

TALLINNA ÜLIKOOL
Haapsalu Kolledž
Liiklusohutuse õppekava

Lembi Sillandi

HARIDUSASUTUSE LÄHIÜMBRUSE LIIKLUSOHTUDE ANALÜÜS JA
PARENDESETTEPANEKUD HAAPSALU LINNA ALGKOOLI NÄITEL
Diplomitöö

Juhendajad: MA Liina Viiret
Maanteeameti ennetustöö osakonna ekspert MA Kai Kuuspalu

Haapsalu 2018

TALLINNA ÜLIKOOL

Haapsalu Kolledž		Õppekava: Liiklusohutus
Töö pealkiri: Haridusasutuse lähiümbruse liiklusohutude analüüs ja parendusettepanekud Haapsalu Linna Algkooli näitel		
Teadusvaldkond: Sotsiaal- ja käitumisteadused		
Uurimuse tasand: diplomitöö	Kuu ja aasta: mai 2018	Lehekülgede arv: 44 lk + 6 lisa (11 lk)
<p>Koolide ümbruse infrastruktuur ei kohandu tänapäevase autostumisega, kuna hooned ja tänavad on ehitatud ajal, mil autot ei kasutatud tarbeesemena. Seetõttu tekivad liiklusseisakud ning mitmekesisuvad liiklusohud. Et lapsed liikluses ohutult toime tuleksid, on vaja edendada liikluskasvatust kodus keskkonnas ja haridusasutustes. (Inseneribüroo Stratum, 2003; Pintson, 2017; Rahuvarm jt, 2010; Valdna, 2010.)</p> <p>Diplomitöö eesmärk on analüüsida liiklusolusid ja -keskkonda Haapsalu Linna Algkooli ümbruses ning leida võimalikke lahendusi nii liikluskeskkonna muutmise kui ka kooli tegevuse osas, et tagada kooliõpilaste turvalisus ja edendada liikluskasvatust. Eesmärgi saavutamiseks viidi läbi fookusgrupi intervjuu kooli juhtkonna ja klassiõpetajatega, koostati küsimustik lastevanematele, tehti ekspertgrupi vaatlus kooli juures ning hiljem vastasid eksperdid kirjaliku struktureeritud intervjuu küsimustele.</p> <p>Uuringutulemustest selgus, et laste liikluskäitumist hinnatakse keskmiseks või pigem heaks. Õpetajad arvasid, et laste liiklusalased teadmised on suuremad, kui need liikluses välja paistavad. Vanemad hindasid laste teadmisi ja käitumist samaväärseks. Nad pidasid end oma lastele eeskujudeks ning hindasid oma liikluskäitumist koos lapsega liigeldes eeskujulikumaks kui üksi liigeldes. 73% peredest elab koolist kuni 3 km kaugusel ning peamine liikumisviis on nii kevadisel-sügisel kui ka talvisel ajal auto. Lastevanemate hinnangul on see mugav, kiire ja ohutu. Jalgrattaga koolis käimine populariseerub kevadel-sügisel. Peamisteks liiklusohutudeks kooliümbruses peetakse vanemate teadlikku liiklusreeglite rikkumist ja seda, et lapsed pole alati võimelised ohuolukordi adekvaatselt hindama. Samuti ei soodusta liikluskeskkond kehtestatud piirkiiruse järgimist. Haapsalu Linna Algkoolis viiakse läbi mitmeid liiklusprojekte ning Maanteeamet toetab liikluskasvatuse edendamist. Õpetajate meelest on oluline lastega pidevalt liiklusteemadel arutleda, vanematega suheldakse e-Kooli vahendustel ning üldkoosolekutel.</p> <p>Olukorra parandamiseks on vaja Haapsalu Linnavalitsuse ametnikel vaadata üle vanalinna liiklusskeem ning täiendada liiklustehnilisi lahendusi. Liiklusohutude vähendamiseks saab muuta Ehte tänava kogu ulatuses ühesuunaliseks ning ehitada välja peatumisala või -tasku, kus oleks võimalik laps turvaliselt autost välja lasta.</p>		
Võtmesõnad: liikluskasvatus, haridusasutus, liikluskeskkonna ohutustamine		
Säilitamise koht: TLÜ Haapsalu Kolledži raamatukogu		
Töö autor: Lembi Sillandi allkiri: /allkirjastatud digitaalselt/		
Kaitsmisele lubatud:		
Juhendajad: MA Liina Viiret MA Kai Kuuspalu	allkiri: /allkirjastatud digitaalselt/ allkiri: /allkirjastatud digitaalselt/	

TALLINN UNIVERSITY

Haapsalu College		Curriculum: Traffic Safety
Title: Analysis of Traffic Hazards and Suggestions for Improvement Around the Educational Institution by the Example of Haapsalu Primary School		
Science area: Social and Behavioural Sciences		
Level: Diploma Thesis	Year and month: May 2018	Number of pages: 44 p + 6 annex (11 p)
<p>Nowadays infrastructure around the schools is not adapting to the number of cars, because buildings and streets were constructed at the time, when cars were not used on daily basis. As a result, heavy traffic and hazardous traffic situations occur. It is necessary to improve traffic education in home environment and educational institutions to ensure traffic safety.</p> <p>The aim of the diploma thesis is to analyse the traffic conditions and -environment around Haapsalu Primary School and also to find possible solutions for schools further actions in order to ensure the traffic safety of pupils and promoting traffic education. In order to achieve the goal, a focus group interview with school management and class teachers was carried out, questionnaire was used to collect data from parents and group of experts were involved in observation. Later experts answered to written interview questions.</p> <p>The results of the survey revealed that the traffic behaviour of children is assessed as average or rather good. Teachers believe that children's traffic knowledge is greater than it appears in real-life traffic situations. Parents considered the knowledge and behaviour of children as equivalent. They thought of themselves as role models for their children and assessed their traffic behaviour more exemplary when participating in traffic with their child. 73 % of the families live within 3 km radius from the school and mainly take their children to school by car. Parents believe it is more convenient, quicker and a safer way. Interest groups think that conscious violation of traffic rules by the parents and the fact, that children are not always able to assess the road hazards adequately are the main threats in traffic environment. Also, traffic environment is not supporting set speed limit. Haapsalu Primary School carries out several traffic projects and Estonian Road Administration supports the promotion of traffic education.</p> <p>In order to improve the situation, officials of Haapsalu City Government need to review the Old Town traffic scheme and complement traffic-engineering solutions. Ehte street should be changed to one-way street and near school there should be drop off area, where children can safely step out of the car, to prevent dangerous situations.</p>		
Key words: traffic education, educational institution, traffic safety management		
Deposition: The Library of Haapsalu College of Tallinn University		
Author of the thesis: Lembi Sillandi signature: <i>/signed digitally/</i>		
Approved for dissertation:		
Academic advisors: MA Liina Viiret MA Kai Kuuspalu		signature: <i>/signed digitally/</i> signature: <i>/signed digitally/</i>

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	5
1.1. Hoiakute, väärtuste ja käitumise kujunemine	5
1.2. Liikluskäitumine	6
1.3. Liikluskasvatus	7
1.3.1. Lapsevanema roll lapse liikluskasvatuses	8
1.3.2. Haridusasutuse roll lapse liikluskasvatuses	10
1.4. Liikluskeskkond ja liikuvus haridusasutuste ümbruses	13
1.4.1. Liiklusprobleemid haridusasutuste ümbruses	15
2. EMPIIRILINE UURIMUS	17
2.1. Uurimuse eesmärk ja uurimisküsimused	17
2.2. Valim	17
2.3. Metoodika ja protseduur	18
2.4. Uurimistöö tulemused	21
2.4.1. Fookusgrupi intervjuu kooli personaliga	21
2.4.2. Lastevanemate küsimustik	23
2.4.3. Ekspertgrupi vaatlus ja struktureeritud intervjuu	28
2.5. Arutelu ja ettepanekud lahendusteks	32
KOKKUVÕTE	38
ALLIKAD	41
LISA 1. LIIKLUSÕNNETUSTE STATISTIKA HLA ÜMBRUSES	
LISA 2. ÕPETAJATE FOOKUSGRUPI ANKEETKÜSIMUSTIK	
LISA 3. ÕPETAJATE FOOKUSGRUPI INTERVJUU KÜSIMUSED	
LISA 4. LAPSEVANEMATE ANKEETKÜSITLUS	
LISA 5. EKSPERTGRUPI VAATLUSLEHT	
LISA 6. PERSPEKTIIVNE PEATUMISTASKU	

SISSEJUHATUS

Liiklemine on inimese igapäevane tarve. Turvalise liikluskeskkonna kujundamisel on oluline roll infrastruktuuril ja arusaadaval liikluskorraldusel, aga ka liiklejate omavahelisel mõistmisel ning viisakusel. Kuivõrd inimese käitumist mõjutavad tema tervislik seisund, emotsioonid ja hoiakud, peab liikluskeskkond leevendama inimese riskikäitumise negatiivseid tagajärgi. Liiklusohutus hõlmab peale liikluskeskkonna turvalisuse ka liiklushariduse printsiipe, mille osa on inimeste hoiakute ja käitumise kujundamine (Maanteeamet, *s.a.*).

Liikluses vajavad enim tähelepanu lapsed, kelle ohtude ja riskide hindamine liikluskeskkonnas on arenemise järgus. Lapse liikluskeskkonna tundmine ja selles arenemine on peamiselt lapsevanema vastutusalas, sest vanem on eeskuju ja autoriteet, keda tuleb jälgida ning kelle käitumisest õppida. Peale vanemate on liikluskasvatuse edendajateks kohalikud omavalitsused, lasteaia- ja kooliõpetajad ning muude asutuste ametnikud (Liiklusseadus, 2010, § 4).

Enamasti on hooned ja tänavad on ehitatud ajal, mil lapsi ei viidud autodega kooli. Seetõttu ei kohandu koolide ümbruse planeeringud tänapäevase autostumisega ning sellest tulenevalt võivad tekkida liiklusseisakud. Lihtsaim lahendus tundub olevat see, et lapsi ei sõidutataks koduuksest kooliukse. Samas on uuringutest selgunud, et lastel ei taheta lasta jalgsi liikuda, sest vanemad hindavad seda ohtlikuks. (Tooming, 2012.) Peatuvate ja parkivate autode vahelt peavad lapsed leidma turvalise tee kooliukse ning see on sageli keerukas. Eestis on liikluskasvatuse edendamise ja liikluskeskkonna kujundamisega seotud probleeme kajastatud mitmes meediaväljaandes (Pintson, 2017; Sirk, 2017; Tooming, 2012; Valdna, 2017). Ühtlasi on teema aktuaalsust ja olulisust rõhutatud välismaa uuringutes (Rothman, Buliung, To, Macarthur, Macpherson & Howard, 2015; Rothman, Howard, Buliung, Macarthur & Macpherson, 2016; Yu & Zhu, 2015).

Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledži poole pöördus Haapsalu Linna Alkooli (HLA) direktor Malle Õiglas, kes tunneb muret kooli ümbruse liiklusohutusliku olukorra pärast. Peamise probleemina tõi ta välja, et vanemad peatuvad laste autost välja laskmise jaoks kohtades, mis pole selleks ette nähtud, ning tekitavad nii liiklusohutlikke olukordi. Seepärast

on siinse töö fookus suunatud just Haapsalu Linna Algkooli ümbruse liiklusolukorrale ja -probleemidele. Varem on HLA õpilaste liikumisviise kodu ja kooli vahel ning selle valiku mõjutegureid uurinud oma diplomitöös Külliki Kübar (2013).

Uuringu **eesmärk** on analüüsida liiklusolusid ja -keskkonda Haapsalu Linna Algkooli ümbruses ning leida võimalikke lahendusi nii liikluskeskkonna muutmise kui ka kooli tegevuse osas, et tagada kooliõpilaste turvalisus ja edendada liikluskasvatust.

Eesmärgi saavutamiseks püstitati neli **uurimisküsimust**:

1. Milline on laste ja lastevanemate liikluskäitumine kooli ümbruses?
2. Millised on peamised liikumisviisid ning mis on nende valiku põhjused?
3. Millised on kooli ümbrusest lähtuvad ohukohad liikluses ning missugused on ettepanekud kooli ümbruse ohutustamiseks?
4. Milline on olnud senine koolipoolne liiklusohutusele suunatud töö?

Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks viidi läbi fookusgrupi intervjuu kooli juhtkonna ja klassiõpetajatega, koostati küsimustik lastevanematele, tehti ekspertgrupi vaatlus kooli juures ning hiljem viidi ekspertidega läbi struktureeritud kirjalik intervjuu.

Diplomitöö koosneb teoreetilisest ja empiirilisest peatükist. Töö teoreetilises osas antakse ülevaade liikluskäitumise ja liikluskasvatuse olemusest, seejuures selgitatakse, milline roll neis on lastevanematel ja haridusametustel. Empiirilises osas tutvustatakse uurimuse valimit, meetodit ja protseduuri ning esitatakse töö peamised tulemused.

1. TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Teoreetilises osas antakse teemakohane ülevaade probleemi käsitlestest ja lahendustest, hõlmates väärtushinnangute ja hoiakute kujunemisega seotud tegurite mõju inimese olemusele, ühiskonna rolli liikluskasvatuse edendamises ning haridusametute ümbruse liikluskeskkonna ohutustamisega seonduvaid faktoreid.

1.1. Hoiakute, väärtuste ja käitumise kujunemine

Inimesed sünnivad siia ilma avastama: peale ümbruse tajumise ja selles kohanemise kogutakse teadmisi ja kogemusi enda ja teiste kohta, püüdes sedakaudu maailmas orienteeruda. Et saada maailma asjust ülevaadet, on abiks väärtused, mis juhivad inimese toimimist, ning hoiakud, mida inimene pidevalt korrigeerib tulemusliku tegutsemise eesmärgil. Kasvamise protsessi võib võrrelda ka väärtusarendusega, mida iseloomustab esialgu iseenda tundmaõppimine ning seejärel käitumiskalduvuste ja hoiakute kujundamine. Eesmärk on luua eeldused, et indiviid oleks teadlik oma hoiakutest ja väärtustest ning mõistaks, mil moel on võimalik neist tegudes juhinduda. Enese tundmaõppimine on vahend, mille abil saab end paremini mõista ning säilitada oma hoiakute ja tegude vahelist kooskõla. (Ainjärv & Häidkind, 2012; Harro-Loit, Jung & Sutrop, *s.a.*)

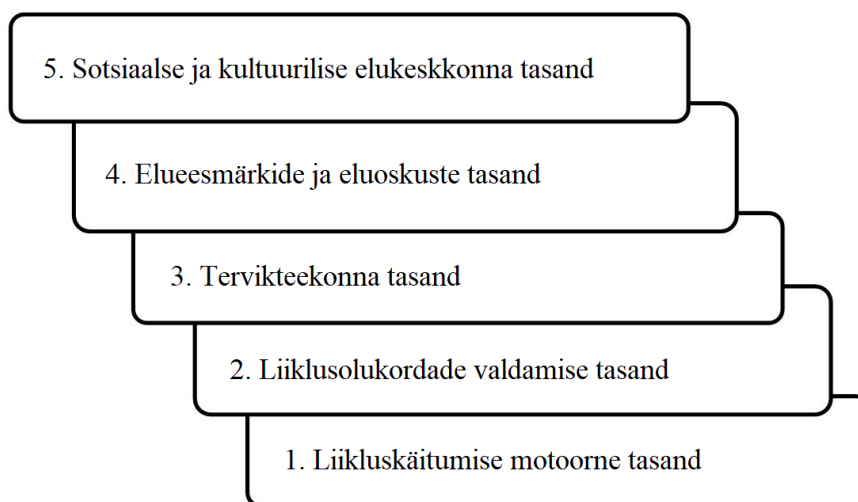
Et isiksus saaks täielikult välja areneda, on eelkõige tarvis olukordi märgata, neid teadvustada ning seejärel analüüsida. Lapse kasvades on tema eeskujudeks vanemad, seetõttu lasub oluline roll just neil. Vajalik on, et lapsevanem arutleb lapsega erinevate tähelepanekute üle. Samuti on oluline tegur keskkond, mille tagasisidest oleneb, kas kodust vanematelt saadud väärtuste pagas kinnistub või kuulub tugevam mõju välistele faktoritele. Väärtuskasvatus on laiemas mõttes kommunikatsiooniprotsess, mis algab sellest, et saadakse teadlikuks enese väärtustest ja märgatakse ümbritsevas keskkonnas avalduvaid väärtusilminguid. (Harro-Loit jt, *s.a.*)

Sotsiaalse suhtlemise üks vorm on liiklemine, millega puututakse igapäevaelus pidevalt kokku. Ohutult sihtkohta jõuda on võimalik vaid eri liiklejatüüpide omavahelisel koostööl,

mõistmisel, märkamisel ja empaatial, ühtlasi on vaja tunda ning järgida liiklusreegleid. Liiklusviisakus algab inimestest ning on tihedalt seotud käitumismustritega. Nii võib liikluskasvatust kõrvutada väärtuskasvatusega, milles on positiivne eeskuju lapseas üsna määrav. (Haak, Jaani jt, 2017a, 59; Maanteeamet, 2017.)

1.2. Liikluskäitumine

Keskinen (2014) kirjeldab liikluses ohutu tegutsemise eeldusi liikluskäitumise hierarhia, mis koosneb viiest tasandist (Joonis 1). Selline käsitlus aitab paremini mõista, et inimese käitumist ja tegusid mõjutavad tõekspidamised, väärtused ning hoiakud. (Keskinen, 2014, 12.)



Joonis 1. Liikluskäitumise hierarhia (Keskinen, 2014, 13)

Liikluskäitumise motoorse tegevuse tasand on seotud eelkõige lapse füüsiliste ja vaimsete eeldustega (nt nägemine, kuulmine, kõndimine, jalgrattaga sõitmine), olles abiks liikluses toimimisel (Keskinen, 2014, 15). Liiklusolukordade valdamise tasand on korrelatsiooniga teiste tasanditega, sest lapse otsuseid liikluses mõjutavad tugevalt kaaslaste või täiskasvanute teod, mis liigituvad kõrgematele tasanditele. Sellel tasandil on kõige reaalsem liiklusohutust edendada, kuna on võimalik hinnata laste teadmisi ja oskusi erinevates liiklussituatsioonides ning suunata neid seejärel turvalisemalt toimima. Oluline on arenguline küpsus, kuid enam mõjutavad liiklusolukordade valdamise tasandil lapse liikluskäitumist kogemused. (Keskinen, 2014, 16.)

Tervikteekonna tasand kätkeb muu hulgas teekonna eesmärgi, sõidumarsruuti, transpordivahendi valikut, ajalist faktorit ja reisikaaslast. Teekonna planeerimiseks on rohkem aega kui üksikus liiklusolukorras otsuse tegemiseks, mistõttu on võimalik pikema ettevalmistusajaga vähendada teekonnaga seotud riske. Sellel tasandil saavad tähelepanu lapse metakognitsioonid ehk oskuste ja teadmiste äratundmine ning nende analüüsimine, samuti eesmärkide tuvastamine ning põhjuste ja tagajärgede seostamine. (Keskinen, 2014, 16.)

Elueesmärkide ja eluoskuste tasand kirjeldab indiviidi üldisi omadusi ning teguviise mistahes keskkonnas ja tegevustes. Sellel tasandil on muutusteni jõuda keerukam kui madalamatel tasanditel, kuid samas on võimalik suunata inimest paremini tundma oma eesmärgi ja käitumist, mis omakorda võib aidata vähendada tema tegude negatiivseid mõjusid. Sekkumist on mõistlik viia läbi grupis, mitte ühe indiviidiga, kuivõrd rühmaarutelu saab grupikäitumist tulemuslikumalt suunata. (Keskinen, 2014, 17-18.)

Sotsiaalse ja kultuurilise elukeskkonna tasandil on oluline kodune kasvatus, sest lapsevanemad ja lähedased annavad lapsele esimesed teadmised ning kogemused. Samuti kuuluvad selle tasandi mõjutajate hulka sõbrad ja teised kaaslast, kellega ühtekuuluvus kujuneb lapse kasvades aina tähtsamaks. Paraku ei pruugi sõprade eeskujude sarnaneda vanemate õpetatud põhimõtetega. Üldiselt valivad lapsed gruppikuuluvuse oma kujunenud mentaliteedi järgi, kuid osaliselt jääb laps ikka veel avatuks grupiliikmete seisukohtadele ja hoiakutele. (Keskinen, 2014, 18-19.)

1.3. Liikluskasvatus

Liiklusseaduse järgi on liikluskasvatuse eesmärk kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid, kellel on ohutu liiklemise harjumused ning kes tajuvad liikluskeskkonda ja hoiduvad käitumast teisi liiklejaid ohustavalt ja liiklust takistavalt. Samal ajal on igale liiklejale vajalikud teadmised ja oskused, mis toetavad nende enda ja teiste liiklejate toimetulekut ja ohutust mitmesugustes liiklusolukordades nii jalakäija, sõitja kui ka juhina. Liikluskasvatustlike teadmiste arendamisega tegelevad peale lastevanemate ka koolieelsed lasteasutused, põhikoolid, gümnaasiumid, huvikoolid ning teised kompetentsed asutused. (Liiklusseadus, 2010, § 4.)

Liikluskasvatus hõlmab järgmisi tegevusi:

- õpetatakse last tema arengust lähtudes ära tundma ja märkama erinevaid ohuallikaid liikluses, tajuma nende olemust ja tekkimise asjaolusid;
- arendatakse ja kujundatakse lapse teadmisi ja oskusi, mis on vajalikud liiklemiseks jalakäija, sõitja ja juhina ning mis toetavad lapse toimetulekut ja ohutust;
- õpetatakse last kasutama ohutust tagavaid ja suurendavaid kaitsevahendeid (helkurit, turvavööd, jalgratturi kiivrit, põlve- ning küünarnukikaitsmeid jms);
- kujundatakse lapse oskusi käitumiseks ja valikute tegemiseks ohuolukorras, sealhulgas vajaliku abi kutsumiseks. (Laste liikluskasvatuse kord, 2011.)

Liikluskasvatuse põhimõtteid on oluline teadvustada juba väikese lapsena. Nagu väärtuskasvatuse puhulgi on oluline osa täita lastevanematel, kes viivad esmajärjekorras läbi laste liikluskasvatust ning valmistavad järeltulevat põlve ette ohutuks liiklemiseks. Peale laste on vaja täiendada ka täiskasvanute liikluskasvatustlikke teadmisi ning nendeni jõudmiseks kasutatakse erinevaid liiklusohutuskampaaniaid, massimeediat, infopäevi, teabematerjale ning viiakse läbi koolitusi. (Liiklusseadus, 2010, § 4.)

1.3.1. Lapsevanema roll lapse liikluskasvatuses

Peamine liikluskasvatuse läbiviija on lapsevanem, keda toetavad pedagoogiliste ja laiapõhjalisemate liiklusteadmistega õpetajad erinevatest laste- ja haridusametustest (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). Seega võib lugeda hariduse (sh liiklushariduse) võtmeks lastevanemaid. Kodusel keskkonnal, vanemate haridus- ja sissetulekutasemel ning pühendumisel on tugev positiivne seos lapse õpitulemustega. Lapse arengut mõjutavad nii lapsevanema käitumine, teguviis ja sõnad kui ka eeskujud väljaspool kodu. (Keskinen, 2014, 56; Naulainen, 2013.)

Väikese ilmakodaniku esmakokkupuude liiklusega on haiglast kojusõit. Esimese nelja eluaasta vältel jõuab laps passiivse reisija rollist aktiivsesse ehk kõhukotis ja lapsevankris oldud aeg asendub toimeka kõndija, jalgratturi ja auto turvaistmel reisijaga. Lapse heaolu ja turvalisus sõltuvad täiel määral täiskasvanu järelevalvest ja hoolitsusest. Maimik jälgib huviga tema ümber toimuvat ning omandab vanemaid ja teisi täiskasvanuid jäljendades

erinevaid käitumismustreid. Sel perioodil on tähtis omandada liikluskasvatust rõhutavate, ohutute käitumisviiside põhialuseid. (Hariduskeskus, 2015; Keskinen, 2014, 60-61.)

