



Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetukseksi B-luokan ajo-oikeutta varten

E. Keskinen, M. Peräaho, S. Laapotti, A. Katila, K. Hernetkoski

Turun yliopisto, Käyttäytymistieteiden ja filosofian laitos,
Liikennetutkimus

Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetukseksi B-luokan ajo-oikeutta varten

E. Keskinen, M. Peräaho, S. Laapotti, A. Katila, K. Hernet-
koski

Turun yliopisto, Käyttäytymistieteiden ja filosofian laitos,
Liikennetutkimus

ALKUSANAT

Tutkimuksen tilaajana oli Ajoneuvohallintokeskus (AKE), joka sulautui 1.1.2010 alkaen osaksi Liikenteen turvallisuusvirastoa (Trafi). Toisena tilaajana oli Suomen Autokoululiito. Tutkimuksen ohjausryhmään osallistuivat Trafista tutkimusjohtaja Sami Mynttinen (pj) ja ylitarkastaja Mika Hotti, Suomen Autokoululiitosta koulutuspäällikkö Tapani Rintee, Liikenneturvasta Antero Lammi sekä Turun yliopistosta professori Esko Keskinen ja tutkija Martti Peräaho.

Helsingissä, 7. toukokuuta 2010

Sami Mynttinen

Tutkimusjohtaja
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi)

FÖRORD

Undersökningen beställdes av Fordonsförvaltningscentralen (AKE) som sedan 1.1.2010 ingår i Trafiksäkerhetsverket (TraFi). En andra beställare var Finlands Bilskoleförbund. Undersökningen är en fortsättning på den utredning om läroplansgrunderna som blev klar 2008. I styrgruppen för undersökningen ingick forskningschef Sami Mynttinen (ordf) och överinspektör Mika Hotti från TraFi, utbildningschef Tapani Rintee från Finlands Bilskoleförbund, Antero Lammi från Trafikskyddet samt professor Esko Keskinen och forskare Martti Peräaho från Åbo universitet.

Helsingfors, den 7 maj, 2010

Sami Mynttinen

Forskningschef
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

The client who ordered this study is the Finnish Vehicle Administration (AKE) that is part of the Transport Safety Agency (TraFi) as of 1 January 2010. Another client was the Finnish Driving Schools' Association (Suomen Autokoulu-liitto). The study is a continuation of the survey of the basics of the curriculum completed in 2008. The study steering group consisted of Research Manager Sami Mynttinen (chairman) and Senior Officer Mika Hotti from TraFi, training Manager Tapani Rintee of the Finnish Driving Schools' Association, Antero Lammi of the Finnish Central Organisation for Traffic Safety (Liikenneturva), as well as Professor Esko Keskinen and Researcher Martti Peräaho of the University of Turku.

Helsinki, 7th of May, 2010

Sami Mynttinen

Research Director
Finnish Transport Safety Agency (Trafi)

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	JOHDANTO	1
1.1	<i>Vastuullisuus kuljettajaopetuksen päätavoitteena</i>	<i>1</i>
1.1.1	Turvallisuus 1	
1.1.2	Sosiaalisuus 1	
1.1.3	Ekologisuus 1	
1.1.4	Oman toiminnan arviointi	1
1.2	<i>Vastuullisen kuljettajan perustaidot</i>	<i>1</i>
1.3	<i>Kuljettajaopetuksen yleisrakenne</i>	<i>2</i>
1.4	<i>Kuljettajaopetukseen osallistuvien tehtävät</i>	<i>3</i>
1.5	<i>Opetuksen järjestelyt</i>	<i>3</i>
2	KULJETTAJAOPETUKSEN KESKEISET SISÄLLÖT	3
3	OPPIMISEN PERIAATTEITA JA MENETELMIÄ	6
3.1	<i>Tavoitteellisuus opetuksessa ja oppimisessa</i>	<i>7</i>
3.2	<i>Tiedon käsittely</i>	<i>8</i>
3.3	<i>Palaute</i>	<i>9</i>
3.4	<i>Itsearviointi</i>	<i>10</i>
4	KULJETTAJAOPETUKSEN TAVOITTEET, ARVIOINTI, SISÄLLÖT JA MENETELMÄT	10
4.1	<i>Perusvaihe</i>	<i>12</i>
4.1.1	Kuljettajaopetus ja oppiminen	12
4.1.2	Auton ja ajamisen perushallinta	13
4.1.3	Liikennetilanteiden hallinta	16
4.1.4	Ajotilanne ja matkan suunnittelu	20
4.1.5	Ajamisen tavoitteet ja edellytykset	21
4.1.6	Ajamisen sosiaaliset edellytykset	22
4.2	<i>Kuljettajantutkinto</i>	<i>24</i>
4.3	<i>Harjoitteluvaihe</i>	<i>24</i>
4.4	<i>Syventävä vaihe</i>	<i>26</i>

TIIVISTELMÄ

Tässä työssä esitetään ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetukseksi B-luokan ajo-oikeutta varten. Kolmivaiheisen kuljettajaopetusmallin pohjana ja opetussuunnitelman sisältöjen jäsentäjänä on 5-tasoinen teoreettinen malli, jossa kuljettajaa ja ajamista tarkastellaan auton käsittelyn, liikennetilanteiden hallinnan, ajamisen tavoitteiden, henkilökohtaisten edellytysten sekä sosiaalisen ympäristön kautta. Nämä viisi näkökulmaa muodostavat kokonaisuuden, joka ohjaa kuljettajan toimintaa ja selviytymistä liikenteessä.

Varsinaisen opetussuunnitelman rinnalla tässä työssä esitellään oppimisen ja opetuksen keskeisiä periaatteita ja annetaan esimerkkejä kuljettajaopetukseen sopivista menetelmistä. Keskeisinä asioina oppimisessa nostetaan esille selkeiden tavoitteiden, tiedonkäsittelyn sekä palautteen merkitys. Palautetta toiminnastaan oppilas saa paitsi itsensä ulkopuolelta, yleensä opettajalta, myös itse toiminnasta ja sen itsenäisestä tarkkailusta ja arvioinnista. Itsearviointi korostuu paitsi palautteen saamisen keinona myös menetelmänä, jolla voidaan päästä käsiksi käyttäytymisen taustalla oleviin tekijöihin, erityisesti niihin, jotka liittyvät ajamisen turvallisuuteen.

Keskeisiä muutoksia nykyisin voimassa olevaan kaksivaiheiseen opetussuunnitelmamalliin ovat opetuksen uudenlainen jaksottaminen, ajo-opetuksen määrän ja palautteellisuuden lisääminen, kuljettajantutkinnon jälkeisen oppimisajan tiivistäminen, autokouluopetuksen elementtien tuominen osaksi opetuslupaopetusta sekä oppilaan itsenäisen työn ja ympäristövastuun nostaminen entistä korostuneempaan asemaan.

Tässä ehdotetun kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen päätavoitteena on edistää oppilaan kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Vastuullisuus liittyy turvallisuuteen, sosiaalisuuteen, ekologisuuteen ja haluun arvioida omaa toimintaa ja sen vaikutuksia. Vastuu turvallisuudesta on keskeisin. Sosiaalisuus liikenteessä tarkoittaa ennen kaikkea, että kuljettaja toimii turvallisuutta edistävien normien mukaan ja kunnioittaa muiden tienkäyttäjien, erityisesti liikenteen heikompien osallisten, oikeuksia. Kuljettajan on myös tiedostettava oman toimintansa merkitys autonkäytön ympäristöhaittojen minimoinnissa. Vastuullisen kuljettajan edellytetään myös tunnistavan ja ottavan huomioon oman persoonallisuutensa, tavoitteidensa ja valintojensa vaikutukset turvallisuuteen, muihin tienkäyttäjiiin ja ympäristöön.

Kolmivaiheinen kuljettajaopetus jaetaan toisiinsa kytkeytyviin vaiheisiin: Perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. Opetuksen pääpaino on perusvaiheessa, jonka jälkeen seuraa kuljettajantutkinto. Myönnetty ajo-oikeus oikeuttaa siirtymään harjoitteluvaiheeseen, jonka jälkeen suoritetaan kuljettajaopetuksen päättävä syventävä vaihe. Perusvaiheen rakenne ja sisältö ovat autokouluopetuksessa hieman erilaisia kuin opetuslupaopetuksessa, mutta harjoitteluvaiheessa ja syventävässä vaiheessa ne ovat samanlaisia.

Perusvaihe sisältää autokoulussa vähintään 19 oppituntia à 45 min. ja vähintään 16 ajotuntia à 50 min. Lisäksi on 2 ajotuntia ajamista vaikeissa keliolosuhteissa. Opetuksen alkuvaiheessa painopiste on auton käsittelyssä, mistä edetään vaiheittain yhä itsenäisempään ajamiseen. Teoriaopetuksen lisänä on itseopiskelua sekä kotitehtäviä. Kotitehtäviksi lasketaan myös oppimispäiväkirja. Perusvaiheen kestolle ei ole autokoulussa asetettu aikarajaa.

Perusvaiheen sisältö on opetusluvalla suoritettuna pääsääntöisesti samanlainen kuin autokoulussa. Perusvaihe alkaa opetusluvalla suoritettuna kuitenkin 3 oppituntia ja 1 ajotunnin käsittävällä valmennusjaksolla autokoulussa, johon sekä oppilas että opetuslupaopettaja osallistuvat. Lisäksi suoritetaan 1 ajotunnin mittainen arviointiajo autokoulussa siinä vaiheessa, kun opetuslupaopettajan kanssa on harjoiteltu vähintään 5 ajotuntia ja oppilas on saanut tuntumaa liikenteessä ajamiseen. Vai-

keissa keliolosuhteissa ajamisen osuus suoritetaan niin ikään autokoulussa siinä vaiheessa, kun oppilas on saavuttanut riittävät auton käsittelyn ja liikennetilanteiden hallinnan taidot ja arviointiajo on suoritettu. Teoriaopetuksen määrä on opetuslupaoppilailla näin ollen yhteensä vähintään 22 oppituntia, ja ajo-opetus jakaantuu 14 ajotuntiin opetuslupaopettajan kanssa ja yhteensä 4 ajotuntiin autokouluopettajan kanssa. Opetusluvalla perusvaihe kestää enintään 12 kuukautta.

Perusvaiheen tavoitteena on antaa oppilaalle perusvalmiudet siirtyä itsenäiseksi kuljettajaksi harjoitteluvaiheeseen. Valmiuksien taso arvioidaan kuljettajantutkinnoissa.

Harjoitteluvaihe alkaa heti hyväksytyn kuljettajantutkinnon jälkeen ja se kestää vähintään 3 ja enintään 12 kuukautta. Harjoitteluvaiheen sujumista seurataan oppimispäiväkirjalla tehtävien avulla. Harjoitteluvaiheen tavoitteena on, että uusi kuljettaja voi itsenäisen harjoittelun kautta kehittää perusvaiheessa saavutettuja tietojaan ja taitojaan ja oppia tunnistamaan omalle ajamiselle tyypillisiä piirteitä.

Uusi kuljettaja palaa ensimmäisen kuukauden sisällä kuljettajantutkinnosta autokouluun palautejaksoille, joka käsittää 2 ajotuntia sekä 1 ryhmäoppitunnin. Ensimmäisen, yksilöllisen ajotunnin aiheina ovat itsenäinen ajaminen sekä kuljettajantutkinnosta saatu palaute. Toinen ajotunti ajetaan ryhmässä ja se painottuu matkan suunnitteluun, taloudelliseen ajamiseen sekä kuljettajaan kohdistuvaan sosiaaliseen paineeseen. Ryhmäoppitunnilla käsitellään tyypillisiä uuden kuljettajan riskitekijöitä.

Syventävä vaihe on kuljettajaopetuksen päättävä osa. Se sisältää 2 ajotuntia kestävästä yksilöllisestä ajon arvioinnista sekä 2 x 0,5 oppituntia yksilöllistä palautetta. Ryhmäopetus sisältää 2 ajotuntia näyttöjä ja harjoituksia radalla sekä 3 oppituntia ryhmässä.

Syventävän vaiheen tavoitteena on, että uusi kuljettaja syventää vastuullisen kuljettajan tietoja, taitoja, asenteita ja riskitietoisuutta. Hän saa myös palautetta omaksumastaan ajotavasta ja suhtautumisestaan muihin tienkäyttäjiin, riskeihin sekä ympäristöön.

SAMMANFATTNING

I detta arbete presenteras ett förslag till förarutbildning i tre skeden för kör rätt i klass B. Grunden för denna förarutbildningsmodell i tre skeden och strukturen i läroplanens innehåll är en 5-gradig teoretisk modell, där föraren och körningen granskas med hjälp av bilens hantering, behärsksningen av trafiksituationer, körningens syften, de personliga förutsättningar och den sociala miljön. Dessa fem aspekter bildar en helhet som styr förarens agerande och förmåga att klara sig i trafiken.

I detta arbete beskrivs, vid sidan av den faktiska läroplanen, de centrala principerna för inläring och undervisning och dessutom lämnas exempel på lämpliga metoder för förarundervisning. Som väsentliga omständigheter vid inläringen framhålls betydelsen av tydliga mål, informationshantering och respons. En elev får respons på sitt agerande förutom av andra, i allmänhet läraren, även av sitt eget agerande och en egen självständig kontroll och bedömning av agerandet. Självbedömningen framstår, förutom som en metod för respons, även som ett förfarande som kan användas för att nå faktorerna bakom beteendet, särskilt de som berör körningens säkerhet.

Väsentliga ändringar i den gällande läroplansmodellen med två skeden är en ny indelning av undervisningsskedena, ökad omfattning på körundervisningen och responsen, komprimering av inläringstiden efter förarexamen, införande av element i bilskoleundervisningen som del av undervisning med undervisningstillstånd samt en ännu mer framhävd ställning för elevens självständiga arbete och miljöansvar.

Huvudmålet för den förarutbildning i tre skeden som föreslås här är att främja elevens utveckling till ansvarskännande förare. Ansvaret har samband med säkerheten, de sociala färdigheterna, ekologin och viljan att bedöma det egna agerandet samt dess effekter. Ansvaret för säkerheten är det väsentligaste. Sociala färdigheter i trafiken betyder framför allt att föraren agerar enligt normer som främjar säkerheten och respekterar andra vägtrafikanter rätt, särskilt rätten hos dem som har svagare ställning i trafiken. Föraren måste även vara medveten om betydelsen av det egna agerandet i syfte att minimera bilanvändningens miljöolägenheter. En ansvarig förare förutsetts även identifiera och beakta den egna personligheten, målsättningarna och de egna valens påverkan på säkerheten, andra vägtrafikanter och miljön.

Förarutbildningen i tre faser indelas i skeden som är kopplade till varandra. Inläringsskede, övningsskede och fördjupande skede. Huvudvikten i undervisningen avser grundskedet och efter detta följer förarexamen. En beviljad kör rätt berättigar föraren att övergå till övningsskedet och därefter genomförs det avslutande fördjupande skedet i förarutbildningen. Grundskedets struktur och innehåll skiljer sig något mellan bilskoleundervisning och undervisning med undervisningstillstånd, men övningsskedet och det fördjupande skedet är lika.

