

Tartu Ülikool  
Sotsiaalteaduste valdkond  
Haridusteaduste instituut  
Klassiõpetaja õppekava

Kristin Tamberg

KLASSIÕPETAJATE KOGEMUSED LIIKLUSKASVATUSE PLANEERIMISEST JA  
LÄBIVIIMISEST I KOOLIASTMES

Magistritöö

Juhendaja: Kai Kuuspalu, ennetustöö valdkonnajuht

Aigi Kikkas, loodusteaduste didaktika nooremlektor

Tartu 2024

## KOKKUVÕTE

### **Klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes**

Eesti haridussüsteemis on õpetaja vastutada I kooliastme õpilaste liiklusohutusosalaste oskuste, teadmiste ja hoiakute kujundamine, kuid ei ole üheseid arusaamu liikluskasvatuse käsitlemisest koolides. Sellest tulenevalt oli töö eesmärk teada saada klassiõpetajate arvamused liikluskasvatuse olulisusest ning nende kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes. Andmeid koguti üheksalt klassiõpetajalt poolstruktureeritud intervjuudega. Analüüsimiseks kasutati kvalitatiivset induktiivset sisuanalüüsi.

Klassiõpetajate arvates aitab liikluskasvatuse õpetamine kaasa tulevase teadliku liikleja kujundamisel. Uuringus osalejate sõnul lihtsustab liiklusega seotud tegevuste planeerimist ja läbiviimist koostöö tegemine erinevate osapooltega. Liiklusteemade käsitlemisel on oluline erinevate meetodite ja vahendite kasutamine, et muuta õppimine mitmekesisemaks. Puudust tuntakse eelkõige “tööriistakastist”, kus õppematerjalid oleksid klasside kaupa ühest kohast leitavad. Töö on abiks I kooliastme õpetajatele, kes läbi teiste õpetajate kogemuste ja arvamuste saavad ideid liikluskasvatuse käsitlemiseks.

**Võtmesõnad:** liikluskasvatus, I kooliaste, klassiõpetajad, kogemused

## ABSTRACT

### **Class teacher's experiences of planning and conducting traffic education in elementary school**

In Estonian education system elementary school, it is the teacher's responsibility to shape traffic safety related skills, knowledge and standings even though there is no single concept for handling traffic education in schools. According to this, the study's goal was to learn class teacher's opinions on the importance of traffic education and their experiences in planning and conducting it for elementary school. The data was collected through half structured interviews. For the data, a qualitative inductive method was used during the content analysis. The study showed that in the opinion of class teacher's, teaching traffic education helps to shape a conscious road user. Studies participants noted that cooperation with different parties eases the planning and conduction for traffic related activities. When dealing with traffic topics, it is important to use different methods and tools when handling traffic education to make learning more diverse. Mainly a “toolbox” is missing where you can find all of the studying material grouped by classes. The work is for first grade teachers, who get ideas for dealing with traffic education through the experiences and opinions of other teachers.

**Key words:** traffic education, elementary school, class teachers, experiences

## Sisukord

Sissejuhatus .....	4
Liikluskasvatuse mõiste ja eesmärk .....	5
Liikluskasvatuse roll ja olulisus.....	5
Liikluskasvatuse uuringud.....	6
Liikluskasvatuse õpetamise peamised põhimõtted I kooliastmes.....	8
Õpetaja roll .....	9
Õppematerjalid liikluskasvatuse õpetamisel.....	10
Metoodika.....	11
Valim .....	11
Andmekogumine .....	12
Andmeanalüüs.....	13
Tulemused.....	14
Arutelu.....	20
Tänuõnad.....	25
Autorsuse kinnitus.....	25
Kasutatud kirjandus.....	26
Lisa 1. Projekt LEARN näited toimivatest praktikatest Euroopa Liidu riikides	
Lisa 2. Intervjuu kava	

## Sissejuhatus

Liikluskasvatus toetub kolmele põhilisele elemendile: liiklus, ohutus ja haridus. Liikluse all peetakse silmas liiklejate liikumist teedel, ohutus viitab ohtudest eemale hoidmisele ning hariduse käigus omandatakse uusi oskusi (Phiri, 2003). Assailly (2017) ja Obregón-Biosca jt (2018) jõudsid järeldusele, et liikluskasvatus on osa elukestvast protsessist ning lisaks teadmistele annab kaasa elulisi oskusi. Liikluskasvatus on lapse arenguga ja iseärasustega tihedalt seotud, kuna lapsed õpivad liiklust tajuma ja selles osalema järk-järgult (Keskinen, 2014). Laste ja noorte liikluskäitumist ning õpilaste rolle liiklejana mõjutab vanus (Piksööt, 2017; Alonso jt, 2018). Lapsed muutuvad iseseisvamaks liiklemisel, kui nad hakkavad käima koolis ning sellega kaasnevad sagedasemad liiklusõnnetused (Turu-uuringute AS, 2022; Transpordiamet, 2024).

Haridusasutustes on liikluskasvatuse seisukohalt väga oluline väärtuskasvatus ning eeskuju (Piksööt, 2017). Väärtuskasvatus toetab isiksuse arengut ning aitab kujundada väärtusi, mis on isikliku, õnneliku elu ja ühiskonna eduka koostoimimise aluseks (Bhatti *et al.*, 2021; Schihalejev, 2011). Liikluskasvatuse tõhususe määrab tugev juhtimine ja hea koordineerimine kogu koolis (McWhirter, 2008). Lastele on suurimateks eeskujudeks lapsevanem ning õpetaja. Eestis valmistavad ohutuks liiklemiseks lapsi ette lapsevanem, seaduslik esindaja, lasteasutused, koolid ning teised pädevad asutused. Lapsevanemaid juhendavad õpetajad, kelle ülesanne on lastele õpetada ohutut liiklemist (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). Mütze jt (2022) toovad välja, et Euroopa teedel on vaja rakendada kõiki meetmeid noorte ohutuse tagamiseks ja parandamiseks.

Eesti koolides ei ole eraldi õppeainena liikluskasvatust, vaid see kuulub läbiva teema "Tervis ja ohutus" alla. I kooliastmes on põhirõhk ohutute käitumisviiside õpetamisel, mille kaudu õpilane omandab oskused ja teadmised, kuidas käituda ohutult ja turvaliselt (Põhikooli riiklik õppekava, 2011). Erinevates uuringutes on välja toodud, et õpetajatel on puudus liikluskasvatusega seotud õppevahenditest, neil on suur koormus ning seetõttu jääb vähe aega liiklusteemade käsitlemiseks (Mihkelson, 2017; Turu-uuringute AS, 2019). Transpordiamet on tellinud uuringuid liikluskasvatuse läbiviimise kohta, aga seda õppejuhtide või koolijuhtide küsitluse abil. Liikluskasvatuse kohta leiab infot (näiteks meetodilised juhendid, õppevahendid, mängud) Transpordiameti liikluskasvatuse leheküljelt (Transpordiamet, s.a.). Liikluskasvatuse õpetamiseks puudub terviklik ülevaade tegevõpetajate kogemustest I kooliastmes, kes järjepidevalt liikluskasvatust planeerivad ja läbi viivad. Kuna liikluskasvatust lõimitakse teistesse ainetesse, siis on oluline jagada õpetajate kogemuste põhjal toimivaid praktikaid.

### **Liikluskasvatuse mõiste ja eesmärk**

Liikluskasvatuse käigus kujundatakse inimese positiivset käitumist erinevate meetodite ja materjalide abil (Mütze *et al.*, 2022). Liikluskasvatus on üks osa elukestvast õppest, mis hõlmab kõiki vanuserühmi alates väikelastest kuni eakateni (Mütze & Dobbeleer, 2019). Liiklusohutuse määrab liikleja käitumise puhul tema kogemus ja haridus (Yildirimer & Çinkir, 2022), mistõttu võivad liiklejad silmitsi seista erinevate väljakutsetega, kuid teadmiste omandamine ja oskuste parandamine liikluses aitab kaasa ohutuma kultuuriruumi kujundamisele (Mütze & Dobbeleer, 2019).

Liiklushariduse kõige suurem eesmärk on igas Euroopa riigis viia liiklussurmad nullini ning seetõttu peaks õpe toimuma kõigis kooliastmetes (ETSC, 2020). Liikluskasvatuse eesmärk koolides on anda õpilastele elukestvaid liiklusalaseid teadmisi ja oskusi, mille võtmesõnaks on „austus“ (Yildirimer & Çinkir, 2022). Liikluses osalemiseks on oluline tunda ja mõista liiklusreegleid (ROSE 25, 2005). Iga liikleja peab arvestama teiste liiklejate kavatsuste ja käitumisega. Ilma liiklusreegliteta oleks ebaselge, kuidas erinevates olukordades õigesti käituda (Björklund & Åberg, 2005). Lisaks on tähtis tugevdada ja muuta suhtumist teiste liiklejate turvalisuse suhtes (ROSE 25, 2005).

Laste liikluskasvatus põhineb õpetamisel ja teavitamisel, mille käigus kujundatakse lapse liiklusohutusosalaseid hoiakuid, mõjutatakse käitumist ning arendatakse liiklusoskusi (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). Selle põhieesmärk on parandada laste liikluskäitumist (Thomson *et al.*, 1992), et valmistada neid ette liiklusohutlike olukordade vältimiseks ja teistega arvestavateks liiklejateks, kellel tekiks ohutud liiklemisharjumused ning arusaam liikluskeskkonnast. Liiklejana (jalakäija, jalgrattur, bussis ja autos kaasreisija) on lastel oluline saada teadmisi ja oskusi, et iseseisvalt liikluses toime tulla (Laste liikluskasvatuse kord, 2011).

Liiklemisega seotud põhiprintsiipe tuleb õpetada lastele noores eas, et nad oskaksid riskantsetes olukordades käituda (ETSC, 2020; Mütze & Dobbeleer, 2019; Sellenberg, 2010). Vanuse kasvades muutuvad rollid liiklejatena, kuid õppeprotsessis ei tohi varasemaid rolle ära unustada, kuna need on aluseks edasiseks õppimiseks ja käitumise kujundamiseks liikluses. Liikluskasvatuse õpetamisel tuleks käsitleda vastavalt aastaegadele sobivat temaatikat, iseloomulikke liikumisviise ning nendega seotud riske (Piksööt, 2017).

### **Liikluskasvatuse roll ja olulisus**

Liikluskasvatus on üks osa elukestvast õppest ning igal lapsel ja noorel on õigus kasvada ohutus keskkonnas (ETSC, 2020). Lapsed on liikluses kogenematud ning nende käitumine

võib olla ettearvamatu. Nad ei ole teadlikud riskidest, mida nad tahtmatult võtavad ning seega on nemad kokkupõrgetes sagedasemad ohvrid (ETSC, 2018). Sellenberg (1997) on öelnud, et laps peab liikluses tundma erinevate liiklussituatsioonide iseloomu, milleks on tal vaja erinevaid oskusi, et oleks ohutum liigelda.

Koolieelses eas lapsed tegutsevad liikluses ainult täiskasvanu järelevalve all ning eeldused iseseisvalt ohutuks liiklemiseks on nõrgad. Nad ei suuda oma tähelepanu juhtida esmajärgulistele aspektidele. Koolis käimine toob endaga kaasa iseseisvumise, mis tähendab, et täiskasvanu järelevalvet on vähem. Siiski ei ole nad võimelised hindama näiteks sõiduki kiirust ega vahemaad, mis suurendab õnnetuste riski. Kuna lapsed ei suuda impulsiivsust kontrolli alla hoida ja tähelepanu ei ole veel nii arenenud, siis see mõjutab suurel määral ohutut liiklemist teedel ja tänavatel (Keskinen, 2014).

Liiklejate üheks sotsiaalse suhtlemise vormiks on liikluses osalemine, mille põhilisteks komponentideks on liiklejate viisakas ja üksteist arvestav käitumine ning eeldusteks liiklusreeglite järgimine, lugupidamine, keskendumine ja koostöö (Piksööt, 2017). Seetõttu on koolides liikluskasvatuse seisukohalt oluline väärtuskasvatus (Piksööt, 2017), mille eesmärgiks on arendada isiksust ja kujundada väärtusi, et ühiskond edukalt toimiks (Schihalejev, 2011). Väärtuste õpetamine aitab parandada õpilaste empaatiavõimet, kaastunnet, lahkust ning sotsiaalseid teadmisi (Bhatti *et al.*, 2021). Viisakate liiklejatega kohtumine võib leevendada stressi ning takistada ebaviisakaga käitumise levikut ja mõjusid (Jones *et al.*, 2021). Yarimi (2022) uuringust selgus, et algkooliõpetajate arvates on väärtuskasvatus vajalik ja hariduse asendamatu element ning seda tuleks seostada elu loomuliku osana.