Täiskasvanu järelevalve ja suunamine jätkuvad ka lapse viiendal ja kuuendal eluaastal, kui laps muutub liikluses aktiivsemaks: suureneb koolieeliku liikumine jalakäijana ja lisandub jalgratturi roll, mis liiklusohutuse seisukohast võib raskusi valmistada. Motoorne juhtimine on veel arengujärgus ning huvitavad objektid tõmbavad liiklusolukordadele pööratava vajaliku tähelepanu endale. Samuti on selles vanuses lapsed kiired nii otsustamisel kui ka liikumisel. Eeskujuga näidata on endiselt oluline, kuid vanemal avaneb võimalus lisada sõnalisi selgitusi, sest laps saab temast paremini aru ning oskab vastata. Lapsele hakkab tekkima rohkem tuttavaid mängukaaslast väljastpoolt pereringi, kes muutuvad järk-järgult oluliseks. Vastutus liiklemisel püsib lapsevanemal, kuid oluline on ka lapse iseseisvumisele kaasa aidata. (Haak jt, 2017a, 60; Hariduskeskus, 2015; Keskinen, 2014, 61-62.)

Koolimine toob lapsele suurema iseseisvuse ning 7–8-aastased mõistavad teadlikumalt liikluses toimuvat. Siiski ei oska 7–12-aastased lapsed riskiolukordadega täiel määral arvestada ning riske adekvaatselt hinnata. Seejuures on oluline, et laps suudaks riske märgata ise ja spontaanselt, mitte ainult siis, kui tal palutakse seda teha. Kainikul on võimalik liigelda jalgsi, jalgratta, rula, tõukeratta, koolibussi ja ühistranspordiga, samuti reisijana sõiduautos. Selles vanuses lapsel lisandub lapsevanema eeskujule autoriteet koolist – õpetaja. Tähtsustuvad grupisisesed suhted ning grupitunnustuse võitmine. Sageli tehakse asju, mida ei tehtaks gruppi mittekuulumise korral. 7–12-aastane laps ei pea end täiskasvanutest vähem võimekaks jalakäijaks, kuid koos täiskasvanuga liigeldes jätab ta vastutuse sellegipoolest täiskasvanu õlule, näiteks ülekäigurada ületades ei kontrolli, kas sõidukijuhid on neid märganud ning annavad ülekäigurajal olijaile teed. Ometi on isegi täiskasvanul, seda enam veel lapsel, keeruline hinnata läheneva sõiduki kiirust ja kaugust. Varajane noorukiiga on liikluskasvatuse esmane sihtrühm, kuid vanematel on siiski oluline roll laste ohutuses ka veel hilises noorukieas ja varajases täiskasvanueas. (Haak jt, 2017a, 60; Hariduskeskus, 2015; Keskinen, 2014, 62-64; Valdna, 2017.)

Kõige kiiduväärsem ja tulemuslikum viis lapsele liiklusteadmisi edasi anda on temaga juba varases eas koos jalgsi liigelda. Üldiselt on lapsed ohutu liiklemise põhimõtetest teadlikud, kuid kogemuste pagas jääb puudulikuks. Vanemal lapsel ununevad reeglid sageli tingituna

kiiremast elutempost, sõprade mõjutustest ning tähelepanu hajutavatest seadmetest ja tegevustest. Liikluskeerises on kergliiklejal võrreldes autojuhiga veidi enam aega väikeseid nüansse tähele panna ning lapse loomupärane uudishimu aitab teadmiste omandamisele märgatavalt kaasa. Kuivõrd täiskasvanu on lapsele eeskujus, on oluline, et lapsevanem, kelle tegude järgi loob laps endale käitumisnormidest pildi, ka käituks oma sõnadele vastavalt. Kui jalgsi käimine muutub üksluseks, on lapsel võimalus jalgratta ja vajaliku turvavarustuse abil uusi liiklustemasid ja -situatsioone koos lapsevanemaga kogeda. (Sirk, 2017; Valdna, 2017.) Autoga laste kooli toomine võib tunduda küll mugav, ajasäästlik ning turvaline, kuid lapse ohutu iseseisva liiklemise toetamiseks on hädavajalik omandada kogemusi ja oskusi (Keskinen, 2014, 67; Tooming, 2012).

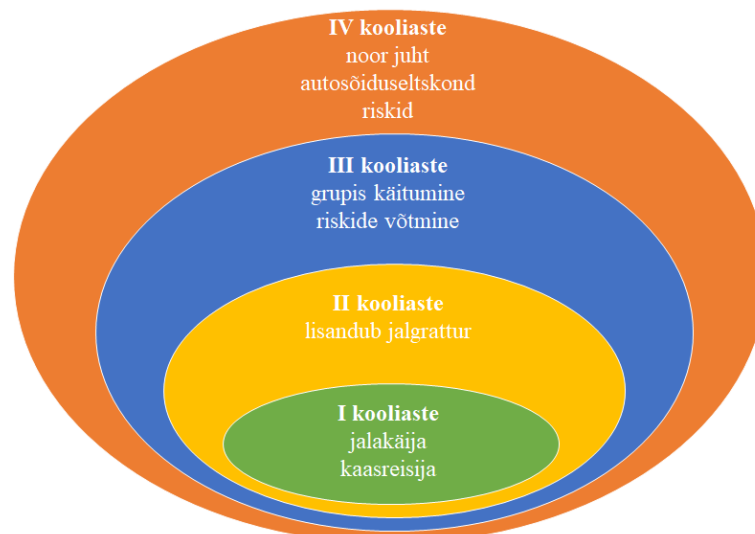
1.3.2. Haridusametuse roll lapse liikluskasvatases

Liikluskultuuri parendamine on pikaajaline tööprotsess, mis eeldab paljude inimeste koostööd ning soovitud hoiakute ja käitumise kujundamiseks vajalike tingimuste loomist. Selleks saavad koolitöötajad kasvatusteadusliku lähenemisega lapsevanematele abikäe ulatada. (Sellenberg, 2010.) Kooli personali ülesanne on peale liikluses väljenduvate käitumismaneeride kujundamise tegeleda riskikäitumise ennetustööga teistes valdkondades, mistõttu peetakse otstarbekaks keskenduda üldise riskikäitumise vähendamisele (Jaani, Pikksööt, Otstavel, 2015). Seega on laste ja noorte kasvukeskkonna loomisel oluline roll täita koolil (Keskinen, 2014, 19).

Kooli liiklusõppe ja kasvatustöö kavandamiseks peab õpetaja teadma liiklusõppe põhimõtteid, tundma liiklust reguleerivad õigusakte, arvestama õppetöös osalevate laste vanust ning jälgima ja analüüsima nende liikluskäitumist (Sellenberg, 2010). Olulisi juhtnööre leidub liiklusohutusprogrammis, kus ennetustegevustes on rõhutatud elukestva liikluskasvatuse osatähtsust. Maanteeamet toetab koole süsteemse õppe läbiviimisel, korraldades õpetajate koolitusi ja mitmesuguseid projekte, jagades tasuta õppematerjale jms. (Haak jt, 2017a, 58-59.) Maanteeameti pädevusse kuuluvad ka liikluskasvatuse olukorra hindamine ja analüüsimine (Laste liikluskasvatuse kord, 2011).

Haridusametuste ja Maanteeameti liikluskasvatuse alused on liiklusseadus, koolieelse lasteasutuse riiklik õppekava, põhikooli riiklik õppekava, gümnaasiumi riiklik õppekava

ning põhikooli lihtsustatud õppekava. Täpsemalt peavad liikluskasvatustööd tegevused olema välja toodud lasteasutuse tegevuskavas, kooli üldtööplaanis ning lasteasutuse ja kooli õppekavas. Kooli õppekavas määratakse kooliastmeti kindlaks liikluskasvatuse teemad, mis tulenevad riikliku õppekava läbivast teemast „Tervis ja ohutus”. Liikluskasvatuse teema käsitlemise ulatus sõltub kooli asukohast ja liikluskeskkonda mõjutavatest tingimustest. (Laste liikluskasvatuse kord, 2011.) Klassi- ja aineõpetajad määravad liikluskasvatuse teemad, mida käsitletakse lõimituna erinevates ainetundides, näiteks inimese- ja loodusõpetuses, matemaatikas või liiklusõpetuse tunnis (Civitta, 2016; Laste liikluskasvatuse kord, 2011).



Joonis 2. Lõimitud liiklusõppe rõhuasetused üldhariduskoolis (Haak jt, 2017a, 60)

Kuivõrd siinses töös keskendutakse põhikooli esimesele ja teisele astmele, siis on ülal esitatud liikluskasvatuse sisu nendes kooliastmetes (Joonis 2). Põhikooli esimeses astmes (1.–3. klassis) õpetatakse jalakäija ja jalgratturi ohutut liiklemist, käitumist ja liikluses toimetulekut, lähtudes eelkõige lapse koduümbruse liikluskeskkonnast. Arvestada tuleb sellega, et õpilane osaleb erinevates liikluskeskkondades nii iseseisvalt kui ka koos täiskasvanuga. Põhikooli teises astmes (4.–6. klassis) selgitatakse erinevaid liiklusolukordi lapse enda ja teiste liiklejate seisukohalt ning õpetatakse ohutut liiklemist linna ja maapiirkonna teedel. Arvestada tuleb sellega, et õpilane osaleb erinevates liikluskeskkondades enamasti iseseisvalt (Laste liikluskasvatuse kord, 2011; Haak jt, 2017a, 61). Eelmise aasta sügisel valmisid ohutusteemalised õpetajaraamatud, mis sisaldavad ka esimesele ja teisele kooliastmele mõeldud õpiülesandeid. Õpetajaraamatud on pedagoogile abimaterjaliks: annavad juhiseid, mida tuleks teada ja arvestada

õppekäikude ja -ekskursioonide korraldamisel ning kuidas saab erinevaid (liiklus)ohutusega seotud teemasid ainetundidesse põimida. Samuti on teostesse lisatud erinevaid harjutusi ning ülesandeid, mida on võimalik läbi viia siseruumides ja koolist väljas ning mis vastavad kooliastmele mõeldud liikluskasvatuse sisule. (Haak, Jaani jt, 2017b; Haak, Jaani jt, 2017c.)

Tulemusliku liikluskasvatuse eeldused on järjepidevus ja võime astuda õpilase kingadesse (Märja, 2011; Sellenberg, 2010). Õppetöös peab olema koht nii teoreetiliste teadmiste omandamiseks kui ka praktilisteks ülesanneteks (Sellenberg, 2010). Õppetegevuse planeerimisel on kasulik õpilasi kaasata aktiivsete tegevuste kaudu, näiteks ühised projektitegevused, probleemülesannete lahendamised, uurimistööd ja nooremate klasside õpilaste juhendamised, mis suunab ka vanemate klasside õpilasi olema heaks eeskujuks noorematele (Haak jt, 2017a, 59; Jaani jt, 2015). Teoreetilisi teemasid soovitatakse anda edasi aktiivõppemeetodite abil, kus õpilased saavad õpetaja räägitule lisaks omavahel suhelda ning sedakaudu üksteiselt õppida – oluline on õppeprotsessi kaasatus. Samuti on raamatutarkuse omandamisel tähtis element just füüsiline aktiivsus, sest see toetab mõtlemisaktiivsust. Tuleb tähele panna, et suhtluspõhise loengu toetamiseks on vaja õpikeskkonda vastavalt kohandada. (Haak jt, 2017a, 81; Karm, 2013; Märja, 2011.) 2015. aastal viidi läbi liiklusohutusuuring, milles selgus, et õpilased on väga huvitatud osalema tavapärasest erinevates ainetundides, kus saab mängida õpiotstarbelisi mänge, osaleda grupiülesannetes ning vaadata teemakohaseid filme (Haak jt, 2017a, 81).

