



Hvordan lage et produkt som kan være et hjelpemiddel i undervisningen av høyre- og venstresvinger på trinn 2 i kjøreopplæringen.

How to create a product that can be an aid in the teaching of right and left turns at step 2 in driver education.

- Line Moen
- Kristian Vaagen
- Bjørn Thomas Johansen

Kandidatoppgave

**2-årig grunnutdanning
For trafikklærere**

2014



**Trafikklærerutdanningen,
Stjørdal**



**Hvordan lage et produkt som kan være et hjelpemiddel i
undervisningen av høyre- og venstresvinger på
trinn 2 i kjøreopplæringen.**

How to create a product that can be an aid in the teaching
of right and left turns at step 2 in driver education.

Skrevet av:

Line Moen, Kristian Vaagen og Bjørn Thomas Johansen

Studenter ved Høgskolen i Nord-Trøndelag

Sammendrag

Denne oppgaven er bygget på problemstillingen «Hvordan lage et produkt som kan være et hjelpemiddel i undervisningen av høyre- og venstresvinger på trinn 2 i kjøreopplæringen.» Bakgrunnen for valget er at det ved en rekke ganger har det blitt observert at våre medtrafikanter ikke er tydelige og presise nok i forhold til plassering og tegngivning i høyre- og venstresvinger.

Målgruppen for dette produktet er foresatte/venner/familie og alle andre som ledsager de blivende sjåførene. Pamfletten er bevisst blitt prøvd å lage liten og lettlest, slik at det skal være enkelt å ha den med, og å bruke den i bilen. Øvelsenes utførelse er forklart med enkle ord, fordi dette kan hjelpe målgruppen til å gjennomføre øvelsene på en korrekt måte.

Det er laget en enkel pamflett hvor det blir beskrevet handlingsrekkefølgen som skal gjøres når man foretar en høyre- eller venstresving i kryss. I tillegg til dette er det laget en illustrasjon for å vise når de forskjellige handlingene bør utføres under mengdetrening på denne øvelsen hjemme. Det ble også plass til å ta med noen nyttige lenker til nettsider hvor man kan finne gode tips til øvelseskjøringen. Overskriften på pamfletten er; «**Hvordan kjøre høyre- og venstresving**», det er et bevisst valg fordi uttrykket «Hvordan kjøre...» beskriver budskapet. Det som er ønsket med denne pamfletten, er å gi ledsager en veiledning som både viser og forklarer hva som er ønskede handlinger, i forkant, gjennom og etter høyre- og venstresvinger.

Summary English

This paper is based on the research question «How to make a product that can be an aid in the teaching of right and left turns at step 2 in driver education.». Reason for this choice is that a number of times it has been observed that our fellow drivers are not clear and/or precise enough in terms of position and correct use of turn signals.

The target audience for this product is parents / friends / family and anyone else who is accompanying the prospective drivers. The leaflet has consciously been made short and easy to read, so it should be easy to have and use it in the car. Exercises performed are explained in simple terms, because this can help your audience to complete the exercises in the correct manner.

A simple leaflet was designed to describe action sequence to be made when making a right or left hand turns at intersections. In addition to this they have created an illustration to show when the actions should be practiced at home. There is also room to bring some useful links from websites where one can find great tips to practice driving. The title of the pamphlet is: «How to drive a right- and left-hand turn», it is a conscious choice because the phrase «How to run ...» describes the message. The aim of this leaflet is to provide a guide that shows and explains desired actions in advance for right and left hand turns.

Forord

Arbeidsgruppen vår består av Kristian Vaagen, Bjørn Thomas Johansen og Line Moen. Vi har alle forskjellig bakgrunn og alle kommer fra forskjellige områder i Norge. Vi har opparbeidet oss forskjellige erfaringer innenfor det å være trafikant. Vi er nå alle sammen trafikklærerstudenter ved Høgskolen i Nord-Trøndelag avdeling Stjørdal, og skal om kort tid ut i yrket.

Til tross for forskjellige bosted og bakgrunn ble vi fort kjent med hverandre, og syntes forskjellene bare kunne være med på å styrke oss i vårt forskningsarbeid knyttet til denne kandidatoppgaven. Vi hadde alle sammen en oppfatning om at trafikanter ofte kan ha dårlig utførelse av høyre- og venstresving i kryss, og det var nettopp dette som fikk oss på tanken om samarbeid med kandidatoppgaven. Veien frem til målet har vært artig og utrolig lærerik. Vi er tre sterke personligheter, så arbeidet har blitt preget av fargerike diskusjoner og livlige debatter.

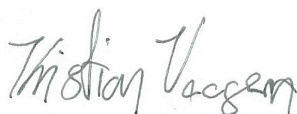
Vi vil også rette en stor takk til de som har hjulpet oss igjennom denne prosessen fra ide til utførelse. Både veileder Brit Solli Isachsen ved Hint, Gunhild Oterhals, Nasir El Shaikh og Paula Keane-Elnan.

God lesing ☺

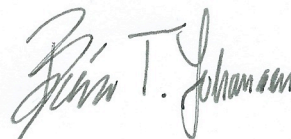
Stjørdal 20.02.2014



Line Moen



Kristian Vaagen



Bjørn Thomas Johansen

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	3
Summary English	4
1.0 Innledning.....	7
2.0 Metode og metodevalg	8
3.0 Forskning.....	9
3.1 Mulige feilkilder	9
3.2 Første observasjon: Stjørdal.....	10
3.3 Andre observasjon: Trondheim.....	12
3.4 Erfaringer fra observasjonene	13
4.0 Utforming av pamflett	13
4.1 Sideoppsett av pamflett.....	13
4.2 Utvalg av henvisning til mer informasjon.....	14
4.3 Fasong på produkt.....	14
4.4 Ekstern hjelp	15
4.5 Valg av farger, symbol og bilde.....	16
4.6 Produksjon av fysiske eksemplarer.....	17
4.7 Teori bak tekst i pamflett	19
5.0 Drøftelse	20
6.0 Avslutning	21
7.0 Bibliografi	23
7.1 Kilder brukt i pamfletten:.....	24
8.0 Vedlegg	25
8.1 Vedlegg 1	25
8.2 Vedlegg 2	26
8.3 Vedlegg 3	27
8.4 Vedlegg 4.....	28
8.5 Vedlegg 5.....	29

1.0 Innledning

Vår problemstilling er; «Hvordan lage et produkt som kan være et hjelpemiddel i undervisningen av høyre- og venstresvinger på trinn 2 i kjøreopplæringen.»

Målet for dette produktet er å gi de som skal veilede under øvelseskjøring et enkelt og lettforståelig hjelpemiddel om svinging i kryss. Målgruppen vår er de som skal ledsage førerkortaspiranter ved øvelseskjøring og mengdetrening.

Vårt valg av problemstilling har bakgrunn i en felles mistanke om at kunnskapsnivået om svinging i kryss, hos bilførere, er for dårlig. Mulige problemområder vi så for oss var dårlig samhandling, tegngivning og plassering.