Grundskedet omfattar minst 19 lektioner à 45 min i bilskola och minst 16 körlektioner à 50 min. Dessutom ingår 2 körlektioner i svåra väglag. Under undervisningens inledningsskede ligger tyngdpunkten på bilens hantering och sedan sker en stegvis utveckling mot allt självständigare körning. Självstudier och hemuppgifter kompletterar teoriundervisningen. Som hemuppgift räknas även en inlärningsdagbok. Ingen tidsgräns har fastställts i bilskolan för grundskedets varaktighet.

Vid undervisning med undervisningstillstånd är grundskedets innehåll i regel samma som i bilskolan. Vid undervisning med undervisningstillstånd inleds grundskedet emellertid med en förberedelseperiod på tre lektioner och en körlektion i bilskola, där både eleven och läraren med undervisningstillstånd deltar. Dessutom utförs en utvärderingskörning som omfattar en körlektion i bilskola i det skede då eleven har övat minst fem körlektioner med läraren med undervisningstillstånd och eleven har

fått känsla för körning i trafik. Avsnittet körning i svåra väglag genomförs också i bilskola i det skede då eleven har uppnått tillräckliga färdigheter i bilhanteringen och behärskningsen av trafiksituationer samt när utvärderingskörningen är utförd. För elever som undervisas med undervisningstillstånd blir teoriundervisningens omfattning minst 22 lektioner och körlektionerna fördelade på 14 körlektioner med lärare med undervisningstillstånd och fyra körlektioner med bilskolelärare. Grundskedet med undervisningstillstånd får pågå i högst 12 månader. Målet för grundskedet är att ge eleven de grundläggande färdigheterna för att kunna övergå till självständig förare under övningsskedet. Nivån på färdigheterna bedöms genom förarexamen.

Övningsskedet inleds omedelbart efter en godkänd förarexamen och pågår i åtminstone tre och högst 12 månader. En inlärningsdagbok med övningsuppgifter används för att följa övningsskedets framsteg. Målet med övningsskedet är att en ny förare genom självständig övning ska utveckla de kunskaper och färdigheter föraren fått under grundskedet samt lära sig identifiera de typiska dragen i sin egen körning.

En ny förare återvänder till bilskolan för en responsperiod inom en månad efter förarexamen. Denna period omfattar två körlektioner och en gruppteorilektion. Den första individuella körlektionens ämne är självständig körning och respons från förarexamen. Den andra körlektionen körs i grupp och huvudvikten ligger på planering av körsträckan, ekonomisk körning och det sociala tryck som riktas mot föraren. Under grupplektionen behandlas de riskfaktorer som är typiska för nya förare.

Det fördjupande skedet är förarundervisningens avslutande del. Skedet innehåller en bedömning av den individuella körningen som omfattar två körlektioner och personlig respons under 2 x 0,5 lektioner. Gruppundervisningen omfattar två körlektioner med exempel och övningar på bana samt tre lektioner i grupp.

Målet med det fördjupande skedet är att en ny förare fördjupar sig i kunskaperna, färdigheterna, attityderna och riskmedvetenheten hos en ansvarskännande förare. Föraren får även respons på det körsätt han tillägnat sig och på sitt förhållningssätt till andra vägtrafikanter, risker och miljön.

ABSTRACT

This thesis includes a proposal of a three-staged driver training system for those acquiring a category B driving licence. The basis for the three-staged driver training model and a basis for the classification of the curriculum content is a five-level theoretical model where the driver and driving are studied from the perspectives of vehicle handling, traffic situation handling, driving objectives, personal preconditions and social environment. These five perspectives create the overall entity that guides the actions and coping of a driver in traffic.

In addition to the actual curriculum, this thesis includes central teaching and learning principles and provides examples on methods suitable for driver training. The key learning issues discussed include the significance of specific objectives, information processing and feedback. Driving students obtain feedback not only from an outside party – usually a teacher – but also from their actual actions and the fact that they themselves observe and assess their own activities. Importance of self-assessment is stressed not only as a means of obtaining feedback but also as a method which can be used to address underlying issues influencing the driver's actions, particularly those connected to safe driving.

The most important changes, when compared to the current two-staged curriculum model, include a new type of teaching classification system, increased amount of driving lessons and increased amount of feedback, compressing the learning time after having completed the driving examination, introducing driving school teaching elements into instruction permit training as well as stressing the significance of the student's independent work and the importance of environmental issues.

The main objective of the proposed three-staged driver training method is promoting the student's development into a responsible driver. Responsibility is closely connected to safety, social aspects, ecological aspects and the student's willingness to assess his or her own activities and their impact. The most important issue is carrying the responsibility for safety. In traffic, the social aspect mainly refers to the driver acting in line with all norms that promote safety and respecting the rights of other road users, particularly those with the weakest position in traffic. Furthermore, the driver must be aware of the significance of his or her actions in minimising the environmental disadvantages caused by vehicles. A responsible driver must also identify and take into account the impact of his or her own personality, objectives and choices on safety, other road users and the environment.

The three-staged driver training system is divided into interconnected stages: basic stage, training stage and advanced stage. The main focus of teaching lies in the basic stage. When the basic stage is completed, the student will take a driving examination. When the student has been granted a driving licence, the training stage begins. Once the training stage is complete, the driver will participate in the advanced stage that completes the driver training. The structure and content of the basic stage are slightly different in driving school training than in instruction permit training, but the training stage and the advanced stage are the same for both methods of learning.

The basic stage includes at least nineteen 45-minute driving school lessons and at least sixteen 50-minute hours of driving with a teacher as well as two hours of driving under difficult weather conditions. At the early stage of training, the focus lies in handling the vehicle. When the student starts to master the vehicle, the teaching gradually becomes more and more independent. In addition to the theory training, the student studies driving independently and does homework. A learning diary is also considered homework. No time limit for the duration of the basic stage training in driving schools has been set.

For students learning how to drive with a person who has an instruction permit, the basic stage is mainly the same as for those going to a driving school. However, the basic stage of instruction permit students starts with a training period at a driving school, consisting of three lessons and one hour of driving with a teacher. Both the student and the person who has the instruction permit participate in this training. Furthermore, the student must take a one-hour driving assessment at a driving school when the student has practiced driving for at least five hours with the person who has the instruction permit, and the student has thus been driving in traffic for some time. Driving under difficult weather conditions is also performed at a driving school once the student has achieved sufficient vehicle handling skills and the assessment drive has been performed. Thus, students learning how to drive with a person who has an instruction permit take a minimum of 22 lessons, and their training is divided into fourteen lessons with the person who has the instruction permit and four lessons with a driving school teacher. The basic stage of instruction permit students may take a maximum of twelve months. The basic stage aims at providing the student the basic skills needed to start independent driving at the training stage. The student's skills are assessed in the driving examination.

The training stage starts right after the student has undergone an accepted driving examination and lasts between three to twelve months. The training stage is monitored by means of filling out a learning diary and completing exercises. The objective of the training stage is allowing the new driver to independently practice driving in order to further develop the skills and know-how obtained during the basic stage and in order to identify his or her personal driving characteristics.

The new driver will return to the driving school during the first month after having completed the driving examination for a feedback period consisting of two hours of driving and one group lesson. During the first individual driving lesson, the driver and the teacher focus on independent driving and the feedback provided to the new driver from the driving examination. The second hour of driving is a group lesson in which the group focuses on how to plan your trips ahead, how to drive in an economically sound manner and how to cope with the social pressures to which drivers are subjected. The group lesson focuses on typical risk factors for new drivers.

The advanced stage is the final stage of driver training. It consists of two driving lessons during which sustainable individual driving habits are assessed, two 30-minute lessons during which the new driver is given individual feedback, two driving lessons in a group at a driving track during which the new drivers show their skills and practice driving as well as three group lessons.

The objective of the advanced stage is for the new driver to deepen his or her skills and attitudes as a responsible driver as well as his or her awareness of the risks related to driving. Furthermore, the new driver is provided feedback on his or her mode of driving and his or her attitude towards other road users, risks and the environment.

1 JOHDANTO

1.1 Vastuullisuus kuljettajaopetuksen päätavoitteena

Kuljettajaopetuksen päätavoitteena on edistää oppilaan kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Vastuullisuus liittyy turvallisuuteen, sosiaalisuuteen, ekologisuuteen ja haluun arvioida omaa toimintaa ja sen vaikutuksia.

1.1.1 Turvallisuus

Vastuullinen kuljettaja hallitsee autonsa sijainnin, suunnan sekä nopeuden ja osaa liikennesäännöt. Hän osaa ajaa eri olosuhteissa itsenäisesti ja suunnitelmallisesti. Hän tunnistaa myös omasta itsestään, muista tienkäyttäjistä, autosta ja liikenneympäristöstä tulevia riskejä ja pyrkii sovittamaan oman ajamisensa niiden mukaan, esimerkiksi alentamalla ajonopeuttaan. Riskitilanteiden ennakointi ja välttäminen ovat kuljettajan vastuista tärkeimmät.

1.1.2 Sosiaalisuus

Sosiaalisuus liikenteessä tarkoittaa, että kuljettaja toimii turvallisuutta edistävien normien mukaan, kunnioittaa muiden tienkäyttäjien oikeuksia, osaa ennustaa toisten toimintaa ja toimii vastavuoroisesti itse ennustettavasti sekä osaa pitää omat tunteensa hallinnassa. Erityisen tärkeää on ottaa huomioon liikenteen heikommat osalliset, lapset, iäkkäät sekä liikuntarajoitteiset.

1.1.3 Ekologisuus

Kuljettajalla on vastuu myös ympäristöstä. Hänen on tiedostettava oman toimintansa merkitys paitsi oman ajonsa taloudellisuudessa myös auton ympäristöhaittojen minimoinnissa. Samoin on tiedostettava taloudellisen ajotavan yhteys turvallisuuteen, esimerkiksi havainnoinnin, nopeuden säätelyn ja ennakkoinnin kautta. Ekologiseen vastuullisuuteen kuuluu myös kyky ja halu miettiä, olisiko auton käytölle vaihtoehtoja.

1.1.4 Oman toiminnan arviointi

Jokainen oppilas tuo kuljettajaopetukseen oman ainutlaatuisen persoonallisuutensa ja tapansa suhtautua asioihin. Kuljettajaopetuksen tehtävänä ei ole yrittää muuttaa ihmisen perusluonnetta, eikä se voi sitä tehdä. Mutta vastuullinen kuljettaja suhtautuu realistisesti omaan ajotaitoonsa ja haluaa kehittää itseään kuljettajana. Vastuullisen kuljettajan voidaan edellyttää tiedostavan ja ottavan huomioon oman persoonallisuutensa, tavoitteidensa ja valintojensa vaikutukset liikenteessä, erityisesti silloin, kun ne vaikuttavat turvallisuuteen, muihin tienkäyttäjiin tai ympäristöön.

Omaan käyttäytymiseen ja elämänhallintaan liittyvien tekijöiden tunnistaminen liikenteen riskitekijöinä ja niiden hallinta on erityisen painotettava asia nuorten kuljettajien koulutuksessa.

1.2 Vastuullisen kuljettajan perustaidot

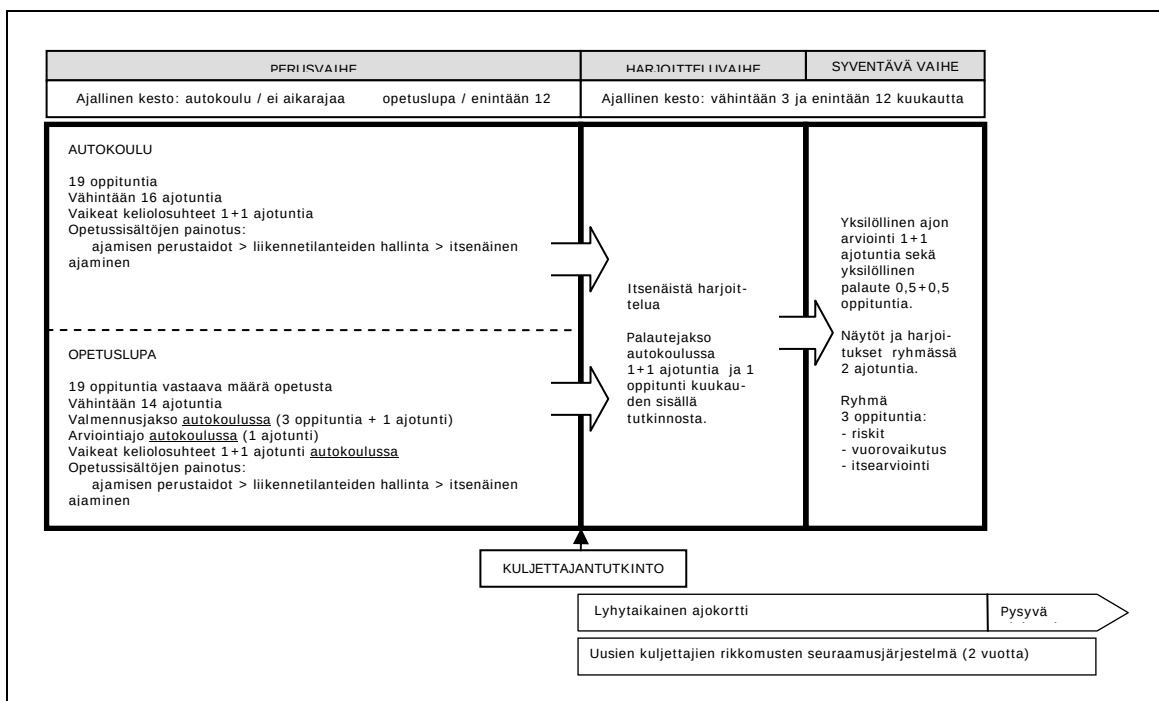
Tavoitteiden mukaisesti kuljettajaopetuksen ensisijaisena tehtävänä ei ole valmentaa oppilasta kuljettajantutkintoa varten. Tutkinnossa arvioidaan, kuinka hyvin kuljettajaopetuksen tavoite, vastuullisuus, on sisäistetty. Sisäistäminen näkyy käytännön liikennetilanteissa ajamisen eri osa-alueilla, jolloin sitä voidaan myös arvioida. Arvioinnin kohteeksi tulevat siten vastuullisen kuljettajan perustaidot:

- Havainnointi
- Nopeudensäätely
- Merkinannot

- Ajolinjat
- Ajovuorot
- Etäisyys muihin tienkäyttäjiin
- Liikenteenohjauksen noudattaminen
- Matkan suunnittelu ja toteutus
- Oman ajamisen arviointi

1.3 Kuljettajaopetuksen yleisrakenne

Kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen vaiheet täydentävät toisiaan. Opetuksen pääpaino on perusvaiheessa, minkä jälkeen seuraa kuljettajantutkinto. Myönnetty ajo-oikeus oikeuttaa jatkamaan kuljettajaopetusta harjoitteluvaiheeseen sekä kuljettajaopetuksen päättävään syventävään vaiheeseen (kuva 1). Perusvaiheen rakenne on autokouluopetuksessa hieman erilainen kuin opetuslupaopetuksessa, mutta harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe ovat rakenteeltaan samanlaisia.



