

Tartu Ülikool
Sotsiaalteaduste valdkond
Haridusteaduste Instituut
Haridusinnovatsiooni õppekava

Rando Luhaorg, Tiina Sergo
SÕIDUPRAKTIKA JUHENDAJATE KOOLITUSKAVA VÄLJATÖÖTAMINE
Magistritöö

Juhendaja: Transpordiameti ennetustöö osakonna ekspert Kai Kuuspalu
Kaasjuhendaja: dotsent Mari Karm

Tartu 2021

Kokkuvõte

Sõidupraktika juhendajate koolituskava väljatöötamine

Eestis puudub sõidupraktika juhendajatele ühtne ettevalmistus ning sõidupraktika juhendaja ja autokooli õpetaja rollid on segunenud. Käesoleva magistritöö eesmärgiks on välja selgitada B-kategooria sõidupraktika juhendajatele vajalik ettevalmistus ning sõidupraktika juhendajate võimalik roll mootorsõidukijuhi ettevalmistamise protsessis. Uurimistöös keskenduti neljale sihtgrupile, kasutades kahe sihtgrupi (Transpordiameti eksperdid, mootorsõidukijuhi õpetajad) puhul poolstruktureeritud fookusgrupi intervjuusid ning kahe sihtgrupi (testkoolitusel osalejad, koolitust analüüsinud eksperdid) puhul ankeetküsitlust. Viidi läbi 4 fookusgrupi intervjuud ning 2 ankeetküsitlust. Fookusgrupi intervjuudega selgitati välja Transpordiameti ekspertide ja mootorsõidukijuhi õpetajate arvamus sõidupraktika juhendaja rollist ja ettevalmistusest. Fookusgrupi intervjuudest saadud sisendi ja teooria põhjal koostati koolituskava sõidupraktika juhendajatele. Koolituskava testiti ning paluti osalejatelt ning ekspertidelt koolitusele tagasisidet. Andmeanalüüsis kasutati induktiivset sisuanalüüsi ja kirjeldavat statistikat. Tulemustest selgus, et sõidupraktika juhendajate roll võiks olla eelkõige praktikasõidu tegemine ning mootorsete oskuste harjutamine õppijatega. Sõidupraktika juhendajate ettevalmistusele tuleb rohkem tähelepanu pöörata, eelkõige teoreetiliste teadmiste osas, et tagada juhendajate teadmiste kaasaegsus. Intervjuude käigus selgus, et 2014. aastal läbiviidud uuringus (Ainjärv, 2018) väljatoodud probleemid on aktuaalsed ka täna.

Võtmesõnad: liiklus, liiklusharidus, autokool, sõidupraktika, sõiduõpetaja, koolituskava, B-kategooria

Abstract

Training plan for non-professional driving guides

There is no unified preparation for non-professional driving guides in Estonia and the roles of professional driving instructor and non-professional driving guide have mixed. Based on the research problem, the aim of this work was to determine necessary preparation for the B-category vehicle non-professional driving guides and their possible role in the process of driver training. The research focused on four target groups (experts from Estonian Transport Administration, professional driving instructors, non-professional driving-guides, B-category driving licence applicants). Qualitative research methods in the form of 4 semi-structured group interviews and 2 questionnaires were used for data collection. Interviews were used to clarify the opinion of the experts from Estonian Transport Administration and professional driving instructors about the role of non-professional driver guide's role and necessary preparation. Using the input from the interviews and theory, a training plan was created and tested on a group of non-professional driving guides. Feedback was collected from the participants and experts, using questionnaires. Inductive analysis and descriptive statistics were used in the data analysis. The results indicated that non-professional driver guides' role should be foremost practicing the motoric skills and vehicle handling with learner driver. The preparation process for non-professional driver guides should focus on the renewal of theoretical knowledge. The interviews also revealed that the problems in the B-category driver training process that were revealed in the study 2014 (Ainjärv, 2018) are still present today.

Keywords: traffic, traffic education, driving school, driving practice, driving instructor, training plan, B-category

Sisukord

Kokkuvõte	2
Abstract	3
Sisukord	4
Sissejuhatus	6
Teoreetilised lähtekohad	9
Ülevaade tänasest liiklusohutuse olukorrast	9
B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise protsessi ülevaade	10
B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise alused Eestis	10
B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise näited teistest riikidest	11
Sõidupraktika juhendaja roll juhikoolituses Eestis	12
Sõidupraktika juhendaja roll juhikoolituses teiste riikide näitel	13
Metoodilised alused täienduskoolituse läbiviimiseks täiskasvanutele	15
Veebipõhise koolituse läbiviimise alused	18
Metoodika	19
Metoodika ja valimi kirjeldus	19
Valim	20
Andmekogumine	21
Eetika tagamine ja autoripositsioon	22
Tulemused	23
Ülevaade Transpordiameti ekspertide seisukohtadest	23
Ülevaade mootorsõidukijuhi õpetajate seisukohtadest	25
Sõidupraktika juhendajatele suunatud täienduskoolituse kava väljatöötamine	29
Täienduskoolituse teoreetiline osa	30
Koolituskava alusel testkoolituse läbiviimine ja koolituse läbiviijate analüüs	31

Osalenute tagasiside ja ekspertide analüüs koolitusele	33
Kokkuvõte ja järeldused	34
Töö praktiline väärtus, piirangud ja edasised arendused	36
Tänuõnad	38
Autorsuse kinnitus	38
Kasutatud allikad	39
LISA 1. GDE-maatriks	
LISA 2. Nõuded juhtimisõiguse omandamisele Euroopa Liidu riikides	
LISA 3. Juhtimisõiguse omandamine ja juhendaja roll - Eesti, Soome, Norra, Rootsi ja Iirimaa võrdlus	
LISA 4. Intervjuu küsimused Transpordiameti ekspertidele	
LISA 5. Intervjuu küsimused B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajatele	
LISA 6. Ankeetküsitlus "Koolituse "Sõidupraktika juhendaja algõpe" analüüs	
LISA 7. Ankeetküsitlus "Tagasiside koolitusele"	
LISA 8. Koolituskava "Sõidupraktika juhendajate algõpe"	

Sissejuhatus

United Nationsi (2018) kohaselt elab Euroopa rahvastikust vähemalt 74% linnades ning sellega seoses on tõusuteel ka liiklustihedus. Eestis on Teede Tehnokeskuse (2021) andmetel liiklussagedus põhimaanteedel alates 2005. aastast kasvanud 42%, keskmiselt 3% aastas ning jätkuvalt on kasvutrendis ka sõiduautode arv inimese kohta.

Kasvab ka juhtimisõiguse taotlejate arv. Transpordiameti andmetel (2021) sooritas 2019. aastal B-kategooria esmase sõidueksami 15 208 inimest ning 2020. aastal 16 039 inimest, neist edukalt läbis sõidueksami alla poole. Transpordiameti andmetel (isiklik kirj vahetus, 2021) on ainuüksi 2021. aastal vastu võetud 315 sellist korduseksamit, mis on olnud sooritaja jaoks 6.-22. eksam ja läbivus nendel eksamitel on 35%. 2020. aastal oli sooritaja jaoks 6.-29. kord eksamil käia 1112 korral. See kõik näitab, et midagi jääb alustavate sõidukijuhtide ettevalmistuses puudu.

Alustavate sõidukijuhtide koolitamine toimub Eestis autokoolides, mis peavad vastama reale nõuetele (Mootorsõidukijuhi koolituse tegevusloa taotlemine, s.a.). Mootorsõidukijuhi õpetaja töö eeldab vastamist kvalifikatsiooninõuetele. Õpetajakoolituse edukalt lõpetanud õpetaja oskab koostada koolituse läbiviimiseks tööplaani lähtuvalt õppekavast, valmistada ette tunnimaterjale, näitmaterjale ning kavandada ja läbi viia õppetundi, arvestades õpilase võimeid, isikuomadusi ja õppeedukust. (Mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooninõuded..., 2015, § 4). Autokoolidele on õppe läbiviimiseks olemas ka metoodiline juhend (Ainjärv, 2012).

Lisaks ametlikele (enamasti autokoolide juures töötavatele) mootorsõidukijuhi õpetajale on juhtimisõiguse omandamise protsessis olulised ka juhendajad. Transpordiamet tõdeb ka oma veebilehel, et “Parim viis õppimiseks ja sõidukogemuse saamiseks on sõita nii professionaalse sõiduõpetajaga kui ka juhendajaga” ning viitab, et sõidueksami sooritamiseks võiks alustaval juhil olla praktilist sõidukogemust 100 tunni või 3000-4000 kilomeetri jagu. (Mootorsõidukijuhi koolitus, 2021). B-kategooria juhi esmaõppe algastme õppe vähim sõidutundide maht, mis tuleb läbida autokoolis ning ametliku sõiduõpetaja juhendamisel, on 30 sõidutundi (Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused..., 2011).

Mootorsõidukijuhi juhendaja töö eeldab vastamist vaid Liiklusseaduse (2011) paragrahvi 109 nõuetele, mis on eelkõige tehnilised. Mootorsõidukijuhi juhendaja meespea Transpordiameti veebilehel (s.a.) soovib esitada endale enne juhendajaks hakkamist kolm küsimust: Kas ma sobin oma isiksuseomadustelt juhendajaks? Kas ma olen juhendatavale

kogenud juhina hea eeskuju? Kas ma vastan mootorsõiduki juhendajale kehtestatud üldnõuetele? (Mootorsõidukijuhi juhendaja meelespea, 2021).

Eestis oli mai 2020 seisuga mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistuse omanikke 675, kuid see arv väheneb (Ainjärv, 2020). 2019. aastal esitati juhendaja tunnistuse taotlusi 20 842, see arv suureneb (Mootorsõidukijuhi juhendamise õiguse taotlemine, 2020).

Mootorsõidukijuhi juhendajate hulk ületab mootorsõidukijuhi õpetajate hulka 30 korda ning juhendajad veedavad tihti alustavat sõidukijuhti juhendades temaga koos kordades rohkem sõidutunde kui õpetaja. Kõige enam on juhendajaid vanusegrupis 40-50 eluaastat (Transpordiamet, 2021), kelle liiklusega seotud hoiakud kujunesid välja enam kui 10 aastat tagasi, mil arusaam turvalisest liiklemisest ja liiklusharidusest oli tänasest väga erinev.

Tekib küsimus, millist rolli mängib mootorsõidukijuhi juhendaja tegevus õppija edukuses juhtimisõiguse omandamisel ning edasisel turvalise liiklemise harjumuste kujunemisel? Millisel seisukohal on selles osas Transpordiamet ning autokoolides ametlikult tegutsevad õpetajad? Kas juhendajate järjest kasvavat hulka ning sõidueksamite läbimise protsenti vaadates peaks juhendajatele olema mingisugune ettevalmistus enne juhendama asumist? Täna näib, et autokooli õpe ning juhendatud sõidupraktika on korraldatud erinevatel alustel, samas kui oluline peaks olema ühtse terviku loomine. Juhendatud sõidupraktika populaarsuse kasv näitab ka, et ehk on mootorsõidukijuhtide ettevalmistamises toimunud muutus ning aeg oleks ka ametlik protsess selle toimunud muutusega kooskõlla viia?

Ka Liiklusohutusprogramm 2016-2025 toob välja, et oluline on läheneda liiklusohutuse tagamisele terviklikult (Maanteeamet, 2016). EL transpordiministrite poolt allkirjastatud Valletta Teeturvalisuse Deklaratsioon (2017) seab prioriteediks üle-Euroopalise ühistel väärtustel põhineva liikluskultuuri ning rõhutab vajadust erinevatele sihtgruppidele suunatud liiklushariduse järele. Viimase kolme kümnendi jooksul on turvalisuse tagamiseks kasutusele võetud küll mitmeid tehnilisi vahendeid, sh kiiruskaamerad, liikluse rahustamise meetmetena teekünnised jms, kuid sõidukijuhtide harimine on jäänud jätkuvalt peamiselt traditsioonilise autokooli lähenemise juurde (Passmore & Mortimer, 2011). Juba liikluses osalevatele sõidukijuhtidele on hariduslikke tegevusi suunatud väga vähe ja eelkõige teavituse- ja reklaamkampaniate vormis. Norras 2000. aastal läbi viidud uurimus tõdeb aga, et üldised ja kogu rahvastikule suunatud liiklusohutuskampaniad omavad vaid tagasihoidlikku mõju (Rundmo & Ulleberg, 2000; Nordfjærn, Jørgensen & Rundmo, 2009). Liikluses igapäevaselt osalevad sõidukijuhid on aga need, kes on eeskujuks oma sõidukijuhi staaži alles alustavatele juhtidele. Nendepoolne kehv eeskuju tekitab nõiaringi. Keeruline on käituda seadusekuulekalt, kui sotsiaalne keskkond seda ei tunnusta (Udu, 2016). Passmore &

Mortimer (2011) on rõhutanud, et haridus ja õppimine mängivad olulist rolli selles, et inimesest kujuneks püsivalt turvalisust väärtustav ning vastutustundlik sõidukijuht.

Ülaltoodu paneb küsima, kas üheks variandiks liikluses suurema ühtse väärtusruumi loomiseks võiks olla mootorsõidukijuhtide ettevalmistamise protsessis olulist rolli mängivate juhendajate parem ettevalmistamine ja seega juhtimisõiguse omandamise protsessis parema terviku loomine?

Käesolevas töös selgitame välja Transpordiameti ning B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajate arvamused juhendatud sõidupraktika ja juhendajate rolli parema defineerimise ja juhendajate ettevalmistuse vajalikkuse osas. Saadud sisendi alusel koostame ja testime ühte võimalikku mootorsõidukijuhi juhendajatele suunatud koolituskava ning teeme omapoolsed ettepanekud mootorsõidukijuhtide juhendajate edasiseks ettevalmistamiseks.

Teoreetilised lähtekohad

Ülevaade tänasest liiklusohutuse olukorrast

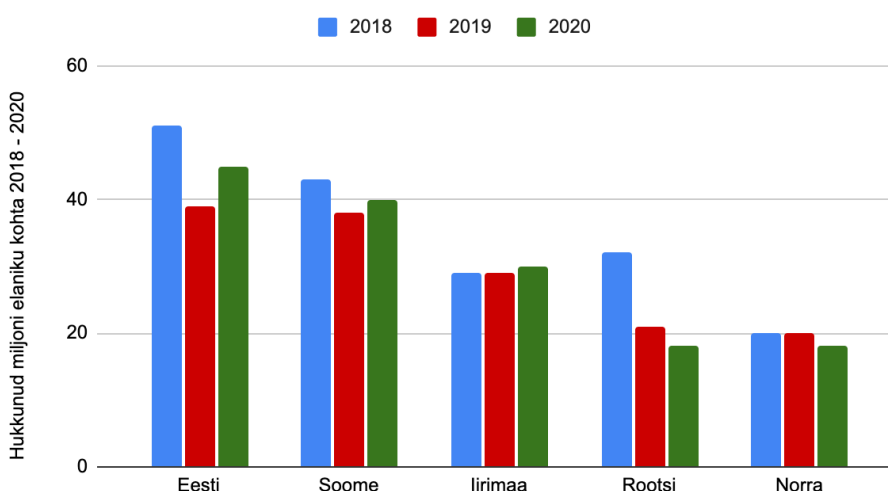
Liikumine on inimese baasvajadus (Liiklusohutusprogramm 2016-2025) ning liikumisviiside osas on inimestel seoses elatustaseme tõusuga järjest enam võimalik valida liikumine sõiduauto roolis. Eestis kasvab Teede Tehnokeskuse (2021) andmetel jätkuvalt sõiduautode arv inimese kohta ning Transpordiameti (2021) statistika ei näita viimase kolme aasta lõikes olulist langustrendi liiklusvigastuste ja -surmade osas (vt Tabel 1). Samuti paistab Eesti Põhjamaade hulgas silma kõrgemate liikluses hukkunute arvuga (vt Joonis 1).

Tabel 1. Liiklusõnnetused inimkannatanutega Eestis

Aasta	2018	2019	2020
Liiklusõnnetusi	1474	1413	1371
Hukkunuid	67	52	60
Vigasaanuid	1837	1740	1578

Raskete liiklusõnnetuste uurimise komisjon tõi välja, et hukkunuga liiklusõnnetuste peamised riskitegurid on turvavarustuse mittekasutamine, alko – või narkojoove, kõrvalised tegevused ning kiiruse ületamine (Liiklusaasta kokkuvõte, 2019).

Liikluses hukkunud inimesed riikide kaupa



Joonis 1. Liikluses hukkunud 2018 - 2020 viie riigi võrdluses

Liiklusõnnetused on ülemaailmselt kõige sagedasem surmapõhjus vanusegrupis 5-29 eluaastat (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030, 2019), edestades surmapõhjusena HIV/AIDSi, tuberkuloosi või mõnda muud haigust. Hinnanguliselt lähevad liiklusõnnetused iga-aastaselt Euroopa maksumaksjatele maksma umbes 280 miljardit eurot, mis on võrdne umbes 2% SKPst (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030, 2019). Kui liiklussurmade hulk Euroopa Liidus on vahemikus 2010 - 2017 vähenenud 20%, siis samal ajal on tõsiste liiklusvigastuste arv samal perioodil vähenenud vaid 5% võrra.

Liiklusõnnetustesse satuvad sagedamini noored, kelle kahjusagedus on võrreldes keskealiste 3-6% kahjusagedusega keskmiselt 8-10% (Millise vanusegrupi..., 2020). Ka Liiklusohutusprogramm 2016 - 2025 toob välja, et õnnetusse sattumise risk on suurim noorte 16-24-aastaste sõiduautojuhtide hulgas.

Liiklusõnnetuste ning liiklusvigastuste mittevähenevamine ning noorte sõiduautojuhtide suurem risk õnnetusse sattuda võib olla seoses noorte sõidukijuhtide ettevalmistusega. Arvestades, et juhendajate panus algaja sõidukijuhi ettevalmistamisse on õpetajaga võrreldes tundides märkimisväärselt suurem, võib ilmselgelt noorte sõidukijuhtide poolt põhjustatud õnnetuste puhul algpõhjusteid otsida ka juhendaja tegevusest ja tema eeskuju mõjust algajale sõidukijuhile.

B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise protsessi ülevaade

B-kategooria sõidukiks loetakse Liiklusseaduse (2011) alusel sõidukit massiga kuni 3500kg ning mis on mõeldud vedama lisaks juhile kuni 8 sõitjat. B-kategooria sõiduki omadused on Euroopa Liidu tasemel ühtsed (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiiv 2006/126/EÜ, 2006), sama direktiivi alusel on teatud piirini ühtlustatud ka baasnõuded B-kategooria juhtimisõiguse omandamisele. Siiski puuduvad seni Euroopa Liidu ülesed ühtsed reeglid juhikoolitusele, autokoolidele, sõiduõpetajatele ning ka sõidupraktika juhendajatele. Üle Euroopa on kasutusel väga erinevad lahendused.

B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise alused Eestis

Liiklusseaduse (2011) alusel on kehtestatud õppekava, mille alusel koolitatakse Eestis B-kategooria sõidukijuhte. Juhi ettevalmistuse eesmärkideks on: „luua eeldused vastutustundliku juhi liikluskäitumise kujunemiseks“ ning „juhi ohutu, iseseisva, teisi

liiklejaid arvestava ja keskkonda säästva käitumise kujunemisele“ (Vabariigi Valitsuse 27. juuni 2011 määrus nr 60, § 2). Majandus- ja kommunikatsiooniministri (MKM) 27.06.2011.a määruse nr 60 Lisa 4 kohaselt on B-kategooria juhi esmaõppe algastme vähimad õppetöö mahud 28 teooriatundi ja 30 sõidutundi. Ühe sõidutunni kestuseks on 45 minutit.

Juhtimisõiguse saamiseks on vajalik läbida riiklik teooriaeksam ja sõidueksam.

B-kategooria mootorsõidukijuhtide ettevalmistamise soovituslik teoreetiline alus on Euroopas laialdaselt tunnustatud GDE-raamistik (vt Lisa 1), mis kirjeldab sõidukijuhi käitumist neljal, üksteisest hierarhiliselt sõltuval tasemel (Peräaho, Keskinen & Hatakka, 2003). GDE on lühend ingliskeelsest väljendi *Goals for Driver Education*, millele eestikeelne vaste on *sõidukijuhi koolituse eesmärgid*.