Vår første tanke var å undersøke hvorvidt dette kunne stemme, og vi foretok observasjoner ved to utvalgte kryss, et i Stjørdal og et i Trondheim.

2.0 Metode og metodevalg

Wilhelm Aubert forklarte metode på denne måten; «En metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener formålet, hører med i arsenalet av metoder.» (Dalland, 2012)

For å få nok informasjon om nettopp høyre- og venstresving problematikken, så bestemte vi oss for at vi måtte ut i felten å se hvorvidt våre mistanker stemte.

Veien frem mot vårt mål ble debattert frem og tilbake. Hovedfokuset ble på HVA vil vi måle i vår undersøkelse, og HVORDAN vil vi utføre den. Deretter dukket spørsmålet om HVORDAN skal vi lese og hva skal vi forstå utfra den informasjonen vi innhentet i vår undersøkelse. Vi valgte observasjon av bilisters atferd i høyre og venstre kryss. Her utformet vi også et skjema, for å kunne se om det fantes et mønster. Det eksakte vi observerte var hvorvidt de brukte tegn, hadde tydelig og god plassering samt samhandling med andre trafikanter, her også fotgjengere, imot, i og gjennom krysset. Begrunnelsen vår for vårt valg av metode er at vi mente at nettopp disse observasjonene og datainnhenting ville gi oss kunnskap i nettopp spørsmålet vi satt inne med. Hvordan bruker trafikanter tegn og plassering som et virkemiddel i kryss? Og i hvor stor grad sjåførene samhandler med hverandre, så det får en god trafikkavvikling og flyt i kryssene? Dette er en type kvantitativ orientert metode, hvor vi med vårt skjema, ved å gradere bruken av tegn, tydelig plassering og trafikkavvikling, ønsket å oppfatte et mønster. Vi ville også se hva som var det representative med situasjonene, og om vi med systematiske observasjoner kunne se om det finnes en struktur i handlingsmønsteret. Vi var tilskuere i to forskjellige kryss, og satt på sidelinjen og observerte handlingene. Så her ble ikke bilistene varslet på noen måte i forkant.

I denne situasjonen så vi også svakheter, hos oss selv, det fordi vi byttet på hvem som vurderte tegnsetting, plassering og samhandling. Noe som kan skape en viss feilmargin. Vi hadde i forkant prøvd å luke ut dette med å bli enige om hva vi som gruppe og treenighet anså som riktig tidspunkt til de forskjellige handlingene vi søkte. Vi hadde avtalt en type av «*point of no return*», om en kan velge å kalle det for det. Dette rett og slett for å prøve å unngå de helt store feilkildene.

3.0 Forskning

Forskningen vi gjorde som forarbeid til kandidatoppgaven er det vi har bygd det videre arbeidet vårt på. Den skulle gi oss svaret på om det er nødvendig å produsere en pamflett til hjelp under føreropplæring. Spørsmålet vi stilte oss i forkant var om dette var en nødvendighet, eller om nivået på gjennomføring av høyre og venstre sving faktisk er godt nok. Vi hadde en mistanke om at nivået ikke er godt nok, for dette er noe vi alle tre selv har observert blant bilførere, og det var nettopp det som var bakgrunnen for ideen til kandidatoppgaven.

Grunnen til at vi valgte å utføre forskningen som en observasjon selv, fremfor å lete etter lignende undersøkelser, var for at vi på denne måten kunne forme parameterne etter våre spesifikke behov. Måten vi valgte å gjennomføre observasjonen på var å gi karakter til et visst antall biler som passerte de utvalgte kryssene. Parameterne vi valgte ut var samhandling, tegngivning og plassering, da det er dette vi mener er essensielt for å kunne utføre en god gjennomføring av høyre- og venstresving i kryss.

Karakterskalaen vi brukte gikk fra 1 til 5, hvor 5 er beste karakter. Observasjonen ble utført ved at vi graderte hver enkelt bil med en karakter på de tre nevnte. Vi observerte 50 biler i hvert av kryssene.

3.1 Mulige feilkilder

Av mulige feilkilder som kan ha påvirket forskningen vår er blant annet at vi byttet på hvem som skulle gi karakter på hvilket punkt flere ganger, og dette kan ha ført til at ganske lik utførelse kan ha fått forskjellige karakterer. Grunnen til det er at vi kan ha forskjellige meninger om hva som er karakter 1, og hva som er karakter 5. Men likevel føler vi at vi kan se noen gjennomgående trekk ut i fra våre observasjoner. En annen mulig feilkilde kan være «confirmation bias», dette fordi vi alle tre hadde observert bilister som kommuniserte dårlig med medtrafikanter kan ha ført til at vi ubevisst har gitt karakterer som skal samsvare med våre oppfatninger.

I tillegg ser vi at vårt utvalg kan være litt lite som statistisk grunnlag med bare 50 objekter i hvert kryss, vi valgte et såpass lite utvalg fordi vi mener at om det bare er noen som er for dårlige på kommunikasjon i trafikken så vil det være behov for et slikt produkt. Som en fjerde mulig feilkilde ser vi at tidspunkt på døgnet kan ha en innvirkning, observasjonene foregikk i Stjørdal 14.11.2013 kl 1200 og i Trondheim 28.11.2013 kl 1300. Normalt ser vi for oss at dette ikke er det mest trafikkerte tidsrommet på dagen, og at vi ville fått et annet resultat om vi hadde foretatt

observasjonen på et annet tidspunkt, som eksempelvis i «rushtida» eller seint på kvelden hvor det normalt er mindre trafikk.