Kuva 1. Kolmivaiheinen kuljettajaopetus

Perusvaihe sisältää autokoulussa vähintään 19 oppituntia à 45 min. ja vähintään 18 ajotuntia à 50 min. Opetusluvalla perusvaihe kestää enintään 12 kuukautta, sisältäen vähintään 19 oppituntia vastaavan määrän teoriaopetusta à 45 min. sekä vähintään 18 ajotuntia à 50 min. Tästä määrästä on vähintään 14 ajotuntia opetuslupaopettajan ohjauksessa. Perusvaihe alkaa opetusluvalla suoritettuna kuitenkin 3 oppituntia ja 1 ajotunnin käsittävällä valmennusjaksolla autokoulussa, johon sekä oppilas että opetuslupaopettaja osallistuvat. Lisäksi suoritetaan 1 ajotunnin mittainen arviointiajo autokoulussa siinä vaiheessa, kun opetuslupaopettajan kanssa on harjoiteltu vähintään 5 ajotuntia ja oppilas on saanut tuntumaa liikenteessä ajamiseen.

Vaikeissa keliolosuhteissa ajamisen osuus (2 ajotuntia) suoritetaan molemmissa opetusmuodoissa autokoulussa ja siinä vaiheessa, kun oppilas on saavuttanut riittävät auton käsittelyn ja liikennetilanteiden hallinnan taidot. Opetusluvalla on kuitenkin arviointiajo suoritettava ennen vaikeiden keliolosuhteiden osuutta. Perusvaiheen jälkeen seuraa kuljettajantutkinto.

Teoriaopetuksen lisänä on itseopiskelua sekä kotitehtäviä. Kotitehtäviksi lasketaan myös oppimispäiväkirja.

Harjoitteluvaihe alkaa lyhytaikaisen ajokortin turvin sekä uuden kuljettajan rikkomusten seuraamusjärjestelmän saattamana heti hyväksytyn kuljettajantutkinnon jälkeen. Harjoitteluvaihe kestää vähintään 3 ja enintään 12 kuukautta. Tavoitteena on itsenäisen harjoittelun avulla soveltaa ja kehittää perusvaiheessa saavutettuja tietoja ja taitoja ja erityisesti oppia tunnistamaan omalle ajamiselle tyypillisiä piirteitä, siten syventäen vastuullisen ajamisen tietoja, taitoja, asenteita ja riskitietoisuutta. Harjoitteluvaiheen sujumista seurataan oppimispäiväkirjalla tehtävien.

Ensimmäisen kuukauden sisällä kuljettajantutkinnosta palataan vielä autokouluun palautejaksolle, joka käsittää 2 ajotuntia sekä 1 ryhmäoppitunnin. Ensimmäinen ajotunti painottuu yksilölliseen itsenäiseen ajamiseen sekä kuljettajantutkinnon palautteeseen. Ryhmäoppitunnin jälkeen seuraa 1 ajotunti ryhmässä.

Syventävä vaihe on kuljettajaopetuksen päättävä osa. Se sisältää 2 ajotuntia kestävästä yksilöllisestä ajon arvioinnista sekä 2 x 0,5 oppituntia yksilöllistä palautetta. Ryhmäopetus sisältää 2 ajotuntia näyttöjä ja harjoituksia radalla sekä 3 oppituntia ryhmässä.

1.4 Kuljettajaopetukseen osallistuvien tehtävät

Opettajan tehtävä on omalla toiminnallaan edistää kuljettajaopetuksen tehtävän täyttymistä: oppilaan kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Opettajan tehtävä on asiantuntijana tukea oppimista ja vahvistaa oppimisen taitoja.

Oppimisvastuu on puolestaan oppilaalla itsellään. Oppilaan oma vastuu konkretisoituu siinä, että hän opiskelee itsenäisesti, osallistuu aktiivisesti oppitunneilla ja arvioi omaa toimintaansa. Oppitunneilla voidaan edellyttää, että oppilas on etukäteen perehtynyt oppitunnin aiheeseen oppimateriaalin kautta. Oppitunneilla voidaan siten keskittyä luetun syventämiseen.

Opetuksessa on otettava huomioon oppilaiden erityispiirteet, oppimistyylit ja –tarpeet. Opettajan tehtävänä on opetuksen edetessä arvioida oppilaan edistymistä ja ohjata opetuksen painopisteen siirtymistä perustaidoista monimutkaisimpiin taitoihin ja ohjatusta ajamisesta itsenäisempään ajamiseen.

1.5 Opetuksen järjestelyt

Opetuksen pitää olla niin samansisältöistä kuin mahdollista siitä riippumatta, missä se järjestetään. Sama sisältö ei kuitenkaan tarkoita, että opetus pitäisi järjestää samalla tavalla. Myös menetelmät ja oppimateriaalit voivat vaihdella. Esimerkiksi tavanomaisista poikkeavia liikennetilanteita, kuten tasoristeyksissä ajamista tai moottoritieajoa, voidaan harjoitella ajosimulaattorilla tai audiovisuaalisilla välineillä siellä, missä kyseisiä tilanteita ei liikenneympäristön puolesta esiinny.

2 KULJETTAJAOPETUKSEN KESKEISET SISÄLLÖT

Kolmivaiheinen kuljettajaopetus pohjautuu kuljettajaopetuksen keskeisiin sisältöihin kuvaavaan 5-tasoiseen teoreettiseen malliin (Kuva 2). Malli kuvaa tiivistetysti niitä, sekä kuljettajaan itseensä että kuljettajan elinympäristöön liittyviä tekijöitä, jotka ohjaavat käyttäytymistä liikenteessä.

Kuljettajaopetuksen keskeiset sisällöt:			
Käyttätymisen taso:	Tiedot ja taidot, joita kuljettajan tulee hallita	Riskiä lisäävät tekijät, joista kuljettajan täytyy olla tietoinen	Itsearviointi
Taso 5 <u>Kuljettajan elinympäristö</u> : Yhteiskunta, kulttuuri, sosiaalinen ympäristö.	Tieto yhteiskunnan mahdollistamasta toimintaympäristöstä sekä kulttuurin ja sosiaalisen elinympäristön vaikutuksesta tavoitteiden, arvojen, toimintamallien jne. muodostumiseen sekä taito ottaa ne huomioon.	Tieto toimintaympäristön ja sosiaalisen elinympäristön turvallisuusvaikutuksista, esim. viiteryhmän sosiaaliset vaatimukset, haitalliset toimintamallit, epäviralliset normit jne. sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa yhteiskunnasta ja sosiaalisesta elinympäristöstä lähtöisin olevien tekijöiden vaikutukset omaan elämän hallintaan, tavoitteisiin ja toimintaan liikenteessä.
Taso 4 <u>Kuljettaja yksilönä</u> : Henkilökohtaiset edellytykset, elämisen tavoitteet, elämänhallinta.	Tieto tavoitteiden ja arvojen, käyttäytymismallien, fyysisten ja henkisten edellytysten yms. yksilöllisten tekijöiden vaikutuksista ajamiseen sekä taito hallita niitä.	Tieto tavoitteisiin ja arvoihin, käyttäytymiseen, päih-teisiin yms. tekijöihin liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa omien toimintatapojen, kuten yllykkeiden synty ja niiden hallinta, toiminnan taustamotiivien tunnistaminen, arvot jne.
Taso 3 <u>Kuljettaja matkan toteuttajana</u> : Ajamisen tavoitteet ja ajotilanne tietyllä matkalla	Tieto matkaan vaikuttavista tekijöistä kuten matkan tavoitteet, ajoympäristön valinta, sosiaalisen paineen vaikutus päätöksiin, matkan tarpeellisuus jne. sekä taito nähdä valinnoille vaihtoehtoja.	Tieto matkan tavoitteisiin, kuljettajan tilaan, sosiaaliseen paineeseen, ajamisen tarkoitukseen jne. tekijöihin liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa oman toiminnan suunnitelmallisuuden taso, ajamisen tavoitteet, motiivit jne.
Taso 2 <u>Kuljettaja liikennetilanteessa</u> : Liikennetilanteiden hallinta tietyssä tilanteessa	Perustiedot ja -taidot säännöistä, ajonopeuden säätelystä, turvaväleistä, merkinannoista jne.	Tieto epäsopivaan ajonopeuteen, liian pieniin turvaväleihin, säännöistä piittaamattomuuteen, vaikeisiin ajo-olosuhteisiin, jalkakulkijoihin ja pyöräilijöihin jne. liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa omien tietojen ja taitojen taso, ajotapa, riskit jne. heikkouksineen ja vahvuuksineen.
Taso 1 <u>Kuljettaja auton käsittelijänä</u> : Auton käsittely (tietty tehtävä)	Perustiedot ja -taidot auton käsittelystä ja sen ominaisuuksista, renkaan pidosta jne.	Tieto auton käsittelyyn, auton ominaisuuksiin, renkaan pitoon jne. seikkoihin liittyvistä riskeistä sekä taito hallita niitä.	Kyky tunnistaa oman ajamisen perustaitoihin ja auton käsittelyyn liittyvät heikkoudet ja vahvuudet.

Kuva 2. Kuljettajaopetuksen keskeiset sisällöt.

Mallin tasot: ajaminen on monitasoinen tehtävä

Kun mallia (Kuva 2) katsotaan alhaalta ylöspäin, huomataan, että tasot 1-3 painottuvat sellaisiin ajamisen osiin, jotka toteutuvat käytännön ajotilanteissa ja ovat suorituksina heti nähtävissä ja ulkopuolisen arvioitavissa: auton käsittelyn sujuvuus, liikennetilanteiden hallinta ja ajopäätöksen onnistuneisuus. Tasolla 4 kuvataan puolestaan sellaisia kuljettajan sisäisiä asioita, joita ulkopuolinen ei kykene yhtä helposti tarkkailemaan: yksilöllisiä elämisen edellytyksiä ja tavoitteita, joka ohjaavat kuljettajan päätöksentekoa ja valintoja. Päätökset ja valinnat kohdistuvat erityisesti matkaan, liikennetilanteisiin ja auton käsittelyyn.

Taso 5 laajentaa näkökulmaa kuljettajan ulkopuolelle, yhteiskuntaan, kulttuuriin sekä kuljettajan sosiaaliseen ympäristöön. Sosiaalinen ympäristö on nimenomaan nuorilla keskeinen, ja erityisesti ne osat tätä ympäristöä, jotka ovat nuorta kuljettajaa lähinnä: kaverit ja muut tärkeiksi koetut viiteryhvät, ajamisen esikuvat jne. Kuljettajan lähiympäristö vaikuttaa hänen henkilökohtaisiin tavoitteisiinsa. Toisaalta nämä tavoitteet ovat jossakin vaiheessa vaikuttaneet siihen, minkälaiseksi tämä lähiympäristö on muotoutunut, esimerkiksi niin, että kuljettaja on hakeutunut tiettyyn kaveriporukkaan. Nämä kaverit puolestaan vaikuttavat niin hyvässä kuin kenties pahassakin kuljettajan tavoitteisiin eli siihen, millä tavalla hän haluaa toimia liikenteessä.

Vaikka tasot ovat laadullisesti erilaisia ja mallissa erillään toisistaan, ne eivät ole toisistaan riippumattomia. Ne ovat aina yhdessä mukana ajamisessa, ja toiminta tai muutos yhdellä tasolla vaikuttaa aina enemmän tai vähemmän muillakin tasoilla. Mallia tulee tarkastella riippuvuussuhteiden ja kuljettajan tehtävien kokonaisuutena, ja mitä "alemmas" mallissa mennään, sitä enemmän on tapahtumia. Tapahtumien määrään tasoilla 3, 2 ja 1 vaikuttavat kutakin tasoa ylempänä olevien tasojen edellytykset ja kuljettajan tekemät valinnat. On selvää, että valinta sen suhteen, lähteäkö matkalle päivällä hyvissä keliolosuhteissa vaiko yöllä räntäsateessa, vaikuttaa myös siihen, kuinka rasittavaksi ja vaikeaksi matka muodostuu.

Pelkästään hyvät auton käsittelytaidot tai liikennetilanteiden hallinnan taidot eivät siten riitä vastuulliseen ajamiseen. Vastuullinen kuljettaja ymmärtää, että hän voi itse omilla valinnoillaan vaikuttaa siihen, kuinka sujuvaa ja turvallista ajaminen on.

Mallin sarakkeet: tiedot, taidot, riskit ja itsearviointi

Mallin kunkin tason ensimmäinen sarake (tiedot ja taidot) kuvaa, mitä hyvän kuljettajan tulee tietää ja osata kullakin tasolla kyetäkseen ajamaan autolla ja sopeutumaan liikenteeseen. Kyse on siis siitä, miten autoa tulisi käsitellä, miten ajaa liikenteessä, mitä sääntöjä noudattaa, miten ajoreitit on suunniteltava sekä kuinka kuljettajan henkilökohtaiset tai sosiaaliset edellytykset vaikuttavat käyttäytymiseen.

Mallin toisessa sarakkeessa (riskiä lisäävät tekijät) korostetaan liikenteessä esiintyviä riskejä. Riskit voivat liittyä autoon, liikenneympäristöön tai liikennejärjestelmään (ulkoiset riskit), tai kuljettajaan itseensä (sisäiset riskit). Riskit eivät myöskään aina liity suoraan tiettyyn ajotilanteeseen (esimerkiksi liukkaus), vaan myös esimerkiksi viiteryhmän asettamiin vaatimuksiin tai kuljettajan tapaan reagoida asioihin. Riskit ovat siten erilaisia mallin eri tasoilla. Käytännön kuljettajaopetuksessa liikenteeseen liittyviä riskejä ei voida käsitellä irrallaan opetettavista asioista. Tietoja, taitoja ja riskejä ei siten voida erottaa toisistaan. Kullakin tasolla on omat erityiset riskinsä ja niitä pitää käsitellä, kun oppilas oppii uusia taitoja tai kehittää vanhoja.

Kolmas sarake (itsearviointi) on kiinteässä yhteydessä riski-sarakkeeseen. Itsearviointi on oppilaasta itsestään lähtevää toimintaa, jossa hän pyrkii saamaan palautetta omasta toiminnastaan ja tulemaan tietoiseksi omista edellytyksistään ja taipumuksistaan sekä taidoistaan ja kyvyistään, jotka koskevat auton käsittelyä, liikennetilanteiden hallintaa ja ajamisen suunnittelua sekä niihin vaikuttavia taustaedellytyksiä. Itsearviointi toimii välineenä tietojen ja taitojen aktivoinnissa ja riskien tunnistamisessa.

Malli käytännössä: esimerkkejä

Tasojen sisältöjen riippuvuussuhdetta voisi havainnollistaa vaikkapa kuvitellulla tilanteella, jossa turkulaisella virkamiehellä on marraskuisen pakkaspäivän aamuna palaveri Tampereella. Mukaan lähtevien työkavereiden toiveet (taso 5) tai oma halu

ajaa autolla, tapa lykätä lähdöt viime hetkeen tai kenties käsitys itsestään turvallisena kuljettajana (taso 4) vaikuttaa hänen päätökseensä tehdä matka autolla, vaikka säätielotuksessa luvattiin liukasta. Näin virkamies rajoittaa niitä vaihtoehtoja, joita hänellä olisi matkapäätöstä tehdessään (taso 3), esimerkiksi siten, että hän ei lähde junalla tai varaa enemmän ajoaika. Junamatkaan tai hitaammin ajamiseen verrattuna hän kohtaa paljon vaativampia liikennetilanteita (taso 2) ja niihin liittyviä auton käsittelytehtäviä (taso 1). Samalla hän altistaa itsensä ylimääräisille riskeille.