Liikluskasvatuse olulisust näitavad erinevad uuringute tulemused. Alonso jt (2020) uuringu tulemustest järeldus, et liikluskasvatus on noorte liiklejate seas võtmeprotsess, et kujundada ja omandada ohutuid harjumusmustreid ja käitumisviise. Lisaks annab liikluskasvatus käsitlemine koolides õpilastele elulisi oskusi ja teadmisi, mis on igapäevaelus väga tähtsal kohal, et vähendada liiklusõnnetuste arvu (Assailly, 2017 & Obregón-Biosca *et al.*, 2018)

### **Liikluskasvatuse uuringud**

Liikluskeskkond aina muutub ning tehnoloogiad täiustuvad, mistõttu on liikluskasvatuse läbiviimine igas riigis väga tähtis, et väheneks liiklusõnnetuses viga saanute ja hukkunute arv, sealhulgas meie väikese rahvaarvuga Eestis. World Health Organization (2018) uuringust järeldub, et kogu maailmas on liiklusvigastused 5-29-aastaste inimeste peamine surmapõhjus

ning kõige haavatavamad on kaitsetud liiklejad: jalakäijad, jalg- ja mootorratturid, kuna enam kui pooltes liiklussurmades osalevad nemad, sealhulgas lapsed. Laste ja noorte liiklussurmade suremus erineb suuresti Euroopas ning kõige ohustatumad on 10-13-aastased lapsed, kuna nemad liiguvad ringi ilma täiskasvanud saatjata. Euroopa teedel saab igal aastal vigastada üle 100 000 alla 15-aastase lapse ning hukub rohkem kui 700 (European Commission, s.a.). 2023. aastal oli Eestis liiklusõnnetustes kannatajaid kokku 1943, mis on võrreldes 2022. aastaga halvenenud. Viimase viie aasta liiklusõnnetuste statistika näitab, et alaealiste (0-18) osalusel on 2023. aastal kõige rohkem liiklusõnnetustes kannatanuid ja hukkunuid, vastavalt 390 ja 12 (Transpordiamet, 2024). Tavaliselt kehtib reegel, et kui riigis on liiklusohutus üldiselt heal tasemel, siis seda on ka laste ja noorte liiklusohutus (Mütze & Dobbeleer, 2019).

2019. aastal viidi läbi Euroopa Liidu riikides läbi liikluskasvatuse uuring, kus hinnati hetkeolukorda liikluskasvatuse läbiviimisel. Olukord erineb Euroopas väga palju, näiteks Hollandis ja Horvaatias käsitletakse liikluskasvatust ainult I kooliastmes, kuid Poolas kõigis neljas astmes. Eestis pööratakse liikluskasvatusele rõhku peamiselt lasteaias, I ja II kooliastmes. I kooliastmes annab 67% riikidest liikluskasvatuse tunde klassi eest vastutav õpetaja. Mõnedes riikides on eraldi liikluskasvatuse õpetaja või tunde käib andmas välisekspert. Samuti koolitatakse õpetajaid väga erinevalt: ei pakuta liiklusharidust õpetajale, õpetatakse ülikoolides väga vähesel määral, pakutakse koolitust valikkursustena, viiakse läbi regulaarseid koolitusi või läbitakse kõrgkoolis 18-kuuline magistriõpe (Mütze & Dobbeleer, 2019).

Eestis viib liiklusohutuse ja -kasvatuse uuringuid läbi Transpordiamet. Liikluskasvatuse alaseid uuringuid koolides on läbi viidud neljal korral, neist viimane 2019. aastal. Esimeses uuringus keskenduti ainult liikluskasvatuse läbiviimisele ja juhilubade taotlemisele. Viimases kolmes uuringus on uuritud liikluskasvatuse korraldust koolides, jalgratturikoolitust, liikluskasvatuse tulemuslikkust, õppevahendeid, õpetajate teadlikkust ning liikluskasvatusalast koostööd. Uuringute tulemusel järeldub, et liikluskasvatusele pööratakse üha rohkem tähelepanu, kuid järgides Transpordiameti nullvisiooni eesmärki, siis tuleb veelgi järjepidevamalt liikluskasvatust lõimida igas kooliastmes (Civitta, 2016; Kaldaru, 2012; OÜ Liiklusbüroo, 2007; Turu-uuringute AS, 2019). Liiklusohutuse uuringust järeldub, et ohutut liiklemist õpetavad eelkõige vanemad ning seejärel õpetajad. Nende arvates on huvitav liiklust õppida läbi erinevate mängude, praktiliste olukordade, katsete ja vaatluste ning pea üks viiendik soovib lugeda liikluskasvatuse kohta ise raamatust või veebist (Turu-Uuringute AS, 2022).

Liikluskasvatuse läbiviimisel koolides on üleüldiste probleemide ja takistustena on välja toodud sarnased tegurid: ajapuudus, rahastus, eestvedaja, õppematerjalide, varustuse ja harjutusväljakute puudumine (Civitta, 2016; Kaldaru, 2012; OÜ Liiklusbüroo, 2007; Turu-uuringute AS, 2019). Lisaks eelnevatele teguritele selgus 2017. aastal koostatud magistritööst, et puudu tuntakse ametlikest juhenditest (Mihkelson, 2017). Liikluskasvatuse tulemuslikkuse parandamiseks toodi peamiselt välja, et põhikoolides aitaks kaasa järjepidevus, koostöö lastevanematega ja spetsialistidega ning teadmiste rakendamine praktikas (Civitta, 2016; Kaldaru, 2012; OÜ Liiklusbüroo, 2007; Turu-uuringute AS, 2019).

### **Liikluskasvatuse põhimõtted I kooliastmes**

Euroopa riigid on allkirjastanud kokkuleppeid ja võtnud endale korduvalt ülesandeks liiklushariduse võimaldamise (ETSC, 2020). Kuigi iga riik (sh Eesti) vastutab ise õpetuse sisu ja haridussüsteemide korralduse eest (European Union, 2012), on Euroopa Liidu keskselt antud riikidele suuniseid ja soovitusi (Mütze ja Dobbeleer, 2019). 2019. aastal kutsus Euroopa Transpordiamet ellu projekti LEARN (*leveraging education to advance road safety now*), mille käsiraamatus on esitatud soovitused ja põhimõtted, mida kõik riigid peaksid järgima, eri vanuses inimestele (eriti lastele ja noorukitele) kvaliteetse liiklushariduse andmisel (erinevate riikide praktikad on välja toodud lisas 1)

- tagada õigus liiklusharidusele;
- kaasata ja toetada koole;
- tagada kvaliteetne haridus;
- arendada raamtingimusi;
- kaasata kõiki vanusegruppe (ETSC, 2020).

I kooliastmes ei ole liikluskasvatus enamikes Euroopa riikides (72%) eraldi õppeaine ning enam kui pooled ei kehtesta seadusega minimaalset õppetundide arvu (Mütze ja Dobbeleer, 2019). Eestis vastutavad laste liiklusohutuse eest vanemad, seaduslik esindaja ning õppeasutused. Võimalused ja tingimused liikluskasvatuseks loovad kohalikud omavalitsused. Eesti koolides koordineerib liikluskasvatust Haridus- ja Teadusministeerium ning analüüsib Transpordiamet (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). Eesti koolides kuulub liikluskasvatus läbiva teema „Tervis ja ohutus alla. Läbivad teemad käsitlevad ühiskonnas tähtsaid valdkondi (üks neist on ohutusõpetus, sh liiklusohutus) (Piksööt, 2017) ning kuna need on lõimitud erinevatesse õppeainetesse (Mütze ja Dobbeleer, 2019), pole võimalik hinnata Eesti koolides läbiviidavate liikluskasvatuse tundide arvu.

Liikluskasvatuse läbiviimine on sätestatud seaduses „Laste liikluskasvatuse kord“. Koolide üldtööplaanis ja õppekavas peavad ära olema märgitud liikluskasvatusalased tegevused. Liikluskasvatuse aluseks koolides on „Liiklusseadus“, põhikooli ja gümnaasiumi riiklik õppekava ja laste liikluskasvatuse kord. Koolides toimub liikluskasvatus õppekava ja üldtööplaani alusel, kus teemad määratakse kooliastmete kaupa, võttes arvesse õpilase iga ja rolli liikluses. Kooli keskkonnas käsitlevad klassi- ja aineõpetajad liikluskasvatuse teemasid ainetundides integreerituna, väljaspool õppetundi kavandatud tegevuste eest on vastutus kooli juhtkonnal (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). 2023. aastal võeti vastu uus õppekava, kus on selgemalt välja kirjutatud liikluskasvatuse õpitulemused: ohutuse ja turvalisusega seotud aspektid (teadmised, olukordade analüüsimine, märkamine, tegutsemine ning kaitsevahendid). I kooliastmes õpetatakse enamasti liikluskasvatust läbi jutustuste, arutelude, rühmatööde, demonstratsioonide ja rollimängude (Põhikooli riiklik õppekava, 2011).

### **Õpetaja roll**

Laste ja noorte liikluskäitumist mõjutab vanus, mistõttu on oluline parandada noorest east laste liiklusharjumusi (Alonso *et al.*, 2018). Uute harjumuste kujundamine lapseas on tunduvalt lihtsam, kui vanu harjumusi muuta (Sellenberg, 2010). Harjumused ja väärtused koolis kujundab õpetaja oma käitumise ja otsustega (Schihalejev, 2011). Liikluskasvatuse tõhususe määrab tugev juhtimine ja hea koordineerimine kogu koolis (McWhirter, 2008). Õpetaja roll liikluskasvatuse õpetamisel on äärmiselt oluline, kuna see on oluline osa noorte ohutust käitumisest liikluses. Samuti vastutavad õpetajad liiklusõppe lõimimise eest õppe- ja kasvatustegevusesse (Sellenberg, 2010). Koolides on õpetajale kõige tähtsamaks dokumendiks „Laste liikluskasvatuse kord“, mis sätestab õppetegevuse planeerimise koolis (Piksööt, 2017).

Hattie (2008) järgi on kuus õppimist tõhustavat õpetamise tegurit, mida tuleks arvestada liikluskasvatuse õpetamisel: üks tõhusaim edendav tegur on õpetaja; nad peavad õpetama suunavalt, mõjuvalt ja hoolitsevalt; õpetajal peavad olema teadmised ja arusaam oma valdkonnast, andes õpilastele jooksvat tagasisidet; õpetajal peavad olema kindlad eesmärgid ning oskama õpilasi nende poole suunata; õpetaja peab alustama üksikutest teemadest ja liikuma edasi süvitsi; peab looma õpikeskkonna, kus eksimine on lubatud ning oma vigadest õpitakse.

Selleks, et õpetaja oskaks liikluskasvatuse õpetamist mitmekesistada, peaksid õpetajad osalema koolitustel. Õpetajate pedagoogiliste teadmiste tõstmine aitab kaasa õpilaste paremate õpitulemuste saavutamisele (Guerriero, 2014). Õpetaja on hoiakute kujundamise

võtmeisik ning kõige tähtsam ülesanne koolis on iga õpilase eneseusku toetada ja õpilast motiveerida (Põhikooli riiklik õppekava, 2011). Lisaks on uuringud näidanud, et liiklusalaste teadmiste edastamisel ja hoiakute kujundamisel on oluline läbida liiklusalaseid programme (An & Yang, 2022; Poswayo *et al.*, 2019).

### **Õppematerjalid liikluskasvatuse õpetamisel**

Kuna õpitav maailm on väga eripalgeline, siis õppeprotsessi mitmekesistamiseks kasutatakse abivahendina õppevahendeid, mis aitavad õpilast õppimisel ja õpetajat õpetamisel.

Õppevahendite all mõistetakse ka õppematerjale, mis sisaldavad nii kirjasõnalist kui pildilist materjali, näiteks õpikud, töövihikud ning harjutuste ja ülesannete kogud (Pedastsaar, 2013).

Liikluskasvatuse läbiviimiseks ei ole eraldi õpikuid ja töövihikuid, kuid toetavaid õppematerjale on koostanud Politsei- ja Piirivalveamet ning peamiselt Transpordiamet, mis on leitavad liikluskasvatuse veebileheküljelt. Tellimiskeskusest saavad õpetajad tasuta tellida õppe-, juhend- ja teabematerjale, mis toetavad liikluskasvatuse läbiviimist. Õpetajal on võimalus tellida infobrošüüre ja -kaarte, kleebiseid, plakateid, töölehti, õppemänge ja -raamatuid (Transpordiamet, s.a.). Liiklusteemade õpetamiseks on ka koostatud Liiklusaabits, mis on õppematerjal I-II kooliastme õpilastele ning toeks õpetajale ja lapsevanemale (Transpordiamet, 2021). Eestis on õpetajatele välja töötatud ohutusteemaline õpetajaraamat, kus on metoodilisi soovitusi läbiva teema “Tervis ja ohutus” käsitlemiseks (Piksööt, 2017).

