

Kandidatoppgave

Tittel "På hvilken måte bør et elektronisk læringsverktøy utformes, for å forbedre og forenkle trafikkopplæringen til fremmedspråklige i Norge?"

Title "How to design an electronic learning tool to improve and simplify the driver-education for people with foreign language in Norway?"

Forfattere/Authors

Pål Inge Hilmo

Shabbir Ali Hassan

Mohammad Irfan Ul Haq

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikk lærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Sammendrag

Vi har arbeidet med denne kandidatoppgaven siden august 2011. I lang tid har vi hatt som mål å produsere ett læreverktøy med flerspråklig tale. Bakgrunn for valg av problemstilling er det faktum at fremmedspråklige er en høyrisikogruppe i trafikken, og at språket er en barriere i undervisningen. Dette kommer frem i flere uavhengige forskningsrapporter, hvor man har følgende definisjon på høyrisikogruppe i trafikken:

«En gruppe trafikanter som både har høyere skaderisiko enn gjennomsnittet og som står for en relativt stor andel av det samlede antall skader i vegtrafikken. Høyrisikogrupper kan defineres ut fra trafikantkategorier, sosiale og demografiske bakgrunnsvariabler og/eller ut fra risikorelatert atferd» (Sagberg, 2007)

Forskningsrapportene har kommet med anbefalte tiltak, og generelt sett kan man si at behovet for et tilpasset lærerverktøy blir ansett som et godt tiltak, i forbindelse med trafikkopplæringen for denne høyrisikogruppen.

Vår konklusjon er at bransjen ikke har tatt tak i de utfordringer som er knyttet til trafikkopplæring for fremmedspråklige i Norge, som er omtalt i forskningsrapportene. Vi hadde som mål å lage et produkt, men problemstillingen har blitt dreid mot hvordan et godt lærerverktøy for denne målgruppen bør utformes. Det ble slik da ingen aktører har gått inn med økonomisk støtte.

Språk er en barriere i undervisningen, og denne utfordringen må løses. Vår rapport tar tak i denne utfordringen. I utformingen av et godt læreverktøy har vi lagt vekt på enkle visuelle fremstillinger av trafikksituasjoner, med pedagogisk riktig tale på flere språk. Vedrørende språket konkluderer vi med at man bør benytte så få ord som mulig, produktet bør bestå av elementære nøkkelord på forskjellige språk og ordene bør ikke danne grunnlag for misforståelser. Vi legger også vekt på læreutbyttet ved visuell framstilling i undervisningen.

Vi har også beskrevet kulturforskjeller og forhold til risiko, som medfører at vår målgruppe har behov for et tilpasset læreverktøy. Gruppens erfaring tilsier at barrieren for akseptert risiko er et på høyere nivå for mange fremmedspråklige, som kan skyldes infrastruktur og økonomi investert i trafikksikkerhet i hjemlandet. I utformingen av læreverktøyet blir det av den grunn viktig at man har en motivasjon for øvelsen, hvor risikomomenter blir synlig gjort.

Summary

We have been working with this project since August 2011. For long time our goal was to develop a product with several supporting languages. Our approach to the issue is the fact that people who don't speak Norwegian are related to a higher risk for accidents in the traffic. The language is a barrier in teaching-situations. Several independent reports have this definition on "high-risk-group" in traffic:

"A group of people in the traffic who both have higher injury risk than average and that stands for a relative proportion of the total number of injuries in road traffic. The high risk-groups can be defined from traffic-categories, social and demographic variables, or in terms of risk-related behavior." (Sagberg, 2007)

Research reports has given several recommended measures, a learning tool is considered as one of these solutions for this high-risk group.

Our conclusions are that the industry has not embraced the challenges associated with driver training courses for foreigners in Norway, as discussed in research reports. We aimed to create a product, but the problem has been focused on how a good learning tool for this audience should be designed. It became like this when no actors have offered financial support.

Language is a barrier in driving education when learning, and this challenge must be highlighted. Our report is addressing this challenge. In the design of a good teaching tool, we have focused on simple visual representation of traffic situations, correct pedagogically sentences in several languages. Regarding language, our conclusion is to use as few words as possible. The product should consist basic keywords in different languages and words should not lead to misunderstanding. We also place emphasis on learning outcomes by visual representation of the teaching.

We have also described the cultural differences and attitude to risk, which means that our audience needs a customized learning tool. Group experience suggests that the barrier for accepted risk is a higher for people who comes from developing countries, maybe because of infrastructure and finances invested in road safety in the country. When designing a learning tool, it is important that there is a motivation for exercise, where the risk factor is highlighted.

FORORD

Arbeidet med læreverktøyet har vært en erfaring for alle 3 i gruppen. Hensikten med rapporten er å ta tak i utfordringer og problemer knyttet til føreropplæring blant fremmedspråklige.

Vi vil takke våre lærere Aksel Røstad, Roger Hanssen og Olav Krogstad, samt medstudenter og familie som har oppmuntret oss og oppfordret oss til å jobbe videre med animasjonene.

Vi retter også en takk til ATL, SINTEF, Creatur Media og Statens Vegvesen i Trondheim, for et lærerikt samarbeid og spennende prosess.

Vi håper vår internettadresse edrive.no en dag vil inneholde et ferdig produkt. Denne rapporten beskriver forskjellige aspekter det må tas hensyn til i produksjonen og utformingen av et tilpasset læreverktøy. Vi har omtalt behovet for et slikt læreverktøy og satt søkelyset på utfordringer som læreverktøyet forhåpentligvis kan løse.

Stjørdal, 01.03.2013



Irfan Hussain



Pål Hilmo



Ali Hassan

“I try to deal with the complexities of power and social life, but as far as the visual presentation goes I purposely avoid a high degree of difficulty.”

(Barbara Kruger 2012)

Innhold

Innledning	7
1. Vårt læreverktøy	8
2. Kunnskapsstatus	10
2.1 Behov for produktet	10
2.2 Trender i innvandringen	11
2.3 Kulturforskjeller og forhold til risiko	12
3. Teori og metode	13
3.1 Kvalitativ spørreundersøkelse	13
3.2 Den Didaktiske Relasjons Modell	14
3.3 Makviss	14
3.4 Innlæringsteknikk mental praksis	14
3.4.1 Hel - eller del metode	14
3.5 Veiledning/instruksjon	15
4. Resultat	15
4.1 Nøkkelord	16
5. Drøfting	17
5.1 Bruk av få nøkkelord på flere språk – forbedring og/eller forenkling?	17
5.2 Forskningsrapportene	18
5.3 Utfordringer ved valg av scenarioer til læringsverktøyet, spørreundersøkelsens verdi.	19
5.4 Bruk av den didaktiske relasjons modell	19
5.5 Bruk av Makviss	21
5.6 Kan bruk av tale i animasjonene ta bort oppmerksomheten til eleven?	22
5.7 Læreverktøyets relevans i dagens marked	22
5.9 Er alle fremmedspråklige en høyrisikogruppe i trafikken	23
6. Konklusjon	24
Litteraturliste	25
Vedlegg:	27
1. Avslag fra Vegdirektoratet	27
2. Avslag fra ATL	28
3. Støtteskriv HiNT	29
4. Spørreundersøkelse	30
5. Samtykke	31

Innledning

Et tilpasset læreverktoy på flere språk eksisterer ikke på markedet i dag. Plan A har for oss vært å utvikle animasjoner som viser løsning av trafikale situasjoner, for deretter å legge til flerspråklig tale, som medfører både å skaffe midler og utvikle produktet. I prosessen med å skaffe produsenter har vi hatt møter med henholdsvis Sintef, Capgemini og Creatur Media.

Det har blitt søkt midler hos henholdsvis: Gjensidigestiftelsen, Vegdirektoratet, Integrerings- og mangfoldsdirektoratet, DNB Innovasjon, Utdanningsdirektoratet, Kunnskapsdepartementet og Tommy Sharif, uten å lykkes. Onsdag 10 oktober 2012 ble ideen presentert for ATL. De var svært fornøyd med ideen, og våre tanker rundt produksjonen av læreverktoyet. Imidlertid takket ATL dessverre nei til videre samarbeid, begrunnet med at de ikke har kapasitet lokalt til å starte på produksjonen i 2013. Vi har også hatt innledende samtaler med LEARN (Henning Harsem) og Trafikkforum (Stig Arne Graven), men pga. tidspress har vi valgt å ikke gå videre med disse aktørene.