Peräaho jt (2003) kohaselt on GDE-maatriksi põhiliseks eelduseks, et kõrgemad maatriksi tasandid omavad kontrollivat ja suunavat rolli alumistele maatriksi tasanditele. Teatud määral on kõik tasandid omavahelises seoses ning muutus ühel tasandil võib tingida muutuse ka teisel tasandil. Seega on kõige kõrgema tasandi teguritel ohutuse seisukohast määrav tähtsus. Olenemata sõidukijuhi ohutuslaste teadmiste tasemest, sõltub kõik ikkagi sellest, kas ja kuidas sõidukijuht neid teadmisi rakendab (Peräaho jt, 2003).

Eestis 2011. aastal rakendatud uue B-kategooria sõidukijuhtide ettevalmistamise õppekava eesmärgiks oli mootorsõidukijuhtide ettevalmistamisel asetada suurem rõhk GDE-maatriksi kõrgemate tasemete õpetamisele ning senisest enam õppijakesksetele õpetamismeetoditele (Sergo, 2019). Ainjärv (2018) kirjeldab 2014. aastal läbiviidud küsitluse tulemuste põhjal, et hoolimata mõningasest muutusest õppijate koolituses ei ole õppekava koostamisel planeeritud muudatused siiski oodatud mõju avaldanud.

B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise näited teistest riikidest

Euroopa riikides on B-kategooria juhtimisõiguse saamine teatud piirini ühtlustatud, kuid suurem osa reeglitest on siiski iga riigi enda teada. Euroopa Liidu tasandil (Getting a Driver Licence in EU, s.a.) on ette nähtud, et juhtimisõigust tuleb reeglina taotleda oma elukohariigis.

Euroopa Liidu miinimumstandardid näevad ette, et juhtimisõiguse saamiseks tuleb läbida nii teooria- kui ka sõidueksam. Samuti on eksamineerijatel kohustus läbida vastav koolitusprogramm ning perioodiliselt läbida kvaliteedikontoll ning täiendkoolitus (Getting a Driving Licence in the EU, 2021).

Suurem osa Euroopa Liidu riikidest nõuab vähemalt mingi hulga sõidutundide läbimist riiklikult tunnustatud autokooli juures (vt Lisa 2). Samas näiteks riigid nagu Belgia, Küpros, Malta, Hispaania, Rootsi ja Suurbritannia võimaldavad juhtimisõiguse omandamist ka Eesti mõistes eksternõppes ning ei kohusta juhikandidaati autokooli poole pöörduma. Neis riikides on kohustuslik teooria- ja sõidueksami läbimine, kuid selleks vajalike teadmiste ja kogemuste saamise moodus on jäetud juhtimisõiguse taotleja enda valida (Getting a Driving Licence in the EU, 2021).

Ameerika Ühendriikide Põhja-Carolina osariigi süsteemi kohaselt on juhtimisõiguse omandamisel kolm taset: õpilase juhiluba, piirangutega ajutine juhiluba, piiranguteta ajutine juhiluba. Teismeliste juhtimisõiguse saamise protsessi on kaasatud lapsevanemad. Üleminekul õpilase juhiloalt piirangutega ajutisele juhiloale on vaja läbida tõendatult 60 sõidutundi päevasel ja õhtusel ajal. Üleminekul piirangutega ajutiselt juhiloalt piiranguteta ajutisele juhiloale, on vajalik 12 sõidutunni läbimine päevasel ja õhtusel ajal. Sõidutunnid toimuvad reeglina juhendaja, enamasti lapsevanema, järelevalvel. (Graduated Licensing, 2021). Lapsevanemate abil õpib teismeline, kuidas tema teod mõjutavad teisi liiklejaid ning kuidas ära tunda võimalusi õnnetuste ärahoidmiseks. Juhendaja ülesandeks on aidata algajal juhil muuhulgas õppida toime tulema kõrvaliste tegevuste, nagu ülemeelikud sõbrad, raadio, sõnumid ja telefonikõned, vältimisega. (The Parent's Supervised Driving Program, 2017).

Sõidupraktika juhendaja roll juhikoolituses Eestis

Liiklusseaduse alusel on juhtimisõigust omandaval õppijal õigus õppeperioodil “juhtida mootorsõidukit sõidupraktika saamise eesmärgil teise isiku (edaspidi *juhendaja*) juuresolekul” (Liiklusseadus [LS], 2011, § 109). Alla 18-aastase õppija puhul võib juhendajaks olla vaid seaduslik esindaja (LS, 2011). Seaduslikuks esindajaks on alla 18-aastase juhtimisõiguse taotleja puhul enamasti lapsevanem. Täisealiste mootorsõiduki juhtimise õiguse taotlejate puhul on juhendajaks tihti lisaks lapsevanematele ka teised lähedased - vanemad õed-vennad, mõni sugulane, hea peretuttav või elukaaslane.

Juhendajale esitatavad baasnõuded on Eestis seaduse tasandil ära kirjeldatud, kuid juhendaja roll kui selline ei ole õigusaktides ega riiklikes programmides lahti mõtestatud ning juhendajatele puudub ühtne juhendmaterjal ning ettevalmistus. Nõuded juhendajale on minimaalsed ja eelkõige tehnilised (näiteks juhendatava kategooria juhtimisõiguse olemasolu vähemalt 5 aastat, kehtivate raskemate karistuste puudumine). Eeldatakse, et inimene, kes ise

teatud aja on juhtimisõigust omanud, on ühegi seaduses loetletud kehtiva karistuseta ning täitnud vajalikud dokumendid (LS, 2011), omab automaatselt vajalikke oskusi ka algaja õppija juhendamiseks. Nii see tegelikkuses tihti ei ole. Algaja õppija juhendamine eeldab esiteks oma oskuste adekvaatset hindamist. Sergo (2019) koostatud diplomitöös tehtud küsitluse tulemustest selgub, et 88% sõidukijuhtidest peab ennast heaks sõidukijuhiks, samas vaid 39,8% hindab teisi sõidukijuhte headeks ja tähelepanelikeks sõidukijuhtideks. Samasuguse ebakõla ja sõidukijuhtide sagedase võimetuse oma oskusi adekvaatselt hinnata tõi välja juba Svenson (1981). Lisades siia juurde teistes riikides läbi viidud uurimused, võiks alustavate sõidukijuhtide juhendamisest huvitatutel olla abi ja tuge koolitusprogrammist ja/või infomaterjalidest, mis toetaksid nii oma võimete adekvaatset hindamist kui ka algaja sõidukijuhi juhendamist.

Eesti kontekstis tuleb juhendajate oluline roll algajate juhtide sõiduõppes muuhulgas välja näiteks 2017.a Vooremaa artiklist, kus kogunud sõiduõpetaja tõdeb: "...alaealised astuvad küll autokooli, kuid nad ei tee piiratud juhtimisõigusega lube, vaid saavad sõidukaardi ja harjutavad vanematega paar aastat ning teevad siis kohe esmased juhiload." (Tasur, 2017, lg 7).

Sõidupraktika juhendaja roll juhikoolituses teiste riikide näitel

Euroopa riikides on juhendaja roll riikide kaupa väga erinev. Antud töö raames uurisime täpsemalt Soome, Rootsi, Norra ja Iirimaa sõidupraktika juhendamise süsteeme (vt Lisa 3). Skandinaavia riigid on Eestiga sarnased ning liiklusalaste lahenduste poolest olnud pikalt Eestile eeskujuks. Norra paistab silma ka madalate liiklusvigastuste ja -surmadega. Iirimaa sai võetud valikusse kui Euroopa üks positiivseid näiteid võrreldes Euroopa Liidu keskmisega madalate liiklusvigastuste ja -surmade osas.

Rootsi on uuritud riikidest jätnud juhtimisõiguse taotlejale kõige vabamad käed. Kohustuslikke teooria- ja sõidutunde ei ole ning nii teooriat kui ka sõidupraktikat võib omandada nii autokooli õpetaja käe all kui ka juhendajaga. Juhendajaga sõites on kohustuslik läbida sissejuhatav koolitus autokooli juures (juhikandidaat ja juhendaja koos) ning õppija peab läbima riskivältimise koolituse enne eksamile minekut. Juhendaja tunnistus kehtib 5 aastat ning üks juhendaja võib 5-aastase perioodi jooksul juhendada kuni 15 inimest.

Iirimaa, Norra ja Soome rakendavad autokooli ja juhendaja hübriidlahendust, kus teatud hulk õpet on kohustuslik läbida ametlikult tunnustatud autokooli juures ning edasi on

juhtimisõiguse taotlejal endal õigus valida endale sobivaim lahendus (vt Lisa 3). Norra on oma riiklikul veebilehel B-kategooria juhtimisõiguse taotlejale suunatud juhendmaterjalis toonud selgelt välja soovitusi, et enne sõidueksamit on soovitatav sooritada sõidutunde mitme tuhande kilomeetri jagu (Statens Vegvesen, s.a.). Väga otse on öeldud, et kohustuslike koolitustundide arv ei ole üldjuhul piisav ning rõhutatakse vajadust iseseisvaks harjutamiseks (Statens Vegvesen, s.a.).

Sõiduõppe raames sõidukogemuse suurendamise vajadust on kinnitatud muuhulgas ka 2017.a Euroopa Liidu tellimisel koostatud uurimuses, mille kohaselt: “Liikmesriigid peaksid otsima võimalusi juhendatud sõidutundide suurendamiseks enne iseseisva sõidu alustamist. Uurimuse kohaselt on esimeste iseseisva sõitmise aastatel õnnetusriski vähendamiseks soovitatav keskmine juhendatud sõidu maht 3000 kilomeetrit või 120 tundi” (Helman, Vlakveld, Fildes, Oxley, Fernández-Medina & Weekley, 2017).

Näiteid leiab ka kaugematest riikidest. Mitmed riigid (Ameerika Ühendriikide puhul osariigid) on juhendajate rolli sõiduõppe protsessis lausa eraldi ära kirjeldanud ning pakuvad ka vastavaid juhendmaterjale ja juhendajaid toetavaid kursuseid.

Ameerika Ühendriikides Connecticuti osariigis on näiteks nii lapsevanemal (või seaduslikul hooldajal) kui ka alaealisel juhtimisõigust taotleval noorel kohustuslik läbida kaks tundi kestev koolitus, mille eesmärgiks on toetada lapsevanemat/seaduslikku hooldajat juhendama oma teismelist järeltulijat ohutuks ja oskuslikuks sõidukijuhiks saamisel. Lapsevanemale/seaduslikule hooldajale on ka riiklikult koostatud abimaterjalid - sõidutundide logi, video osariigis kehtivast seadusandlusest jm (DMV Center for Teen Safe Driving, 2021). Connecticuti osariigi programmi näol on tegemist lühikoolitusega, mis annab juhendajale esmased juhised ja teadmised.

Samas on 46 osariigis ja Columbia ringkonnas rakendatud seaduse alusel astmelist juhi litsenseerimist (*Graduated Driver Licensing*). Seda toetab märksa mahukam programm, mis on koostatud erinevate osapoolte koostöös (sh kindlustusfirmad, autotootjad, riiklikud institutsioonid) ning kirjeldab põhjalikult juhendamist lausa sõidutundide ja -teemade kaupa, olles samm-sammuliseks juhendmaterjaliks nii juhendajale kui ka juhendatavale (The Parent’s Supervised Driving Program, 2017).

Austraalias (täpsemalt Lõuna-Austraalias) on riiklikul veebilehel avaldatud ametlikud soovitusel noore sõidukijuhiga juhendamiseks. Juhendi alguses on juba rõhutatud juhendaja olulist rolli: “Pea meeles, et sinu kogemus on hindamatu ning on väga tõenäoline, et sul on õppijaga hea suhe ning positiivne mõju tema elus. Kõige olulisem on mitte alahinnata sinu eeskujut mõju õppijale.” (Supervising driver tips, 2021).

Austraalias 2014. aastal läbiviidud uurimuse põhjal täidab 50% juhtudest esmase juhendaja rolli lapsevanem, ülejäänud juhtudel mõni teine pereliige või tuttav. (Bates, Watson & King, 2014). Ameerika Ühendriikides 2012. aastal avaldatud uuringu alusel on lapsevanematel oluline roll noorukite sõiduõppe edukuses. Sama uuring toob ka välja, et kvalifitseeritud sõiduõpetaja olemasolu suurendab küll õppe kvaliteeti, kuid kindlasti mitte saadava sõidupraktika hulka. Pakutakse ka välja, et erinevad kahjuennetuse programmid võiksid pakkuda tuge (eriti üksikvanemaga peredele) just sõiduõppe praktika osas. (Jacobsohn, García-España, Durbin, Erkoboni & Winston, 2012). Vanemate olulist rolli noorukite sõiduõppes on rõhutatud ka 2006.a uurimuses, mille kohaselt on lapsevanemad üldjoontes teadlikud teismeliste sõidukijuhtimisega seotud riskidest ning nende arvates peaksid lapsevanemad olema sõiduki juhtimisõiguse omandamise protsessi põhjalikult kaasatud (Williams, Leaf, Simons-Morton & Hartos, 2006).

Knezek, Polirstok, James & Poedubicky (2018) on New Jersey osariigis läbiviidud uurimuse baasil tähelepanu juhtinud, et lapsevanemal on oluline osaleda juhendamisega seotud kursusel samaaegselt noore ametliku sõiduõppega. Nii on lapsevanem võimeline toetama klassiruumis läbiviidavat õpet ning juhendama oma noort sõiduõppe protsessis. (Knewzek, Polirstok, James & Poedubicky, 2018)

Juhendaja rolliks on eelkõige pakkuda õppijale ametliku sõiduõppe kõrval võimalust saada sõidupraktikat ning seeläbi omandada suurem vilumus sõiduki juhtimisel.

Metoodilised alused täienduskoolituse läbiviimiseks täiskasvanutele

Käesolevat tööd koostades oleme lähtunud täiskasvanute koolituse seadusest, mille kohaselt on täienduskoolitus „väljaspool tasemeõpet õppekava alusel toimuv eesmärgistatud ja organiseeritud õppetegevus“ (Täiskasvanute koolituse seadus [TäKS], 2015, § 1). Haridus- ja Teadusministeeriumi (2019) definitsiooni kohaselt on peamiseks kriteeriumiks täienduskoolituse defineerimisel väljundipõhise õppekava olemasolu.

Täienduskoolituse sihtgrupiks sõidukijuhtimisega seotud valdkonnas on täiskasvanud inimesed, kes omavad enam kui 5 aastat B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust ning on huvitatud algaja sõidukijuhi juhendamisest Liiklusseaduses (2011) kirjeldatud juhendaja rollis. Vähemalt 5-aastase juhtimisõiguse omanikud on täiskasvanud, kes Märja, Lõhmuse ja Jõgi (2003, 83) kohaselt on väljakujunenud isiksused, omades ülevaadet oma vajadustest ja

võimetest. Seetõttu oskavad nad ka paremini kujundada isiklikke ootusi õppeprotsessile (Märja, Lõhmus ja Jõgi, 2003, 83).

Võrreldes äsja täisikka jõudnud või alles sinnapoole teel olevate noortega, on juba täiskasvanud ning kogemustega inimeste täienduskoolituse meetodid erinevad. Põhiline erinevus laste ja täiskasvanud õppijate vahel on sotsiaalses ja psühholoogilises staatuses. Lapsed/noorukid on õpetajatest nooremad, täiskasvanute vanusevahe on väiksem ning sageli võivad õppijad olla ka õpetajast vanemad. Sellest tulenevad erinevad ootused õppija ja õpetaja käitumisele ning õpetaja ja õpilase suhetele (Ginter, s.a.).

Samas hoolimata sellest, et täiskasvanud inimene on ennastjuhtiv, tuleb ka täiskasvanud õppijat õpiteekonnal suunata ja motiveerida ning aidata tal jõuda sobiva koolituseni. Boons, Safrit & Jones (2002, viidanud Ayers, 2011) on ära märkinud, et koolitusprogrammi võimetus adresseerida täiskasvanud õppijate hetkehuvit toob kaasa õppija motivatsioonilanguse. Samas on Ayersi (2011) kohaselt teadlased väljendanud muret täiskasvanud õppijate võimekuse osas oma õppimisvajadust adekvaatselt hinnata. Näiteks võivad täiskasvanud õppijad tegelike õpivajaduste asemel väljendada pigem “triviaalsed soove” (Archembault, 1957, viidanud Ayers, 2011). Proovides järjepidevalt vastata täiskasvanud õppijate endi poolt välja toodud vajadustele (Ayers, 2011, lk 3) on oht, et instruktorid käituvad pigem “klienditeenindaja” mentaliteedist tulenevalt (Diep, Zhu, Cocquyt, De Greef, Vo & Vanwing, 2019). Seega on lisaks täiskasvanud õppija enda soovidele oluline ka koolitaja poolt teatav suunamine ning muudest oludest tuleneva koolitusvajaduse arvestamine.

Kombinatsioon hetkehuvist ning muudest oludest tulenevast koolitusvajaduse arvestamisest toimuks kõigi eelduste kohaselt ka sõidupraktika juhendajate koolituse puhul. Lähtudes eeldusest, et suurem hulk juhendajaid on lapsevanemad, kes kannavad suuremat vastutust noore õppija piisava ja sobiliku sõidupraktika võimaldamisel (Bates et al., 2014), on hetkehuvit võimalik soodustada lapsevanemate loomupärase sooviga anda oma lastele parim võimalik oskuste pakett. Täiskasvanud õppijatest 23% arvab, et õppimise kaudu saab olla oma lastele eeskujuks (Täiskasvanuhariduse kampaania märgatavus, 2020). Oludest tulenev koolitusvajadus on sõidupraktika juhendajate aegunud teadmised liikluseeskirjadest.

Sõidukijuhtimise kontekstis on meie arvates oluline äratada ka sõidupraktika juhendamise huvitatute situatiivne huvi. Brophy (2014) kohaselt väljendub situatiivne huvi “konkreetses olukorras vastuseks millelegi, mis püüab meie tähelepanu ja ärgitab meid sellele keskenduma ja seda lähemalt uurima.” Huvipakkuvad tegevused on õppijale ajendiks tegeleda talle kasulike ja väärtuslike asjadega (Ainley, 2006; Schraw & Lehman, 2001; Silvia, 2008).

Täiskasvanu on motiveeritud õppima siis, kui õpitav on talle kasulik (Sogunro, 2014) ning õppimiseks on tunnetatud vajadus (Udu, 2016).

Õppemeetodite poole pealt on täisealiste koolituseks sobiv näiteks probleem- või juhtumiõpe, mille puhul suunatakse õppija konkreetsete situatsioonide lahendamise kaudu uute teadmiste konstrueerimiseni. Protsessi käigus õpitakse üksteiselt, luuakse seoseid juba varasemate teoreetiliste ja praktiliste teadmistega. Juhtumiõppe tulemusel areneb õppija võime analüüsida erinevaid situatsioone ning oma käitumist (Meier, 2011, 120). Erinevad õppijad mitte ainult ei eelista, vaid saavad kasu erinevatest juhustest ja eesmärkidest (Ausburn, 2004). Häid tulemusi annavad erinevad rühmatöö vormid, kus õpilased samuti õpivad üksteiselt. Siiski on koostöise ja sisulise õppimise tagamiseks rühmatöös oluline “pöörata tähelepanu rühma kujundamisele, eesmärkide seadmisele, isikliku vastutuse mõistmisele ning rühma arengu dünaamika tundmisele” (Karm, 2013, 58).

Õppimise puhul tuleb kindlasti arvestada ka sotsiaalse õppimise komponenti. Haridussõnastik (s.a.) kirjeldab sotsiaalset õppimist (*social learning*) kui „õppimine jäljendamise teel, sageli eeskuju ühekordsel nägemisel või ühistegevuses.“ Sotsiaalne õppimine on oluline ka mootorsõidukijuhi hoiakute kujunemisel. Väga suurt rolli mängib noore sõidukijuhi puhul juba liikluses osalevate sõidukijuhtide eeskuju. Teidla-Kunitsõni (2018) kohaselt tähistab tavapärase või suunatud vaatlus sotsiaalse õppimise mõiste kontekstis nii eeskuju jälgimist, kui ka õppimise toimumise raames ühistegevuses osalemist. Vaadeldes teiste käitumist konstrueerib inimene idee uue käitumismudeli teostamiseks ning hiljem sobiliku momendi tekkimisel juhindub oma käitumisel eelnevalt konstrueeritud ideest (Bandura, 1977, 22).

