Lugupeetud koostööpartnerid.

Mootorsõidukijuhi õpe lõpeb eksamiga Maanteeametis. See, mis toimub aga sõidueksamitel, tekitab alati tuliseid arutelusid ja vaidlusi. Maanteeamet tähtsustab jätkuvalt isiku enda arengut õppetöös ja vastutust kooli programmi eduka läbimise eest. Eksamineerija on sõidueksamil vaatleja. Juhikandidaat seab endale eesmärgid, mida ta soovib saavutada ning eksamineerija aitab teda sellel teel. Eeldame, et sõidueksam on ühekordne positiivne sooritus ja korduseksamid on pigem erand, mitte reegel. Tänase seisuga sooritab sõidueksami esimesel korral edukalt 57 % juhikandidaatidest, aga teised (B kategooria 49%)?

Maanteeamet on selgelt sõnastanud enda strateegias järgneva: võtame eesmärgiks, et liiklusesse ei lubataks ühtegi juhti, kelle juhtimisvõimekuse lünkade tõttu võib keegi viga saada või hukkuda.
Tulemused võtavad aega ja nõuavad tööd. Siin on Maanteeametil oluline roll näidata teed ja aidata ühiskonda ohutuma liikluse poole. Kui tulevane juhikandidaat ei vasta nõuetele ja tema tegevuse või tegevusetuse tõttu liikluses võib juhtuda õnnetus, siis neid isikuid ei tohi liiklusesse lasta.

Kuidas edasi?

Alates eelmisest aastast oleme kohtunud autokoolide ja koolitajatega ning seadnud eesmärgid tulevikuks, mis eeldatavasti päädib uute eksamineerimist ja koolitamist puudutavate õigusaktide vastuvõtmisega. Tänaseid plaane arvestades realiseerub see järgmise aasta alguses. Alustame augustis koos ministeeriumiga erinevate piirkondade koolidele muudatuste tutvustamist ja sellesisulise informatsiooni saadame täiendavalt. Täna võin öelda, et see töö, mis koolidega koostöös sai tehtud on realiseerunud määruse projektis ja kõik kes soovisid, said ettepanekuid teha. Muudatuste kirjeldamisega läks rohkem aega, kui planeerisime, aga tähtis on kvaliteet, sest tänased otsused muudavad meie liikluspilti tulevikus ja seda ei tohi teha kiirustades.

Muutused

Aastaid on räägitud, et vigadepõhine hindamine sõidueksamil ei anna adekvaatset pilti juhikandidaadi oskustest ja täna treenitakse pigem sõidueksamiks kui õpetatakse liikluses ohutult hakkama saama. Sõiduõppes ei pea õpetaja õpetama oma äranägemise järgi vaid õpilane peab tulema ja ütlema ise, mida on tal vaja õppida. Kui juhikandidaat ei viitsi või ei oska, siis ei ole õigustatud ta ootus saada juhtimisõigus.

Tulemuse eest ei vastuta õpetaja ja eksamineerija, vaid juhikandidaat. Praktika näitab, et eksamil kardetakse, et tuleb välja kõik see, mida tegelikult ei osata või ei teata. Siin on väga suur roll autokoolidel, et hakata juhikandidaadiga läbi viima enesehinnangu analüüsi (näidis manuses) ning eesmärkide seadmist enne eksamit. Siin on meil vaja teie abi ja üksinda ei saavutata head tulemust.

See eeldab mugavustsoonist välja tulemist, kuid eneseanalüüsimist õpetades ja koos juhikandidaadiga õppides on ka tulemused paremad. Võibolla olete tähele pannud, et juba terve aasta oleme katsetanud juhikandidaatide peal erinevaid meetodeid eksami läbiviimiseks ja esitanud rohkelt küsimusi, et saada teada, miks ta on eksamile tulnud ja kuidas on ta panustanud õppeprotsessis positiivse tulemi saavutamisele. Eeltoodu tulemusena on valminud enesehinnangu leht (manuses), mis on nii autokoolidele kui ka eksamineerijale abiks sõidueksami sissejuhatuse ja kokkuvõtte tegemiseks. Sõidueksamil käsitletakse kolme valdkonda, mille abil eksamile eesmärke seada. Lisaks on sõiduõppes on oluline käsitleda tunni alguses ja lõpus valdkondi laiemalt. Loodan, et saate seda oma igapäevatöös kasutada ning juhikandidaat tuleb eksamile juba teadmisega, mida temalt ootame. Tulevikus on tänaste plaanide kohaselt selline ka eksami hindamise leht, mis autokoolist enne eksamit elektrooniliselt meieni jõuab (leht täidetakse koos juhikandidaadiga viimasel tunnil või kooli eksamil). Arendustest ja muust taolisest informeerime teid juba eraldi.