Toinen esimerkki: Jos nuori kuljettaja pyrkii vahvistamaan identiteettiään autojen ja ajamisen kautta (taso 4), koska tärkeät kaveritkin (taso 5) ovat kiinnostuneita autoista, niin se todennäköisesti vaikuttaa siihen, missä ympäristössä hän ajaa. Se voi vaikuttaa myös ajamisen sisältöön, esimerkiksi niin, että hän pyrkii etsimään tilaisuuksia osoittaa ajotaitoaan. Yöllä kavereiden kanssa ajaminen voi olla yksi esimerkki tällaisesta (taso 3). Tämä puolestaan vaikuttaa liikennetilanteiden vaatimustasoon (taso 2). Tavoitteena voi olla ajaa niin suurella nopeudella kuin mahdollista kaikissa tilanteissa. Ajaminen suurella nopeudella puolestaan vaikeuttaa ympäristön hahmottamista ja lisää auton käsittelyn vaativuutta (taso 1). Seurauksena on virheellisiä päätöksiä tai muita virheitä.

Kolmantena esimerkkinä voisi olla kuljettaja, jolle ajaminen on vain tapa liikkua muiden tapojen joukossa. Tällainen motivaatio johtaa todennäköisemmin kohtuullisiin nopeuksiin ja ehkä jopa päätöksiin jättää auto kotiin silloin, kun ajaminen ei ole välttämätöntä. Jos kuljettaja on huolissaan selviytymisestään vaativissa keliolosuhteissa, on halukas maksimoimaan turvallisuutensa ja jos hänellä ei ole tarvetta korostaa itseään ajamalla, niin turvallinen ajotapa valitaan melko varmasti. Tämä johtaa pienempiin vaatimuksiin auton käsittelyssä ja liikennetilanteiden hallinnassa, jolloin matkasta muodostuu todennäköisemmin turvallinen, vaikka esimerkiksi auton käsittely ei olisikaan kovin hyvää.

3 OPPIMISEN PERIAATTEITA JA MENETELMIÄ

Kuljettajaopetuksen tavoitteet ohjaavat oppimista. Tavoitteet rakentuvat oppimisprosessin kuluessa, ja opettajan tehtävänä on suunnata ja tukea tätä prosessia.

Uusi tieto rakentuu aina olemassa olevan tiedon pohjalle, sitä vahvistaen tai muuttaen. Uusi tieto ei voi "tarttua" ellei ole ennestään jotakin, mihin se voisi tarttua. Opetuksen eteneminen rakentuukin siten perusasioista monimutkaisempaan, perustaidoista itsenäisempään ajamiseen. Ajo-opetuksen alussa on siten oltava riittävästi käsittelyharjoituksia, jotta oppilas voisi turvallisesti siirtyä harjoittelemaan liikenteessä. Samaa etenemisjärjestystä yksinkertaisemmasta monimutkaisempaan on hyvä noudattaa myös oppitunneilla.

Ihmisillä on erilaisia erityispiirteitä ja oppimisen tyylejä. Jokaisella on omia ennakkotietoja ja -taitoja, asenteita ja ominaisuuksia, jotka voivat edistää tai haitata oppimista. Ne tulisi ottaa huomioon opetuksessa ja opetusmenetelmiä pohdittaessa, eriyttäen ja painottaen opetusta yksilön tai ryhmän tarpeiden mukaan niin pitkälle kuin mahdollista. Jotkut oppivat paremmin tekemällä, toiset taas teorian avulla. Yksilölliset tavoitteet määräävät, kuinka paljon aikaa ja energiaa ihminen on valmis uhraamaan tietyn asian oppimiseen.

Taitojen oppiminen etenee teoriasta (käsitteet, faktat) harjoituksiin sekä palautteeseen (keskustelut, kysymykset, kommentit). Teoria, harjoitukset ja palaute vuorottelevat, ja opittavia asioita käsitellään ja niistä keskustellaan, kunnes ne on ymmärretty.

Teoriaopetus, itseopiskelu ja ajo-opetus tukevat toisiaan. Teoria liitetään aikaisempiin kokemuksiin (kuljettajaopetuksessa ja elämässä yleensä) ja harjoituksiin. Pa-

laute liittyy siihen, mitä juuri on harjoiteltu tai opittu. Itseopiskelun onnistumisen edellytyksenä on, että opiskeltua ainesta selitetään, syvennetään ja harjoitellaan oppitunneilla ja ajo-opetuksessa. Samoin on itseopiskelulla oltava selkeät tavoitteet; ei siis lukemista lukemisen vuoksi.

Tiedon jakamisen (opettaja / oppikirja), keskustelujen ja itsearviointien välistä suhdetta voidaan kuvata seuraavasti: Opettaja tai oppikirja tarjoaa perustietoa. Tästä tiedosta voidaan sitten keskustella ajon aikana tai ryhmässä, niin että aihe laajenee ja siihen liittyy sosiaalinen ulottuvuus. Virheelliset tulkinnat on helpompi havaita ja käsitellä. Lopuksi itsearviointit antavat yksilöllisen näkökulman aiheeseen ja mahdollistavat ymmärtämisen syventämisen, kun opetettava aihe liittyy muihin elämän alueisiin. Ajo-opetuksessa saatuja kokemuksia tulee hyödyntää teoriaopetuksessa. On välttämätöntä, että oppimisprosessin alussa opetus tukee ajotaidon oppimista. Prosessin loppupuolella, kun kokemuksellista tietoa ajamisesta on karttunut, keskittyy oman ajotyylin ja päätöksenteon tarkasteluun.

Opetusmenetelmät valitaan aihepiirin mukaan. Jos halutaan oppia vaikkapa jonkun liikennemerkin nimi, niin silloin riittää, että opettaja kertoo ja oppilas painaa mieleensä, tai että oppilas lukee asian oppikirjasta ja painaa mieleensä. Aivan toinen asian on sitten liikennemerkin antaman toimintaohjeen sisäistäminen. Auton käsittelyn alkeita opittaessa riittävät yleensä näytöt ja harjoittelu. Oppilaiden omaa aktiivisuutta tiedon tuottamiseen tarvitaan huomattavasti enemmän jo silloin, kun harjoitellaan teorian soveltamista käytäntöön. Vielä enemmän sitä tarvitaan silloin, kun lähestytään kuljettajan toiminnan taustoja, asenteita ja motiiveja, ja pyritään joko saamaan ne tietoisiksi tai pyritään jopa muuttamaan niitä. Itsearviointit ja ryhmäkeskustelut ovat tällöin hyödyllisiä menetelmiä. Kahdenkeskisiä keskusteluja voidaan käydä myös ajoharjoittelun yhteydessä, jolloin ne voivat kohdistua johonkin tiettyyn tilanteeseen tai toimintaan, toimintaan vaikuttavien tavoitteiden tarkasteluun, tai nähtyjen liikennetilanteiden pohdintaan. Auton ei siten oppimisen edistämiseksi tarvitse olla koko ajan liikkeellä, vaan välillä voidaan pysähtyäkin.

Asioiden pohtiminen eri näkökulmista edistää oppimista. Tätä kannattaa käyttää hyväksi varsinkin, kun hyvin moneen asiaan ei yleensä ole yhtä ainoaa oikeaa ratkaisua. Yksi helposti toteutettava keino on käyttää avoimia kysymyksiä. Ei siis kysyä "oliko tuo oikea tapa toimia tässä tilanteessa", vaan "mitä eri tapoja toimia voit kuvitella tässä tilanteessa". Perusajatuksena on, että ei anneta valmiita vastauksia, vaan pyritään saamaan oppilas arvioimaan itse omaa tai muiden toimintaa ja pohtimaan vaihtoehtoisia toimintamalleja (vrt. palaute luvussa 3.3). Sopivia kysymysmuotoja ovat siinä tapauksessa mitä, miten, millainen, kuinka, kuvaile, kuvittele, vertaile jne.

Arviointi on myös oppimistilanne, jonka lähtökohtana ei siten ole pelkästään sen toteaminen, onko jokin suoritus hyväksytty vai ei. Ongelmakohtien ja vahvuuksien esilletuomisella voidaan opetusta suunnata yksilölliseen suuntaan, sellaisiin asioihin, jotka ovat oppilaalle vaikeita.

3.1 Tavoitteellisuus opetuksessa ja oppimisessa

Tehokas oppiminen edellyttää tavoitteita, jolloin oppilas tietää, mitä hänen tulisi oppia ja kuinka. Jokaiseen oppimistilanteeseen liittyy kuitenkin aina useita, joskus ristiriitaisiakin tavoitteita. Aina tavoitteet eivät myöskään ole virallisia tai edes tietoisia. Virallinen ajamiseen liittyvä tavoite on, että sen tulisi olla turvallista, sosiaalista ja ekologista. Tämä tavoite kilpailee väistämättä sellaisten usein tiedostamattomien tavoitteiden kanssa, kuten hyväksytyksi tuleminen, aikuiseksi kasvaminen ja erityisesti itsenäisyyden osoittaminen.

Oppimistavoitteet vaihtelevat sen mukaan, mistä ajamisen kokonaisuuden osasta puhumme. Jotta oppiminen olisi tehokasta, tulisi myös oppimistapojen vaihdella ja

sopia opittavaan asiaan. On aivan eri asia opetella auton hallintaa kuin opetella suunnittelemaan ajomatka turvalliseksi ja ekologiseksi. Keskeistä on, että kaikilla kokemuksilla, vaikkapa yksittäisellä harjoituksella, on selvä tavoite. Tavoitteet voidaan esittää suullisesti, kirjallisesti tai näyttämällä. Tavasta riippumatta on tärkeää, että oppilas pystyy esitetystä luomaan itselleen mielikuvan siitä, mitä häneltä edellytetään ja mikä oppimisessa on tärkeää.

Tavoitteiden ei tulisi olla liian vaikeita eikä liian helppoja. Jos tavoitteet tuntuvat liian vaikeilta saavuttaa, oppilas voi menettää halun, motivaation, yrittää parhaansa. Liian matalat tavoitteet eivät puolestaan ole riittävän haasteellisia. Tavoitteiden tulisi siten muuttua, kun oppilaan tiedot ja taidot karttuvat. Tavoitteiden asettelun, tiedon käsittelyn, harjoittelun ja palautteen omaksumisen kannalta on tärkeää, että oppilas osaa arvioida oman tieto-taitotasonsa oikein.

Opetuksessa on hyvä hyödyntää oppilaan omia kokemuksia, jotka muodostavat ”pohjan” uudelle tiedolle. Oppilaathan eivät ole vasta-alkajia liikenteessä, vaan he ovat osallistuneet siihen matkustajana, jalankulkijana, pyöräilijänä tai mopoilijana. Heillä on myös aikaisempia kokemuksia oppimisesta ja opetuksesta, mikä vaikuttaa odotuksiin. Oppilailla on lisäksi aina yksilölliset motiivinsa olla autokoulussa ja yksilölliset mielenkiinnon kohteensa elämässä. Kaikki edellä esitetty vaikuttaa tavoitteiden asetteluun, ja sitä kautta oppimiseen.

Kuitenkin vain osa oppimastamme on tietoista ja tavoitteellista. Paljon on tiedostamatonta ja satunnaista. Ihminen oppii myös silloin, kun se ei ole varsinaisesti tavoitteena. Opetussuunnitelma perustuu tavoitteellisen oppimisen ajatukselle, ja yhdeksi ongelmaksi muodostuu tällöin se, kuinka kontrolloida virallisten oppimissäältöjen rinnalla tapahtuvaa satunnaisoppimista. Usein tämä oppiminen liittyy asenteisiin ja käyttäytymismalleihin, jotka ovat läsnä opetus- ja harjoitustilanteissa. Jos opettaja vaikkapa hoitelee opetustehtävään kuulumattomia asioita ajon aikana, hän viestittää, että on tärkeämpiäkin asioita kuin oppilaan ajaminen tai turvallisuudesta huolehtiminen. Samoin voi muiden kuljettajien käyttäytymisen antama tahaton viestintä olla ristiriidassa opetussisällön ja liikennesääntöjen kanssa.

3.2 Tiedon käsittely

Tiedon käsittely on kuin pallon kiinni ottaminen ja sen miettiminen, mitä sillä voisi tehdä. Mitä enemmän ihminen käsittelee palloa, sitä paremmin hän oppii sitä tuntemaan. Aina kun ihminen osallistuu, muistaa, havaitsee, arvioi, harjoittelee, ajattelee, toimii, väittelee tai muuten käyttäytyy, hän samalla käsittelee tietoa. Tieto ei siirry eikä oppimista siten tapahdu pelkästään sillä, että tietoa annetaan, vaan oppiminen vaatii tiedon vastaanottamista ja käsittelyä.

Tiedon käsittelyä tapahtuu esimerkiksi silloin, kun opetellaan uusia taitoja. Sitä tapahtuu myös, kun keskustellaan tai peräti väitellään opettajan kanssa. Väittely voi joskus olla jopa hedelmällistä oppimisen kannalta, koska me muistamme yleensä helpommin asioita, joihin liittyy henkilökohtaisia tunteita.

Pitkän ajan kuluessa tapahtuva toistuva tiedon käsittely johtaa siihen, että toiminta automatisoituu. Kuljettajalle muodostuu sisäisiä malleja siitä, miten toimitaan, eikä toimintaa tarvitse enää juurikaan miettiä. Esimerkki tällaisesta on auton ohjaaminen. Automatisoitumista voi myös tapahtua muissakin kuin käytännön ajosuorituksiin liittyvissä asioissa, esimerkiksi päätöksenteossa. Jos ihmiselle on pitkän ajan kuluessa muodostunut tietty tapa tehdä asioita, hänellä on taipumus toimia samalla tavalla jatkossakin. Hän voi siten kulkea lyhyen työmatkan vuodesta toiseen autolla ajattelematta asiaa sen enempää.

Motivaatio on tärkein tiedon käsittelyä ohjaava tekijä. Jotta oppilas motivoituisi käsittelemään tietoa ja oppimaan, hänen on oltava vakuuttunut siitä, että tarjottavas-

ta tiedosta on hänelle suoraa henkilökohtaista hyötyä. Ongelmana on, että oppilaan motiivit tai tavoitteet saattavat olla ristiriidassa kuljettajaopetuksen tavoitteiden kanssa. Tätä ristiriitaa voidaan vähentää, mikäli oppilas saadaan pohtimaan omien tavoitteidensa taustoja. Näin voidaan myös päästä käsiksi vaikkapa automatisoituneisiin tapoihin kuten tapaan tehdä matkoja.

Oppilaan minäkuva on toinen oppimista tukeva tai sitä haittaava tekijä. Oppilaan kuva itsestään oppijana on muotoutunut hänen aikaisempien oppimiskokemustensa kautta, ja vaikuttaa siihen, kuinka korkealle hän on valmis asettamaan tavoitteensa ja kuinka kovasti hän on valmis tekemään työtä niiden eteen.

