Storge Oy

Asiantuntijalausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle koskien HE 146/2017 eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta.

Lausunto 25.2.2018

Storge Oy kiittää liikenne- ja viestintävaliokuntaa mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto koskien hallituksen esitystä 146/2017 ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

Storge Oy

Storge Oy on perustettu 1987 kuljettajakoulutukseen keskittynyt yritys, joka tunnetaan paremmin aikaisemmin aputoiminimellä Autokoulu Elo ja nyttemmin vuodesta 2011 alkaen Autokoulu Safiiri, kotipaikka Espoo. Kuljettajakoulutusorganisaationa yritys tunnetaan yhtenä alan suurimmista ja pitkäaikaisimmista toimijoista.

Lausunnon taustaa

Lausunto perustuu Storge Oy:lle 12.12.2016 myönnettyyn kokeilulupaan (LIITE 1) ja siitä saatuun tulokseen väliraporttiin 6.2017 Liikenne- ja Viestintäministeriölle. (LIITE 2)

Hallituksen esityksestä esille nostettavia asioita, joita lausunto koskee

1. **Verkossa tapahtuva opetus**
    a. Tällä hetkellä asetuksen mukaan verkko-opetus ei ole mahdollista, tältä osin asetusta tulisi muuttaa
    b. Verkossa tapahtuvalla opetuksella tarkoitetaan tässä lausunnossa eri asiaa kuin virtuaalista etäopetusta. Verkossa tapahtuva opetus on aikaan ja paikkaan sitomatonta opiskelua, virtuaaliopetus sitoo aikaan ja paikkaan niin kuin myös lähiopetus.
    c. Oppilaan tunnistamisesta lausunnon lopussa kohdassa ”Muutosehdotukset”.

2. **Simulaattorikoulutus**
    a. Pimeällä ajon simulaattorikoulutuksessa kouluttajan ei tarvitse olla läsnä.
    b. Samassa simulaattorissa olevien muiden harjoitteiden osalta kouluttajan tulee olla läsnä. Läsnäololle ei ole perusteita sen enempää, kuin pimeälle ajon koulutuksessa. Muun simulaattoriopetuksen kouluttajan läsnäolovaatimus tulisi poistaa ja toimia niin kuin pimeällä ajon opetuksessa. Läsnäolovaatimus on turha lisäkustannus oppilaalle.
    c. Oppilaan tunnistamisesta lausunnon lopussa kohdassa ”Muutosehdotukset”.

Storge Oy:n kokeilulupa

Kokeilulupa myönnettiin toteutettavaksi siten, että pakollisten teoriatuntien määrä on 0 tuntia ja pakollisten ajokertojen määrä 2 tuntia (pimeällä ajon koulutus 1h ja ajoharjoitteluradalla oleva koulutus 1h).

Kokeiluluvan mukainen teoriaopiskelu perustuu verkossa tapahtuvaan omatoimiseen aikaan ja paikkaan sitomattomaan opiskeluun, sisältö tarkemmin **LIITE 1.**

Storge Oy:n väliraportti 6.2017 / verkko-opiskelun menestyminen teoriatutkinnoissa

Storge Oy:n väliraportti (631 oppilasta) oli kattavampi kuin Suomen Autokoululiiton (529 oppilasta). Suomen Autokoululiiton 10-10 kokeilussa oppilaat suorittivat teoriaopinnot virtuaalisena etäopetuksena tai lähiopetuksena.
Storge kokeiluluvassa teoriaopinnot suoritettiin eri tavalla verkko-opiskeluna.

Verkko opiskeluna suoritetun opiskelun teoriatutkintomenestys oli 100%:n.
Aikaväliltä 1-5.2017 kaikki 631 oppilasta pääsivät kokeesta läpi ensi yrittämältä.
Sen merkittävyyttä lisää edellisen vuoden 2016 lokakuussa Trafin toimesta kiristetyt teoriakokeet. Verkko-opiskeluna suoritetusta kokeilusta teoriaopiskelun osalta voidaan sanoa, se oli hyvin onnistunut.

Oppilaat, jotka suorittivat teoriaopinnot verkko-opiskeluna, menestyivät paremmin teoriatutkinnoissa, kuin virtuaalisen etäopetuksen tai lähiopetuksen saaneet oppilaat.

Vuorovaikutus verkossa opittujen asioiden ja niiden soveltaminen käytäntöön tapahtuu ajotunneilla yhdessä ajokouluttajan kanssa.

Hallituksen tavoitteena on saada useampia keinoja opetuksen saamiseksi.
Kokeilu on osoittanut, että verkko-opetus tulisi saada yhdeksi vaihtoehdoksi lähi- ja virtuaaliopetuksen lisäksi.

Koulumaailmassa virtuaalinen etäopetus on vähentynyt. Sen tilalle on tullut yhä etenevässä määrin opiskelu verkossa / omatoiminen tiedon haku internetistä.

Laajassa palautekyselyssä verkko-opiskelun suorittaneilta oppilailta kysyttiin, miten he kokivat verkko-opiskelun perinteiseen lähiopiskeluun ja virtuaaliseen etäopiskeluun verrattuna. Vertailun he tekivät autokoulussa saadun verkko-opiskelun ja omassa opiskelupaikassaan / koulussaan saadun lähiopiskelun kesken.
Palautteiden mukaan ajokortti teoriaopiskelu verkossa omaan tahtiin motivoi ja aktivoi eniten, syynä oli kokemus, jossa sai koko opiskelun ajan edetä omaan tahtiin muista riippumatta.

Oppilaiden oppilaitoksissa verkko-opiskelun ja lähiopiskelun suosio keskenään vaihtelee, suosio riippui opiskeltavasta aineesta mitä opiskelee. Virtuaalinen etäopetus saa vähiten kannatusta.