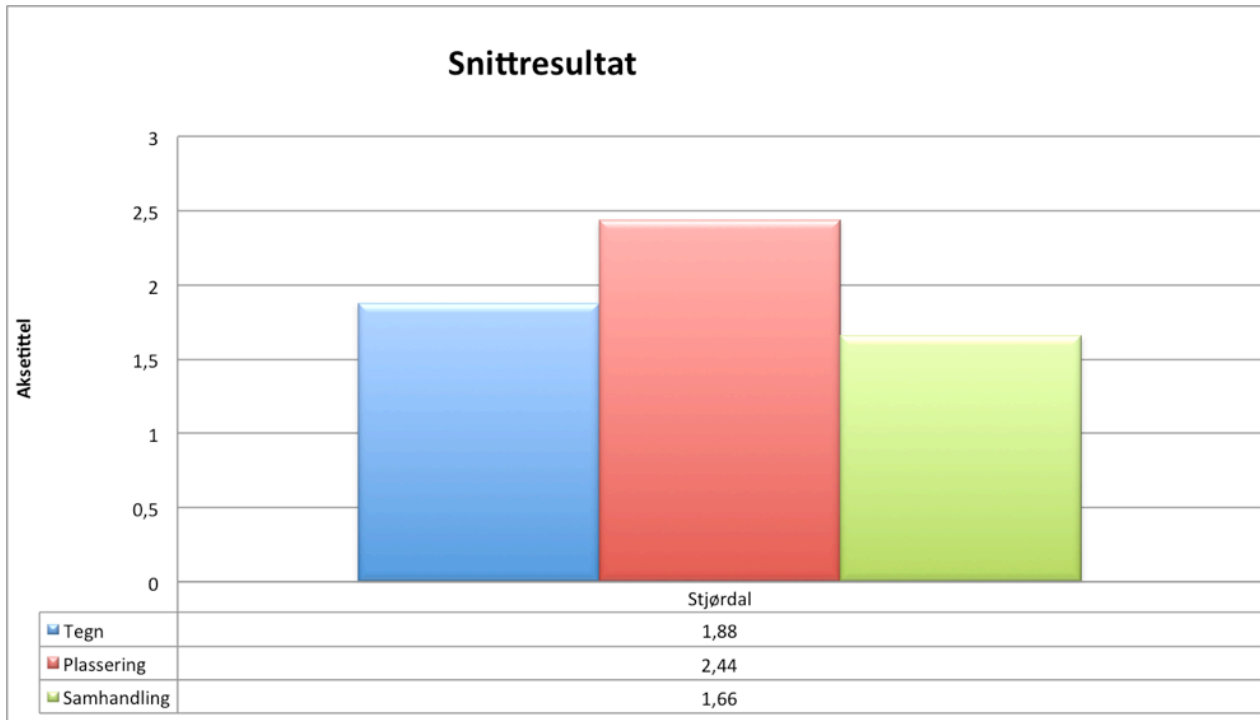
Som en siste mulige feilkilde var det at vi først observerte et firearmet kryss, hvor en del av bilene ikke skulle svinge, men kjøre rett fram. Disse bilene ble dermed ble et forstyrrende element både i forhold til at de forstyrret de bilene som skulle svinge, og at trafikken i krysset ble vanskeligere å observere for oss.



Figur 2 Krysset Ole Vigs gate og Stokkmovegen, sett fra Stokkmovegen Foto: Google maps (Google maps 1)

3.2 Første observasjon: Stjørdal

Det første krysset vi valgte oss ut var der hvor Ole Vigs gate møter Stokkmoveien her i Stjørdal. Dette valgte vi fordi det er et lokalt kryss her i Stjørdal, det har en del trafikk. I tillegg er det ikke skiltet vikeplikt, slik at alle har den vanlige høyreregelen å forholde seg til. Vi ville også bruke det fordi det hadde fire armer, noe vi tenkte kunne gi oss et godt bilde av situasjonen. Det vi ikke tenkte på i forkant, var at stor deler av de som passerte krysset skulle rett frem og da ikke var til mye hjelp for oss. Disse er da heller ikke representert i grafene. Gjennomsnittresultatet av denne observasjonen kan man se på figuren under. Hele grafen kan sees som vedlegg.



Figur 3 Gjennomsnittskarakterer for kryss 1 i Stjørdal

Ut i fra denne grafen ser vi at det er store hull i den generelle gjennomføringen av høyre og venstresving og feilene som blir gjort er veldig varierende objekt til objekt, heretter omtalt som bil. Det er ønskelig at det generelle snittet på gjennomføringen av tegngivning, plassering og samhandling burde ligge på minst 3. En kan lese ut i fra grafen at det er en tendens til at de som bruker mye av den mentale kapasiteten sin på en av de tre handlingene vi kikket etter glemmer ofte en av de andre handlingene helt eller delvis. Vi ser også at hendelser, som fotgjengere og syklist, i krysset kan redusere kapasiteten til førerne og dermed forringe kvaliteten på kjøringen.



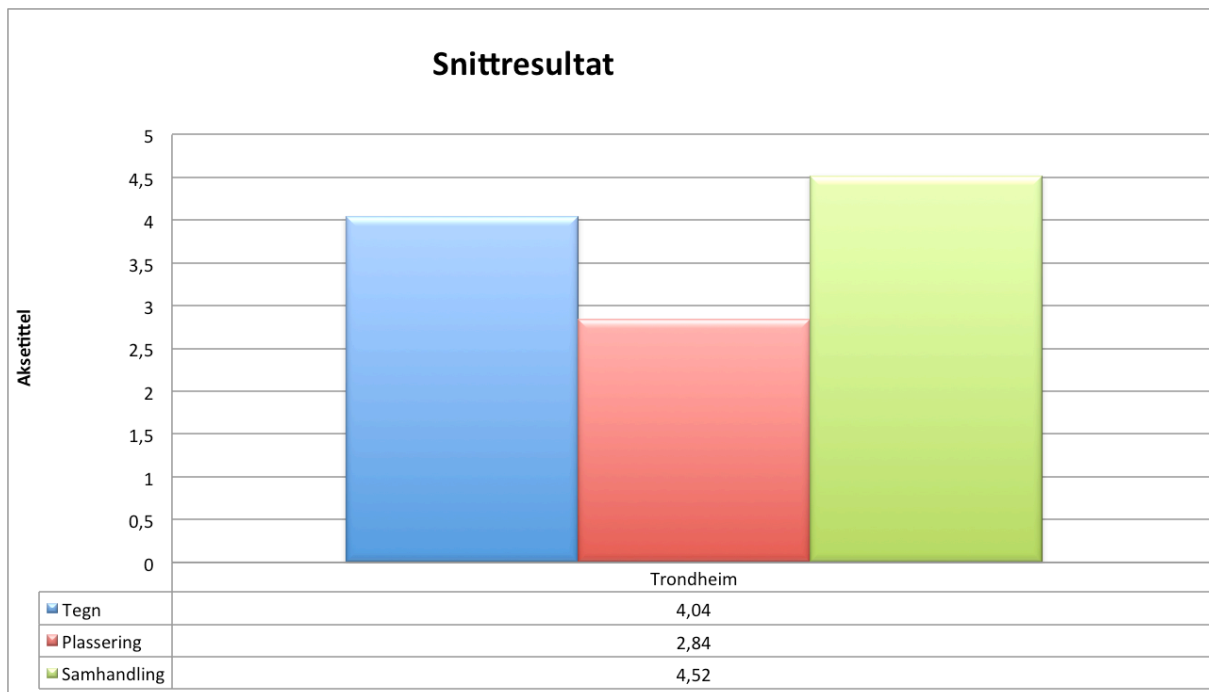
Figur 4

Krysset Fernanda Nissens veg og Persaunvegen, sett fra Fernanda Nissens veg
 Foto: Google maps (Google Maps 2)

3.3 Andre observasjon: Trondheim

Det andre krysset vi valgte oss ut var var Fernanda Nissens veg og Persaunvegen i Trondheim. Bakgrunnen for dette valget var at vi ville se om det var noen geografisk forskjell i kjøremønsteret mellom småby og storby. Vi tok også med oss erfaringene fra krysset i Sjørdal og valgte derfor denne gangen et tre-armet kryss.