På grunn av mangel på økonomisk støtte har vi for å fullføre vår kandidatoppgave gått for plan B. Plan B presenterer hvordan læreverktoyet kan fremstå, hvilke forankringer vi ser pedagogisk sett, og utfordringer rundt produksjon og ferdigstillelse av læreverktoyet.

Søknader om midler, forretningsplan, budsjett, presentasjon til ATL, patentbeskyttelse, kjøp av domene, korrespondanse og møtereferat er utelatt fra kandidatoppgaven. Tid og økonomisk støtte har vært en begrensning for oss i arbeidet med kandidatoppgavens plan A.

Forskningsrapportene som vi har støttet oss til i arbeidet er produsert etter oppdrag fra store aktører som for eksempel Veidirektoratet. Rapportene er grundige og nøyaktige slik vi ser det, og danner et solid og troverdig fundament for vår rapport.

I møte med aktører som SINTEF, ATL, Trafikkforum og Creatur Media har vi tilegnet oss kunnskap og problemstillinger knyttet til rapporten. Av den grunn kan det refereres til aktørene og utsagn fra dem i rapporten.

1. Vårt læreverktøy

”Enkelt, visuelt og flerspråklig”

Dette slagordet beskriver fundamentet i vår ide. Høsten 2011 jobbet vi i et simulatorprosjekt i regi av Høgskolelektor og stipendiat Rolf Robertsen ved Hint, Stjørdal. I løpet av dette halvåret erfarte vi at simulatorteknologi gjør det mulig å se hvordan et kjøretøy har beveget seg i trafikken. Her fikk vi ideen om å lage visuelle fremstillinger av enkle trafikale situasjoner. Vi utviklet ideen videre i forbindelse med IKT eksamen, og fant ut at enkle animasjoner med flerspråklige tale kan bli et godt læringsverktøy for fremmedspråklige. Vårt foreløpige læreverktøy, har blitt en prototype, som det kan jobbes videre med. I denne forbindelse kan det nevnes at den tekniske løsningen innebærer å jobbe med forskjellige filformater for fremvisning. Filformatene fungerer i vår prototype.

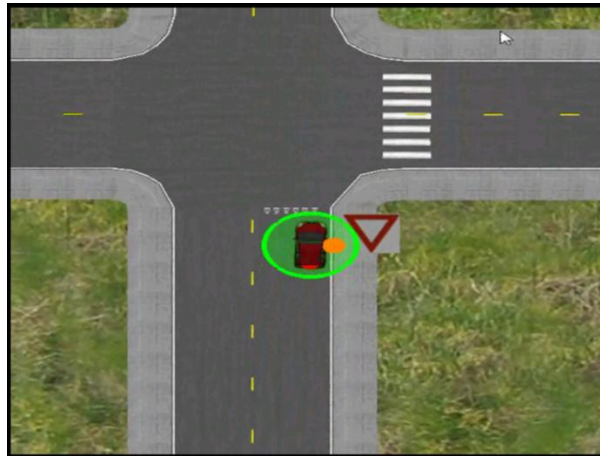
Det unike med vårt læreverktøy blir det flerspråklige elementet. Vi har ikke funnet andre læreverktøy med flerspråklig løsning. Vårt fagmiljø kjenner heller ikke til læreverktøy på markedet som har støtte for flere språk. Det forefinnes lignende læreverktøy på norsk, men vi ser flere forbedringspotensialer ved disse, i tillegg til at de ikke har flere språk. Dette ser vi bl.a. ved at:

- Ikke fokus på de fremmedspråklige.
- Produsenten har lagt til sammenhengende tale i en varighet over lengre tid.
- For mye informasjon på kort tid, gjør at fremmedspråklige faller av etter svært kort tid.
- Mange elementer i bildet som er i bevegelse.
- Noen av læreverktøyene har fokus på teori eller læreplanens trinn 3 og 4.

Vårt læreverktøy skal i tillegg til den flerspråklige delen bestå av:

- Korte, enkle og pedagogiske riktige kommentarer knyttet til løsning av trafikale situasjoner. Enkle og korte ord gir færre misforståelser.
- Enkle animerte videoer som belyser øvelsen uten forstyrrende elementer, som for eksempel svært mye tale, eller objekter i bevegelse (piler, tall, lyder osv.).
- Inspirere til korrekt mengdetrening, gjennom riktig visualisering av øvelsen.
- Gi elevene elementær kunnskap på laveste nivå (trinn 2), før det bygges videre.
- Refleksjon over situasjonene med tanke på risikomomentene. Det vises til kapittel 2.3 *Kultur forskjeller og forhold til risiko.*

- Læreverktøyet skal utgis som en nedlastbar applikasjon. Den skal være rask tilgjengelig og enkel å bruke, og kan få stor nytteverdi for brukeren med nettbrett og smartmobil.



En trafiksituasjon i vår prototype, med veiledning i urdu

Vi skisserer to scenarier for å illustrere vårt poeng i forbindelse med bruken av læreverktøyet.

Scenario 1

Trafikklæreren Pål har kjøretime i bil med somalieren Abdi, og mål for timen er plassering og fartsavpasning inn mot kryss.

Pål forklarer muntlig trinnene ved øvelsen. Han bruker avanserte ord som blindsoner, fartsavpasning og plassering av bil. Abdi, med sine begrensede norsk - kunnskaper ”faller fort av”, og ser spørrende på Pål. Pål tar frem sitt nettbrett og starter vårt læreverktøy. Han åpner scenarioet som viser den aktuelle øvelsen og avspiller den med somalisk tale. Etter kort tid forstår Abdi øvelsen, og man får bedre utbytte av kjøretimen.

Scenario 2

Ivana er ei polsk jente på 17 år. Hennes foreldre har ikke førerkort, og de snakker ikke norsk. Etter dagens kjøretime er hun rådløs, da hun ikke forstår hva trafikklæreren prøver å lære bort. De hadde en farlig situasjon i en rundkjøring og hun er preget av situasjonen. Ivana klarer ikke å se for seg hvordan hun skal kjøre i rundkjøringer, slik læreren forklarer henne med ord. Hun rådfører seg med sin far, men han kan ikke hjelpe henne, da han ikke har førerkort. Ivana gruet seg til neste kjøretime, og føler at pengene er litt borkastet. Utpå kvelden får Ivana tips av sin polske kamerat om å laste ned en applikasjon, vårt læreverktøy, hvor hun kan få

løsningen på problemet med rundkjøringene. Ivana blir overrasket over den enkle fremstillingen, og at den forklarer henne med konkrete nøkkelord på polsk, hva hun skal ha fokus på. Ivana og hennes kamerat øvelseskjører, og mengdetreningen blir korrekt. Hun gleder seg til neste kjøretime.

2. Kunnskapsstatus

2.1 Behov for produktet

Aktører som Sintef, Veidirektoratet, IRIS med flere har gjort forskning og undersøkelser vedrørende høyrisikogrupper i trafikken. Gruppen viser til enkelte av disse rapportene og hva de konkluderer med.

A) IRIS rapport *Innvandrere som risikogruppe i trafikken.* (Statens Vegvesen, 2010)

Det vises til punkt 4.1.8 hvor det kommer frem at:

”Det er ellers på det rene at språk for mange innvandrere utgjør en vesentlig barriere vis a vis bilkjøring i Norge. Det er særlig i forhold til kjøreopplæring og det å ta førerkortet at dette gjør seg gjeldende.”

Videre vises det til punkt 5.5 i rapporten som anbefaler tiltak som følge av innvandreres høyere ulykkesrisiko i trafikken. En av anbefalingene lyder som følger:

”Gjøre kommunikasjon og samhandling mellom kjørelærer og elev lettere.”