Tunteiden vaikutusta ei pidä myöskään unohtaa. Tavoitteiden vastaista satunnaisoppimista voi tapahtua, jos oppilas pelkää opettajansa antamaa palautetta, tai kun autolla ajaminen alkaa oppimisen myötä tuntua niin helpolta ja palkitsevalta, että riskit unohtuvat.

3.3 Palaute

Palautteen saaminen on oppimisen edellytys. Kaikessa tavoitteellisessa toiminnassa tavoitteiden asettaminen, toiminta tavoitteen suuntaan ja saavutetun tilan vertaaminen alkuperäiseen tavoitteeseen vuorottelevat. Toimintaa muutetaan, jos vertailu tukee toiminnan muutosta. Tai sitten muutetaan tavoitteita, jos toiminnasta saatu palaute tukee tavoitteiden muuttamista. Palaute, jota voidaan saada itseltä tai itsen ulkopuolelta, on siten välttämätön osa oppimista. Ilman sitä ei toimintaa voida muuttaa tavoitteen suuntaan.

Palaute on myös tehokas väline osoittaa oppilaalle arvostusta. Positiivinen palaute lisää itseluottamusta ja kriittinen palaute puolestaan vähentää sitä. Palautetta voidaan siten käyttää ajotunneilla lisäämään oppilaan itseluottamusta ("eikö mennyt-kin hyvin"). Samalla palaute kannustaa itsearviointiin. Palautetta voidaan käyttää myös itseluottamuksen saamiseksi realistisemmaksi ("sujuiko tämä niin kuin olit ajatellut"). Tällainenkin palaute johdattaa oman toiminnan arviointiin ja luo pohjaa keskustelulle.

Palaute on kiinteästi sidottu arviointiin. Oppimista voidaan arvioida tekemällä havaintoja oppilaan auton käsittelystä (motorinen suoritus). Asenteita ja tyyppillistä reagoititapaa voidaan puolestaan arvioida sen mukaan, miten ne näkyvät käyttäytymisessä. Paitsi auton käsittelyyn ja liikennetilanteiden hallintaan, voidaan arviointi kohdistaa myös ajamisen suunnitteluun sekä kykyyn tarkastella omaa toimintaa ja oman sosiaalisen elinympäristön vaikutuksia ajamiseen. Arvioinnilla ilman palautetta ei ole mieltä eikä oppimista lisäävää vaikutusta. Ei siis kannata sanoa oppilaalle, oliko jokin asia hyvä vai huono, vaan pyrkiä ensin saamaan oppilaan oma arvio asiasta. Keskustellen päästään yhteiseen tulkintaan siitä, millainen suoritus oli ja mitä pitäisi parantaa.

Palaute voi tulla oppilaan ulkopuolelta (useimmiten opettajalta) tai se voi tulla sisäisesti, tehtävästä itsestään. Ulkopuolisen palautteen tavoitteena on tukea oppimista, mutta se tulee kuitenkin itse tehtävän jälkeen. Tehtävästä tuleva palaute puolestaan on välitöntä ja se on seurausta kuljettajan tekemien toimintojen ketjusta. Välitön palaute on tehokasta, ja siksi olisi hyvä, että oppilaat oppisivat keräämään palautetta omasta toiminnastaan ja arvioimaan sitä. Parhaimmillaan opettajan tehtävänä on omalla palautteellaan vahvistaa oppilaan saamaa sisäistä palautetta silloin, kun toiminta, josta tämä palaute tulee, on tavoitteiden suuntaista. Tavoitteena on tällöin, että palaute vahvistaa heikkoa itseluottamusta, mutta ei vahvista liiallista itseluottamusta. Oppilaan mielihyvää esimerkiksi onnistuneesta luiston oikaisusta ei tule vahvistaa. Jotta ulkoinen palaute olisi tehokasta, tulisi sen saada oppilas ajattelemaan ja käsittelemään tietoa. Ennen kaikkea sen tulisi kohdistua opittavaan

asiaan eikä henkilöön itseensä ja hänen ominaisuuksiinsa. On syytä vielä huomata, että opettajan omat tavoitteet ja elämänarvot vaikuttavat siihen, minkä hän katsoo olevan keskeistä ajamisessa. Hänen näkemyksensä vaikuttavat siten väistämättä myös arviointiin ja palautteeseen.

Yhtenä palautteen muotona, jota voidaan käyttää opetuksessa, on toisten käyttäytymisen seuraaminen. Voidaan järjestää ajotilanne, jossa yksi oppilas ajaa tai tekee ja muut seuraavat ajamista takapenkillä. Myös muita vastaavanlaisia sosiaalisia tilanteita voidaan järjestää, vaikkapa teoriaopetukseen liittyen, jossa yksi tekee ja muut seuraavat.

3.4 Itsearviointi

Itsearviointi on keskeinen tekijä oppimisessa ja liittyy keskeisesti sekä palautteen saamiseen, että opetuksen menetelmiin. Se ei ole synnynnäinen taito, mutta opittavissa. Siksi itsearviointia pitää harjoitella, niin kuin mitä taitoa tahansa.

Opetuksessa voidaan itsearvioinnin avulla päästä käsiksi sellaisiin asioihin, jotka normaalisti ovat tietoisien ajattelun ja päätöksenteon ulkopuolella, kuten omat ajamisen tavoitteet tai sosiaalisen paineen vaikutus. Kuljettajaopetuksen tavoitteisiin kuuluukin kuljettajan itsetuntemuksen lisääminen osana kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Itsearvioinnin tarkoituksena on siten nostaa esille ja tehdä oppilas tietoiseksi persoonallisuuden piirteiden, elämäntavan ja turvallisen liikkumisen välisistä yhteyksistä. Oppilaiden tulisi esimerkiksi tiedostaa, miten ryhmäpaine kehittyy ja kuinka se vaikuttaa kuljettajaan, tai kuinka kuljettajien omat tavoitteet ja motiivit myös ajamisen ulkopuolella vaikuttavat siihen, miten he käyttäytyvät liikenteessä. Tällaisiin kysymyksiin päästään käsiksi nimenomaan itsearvioinnin kautta. Koska kyse on yksilön kokemuksista ja elämästä, ei opettajalla voi olla ”oikeita” vastauksia.

Itsearviointi palautteena sisältää puolestaan ajatuksen, että henkilö tarkkailee ja arvioi itse omia suorituksiaan sekä omia tietojaan ja taitojaan, peilaten niitä opettajalta, oppilastovereilta ja liikenneympäristöstä tulevaan palautteeseen.

4 KULJETTAJAOPETUKSEN TAVOITTEET, ARVIOINTI, SISÄLLÖT JA MENETELMÄT

Kuljettajaopetuksen eri vaiheiden sisällöt, teoriaopetuksen ja ajo-opetuksen vähimmäismäärät sekä itseopiskelun tavoitemäärät on esitetty taulukossa 1.

Perusvaiheen sisällöt jaetaan opintojaksoihin (opintojaksot 0-5). Opetusluvalla opiskelevien valmennusjakso sekä arviointiajo sisältyvät opintojaksoon 0.

Harjoitteluvaiheeseen kuuluu itsenäisen ajamisen lisäksi palautejakso, joka on yhteinen autokoulu- ja opetuslupaoppilaille.

Syventävän vaiheen sisällöt jakautuvat yksilölliseen ajon arviointiin, näyttöihin ja harjoituksiin sekä ryhmäoppitunteihin. Sisällöt ovat yhteiset autokoulu- ja opetuslupaoppilaille.

Teoriaopetus tarkoittaa oppitunteja ja muita opetustilanteita kuten ryhmäkeskusteluja tai rooliharjoituksia, joissa opettaja on läsnä.

Ajo-opetus tarkoittaa paitsi autossa tapahtuvaa opetusta, myös auton avulla tapahtuvia näyttöjä ja harjoituksia. Myös auton käyttöä vastaavat menetelmät, kuten simulaattorin käyttö pimeässä ajamisen harjoitteluun, luetaan ajo-opetukseksi.

Itseopiskelu tarkoittaa tässä paitsi oppitunneilla käsiteltävien asioiden valmistelua ja kertaamista oppikirjasta, myös kotitehtäviä ja muuta oppilaan itsenäisesti tekemää työtä. Itseopiskeluun sisältyy myös oppimispäiväkirja sekä verkkoaineiston tai muiden tietokoneavusteisten materiaalien kuten teoriakokeen harjoitusaineiston itsenäinen käyttö.

	Teoriaopetus à 45 min. (vähintään)		Ajo-opetus à 50 min. (vähintään)		Itseopiskelu à 45 min. (tavoite)
PERUSVAIHE	AK	OL	AK	OL	
0 Kuljettajaopetus ja oppiminen	1	1	--	--	1
Valmennusjakso (opetuslupa)	--	3	--	1	--
Arviointiajo (opetuslupa)	--	--	--	1	--
1 Auton ja ajamisen perushallinta	1	1	3	2	2
2 Liikennetilanteiden hallinta	8	8	11	10	8
Vaikkeat keliolosuhteet	2	2	2	2	1
3 Ajotilanne ja matkan suunnittelu	2	2	2	2	3
4 Ajamisen tavoitteet ja edellytykset	3	3	--	--	3
5 Ajamisen sosiaaliset edellytykset	2	2	--	--	2
Perusvaihe yhteensä:	19	22	18	18	20
HARJOITTELUVAIHE					
Itsenäistä ajamista	--		tarpeellinen määrä		9
Palautejakso					
Yksilöllinen osa	--		1		--
Ryhmäosa	1		1		--
Harjoitteluvaihe yhteensä:	1		2		9
SYVENTÄVÄ VAIHE					
Yksilöllinen ajon arviointi	1		2		--
Näytöt ja harjoitukset	--		2		1
Ryhmäoppitunnit	3		--		--
Syventävä vaihe yhteensä:	4		4		1
Kuljettajaopetus yhteensä:	24	27	24	24	30

Taulukko 1. Teoriaopetuksen ja ajo-opetuksen vähimmäismäärät sekä itseopiskelun tavoitemäärät.

Opettaja määrittelee sisältökohtaisesti, mutta myös oppilaan tarpeiden ja edistymisen mukaan, kuinka eri asiat painottuvat teoriaopetuksen, ajo-opetuksen ja itseopiskelun välillä. Itseopiskelun määrästä sovitaan yksilöllisesti oppilaan kanssa. Vähimmäis- ja tavoitemäärät tulee kuitenkin huomioida.

4.1 Perusvaihe

Perusvaiheen teoriaopetuksen kokonaistuntimäärä on autokoulussa 19 oppituntia. Opetuslupaopetuksessa kokonaistuntimäärä on 19 oppituntia sekä valmennusjakson 3 oppituntia.

Ajo-opetuksen määrä perusvaiheessa on autokoulussa 18 ajotuntia, mihin sisältyy vaikeissa keliolosuhteissa ajamisen osuus. Opetusluvalla määrä on niin ikään 18 ajotuntia, mihin sisältyy valmennusjakso, arviointiajo sekä vaikeissa keliolosuhteissa ajamisen osuus. Ajo-opetuksessa edetään vaiheittain perustaidoista liikennetilanteiden kautta yhä itsenäisempään ajamiseen. Samaa etenemisjärjestystä perusasioista sovellukseen noudatetaan muussakin opetuksessa sekä itseopiskelussa.

Itseopiskelun tavoitemäärä perusvaiheessa on 20 oppituntia vastaava määrä oppimateriaalin ja oppimispäiväkirjan avulla opittavia sisältöjä.

Koska opintojaksot täydentävät toisiaan, ei niille ole määrättyä suoritusjärjestystä tai aikataulua, vaan ne etenevät yhtäaikaaisesti. Poikkeuksena on opintojakso 0 (Kuljettajaopetus ja oppiminen), joka luonteensa puolesta kuuluu opetuksen alkuun. Opintojaksojen 1-5 sisältöjä käsitellään ja painotetaan sen mukaan, mikä on tarkoituksenmukaista.

On kuitenkin suositeltavaa, että opetuksen alussa painotetaan enemmän auton ja ajamisen perushallintaa (opintojakso 1). Auton käsittelytaitojen kehittäminen jatkuu tietenkin koko ajan, myös silloin kun varsinaisesti harjoitellaan muuta, vaikkapa jonkin liikennetilanteen hallintaa. Painopiste opetuksessa siirtyy kuitenkin vähitellen liikennetilanteiden hallintaan (opintojakso 2) ja taitojen karttuessa yhä itsenäisempään ajamiseen ja matkan suunnitteluun (opintojakso 3).

Opintojaksot 4 ja 5 sisällöt otetaan huomioon muiden opintojaksojen rinnalla läpi koko perusvaiheen. Esimerkiksi alkoholin käyttöä voidaan käsitellä elämäntapaan ja elämänhallintaan liittyvänä asiana (ajamisen tavoitteet ja edellytykset) tai keskittyen siihen, että kun otan niin silloin en lähde ajamaan (ajotilanne ja matkan suunnittelu). Edelleen voidaan tarkastella sitä, miten alkoholi heikentää kuljettajan arviointi- ja havainnointikykyä liikennetilanteissa ja lopulta haittaa myös auton hallintaa. Samoin voidaan käsitellä henkilökohtaisen viiteryhmän vaikutusta (ajamisen sosiaaliset edellytykset) matkapäätöksiin (ajotilanne ja matkan suunnittelu).

Itseopiskelun merkitystä tulee korostaa ja oppilaiden tulee valmistautua oppitunneille oppimateriaalin avulla. Oppimispäiväkirja tukee oppimista kaikissa vaiheissa.

4.1.1 Kuljettajaopetus ja oppiminen

Tavoitteet ja arviointi

Vastuullinen ajaminen on monimutkainen taito, joka opitaan vaiheittain. Oppilaan on tehtävä työtä sen eteen.

Alkuun sijoittuvalla lyhyellä opintojaksolla Kuljettajaopetus ja oppiminen esitellään kuljettajaopetuksen tavoitteet, eteneminen ja menetelmät, ja annetaan ohjausta itseopiskeluun. Tavoitteena on, että oppilas motivoituu opiskelemaan oikealla tavalla. Opettajan ja oppilaan vastuunjako tehdään selväksi.

Opetuslupaopetukseen kuuluvan valmennusjakson ja ajon arvioinnin tavoitteena on tukea opetuslupaharjoittelua ja tarjota jäsentynyt tapa lähestyä sitä.

Jakson oppimista ei arvioida, mutta palautteen avulla kannustetaan oppilasta oppimiseen ja opetuslupaopettajaa tehtäväänsä. Palaute annetaan opetuksen edetessä sopivissa tilanteissa.

Opetuslupaoppilaiden ajamista arviointiajossa arvioidaan suhteutettuna vastaavan ajomäärän ajaneisiin autokouluoppilaisiin. Ajamisesta annetaan palautetta sekä oppilaalle että opetuslupaopettajalle. Palautteen tavoitteena on ohjata molempia jatkoharjoittelua ajatellen, jolloin voidaan painottaa opetuksellisia ja harjoituksia suuntaavia asioita.