I Trondheim ble grafen ganske annerledes. Her ser man at det er et høyere nivå på samhandling og det kan se ut som at det blir mer vektlagt enn i Sjørdal. Vi følte også at vi kunne se de samme tendensene som vi så i Sjørdal, om at forstyrrende elementer påvirker handlingsmønsteret. Men også her viser det seg at når bilistene bruker opp mye av kapasiteten sin på en av handlingene, kan den helhetlige utførelsen bli dårligere.



Figur 5 Gjennomsnittskarakter for kryss 2 i Trondheim

3.4 Erfaringer fra observasjonene

Erfaringene vi satt igjen med etter observasjonene, var at fokuset på samhandling i trafikken var høyere i Trondheim enn det vi så i Stjørdal. Ved mindre trafikk så kunne vi se at tegnsetting og plassering ikke ble vektlagt så høyt som det burde. I Trondheim så tenker vi at trafikken er tettere, og det blir da mer nødvendig med god samhandling med andre bilister. Hvis situasjonen krever høyt fokus på enten tegngivning, plassering eller samhandling glemmes ofte et av de andre punktene. Vi ser også at det generelt plasseres og gis tegn for sent, så man kan jo spørre seg om sjåførene forstår hvorfor dette er så viktig, eller om dette er bare noe som blir gjort i siste liten fordi de har hørt at det er det man skal gjøre.

4.0 Utforming av pamflett

Når vi fikk oppgaven med å skrive en kandidatoppgave så vi tidlig for oss å lage et konkret produkt, slik at vi fikk erfaringer med produksjon og utforming. Dette er noe flere av oss på gruppa synes var interessant og spennende, og ikke minst gir det gode erfaringer og en følelse av mestring når man får til noe man ikke har gjort før.

Etter en del diskusjon landet vi på å lage en pamflett. «En pamflett er en liten bok eller hefte som ikke er innbundet. Andre navn er brosjyre eller flyveblad. Den kan bestå av et enkelt stykke papir som er blitt trykt på begge sider og brettet et antall ganger.» (wikipedia.no 1). Det er jo mange varianter av pamflett man kan lage, og vi hadde gode diskusjoner på hvordan utformingen skulle være. Her foretok vi oss ikke noe mer vitenskapelig i utvelgelsen av produktform enn vår egen estetiske vurdering, og her hadde vi nok alle sammen sett for oss litt forskjellig utforming.

4.1 Sideoppsett av pamflett

Vi måtte derfor først se på hvor mange sider, og hvordan sidene skulle se ut. Det første vi gjorde var å sette opp en disposisjon hvor vi kom med forslag til hva vi måtte ha med, hva vi burde ha med, og til slutt måtte vi vurdere hvorvidt det var illustrasjoner og tekst vi ikke burde ha med i det hele tatt. Så vår opptelling endte opp på fem flater, som kunne være selvstendig, men som også kunne henge sammen i utforminga. Først en innbydende forside som skulle virke

interessant og illustrerende om innholdet, samt en bakside hvor vi kunne komme med en enda litt mer forklarende «vaskeseddel» om hva pamfletten var ment som. Vi ville også ha en flate med tekst til handlingsrekkefølgen, og en flate til hver av illustrasjonene om høyre- og venstresving. Dette ble jo fem flater, og vi hadde en igjen, denne fant vi ikke nødvendig å bruke om svinger, og vi valgte derfor å legge inn informasjon som kunne være nyttig for veiledere og førerkortaspiranter.

4.2 Utvalg av henvisning til mer informasjon

Av lenker falt valget på Statens Vegvesens (SVV) facebook-kampanje «øvelseskjøring» og adressen til SVV www.vegvesen.no. I tillegg valgte vi å lenke til nettsiden www.mengdetrening.info som var en kandidatoppgave fra HiNT 2013. I tillegg til en oppfordring å gå på Gjensidiges nettside www.gjensidige.no og søke på «ungdom og trafikk», her finner man god informasjon om øvelseskjøring.

Og som et siste element valgte vi å sette inn en QR-kode, i wikipedia.no beskriver de en QR-kode som «**QR-kode** eller **Quick Response code** er en mosaikkode som har sitt opphav i Japan på begynnelsen av 1990-tallet.... Bruksområdene for QR-kode er ulike for kommersiell og personlig bruk. Siden QR-kode kan lagre et svært stort antall alfanumeriske tegn, og at QR-kodebildet leses svært hurtig inn, er det svært godt egnet til optisk lesing av data. Et eksempel på slik data er adresse, der mottakerens navn, adresse samt andre data leses inn i løpet av en brøkdel av et sekund. » (wikipedia.no 2) Når brukeren bruker en app på sin telefon eller nettbrett til og scanne QR-koden i vår pamflett, kommer man da til youtube.com-kontoen «Trafikkvideo», hvor man kan finne en samling videoer lagt ut til fri benyttelse av, denne kontoen er det trafikkskolen Trygg Trafikkopplæring Ltd som står bak. disse videoene er lettforståelige videoer av forskjellige øvelser brukt i trafikkopplæringen for førerkort klasse B. (Trygg Trafikkopplæring Ltd.)

4.3 Fasong på produkt

Selve fasongen gikk det ganske lett å bli enige om, et A4-ark brettet to ganger, slik at når vi trykket på begge sider fikk vi til sammen seks uavhengige flater. Disse seks flatene anså vi for å være et riktig antall sider ut i fra hva vi trodde kom til å bli nødvendig for å disponere informasjonen vi regnet med vi måtte ha med. Det neste diskusjonstemaet ble hvordan man

skulle brette, valget sto mellom det vi kaller «trekkspillbrett» og «trifold» som man sidene inn, og over. Vi prøvde oss fram med forskjellige bretter og plassering av innhold, og vi endte til slutt opp med en «trifold». Grunnen til dette var at man da fikk plassert teksten med handlingsrekkefølgen og illustrasjonene for høyre- og venstresving på en sammenhengende flate når du bretter pamfletten helt ut, noe vi anså for å være praktisk ut i fra hvordan vi ser for oss at pamfletten blir brukt under mengdetrening i bil.

Når vi plasserte instruksjonene og illustrasjonene på samme side fikk vi også en side av den utbrettede pamfletten hvor vi kunne plassere flatene med informasjon på, slik at når de var utbrettet var forside og bakside på samme sted, i tillegg til en side med nyttig informasjon på. På den måten synes vi det så mest ryddig ut, noe som var intensjonen vår.



Figur 6: første utkast til pamflett



Figur 7: første utkast til illustrasjon av kryss



Figur 8: første utkast til illustrasjon av bil

Det var ingen av oss som hadde noen erfaring fra produksjon av noe lignende fra før, så vi begynte helt i det små med vanlig tekstbehandlingsprogram. Vi prøvde oss fram med maler man kunne finne til fri benyttelse av på forskjellige nettsider, selv om det ikke var noen som passet helt med slik vi så for oss pamfletten, fikk mye flere ideer om hva vi burde legge vekt på når vi så hvordan det var mulig å gjøre.