B) Prosjektskisse, *tilpasset føreropplæring for språksvake innvandrere i Norge.* (Krogstad, Olav 2010). Skissen beskriver tiltak for å:

- 1) Bedre føreropplæringen for innvandrere og redusere deres ulykkes utsatthet.
- 2) Øke trafikksikkerheten på norske veier
- 3) Bedre mulighetene for jobb og integrering for innvandrere.

Prosjektskissen konkluderer med at de språksvake elever trenger tilrettelagt undervisning.

C) Hovedfagsoppgave i yrkespedagogikk 2007, *Bilføreropplæring for fremmedspråklige.* (Krogstad, Olav 2007).

Det vises til rapportens side 11 hvor det kommer frem at egnet læremateriell er en mangelvare i dag. Rapporten er ca. 5 år gammel. Olav Krogstad har i samtale med oss i April 2012 gitt uttrykk for at lite er blitt gjort siden rapporten ble skrevet. Gruppen mener at det er ett

tankekors at verken myndighetene eller noen i det private marked har gjort noe med situasjonen for de fremmedspråklige.

D) Samlerapport. Høyrisikogrupper i trafikken. (Statens Vegvesen, 2011). Denne rapporten er som beskrevet en samlerapport som berører både en aktuell TØI-rapport 988/2008, og ovenfor nevnte IRIS-rapport. I denne samlerapporten blir innvandrere omtalt som høyrisikogruppe i trafikken. Side 9 i rapporten, siste avsnitt står følgende:

”Risikoberegningene viser at bilførere med norsk bakgrunn har lavere risiko per kjørt kilometer enn bilførere med innvandrerbakgrunn.”

I rapporten kommer det også frem at tendensen er lik i Sverige. Som tiltak kommer det på side 26 svært mange anbefalte tiltak, bla. bevilge penger til prosjekter som går på trafikksikkerhet, og utarbeide informasjonsmateriell som trafikksikkerhet på flere språk.

Hvis vi ser på rapportene som en helhet, er det ingen tvil om at språk er en barriere i læringssituasjonen for de fremmedspråklige. I tillegg er det stort behov for en enkel, pedagogisk riktig og tilpasset læringsverktøy.

Vi har gjennom kontakt med SSB kommet frem til at det er 12 store språkgrupper i Norge. Av den grunn vil det være formålstjenlig å prioritere disse språkene i vårt læreverktøy. Språkene er som følger:

- | | | | | | |
|------------|------------|---------------|------------|--------------|-------------|
| 1. Urdu | 2. Engelsk | 3. Norsk. | 4. Fransk | 5. Polsk | 6. somalisk |
| 7. Arabisk | 8. Thai | 9. Filippinsk | 10. Pashto | 11. Litauisk | 12. Spansk |

2.2 Trender i innvandringen

SSB: Norge får én million innvandrere i 2025



Innvandrere sto for over 70 prosent av veksten i sysselsettingen i Norge fra 4. kvartal 2010 til 4. kvartal 2011. Nye arbeidsinnvandrere fra EØS-landene bidro mest til denne veksten, men det var også noe økning blant andre mer etablerte innvandrergrupper. I forbindelse med etableringen av innvandrerne i Norge, vil det være naturlig at de tar norsk førerkort både for å bli sysselsatt i jobb og integrering forøvrig. SSB uttaler at i 2040 vil halvparten av Oslo befolkning vil være fremmedspråklige (Skarvøy, 2010).

2.3 Kulturforskjeller og forhold til risiko

To av gruppens medlemmer har pakistansk bakgrunn. Det foreligger store kulturforskjeller på mange områder hvis man sammenlikner en norsk borger med en person som har minoritetsbakgrunn. Vi føler det er viktig å ha dette i bakhodet når man skal utforme et læreverktoy for de fremmedspråklige. En av gruppens medlemmer har filmet trafikksituasjoner i Lahore i Pakistan i juli 2012. Filmen gir et godt bilde av hvilket forhold man har til risiko i trafikken. Den viser blant annet passasjerer som hopper av og på buss i fart, frontruter med dårlig sikt pga. mange effekter i ruten, overlast, dårlig veioppmerking, fotgjengere «på kryss og tvers», osv. For å få et godt inntrykk av utfordringer med forholdet til risiko, anbefaler vi visning av videoen. Kontaktperson i den forbindelse er Irfan Hussain.

I juli 2012 gjorde vi en forespørsel vedrørende ervervelsen av førerkort i Pakistan. Det var mulig å kjøpe et førerkort (uten opplæring) for 11.000 rupis som tilsvarer ca. 690 norske kroner. I samtale med Trondheim Trafikkstasjon 28.01.13 ble det opplyst at en pakistansk borger kan kjøre bil i tre måneder etter ankomst til Norge, før man må erverve norsk førerkort. Vedkommende slipper trafikalt grunnkurs med unntak av mørkekjøring og førstehjelp. Forøvrig må man ta full opplæring. Det er et paradoks at føreropplæringen er lagt opp slik, at grunnkursets bevisstgjøring på motivasjon, følelser, ansvarsforståelse og selvinnsikt, ikke er et tema for denne gruppen som vil erverve norsk førerkort. Dette innholdet i grunnkurset relateres til risikoforståelse.

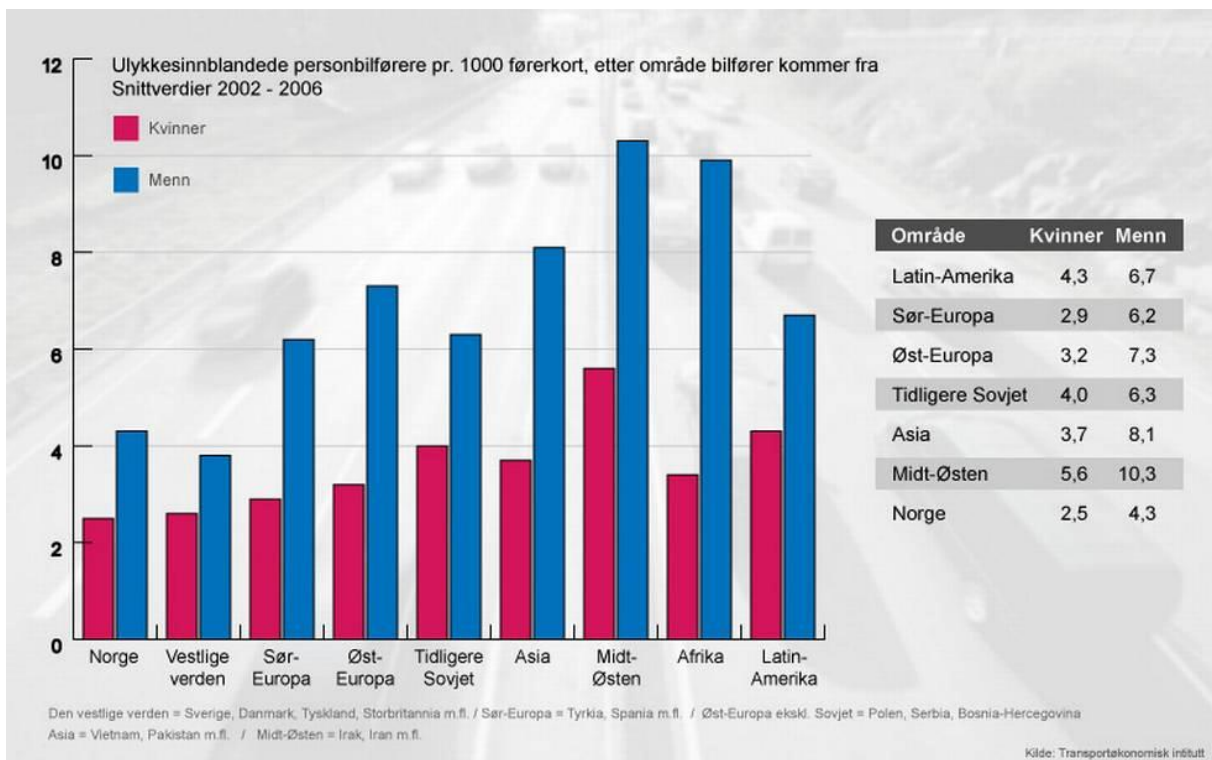
I utformingen av et tilpasset læreverktoy til den aktuelle målgruppen mener vi det er viktig at «listen ikke legges for høyt». Med dette mener vi at grunnleggende risikomomenter må belyses i læreverktoyet. I vår prototype har vi derfor vektlagt bruk av speil, blindsone, plassering og andre elementære nøkkelpunkter. Det er viktig at disse nøkkelpunktene ikke forsvinner i omfattende tale brukt i læreverktoyet. Dette underbygger vår visjon om at læreverktoyet må få en enkel utforming med få forstyrrende elementer, og skape forståelse for risikovurderinger. Det vises for øvrig til artikkel publisert i aftenposten, (Riaz 2012).