Lasteaia- ja algkooli õpetajatele on koostatud metoodiline juhend “Liiklusvanker”. Liiklusvanker on eelkõige mõeldud lasteaiaõpetajatele, kuid paljud algkooli õpetajad on selle õppevahendi valmistanud ka kooli jaoks. Materjali eesmärgiks on toetada liikluskasvatuse õpetamist läbi mängude ja liiklussituatsioonides, et tulla toime nii jalakäija kui jalgratturina. Metoodilisest juhendist leiab lõimingu õppe- ja kasvatustegevusest, soovitusi tegevusteks, mängude, töölehti ja lasteaedade kogemusi (Jõul & Murre, 2013).

2019. aasta Eesti liikluskasvatuse uuringust selgus, et õpetajad on saanud ideid ja infot liikluskasvatuse läbiviimisel ja korraldamisel eelkõige internetist ja riigiametitelt (~75%). Samuti näitas uuring, et liikluskasvatuse kodulehelt on õppevahendeid hankinud veidi üle poolte koolide ning Transpordiameti tellimiskeskusest 41% koolidest. Pea viiendik ei olnud õppevahenditest teadlikud. Kuigi enam kui pooled koolid on hankinud liikluskasvatuse kodulehelt õppevahendeid, siis uuringust selgub, et tegelikult vajaksid koolid veel rohkem tuge ja abi (Turu-uuringute AS, 2019).

Kooli tulles muutuvad õpilased liikluses järjest iseseisvamaks ning seega on vaja täiendada õpilaste teadmisi liiklusohutusest, et nad oskaksid liiklussituatsioonides õigeid

otsuseid vastu võtta. I kooliastmes omandavad õpilased põhilised liiklusreeglid ja -oskused iseseisvaks liiklemiseks koolis, kus võtmetähtsusega isik on õpetaja, kes õpilasi õpetab. Kuna liikluskasvatus ei ole Eesti koolides eraldi õppeaine, siis õpetajad tuginevad õpetamisel enda teadmistele ja kogemustele. Liikluskasvatuse lõimimine erinevatesse ainetesse nõuab õpetajatelt suuremat pingutust, et leida sobivad materjalid ning muuta tunnid huvitavaks ja mitmekesiseks. Õpetajad vajavad suure koormuse ja ajapuuduse tõttu rohkem toetust liikluskasvatusega seotud organisatsioonidelt ning õppematerjale liikluskasvatuse käsitlemisel.

Magistritöö eesmärk on teada saada klassiõpetajate arvamused liikluskasvatuse olulisusest ning nende kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes. Töö eesmärgist lähtuvalt seati järgmised uurimisküsimused:

1. Miks peavad klassiõpetajad oluliseks käsitleda liikluskasvatuse teemasid I kooliastmes?
2. Kuidas planeerivad klassiõpetajad liikluskasvatuse teemade õpetamist I kooliastmes?
3. Millised on klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse läbiviimisest I kooliastmes?

## **Metoodika**

Magistritöö uuringu läbiviimiseks kasutati kvalitatiivset uurimisviisi. Kvalitatiivset uurimisviisi iseloomustavad erinevad aspektid: uurimus toimub loomulikes tingimustes, huvitatakse subjektiivsetest tähendustest ning tegeletakse mitteamvuliste andmetega, mille tulemuseks on detailsed kirjeldused uuritavast nähtusest (Õunapuu, 2014).

### **Valim**

Käesoleva magistritöö uuringu valimi koostamisel lähtuti mittetöenäosusliku eesmärgipärase valimi põhimõtetest, mille tulemusel valiti uuritavad välja kindlate kriteeriumite alusel (Rämmer, 2014). Magistritöösse kaasati klassiõpetajad üle Eesti, kellel oli liikluskasvatuse läbiviimise kogemus, kes õpetasid I kooliastmes ning olid valmis oma kogemust jagama liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest. Magistritöö autor pöördus e-kirja teel Eesti Klassiõpetajate Liidu poole, et leida uuringusse kriteeriumidele vastavaid klassiõpetajaid. Samuti aitasid intervjueeritavaid leida autori juhendajad, kes saatsid enda isiklike kontaktide kaudu e-kirju õpetajatele. Pärast nõusoleku saamist pöörduiti personaalselt uuritavate poole ja lepiti kokku intervjuude läbiviimise aeg ja koht. Lõplikku valimisse kuulus üheksa õpetajat eri koolidest.

Uuringus osalesid ainult naissoost isikud, kelle tööstaaž ulatus ühest aastast kuni 43 aastani (keskmine 32 aastat). Uuringus osalenud õpetajate konfidentsiaalsuse tagamiseks asendati õpetajate nimed pseudonüümidega ÕP1-ÕP9 (tabel 1).

**Tabel 1.** Uuringus osalenud klassiõpetajate andmed.

Pseudonüüm	Sugu	Tööstaaž aastates
ÕP1	N	27
ÕP2	N	1
ÕP3	N	23
ÕP4	N	40
ÕP5	N	40
ÕP6	N	42
ÕP7	N	28
ÕP8	N	40
ÕP9	N	43

*Märkused.* ÕP – õpetaja; N – naine

### Andmekogumine

Magistritöö autor viis läbi poolstruktureeritud intervjuud. Laherand (2010) toob välja, et intervjuu käigus vahetatakse mõtteid, tundeid, hoiakuid ja teadmisi ning autor saab näha intervjuueeritava kehakeelt. Samuti võib autor muuta küsimuste järjekorda ja sõnastust ning küsida täpsustavaid küsimusi (Laherand, 2010; Öunapuu, 2014).

Intervjuu läbiviimiseks koostas autor poolstruktureeritud intervjuu kava (Lisa 2), mille aluseks võeti töö teoreetiline osa, töö eesmärk ning uurimisküsimused. Intervjuud alustati üldistavate, taustaandmete kohta käivate küsimustega. Teise ploki küsimustega sooviti saada vastused uurimisküsimustele (liikluskasvatuse olulisus, liikluskasvatuse planeerimine I kooliastmes ja liikluskasvatuse läbiviimine I kooliastmes) ning intervjuu lõpu osas küsiti intervjuueeritava enda mõtteid ja tähelepanekuid antud teemal.

Esmalt viidi läbi prooviintervjuu 2023. aasta detsembrikuus, et saada teada, kas intervjuu annab vastused uurimisküsimustele ning on vastavuses töö eesmärgiga. Pilotintervjuu kestus oli ligikaudu 25 minutit. Busetto jt (2020) järgi tehakse pilotintervjuu käigus väikese arvu vastajatega intervjuu, mille käigus kontrollitakse intervjuu kava küsimuste arusaadavust, vastavust töö eesmärgi ja uurimisküsimustega ning helisalvestamise toimimist erinevatest seadmetest. Saadud tulemuste põhjal lisati küsimustesse rohkem sõna

“liikluskasvatus”, näiteks “Milliseid liikluskasvatuse teemasid on oluline I kooliastmes lõimida?”. Samuti lisati juurde täpsustavaid küsimusi: “Kuidas?”, “Selgitage.”, “Tooge veel näiteid.”. Intervjuukavast võeti ära kaks küsimust liikluskasvatuse positiivsete ja negatiivsete tegurite kohta, kuna need vastused ilmnisid teiste küsimuste kaudu. Prooviintervjuud põhiuuringus ei kasutatud.

Uuringus osalejatele tutvustati magistritöö teemat, töö eesmärki ja uurimisküsimusi. Intervjueeritavatele selgitati, et uuringus osalemine on vabatahtlik ning igal hetkel võib intervjueeritav katkestada intervjuu või mitte vastata teatud küsimustele (Lepik *et al.*, 2014). Samuti anti teada, et magistritöös asendatakse nimed pseudonüümidega, andmeid kasutatakse üksnes magistritöö kirjutamisel ning salvestused kustutatakse telefonist pärast helifailide üleslaadimist arvutisse. Samuti pakuti uuritavatele võimalust tutvuda transkriptsiooniga, mille üks intervjueeritav endale meili peale soovis. Intervjueeritavatele anti võimalus valida, kas nad soovivad intervjuud teha veebi vahendusel või kohtuda silmast silma. Veebis viidi intervjuud läbi Teams-i keskkonnas, mida soovisid seitse intervjueeritavat. Ülejäänud kahe õpetajaga viidi intervjuu läbi silmast silma. Intervjuud toimusid ajavahemikus 11.01.2024-26.02.2024. Intervjuude kestvus oli vahemikus 15-55 minutit ning intervjuu keskmiseks pikkuseks oli 30 min.

### **Andmeanalüüs**

Andmete analüüsimisel kasutati kvalitatiivset induktiivset sisuanalüüsi, mille tulemusel saadakse informatsioon otse uuritavalt ning see annab ettekujutuse uuritavate mõttemaailmast ja nende tõlgenduste uurimisest (Laherand, 2010). Andmeid analüüsiti kolmes etapis: intervjuu transkribeerimine, kodeerimine ja kategooriate sõnastamine.

Intervjuude helifailid laeti telefonist üles veebipõhisesse transkribeerimisprogrammi, mis transkribeerib helifaili automaatselt ning mille on loonud Tallinna Tehnikaülikooli Küberneetika Instituudi foneetika- ja kõnetehnoloogia labor (Olev & Alumäe, 2022). Transkriptsioonid laeti Microsoft Word dokumenti ning parandati vead, kuulates samal ajal helifaili. Teksti paremaks jälgimiseks eraldati küsimused vastustest tumedama kirjaga. Ühe transkriptsiooni läbi töötamisele kulus keskmiselt 2 tundi ning keskmiselt oli teksti 7 lehekülge (kirjatüüp Times New Roman, kirja suurus 12, reavahe 1,5). Kogumahuks oli teksti 62 lehekülge.

Teises etapis viidi läbi kodeerimine, kus kasutati andmetöötlusprogrammi QCAmap. Kui tekstifailid olid üles laetud, siis hakati transkriptsiooni korduvalt üle lugema ning markeerima tähenduslikke üksusi, mis vastaksid magistritöös püstitatud uurimisküsimustele.

Olulistest üksustest moodustati koodid, et tekiks üks terviklik süsteem. Kodeerimisse tehti nädalane paus ning seejärel viidi läbi korduskodeerimine. Töö usaldusväärset suurendamiseks kaasati kaaskodeerijana (Busetto *et al.*, 2020) juhendaja, kellega koos kodeeriti seitsmes intervjuu. Kaaskodeerija ja uurija vahel ilmnisid mõningad erinevused koodide sõnastuses, ent sisuline pool ühtis. Seejärel vaadati koos tulemused üle ning sõnastati koodid (näited tabelis 2).

**Tabel 2.** Näited koodide moodustamisest.

<b>Tähenduslik üksus</b>	<b>Kood</b>
<i>Ja me oleme alati korraldanud lastele ka sellist pisikest liikluspäeva, kus me siis palume tulla noorsoopolitsei kohale/.../ ja politsei siis tuleb, tuleb ja tutvustab siis ka lastele neid liiklusohtusid, millele tuleks tähelepanu pöörata.</i>	Koostöö
<i>Et noh, ma olen ikkagi otsinud materjalid ja videod ja vaheldumisi ja mängu ja et lapsel oleks nagu põnev, et ei ole mingi selline teoreetiline koguaeg.</i>	Vahelduvus

Viimases andmeanalüüsi osas koodid kategoriseeriti ehk võeti kokku sisult sarnased koodid ning jagati need ala- ja peakategooriateks. Selle tulemusel moodustus kaheksa peakategooriat ja 21 alamkategooriat.

## **Tulemused**

Magistritöö eesmärk on teada saada klassiõpetajate arvamused liikluskasvatuse olulisusest ning nende kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes.