4.4 Ekstern hjelp

Så etter at vi hadde laget noen forskjellige utkast med forskjellig programvarer fikk vi hjelp av Kristians samboer Gunhild Oterhals som hadde erfaring med utforming og layout av trykksaker og annonser fra før. Gjennom Gunhild fikk vi også tilgang til bedre programvare, i dette tilfellet InDesign, som vi ikke hadde hatt råd til å kjøpe for å fullføre dette prosjektet. I tillegg fikk vi tilgang til bildebanker som man må betale for å bruke, slik at vi vet har kontroll på opprinnelse og bruksrettigheter til de elementene vi brukte. Hun kom også med gode innspill om fargevalg,

skriftstørrelse og ikke minst en gode råd om utformingen ellers. Et annet element vi lærte om var vektorgrafikk, wikipedia skriver dette om vektorgrafikk «*Vektorgrafikk er motstykket til punktgrafikk hvor det visuelle uttrykket skapes ved hjelp av vektorer til geometriske figurer og fargeoverganger. Mens punktgrafikk i sin enkleste form er et rutenett med en bestemt fargekode i hver rute, er vektorgrafikkens tegn og figurer definert slik at skalering kan foretas ubegrenset uten tap av kvalitet, samtidig som informasjonsmengden på datafilen, som styrer hvordan bildet skal vises på skjermen, er relativt liten.* » (Wikipedia.no 3) Dette var nok et punkt vi ikke hadde tillagt noen vekt, rett og slett fordi vi ikke hadde erfaring med grafikkbehandling fra før. På grunn av denne hjelpen ble nok produktet en god del bedre, og laget litt raskere enn det som ville vært tilfelle om vi skulle gjort det selv.

4.5 Valg av farger, symbol og bilde

Under utformingen av pamfletten ble det først valgt ut fargene vi mente ville passe best, og da fikk vi innspill at i forhold til personer med dårlig syn bør man velge en tilnærmet hvit bakgrunn, ellers vil skrifte kunne ha en tendens til å forsvinne, og blir vanskelig å lese. Når vi i tillegg vet at det ofte kan være mørkt når man er ut og kjører var dette avgjørende for at vi valgte en lys bakgrunn. På siden med illustrasjoner og handlingsrekkefølge valgte vi en bakgrunn med et bilde av asfalt, dette bildet er gjort nesten helt hvitt nederst på arket, slik at teksten ikke skal forsvinne. Denne bakgrunnen mente vi ville skape et preg av vei og trafikk, dette synes vi selv gir gode assosiasjoner og gir pamfletten et litt mer selvstendig uttrykk enn om vi bare hadde hatt hvit bakgrunn over det hele.

Som symbol valgte vi påbudsskilt nr 402.8 Påbudt kjøreretning, (Statens Vegvesen 2) dette skiltet mente vi var treffende for vårt tema. Igjen ville dette indikere at tema var trafikk, og det viste at det handlet om både høyre- og venstresving. Dette skiltet plasserte vi som et blikkfang under tittelen på forsiden. Tittelen holdt vi en letlest font med svarte bokstaver, noe som gjør det enkelt å oppfatte hva pamfletten handler om.

På sistesiden plasserte vi et bilde av to hender som holder en bilnøkkel og samtidig river i stykker et L-merke man bruker under øvelseskjøring, dette valgte vi som en illustrasjon for å framheve at dette var først og fremst ment som en pamflett til bruk under øvelseskjøring, og dermed kanskje vise det på en enkel måte med et bilde. Vi har dermed valgt to illustrasjoner som vi tenker kanskje treffer de i målgruppen som kanskje ikke leser overskriftene, men heller ser på bilder først.

Gruppen ville også vise at dette produktet var laget ved HiNT, og vi valgte derfor å plassere et gjennomgående lyseblått felt nederst på den siden med forside og baksiden på. Her plasserte vi den nye HiNT-logoen i hvitt. Grunnen til at dette feltet ble lyseblått var for å hente inn igjen fargene fra skiltet på framsida, samt bildet vi plasserte på baksiden.

Det var også valg av farger som måtte til på svinge-illustrasjon. Her valgte vi å markere vegen som ganske mørk grå, vi valgte å markere midten av veien med varsellinje slik at det tydelig gikk fram at det var en vei dette skulle illustrere. Bilen valgte vi skulle være rød slik at den skulle stå ut som en kontrast til den mørkegrå veien, og den gule veioppmerkinga. Blinklysene ble i samme gulfarge som veioppmerkinga, dette gjorde vi bevisst fordi om vi forandret fargen til en mørkere gul eller mer oransje forsvant den litt i mot det mørkegrå. Vi synes likevel selv at blinklysene kommer tydelig fram, og man klarer relativt lett å skille veioppmerking fra blinklys.

4.6 Produksjon av fysiske eksemplarer

Når produktet var ferdig redigert så hadde vi lyst til å få det profesjonelt printet, for vi synes produktet ble såpass bra at det fortjente det. Å bruke trykkeri med våre begrensede studentlommebøker valgte vi fort bort, og fikk det printet på Lyskopi i Molde, et firma Kristian hadde brukt før. Lyskopi kunne printe i et lite opplag på 50, noe vi mente var et passe antall, og i tillegg kunne vi få prøveeksemplarer.

Etter en god del prøving og feiling, og etter å ha fått god hjelp føler vi at produktet vårt holder en god standard, og vi er godt fornøyd med å ha rodd dette i land innimellom kjøretimer, teorikurs og annet skolearbeid. Vi har innsett at av og til kan det være lurt å spørre erfarne mennesker om hjelp, slik at man på den måten kan lære av den beste. Vi vil nok ikke gå av veien i fremtiden om man skulle lage en brosjyre for sin fremtidige arbeidsplass om det vil vise seg å være nødvendig.



Husk bilbelte!

Flere ressurser:
www.facebook.com/ovelseskjoring
www.vegvesen.no
www.mengdetrening.info

Søk på ungdom og trafikk på
www.gjensidige.no

Videor om øvelseskjøring:



Dette er en enkel veiledning i høyre- og venstresving til hjelp til deg som veileder en ny sjåfør. Ta den med, og ha den gjerne tilgjengelig i bilen som et hjelpemiddel i kjøreopplæringen.