«Innvandrere havner oftere i trafikulykker. Mange kommer fra land med annen kjørekultur.»

Videre i artikkelen intervjuer han en trafikklærer som jobber med elever med minoritetsbakgrunn som forteller følgende:

«- Mange av dem som kommer til Norge har kjørt bil i hjemlandet. Dermed har de med seg en helt annen kjørekultur enn det som er vanlig i Norge. I Pakistan har eksempelvis bilføreren flere rettigheter enn de gående og syklende. I Norge er det annerledes. Og selv om førere fra utlandet består norsk føreropplæring, vil de bruke flere år på å kvitte seg med sin opprinnelige kjørekultur, sier Chaudhry.»

Statistikk som viser ulykkes innblanding for fremmedspråklige



Kommentar; vi ser at menn er mer utsatt uansett nasjonalitet, og at mennesker fra midt-Østen, Afrika og Asia er mest utsatt for ulykker. (Claussen, 2010)

3. Teori og metode

3.1 Kvalitativ spørreundersøkelse

I prosessen var det viktig for oss å få innspill fra fagmiljøet ved HiNT vedrørende hvilke scenarier vårt læreverktøy skal inneholde. Av den grunn gjorde vi en kvalitativ spørreundersøkelse blant lærerne ved HiNT, hvor de skulle krysse av for hvilke del trinn i

læreplanens trinn 2 som bør være med i læreverktøyet. Resultatet av spørreundersøkelsen blir ikke vektlagt i vår rapport, det vises til drøfting vedrørende spørreundersøkelsen.

I utformingen av vår ide har det vært viktig for oss at sluttproduktet har pedagogiske forankringer. Dette med tanke på at vi jobber med et lærerverktøy. Vi vil kort belyse noen av de pedagogiske teoriene vi tar hensyn til i læreverktøyet, med fokus på blant annet DRM, MAKVISS m.m. (Lødemel, 2011). I rapportens drøftingsdel vil vi drøfte noen aspekter vi ser i tilknytningen til prinsippene i pedagogikken.

3.2 Den Didaktiske Relasjons Modell

Et tilpasset læreverktøy, slik vi har skissert det, berører flere av elementene i Loengs versjon av den didaktiske relasjonsmodellen (Loeng, 2011). Som metode har vi vurdert sentrale punkter som innhold, rammefaktorer, vurdering og mål, elev og lærerforutsetninger og arbeidsmåter. Disse punktene er elementære i forbindelse med utviklingen av et læreverktøy, men det kan være ulike oppfatninger av hvor stor betydning de enkelte punktene har. Det var naturlig for oss å ta i bruk DRM i forbindelse med våre tanker om et tilpasset læreverktøy, da vi har brukt DRM ved flere anledninger med tanke på planlegging av undervisning både i bil og klasserom.

3.3 Makviss

Som vi vet legger Makviss opp til 7 undervisningsprinsipper som skal gi oss lærere grunnleggende innføring i hvordan vi kan gjøre vår kunnskapsoverføring effektiv ovenfor elevene, og skape en bedre undervisningssituasjon. Når vi som lærere skal lære bort både enkle og kompliserte øvelser i bil, til ungdommer som aldri har sittet i et sjåførsete før, dukker det opp utfordringer. Noen av disse utfordringene kan elimineres ved å følge de 7 prinsippene i Makviss.

De pedagogiske teorien vi har beskrevet så langt er drøftet. De gjenværende teoriene er ikke drøftet i eget avsnitt, men kort vurdert, som en naturlig avgrensing av rapporten.

3.4 Innlæringsteknikk mental praksis

3.4.1 Hel - eller del metode

Metoden omhandler hvor mye stoff eller øvelse vi skal presentere ovenfor eleven. Den faglige oppbygningen av vårt læreverktøy skal først bygge på elementære momenter knyttet til trinn 2. I en øvelse, for eksempel igangsetting fra veikant, foreligger flere momenter som speilbruk, tegn og blindsoner, som er overførbart til for eksempel forbikjøringssekvensen i trinn 3. For at

eleven ikke mister fokus er det viktig at lærerverktøyet har en progresjon som samsvarer med prinsippene i hel eller del metoden. Selv med et slikt lærerverktøy vil det naturligvis være viktig at læreren vurderer hvor mye informasjon som skal forsøkes overført, selv med støtte i lærerverktøyet. Teknisk sett kan læreren ved fremvisning av animasjon stanse visningen etter en gitt periode, og således dele opp oppgaven. Et annet alternativ kan være å spille av animasjonen uten lyd. Nivået til eleven vil være førende for hvordan læreren velger å bruke lærerverktøyet.

3.5 Veiledning/instruksjon

Det å veilede og det å instruere er to forskjellige undervisningsmetoder. Ideelt sett bør en trafikklærer veilede eleven gjennom øvelser og ikke instruere, slik tidligere læreplaner har lagt opp til. Veiledning kan gi eleven et større utbytte av timen, der både trafikklærer og elev med diskusjon og refleksjon kommer frem til en felles forståelse av øvelsen. Språket vil være en viktig faktor i undervisningen. Ved språkproblemer tror vi læreren kan gli over til instruksjon som undervisningsmetode, som ikke er ønskelig. Dette er noe vi selv har erfart gjennom migrasjon undervisning ved HiNT, med språksvake elever.

Læreverkøyet vil ved sine animasjoner forhåpentlig hjelpe både trafikklærer og elev, ved at trafikklærer forklarer og veileder eleven gjennom animasjonene. Animasjonene kan som nevnt stoppes etter ønske, der lærer og elev kan ha en liten diskusjon om hva eleven har forstått, og hva som eventuell er uklart. Enkelte vil kanskje hevde at man går bort fra veiledning ved bruk av et teknisk hjelpemiddel, og ikke har fokus på en ren samtale. Vi ser det flerspråklige læreverkøyet som en nøkkel til å skape refleksjon og dermed opprette en undervisningsmetode preget av veiledning, slik læreplanen er lagt opp til.

4. Resultat

Som nevnt i kapittel 1, har vi utviklet en prototype i samarbeid med Statens Vegvesen i Trondheim. Det ble lagt mye arbeid i å oppnå ønsket utforming av animasjonene. Forut for opptakene tegnet vi skisser for å få frem den ønskede utformingen. Som kjent har vi ikke noe ferdig produkt i forbindelse med denne kandidatoppgaven. Vi vil heller redegjøre for hvordan en slik utforming av animasjon bør være, og prosessen rundt utviklingen.

Skissen nedenfor visualiserer vår tanke rundt produksjonen av læreverkøyet. Etter å ha undersøkt markedet har vi kun funnet ett produkt som referer til læreplanens trinn 2. Dette er videoer produsert av ATL med norsk tale. Slik vi ser det har videoene et forbedrings

potensiale, spesielt med tanke på vår målgruppe. Først og fremst er ATL`s videoer et rendyrket produkt for norsktalende førerkortaspiranter. En endring vi ville ha prioritert å gjøre på videoene, er å kutte ned på antall setninger/ord som blir brukt i løpet av en videosekvens. Videoene består av autentiske opptak som viser ulike lære situasjoner. Vi foretrekker animasjons videoer for å eliminere vekk forstyrende elementer. Det vises til drøfting, punkt 5.1 og 5.6. I tabellen nedenfor ser vi forskjellene mellom ATL`s videoer og vårt utkast til læreverktøy (ATL, 2002)

Øvelser	ATL	Læreverktøy med tale på norsk	Læreverktøy med tale på urdu
Igangsetting høyre veikant	Antall ord: ca.300 + Varighet: 2min og 46sek Musikk: JA Andre Kjøretøy: 5 + 1 syklist Skifte kameravinkel: 12 Reklame: JA	Antall ord: ca. 50 - Varighet: ca. 15 + 45 sek Musikk: NEI Andre Kjøretøy: NEI Skifte kameravinkel: NEI Reklame: NEI	Antall ord: ca. 65 - Varighet: ca. 15 + 45 sek Musikk: NEI Andre Kjøretøy: NEI Skifte kameravinkel: NEI Reklame: NEI



Figur 1: Visualisering av mengde tale i ATL`s video og vårt lærevektøy.