Vertailu / ajokortti opiskelu - Lentolupakirjan opiskelu

Hallitus on hyväksynyt yksityis- ja purjelentolupakirjan opiskelun teoriatuntimäärät lähiopiskeluna. Hallitus on myös hyväksynyt mainittujen tuntien korvaamisen verkko-opiskeluna. Ajokorttiopiskelu voitaisiin rinnastaa tähän ja sallia ajokortti teoriaosuuden opiskelu verkossa, kokeiluluvan tulokset näyttäisivät puoltavan tätä.

Opiskelijan tunnistaminen verkossa

Oppilaan tunnistaminen verkossa voi tapahtua henkilökohtaisten tunnusten avulla, niin kuin on käytäntö lentolupakirja opiskelussa. Myös pankki asiointi verkossa, vakuutusyhtiöissä ja monissa yksityisasioissa onnistuu tänä päivänä eri tahojen kanssa turvallisesti ja uskottavasti verkossa henkilökohtaisten tunnusten avulla.

Simulaattorin käyttö ajo-opetuksessa.

1.11.2015 voimaan tullut asetus laajensi simulaattorin käytön B-luokan kortin pimeällä ajon opetuksesta myös muuhun ajo-opetukseen. Asetus sallii, ettei kouluttajan tarvitse olla läsnä oppilaan tehdessä pimeällä ajon suoritusta. Opettaja käy palautteen yhdessä oppilaan kanssa lävitse viimeistään kahden vuorokauden kuluessa pimeällä ajon suorittamisesta simulaattorilla. Tämä tapahtuu simulaattorin statistiikasta saatavan palautteen avulla. Se tallentuu simulaattoriin ja on sieltä löydettävissä jälkikäteen ja tarvittaessa printattavissa.

Muiden simulaattoriharjoitteiden osalta asetuksessa vaaditaan opettajan paikalla olo samanaikaisesti oppilaan tehdessä harjoituksia simulaattorilla. Tälle vaatimukselle ei ole perusteita.

Kaikki simulaattoriohjelmat toimivat ilman kouluttajaa samalla tavoin kuin pimeällä ajon ohjelmat. Vaatimus opettajan läsnäolosta muiden simulaattoriohjelmien kohdalla ei anna lisäarvoa oppilaalle. Se lisää kustannuksia oppilaalle.

Muiden simulaattoriohjelmien osalta käytäntö voisi olla samankaltainen kuin pimeällä ajon suorittamisen kohdalla, opettajan ja oppilaan palautekeskustelu kahden vuorokauden sisällä kaikissa simulaattoriharjoituksissa. Palautekeskustelu voidaan käydä seuraavalla ajotunnilla ja ajotunnin aiheeksi voidaan valita samat asiat, jotka oppilas simulaattorilla kävi lävitse. Tällä tavoin simulaattoriharjoitus tukee parhaiten käytännön ajo-opetusta.

Simulaattorin käyttö / oppilaan tunnistaminen

Oppilaan tunnistaminen hänen tullessa simulaattoriopetukseen, on tapahtunut sen organisaation toimesta, joka vastaa koulutuksesta eli autokoululuvan haltia. Tämän organisaation palveluksessa oleva kouluttaja tai koulutussihteeri on varmistanut koulutettavan henkilöllisyyden. Oppilaan tunnistaminen voidaan toteuttaa samalla tavoin hänen saapuessa tekemään myös muita kuin pimeällä ajon harjoituksia simulaattorilla.

Tunnistamismenettely on samanlainen kuin ammattipätevyyskoulutusta antavilla ammattipätevyyskoulutuskeskuksilla. Koulutuskeskuksen on varmistettava koulutettavan henkilöllisyys.

Vaatimus siitä, että simulaattorissa tulisi olla etäyhteys, jonka avulla voidaan oppilas tunnistaa näköyhteyden avulla ei ole tarpeellista eikä järkevää.

Mikäli simulaattorikoulutusta annetaan ”valvomattomassa tilassa” eli paikassa, jossa ei ole henkilökuntaa, on oppilas mahdollista tunnistaa verkossa samoin keinoin kuin teoriaopetuksen osalta, henkilökohtaisilla tunnuksilla.

> ***”Opiskelijan tunnistaminen verkossa***
> *Oppilaan tunnistaminen verkossa voi tapahtua henkilökohtaisten tunnusten avulla, niin kuin on käytäntö lentolupakirja opiskelussa. Myös pankki asiointi verkossa, vakuutusyhtiöissä ja monissa yksityisasioissa onnistuu tänä päivänä eri tahojen kanssa turvallisesti ja uskottavasti verkossa henkilökohtaisten tunnusten avulla.”*

MUUTOSEHDOTUKSET HE 146/2017

Epäkohta hallituksen esityksessä 146/2017 laiksi ajokorttilain muuttamisesta eduskunnalle on, ettei se mahdollista autokoulussa suoritettavaa teoriaopiskelua verkossa. Valtioneuvoston asetus, joka astui voimaan 1.11.2015 estää teoriaopiskelun verkossa.

Verkko-opetuksen mahdollisuus ajokorttiopiskelun teoriaosuuden suorittamiseksi. Asetusta tulisi muuttaa siten, että se sallii lähi- ja virtuaalisen opetuksen lisäksi myös verkossa tapahtuvan teoriaopetuksen.

Kokeiluluvan tulokset kiistatta osoittaa verkossa tapahtuvan teoriaopetuksen olevan tehokkain opiskelumuoto ajokorttiopiskelussa. Se osoittautui väliraportissa 6.2017 parhaaksi menestyjäksi teoriatutkintotilastoissa verrattuna mihin tahansa muihin kokeilulupiin tai perinteiseen opiskeluun. Kokeilussa mukana olleet 631 oppilasta kaikki hyväksyttiin ensimmäisellä yrityskerralla.

Oppilaan tunnistaminen / opiskelu verkossa

Asetuksessa tulisi hyväksyä verkossa opiskelevan oppilaan tunnistaminen henkilökohtaisten tunnuksien avulla. Tällä tavoin on mahdollista suorittaa mm:ssa yksityis- ja purjelentolupakirja. Lentolupakirjan teoriaosuuden suorittamiseen on määritelty lähiopiskelu tuntimäärät. Lentolupakirja opiskelu on myös sallittu teorian osalta verkko-opiskeluna, edellyttää tunnistautumista verkossa, ei näköyhteyttä.