Seni teadaolevalt on Eestis üksikuid programme näol, mis on keskendunud spetsiifiliselt juhendatud sõidupraktikale. Välismaalt on tuua konkreetne näide Ameerika Ühendriikidest. Sealne mootorsõidukijuhi ettevalmistamine eeldab suuremat vastutust lapsevanemalt/eestkostjalt. “Parent’s Supervised Training Program” (2017) on üle-ameerikalik kava, mis on abiks juhendajale ja õppijale mitmesuguste teemade käsitlemiseks. Erinevalt sõidutunnist sõiduõpetajaga on see oluliselt soodsam ning võimaldab suuremat paindlikkust erinevate teemadega tegelemiseks (sõit pimedal ajal, möödaskõit-möödamine-ümberpõige, sõitmine planeeritud teekonnal, sõitmine väsimus- või ärevusseisundis, sõiduki juhtimine ainete mõju all/haigena, käitumine grupis, impulsiivsus, kõrvalised tegevused).

Veebipõhise koolituse läbiviimise alused

Veebipõhine õpe on järjest populaarsem, eriti täiskasvanutele suunatud õppes. Veebipõhised kursused pakuvad enam praktilisi teadmisi ja arendavad igapäevaeluks vajalikke oskusi efektiivsemalt kui traditsiooniline õpe (Coursera Blog, 2017). Hinnatakse, et veebipõhise õppe turuosa ületab 2022. aastal 243 miljardi dollari piiri (Sharma, 2020). Veebipõhise koolituse keskkond peab vastama täiskasvanud õppijate vajadustele (Cercone, 2008). Märja, Jõgi ja Lõhmus (2021) e-õppes rakendamiseks kohandanud Knowlesi (1980) viis täiskasvnuõppe eeldust:

- Enesekontseptsioon - täiskasvanute e-õppe kursuse puhul on oluline teha ressursid kättesaadavaks ning jätta võimalikult palju võimalusi iseseisvaks katsetamiseks, pannes õppijad ise informatsiooni otsima ja kasutama.
- Täiskasvanud õppija eelnevate kogemuste arvestamiseks on soovitatav anda erinevaid mudeleid ja teooriad, mis jätavad ruumi erineva taustinformatsiooni ning kogemuste kasutamiseks õppetöös.
- Õpivalmiduse loomiseks tuleks lisaks konkreetse koolituse teemale lisada koolitusele ka sotsiaalne kasu, pakkudes meediat ja internetis leiduvaid abivahendeid.
- Orientatsiooni õppimisele aitab luua selgitamine, kuidas omandatavad teadmised on võimalikult kiirelt rakendatavad ning aitavad lahendada õppijate poolt kogetavaid probleeme.
- Õpimotivatsiooni tekitab see kui koolitus vastab konkreetsele õppija vajadusele ning osalejatele peab olema selge, mida nad konkreetset koolitusest saavad. (Märja, Jõgi ja Lõhmus, 2021).

Lisaks tuleb täiskasvanute õppimise puhul silmas pidada, et tavapärase loengupõhiste ühesuunaliste õppemeetodite asemel hakkab e-õppes järjest olulisemaks muutuma vajadus õppe individualiseerimise ning erinevate õppijat toetavate meetmete järele (Kennan, Stockdale, Hoewe & Bigatel, 2018). Samuti on oluline, et täiskasvanud õppijad oleksid aktiivselt kaasatud õppeprotsessi (Cercone, 2008).

Sharma (2020) toob omalt poolt välja ka head e-õppe keskkonda iseloomustavad omadused, mille hulgas sisalduvad muuhulgas: on loodud sihtrühmale ja sihtrühma eripärasid arvesse võttes, keskkond sisaldab suurepäraselt sisu, õppeprotsessi on kaasatud väga head koolitajad, kasutajaliides on kasutajasõbralik, keskkonnale on võimalus anda tagasisidet ja hinnanguid, keskkond on mitmekeelne.

Tulenevalt teoreetilistest alustest on meie uurimisprobleemiks sõidupraktika juhendajate ühtse ettevalmistuse puudumine ning sõidupraktika juhendaja ja autokooli õpetaja rollide segunemine.

Töö eesmärgiks on välja selgitada B-kategooria sõidupraktika juhendajatele vajalik ettevalmistus ning sõidupraktika juhendajate võimalik roll mootorsõidukijuhi ettevalmistamise protsessis.

Oma töö tulemuste alusel soovime koostada ka ettepanekud Transpordiametile edaspidise sõidupraktika juhendajate ettevalmistuse osas.

Uurimisküsimustena selgitame töös välja:

- Milline on Transpordiameti ekspertide ettekujutus sõidupraktika juhendaja rollist ja ettevalmistusest?
- Milline on tegutsevate B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajate ettekujutus sõidupraktika juhendaja rollist ja ettevalmistusest?
- Milline võiks edaspidi olla sõidupraktika juhendaja roll ja ettevalmistus Eestis?

Transpordiameti ekspertide ja B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajate poolt saadava sisendi alusel koostame veebipõhine koolitusprogrammi, testime seda (potentsiaalsete) juhendajatega ning saame koolitusprogrammile tagasiside osalejatelt ning ekspertidelt.

Metoodika

Metoodika ja valimi kirjeldus

Tulenevalt töö eesmärgist oli oluline välja selgitada uuritavate subjektiivsed arvamused. Seetõttu valisime kasutada kvalitatiivset lähenemist, mis andis võimaluse uuritavatega suheldes keskenduda nende väljaöeldule ning seeläbi jõuda tähenduslike üksusteni ning väljaöeldu tõlgenduseni (Laherand, 2008).

See eeldab, et on vaja välja selgitada kõigi täna selles protsessis osalevate osapoolte - riigi tasand, autokoolid, juhtimisõiguse taotlejad kui ka (potentsiaalsed) sõidupraktika juhendajad - arvamus.

Valim

Andmete kogumiseks moodustasime neli valimi gruppi, mis moodustusid sihipärasest ja süstemaatilise valikust (Rämmer, 2014).

Esimese grupi valimit (sihipärane valim) esindas kaks Transpordiameti eksperti. Valimi kriteeriumiks sai asjaolu, et Transpordiameti otsene ülesanne on tegeleda sõidukijuhtide koolituse ja eksamineerimise valdkonnaga. Intervjueeritavad valiti valdkonnapõhiselt, lähtudes asutuse-sisestest vastutusvaldkondadest. Esimese grupiga viidi läbi üks fookusgrupi intervjuu.

Valimi teine grupp (süstemaatiline valim) moodustus erinevates Eesti piirkondades asuvates autokoolides töötavatest B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajatest. Kokku osales fookusgrupi intervjuudes 8 mootorsõidukijuhi õpetajat seitsmest erinevast autokoolist, läbi viidi kolm fookusgrupi intervjuud. Osalejatest oli 6 meest, 2 naist. Asukoha järgi olid vastajad: 3 Harjumaalt, k2 Raplamaalt, 1 Lõuna-Eestist (Tartumaalt), 1 Lääne-Virumaalt, 1 Hiiumaalt. Vastajatest 3 õpetajat omas sõiduõpetaja staaži üle 10 aasta, 1 õpetaja 5-10 aastat, 4 õpetajat kuni 5 aastat. Valim moodustati mugavusvalimi meetodil - valisime lihtsamini ligipääsetavad uuritavad (Etikan, Musa & Alkassim, 2016). Oluliseks pidasime erinevatest piirkondadest ning erineva staažiga mootorsõidukijuhi õpetajate kaasamist. Peame kaasatud hulka piisavaks, sest 2-3 fookusgruppi on piisavad, et saada järelduste tegemiseks piisav hulk infot (Guest, Namey & McKenna, 2016).

Kolmandaks valimigrupiks (süstemaatiline valim) oli sõiduõppe juhendajate ja juhendamise huvitatute grupp (25 inimest), kes osalesid testkoolitusel ning kelle käest paluti tagasisidet koolituse kohta nii koolituse käigus kui ka hiljem tagasisidet ankeetküsitluse (vt Lisa 7) teel. Koolitusel osalejate leidmiseks levitati infot laialt sotsiaalmeedias, kasutades nii isiklikke kommunikatsioonikanaleid kui ka Facebooki keskkonna tasuta reklaami.

Neljas valimigrupp moodustus koolitust analüüsinud erapooletutest hindajatest (mootorsõidukijuhi õpetajad), kes täitsid koolituse kohta hindamislehe. Valim moodustati mugavusvalimi meetodil. Kokku oli koolituse hindajaid 5 inimest, kellest 2 vaatlesid tervikkoolitust (veebipõhiste materjalide ja Zoom kohtumise põhjal) ning 3 hindasid koolitust vaid veebis õppijatele kättesaadavaks tehtud materjalide põhjal.

Andmekogumine

Esimese uuritava grupi, Transpordiameti ekspertide, andmekogumine viidi läbi aprillis 2021. Andmekogumiseks kasutati poolstruktureeritud fookusgrupi intervjuud (kvalitatiivne meetod). Intervjuu küsimusi koostades (vt Lisa 4) lähtusime B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava metoodilisest juhendist (Ainjärv, 2012), Sergo (2019) läbiviidud uuringust, Liiklusseadusest (2011). Intervjuu käigus üles kerkinud teemadest lähtuvalt lisati intervjuusse üks täiendav küsimus eksternõppe kohta, mis lisati ka järgnevasse mootorsõidukijuhi õpetajatega läbiviidud fookusgrupi intervjuudesse. Kokku oli intervjuus 14 sisulist küsimust, lisandusid soojendusküsimused.

Teise uuritava grupi, mootorsõidukijuhi õpetajate, andmekogumine viidi läbi aprillis 2021. Andmekogumiseks kasutati poolstruktureeritud fookusgrupi intervjuud (kvalitatiivne meetod). Intervjuu küsimusi koostades (vt Lisa 5) lähtusime B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava metoodilisest juhendist (Ainjärv, 2012), Sergo (2019) läbiviidud uuringust, Liiklusseadusest (2011). Kokku oli intervjuudes 14 sisulist küsimust, lisandusid soojendusküsimused.

Kolmanda uuritava grupi, B-kategooria mootorsõidukijuhi sõidupraktika juhendajad, andmekogumine viidi läbi ajavahemikus 13. maist 2021 kuni 17. maini 2021 kvantitatiivset meetodit rakendades. Andmekogumiseks kasutati veebipõhist ankeetküsitlust (vt Lisa 7) Moodle platvormil, kus kombineeriti valikvastustega küsimused, numbrilise vastustega küsimused, esseevastustega küsimused ning lühivastusega küsimus. Kokku vastati ankeetküsitluses 13 küsimusele ning küsitluse täitjateks olid testkoolitusel osalenud isikud.

Neljanda uuritava grupi moodustasid testkoolituse hindajad (B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajad), kellele saadeti täitmiseks veebipõhine ankeetküsitlus (vt Lisa 6) ning avati ligipääs veebipõhisele koolituskeskkonnale. Veebipõhist ankeetküsitlust koostades (vt Lisa 6) võtsime aluseks Ave Eero koolituse portfooliost "Õppeprotsessi analüüs ja hindamine". Kokku vastati ankeetküsitluses 11 küsimusele.

Uurimistöös oleme induktiivselt analüüsinud intervjuude käigus kogutud andmeid. Intervjuud transkribeerisime peale läbiviimist mitte hiljem kui üks nädal peale intervjuu toimumist, mis on aidanud tagada transkribeeritud materjali autentsuse. Intervjuude transkribeerimisel kasutasime abivahendina TTÜ Küberneetika Instituudi foneetika- ja kõnetehnoloogia laboris väljatöötatud veebipõhist kõnetuvastusprogrammi (Alumäe, Tilk & Asadullah, 2018). Programmist saadud väljundi vaatasime käsitsi üle ning parandasime ilmnenuid vead. Intervjuus osaleja teksti oleme algupärase sõnumi edastamise tarbeks kirja

pandud võimalikult täpses sõnastuses, isegi juhul kui sõna- või keelekasutus ei ole olnud keelestandardi nõuetega kooskõlas.

Poolstruktureeritud intervjuude kava koostasime teemaplokkide kaupa, eristades erinevad valdkonnad. Teemaplokkide koostamisel lähtusime ülesehituse loogilisusest alustades soojendusküsimustega, liikudes põhiküsimusteni ning lõpetades lõpüküsimustega. Valiitud suurendamiseks tegime kõige suuremale valimile ehk sõiduõpetajate valimile ühe õpetajaga prooviintervjuu. Reliaabluse suurendamiseks kaasasime kahe intervjuu kodeerimisel kaaskodeerija.

Esimese ja teise uuritavate grupiga toimunud fookusgrupi intervjuude kestus oli keskmiselt 60 minutit. Pikim fookusgrupi intervjuu kestis 85 minutit ja kõige lühem 54 minutit. Intervjuude läbiviimiseks kasutasime *Zoom* keskkonda. Pseudonüümid intervjuueeritavatele võtsime juhuslikult, et välistada vastuste ja konkreetse vastaja isiku kokkuviiimine.

Ankeetküsitluste käigus saadud info on analüüsitud ja andmed on esitatud osaliselt numbrilisel ja osaliselt sünteesitud kujul.

Eetika tagamine ja autoripositsioon

Uurimistöö kõigis etappides - töö kavandamisel, uurimismeetodite valikul, andmete kogumisel ja analüüsimisel, tulemuste esitamisel ning töö kirjutamisel - oleme aluseks võtnud Euroopa teadlaste eetikakoodeksi (2017) põhimõtted. Kõiki uurimistöö protsessi kestel kogutud andmeid oleme hoiustanud turvaliselt ning taganud, et need ei oleks kättesaadavad kolmandatele isikutele. Andmete käsitlemisel oleme rangelt jälginud konfidentsiaalsusnõuet.

Valimi moodustamisel, fookusgrupi intervjuude ning testkoolituse läbiviimisel selgitasime uuritavatele käesoleva magistr töö teemat, andmete kogumise eesmärki, uurimisküsimusi, meie uurimuse protsessi ja sisu. Soovi korral edastasime täiendavaid andmeid, et osalejate poolt antav nõusolek oleks tehtud teadlikult ja informeeritult.

Fookusgrupi intervjuude alguses teavitasime intervjuueeritavaid nende õigusest mitte küsimustele vastata ning intervjuu katkestada. Intervjuude lindistamiseks küsisime luba ning teavitasime intervjuueeritavaid nende õigusest konfidentsiaalsusele. Intervjuude käigus saadud andmeid analüüsid eemaldasime sellised viited, mis võimaldaksid luua seoseid esitatud andmete ning uuritava isiku vahel.

Uurimisprobleemi ja -valdkonna valisime isiklikust huvist tingituna - oleme mõlemad B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooniga ning töö teema kasvas osaliselt välja meie varasematest õpingutest ja uurimustest. Andmeid analüüsid jäime võimalikult objektiivseks ning lähtusime intervjuudes välja toodud seisukohtadest ja arvamustest. Andmete analüüsis vältisime teadlikult autokoolide ja intervjuueeritavate nimede väljatoomisest (Hea teadustava, 2017).

Tulemused

Ülevaade Transpordiameti ekspertide seisukohtadest

Transpordiameti ekspertide (esimese valimigrupi) seisukohtade selgitamiseks toimus fookusgrupi intervjuu kahe Transpordiameti spetsialistiga. Teksti kodeerimise, süstematiseerimise ja analüüsi teel oleme eristanud vastused viie erineva kategooria all: Seadusandlus ja taust, Tagasiside ja koostöö sõidupraktika juhendajatega, Sõidupraktika juhendajate pädevus ja ettevalmistus, Juhendaja roll ja tulevik, Muud tähelepanekud ja ettepanekud. QCAmap keskkonnas kodeeritud intervjuude käigus tekkinud tähenduslike üksuste ning info analüüsi tulemusel oleme teinud järelused.

Seadusandluse ja tausta teema osas toodi välja, et juhendatud sõidupraktika võimaluse loomine Eestis toimus aastatuhande vahetuse paiku. Võimaluse loomise ajend ja eeskuju tuli teistest riikidest, kus juhendatud sõidupraktika süsteem juba edukalt toimis ning liikluskoolituse katusorganisatsiooni CIECA kaudu. Juhendatud sõidupraktika võimaluse loomise põhjuseks oli ka soov juhendatud sõidu legaliseerimiseks. Varasemalt oli võimalus eksternõppeks, aga selle võimaluse kadumine 1990. aastate esimeses pooles jättis õhku vaakumi, mis vajas reguleerimist.

Juhendatud sõidupraktika loomise võimaluse osas olid autokoolid intervjuueeritavate sõnul algselt negatiivselt meelestatud. Kardeti autokoolide sissetuleku kadumist. Samuti peljati, et õpetamisoskuseta juhendaja pigem rikub autokooli tehtud tööd. Kuigi samad argumendid on osaliselt alles jäänud, on suhtumine juhendatud sõidupraktikasse muutunud märksa positiivsemaks.

Tagasiside ja koostöö sõidupraktika juhendajatega on intervjuu põhjal pigem juhuslikku laadi ja mittesüsteemaatiline. Tagasisidet juhendamise osas on seni kogutud ainult

eksami sooritamisel, kus õpilane ise märgib, kas on juhendajaga sõitnud. Olemas on põhistatistika juhendajate osas (vanus, sugu, juhendatava andmed), kuid sisulist infot seni veel ei koguta. Autokoolidel on soovitatud juhendajaga koostööd teha, kuid otsest kohustust selleks seatud ei ole. Autokoolidelt saadakse tagasisidet ühiste konverentside või arutelude raames.

Autokoolide osas toodi välja, et tagasiside on üldiselt muutunud positiivsemaks, kuigi teatud murekohad on autokoolide jaoks jäänud - näiteks FIE-na töötavad mootorsõidukijuhi õpetajad kardavad juhendatud sõidupraktika populaarsuse kasvu arvelt kaotada oma võimalikku tulu.

Sõidupraktika juhendajate pädevuse ja ettevalmistuse osas mainiti, et mootorsõidukijuhi juhendajale vajalik ettevalmistus sõltub paljuski juhendaja tasemest. Siiski on juhendajate maastiku korrastamise teema Transpordiametis teemaks olnud. Ühe võimalusena on kaalutud juhendajatele veebipõhiste koolituste või juhendmaterjali koostamist. Pakuti välja ka varianti muuta täna osade autokoolide poolt vabatahtlikult praktiseeritav juhendajapoolne sõidutunnis osalemine kohustuslikuks. Juhendajale vajalike isikuomadustena mainiti kannatlikkust ja võimet aru saada juhendamise eesmärgist ja lõpptulemusest.

Juhendajale oluliste oskustena toodi välja pedagoogilist võimekust ning teadmisi juhendamisega seotud nõuetest ja piirangutest.

Juhendaja rolli ja tuleviku osas nähti erinevaid võimalusi. Toodi välja, et statistiliste numbrite pealt on näha huvi kasv juhendamise vastu. Juhendajate suurest arvust tingituna ei peetud võimalikuks kõigile juhendajatele füüsiliselt iga-aastaselt koolituste läbiviimist riigi kulul. Samuti ei soovitud hakata juhendajaid eraldi litsenseerima. Pigem kaalutakse võimalust juhendamise proaktiivseks muutmiseks, mille puhul juhendaja, kes seaduses toodud tehnilistele nõuetele vastab, ei peaks enam eraldi juhendaja tunnistust taotlema. Küll peeti võimalikuks ja vajalikuks pigem veebipõhiste materjalide koostamist juhendajatele.

Teemade osas, kus juhendatud sõidupraktika võiks olulist rolli mängida, toodi välja eelkõige mootorika pool, auto käsitlemine. Mainiti ka sõitu pimedal ajal ning vihmastes oludes, mille jaoks autokoolides ei pruugi piisavalt aega või võimalust olla. Väljavõte intervjuust Transpordiameti ekspertidega:

Mida saab natuke aidata, selle auto puhul ongi sõidud, sõiduki käsitlemise osa pigem. Me näeme ka täna eksamil, et inimesel on motivatsioon olemas ja need niinimetatud väärtused olemas seal isegi, mis siin vastab GDE maatriksile. Siis täna ikkagi probleem selles sõiduki käsitlemises, käeline tegevus. See kolm punkti - mõistus, käsi, jalg - need nagu ei tööta koos. Et pigem võibolla see on see koht.

Eksternõppe võimaluse naasmise osas kerkis küsimus intervjuu käigus. Küsimus oli ajendatud intervjuu käigus toodud infost, et nõudlus juhendatud sõidupraktika järele kasvab ning autokoolides on ülekoormuse tõttu pikad järjekorrad. Eksternõppe naasmise võimalust ei välistatud, kuid toodi välja vajadus eelnevalt juhendatud sõidupraktika paremaks reguleerimiseks ning sellega seotud murekohtade lahendamiseks.