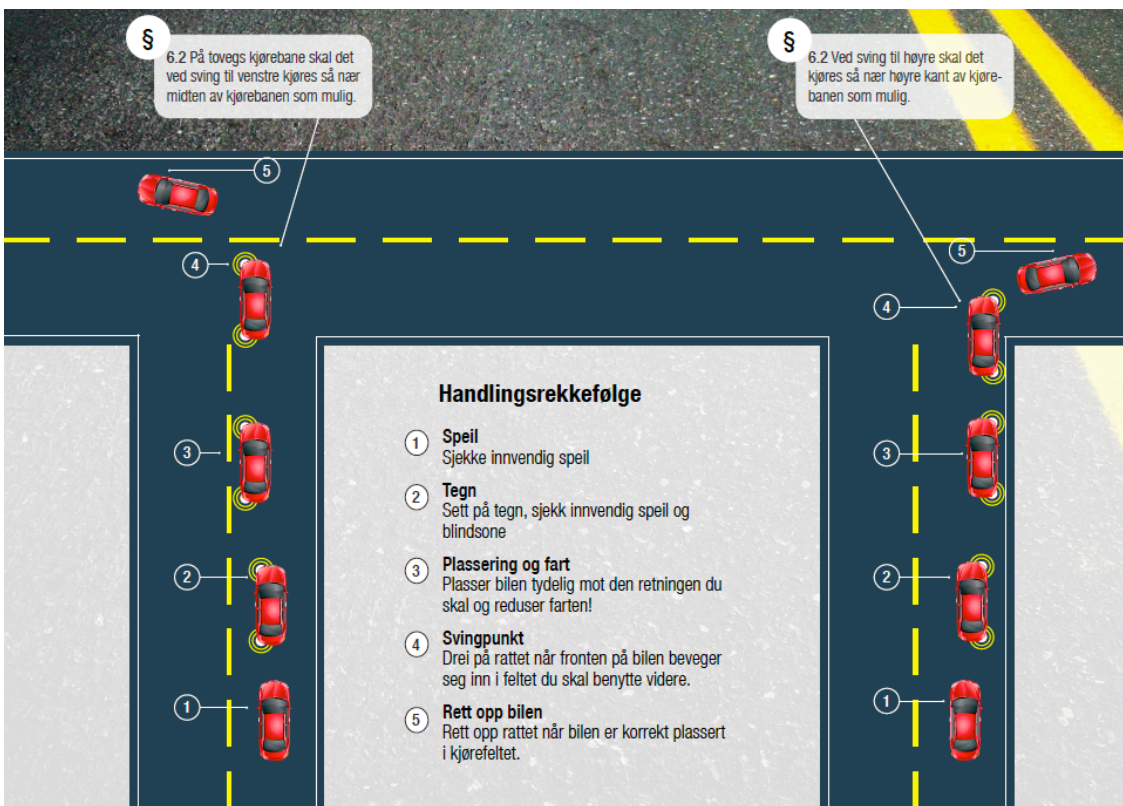
Lykke til!

Trafikksikker hilsen
 studentene ved Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Hvordan kjøre høyre- og venstresving



Figur 9: Forside, informasjonsside og bakside på det ferdige produktet



Figur 10: Den ferdige illustrasjonen slik den ble trykket i det ferdige produktet

4.7 Teori bak tekst i pamflett

I pamfletten ville vi ha en mest mulig korrekt beskrivelse av handlingsrekkefølgen som skjer, når man skal foreta en sidevegs forflytning av et kjøretøy. Det første vi tok utgangspunkt i var Læreplan for førerkortklasse B og BE (Statens Vegvesen 1, 2013), under trinnmålene for trinn 2.7 står det at «Eleven skal kunne gire, akselerere og bremse i variert terreng» og et av hovedmomentene er «Sving til høyre og venstre i vegkryss» (Statens Vegvesen 1, 2013, p. 28). Videre står det også under trinn 2.9 at «Eleven skal kunne beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk», og noen av hovedmomentene som er nevnt er «Observasjon og tegngivning ved sidevegs forflytning av kjøretøy» og «Riktig fart og plassering ved sving til høyre og venstre i vegkryss» (Statens Vegvesen 1, 2013, p. 29). Og det er dette vi har brukt som grunnlag for å lage denne brosjyren, slik at alle førerkortaspiranter skal kunne ha med seg en oppskrift i bilen når de øvelseskjører.

Videre valgte vi å bruke boka «Trafikkdidaktikk» (Glein & Lødemel, 2007) hvor vi på side 129 fant et skjematisk oppsett for sving til høyre og venstre i veikryss. Det var med den som grunnlag vi skrev vår variant av handlingsrekkefølgen. Grunnen til vi valgte å skrive den om, var for å få en kortere tekst som passet bedre inn i vårt format. Vi tok utgangspunkt i teksten og prøvde å unngå å bruke faguttrykk og heller bruke begreper som er vanlig i dagligtalen.

Den tredje fagboka vi brukte var «Veien til førerkortet» (Moe, Nermark, & Torsmyr, 2011), vi brukte denne boka for å prøve å finne hverdagslige begreper som passer til vårt bruk, da denne boka er forfattet med 16-åringer som lesere, noe som samsvarer med vår målgruppe. I tillegg fikk vi ideen til å inkludere lovteksten fra Trafikkreglens §6 (Trafikkreglene) som omhandler svingning.

Etter en gjennomgang av disse fagbøkene, så kom vi frem til en enkel og forståelig måte å uttrykke oss på, som vi mener bør treffe målgruppen. Vår kjennskap til teorien må også legges til grunne, det gjorde at vår søken etter teoristoff ikke ble i det vanskeligste laget.

5.0 Drøftelse

Etter endt forskning er det naturlig å spørre seg om en her har valgt riktig fremgangsmåte for å innhente nettopp den informasjonen vi søkte. Her er det vanskelig å være kritisk til vårt valg, for hvordan kan en bedre observere situasjonen om vi ikke skulle gjort det på vår måte. Det og varsle i forkant ville blitt med på å farge resultatet til muligens og blitt noe annet enn hva vi fikk. Svakheterne vi kan se her må bli det at vi kun observerte kun to kryss. Nå tok vi riktignok 50 biler i hvert kryss. Men om det representerer helheten er vi i tvil om. Spørsmålet som her kommer opp, er om skulle vi også ha valg forskjellige tidspunkt på dagen. Vi kunne også ha valgt andre innfallsvinkler som spørreundersøkelse, eller en type kombinert spørreundersøkelse med påfølgende observasjon av høyre- og venstresvinger. En annen innfallsvinkel kunne også vært å intervju et utvalg forskjellige folk, alt fra de tilfeldige på gata, til fagfolk – trafikklærere, til yrkessjåfører.

Om det ville ha utgjort noen forskjell på vårt arbeid er her uvisst men sjansene må en bare ta.

Vi føler at vi fikk våre mistanker bekreftet, at det nemlig er et for dårlig nivå på gjennomføringen av høyre- og venstresvinger. Da kan det være nødvendig med et slikt hjelpemiddel som vi har produsert. En pamflett som skal være til hjelp for de som skal øve på å kjøre bil. Det virker også som at prioriteringene i storby som Trondheim er annerledes enn på mindre steder som Stjørdal. Ut i fra forskningen vi har gjennomført, så kan det se ut som at samhandling er høyere prioritert i mer trafikkerte områder, enn hva det er på mindre trafikkerte områder som Stjørdal. Tegngivning og plassering er ofte noe som blir gjort i siste liten og mister da mye av funksjonen sin nemlig å fortelle bilister rundt seg hvor man har tenkt seg i god tid.

