til blå.

(Giedd-2004, hentet fra Moe 2008:16)

Beatriz Luna er professor ved Laboratory of Neurocognitive Development ved universitetet i Pittsburg. Hun har gjennom sine studier funnet ut at ungdom har en mye større aktivitet i frontallappen, enn det en voksen har som utfører samme oppgaver. En voksen får først like høy aktivitet ved løsning av svært kompliserte oppgaver. Dette har sammenheng med at forbindelsene mellom frontallappen og de indre delene av hjernen som er viktig for vurderingsevnen, ennå ikke er



ferdig utviklet og modnet hos ungdom. Utover dette kom Luna også fram til at ungdom er mer sensitive til belønning enn voksne er. Det som oppfattes som straff vil ikke ha like stor innvirkning. (Moe, 2008)

### **4.1.3 Ungdoms risikoopplevelse og risikoforståelse**

Utviklingen av frontallappen, som er nevnt tidligere, blir et viktig moment i det å forstå ungdoms risikoopplevelse og forståelse. Modningen av hjernebarken i seg selv, vil jo alene være en forklarende årsak til ungdoms begrensede forståelse av risikobegrepet. Siden frontallappen er det området i hjernen som sist utvikles, vil man også være i liten stand til å tenke konsekvensrelatert. Uten denne evnen er det heller ikke mye som hindrer en i å velge risikofylt atferd.

En faktor som spiller inn kan altså være det som er biologisk forankret. Allikevel vil det være relevant å se hva det er som gjør at ungdom utsetter seg for fare. Hvorfor velger de å utsette seg for en slik type atferd? Det området som tidligere er beskrevet som den emosjonelle delen av hjernen (limbiske system), er tidligere utviklet og vil derfor i svært mange sammenhenger overstyre de eventuelle bremsemekanismene som burde ha trådd i kraft. De er ennå ikke ferdig utviklet. Dette fører også til at mye ungdom i sterk grad styres av omgivelsene, da de emosjonelle systemene er styrende. (Moe, 2008)

Terskelen for hva som oppfattes som risiko hos ungdom, vil av mange oppfattes som lav. Dette behøver ikke være et bevisst valg, men kan ha sammenheng med at evnen til å vurdere risikoen er begrenset. Ungdom gjennomfører derfor ofte en risikoutsatt handling, hvis gevinsten eller belønningen man opplever er større enn sannsynligheten for at en ulykke kan skje. (Moe, 2008)

En annen belønningsfaktor som også ofte inntreffer er høyere status hos venner og bekjente. Det kan man få ved å vise fram ferdigheter vedkommende eller gruppen oppfatter som dyktighet. Dette er også et godt eksempel der ungdom styres av omgivelsene. Kanskje er det press fra folk rundt som fører til at man tar nettopp denne avgjørelsen. Vi kan i den forbindelse også koble dette mot årsakssammenhenger i ungdomsulykker. Siden det ofte er mange i bilen, kan dette være et tegn på at føreren har gitt etter for gruppepresset og handlet over egne evner. Hadde evnen til å vurdere risiko og konsekvens av atferden vært bedre utviklet, ville man kanskje klart å trosse denne påvirkningen. (Moe, 2008)

## 4.2 Pedagogikk og yrkesdidaktikk

### 4.2.1 Læreplanen

Resultatene fra telefonintervjuene beskrev en del problematikk i forhold til det å undervise etter læreplanen. For å få en forståelse og gi en forklaring på dette, vil vi derfor kort beskrive læreplanens innhold og oppbygning.

Av Nasjonal Transportplan for perioden 2002-2011 kom det fram et behov for styrking av opplæringen i alle førerkortklasser. Trafikkopplæringsforskriften, fikk som et resultat av dette en del endringer. I tillegg ble det utviklet en ny læreplan i forhold til dette. Strukturen i den nye opplæringen stammer fra et EU-prosjekt med akronymet GADGET<sup>3</sup>. Prosjektet omfatter trafiksikkerhetstiltak innenfor både teknologi, undervisning og formelle tiltak, som for eksempel lover og regler. I forhold til undervisningsdelen er det den såkalte GDE<sup>4</sup>-matrisen vi vil fokusere på. Matrisen, som er utledet av GADGET-prosjektets undervisningsdel, beskriver førerferdighet og trafikal kompetanse i fire nivå, se figur 3. (Glein, Lødemel, 2008)