Muude teemade ja ettepanekute osas kerkis teemana esile GDE maatriksiga seotud temaatika. Mainiti, et teadlikkus GDE maatriksist on autokoolide hulgas siiski madal ning 2011. aastal avaldatud uuringus väljatoodud probleemid eksisteerivad ka täna.

Väljavõte intervjuust Transpordiameti ekspertidega:

Spekuleerin täna hetkel ka, ma olen suhteliselt kindel, et GDE maatriksit kasutavad täna suhteliselt vähesed autokoolid. Kindlasti kasutavad need autokoolid, kus õpetaja on ise kas Haapsalu kolledžis käinud või selle temaatikaga kokku puutunud, aga ma olen väga kindel ja võin öelda, et noh, 75% võib-olla seda ei kasuta. Väga paljud neist ei ole isegi selles mitte midagi kuulnud. Võib-olla teevad mingeid asju kogemuslikult intuiitiivselt või mingitel muudel moodidel, aga nad ei teavita ennast nagu selles osas, et et mis see siis see kolmas-neljas ja (...) mis ta siis seal ühel või teisel etapil nagu peaks oskama. Ja olgem ausad, kogu õpe käibki täna tegelikult selle kahe alumise taseme peal.

Eraldi murekohana toodi välja jätkuõpe. Jätkuõppele suunatakse täna isikud, kes on riiklikul sõidueksamil kolm korda järjest läbi kukkunud. Toodi välja, et jätkuõppele suunatavate inimest arv on väga suur ning on oluline selgitada selle taga peituvaid põhjuseid.

Ülevaade mootorsõidukijahi õpetajate seisukohtadest

Fookusgrupi intervjuude teksti kodeerimise, süstematiseerimise ja analüüsi teel oleme eristanud vastused viie erineva teemaplokina: Suhtumine juhendatud sõidupraktikasse, Tagasiside ja koostöö, Juhendajate ettevalmistus, Juhendatud sõidupraktika tulevik, Muud tähelepanekud ja ettepanekud. QCAmapi keskkonnas kodeeritud intervjuude käigus tekkinud tähenduslike üksuste ning info analüüsi tulemusel oleme teinud järelused.

Suhtumine juhendatud sõidupraktikasse oli intervjuude põhjal pigem soosiv. Vaid ühes fookusgrupis 2 intervjuueeritavat väljendasid kahtlust ja negatiivset hoiakut juhendatud sõidupraktika suhtes. Negatiivset hoiakut omavad õpetajad olid mõlemad samast autokoolist, seega võib tegemist olla ka konkreetse piirkonna või autokooli negatiivse kogemusega. Intervjuudest selgus, et üldjuhul nähti juhendatud sõidupraktikat siiski õpilasele kasulikuna ning pigem ka õpetaja tööd lihtsustavana.

Väljavõte intervjuust mootorsõidukijahi õpetajatega:

Räägime kasvõi sellest otsustusjulgusest, et ristmikul ma võtan selle otsuse, et ma jõuan või ma ei jõua. Et ta saab seda nii palju rohkem harjutada. Muidugi ta võiks seda autokoolis harjutada, aga mis see talle maksma kõik lõpuks läheb?

Negatiivse hoiakuga õpetajate arvamused olid meie hinnangul siiski tingitud pigem murest juhendajate nõrga taseme pärast, mitte sõidupraktika olemusest kui sellisest.

Toodi küll välja küsitavusi ja murekohti juhendatud sõidupraktika osas. Näiteks juhiti tähelepanu asjaolule, et ideaalset liiklejat ei ole olemas ning ka seda, et juhendaja hoiakud mängivad õppija hoiakute kujundamisel olulist rolli. Intervjuu käigus märkisid mootorsõidukijuhi õpetajad järgmist:

Aga võib-olla hoiakud kui sellised, et kui pole mingi õpilasega ammu sõitnud ja ta on vahepeal kodus juhendajaga kõvasti harjutanud, siis on tunda seda, kuidas selline pluss kümme võib näiteks tavapäraseks harjumuspärane neil olla. Neil on raske sellest harjumusest lahti saada, et sellised hoiakud võivad tekkida küll kodus.

Tagasiside ja koostöö osas ei olnud mitte ühelgi fookusgrupi intervjuus osalenud autokoolil välja tuua konkreetset süstemaatilist lähenemist. Õpilaste hinnangut juhendatud sõidupraktikasse hinnati kõigis fookusgruppides positiivseks, mainides ära, et õpilased on üldjuhul siiski alati huvitatud täiendavast sõidupraktikast. Intervjuudest selgus, et sõidupraktika juhendajatega ollakse valmis suhtlema ning pakutakse neile soovi korral võimalust ka sõidutunnis osaleda, kuid initsiatiivi oodatakse siiski sõidupraktika juhendaja poolt.

Algaja sõidukijuhi arengut pärssivaks peeti nii sõidupraktika juhendaja kui ka üldiselt liikluskeskkonnas oleva eeskuju negatiivset mõju. Leiti, et selliste olukordade ennetamiseks on oluline ka autokooli ja sõidupraktika juhendaja omavaheline suhtlus. Samuti märgiti, et juhendaja ja õpetaja arusaamade ja arvamuste vahel konflikti tekkides peaks lahendamise toimuma õpetaja ja juhendaja omavahelise arutelu tulemusel, mitte õppijat vahendaja rolli pannes. Üks intervjuueeritavatest tõi esile järgnevad asjaolud:

Minu praktikas on see pool, et iga lapsevanem tegelikult ju kloonib oma oskuste ja arusaamade järgi omal järeletulijat. Ja kui me vaatame, mida siis lapsed teevad - nad matkivad tegelikult ju enam-vähem oma ühte vanemat või oma vanemaid, eksju. Ja kuidas need vanemad siis ees ise mingit tegevust teevad, siis see tuleb talle automaatselt nagu ellu kaasa. Tänapäeval on ju liiklusvahend meil tarbeese ja kui ta seal kõrval istub, siis vaatamata sellele, et ise veel pole roolis käinud, siis ta teatud tegevusi teeb selle järgi.

Juhendajate ettevalmistuse plokis küsisime arvamust sõidupraktika juhendaja vajalike isikuomaduste, oskuste ja ettevalmistuse kohta.

Vajalike isikuomadustena mainiti kannatlikkust, tasakaalukust, vastutustunnet, avatust ning soovi ja tahet mõista sõiduõpet tervikprotsessina.

Vajalike oskustena toodi kahes fookusgrupis olulisena välja pedagoogilist võimekust. Rõhutati, et sõiduoskus ei tähenda veel õpetamisoskust. Samuti peeti oluliseks, et pädev

juhendaja suudaks kõik sõiduõppe harjutused ise ette näidata ja korrektselt sooritada. Leiti, et juhendaja ei peaks algaja juhiga sõitma sellistes kohtades, kus ta ise ennast ebakindlalt tunneb.

Sõidupraktika juhendaja ettevalmistuse osas toodi kõigis kolmes fookusgrupis olulisena välja vajadus kasvõi mingil kujul teoreetiliste teadmiste värskendamise järele, pakuti ka teooriatesti läbimise kohustust. Peeti oluliseks juhendaja teadlikkust autokoolis toimuvast. Samuti väljendati muret juhendajate hoiakute ning nende võimaliku negatiivse mõju pärast. Toodi ka välja, et B-kategooria juhikoolitus võiks olla tänasega võrreldes pikem, et jääks rohkem aega koostööks autokooli ja sõidupraktika juhendajate vahel ning oleks rohkem võimalust algaja sõidukijuhi hoiakuid kujundada. Ühe seisukohana toodi intervjuu käigus esile järgmist:

Pädev sõidupraktika juhendaja ei tohiks tulla tänavalt, kellel 3 aastat load olnud. Et juhendajaks saada võiks/peaks olema läbinud koolituse, kus neid informeeritakse, mis on tänapäeva sõiduõppe eesmärk. Et juhendatud sõidupraktika oleks kooskõlas rohkem autokoolide omaga.

Eksternõppe naasmise võimalikkust üheski fookusgrupis maha ei laidetud. Pigem suhtuti sellesse kui võimalikku reaalsusesse. Siiski leiti, et hea lahendus oleks nii-öelda hübriidsüsteem, mille puhul oleks kohustuslik vähemalt mingi hulk õppetööd läbida ametliku autokooli juures. Samuti mainiti, et eksternõppe naastes peaks siiski juhendajate pädevus olema tänasega võrreldes parem. Eksternõppe juures toodi ka välja, et ka autokooli kohustuslike õppetundide maht võiks olla paindlikum ning õpetajal võiks olla võimalus otsustada õpilase eksamivalmiduse üle. Väljavõtte fookusgrupi intervjuust:

Võiks tulla selline, mitte miinimum 30 tundi, vaid võiks olla ainult õpetaja otsustada, et ta on valmis. Ja võiks tulla ka natuke nagu eksternõpet. Sest mul on päris palju selliseid poisse, noh, maapoisse ja -tüdrukuid, kes ongi neliteist olnud vanad, sõidavad ringi. Miks ma teen temaga need 30 tundi?

Juhendatud sõidupraktika tuleviku osas nähti üldiselt, et juhendajal võiks tulevikus olla tänasest olulisem roll. Mainiti ka jätkuõpet ning juhendaja võimalikku rolli selle juures. Tunti puudust ametlikust võimalusest juhendatud sõidutundide ülesmärkimiseks ja arvestamiseks. Negatiivse arvamuse esindajad olid vaid ühes fookusgrupis ning kattusid nendega, kes olid üldiselt juhendatud sõidupraktika suhtes pigem negatiivselt meelestatud. Negatiivsete arvamuste puhul paistis siiski silma pigem mure sõidupraktika juhendajate pädevuse osas:

Niikaua kui juhendajad saavad juhendajaks pea mitte millegi eest, siis mina isiklikult ei näegi juhendajate vajalikkust ja rolli sõiduõppes.

Juhendatud sõidupraktika eesmärkide osas valitses kõigis fookusgruppides üksmeel - õpetamine toimub ikkagi autokoolis elukutselise õpetaja juhendamisel. Juhendatud

sõidupraktika eesmärk on õpitu kinnistamine ning oskuste harjutamine vilumuse saavutamiseks. Rollide segunemises nähti probleemi ning leiti, et probleemi vältimiseks oleks vajalik juhendaja rolli täpsem määratlemine:

Praegu segamini, et juhendaja kipub ka õpetama. Ja siis tekibki nüüd küsimus, et mida ta siis õpetab? Ja minul kui õpetajal, kui meil, teil, kõigil õpetajatel - te olete käinud atesteerimisel (...), iga viie aasta tagant teete täiendkoolitusi (...). Aga see juhendaja on siis 20 aastat roolis olnud ja ta on valmis õpetaja. Vot see roll tuleb ära lõhkuda (...). Ja mina saan sellest asjast selliselt aru, et juhendaja võib sõita ainult praktikasõitu.

Juhendatud sõidupraktika teemade osas, kus juhendaja saaks suurema rolli võtta, ei olnud üheseid vastuseid. Kõlama jäi, et väga palju sõltub autokoolist, õpilasest ja juhendajast. Harjutama peaks siiski neid oskusi, mida õpilasel on vaja harjutada. Mainiti, et põhirõhk võiks siiski olla sõiduki käsitlemise harjutamisel. Toodi välja küll pimedaja- ja maanteesõitu, kuid samas tõdeti, et näiteks maanteesõidu praktika vajalikkus sõltub autokooli asukohast. Samuti sõltub palju sellest, millise tasemega on juhendaja ning milliste teemade osas on ta valmis suuremat rolli võtma:

Ju see täiega sõltub sellest juhendatavast. See, kellel on vaja rohkem harjutada parkimist, sõitmist vähese liiklusega teedel, see võiks teha rohkem seda juhendajaga, siis on juhendajal selle asjaga palju kasu. Vastupidi keegi, kes ma ei tea, ei saa Tallinnas ringidega hakkama, siis ta võiks juhendajaga seal mändide all TTÜ ringil sõita kümme tiiru. Et vastavalt vajadusele, ma ei näe, et seal oleks nüüd mingi kindel selline fookus (...).

Eraldi väljatoomist juhendamise teemade osas väärib ka liiklusmärkide jälgimise harjutamine, mis ühes fookusgrupis tekkis. Leiti, et märkide jälgimise harjumus tahab esiteks sõiduki käsitlemise vilumust - kui pedaalide ja käigukangiga toimetamine on juba lihasmälu, siis jääb aega ka liiklusmärkide vaatamiseks. Samas ka märkide jälgimine tahab harjutamist ja seda võiks just juhendajaga teha.

Muude tähelepanekute ja ettepanekute all tõusis kahes fookusgrupis väga teravalt alaealiste sõiduõppijate juhendamise teema. Selgelt jäi kõlama ettepanek, et Transpordiameti poolt on vaja üle vaadata, kas ilmtingimata on vajalik piirang, et alaealist võib juhendada ainult seaduslik esindaja või oleks võimalikud ka muud lahendused. Leiti, et lapsevanema nõusolekul võiks juhendajaks olla ka keegi teine - eriti teravalt kerkib see mure üksikvanemaga peredes või kärgperedes, kus lapsevanemal puudub juhtimisõigus, kuid kasuvanem juhendajaks ei sobi ning noor sõiduõppija jääb niimoodi väärtuslikust sõidupraktikast ilma.

Samuti ei saadud aru, miks on sõidupraktika juhendaja puhul tingimus 5 aastat juhtimisõiguse olemasolu. Leiti, et piisaks näiteks ka kolmest aastast, et võimaldada vanemal vennal või õel juhendada:

Et mul on inimesi siin, kellel on 20 aastat load ja nad ei oska juhendada. Samas noored, kes on värskelt autokooli läbinud - miks mitte kolme aasta peale panna see tingimus. Miks just viis ja miks just lapsevanem?

Meie kui uurijate jaoks oli huvitav GDE maatriksiga seotud teema. Kuigi GDE maatriks peaks olema Eestis mootorsõidukijuhi koolituse oluliseks aluseks, siis mitmel korral mainiti, et õpetamisel otseselt GDE maatriksist siiski ei lähtuta. Arutelu käigus selgus, et GDE maatriksi ülemiste tasemete teemadega mingil määral siiski tegeletakse, aga seda enamasti endale ei teadvustata. GDE maatriksi ülemiste tasemete teemadest tegeleti peamiselt grupi mõju ja emotsioonide teemaga ning meelemürkide mõju analüüsimisega. Toodi välja ka ajapuudust ning tehti ettepanek, et juhikoolitus võiks olla pikem, et võimaldada oluliste teemadega tegeleda:

Suurem osa teooriaosast on e-õppes, aga me viime ka ikkagi läbi, nii nagu seadus nõuab neid psühholoogilise kallakuga teooriatunde. Siis seal me ikka põhiliselt keskendume nendele, GDE maatriksi nagu ülemistele osadele, et seal see nagu õppetöö raames me jõuame siin. Aga noh, sõidutunni mõttes on seda ikka pigem vähe.

Kokkuvõttena joonistusid kõigi nelja läbiviidud fookusgrupi intervjuude põhjal välja selged mustrid ja teemad, mida saame koolituskava koostamisel aluseks võtta. Nii Transpordiameti ekspertidel kui ka B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajatel on mure sõidupraktika juhendajate ettevalmistuse ja süsteemi kui terviku osas ning mõlemad pooled näevad vajadust süsteemi parema korrastatuse järele. Kõigist fookusgruppidest tuli välja, et sõidupraktika juhendaja roll võiks olla eelkõige praktikasõit ning sõiduvilumuse tekkimiseks vajalik oskuste harjutamine. Mootorsõidukijuhtide õpetajad olid parema meelega valmis andma sõidupraktika juhendajatele suuremat rolli ning vabamad käed, kuid seda arvamust saatis siiski eeldus, et juhendajatele luuakse vähemalt elementaarsel tasandil ettevalmistus.

Sõidupraktika juhendajatele suunatud täienduskoolituse kava väljatöötamine

Koolituskava (Lisa 8) väljatöötamisel võeti aluseks teoreetiliste andmete ning läbiviidud fookusgrupi intervjuude tulemusena selgunud kitsaskohad, mille osas on vaja juhendajate teadmisi täiendada.

Koolitust esialgselt kavandades nägime ette teoreetilise ja praktilise osa põimõppes. Teoreetilist osa planeerisime läbi viia e-õppe keskkonnas, et tagada õppe paindlikkus ning koolitusele ligipääsemise võimalus Eesti erinevatest piirkondadest. Praktiline osa oli plaanis läbi viia sõidutunnina platsil ja/või liikluses. Koolituse kavandamisel arvestati

täiskasvanuõppe põhimõtteid. Tulenevalt COVID-19 piirangutest ja riskidest, samuti ka täiskasvanute erinevaid ajalisi võimalusi arvestades, viidi koolitus läbi ainult veebipõhiselt.

Fookusgrupi intervjuude põhjal tuli välja neli peamist teemavaldkonda, kus sõidupraktika juhendajatel oleks vaja oskuste täiendamist: teoreetilised liiklustedmisemised, tehnilised nõuded sõidupraktika läbiviimiseks, sõidupraktika juhendamise seotud erinevad nüansid ning sõidupraktika juhendamiseks olulised isiksuseomadused (sh eeskuju mõju ja juhendaja roll). Nende teemade käsitlemist toetavad ka erinevad teoreetilised alused. Liikluses osalevate sõidukijuhtide puudulikud teoreetilised teadmised leidsid kinnitust juba Sergo (2019) poolt läbiviidud uurimuses.

Susimetsä ja Nieminen (2018) toetavad eeskuju olulisust, tuues välja, et sõiduõpetaja peaks olema teadlik iseenda väärtustest ja hoiakutest ning tagama, et need on kooskõlas vastutustundliku sõidukijuhi olemusega - kui õpetaja räägib üht, aga teeb teist, siis kandub see õige pea üle õpilastele.

Täienduskoolituse teoreetiline osa

Koolituse teoreetilist osa koostades võtsime aluseks eelkõige Liiklusseaduse (2011). Koolitust kavandasime põimõppena, mahuga 10 astronoomilist tundi. 10 tunni sisse planeerisime iseseisvad tööd, veebikohtumised, praktilised harjutused ning koolituse tagasisidestamise. Nii Transpordiameti ekspertidega kui ka B-kategooria mootorsõidukijuhtide õpetajatega läbi viidud intervjuudest selgus asjaolu, et juhendajatel on väga erinev tase. Koolitusele osalejaid otsides saime potentsiaalsetelt huvilistelt tagasiside, et juhendajad ise sooviksid koolitusel osaleda väiksemas mahus - põhjuseks ajapuudus ja juba mainitud juhendajate erinev tase. Seega muutsime koolituskava (vt Lisa 8) kompaktsemaks 5-tunniseks. Otsustasime loobuda esialgselt planeeritud pikematest grupitöödest ning asendada need lühemate aruteludega. Viiest tunnist 1,5 tundi oli planeeritud veebikohtumiseks, 3,5 tundi iseseisvateks töödeks. Tegelik koolituse maht sõltus juhendaja iseseisvateks ülesanneteks planeeritud ajast ja isiklikust huvist ülesandeid lahendada unikaalsel viisil. Juhendajatel oli iseseisva töö ülesandeid enne veebikohtumist ja veebikohtumise ajal.

Koolituse õpiväljundeid oli kokku 4. Õpiväljundid püstitasime nii, et need on mõõdetavad, hinnatavad ja piiritletud aja jooksul omandatavad. Õpiväljundite saavutamist aitasid hinnata testiks loodud keskkond, arutelud veebikohtumisel, probleemülesannete lahendamine ning ka tagasiside ankeetküsitlus (vt Lisa 7).

Algaja sõidukijuht omandab mootorsõiduki juhtimiseks vajalikke teadmisi ja oskusi täna seaduse alusel eelkõige autokoolis. Mootorsõiduki juhtimiseks vajalikud GDE-matriksis kirjeldatud hoiakud ja suhtumised omandatakse aga märksa laiemalt kui autokoolis. Suur osa mootorsõiduki juhtimiseks vajalikke oskusi ja hoiakuid omandatakse tegelikult sotsiaalse õppimise teel (Sergo, 2019).

Koolituskava alusel testkoolituse läbiviimine ja koolituse läbiviijate analüüs

Koolituse väljatöötamise kestel tekkisid riiklikult erinevad piirangud seoses COVID-19 viirusega, mille tõttu otsustasime koolituse algselt plaanitud põimõppe asemel läbi viia ainult veebipõhiselt. Praktilises töös esialgu kavandatud paaristöö asendasime kontaktõppe asemel iseseisva tööga, et toetada riiklike meetmeid viiruspuhangu pidurdamiseks.