Trafin asiointi palvelussa esim. ajoneuvon liikennekäyttöönotto tai poisto hoidetaan verkossa henkilökohtaisten tunnusten avulla, Trafi ei edellytä näköyhteyttä.

Omien henkilökohtaisten vakuutusasioiden hoitaminen verkossa tapahtuu omien henkilökohtaisten tunnuksien avulla, ei näköyhteys vaatimusta.

Pankkiasioiden hoitaminen tapahtuu omien henkilökohtaisten tunnuksien avulla, ei näköyhteys vaatimusta.

Nykyaikainen digitalisaatio on mahdollistanut edellä mainitut tavat asioida verkossa ja tehdä siellä henkilökohtainen tunnistaminen uskottavasti. Ei ole perusteita vaatia näköyhteyttä oppilaaseen hänen tunnistamiseksi verkko-opiskelua varten, henkilökohtaiset tunnukset riittävät ja ovat luotettavia.

Simulaattoriopetus

Vaatimuksia simulaattorikoulutuksen osalta tulisi muuttaa siten, ettei opettajan fyysistä läsnäoloa vaadittaisi harjoituksien aikana. Kaikkien simulaattoriharjoitusten osalta voidaan toimia siten, kuin pimeällä ajon opetuksen osalta on toimittu aikaisemmin ja toimitaan edelleen. Vaatimukselle ei ole opetuksellisia perusteita ja se lisää vain oppilaan kustannuksia.

Oppilaan tunnistaminen / simulaattoriopetus

Oppilaan tunnistamisvaatimukset muiden kuin pimeällä ajon simulaattoriopetuksen osalta tulisi poistaa ja saattaa tunnistaminen samankaltaiseksi kaikkien simulaattoriharjoitteiden osalta.

Se voi tapahtua sen organisaation toimesta, joka vastaa koulutuksesta eli autokoululuvan haltia. Tämän organisaation palveluksessa oleva kouluttaja tai koulutussihteeri varmistaa koulutettavan henkilöllisyyden hänen saapuessa suorittamaan simulaattoriharjoituksia.

Tunnistamismenettely on samanlainen kuin ammattipätevyyskoulutusta antavilla hyväksytyillä koulutuskeskuksilla. Koulutuskeskuksen / autokoulun on varmistettava koulutettavan henkilöllisyys. Tämä on järkevin ja käutännöllissin tapa tunnistaa oppilas hänen tullessa suorittaman simulaattoriharjoituksia.

Espoossa 25.2.2017

_____

Kai Vallineva

Lisätietoja tarvittaessa allekirjoittaneelta:

0400 41 00 91 / kai.vallineva@gmail.com

LIITE 1. / Storge Oy:n kokeilulupa LIITE 2. / Storge Oy:n väliraportti 6.2017

Kokeilulupahakemus
koskien autokoulun teoria- ja ajotuntien pitämistä autokoulussa.

Storge Oy (Autokoulu Safiiri)
Kuninkaankartanontie 52 A
02780 Espoo

Trafi
Liikenteen turvallisuusvirasto

Mihin kokeilulupaa haetaan

Haemme kokeilulupaa teoria- ja ajotuntien pitämiseen autokoulussa tavalla, joka teoriatuntien osalta poikkeaa nykyjärjestelmästä pakollisten teoriatuntien määrän ollessa 0 tuntia. Ajotuntien osalta pakollista opetusta olisi 2h, pimeällä ajamisen harjoitus 1h ja ajoharjoitteluradalla tapahtuva harjoittelu 1h Lopullinen ajotuntimäärä määrittyisi jokaisen koulutettavan yksilöllisen tarpeen mukaan. Ajokoulutus tulisi olemaan entistä rinnakkaisempaa teoriatuntien kanssa, joiden etenemistä / yhtäaikaisuutta ajo-opettaja ohjaa. ”Oma ajo-ope” periaatteella opettajalla olisi nykyiseen opetussuunnitelmaan verrattuna enemmän mahdollisuuksia vaikuttaa ja antaa yksilöllisempää oppilaan tarpeisiin kohdistuvaa koulutusta. Vrt. ”Oma lääkäri”.

Nykyisessä järjestelmässä teoriatunnit hoidetaan ryhmässä joko luokkaopetuksena tai virtuaalisena etäopetuksena, jotka ovat aikaan ja paikkaan sidottuja ei yksilöllistö opetusta. Tässä kokeilussa oppilas kävisi ajokorttiopetuksen teoriaosuuden verkkopohjaisella oppimisympäristöllä ilman aikaan tai paikkaan sidottua hetkeä, silloin, kun hänellä itsellään on otollisin hetki opiskeluun. Vrt. opetuslupaopetus, joka on aina ollut tämän kaltainen (myöhemmin lisätietoa oppimistulosten vertailusta teoriaosuuden osalta opetuslupa / autokoulussa suoritettu teoria). Ajokouluttaja ”Oma-Ope” antaa teoriaopetuksen ohjausta ajotunneilla liittyviin tapahtumiin opastaen oppilasta linkittämään ajotunnin ja teoriaopiskelun asioita aitoon liikenneympäristöön. ”Oma-Ope” pystyy seuraamaan sähköisin laittein (iPad, tietokone) oppilaan etenemistä teoriaopiskeluissa. Tämä kokeilu tukisi oppilaan menestymistä paremmin kuin nykyjärjestelmä. Se luo paremmat mahdollisuudet intensiivisempään yhteistyöhön oppilaan ja kouluttajan välillä … johtaa teoria- ja ajo-opetuksen parempaan käytännön linkittämiseen ajokortin kokonaisvaltaisessa opiskelussa. Tässä mahdollisessa kokeilussa opiskelun painopiste kohdistuu myös teorian osalta oppilaan omiin henkilökohtaisiin tarpeisiin.