Liikluses on peale teadmiste olulised ka käitumisharjumused, mida kool kujundab kohaliku omavalitsusüksuse, Maanteeameti ja lastevanemate toel. Maanteeamet on paljude liikluskasvatuseprojektide ning teabe- ja õppematerjalide looja ja rahastaja, kuid näiteks jalgratta juhtimisõigust taotlevate laste õpetamiseks vajatakse kvaliteetse koolituskursuse läbiviimisel kooli ja kohaliku omavalitsuse ühist tegevust ja toetust. Asutuste vahel tehakse koostööd ka kooliõpetajate liiklusohutuslike täienduskoolituste läbiviimisel. (Sellenberg, 2010.)

Eelnevale tuginedes saab öelda, et peale lastevanemate, kohaliku omavalitsuse ja Maanteeameti panuse peavad liiklus- ja väärtuskasvatuse olema seatud prioriteediks ka õppeasutustes. Selleks on vaja pidevat lävimist lastevanemate, koolikogukonna ning asjasse puutuvate asutuste vahel, sest vaid kohustuslik liikluskasvatuse ei taga laste ohutust

– määravaks saab, kuidas õpe läbi viiakse ning mil moel toetab seda kasvatust ümbritsev keskkond. (Civitta, 2016; Harro-Loit jt, *s.a.*; Keskinen, 2014, 67.)

1.4. Liikluskeskkond ja liikuvus haridusametuste ümbruses

Kõige enam liiguvad lapsed haridusametuste ning kodu lähedal, kuid koolitee pikkus on lastel erinev. Tänapäeval on üsna tavaline, et laps viiakse kooli ja tuuakse koju autoga, ning seda peamiselt mugavuse ja aja kokkuhoiu tõttu. Selline mõtlemine ei ole pikemas perspektiivis kasulik lapse tervisele ega iseseisvuse saavutamisele. Et laps saaks koolitee näiteks jalgsi läbida, tuleks vanematel, koolil ning omavalitsustel teha tööd, sest viimaste aastakümnetega on autode osakaal märgatavalt suurenenud. See varieerib liiklusohute ja suurendab riskitegureid, eriti hommikul kooli tuleku ajal koolide ümbruses. (Inseneribüroo Stratum, 2003; Rahuvarm, Lemmsalu, Jalgma, Altmets jt, 2010; Valdna, 2010.) Liiklusohutudena võib käsitleda kooli ümbruses sooritataavaid ohtlikke manöövreid ja sõiduvigade, kiiruse ületamisi ja liiklusreeglite rikkumisi. Rothman'i jt (2016) uuringust selgus samuti, et kaks kolmandikku sõidukijuhtidest ületavad koolide läheduses lubatud piirkiirust, vaatamata sellele, et 85% juhtudel on liikluse rahustamiseks võetud kasutusele erinevaid liiklusohutusmeetmeid.

Kooli ümbruse liikluskeskkond peab liiklejale andma selge signaali, et selles piirkonnas tuleb olla teiste liiklejate suhtes tähelepanelik. Selleks on võimalik kasutada liikluse rahustamise võtteid, mis suurendavad juhtide valvsust kergliiklejate suhtes. Liiklust on võimalik rahustada regulatiivsete vahenditega (nt liiklusmärkide, teekattemärgistuse, ühesuunaliste tänavatega) ja kiirust reguleerivate tehniliste vahenditega (nt künniste, tõstetud ristmike, nihutatud ja kitsendatud ristmike, teekitsendustega). (Kaal, Truu & Luhtheim, 2005.) Liikluse rahustamise põhimõttel projekteeritud liikluslahendusega edendatakse kergliiklust ning kõnniteede ja kohalike väiksemate teede rohkus haridusametuste ümbruses vähendab liiklusõnnetuste sagedust ja raskusastet (Rothman jt, 2016; Yu & Zhu, 2015).

Lastevanemate peamine soov on, et lapsed jõuaksid ohutult kooli ja sealt koju. Kui lapse koolitee on lühike, aga vanemale tundub, et tee on liiga ohtlik, ei võimaldata lapsel kergel käel teekonda üksi ette võtta (Inseneribüroo Stratum, 2003; Rothman jt, 2015; Rothman jt,

2016). Et tagada ohutum koolitee, on tarvis mõjutada ka neid sõidukijuhte, kes koolide lähedusest läbi sõidavad, kuid ei pea seal peatusi tegema. Nendeni jõudmine võib olla raskendatud, sest nad ei kuulu kooli kogukonda (Rothman jt, 2016). Selles osas on suur mõju liikluskasvatuse arendamisel ning liiklusohutuskavadel, mis on otseselt seotud kohaliku omavalitsuse ametnike, koolide ja sealse personali, laste ja lastevanemate liiklusohutuslike hoiakute ning nende teadvustamisega. (Inseneribüroo Stratum, 2003; Rothman jt, 2016.)

Inseneribüroo Stratum uuringus selgus, et kuigi lapsed liiguvad kooli aina enam autodega, on autostumise võidukäigu järel siiski alles jäänud ühistranspordiliiklus, mida samuti küllaltki aktiivselt kasutatakse. Paraku on suuremates linnades märgatavalt vähenenud laste arv, kes liiguvad marsruudil kool-kodu jalgsi või jalgrattaga. (Inseneribüroo Stratum, 2003.) Tegelikult populariseeritakse nii Eestis kui ka paljudes teistes linnakeskustes üle maailma laste jalgsi kooliskäimist, mis aitaks laste tervislikku eluviisi arendada ning vähendada sõidukite osakaalu tänavapildis (Rothman jt, 2015; Rothman jt, 2016). Haapsalu Linna Algkoolis propageeritakse jalgsi või jalgrattaga kooli tulemist projektiga „Jalgsi kooli“. Nädalase projektiga mõjutatakse positiivselt õpilaste ja lastevanemate keskkonnateadlikkust ning väheneb kooli alguse ajal autode osakaal kooli ümbruses. (Haapsalu Linna Algkooli koduleht, 2017.)

Kooli ümbruse kujundamisel võiks kaasata ka laste arvamust. Nii saaksid lapsed võimaluse arendada oma liiklusteadmisi ja märkamisoskust, samal ajal avaldada arvamust, millisena näevad nemad oma kooliteed ja kooli piirkonda. Niisuguse ettevõtmise puhul on kindlasti oluline, et kooli juhtkond kasutaks kooliümbruse liikluskeskkonna planeerimisel ja arendamisel ekspertide abi, seda just ohutusmeetmete kavandamisel ning kergliiklusteedele keskendudes. Tihti ei ole kooli personalil vastavaid teadmisi, kuidas oma plaani ellu viia. Selles valdkonnas saaksid abikäe osutada Maanteeameti töötajad või vastava haridusega liiklusohutusspetsialistid. (Inseneribüroo Stratum, 2003.)

Koolid peavad olema laste jaoks kindlad ja turvalised kohad. Iga kooli juures on unikaalne liiklusolukord ja seepärast peaksid vanemad, kooli personal ning kogu ühiskond töötama koos selle nimel, et liikluskeskkonda parandada (Rothman jt, 2016). Tegelikult ei ole tähtis ainult see, kas liiklusõnnetused leiavad koolide ümbruses aset kooli või koju mineku ajal. Oluline on parandada liikluslahendusi kõikjal, kus riskitegurid võivad tekitada ohuolukorra

väikese liikluskogemusega või vähemkaitstud liiklejale (Inseneribüroo Stratum, 2003). Mida turvalisemaks muudetakse ümbruskond, seda enam lapsi saavad koolis käia jalgsi, seejuures edendades tervislikumat eluviisi ning vähendades sõidukite liiklust tänavatel. (Rothman jt, 2016.)

1.4.1. Liiklusprobleemid haridusasutuste ümbruses

Suurt mõju avaldab haridusasutuse ümbruse ohutusele selle planeerimine. Haridusasutuste ümbruses olevad liikluskorralduslahendused ei ole piisavalt tänapäevased, mis suurendab liiklusohutlikkust. Ohutu liikluskeskkond toetab piirkonnas kehtivat kiiruspiirangut ning sunnib vajadusel juhti ülekäiguradade läheduses kiirust alandama. Kui lisaks määratud piirkiirusele ei ole teisi liikluse rahustamise meetmeid kasutusele võetud, ei järgi juhid enamasti kehtestatud nõudeid. Samuti on oluline, et kooli ees paikneval ülekäigurajal võtaksid juhid ja kergliiklejad aja silmkontakti loomiseks ning mõistaksid teineteise kavatsusi, et vältida ohusituatsioonide tekkimist. Parkimis- ja peatumiskohtade korraldus kooli ümbruses võiks olla lahendatud nii, et liiklusreeglite rikkumise korral ei tekitaks see lisaohte. (Inseneribüroo Stratum, 2003.)

Lastevanemate ülesanne on laste kooliviimisel arvestada asjaoluga, et kõige suurem liiklussagedus on kooli ümbruses hommikuti koolituleku ajal. Kiirustades on oht unustada turvaliselt autost väljumise nõuannet. Paraku on kergliikleja liiklusõnnetusse sattudes kannatajapool, mistõttu on oluline, et hommikul unisena autost välja astudes oleksid meeled erksad. (Valdna, 2017.) On leitud oletuslik seos koolide ümbruses juhtunud liiklusõnnetuste toimumise aja, koha ning ohtlikul viisil sõidukist väljuvate õpilaste käitumise vahel. Kusjuures iga lisanduv ohtlik käitumisviis suurendas õnnetuse juhtumise riski 45% võrra. (Rothman jt, 2016.) Lastevanemate parema ajaplaneerimise oskusega on võimalik muuta hommikurutiin ohutuks. Kui laps on vaja autoga kooli viia, oleks hea leida koolist kaugemal ohutu koht, kus laps saab sõiduki kõnniteepoolsest küljest väljuda. (Valdna, 2017.)

Ohtliku viisina on peamiselt täheldatud seda, kuidas õpilasi on autodest välja lastud koolist teisel pool tänavat. Sellest tulenevalt on vaja jalakäijal ületada sõidutee reguleerimata ülekäiguraja kaudu. Kui ohutu teeületuskoht ei asu lähedal, ületatakse sõidutee valest

kohast. Selline käitumine võib sõidukijuhtidele olla ootamatu ning jalakäija seab end ohtu. Kui autod peatuvad kohtades, mis pole selleks ette nähtud, piiravad nad teiste autojuhtide ja jalakäijate nähtavust. (Inseneribüroo Stratum, 2003; Rothman jt, 2016.) Peale valesti peatujate on probleemiks ka valesti parkijad, kelle teguviis on tingitud parkimiskohtade puudumisest, läbimõtlematusest või hoolimatusest. Täiendavaks ohuks peetakse kõrvaliste asjadega tegelemist. (Rothman jt, 2016.) Kui võrrelda Rothmani ja kolleegide (2016) uuringut Eestiga, on murekohad sarnased. Üldise liikluskultuuri ja kergliikluse edendamise kõrval vajavad parendamist ka liikluskorraldus ja teekattemärgiste ülejoonimine haridusasutuste ümbruses. (Pintson, 2017; Rahuvarm jt, 2010.)

2. EMPIIRILINE UURIMUS

Empiirilise uurimuse peatükis tutvustatakse uurimuse eesmärki ning selle saavutamiseks püstitatud uurimisküsimusi. Seejärel antakse ülevaade valimist, uuringu protseduurist ja meetodikast. Samuti esitatakse uurimistulemused.

2.1. Uurimuse eesmärk ja uurimisküsimused

Uurimuse eesmärk on analüüsida liiklusolusid ja -keskkonda Haapsalu Linna Almkooli ümbruses ning leida võimalikke lahendusi nii liikluskeskkonna muutmise kui ka kooli tegevuse osas, et tagada kooliõpilaste turvalisus ja edendada liikluskasvatust.

Eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisküsimust:

1. Milline on laste ja lastevanemate liikluskäitumine kooli ümbruses?
2. Millised on peamised liikumisviisid ning mis on nende valiku põhjused?
3. Millised on kooli ümbrusest lähtuvad ohukohad liikluses ning missugused on ettepanekud kooli ümbruse ohutustamiseks?
4. Milline on olnud senine koolipoolne liiklusohutusele suunatud töö?