Testkoolitus viidi läbi veebipõhiselt, kasutades Moodle ja Zoom keskkondasid. Koolituse raames toimus 13. mail 2021 üks sünkroonne kohtumine Zoom keskkonna vahendusel kestusega 128 minutit. Moodle keskkonda koondati õppetööga seotud materjal - kohustuslik ja soovituslik materjal tutvumiseks, koolitajate poolt koostatud materjalid, testid.

Koolitusmeetodite valikul võeti arvesse täiskasvanud õppijatele sobilikke koolitusmeetodeid. Osalejatele anti enne esimest kohtumist iseseisvad ülesanded - tuli täita sõidujälgimise päevikut ning teha isiksusetest. Kohtumise ajal kasutati meetoditena: arutelu, ajurünnakut, testi lahendamist, probleemülesannete lahendamist, grupitööd, esitlusi.

Isiksusetesti läbimine kaasati koolituse osana, et juhtida seeläbi osalejate tähelepanu erinevatele isiksusetüüpidele ning isiksuseomaduste mõjule liikluskäitumises. Samuti avaldavad isiksuseomadused mõju juhendaja-juhendatava suhtlemisele ja juhendamise tulemuslikkusele.

Koolitajatena koolituse läbiviimist analüüsid soovime välja tuua, et koolitusel osalejate leidmine osutus oodatust keerulisemaks. Kindlasti mängis siinkohal rolli koolituse toimumine kiirel kevadperioodil. Samuti tunnistasime, et koolitusest teavitamisega oleksime pidanud alustama varem. Samas tuli planeeritud 16 osaleja asemel lõpuks Zoomi kohtumisel osalejaid 25. Koolituse läbiviimisel leidis meie jaoks kinnitust, et veebipõhise koolituse keskkond peab vastama täiskasvanud õppijate vajadustele (Cercone, 2008). Moodle keskkonna kasutamine tekitas väljakutseid nii meie kui ka osalejate jaoks. Näiteks vähemalt kahel osalejal tekkisid probleemid Moodle kasutajakonto loomisel ja taastamisel. Samuti teatasid osalejad probleemidest Moodle keskkonna kasutamisel koolituse kestel.

Enne koolitust antud iseseisvaid ülesandeid jõudis vaadata või sooritada umbes pool osalejatest. Siin mängis oma rolli ka asjaolu, et paljud osalejad registreerusid väga lühikest aega enne koolitust - nii ei jäänudki neil aega iseseisvate ülesannetega kirjalikult tegeleda. Isikliku liikluspäeviku täitmise osa asendasime seetõttu kohtumise raames aruteluga, kus osalejad said välja tuua oma tähelepanekuid liiklusest. Soovitasime neil edaspidi jälgida liiklust keskkonnana, kus ollakse eeskujuks just alustavatele sõidukijuhidele. Edaspidi soovitame selle ülesande siiski koolituskavasse alles jätta, sest liikluse teadlik märkamine ja enda käitumise analüüsimine on oluline samm sõidukijuhi hoiakute kujundamisel. Samas näitab osalejate huvi teema vastu see, et näiteks üks liikluspäevik on esitatud 16. mail (koolitus toimus 13. mail). Isiksusetesti jõudis esitada 13 inimest. Ei ole välistatud, et testi sooritajaid oli lõpuks rohkem, sest testi tegemiseks suunasime osalejad Moodle-välisesse keskkonda ning Zoomi kohtumise raames rõhutasime, et testi tegemine on eelkõige nende enda jaoks ja soovitasime testi teha ka koos juhendatavaga.

Koolituskohtumise käigus oli meie jaoks rõõm näha, et pea kõik osalejad püsisid meiega kaasas koolituse lõpuni. Koolituse läbiviimiseks plaanisime 1,5h, reaalne kestus oli 2h 8 min. Rõõm oli näha, et aruteludes osaleti aktiivselt ning toodi ka mitmeid ettepanekuid ja küsimusi. Probleemülesannete lahendamisel grupitööna oldi väga aktiivsed ning toodi näiteid ka oma varasematest kogemustest. Planeeritud meetoditest ei toiminud väga hästi Padlet arutelu toetava tööriistana - Padleti kasutamisega ei oldud kursis, eelistati rääkimist kirjutamisele.

Ettepanek edaspidiseks on sellisel kujul koolitust läbi viies piirata grupi suurus maksimaalselt 16 inimesega. Algses koolituskavas olime ka nii ette näinud, kuid testkoolituse grupp tuli suurem ning oli ka näha, et suuremas grupis on keerulisem iga osaleja isiklike kogemustega arvestada ning aruteludes kõigil sõna saada. Teine alternatiiv on teha koolitus läbitavaks täielikult veebipõhises õpikeskkonnas, ilma sünkroonse kohtumiseta.

Arutelu käigus viidi teemasid ka nendele valdkondadele, milleks me koolitajatena nii hästi ette valmistunud ei olnud - näiteks karistused liiklusrikkumiste eest ning turvavarustusele kehtivad standardid.

Kokkuvõttes leiame koolitajatena, et kindlasti on koolituse edasiarendamiseks ruumi, kuid arvestades, et testisime koolituskava sellisel kujul esimest korda, oli koolitus edukas.

Osalenute tagasiside ja ekspertide analüüs koolitusele

Koolitusel osalejatele suunatud tagasiside küsimustiku koostamisel arvestasime täiskasvanuõppe põhimõtteid. Soovisime teada, kas koolitus oli osalejate jaoks vajalik, kuivõrd kaasatuna ja mugavalt nad ennast tundsid ning kuivõrd oli nende jaoks võimalik saadud teadmisi oma varasemate teadmistega seostada (vt Tabel 2). Samuti soovisime saada vabas vormis ettepanekuid ja kommentaare.

Tabel 2. Testkoolitusel osalenute hinnangud koolitusele

Hinnatav kriteerium	Keskmine hinnang 10-palli skaalal
Koolitusel omandatud praktiline väärtus igapäevatööks ja eluks	7,91
Rahulolu koolitusmaterjalidega (materjalide asjakohasus, põhjalikkus)	9,27
Rahulolu koolituse korraldusega (koolitusest ette teavitamine, koolituse ajakava, koolituse asukoht)	8,73
Õhkkonna loomine ja osalejate kaasamine	8,91
Teooria seostamine praktikaga ning näidete toomine	9,64
Teema valdamine ning oskus seda osalejatele selgitada	9,36

Sõidupraktika juhendajate edaspidise ettevalmistamise osas toodi korduvalt nii koolituse kestel kui ka ankeetküsitluse tagasisides välja, et hetkel on sõidupraktika juhendamise kohta käiv info keeruliselt ning mitmeti mõistetavalt sõnastatud ning tavainimesele keeruline leida. Juhiti tähelepanu, et sõidupraktika juhendaja on siiski nii-öelda inimene tänavalt, kes igapäevaselt Riigiteataja portaalis õigusakte otsimas ja sirvimas ei käi ning seetõttu võiks kõik oluline info ja juhendamist puudutavad õigusaktid olla kokku koondatud. Vähesed osalejad olid näiteks kursis, et Tallinnas on õppesõidu läbiviimist reguleeriv kord.

Koolituse läbiviimist sõidupraktika juhendajatele toetati ning peeti väga vajalikuks, kuid rõhutati, et see võiks siiski olla veebipõhine ning võimalusel osaleja poolt vabalt valitud ajal läbitav. Leiti ka, et juhendajatunnistuse taotlemine ei tohiks siiski muutuda liigselt keerukaks ning koolituse osas võrreldes testkoolitusega pikemat koolitust ei soovita.

Ekspertidele suunatud analüüsi küsimustiku (vt Lisa 6) koostamisel arvestasime

Donald L. Kirkpatricku loodud hindamismudeliga (Kirkpatrick Model..., 2018). Soovisime vabavastustega küsimuste kaudu teada, kui võrd vastas koolitus eksperdi ootustele, millised olid kavandatud protsessi tugevused ja nõrkused, millised on ettepanekud järgmiseks koolituseks.

Koolituse ootustele vastamise osas toodi välja, et koolitus oli ootuspärane, realistlik ja huvitav. Siiski leiti, et on teemasid, mis jäeti koolitajate poolt käsitlemata. Kavandatud protsessi tugevustena tajuti vaba õhkkonda ning arutelusid. Tunnustati liikluspäeviku pidamist, liiklusteooria- ja isiksusetesti ning probleemülesandeid, mida võiks edaspidi veelgi enam olla. Nõrkusena nimetati Liiklusseaduse vastutust puudutava peatüki käsitlemist. Üks hindaja leidis ka, et oleks koolituselt pigem oodanud liikluses käitumise lühikoolitust (näiteks kitsal teel paiknemine). Ettepanekutena toodi välja, et koolitusel osalejad võiksid endast videopilti kuvada. Soovitati käsitleda koostööd mootorsõidukijuhi õpetaja ja juhendaja vahel. Soovitati soovitusliku materjali seast esile tõsta konkreetselt juhendamisega seotud osa. Koolitus võiks lõppeda testiga käsitletud teemade peale. Leiti, et Moodle võib olla keeruline keskkond, kus koolitust läbida.

Kokkuvõtte ja järeldused

Kokkuvõttes leidsime, et püstitatud uurimisprobleem - juhendajate ühtse ettevalmistuse puudumine ning sõidupraktika juhendaja ja autokooli õpetaja rollide segunemine - on esile toodud kõigi B-kategooria juhtimisõiguse omandamise protsessi osapoolte poolt. Meie kui uurijate jaoks leidis kinnitust, et sõidupraktika juhendajate ettevalmistus on vajalik. Vajalikkuse tõid välja nii Transpordiameti eksperdid kui ka tegutsevad B-kategooria mootorsõidukijuhtide õpetajad. Samuti pidasid ettevalmistust vajalikuks testkoolitusel osalejad, kes tõid omalt poolt ka mitmeid ettepanekuid, milline ettevalmistus võiks olla. Positiivne on, et ettekujutus sõidupraktika juhendaja rollist oli nii Transpordiameti ekspertide kui ka mootorsõidukijuhi õpetajate puhul sarnane - leiti, et juhendaja roll on eelkõige siiski mootorsete oskuste harjutamine ning täiendava praktika pakkumisega sõiduvilumuse tekkimisele kaasa aitamine. Selgelt tuli ka mainitud mõlema grupi puhul välja, et tänane sõidupraktika juhendajate süsteem vajab korrastamist. Tuginedes teooriale on Eesti kontekstis mõistlik sõidupraktika juhendajate ettevalmistamisel eeskujuga võtta mõnest sõidupraktika juhendajaid aktiivselt ja edukalt kaasavast lähipiirkonna riigist. Rootsi puhul (vt Lisa 3) on näiteks sõidupraktika juhendajatel küllaltki suur roll juhtimisõiguse taotlemise protsessis ning

juhendaja peab olema läbinud sissejuhatava kursuse kestvusega 3 tundi (juhendajale ja juhikandidaadile). Sarnaselt Rootsi näitele koostasime koolituskava, kus kohtumine kestis 128 minutit ning mis täiendusena Rootsi süsteemile sisaldas ka iseseisvat tööd. Väljatöötatud koolitust testisime ka käesolevas töös - koolitus leidis positiivse tagasiside nii koolitatavate kui ka ekspertide poolt.

Juhendatud sõidupraktika osas on mitmeid eelarvamusi ja hirme, kuid kõigi protsessi osapoolte seisukohti ning teiste riikide kogemusi analüüsid on hästi korraldatud juhendatud sõidupraktikast saadav kasu siiski suurem kui võimalikud hirmude realiseerumised. Näiteks mainitud Rootsi näitel on sõidupraktika juhendajatel väga suur roll, kuid liiklussurmasid ja -vigastusi on Eestiga võrreldes oluliselt vähem (vt Joonis 1). Vaadates Rootsi lähenemist ning käesoleva töö raames intervjuudest selgunud infot, on mõistlik kaaluda sõidupraktika juhendajate koolituse viimist autokoolide juurde. Autokool on õpilasele kõige lähemal ning kui eesmärk on tagada juhikoolituse protsessi terviklikkus, siis on oluline, et autokool ning sõidupraktika juhendaja oleksid omavahel kontaktis ning toetaksid üksteist. Samalaadselt läheneb olukorrale ka käesolevas töös analüüsitud Iirimaa (vt Lisa 3). Autokoolide põhise lähenemist toetab ka intervjuudest selgunud asjaolu, et mõned autokoolid Eestis juba sarnast koostööd sõidupraktika juhendajatega mitteametlikult teevad.

Käesolevat uurimustööd koostama asudes eeldasime, et sõidupraktika juhendajad võiksid võtta suurema rolli GDE-maatriksi (Ainjärv, 2012) ülemiste tasemete oskuste omandamise toetamisel, kuid see ootus uurimistöö tulemusel pigem kinnitust ei leidnud. Üllatuslik oli uurimuse käigus selgunud asjaolu, et autokoolides realselt GDE maatriksi olemasolu ei teadvustata ning teadlikult selle alusel õpet ei toimu. Seda hoolimata asjaolust, et GDE maatriks on Eestis B-kategooria mootorsõidukijuhtide ettevalmistamise soovituslikuks aluseks juba alates aastast 2011 (Ainjärv, 2012). Kui see lähenemine ei ole jõudnud autokoolide töösse, siis ei ole need ilmselgelt jõudnud ka sõidupraktika juhendajateni. Seega võib öelda, et tänane mootorsõidukijuhtide ettevalmistamise süsteem tervikuna vajab kõigi intervjuude tulemusi arvestades täiendavat tähelepanu ning võimalik, et ka meetodilise juhendi ülevaatamist. Siinkohal on mootorsõidukijuhtide õpetajate ja juhendajate arvusid ning sõidueksami läbimise protsenti vaadates igati loogiline juhtide ettevalmistamise süsteemi erinevate osade koostoimimiseks senisest enam kaasata ka juhendajad. Ütleb ka Liiklusohutusprogramm 2016-2025 (lk 14), et “Oluline on parandada üksikute tegevuste tulemuslikkust, aga eelkõige koos toimimist. Liiklusohutuse võti järgneval perioodil seisneb eelkõige seni puudulikult rakendatud meetmete toimivuse parandamises.”

Ettepanekutena Transpordiametile toome välja:

- Vajadus on ametlikes dokumentides selgelt ja üheselt arusaadavalt määratleda ja reguleerida juhendatud sõidupraktika ning sõidupraktika juhendaja roll. Sellest tunnevad puudust nii juhendajad kui ka mootorsõidukijuhtide õpetajad.
- Sõidupraktika juhendajad vajavad ettevalmistust eelkõige teoreetiliste teadmiste ja juhendamise seotud korraldusliku poole pealt (tehnilised nõuded, juhendamise nüansid).
- Sõidupraktika juhendajatele võiks enne juhendaja tunnistuse saamist ette näha minimaalselt teooriatesti läbimise kohustuse. Teooriatest koos vastuste ja tagasisidega on harjutamiseks kättesaadav. Sõidupraktika juhendajal on võimalus õppekeskkonna vastava seadistuse korral testi lahendada iseseisvalt piiramatu arv kordi.
- Sõidupraktika juhendajatele koostada juhendmaterjal, mis oleks ametlikult kinnitatud (vs praegune mitteametlik veebilehel olev info) ja kuhu oleks koondatud vähemalt elementaarne info erinevates õigusaktides olevatest nõuetest.
- Käesoleva töö raames kerkis teravalt esile vajadus üle vaadata sõidupraktika juhendamise nõuded alaealiste õppijate puhul - tänane kord pärsib alaealiste võimalust sõidupraktika saamiseks. Kuigi see ei olnud otseselt käesoleva töö uurimisküsimuseks, osutus see piisavalt oluliseks ettepanekuna väljatoomisel.
- Kuna käesoleva uurimuse raames välja töötatud ja läbi viidud koolituse mõju testgrupi näitel oli positiivne (koolituse läbinute ja ekspertide hinnangute põhjal), siis soovitame koolitusmudelit täiendada, laialdasemalt uurida ja võimalusel rakendada. Meie soovitus tulenevalt ülaltoodust on koolitust rakendada autokoolide kaudu.

Töö praktiline väärtus, piirangud ja edasised arendused

Töö praktiline väärtus seisneb täiesti uue koolituskava väljatöötamises ja katsetamises.

Koolituskava on võimalik ka olulise edasiarenduseta täna kasutada sõidupraktika juhendajate ettevalmistamiseks. Töö raames selgitasime välja vajalikud teemad sõidupraktika juhendajate ettevalmistamiseks ning uurimuse tulemusi on võimalik võtta aluseks juhendajate ettevalmistamisel või ka uute koolituskavade väljatöötamisel.

Töö piiranguks võib lugeda töö mahupiirangust tingitud fookusgruppides osalenud väikest inimeste hulka - on võimalik, et laiemapõhjalisem uuring aitaks teemaga rohkem sügavuti minna. Samuti on piiranguks uurimuse läbiviimise lühike aeg, mis ei võimaldanud teha pikaajalist mõju-uuringut.

Arvestades, et juhendatud sõidupraktika teemat on Eestis vähe uuritud, on kindlasti vajalik teema uurimist jätkata. Käesoleva töö raames oli tegemist ühe võimaliku koolituskava pilootversiooni testimisega ühe väikese grupi peal, mille tulemused ei ole laiemalt üldistatavad. Juhendatud sõidupraktika tervikuna vajab täiendavaid uurimusi - sõidupraktika juhendajate lühi- ja pikaajaline mõju algaja mootorsõidukijuhi hoiakute ja väärtuste kujunemisele, sh teistes riikides toimivate lahenduste põhjalikum uurimine.

Täiendavalt on vajalik ka täpsemalt uurida, miks ei ole B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava metoodilises juhendis (2012) toodud GDE maatriksi põhine lähenemine realselt rakendunud.

Tänuõnad

Täname oma positiivseid ja konstruktiivselt kriitilisi juhendajaid Kai Kuuspalu ja Mari Karmi, kes on meid oma suunavate kommentaaride ja nõuannetega toetanud kogu käesoleva töö valmiseni viiva protsessi jooksul. Samuti täname Transpordiameti eksperte ja B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajaid, kes olid nõus meie intervjuudes osalema, kõiki meie testkoolitusel osalenuid ning koolitusele tagasiside andnuid. Kõigil uurimistöös osalenutel on olnud väga oluline roll andmete kogumisel. Meie siirad tänuõnad kuuluvad meie perekondadele, kes olid kogu tööprotsessi vältel meie kõrval, pakkusid hindamatut tuge, motiveerisid, kuulasid ära ning näitasid üles erakordset kannatlikkust. Täname ka oma toredaid kursusekaaslasi toetuse, nõuannete ning õpimotivatsiooni hoidmise eest. Lõpetuseks meie siiras tänu Ene Hiiepuule, kelle toetusel sai kaks aastat tagasi esitatud magistritöö kava Tartu Ülikooli magistriõppesse astumiseks.

Autorsuse kinnitus

Kinnitame, et oleme koostanud ise käesoleva lõputöö, võrdselt panustanud selle valmimisse ning toonud korrekselt välja teiste autorite ja toetajate panuse. Töö on koostatud lähtudes Tartu Ülikooli haridusteaduste instituudi lõputöö nõuetest ning on kooskõlas heade akadeemiliste tavadega.