Kouluttajalla on useita erilaisia tapoja ohjata opetusta riippuen henkilöstä ketä opettaa. Esimerkiksi 10 erilaista henkilöä ... He ovat kaikki erilaisista lähtökohdista, joille koulutuksen tavoite on sama … oppia ajoneuvon hallinta ja liikennekäyttäytyminen.
Nämä 10 henkilöä voivat olla eri kansalaisuuksia, eri ikäisiä, erilaisen koulutuksen omaavia, erilaisen tiedon ja taidon / osaamisen jo valmiiksi omaavia tullessaan autokouluun tai sitten ei ole mitään osaamista liikenteestä. Henkilökohtainen ohjaaminen ja tuki on teoriaopiskelun osalta paras keino omaksua aiheisiin liittyvä opetus. Ajo-opetuksen rinnakkaisuus teoriakoulutuksen kanssa antaa ajokorttikoulutuksen kokonaisuudelle vahvan tuen tehokkaalle ja tarkoituksen mukaiselle oppimiselle. Nykyjärjestelmässä tätä mahdollisuutta ei ole, jossa opetus edelleen tapahtuu ryhmäopetuksena teorian osalta.

Tässä mahdollisessa kokeilussa koulutus / oppiminen ei olisi aikaan sidottua, vaan oppimisen tavoitteisiin / osaamiseen sidottua. Jokainen oppilas tullessaan autokouluun omaa jo valmiiksi tietopohjaa autolla ajamisesta, joku enemmän, joku vähemmän. Toisen oppilaan kohdalla opiskelu luonnollisesti vaatii enemmän aikaa kuin toisen. Joku oppii lukemalla, joku tekemällä, joku kuuntelemalla (esim. video leikkeet) Oli miten oli, teoria opiskelun tasotestit ovat kaikille samat ja se taso tulee kaikkien saavuttaa. Osaaminen tulee olla jokaisella oppilaalla samalla tasolla itsenäisen ajamisen alkaessa ajokortin saannin jälkeen.

Vertaan tilannetta näyttötutkintoihin, jotka ovat olleet vuosikymmenien ajan käytössä monella alalla. Siellä mitataan osaaminen, ei ajankäyttö opiskeluissa (vrt. Pakko osallistuminen oppitunneille), niin kuin nykyjärjestelmässä. Jos näyttötutkinnossa osaa asiansa, läpäisee tutkinnot. Tällä mahdollisella kokeilulla haetaan samankaltaista ajatusta ajokortti opiskeluun teoriatuntien osalta.

Mainittakoon, että nykyinen opetuslupajärjestelmä antaa tähän mahdollisuuden, autokoulussa tapahtuva opetus ei. Autokoulun käyneiden ja opetusluvalla opiskelleiden teoriakokeiden **hyväksymisprosentti on vuonna 2015** ollut sama **83 %. Vuonna 2016 1.1. – 31.8.** aikaväliltä se on myös sama **91 %.** Onko järkevää jatkaa nykyautokoulumallilla teoria asioiden opiskelua (?), joka on kallis, ajokortin hintaa lisäävä, vanhoillinen, jäykkä, ei digitalisaatiota tukeva, paljon aikaa ja vaivaa vievä, suuri hiilijalanjälki (?).

Tavoitteet

Saada autokoulussa opiskeleville mahdollisuus **saattaa ajokorttikustannukset samalle tasolle kuin opetusluvalla opiskeleville** poistamalla opettajakustannukset teoriatuntien osalta sekä pienentää tilavuokrakustannuksia teoriaopiskeluun tarvittavien luokkahuoneiden osalta.

Hiilijalanjäljen pienentäminen

Nykyisin oppilas käy vähintään 10 kertaa autokoululla, haja-asutusalueilla pidempiä matkoja jonkun kyydittämänä. Ajokortin suorittajien kokonaismäärä suomessa on 50-60 tuhatta henkilöä. 10 * 55.000 = 550.000 käyntiä autokoululla, jokaiseen käyntiin sisältyy meno- ja paluu matka => yhteensä 1.100.000 matkaa. Mikäli yksi suunta matkasta on 1 km autokoululle, on koko suomen autokoulussa teoriaa opiskelevien yhteinen kilometri määrä 2.200.000 km …. **Yksi suunta 5 km = 11 milj.km teoriatuntiopiskelumatkoja / vuosi**. Tilastollisesti tuo kilometrimäärä sisältää onnettomuuksia, tapaturmia ja kuoleman tapauksia. Tämän mahdollisen kokeilun jälkeisellä ajalla, mikäli käytäntö tulisi kaikkiin autokouluihin pysyvästi, jäisivät nuo kilometrit pois, niin kuin ne jo ovat pois opetuslupaopiskelijoilta. Näyttäisi siltä, että vaikutukset tämän mahdollisen kokeilun osalta olisivat laajemmat, kuin vain tämän kokeilun antamat tutkimustulokset.

Saada paremmat oppimistulokset kuin nykyjärjestelmällä.

Kuinka koulutuskokeilu on ajateltu toteuttaa teoriatuntien osalta

Opetus perustuisi jo olemassa olevaan Suomen Autokoululiiton opetussuunnitelmaan B-opetuksen osalta sillä poikkeuksella, jota tässä kokeiluluvassa haetaan eli perusvaiheen teoriaosuuden suorittamista verkossa olevan oppimisympäristön avulla, sen käyttö ei ole aikaan eikä paikkaan sidottu, vaan oppilas voisi valita itselleen otollisimman ajankohdan teoriaopiskelujen osalle. Oppilaalla on käytössä koulutusohjelma verkossa, joka on tehty nykyisen B OPS:n oppituntien mukaiseksi:

B1 Kuljettajaopetus ja oppiminen
B2 Auto ja sen käsittely
B3 Auton käyttäytyminen ja varusteet
B4 Vastuullisen kuljettajan perustaidot
B5 Liikenteen vuorovaikutus
B6 Liikenneympäristö ja liikenteenohjaus
B7 Ajaminen taajamaliikenteessä
B8 Risteysajo - Ajolinjat
B9 Risteysajo - Ajovuorot
B10 Ajaminen maantieliikenteessä
B11 Ohittaminen
B12 Ajaminen vaikeissa olosuhteissa: sateella ja pimeässä
B13 Ajaminen vaikeissa olosuhteissa: liukkaalla
B14 Matkan suunnittelu
B15 Ennakointi – Vaaratilanne - Onnettomuus
B16 Ajamisen sosiaalisuus ja ekologisuus
B17 Ajotehtävä ja oman tilan hallinta
B18 Ajokunto ja sen hallinta
B19 Auto ja oman tilan hallinta

Oppilaalla on käytössään omatoimiseen teoriaopiskeluun edellä mainittujen aiheiden oppimisympäristö sisältäen tuntikohtaisen:
- itseopiskeluaineiston (kirja)
- perustehtävät
- asiaa syventävät soveltavat tehtävät
- tasotestit
- itsearvioinnit

Suorittamisista jää merkintä oppilaan henkilökohtaiseen oppimisympäristöön, joka on opettajan nähtävissä ja josta voidaan teoria opiskelun etenemistä seurata. Tuntikohtaisen tasotestin suoritettuaan oppilas on saavuttanut sen osaamisen tason mikä edellytetään sen tunnin aihepiirin osaamisesta. Kun kaikki tuntitasotestit on hyväksytysti suoritettu, voidaan katsoa teoriaosuuden teoriatunnit suoritetuiksi.

Oppimisympäristö tarkemmin

Oppimisympäristö rakentuu Webauto ohjelmalla, jota tullaan kehittämään reaaliaikaisesti kokeilun ajan keräämällä oppilas- ja opettajapalautteita 3 kuukauden välein.

Oppimisympäristössä oppiminen asetetaan opettamisen edelle ja oppimisen vastuu on oppilaalla. Kuitenkin siten, että opettaja on tietoinen oppilaan etenemisestä ja voi tukea hänen oppimistaan. Oppimisympäristö on sähköinen ja se antaa oppilaalle mahdollisuuden opiskella ajasta ja paikasta riippumatta koko ajokorttiopetuksen ajan. Itseopiskelutehtävät seuraavat opetussuunnitelman teoriatunti- sekä ajo-opetusaiheita. Ajotehtävät on integroitu opettajan sähköiseen opetuskorttiin ja tehtävät seuraavat siten oppilaan reaaliaikaista oppimista. Tehtäviä täydentävät oppilaan sähköiset itsearviointilomakkeet. Oppilaan itseopiskelun apuna on lisäksi sähköinen oppikirja.

Teoriatuntitehtävät
Ne koostuvat aihekohtaisista perustehtävistä ja soveltavista tehtävistä. Oppilas tutustuu oppikirjan aihealueeseen ja sen jälkeen vastaa perustehtävien kysymyksiin. Perustehtävien vastaukset löytyvät oppikirjasta. Kun oppilas on läpäissyt perustehtävät, avautuu hänelle mahdollisuus siirtyä syventäviin soveltaviin (tasotesti) tehtäviin. Oppilas joutuu soveltamaan opittua tietoa tehtävien ratkaisuun. Lisäksi tehtävissä painotetaan enemmän ennakoivaa ajattelua ja tienkäyttäjien välistä vuotovaikutusta.

Ajotuntitehtävät
Oppilaan ajotuntitehtävät tuovat teorian kertauksen lähelle ajotuntia. Ne koostuvat aihekohtaisista ennakkotehtävistä ja soveltavista tehtävistä. Lopettaessaan ajoa, liikenneopettaja määrittelee oppilaan kanssa seuraavan tunnin ajoaiheen ja siihen aktivoidaan ennakkotehtävät. Kun opettaja kuittaa ajon ajetuksi ajoaiheineen, niin oppilaalle aktivoidaan aiheeseen liittyvät tehtävät, jotka painottuvat riskin tunnistamiseen eikä oppilaalle anneta valmiita vastausvaihtoehtoja, vaan oppilas joutuu kirjoittamaan vastauksen

Itsearviointi
Oppilaan itsearviointilomakkeilla oppilas arvioi omaa kehitystään. Hän tekee opetussuunnitelman ajokokonaisuuksiin liittyviä itsearviointeja. Arvioinnit tulevat näkyviin ajo-opettajan Webauton etusivulle. Hän näkee oppilaan oppimisen haasteet ja pystyy tukemaan oppimista keskustelemalla arvioinnin perusteella.

Sähköinen oppikirja
Oppilas opiskelee ja käyttää oppimistehtävien tekemisen tukena aikajanalla olevaa oppituntikohtaista oppikirjaa.

Oppimisympäristöstä muuta
Oppilas näkee oppimisympäristön etusivulta kokonaisuuden siitä, mitkä tehtävät on suorittamatta ja mitkä suoritettu oppimistuntitehtävien, ajotuntitehtävien ja itsearvioinnin osilta. Opettaja näkee saman eli oppilaan henkilökohtaisen etenemisen opiskeluissaan. Oppimisympäristö tallentaa oppimistulokset oppilaskohtaisesti ja kohdistaa lisäharjoitteet oppimisen ongelmiin eli asioihin joihin oppilas tarvitsee lisäharjoitusta.

Kouluttajalle
Ohjelma antaa mahdollisuuden myös kouluttajan kehittymiselle vertailemalla kouluttajan oppilaiden oppimisen ongelmakohtia muiden opettajien oppilaisiin samassa liikenneympäristössä.

Teoriatutkintoon valmistavat harjoitteet
Koulutusohjelma sisältää erillisen teoriatutkintoon tähtäävät harjoitteet / kokeet, jotka monipuolisesti mittaavat teoriakokonaisuuden osaamisen tasoa. Kouluttaja voi säätää ”ruuvia” kiristää tai höllentää sen läpäisy mahdollisuutta. Kun oppilas on tämän testin läpäissyt ja muut lain säätämät kriteerit esim. iän suhteen on kunnossa, voi hän mennä suorittamaan varsinaisen virallisen teoriatutkinnon.