Sisällöt

Kuljettajaopetus

- opetuksen tavoitteet, sisällöt, eteneminen ja materiaalit
- opettajan ja oppilaan tehtävät, aikataulu, ”sopimus”
- omat tavoitteet
- opiskelun ja oppimisen tekniikat

Valmennusjakso (opetuslupa)

- opetussuunnitelman sisällöt
- teorian, itseopiskelun ja ajoharjoittelun yhteydet
- ajoharjoittelun suunnittelu, ajoympäristöt
- opetuslupaopetuksen säännöt
- ajoharjoittelun turvallisuus
- opetus- ja harjoitteluesimerkkejä, vuorovaikutus
- motiivien, tavoitteiden ja sosiaalisen paineen vaikutus opetukseen ja oppimiseen

Arviointiajo (opetuslupa)

- ajon arviointia taajamaliikenteessä
- palaute ja johdatus jatkoharjoitteluun

Menetelmät

Opetuksen alku luo helposti mallin jatko-opetuksellekin, ja siksi on hyvä, että oppilaita alusta alkaen rohkaistaan keskustelemaan ja esittämään mielipiteitään. Oppilailla on kaikilla erilaisia kokemuksia opetus- ja oppimistilanteista, ja niiden pohjalta myös odotuksia kuljettajaopetuksen suhteen, hyviä tai huonoja. Siksi kannattaa panostaa myös siihen, kuinka opiskellaan tehokkaasti.

Opetuslupaopetuksen valmennusjakso käsittää 3 oppituntia ja 1 ajotunnin. Sekä oppilas että opetuslupaopettaja osallistuvat valmennusjaksoon. Valmennusjaksolla käytetään näyttöjä ja keskusteluja, esimerkiksi siitä, kuinka opettaja ja oppilas voivat tulkita liikennetilanteita eri tavalla tai oppilaan ajotaidon yliarviointia.

Arviointiajo, johon sekä opetuslupaoppilas että hänen opettajansa osallistuvat, suoritetaan, kun opetuslupaharjoittelussa on ajettu vähintään 5 ajotuntia ja oppilas on saanut tuntumaa liikenteessä ajamiseen. Ajon arviointi kestää 1 ajotunnin.

4.1.2 Auton ja ajamisen perushallinta

Tavoitteet ja arviointi

Auton ja ajamisen perushallinnan opintojaksolla huomio kohdistuu auton ominaisuuksiin ja auton käsittelyyn, sekä siihen, miten kontrolloidaan auton paikkaa ja nopeutta tiellä ja hallitaan auton vaatimaa tilaa. Mitä vähemmän kuljettaja joutuu

ajon aikana tietoisesti keskittymään auton käsittelyyn, sitä paremmin hän voi tarkkailla liikenneympäristöään ja muita tienkäyttäjiä. Samalla hän saa itselleen enemmän turvamarginaalia ja voi myös paremmin keskittyä oppimaan liikennetilanteiden hallintaa.

Tavoitteena on, että oppilas ymmärtää auton perushallinnan merkityksen keskeisenä osana ajotaitoa ja että hänellä on realistinen käsitys omista auton hallinnan taidoistaan. Kuljettajan tulee myös tiedostaa auton käsittelyyn ja hallintaan liittyvät riskit. Näihin kuuluvat paitsi ulkoiset riskit kuten kelin vaikutus, myös sellaiset sisäiset riskit kuten omien taitojen yliarviointi tai niiden väärinkäyttö, esimerkiksi siten että kuljettaja toteuttaa ajotehtävään kuulumattomia tavoitteitaan auton käsittelyn kautta (vrt. luku 4.1.4 Ajamisen tavoitteet ja edellytykset). Oppilaan tulee ymmärtää, mitä vaikutuksia on sillä, ettei turvavarusteita käytetä, niitä käytetään väärin tai niiden turvallisuusvaikutus yliarvioidaan. Oppilaan tulee myös kehittää taitoaan arvioida omaa toimintaansa ja omia tavoitteitaan auton käsittelyn suhteen, ja siten lisätä omaa ymmärrystään turvallisuudesta ajamisesta.

Auton ja ajamisen perushallinta arvioidaan ensin liikenteeltä suljetulla tai vähäliikenteisellä alueella ennen siirtymistä liikenteeseen. Myöhemmin hallintaa arvioidaan suhteessa liikennetilanteissa pärjäämiseen.

Tavoite on saavutettu, kun auton käsittely on niin automatisoitunutta, etteivät toiminnot häiritse ajamista ja liikenneympäristön tarkkailulta. Arviointikriteerit ovat:

Auton perushallinta

- sujuvat siirrot: viivyttelemättä ja moottoria sammuttamatta
- ajoon lähtötarkistus (turvallisuuteen vaikuttavien laitteiden tarkastus)
- auton ryömittäminen eteen- ja taaksepäin: moottoria sammuttamatta, rynnäilemättä
- mäkilähdöt käsijarrulla ja ilman: moottoria sammuttamatta
- suorakulmakäännös eteen oikealle ja vasemmalle: turvallinen ajolinja
- kulmaperuutus oikealle ja vasemmalle
- vaihtaminen: turvallisesti, taloudellisesti ja havainnointi sekä ajolinja säilyttäen

Ajamisen perushallinta

- ajoon valmistautuminen ja turvatarkastus
- liikkeellelähtö ja pysäyttäminen
- auton suunnan ja nopeuden säätely
- auton ulottuvuuksien hahmottaminen

Riskitietoisuuden ja itsearviointin tavoitteet on saavutettu, kun oppilas

- tuntee auton toiminnan perusteet, erityisesti turvallisuuden ja ekologisuuden kannalta
- ymmärtää auton käsittelyyn liittyvät ulkoiset ja sisäiset riskitekijät
- kykenee realistisesti arvioimaan omia auton käsittelyn taitojaan ja tavoitteitaan

Sisällöt

Auton varusteet ja toiminta

- auton aktiiviset ja passiiviset turvavarusteet ja -järjestelmät
- auton ajo-ominaisuuksiin vaikuttavat tekijät
- hallintalaitteet ja niiden käyttö
- auton toiminta ja huoltokohteet (erityisesti turvallisuuteen vaikuttavat)
- rekisteröinti, katsastus, liikennevakuutus
- autosta aiheutuvat tyypilliset riskit
- luonnonlait; kitka, liike-energia, keskipakovoima, pysähtymismatka

Auton käsittely

- ajoon valmistautuminen; ajoasento, säädöt, turvatarkastus
- liikkeellelähtö ja pysähtyminen
- suunnan ja nopeuden säätely
- auton ulottuvuuksien hahmottaminen
- auton käyttäytyminen; ohjaus, vakaus
- auton ekologisuus; päästöt

Auton käsittelyyn liittyvät riskit

- auton käsittelytaitojen yliarviointi
- liiallinen luottamus turvavarusteisiin
- puutteellinen taitojen automatisoituminen
- talvikeli, pimeys
- sosiaalinen paine, kaveripiiri

Itsearviointi

- omat auton käsittelyyn ja hallintaan liittyvät tavoitteet
- oman ajamisen perustaitoihin ja auton käsittelyyn liittyvät heikkoudet ja vahvuudet
- suhtautuminen ja kyky havaita auton käsittelyyn liittyviä turvallisuus- ja ympäristöriskejä

Menetelmät

Auton perushallintaa voidaan lähestyä verrattain yksinkertaisilla menetelmillä. Perinteinen autolla harjoittelu ja toisto tuottavat yleensä hyviä tuloksia. Harjoituksilla tulee kuitenkin osoittaa oppilaalle auton hallinnan vaikeutta enemmän kuin sen sujumista (vrt. liiallisen itseluottamuksen vahvistaminen luvussa 3.3). Myös harjoituksen ajoittamiseen kannattaa kiinnittää huomiota: harjoittelun osien tulisi seurata toisiaan loogisessa järjestyksessä, edeten helposta vaikeampaan. Käsittelyharjoitukset tulee aloittaa liikenteeltä suljetulla tai vähäliikenteisellä alueella, edeten vaiheittain kunnes riittävä varmuus on saavutettu. Sen jälkeen siirrytään liikenteeseen.

Kuljettajaopetuksen tavoitteissa on ensisijaisena kuljettajan vastuu turvallisuudesta. Vasta toissijaisena on kyky toimia oikein hätätilanteessa. Taitojen harjoittamiseen tulisi aina liittää riskitietoisuuden lisäämiseen tähtääviä harjoituksia tai pohdintaa. Sellaisia harjoituksia tulisi välttää, joiden ainoana tavoitteena on osoittaa, kuinka autoa pitäisi käsitellä riskitilanteessa. "Riskiharjoitusta" ei myöskään tulisi toteuttaa liian montaa kertaa, sillä se voi helposti muuttua "hauskanpidoksi". Harjoituksen turvallisuusviesti häviää ja seurauksena voi olla omien taitojen yliarviointi.

Tarkkaavaisuutta tulisi suunnata myös niihin asioihin, joita oppilas pitää vaikeina tai joissa hän tuntee epävarmuutta. Realistinen palaute on tässä ratkaisevaa. On kuitenkin paikallaan keskustella myös niistä asioista, joita oppilas pitää liian helppoina, ja siten tarttua mahdolliseen liialliseen itseluottamukseen. Opettajan ei tule palautteessaan liiaksi keskittyä sellaisiin asioihin, joista oppilas saa omakohtaista sisäistä palautetta itse toiminnan kautta, ellei toimintaan liity virheellisen tai riskialttiin tavan oppimisen vaaraa. Positiivista palautetta kannattaa antaa turvallisuutta edistävästä toiminnasta, kuten varovaisuudesta ja oikeasta nopeuden valinnasta.

Opetuksessa on erityisesti korostettava, mitä riskejä opittuihin taitoihin liittyy, ja mitä riskejä saattaa syntyä oppilaan henkilökohtaisten tapojen ja toimintatavan perusteella. Palaute tulee siten kytkeä erityisesti niihin omiin tavoitteisiin, joita auton käsittely tukee tai ei tue.

Oppimispäiväkirjan tehtävät liittyvät auton käsittelyn riskeihin sekä oman auton käsittelyn itsearviointiin.

4.1.3 Liikennetilanteiden hallinta

Tavoitteet ja arviointi

Liikennetilanteiden hallinta on perusvaiheen laajin ja keskeisin kokonaisuus. Tavoitteena on kehittää oppilaan kykyä ajaa autoa erilaisissa liikennetilanteissa ja keliolosuhteissa turvallisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti. Tavoitteena on, että oppilas oppii tunnistamaan liikennetilanteisiin liittyviä sisäisiä ja ulkoisia riskejä. Liikennesääntöjen ja liikenteenohjausmenetelmien tuntemus ja niiden tarkoituksen sisäistäminen on myös tärkeä tavoite. Kyse on ennen kaikkea tiedon soveltamisesta, kyvystä toimia yhdessä muiden tienkäyttäjien kanssa ja liikenteen ”lukemisesta”.

Keskeinen osa sosiaalista ajamista on kyky viestiä aikomuksistaan muille ja vastavuoroisesti kyky tulkita muiden viestintää. Tähän liittyy paitsi merkinanto, myös mm. ajonopeuden sovittaminen, auton paikka ajoradalla sekä omista oikeuksista luopuminen tarvittaessa.

Taloudellinen ajaminen ja ympäristön huomioiminen korostuu liikennetilanteiden hallinnan opetuksessa. Vastuullinen kuljettaja tiedostaa, mitä seikkoja taloudelliseen ja ekologiseen ajamiseen sisältyy, ja hänellä on halu ottaa ne huomioon.

Oppilaan tulee myös kehittää taitojaan arvioida omaa ajamistaan liikennetilanteissa sekä ajamisensa tavoitteita. Hänen tulee lisätä omaa ymmärrystään ajamisensa vahvoista ja heikoista puolista sekä valmiuksistaan toimia liikenteessä vastuullisella tavalla.

Liikennetilanteiden hallintaa arvioidaan ajo-opetuksen yhteydessä normaalissa liikenteessä, tai tapauskohtaisesti simulaattoriharjoitusten jälkeen. Vaikeissa keliolosuhteissa ajamista arvioidaan harjoitusten yhteydessä. Arvioinnissa opettajan arviota oppilaan taitotasosta verrataan oppilaan omaan käsitykseen. Käydyssä keskustelussa pyritään pääsemään yksimielisyyteen.

Liikennetilanteiden hallinnan arviointikriteerit ovat:

Liikennetilanteiden hallinta itsenäisesti monipuolisissa liikennetilanteissa

- vastuullisen kuljettajan perustaidot
 - o havainnointi: katseen suuntaaminen eteen, sivuille, taakse; peilit, katveet
 - o nopeudensäätely
 - o merkinannot

- o ajolinjat: tasa-arvoiset, yksisuuntaiset sekä ohjatut risteykset; kais-
ta-ajo, kaistanvaihto
- o ajovuorot: säännöt/omista oikeuksista luopuminen tarvittaessa; tasa-
arvoiset, eriarvoiset sekä liikennevaloristeykset
- o etäisyys muihin tienkäyttäjiin
- o liikenteenohjauksen noudattaminen
- o matkan suunnittelu ja toteutus: ennakointi, riskien välttäminen
- o oman ajamisen arviointi
- ajaminen taajamaliikenteessä: liikkeellelähdöt, mäkilähdöt, vaihtaminen, oh-
jaaminen, peruuttaminen, pysäköinti
- ajaminen maantieliikenteessä: kohtaaminen, ohittaminen, liittyminen, pois-
tuminen
- kevyen liikenteen huomiointi
- sosiaalisuus ja vuorovaikutus muiden tienkäyttäjien kanssa: omista aikeista
viestiminen, merkinannot, omista oikeuksista joustaminen, väistämisen
osoittaminen sekä muiden aikeiden ymmärtäminen
- ajaminen ekologisesti, erityisesti ennakointi

Liikennetilanteiden hallinta vaikeissa keliolosuhteissa

- liukkaalla ajamisen erityispiirteet (jarrutus, ohjaaminen, kaarreaajo)
- ajonopeuden sovittaminen ja riittävän turvavälin valinta pitävyyden mukaan
- valojen käyttö ajaessa, kohdatessa ja pysäköidessä pimeällä
- kevyen liikenteen havainnointi
- havainnointi ja ajonopeuden sovittaminen näkyvyyden mukaan
- suhtautuminen vaikeissa olosuhteissa ajamiseen, esimerkiksi halu sovittaa
ajonopeus ja suunnitella ajaminen olosuhteiden mukaan

Riskitietoisuuden ja itsearvioinnin tavoitteet on saavutettu, kun oppilas

- tunnistaa omaan toimintaan liikennetilanteissa vaikuttavat tekijät ja tuntee
vastuunsa kuljettajana
- tiedostaa ja ottaa huomioon kevyen liikenteen ja liikenteen erityisryhmien
oikeudet
- osoittaa kykyä pohtia omien tavoitteiden ja sosiaalisen elinympäristön (sosi-
aalisen paineen) vaikutuksia liikennetilanteiden hallintaan ja ajamisen tur-
vallisuuteen

Sisällöt

Liikenteessä ajamisen perusteet

- vastuullisen kuljettajan perustaidot
- liikennesäännöt; merkitys ja peruskäsitteet
- liikenteenohjausmenetelmät, nopeusrajoitukset
- liikenneonnettomuudet; syyt ja välttäminen
- liikenteen erityisryhmät ja niiden käyttäytyminen
- ennakointi ja ennakoitavuus
- toiminta hätätilanteissa
- liikenteessä ajamiseen liittyvät henkilökohtaiset tavoitteet
- ajaminen ekologisesti
- oman ajamisen heikkoudet ja vahvuudet
- toiminta onnettomuuspaikalla