Rando Luhaorg /allkirjastatud digitaalselt/

20.05.2021

Tiina Sergo /allkirjastatud digitaalselt/

20.05.2021

Kasutatud allikad

- Ainjärv, H. (2018). Responsible driver. H. Ainjärv & M. Susimetsä (Toim.). *Theory and practice in driver education* (lk 113-136). Tallinn: Tallinn University Press.
- Ainjärv, H. (2012). B-kategooria mootorsõidukijuhi õppekava metoodiline juhend. Külastatud aadressil <https://www.etis.ee/Portal/Publications/Display/25b3e84a-005a-42d1-95a2-2fee42ada3cf>
- Ainjärv, H. (2020). Kas sina soovid meie lapsed autoga sõitma õpetada? Külastatud aadressil <https://arileht.delfi.ee/artikkel/89788089/kas-sina-soovid-meie-lapsed-autoga-soitma-opetada>
- Alumäe, T., Tilk, O., & Asadullah. (2018). Advanced Rich Transcription System for Estonian Speech. K. Muischnek & K. Müürisep (Toim.). *Frontiers in Artificial Intelligence and Applications* (lk 1-8). Amsterdam: IOS Press
- Ausburn, L.J. (2004). Course design elements most valued by adult learners in blended online education environments: An American perspective. *Educational Media International*, 41(4), 327-337.
- Ave Eero koolitaja portfoolio. (s.a.). Õppeprotsessi analüüs ja hindamine. Külastatud aadressil <https://www.aveero.com/otildeppeprotsessi-analuumlumls-ja-hindamine.html>
- Ayers, D.F. (2011). A critical realist orientation to learner needs. *Adult Education Quarterly*, 61(4), 341–357.
- Bates, L., Watson, B., King, M.J. (2014). The role of parents and non-parents in the supervision of learner drivers in Australia. *Accident Analysis & Prevention*, 70, 40-45.
- Brophy, J. (2014). *Kuidas õpilasi motiveerida. Käsiraamat õpetajatele*. Tallinn: AS Ecoprint.
- Cercone, K. (2008). Characteristics of adult learners with implications for online learning design, *AACE Journal*, 16(2), 137-159.
- Coursera blog. (2017). Online Learners Report Benefits from Advancing their Careers to Discovering a Field of Study to Gaining Confidence. Külastatud aadressil <https://blog.coursera.org/online-learners-around-world-report-benefits-ranging-advancing-careers-discovering-field-study-gaining-confidence/>
- Connecticut's Official State Website (2021). DMV Center for Teen Safe Driving. Külastatud aadressil <https://portal.ct.gov/TeenDriving>

- Diep, A.N., Zhu, C., Cocquyt, C., De Greef, M., Vo, M.H. & Vanwing, T. (2019). Adult learners' needs in online and blended learning. *Australian Journal of Adult Learning*, 59.
- Etikan, I., Musa, S.A. & Alkassim, R.S. (2016). Comparison of Convenience Sampling and Purposive Sampling. *American Journal of Theoretical and Applied Statistics*. 5 (1), 1-4
- ETKA Andras, 2020. Täiskasvanuhariduse kampaania märgatavus. Külastatud aadressil https://www.andras.ee/sites/default/files/ob_11_2020_taiskasvanuhariduse_kampaania_aruanne.pdf
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiiv 2006/126/EÜ (2006). Külastatud aadressil <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=EN>
- European Commission (2021). *Getting a Driving Licence in the EU*. Külastatud aadressil https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_en.htm#shortcut-4
- Euroopa Komisjon (2019). EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". Külastatud aadressil https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf
- Euroopa teadlaste eetikakoodeks. (2017). Külastatud aadressil https://www.akadeemia.ee/wp-content/uploads/2020/06/eetikakoodeks_2017_et.pdf
- Getting a Driver Licence in EU (s.a.). Külastatud aadressil https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/get-driving-licence/index_en.htm
- Government of South Australia veebileht (2021). Supervising driver tips. Külastatud aadressil <https://mylicence.sa.gov.au/parents-and-supervisors/supervising-driver-tips>
- Ginter, J. (s.a). Täiskasvanute koolitus/Andragoogika. Külastatud aadressil <http://bit.ly/2hK9ErT>
- Hea Teadustava (2017). Tartu Ülikooli eetikakeskus. Külastatud aadressil https://www.eetika.ee/sites/default/files/www_ut/hea_teadustava_trukis.pdf
- Helman, S., Vlakveld, W., Fildes, B., Oxley, J., Fernández-Medina, K. & Weekley, J. (2017). *Study on driver training, testing and medical fitness*. Külastatud aadressil <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/181c18d0-1e79-11e7-aeb3-01aa75ed71a1/language-en>

- Jacobsohn, L., García-España, J.F., Durbin, D.R., Erkoboni, D. & Winston, F.K. (2012). Adult-supervised practice driving for adolescent learners: The current state and directions for interventions. *Journal of Safety Research*, 43, 21–28.
- Karm, M. (2013). *Õppemeetodid kõrgkoolis*. Tartu: Sihtasutus Archimedes.
- Kasmel, A., Lipand, A. (2011). *Tervisedenduse teooria ja praktika I, sissejuhatus salutoloogiasse*. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.
- Kennan, S., Stockdale, S., Hoewe, J., & Bigatel, P. (2018). The (lack of) influence of age and class standing on preferred teaching behaviors for online students. *Online Learning*, 22(1), 163-181.
- Knezek, C.M., Polirstok, S., James, R. & Poedubicky, G. (2018). Effects of Share the Keys (STK), a comprehensive, behavioral-based training program for parents and new teen drivers in New Jersey. *Transportation Research Part F*, 56, 156–166.
- Knowles, M.S. (1980). *The modern practice of adult education: From pedagogy to andragogy*. New York: Cambridge, The Adult Education Company
- Kurt, S. (2018). Kirkpatrick Model: Four Levels of Learning Evaluation. Külastatud aadressil <https://educationaltechnology.net/kirkpatrick-model-four-levels-learning-evaluation/>
- Laherand, M. L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Liiklusseadus (2011). Külastatud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>
- Maanteeamet. (2016). *Liiklusohutusprogramm 2016-2025*. Külastatud aadressil <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>
- Meier, K. (2011). *Õppemeetodid ja nende kasutamine*. Märja, T (Toim.) Koolitaja käsiraamat. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda, 120-124.
- Millise vanusegrupi juhid liikluses enim õnnetustesse satuvad (2020). Külastatud aadressil <https://auto.geenius.ee/blogi/if-kindlustuse-blogi/millise-vanusegrupi-juhid-liikluses-e-nim-onnetustesse-satuvad/>
- Mootorsõidukijuhi õpetaja kvalifikatsiooni nõuded, õpetajakoolituse ja õpetaja täienduskoolituse korralduse nõuded ning mootorsõidukijuhi õpetamise õigust tõendava tunnistuse taotlemise, väljastamise ja kehtetuks tunnistamise kord (2015). Külastatud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/109102015001?leiaKehtiv>
- Märja, T., Lõhmus, M. & Jõgi, L. (2003). *Andragoogika. Raamat õppimiseks ja õpetamiseks*. Tallinn: Kirjastus Ilo.
- Märja, T., Lõhmus, M. & Jõgi, L. (2021). *Andragoogika. Raamat õppimisest ja õpetamisest*. Tartu: Atlex OÜ.

- Nordfjærn, T., Jørgensen, S.H., & Rundmo, T. (2009). An investigation of driver attitudes and behaviour in rural and urban areas in Norway. *Safety Science*, 48, 348-356.
- 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.
- Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M. (2003). Driver competence in a hierarchical perspective: Implications for driver education. Turku, University of Turku Külastatud aadressil
http://www.tri-coachingpartnership.com/uploads/2/3/6/3/23635138/gde_matrix.pdf
- Riigiteede teehoiukava 2020-2030 (s.a.) Külastatud aadressil
https://www.mkm.ee/sites/default/files/riigiteede_teehoiukava_2020-2030.pdf
- Riigiteenused. (2020). Mootorsõidukijuhi juhendamise õiguse taotlemine. Külastatud aadressil
<https://www.riigiteenused.ee/et/teenus/mootors%C3%B5idukijuhi-juhendamise-%C3%B5iguse-taotlemine>
- Rämmer, A. (2014). Valimi moodustamine. Külastatud aadressil <http://samm.ut.ee/valimid>
- Sergo, T. (2019). *Liiklusharidus peale juhiloa omandamist - võimaluste analüüs ja ettepanekud*. Publitseerimata diplomitöö. Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledž.
- Sharma, A. (2020). 10 Tips For Creating The Perfect eLearning Website. Külastatud aadressil
<https://elearningindustry.com/10-tips-creating-perfect-elearning-website>
- Sogunro, O. A. (2014). Motivating Factors for Adult Learners in Higher Education. *International Journal of Higher Education*, Vol. 4, No. 1.
- Susimetsä, M. & Nieminen, A-P. (2018). From Driving Skills to Driver Behaviour. H. Ainjärv & M. Susimetsä (Toim.). Theory and practice in driver education (lk 52-63). Tallinn: Tallinn University Press.
- Statens Vegvesen (s.a.). Külastatud aadressil
<https://www.vegvesen.no/en/driving-licences/driver-training/driver-training/>
- Tasur, M. (2017). Alaealist sõiduõppijat võivad juhendada vaid vanemad. *Vooremaa*, 07. märts.
- Teede Tehnokeskus (2020). Liiklusloenduse tulemused 2019. aastal. Külastatud aadressil
https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Liiklusloendus/2019/2_112_019_aruanne_02_03_20_sm.pdf
- Teede Tehnokeskus (2021). Liiklusloenduse tulemused 2020. aastal. Külastatud aadressil
https://www.mnt.ee/sites/default/files/2020._aasta_loendusaruanne.pdf

- Teidla-Kunitsõn, G. (2018). *Täiskasvanute õpikogemused foorumteatrist*. Publitseerimata magistritöö. Tallinna Ülikooli Haridusteaduste Instituut.
- The Official North Carolina DMV Website. (2021). Graduated Licensing. Külastatud aadressil <https://www.ncdot.gov/dmv/license-id/driver-licenses/new-drivers/Pages/graduated-licensing.aspx>
- The Parent's Supervised Driving Program. Külastatud aadressil <https://www.theparentssuperviseddrivingprogram.com/>
- Tight, M. (2002). *Key Concepts in Adult Education and Training*. 2nd Edition. London: RoutledgeFalmer.
- Transpordiamet. (2021). Mootorsõidukijuhi juhendaja meelespea. Külastatud aadressil <https://www.transpordiamet.ee/mootorsoidukijuhi-juhendaja-meelespea>
- Transpordiamet. (2021). Mootorsõidukijuhi koolitus. Külastatud aadressil <https://transpordiamet.ee/liikuvus-ja-transpordikorraldus/juhiluba-ja-juhtimisoigus/mootorsoidukijuhi-koolitus>
- Transpordiameti kodulehekülg. (2021).
- Täiskasvanute koolituse seadus. (2015). Külastatud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/110062015010>
- Udu, U. (2016). *Autokooli võimalused algajate juhtide riskeeriva käitumise vähendamiseks tuginedes autokooli õpetajate arvamusele*. Bakalaureusetöö. Tartu Ülikool.
- United Nations. (2018). World urbanization prospects. The 2018 revision. New York: Department of Economic and Social Affairs. Külastatud aadressil <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf>
- Vabariigi Valitsuse 26. juuni 2016. a määrus nr 60 (2011). Külastatud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011039>
- Williams, A.F., Leaf, W.A., Simons-Morton, B.G. & Hartos, J.L. (2006). Parents' views of teen driving risks, the role of parents, and how they plan to manage the risks. *Journal of Safety Research*, 37, 221–226.

LISA 1. GDE-maatriks

GDE-maatriks. (Ainjärv 2010, Keskinen *et al.* 2009 alusel)

Mootorsõidukijuhi koolituse sisu				
	Teadmised ja oskused	Riske suurendavad faktorid		Enesehinnang
		Ohutus	Keskkond	
Elu eesmärgid ja elamise oskused	4.1.Õpilane teab kuidas elu üldised eesmärgid ja väärtused, grupinormid jms mõjutab juhi käitumist.	4.2.Õpilane väärtustab ohutust oma elu eesmärkides, käitumises, normides, joovastavate ainete tarbimises jms.	4.3.Õpilane väärtustab keskkonna säästmist oma elu eesmärkides, käitumises jms	4.4.Õpilane on teadlik oma väärtuste ja hoiakute mõjust käitumisele juhina ning omab strateegiaid selle kahjuliku mõju vältimiseks.
Konkreetses sõidu eesmärk ja olukord	3.1.Õpilane teab sõidu eesmärgi, marsruudi valiku, sotsiaalse pinget jms mõju juhi käitumisele.	3.2.Õpilane teab juhi psüühilise, vaimse ja tervisliku seisundi, sotsiaalse pinget, sõidu eesmärgi jms seotud ohte.	3.3.Õpilane teab sõiduvõime valiku, juhi seisundi, sotsiaalse pinget jms mõju keskkonnasäästlikule sõidustiilile.	3.4.Õpilane on teadlik enda tegevuse planeerituse astmest, sõidu eesmärkidest, motiividest jms.
Konkreetses liiklusolukorras toimetulek	2.1.Õpilane omab liiklusolukordades toimetuleksuks vajalikke teadmisi ja oskusi (märguanded, ohutu pikivahe, sõidujärjekord, paiknemine jms).	2.2.Õpilane teab oludele mittevastava kiiruse ja pikivahega, liiklusreeglite eiramise ja teiste liiklejatega mittearvestamisega jms seotud ohte.	2.3.Õpilane teab vales kiirusest ja väikesest pikivahest, vähesest tähelepanust jms tulenevat kahjulikku mõju keskkonda säästvate sõidustiilile.	2.4.Õpilane teab enda liiklusolukordades toimetulekuga seotud tugevaid ja nõrku külgi.
Konkreetses manöövri tegemine	1.1.Õpilane oskab sõidukit käsitleda (käike vahetada, pidurdada, kurvis sõita jms).	1.2.Õpilane teab sõiduki vales käsitlemisest tulenevaid ohte.	1.3.Õpilane teab sõiduki vales käsitlemisest tulenevat kahjulikku mõju keskkonnale.	1.4.Õpilane teab enda tugevaid ja nõrku külgi, mis on seotud sõiduki käsitlemisega.

LISA 2. Nõuded juhtimisõiguse omandamisele Euroopa Liidu riikides

Kuna algmaterjalid olid inglise keeles, siis on ka kokkuvõtte koostatud inglise keeles.

Tabelis koondatud materjalide algallikas: <https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/>

“You must apply for a licence in the country where you usually or **regularly live**. As a general rule, it is the country **where you live for at least 185 days** each calendar year because of personal or work-related ties. There are no upper age limits for holding a driving licence. You can keep it as long as you are medically fit to drive, as attested by your doctor” (*Getting a Driving Licence in the EU, 2021*).

“There are **no EU wide rules** on driver training, driving schools or driving instructors. There are however **minimum EU standards** for:

- the **driving test** – You need to pass both a practical test and a theory test
- **the driving examiners** – They must successfully complete a training program and be subject to periodic quality assurance and training” (*Getting a Driving Licence in the EU, 2021*).

“If you meet all the necessary requirements you will be issued with an EU standard format driving licence – a plastic, credit card-sized photo card, with special security features and available in all EU countries since 2013” (*Getting a Driving Licence in the EU, 2021*).

<https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/>

Country	Minimum age	Process	Post-licence education	Comments
---------	-------------	---------	------------------------	----------

Austria		<p>To obtain a driving licence, you need to:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pass the theory part of the driving test (a computer-based test taken at the driving school). <p>To be allowed to sit the theory test, you need to produce a valid certificate of good health issued by a doctor and to have completed the driving theory training at a driving school.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● You can sit the practical test after you have passed the theory test, provided that you have reached the minimum age for obtaining the category of driving licence applied for. <p>You may use the services of an interpreter for the practical part of the driving test.</p>	Mandatory post-licence training (in first year or two years after the test).	Package of minimum driving school training + minimum mileage (with feedback sessions with instructor in between).
---------	--	--	--	---

Belgium	18	<ul style="list-style-type: none"> ● do not have to sign up with an approved driving school. ● must pass a theory exam and a practical test organised by <u>GOCA</u> 	No information	
Bulgaria	18	<p>To obtain a driving licence one must:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● register at an approved driving school for at least 40 hours of theoretical instruction and ● 31 actual driving lessons of 50 minutes each. ● has to take the school's internal theory and practical tests and then the official ones conducted by the "Road Transport Administration" <u>Executive Agency</u> 	No information	
Cyprus	18	<ul style="list-style-type: none"> ● you don't need to sign up with an approved driving school for theory 	No information	

		<p>training. You must sign up with an approved driving school for 7 hours of practical training only for categories A and BE.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must pass a theory exam and a practical test organised by the Road Transport Department. 		
Czechia	18	<ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving school. B-category demands 36 hours of theory lessons and 34 hours of driving lessons. ● must pass a theory exam and a practical test held by the commissioner. 		
Denmark	18	<p>To obtain a driver's licence, one must:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● complete a training course for the driving 		

		<p>license category with an approved driving instructor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • pass a driving test (a theory test and a practical test). 		
Finland	18	<p>You can attend driving instruction either at a driving school, with a driving instruction permit or with a combination of the two.</p> <p>You can attend driving instruction before applying for a driving licence permit if you are a student of a driving school or your instructor has been granted a driving instruction permit.</p> <p>Passenger car driving instruction includes at least 18 hours of instruction. In addition, you must complete a 4-hour Training for candidates for first driving licences (EAS)</p> <p>The driving examination includes a theory and driving test.</p>	Mandatory post-licence training (in first year or two years after the test).	You can obtain a category B and BE driving licence already at the age of 17 if you are studying a professional driver training course which includes obtaining the right to drive lorries or buses.
France	18	The French driving licence can be obtained after	No information	Aged under 25 must have

		<p>finishing a driving school and passing a two-stage test:</p> <ul style="list-style-type: none"> • the theory test (<i>examen du code de la route</i>) and road test (<i>examen pratique du permis</i>). The "code de la route" consists of 40 questions of which you need to get at least 35 right to pass. • After passing the exam, you can start taking driving lessons with your driving school. Before passing the road test, a minimum of 20 hours of driving lessons is mandatory. 		<p>passed the defense and citizenship day (JDC)</p> <p>Package of minimum driving school training + minimum mileage (with feedback sessions with instructor in between).</p>
Germany	18	<ul style="list-style-type: none"> • must sign up with an approved driving school for at least 14 hours of theory classes for class B. There are no minimum requirements for the number of hours of practical training. In Germany there are only minimum requirements for special practical 		

		<p>training. The instructor must be convinced that the candidate is apt to take the exam.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must pass a theory exam and a practical test held by an authorized expert. 		
Greece	18	<ul style="list-style-type: none"> ● In order to take part in the theoretical examination and test of skills and behaviour (practical examination) to obtain a driving licence of any category, candidates or drivers must have completed a minimum number of hours of theoretical and practical training. <p>Theoretical and practical training are carried out at the Theory Training Centres for Candidate Drivers and Driving Schools respectively.</p>		

		<ul style="list-style-type: none"> • The competent Greek authority for carrying out the theoretical examination and the test of skills and behaviour (the practical examination) is the Transport & Communications Department of the Regional Unit of the Region (place of residence of the concerned person). 		
Hungary	18	<ul style="list-style-type: none"> • You will need to enrol at an accredited driving school and complete the statutory number of hours' theoretical and practical training, which will vary depending on the category of licence you require. • The minimum requirements for the number of training hours are laid down in legislation. The legislation requires trainee drivers to complete practical training in night, urban and non-urban driving. 		