Teoriaosuuden suorittamisessa oppilaalla on mahdollisuus käyttää koulutusaineistoa monipuolisesti. Se ei orjuuta asioiden tiukkaan järjestykseen teoriatuntien tai tasotestien tekemisen suhteen. Oppilaalla on mahdollisuus näyttötutkinnon tavoin heti alkuun ”testata” osaamisensa teoriassa tullessaan autokouluun teoriatutkintoon tähtäävän harjoitteluohjelman avulla. Tämän avulla oppilas saa arvokasta tietoa siitä, mihin asioihin tulee jatkossa panostaa ja mikä osaamisen taso tulee saavuttaa. Teoriatunnit voi käydä missä järjestyksessä tahansa, kaikki tasotestit tulee suorittaa hyväksytysti. Teoriaopiskelujen aikana, sen jälkeen tai sitä ennen voi myös ajo-opettaja antaa ajotunneille liittyviä teoriatehtäviä, esimerkiksi seuraavaa ajotuntia ajatellen ja ajotunneilla ilmenneille kertausta kaipaaville asioille. Kaikki tämä mahdollistaa ”kertaus on opin äiti” periaatteen, opiskeluun liittyvän luonnollisen asian.

Ajokoulutuksen toteutus / rinnakkaisuus teoriakoulutuksen kanssa.

”Oma-Ope” toimii henkilökohtaisena mentorina / sparraajana / kouluttajana niin ajo- kuin teoriaopiskelujen osalta koko ajokorttiopiskelun ajan, jossa opiskelun painopisteen kohdistaminen perustuu oppilaan henkilökohtaisiin tarpeisiin kokonaisvaltaisesti ajokorttiopiskelujen ajan. Mahdollinen kokeilulupa antaa paremmat mahdollisuudet opiskelijan ja opettajan intensiivisempään yhteistyöhön nykyjärjestelmään verrattuna.

Kouluttaja voi ajotunnilla antaa oppilaalle tehtäväksi käydä seuraavan ajotunnin asiat oppimisympäristössä lävitse etukäteen. Teoriakoulutuksen ja ajokoulutuksen käytännön linkittämisen edellytykset ovat paremmat järjestelmän ansiosta. Kouluttajalla on selkeämpi kuva oppilaan suoritteista ja valmiuksista ohjata koulutuksen kokonaisuutta tarkoituksen mukaisesti eteenpäin valitessaan ajotunnin ajoreittejä ja tehtäviä ajo-opetuksen osalta, kun hänellä on tieto oppilaan osaamisen tasosta. Ajokoulutus toteutetaan samanaikaisesti teoriakoulutuksen kanssa, siten kuin se oppilaan kannalta on järkevää ja johdonmukaista.

Tutkimussuunnitelma

Kokeiluaika
Kokeiluaika olisi yksi vuosi. Jos kokeilulupa voidaan myöntää ja saataisiin vuoden 2016 puolella, toivoisin sen ajankohdaksi 1.1.- 31.12.2017. Ennen kokeilun aloittamista tulee henkilökunta perehdyttää kokeiluun.

Väliraportointi
Kokeilujakson puolivälissä tehdään väliraportointi.
Raportointi sisältää vertailun teoria- ja ajotutkintojen menestymisistä sekä vaikutuksen ajotuntien lukumääriin.

Vertailuryhmä
Vertailuryhmänä suomenkieliset B oppilaat.
Vertailuryhmänä toimii saman kouluttajan edellisen vuoden oppilaat, joiden menestymistä vertaillaan meneillä olevaan vuoteen / kokeiluaikaan. Vertailussa otettava huomioon vuoden 2016 aikana tehdyt teoriatutkintojen läpäisyjen tiukentaminen. Vertailussa mukana myös saman kouluttajan ajotutkintoon vietyjen oppilaiden menestyminen. Lisäksi vertaillaan kokeilun vaikutusta ajokertojen lukumäärään.

Ryhmäkoko
Noin 800 suomenkielistä B oppilasta

Seuranta
Kokeilun ohella seurataan myös teoriakoulutuksen aikaa, eli missä ajassa oppilas mahdollisen kokeiluluvan mukaisesti suorittaa teoriaopinnot. Seuraamisen aikaraja on teoriaopiskelujen aloitus hetki => kun kaikki oppituntikohtaiset tasotestit on suoritettu. Varsinaisen tutkinnon suorittaminen ei voi olla aikaraja, koska oppilas usein joutuu odottamaan ikänsä täyttymistä päästäkseen teoriatutkintoon.

Kokeilu toteutettaisiin Trafin valvonnassa.

Espoossa 20.9.2016

Kai Vallineva / Storge Oy
0400 410 091

Storge Oy

Kokeilulupa väliraportti

Raportti liittyy 12.12.2016
Storge Oy:lle myönnettyyn kokeilulupaan

Dnro/Dnr Trafi/329507/05.03.12/2016

koskien autokoulun teoria- ja ajotuntien pitämistä autokoulussa.

Kokeilun menetelmät ja käytännöt on tarkemmin määritelty kokeiluluvassa.

Väliraportti on tehty enemmän kiteytetysti perustuen kokeilun tuloksena saatuihin lukuihin.

Oppimisympäristö liite
kertoo visuaalisemmin kokeilun toteutuksen.