		Det som skal læres		
		Faktorer som påvirker kjøringen	Når faktorene gir negativ effekt	Innsikt i hvordan en selv forholder seg til eller står i forhold til faktorene
Nivå	<b>Overordnet nivå</b> Generelle handlings-tendenser og måter å se omverden på	Sammenhengen mellom kjøreatferd og personlighet, livsstil, alder, atferds-tendenser, grunnnormer	Virkingen av 'sensation seeking', selvhøvdelse, føye seg etter gruppepress, bruk av rusmidler	Kunnskap om egne generelle tendenser til å vurdere og handle på bestemte måter
	<b>Strategiske nivå</b> Valg ved reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer	Valg av reise måte, planlegging av reisetidspunkt og reisetid, inntak av rusmidler	Ruspåvirkning, knapp tid, uheldige forhold pga dårlig valgt reisetidspunkt	Egne evner til å lage og følge planer
	<b>Taktiske nivå</b> Valg foretatt i forhold til trafikale situasjoner	Regler og –reguleringer, trafikale ferdigheter, sikkerhets-marginer	Mangelfull kunnskap om regler, dårlige trafikale ferdigheter	Kjennskap til egne mangler når det gjelder kunnskap og ferdigheter
	<b>Manøvreringsnivå</b> Manøvrering av kjøretøyet	Teknisk kjøreferdighet, kjøretøy-egenskaper, fysiske lover	Manglende automatisering av teknisk kjøreferdighet, mangler ved kjøretøy, dårlige kjøreforhold	Kjennskap til sin egen mangelfulle tekniske kjøreferdighet og kunnskap om kjøretøy, fysiske lover o l

Figur 3: Modifisert utgave av GDE-matrisen. (Ny føreropplæring 2005: 17)

<sup>3</sup> Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology.

<sup>4</sup> Goals for Driver Education.

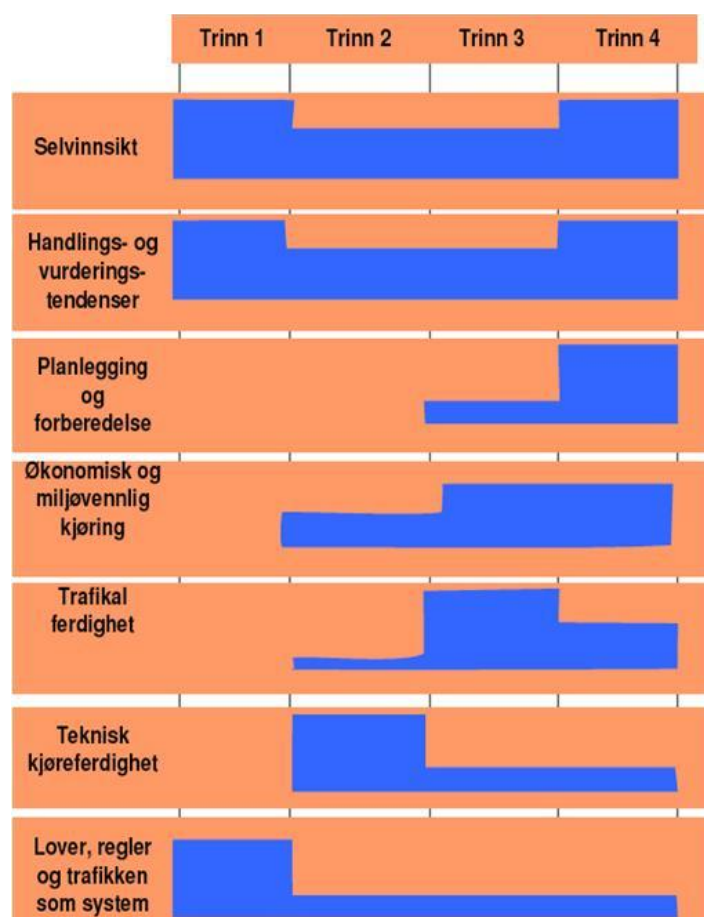
Et av hovedområdene innenfor læreplanen man nå benytter, omhandler arbeidsmåter. Her er et sitat fra læreplanen:

*”Undervisningen skal legges opp på en slik måte at eleven utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide i trafikken. Den skal påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, vilje til å ta ansvar og til å ta forholdsregler og velge kjøremåter som reduserer risiko for ulykke eller uhell...*

*...Det skal legges vekt på å benytte arbeidsmåter som gjør elevene til aktive deltakere.”*

(Læreplan Førerkortklasse B og BE, 2004: side 12)

Vi mener at det er særlig i forhold til disse punktene i læreplanen, at de faglige ledere vi har snakket med, kunne tenke seg et hjelpemiddel å støtte undervisningen på. Vi mener at dette handler mye om å utvikle elevenes evne til selvinnsett. I forhold til dette og hva som skal prioriteres i de forskjellige trinnene, er dette enkelt beskrevet i figur 4.



**Figur 4:** Relativt omfang av opplæring innen de ulike temaer og inndelingen av opplæringen i trinn.

(Ny føreropplæring 2005: 36)

#### 4.2.2 Problemorientert undervisning

Som nevnt i innledningen, er problemorientert undervisning en anbefalt undervisningsmetode i forhold til arbeid med holdninger og motivasjon. Vi har i forbindelse med oppgaven, fått en følelse av at ”problemorientert undervisning” er et felt det uttrykkes mye usikkerhet rundt. Derfor vil vi også implementere noen definisjoner og forklaringer på denne undervisningsmetoden i oppgaven.

Det er vanskelig å komme med en enkel beskrivelse av hva problemorientert undervisning er, fordi det egentlig omfatter et ganske vidt spekter av metoder. Her er et utdrag fra ”Trafikkdidaktikk” som bekrefter dette:

*”Problemorientert undervisning er en samlebetegnelse for læring og metoder som tar utgangspunkt i et problem som kan gi forslag til løsning. Problemene spenner fra enkle til sammensatte, fra konkrete til abstrakte, fra lærerformulerte til elevformulerte. Prosessen for å finne frem til løsninger kan vare i kort eller lang tid. Det kan være individuelle eller gruppebaserte arbeider. Løsningen kan ha ett eller få svar, være forslag, hypoteser, rådgivende, kreative, subjektive, mest mulig objektive eller normative. Veileders eller faglærers rolle og oppgaver kan være ulike. Elevens deltakelse og ansvar i planlegging, gjennomføring og vurdering av læringsprosessen vil ut fra det nevnte variere. Begrepet problemorientert undervisning er således svært tøyelig.” (Glein, Lødemel, 2008)*

## **5 UTVIKLING AV PRODUKTET**

### **5.1 Hva er målet?**

I forhold til resultatene vi fikk gjennom våre intervjuer ønsker vi i denne omgang å fremstille et produkt som kan brukes i undervisningsøyemed. Produktet skal være moderne og ha et så profesjonelt uttrykk som mulig. Samtidig ønsker vi å lage et enkelt undervisningsopplegg rundt den ferdige videosekvensen. Dette særlig med tanke på at bruken av produktet forhåpentligvis kan bli et ledd i det å påvirke elevenes holdninger og fremtidige atferd.

### **5.2 Valg av tema**

Sett i forhold til at oppgaven har en viss tidsbegrensing, ble vi tidlig enige om å utvikle én videosekvens rundt et tema innenfor fart eller promillekjøring. Dette med utgangspunkt i tilbakemeldingene fra intervjuene som ble foretatt. Vi fikk i særlig stor grad interesse for det som omhandler konsekvensen av en risikohandling. Da flere kom med innspill om at det var ønskelig med et slikt tema, endte vi opp med å lage en sekvens som implementerer nettopp dette. Vi har da også tatt høyde for å utvikle en case der en subjektiv handling også får konsekvenser utover materialistiske skader og fysiske skader på den som utøver handlingen.

### **5.3 Videosekvensen**

Med en viss avgrensning på plass, i forhold til valg av tema, var neste plan på programmet å klargjøre utformingen av videosekvensen. I første omgang hadde vi en brainstorming med Kjartan Skarbø i Student-TV i Trondheim, i forhold til ideer til utformingen. Samtidig jobbet vi med å finne ut hvilke begrensinger vi hadde, samt hvordan vi kunne bruke mulighetene vi kom fram til å produsere en så realistisk sekvens som mulig.