4.1 Nøkkelord

Erfaringer viser at det er viktig å vurdere hvilke ord læreren bruker i undervisningen med de fremmedspråklige. Høgskolelektor Olav Krogstad har satt opp en oversikt over vanskelige ord i forbindelse med begynneropplæring i bil. Vi skal se på noen av disse ordene.

Vanskelige ord:

- A. Sett på/Blinklys/gi tegn
- B. Fest sikkerhetssele, selet
- C. Still inn
- D. Lett på trykket

Vår Løsning:

- Høyre blinklys/venstre blinklys
- Bruk bilbelte, belte
- Juster
- Slipp gass/slipp brems

Vår vurdering i forbindelse med nøkkelordene

- A. Bruk av ordet ”sett på” og å ”gi tegn” kan gi misforståelser. Det er to begrep som skal ha den samme betydningen. ”Høyre blinklys” og ”venstre blinklys” er konkrete, gir ikke grunn for misforståelser og vil være enklere å oversette til flere språk.
- B. ”Fest sikkerhetssele” kan gi usikkerhet både i hva ordet ”fest” betyr og hva vi mener med ”sikkerhetssele”. ”Bruk bilbelte” vil trolig være en bedre løsning. ”Belte” på engelsk er ”belt”, flere av elevene vil trolig forstå enkelte ord på engelsk, noe som er positivt for oss. Vi vet av erfaring at mange folk fra Afrika og Asia har ofte kunnskap i fransk eller engelsk.
- C. ”Still inn” kan misforstås med ordene stille og inne. Juster er mer konkret da det består av et ord, og her har vi også den engelske fordelen, med ordet ”adjust”.
- D. ”Lett på trykket” anser vi som et sleng uttrykk benyttet i enkelte dialekter som for eksempel trøndersk. Ordet ”lett” kan misforstås med noe som ikke er tungt. ”Slipp gass/slipp brems” består av to og ikke tre ord, og vi mener begrepene har en bedre vinkling mot bruk av gass eller brems. ”Slipp gass/slipp brems” er uten tvil lettere å oversette til andre språk enn ”lett på trykket”.

5. Drøfting

Vår problemstilling har som mål å komme med ett læringsverktøy som skal bedre og forenkle opplæringen for fremmedspråklige. I drøftingen vil vi blant annet ta tak i 2 sentrale punkter i vår problemstilling, forbedring og forenkling.

5.1 Bruk av få nøkkelord på flere språk – forbedring og/eller forenkling?

Vi er av den oppfatning at det vil være formålstjenlig å benytte så få ord som mulig når man forklarer en spesifikk øvelse. Dette kan gi færre misforståelser. Ulempen med en slik tilnærming er at språket kan bli redusert. I fagmiljøet ved HiNT har det fremkommet flere ord

som er vanskelige for fremmedspråklige ved begynneropplæring i bil. Vi har omskrevet begrepene i punkt A, B, C og D i kapittel 4.1. Vi mener likevel det er nødvendig med en slik omskrivning for at lærerverktøyet skal være enkelt og lettere å oversette til flere språk.

Tolkning av ord og begrep er ett viktig men også utfordrende område. Ordet blindsone finnes ikke på alle språk. I de tilfellene ordet ikke finnes har man 2 valg slik vi ser det; droppe bruken av ordet, eller foreta en omskrivning. Ordet blindsone eksisterer ikke på urdu, men kan omskrives til «nazar se ojal mukam» - «området skjult for øyet». Det vil bli en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle hvordan utfordringen skal løses. En lærer kan kanskje hevde at migrasjonselever ikke får muligheten til å lære seg norske begrep, pga. vår oversetting til andre språk. Vi ser dette momentet, men vil likevel holde fast ved oversetting til flere språk, det er kjernen i læreverktoyet for å nå den språksvake målgruppen.

I arbeidet med læreverktoyet var vi innledningsvis av den oppfatning at arbeidet med tolken skulle være en relativt enkel prosess. I samtaler med tolketjenesten i Trondheim, ble vi imidlertid klar over at denne prosessen kunne bli både utfordrende og tidkrevende.

Tolketjenesten rådet oss til at all tolkning av ord og begrep måtte gjøres på papiret før man skal ta opptak av tale, for å unngå problemer. Det vil også være umulig å finne en tolk (en person) som kan oversette til de 12 språkene vi har sett for oss, og at man av den grunn vil få ett læreverktoyet som inneholder tale fra både kvinner og menn, med forskjellig tonefall, talevolum og særegenhet. I møtet med ATL kom det også frem at oversetting fra norsk til andre språk kunne bli utfordrende slik det er beskrevet ovenfor. Vi ser denne utfordringen, men mener man må ta høyde for de ulike talemåtene. De enkelte tolkene må tilpasse sitt volum og måte å snakke på, slik at produktet får en stil. Ved bruk av få nøkkelord og begrenset tale vil problemet heller ikke bli særlig omfattende.

5.2 Forskningsrapportene

Hva har rapportene omtalt i kapittel 2.1 resultert i? Oppdragsgiverne i forbindelse med de forskjellige forskningsrapportene har lagt ned mye kapital og kommet frem til forslag til løsning med tanke på høyrisikogruppene. Slik vi ser det har ikke forslag til tiltak blitt fulgt opp. Det forefinnes en lærebok, ”I trafikken – Introduksjon til Norsk førerkort” (Grønbeck mfl. 2012), boken er imidlertid ikke et fullt godt læreverktoyet slik vi ser det. Boken inneholder glosser som oversetter forskjellige trafikale begrep. På den ene siden er det naturligvis positivt å ha kunnskap om hva for eksempel «gasspedal» betyr på spansk, men på den andre siden gir denne kunnskapen lite verdi i forhold til en visualisering av en trafikksituasjon. I møte med

forlagsredaktør Siri Rønneberg i ATL fikk vi inntrykk av at de delte vårt syn på situasjonen med eksisterende læreverktøy. Rønneberg antydte også i samtale med oss at hun med jevne mellomrom mottar henvendelser hvor tilpasset læreverktøy blir etterspurt.

Vegdirektoratets etatsprosjekt med tanke på høyrisikogrupperne i trafikken (jfr. kapittel 2.1) hadde en samlet økonomisk ramme på 12 millioner kroner. Sett i lys av nullvisjonen stiller vi oss undrende til at ingen konkrete grep blir tatt for å ta tak i problemene deres rapport belyser. Vi gjorde en konkret henvendelse til Vegdirektoratet med støtteskriv fra HiNT. Deretter gikk det ca. et halvt år før vi fikk et kort avslag angående støtte for å utvikle et læreverktøy for fremmedspråklige. I avslaget flyttet Vegdirektoratet ansvaret for slik utvikling over til bransjen og private aktører. (Jfr. Vedlegg nr. 1)

5.3 utfordringer ved valg av scenarioer til læringsverktøyet, spørreundersøkelsens verdi.

Spørreskjemaet (jfr. kapittel 3.1 og vedlegg 4) ble sendt ut i 16 eksemplarer. For å eliminere problemet med at enkelte svarskjema skulle «forsvinne» i korrespondansen opprettet vi en egen posthylle ved HiNT sammen med lærernes egne hyller. Det viste seg etter svarfristens utløp at vi kun fikk svar fra 5 lærere. På grunn av den dårlige responsen føler vi at de svarene vi fikk ikke representerte et helhetlig bilde av hvilken trinn læreverktøyet skal inneholde. Som beskrevet tidligere i rapporten har ikke verken bransjen eller sentrale aktører som Vegdirektoratet kommet med noen konkrete læreverktøy for å bidra til å løse utfordringene med de fremmedspråklige. Man kan da stille seg spørsmålet om den dårlige responsen på vår spørreundersøkelse også er et signal om at bransjen ikke har nok oppmerksomhet rundt problemet? Imidlertid kan vi heller ikke se bort ifra at selve spørreskjemaets utforming og vår informasjon forut for undersøkelsen kan ha svakheter som påvirket responsen. I ettertid ser vi også at vi med fordel kunne gjennomført intervju med aktuelle faglærere som på grunn av sin lange erfaring trolig ville gitt oss nyttig informasjon.