2.2. Valim

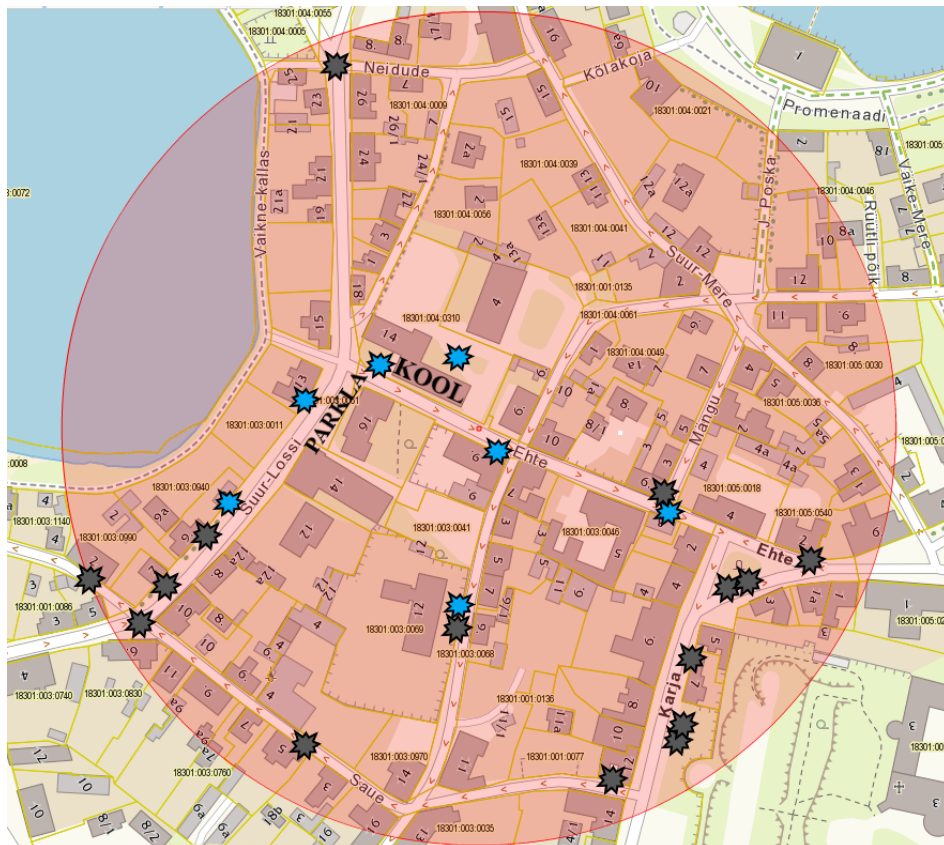
Haapsalu Linna Almkool asub Haapsalu linnas Väikse viigi ääres aadressil Ehte 14. Kool asutati 1839. aastal ning see oli esimene eestikeelne kool Haapsalus. Praegu õpib almkoolis 315 last: esimeses kooliastmes 153 ja teises kooliastmes 158 õpilast. Koolis tegutseb ka väikeklass, kus õpib 4 õpilast. Koolis töötab 37 õpetajat ning kooli direktor on 2007. aastast Malle Õiglas. Kooli eesmärk on luua koostöövalmis keskkond, kus õpilane tahab õppida ja areneda, soovib ennast teostada, omandab õiged väärtushinnangud ning alghariduse vastavalt oma kooli õppekavale. (Haapsalu Linna Almkool, *s.a.*) Kuivõrd Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledži poole pöördus Haapsalu Linna Almkooli personal, kellele valmistab muret kooli ümbruse liiklusohutuslik olukord, siis valiti kool diplomitöö uurimisobjektiks.

Diplomitöö valimisse kuuluvad Haapsalu Linna Algekooliga seotud isikud. Et saada kooli ümbruse liikluskeskkonnast mitmekülgne ülevaade, kaasati uuringusse kooli personal, lastevanemad ja kaudselt ka õpilased, sest kõik osapooled analüüsisid liiklussituatsioone nii enda kui ka õpilaste kaudu.

2.3. Metoodika ja protseduur

Et saada ülevaadet, millisena näevad erinevad osapooled liikluskeskkonda Haapsalu Linna Algekooli ümbruses, viidi läbi fookusgrupi intervjuu kooli personaliga, koostati internetikeskkonnas eSurvey Creator küsimustik lastevanematele ning käidi ekspertgrupiga kooli jõudmise ajal vaatlemas Haapsalu Linna Algekooli ümber toimuvat, hiljem viidi ekspertidega läbi ka intervjuu.

Kuivõrd Haapsalu Linna Algekooli juures ei ole läbi viidud liikluskeskkonda puudutavaid uuringuid või auditeid, käidi siinse diplomitöö ettevalmistusfaasis teema üle arutamas HLA koolijuhiga ning analüüsiti kooli piirkonna liiklusõnnetuste statistikat (Joonis 3). Selles piirkonnas (100 m kaugusel koolist) on juhtunud aastatel 2015–2017 seitse õnnetust, neist kaks kooli territooriumil. Tulenevalt õnnetuse kellaajast (kooli algus- ja lõpuaeg) ja iseloomust (parkimisega seotud liiklusõnnetus) saab neid oletuslikult siduda liikluse ohutustamise vajadusega koolide ümbruses. Kooli lähikümbruses (koolist kuni 200 m kaugusel) on kolme aasta jooksul toimunud 22 liiklusõnnetust. Kaardil on märgitud liiklusõnnetuste toimumiskohad. Õnnetused, mida võib oletuslikult siduda kooli algus- ja lõpuajaga ning mis jäävad koolist 100 meetri kaugusele, on tähistatud sinisega. Diplomitöö lisas 1 esitatud tabelis on 100 meetri raadiuses toimunud õnnetuste andmed esitatud sinisel taustal.



Joonis 3. Aastatel 2015–2017 toimunud liiklusõnnetused Haapsalu Linna Algkooli ümbruses (Eesti Liikluskindlustuse Fond, 2017; Maa-amet, 2017: modifitseerinud autor)

Kokkuleppel direktoriga tutvustati 5. jaanuaril 2018 kooli personali töökoosolekul võimalust uuringus osaleda. 37 kooli personali liikmest osales koosolekul 25, kes valisid vabatahtlikkuse alusel enda seast välja fookusgrupi intervjuus osalejad. Töö autor esitas tingimuseks, et esindatud oleks nii esimese kui ka teise kooliastme klassiõpetajad. Moodustati üheksaliikmeline grupp, kuhu kuulusid kaks inimest kooli juhtkonnast ning seitse klassiõpetajat esimesest ja teisest kooliastmest. Nendega viidi **fookusgrupi intervjuu** läbi 15. jaanuaril 2018 Haapsalu Linna Algkoolis. Kohtumise alguses täitsid osalejad kuue küsimusega ankeetküsimustiku (Lisa 2), mille eesmärk oli välja selgitada kooli personali hinnang liiklusohtusele. Enne intervjuu algust küsiti nõusolekut salvestamiseks, et infot oleks võimalik hiljem taasesitada ning hõlbustada andmeanalüüsi. Kõik osalejad olid salvestamisega päri. Seejärel viidi läbi fookusgrupi struktureeritud intervjuu, milles oli 18 küsimust, kusjuures tegemist oli avatud küsimustega. Intervjuuküsimuste (Lisa 3) eesmärk oli teada saada, mida on koolis tehtud selleks, et liiklusohtuslikku olukorda kooli ümbruses parandada, milliseid liikluskasvatuse meetmeid on siiani rakendatud ning kuidas laste ja vanemateni paremini jõuda. Ankeetküsimustik

viidi läbi lisaks intervjuule, kuna kirjalik küsimustik võimaldab saada individuaalseid hinnanguid olukorrale, samas intervjuu võimaldab saada paremat ülevaadet situatsioonidest.

Lastevanematele mõeldud küsimustik oli internetikeskkonnas eSurvey Creator avatud 9. veebruarist 9. märtsini 2018. Küsimustik jõudis lastevanemateni e-Kooli, sotsiaalmeedia ja hoolekogu vahendusel ning see sisaldas 18 küsimust, kus leidis nii valik- kui ka vabavastustega küsimusi. Küsimustiku eesmärk oli välja selgitada lastevanemate arvamus kooli ümbruse liiklusohutuse kohta. Muu hulgas küsiti liikumisviiside eelistuste ja nende põhjenduste kohta ning uuriti lastevanemate hinnangut lapse liiklusohutusteadmiste ja tegeliku liikluskäitumise kohta. Ühtlasi taheti teada, milliseid liiklusohutlikke olukordi on lapsevanemad ja lapsed kooli ümbruses märganud, kusjuures vanematele jäeti võimalus teha koolile ettepanekuid, kuidas muuta liiklust paremaks ja ohutumaks ning kuidas oleks võimalik täiendada õppeprogrammi (Lisa 4). Vanemad täitsid küsimustikku internetikeskkonnas, sest nii on võimalik saada rohkem vastajaid kui intervjuu teel.

Ekspertide kaasamiseks saadeti 18. jaanuaril kahele Maanteeameti eksperdile ning Haapsalu Linnavalituse ametnikele e-kirjad. Moodustus kolmeliikmeline **ekspertgrupp**, kuhu kuulusid Maanteeameti ennetustöö osakonna Läänemaa ekspert Solveig Edasi, Maanteeameti Lääne- ja Raplamaa liikluskorraldaja Valdo Jänes ning Haapsalu Linnavalitsuse linnakeskkonna osakonna nõunik Ailar Ladva. Neile edastati 9. märtsil kooli personali fookusgrupi intervjuu ja lastevanemate küsimustiku tulemused. Enne ekspertidega kohtumist 12.–13. märtsil käis töö autor esialgsete ohukohtade kaardistamiseks kooli ümbruses toimuvat vaatlemas. 23. märtsil 2018 toimus ajavahemikus 7.40–8.15 ühisvaatlus. Vaatluse eel said eksperdid tutvuda koos töö autoriga reaalse olukorraga ning valida endale vaatluskoha. Vaatluse ajal täideti vaatluslehte (Lisa 5), kuhu sai märkmeid teha järgnevate teemade kohta: tüüpsituatsioonid ja erandlikud olukorrad, ohud liikluskorralduslikust seisukohast ja head liikluskorralduslikud lahendused, mõtted ettepanekute jaoks. Samuti hinnati laste ja vanemate liikluskäitumist. Pärast vaatlust vastasid eksperdid e-kirja kaudu kolmele intervjuu küsimusele, milles toodi välja kokkuvõtlikud mõtted vaatlusest. Ekspertgrupi vaatluse eesmärk oli teada saada, millised on HLA ümbruse liiklusohutlikud kohad, mida on Haapsalus tehtud selleks, et koolide ümbruses liiklusohutust parandada ning millele tuleks edaspidi tähelepanu pöörata. Samuti kaasati eksperdid vaatlusse, et saada nende hinnangut kooli ümbruse liikluskeskkonnale

ning ühtlasi leida koos lahendusi olukorra parendamiseks. Et nad saaksid reaalse ettekujutuse, ei olnud otstarbekas kasutada teisi meetodeid. Nii vaatluslehe andmed kui intervjuu vastused edastati töö autorile e-kirja kaudu.

Õpetajate fookusgrupi intervjuu salvestis transkribeeriti programmis MS Word. Kooli personali ja lastevanemate küsimustikest ja ekspertgrupilt saadud andmeid analüüsiti programmiga MS Excel. Fookusgrupi intervjuus osalejatelt küsiti salvestamiseks nõusolekut. Kooli personali ja lastevanematele mõeldud küsimustike analüüsimisel tagati konfidentsiaalsus – tulemused esitatakse töös üldistatud kujul.

2.4. Uurimistöö tulemused

Diplomitöö tulemused esitatakse kolmes osas. Esimesena tuuakse välja kooli personali fookusgrupi intervjuu tulemused, teiseks lastevanemate küsimustike andmed ning kolmandana kirjeldatakse ekspertgrupi vaatluse ja struktureeritud intervjuu tulemusi.