Selv om store deler av oppgaven omhandler forskningen, er det viktig å få frem at dette ikke er hoveddelen. Forskningen var kunne en nødvendighet for at vi skulle kunne samle inn den dataen vi trengte. Hadde vi ut i fra dataen vi samlet inn fått et annet resultat enn det vi gjorde, er det mulig vi da hadde vært nødt til å finne en annen problemstilling. Dette var også noe vi var klar over i forkant av forskningen. Hovedprosjektet har vært selve produktet, og det er her vi har lagt mesteparten av tyngden i oppgaven.

Hvem er produktet rettet mot. Skal vi sikte oss mot elever eller ledsagere? Som problemstillingen sier: «Hvordan lage et produkt som kan være et hjelpemiddel i undervisningen av høyre- og venstresvinger på trinn 2 i kjøreopplæringen.» Blir det ikke spesifisert nøyaktig til hvem dette produktet er rettet for. Og det å lage et produkt som passer til alle kan være vanskelig. Skal vi ha mye faglig tyngde og rette produktet mot de som skal lære bort, eller lett forståelig og forklaring i form av illustrasjoner og enkel veiledning? Igjennom hele produksjonsprosessen møtte vi mange utfordringer som dette, valg som måtte bli tatt. Så selve produktet har tatt form i løpet av hele prosessen, og produktet ser nok litt annerledes ut enn hva vi så for oss i planleggingsfasen.

6.0 Avslutning

Når vi kastet oss ut i denne oppgaven, så hadde vi aldri verden sett for oss så mye jobb, men uavhengig av det så må vi få lov å si at vi har hatt det veldig mye moro underveis og lært mye om hverandre.

Det å begi seg ut på en oppgave om høyre- og venstresvinger, skulle en tro var noe som ikke skulle bli så omfattende. Det burde jo være godt innlært fra trafikkskolene, men her fant vi en god del avvik. Det kan vel også oppleves som et stikk til bransjen vi skal inn i. Men det er viktig å vite at vi har aldri trodd at våre kollegaer ute i Norges land lærer bort dette for dårlig. Det er vel heller det at den allmenne bilist blir sløvere etter hvert som årene går etter endt føreropplæring. Så om målgruppen vår i hovedsak er de som er ledsagere i bilen til de som er under opplæring til førerkort, så kan denne pamfletten vel så gjerne bli lest og brukt av de av oss som har hatt førerkort en stund.

Vi har gjennom prosessen frem til pamfletten måttet begrense oss, det å være ute i felten ga helt klart mersmak, men her ble vi, heldigvis, tidlig klar over at den infoen vi søkte kunne vi lese utfra to kryss situasjonene vi observerte tidlig. Vi har hatt noen nedturer, hvor motivasjonen virkelig måtte hentes inn igjen, men der var vi solidariske og støttet hverandre. Noe av grunnen er vel det at vi startet tidlig med forskning/feltarbeid, deretter gikk det en god periode hvor jul og hospitering kom imellom. Det å være fra hverandre og ikke stadig diskutere oppgaven vår gjorde at noe av tiden på begynnelsen av dette året måtte brukes for å finne igjen inspirasjonen. Det er vel riktig å påstå det at vi er mer enn fornøyd med den pamfletten vi har utviklet og håper den vil

bli distribuert ut i mang en kjøreskole. Og vi er alle tre mer enn fornøyd med at vi fortsatte og fullførte det prosjektet vi startet på.

Vi håper at det produktet vi har utarbeidet, er noe som kan benyttes til øvelseskjøring og mengdetrening.

7.0 Bibliografi

Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Glein, J. O., & Lødemel, S. (2007). *Trafikkdidaktikk*. Bekkestua, Norge: NKI Forlaget AS.

Google maps 1. (u.d.). *Google Maps 1*. Hentet 2 20, 2014 fra Google.com:
www.google.no/maps/preview/@63.470765,10.923646,3a,75y,181.44h,75.75t/data=!3m4!1e1!3m2!1sVIVG15VaZR01Mr-aDKbpyw!2e0

Google Maps 2. (u.d.). *Google maps*. Hentet 2 23, 2014 fra google.com:
www.google.com/maps/@63.43304,10.446681,3a,90y,321.42h,75.76t/data=!3m4!1e1!3m2!1sUACrmudsWpWp_h8Ogj4GAA!2e0

Lovdata.no. (u.d.). *Lovdata - Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*. Hentet 2 25, 2014 fra lovdata.no: lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747#§6

Moe, D., Nermark, J., & Torsmyr, K. (2011). *Veien til førerkortet*. Oslo, Norge: Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund.

Statens Vegvesen 1. (2013). *Læreplan for førerkortklasse B og BE*. Oslo, Norge: Statens Vegvesen.

Statens Vegvesen 2. (u.d.). *Statens Vegvesen 2*. Hentet 2 23, 2014 fra vegvesen.no:
<http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkskilt/Pabudsskilt>

Trafikkreglene. (u.d.). Hentet 2 23, 2014 fra Lovdata:
<http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747#§6>

Trygg Trafikkopplæring Ltd. (u.d.). *www.tryggtrafikkopplaering.no* . Hentet fra www.tryggtrafikkopplaering.no: <http://www.youtube.com/user/trafikkvideo?feature=watch>

wikipedia.no 1. (u.d.). *pamflett - wikipedia*. Hentet 2 12, 2014 fra wikipedia.no:
<http://no.wikipedia.org/wiki/Pamflett>

wikipedia.no 2. (u.d.). *QR-kode - Wikipedia*. Hentet 2 18, 2014 fra Wikipedia:
<http://no.wikipedia.org/wiki/QR-kode>

Wikipedia.no 3. (u.d.). *Wikipedia.no*. Hentet 2 23, 2014 fra Vektorgrafikk - wikipedia:
<http://no.wikipedia.org/wiki/Vektorgrafikk>

7. 1 Kilder brukt i pamfletten:

Flynt. Tearing up L plate after passing driving test. <http://www.dreamstime.com/royalty-free-stock-photography-tearing-up-l-plate-passing-driving-test-image21534847>.

Gjensidige. (u.d.). *Ungdom og trafikk*. Hentet 2 25, 2014 fra gjensidige.no: <https://www.gjensidige.no/privat/tema/familien-min/ungdom-og-trafikk>

<http://vectorgraphicsblog.com>. free-vector-graphics car-top-views-vector.

<http://vectorgraphicsblog.com/free-vector-graphics/car-top-views-vector/>.

<http://vectorgraphicsblog.com>.