		<ul style="list-style-type: none">● In order to demonstrate that you have the necessary theoretical and practical knowledge to satisfy the test requirements, you will need to pass a theory test, practical driving test and basic first aid test.● An example: If you wish to obtain a general category "B" driving licence needed to drive a passenger car, you will have to follow a theory course of at least 28 hours, which will also include rules of the highway code, driving theory and vehicle operation and maintenance. The minimum 29 hours of driving practice are divided into 9 hours of initial and 20 hours of main training. The main training consists of at least 14 hours urban driving, 4 hours highway driving and 2 hours night driving, and the learner and instructor must prove that they have jointly covered a distance of at		
--	--	--	--	--

		<p>least 580 km. After passing the theory test and a practical driving test off the public road, you will then have to pass the driving test proper. You may not take the full driving test until you have passed the basic first aid test and received the relevant <u>certificate</u>.</p> <p>Driving schools organising training generally also, as part of the training package (and generally for a fee or as an integral part of the course price), see to the administrative formalities for obtaining the driving licence. The learner driver's contribution is only to approve these administrative formalities and to comply with his/her own training and test obligations during the process.</p>		
Iceland	17	To obtain a driving licence, you:		

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>must</i> sign up with an approved driving school/driving instructor for at least 25 hours of theoretical instruction and 17 hours of practical training. • must pass a theory exam and a practical test 		
Ireland	17	<p>To obtain a driving licence, you must:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pass a Driver Theory Test 2. Sign up with an approved driving school for at least 12 hours of practical training 3. Pass a practical test held by the Road Safety Authority 		
Italy	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> • must sign up with an approved driving 		<p>If you wish to renew a category A or B driving licence, you must undergo a</p>

		<p>school for at least 6 hours of practical training,</p> <ul style="list-style-type: none">• must pass a theory exam and a practical test organised by an agency of the Ministry of Transport (Ministero dei Trasporti – Motorizzazione civile).		<p>medical check:</p> <ul style="list-style-type: none">• every 10 years up to the age of 50• every 5 years between the ages of 50 and 70• every 3 years between the ages of 70 and 80• every 2 years over the age of 80
--	--	---	--	---

Liechtenstein	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving school for at least 8 hours of theoretical instruction (category B) and 12 hours of practical training (category A). ● must pass a theory exam and a practical test 		
Lithuania	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving school for at least 30 hours of practical training (for a category B licence) ● must pass a theory exam and a practical test held by the Lithuanian State Enterprise "Regitra" <p>There is no formal requirement for taught hours of driving theory, so this can either be</p>	Mandatory post-licence training (in first year or two years after the test).	Medical: Category B - every 10 years, or every 5 years over the age of 56, every 2 years over the age of 70, and every year over the age of 80

		learnt through self-study or through a driving school		
Luxembourg	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving school for at least 12 hours of theoretical instruction and 16 hours of practical training (for category B). ● must pass a theory exam and a practical test 	Mandatory post-licence training (in first year or two years after the test).	
Malta	18	<p>Must pass theory test and practical test. Driving lessons may be provided by the non-official instructor who meets the criteria set by the legislation.</p>		
Netherlands	17	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving 		

		<p>school.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must pass a theory exam and a practical test organised by the CBR 		
Norway		<p>You need to complete the Basic Traffic Course before you can take driving lessons or practice driving. When you have completed the Basic Traffic Course, you will be issued a learner's permit (provisional driving licence) which gives you the right to practice driving.</p> <p>The Basic Traffic Course is mandatory and consists of 17 hours of instruction. This will give you a basic understanding of what it means to be a driver. You must be at least 15 years old in order to take the Basic Traffic Course at a driving school but you may also take the course in Year 10 in secondary school.</p> <p>When you have completed the Basic Traffic Course, you will be issued a learner's permit</p>		

		<p>(provisional driving licence) which gives you the right to practise driving.</p> <p>If you are over 25 years old, you are exempt from parts of the Basic Traffic Course, and may practice drive without a learner’s permit. Remember to always carry valid proof of identity. First aid and night driving are mandatory components for everyone. You may complete the night driving course after the practical driving test if you take the test between 16 March and 31 October.</p> <p>Both -Basic training and Proficiency training - may take place at a driving school, with a lay instructor, or in a combination of the two.</p> <p>How many lessons you need will depend on your individual requirements and how much you practise with a lay instructor. It is important that you reach the goals for this step.</p> <p>Towards the end of proficiency training you are</p>		
--	--	--	--	--

		<p>to complete a safety course on a practice driving range. The course lasts for 4 hours and is to help you learn how to avoid accidents. Among other things you will learn</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ how to secure passengers and loads ■ how your manner of driving will determine whether you retain or lose control of the car 		
Poland	18	<p>Driving instruction for persons seeking to obtain a driving licence comprises:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a theoretical component, which is optional if the person has passed the theory test forming part of the State examination for obtaining a driving licence. Otherwise, the theoretical component is mandatory; - a practical component, which is mandatory (at 	No information	

		<p>least 30 x 45min lessons).</p> <p>Instruction is organised by driving instruction centres.</p> <p>You must pass a theory test and a practical examination organised at your local Provincial Road Traffic Centre (Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego).</p>		
Portugal	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> • must sign up with an approved driving school for at least 28 hours (category B) of theoretical instruction and 32 hours (category B) of practical training. • must pass a theory exam and a practical test held by the Institute for Mobility and Transport (IMT, IP) or examination center authorized by IMT, IP. 		<p>Renewal of the licence - health check required:</p> <p>Category B - aged equal to or above 50, 60, 65 and 70 and thereafter every two years, with no age limit (exception: when the driving licence was obtained between 25 and 30 years of age, their drivers are exempt from revalidating their driving licence when they reach the age of 30)</p>

Romania	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving school (Romanian Road Authority - ARR Transport Ministry) and for B category at least 24 hours of theoretical instruction and 30 hours of practical training. ● must pass a theory exam and a practical test organised by the community service driving licence and vehicle registration authority. <ul style="list-style-type: none"> a) has his domicile or residence; or b) the address where the applicant lives. 		
Slovakia	17	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● must sign up with an approved driving school for theoretical instruction and practical training. The duration of the 		

		<p>driving course shall not exceed 12 months from the beginning of the course. At least 41 x 45min driving lessons, 5 of which can be on the simulator.</p> <ul style="list-style-type: none"> • must pass a theory exam and a practical test held by the Ministry of Interior. 		
Spain	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> • do not have to sign up with an approved driving school • must pass a theory exam and a practical test held by the <u>Directorate General of Traffic</u> 		<p>Health check: If you wish to renew an EU driving licence, you must undergo a medical check:</p> <ul style="list-style-type: none"> • for category B - every 10 years, and every 5 years over the age of 65

Sweden	18	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● do not have to sign up with an approved driving school, ● must pass a theory exam and a practical test organised by the Swedish Transport Agency. 	No information	<p>If you wish to renew your EU driving licence, you do not need to undergo a medical check.</p>
United Kingdom	17	<p>To obtain a driving licence, you:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● do not have to sign up with an approved driving school, ● must pass a theory exam and a practical test organised by the Driver and Vehicle Standards Agency 	No information	<p>If you wish to renew an EU driving licence over the age of 70 you must undergo a medical check: Category B - every 3 years over the age of 70</p>

When looking at the EU countries, the driving education is not systematic or similar. Most of the EU countries have some sort of official driver training curriculum, but some countries (Bulgaria, Czech Republic, Hungary and Romania) do not even have that (according to the EU 2017 research).

There are also differences in whether the driver training should be formal (in driving school) or not. It is possible for learners to prepare themselves for the driving test without mandatory on road driver training from a professional driving instructor in several countries (for example: Belgium, Cyprus, United Kingdom, Sweden).

There are also great differences in mandatory training hours and content of driving education. Some countries have chosen to very strictly set the content, others have left it more loose. The looser-model states practice “Test-led education” - the test (that the driver has to pass to obtain licence) dictates the content of training. There is no national curriculum. **What is not tested is mostly not trained by private driving schools. (according to the EU 2017 research).**

When it comes to post-licence education, there is little information to be found. Most information about post-licence education is simply describing Graduated Licencing (GL) where novice drivers are required to attend some follow-up training during the first 1-2 years after obtaining the initial licence (similar to Estonia).

Austria has been given as a good example: After having passed the driving test, novice drivers have to attend three separate training programs during the first year of solo driving. The extended program with a group discussion and a second feedback drive in Austria resulted in fewer self-reported traffic offences and accidents (Myntinnen et al, 2010).

No EU countries have (as far as we could find information) set any obligation to attend additional driver training after you have obtained a licence (and passed GL training in 1-2 years after obtaining your initial licence).

There are even great differences in mandatory / not mandatory health check - it is alarming that many countries do not even require drivers to pass regular health checks or start demanding it only after a person has reached a higher age (usually 65 or above).

The research ordered by the European Commission and published in 2017 tells us several points why post-licence education might be the way to go in the future.

The research says that “hazard perception testing (an approach that has shown promise in terms of having safety benefits) across Europe is rare.”

Several countries apply a penalty point system. For example Hungary: Hungary operates a penalty point system for traffic offences (e.g., not wearing a seat belt). When a driver accumulates 18 penalty points, they lose their license and can only re-apply after a six-month ban, and when they have completed a course.

Good example of driver education is Norway.

In Norway the theory lessons must be completed before practical driving lessons can start. In Estonia, theory lessons and practical training take place simultaneously and there are situations when the driving lesson’s topic has not yet been covered in the theory lesson.

This might be due to a hurry - everybody wants to get their licence quickly.

But research tells us that longer time studying pays off in the longer run.

The opposite example is Slovakia, where it is set that the driving course must not exceed 1 year.

Allikad:

Study on driver training, testing and medical fitness. 2017. TRL, SWOV, BASt, Loughborough University, Monash University (ordered by European Commission)

<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/181c18d0-1e79-11e7-aeb3-01aa75ed71a1/language-en>

<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-247#prilohy> (Tšehhi)

<https://www.borger.dk/transport-trafik-rejser/Biler-og-koerekort/Koerekort/Dit-foerste-koerekort?NavigationTaxonomyId=547aea1e-fe7d-4884-8485-203f699f211a> (Taani)

<https://ajokortti-info.fi/en/getting-a-driving-licence/getting-a-driving-licence-for-a-passenger-car/exceptions-to-category-b-age-requirements>
(Soome)

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/N24> (France)

http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=93579.291618 (Hungary)

<https://www.vegvesen.no/en/driving-licences/driver-training> (Norway)

LISA 3. Juhtimisõiguse omandamine ja juhendaja roll - Eesti, Soome, Norra, Rootsi ja Iirimaa võrdlus

	Eesti	Soome	Norra	Rootsi	Iirimaa
Kohustuslik sõidu- ja teooriatundide arv B-kategooria juhtimisõiguse omandamiseks	B-kategooria juhi esmaõppe algastme vähimad õppetöö mahud on 28 teooriatundi ja 30 sõidutundi. Ühe sõidutunni kestuseks on 45 minutit.	Sõidutunnid: 10 tundi koolitust autokoolis või tunnistust omava juhendajaga -> Riskivältimise koolitus 4 tundi Teooriatunnid: 4 tundi koolitust (neil, kel esimene osalus koolituskursusel) -> Riskivältimise koolitus 4 tundi Rõhutatud on, et oluline ei ole mitte tundide arv, vaid omandatud oskused. Samuti seda, et oluline on sõidetavate tundide ja kilomeetrite hulk ning julgustatakse	17 tundi teooria + esmaabi (peab olema läbitud enne sõidutundide algust). Riskivältimise koolitus 4 tundi Sõiduõppe tundide arvu ei ole täpsustatud, rõhutatakse korduvalt, et oluline on kompetentside saavutamine, mis võib iga juhikandidaadi jaoks võtta erineva hulga aega. Enne sõidueksamit on soovitatav sooritada sõidutunde mitme tuhande	Kohustuslikke teooria- ja sõidutunde ei ole. Sõiduõpe võib toimuda nii autokooli õpetaja käe all kui ka juhendajaga. Juhendajaga sõites on kohustuslik läbida sissejuhatav koolitus autokooli juures (juhikandidaat ja juhendaja koos) ning õppija peab läbima riskivältimise koolituse enne eksamile minekut (koolituse tunnistus kehtib 5 aastat)	12 sõidutundi ametlikult litsenseeritud sõiduõpetajaga.

		rohkem sõitma (kas juhendajaga või sõiduõpetajaga)	kilomeetri jagu		
Juhendaja roll	Transpordiameti veebilehe (2021) andmetel on: "Juhendamise eesmärgiks on anda autokoolis õppivale või autokooli lõpetanud isikule sõidupraktikat" (Transpordiamet, 2021)	Juhikandidaat tahab õppida sõitma ja saada osaks liiklusest kui süsteemist. Juhendaja ülesanne on kujundada juhikandidaadist vastutustundlik uus juht, kes väärib juhtimisõigust			Juhendaja omamine tungivalt soovituslik. Juhendaja olulist rolli rõhutatud, toodud välja juhendaja peamised ülesanded/suunised. Viited materjalidele, millega juhendaja võiks tutvuda.

<p>Ametlikud (tehnilised) nõuded juhendajale</p>	<p>Juhendajal peab olema vastava kategooria mootorsõiduki juhiluba vähemalt viis aastat (LS, 2011, § 109).</p> <p>Juhendajal ei tohi olla kehtivaid karistusi mootorsõiduki joobeseisundis või alkoholi piirmäära ületavas seisundis juhtimise eest ega liiklusnõuete sellise rikkumise eest, mille eest liikluseadus näeb ette mootorsõiduki juhtimisõiguse äravõtmise või mille eest juhtimisõigus on ära võetud (LS, 2011, § 109).</p> <p>Juhendaja on saanud Transpordiametilt tunnistuse või õiguse juhendamiseks (LS, 2011,</p>	<p>Juhendatav on vähemalt 16-aastane.</p> <p>Juhendaja on vähemalt 25-aastane.</p> <p>Juhendajal on Soomes või mõnes teises EL või EEA riigis omandatud B-kategooria juhtimisõigus vähemalt 5 aastat.</p> <p>Juhendajalt ei ole ajutiselt ega alaliselt juhtimisõigust ära võetud.</p> <p>Juhendaja isikuomadused on juhendajatöök sobivad (hindab kohalik juhendaja lubasid väljastav asutus, riiklikes registrites olevate</p>		<p>Juhendaja vanus vähemalt 24 aastat.</p> <p>Sama kategooria juhtimisõigus vähemalt 5 aastat viimase 10 aasta jooksul (samal ajal õigus juhendajatunnistuse väljaandmisest keelduda kui näiteks juhtimisõigus on viimase kolme aasta jooksul vahepeal ära võetud).</p> <p>Peab olema tuttav õppesõiduks kasutatava sõidukiga ning olema ise võimeline seda sama sõidukit heal tasemel juhtima.</p> <p>Peab olema läbinud sissejuhatava kursuse kestvusega 3 tundi (juhendajale ja juhikandidaadile).</p> <p>Võib juhendada kuni 15 juhendatavat</p>	<p>Täielik juhtimisõigus vähemalt 2 aastat.</p>
--	---	--	--	--	---

	<p>§ 109.</p> <p>Juhendaja võib läbi viia sõidupraktikat isikule, kelle nimi on märgitud juhendaja tunnistusele või kantud liiklusregistrisse. (LS, 2011, § 109)</p>	andmete põhjal).		<p>5-aastase perioodi jooksul</p> <p>Juhendaja tunnistus väljastatakse 5 aastaks</p>	
Soovituslikud omadused juhendajale (kui on kirjeldatud)	Ei ole kirjeldatud.	<p>Valmidusega:</p> <p>näidata/sooritada soovitud käitumist</p> <p>jälgida koos juhikandidaadiga tema sõitu</p> <p>küsida avatud küsimusi, et juhikandidaat selgitaks oma käitumist ja hindaks seda</p> <p>olla sõbralik erinevates</p>		<p>Olla teadlik, et juhikandidaat ja juhendaja võivad anda liiklusolukordadele erinevaid tõlgendusi</p>	<p>Peaks omama palju sõidukogemust, millest juhendatav kasu saab.</p> <p>Juhendaja peaks: Mõistma ja toetama sõiduõpetaja tööd;</p> <p>Mõistma sõiduõppega kaasnevaid raskusi õppija jaoks;</p> <p>Jääma pingeolukorras rahulikuks ja kannatlikuks;</p>

		<p>olukordades</p> <p>olla teadlik, et õppemeetodeid on erinevaid ja üks ei pruugi olla ideaalne kuulata juhikandidaati, eriti siis, kui ta räägib, mis tundeid sõiduki juhtimine tekitab</p>			<p>Näitama eeskju hea liikluskäitumisega;</p> <p>Hindama oma rolli olulisust;</p> <p>Võtma aega sõiduõpetajaga kohtumiseks ning õppija edusammude arutamiseks.</p>
<p>Koolitus / juhendmaterjal juhendajale</p>	<p>Juhendmaterjal puudub</p>	<p>On olemas juhendmaterjal, mis on suunatud ühiselt nii õppijale kui ka juhendajale. Kirjeldab põhjalikult, mida ja kuidas õppida ja kuidas juhendada.</p>		<p>Sissejuhatav kursus annab ülevaate</p> <p>* eesmärkidest ja juhikoolituse sisust</p> <p>*sõidupraktikale rakenduvatest reeglitest</p> <p>*kuidas planeerida ja struktureerida sõidupraktikat</p> <p>*liiklusohutusest ja seotusest ümbritsevale</p>	<p>Olemas on juhendaja rolli / ülesannete kirjeldus (kohaliku Transpordiameti kodulehel), viited materjalidele, millega juhendaja võiks tutvuda.</p>

				keskkonnale	
				Brošüür, kus on kirjeldatud, mida kontrollitakse teooria- ja sõidueksamil.	
Huvitavad tähelepanekud		<p>Juhendmaterjal on rõhutatud, et õppimine ei lõppe juhtimisõiguse omandamisega.</p> <p>Tuuakse välja, et oluline on pidev (elukestev) õpe - uued seadused, liiklusemärgid jm, samuti vajalikkus olla teadlik oma elus toimuva mõjust käitumisele liikluses.</p> <p>Juhendmaterjal on koostatud nelja "samba" ehk kompetentsi peale: teadmised, oskused, mõistmine, hoiakud/käitumine. Ehk siis sisuliselt</p>			

		GDE-maatriksi neljale tasemele.			
--	--	---------------------------------	--	--	--

Allikad linkidena:

Eesti: <https://www.riigiteataja.ee/aktiisa/1021/0202/0005/Lisa4.pdf#>

<https://www.mnt.ee/et/liikleja/mootorsoidukijuhi-juhendaja>

Norra:

https://www.vegvesen.no/_attachment/2325553/binary/1262318?fast_title=Manual+V851+Curriculum+for+Driving+Licence+Categories+B%2C+B+Code+96+and+BE.pdf

Rootsi:

<https://transportstyrelsen.se/en/road/Driving-licences/im-going-to-take-my-driving-licence/>

Euroopa-ülene:

<https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/driving-licence/>

Soome:

<https://ajokortti-info.fi/en/getting-driving-licence/driving-instruction-permit>

https://ajokortti-info.fi/sites/default/files/273-Acquiring_the_ABC_of_driving_skills.pdf

LISA 4. Intervjuu küsimused Transpordiameti ekspertidele

Transpordiameti eksperdid
(Soojenduseks) * Kas olete ise kedagi sõidupraktika raames juhendanud?
Seadusandlus ja juhendatud sõidupraktika taust
1. Juhendamise eesmärgiks on anda autokoolis õppivale või autokooli lõpetanud isikule sõidupraktikat. Mis ajendas selle võimaluse loomist Liiklusseaduse koostamisel? 2. Millal loodi võimalus juhendajaks saada? 3. Kui palju on täna Eestis aktiivseid (kehtiva tunnistusega) sõidupraktika juhendajaid? 4. Selleks, et saada juhendajaks, peavad olema täidetud kindlad tingimused. Kes sõidupraktika juhendajana tegutsemise võimalust kõige rohkem kasutavad?
Tagasiside ja koostöö sõidupraktika juhendajatega
5. Milline on olnud senine tagasiside juhendatud sõidupraktikale? 6. Kuidas suhtuvad juhendatud sõidupraktikasse autokoolid? 7. Kuidas suhtuvad juhendatud sõidupraktikasse autokoolide õpilased? 8. Millist koostööd teeb Transpordiamet sõidupraktika juhendajatega?
Sõidupraktika juhendaja pädevus ja ettevalmistus
9. Selleks, et saada juhendajaks, peavad olema täidetud kindlad tingimused. Milline on teie arvates pädev sõidupraktika juhendaja? 10. Sõidukijahi õpe põhineb Eestis GDE maatriksile. Millist ettevalmistust või koolitust teie arvates sõidupraktika juhendaja vajaks, et olla võimeline õppijat toetama GDE maatriksi ülemiste tasemete teadmiste ja hoiakute omandamisel (võttes arvesse, et ta ei ole siiski professionaalne sõiduõpetaja)? 11. Milliste (õppekava) teemade käsitlemisel näete, et sõidupraktika juhendaja võiks võtta suurema rolli ning olla autokoolile toeks?

Sõidupraktika juhendaja roll ja tulevik
12. Millised on edasised plaanid juhendatud sõidupraktika osas? Millisena näete tulevikus juhendaja rolli juhtimisõiguse taotlemisel?
13. Millega täiendaksite B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise määrust?
14. Kas eksternõpe võiks ühel hetkel tagasi tulla?
Lõpetus
Mida sooviksite veel lisada selle teemaga seoses, mille kohta ma ei küsinud?
Kui meil tekivad lisaküsimused, kas saame teiega veel ühendust võtta?

