

TARTU ÜLIKOOL
Sotsiaalteaduste valdkond
Haridusteaduste instituut
Kutseõpetaja õppekava

Urmo Udu

**AUTOKOOLI VÕIMALUSED ALGAJATE JUHTIDE RISKEERIVA KÄITUMISE
VÄHENDAMISEKS TUGINEDES AUTOKOOLI ÕPETAJATE ARVAMUSELE**
bakalaureusetöö

Juhendaja: Heiki Krips

Läbiv pealkiri: Riskeeriva liikluskäitumise vähendamine autokoolis

KAITSMISELE LUBATUD

Juhendaja: Heiki Krips, PhD

.....
Kaitsemiskomisjoni esimees:

.....

Tartu 2016

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	3
2. TEOREETILINE TAUST JA PROBLEEMI PÜSTITUS	5
2.1 Olukord liikluses	5
2.2 Algajad juhid liikluses.....	7
2.3 Õppeprotsessi olemus.....	10
2.4 Juhtide ettevalmistus	12
3. METOODIKA	17
3.1 Teoreetiline ja metodoloogiline lähtekoht	17
3.2 Valim	19
4. ANALÜÜSI TULEMUSED	20
4.1 Riskeeriva käitumise mõjufaktorid.....	21
4.2 Õppeprotsess.....	22
4.2.1 Autokoolide võimalused ja roll.....	22
4.2.2 Kasutusel olevad õppemeetodid.....	23
4.3 Muudatuste vajadus	28
4.3.1 Liigne kiirus.....	28
4.3.2 Joobes juhtimine	29
4.3.3 Ühiskondlikud mõjud.....	31
5. JÄRELDUSED	32
5.1 Praegune õppeprotsess mootorsõidukijuhi koolitusel.	32
5.2 Muudatusvajadused riskeeriva käitumise vähendamiseks liikluses.....	33
5.3 Vajadused edasisteks uurimusteks.	35
KOKKUVÕTE	36
ABSTRACT	37
Autorluse kinnitus	38
KASUTATUD KIRJANDUS	39
LISAD	41
Lisa 1. Intervjuu küsimused	41
Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks....	43

1. SISSEJUHATUS

Maaailma Terviseorganisatsiooni raport (2007) toob välja, et iga päev hukkub liikluses üle 1000 noore inimese kogu maailmas. Liiklusvigastused on peamine surma põhjus 15–19-aastaste seas. Mitmed tegurid on suurendanud ka teiste elanike surmajuhtumeid liikluses: kiirus, kiivri kasutamata jätmine, puudulik turvavarustus, joobes juhtimine ning vähene nähtavus.

Ajutiste juhilubadega noored algajad juhid vanuses 17–25 eluaastat on suureks ohuks rahvatervisele. See grupp hõlmab kogemusteta juhte, kes on sattunud arvukatesse liiklusõnnetustesse. (Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2014)

Arvukad liiklusõnnetused ning liiklusreeglite rikkumised eriti algajate noorte hulgas tõstatavad küsimuse, kas neid on võimalik ennetada läbi sõidujuhtimise ettevalmistuse autokoolides.

Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad ja Hernetkoski (2014) on uurinud sõiduõpetust ning toonud välja, et õnnetusjuhtumite arv peale sõidukoolitust on üks traditsiooniline kriteerium koolituse hindamiseks. Sõidukoolitusi on kritiseeritud põhjusel, et sellel on väike mõju õnnetuste ära hoidmisele. Siiani ei ole häid tulemusi sõiduõpetuse meetodite analüüsis. Paljud uuringud, mis on seotud sõidujuhtide koolitusega, on seotud formaalse ja informaalse õppe erinevustega, kuid spetsiifilisi eesmärke, sisu ja meetodeid formaalõppes ei ole analüüsitud.

Harro ja Eensoo (2010) rakendasid autokoolides psühholoogilisi sekkumismeetodeid, selle tulemusena on nad välja toonud, et meetod avaldas ennetavat mõju eelkõige alkoholijoobes juhtimisele, kiirusepiirangute ületamisele ning passiivsetes liiklusõnnetustes osalemisele ja seda isegi neli aastat peale uuringu algust.

Passmore ja Mortimer (2011) rõhutavad, et haridusel ja õppimisel on oluline roll tagamaks seda, et inimestest saaksid turvalisusest hoolivad ja vastutustundlikud autojuhid. Nad leidsid oma läbi viidud uuringus muuhulgas, et näiteks *coaching* võiks olla üks kasulik meetod algajate juhtide puhul.

Eelpoolöeldule tuginedes on algajate juhtide riskeeriva käitumise ilmingud sagedased, seega on üles kerkinud küsimus, kuivõrd on võimalik mootorsõidukijuhi koolituste kohandamise läbi riskeerivat käitumist vähendada. Senised uuringud on toonud välja vajaduse sekkumismeetodite järele. Tõhus ettevalmistus autokoolides võib avaldada positiivset mõju algajate juhtide käitumisele liikluses. Kuidas näevad seda aga autokoolide õpetajad? Kas ja

milliseid meetodeid nad kasutavad, et riskeerivat liikluskäitumist ennetada? Käesoleva bakalaureusetöö uurimisprobleemiks on küsimus sellest, milliseid võimalusi näevad autokooli õpetajad, et õpetamise kaudu vähendada algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses.

Tuginedes praktiseerivate autokooli õpetajate kogemusele saab välja tuua, millised õpetamisviisid aitaksid algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses vähendada ning millised on takistavad tegurid meetodite efektiivsuse tagamisel.

Toimuvate koolituste alusdokumendiks on Liiklusseadus ja kinnitatud õppekava ning võtmefaktoriteks õpetaja ja õppetöös osalev õpilane. Õppetöös kasutatavad õpetamisviisid on vahend mitte ainult sõidukijuhtimise praktiliste ja teoreetiliste teadmiste edasiandmiseks, vaid ka riskeeriva käitumise ennetamiseks. Õpetajad, kes puutuvad pidevalt kokku erinevate õpilastega, kasutavad neile käepäraseid materjale ja sobivaid meetodeid, on võtmeisikud hindamaks seda, mis mootorsõidukijuhi õppes toimub ning kuidas ja mil määral saab õppetegevus ennetada riskeerivat käitumist liikluses. Käesoleva uurimuse eesmärk ongi välja selgitada autosõiduõpetajate arvamused autokooli võimalustest vähendada algajate juhtide riskikäitumist liikluses. Selleks, et selgitada välja autokooli võimalused juhtide riskeeriva käitumise vähendamiseks, keskendub uurimus järgmistele uurimisküsimustele:

1. Milliseid meetodeid autosõiduõpetajad kasutavad, et algajate juhtide riskikäitumist vähendada?
2. Kuidas kirjeldavad autosõiduõpetajad võimalusi muuta autosõidu õpetamise käigus algajate juhtide hulgas riskeerivat käitumist liikluses?
3. Kuidas kirjeldavad õpetajad võimalusi muuta algaja juhi võimalikku hoiakut liigsele kiirustamisele?
4. Kuidas kirjeldavad õpetajad võimalusi muuta algaja juhi võimalikku hoiakut alkoholi ja muude mõnuainete mõjusse autojuhtimisele?

Käesolev töö koosneb neljast osast, millest esimene annab ülevaate olukorrast liiklusest, sh algaja juhi käitumisest liikluses, varasematest uuringutest, õppeprotsessi olemusest ning juhtide ettevalmistusest. Teises osas tutvustatakse uurimuse läbiviimise metoodikat. Kolmas osa on uurimisandmete analüüs ning neljas kokkuvõte ja järeldused.

2. TEOREETILINE TAUST JA PROBLEEMI PÜSTITUS

2.1 Olukord liikluses

Maanteeamet (2013) on toonud oma kodulehel välja, et kui veel mõned aastad tagasi võisime olla uhked Eesti liiklusohutuse jõudmise üle Euroopa Liidu keskmisele tasemele, siis praeguseks oleme oma positsioone kaotamas. Euroopa Komisjoni äsja avaldatud statistika kohaselt jagame liikluses 2012. aastal hukkunute arvult miljoni elaniku kohta Luksemburgiga 27 liikmesriigi seas paraku alles 17.–18. kohta. Seega on Eesti jätkuvalt ohutuma liiklusega küll Balti riikide seas, kuid Skandinaavia maadele järele jõudmist veel näha pole.

Kokku hukkus mullu Euroopa Liidu teedel liiklusõnnetustes 28 000 inimest, neile lisandus umbes veerand miljonit raskete vigastuste saajat. Eestis kaotas mullu liiklusõnnetuste tagajärjel elu 87 inimest, 1706 vajasisid arstiabi. (Maanteeamet, 2013)

Tabel 1. *Hukkunuid miljoni elaniku kohta (Maanteeamet, 2013)*

	2008	2009	2010	2011	2012
Leedu	148	110	90	97	100
Läti	139	112	97	86	86
Eesti	98	73	58	75	65
Soome	65	52	51	54	48
Rootsi	43	39	28	34	31
EL keskmine	78	70	62	60	55

Järgnevalt esitatud Eesti liiklusõnnetuste statistika näitab paraku pigem kasvu kui kahanemist. Liikluses hukkunute arv on vähenenud, vigastatute arv püsib aga suurte muutusteta. Seega on liikluskäitumine jätkuv probleem, millele pole leitud efektiivseid toetavaid meetmeid.

Tabel 2. *Liiklusõnnetuste statistika Eestis aastatel 2012–2014 (Statistikaamet, 2015)*

Liiklusõnnetused	Viga saanud	Hukkunud	Kasvavalt kokku
2010	1 720	79	1 347
2011	1 879	101	1 492
2012	1 707	87	1 383
2013	1 733	81	1 385
2014	1 746	78	1 435

Analüüsid tabelis 3 esitatud liiklusõnnetuste statistikat õnnetuste liikide lõikes on näha, et enamused õnnetusi on seotud inimfaktoriga ja vaid üksikud õnnetused on seotud ohuga mujalt (nt loomad vms). Seega on liikluse ohu suurim mõjutegur inimene ja tema käitumine liikluses.

Tabel 3. *Liiklusõnnetused liikide lõikes (Maanteeamet, 2015)*

Liiklusõnnetuse liigid	Liiklusõnnetused		Hukkunud		Vigastatud	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
KOKKU	1 385	1 430	81	78	1 732	1 741
Kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel	531	577	33	25	740	780
Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga	22	29	0	1	29	32
Kokkupõrge loomaga, va hobuveok	12	13	1	1	14	14
Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga	351	356	23	26	346	342
Ühesõidukiõnnetus	370	370	23	25	488	481
Muud liiki või määramata liiklusõnnetus	99	85	1	0	115	92
Valge ajal	984	1 021	44	38	1 204	1 245
Pimedal ajal	401	403	37	40	528	490
Määramata	0	6	0	0	0	6

Põhjused ja ohutegurid õnnetuste puhul võivad olla väga erinevad. Riskeeriv käitumine on üks olulisi põhjusi, mis õnnetusi tekitab. Opera (2012) on viinud Rumeenias läbi küsitluse autojuhtide seas, analüüsinud erialast kirjandust ja statistikat ning toonud oma uurimuse põhjal välja, et riskikäitumise tulemusena esinenud juhtumite osatähtsus on järgmine: kiiruse ületamine 68,9%, turvavöö mittekasutamine 44,9%, riskantsed manöövrid liikluses 61,3%, alkoholihoobes juhtimine 64,4% jne. Küsitletud juhtide arvamuste tuginedes tõi ta välja, et riskeeriv käitumine võib olla kohandatud situatsioonile, mis nõuab kiiret tegutsemist, et vältida ohtu. Sellises olukorras mängivad olulist rolli nii kontroll auto üle, kontroll enda üle, otsustamisoskus kui ka reaktsioonikiirus. Uuringus osalejad tõid probleemide tekkepõhjuseks välja liiklushariduse puudulikkuse ning enda oskuste ülehindamise, eriti just noorte poolt.

Riskeeriva käitumise ennetamisel on vajalik pöörata tähelepanu mootorsõiduki juhtide, sh algajate juhtide sellist käitumist põhjustavatele teguritele ning võimalikele sekkumisviisidele.

Üheks võimaluseks liikluses toimuvat mõjutada on teha seda läbi liikluskasvatuse ja mootorsõidukijuhi õppeprotsessi.

2.2 Algajad juhid liikluses

Riskeerivat käitumist esineb suures osas just noorte autojuhtide seas. Seda kinnitab Euroopa liiklusstatistika (European Transport..., 2011), mille andmetel on 15–30 aasta vanuste autojuhtide seas enim liiklusõnnetusi ja antud fakt kinnitab, et tegemist on globaalse liiklurvalisuse küsimusega.