5.4 Bruk av den didaktiske relasjons modell

Innhold

Vårt læreverktøy vil vise trinn 2-relaterte øvelser på en visuell måte, innholdet er direkte knyttet opp mot læreplanen. For en fremmedspråklig elev, vil innholdet være elementært og med nullvisjonen som det overordnede målet. Vi har selv erfaring med at man som trafikklærer kan påpeke momenter i øvelsene som egentlig tilhører ett annet trinn i opplæringen. Ofte kan trafikklæreren forvente at eleven tar hensyn og ansvar i forhold til

annen trafikk (Trinn 3), når eleven egentlig kun skal forholde seg til det kjøretekniske (Trinn2). Noen i fagmiljøet kan påpeke at opplæring i trinn 2 ikke er obligatorisk med unntak av veiledningstimen trinn 2.11, og at et læreverktøy av den grunn bør ha fokus på trinn 3 og ikke trinn 2. Vi er av den oppfatning at man må bygge ferdighetene stein for stein jfr. GDE matrisen, og at det således er helt naturlig at innholdet er basert på grunnleggende kunnskaper i trinn 2.

Rammefaktorer

I forbindelse med trafikkopplæring bør vi ta hensyn til mange rammefaktorer som blir førende for vår undervisning. Det kan være tid vi har til disposisjon, kjøretøy, klasserommets utstyr og utforming, lys/mørke, økonomi og så videre. Det å ha tilgang til et læreverktøy på flere språk inngår naturlig som en rammefaktor for å kunne lykkes. Olav Krogstad hevder at nøkkelen for å løse utfordringen med tanke på migrasjonseleven er tilpasset undervisningsmateriell, noe vårt læreverktøy skal være. Et slikt produkt finnes ikke i dag. På en annen side vil det være lite gjennomtenkt å basere undervisningen helt og holdent på et elektronisk læreverktøy, med sine tekniske begrensninger.

Vurdering og mål

Vårt læreverktøy kan beskrive en akseptert løsning av en trafikksituasjon. I praksis vil nok den enkelte lærer vurdere elevutførelsene noe forskjellig. Er det små justeringer som skal til eller må man gå grundigere til verks? I enkelte tilfeller må vi kanskje ta ett steg tilbake. Læreverktøyet kan brukes som en mal, men det blir som sagt opp til hver enkelt lærer å bedømme elevenes ståsted. Enkelte lærere kan kanskje påstå at et elektronisk læreverktøy ikke er et egnet måleparameter, men at man kun skal forholde seg til den praktiske gjennomføringen. Vi har forståelse for dette synspunktet.

Elev og lærerforutsetninger

Vi bør individ tilpasse undervisningen, noe vi føler vårt læreverktøy gjør. Det er individtilpasset gjennom sin planlagte utgivelse på flere språk. Vårt læreverktøy tar tak i utfordringen med språkproblemer, og språk barrieren kan opphøre.

Arbeidsmåter

”Læreren skal legge til rette for at målene nås og velge undervisningsform tilpasset den enkelte elev og opplæringsinnholdet. Enkelte elever forstår lett hvordan en øvelse skal utføres

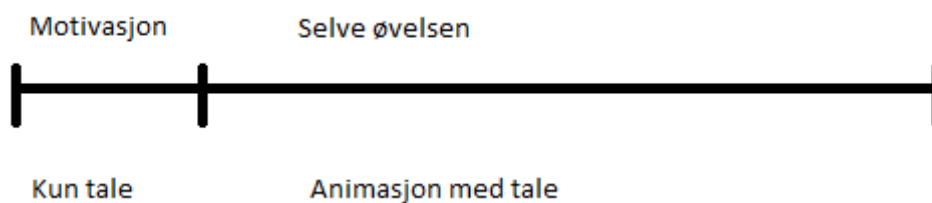
gjennom forklaring, i andre tilfelle kan det være vel så effektivt at læren demonstrerer. Ikke minst kan det siste være aktuelt i undervisning av fremmedspråklige.”(Læreplan 2004)

I læreprosessen bør vi vurdere ulike arbeidsmåter. Det å gjøre bruk av visuelle læremidler, hvor man kombinerer tale og visuelle inntrykk er svært virkningsfullt. Hjelmeland hevder at visualisering gjør læring mer effektiv (Hjelmeland,1998). Visualisering er sammen med språket basisen i vårt læreverktøy. Læreren kan naturligvis foreta en demonstrasjon, men han har da ikke støtte i det språklige elementet i vårt læreverktøy.

Vi skal i forbindelse med trafikkopplæringen gjennom innhold og arbeidsmåter fremme en bilføreropplæring som på flest mulig områder er i tråd med GDE-matrisen (Glein 2011). Vårt læreverktøy vil ligge på første og laveste nivå i matrisen, tekniske ferdigheter på manøvreringsnivået.

5.5 Bruk av Makviss Motivasjonsprinsippet

Læreverktøyet kan fungere som en naturlig støtte når en lærer skal gi motivasjonen for innlæringen av en ny øvelse. I samtale med fagmiljøet ved HiNT har vi fått signaler om at en slik motivasjon er veldig viktig, og at læreverktøyet får en ny dimensjon hvis man implementerer denne biten. Det vises til figur 2:



Figur 2: Skisse av oppsett til animasjon. Kort motivasjon på egnet språk, deretter selve øvelsen.

Teknisk sett mener vi det er viktig at man ikke har levende bilder når motivasjonen blir gitt, da det kan ta vekk oppmerksomheten til eleven. Animasjonen starter først når motivasjonsdelen er ferdig. Noen elever kan føle at noe av kjøretimen bortfaller pga. tiden som brukes til avspilling av animasjonen. Sett i lys av kostnaden for en kjøretime har vi forståelse for dette. Likevel mener vi motivasjonsbiten er vel anvendt tid for å komme i mål med innlæringen, og at det hører hjemme i læreverktøyet.

Konkretisering

Ved innlæring av ukjent stoff for en fersk elev, kan eleven oppleve at informasjonen som blir gitt er diffus og uoversiktlig. I grunnleggende føreropplæring i bil har vi tro på at læreren bør tilstrebe en konkret fremstilling av sentrale momenter, spesielt for vår målgruppe. For mange fremmedspråklige er mye ukjent med tanke på risikoforståelse og det norske trafikksystemet, i tillegg har man utfordringer med språket. Konkretisering blir viktig, men læreren bør ikke utelukke at det kan være flere løsninger selv på grunnleggende øvelser.

5.6 Kan bruk av tale i animasjonene ta bort oppmerksomheten til eleven?

Enkelte pedagoger vil kanskje hevde at det er forstyrrende å bruke tale sammen med en animasjon, da talen kan ta oppmerksomheten bort fra det som visualiseres. Konsekvensen kan være at læreverktøyet ikke blir en støtte i undervisningen. Vi mener imidlertid at talen på elevens morsmål blir den avgjørende effekten som ikke vil ta bort oppmerksomheten, men heller holde eleven ”inne i øvelsen”, og medføre at eleven forstår hva som er læringsmålet. Ett annet moment som er viktig, er tidspunktet for når konkrete nøkkelord gis i animasjonen. Dette kan vi eksemplifisere ved at ordet ”tegn” gis når kjøretøyet foretar en retningsendring, ordet fartstilpasning når kjøretøyet endrer fart osv. Man kan da oppnå en dobbel effekt, eleven forstår hva man skal gjøre og til hvilke tidspunkt. Uten tale vil animasjonene få liten verdi, da man som nevnt ovenfor kan miste elevens forståelse for hva som skal læres og læringseffekten ved at ordene kommer til riktig tid.