2.4.1. Fookusgrupi intervjuu kooli personaliga

Uuringu tutvustamise töökoosolekul osalesid kooli personalist 25 inimest, kellest üheksa (36%) olid huvitatud fookusgrupi intervjuust osa võtma. Nende seas oli kaks kooli juhtkonna liiget ja seitse õpetajat esimesest ja teisest kooliastmest. Kõigepealt täitis fookusgrupp ankeetküsimustiku ning seejärel viidi nendega läbi intervjuu. Kuivõrd sarnaseid teemasid käsitleti nii intervjuus kui ka küsimustikus, on esitatud põimitud tulemused.

Ankeetküsimustikust selgus, et õpetajad hindasid laste liikluskäitumist keskmiselt 3,1 palliga (skaalal 1–5 tähistas 1 puudulikku ja 5 väga head). Laste teadmisi ja oskusi liikluses hinnati keskmiselt 3,8 palliga (skaalal 1–5 tähistas 1 puudulikku ja 5 väga häid teadmisi ja oskusi). Seega tuli välja, et õpetajad hindasid laste teadmisi ja oskusi kõrgemalt kui nende tegelikku liikluskäitumist. Kooli personali arvates võib see olla tingitud sellest, et lapsed teavad küll reegleid ja teooriat, kuid ei oska seda reaalses liiklusolukorras rakendada. Õpetajate hinnangul on lapsed hommikuti hoolsamad kui pärast lõunat koolist

lahkudes. Tihti jooksevad lapsed üle tee, mängivad sõiduteel või tee ääres, väljuvad autodest igal pool. Samuti käivad lapsed Wiedemanni spordihoones kehalise kasvatuse tundides, sageli ületatakse tee joostes ning kohas, mis pole selleks ette nähtud. Õpetajad pöörasid tähelepanu ka sellele, et laste tähelepanu häirivad nutiseadmed. Ühtlasi ei oska lapsed arvestada sellega, et liiklus võib olla kahesuunaline, või on neil raskusi ühe- ja kahesuunaliste tänavate eristamisel. Hajameelsus ei ole ainus murekoht – on ka lapsi, kes ei kasuta helkurit ega jalgrattakiivrit, lisaks sõidetakse jalgratastega, mis pole tehniliselt korras.

Samuti leidsid õpetajad, et liikluskäitumine sõltub lapsest ja tema kodustest eeskujudest. Lastevanemate liikluskäitumist hindasid õpetajad 3,1 palliga (skaalal 1–5 tähistas 1 puudulikku ja 5 eeskujulikku liikluskäitumist). Õpetajate hinnang laste ja nende vanemate liikluskäitumise kohta oli samaväärne (3,1), mis viitab sellele, et lapsevanem on oma liikluskäitumisega lapsele eeskujuks. Õpetajad tõid välja, et vanemad on hoolimatud ning rikuvad reegleid tihti teadlikult, peatudes ülekäigurajal või mujal kohtades, mis pole selleks ette nähtud. Lastel lastakse sõidukist väljuda parkivate autode taga, seejärel sõidetakse ülekäigurajani, oodatakse hetke, mil laps on jõudnud ülekäigurajani ning veendutakse, et laps saab ülekäiguraja ohutult ületada. See olukord vähendab aga lapse ohutunnet ning tekitab ristmikul liiklusseisaku. Samuti võib juhtuda, et lapsed jäävad parkivate autode ja nende taga peatuvate autode vahel märkamata. Toodi välja ka see, et kui vanemad toovad lapsi kooli autoga, võtavad nad lapselt võimaluse ise liikluses osaleda ja oma kogemuste pagasit kasvatada. Intervjuust selgus, et kool on kohale kutsunud politsei, kes kontrolliks ülekäigurajal ja parklas toimuvat, kuid politsei kontrollis helkurite ja kiivrite olemasolu. Teisel korral korraldas politsei puhumisaktsiooni. Seega võib öelda, et politsei ei täitnud kooli personali ootusi probleemi lahendamisel.

Samas hindasid õpetajad enda liikluskäitumist 4,4 palliga (skaalal 1–5 tähistas 1 puudulikku ja 5 eeskujulikku liikluskäitumist). Õpetajate hinnang enda liikluskäitumise kohta oli kõige kõrgem, mis võib olla tingitud subjektiivsusest või sellest, et nad teadvustavad eeskujuks olemise tähtsust. Intervjuust selgus, et osa õpetajatest käivad koolis autoga, ning nad leidsid, et nemad sõlmpunkti ei jõua, sest pargivad Vana Kino ette. Parkimisprobleemina toodi välja, et kui esimesed parkijad ei pargi täpselt joonte vahele, peavad sellest lähtuvalt ka teised juhid valesti parkima. Samuti tuli välja, et parkimisvahed on kitsad.

Haapsalu Linna Algkool osaleb mitmes liiklusprojektis. Liiklusringi lastel on võimalik osaleda jalgrattakoolitusel, mille üks väljundeid on jalgratturi juhulubade omandamine. Samuti on koolis teist aastat projekt „Jalgsi kooli”, mille eesmärk on vähendada autode osakaalu kooli ümbruses. Samuti tehakse projekte „Reipalt koolipinki” ja „Reipalt suvesse”. Kaasatakse ka politseiametnikke ja Maanteeameti töötajaid, kes annavad liiklustunde ja jagavad esimese klassi õpilastele liiklusaabitsaid. Lastele jagatakse ajakohast infot kooli ümbruse liikluse kohta ning näiteks kuuenda klassi lastele on ette nähtud koolitusprogramm „Kaitse end ja aita teist” (KEAT), mille raames selgitatakse korrektse liikluskäitumise olulisust ning tuletatakse meelde peamised reeglid ja põhitõed. Õpetajate arvates saavad nad ise kooli ümbruse liikluskeskkonna ohutumaks muutmisel sõita rahulikumalt, olla lastele liikluses eeskujuks, märgata ohuolukordi ning vajadusel sekkuda. Samuti toodi välja, et oluline on lastega pidevalt liikluskultuuri teemadel arutleda ning politseiametnikke kaasata. Õpetajad soovivad vanemaid kaasata üldkoosolekutel tähelepanekuid jagades ja e-Kooli vahendusel, kuhu kirjutatakse meeldetuletusi ohutumaks liiklemiseks.

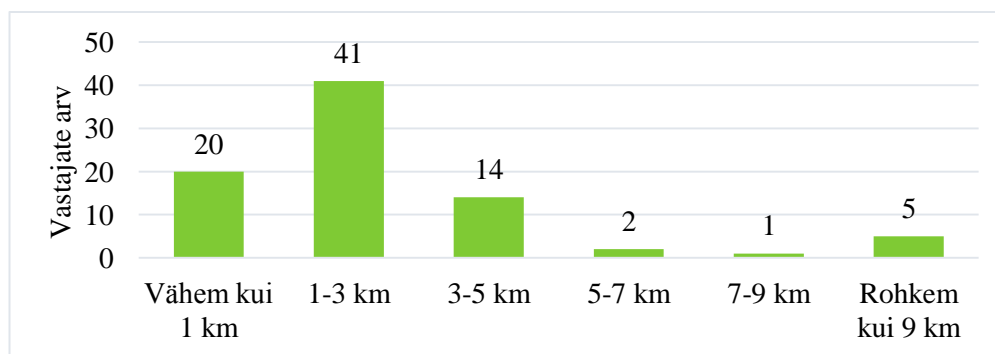
Õpetajad tegid mitu ettepanekut, kuidas võiks praegust liiklusolukorda paremaks muuta. Näiteks pakuti välja, et Ehte tänaval võiks olla kellaajaline peatumiskeeld (ajavahemikus 7.45–8.15); pargi juures võiks olla peatumisala või -tasku (*drop off area*); liiklusmärgid võiksid lasteasutuste ümbruses vastata lapse pikkusele. Samuti tegid õpetajad ettepaneku, et asfaldile võiks lisada tekste „Peatu, vaata, veendu!” või „Ettevaatust!”. Õpetajate meelest ei ole vaja, et kooli kõrval asuvast parklast võib kahes suunas kuni Suur-Lossi tänava ristmikuni sõita. Enamasti ei kasuta kooli personal ja lapsevanemad seda võimalust, kuid olukord on keerulisem kaubaautojuhtide või võõraste jaoks, kes ei tea, et Ehte tänav on ühesuunaline. Ühtlasi asub liiklusmärk „Anna teed” Ehte tänava ja Suur-Lossi tänava ristmikul, mis annab juhtidele arusaamatut infot.

2.4.2. Lastevanemate küsimustik

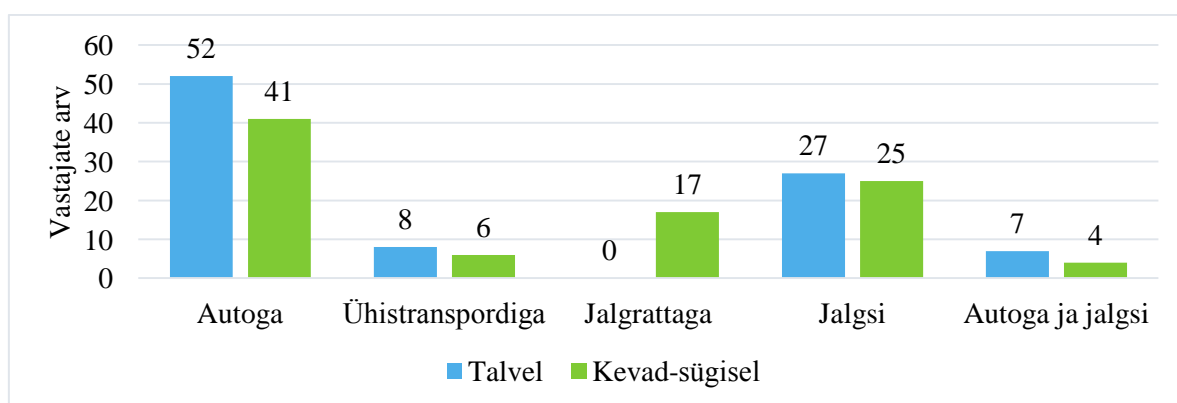
Lastevanemate küsimustikku täitsid 83 perekonda. Ühelapselisi perekondasid oli 73, kahelapselisi üheksa ning kolmelapselisi üks. Kokku saadi vastuseid 94 lapse kohta, mis on peaaegu 30% õpilaste koguarvust. 94 lapse seas oli 40 tüdrukut (43%) ning 54 poissi (57%). Esimeses kooliastmes õpib 49 last (52%) ning teises kooliastmes 42 (45%). Kolm

lapsevanemat ei märkinud lapse klassi. Vabatahtlikkuse alusel vastas ligi 30% vanematest, mistõttu ei saa küsimustikust saadud vastuseid üldistada kõigile kooli lastevanematele. Liiklusolukorra kaardistamiseks ja lahenduste leidmiseks on võimalik ja otstarbekas kasulikku infot kasutada.

Joonisel 4 on esitatud laste koolitee pikkus. Kuni kolme kilomeetri kaugusel koolist elab 61 perekonda (73%). Üle seitsme kilomeetri pikkune koolitee on kuuel perekonnal (7%). Joonisel 5 on näha, millised on põhilised liikumisviisid ning kuidas need erinevad hooajati. Peamiselt tullakse nii talvisel kui ka kevadisel-sügisel ajal kooli autoga (vastavalt 55,3% ja 44,1%). Samas selgub tulemustest, et ühistransporti kasutatakse või tullakse jalgsi kooli sarnaselt nii talvel kui ka kevadel-sügisel. Kevadisel-sügisel ajal tullakse sagedamini kooli jalgrattaga, kusjuures jalgratta alla on liigitatud ka tõukerattad.