LISA 5. Intervjuu küsimused B-kategooria mootorsõidukijuhi õpetajatele

Mootorsõidukijuhi õpetajad
(Soojenduseks) * Kas olete ise kedagi sõidupraktika raames juhendanud (väljaspool oma põhitööd)? * Kui mõtlete ajale, mil käisite ise autokoolis. Mitu sõidutundi vaja oli, et edukalt eksamid sooritada? Kelle poole sõidupraktika saamiseks pöördusite?
Suhtumine juhendatud sõidupraktikasse ja tulemused
1. Juhendamise eesmärgiks on anda autokoolis õppivale või autokooli lõpetanud isikule sõidupraktikat. Kuidas te sellisesse võimalusse suhtute? 2. Millist erinevust näete töömahus õppijate osas, kes saavad juhendatud sõidupraktikat võrdluses nende õppijatega, kellel selline võimalus puudub? 3. Millist erinevust näete riikliku sõidueksami läbimisel õppijate osas, kellel on olnud võimalus juhendajaga lisapraktikat saada võrdluses nende õppijatega, kellel sellist võimalust ei ole olnud? 4. Selleks, et saada juhendajaks, peavad olema täidetud kindlad tingimused. Kes teie kogemuste kohaselt juhendajana tegutsemise võimalust kõige rohkem kasutavad - lapsevanemad, sugulased, tuttavad?
Tagasiside juhendatud sõidupraktikale ja koostöö sõidupraktika juhendajatega
5. Kuidas suhtuvad juhendatud sõidupraktikasse autokoolide õpilased? 6. Millist koostööd teete sõidupraktika juhendajatega? 7. On teil tuua näiteid, kus a) juhendatud sõidupraktikast oli kasu b) juhendatud sõidupraktika oli ettevalmistust pärssiv
Sõidupraktika juhendajate ettevalmistus
8. Selleks, et saada juhendajaks, peavad olema täidetud kindlad tingimused. Milline on teie arvates pädev sõidupraktika juhendaja? 9. Sõidukijuhi õpe põhineb Eestis GDE maatriksile. Millist ettevalmistust või koolitust teie

arvates sõidupraktika juhendaja vajaks, et olla võimeline õppijat toetama GDE maatriksi ülemiste tasemete teadmiste ja hoiakute omandamisel (võttes arvesse, et ta ei ole siiski professionaalne sõiduõpetaja)?

10. Kas teie oma õppetöö raames jõuate tähelepanu pöörata GDE maatriksi ülemistele tasemetele?

11. Milliste (õppekava) teemade käsitlemisel näete, et sõidupraktika juhendaja võiks võtta suurema rolli ning olla autokoolile toeks?

Juhendatud sõidupraktika tulevik

12. Millisena näete tulevikus juhendaja rolli juhtimisõiguse taotlemisel?

13. Millega täiendaksite B-kategooria mootorsõidukijuhi ettevalmistamise määrust?

14. Kas eksternõpe võiks ühel hetkel tagasi tulla?

Lõpetus

LISA 6. Ankeetküsitlus "Koolituse "Sõidupraktika juhendaja algõpe" analüüs

Transpordiameti eksperdid ja mootorsõidukijuhi õpetajad
1. Kuivõrd vastas koolitus sinu ootustele?
2. Millised teadmised / oskused sinu arvates osalejad koolituselt omandasid?
3. Millised olid kavandatud protsessi tugevused, mis toetasid osalejaid endale vajalike teadmiste omandamisel / isiklike õpieesmärkide saavutamisel?
4. Millised olid kavandatud protsessi nõrkused, mis takistasid osalejaid endale vajalike teadmiste omandamisel / isiklike õpieesmärkide saavutamisel?
5. Kuivõrd kaasatuna sa end läbiviidud koolitusel tundsid? Võimalusel palun selgita, miks?
6. Milline oli sinu kogemuse põhjal koolitajate suhtumine koolitusel osalejatesse? Võimalusel palun too mõni näide.
7. Kuivõrd koolitajad sinu arvates valdasid koolitusteemat? Võimalusel palun too mõni näide.
8. Kuidas sulle sobisid koolitajate kasutatud / valitud koolitusmeetodid? Võimalusel palun selgita.
9. Milliseks hindad koolitajate loodud õhkkonda koolitustel? Võimalusel palun selgita.
10. Millele soovivad koolitajatel tähelepanu pöörata?
11. Kellele soovitaksid seda koolitust? Miks?

LISA 7. Ankeetküsitlus “Tagasiside koolitusele”

Mootorsõidukijuhi juhendajad
1. Koolitusel oli minu jaoks kõige väärtuslikum (esseevastus)
2. Enne koolitust hindasin oma teadmisi liiklusest ja juhendatud sõidupraktikast (väga kehvaks, kehvaks, rahuldavaks, heaks, väga heaks)
3. Koolitusel omandatu praktiline väärtus igapäevatööks ja eluks (1-10)
4. Rahulolu koolitusmaterjalidega (materjalide asjakohasus, põhjalikkus) (1-10)
5. Rahulolu koolituse korraldusega (koolitusest ette teavitamine, koolituse ajakava, asukoht) (1-10)
6. Õhkkonna loomine ja osalejate kaasamine (1-10)
7. Teooria seostamine praktikaga ning näidete toomine (1-10)
8. Teema valdamine ning oskus seda osalejatele selgitada (1-10)
9. Et parem juhendaja olla, kavatsen ma (esseevastus)
10. Millist ettevalmistust, infot või koolitust on sinu arvates sõidupraktika juhendajal enne juhendamist vaja? (esseevastus)
11. Peale koolitust hindan oma teadmisi liiklusest ja juhendamisest (väga kehvaks, kehvaks, rahuldavaks, heaks, väga heaks)
12. Soovitused, ettepanekud (esseevastus)
13. Kas oled varem kedagi juhendanud? (lühivastus)

LISA 8. Koolituskava “Sõidupraktika juhendajate algõpe”

Koolituskava koostamisel on aluseks võetud:

Aruväli, S., Kaldas, H., Pilli, E. & Reppo, S. (2016). Täienduskoolituse õppekava koostamine.

Täiskasvanute koolituse seadus (2015)

Karm, M. (2013). Õppemeetodid kõrgkoolis. <https://mahara.ut.ee/artefact/file/download.php?file=5851&view=2211&embedded=1>

Liiklusseadus (2011)

Koolituskava nimetus: Sõidupraktika juhendaja algõpe

Koolituse eesmärk: Koolituse eesmärk on juhendajat toetada juhendamise eel. Koolituse lõpetanud juhendaja on kursis Liiklusseaduse viimase 3 aasta jooksul toimunud muudatustega, on omandanud esmased teadmised juhendamisel kehtivatest nõuetest ning juhendamise võtetest ja on valmis omandatud oskusi rakendama sõidupraktika juhendamisel.

Koolituskava sihtgrupp: Koolitusele on oodatud [Liiklusseaduse § 109 lg 2](#) toodud tingimustele vastavad isikud, kes juba tegutsevad või plaanivad hakata tegutsema sõidupraktika juhendajana.

Osalejate soovitatav maksimaalne arv: 16

Õpiväljundid:

Õpiväljundid sõnastatakse õppeprotsessi eesmärgist lähtuvalt ning need peavad olema mõõdetavad, hinnatavad ja piiritletud aja jooksul omandatavad.

1. Omab ülevaadet oma tugevatest ja nõrkadest külgedest teoreetilistes teadmistes.

Mõõdame: Liiklustestid, tulemuste analüüsimine

2. Analüüsib enda tegevust sõidukijuhina ning oma käitumise mõju juhendatavale

Mõõdame: Iseseisev töö (liikluspäevik), rühmatöö (probleemülesanded), eneserefleksioon arutelu vormis

3. Suudab mõista ja selgitada oma rolli juhendajana

Mõõdame: Arutelus osalemine, eneserefleksioon arutelu vormis

4. Teab juhendamisel kehtivaid nõudeid

Mõõdame: Osalemine arutelus, probleemülesannete lahendamine

Koolituse maht: 5 tundi, sh 1,5 veebikohtumist ja kuni 3,5 tundi iseseisvat tööd

Koolitusmeetodid: Ajurünnak, rühmatööd, veebiloeng, iseseisev töö

Koolituse keskkond: Koolitus on planeeritud elektroonilises õppekeskkonnas (testkoolituse läbiviimisel kasutati Moodle keskkonda). keskkonnas. Koolitus on plaanitud hübriidvariandina - õppematerjalid, iseseisvad ülesanded, testid ja küsitlused on elektroonilises õppekeskkonnas ning läbi viiakse ka vähemalt üks sünkroonne kohtumine kestvusega vähemalt 1,5h). Testkoolituse läbiviimisel kasutati selleks Zoom keskkonda, kuid võimalik on ka teiste, koolitaja ja koolitatavate vajadustele vastava, e-õppe keskkonna kasutamine. Koolituse raames tuleb sooritada ka iseseisvad ülesanded, mille puhul on eeldatud, et koolitusel osalejal on arvuti ja internetiühenduse kasutamise võimalus ning osade ülesannete puhul ka sõiduki kasutamise võimalus.

Koolitusteemad ja -meetodid:

Koolitusteemad	Koolitusvajaduse viide	Tegevused, mida koolitamisel kasutada
Liiklusseaduse viimase 5 aasta seadusemuudatused	Liiklusseadus (2011) Sergo, T. (2019). <i>Liiklusharidus peale juhiloa omandamist - võimaluste analüüs ja ettepanekud</i> . Diplomitöö. Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledž.	<ul style="list-style-type: none">- Ajurünnak (Padlet abil)- Liiklustestid - kas elektroonilises õpikeskkonnas sisseehitatud testimooduli kaudu või kasutada teooria.ee ja liikluslab.ee keskkonnas olevaid teste (kiire test esimesel kohtumisel - testi tegemise eesmärgiks on aidata osalejatel ette saada reaalne pilt oma liiklusalastest teadmistest). Soovi ja ajaressursi olemasolu korral teha peale koolitust järeltest või suunata õppijad ise liiklusteste lahendama.- Lühülevaade olulisematest Liiklusseaduse muudatustest viimase 3-5 aasta jooksul Suunamine iseseisvalt õppematerjalidega tutvuma (Liiklusseadus internetis)
Sõidupraktika juhendamise tehnilised nõuded	Liiklusseadus (2011)	<ul style="list-style-type: none">- Arutelu (kaasamaks osalejate kogemusi, arutelu kogemuste teemal)- Lühülevaade tehnilistest nõuetest

<p>Sõidupraktika juhendamise nüansid, näiteks: Liisingulepingust tulenevad nõuded; Liikluskindlustuse lepingust tulenevad piirangud; Kus tohib/ei tohi õppesõitu läbi viia.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Probleemülesannete lahendamine gruppides (gruppide ja ülesannete arv vastavalt osalejate arvule). <i>Testkoolitusel kasutatud probleemülesanded vt allpool.</i> - Arutelu grupitööde tulemuste ja juhendamise erinevate nüansside üle
<p>Eeskuju mõju</p> <p>Sõidupraktika juhendaja eeskuju mõju algajale juhile - tee minu sõnade, mitte minu tegude järgi?</p> <p>Liikluskampaaniad - millele rõhutakse, milliseid punkte need vajutavad?</p>	<p>Wilson, R.J., Meckle, W., Wiggins, S. & Cooper, P.J. (2006). Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. <i>Journal of Safety Research</i> 37 (2006) 325–332</p> <p>Brookland, R., Begg, D., Langley, J. & Ameratunga, S. (2014). Parental influence on adolescent compliance with graduated driver licensing conditions and crashes as a restricted licensed driver: New Zealand Drivers Study <i>Accident Analysis and Prevention</i> 69 (2014) 30-39</p>	<p>Arutelu iseseisva tööna täidetud liikluspäevikute üle - milline on liikluses nähtav ning ka ise näidatav eeskuju? Kui osalejad ei ole liikluspäevikuid täitnud, siis saab asendada aruteluga liikluse üle (võimalus kasutada ka Padlet tööriista).</p> <p>Positiivse eeskuju andmist soodustavate ja takistavate tegurite arutelu või tegurite määratlemine ühiselt aruteluna.</p> <p>Ühe liiklusohutuse suurendamisele suunatud kampaania analüüsimine (ajaresursi olemasolu korral).</p> <p>Lühiülevaade eeskuju mõjust.</p>
<p>Kuidas juhendada</p> <ul style="list-style-type: none"> - Õpetamine vs juhendamine - Rahulikuks jäämine - Vajalikud isiksuseomadused - Autokooli tööd ei tohiks ära nullida 	<p>Intervjuud;</p>	<p>Video vaatamine juhendamise halvast näitest - arutelu, mis toimus ja mida oleks saanud paremini teha.</p> <p>Lühiülevaade juhendamisest.</p>

<ul style="list-style-type: none">- Autokooli tehtavaga kursis olemine (kohtu sõiduõpetajaga)- Sõidutundide logi pidamine (soovituslik)- Sõitmine konkreetse eesmärgiga, nt autokooli tunniteema ülekordamine		Soovituste andmine.
---	--	---------------------

Kohustuslik materjal:

Liiklusseadus

<https://www.riigiteataja.ee/akt/130032021003>

Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele

<https://www.riigiteataja.ee/akt/103032011006?leiaKehtiv>

Soovituslik materjal:

Autokoolide statistika

<https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/autokoolide-statistika>

Liikluskindlustuse kehtivuse kontroll

<https://www.lkf.ee/et/kindlustusekehtivus>

Mitmekesist ning olulist infot liiklusohutuse teemadel

<https://www.liikluskasvatus.ee/et>

Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele

<https://www.riigiteataja.ee/akt/116062011008?leiaKehtiv>

Mootorsõidukite õppesõidu korraldus Tallinnas

<https://www.riigiteataja.ee/akt/427122013001?leiaKehtiv>

Mootorsõidukijuhi eksamineerimise, talle juhtimisõiguse andmise kord ja juhiloa vormid ning nõuded eksamisõidukitele (26.04.21 hakkab kehtima järgmine redaktsioon)

<https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011018?leiaKehtiv>

Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad

<https://www.riigiteataja.ee/akt/116012020005?leiaKehtiv>

Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud

<https://www.riigiteataja.ee/akt/121062011008?leiaKehtiv>

Mootorsõidukijuhi teadmiste, oskuste ja käitumise liiklusalased kvalifikatsiooninõuded

<https://www.riigiteataja.ee/akt/128062011037>

Riiklikust teooriaeksamist

<https://www.mnt.ee/et/liikleja/eksamid/teooriaksam>

Riiklikust sõidueksamist

<https://www.mnt.ee/et/liikleja/eksamid/soidueksam>

Transpordiameti e-teenindus

<https://eteenindus.mnt.ee/main.jsf?lang=et>

<https://www.youtube.com/watch?v=1mTfaUoAnf8>

Mis eristab ülekäigukohta ja ülekäigurada? (Video Youtube'i kanalilt "Maanteeamet Riigiasutus")

<https://www.youtube.com/watch?v=QaGStAebbaw&t=5s>

Miks on vaja autojuhil kanda päikesepille? (Video Youtube'i kanalilt "Maanteeamet Riigiasutus")

<https://www.youtube.com/watch?v=0ziKwRVTgCs&t=1s>

Nõuded mootorsõiduki juhile (Video Youtube'i kanalilt "Maanteeamet Riigiasutus")

<https://www.youtube.com/watch?v=UzsErp9SNKc&t=1s>

Kuidas autotulesid õigesti kasutada? (Video Youtube'i kanalilt "Maanteeamet Riigiasutus")

<https://www.youtube.com/watch?v=ElDnQQzDMys&t=1s>

Juhi töökoht (Video Youtube'i kanalilt "Autosõit OÜ eAutokool")

<https://www.youtube.com/watch?v=bW5JdrND4pw&t=1s>

Kuidas leida õige istumisasend juhi kohal? (Artikkel portaalist Geenius)

<https://auto.geenius.ee/rubriik/hea-nipp/kuidas-autoroolis-oige-istumisasend-leida/>

Mis sa arvad, kas teeksid tänase liiklusteooriaeksami puhtalt ära? (Video Youtube'i kanalilt "Alexela")

https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=qLpCZHPBxHM

"Õhtu!" - Robert sõidueksamil (Video Youtube'i kanalilt "Kanal 2")

https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=Nm-1Q9zOQKQ

Staažikas autojuht läks sõidueksamile (Video Youtube'i kanalilt "Geenius Meedia")

https://www.youtube.com/watch?time_continue=4&v=lzFGAmxkJiU

Näidisvideod. Sõidueksami harjutused alates veebruar 2020 (Artikkel portaalist Geenius, autor Ronald Liive)

<https://auto.geenius.ee/rubriik/uudis/kaisime-esimesena-uuel-maanteeameti-soidueksamil-ja-oi-kui-lihtsaks-see-laheb/>

Laste turvavarustuse õige kasutamine autos (Video Youtube'i kanalilt "Accelerista")

<https://www.youtube.com/watch?v=oMozkF1n5S0>

Probleemülesanne 1 (sünkroonse kohtumise käigus lahendamiseks grupitööna)

Peeter töötab Tallinna kesklinna Weizenbergi tänaval. Tema 18-aastane tütar õpib autokoolis ning on seal läbinud ka juba 9 sõidutundi, autokooli õpetajaga on sõidetud ka linnaliikluses.

Tütar on huvitatud sõidupraktikast ning Peeter vormistas seega Transpordiametis endale juhendaja tunnistuse nagu kord ja kohus ette näeb.

Ühel tööpäeva õhtul tuleb tütar trennist isa juurde kontorisse, et koos isaga koju minna ning Peeter lubab tütre sõidupraktika saamise eesmärgil sõita koju Lasnamäele. Enne sõitu kontrollib Peeter ka üle, et tütrele oleks kindlasti kaasas õpingukaart ja kinnitab igaks juhuks sõidukile õppesõidukit tähistavad märgid.

Kojujõudmise eel käiakse läbi ka Laagna tee ääres asuvast supermarketist. Tütar sõidab eeskujulikult, ei ületa kiirust, peatub korrektselt fooride ja ülekäiguradade ees.

Ometi peatab neid politseipatrull ja informeerib, et nad on reeglite vastu eksinud. Rahuliku vestluse tulemusel pääsetakse küll hoiatusega.

Küsimus: Mis võis olla see põhjus, miks patrull otsustas nende auto peatada?

Probleemülesanne 2 (sünkroonse kohtumise käigus lahendamiseks grupitööna)

Pille poeg käib juba kaks kuud autokoolis ning Pille on temaga ka juba kuu aja jagu teinud ka juhendatud sõidupraktikat. Enamasti laseb Pille pojalt sõita enda kõrval kodu ja kooli või kodu ja oma töökoha vahet. Pillel on olemas juhendaja tunnistus ning pojalt ka õpingukaart alati kaasas. Sõidukil on küljes õppesõiduki märgid.

Ühel päeval juhtub siiski liikluses väike intsident. Ees pidurdab järsult kaubik ning poeg sõidab kogemata kaubikule tagant sisse. Keegi vigi ei saa, kuid tegemist on siiski liiklusõnnetusega, mis tuleb vormistada. Paberid täidetakse ära. Pillel on kaskokindlustus, ta teavitab kaskot õnnetusjuhtumist, saab juhised remonditöökoja osas, viib sõiduki remonti, saab vastu asendusauto ning elu läheb edasi.

Suur on aga Pille üllatus, kui ühtäkki saabub talle liiklusõnnetuse eest kopsakas arve.

Küsimus: Mille eest võib olla arve ning millega Pille sõidupraktikat tehes ei arvestanud?

Probleemülesanne 3 (sünkroonse kohtumise käigus lahendamiseks grupidööna)

Meelis on sõidujuhendajaks oma 18-aastasele õepojale. Õde ise ei julge õppesõitu läbi viia, ütleb et närvid ei pea vastu. Meelis saab poisiga hästi läbi ning on ka ametlikult Transpordiametis juhendajaks vormistatud. Ühel ilusal kevadpäeval ollakse ühiselt suvilas ning tekib mõte grillima hakata. Grillimiseks vajalikke tarbeid on vaja minna tooma külapoodi. Poodi sõitmine on ema arvates pojale samuti hea sõidupraktika, poeg on rõõmuga nõus. Õppesõidu märgid autole külge ning ema ja poeg lähevad poeretkele. Ema jälgib hoolega, et poeg kiirust ei ületaks ning kõigist liiklusreeglitest kinni peaks. Teel poest tagasi peab sõiduki kinni politseipatrull.

Küsimus: Mille vastu võidi eksida?

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Meie, Rando Luhaorg ja Tiina Sergo,

1. Anname Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) meie loodud teose “Sõidupraktika juhendajate koolituskava väljatöötamine,” mille juhendajad on Transpordiameti ennetustöö osakonna ekspert Kai Kuuspalu ja dotsent Mari Karm, reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.
2. Anname 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. Oleme teadlikud, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. Kinnitame, et lihtlitsentsi andmisega ei riku me teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Rando Luhaorg /allkirjastatud digitaalselt/

20.05.2021

Tiina Sergo /allkirjastatud digitaalselt/

20.05.2021