Scott-Barker *et al.* (2014) on uurinud algajate juhtide riskikäitumist liikluses ning toonud välja, et juhid nimetasid eksimustena kiiruse ületamist, alkoholi- või uimastijoobes sõitmist, liiklusmärkide ja fooritule eiramist, üle lubatud arvu sõitjate vedu autos, liigväsinusa juhtimist, mobiiltelefoni kasutamist sõidu ajal jne. Peamiste eksimustena edestasid teisi siiski kiiruse ületamine ja joobes juhtimine. Enim oli riskeerivat käitumist meeste seas. Uurijate hinnangul on eksimuste arvukuse taga ka noorte eluviis, milles on palju sotsiaalseid suhteid, pikki tegevusperioode, hilisõhtuseid ja öised tegevusi. Uuringus osalejad nimetasid liikluskäitumise mõjutajana ka meeleolu, näiteks liiga kiiresti sõitmine siis, kui on halb tuju. Uuringu tulemusena kerkib üles ka küsimus vajadusest täiendava mentorluse või juhendamise järele noore sõidukijuhi perioodil.

Suure hulga liiklusõnnetusi Eestis on põhjustanud juhid, kellel on lühike juhistaaz. Kuni kaheaastase kogemusega juhtide poolt on 2013.–2015. aastal põhjustatud 36% liiklusõnnetustest (tabel 4). Võrreldes erinevate vanuserühmadega on õnnetuste arv sõidukijuhtidega vanuses 18–31 oluliselt kõrgem kui teistes vanuserühmades (tabel 5). Kuni 2-aastase staažiga sõidukijuhtide peamised liiklusõnnetused aastal 2015 on olnud sõiduki teelt väljasõit (51), kokkupõrge teevälise takistusega (21) või kokkupõrge sõidukiga küljelt (11). Samuti on võrdluses näha algajate juhtide suurem õnnetuste arv võrreldes teiste staažirühmadega (tabel 6). Statistika põhjal võib järeldada, et sõidukijuhtid ei ole osanud hinnata oma võimeid ja liiklusolusid ega tunne masina käsitlemist piisavalt hästi, et õnnetust ära hoida. Teelt välja sõitmine ja kokkupõrge teevälise objektiga võivad olla otseses seoses kiiruse ületamisega.

Tabel 4. Liiklusõnnetuste põhjustajate juhistaaž (Politsei- ja Piirivalveamet, 2016)

Juhistaaž	2013	2014	2015	Kokku
Alla aasta	<u>58</u>	<u>63</u>	<u>45</u>	<u>166</u>
1–2	<u>49</u>	<u>62</u>	<u>59</u>	<u>170</u>
3–4	29	28	29	86
5–6	24	29	15	68
7–8	18	16	22	56
9–10	25	17	19	61
11+	126	101	101	328
Kokku	329	316	290	935

Tabel 5. Liiklusõnnetuse põhjustanud juhi vanus (Politsei- ja Piirivalveamet, 2016)

Juhi vanus	2013	2014	2015	Kokku
13–15	1	2		3
16–17	1	3	4	8
18–19	15	15	10	<u>40</u>
20–21	17	16	15	<u>48</u>
22–23	26	24	20	<u>70</u>
24–25	30	28	11	<u>69</u>
26–27	21	22	19	<u>62</u>
28–29	19	9	16	<u>44</u>
30–31	20	17	13	<u>50</u>
32–33	4	4	7	15
33–34	18	11	13	42
35–36	15	18	10	43
37–38	5	8	15	28
39–30	4	5	10	19
39–40	4	5	6	15
41–42	12	11	10	33
43–44	7	13	8	28
45–46	9	12	8	29
47–48	12	8	7	27
49–50	15	9	8	32
51+	74	76	79	229
Kokku	329	316	290	935

Tabel 6. *Liiklusõnnetused (Politsei- ja Piirivalveamet, 2016)*

Juhistaaž aastates	< 1	1–2	3–4	5–6	7<	Kokku
Kokkupõrge ees liikuva sõidukiga	1	4	4	1	6	16
Kokkupõrge ees seisva sõidukiga	2	2	4	1	7	16
Kokkupõrge loomaga					1	1
Kokkupõrge sõidukiga küljelt	4	6	2	2	42	56
Kokkupõrge teel oleva takistusega					1	1
Kokkupõrge teevälise takistusega	9	16	7	4	16	52
Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga	4	4	3	2	19	32
Muu liiklusõnnetus		1	1		3	5
Sõiduki teelt väljasõit	24	25	6	3	44	102
Sõiduki ümberpaiskumine teel	1	1		1		3
Sõidukite külgakokkupõrge			2	1	2	5
Kokku	100	59	29	15	86	289

Inimeste vastuvõtlikkus liikluses toimuvale ning samuti enda hoiakud ja väärtused võivad avaldada mõju liikluskäitumisele. Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen ja Oetting (2003) on uurinud riskikäitumist liikluses erineva ärritustundlikkusega inimeste gruppide vahel ning jõunud järeldusele, et inimesed, kes ärrituvad kiiremini ega suuda oma viha juhtida, on ka liikluses riskeerivamad ja ohtlikumad. Uurijate arvates on kõige raskem grupp just need, kes seda ise endale ei tunnista ja seetõttu on ka sekkumisteetmeid raskem pakkuda. Neurotilisuse ja riskeeriva liikluskäitumismaneeri vahelised seosed ilmneseid ka Jornet-Givert', Gallardo-Pujon', Suso ja Andrés-Pueyo (2013) tehtud uuringus, mille tulemusena arvasid uurijad, et koolituskavade koostamisel peaks arvesse võtma erinevate inimgruppide vajadusi ja erisusi ning pakkuma täiendavaid võimalusi neile, kellel on eeldusi riskeerivaks käitumiseks liikluses. Suhtumist saab muuta läbi kogemuse, sekkumise, ennetustegevuste. Harro ja Eensoo (2010) poolt tehtud uuring autokoolides läbi viidud psühholoogilise sekkumise mõjust andis samuti tulemuse, et spetsiaalsel sekkumismeetodil oli liikluskäitumisele positiivne mõju.

Juhtide liikluskäitumisele on oluline mõju juhtide ettevalmistusel – õppeprotsessil, mille käigus omandatakse olulised sõiduoskused ning teadmised, arendatakse hoiakuid ja väärtusi. Arvestades seda, et liikluses toimuv on juhi individuaalses vastutusalas ning sõltuv ka kommunikatsioonist teiste liiklejatega, on oluline igapäevane isiklik õppimisprotsess ja -situatsioon.

2.3 Õppeprotsessi olemus

Liikluses on inimene pidevalt ka enne koolitust, võttes uude õppeprotsessi kaasa varasemad kogemused, arvamused, hinnangud, hoiakud, näited ja muu. Mootorsõidukijuhi koolitus on uute teadmiste omandamine, mis võimaldab tunda õppida liikluses toimuva põhialuseid. See on oluline õppimisprotsess. Lindgreni ja Suteri (1994) sõnul on õppimine protsess, mille vahendusel muudavad õpilased oma käitumist, täiustavad sooritusoskusi, reorganiseerivad mõtlemist või tutvuvad uute mõistete ja informatsiooniga. Hirsjärvi ja Huttunen (2005) kirjeldavad õppimist kui seismist protsessi, mis on inimese jaoks hädavajalik nii nagu kasvatuski. Õppimist võib määratleda kui teadmiste ja kogemuste lisandumist, mis põhjustab muutusi inimese teadvuses ja tegevuses. Inimene õpib kogu aeg, igal pool ja pidevalt. Me õpime kõike seda, millest koosneb meie maailmapilt ja kogemus: omandame teadmisi, oskusi, väärtusi, suhtumisi, norme, tavasid ja rituaale.

Lindgreni ja Suteri (1994) sõnul on õppimissituatsioon keskkond, kus asuvad õpilased ning kus leiab aset õppimisprotsess. Õppimissituatsioon hõlmab suvalist faktorit või tingimust, mis mõjutab õpilast või õppimisprotsessi. Üheks elemendiks õppimissituatsioonis on õpetaja. Mitmed olulised õppimissituatsiooni faktorid on seotud inimestega: õpetaja hoiakud ja käitumine, klassi töövaim jms. Väga tähtsad on ka õpetaja kasutatud meetodid, õppematerjalid ja õppeaine kursus. (Lindgren, Suter, 1994) Õpetaja olulisuse toob välja ka Krull (2000), rõhutades, et esmalt on õpetajad pidevalt õpilastele eeskujuks selles, kuidas millessegi suhtuda ja mida arvata õppimisest, kuidas toimida mitmesugustes olukordades, ning õpetajal on mõju üldiste lähenemisoskuste kujundamisele probleemülesannete lahendamiseks.

Kooli ja õpetaja poolt pakutav mõjutab kogu õpirotsessi. Pedastsaar (2000) on välja toonud, et tänapäeval mõistetakse õpetamise all tingimuste loomist õppimiseks. Õpetaja ülesanne on luua õppesituatsioone, kus toimub õppimine. Peamine vahend nende õppesituatsioonide käivitamiseks on õppeülesanne. Õppeprotsess kujutabki endast väiksemate ja suuremate, lühemate ja pikemate õppeülesannete süsteemi ja nende lahendamiseks kujundatud õppesituatsioone. Lindgreni ja Suteri (1994) sõnul on õpetajate põhiülesandeks õpilaste stimuleerimine ja õhutamise neile laekuva informatsiooni ja nende olemasoleva varasema kogemuse vaheliste seoste konstrueerimisele. Selles tegevuses saab õpilasi aidata, kui kasutada mitmesuguseid abivahendeid: näiteid, anekdoote, metafoore ja analoogseid või visuaalseid matrijale – pilte, diagramme ning filme.

Õppevormide, meetodite ja viiside paljususe tundmine aitab õpetajal leida antud kontekstis sobivaima tegevuse, mis suurendaks õpilaste õpimotivatsiooni ja annaks seega püsivamad, rakendusvalmid ning pidevalt arenevad teadmised-oskused ning elukäsitlused. (Pedastsaar, 2000)

Krull (2000) eristab õppetegevuses õpetajakeskseid ja kooperatiivseid õppemeetodeid. Õpetajakesksete õppemeetodite puhul on õpetaja õppeprotsessi aktiivne osapool. Sellisteks meetoditeks on eelkõige loeng, jutustus, seletus. Kooperatiivsed meetodid toovad suurema koostöö õpilase ja õpetaja ning õpilaste endi vahel. Kooperatiivsed meetodid on rühmatööd, diskussioonid, ajurünnakud jm.

Mootorsõidukijuhi oskuste omandamine on õppeprotsess nagu iga teine ning olulisel kohal on tulemuslikemate õppemeetodite valimine selleks, et omandada olulist õppematerjali. Õppematerjali omandamine on oluline igas õppeprotsessis. Tegemist ei ole passiivse informatsiooni vastuvõtmisega, vaid tähtis on ka selle tähenduse mõistmine ja seostamine. Lindgreni ja Suteri (1994) sõnul peavad õpilased kognitiivsete mudelite järgi olema õpetamisprotsessis ise aktiivsed, neil lasub suur vastutus oma õppimise ees. Nad ei ole informatsiooni passiivsed tarbijad ning õppimine ei toimu automaatselt õpetajapoolsel informatsiooni esitamisel. Isegi siis, kui õpilasele antakse informatsioon kätte, peavad nad ikkagi avastama selle tähenduse. Sellise protsessi käigus kasutavad nad selle organiseerimiseks ja mõistmiseks informatsiooni töötlemise strateegiaid, juba meelesolevat ja tähelepanu- ning motivatsioonimehhanisme. Selline nägemus asjast tähendab, et kohtlemine õpetamisel ja muu kasvatusalane sekkumine mõjutavad seda, mida inimesed mõtlevad ja tunnevad, ning see kõik mõjutab omakorda nende käitumist. Krulli (2000) sõnul defineeritakse õppimist kui suhteliselt püsivat muutust potentsiaalses käitumises, mis tekib praktilise kogemuse vahendusel.

Gibson (2004) on toonud välja, et sõidukijuhiõppes on õppimises olulisel kohal uued oskused, ümbritseva taju oskuste rakendamisel, eneseanalüüs ja motivatsioon. Kognitiivses õppimisteoorias valitsevad neli olulisemat protsessi: tähelepanu, meelespidamine, käitumise kujundamine ja motivatsioon. Tähelepanu võimaldab jälgida teiste käitumist ja selle põhjal kujundada käitumismudel. Tähelepanu on mõjutatud inimese enda võimekusest, varasematest kogemustest ja isikutevaheliselt interaktsioonist. Selleks, et vaadeldavad käitumismudelid meelde jääksid, peab isik informatsiooni meeles pidama. Käitumise protsess sisaldab endas õpitu tegevusse toomist. Sellega peaks kaasnema ka enda käitumise vaatlus, analüüs ja korrigeerimine, et saavutada soovitud sooritus. Motivatsiooni toel viivad õppijad vaadeldud käitumismudelid

praktikasse sooviga saavutada positiivne tulemus. Õppimine toimib hästi siis, kui selleks on tunnetatud vajadus.