Ohutu juht on teadlik oma nõrkustest ja tugevustest. Seades endale eesmärgid, saab isik ise prognoosida kas ta on valmis iseseisvaks liiklemiseks. Eksamineerija teeb eksami lõpus kokkuvõtte koostöös juhikandidaadiga, ta kas kinnitab või lükkab selle ümber. Sõidueksamil on usalduslik õhkkond ning selline arutelu ei saa kutsuda esile pahatahtlikust.
Liiklus on dünaamiline ja ei ole olemas kahte ühesugust olukorda. Kuigi sõiduõppes võis kõik sujuda, siis eksamil võib ilmneda ootamatusi, kus avaldub juhi oskamatus oma teadmisi ja oskusi sünteesida ning rakendada.
Tegelikult ei ole ühtegi tõendit selle kohta, et autokoolitus on tee tõeni ehk mis maalt on autokooli haridusest kasu ja kus maalt selle kasutegur lõppeb. Laske õpilasel ise seada eesmärgid ning julgustage teda õppima.

Ohutuse kontrolli juures hakatakse küsima konkreetseid küsimusi, mille leiate manusest. Ümber auto keerutamisel ja varba otsaga rehvide toksimisel ei ole sõiduki kontrollimisel mõtet, mis aga ei välista seda, et juhikandidaat saab aru, kui rehv on tühi või mõni sõiduki tuledest ei tööta.
Tulemused võtavad aega ja nõuavad tööd, et nendeni jõuda - teeme seda ühiselt!

Veel

Mõne aja eest osalesid Maanteeameti eksamineerijad autokoolide sõidutundide läbiviimisel ja allpool mõned tähelepanekud, mis neile silma jäid. Proovime seda võimalusel veel korrata, et nii kooli õpetajad kui ka eksamineerijad oleksid ühises infoväljas ja saaksid omavahel suheldes oma töös aina paremaks. Osalege võimalusel ka sõidueksamil vaatlejana. Oma töös kasutame sellist hinnangut eksamineerijate kohta eksamit teinud juhikandidaatidelt tagasisidet küsides.

Alltoodu ei ole kriitika, aga niimoodi see meie eksamineerijatele paistis. Lisasin alapunktina ka mõned kommentaarid. Loodan, et see on teile abiks.

- Nimetage harjutusi õigete nimetustega. Milline on harjutus - pöörake paremale ümber?
    - Kui õppe ajal ei kasutata harjutuste õigeid nimetusi, siis ei saa ka eksamineeritav eksamil aru, mida temalt tahetakse.
- Harjutage iseseisvust
    - Näiteks suunaviitade järgi sõitmine. Kui kogu õppeprotsessi vältel öelda ette kuhu sõita ilma selgituseta miks, siis eksamil ei oska nad iseseisvalt sõita.
    - Iseseisev tagasipöörde tegemine (ohutult, seadusega kooskõlas ja teisi takistamata)
- Jälgige individuaalset arengut ja õpetage vastavalt sellele;
    - Kui teatud elemendis on juhikandidaat väga hea, siis aidake teda järgi neis harjutustes, milles juhikandidaat on nõrgem.
- Lihtsalt 45 minutit sõita ei ole mõtet;
    - Õppetunni algusel laused „Kuhu sa täna sõita soovid?“ ja „Mida me täna teeme?“ ei ole otstarbekad. Õpetaja peab teadma, mis on käesoleva tunni eesmärk ja mida tuleb harjutada.
- Kui sõidate teile teada olevaid eksami marsruute, siis arvestage, et need võivad muutuda. Eksamineerijad on sellisest dresseerimisest teadlikud ja muudavad pidevalt marsruute;
- Eksamineerijaga pole mõtet juhikandidaati hirmutada. See tekitab enne eksamit stressi;
    - Eksamineerija jaoks on kõik juhikandidaadid ühtemoodi. Meil ei ole vahet, kes ta on ja kus ta õppis või mis eelmisel korral valesti läks.
- Teie olete eeskujuks: ärge lobisege telefoniga, ärge kiruge tööandjat ja kodust elu.
- Noorele inimesele ei ole mõtet selgitada, kuidas sõideti kunagi 1978. aastal („mina omal ajal…“) ja mis imeloom on GAZ-53, ta ei saa teist aru;
- Ärge treenige ega dresseerige!
- Ärge öelge ette, laske neil iseseisvalt sõita, vajadusel suunake;
- Las juhikandidaadid ise mõtlevad ja analüüsivad. Teie hinnake kompetentsi.
- Tehke õppetunnile hinnanguline analüüs;