Ajaminen taajamaliikenteessä

- liikenteeseen liittymiset (erityisesti havainnointi, arviointi, merkinannot)
- liikennevirrassa ajaminen: ajolinja, kaista-ajo, linja-auto- ja raitiovaunukaistat,
kaistan vaihtaminen, suojatien ja kevyen liikenteen väylän kohtaaminen, pihat ja
pysäköintipaikat

- liikenteestä poistuminen ja pysäköinti (erityisesti merkinannot ja nopeuden säätely)
- suojatiemääräykset ja kevyt liikenne (erityisesti havainnointi, ajonopeus ja sosiaaliset taidot)
- pysäyttäminen ja pysäköinti
- poikkeavat käännökset, yksisuuntaiset tiet
- taloudellinen ajotapa ja ekologinen auton käyttö

Risteysajo

- ajolinjan valinta (perussääntö, havainnointi, merkinannot ja etäisyys muihin)
- ajolinjaa ohjaavat merkit
- ajolinja poikkeuksellisissa risteyksissä
- ajovuoro perussäännön mukaan
- ajovuoro liikennemerkkien mukaan
- ajovuoro liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä
- kiertoliittymät
- rautatien tasoristeykset

Ajaminen maantieliikenteessä

- oikea tilannenopeus näkyvyyden, liikenneympäristön ja muiden tienkäyttäjien mukaan
- päätielle liittyminen, erityisesti havainnointi ja arviointi
- päätiellä ajaminen, erityisesti ajonopeus, havainnointi, ennakointi ja turvallisuusvälit, kaarreajo
- päätieltä poistuminen, erityisesti merkinannot ja nopeuden säätely
- tyypilliset riskit maantiellä
- ajaminen moottori- ja moottoriliikennetiellä, kiihdytys- ja hidastuskaistan käyttö
- kohtaaminen
- toiminta ohittajana, ohitettavana ja vastaantulijana, ohituskiellot
- ohitustarpeen ja ohituksen edellytysten arviointi
- kevyen liikenteen ohittaminen

Ajaminen vaikeissa keliolosuhteissa

Ajaminen sateella

- pitävyys, ajonopeus, ajolinjat
- näkyvyys ja näkeminen
- perustaitojen soveltaminen

Ajaminen sumussa

- näkyvyys ja näkeminen, ajonopeus, etäisyys muihin
- sumuvalojen käyttö
- perustaitojen soveltaminen

Ajaminen pimeässä

- näkeminen ja näkyminen pimeällä (myös kevyt liikenne)
- keinoja vaaratilanteiden välttämiseksi pimeällä ajettaessa
- valojen käyttö pimeällä (kohtaaminen, ohitus, pysäköinti)
- pimeän ottaminen huomioon vastuullisen ajamisen perustaitojen soveltamisessa
- näytöt ja harjoitukset
 - jalankulkijan näkyminen
 - valojen käyttö kohtaamis- ja ohitustilanteessa.
 - keinot pysäytetyn auton näkymiseksi pimeällä
 - oman toiminnan arviointi

Ajaminen liukkaalla

- pitävyys ja liukkauden tunnistaminen
 - musta jää, lumisade, keskivallit, ajourat
- varustautuminen

- talvirenkaat, auton moottorin esilämmitys, näkyvyys autosta
- liikkeellelähöt ja hallintalaitteiden käyttö
- pysäyttäminen ja jarruttaminen
- ajosuunnan muuttaminen, kaarreajo
- keinoja vaaratilanteiden välttämiseksi liukkaalla
- ennakointi, ajon suunnittelu (matka-aika, vaihtoehtoiset kulkumuodot)
- liukkauden ottaminen huomioon vastuullisen ajamisen perustaitojen soveltamisessa
- näytöt ja harjoitukset
 - pysähtymismatka, sen ositus ja nopeuden vaikutus
 - pidon tunnistaminen ja hallintalaitteiden käyttö
 - pysäyttäminen
 - oman toiminnan arviointi

Liikenteessä ajamiseen liittyvät riskit

- liiallinen ajonopeus, aggressiivinen ajotyyli
- riittämättömät auton käsittelytaidot, tiedon käsittelyn kuormittuminen
- epäviralliset liikennesäännöt, sääntöjoustot
- henkilökohtaiset tavat ja toimintamallit
- sosiaalinen paine, kaveripiiri, näyttämisen halu

Itsearviointi

- omat ajamiseen liittyvät tavoitteet
- henkilökohtaiset piirteet ja tapa suhtautua ajamiseen
- omaan liikennetilanteiden hallintaan liittyvät heikkoudet ja vahvuudet
- suhtautumien muihin autoilijoihin, kevyen liikenteen osallisiin, sosiaalisuus, oikeuksistaan joustaminen
- suhtautuminen ja kyky havaita liikenteen turvallisuusriskejä
- suhtautuminen ekologiseen auton käyttöön

Menetelmät

Liikenteessä harjoittelu aloitetaan siinä vaiheessa, kun auton peruskäsittely hallitaan niin hyvin, ettei se vie liikaa huomiota liikenneympäristön tarkkailulta. Aluksi harjoitellaan taajamaliikenteessä taajamanopeuksilla, edeten varmuuden lisääntymisen myötä teille, joissa nopeudet ovat suurempia. Samalla lisätään oppilaan vastuuta ajamisestaan asteittain siten, että ohjeistettua ajamista vähennetään ja ei-ohjeistettua, itsenäistä suunnittelua ja päätöksentekoa vaativaa ajamista lisätään.

Liikennetilanteissa ajamisen harjoitteluun tulisi aina liittää riskitietoisuuden lisäämiseen tähtääviä harjoituksia tai pohdintaa. Opetuksessa on erityisesti korostettava, mitä riskejä saattaa syntyä oppilaan henkilökohtaisten tapojen ja toimintatavan perusteella. Palaute tulee siten kytkeä erityisesti niihin omiin tavoitteisiin, joita ajaminen tukee tai ei tue. Ajo-opetuksen, riskitietoisuuden lisäämisen ja riskien henkilökohtaisten piirteiden itsearvioinnin tulisiakin vuorotella ja täydentää toisiaan opetuksessa.

Liukkaalla ajamisen näytöt ja harjoitukset (1 ajotunti) suoritetaan ajoharjoitteluradalla. Näytöt ovat tärkeitä, ja niissä tulee käydä ilmi, että hätätilanteista ei normaalisti voi selvitä pelkästään hyvillä auton hallintataidoilla. On huomattava, että taitoharjoituksia ei tule lainkaan järjestää ilman, että niihin kytketään riskitietoisuutta edistäviä harjoituksia tai pohdintaa.

Pimeällä ajamisen näytöt ja harjoitukset (1 ajotunti) voidaan suorittaa myös ajosimulaattorilla. Oppilaiden omia kokemuksia esimerkiksi jalankulkijoina kannattaa hyödyntää harjoituksissa.

Oppimispäiväkirjan tehtävät liittyvät liikenteessä ajamisen riskeihin sekä oman liikennetilanteiden hallinnan itsearviointiin.

4.1.4 Ajotilanne ja matkan suunnittelu

Tavoitteet ja arviointi

Tavoitteena on, että oppilas ymmärtää ajon ennakkosuunnittelun ja suunnitelmallisen ajamisen merkityksen onnettomuusriskin vähentämisen ja ekologisuuden kannalta. Hänen tulee erityisesti kehittää taitojaan arvioida, miten päätökset ja valinnat vaikuttavat auton käsittelyyn ja liikennetilanteiden hallintaan, ja sitä kautta riskiin.

Opintojaksolla keskitytään päätöksiin ja valintoihin, jotka koskevat tiettyä matkaa. Keskeisimmät näistä valinnoista koskevat sitä, mihin ajaa ja milloin, miksi ajaa tietynä hetkenä, missä kunnossa ja missä seurassa. Ajo-opetus painottuu itsenäiseen, suunnitelmalliseen ajamiseen.

Tavoite on saavutettu, kun oppilas

- osoittaa turvallisuusorientoituneisuutta matkaan liittyviä päätöksiään tehdessään
- osoittaa suunnitelmallisuutta ajamisessaan, valitessaan ajoreittiä ja ajaessaan opasteiden mukaan (itsenäisesti, monipuolisissa liikennetilanteissa)
- ymmärtää väsymykseen, alkoholiin, lääkkeisiin ja huumeisiin liittyvät riskit liikenteessä ja osaa arvioida niitä omista lähtökohdistaan
- osaa arvioida omien tavoitteiden ja sosiaalisen elinympäristön (sosiaalisen paineen) vaikutuksia matkapäätöksiin
- ymmärtää suunnittelun merkityksen ajamisen taloudellisuuteen ja ekologisuuteen

Sisällöt

Ajamisen suunnittelu
- ajoreitin suunnittelu, pitkät ja lyhyet ajomatkat, matka-aika - suunnitelman mukaan ajaminen - opasteiden mukaan ajaminen - ajaminen vieraassa liikenneympäristössä - ennakoiva ja taloudellinen ajotapa, ekologisuus - ajokunto: alkoholi, väsymys, lääkkeet ja huumeet, mieliala, terveydentila - matkustajien kanssa toimiminen, sosiaaliset tilanteet - auton kunto ja kuormaus

Matkapäätöksiin liittyvät riskit
- vaikeat olosuhteet - mielentila, kiire - kaveripaine - väsymys, alkoholi, lääkkeet ja huumeet, terveydentila

Itsearviointi
- ajamisen suunnitteluun vaikuttavat heikkoudet ja vahvuudet

- ajamisen merkitys ja tarpeet
- eri kulkumuotojen edut ja haitat eri matkatilanteissa
- sosiaaliset tilanteet
- ekologisen ajamisen sisäistäminen

Menetelmät

Kuljettaja vaikuttaa pitkälti itse omilla valinnoillaan siihen, millaiseksi kukin autolla tehty matka muodostuu. Uuden kuljettajan tulee kyetä tiedostamaan valintojensa seuraukset. Kuljettajaopetuksessa tuleekin harjoitella kriittistä ajattelua ja vaihtoehtojen punnitsemista.

Opintojakson sisällöt ovatkin luonteeltaan sellaisia, että niiden käsittelyssä korostuvat erilaiset itsearviointiin ja keskusteluun perustuvat menetelmät. Ryhmä voi tässä toimia tehokkaana välineenä. Asioita voidaan lähestyä käsittelemällä oppilaan omia kokemuksia. Ajo-opetus puolestaan painottuu itsenäiseen ajamiseen ja opittujen asioiden itsenäiseen soveltamiseen.

Oppimispäiväkirjan tehtävät liittyvät matkapäätökseen liittyviin riskeihin sekä itsearviointiin.

4.1.5 Ajamisen tavoitteet ja edellytykset

Tavoitteet ja arviointi

Oppilaan henkilökohtaiset motiivit, käyttäytymistavat ja kyvyt ovat tämän opintojakson keskiössä. Näihin kuuluvat erilaiset persoonallisuuden ominaisuudet kuten itsekontrolli, mutta myös elämäntapa, sosiaalinen tausta, asenteet, sukupuoli, ikä, fyysiset ja henkiset kyvyt, autojen ja ajamisen merkitys osana minäkuva ja muut yksilölliset taustatekijät, jotka vaikuttavat valintoihin, käyttäytymiseen ja riskiin liikenteessä.

Tavoitteena on, että oppilas ymmärtää, mikä merkitys hänen omilla tavoitteillaan ja tavallaan toimia on koko liikennejärjestelmän toimivuudelle, turvallisuudelle sekä ympäristölle.

Monet oppilaaseen liittyvät tekijät ovat suhteellisen pysyviä eikä niitä voida juuri-kaan muuttaa, ainakaan kuljettajaopetuksen kautta. Ne voidaan kuitenkin ottaa huomioon tekijöinä, jotka rajaavat käytettävissä olevia mahdollisuuksia. Tietoisuudella omista rajoituksista voidaan vähentää näiden rajoitusten haittavaikutuksia.

Tavoite on saavutettu, kun oppilas

- on halukas pohtimaan omia motiivejaan ja tavoitteitaan, jotka liittyvät ajamisen turvallisuuteen, sosiaalisuuteen ja ekologisuuteen
- tiedostaa omien tavoitteiden ja edellytysten vaikutukset matkaan, liikennetilanteiden hallintaan ja auton käsittelyyn
- osaa tunnistaa oman persoonallisen tyylinsä ja toimintatapansa vaikutukset käyttäytymiseen liikenteessä.

Sisällöt

Oman tilan hallinta - kuljettajan pysyvät, muuttuvat ja vaihtelevat ominaisuudet - ajamiseen liittyvät henkilökohtaiset tavoitteet ja motiivit - tunnetilat, motiivit, ajoseuran vaikutus - stressi, väsymys - alkoholi, huumeet ja lääkeaineet; vaikutukset ja seuraamukset - oman tilan hallintaan liittyvät heikkoudet ja vahvuudet - turvavarusteiden käyttö (erityisesti turvavyö) ja niiden merkitys autoa valittaessa
Ajamisen tavoitteisiin ja edellytyksiin liittyvät riskit - jännityksen tarve - näyttäminen, ajotaidon korostaminen - ulkoinen paine - ajokunto: alkoholi, väsymys, lääkkeet ja huumeet, mieliala, terveydentila - impulsiivisuus
Itsearviointi - autolla ajamisen merkitys itselle, tarpeet, mielihalut - keinot itsensä hallintaan - suhtautuminen työ- ja koulumatkoihin, kulkumuodon valintaperusteet - oma suhtautuminen alkoholinkäyttöön, alkoholi ja ajaminen - kyky hallita omia tunteita ja yllykkeitä - oma ajotyyli ja itse asetettu turvallisuustaso - riippuvuus sosiaalisen ryhmän palautteesta, tapa reagoida sosiaaliseen paineeseen - suhtautuminen ekologiseen ajamiseen

Menetelmät

Ajamisen tavoitteet ja edellytykset -opintojakson sisällöt painottuvat muita opintojaksoja enemmän kuljettajaan yksilönä. Yksilöllisten taustatekijöiden, tavoitteiden ja arvojen yhteys ajamisen suunnitteluun ja matkan toteutumiseen ja riskiin voidaan tavoittaa ainoastaan oppilaan itsensä kautta. Menetelminä korostuvat näin ollen itsearviointit esimerkiksi kotitehtävien muodossa sekä ryhmätyöt.

Oppimispäiväkirjan tehtävät liittyvät ajamisen tavoitteisiin ja edellytyksiin, niiden riskeihin sekä itsearviointiin.