Mootorsõidukijuhi oskuste ja teadmiste õppeprotsessis on kesksel kohal samuti situatsioon ja tingimused, õpetaja, kasutusel olevad õpetamis- ja õppimisviisid, õppija enda häälestus ja motivatsioon õppeks, vastutus teadmiste omandamise ja rakendamise ees. Krips (2010) toob välja, et sõna “vastutus” võib tähendada väljaspoolt antud kohustust tegutseda mingil viisil (vastutus seaduse ees), vältimaks karistust, aga ka sisemist veendumust ja usku sellesse, et nii tuleb toimida, st vastutustunnet. Üheks vastutustunde tekkimise eelduseks inimestel organisatsioonis/grupis on informeeritus, mis tähendab, et teatakse, mis ja miks toimub.

Eelpool toodud mõtte vastutusest grupi ees ülekantuna ühiskonda laiemalt sobitub kokku sellega, et juhiks õppijad peavad teadma, mis ja miks toimub liikluses ja kuidas igapäevane käitumine seda mõjutab, suurendades sel viisil vastutustunnet enda käitumise eest. Juhtide ettevalmistusprotsess peab toetama nende seoste arengut.

2.4 Juhtide ettevalmistus

Eestis kehtiva Liiklusseaduse (RT I, 30.12.2015, 27) § 96 Lg 1 ütleb, et mootorsõidukit võib juhtida isik, kellel on vastava kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ning kelle juhtimisõigust ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud või keda ei ole juhtimiselt kõrvaldatud. Juhtimisõiguse andmist reguleeriv ministri määruse (Mootorsõidukijuhi..., 2015) § 3 sätestab nõuded eksamitele, mille peavad läbima juhtimisõigust taotlevad juhid. Sama määruse § 4 sätestab eksamile lubamise tingimused, mille järgi lubatakse eksamile isik, kes on Liiklusseaduse § 111 lõikes 1 toodud nõuetele vastava koolitaja juures lõpetanud taotletava kategooria mootorsõiduki juhi õppekavakohase koolituskursuse ning kelle andmed koolituskursuse läbimise kohta on kantud liiklusregistrisse.

Liiklusseaduse § 111 määrab, et mootorsõidukijuhi koolituseks peab ettevõttel olema koolitusluba ning § 113 alusel lahendab tegevusloa taotluse Haridus- ja Teadusministeerium (RT I, 30.12.2015, 27).

Eelpool toodule tuginedes saab kinnitada, et juhtimisõiguse saamiseks peab läbima eelneva ettevalmistuse ja hindamisprotsessi eksamite kaudu ning ettevalmistavat koolitust pakuvad selleks tegevusluba omavad ettevõtted. Tegevusloa aluseks on õppekava ning nõuetele vastavate koolitajate olemasolu.

Mootorsõidukijuhi õpetaja peab olema vähemalt 21-aastane, vastama kvalifikatsiooniraamistiku 6. tasemele esitatud nõuetele kutseseaduse tähenduses, omama kehtivat õpetatava kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust vähemalt kolm aastat, vastama mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooninõuetele, tal ei tohi olla kehtivaid karistusi mootorsõiduki jooebeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis juhtimise eest ning ta ei tohi olla karistatud tahtlikult sooritatud kuriteo eest. (Maanteeamet, 2016)

Maanteeameti (2016) statistika andmetel andis 2015. aastal mootorsõidukijuhi õpet 298 asutust.

Maanteeameti (2015) info põhjal omab juhilubasid Eestis 1. oktoober 2015. aasta seisuga 633 319 inimest. Neist 68 604 on vanuses 18–25 eluaastat, moodustades juhiloa omanikest 10,8%. Noortest juhiloa omanikest on 44% naised ja 46% mehed. Esmaste juhilubade arv on aastate lõikes langenud, mille põhjuseks võib olla ka üldine noorte arvu langus Eestis (tabel 7).

Tabel 7. Väljastatud esmased juhiload aastate lõikes (Maanteeamet, 2015)

Aasta	2011	2012	2013	2014	2015
Kokku	20 442	13 851	14 498	14 883	13 766

Mootorsõidukijuhi õppes osalevad enamasti täiskasvanud. Täisealisena tuuakse õppeprotsessi kaasa varasemad teadmised, oskused, hoiakud ja väärtused. Iga õppes osaleja ettevalmistus on erinev. Mootorsõidukijuhi koolitus koosneb nii teoreetilisest kui ka praktilisest õppes. Kuna õppe eesmärk on omandada olulised sõiduki juhtimise praktilised oskused, mis on suunatud teoreetilistest teadmistest, siis võib õppeprotsessi edus olla määrav ka õppija valmisolek tehniliseks ja praktiliseks soorituseks. Hiljem avaldub sooritusoskus otseselt liiklussituatsioonis.

Fuller (2005) on loonud TCI (The task-capability interface model) mudeli, mis põhineb ülesande ja oskuste vahelistel seostel. Selle mudeli põhjal tulevad esile ülesande raskused sõiduülesande vajaduse ning juhi võimekuse põhjal. Kui võimekus ületab vajadust, siis on ülesanne kerge; kui võimekus on võrdne olukorraga, kus juht tegutseb oma võimete piiril, siis on tegemist raske ülesandega. Kui olukord ületab võimekuse, siis on ülesanne liiga raske ja juht ebaõnnestub, kaotab kontrolli ning tekib õnnetus. Juhi võimekus sõltub bioloogilistest omadustest nagu info käsitlemise võimekus ja kiirus, rekatsioonikiirus, füüsiline võimekus, koordinatsioon ja ehk ka paindlikkus ning tugevus. Nende omaduste peale on ehitatud teadmised ja oskused, mis tulenevad väljaõppes ja kogemustest. Need teadmised sisaldavad formaalseid elemente nagu

liikluseeskirjad, protseduurilised teadmised, kuidas mingis olukorras toimida ning liiklusolustiku tundmine ja seeläbi mõistmine, milline olukord milliste tulemusteni võib viia. Oskused on seotud sõiduki kontrolliga ning toimetulekuoskustega tekkivates olukordades. Bioloogilised omadused ning nõutavad omadused, mis on omandatavad väljaõppe ja kogemuse kaudu, loovad juhi pädevuse taseme. Liiklusolustikus võivad ilmned veel erinevad faktorid, mis mõjutavad hetkeolukorras toimimist: hoiak, motivatsioon, uimastid, väsimus, unisus, kellaeg, meeltesegadus, pingutus, emotsioon ja stress. Iga faktor sellest loetelust võib kahandada juhi kogemust ja mõjutada toimetuleku taset. Liikluses on palju faktoreid, mis olustikku mõjutavad. Kiirus on kindlalt üks olulisemaid faktoreid – mida kiiremini juht sõidab, seda vähem on tal aega info saamiseks, sellega tegutsemiseks ja sellele vastavalt toimimiseks.

Hatakka *et al.* (2014) on samuti välja toonud, et manööverdusoskused ja toimetulek peamistes liiklussituatsioonides on alus edukaks toimetulekuks liikluses ja neid aspekte peab õppima sõidukijuhi koolitusel. Autorid toovad välja selle, et sõiduki käsitlemise oskused ei ole ainuke faktor, vaid ka motivatsioon ja hoiakud, valmisolek liikluses esinevaks sotsiaalseks surveks jne.

Samas (Hatakka *et al.*, 2014) tuuakse välja Keskineni liikluskäitumise hierarhiline mudel (joonis 1), mis kirjeldab seda, kuidas kõrgema hierarhilise taseme oskuste ja hoiakute edu mõjutab alumise taseme oskusi. Nende erinevate tasemete seos näitab ja kinnitab seda, kuidas oskuste omandamine ainult ühel tasandil ei too edu, vaid väljaõppe peab olema suunatud kõigile neljale tasandile. Autorid lisavad veel täiendava küsimuse viienda puuduoleva taseme – eneserefleksiooni – järele.

Elu eesmärgid ja elamise oskused: elustiil, väärtused, hoiakud, isiksus, üldine enesekontroll ja toimetulek.		
Autojuhtimise eesmärk ja kontekst: kus, kellega ja milleks roolis ollakse		
Liiklussituatsioonide	valitsemise:	tegutsemine
vastavalt olukorrale		
Sõiduki käsitlemine: sõidukiiruse, -suuna ja asukoha reguleerimine.		

Joonis 1. Keskineni liikluskäitumise hierarhiline mudel (Hatakka *et al.*, 2014)

Nii Fulleri TCI kui ka Keskineni liikluskäitumise mudel näitavad olulist rolli mootorsõidukijuhtide väljaõppel ja kogemustel, et ennetada õnnetusi, sh ka varieeruva inimkäitumise faktori esiletulekut liikluskäitumises ja liiklussituatsioonides. Käesoleva uurimistöö autori seisukoht eelpooltoodule tuginedes on, et kui inimese põhiomadusi ja hetkesituatsioonis rolli mängivat olustikku ei ole võimalik koolitustegevuse käigus muuta ja ette valmistada, siis peamisi oskusi ja eneseanalüüsi oskust aga küll. Seejuures tuleb tõstatada küsimus, millised meetmed on efektiivsed, et vajalikke oskusi õpetada ja kuidas seda teha.

Eesti autokoolid järgivad oma töös Liiklusseadust ning ka kinnitatud õppekava. B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava metoodikat on analüüsitud ning põhialused välja toodud Ainjärve (2012) koostatud metoodilises juhendis koolituste läbiviijatele. Õppekava tugineb rahvusvaheliselt kasutuses olevale GDE- (*Goals for Driver Education*) maatriksile, mis toob sarnaselt Fulleri (2005) TCI mudelile välja liikluskäitumist mõjutavad asjaolud (joonis 2).

Käitumistasand	Teadmised ja oskused	Ohtu suurendavad tegurid	Eneseteadlikkus
Elueesmärk ja elamise oskused	Teadmised ja kontroll selle üle, kuidas üldised elueesmärgid ja väärtused, käitumisstiil, normid jne mõjutavad sõidukijuhtimist.	Teadmised ja kontroll ohtude üle, mis on seotud elueesmärkide, väärtuste, käitumisstiili, sotsiaalse surve, mõnuainete tarbimisega jne.	Teadlikkus isiklikest suundumustest: kontrollivõime, motiivid, elustiil, väärtused jne. Enesehindamisoskuste arendamine.
Sõidu eesmärk ja kontekst	Teadmised ja kontroll reisiga seonduvad kaalutlused (eesmärkide mõju, keskkonna valik, sotsiaalse surve mõju, vajaduse hindamine jne)	Teadmised ja kontroll reisi eesmärgist, juhtimiseisundist, sotsiaalsest survest, juhtimise eesmärgist jne johtuvad ohud.	Teadlikkus isiklikest planeerimise oskustest, juhtimiseesmärkidest ja -motiividest. Enesehindamisoskuse arendamine.
Toimetulek liiklus-situatsioonis	Üldteadmised ja oskused: reeglid, kiirusevalik, ohutu vahe, märguanded jne.	Teadmised ja oskused. Sobimatu kiirus, väikesed vahed, reeglite eiramine, keerukad sõidutingimused, kaitsetud kaasliiklejad.	Teadlikkus isiklikest oskustest, juhtimisstiilist, ohutajust jne. Tugevate ja nõrkade külgede aspektist. Enesehindamisoskuste arendamine.
Sõiduki käsitlemine	Baasteadmised ja oskused, sõiduki juhitavus, sõiduki omadused, hõõrdejõud jne.	Teadmised ja oskused sõiduki juhitavusega seonduvad ohud, sõiduki omadused, sõidukile mõjuvad jõud jne.	Teadlikkus isiklikest tugevatest ja nõrkadest külgedest, põhiline sõiduoskus ja sõiduki juhitavus (eriti ohtlikes olukordades) jne. Enesehindamisoskuste arendamine.

Joonis 2. GDE-maatriks (Ainjärv, 2012)

Eeltoodule tuginedes on sõidukijuhi õppes väga olulisel kohal varasem arusaam liiklusest, võimalikud käitumismudelid, mida ollakse näinud ja nähakse, mida õppetöö käigus läbitakse ja vaadeldakse, sh analüüsitakse. Analüüsi ja õppimise toel luuakse endi toimimisviisid

liiklusolukordades. Olulisel kohal on motivatsioon ja põhjus, mis on toonud isiku sõidukijuhioskusi omandama ning mis mõjutab ka kogu õpiprotsessi. Autokoolide õpetajatel on ülesanne kohandada õppetegevus igale osalejale tulemuslikuks, anda edasi olulisemad teadmised ja oskused.

Arvestades eelnevalt välja toodud asjaolusid võib eeldada, et tõhus ettevalmistus autokoolides võib avaldada positiivset mõju algajate juhtide käitumisele liikluses. Kuidas näevad seda aga autokoolide õpetajad? Kas ja milliseid meetodeid nad kasutavad, et riskeerivat liikluskäitumist ennetada? Käesoleva bakalaureusetöö uurimisprobleemiks on küsimus, milliseid võimalusi näevad autokooli õpetajad, et õpetamise kaudu vähendada algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses. Tuginedes praktiseerivate autokooli õpetajate kogemusele saab välja tuua, millised õpetamisviisid aitaksid algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses vähendada ning millised on takistavad tegurid meetodite efektiivsuse tagamisel.