Med tanke på at videosekvensen skulle benyttes i undervisningen, ville vi at filmen skulle være bygget opp på en slik måte at man kunne stoppe opp etter enkelte scener, for å ta eventuelle diskusjoner rundt hendelser underveis. Dette for å skape engasjement blant elevene og få fram elevenes egne synspunkter.

Vi bestemte oss for å produsere videosekvensen etter disse retningslinjene. Et foreløpig produkt ble så presentert for oss, som vi på et senere tidspunkt gikk igjennom og vurderte.

## **5.4 Casen**

Vi endte opp med at en videosekvens knyttet til promillekjøring, samt dilemmaer rundt dette kunne være et brukbart utgangspunkt. Vi satte oss ned og forsøkte å få med så mange elementer som mulig, slik at man kan benytte videosekvensen til å belyse flere problemstillinger. Samtidig følte vi også at det var viktig å begrense seg, slik at det ble et enkelt budskap og en enkel story for elevene å sette seg inn i. Med fri fantasi og en del grubling kom vi fram til følgende case:

Et kjærestepar, en gutt og en jente, ankommer en fest. Det er gutten som kjører. Etter at de har drukket noen øl, får gutten i forholdet en forespørsel om å hente noen og sier at det går greit. Jenta i forholdet er ikke like fornøyd med avgjørelsen, men velger allikevel å la ham kjøre til slutt. Hun mener at det vil være hans problem om noe skjer. Konsekvenstenkningen hennes ligger rundt materielle skader på bilen, samt at kjæresten kan bli tatt av politiet. Gutten setter seg i bilen og kjører et kort stykke. Plutselig oppdager han en fotgjenger som han kjører på. Fotgjengeren omkommer. I siste scene får vi se at den omkomne er broren til jenta i casen.

## **5.5 Opptak og redigering**

Selve opptakene valgte vi å overlate i sin helhet til Student-TV i Trondheim. Vi satte imidlertid som krav at casen ble ivaretatt, slik vi hadde beskrevet den. Samtidig hadde vi et ganske greit innblikk i hvordan opptakene ville foregå, siden vi hadde vært med på å utvikle casen. Det vi var mest opptatt av i forbindelse med opptakene, var at filmen skulle holde en høy standard i forhold til utforming og bildekvalitet, i tillegg til at casen ble beskrevet slik vi hadde presentert den.

Redigeringen ble også utført av Student-TV, dog etter retningslinjer fra samtaler vi hadde i forhold til utvikling av videosekvensen. Samtidig var vi bevisst på at det kunne bli eventuelle forandringer vi måtte ta høyde for, når produktet skulle gjennomgås og revideres.

## **5.6 Gjennomgang og revidering av produktet**

Ved gjennomgang og revidering av produktet fikk vi hjelp av Dagfinn Moe, som kom med god veiledning. Under vår samtale med ham, spilte vi av den foreløpige filmsekvensen. Han kom så med en del tilbakemeldinger i forhold til hvordan man kunne gjøre sekvensen mer effektiv. Hva gjelder temaet og casen vi har valgt, kommenterte han at det var relevant og passende i forhold til det som skjer i virkeligheten. På samme måte som i vår case, er det ofte enkle historier, også i

virkeligheten, som ender opp i en situasjon som får store konsekvenser. Man har et enkelt utgangspunkt, men det kan få en svært uheldig konsekvens.

I forhold til å nå fram til særlig ungdom, fikk vi presentert at gjennomtenkt bruk av bilder og musikk, er svært viktig. Som nevnt tidligere i oppgaven, er senteret i hjernen som styrer det emosjonelle, tidligere utviklet enn det området som er med på å vurdere og oppfatte risiko. Dette bør vi dra nytte av. Det er i denne sammenhengen at bilder og musikk blir viktig. Ved å spille på det som fenger, kan vi lettere oppnå kontakt med ungdommen. Spennende musikk og bilder de unge kan identifisere seg med, vil også engasjere. I tillegg kommenterte Dagfinn Moe at informasjon knyttet mot denne bruken av bilder og musikk, vil sitte bedre i hukommelsen. Et viktig element for oss å ta hensyn til, siden videosekvensen skal benyttes i en læringsprosess.