5.7 Læreverktøyets relevans i dagens marked

Vi har søkt midler hos flere aktører, men fått avslag hos alle. Man kan da stille seg spørsmål om våre søknader har vært dårlig utformet eller om vi har søkt hos feil aktører. Kan årsaken ligge i at vi er 3 studenter, og ikke forskere ved en forskningsinstitusjon som søker om midler? Har vår tittel som studenter ikke vært lokkende nok til at investorer har latt seg friste? Vi kan heller ikke utelukke at fagmiljøet/aktørene med sin kompetanse ikke anser at produktet er ettertraktet nok i markedet, og at dette medfører avslag.

Vi inviterte ATL og presenterte vår ide for forlagsdirektøren Siri Rønneberg og fagansvarlig Ellen Dagsland. Tilbakemeldingene vi fikk var at ett slikt læreverktøy er etterspurt, og at vi hadde gjort ett grundig arbeid i utformingen av læreverktøyet. Det vises til utdrag fra svarbrev fra ATL, datert 28.1.2013 (Vedlegg 2).

«Vi fant eDrive både interessant og enkelt å bruke for aktuelle elever. Ett fullgodt utviklet læremiddel av denne typen vil kunne bidra til bedre forståelse for hvordan trafikken og samhandlingen foregår i Norge og på den måten til økt sikkerhet på våre veier.

Vi må dessverre meddele at ett såpass omfattende utviklingsprosjekt vil kreve mer personressurser enn det ATL har kapasitet til.»

Vi tolker svaret fra ATL som en positiv tilbakemelding, og føler oss sikre på at læreverktøyet er en etterspurt mangelvare. I dette vektlegger vi den faglige vurderingen av læreverktøyet, og ikke den ressursmangelen det blir vist til. Det kan diskuteres hvor mye ressurser som kreves i utviklingsarbeidet. I møte med ATL ble det skissert at ATL bruker skuespillere til innspilling av lyd, der vi ville prioritert å bruke tradisjonelle tolker og vårt nettverk med ettertraktet språkkunnskap. Vi har tro på at dette ville gjort produksjonen billigere, men ATL's nettverk er uvurderlig i produksjon/markedsføring/salgs-fasen. Vi tolket også ATL slik at de bruker relativt mange underleverandører i en produksjonsprosess, som skuespillere for lyd, grafiske produsenter, konsulenter til layout, finish, forfattere av tekst med mer.

Vi ser for oss en enklere prosess, som ikke er så ressurskrevende og rimeligere. Dette innebærer at vi selv står for utforming av skisser, som fremlegges for ett firma, som for eksempel Creatur media. Dette firmaet består av 2 ansatte som har kunnskap og kompetanse nok til å lage enkle visualiseringer, tilpasset våre skisser og forberedt til bruk på nedlastbare applikasjoner.

5.9 Er alle fremmedspråklige en høyrisikogruppe i trafikken

Behovet for vårt læreverktøy kommer frem gjennom forskningsrapportene. Vi mener det er viktig å ikke stigmatisere en stor gruppe mennesker, ved å si at alle fremmedspråklige er en fare i trafikken. Dette har også blitt understreket av Høgskolelektor Rolf Robertsen i forelesning ved HiNT (2013, fag: Yrkesdidaktikk). Det er mange mennesker i denne gruppen som har hatt en god progresjon under trafikkopplæring og som i dag ikke utgjør noen større fare i trafikken enn andre sjåførere.

6. Konklusjon

Arbeidet med kandidatoppgaven har hatt som mål å skissere utforming av et læreverktøy som skal forbedre og forenkle trafikkopplæringen for de fremmedspråklige i Norge.

Sentrale momenter blir at læreverktøyet bør fremstå som visuelt, enkelt og flerspråklig. Av den grunn vil vi anbefale å benytte få nøkkelord på forskjellig språk, kombinert med en visuell fremstilling. Motivasjon for øvelsen vil gi læreverktøyet en dimensjon som tar tak i forståelsen for risikoen knyttet til en trafikk situasjon. Som gruppen har erfart kan terskelen for akseptert risiko ligge på et annet nivå for vår målgruppe, enn norske elever.

Gjennom bruk av pedagogisk teori mener vi at en kan utvikle et læreverktøy som i høy grad kan bidra til å hjelpe de fremmedspråklige med trafikkopplæring. Språk er selvsagt en viktig brikke i utforming av et slikt læreverktøy, men uten pedagogisk læringsteori i grunn, kan integriteten til et slikt læreverktøy svekkes hos fagmiljøet

I tillegg til arbeidet med utformingen kan prosessen sies å bære preg av en utredning. Dette begrunnes i at vi har forsøkt å kartlegge situasjonen med tanke på trafikkopplæringen for vår høyrisikogruppe. I kartleggingen ser vi at det er etterspørsel og behov for et tilpasset læreverktøy, men hverken staten eller bransjen har tatt tak i det. Vi har kommet frem til dette etter å ha henvendt oss skriftlig til forsikringsbransjen, forlag for trafikklærerbransjen, statlige departementer og Vegdirektoratet som har overordnet ansvar med tanke på 0-visjonen. Vi tror årsaken kan ligge i kombinasjon av økonomi, aktualitet og at det kan være vanskelig å se for seg hvor enkel utforming et slikt læreverktøy kan ha.

Det hadde vært interessant å vite om et tilpasset læreverktøy for vår høyrisiko gruppe kan bidra til å påvirke ulykkesstatistikken i positiv retning. Som idealister har dette vært vår drivkraft og tro i arbeidet med kandidatoppgaven. 0-visjonen er målet, også for denne utsatte gruppen.

Litteraturliste

Sagberg, Fridulv. (2007). *Høyrisikogrupper i vegtrafikken*. Bakgrunnsnotat for Statens vegvesens etatsprosjekt. Oslo: Transportøkonomisk institutt av 22.januar.2007. Jfr.

http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/_attachment/212467?ts=12f54155d68 lastet ned 14.02.13 kl.14.30

Kruger Barbara (2012). *Brainy quotes*

http://www.brainyquote.com/quotes/authors/b/barbara_kruger.htm lastet ned 25.01.2013 kl. 15.30

IRIS rapport (2010) med prosjektnummer: 7252230, *Innvandrere som risikogruppe i trafikken*.

[http://www2.iris.no/internet/student.nsf/199f312efd2a0cacc125680e00635b85/4d6daa6b7d2939c4c125774900526d05/\\$FILE/IRIS-rapport%202010-079.pdf](http://www2.iris.no/internet/student.nsf/199f312efd2a0cacc125680e00635b85/4d6daa6b7d2939c4c125774900526d05/$FILE/IRIS-rapport%202010-079.pdf) Oppdragsgivere var Statens vegvesen, vegdirektoratet. Lastet ned 10.03.2012 kl. 10.30

Krogstad Olav (2010), *tilpasset føreropplæring for språksvake innvandrere i Norge*, prosjektskisse HiNT.

Krogstad Olav (2007), *Bilføreropplæring for fremmedspråklige*,

http://brage.bibsys.no/hint/retrieve/303/Hovedoppgave%20Olav%20Krogstad%2016%2001%2007_endelig.pdf, Hovedfagsoppgave i yrkespedagogikk 2007. Lastet ned 10.03.2012 kl. 11.00

Statens Vegvesen (2011), *høyrisikogrupper i trafikken*. Samlerapport

http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/_attachment/212467?ts=12f54155d68 Trondheim, lastet ned 10.03.2013 kl. 11.30

Skarvøy, Lars J. (2012), *SSB: Norge får én million innvandrere i 2025*

<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=10058398> lastet ned 10.10.12 kl. 17.32

Riaz, Wasim (2012), *Innvandrere havner oftere i trafikkulykker*

http://bil.aftenposten.no/bil/Innvandrere-havner-oftest-i-trafikkulykker-15607.html#.UQZOkr_1A1M lastes ned 16.10.2012 kl. 18.00

Claussen, Mona W. (2011) *Flere nye innvandrere må ta lappen helt på nytt*

<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article3578994.ece> lastet ned 29.11.12

Glein, Jarl O., Lødemel, Ståle (2011) *Trafikkdidaktikk*, NKI forlag AS, Bekkestua.