Uurimuse eesmärk on välja selgitada autosõiduõpetajate arvamused autokooli võimalustest vähendada algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses, keskendudes järgmistele uurimisküsimustele:

- 1) Milliseid meetodeid autosõiduõpetajad kasutavad, et algajate juhtide riskikäitumist vähendada?
- 2) Kuidas kirjeldavad autosõiduõpetajad võimalusi muuta autosõidu õpetamise käigus algajate juhtide hulgas riskeerivat käitumist liikluses?
- 3) Kuidas kirjeldavad õpetajad võimalusi muuta algaja juhi võimalikku hoiakut liigsele kiirustamisele?
- 4) Kuidas kirjeldavad õpetajad võimalusi muuta algaja juhi võimalikku hoiakut alkoholi ja muude mõnuainete mõju autojuhtimisele?

3. METOODIKA

3.1 Teoreetiline ja metodoloogiline lähtekoht

B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava aluseks on GDE-matriks, mis on seotud Keskineni liikluskäitumise hierarhilise mudeliga. Igal hierarhia tasandil saab sõiduki juhi koolituse sisu ja eesmärgi vaadelda: teadmiste ja oskustena; riskide ära tundmise/märkamise, hindamise ja vältimisena; enesehinnanguna (Keskinen, 1996). Käesolev uurimistöö jälgib samuti erinevate praktiliste oskuste arendamise ning hoiakute ja väärtuste kujundamise vajaduste ja võimaluste ilmnemist autosõiduõpetajate arvamustes.

Uurimistöö rakendab kvalitatiivset lähenemist, kasutades poolstruktureeritud intervjuu meetodit. Poolstruktureeritud intervjuu võimaldas vastavalt vastajale ja olukorrale intervjuu kava muuta ja täiendada.

Kvalitatiivne lähenemine on suunatud inimeste kogemuste, arusaamade ja tõlgenduste mõistmisele ning andmete kogumine viiakse läbi uuritavate loomulikus keskkonnas (Laherand, 2008). Krulli (2000) sõnul võimaldab kvalitatiivsete meetodite kasutamine saada pedagoogiliste nähtuste olemusest ja mitmekesisusest põhjalikuma ettekujutuse kui kvantitatiivsete meetodite kasutamine. Kvalitatiivseid uurimismeetodeid iseloomustab nähtuste interpreteerimine. Käesoleva uurimuse keskmes on sõiduõpetaja kogemused ning tõlgendused õppeprotsessis toimuvast. Uurimuse eesmärk on uurida süvitsi mootorsõidukiõppes toimuvat ning selle mõju õpilastele õpetajate tõlgenduste ja kogemust kaudu.

Eestis on küll põhjalik liiklusstatistika, kuid vähem on uuritud õppekava mõju või meetodeid riskikäitumisele. Samuti on õppetöö analüüsil väga oluline õpetajate kogemus ja isiklik hinnang. Seetõttu oli käesolevas uurimistöös kvalitatiivne lähenemine sobivaim viis uurida püsitatud küsimusi.

Uurimusele eelnes pilootintervjuu. Uurimuses koguti andmeid poolstruktureeritud intervjuuga. Intervjuu andmekogumismeetodina on vajalik seetõttu, et võimaldab andmekogumist vastavalt olukorrale ja vastajale reguleerida. Hirsijärvi (2005) sõnul on intervjuu sobiv meetod andmete kogumiseks juhul, kui teemat on vähe uuritud, intervjuueeritav võib rääkida enda kogemusest ja teemast rohkem kui uurija on suutnud ennustada ning võib tekkida vajadus vastuseid täpsustada. Käesoleva uurimistöö puhul on igal intervjuueeritaval oma kogemuslugu ja praktika. Seetõttu võib tekkida vajadus vastuste täpsustamiseks ning peab olema valmisolek

selleks, et intervjueeritav räägib oma tööst ja kogemustest rohkem kui eeldada võiks. Ka see, mida uuritav jätab esile toomata, omab olulist tähendust.

Intervjuu küsimuste koostamisel lähtuti peamiselt Keskineni liikluskäitumise hierahilisest mudelist (Ainjärv, 2012), mis on aluseks ka B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava GDE-maatriksile, mis on jaotunud nelja kategooriasse: mootorsõidukijuhi õppes saadavad praktilised, liiklussituatsioonidega seotud, liiklusolustikuga seotud oskused ja eneseteadlikkusega seotud teave. Küsimustik oli jaotatud kolmeks olulisemaks teemaplokiks:

- 1) Riskeeriva käitumise faktorid;
- 2) Kasutuses olevad õpetamismeetodid kiiruse ületamise ja joobes käitumise osas;
- 3) Muudatusvajadused õppetegevuses riskeeriva käitumise vähendamiseks.

Esimeses teemaplokis keskenduti erinevatele riskeeriva käitumise faktoritele algajate juhtide seas ning käitumist mõjutavatele teguritele.

Teises teemaplokis olid küsitluse keskmes kasutuses olevad õppematerjalid ja õpetamise meetodid, mis annavad edasi informatsiooni riskeeriva käitumise ohuteguritest.

Kolmandas teemaplokis koguti vastajatelt mõtteid, kuidas muuta algajate juhtide riskeerivat käitumist, millised võiks olla õppetegevuse võimalused selleks ning mis oleksid täiendavad mõjurid, et muuta tulemus efektiivsemaks.

Intervjuud viidi läbi intervjueeritavatega kokkulepitud kohas ja ajal. Intervjuud salvestatati diktofoniga, teavitades sellest eelnevalt intervjueeritavat. Intervjuerijaks oli bakalaureusetöö autor. Pilotintervjuu järel intervjuu transkribeeriti, kodeeriti ning analüüsidis järeldati, et esitatud küsimused võimaldavad saada oodatavaid andmeid, kuid vajalik oleks läheneda poolstruktureeritult, ehk vajadusel täpustada vastuseid ning anda vastajale võimalus omapoolseteks täiendavateks märkusteks. Intervjuu kavasse lisati sellekohased täiendused, muutmata seejuures intervjuu üldist ülesehitust ja põhiküsimusi.

Intervjuud transkribeeriti, kodeeriti ning analüüsiiti, kasutades kvalitatiivset sisuanalüüsi. Kvalitatiivne sisuanalüüs on uurimismeetod, mida rakendatakse tekstiandmete sisu subjektiivseks tõlgendamiseks süstemaatilise liigendamise- ja kodeerimisprotsessi ning teemade või mustrite kindlakstegemise abil. Sarnase tähendusega tekstiosad koondatakse vastavate kategooriate alla. (Lahterand, 2008)

Andmed kodeeriti ja kategoriseeriti manuaalselt, kasutamata spetsiaalseid programme. Intervjuusid korduvalt lugedes märgiti ära uurimuse autorile lähtuvalt uurimuse sisust olulised

mõtted ja väljendused. Tähtsust omavad mõtted märgiti koodidega, sarnase sisuga mõtete puhul kasutati juba olemasolevaid koode. Uurimuse teostaja märkis koodid numbritena.

3.2 Valim

Uurimistöö valim on autokoolide õpetajad, kellel on vähemalt 10-aastane sõiduõpetaja staaž. Pikaajaline staaž võimaldab ülevaatlikumat analüüsi. Valimisse kaasati sõiduõpetajaid erinevatest autokoolidest üle Eesti.

Uurimuses osales neli erineva autokooli õpetajat, kes kõik omasid pikaajalist töökogemust. Neljast kolm olid nii teooria- kui sõiduõpetaja kogemusega, üks oli töötanud peamiselt teooriaõpetajana. Töökogemus õpetajana oli kolmel vastajal 26–30 aastat, ühel umbes kümmekond aastat, lisaks kogemus eksamite vastuvõtjana jms. Kogemuse oli antud uurimuse läbiviimisel väga oluline, sest see võimaldas põhjalikku vastamist küsimustele ning kogemustel tuginevaid põhjendatud ettepanekuid ja mõtteid.

Uurimuse läbiviimisest olid teadlikud autokoolide juhid. Küsitleti ainult neid sõiduõpetajaid, kes olid selleks nõusoleku andnud. Käesolevas uurimuse analüüsis ei tooda vastustes välja ei vastaja isikut, autokooli, kus ta õpetab ega ka piirkonda, kus vastaja tegutseb.

4. ANALÜÜSI TULEMUSED

Sõidukooli õpetajatega läbiviidud intervjuud keskendusid kasutusel olevate õppemeetoditele ning nende rollile algajate autojuhtide riskeeriva käitumise ennetamises. Samuti küsitleti õpetajate hinnangut riskeeriva käitumise põhjuste kohta, mis aitaks paremini käsitleda võimalikke täiendavaid meetodeid sõidukäitumise mõjutamisel. Sõiduõpetajad avaldasid arvamust võimalike täiendavate uute meetmete osas, mis võiksid toetada riskeeriva käitumise ennetust liikluses.

Õpetajatega läbiviidud intervjuud transkribeeriti ja tekstid kodeeriti. Peale kodeerimist koondati koodid alakategooriatesse, andes sellele sisu esiletoova nimetuse. Koodide jaotumine alakategooriatesse on toodud järgmises näites (vt joonist 3).



Joonis 3. Koodide jaotumine alakategooriasse. Näidis

Alakategooriatest moodustusi peakategooriad. Vastavalt uurimusküsimustele jaotusid tulemused kolme peakategooriasse: olukorra analüüs, õppeprotsess ja muudatuse vajadus. Alakategooriad moodustusi veel omakorda kitsamatest alamkategooriatest. Kategooriate jaotumine on tervikuna välja toodud joonisel 4.

PEAKATEGORIA: Olukorra analüüs		
ALAKATEGORIA: Riskeeriva käitumise ilmingud	ALAKATEGORIA: Riskeeriva käitumise mõjufaktorid	
Kiiruse ületamine Joores juhtimine Muud ilmingud	Hoiakud liikluskäitumises	Hoiakud liiklusõpetuse suhtes
	Hoiakute mõjufaktorid	Hoiakute mõjufaktorid
	Lähedased, kultuur	Õppe väärtustamine
PEAKATEGORIA: Õppeprotsess – autokoolide võimalused ja roll		
ALAKATEGORIA: Kooli roll väärtuste ja hoiakute kujundajana	ALAKATEGORIA: Ressursid	
Sõiduõpetaja roll	Ajaline ressurss	Õppemeetodid ja -vahendid
		Üldised teadmised ja oskused
		Teooria, praktika
		Ohtu suurendavate tegurite tundmaõppimine
		Kiiruse ületamine, joores juhtimine
		Eneseteadlikkus suurendavad tegurid
Õpimotivatsioon, eneseanalüüs		
PEAKATEGORIA: Muudatuste vajadus		
ALAKATEGORIA: Ühiskondlikud tegurid	ALAKATEGORIA: Joores juhtimine	ALAKATEGORIA: Liigne kiirus
Liikluskorraldus Mõjutusvahendid	Väärtuste ja hoiakute kujundamine Spetsialistide kaasamine E-õppe mõju Ressursside vajadus	Õppevahendid Õppemotivatsioon Toetavad üritused

Joonis 4. Andmete jaotumine kategooriatesse

4.1 Riskeeriva käitumise mõjufaktorid

Sarnaselt Scott-Barkeri *et al.* (2014) uuringule nimetasid käesolevas uuringus osalenud peamiste riskeerivate liikluskäitumistena kiiruse ületamist, joobes juhtimist, tähelepanematust, väsimust, võimete ülehindamist, ebapiisavat turvavarustuse kasutust. Sõiduõpetajate hinnangul on noorte juhtide probleemiks soov ennast näidata, sõidu kaudu tuua välja soov näida liidrina, mis teinekord võib lõppeda õnnetult. Sõiduõpetajad mainivad, et kuigi eksida võivad ka kogenumad juhid, paistab siiski noorte hulgas riskeerivat käitumist rohkem silma. Sellist hoiakut soodustab sageli ka seltskonna toetus sellisele käitumisele. Samuti peetakse põhjuseks soovi olla liider, võita seltskonna poolehoidu.

“See on nagu noore tegevusmalli juurde automaatselt kuuluv tegevus.”

“Soov olla selles seltskonnas, kus ta viibib, olla mingil määral liider, et näidata, et ma olen ka teist parem.”

Riskeerivale käitumisele saadakse sõiduõpetajate sõnul eeskujuga kodust ja sõprade ringist ning soovitakse sarnaselt käituda või siis pole kodu poolt piisavalt kontrolli noore juhi tegude üle ega suunamist perekonna poolt.

“Unustatakse turvavöö isegi õppesõidu ajal. /.../ see tähendab, et see neil nii juba kodus.”