Joonis 4. Vastanute laste koolitee pikkus (n = 83)



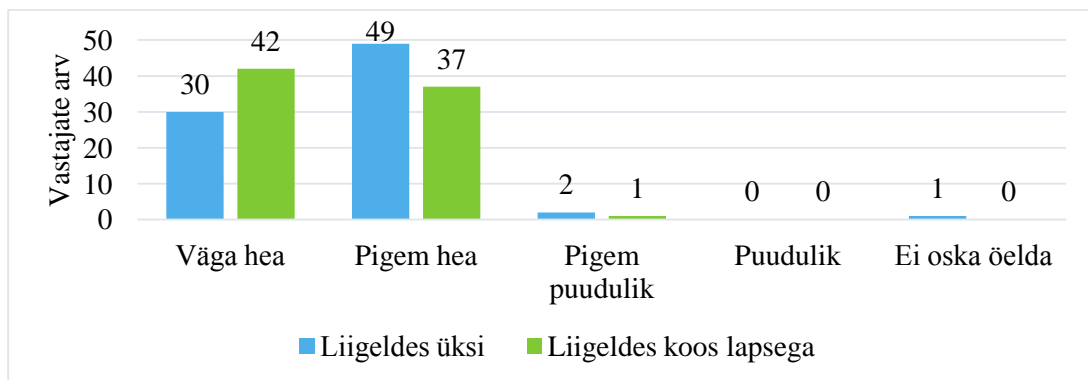
Joonis 5. Õpilaste liikumisviisid periooditi (n = 94)

Perekonnad, kes toovad lapse(d) autoga kooli nii talvel kui ka kevadel-sügisel, on välja toonud peamise põhjustena mugavuse ja kiiruse. Autoga on võimalik sõidutada kõik pereliikmed tööle, kooli ja lasteaeda. Samuti on auto valitud, kuna nii saavad lapsed

hommikuti kauem magada ning see võimaldab õigel ajal tööle ja kooli jõuda. Toodi välja ka, et koolitee on liiga pikk, muid võimalusi kooli tulekuks pole või bussiajad ei kattu pere vajadustega. Ühtlasi selgus, et koolis on võimalik süüa hommikuputru. Seda võimalust kasutavad lapsed hea meelega, kuid bussiajad ei võimalda õigeaks ajaks sööma jõuda. Autoga tuuakse lapsed kooli ka seetõttu, et see on kiireim ja ohutuim lahendus, näiteks mainiti, et laps ei pruugi olla piisavalt tähelepanelik. Ühistranspordi plussiks võib lugeda mugavust, sest laps jõuab sedasi õigel ajal kooli ning buss peatub kodu ja kooli juures. Tulemustest nähtus, et mõnel juhul võib tegemist olla lapse enda valikuga. Jalgsi kooli tulemine oli populaarsuselt teine valik, kuivõrd ligi 75% perekondadest elab koolile üsna lähedal. Jalgsi liikumine võimaldab edendada tervislikku eluviisi. Selgus ka see, et kui perekonnal pole teisi variante, tuleb kooli tulla jalgsi. Tulemustest ilmnes, et mõnel juhul võib tegemist olla lapse enda sooviga olla tervislik. Uuringust tuli välja, et oli mitu perekonda, kes viivad lapse kooli autoga, kuid koju tuleb laps jalgsi. Samuti selgus analüüsi käigus, et kui talvisel perioodil tuuakse laps kooli autoga, siis kevadisel-sügisel perioodil sõidab laps kooli jalgratta või tõukerattaga. Peale autosõidu asendatakse kevadisel-sügisel ajal ka bussisõitu jalgrattasõiduga, sest see on kas lapse soov või toetab vanem tema panust hoida oma tervist.

Peamiste alternatiividena auto asemel toodi välja jalgratta või ühistranspordi kasutamist ning jalgsi liikumist. Jalgsi käimine ei tundunud osale vanematele hea lahendus, sest distants kooli on liiga pikk ja see väsitab last, laps peab liiga vara ärkama või takistab talvine libedus. Jalgrattaga pole võimalik kooli tulla, kuna lapsel ei ole jalgratturi juhiluba või väsitab sõit ta enne koolipäeva algust ära. Bussi kasutada ei tundu otstarbekas, sest see on tasuline ning ebamugav, samuti ei sõida buss perele sobiva graafiku alusel. Kuivõrd alternatiivina oleks võimalus kasutada teisi liikumisviise, eelistatakse siiski autot, sest see on mugav, võimaldab erinevaid sõite ühendada ning sihtpunkti õigel ajal jõuda. Jalgsi liikumise alternatiivina toodi välja võimalust kasutada autot, kuid autole on kooli juures hommiku- või lõunatunnil keeruline parkimiskohta leida, eriti kui tahta, et laps saaks autost väljuda või autosse siseneda turvaliselt. Selgus ka asjaolu, et koolipäeva algusajal on kooli ümbruses liiga tihe autoliiklus ning seetõttu ei tundu vanematele last iseseisvalt kooli jalgrattaga või jalgsi saata mõistlik. Toodi välja ka, et lapsele endale ei tundu kooli ümbruses toimuv ohutu ning seetõttu ei soovi ta auto asemel kooli jalgsi ega jalgrattaga tulla.

Huvitava asjaoluna selgus tulemuste analüüsist, et lastevanemate hinnang lapse liiklusteadmiste ning tegeliku liikluskäitumise kohta on sarnane. Lapse teadmisi ja tegelikku liikluskäitumist hindasid lastevanemad pigem heaks lausa 70% juhtudest. Lapse liiklusteadmisi hindas väga heaks ligi 27% lastevanematest ning lapse tegelikku liikluskäitumist hindas väga heaks 20% lastevanematest. Joonisel 6 on näidatud erinevusi lastevanema hinnangule oma liikluskäitumise kohta, liigeldes koos lapsega või üksinda. Kui lastevanem liikleb koos lapsega, on tema hinnang oma liikluskäitumisele kõrgem kui üksinda liigeldes. Lapsega koos liigeldes hinnatati oma liikluskäitumist väga heaks 51% juhtudel ja pigem heaks 45% juhtudel, samas hinnati üksinda liikudes liikluskäitumist väga heaks 36% juhtudel ja pigem heaks 59% juhtudel. Tulemustest võib järeldada, et lastevanemad on korralikumad liiklejad pigem koos lapsega kui üksi.



Joonis 6. Vanemate hinnang oma liikluskäitumise kohta (n = 83)

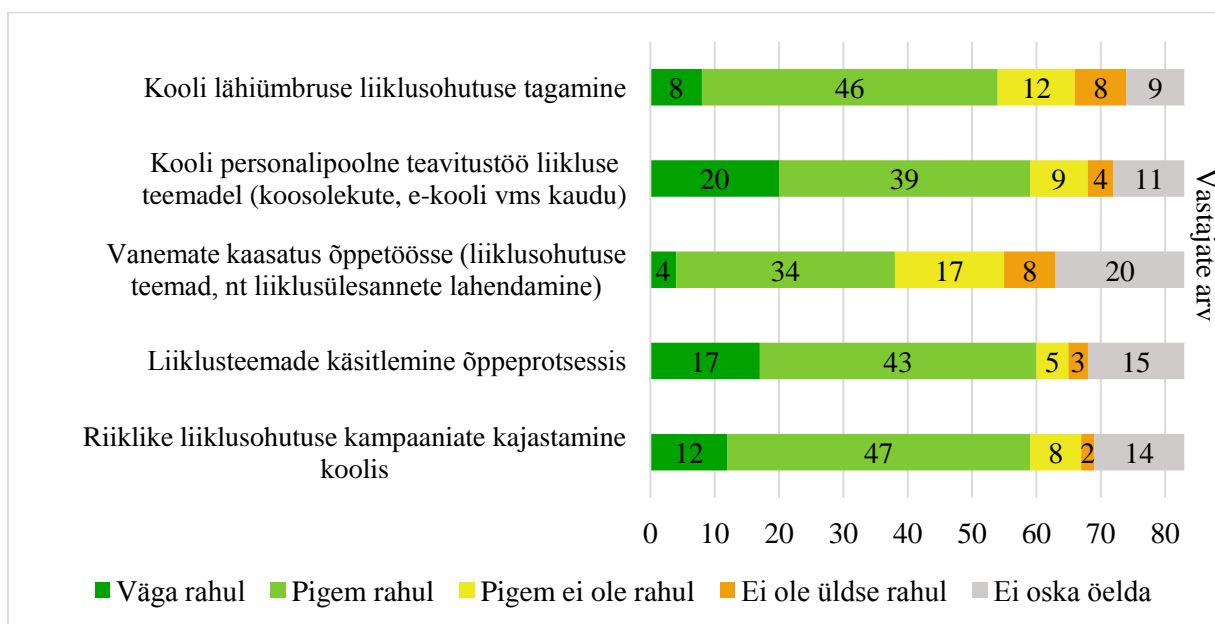
Lähtudes tulemustest, et lastevanemad on koos lapsega eeskujulikumat liiklejad kui üksinda, selgus, et nende eeskuju seisneb peamiselt liikluseaduse järgimises. Liigeldakse vastavalt liikluskorraldusvahenditele, seejuures ületatakse teed ette nähtud kohas, antakse autoga liigeldes jalakäijatele teed, pargitakse auto ette nähtud kohas. Samuti toodi välja õige sõidukiiruse valimine. Lastele selgitatakse erinevaid ohtusid ja seda, kuidas neid oleks võimalik vältida. Lastevanemad juhtisid tähelepanu eeskuju olulisusele ning seetõttu kantakse ise helkurit, jalgrattaga sõites kiivrit, välditakse liikluses kõrvalisi tegevusi (nt telefon), kinnitatakse mootorsõidukis nõuetekohaselt turvavöö ega kiirustata. Samuti pööravad lastevanemad laste tähelepanu sellele, et liikluses on oluline arvestada kaasliiklejatega ning lahendada liiklusolukordi nii, et see oleks eelkõige turvaline. Lastevanemate selgitustöö annab lastele võimaluse olukordi liikluses märgata ning neid hiljem analüüsida. Ligi 90% lastevanematest leiab, et on oma käitumisega lapsele eeskujuks.

Peamised ohukohad vanemate hinnangul on kooli ümbruses autode kaootiline peatumine ja parkimine. Autod peatuvad lapse autost välja laskmiseks sõiduteel ja ülekäiguradade juures, samuti parklas parkivate autode taga. Sealjuures puudub parklas parkivatel autodel võimalus parkimiskohalt välja tagurdada. Samuti ei näita parkivate autode taga peatujad suunamärguannet ega anna teed taganttulijatele. Kui lasta laps autost välja kohas, mis pole selleks ette nähtud, piirab see teiste liiklejate nägemisvälja. Parkimis- või peatumiskohti otsivad juhid ei pane tähele ülekäigurasid. Et lapsed on väiksed, ei pruugi juhid neid märgata, kui otsivad parkimiskohta või tagurdavad parkimiskohast välja. Samuti ei peeta kinni piirkiirusest. Ohtliku olukorrana toodi välja ülekäiguraja täielikku varjatust, kui buss sooritab vasakpöört Ehte tänavale. Sõiduteel peatumisega takistatakse liiklusvoogu, kusjuures autod liiguvad ka ühesuunalisel teel kahes suunas. Selline olukord ärritab juhte ning seetõttu sooritatakse ohtlikke manöövreid. Lapsevanemate suurimaid murekohti oli, et juhid ei arvesta üksteisega ning leidub ka pimedaid tänavanurki või piiratud nähtavust. Samuti toodi välja, et pimedal ajal ei kanta helkurit. Ohtlikke olukordi tekitavad ka lapsed, kes ei oska adekvaatselt liikluses varitsevaid ohtusid hinnata ega veendu piisavalt ohutuses, näiteks jooksevad lapsed pärast tundide lõppu sõidutee ääres, vahel satuvad ka sõiduteele ning juhid ei oska sellega arvestada. Samuti on mureks nutiseadmed, mille tõttu on tähelepanu hajunud. Talvel valmistavad lastele raskusi libedus ning libedad vallid, millest tuleb üle ronida. Kokkuvõtlikult hindasid lapsevanemad kooli lähikümbruse liiklustravalisust keskmiselt 52 palliga 100-pallisel skaalal. Järelikult on lastevanemate arvates kooli ümbrus üsna ohtlik ja ebaturvaline.