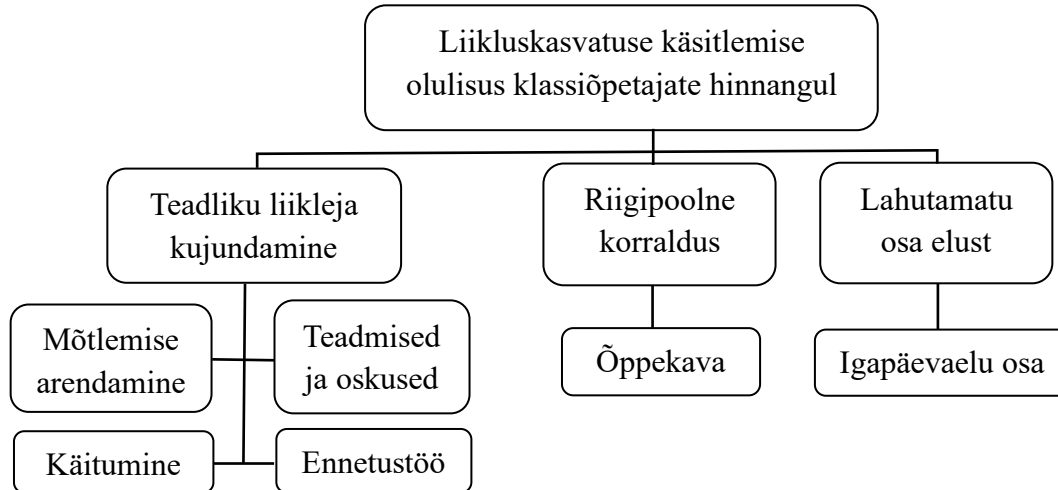
Tulemused esitatakse andmeanalüüsi käigus tekkinud pea- ja alakategooriatest. Tulemuste ilmestamiseks kasutatakse tsitaate kaldkirjas ning nende lühendamiseks ja ebaolulise välja jätmiseks kasutati tingmärki /.../. Uuritavate konfidentsiaalsuse tagamiseks kasutati nimede asemel pseudonüüme: ÕP1-ÕP9.

### **Liikluskasvatuse käsitlemise olulisus klassiõpetajate hinnangul**

Esimese uurimisküsimusega sooviti teada saada, miks klassiõpetajate hinnangul on oluline käsitleda liikluskasvatust I kooliastmes. Kõik uuringus osalenud klassiõpetajad pidasid

oluliseks liikluskasvatuse käsitlemist koolis ning nende vastustest ilmnesid kolm peamist tegurit liikluskasvatuse olulisusest, mis moodustusid kuuest alakategooriast (joonis 1).

**Joonis 1.** Liikluskasvatuse käsitlemise olulisus



Esimese põhjusena töid uuringus osalejad välja, et liikluskasvatuse käsitlemine aitab kujundada teadlikku liiklejat. Klassiõpetajad sõnasid, et liikluskasvatuse õpetamisel areneb õpilaste mõtlemine, mis aitab õpilastel erinevates liiklussituatsioonides langetada õigeid otsuseid. Õpilaste mõtlemise arendamise all esinesid järgnevad vastused: seoste loomine, erinevate situatsioonide lahendamine, enda ja teiste liikluskäitumise analüüsimise ning valikute tegemise.

*No nii-öelda läbirääkimise, olukordade võib-olla selgitamise, seletamise, läbi mõtlemise ja järgmine kord nad teevad või noh, ütleme õigesti. Konkreetne juhus meil siin, me käime ujumas ja meil on kaks vöötrada, mida võib või saab ületada, aga mingil põhjusel nad arvavad, et peaks minema hoopis teisiti. Ja kui sa nagu selle järele läbi räägid, siis nad ikka noh hakkavad õigesti käima (ÕP1).*

Lisaks rõhutasid õpetajad, et oluline on õpilastele anda edasi teadmised ja oskused liikluses toime tulemisest. Enamike õpetajate jaoks oli eelkõige oluline turvalisus oma kooli ja kodu ümbruses ning kooliteel, kuna koolis käies hakkavad õpilased iseseisvamalt liikluses osalema. Samuti järelalus intervjuudest, et oluline on liiklusreeglite ja -märkide tundmine nii jalakäija kui ka jalgratturina, abi kutsumine ning liiklusvahendite korrashoid.

Liikluskasvatuse käsitlemine koolis aitab õpetajate arvates kaasa viisakale liikluskultuuri kujundamisele, mis on muutunud ajas halvemaks. Samuti olid nad veendumusel, et mida suuremaks õpilane kasvab, seda iseseisvamaks ta saab ning seega võtab ta järjest rohkem vastutust.

*Mõnikord, mõned korrad oleme ikkagi siis bussiga ka sõitnud, aga siis on jälle, kuidas me siis bussis ikkagi oleme, kas jääme sinna ette seisma. Ja seda ka, et kui sa sõidad*

*bussis, tee oma suu lahti, ütle, et ma soovin välja minna, kas te lubaksite, nad hakkavad ju kohe trügima (ÕP6).*

Intervjuudest ilmnes, et klassiõpetajad peavad liikluskasvatuse käsitlemisel oluliseks ennetustööd. Nende arvates on kõige olulisem see, et liikluskasvatusele üleüldiselt tähelepanu pööratakse nii koolides kui ka väljaspool seda. Õpetajate üks ülesanne on valmistada lapsi ette liikluses toime tulemiseks, kuna nemad on jalakäija ja jalgratturina kõige rohkem ohus. Liiklussituatsioonide lahendamine aitab õpilastel päriselus erinevates situatsioonides hakkama saada.

*/.../ et tagada nii endi kui teiste ohutus ja ka see, et õpilased oskaksid end erinevatest õnnetustest eemale hoida või isegi, kui see on juhtunud, siis teab, kuidas mingis olukorras käituda. Ega me ju tegelikult tahame enne nende asjad selgeks teha, kui tegeleda tagajärgedega (ÕP5).*

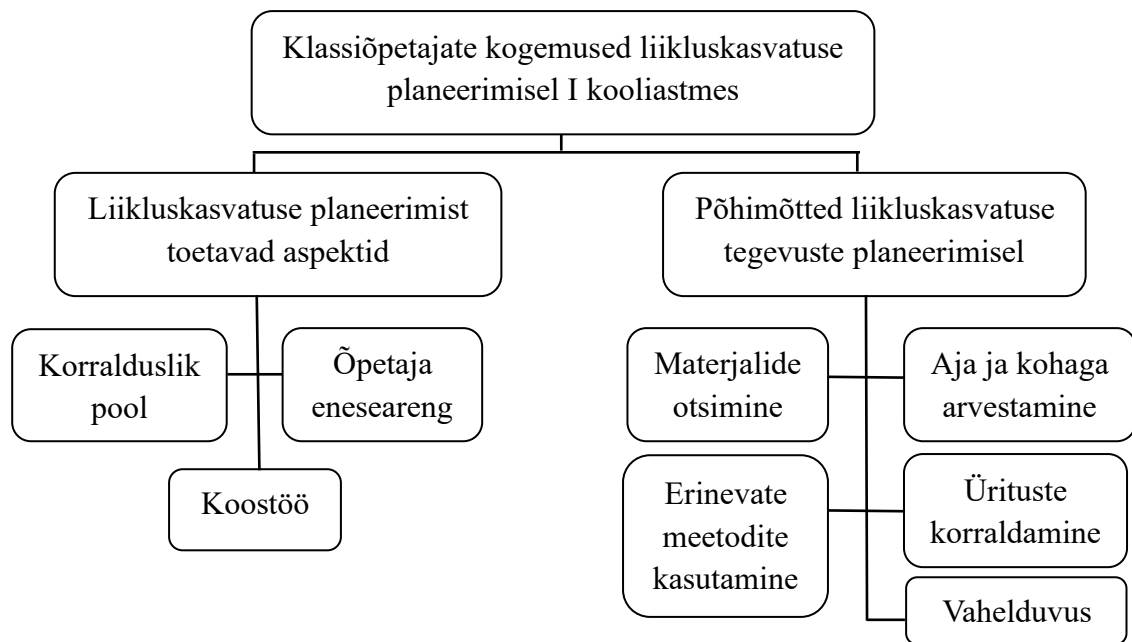
Teise olulise põhjusena toodi välja liikluskasvatuse riigipoolset korraldust õppekava näol. Uuritavad leidsid, et liikluskasvatus on läbiva teemana riiklikusse õppekavasse sisse kirjutatud, mistõttu on oluline seda teemat koolis käsitleda. Ükski õpetaja ei olnud jõudnud uuendatud riiklikku õppekava läbiva teema "Tervis ja ohutus" liikluskasvatuse õpitulemusi vaadata. Samas enamus õpetajatest on ise osalenud kooli õppekava koostamisel, kus on alati liiklusteemadele tähelepanu pööratud.

*Selles mõttes, et kuna meie koolis on kooli õppekavasse sisse kirjutatud see, et igal kolmandal klassi lõpetaval õpilasel on õigus teha jalgratturi juhilubade eksamit soovi korral, siis peame meie olema esimese kolme aasta jooksul õpilased nendeks jalgratturi eksamiteks ette valmistanud (ÕP7).*

Viimase põhjusena rõhutasid õpetajad, et liikluskasvatus on lahutamatu osa elust. Õpilased ei pääse mööda liikluses osalemisest, kas kooli tülles või sealt koju minnes. Samuti on õpetajatel kogemusi liiklusõnnetustega, kus on osalenud õpilased, keda nad ise on õpetanud. Uuritavate sõnul on kurb vaadata liiklusõnnetuste statistikat ning liikluses järjest rohkem esinevat liiklusraevu. Uuringus osalejate arvates on oluline kujundada õpilastes õiged harjumused ja hoiakud, kuna liiklus on õpilaste igapäevaelu osa ja sellega peab paratamatult arvestama.

### **Klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse planeerimisel I kooliastmes**

Teise uurimisküsimusega sooviti teada saada, kuidas klassiõpetajad planeerivad I kooliastmes liiklusteemade õpetamist. Intervjuude analüüsimise käigus kujunesid kaks peakategooriat, mis koosnesid omakorda kaheksast alakategooriast (joonis 2).

**Joonis 2.** Liikluskasvatuse planeerimise kogemused I kooliastmes

Intervjuudes toodi välja **liikluskasvatuse planeerimist toetavad aspektid**. Õpetajad leidsid, et üks olulisemaks toetavaks faktoriks liikluskasvatuse planeerimisel on eestvedaja, kelle ülesanne on end kursis hoida liikluskasvatuse arengutega (näiteks õppematerjalid) ja seda infot teistega jagada. Mõnes koolis on moodustatud näiteks tervisemeeskond. Veel toodi välja, et koolides on liikluskasvatuse jaoks eraldi tund või valikaine ja eraldi õpetaja, mis aitab õpetajate koormust ühtlasemalt jaotada. Teised uuringus osalenud õpetajad nõustusid sellega, et liikluskasvatus üldõpetusena, kus lõimitakse erinevaid õppeaineid, on kõige sobivam viis liikluskasvatuse planeerimiseks.

Uurimuses osalenud õpetajate sõnul on oluline õpetaja eneseareng. Kõigi arvates on oluline väärtustada liikluskasvatust ja olla õpilastele eeskujuks, kuigi õpetajaid rääkisid ka vastupidistest näidetest. Näiteks on neil kogemusi, kus õpetajad ei pea oluliseks liiklusreeglite tundmist ja ületavad teed seal, kus on neil mugav. Veel lisati, et iseenast hoitakse temaga kursis, näiteks loetakse ajalehti või vaadatakse uudiseid. Õpetajate arvates on liikluskasvatuse planeerimisel tähtis end viia uute temadega kurssi ning osaleda koolitustel, kus saada juurde teadmisi.

*Et minu arvates võib-olla ka on õpetajaid, kes noh, iga inimene on erinev üks ja, ja meie loovuse tase on hästi erinev inimestel. Ja võib-olla õpetajaid, kes ei kujuta ette, kuidas me seda liiklust sinna niimoodi saan igale poole sisse lõimida ja oleks ääretult kasulik, kui ta saaks käia kuskil koolitustel, kus, kus ongi konkreetset tundeid (ÕP7).*

Klassiõpetajad pidasid liikluskasvatuse planeerimisel oluliseks veel koostööd. Kõigi uuringus osalenud õpetajate sõnul on liikluskasvatuse planeerimisel oluline juhtkonna toetus, kes tegeleb näiteks rahastuse poolega, võttes õpetajatelt koormust vähemaks. Mitmed

õpetajad sõnasid, et nad on tuge saanud nii politseilt kui ka Transpordiametilt, kes jagavad materjale ning on oma teadmistega abiks. Samuti saavad õpetajad planeerimisel toetust, kaasates õppeprotsessi vanemaid ja kolleege.

*Kui meil on see, see eksam kolmanda klassi lõpus, siis ikka palume mõne lapsevanema appi ja nad on siitamaani ikka tulnud meile appi. Kui neile varakult rääkida ja paluda, siis nad on abivalmid ja löövad kaasa (ÕP9).*

Õpetajad tõid oma intervjuudes välja **põhimõtteid liikluskasvatuse tegevuste planeerimisel**. Kõigi õpetajate arvates on vaja otsida, enne liikluskasvatuse läbiviimist, tegevusi toetavaid materjale, mida tellitakse (näiteks liiklusaabits), kohendatakse, koostatakse, salvestatakse ja arvutis avatakse. Samuti kuulusid sinna alla erinevate videote ja mängude otsimine ning kaartide koostamine. Lisaks arvasid intervjuueeritavad, et liikluskasvatuse planeerimisel tuleb silmas pidada toetavate materjalide otsimisel tegevuste vaheldumist, et see oleks õpilaste jaoks huvitav ja kaasahaarav.