Selle olukorra tagamaade mõistmiseks saab välja tuua Lindgreni ja Suteri (1994) tähelepanekud, et kui subjektid jälgivad kahte mudelit, kellest ühte tasustatakse ja teist karistatakse, imiteervad nad tasustatud mudeli käitumist. See tähendab, et harilikult ei hakka me imiteerima madala staatusega, ebameeldiva isiku käitumist, aga kui see käitumisviis omandab meie jaoks mõningase tasustusliku väärtuse, võime demonstreerida, et oleme selle siiski ära õppinud. Antisotsiaalse käitumise pealtnägijad võivad jäljendada nähtut, kui selleks ilmnevad stiimulid ja sobivad olud. Enesekinnitus määrab väga sageli ära selle, kas inimene imiteerib nähtud käitumist või mitte.

Seega on olulisel kohal õppija enesehinnang ja -mõistmine, mis mõjutab tegevusmallide imiteerimist nii positiivses kui negatiivses mõttes.

Õpetajate arvates mõjutab õpilaste hoiak õppetöösse ka sõiduuskusi ja hilisemat iseseisvat suhtumist liiklusesse. Õppetööd ei võeta piisavalt tõsiselt ning eesmärk on pigem saada juhiluba kui sõitmine sisuliselt selgeks saada. Lindgreni ja Suteri (1994) sõnul sõltub see, kas õppimisel

on tähendus, õpilase häälestusest õppimisele, st nende vastuvõtlikkusest õppimisele, mis omakorda on määratud sellega, mida nad peavad silmas või loodavad õppimise abil korda saata.

“Õpitud on lihtsalt testide jaoks, mille selleks, et edaspidi liikluses olla.”

Õpivajaduse väljaselgitamine on aluseks õpieesmärgi püstitamisel ning edasiste õppimistegevuste planeerimisel. Kui õpivajadus on määratlemata või määratletud puudulikult, siis on kogu õppimine rajatud valedele alustele, mille tõttu osutuvad ka tulemused oodatust nõrgemateks. (Beljajev ja Vanari, 2005)

Huvitava näitena tuuakse õpetajate poolt välja ka kultuurilist erinevust, mis väljendub keskendumises reeglitele ja märkidele ning vähem inimestevahelisele suhtlemisele liikluses. Võrdlusena toodi Lõuna-Euroopa riikide näide, kus teinekord on reeglitest ja märkidest kinnipidamine nõrgem, kuid samas üksteisega arvestamine prioriteesem ning seega ka õnnetusi vähem.

Kokkuvõtlikult võib järeldada, et sõiduõpetajate poolt välja toodud riskeeriva käitumise ilmingud ja faktorid on sarnased teiste uuringutega. Õpetajate hinnangul on algajate juhtide käitumise taga kodust kaasa saadud harjumus, sõpruskonna surve, suhtumine sõidujuhtimise õppesse ja kõrge enesehinnang. Liiklusesse iseseisvalt minnes arvatakse olevat piisava ettevalmistusega juht, kuid vajalik on siiski samm-sammult sulandumine, enda võimekuse tunnetamine. Tegemist on psühholoogilise faktoriga, inimese eneseteadlikkuse taseme ja enesehindamisoskusega.

4.2 Õppeprotsess

Selleks, et mõista vajadusi õppetegevuse täiendamiseks eesmärgiga toetada riskeeriva käitumise ilminguid algajate autojuhtide käitumises, on oluline analüüsida tänases õppetegevuses toimuvat. Kogutud andmete põhjal saab ülevaate sõiduõpetajate kogemusest õpilaste õpetamisel, autokoolide võimalustest ning kasutusel olevatest õppemeetoditest.

4.2.1 Autokoolide võimalused ja roll

Hatakka *et al.* (2014) on sõiduõpetust uurides toonud välja, et õnnetusjuhtumite arv peale sõidukoolitust on üks traditsiooniline kriteerium koolituse hindamiseks. Sõidukoolitusi on kritiseeritud põhjusel, et neil on väike mõju õnnetuste ära hoidmisel. Käesoleva uurimuse intervjuudes saadud vastuse seast tuuakse ka välja see, et liiklusõnnetuste puhul otsitakse taga,

kus koolis õnnetusse sattunu käinud on, kuid sõiduõpetajate arvamus on, et kool ei saa nendes olukordades kasvataja olla, see on pigem suhtumise küsimus.

Sõiduõpetaja roll on olla eeskujuks: nii nagu õpetad, pead ka ise käituma. Vastasel juhul ei käituks õpilased õpetaja sõnade järgi. Intervjueeritute arvamus toetab Kripsi (2010) seisukoht, et oluline on, et õpetajad jälgiksid (teadvustaksid) pidevalt ka enese käitumist. See on tähtis eeskätt põhjusel, et õpetaja on õpilasele “mudeliks”, mille järgi õpitakse ka suhtlemisel. Olulisel kohal on õpetamise ajal liikluses jääda rahulikuks, lähtuda õpilase tasemest ja valmisolekust.

Õpetajate vastustest ilmneb see, et kooli roll on anda oskused ja teadmised, kinnistada väärtusi ja muuta hoiakuid, kuid välised tegurid hoiakute ja väärtuste kujundamisel on väga mõjusad ja neid koolituse käigus muuta ei jõua.

“Kool küll kasvatada ei saa, pigem on see suhtumise küsimus.”

Väärtuste kujundamisel ja kinnistamisel on ka autokoolidel oluline roll ja seda ka õppeprotsessi jooksul tehakse. Kripsi (2010) sõnul ei ole väärtuskasvatus väärtuste peale sundimine (mis tavaliselt ei õnnestugi). Väärtuskasvatus koolis algab sellest, et teadvustatakse, „mis on meile tähtis”. Väärtuskasvatus tähendab väärtuste olemuse (miks seda või teist tähtsaks peetakse) selgitamist õpilasele.

Sõiduõpetajad toovad välja, et etteantud tundide arv on üsna minimaalne ja ei jätku aega kõike põhjalikult läbi rääkida, sest aega peab jääma ka praktiliseks õppeks. Selleks, et õpilased hindaks neile antud piiratud aega, tuleb seda neile rõhutada.

Autokoolide võimalused õppematerjali ise toota või erinevaid simulaatoreid kasutusele võtta on vähesed, sest need on kulukad. Kasutusel olevad materjalid on piiratud ja nende muutmine on ühe kooli jaoks väga mahukas töö.

4.2.2 Kasutusel olevad õppemeetodid

Järgnevalt on analüüsitud sõiduõpetajate vastuseid hinnates seda, millised on sõiduõpetajate võimalused anda õpilastele edasi teadmisi ja oskusi, ohtu suurendavate tegurite teadmisi, eneseteadlikkust praeguse õppekava ja meetodite juures riskeeriva käitumise ennetamiseks.

See, et õpilased saaksid teadmisi vastu võtta, sõltub paljudest tehnilistest asjaoludest, nagu ruum, “segajad” ja õpetaja verbaalsest oskusest “teksti” edasi anda. Selleks, et õpilased “saaksid õpetajast aru”, peab õpetaja jälgima oma keelekasutuse sobivust auditooriumile. Samuti on

oluline, et õpetaja kasutaks näiteid, s.o “piltlikustaks”; et õpetaja esitaks oma seisukohti argumenteeritult; et õpetaja esitatav materjal moodustaks terviku. (Krips, 2010)

4.2.2.1 Teadmised ja oskused.

Käesoleval hetkel õppekavade aluseks oleva GDE-matriksi (Ainjärv, 2012) järgi on teadmised ja oskused teadmine väärtustest, käitumissitiilist, normidest liikluses, reisiga seonduvad kaalutlused, reeglid, kiirusevalik, ohutu vahe, sõiduki omadused jms.

Sõiduõpetajate vastuseid analüüsides saab välja tuua, et peamised teadmised ja oskused omandatakse praktilise õppe käigus sõidutundides, mida toetavad siis teooriatundides vaadatud filmid ning teoreetiline info väärtustest, normidest ja kaalutlustest.

Teooriatundides vaadatud filmid ja läbi räägitud juhtumid võimaldavad selgitada erinevaid liiklussituatsioone ja nende tagamaid või võimalikke tagajärgi.

“Kasutame teooria õppes võimalikult palju näitlikustamise materjale, et oleks nii-öelda piltlikult see asi silme ees, mitte ainult kuivalt lugeda liiklusreegleid.”

Praktilises õppes õpitakse tunnetama masinat, kiirust ja kiiruse muutusest tulenevaid muutusi, pidurdust, säästlikku sõitu jms. Läbi sõites tunnetab õppija reaalselt olustikku, seda, kui juhitav on auto jms. Õpetajad hindavad aga läbiproovimise võimalusi piiratuks. Keerulisemaid olukordi ei ole võimalik tavalikliikluses läbi mängida ning õpetajate sõnul võib juhtuda, et mõni õpilane läbib autokooli selliselt, et tema sõidutundide ajal ei teki liikluses keerulisemaid olukordi, mida üheskoos läbi analüüsida. Seetõttu võib olla sõiduõppes omandatav teinekord õpilaste võrdluses erinev. Üks lahendus, mida kasutatakse, on simulaatorid, nt pimedasõidu oma, kuid isegi kui pidada seda suurepäraseks võimaluseks, on see siiski kunstlik.

“Peaks ikka nii, et vii jää peale sõitma ja sõidab ja vii pimedasse sõitma ja las sõidab”.

“Paar korda teed ära selle äkkpidurduse, siis on meeles.”

Eeltoodu põhjal võib äärmiselt olulise õppetöö osana tuua välja praktilise sõiduõppe, mille käigus õppija tunnetab erinevate olukordade reaalselt olustikku. Kiiruse ja pidurduse tunnetamiseks ning erinevas keskkonnas sõitmise õppimiseks on vaja seda võimaldavat keskkonda, paraku on õpetajate kasutuses enamasti siiski vaid tavaline liiklussituatsioon.

4.2.2.2 Ohtu suurendavad tegurid.

GDE-matriksi (Ainjärv, 2012) alusel on ohtu suurendavad tegurid õppekavas järgmised:

- 1) Teadmised ja kontroll ohtude üle, mis on seotud elueesmärkide, väärtuste, käitumisstiili, sotsiaalse surve, mõnuainete tarbimisega jne.
- 2) Teadmised ja kontroll reisi eesmärgist, juhtimisseisundist, sotsiaalsest survest, juhtimise eesmärgist jne johtuvad ohud.
- 3) Sobimatu kiirus, väikesed vahed, reeglite eiramine, keerukas sõidutingimused, kaitsetud kaasliiklejad.
- 4) Teadmised ja oskused. Sõiduki juhitavusega seonduvad ohud, sõiduki omadused, sõidukile mõjuvad jõud jne.

Uurimuses osalenud sõiduõpetajad toovad kasutusel olevate õppematerjalide ja -viisidena välja videofilme ja šokiteraapiat. Kasutusel on olnud erinevaid filme, ka neid, mis lõpevad surmaga. Saab tuua ka erinevaid eeskuju esile toovaid näiteid ning õpetajana saab rääkida vaid neist, mida ise või mõni lähedane kogenud on. Selgitatakse situatsioone ja seda, kuidas need lahenenud on.

“Et kuidas saada aru ühest või teisest probleemist, kasvõi mida tähendab kiiruse ületamine, mis see kaasa võib tuua.”

“Kindlasti need nii-öelda šokiteraapia filmid, mis ausalt öeldes tekitavad sellist õudust ja kõhedust.”

Kasutusel olev videomaterjal on piiratud, aegunud ning teinekord võib õpilase reageering filmides nähtule olla ootustele vastupidine. Üks õpetaja tõi välja, et laipadega filmis ollakse ka juba harjunud ja neid ei pruugita alati võtta väga tõsiselt. Õpetajad nimetavadki ohtutegurite õpetamisel peamisteks kasutusel olevateks visiideks šokiteraapiat filmide kaudu ning näidete rääkimine.

“Tegelikult on seda ikka küllaltki raske sinna õppeprotsessi tuua. Ega neid ei olegi palju ju neid meetodeid, ainult need filmid ja seletamine ja lahtimõtestamine. Rohkem midagi.”

Kasutusel olevate filmide sisu hindavad õpetajad heaks, nedd on erineva temaatikaga, situatsioone käsitlevad, praktilisi katseid kirjeldavad. Lisaks räägitakse läbi kõik õppetegevuse jooksul toimuvad päris juhtumid ning selgitatakse, miks nii ei tohiks teha ja mis sellega kaasneda võib.

Kokkuvõtlikult saab öelda, et ohtu suurendavate tegurite õpetamisel on sõiduõpetajate peamisteks vahenditeks õppevideod ning näited elust. Materjalide puhul sõltutakse pakutavast ning palju ka õpetaja enda kogemustest ja juhtumitest, õpetaja isikust.