4.1.6 Ajamisen sosiaaliset edellytykset

Tavoitteet ja arviointi

Tavoitteena on, että oppilas oivaltaa, kuinka hänen toimintansa liikenteessä, lähtien ajamisen yksilöllisistä edellytyksistä ja motiiveista aina liikennetilanteiden hallintaan, kytkeytyy siihen sosiaaliseen ympäristöön, jossa hän elää. Kuljettajan sosiaalinen ympäristö muodostaa sen viitekehyksen, jonka mukaan hän pyrkii toimimaan kaikilla elämän alueilla. Siten hän myös ajamisessaan pyrkii noudattamaan oman sosiaalisen viiterühmänsä normistoa. Ryhmällä ja siihen samaistumisella on suuri vaikutus siihen, kuinka omat tavoitteet muotoutuvat ja arvot vakiintuvat. Esimerkkinä olkoon vaikkapa ekologinen, ympäristöä kunnioittava ajattelutapa.

Sosiaalinen ympäristö ja sen ristipaineet korostuvat nuorten elämässä. Erityisesti korostuvat kaveripiirin ja muiden alaryhmien vaatimukset. Sosiaalisella ympäristöllä ja erityisesti erilaisten ryhmien kautta tulevilla sosiaalisilla paineilla onkin todettu olevan suuri merkitys nuoren kuljettajan toimintaan ja onnettomuusriskiin.

Tavoite on saavutettu, kun oppilas

- tuntee liikenteeseen ja omaan ajamiseen vaikuttavat keskeisimmät sosiaaliset taustatekijät.
- tiedostaa oman sosiaalisen elinympäristönsä vaikutuksia käyttäytymiseen kuljettajana ja erityisesti omien tavoitteiden muodostumiseen.
- tuntee liikkumisen vaihtoehdot ja osaa tehdä turvallisia ja ekologisesti järkeviä valintoja.

Sisältö

Sosiaalinen ympäristö
- kodin ja sosiaalisen ympäristön antamat mallit - viiteryhmä ja sen vaatimukset - liikennenympäristö, -järjestelmä, lainsäädäntö, liikennevalvonta - liikenteen ympäristöhaitat - ajo-oikeudet - viralliset ja epäviralliset sosiaaliset normit - autoilun arvostus sosiaalisessa ympäristössä, mainonnan vaikutus - suhtautuminen alkoholinkäyttöön yleensä ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen erityisesti (lainsäädäntö, yleiset asenteet, yhteiskunnan suhtautuminen) - autoilun vaihtoehdot ja mahdollisuudet liikkua paikasta toiseen - viiteryhmän suhtautuminen väsyneenä, sairaana tai muuten vajaakuntoisena ajamiseen
Sosiaaliseseen ympäristön riskit
- ryhmän paine - asenneilmasto, ryhmän arvot ja tavoitteet - viiteryhmän suhtautuminen yhteiskunnan normeihin ja sääntöihin sekä niiden noudattamiseen - ekologisuuden merkitys viiteryhmässä
Itsearviointi
- oma sosiaalinen ympäristö ja sen vaikutukset omiin tavoitteisiin - koulun ja vapaa-ajan yhteensovittaminen - sosiaalisen paineen vastustaminen - suhtautuminen ekologisuuteen

Menetelmät

Opintojakson sisällöt ulottuvat kuljettajan elinympäristöön ja erityisesti sen sosiaalisiin ja normatiivisiin ulottuvuuksiin. Koska kyseessä on kiinteästi kuljettajan yksilöllisiin tavoitteisiin vaikuttavista asioista, nousevat itsearviointit ja ryhmäkeskustelut tässäkin avainasemaan. Opettaja voi tosin hieman korostuneemmin taustoittaa eri sosiaalisia ilmiöitä. Nuorten näkökulma on usein yksilökeskeisempi, eivätkä laajemmat kulttuuriset ja sosiaaliset lainalaisuudet välttämättä helposti avaudu.

Oppimispäiväkirjan tehtävät liittyvät sosiaalisen ympäristön riskeihin, niihin suhtautumiseen sekä itsearviointiin.

4.2 Kuljettajantutkinto

Perusvaihetta seuraavassa kuljettajantutkinnossa arvioidaan oppimista kokonaisuutena kahdessa kokeessa: teoriakokeessa ja ajokokeessa. Molemmat toteutetaan ja arvioidaan tästä opetussuunnitelmasta erillisten Liikenteen turvallisuusviraston ohjeiden mukaisesti. Arviointikriteerit ovat yhdenmukaiset opetuksessa käytettävien kriteerien kanssa.

Teoriakoe kohdistuu oppitunneilla käsiteltyyn ja itseopiskeltuun tietoainekseen, kotehtaviin sekä oppimispäiväkirjan tehtäviin. Hyväksytyn teoriakokeen jälkeen oppilas pääsee ajokokeeseen, jossa arvioidaan oppilaan liikennetietoja, ajotaitoa ja ajotapaa. Arvioinnissa kiinnitetään huomiota siihen, että oppilas hallitsee vastuullisen kuljettajan perustaidot. Paino on turvallisuudessa, sosiaalisessa ja ekologisessa liikennekäyttäytymisessä. Hallinnan pitää näkyä ajotavassa, ja tutkinnon vastaanottajan on otettava se huomioon muodostaessaan kokonaiskuvaa oppilaasta ja antaessaan palautetta.

Kuljettajantutkinnossa tarkastetaan, että oppilas

- tietää kuljettajaopetuksen sisällöt ja osaa soveltaa niitä
- osaa toimia liikenteessä vastuullisen kuljettajan perustaitoja noudattaen
- osaa ajaa taloudellisesti

Opettaja voi halutessaan ja oppilaan suostumuksella olla mukana ajokokeessa ja seurata kokelaan ajamista ja palautteen antoa. Hän ei kuitenkaan puutu ajamiseen tai ota osaa arviointiin. Ajokokeen seuraaminen on kuitenkin suositeltavaa palautejakson tai hylätyn ajokokeen jälkeisen lisäopetuksen kannalta.

Ajokokeen lopussa käsitellään oppilaan itsearvioita ajotaidoistaan, jolloin niitä verrataan tutkinnon vastaanottajan arvioihin. Arvioinnin lähtökohtana on itsenäinen ajaminen liikenteessä. Arviot toimivat paitsi palautteen annon pohjana ajokokeen jälkeen, myös välineenä, jota hyödynnetään kuljettajantutkinnon jälkeisen harjoitteluvaiheen alussa järjestettävällä palautejaksona. Itsearvioiden ja tutkinnon vastaanottajan arvioiden vertailu on riippumaton ajokokeen hyväksytyt/hylätty-päätöksestä.

4.3 Harjoitteluvaihe

Tavoitteet ja arviointi

Harjoitteluvaiheen tavoitteena on itsenäisessä harjoittelussa soveltaa ja kehittää perusvaiheessa saavutettuja vastuullisen kuljettajan tietoja ja taitoja. Tavoitteena on tunnistaa omalle ajamiselle tyypillisiä piirteitä ja siten parantaa omaa riskitietoisuutta.

Teoriaopetusta on 1 oppitunti ja ajo-opetusta yhteensä 2 ajotuntia (vrt. taulukko 1). Harjoitteluvaiheen pääosa muodostuu omasta, itsenäisestä ajamisesta. Koke-musta kerrytetään suunnitelmallisesti sillä tavalla ja siinä tahdissa kuin se liittyy omaan elämäntilanteeseen ja autonkäytön tarpeisiin, eikä sille ole asetettu määrällisiä vaatimuksia. Tavoitteena ei siten ole ajokilometrien kerryttäminen, vaan oppi-miskokemusten hankkiminen.

Oppilas arvioi itse omaa ajamistaan harjoitteluvaiheen aikana oppimispäiväkirjan tehtävien avulla. Oppimispäiväkirjaa käytetään hyväksi ja harjoitteluvaiheen kokeuksiin palataan syventävän vaiheen ajon arvioinnissa sekä syventävän vaiheen ryhmäkeskusteluissa.

Sisältö

Harjoitteluvaiheessa uusi kuljettaja harjoittelee itsenäisesti perusvaiheessa oppimaan asioita; auton käsittelyä, eri liikennetilanteiden hallintaa, ajomatkan suunnittelua sekä oman ajamisen ja siihen liittyvien sisäisten ja ulkoisten riskien arviointia. Sisällöt konkretisoituvat vastuullisen kuljettajan perustaidossa.

Palautejakso

Harjoitteluvaiheen alussa, kuukauden sisällä kuljettajantutkinnosta suoritettavalla palautejaksolla kerrataan yksilöllisesti niitä asioita, jotka olivat kuljettajantutkinnosta saadun palautteen ja ensimmäisten itsenäisten ajokokemusten mukaan oppilaalle ongelmallisia. Palautejaksolla käsitellään ryhmässä myös tyypillisiä uuden kuljettajan riskitekijöitä. Palautejakso käsittää suoritusjärjestyksessä 1 ajotunnin yksilöllisesti palautteineen, 1 oppitunnin ryhmässä sekä 1 ajotunnin ryhmässä.

Yksilöajotunnilla keskitytään seuraaviin asioihin:

- kuljettajantutkinnosta saatu palaute
- tutkinnon jälkeinen ajokokemus, vaikeiksi koetut asiat
- itsenäinen, vastuullinen ajaminen; turvallisuus, sosiaalisuus, ekologisuus

Ryhmäoppitunnin aiheet ovat:

- tyypilliset itsestä ja muista johtuvat, uuden kuljettajan riskitekijät (kokemusten vaihto)
- harjoitteluvaiheen jatkon orientoituminen, oppimispäiväkirja

Ryhmäajotunnilla keskitytään seuraaviin asioihin:

- taloudellinen ajaminen
- matkan suunnittelu
- kuljettajan ulkoiset ja sisäiset riskit (sosiaalinen paine ja siihen mukautuminen)

Menetelmät

Yksilöajotunnilla korostetaan itsenäistä ajamista. Opettaja kertoo matkan päätepisteen, ja uusi kuljettaja ajaa sinne itsenäisesti, ratkaisten esiin tulevat tilanteet. Opettaja tarkkailee ajamista ja ajon aikana keskustellaan tehdyistä päätöksistä.

Ryhmäajotunnilla ajetaan siten, että autossa on myös matkustajia, jotka seuraavat ajamista. Matkustajat antavat palautetta ja ajamiseen liittyvistä ilmiöistä keskustellaan.

Ajamista harjoitteluvaiheessa seurataan oppimispäiväkirjan avulla, johon uusi kuljettaja kirjaa kohdalleen sattuneita riskitilanteita, erittelee niiden syitä ja pohtii keinoja vastaavien tilanteiden välttämiseksi. Hän arvioi lisäksi omien vastuullisen kuljettajan taitojensa kehittymistä. Oppimispäiväkirjan tehtävät ja tarkkailukohdat käsittelevät seuraavia asioita:

- turvallisuus, riskitilanteet

- sosiaalinen vuorovaikutus
- taloudellinen ajaminen, ekologisuus
- oman ajamisen vahvuuksien ja heikkouksien arviointi

4.4 Syventävä vaihe

Tavoitteet ja arviointi

Kuljettajaopetuksen kolme vaihetta (perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe) muodostavat opetuksellisen kokonaisuuden. Syventävän vaiheen tavoitteena on, että uusi kuljettaja

- syventää vastuullisen kuljettajan perustaitoja turvallisen, sosiaalisen ja ekologisen ajamisen näkökulmista
- saa realistisen käsityksen omasta osaamisestaan ja syventää tietoisuutta omasta tavastaan toimia kuljettajana
- saa palautetta omasta ajotaidostaan ja erityisesti harjoitteluvaiheen aikana omaksumastaan ajotavasta sekä suhtautumisestaan muihin tienkäyttäjiin, liikenteen turvallisuusriskeihin ja ekologisuuteen

Syventävään vaiheeseen kuuluvat yksilöllinen arviointi, harjoitukset ja näytöt ryhmässä sekä ryhmäoppitunnit. Teoriaopetusta on 4 oppituntia ja ajo-opetusta 4 ajotuntia.

Syventävässä vaiheessa ei ole yksilöllisen ajon arvioinnin lisäksi muuta arviointia.

Sisällöt

Yksilöllinen ajon arviointi

Uuden kuljettajan ajamista arvioidaan yksilöllisesti ennen ryhmäosuuksia. Arviointi käsittää 1 + 1 ajotuntia sekä 2 x 0,5 oppituntia yksilöllistä palautetta ajamisesta. Palautekeskustelussa verrataan uuden kuljettajan omia käsityksiä ajamisestaan (oppimispäiväkirja) ajon arvioijan käsityksiin.

Ajon arvioinnin sisällöt ovat suoritusjärjestyksessä:

- ajon arviointi: turvallisuus ja sosiaalisuus (1 ajotunti)
- oman ajamisen arviointi ja palaute: turvallisuus ja sosiaalisuus (0,5 oppituntia)
- ajon arviointi: sujuvuus ja ekologisuus (1 ajotunti)
- oman ajamisen arviointi ja palaute: sujuvuus ja ekologisuus (0,5 oppituntia)

Näytöt ja harjoitukset

Radalla suoritettavien näyttöjen ja harjoitusten (2 ajotuntia) avulla uudella kuljettajalla on mahdollisuus ohjatusti syventää tietämystään tyypillisistä riskitilanteista ja niiden välttämisestä.

Näytöillä ja harjoituksilla

- havainnollistetaan ja perustellaan auton käsittelyyn liittyviä turvallisuusilmiöitä
- autetaan oppilasta omaksumaan lisää pelivaraa ajamiseensa

- pyritään välttämään omien taitojen yliarviointi ja sen mukanaan tuomat ongelmat

Ryhmäoppitunnit

Ryhmäoppitunteja on 3 ja ne toteutetaan näyttöjen ja harjoitusten jälkeen. Tavoitteena on kytkeä radalla koetut ilmiöt uusien kuljettajien omiin kokemuksiin harjoitteluvaiheesta. Uusi kuljettaja voi myös peilata omia ajokokemuksiaan muiden kokemuksiin ja näin oppia paremmin tarkastelemaan liikennettä muidenkin liikenteen osallisten näkökulmasta. Kotitehtävänä tehdään sosiaalisen vuorovaikutuksen tehtävä ennen oppituntia.

Oppitunneilla käsitellään seuraavia asioita:

- riskit liikenteessä, harjoitteluvaiheen kokemukset, näyttöjen ja harjoitusten viestit
- sosiaalinen vuorovaikutus
- omien taitojen ja tapojen arviointi

Oppituntien suoritusjärjestys on vapaa.

Menetelmät

Näytöissä ja harjoituksissa on hyvä luoda tilanteita, joilla esitellään erilaisia auton käsittelyyn liittyviä ilmiöitä ja niiden vaikutuksia, esimerkiksi pysähtymismatkaa. Sen sijaan ei ole välttämätöntä järjestää harjoituksia, joissa kaikki pääsevät ajamaan. Usein tällainen pyrkimys aiheuttaa turhaa odottelua ja harjoitusten tarkoitus jää itse suorituksen varjoon. Parempi tapa on, että yksi tai kaksi oppilasta tekee suorituksen ja muut seuraavat. Palautekeskustelussa ei puolestaan puhuta siitä, kuinka hyvin tai huonosti jokin harjoitus tai näyttö meni, vaan sen sijaan painotetaan sitä, mitä siitä voidaan oppia.

Ryhmätapaamisissa hyödynnetään näyttöjen ja harjoitusten antia sekä harjoitteluvaiheen yksilöllisiä kokemuksia. Oppimateriaalina on oppimispäiväkirja.