*Et, et ma arvan küll, et mida noh, vähemalt ütleme siis nende laste puhul, et mida, mida praktilisem, mida mängulisem ja käegakatsutavam see asi on, seda paremini nagu seda siis omandatakse ja aru saadakse siis sellest (ÕP2).*

Liikluskasvatust toetavate tegurite juures on õpetajate sõnul vajalik arvestada aja ja kohaga. Kõik õpetajad tõid välja, et liiklusega seotud teemasid on oluline käsitleda vastavalt aastaegadele. Enne oskuste õppimist ja harjutamist on oluline leida liikluses sobiv koht, arvestades selle juures turvalisust ja ohutust.

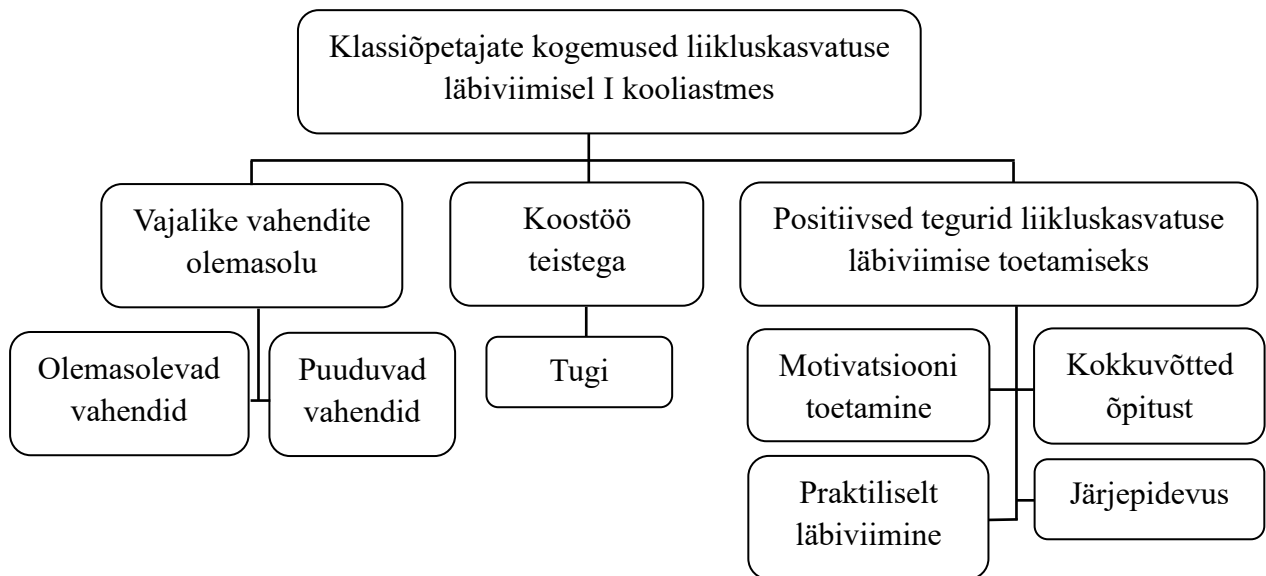
*/.../ vaid sa peadki minema reaalselt liiklusesse, et neid, neid nagu kohtasid leida ja lastel on neid maru raske nagu aru saada, et "miks ma pean sinna minema" ja, ja siis oledki, nii et süda, süda puperdab, et kas nad nüüd lähevad või nad ei lähe või kas tuleb mõni auto või ei tule /.../ (ÕP1).*

Samuti arvasid klassiõpetajad, et liikluskasvatuse käsitlemisel peaks kasutama erinevaid meetodeid. Nad nimetasid erinevate situatsioonide lahendamise, ohtlike olukordade kaardistamise, päriselu sündmustest rääkimise, liiklusaabitsas töölehtede täitmise, helkuri meisterdamise, katsed liikluses ja liiklusmärkide vaatamise liikluses. Õpetajate sõnul toetab ka jalgratturikoolitus liikluskasvatuse õpetamist. Meetodite kasutamise juurde lisasid kõik õpetajad, et teooria õppimine on oluline, kuid seda kõike peaks harjutama pärast praktiliste tegevuste kaudu või vastupidi.

Lisaks sellele korraldavad enamus uuritavatest oma koolides erinevaid liiklusteemalisi üritusi, näiteks tõukeratta- ja liikluspäevi, õppekäike ning helkurkoolitusi.

### **Klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse läbiviimisel I kooliastmes**

Kolmanda uurimisküsimusega sooviti teada saada, millised on klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse läbiviimisel I kooliastmes. Intervjuude analüüsimise käigus kujunesid kolm peakategooriat, mis koosnevad omakorda seitsmest alakategooriast (joonis 3).

**Joonis 3.** Liikluskasvatuse läbiviimise kogemused I kooliastmes

Intervjuude tulemusel tõid õpetajad välja **positiivsed tegurid liikluskasvatuse läbiviimise toetamiseks**. Kõigi uuringus osalenud õpetajate sõnul on liikluskasvatuse läbiviimise juures oluline järjepidevus, et õpilastel tekiks teadmised, mida igapäevaelus rakendada. Nende sõnul peab õpilane lõpuks jõudma vilumuseni. Klassiõpetajate arvates on oluline toetada õpilaste motivatsiooni läbi mitmekesiste ja põnevate tegevuste.

*/.../ ja teistpidi on see nagu väikene selline motivatsioonipakett lastele, stiimuli tõstmine, et kui põnev see liiklus on, õpime järgmine aasta veel edasi, et me oleme püüdnud nagu võimalusel need õpetajad, kellel vähegi võimalik korraldada, siis kevadise käigud nii, et liikluslinnakus kindlasti käime (ÕP7).*

Õpetajate sõnul tehakse liikluskasvatuse läbiviimisel regulaarselt õpitust kokkuvõtteid, et õpilastel liiklusteemad paremini kinnistuksid. Näiteks peeti oluliseks käia õppekäigul või viia kooli juures läbi esimese kooliastme liikluspäev.

Liikluskasvatuse läbiviimise õnnestumisele aitab õpetajate sõnul kaasa **teistega koostöö** tegemine. Intervjuudest selgus, et koolides on käinud ohtudest ja turvalisusest rääkimas liikluspolitseinik. Samuti toodi välja lapsevanemate, kolleegide ja Transpordiameti tugi, kellelt saadakse nõu ja abi erinevates tegevustes ning toetatakse materjalidega.

*Kuna me olime nagu mitmes majas, siis sellele majale tegi vahepeal veel üks politseinik, aga kuna ta läks teisele tööle ära ja ei ole seda võimalust enam, siis vahepeal andsidki klassiõpetajad. Ja ma ei tea, siis tuli meil kuidagi see Maanteeameti mees nagu koostöösse ja nüüd ongi niiviisi, et mina ja tema siis jagame ära need ja niiviisi me koos teeme, veame seda asja (ÕP1).*

Intervjuudes arutati ka **vajalike vahendite olemasolu** üle, kuna liikluskasvatuse läbiviimist mõjutab õppevahendite olemasolu ja kättesaadavus. Õpetajate sõnul koostatakse materjale nii ise kui otsitakse mujalt. Nad nimetasid peamiselt Transpordiameti

liikluskasvatus.ee veebilehekülge, kust otsitakse kõige rohkem õppevahendeid, näiteks mängu, videoid, teste, infobrošüüre ja liikluskasvatuse läbiviimisel tõukerattaid, mis on koolile hangitud. Veel mainiti intervjuudes, et koolides on traditsiooniks saanud igal sügisel helkurite ja helkurpuu meisterdamine.

*/.../ samas on meil ka siis helkurpuu. Nii et, kellel on kodus üleliigseid helkureid, siis paneb külge ja siis me vaatame, et ikkagi helkurid oleks küljes ja nii et see on ju tegelikult liikluskasvatus (ÕP6).*

Teisalt ilmnes intervjuudest, et õpetajad tunnevad, et liiklusteemade käsitlemise jaoks aega napib, kuna see on lõimitud teistesse ainetesse ning enamasti viib liikluskasvatust läbi klassiõpetaja. Lisaks sellele töid nad veel välja puudusi, mis mõjutavad liikluskasvatuse läbiviimist: koolituste vähesus, mänguliste vahendite puudus eri vanustele, virtuaalmaailmas õppimise vähesus, õppefilmide vähesus ja vanade materjalide kadumine. Samuti kirjeldasid uuringus osalejad seda, et nad tunnevad puudust ühest tööriistakastist, kus on kõik teemad klasside kaupa ühes kohas.

*Minu meelest võiks liikluskasvatuse teemasid välja töötada klasside kaupa, et sa võtadki sealt teema ja kõik on ühe asja all olemas, mitte ei pea lappama. Praegu on natuke siit ja natuke sealt, millele läheb omajagu aega. See oleks õpetajale väga hea tööriist (ÕP5).*

## **Arutelu**

Magistritöö eesmärk oli teada saada klassiõpetajate arvamused liikluskasvatuse olulisusest ning nende kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes.

Käesolevas peatükis arutletakse uurimistöös püstitatud kolme uurimisküsimuse põhjal uurimistulemuste üle, seostades neid teoreetiliste lähtekohtadega. Arutelu lõpu osas tuuakse välja töö piirangud, praktiline väärtus ja soovitus edasisteks uuringuteks.

### **Liikluskasvatuse olulisus I kooliastmes**

Kõik uuringus osalejad pidasid väga vajalikuks liikluskasvatuse õpetamist algklassides, mõned juba ka lasteaiast ning seega nad käsitlevad ise liikluskasvatust I kooliastmes.

Klassiõpetajate vastused on sarnased erinevatele uuringute tulemustele (Alonso jt, 2018; ETSC, 2020; Mütze & Dobbeleer, 2019, Yildirimer & Çinkir, 2022), kust järeldub, et kuna vanus mõjutab laste ja noorte liikluskäitumist, siis tuleks alustada liikluskasvatuse õpetamist varakult, et omandada vajalikke teadmisi ja oskusi ohutuks liiklemiseks. Liikluspsühholoog Keskineni (2014) raportist selgub, et lapsed ei suuda hoida impulsiivsust kontrolli all ja tähelepanu ei ole veel välja arenenud ning need mõjutavad laste ohutut liiklemist. Seetõttu on liiklusega seotud põhiprintsiipe vajalik lastele õpetada noores eas.

Liikluskasvatuse käsitlemine I kooliastmes aitab õpetajate arvates kujundada õpilastest tulevikus teadliku liikleja. Nad rõhutasid, et liikluskasvatuse käsitlemine aitab

arendada õpilaste mõtlemist, õpetada liikluskasvatusalaseid oskusi, teadmisi ja käitumist, mida toob ka liikluspsühholoog Keskinen (2014) oma raportis välja. Õpilaste hoiakuid, käitumisviise ning liiklusoskusi on lihtsam õpetada, kui vanu harjumusi muuta (Sellenberg 2010). Seetõttu tuleks varakult anda õpilastele õigeid ja asjakohaseid teadmisi ning seejuures pidevalt õpitut koheselt praktikasse rakendada, et õiged liiklusharjumused kinnistuksid.

Esimese kooliastme õpetajate sõnul tuleb käsitleda liikluskasvatust veel seetõttu, et see on sisse kirjutatud riiklikusse õppekavasse ning selle põhjal on koostatud koolide õppekava. Kõikides uuringus osalenud õpetajate koolides on liikluskasvatus õppekavas, mis tähendab, et sellele pööratakse tähelepanu. Eesti liikluskasvatuse korralduse jaoks koolis on koostatud alusdokument “Laste liikluskasvatuse kord”, mille põhjal on liikluskasvatus sisse põimitud riiklikusse õppekavasse läbiva teemana “Tervis ja ohutus” (Põhikooli riiklik õppekava, 2011), kus on liikluskasvatuse õpitulemused välja toodud. Õpetajale on õppekava üks tähtsamaid dokumente, milles oma töös juhinduda. Kuna liikluskasvatus on õppekavasse sisse kirjutatud, siis õpetaja eesmärk peaks olema seda järjepidevalt käsitleda, et täita seatud õpitulemused.