4.2.2.3 Eneseteadlikkus.

GDE-matriksi (Ainjärv, 2012) järgi käsitleb õppekava eneseteadlikkuse tõstmise tasand järgmisi aspekte:

- 1) Teadlikkus isiklikest suundumustest: kontrollivõime, motiivid, elustiil, väärtused jne.
- 2) Teadlikkus isiklikest planeerimise oskustest, juhtimiseesmärkidest ja -motiividest, enesehindamisoskuste arendamine.
- 3) Teadlikkus isiklikest oskustest, juhtimisstiilist, ohutajust.
- 4) Teadlikkus isiklikest tugevatest ja nõrkadest külgedest.

Uurimuses osalenud õpetajate vastustes on õppija eneseanalüüsi kui olulist õppeprotsessi osa esile toodud kõige vähem. Vastajad on mitmete liiklusohutude või -õpetuse mõjufaktorina nimetanud inimese psühholoogiat, kuid igapäevases õppetegevuses rakendatakse seda vähem kui teoreetilist või praktilist õpet. Sõidutundide jooksul toimuvad küll liiklussituatsioonide analüüsid, kuid vastajad ei too välja seda, et toimuks juhi enda analüüs oma oskuste või käitumisviisi kohta.

Sõiduõpetajate sõnul on ka juhiloa taotlemise eesmärk noorele teinekord ebaselge. Kiire elutempo oluline vajadus on sõiduoskus ja olemasolev autojuhiluba. Samas tuleb autokooli noori, kes nimetavad ka teisi põhjusi, sh mitmetel juhtudel soovi olla sõpradele kaine autojuht. Selles arvamuses sisaldub õpetaja sõnul juba ohutegur.

“Üks põhiline ütlus on, kahjuks ka küll poiste poole pealt, et ma tahan juhilubasid selleks, et olla kainekas. /.../ Kui ta tahab olla kainekas, siis tõenäoliselt lõpuni kainekas ta ise ka olla ei saa.”

Suurima probleemina ilmnevad puudused õppijate õpimotivatsiooni ja -eesmärkide osas. Beljajev ja Vanari (2005) on välja toonud, et õppimise tulemuslikkuse seisukohast on motivatsiooni põhjustest ja suunast olulisem motivatsiooni kvaliteet, kuna see mõjutab õppija lähenemist õppimisele. Tähtsam sellest, mis õppijat õppima motiveerib, on lähtuvalt motivatsioonist õppimisele seatud eesmärk. Õppimisel võivad olla soorituse eesmärgid, mille keskmes on oma võimete rakendamine ja õppija väärtustab õppimist kui vahendit teiste eesmärkide saavutamiseks ning arengu eesmärgid, mille keskmes on oma võimete arendamine ja õppija väärtustab õppimise protsessi ennast.

Autokooli õpetajate poolt esiletoodud arvamused peegeldavad seda, et pigem kogetakse sõidukijuhikoolitust kui sooritusele keskendumist ning vähem on seatud eesmärged arenda heaks

juhiks. Õppimisele seatud eesmärgid ei ole vastavuses sellega, mida ehk oodatakse inimeselt, kes on asunud sõidukijuhiks õppima.

Õpetajad hindavad analüüsimist, olukorra läbi kogemist, et õppija saaks ise kogemuse kätte ja selle põhjal ka ennast tundma õppida, näiteks pidurdused, kurvi hoogsalt võtmine. Oluline on, et õpilane räägiks, mis mõtted ja plaanid tal sõidu ajal on.

“/.../ kui ta ei räägi, siis ma pean lihtsalt pimesi ennustama /.../.”

Suhtumised ja väärtused ning autokooli järgne suhtumine liikluses on see, mida õpetajate poolt arvatakse, et see tuleb inimese isiksusest ja seda kool muuta ei saa. Noored arvavad, et nendega neid kurbi juhtumeid ei juhtu, ennast nähakse olemasolevast liiklusest väljaspool olevana. Siinkohal soovivad õpetajad psühholoogilisi tugimaterjale, raamatuid, mis aitaksid igapäev mõista ennast ja enda ümber olevaid mõjutusi.

“Arvab, et see värk on temast võõras, mis sest, et peaaegu iga nädalavahetus alkoholi tarbib, temaga ei juhtu.”

Võttes arvesse seda, mil määral vastajad eneseteadlikkuse aspekti oma vastustesse sisse tõid või toomata jätsid, võib öelda, et eneseteadlikkuse arendamine ei ole olemasolevas õppetegevuses süsteemne. Õpetajad hindavad küll õpilase eneseanalüüsi, psühholoogilisi faktoreid, kuid seda ei tooda välja õppetegevuse olulise osana, vaid pigem mainitakse kui praegusest õppetegevusest välja jäävat.

Õpieesmärgi saavutamisele hinnangu andmine on oluline, sest annab infot õpitulemuste kohta ning võimaldab seda tõestada, aitab õppijal tajuda oma tugevaid ja nõrku külgi ning vigasid parandada, motiveerib õppijaid edasi õppima, osutab vajadusele muuta nii õppija kui ka õppejõu poolt kasutatud strateegiaid, tehnikaid ja võtteid. (Beljajev ja Vanari, 2005)

Sõiduõpetajate võimalused mõjutada riskeerivat käitumist tänases õppeprotsessis on peamiselt teooriatundides šokeerivate videote ja näidete toel, sõiduõppes erinevate situatsioonide analüüs. Oluliseks peetakse õppija suhtumist juhiloa saamise eesmärki ja eneseanalüüsi ning toimetulekut väliste mõjudega.

Õpetajate vastuste põhjal saab järeldada, et teooriatundides ollakse sõltuvad sellest, millised näitlikustavaid materjale kasutada on. Sõidutundides sõltub palju sellest, millised liiklusjuhtumid teele jäävad ning õpilase eneseanalüüsi ja eneseteadlikkust toetavad konkreetsed meetodid ei ole süsteemselt kasutuses.

4.3 Muudatuste vajadus

Käesoleva uurimuse eesmärk oli uurida sõiduõpetajetelt võimalusi, kuidas muuta autosõidu õpetamise käigus algajate juhtide hulgas riskeerivat käitumist liikluses. Keskkel kohal on just liigne kiirustamine ning joobes juhtimine kui ühed olulisemad ohutegurid liikluses. Eelnevalt oli välja toodud meetodid, mida autokoolide õpetajad kasutavad oma töös ning millised neist on olulisemad. Järgnevalt on välja toodud uuringus osalenud õpetajate vastuste põhjal need olulised tähelepanekud, mis võivad soodustada või takistada uute juhtide riskeeriva käitumise vähendamist liikluses õppeprotsessi käigus ning millised on õpetajate võimalused muuta läbi õppetegevuse riskeerivat käitumist. Järgnev analüüs keskendub kahele suurimale ohutegurile, milleks on liigne kiirus ja joobes juhtimine.

4.3.1 Liigne kiirus

Sõiduõpetajad toovad oma vastustes välja selle, et sõiduõpetuses on keskendumine peamiselt erinevatele sõiduvõtetele, manöövritele ning liikluses toimuvate situatsioonide analüüsile. Sõiduõpetajad saavad pöörata tähelepanu sõidukiiruse muutumise tajule asulavaäliselt teelt asulasisesele teele sõites, kuid suure kiiruse tunnetust ning selle ohtutegurit nad praktikas õpetada ei saa. Seetõttu jääb liigse kiiruse ohtlikkuse õpe siiski vaid teooriapõhiseks, ilmestades seda erinevate näidete ning filmidega.

Õpetajate sõnul on peamiseks õppevahendiks filmid, mida nad saaksid kasutada ka edaspidi riskeeriva käitumise ennetamiseks, kuid samas nimetavad nad ka seda, et filmid on vanad. Nähakse vajadust uute filmide järele.

“Aga filme võiks olla korralikke, need on kõik vanad, mis meil on. /.../ kulutada ennem sinna raha ja teha ühed väga korralikud õppefilmid.”

Liigset kiirust liikluses saaks õpetajate sõnul vähendada õppe kaudu ka selliselt, et anda õpilastele võimalus proovida suurel kiirusel sõitmist, mis võimaldaks neil erinevaid keerulisi situatioone ja selle kaudu iseennast tunnetada ja enda käitumist analüüsida. Juhina liiklusesse minnes ja seal proovides ollakse täiesti uues situatsioonis ning enda ja masina tundmaõppimine toimub juba teisi ohustades. Õpetajad hindavad oluliseks küll ka trenaažööriid kasutamist, kuid toovad välja selle, et see ei asenda tegelikku kogemust ja tekitab niisama elevust. Samas võiksid nad ühe vahendina õppetöös olemas olla.

“Ütleme nii, et jah ta võib huvitavamaks teha ja motiveerida õppimist, aga mina väga ei liialdaks nendega.”

Sõiduõpetajad näeksid ühe võimalusena õpilastele võimalust läbi proovida kiirust ja erinevaid situatsioone, mille käigus enda ja masina reageeringut tundma õppida turvahallide või spetsiaalsete treeningkeskuste kaudu. See võimaldaks rohkem õppida sõiduki tehnilisi tingimusi, võimalusi ja iseennast uues situatsioonis. Praeguses sõiduõppes võib juhtuda, et õpilane läbib sõidutunnid selliselt, et ei satu liikluses mitte kordagi keerukatesse situatsioonidesse. Üks vastanutest meenutab tunnustavalt, et aastaid tagasi olid autokoolid seotud erinevate rallide ja motoüritustega, sinna sai kaasata ka õpilasi ja nad said seal proovida sõitmist tavapärasest erinevas keskkonnas.

“Miks mitte katsetada kusagil kinnisel territooriumil, et mis juhtub, kuidas masin käitub, kuidas inimene käitub.”

“Aga näiteks kiiruse poole pealt võib olla ongi vaja hakata kaasama üritustesse, kus noored saaksid adrenaliini kätte mingi kinnise ürituse käigus, mitte avalikus liikluses.”

Üks vastanutest toob välja, et on just tüdrukutel võimaldanud maantee sõitu tehes kiirendada nii palju kui juht ise talub, et saada kogemus.

“Mõni on sõitnud ainult 90 km/h, et ei saa enam, mõni paneb ka 110 ja 120 km/h välja /.../ ja siis ta ütleb, et see on kohutav, aga võib olla seda on ka vaja.”

Sõiduõpetajate vastustele tuginedes võib välja tuua selle, et õpetajad näevad võimalust muuta liigsest kiirustamisest tulenevat riskeerivat käitumist liikluses, suurendades õppetöös praktiliste ülesannete mahtu ning arendades vahendeid ja keskkonda. Viimati nimetatute osas oleks abiks spetsiaalsete kinniste liiklusväljakute rajamine, kus saaks proovida nii suurel kiirusel sõitmist kui ka teisi olukordi eesmärgiga tunnetada masina käitumist ja iseennast selles situatsioonis. Toetav on ka uute filmide ning simulaatorite kasutuselevõtt, kuid õpetajate hinnangul jääb neist üksi väheks. Filmide koostamine peaks tulema Maanteeameti poolt. Üritusi, kus õpilased saaksid sõidu oskusi harjutada, võiks korraldada erinevate autokoolide koostööna, simulaatorite kasutamiseks peaks toetatama lisarahastusega, sest tegemist on kallite vahenditega.

4.3.2 Joobes juhtimine

Joobes juhtimise puhul ei too vastajad välja praktilisi tegevusi, vaid vastustes keskendutakse peamiselt psühholoogilistele faktoritele, sh väärtused, hoiakud. Õppe mõjujõudu

nähakse joobes juhtimise kui riskifaktori vähendamisel olemasolevate õppekavade puhul vähesena. Praegu koolituse jooksul kasutusel olevate tundide jooksul ei saa inimese hoiakuid oluliselt muuta. Kooli võimalused on rõhuda psühholoogilisele poolele ja näidata šokeerivaid õppefilme. Ühiskondlik mõjujõud on suurem kui õppetegevuses edasi antav.

“Inimene on teatud mõttes nagu robot – talle on kodeeritud midagi sisse ja et seda muuta, peavad olema vastavad mõjutusvahendid. Õpetaja proovibki seda tunnis teha. Nüüd ongi sellel inimesel enda teha, kas ta võtab sealt midagi vastu. Paljudel juhtudel ta võtabki nii kaua kuni tunnist ära läheb ja edasi on tal unustatud.”

Õpetajate hinnangul on joobes juhtimine seotud alkoholi tarbimisega tervikuna, mõju on nii perekonnal, sõpruskonnal, ühiskonnas toimuval. Selleks, et õpilane jõuaks nende erinevate asjaolude omavahelist mõju mõista, peaks õpetajate hinnangul olema teooriatunde rohkem, tundidesse kaasama psühholoogi, suurendama eneseanalüüsi, viima läbi rohkem praktilisi teste, et joobe mõju esile tuua.

“Rohkem tähelepanu pöörata sellele, miks inimesed käituvad niimoodi, ehk siis sellist psühholoogilist lähenemist.”

“Et iseenesest võid ju olla väga hea ja korralik juht, aga sa pead oskama ette aimata seda, mida teised teevad.”

Tuntakse suurt vajadust täiendava aja ja inimeste järele, nende toel peetakse võimalikuks keskenduda väärtuste ja hoiakute muutmisele.