Loeng, Svein (2011) Power Point i emnet pedagogikk og yrkesdidaktikk, HiNT/fronter, lastet ned 08.03.2012 kl. 15.30

Grønbeck, Odd / Norberg Perly F. / Rogstad Arne (2012). ”I trafikken – Introduksjon til Norsk førerkort”, Cappelen DAMM Oslo 2012.

ATL (2002) *ATL video klasse B, opplæringsfilmer for praktisk del av føreropplæring klasse B*
Intutor

Hjelmeland, Egil (1998), «Meir effektiv læring ved hjelp av visualisering» Pedlex norsk skoleinformasjon, Oslo 1998.

Læreplanen førerkortklasse B og BE, utgitt av Statens Vegvesen 2004.

Vedlegg:

1. Avslag fra Vegdirektoratet



Statens vegvesen

irfan.jaral@gmail.com

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Dag Terje Langnes - 22073458

Vår referanse:
2012/112222-002

Deres referanse:

Vår dato:
23.11.2012

Søknad om midler i forbindelse med produksjon av læreverktøy for fremmedspråklig trafikkopplæring

Vi viser til søknad om midler i forbindelse med utvikling av læreverktøy for fremmedspråklig trafikkopplæring. I søknaden søkes det om en støtte begrenset oppad til kr. 114.000.

Statens vegvesen ser svært positivt på at det gjøres et arbeid for å utvikle læreverktøy som kan bidra til at opplæringen for fremmedspråklige kan bli bedre, men er at den oppfatning at utvikling av hjelpemidler i opplæringssammenheng bør finansieres av bransjen selv. I denne sammenheng kan kanskje bransjeorganisasjonene være aktuelle samarbeidspartnere.

Vi beklager at det har tatt lang tid å svare på henvendelsen, og ønsker dere lykke til videre med dette viktige arbeidet.

Seksjon for trafikkopplæring
Med hilsen

Dag Terje Langnes
seniorrådgiver

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

2. Avslag fra ATL



Til Irfan, Pål og Ali

Dato
28.01.2013

eDrive

Vi takker for at dere inviterte oss til å se og vurdere eDrive. Prosjektet deres har vært presentert for adm.dir og adm.sjef og har vært oppe i styret i ATL.

Vi fant eDrive både interessant og enkelt å bruke for aktuelle elever. Et fullgodt utviklet læremiddel av denne typen vil kunne bidra til bedre forståelse for hvordan trafikken og samhandlingen foregår i Norge og på den måten til økt sikkerhet på våre veier.

Vi må dessverre meddele at et såpass omfattende utviklingsprosjekt vil kreve mer personressurser enn det ATL har kapasitet til.

Vi opplever dere som ressurssterke og engasjerte fagfolk med godt potensiale til å få til det dere ønsker.

Vi ønsker dere lykke til videre med prosjektet og avsluttende studier, og ser ikke bort i fra at våre veier krysses igjen senere.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads 'Siri Rønneberg'.

Siri Rønneberg
forlagsredaktør
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Autoriserte TRAFIKKSKOLERS Landsforbund
Besøksadresse: Ryensvingen 15, 0680 Oslo
Postadresse: Postboks 144, Manglerud, 0612 Oslo
Tlf.: 22 62 60 80
E-post: atl@atl.no Web: www.atl.no

ATL
Bankgiro 6084.06.04406 Foretaksregisteret: NO 981 454 901
ATLs INTERESSEKONTOR
Bankgiro 6084.06.04392 Foretaksregisteret: NO 950 982 527 MVA

3. Støtteskriv HiNT

11.05.2012

Vi har gjennom flere år arbeidet med trafikkopplæring av fremmedspråklige i samarbeid med blant annet Stjørdal voksenopplæringscenter. Studentene får i tredje og fjerde semester over en periode på seks måneder ukentlig undervise elevene ved voksenopplæringscenteret. Denne undervisningen består av trafikkundervisning i kjøresimulator, trafikkalt grunnkurs, teorikurs i trinn 2 og 3, og undervisning i forhold til norske begrep og uttrykk som er spesielle for trafikkopplæring og trafikk. Når tilstrekkelig og grunnleggende språkforståelse er etablert underviser også studentene disse elevene i kjøretimer i bil.

Hensikten er først og fremst å gi våre studenter et innblikk i hvordan det er å undervise denne elevgruppen som utgjør en økende andel av elevgrunnet i fremtiden. Språkbarrieren er den største utfordringen trafikklærerstudentene vil møte i arbeidet med denne elevgruppen.

Gjennom de erfaringer vi har gjort i dette samarbeidet har vi opparbeidet oss solid kompetanse på feltet. Denne kompetansen arbeider vi nå med å få tilpasset et etter og videreutdanningskurs til etablerte trafikkskoler og lærere i Norge.

Grundig innføring i norske trafikkbegreper og uttrykk samt forståelse for omfanget av den norske trafikkopplæringen er nødvendig for å lette arbeidet med elevgruppen. Et annet mål er å bidra til reduksjon i denne elevgruppens overrepresentasjon på ulykkesstatistikkene. I tillegg vil innovative hjelpemidler av god faglig kvalitet være godt egnet til å lette innlæring og forståelse.

Pål Inge Hilmo, Ali Hassan og Irfan Hussain har søkt veiledning hos oss i utviklingen av et produkt (e Drive) som vi mener vil være etterspurt i forhold til trafikkopplæring av fremmedspråklige. Det er lagt ned en god og grundig innsats i arbeidet med produktet så langt, og vi er mer enn gjerne behjelpelige med videre rådgivning og veiledning. Vi har ingen betenkeligheter med å anbefale noen å støtte utviklingen økonomisk.

Høgskolelektor Olav Krogstad, Høgskolelærer Roger Hanssen

HINT, avdeling for trafikklærerutdanning

4. Spørreundersøkelse

I forbindelse med eDrive-prosjektet er vi nå inne i en fase hvor vi skal velge hvilke scenario som er vanskelig å forklare og som bør visualiseres. Scenarioene skal være relatert til trinn 2.

Velg ut 15 scenarioer som dere ville hatt med/anbefalt oss å ha med. Sett ring rundt de scenarioene dere ville tatt med.

Kom gjerne med egne forslag vedrørende nye øvelser. Skriv i så fall opp nye punkter, med ring rundt, hvis du mener disse må prioriteres.

1. Gjøre seg klar
2. Igangsetting
3. Stans
4. Hvordan/når svinge til høyre
5. Hvordan/når svinge til venstre
6. Veikryss til høyre
7. Veikryss til venstre
8. Veikryss rett frem
9. Rundkjøring til høyre
10. Rundkjøring rett frem
11. Rundkjøring til venstre
12. Bakkestart
13. Rygging
14. Lukeparkering
15. Krypekjøring
16. Kort stans – ny start
17. Normalbrems
18. Nødbrems
19. Sikkerhetskontroll
20. Speil før og etter fartsreduksjon
21. Opp-nedgiring
22. Snumåter
23. Rattgrep

5. Samtykke

02.05.2013



SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV BACHELOR-/KANDIDAT- OG PROSJEKTOPPGAVER

Forfatter(e): Pål Inge Kiltmo, Ali Hassan Shabbir, M. Irfan Hussain

Norsk tittel: "På hvilken måte bør et elektronisk læringsverktøy utviknes, for å forbedre og forenkle trafikkopplæring for fremmedspråklige i Norge?"

Engelsk tittel: "How to design an electronic learning tool to improve and simplify the driver-education for people with foreign language in Norway."

Studieprogram: Trafikkførerstudiet ved HINT.

Emnekode og navn: THB 251 Kandidatoppgave

- Jeg samtykker i at oppgaven gjøres tilgjengelig på høgskolens bibliotek.
- Jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres elektronisk.
- Vår/min oppgave inneholder følsomhetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre.

Kan frigis fra: _____

Dato: 28.02.2013

underskrift

underskrift

Pål Inge Kiltmo

underskrift

underskrift

Bacheloroppgaven skal leveres i 4 eksemplarer (dersom ikke annet er avtalt).