Viimase põhjusena selgus intervjuudest, et liikluskasvatus on igapäevaelu lahutamatu osa. Õpilased paratamatult osalevad liikluses (Assailly, 2017; Obregón-Biosca, 2018), olgu selleks kas jalgsi, jalgratta või autoga kaasreisijana sõitmine. Uuritavate sõnul käivad liiklusega peaaegu igapäevaselt kaasas liiklusõnnetused, milles osalevad nii täiskasvanud kui ka lapsed. Õnnetusi, kus lapsed osalevad, on nende arvates eriti kurb vaadata. Eesti (Transpordiamet, 2024) ja Euroopa uuringutest (European Commission, s.a.; Mütze & Dobbeleer, 2019; World Health Organization, 2018) järeldeb, et alaealiste osakaal liiklusõnnetustesse sattumisel on suur. See näitab vajadust veel tõhusama ja tugevama liikluskasvatuse järele, et tõsta teadlikkust mitte ainult koolides, vaid ka laiemalt ühiskonnas.

### **Liikluskasvatuse planeerimine I kooliastmes**

Intervjuudest selgus, et õpetajate arvates on kõige parem liikluskasvatuse korraldus oleks selline, kus koolis on üks eestvedaja, kes hoiab end antud teemaga kursis. Kuigi uuringutest (Mütze & Dobbeleer, 2019; Turu-uuringute AS, 2019) selgub, et koolides on vastutus erinevatel inimestel, siis võiks liikuda selle poole, et liikluskasvatuse edendamiseks tegeleks üks kindel inimene. Eestvedaja koolis võiks võimaldada paremat tööjaotust ja koostööd. Lisaks oleks liikluskasvatusalased tegevused koolis rohkem läbimõeldud, võttes arvesse õpilaste vajadusi ja kooli eripära. See võib tagada selle, et koolis edastatakse ühtset sõnumit, mis võib aidata õpilastel mõista ja hinnata õppetöö tähtsust.

Uuringus osalejad pidasid sama oluliseks liikluskasvatuse planeerimisel koostöö olemasolu. Nad viitasid, et kõige rohkem toetust pakuvad neile koolis juhtkond, kolleegid ja lapsevanemad. Liikluskasvatuste (Civitta, 2016; Kaldaru, 2012; OÜ Liiklubüroo, 2007; Turu-uuringute AS, 2019) järeldeb samuti, et põhikoolides toetab liikluskasvatuse tulemuslikkust koostöö lapsevanematega ja spetsialistidega. Koostöö aitab õpetajatel jaotada koormust ning saada ideid liikluskasvatuse planeerimiseks, et mitmekesistada õppetööd.

Käesoleva töö intervjuudest selgus, et uuringus osalenud õpetajad peavad oluliseks enda kursis olemist liiklusteemadega. Nad tõid välja, et õpetajad peavad olema õpilastele eeskujuks oma käitumisega ning hoidma end kursis päevakajaliste uudistega ja osalema koolitustel. Turu-uuringu AS (2019) läbiviidud uuringust selgus, et õpetajad küll osalevad erinevatel koolitustel, kuid peaaegu üks kolmandik koolidest ei olnud osa võtnud ühestki. See võib olla tingitud sellest, et koolidel ja õpetajatel ei ole piisavalt informatsiooni koolituste toimumise kohta või ei pööra nad liikluskasvatusele nii palju tähelepanu. Mõned magistritöö uuringus osalenud klassiõpetajad tõid näitena, et on olnud olukordi, kui õpetajad ei pea liikluskasvatuse käsitlemist algklassides oluliseks, mistõttu jääb see tagaplaanile.

Õpetajate sõnul on oluline väärtustada liikluskasvatust, et ühiselt tulla elus toime. Väärtusi aitab õppeprotsessis kujundada ja arendada väärtuskasvatus, mis on olulisel kohal liikluskasvatuse käsitlemisel (Piksööt, 2017). Samuti järeldeb Schihalejevi (2011) ja Yarimi (2022) uuringutest, et väärtuskasvatus on hariduses asendamatu element ning aitab ühiskonnal edukalt koos toimida. Liikluskasvatuse teemade planeerimisel tuleks silmas pidada, et läbi liikluskasvatuse tuleks kujundada väärtusi ohutuks liiklemiseks, et tekiks inimestevaheline hoolivus ja austus.

Lisaks eelnevale tõid klassiõpetajad välja põhimõtteid, mida liikluskasvatuse planeerimisel tähele panna. Kõikides intervjuudes jõuti järeldusele, et enne läbiviimist on oluline leida materjalid, vajadusel neid tellida, koostada ja kohandada, et need toetaksid liikluskasvatust. Õpetajate nimetatud liikluskasvatuse lehel (Transpordiamet, s.a.) on enim liikluskasvatust toetavaid materjale ja meetodilisi abivahendeid, mida õpetajad saavad kasutada ja tellida. 2019. aasta uuringu (Turu-uuringu AS, 2019) tulemused näitavad samuti, et sealt hangitakse enim vajalikke materjale. Seega pakub Transpordiameti liikluskasvatuse veebilehekülg enim materjale liikluskasvatuse toetamiseks ning õpetajad saavad õppetöö planeerimisel mitmekesisemaid ja huvitavamaid materjale.

Intervjuudest tõusis esile vajadus kasutada erinevaid meetodeid, näiteks nimetati erinevate situatsioonide lahendamist, ohtlike olukordade kaardistamist, liiklusmärkide vaatamist, katseid liikluses ning helkuri meisterdamist. Ka varasematest uuringutest

(Yildirim & Çinkir, 2022; Mütze & Dobbeleer, 2019) selgus, et liikluskasvatust viiakse läbi erinevate meetodite. Erinevate meetodite kasutamine aitab teemasid muuta mitmekülgsemaks ja põnevamaks ning seeläbi tõsta õpilaste motivatsiooni. Kuigi teooria õppimine on väga oluline, siis uuringus osalenud õpetajad lisasid, et seda tuleks pärast rakendada kindlasti läbi praktiliste tegevuste, et mõista teoreetilisi arusaamu reaalses olukordades ning seostada õpitud igapäevaeluga.

Liikluskasvatuse tegevuste planeerimisel rõhutasid intervjueeritavad sobiva aja leidmist. Kõige olulisemaks pidasid nad liiklusteemade käsitlemist vastavalt aastaegadele. Piksööt (2017) on andnud soovitusi, et õpetamisel on vajalik arvestada aastaegade temaatikat, liikumisviise ja nendega seotud riske. See aitab õpilastel mõista, kuidas ilmastikuolud ja muud tegurid mõjutavad liiklemist reaalses elus, kuna tingimused vastavalt aastaegadele erinevad. Lisaks ajale kirjeldati õige kohaga arvestamist, kus õpetada lastele selgeks mõni osaoskus, arvestades sealjuures, et kõigil oleks tagatud turvalisus. Thomsoni jt (1992) ja liikluskasvatuse alusdokumendi (Laste liikluskasvatuse kord, 2011) põhjal on samuti oluline saada kogemusi liiklejana, et erinevates olukordades toime tulla, takistamata teisi liiklejaid.

### **Liikluskasvatuse läbiviimine I kooliastmes**

Kolmanda uurimisküsimusega taheti teada saada, millised on klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse läbiviimisel I kooliastmes. Nad tõid välja, et liikluskasvatuse läbiviimisel on üks olulisemaid aspekte järjepidevus, et toetada õpilase jõudmist vilumuseni. Kõikidest liikluskasvatuse uuringutest (Civitta, 2016; Kaldaru, 2012; OÜ Liiklusbüroo, 2007; Turu-uuringute AS, 2019) selgus samuti, et liikluskasvatuse tulemuslikkuse parandamiseks aitaks kaasa järjepidevus igas kooliastmes. Järjepidevus loob aluse teadmistele ja oskustele, mida läbi liikluskasvatuse õpitakse, et liikluses iseseivalt toime tulla.

Intervjuudes osalenud õpetajad lisasid, et õpilaste motivatsiooni on kõige tõhusam toetada läbi põnevate ja kaasahaaravate tegevuste, kuna motiveeritumatel õpilastel on tavaliselt suurem huvi õpitava teema vastu. Põhikooli riiklikus õppekavas (2011) rõhutatakse, et õpetaja üks tähtsamaid ülesandeid on koolis toetada õpilase eneseusku ja teda motiveerida. Lisaks sellele tuleks vahepeal teha kokkuvõtteid õpitust, et õpilaste teadmised kinnistuksid, käies näiteks mõnel õppekäigul.

Kui liikluskasvatuse planeerimise teemal rääkisid õpetajad koostööst, siis see on oluline ka liikluskasvatuse läbiviimisel. Kõik uuringus osalenud õpetajad tõid välja Transpordiameti, lapsevanemate, kolleegide ja liikluspolitseinike toe, kes viivad läbi

erinevaid tegevusi õpilastele, näiteks jalgrattamatku või liiklustunde. Teiste kaasamine liikluskasvatusse toob vaheldust õppetöösse.

Õpetajaid intervjuerides tuli välja, et liikluskasvatuse läbiviimist mõjutab suuresti õppevahendite olemasolu. Nende sõnul on tehtud edusamme sellega, et on loodud erinevaid vahendeid, mida kasutada. Toodi välja liikluskasvatuse veebilehel olevad vahendid, näiteks mängud, videod ja Liiklusaabitsad. 2019. aasta liikluskasvatuse uuringust (Turu-uuringute AS, 2019) selgus samuti, et liikluskasvatuse läbiviimisel saadakse ideid eelkõige internetist ja riigiametitelt ning liikluskasvatuse veebilehelt tellitakse kõige enam materjale: veidi enam kui pooled õpetajad. Võib oletada, et internet on tänapäeval kõige kiiremini kättesaadavam ja tasuta platvorm, kust leida õppevahendeid ning seetõttu kasutatakse seda enim.

Liikluskasvatuse uuringud (Civitta, 2016; Kaldaru, 2012; OÜ Liiklusbüroo, 2007; Turu-uuringute AS, 2019) on näidanud, et liikluskasvatuse läbiviimisel on erinevaid probleeme, näiteks ajapuudus, õppematerjalide ning varustuse puudumine. Need samad takistused ilmnisid ka intervjuude käigus, kuid lisaks nimetati veel liikluskasvatuse läbiviimisel esinevaid probleeme. Esimese kooliastme õpetajad tõid välja, et materjalide otsimine erinevatelt lehtedelt võtab kaua aega ning seega võiks olla üks “tööriistakast” õpetajatele, kus on kõik teemad klasside kaupa ühes kohas. Lisaks rääkisid õpetajad, et võiks olla rohkem virtuaalmaailmas õppimist. Seda praktiseerivad näiteks Norra, Hispaania ja Soome (ETSC, 2020). Kogenenumad õpetajad olid mures selle pärast, et digitehnoloogia täiustumise tõttu kaovad vanad materjalid, mida ei kaasajastada, nt CD-plaatidel olevad ülesanded. Need aitaksid liikluskasvatust veel ohutumalt ja tõhusamalt läbi viia, kuna õppetöö muutuks mitmekesisemaks ning õpilastel oleks turvalisem liiklusega seotud aspekte õppida.

Siinse töö praktiliseks väärtuseks on ülevaade õpetajate arvamustest ja ideedest, kuidas liikluskasvatust I kooliastmes planeerida ja läbi viia. Tööst võiksid kasu saada eriti I kooliastme õpetamist alustavad õpetajad, kuid lisaks neile ka teistes kooliastmetes õpetavad õpetajad. Töö käigus ilmnisid mitmed takistused ning pakuti välja lahendusi liikluskasvatuse teemade mitmekesisemaks lõimimiseks. Tulevaste magistr tööde raames võiks luua uusi õppematerjale ja -vahendeid, mis aitaksid mõtestatumalt liikluskasvatust läbi viia.

Käesolevas töös ilmnes ka piiranguid. Magistr töö valimisse õpetajate leidmine oli keeruline, kuna liikluskasvatus ei ole eraldi õppeaine ning ei ole teada, kui paljud klassiõpetajad üldse liikluskasvatust käsitlevad. Piiranguks võis osutada ka intervjuude toimumine veebi vahendusel, kuna intervjueritavad ei pruukinud end vabalt tunda, kui samas ruumis olles. Soovitusena võiks edaspidi Eestis arutleda võimaluse üle lisada

liikluskasvatus I kooliastmesse eraldi (valik)ainena ja seega koostada liikluskasvatuse ainekava õpetajate toetamiseks.

### **Tänuõnad**

Tänan kõiki uurimuses osalenud klassiõpetajaid, kes leidsid aega intervjuudes osaleda ning seeläbi andsid oma panuse käesoleva uurimistöö valmimisele. Siirad tänuõnad lähevad mu juhendajatele Kai Kuuspalule ja Aigi Kikkasele nõuannete, toetuse ja kannatlikkuse eest. Samuti tänan oma perekonda, kes oli toeks ning motiveeris mind tööd kirjutama.