Kokeiluluvan sisältö / liite nro 1.
Oppimisympäristö tarkemmin / liite nro 2

Sisällysluettelo:

1. Lähtökohta kokeiluluvalle sivu 3
2. Kokeilulupa pähkinän kuoressa sivu 3
3. Teoriaopiskelu sivu 3
4. Ajokoulutus sivu 3
5. Kokeilussa mukana olevat autokoulut sivu 3
6. Kokeilun toteuttamisessa mukana olevat muut tahot sivu 4
7. Kokeilun kattavuus maantieteellisesti sivu 4
8. Tutkimuksen vertailukohteet sivu 4
9. Vertailuajankohta sivu 4
10. Kokeiluun osallistuneiden oppilaiden lukumäärä sivu 4
11. Teoriakoulutuksen tutkimus tulokset sivu 5
12. Ajotutkintojen tutkimustulokset sivu 5
13. Ajotuntimäärien vertailu tutkimuksessa sivu 6
14. Kokeilun tulokset kiteytettynä sivu 6
15. Kokeilussa huomattua sivu 6
16. Kokeilun tuloksena huomioitavaa sivu 7
17. Lopuksi sivu 7

Liitteet:
Nro 1 Storge Oy:lle, 12.12.2016 myönnetty kokeilulupa
Nro 2 Pilot 3.0 Oppimisympäristö
Nro 3 Storge kokeilulupa väliraportti excel-taulokkona
Nro 4 Pilot asiakas- ja opettajapalautteita

1. Lähtökohta kokeiluluvalle

- Kokeilulla halutaan osoittaa olevan muita tapoja suorittaa ajokorttiopiskelut, kuin käytössä oleva järjestelmä. Kokeilu on osoittanut, että ajokortti voidaan saada halvemmalla, nopeammin, kustannus tehokkaammin, paremmin tuloksin. Kokeilussa on hyödynnetty digitaalisuutta ja ajosimulaattoreita.

2. Kokeilulupa pähkinän kuoressa.

- Teoriatuntien osalta kokeilu on verkossa tapahtuvaa opiskelua. Ajotuntien osalta ei ole määriteltyjä tuntimääriä, paitsi ajoharjoitteluradalla 1 tunti ja pimeällä ajon harjoittelu 1 tunti, joka voidaan myös suorittaa pimeällä ajon simulaattorilla.

3. Teoriaopiskelu

- Opiskelu tapahtuu teoriaopintojen ja ajotunteihin valmistelevien teoriaoppituntien osalta verkkoon sijoitetussa oppimisympäristössä. Opiskelu ei sido oppilasta aikaan tai paikkaan, vaan tapahtuu yksilöllisesti silloin, kun se oppilaalle itselleen parhaiten sopii *(ei webbinaari etäopiskelua).*

4. Ajo-koulutus

- Ajotuntien osalta on teoria- ja ajo-opetus ollut perinteiseen järjestelmään verrattuna rinnakkaisempaa, jonka etenemistä / yhtäaikaisuutta kouluttaja on pystynyt ohjaamaan. Kouluttajan rooli on ollut enemmän ohjaaja, sparraaja, valmentaja, kannustaja. Kokeilun toteutuksessa on kouluttajalla ollut enemmän mahdollisuuksia antaa yksilöllisempää oppilaan henkilökohtaisiin tarpeisiin kohdistuvaa opetusta kuin perinteisellä tavalla.

5. Kokeilussa mukana olevat autokoulut

- Autokoulu Safiiri
- Kirkkonummen Autokoulu
- Kaarinan Autokoulu
- Joensuun Auto-Opisto
- Mäkisen Liikennekoulu
- Safetycar

6. Kokeilun toteuttamisessa mukana olevat muut tahot

- Oppimisympäristön kehittäjä, Datadrivers / Petri Lääkkölä
- Materiaalin kehittäjä, Turvallisuutta Teille / Johannes & Matias Sankari

7. Kokeilun kattavuus maantieteellisesti

- Espoo, Imatra, Joensuu, Kaarina, Kirkkonummi, Kouvola, Lahti, Lappeenranta, Luumäki, Mikkeli, Oulu, Savitaipale

8. Tutkimuksen vertailukohteet

- Kokeilussa on vertailtu suomenkielisten B oppilaiden teoria- ja ajotuntien menestymisiä, sekä sen vaikutusta ajotuntien lukumääriin. Lisäksi on vertailtu missä ajassa oppilas on kokeiluluvan mukaisesti suorittanut teoriaopinnot verrattuna perinteiseen autokoulumalliin. Kokeiluluvan työnimenä käytetään myöhemmin Pilot 3.0 nimitystä.

9. Vertailuajankohta

- Vertailu on tehty vuoden 2016 tammi – toukokuun ajalta perinteisellä tavalla ajokortin suorittaneiden ja vastaavalta ajalta vuonna 2017 Pilot 3.0 koulutuksen saaneiden kesken.

10. Kokeiluun osallistuvien oppilaiden lukumäärä

- Oppilailla on ollut mahdollisuus autokouluun tullessaan valita joko perinteinen autokoulukurssi *(lähiopiskelu)* tai Pilot 3.0 kurssi *(verkko-opiskelu)*.
- Kaiken kaikkiaan vuonna 2017 kokeilukouluihin on tammi-toukokuussa tullut 909 oppilasta, joista 631 oppilasta 69 % on valinnut Pilot 3.0 kurssin. Perinteisellä tavalla opiskelun on valinnut 278 oppilasta 31%.
- Arvio Pilot 3.0 oppilaiden lukumäärästä vuoden 2017 loppuun mennessä on n. 1.500 oppilasta.

11. Teoriakoulutuksen tutkimustulokset

- Teoriakokeeseen vuonna 2016 on osallistunut 515 oppilasta, perinteinen koulutus.
- Teoriakokeeseen vuonna 2017 0n osallistunut 542 oppilasta, Pilot 3.0 koulutus.

- Teoriatuntien suorittamisaika vuonna 2016 oli 81 päivää
- Teoriaosuuden suorittamisaika vuonna 2017 oli 36 päivää

HUOM! Teoriaopiskelu on suoritettu Pilot kokeilussa 45 päivää nopeammin / 6,4 viikkoa, kuin perinteisessä koulutuksessa.

- Hyväksymisprosentti vuonna 2016 on 95,5%, perinteinen koulutus.
- Hyväksymisprosentti vuonna 2017 on 100%, Pilot 3.0 koulutus.