Lovdata.no. (u.d.). *Lovdata - Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*. Hentet 2 25, 2014 fra lovdata.no: lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747#§6

Statens vegvesen 3. (u.d.). *Øvelseskjøring*. Hentet 2 25, 2014 fra facebook.com: <https://www.facebook.com/ovelseskjoring>

Statens Vegvesen 4. (u.d.). *www.vegvesen.no*. Hentet 2 24, 2014 fra www.vegvesen.no: www.vegvesen.no

Trygg Trafikkopplæring Ltd. (u.d.). *www.tryggtrafikkopplaering.no*. Hentet 2 23, 2014 fra www.tryggtrafikkopplaering.no: <http://www.youtube.com/user/trafikkvideo?feature=watch>

Vegvesen, S. Påbudsskilt 402.8.

<http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkskilt/Pabudsskilt>. Statens Vegvesen.

www.wallpaperhere.com. Free Yellow Lines_50345.

www.wallpaperhere.com/Yellow_Lines_50345. www.wallpaperhere.com.

Øyulvstad, J.-M., Vian, S. A., Bergsaker, S. H., Granlund, H., & Bjoraa, N. (u.d.). *Mengdetrening*. Hentet 2 15, 2014 fra mengdetrening.info: mengdetrening.info

8.0 Vedlegg

8.1 Vedlegg 1.

Skjema for karaktergradering ved observasjon.

Skjema for observasjon av tegn, plassering og samhandling i

Bil	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tegn										
Plassering										
Samhandling										

Bil	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Tegn										
Plassering										
Samhandling										

Bil	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Tegn										
Plassering										
Samhandling										

Bil	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Tegn										
Plassering										
Samhandling										

Bil	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
Tegn										
Plassering										
Samhandling										

Karakter	1	2	3	4	5
Tegn	Ikke tegn	Veldig dårlig- Allfor seint	Litt dårlig- Veldig seint	Mindre bra- Litt seint	Bra og tidlig
Plassering	Ikke riktig plassering iht regelverk	Veldig dårlig- Allfor seint	Litt dårlig- Veldig seint	Mindre bra- Litt seint	Bra og tidlig
Samhandling		Veldig dårlig- Følger ikke med	Litt dårlig- Utydelig	Mindre bra	Bra og tydelig

8.2 Vedlegg 2

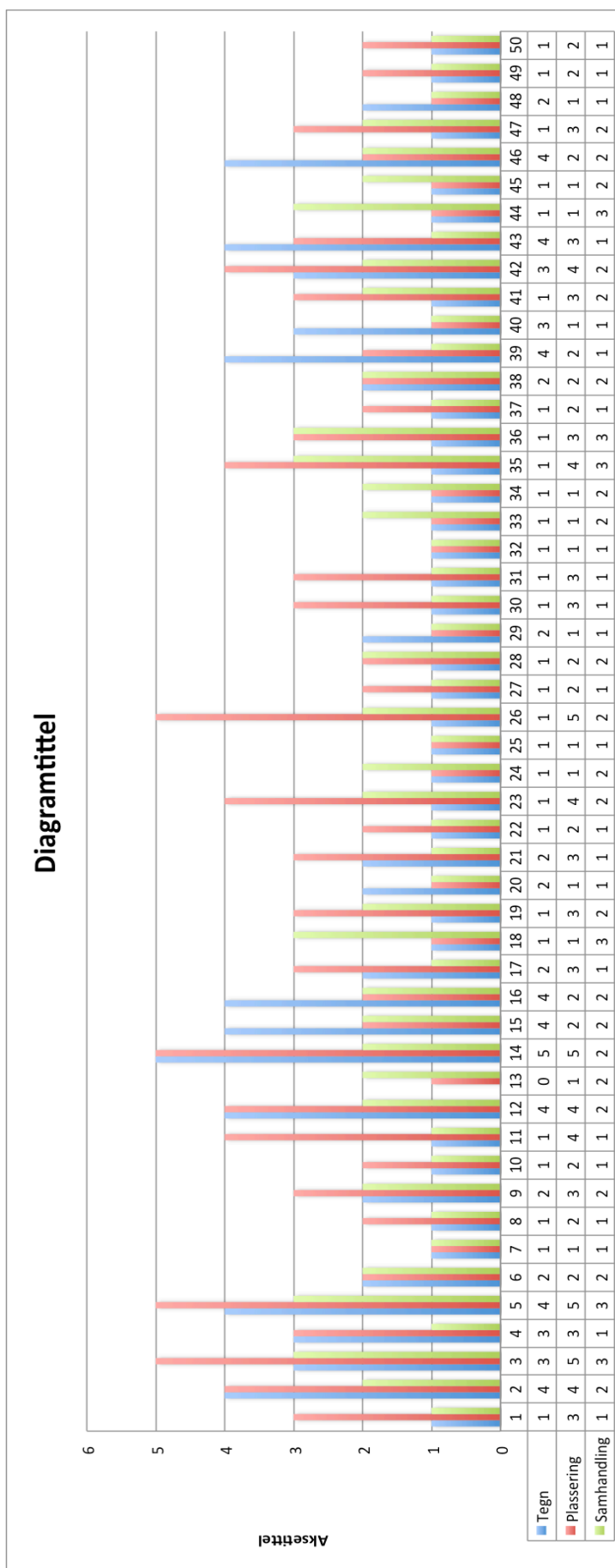
Graf etter observasjon i Stjørdal

14.11.2014

Blå søyle viser karakter gitt for tegngivning til en enkelt bil, hvor 1 er dårligste karakter og 5 best.

Rød søyle viser karakter gitt for plassering til en enkelt bil, hvor 1 er dårlig plassering og 5 er veldig bra plassering.

Grønn søyle viser karakter gitt for samhandling til en enkelt bil, hvor 1 er veldig liten samhandling, og 5 er veldig god samhandling.



8.3 Vedlegg 3.

Graf etter observasjon i Trondheim

28.11.2014

Blå søyle viser karakter gitt for tegngivning, hvor 1 er dårligste karakter og 5 best karakter.

Rød søyle viser karakter gitt for plassering til en enkelt bil, hvor 1 er dårlig plassering og 5 er veldig bra plassering.

Grønn søyle viser karakter gitt for samhandling til en enkelt bil, hvor 1 er veldig liten samhandling, og 5 er veldig god samhandling.



8.4 Vedlegg 4

Framsida av pamflett



Dette er en enkel veiledning i høyre- og venstresving til hjelp til deg som veileder en ny sjåfør. Ta den med, og ha den gjerne tilgjengelig i bilen som et hjelpemiddel i kjøreopplæringen.

Lykke til!

Trafikksikker hilsen
studentene ved Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Førekort klasse B

Husk bilbelte!

Flere ressurser:
www.facebook.com/ovelseskjoring
www.vegvesen.no
www.mengdetrening.info

Søk på ungdom og trafikk på
www.gjensidige.no

Videor om øvelseskjøring:



Hvordan kjøre høyre- og venstresving



8.5 Vedlegg 5

Illustrasjon innvendig i pamflett.