### **Autorsuse 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.

Kristin Tamberg

/allkiri/

Kuupäev 15.05.2024

**Kasutatud kirjandus**

- Alonso, F., Esteban, C., Useche, S., & Colomer, N. (2018). Effect of road safety education on road risky behaviors of Spanish children and adolescents: findings from a national study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *15*(12), 2828. <https://doi.org/10.3390/ijerph15122828>.
- Alonso, F., Gonzalez-Marin, A., Esteban, C., & Useche, S. A. (2020). Behavioral health at school: do three competences in road safety education impact the protective road behaviors of Spanish children?. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *17*(3), 935. <https://doi.org/10.3390/ijerph17030935>.
- An, B., & Yang, S. J. (2022). Evaluation of a road safety educational programme for senior elementary school students in Cambodia: A pilot study. *Health Education Journal*, *81*(4), 451-462. <https://doi.org/10.1177/00178969221090584>.
- Assailly, J. P. (2017). Road safety education: What works?. *Patient Education and Counseling*, *100*, S24-S29. <https://doi.org/10.1016/j.pec.2015.10.017>.
- Bhatti, A. U. R., Nadeem, M. T., Noreen, S., Rashid, R., & Hussain, W. (2021). Promotion of Moral Development through Values Education at Elementary School Level: An Exploratory Insight. *Elementary Education Online*, *20*(3), 2075-2080. <https://dx.doi.org/10.17051/ilkonline.2021.03.241>.
- Björklund, G. M., & Åberg, L. (2005). Driver behaviour in intersections: Formal and informal traffic rules. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *8*(3), 239-253. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.006>.
- Busetto, L., Wick, W., & Gumbinger, C. (2020). How to use and assess qualitative research methods. *Neurological Research and practice*, *2*(1), 14. <https://doi.org/10.1186/s42466-020-00059-z>.
- Civitta. (2016). *Liikluskasvatuse korraldamine koolides aastal 2015: kaardistav kordusuuring*. <https://transpordiamet.ee/media/3359/download>.
- ETSC. (2018). *Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030*. [http://etsc.eu/wp-content/uploads/5th\\_rsap\\_2020-2030\\_etsc\\_position.pdf](http://etsc.eu/wp-content/uploads/5th_rsap_2020-2030_etsc_position.pdf).
- ETSC. (2020). *Key principles for traffic safety and mobility education*. <https://www.trafficsafetyeducation.eu/wp-content/uploads/LEARN-Key-Principles.pdf>.
- European Commission. (s.a.). *Children*. [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/children\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/children_en).

- European Union. (2012). Consolidated version of the treaty on the functioning of the European Union. *Official Journal of the European Union*, 47(6), 47-326. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=EN>.
- Guerriero, S. (2014). *Teachers' Pedagogical Knowledge and the Teaching Profession: Background Report and Project Objectives*. [https://www.oecd.org/education/ceri/Background\\_document\\_to\\_Symposium\\_ITEL-FINAL.pdf](https://www.oecd.org/education/ceri/Background_document_to_Symposium_ITEL-FINAL.pdf).
- Hattie, J. (2008). *Visible Learning: A Synthesis of over 800 Meta-Analyses relating to Achievement*. Routledge.
- Jones, C., Meneses, A. L., Askew, C., & Scott-Parker, B. (2021). The impact of courteous and discourteous drivers on physiological stress. *Transportation research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 82, 285-296. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.08.015>.
- Jõul, P., & Murre, M. (koost). (2013). *Liiklusvanker*. <https://www.liikluskasvatus.ee/sites/default/files/2021-01/Liiklusvanker-Metoodiline-juhend.pdf>.
- Kaldaru, H. (2012). *Liikluskasvatuse korraldus koolides 2012*. <https://transpordiamet.ee/media/3393/download>.
- Keskinen, E. (2014). *Lapsed ja noored liikluses - arengulised eeldused ja liiklusohutus*. [https://agamina.ee/wp-content/uploads/2019/12/keskinen\\_e\\_2012\\_lapset\\_ja\\_nuoretRaportti\\_nettiin-08.02.2016.pdf](https://agamina.ee/wp-content/uploads/2019/12/keskinen_e_2012_lapset_ja_nuoretRaportti_nettiin-08.02.2016.pdf).
- Laherand, M-L. (2010). *Kvalitatiivne uurimisviis*. OÜ Sulesepp.
- Laste liikluskasvatuse kord (2011). *Riigi Teataja I 2011*, 10, 24. <https://www.riigiteataja.ee/akt/124102011002?leiaKehtiv>.
- Lepik, K., Harro-Loit, H., Kello, K., Linno, M., Selg, M., & Strömpl, J. (2014). *Intervjuu*. <https://samm.ut.ee/intervjuu>.
- Transpordiamet. (s.a.). *Liikluskasvatus.ee*. <https://www.liikluskasvatus.ee/et>.
- McWhirter, J. (2008). *Effective safety education: a briefing paper for all those involved in helping children and young people to stay safe*. <https://www.rospa.com/rospaweb/docs/advice-services/school-college-safety/review-se-briefing-paper.pdf>.

- Mihkelson, K. (2017). *I. - 4. klassi õpetajate hinnangud ja ootused liikluskasvatuse läbiviimisele, nende kasutatavad meetodid ja takistused liikluskasvatuse käsitlemisel*. [magistritöö, Tartu Ülikool]. DSpace. <http://hdl.handle.net/10062/57608>.
- Mütze, F., & De Dobbeleer, W. (2019). *The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe*. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-LEARN-Report-on-the-Status-of-Traffic-Safety-and-Mobility-Education-in-Europe.pdf>.
- Mütze, F., Meinero, M., Carson, J., Jost, G., & ETSC. (2022). *The role of education in reducing deaths among children and youngsters on European roads*. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Flash-2.pdf>.
- Obregón-Biosca, S. A., Betanzo-Quezada, E., Romero-Navarrete, J. A., & Ríos-Nuñez, M. (2018). Rating road traffic education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 33-45. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.033>.
- Olev, A., & Alumäe, T. (2022). Estonian Speech Recognition and Transcription Editing Service. *Baltic Journal of Modern Computing*, 10(3), 409-421. <https://doi.org/10.22364/bjmc.2022.10.3.14>.
- OÜ Liiklusbüroo. (2007). *Liikluskasvatuse uurimus aastal 2007*. <https://transpordiamet.ee/media/3494/download>.
- Pedastsaar, T. (2013). Õppevahendid. R. Mikser (toim), *Haridusleksikon* (lk 265-269). Eesti Keele Sihtasutus.
- Phiri, M. D. (2003). Values and Attitudes of Primary School Learners Towards Traffic Safety and Traffic Safety Education. [Magister dissertation, Potchefstroom Universiteit vir Christelike Hoër Onderwys]. NWU. <https://repository.nwu.ac.za/handle/10394/9971>.
- Piksööt, J. (koost). (2017). *Läbiva teema „Tervis ja ohutus“ ohutuse alateema üldine osa*. <https://e-koolikott.ee/et/oppematerjal/9443-Labiva-teema-Tervis-ja-ohutus-ohutuse-alateema-opetajaraamat/209333>.
- Poswayo, A., Kalolo, S., Rabonovitz, K., Witte, J., & Guerrero, A. (2019). School Area Road Safety Assessment and Improvements (SARSAI) programme reduces road traffic injuries among children in Tanzania. *Injury Prevention*, 25(5), 414-420. <http://dx.doi.org/10.1136/injuryprev-2018-042786>.
- Põhikooli riiklik õppekava (2011). Riigi Teataja I 2011, 1, 14. <https://www.riigiteataja.ee/akt/108032023005?leiaKehtiv>.
- ROSE 25. (2005). *Good practice guide on road safety education*. [https://pracoreana.com/sites/default/files/rose\\_25.pdf](https://pracoreana.com/sites/default/files/rose_25.pdf).
- Rämmer, A. (2014). *Valimi moodustamine*. <https://samm.ut.ee/valimid>.

- Schihalejev, O. (2011). *Väärtuskasvatus õpetajakoolituses*. TÜ Kirjastus.
- Sellenberg, U. (koost). (1997). *Koolilaps liikluses*. Waldung.
- Sellenberg, U. (2010). Liikluskasvatus - abinõu liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamiseks. J. Jaani, & Ü. Luisk (koost), *Läbivad teemad õppekavas ja nende rakendamine koolis* (lk 67-73). Tartu Ülikooli haridusuuringute ja õppekavaarenduse keskus 2010.  
[https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/40924/Uld\\_Oppekavad2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/40924/Uld_Oppekavad2.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- Thomson, J. A., Ampofo-Boateng, K., Pitcairn, T., Grieve, R., Lee, D. N., & Demetre, J. D. (1992). Behavioural group training of children to find safe routes to cross the road. *British Journal of Educational Psychology*, 62(2), 173-183.  
<https://doi.org/10.1111/j.2044-8279.1992.tb01011.x>.
- Transpordiamet. (2021). *Liiklusaabitsa juhend*.  
[https://www.liikluskasvatus.ee/sites/default/files/2022-09/Liiklusaabitsa%20juhend%202021\\_uus.pdf](https://www.liikluskasvatus.ee/sites/default/files/2022-09/Liiklusaabitsa%20juhend%202021_uus.pdf).
- Transpordiamet. (2024). *Liiklusõnnetuste statistika*.  
<https://www.transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika>.
- Turu-uuringute AS. (2019). *Liikluskasvatus koolides*.  
<https://transpordiamet.ee/media/3315/download>.
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.  
<https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1164010/retrieve>.
- Õunapuu, L. (2014). *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu Ülikool. <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/3538e168-6012-4e90-8484-4bb59be8b14a/content>.
- Yarim, M. A. (2022). Analysis of Biography-Based Activities in Values Education. *Journal of Family Counseling and Education*, 7(1), 49-62.  
<https://doi.org/10.32568/jfce.1134837>.
- Yildirimer, K.S., & Çinkir, S. (2022). A Study on Traffic Safety, Risk Perception, Necessity of Traffic Education for School Students and Respect in Traffic. *Current Science*, 4(7), 21-49. <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7595842>.

## **Lisa 1. Projekt LEARN näited toimivatest praktikatest Euroopa Liidu riikides (ETSC, 2020)**

Järgmisena on toodud näited toimivatest praktikatest Euroopa Liidu riikides.

### **TAGADA ÕIGUS LIIKLUSHARIDUSELE JA LIIKUVUSÕPPELE**

- kõigis neljas haridusastmes pakutakse liikluskasvatust ainult Iirimaal, Saksamaal ja Tšehhis, mistõttu on alla 18-aastaste laste ja noorukite näitaja olnud väiksem kui Euroopa Liidu keskmine;
- liiklusharidus kuulub Soomes põhihariduse põhiõppekavasse, mida lõimitakse erinevatesse ainetesse ning seda peavad järgima kõik koolid;
- Flandria keskhariduse õppekavasse lisati juurde liiklusohutus, alus- ja alghariduses oli see varasemalt olemas;
- Portugalis on liiklusõpetus sisse kirjutatud ühiskonnaõpetuse õppekavasse, mis koosneb, vastavalt haridustasemetele, eesmärkidest;
- Liidumaades on antakse haridust erinevalt, kuid ühiselt töötati välja algklasside liiklushariduse minimaalsed raamsoovitused;
- Madalmaades määrati erinevatele sihtrühmadele põhieesmärgid, kuidas liiklust korraldada ning õppe-eesmärgid elukestvaks liiklushariduseks, mida saaksid kasutada nii regionaalpoliitika kujundajad kui ka õppematerjalide koostajad;
- taskukohaste meetmetena on välja toodud koolide liiklusohutuskavade koostamine ja kontaktõpetaja määramine. Samuti õppematerjalide väljatöötamisel soovitatakse välja mõelda ainete vaheline õppematerjal;

### **KAASATA JA TOETADA KOOLE**

- Madalmaades võtavad koolid osa liiklusohutusprogrammist, mille käigus tunnustatakse liiklusohutusmärgisega neid koole, kes pakuvad liikluskasvatust ja viivad läbi seda nii koolis kui kooli ümbruses. Lõuna-Hollandis on programmiks “SCHOOL op SEEF”, mille käigus saavad koolid õppematerjale ja -vahendeid.
- Norras on moodustatud Laste Liiklusklubi, mis toimub eelkõige päevakeskustes ning osaleda saavad kõik pered koos lastega, et neist sirguksid vastutustundlikud liiklejad.
- Taani soovitus on see, et koolid töötaksid välja liikluspoliitika, tehes koostööd kohaliku omavalitsusega. Tavaliselt moodustatakse tööühm ning vaadatakse üle positiivsed ja negatiivsed tegurid;
- Soomes töötatakse igale koolile välja liiklusohutuse individuaalkava, mis koosneb neljast osast: koolitee ja ümbritsev liikluskeskkond, liikluskasvatus, eeskujud ja