Samlet sett førte samtalen til en revidering av videosekvensen, da endringen sannsynligvis ville føre til at det endelige produktet får en bedre slagkraft i forhold til det å påvirke særlig de yngste elevene. Enkelte deler av lydeffektene og musikken som var klippet inn, ble endret for å skape en tydeligere sinnsstemning. Overgangen fra det positive til det negative vil etter endringen vår bli mer brutal og slå hardere. Dette vil videre føre til en forsterkning av budskapet vårt.

## **5.7 Utforming og det ferdige produktet**

Når det gjelder utforming var vi først og fremst opptatt av at videoen skulle være lett å anvende. I tillegg hadde vi et ønske om at den skulle kunne benyttes på forskjellige arenaer. Vi valgte derfor å produsere videoen både på DVD og i flere forskjellige filformater for bruk på data. På den måten kan videosekvensen tilpasses den enkelte lærers undervisningsprogram og plan.

I forhold til utformingen av selve videosekvensen hadde vi et ønske om at den skulle være lettfattelig og enkel å forstå, samt enkel å benytte. Etter at videoen ble revidert, mener vi at den oppfyller dette. I tillegg har videoen fått et moderne uttrykk. Den er filmet i widescreen, som er dagens foretrukne og mest brukte filmformat, samt at kvaliteten er i HDTV<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> High-Definition Television (HDTV). En digital-TV standard, med høyere oppløsning enn analoge formater kan vise.

## **6 ANVENDELSE**

Når det gjelder anvendelsen av det ferdige produktet, har vi her kommet fram til noen forslag som ligger innenfor læreplanens retningslinjer og spesielt med tanke på bruk av problemorientert undervisning. I tillegg har vi forsøkt å bruke kunnskapen vi har fremskaffet i forhold til ungdoms forståelse og oppfattelse av risiko. Forslag og retningslinjer til bruk av sekvensen, er et resultat av vår samtale med Dagfinn Moe. Hans innspill og forslag har vært med på å forme vår besvarelse og er implementert i den videre teksten, i dette kapittelet.

### **6.1 Hvordan legge opp undervisningen?**

Videsekvensen bør spilles av uten at man går gjennom noe fagstoff rundt temaet på forhånd. Dette for at elevene skal kunne assosiere det de ser til egne opplevelser og følelser. Samtidig vil man sette i gang elevenes tanker, uten at de preges av fagstoff de har fått presentert. Videre bør videsekvensen avspilles i etapper. Læreren bør stoppe opp etter enkelte scener, som kan ha betydning for det som vil utspille seg videre. Etter disse stoppene kan man engasjere elevene. La de komme med innspill i forhold til det de har sett og hva de tror kommer til å skje videre. Eventuelle rare innspill og meninger, bør læreren bare ta med seg, uten å avfeie de på noen måte. Her handler det i første gang om å få i gang en tankeprosess, samt få en trygghet rundt det å uttale seg. La elevene bruke egne ord og uttrykk. Om noen har egne opplevelser, som tilsvarer det som er presentert i sekvensen, så la elevene fortelle om dette, dersom de ønsker det. Snakk litt om hva som skjer i den enkelte sekvensen. Hva kan de forskjellige situasjonene føre til?

Ved å spille på det emosjonelle først, vil man åpne elevenes interesse. Dette er viktig med tanke på at vi her prøver å nå inn til de yngste elevene. Som nevnt tidligere i oppgaven, er senteret i hjernen som styrer det følelsesmessige, tidligere utviklet enn det som styrer det logiske. Dette bør man som lærer også tenke på i forhold til egen opptreden, i en undervisningssituasjon som denne. Ungdom skanner omgivelsene veldig fort. Ansikt og ansiktsuttrykk er en viktig del i forhold til hvordan man oppfattes. Da det er det emosjonelle som de yngste elevene i stor grad er styrt av, er det viktig å opptre på en åpen og inkluderende måte. Om man får til dette, er det lettere å skape en trygghet i klasserommet og lettere starte en dialog.