- Kui õpetate, siis vaadake, et harjutustes oleks vaheldust. Muidu juhikandidaadid arvavadki, et üks võimalus on ainuõige;
- Kui te õppeprotsessis tehtud vigu ei korrigeeri, teevad juhikandidaadid neid samu vigu eksamil;
- Tehke kõiki harjutusi, mis on määruses toodud;
- Teooriat ei või ära unustada kui teooriaeksam on sooritatud;
    - Tavapärane on probleem, et ei tunta stoppjoone märki ja ei saada aru suundade ja sõiduradade märgi värvi järgi, kas asutakse asulas või väljapool asulat.
- Auto juhtimisseadmeid (sh suunatuli, klaasipuhastaja ja kliimaseade) kasutab sõidu ajal autojuht. Harjutage sedasorti iseseisvust juba õppesõidul;
    - Lubage neil iseseisvalt sõiduk käivitada. Täna on juhuseid, kus eksamit ei saa alustada, sest juhikandidaat ei oska sõidukit käivitada.
- Palun suunake õpilased iseseisvalt liiklusseadust ja eksamineerimise määrust (MKM määrus nr 50 koos lisadega) lugema. Arutage õppe lõpus läbi nn rasked vead: mis need on, kuidas tekivad ja kuidas neid vältida. Teadmatus on üks suuremaid eksamiärevuse/paanika põhjusi;
- Juba autokooli esimeses tunnis rõhutage, et autokoolis käiakse selleks, et ÕPPIDA SÕIDUKIT JUHTIMA, mitte selleks et läbida mingi formaalsus lubade saamiseks. Lisaks rõhutage iseseisva töö vajalikkust (nt iseseisev liiklusseaduse ja määruste lugemine, testide lahendamine, vajadusel juhendajaga sõitmine);
- Maanteesõit ei saa iseenesest selgeks. Seda peab palju harjutama ning erinevaid harjutusi tegema (nt vahelduva kiirusepiiranguga teelõigud, 90 km/h lähedase kiiruse hoidmine, kiirendus- ja aeglustusrajad, trajektoori stabiilsus, paiknemine 2+2- 2+1 sõidurajaga maanteel);
- Ärge jätke asulavälist sõitu tagaplaanile. Sellega kaasnevad suuremad kiirused ehk suuremad ohud. Eksamist vähemalt kolmandik on ju asulaväline sõit.
- Parkimine.
    - Eksamil lastakse üldjuhul harjutus sooritada vabalt valitud viisil ja kohal, samas võib harjutuse koha ette anda ka eksamineerija.
      Jätkuvalt <u>treenitakse</u> juhikandidaate parkima <u>kahe auto vahele tagurpidi ja hea, kui need oleksid veel kaubikud</u>. Kui kogu õppe vältel ainult nii parkida, siis tühjas parklas harjutust ei suudeta sooritad. Arvavatakse, et koolis õpetatu ongi ainuõige. Parkimisel harjutage erinevaid viise ja situatsioone. Parkimine on oma olemuselt lihtne.
      Oluline element parkimiseharjutuse sooritamisel on ka parkimiskohast lahkumine, parema käe reegel parklates jne.

Kokkuvõtteks

Loodan, et senine hea koostöö ja vaba, usalduslik suhtlus jätkub ka edaspidi. Kui teil on muresid ja probleeme, siis meie oleme avatud ja leiame koos lahenduse.

Turvalist liiklemist ja head närvi õpetamisel soovides,
Tarmo Vanamõisa