Õpilased võtavad sõiduõpetajate hinnangul teooriatunde väiksema tõsidusega kui praktilist õpet. Vastaja toob välja ka e-õppe lisandumise, mis vähendab veelgi teoreetilise osa omandamist spetsialisti käe all.

Joobes juhtimise vähendamist võib soodustada rohkem psühholoogilise tegevuse, sh psühholoogi kaasamine õppetegevusse. Tegemist on olukorraga, mille taga võib olla sõpruskonna surve, ühiskondlikud mõjud, individuaalsed faktorid ning noor juht peab olema nende omavahelistest seostest rohkem teadlik. Tänapäeval kasutusel olev e-õpe ei toeta riskeeriva käitumise teoreetilist õpet. Olulisel kohal on videod, näitlikustamine ja arutelud, mida e-õppe kaudu teha ei saa.

Tähelepanu tuleb pöörata motivatsioonile sõidukijuhi õppes. Valdav on keskendumine juhiloa kättesaamisele, vähem on sooviks olla hea juht. Seda toetab ka e-õppe kasutuselevõtt.

4.3.3 Ühiskondlikud mõjud

Liiklusseaduse § 4 (RT I, 30.12.2015,27) toob välja, et täiskasvanute liikluskasvatust viiakse läbi koolituste, massimeedia, liiklusohutuskampaaniate, infopäevade, sihtotstrabeliste teabematerjalide ja muu taolise vahendusel. Õpetajate hinnagul tuleb riskeeriva käitumise vähendamiseks võtta jõulisemalt kasutusele erinevad teised meetodid riigis tervikuna.

Üldises liikluskorralduses kasutusel olevaid kiirustabloosid ja -kaameraid, ohutussaari, künniseid nimetati kui häid vahendeid kiiruse vähendamiseks, kuid parendamist vajab üdine liikluskultuur. Liikluskultuuri edendamisse saavad õpetajad anda oma osa teooriat õpetades, kuid erinevad mõjutusvahendid peaksid tulema väljaspoolt: trahvid ja teised karistused, autode tehnilised seadmed, mis piiravad joobes juhtimist või kiiruse ületamist.

5. JÄRELDUSED

Käesoleva uurimistöö eesmärk oli välja selgitada autosõiduõpetajate hinnangud võimalustele vähendada algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses. Esmalt oli oluline selgitada välja õpetajate arvamused riskeeriva käitumise ning seda mõjutavate tegurite kohta liikluses. Uurimuse käigus selgusid meetodid, mida praegu õppetegevuses kasutatakse ning millised peaksid olema muudatusvajadused, et riskeerivat käitumist, eelkõige kiiruse ületamise ja joobes juhtmise osas, vähendada.

Kokkuvõtlikult võib järeldada, et sõiduõpetajate poolt välja toodud riskeeriva käitumise ilmingud ja faktorid on sarnased teiste uuringutega. Õpetajate hinnangul on algajate juhtide käitumise taga nii kodust kaasa saadud harjumused, sõpruskonna surve kui ka suhtumine sõidujuhtimise õppesse. Tegemist on psühholoogilise faktoriga, inimese eneseteadlikkuse taseme ja enesehindamisoskusega. Samuti hindavad õpetajad probleemina õppijate õpimotivatsiooni ja õppe-eesmärkide teadlikkuse puudust.

5.1 Praegune õppeprotsess mootorsõidukijuhi koolitusel.

Õppeprotsess mootorsõidukijuhi koolitusel jaguneb üldiselt teoreetiliseks ja praktiliseks õppeks. Kogutud andmeid analüüsides võib välja tuua, et oluline on õpilase osalemine mõlemas protsessis, vaatamata sellele, et kasutuses on ka e-õppe võimalus. Seda seisukohta toetab ja Lindgreni ja Suteri (1994) seisukoht, et õpilase praktiline kogemus peaks olema baasiks teooriale, kuid mõlemad, nii teooria kui kogemus, on vajalikud ja kasutatavad üksteise modifitseerimiseks ning täiustamiseks.

Oma vastustes ei too intervjueeritavad oluliselt esile õppetöös kasutatavaid arutelusid, diskussioone ega ka vestlusi, mille põhjal võib järeldada, et läbivaks õppeviisiks teooria omandamisel on loengud, mida õpetajad ilmestavad erinevate materjalidega. Lindgreni ja Suteri (1994) seisukoht õppemeetodite osas on, et üldjuhul sobib loeng kõige paremini faktide edastamiseks, kuid on väheefektiivne kõrgema astme mõtlemisvormide arendamiseks ja motivatsiooni stimuleerimiseks. Vestluse eelis loenguga võrreldes on see, et ta kindlustab nii õpetajale kui ka õpilastele tagasiside ja lülitab õpilased aktiivselt protsessi.

Kuna mootorsõidukijuhi õpe on tavapärase õppeprotsess, siis ka seal on vajalik õpilaste aktiivne osalus, et tagada tulemuste efektiivsus. Beljajev ja Vanari (2005) on välja toonud, et tänapäeval rõhutatakse õppija vastutust oma õpitulemuste kujunemisel, peetakse

tulemuslikumaks õppijakeskseid õppemeetodeid, kuna need eeldavad õppija aktiivset osavõttu õppeprotsessist. Sellised õppetöö meetodid on näiteks rühmatöö, diskussioon, projektõpe jne. Eelnevale tuginedes võib järeldada, et tänases õppetegevuses peaks olema rohkem rühmatöid, arutelusid ning vestlusi.

Sõiduõpetajate võimalused mõjutada riskeerivat käitumist tänases õppeprotsessis on peamiselt teooriatundides šokeerivate videote ja näidete toel ning sõiduõppes erinevate situatsioonide analüüsina. Kasutuses olevate õppeviiside seast toovad õpetajad esile praktilise sõiduõppe kui õppetöö olulise osa, mille käigus õppija tunnetab erinevate olukordade reaalselt olustikku. Kiiruse ja pidurduse tunnetamiseks ning erinevates oludes sõitmise õppimiseks on vaja aga seda võimaldavat keskkonda. Paraku on õpetajate kasutuses enamasti vaid tavaline liiklusesituatsioon. Ohtu suurendavate tegurite vältimise õpetamisel on sõiduõpetajate peamiseks vahenditeks õppevideod ning näited elust. Materjalide puhul sõltutakse pakutavast ning palju ka õpetaja enda kogemustest ja juhtumitest, õpetaja isikust. Lindgren ja Suter (1994) rõhutavad õpetaja rolli õppimissituatsioonis, hoiakute ja väärtuste jagamist õpetaja poolt. Nende sõnul on õppetöös oluline roll praktilistel näidetel ja seoste loomisel, mis ühendab uue ja vana informatsiooni. Nende sõnul see mitte ainult ei suurenda uue ja vana teadmise tähenduslikkust, vaid kujundab ka uue kognitiivse struktuuri, mis muudab hõlpsamaks teabe säilitamise pikaajalises mälus ning võimaldab seda vajadusel kergesti reprodutseerida. Autokooli oluline vara on õpetaja oma kogemuste ja näidetega ning teda tuleb toetada erinevate materjalidega.

Mootorsõidukijuhi õppeprotsessis peetakse oluliseks õppija suhtumist juhiloa saamise eesmärgi, eneseanalüüsi, toimetulekut väliste mõjudega. Vastanute hinnangul nähakse õppijate poolt mootorsõidukijuhi koolitusel osalemist mitte õppeprotsessina, kus peaks toimuma areng, vaid pigem sooritust, mille tulemus on juhiloa omamine, mitte aga juhtimisoskus. Arvestades seda, et õppimise eesmärgistamine on tegevus, mis järgneb õpivajaduse määratlemisele ning selle käigus määratlevad õppija ja/või õppejõud õppimise oodatavad tulemused (Beljajev ja Vanari 2005), peaks õppetegevuse alguses olema kesksel kohal koolituse eesmärgistamine iga õppija jaoks. Õppimisele eesmärgi seadmine on tähtis, sest suurendab õppijate vastutust oma õppimise eest.

5.2 Muudatusvajadused riskeeriva käitumise vähendamiseks liikluses.

Õpetajate hinnangul on riskeeriva käitumise probleemiks liikluses alati mitte niivõrd

sooritusoskused, vaid hoiakud ja väärtused, enda tundmine liikluses. Hoiakud ja väärtused mõjutavad ka õppeprotsessi. Lindgreni ja Suteri (1994) hinnangul mõjutavad õpilase õpivalmidust tugevasti nende hoiakud. Õpilase motivatsiooni tugevus oleneb nende eneseefektiivsuse ootusest, veendumusest oma võimes saavutada või mitte saavutada konkreetseid eesmärke. Õpilaste kriitiline eneseteadlikkus on saavutatav, kui õppija suhtub kriitiliselt olemasolevatesse teadmistesse ja üldkehtivatesse tõdedesse; kui tal on harjumus iseennast ja oma tegevust analüüsida ning mõtestada; kui ta oskab kasutada erinevaid õpistrateegiaid, -tehnikaid ja -võtteid oma õppimise planeerimiseks, teostamiseks ja hindamiseks.

Eeltoodu põhjenduseks saab välja tuua vajaduse õppetegevuses suurema tähelepanu pööramist õppijate motivatsiooni, õpieesmärkide väljaselgitamisele ja sõnastamisele ning eneseanalüüsile õpiprotsessi jooksul. Mootorsõidukijuhi õppekava aluseks olevas GDE-maatriksis on samuti välja toodud õppe osa teemadel elu eesmärgid ja elamise oskused (elustiil, väärtused, hoiakud, isiksus, üldine enesekontroll ja toimetulek). See osa õppetegevuse protsessis on oluline riskeeriva käitumise vähendamise mõjutamiseks ning vajab senisest rohkem tähelepanu ja täiendavate meetmete kasutuselevõttu.

Sõiduõpetajate vastustele tuginedes võib välja tuua selle, et õpetajad näevad võimalust muuta liigsest kiirustamisest tulenevat riskeerivat käitumist liikluses, suurendades õppetöös praktiliste ülesannete mahtu ning arendades vahendeid ja keskkonda. Viimati nimetatute osas oleks abiks spetsiaalsete kinniste liiklusväljakute rajamine, kus oleks võimalik proovida nii suurel kiirusel sõitmist kui ka teisi olukordi eesmärgiga tunnetada masina käitumist ja iseennast selles situatsioonis. Toetav on ka uute filmide ning simulaatorite kasutuselevõtt, kuid õpetajate hinnangul jääb neist üksi väheks. Filmide koostamine peaks tulema Maanteeameti poolt ning üritusi, kus õpilased saaksid sõiduoskusi harjutada, võiksid korraldada erinevad autokoolid koos. Simulaatorite kasutamiseks on tarvis lisaraha, sest tegemist on kallite vahenditega.

Õpetajate hinnangul tuleb joobes juhtimise vähendamiseks võtta riigis tervikuna jõulisemalt kasutusele erinevad teised meetodid. Valdav on keskendumine juhiloa kättesaamisele, vähem on sooviks olla hea juht. Seda toetab ka e-õppe kasutuselevõtt. Kripsa (2010) sõnul sab täiskasvanut selgitamise teel motiveerides tugineda tema väärtustele ja vajadustele (näidata, mida tal on võita). Joobes juhtimist nägid vastanud tugevalt mõjutatuna välistest faktoritest ning positiivse mõjufaktorina psühholoogi kaasamist õppetegevusse või rakendades teisi eneseanalüüsi võimaldavaid meetodeid.

Üldises liikluskorralduses kasutusel olevaid kiirustabloosid ja -kaameraid, ohutussaari ja künniseid nimetati kui head vahendit kiiruse vähendamiseks, kuid parendamist vajab üdine liikluskultuur. Liikluskultuuri parandamisse saavad õpetajad anda oma osa teooriat õpetades, kuid erinevad mõjutusvahendid peaksid tulema väljaspoolt: trahvid ja muud karistused, autode tehnilised seadmed, mis piiravad joobes juhtimist või kiiruse ületamist jm.

Kokkuvõtlikult on tänases õppetegevuses piiratud võimalused keskenduda riskeeriva käitumise ennetamisele nii teoreetiliste teadmiste kui praktiliste oskuste andmise osas. On vajadus täiendavate võimaluste ja meetodite järele, mis toetaks GDE-maatriksis elu eesmärkide ja elamise oskuste selgitamist ja nende arendamist õppijas. Praktilises ja näitlikustavas õppetegevuses on tarvis kaasaegsemaid materjale ja vahendeid ning sõiduõppes peab kaaluma täiendavate turvahallide ja -sõidulade kasutuselevõttu. Tagasiside õpilasele ja õpetajale õppeprotsessis on samuti olulise tähtsusega. Tagasisidestamine ja eneseanalüüs toetab enesehinnangut. Tagasiside võimaldab hinnata õpetamismetoodite tõhusust ning järelkult täiustada neid õpilaste õppimise edendamise otstarbel (Lindgren ja Suter, 1994).