HUOM! Tulosten vertailussa vuoden 2016 ja vuoden 2017 välillä otettava huomioon vuoden 2016 lopussa Trafin toimesta tapahtunut teoriatutkintojen kiristäminen, joka osaltaan korostaa Pilot 3.0 menetelmien onnistumista.

12. Ajotutkintojen tutkimustulokset

- Ajotutkintoon on vuonna 2016 osallistunut 157 oppilasta, perinteinen koulutus.
- Ajotutkintoon on vuonna 2017 osallistunut 109 oppilasta, Pilot koulutus.

- Vuonna 2016 on hyväksymisprosentti 76,4
- Vuonna 2017 on hyväksymisprosentti 74,3 => pudotus -2,1%

Ajotutkintojen hyväksymisprosentit ovat valtakunnallisesti vuonna 2017 Trafin tilastojen mukaan laskeneet koko maassa verrattuna vuoteen 2016.

- Autokoulujen hyväksymisprosentti koko maassa 1-4/2016 oli 72%
- Autokoulujen hyväksymisprosentti koko maassa 1-4/2017 oli 69% => pudotus -4,1%

- Opetuslupa hyväksymisprosentti koko maassa vuonna 1-4/2016 oli 68%
- Opetuslupa hyväksymisprosentti koko maassa vuonna 1-4/2017 oli 64% => pudotus -5,8%

HUOM! Pilot 3.0 vertailu ajotutkintojen hyväksymisprosenttien osalta koko maan autokoulu- ja opetuslupaopetukseen osoittautuu näiden tilastojen vertailussa sen pärjänneen parhaiten.

13. Ajotuntimäärien vertailu tutkimuksessa

- B täyden kurssin 2016 oppilaat 19,5 ajotuntia, perinteinen koulutus.
- B täyden kurssin 2017 oppilaat 13,5 ajotuntia, Pilot koulutus => - 6 ajotuntia

- B oppilaat 2016 AM 120 & 121 pohjalla 17,5 ajotuntia, perinteinen koulutus
- B oppilaat 2017 AM 120 & 121 pohjalla 10,5 ajotuntia, Pilot koulutus. => - 7 ajotuntia

- B oppilaat 2016 A1 kortti pohjalla 13,5 ajotuntia, perinteinen koulutus.
- B oppilaat 2017 A1 kortti pohjalla 10 ajotuntia, Pilot oppilaat. => - 3,5 tuntia

HUOM! Kaikissa ajokortti luokissa on ajotuntimäärissä tapahtunut pudotusta. Selkeyden vuoksi tulokset on pyöristetty lähimpään ½ tuntiin.

14. Kokeilun tulokset kiteytettynä

- Teoriaosuuden suorittamisaika lyheni 45 päivää / 6,4 viikkoa
- Teoriatutkintojen hyväksymisprosentti oli 100%
- Ajotutkintojen hyväksymisprosentti oli valtakunnan tilastoihin verrattuna parhaiten menestynyt
- Ajotuntimäärät putosivat merkittävästi

15. Kokeilussa huomattua

- Kokeilu on aktivoinut muutaman oppilaan suorittamaan ajokorttia, jotka ovat ajaneet useita vuosia ilman ajokorttia. Pisimpään oli henkilö ajanut kortitta yli 20 vuotta.

- Useita alun perin opetusluvalla aikoneita opetuslupalaisia tuli autokouluun "matalan" kynnyksen vuoksi.

- motivaatiotaso on oppilailla ollut poikkeuksellisen hyvä johtuen ei pakollisista ajotuntimääristä / itse voi vaikuttaa milloin valmis ajotutkintoon
    - *oppilashaastattelut LIITE nro 4*

16. Huomioitavaa kokeilun tuloksena

- kokeilussa on nähtävissä, että verkko-opiskelu silloin, kun oppimisympäristö ja siihen liittyvä materiaali on tarkoituksenmukaisesti tehty, antaa paremmat tulokset kuin perinteinen lähiopetus

- Pilot 3.0 oppimisympäristö "pakottaa" oppilaat omaan aktiivisuuteen, joka lisää osaamisen tasoa, niin teoria- kuin ajo-opiskelussa. Oppilaan oman toiminnan aktivoiminen on ollut oppimisympäristön yksi tärkeimmistä tehtävistä. Verkko-opiskelu perustuu oppilaan omaan tiedon hankintaan ja aktiivisuuteen jota ohjelma ohjaa. Kouluttajan rooli on ollut auttaa tarvittaessa / jolta voi kysyä.

- Oppimisympäristön ajotunteihin liittyvät tehtävät ovat selkeästi vaikuttaneet oppilaiden parempiin valmiuksiin ensimmäisestä ajotunnista alkaen. Valmiina oleva tietopohja käsiteltävistä ajotunnin asioista on ollut selkeästi nähtävissä parempina suorituksina ajotunneilla

- Kokeilussa on mukana myös passiivisia oppilaita, joiden kohdalla Pilot 3.0 ei ole toiminut niin hyvin. He ovat osaltaan vaikuttaneet tutkimustulosta huonontavasti.

17. Lopuksi

Kokeilu on osoittautunut onnistuneeksi sen kaikilta osa-alueilta. Tämän väliraportin perusteella on nähtävissä, että tulevaan uuteen lakimuutokseen olisi hyvä saada päätös, ettei määriteltyjä ajotuntimääriä olisi ja että teoriaopiskelun osalta sallitaan verkko-opiskelu sekä monipuolisesti digitalisaation moninaiset tulevaisuuden sovellukset sekä simulaatio.

Opetus tulisi pääpiirteissäin pysyä ammattikouluttajien käsissä. Opetuslupa voisi täydentää ajo-opiskelua.

Tulevien muutosten tukemiseksi ja liikenneturvallisuuden säilymiseksi samalla tasolla kuin se nyt on tulisi ajotutkintoja tiukentaa selkeästi nykyisestään.

Espoossa 6.6.2017

Kai Vallineva