- koostöö ja suhtlemine. Kava koostamisel tuleks kaasata kõiki osapooli: õpetajad, lapsed ja lapsevanemad, et toimiks süsteemne liiklusharidus;
- Bulgaarias jõustus 2016. aastal korraldus, et kool, lasteaed ja noortekeskus peab moodustama liiklusohutuskomitee, kelle ülesanne on toetada õppejuhti liiklushariduse kvaliteedi kontrollimiseks, tagada tõhus liiklusharidus ja tegeleda riskidega ning korraldada avalikke üritusi teadlikkuse tõstmiseks. Igal aastal koostatakse liiklusohutuskava, mis hõlmab kogu;
- Taani on andnud soovitusi määrata põhikoolides liikluse kontaktõpetaja. Samuti soovitatakse osa võtta liiklusohutus kursustest, mis toimuvad iga-aastaselt ja kus antakse teavet õppematerjalide ja harjutuste;
- Flandrias kutsutakse üles koolides kasutama liikluse töörühmi, mis koosneksid õpetajatest ja lapsevanematest, keda vahendaks üks kontaktisik;
- Euroopa Liit on välja töötanud õpetajatele Erasmus+ liiklusohutuse projekti KROS: „Knights for ROad Safety”, mis on mõjutatud digiajastust ning eesmärk on lõimida Austria, Kreeka, Iirimaa, Poola ja Hispaania põhi- ja keskkoolides liiklusohutuse põhimõtted ja kogemused. Samuti pakutakse projekti raames e-materjale;
- Šotimaa vaatab iga aasta üle liiklushariduse olemasolevate vahendite teatmiku, kus antakse ülevaade olemasolevatest vahenditest ja viisidest, kuidas need õppekava toetavad. Teatmik antakse välja nii paberkuul kui ka e-versioonina;
- Hispaanias on välja töötatud 3-16-aastastele õppejuhised ning tegevuste eesmärgid, sisu, ressursid ja hindamisjuhend. Vastavalt vanusele on juhendeid kohendatud;
- Flandrias pakutakse lasteaia- ja algkooliõpetajatele, õpetajaks õppivatele ja kehalise kasvatusõpetajatele tasuta kursusi, millega tulevad kaasa teabelehed, tasuta õppematerjalid (juhendid ja näidistunnid). Belgias pakutakse materjale ja kursusi veel vabavahenduste töötajatele ja politseile, kes liikluskasvatust koolides annavad;
- Portugalis saavad lasteaia- ja põhikooliõpetajad läbida liiklusohutuskoolituse, mis hõlmab ka seda, et programmi läbinud õpetajad saavad teisi koolitada. Liiklusharidust võetakse kui süsteemset elukestvat õpet. Liiklusohutusprojektide koostamisel on õpetajale abiks veebipõhine toetamine;
- Soomes saavad õpetajad osaleda täiendkoolitusel, kus vaadatakse üle liiklushariduse põhialused ning õpetajad saavad jagada oma häid kogemusi teistega. Lisaks tuuakse välja, et liikluskasvatuse läbiviimisel on väga oluline õppejuhi toetus;

## **TAGADA KVALITEETNE ÕPE**

- Üle Euroopa korraldatakse paljudes riikides jalgratta eksameid, mis koosnevad nii teooria- kui ka sõiduosast. Selle käigus õpetatakse teadmisi, oskusi ja õigeid käitumisviise;
- Austrias on töötatud välja õpilastele hajutatud tähelepanu õpikoja, kus kasutatakse õpetamisel viit tegelaskuju. Et hoiakuid muuta, on oluline rohke osavõtt ning õpetamisel kasutatakse väga mitmekesiseid meetodeid. Eriline tähelepanu on nutiseadmete kasutamisel liikluses;
- Norras töötati noortele jalgratturitele välja virtuaalreaalsus programm. Seal kasutatakse uut tehnoloogiat, milleks on pilgujälgimine (pilgujälgimise anduritega prillid). Olukord tehakse õpilastele võimalikult realistlikuks, et riskiolukordades paremini toime tulla;
- Hispaania on võtnud kasutusele virtuaalreaalsuse prillid ja liikumatu jalgratta, et tundma õppida jalgrattasõidu eeskirju ja võimalikke ohuolukordi;
- Soome on 9-12-aastastele õpilastele välja töötanud ohutu jalgrattasõidu digiõppekeskkonna Filla&Rilla, kus õpilased saavad harjutada virtuaalreaalsuses erinevate olukordade lahendamist;
- Norras soovis liiklusohutuse nõukogu ülevaadet sellest, millistel koolitusprogrammidel on suurem mõju ja tõhusus. Selleks loodi nõuanderühm, kuhu kaasati nii sise- kui ka välisliikmed. Selle tulemusel töötas rühm välja ühendmudeli käitumise muutmiseks. Mudel on leidnud tunnustust vahendina, mille abil saab programme tõhusalt kavandada ja rakendada;
- Madalmaades on koostatud kontrollnimekiri kümne sammuna (probleemianalüüs, sihtrühma kirjeldus, õppe-eesmärgid, didaktilise põhimõtted, materjalide sisu, sekkumisaegne hindamine, käsiraamat, sekkumismeetmete rakendamine ja edenemine ning tulemuste hindamine), milles on välja toodud, kuidas hinnata eelnimetatud sekkumismeetmete osi;
- Norras on välja töötatud mudel käitumise muutmiseks, mis aitab õpetajal liiklusharidust hinnata. Inglise keeles nimetatakse seda mudelit 5E mudeliks, kuna kõik mõisted algavad e-tähega: engage (kaasamine), explore (uurimine), explain (selgitamine), elaborate (täpsustamine) ja evaluate (hindamine) ehk hindamine sõltub kaasamisest, täpsustamisest, selgitamisest ja uurimisest;

- Flandrias jagatakse alates algharidusest kuni 3. klassini jalgratta diplomeid (pronks, hõbe ja kuld diplomid). Kuld diplomi saab see, kes 3. klassi lõpus läbib jalgratturieksami. Samuti kehtib see ka jalakäijate puhul;
- Bosnias ja Hertsegoviinas korraldatakse lastele konkurssi “Lapsed liikluses”, kus nad saavad panna proovile oma liiklusalased teadmised ning parimatele meeskondadele on auhinnad;

## **EDENDADA RAAMTINGIMUSI**

- Soome on välja töötanud nii nimetatud aastakella koolidele, mille eesmärk on muuta liiklusharidus pikaajalisemaks ja süsteemsemaks. See aitab planeerida liiklusharidust, võttes arvesse kohalikke tingimusi ning see sisaldab õpetajatele mõeldud kavu, kus on kirjas eesmärgid, juhised ja materjalid. Selles on arvestatud nii aastaaegu kui ka hetke probleemi;
- Poolas annavad liikluskasvatuse tunde enamasti tehnoloogiaõpetajad või mõne muu eriala lõpetanud, kes seega peaksid läbima diplomijärgse liiklusohutusalase kursuse. Samuti peavad need õpetajad, kes valmistavad jalgrattureid juhiloa saamiseks ette, läbima ühe- või kahepäevase kursuse;
- Madalmaades on koostatud nii algkooli kui ka õpetajateks õppivatele inimestele raamat teabe jagamiseks ja liiklushariduse tundide läbiviimiseks;
- Portugalis korraldatakse aastast 2018 ühepäevast liiklusohutuse esmakoolitust, kus käsitletakse näiteks liikluskasvatust, telefonikasutust ja simulaatorite kasutamist;
- õpetajaks õppijatele antakse Taanis võimalus läbida tasuta sissejuhatav kursus, kus leitakse vastused küsimustele “Miks õpetada koolides liiklusohutus” ja “Mida peaksid õpilased õppima” ning tutvustatakse erinevaid õppematerjale;
- Flandrias korraldab haridusministeerium kontrollkäike koolidesse, et kontrollida vastavust õppevaldkonna miinimumnõuetele. Kui see ei vasta tingimustele, siis saadetakse negatiivne aruanne koos soovituslike ettepanekutega, samuti võib haridusministeerium kehtestati sanktsioone;
- Tšehhis viidi 2018/2019 õppeaastal läbi ainult liikluskasvatusele keskendunud uuring (varem olnud ühe osana uuringust), kus selgus, et üldine olukord võiks olla parem;

## **KAASATA KÕIK ASJAOMASED SIDUSRÜHMAD**

- liiklusohutuse eest vastutatakse ühiselt ning seega on seotud kõik sidusrühmad: koolid, lasteaiad, õpilased, üliõpilased, lastevanemad, kohalik omavalitsus, politsei, spordiklubid ja kohalikud liiklusohutusasutused.

## Lisa 2. Intervjuu kava

### Taustaandmed:

Kui kaua olete töötanud klassiõpetajana?

Milliseid aineid Te õpetate? Kas ainult I kooliastmes?

Kas Teie koolis on üldõpetus või eraldi õppeained?

Kui sageli Te lõimite liikluskasvatust tundidesse?

Kuidas olete enda teadmisi, oskusi täiendanud liiklusteemades? Millistel koolitustel olete osalenud? On need teie tegevust mõjutanud?

### Põhiküsimused

Uurimuse eesmärk	Uurimisküsimus	Põhiküsimused	Alaküsimused
Töö eesmärk on teada saada klassiõpetajate arvamused liikluskasvatuse olulisusest ning nende kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes.	1. Miks peavad klassiõpetajad oluliseks käsitleda liikluskasvatuse teemasid I kooliastmes?	Mida tähendab Teie jaoks sõna “liikluskasvatus”?	
		Miks on Teie arvates oluline lõimida liikluskasvatust I kooliastmes?	Kas ja miks on liikluskasvatuse lõimimisel oluline järjepidevus? Mida liikluskasvatuse õpetamine õpilastele annab?

			Kas Teie arvates peaks olema liikluskasvatuse eraldi õppeaine? Põhjendage.
		Milliseid liikluskasvatuse teemasid on oluline I kooliastmes lõimida?	Miks just need teemad on olulised?
		Sel aastal tuli välja uus Põhikooli riiklik õppekava, kus on liiklusteemade õpitulemused selgemalt välja toodud. Kas see aitab Teid liikluskasvatuse õpetamisel? Kuidas?	Samuti on läbiva teema “Tervis ja ohutus” soovituslikud õpitulemused I kooliastmele välja toodud liikluskasvatuse lehel. Kas olete nendega tutvunud? Kas need aitavad Teid?
	2. Kuidas planeerivad klassiõpetajad liikluskasvatuse teemade õpetamist I kooliastmes?	Millistesse õppeainetesse Te liikluskasvatust lõimite?	Millistesse ainetesse kõige rohkem? Millistesse kõige vähem? Selgitage, miks on ... kergem lõimida kui ... .

		Missuguseid teemasid Te õpilastega käsitlete?	Kust kohast saate vajalikud materjalid? Kui palju loote ise materjale?
		Kui palju aega kulub Teil liikluskasvatuse tunni ettevalmistamiseks/ planeerimiseks?	Milliste teemade planeerimisele kulub rohkem aega?
		Milliseid soovitusi annate I kooliastmes liikluskasvatuse planeerimiseks?	Mis on teid aidanud?
	3. Millised on klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse läbiviimisest I kooliastmes?	Kui palju toetab kool liikluskasvatuse läbiviimisel?	Kuidas toetab Teid kooli juhtkond? Kui palju teete koostööd kolleegidega? Kas olete saanud abi ka lapsevanematelt? Kuidas? Kuidas õpilased suhtuvad liikluskasvatuse lõimimisele tundides? Millised teemad neid huvitavad? Millistest nad on teadlikud?

		<p>Missugused tegurid mõjutavad Teie tööd I kooliastmes liikluskasvatuse läbiviimisel?</p>	<p>Missugused on positiivsed tegurid, mis Teid aitavad liikluskasvatust läbi viia?  Missugused on negatiivsed tegurid?  Tulemustest on selgunud, et liikluskasvatuse lõimimise jaoks ei jää aega, kuna töökoormus on suur ning puudub õppevahenditest. Mida Teie sellest arvate?</p>
		<p>Milliseid soovitusi annate, et I kooliastmes liikluskasvatust järjepidevamalt läbi viia?</p>	<p>Mis on teid aidanud?  Kas olete ka ise töötanud välja liikluskasvatuse alaseid õppematerjale?  Kui jah, siis milliseid?  Kas olete nõus oma materjale jagama?</p>

### Lõppküsimused

Mida sooviksite veel lisada antud teema kohta?

Kui mul tekib veel küsimusi, kas võin Teiega uuesti ühendust võtta.

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Kristin Tamberg,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose „Klassiõpetajate kogemused liikluskasvatuse planeerimisest ja läbiviimisest I kooliastmes“, mille juhendajateks on Kai Kuuspalu ja Aigi Kikkas, reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
2. Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 3.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Kristin Tamberg

15.05.2024