5.3 Vajadused edasisteks uurimusteks.

Käesolevas uurimuses tõid õpetajad välja õpilaste eneseanalüüsi, psühholoogilise sekkumise vajaduse riskeeriva käitumise vähendamiseks. Sellest tulenevalt peaks analüüsima mootorsõidukijuhi praeguse koolitusprogrammi võimalusi ka diferentseeritud õppena rakendamiseks. Ka Jorner-Givert *et al.* (2013), uurides neurootilisuse ja riskeeriva liikluskäitumismaneeri vahelisi seoseid, tõid välja, et koolituskavade koostamisel peaks arvesse võtma erinevate inimgruppide vajadusi ja erisusi ning pakkuma täiendavaid võimalusi neile, kellel on eeldusi riskeerivaks käitumiseks liikluses. Suhtumist saab muuta läbi kogemuse, sekkumise ja ennetustegevuste. Harro ja Eensoo (2010) poolt tehtud uuring autokoolides läbiviidud psühholoogilise sekkumise mõjust andis samuti tulemuste, et spetsiaalsel sekkumismeetodil oli positiivne mõju liikluskäitumisele.

Antud uurimuse keskmes olid autokoolide õpetajate hinnangud riskeeriva käitumise vähendamise kohta liikluses läbi õppetegevuse. See on üks vaatenurk õppetegevusele ja selle mõjule liikluskäitumisele. Õppeprotsessist terviklikuma pildi saamiseks on vajalikud täiendavad uuringud ka õppija seisukohast, et selgitada välja, millised tegevused ja meetodid on neid õppetegevuses enim mõjutanud või millised on nende liikluskäitumise peamised mõjufaktorid.

KOKKUVÕTE

Käesoleva uurimuse eesmärk on välja selgitada autosõiduõpetajate hinnangud võimalustele vähendada algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses. Uurimuse keskmes on autosõiduõpetajate arvamused noorte juhtide riskeeriva käitumise ilmingute ja selle mõjufaktorite osas, autokoolide rollist ja võimalustest olukorda muuta ning vajadustest muudatusteks õppetegevuses, mis võiksid soodustada riskeeriva käitumise vähenemist. Autosõiduõpetaja on isik, kes töötab vahetult noore juhiga ning tunnetab noorte juhtide mõtteviisi ning käitumismustreid.

Uurimustöö koosneb neljast osas, milles esimeses osas on kirjanduslik ülevaade seotud teemal, teine osa tutvustab metoodikat ning kolmas ja neljas esitavad andmete analüüsi ja järeldused. Uurimuses kasutatakse kvalitatiivset lähenemist ning valimiks on autokoolide õpetajad, kes omavad vähemalt 10-aastast õpetaja staaži. Uurimustöö andmete kogumisel viidi läbi intervjuu nelja sõiduõpetajaga.

Andmete analüüsi tulemusena võib välja tuua, et algajate juhtide riskeeriva käitumise taga on nii kodust kaasa saadud harjumus, sõpruskonna surve kui ka suhtumine sõidujuhtimise õppesse. Probleemiks on riskeerival käitumisel liikluses mitte niivõrd alati ka sooritusoskused vaid hoiakud ja väärtused, enda tundmine liikluses. Hoiakud ja väärtused mõjutavad ka õppeprotsessi.

Õppijatel jääb puudu enesehindamisoskustest ja eneseteadlikkusest. Võtmeprobleemiks on õppijate õpimotivatsiooni ja õppe-eesmärkide teadlikkuse puudumine. Sõiduõpetajate võimalused mõjutada riskeerivat käitumist tänases õppeprotsessis on peamiselt teooriatundides šokeerivate videode ja näidete toel, sõiduõppes erinevate situatsioonide analüüsi kaudu. Õppetegevuses on vajalik suurema tähelepanu pööramine õppijate motivatsiooni, õpieesmärkide väljaselgitamisele ja eneseanalüüsile õpiprotsessi jooksul. Selleks, et vähendada liigset kiirustamist liikluses, tuleb suurendada õppetöös praktiliste ülesannete mahtu, arendades vahendeid ja keskkonda, sisse viia rohkem tegevusi eneseanalüüsiks ja eneseteadlikkuse parandamiseks. Joobes juhtimise vähendamisel on olulised laiemad ühiskondlikud mõjutusviisid.

Noored autojuhid, liiklus, riskeeriv käitumine, autosõiduõpetus

ABSTRACT

The possibilities of driving schools of reducing the risky behaviour of amateur drivers, based on the opinions of driving school teachers.

The objective of this thesis is to determine the opinions of driving instructors regarding the possibilities of reducing the risky traffic behaviour of amateur drivers. The study is based on the opinions of driving instructions on the manifestations of risky behaviour of young drivers and its impact factor, as well as the role of driving schools, the possibilities for changing the situation, and the need for changing the curriculum, which should foster reducing this risky behaviour. A driving instructor is a person who works closely with a young driver and therefore senses their mentalities and behaviour patterns.

The thesis comprises four parts, the first of which provides a literary overview of the topic, the second introduces methodology, and the third and fourth present the analysis and conclusions of data. The study uses a qualitative approach and the sample includes driving school instructors with at least 10 years of teaching experience. Data for the thesis was collected by interviewing four driving instructors.

According to the results of data analysis, the risky behaviour of amateur drivers is caused by habits acquired at home, peer pressure, and a certain attitude to learning to drive. The problems of risky traffic behaviour are not always caused by performance ability but also attitudes and values, as well as self-awareness in traffic. Attitudes and values also influence the learning process. The students lack self-evaluation skills and self-awareness. The main problem is that students lack motivation to learn and are not aware of their learning goals. In today's learning process, driving instructors can influence risky behaviour by showing shocking videos and bringing shocking examples in theoretical lessons, as well as by analysing different situations in driving lessons. Over the course of the learning process, the curriculum should pay more attention to determining the students' motivation and learning goals, as well as self-analysis. In order to reduce excessive speeding in traffic, the volume of practical exercises should be increased in the curriculum by developing the tools and environments. It is also necessary to implement more activities for self-analysis and for improving the students' self-awareness. There are more extensive social methods of influence for reducing drunk driving.

Young drivers, traffic, risky behaviour, driving lessons

Autorluse kinnitus

Kinnitan, et olen koostanud ise käesoleva lõputöö ning toonud korrektselt välja teiste autorite ja toetajate panuse. Töö on koostatud lähtudes Tartu Ülikooli haridusteaduste instituudi lõputöö nõuetest ning on kooskõlas heade akadeemiliste tavadega.

Autori allkiri:

Kuupäev:

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Ainjärv, H. (2012). B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava metoodiline juhend. Maanteeamet.
2. Beljajev, R., Vanari, K. (2005). Õppimine ja õppimisoskuste arendamine täiskasvanuna. Sisekaitseakadeemia.
3. Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Filetti, L.B., Dahlen, E.R., Oetting, E.R. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41, 333–349.
4. European Transport Safety Council. (2011). Road Safety Performance Index. Flash 21. Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15–30. Kasutatud 25.01 2016 http://www.lessentiel.lu/lup/11_2011/etude_conducteurs.pdf.
5. Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and prevention* 3, 461–472.
6. Gibson, K.S. (2004). Social Learning (Cognitive) Theory and Implications for Human Resource Development. *Advances in Developing Human Resources*, vol. 6, no. 2, 193–210.
7. Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education, Department of Psychology. University of Turku. *Transportation Research Part F* 5, 201–215.
8. Harro, J., Eensoo, D., (2010). Autojuhtide riskiv liikluskäitumine: psühholoogilise sekkumise kaugmõju sõltuvalt sotsio-demograafilistest, bioloogilistest ja isiksuslikest teguritest. Tartu Ülikool.
9. Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. (2005). *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Kirjastus Medicina.
10. Hirsjärvi, S., Huttunen, J. (2005). *Sissejuhatus kasvatusedusesse*. Tallinn: AS Medicina.
11. Jornet-Gibert, M., Gallardo-Pujol, D., Suso, C., Andrés-Pueyo, A. (2013). Attitudes do matter: The role of attitudes and personality in DUI offenders. *Accident Analysis and Prevention* 50, 445–450.
12. Kriips, H. (2010). *Konfliktidest ja suhtlemisoskustest õpetamisel ja juhtimisel*. Tartu: AS Atlex.
13. Krull, E. (2000). *Pedagoogilise psühholoogia käsiraamat*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
14. Laherand, M.-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Infotrükk OÜ.
15. Liiklusseadus. Riigi Teataja. RT I, 30.12.2015,27.

16. Lindgren, H. C., Suter, W. N. (1994). *Pedagoogiline psühholoogia koolipraktikas*. Tartu: OÜ GREIF.
17. Maailma Terviseorganisatsioon. (2007). Youth and Road Safety. Kasutatud 20.01 2016 http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43607/1/9241595116_eng.pdf.
18. Maanteeamet. (2013). Eesti liiklusohutus ei küündi enam Euroopa Liidu keskmisele tasemele. Kasutatud 20.01 2016 <http://www.mnt.ee/index.php?id=23439>.
19. Maanteeamet. (2016). Mootorsõidukijuhi õpetaja. Kasutatud 25.03 2016 <http://www.mnt.ee/index.php?id=10727>.
20. Maanteeamet. (2016). Autokoolide statistika. Kasutatud 25.03 2016 <http://www.mnt.ee/index.php?id=13532>.
21. Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele. Riigi Teataja. RT I, 20.05 2015, 7.
22. Opera, C. (2012). Traffic risk behavior: a theoretical and empirical research. University of Romania. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 33, 840–844.
23. Passmore, J., Mortimer, L. (2011). The experience of using coaching as a learning technique in learner driver development: An IPA study of adult learning. *International Coaching Psychology Review*, 6, 33–45.
24. Pedastsaar, T. (2000). Õpi- ja õpetamisviisid. Õppevahend Tartu Ülikooli õpetajakoolituse ja kasvatusteaduste bakalaureuseõppe üliõpilastele. Tartu.
25. Piirivalve- ja Politseiamet. (2016). Statistilised andmed.
26. Scott-Parker, B., Watson, B., King, M.J., Hyde, M.J. (2014). “I drove after drinking alcohol” and other risky driving behaviours reported by young novice drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 70, 65–73.
27. Statistikaamet. (2015). Liiklusõnnetused.

LISAD

Lisa 1. Intervjuu küsimused

Tutvustus. Sissejuhatus teemasse.

1. Taustinformatsioon

- Kui kaua olete autosõiduõpetajana töötanud?
- Kas olete teinud seda ühes ja samas koolis või erinevates?
- Kas te õpetate nii teooriat kui ka autosõitu?

2. Riskeeriv käitumine.

Eesmärk: Saada teada, mis on sõiduõpetaja arvates riskeeriva käitumise sagedasemad ilmingud. Uurimistöö teemasse sisenemine.

- Millised on teie arvates algajate autojuhtide peamised riskeeriva käitumise ilmingud ja faktorid?

Vajadusel suunavad küsimused: sõidukiiruse ületamine, joobes juhtimine, turvavöö kasutamine, riskantsed manöövrid, liiklusemärgide ja fooritulede eiramine, üle lubatud arvu sõitjate vedu autos, liigväsinuna juhtimist, mobiiltelefoni kasutamist sõidu ajal.

- Millest võib selline käitumine tuleneda?

3. Õpetamine

Eesmärk: Saada teada, millised õpetamisviisid on kasutuses riskeeriva käitumise ennetamiseks.

- Kuidas käsitletakse õppetegevuses riskitegureid liikluses?
- Milliste õpetamisviiside või võtete kaudu on võimalik muuta autosõidu õpetamise käigus algajate juhtide hulgas riskeerivat käitumist liikluses teooria õpetamisel?
- Aga praktilises õppes?
- Milliste õpetamisviiside või võtete kaudu on Teil võimalik muuta algaja juhi võimalikku hoiakut just liigsele kiirustamisele liikluses?
- Aga alkoholi ja muude mõnuainete mõjust autojuhtimisele?
- Millist õppetöö meetodit peate teie kõige olulisemaks/ efektiivsemaks nende probleemide vähendamisel?

4. Muudatused

Eesmärk: Saada teada õpetaja arvamus riskikäitumise ennetamise parendamisvõimalustest õppes.

- Mida muudaksite teie tänases liiklusõppes, et veelgi vähendada riskeerivat käitumist?
- Mida täpsemalt muuta kiiruse vähendamise osas?
- Mida täpsemalt muuta joores juhtimise osas?
- Mis oleksid toetavad faktorid, et õppetegevus oleks riskeeriva käitumise ohtude õpetamise osas efektiivsem?

5. Lisainformatsioon

- Kas soovite veel midagi lisada, mis jäi rääkimata või välja toomata, mis aitaks vähendada riskeerivat käitumist liikluses?

Tänamine.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Urmo Udu,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose “Autokooli õpetajate arvamused selle kohta, millised õpetamise viisid aitaksid vähendada algajate juhtide riskeerivat käitumist liikluses”, mille juhendaja on Heiki Krips,
 - 1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus 2016