Etter å ha jobbet seg gjennom alle scenene kan man begynne med etterlesing, altså knytte fagstoffet inn. I forhold til videsekvensen vi har produsert, er det flere områder man kan diskutere. Forslag til tema vil bli beskrevet i en egen del.



I forbindelse med fagstoffet, er det et stort hjelpemiddel om man kan knytte eksemplene man har gjennomgått, til virkeligheten. Bruk for eksempel reportasjer og overskrifter fra aviser og knytt fagstoffet mot dette. Temaet blir da enda mer virkelig og konkret. Om man finner artikler eller reportasjer med ungdom involvert, vil man i større grad enn bare å legge fram fagstoff, knytte et bånd mellom elevene og budskapet man ønsker å legge fram. I tillegg kan man knytte elevenes uttalelser i begynnelsen av timen, mot den informasjonen man nå legger fram i etterkant. Et eksempel kan være å spørre om de valgene de tok tidligere i timen, kunne ha vært med på å skape avisoverskrifter i det virkelige liv.

I avsluttende del av undervisningssekvensen bør man spille gjennom hele filmen sammenhengende, som en finale. Elevene vil i løpet av filmen memorere konsekvensene og stoffet man har diskutert. De diskusjonene og opplevelsene som i denne fasen går gjennom hodet på elevene, vil huskes. Kombinasjonen av det å prate seg gjennom filmen underveis og avslutte på denne måten, vil gjøre at innholdet lagres i minnet på elevene.

## **6.2 Forslag til temaer man kan diskutere**

I forhold til temaer man kan diskutere, vil vi her legge fram enkelte forslag som tar utgangspunkt i produktet vårt.

- I videosekvensen konfronterer jenta kjæresten sin først, men lar han allikevel få kjøre til slutt. Hva ville du [eleven] gjort i samme tilfelle? Ville du klart å stoppe vedkommende?
- Føreren av bilen i filmen virker edru, selv om han har drukket. Hvorfor går det da allikevel galt? Hva er det som svekkes? Hos ungdom så opprettholdes den høye energien, selv om promillen er ganske høy. Samtidig vil vi i mange tilfeller ikke kunne se at en person er redusert av promille.
- Hva kan det få av konsekvenser for deg, å la en som er påvirket få kjøre, selv om du selv ikke er passasjer i bilen.
- Hva er avgjørende for at det går galt i filmen? Hvilke dilemmaer oppstår? Eksempelvis kan man knytte dette mot gruppepress.
- Hvordan skal man klare å stå imot et eventuelt gruppepress? Påvirkning fra andre og omgivelsene er også et element en elev bør være kjent med. Det er en viktig egenskap å klare å stå imot, om man føler seg tvunget til å utføre en risikofylt handling.

### **6.3 Til hvilke emner kan man benytte sekvensen?**

I utgangspunktet så vi for oss å benytte videosekvensen i forbindelse med trinn 4 i læreplanen, mer spesifikt i forbindelse med temaet som omhandler bilkjøringens risiko. Dagfinn Moe hadde imidlertid et innspill vedrørende benyttelse av sekvensen under trafikalt grunnkurs. Han mente at akkurat denne sekvensen kan være en oppmerksomhetsvekker for yngre elever. Ved å innlede emnet allerede på det trafikale grunnkurset, kan man allerede på dette stadiet, være med på endre elevens videre holdninger og avgjørelser. Kanskje vil man få frem vinklinger man ikke hadde tenkt på tidligere. I tillegg kan man knytte utfallet i sekvensen mot det å eksempelvis være passasjer, som vil være relevant for flere, fram til man selv får førerkort.

## **7 AVSLUTNING OG KONKLUSJON**

Gjennom tilbakemeldingene vi fikk gjennom intervjuene våre, kan det se ut som det i bransjen er et behov for et slikt hjelpemiddel vi nå har klart å produsere. Samtidig fikk vi et innblikk i hvordan vi burde vinkle innholdet i videosekvensen, for å kunne dekke de behov som ble ytret. Vi føler derfor at vi i forhold til planleggingsdelen, har fått et godt innblikk i hvordan en digital videopresentasjon kan bli til og formes etter behov.

I arbeidet med å utvikle og lage produktet, har vi vært igjennom en svært lærerik og spennende fase. Vi har satt oss inn i fagområder vi ikke har vært i kontakt med tidligere, samt fått erfaringer med det å skaffe samarbeidspartnere. I vårt tilfelle med tanke på produksjon og finansiering. Samtidig føler vi at vi gjennom produksjonsprosessen har fått gjennomført det som var ønskelig i forhold til formuleringen i problemstillingen vår.

Med hensyn til anvendelse av det ferdige produktet, oppleves det at vi på dette området har klart å komme fram til et tilfredsstillende resultat. Vi har satt opp flere forslag til temaer man kan jobbe med, ved å bruke produktet vårt. I tillegg har vi kommet med forslag til gjennomføring av selve undervisningssekvensen. Metodene vi foreslår er basert på trafikkpsykologien og tilbakemeldinger fra Dagfinn Moe, noe som forhåpentligvis gir en viss faglig tyngde bak det materialet vi har lagt fram.

Noe vi ikke har arbeidet med, som vi imidlertid kunne ha ønsket oss, var å få prøvd ut den ferdige videopresentasjonen i et eller flere kurs. Dersom vi hadde hatt et noe lenger tidsperspektiv på oppgaven, eventuelt klart å få det endelige produktet ferdig på et tidligere tidspunkt, ville vi nok ha implementert dette i oppgaven.

I forhold til videre arbeid, ville det som nevnt over, vært spennende og sett hvordan det ferdige produktet ville ha fungert i undervisningsøyemed, samt hvordan elevene ville ha respondert på sekvensen. I tillegg er det sikkert flere temaer som kan belyses og lages presentasjoner rundt.

Vi er imidlertid fornøyd med både egen innsats og produktet vi nå sitter med. Det har vært en svært spennende, lærerik og innholdsrik prosess å jobbe med kandidatoppgaven. Feltet vi har jobbet med har vært svært interessant og det har gitt oss ny kunnskap som vi vil bringe med oss inn i vårt fremtidige yrke. Vi føler at vi har fått et stort utbytte av selve prosessen, samtidig som vi har klart å utvikle et produkt vi mener at kan brukes som et aktivt verktøy i trafikkopplæringen

## REFERANSER

- Glein, J. O., Lødemel, S. (2008). *Trafikkdidaktikk*, Bekkestua. NKI Forlaget AS: Oslo.
- Moe, D. (2008). *Kjøreprosessen*, Eget forlag: Trondheim.
- Moe, D. (2008). *Menneske, risiko og kjøreatferd*, Eget forlag: Trondheim.
- Vegdirektoratet (2004). *Læreplan Førerkortklasse B og BE*, nr. 252 i Vegvesenets håndbokserie.
- Vegdirektoratet (2004). *Ny føreropplæring 2005*, nr. 260 i Vegvesenets håndbokserie.
- Vegtrafikklovgivningen 2008* (2008). Cappelen Akademisk Forlag: Oslo.

### Samtale/Intervju

Dagfinn Moe, Trondheim, 02.03.2010

### Telefonintervju

- Anonym faglig leder, Oslo, 02.10.2009
- Anonym faglig leder, Moss, 02.10.2009
- Anonym faglig leder, Oslo, 03.10.2009
- Anonym faglig leder, Tromsø, 03.10.2009
- Anonym faglig leder, Bergen, 14.10.2009
- Anonym faglig leder, Trondheim, 14.10.2009
- Anonym faglig leder, Stavanger, 11.11.2009
- Anonym faglig leder, Bergen, 12.11.2009
- Anonym faglig leder, Kristiansand, 08.12.2009

### Figurer

- Figur 1: Moe, D. (2008). *Kjøreprosessen*, Eget forlag: Trondheim.
- Figur 2: Moe, D. (2008). *Kjøreprosessen*, Eget forlag: Trondheim.
- Figur 3: Vegdirektoratet (2004). *Ny føreropplæring 2005*, nr. 260 i Vegvesenets håndbokserie.
- Figur 4: Vegdirektoratet (2004). *Ny føreropplæring 2005*, nr. 260 i Vegvesenets håndbokserie.