Lastevanemate küsimustikust selgus, et ülekäiguraja turvalisust on käinud kontrollimas ka politsei, kuid nad ei pööranud tähelepanu parkimise ja peatumisega seotud probleemidele. Samuti toodi välja, et ehk tuleks mõelda kooliõuel õpetajate parkla laiendamisele, sest nii ei täida nad Vana Kino juures olevaid parkimiskohti. Üleüldise lahendusena pakuti välja peatumisala või -tasku (*drop off area*) loomist, kus oleks võimalik hetkeks peatuda ning liikluses segadust tekitamata lasta lapsel autost väljuda. Samuti võiks kaaluda ülekäiguradade enamat valgustamist. Oma panusena kooli ümbrust ohutumaks muuta töid lapsevanemad välja järgmisi võimalusi: olla ohutu, ettevaatlik ja tähelepanelik liikleja; suunata lapse liikluskäitumist ning loota, et laps teeb ohutuid valikuid ka sõpradega olles; parkida auto kaugemale, vältides segaduse tekitamist kooli ümbruses; järgida liiklusseadust; valida aeglane sõidukiirus. Samas leidis ka vanemaid, kes on seda meelt, et olukorda ei anna parandada üksinda, vaid tegemist on meeskonnatöoga. Lapsevanemad on

lastega arutanud koolitee ohutuse teemadel. Peamiselt on selgitatud lastele ülekäiguradade ületamise ohutust: enne tuleb veenduda, et sõidukijuht annab teed ja on märganud last ning fooris põleb roheline tuli, ja seda kui oluline on liikluses tähepanelikkus. Samuti on lapsed teadlikud helkuri ning jalgrattakiivri kasutamise vajadusest.

Joonisel 7 antakse ülevaade sellest, kuidas lastevanemad on rahul kooli senise tegevusega laste ohutuma liiklemise tagamisel ja kujundamisel. Selgus, et kõige enam ollakse rahul liiklusteemade käsitlemisega õppeprotsessis. Sellele järgnevad võrdselt rahulolu riiklike liiklusohutuse kampaaniate kajastamisega koolis ning kooli personalipoolse teavitustööga. Kõige vähem oldi rahul vanemate kaasatusega õppetöösse seoses liiklusohutuse teemadega, kusjuures „ei oska öelda” vastused võivad viidata sellele, et kooli personal ja vanemad ei ole teadlikult mõtisklenud koostöö võimalikkusest selles valdkonnas. Tulemuste analüüsist tuli välja, et kooli personalipoolne liiklusteemade käsitlemine pigem aitaks kaasa sellele, et lastevanemad suudavad koondada tähelepanu liiklusohutusele.



Joonis 7. Vanemate rahulolu kooli liiklusohutustööga (n = 83)

2.4.3. Ekspertgrupi vaatlus ja struktureeritud intervjuu

Ekspertgrupi liikmeid oli kokku kolm: kaks Maanteeameti esindajat ja üks Haapsalu Linnavalitsuse ametnik. Vaatluse käigus täitsid eksperdid vaatluslehte ning hiljem viidi

nendega läbi kirjalik struktureeritud intervjuu. Ekspertid vaatlesid kõik eri positsioonidelt. Kuivõrd vaatluslehe abil ning intervjuudest saadud info kattusid, on tulemused esitatud põimitult.

Üldiselt hindasid ekspertid laste käitumise pigem heaks ja lastevanemate käitumise pigem rahuldavaks. Täideti kehtivaid liiklusnõudeid: sõiduteed ületati ülekäigurajalt ning bussiga kooli juurde saabunud lapsed jalutasid kooli poole mööda kõnniteed. Siiski võib arvata, et tõenäoliselt liiguvad lapsed tundma õpitud teekonnal rutiinselt, seetõttu on nende tähelepanu hajunud ning ohutunde vähenenud. Autos viibinud lapsed ja lastevanemad kasutasid nõuetekohast turvavarustust. Autoga liigelnud lapsevanemad soovisid lapse võimalikult kooli ukse lähedal sõidukist välja lasta. Oli ka juhuseid, kus Vana Kino parklas parkivate autode taga peatumise järel oodati ristmiku juures paikneva ülekäiguraja ees hetkeni, mil laps ületab nende ees sõidutee. Selle tulemusena tekkis ristmikule liiklusseisak ning liiklejatevahelised pinged väljendusid äkilisemates manöövrites. Selline käitumine mõjutab üldist liikluse toimimist ning on ohuolukordade tekkimise eeldusi: hommikul ajal liigub kooli ümbruses palju erinevaid liiklejagruppe, kes soovivad kiiresti oma päevatoimetuste juurde jõuda. Samas pidasid ekspertid lastevanemate käitumist loomulikuks, sest iga lapsevanem soovib oma lapse turvalise teekonna eest hoolt kanda.

Ekspertgrupi vaatlustulemustest selgus, et enamasti tuuakse lapsed Haapsalu Linna Algekooli autoga Suur-Lossi tänava kaudu (Saue ja Lembitu tänavate ristmiku poolt) ning peatatakse Vana Kino juures olevas parklas, et laps saaks väljuda. Parklas on parkimiskohti vähe, mistõttu lastakse hiljem kooli saabunud lapsed autodest välja parkivate sõidukite taga (Joonis 8). Seetõttu olid parklast välja tagurdamise manöövrid piiratud. Nende kahe teguri – vähe parkimiskohti ja ebaturvaline autost väljumine – koosmõju suurendas õnnetusse sattumise riski. Parkla juures esines juhtumeid, kus peatati auto parklast tagurdavatele sõidukitele ette, manööverdati (sh tagurdati) paralleelselt teega peatunud sõidukite vahel, peatuti vahetult enne ristmikku reisija väljumiseks. Leidus vanemaid, kes peatasid auto bussipeatuse ja parkla vahelisel alal, kus laps saab autost väljuda parempoolsest uksest otse kõnniteele. Osa lastest toodi kooli juurde Neidude ja Sadama tänavate ristmiku poolt, peatades auto lapse väljumiseks umbes 40–50 meetrit enne Ehte tänava ristmikku. Seal väljusid lapsed sõiduki parempoolsest uksest samuti kõnniteele. Mõlemal juhul ületab laps ülekäiguraja kas Suur-Lossi tänaval või Ehte tänaval. Teed ületades ei vaadanud lapsed sageli mõlemas sõidusuunas ning manöövreid

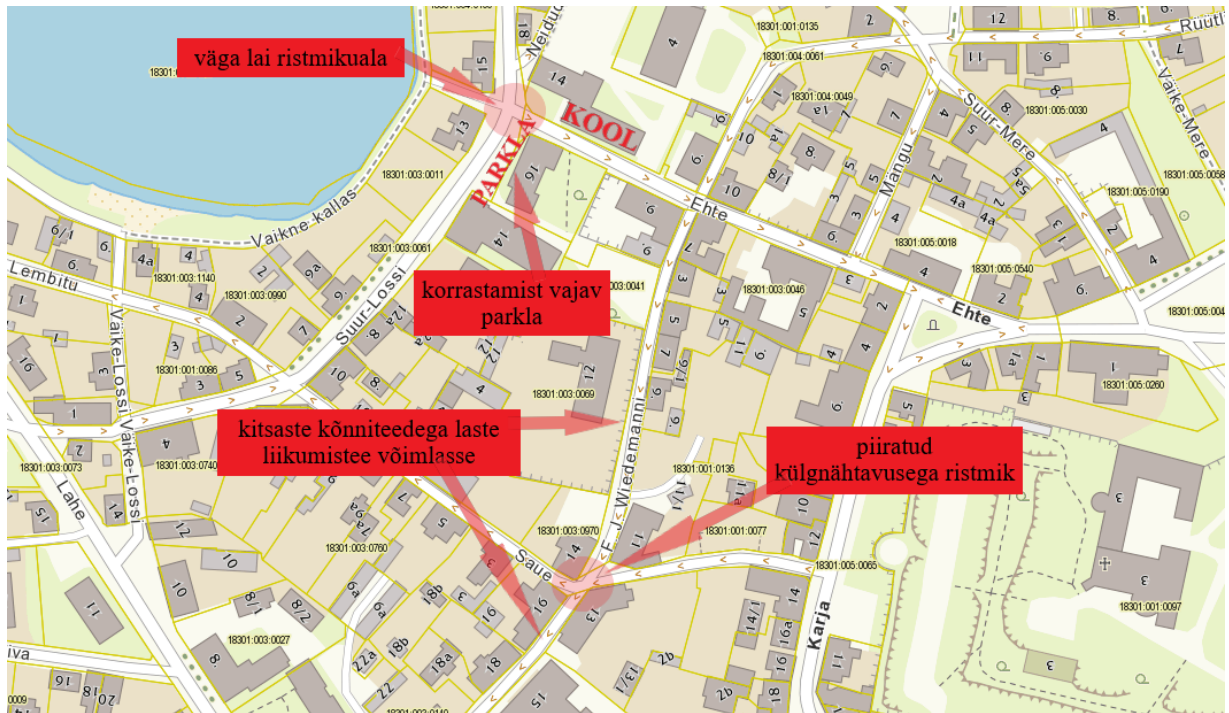
sooritades ei näidanud mitu sõidukijuhti suunamärguannet. Positiivse näitena töid eksperdid välja sõiduki peatamise lapse väljumiseks koolimaja kõrval, pöörates Suur-Lossi tänavalt Neidude tänavale. Sellisel juhul puudub lapsel sõidutee ületamise vajadus.



Joonis 8. Peatuvad ja parkivad sõidukid HLA juures

Liikluskorraldusest lähtuvalt oli ekspertide arvates suurim ohukoht Vana Kino juures oleva avatud parkla parkimise viis, kus enamasti on vaja sõiduteele saamiseks tagurdamismanööver sooritada. See tegevus seab ohtu sõiduki taga peatuvast autost väljuva lapse ning võib tekitada ohtliku olukorra peateel liiklevatele sõidukitele. Samuti toodi välja, et Suur-Lossi ja Ehte tänavate ristmik ei ole korrektselt välja ehitatud ning kooli ümbruse liikluskeskkond ei toeta vanalinnas kehtivat 30 kilomeetrit tunnis kiirusepiirangut. Tüüpsituatsioonides töid eksperdid välja, et nii ühe- kui ka kahe-suunalist sõiduteed ületades ei veendutud tee ületamise ohutuses, vaadates mõlemasse suunda. Ohuolukord võib tekkida kooliesisel ülekäigurajal, sest Ehte tänava lõik Suur-Lossi tänava ristmikust kuni kooli hoovi sissesõidu kohani on kahe-suunaline. Üldiselt teatakse, et Ehte tänav on ühe-suunaline tänav. Ka vaatluse ajal lähenes Ehte tänava ülekäigurajal teed ületavale lapsele paremalt poolt jalgrattur, kellele laps tähelepanu ei pööranud. Õnneks oli ratturi kiirus väike ning ta aeglustas sõitu, kui oli last märganud.

Arvestades olemasolevat infrastruktuuri ja tänavavõrgustikku ei ole ekspertgrupi hinnangul Haapsalu Linna Algkooli ümbruse parandamiseks väga häid lahendusi. Siiski leidsid nad, et positiivset tulemust annaks hommikusel ajal parkimisvõimaluste piiramine vahetult laste liikumisteedkonnaga piirnevatel lõikudel. Praegu on kiiruse vähendamiseks paigaldatud kiiruspiiraja (künnis) Ehte tänaval ülekäiguraja ette. Joonisel 9 on toodud kooli ümbruse ohukohad ning sellele järgnevas loetelus esitatakse ekspertide ettepanekud:



Joonis 9. Ekspertide hinnangust lähtuvad ohukohad kooliümbruses

- vaadata üle vanalinna üldine liiklusskeem, tagamaks parimad võimalikud liikluslahendused, kitsastel või halva nähtavusega ristmikel kasutada vajadusel liikluspeegleid;
- hajutada sõidukite peatumiskohti laste sõidukist väljumiseks;
- korraldada liikluskasvatustlikust aspektist rühmavaatlus, kus lapsed saaksid koos vanematega jälgida laste kooli toomist ning sedakaudu saada ülevaade olukordadest, millele ise tähelepanu pöörata ja mida vanemana lapsele selgitada;
- leida kooli personali sõidukite parkimiseks võimalus väljapool Suur-Lossi tänava parklat (laiendada parklat kooli territooriumil või suunata näiteks Wiedemanni tänava 10 kinnistul asuvasse parklasse);
- korrastada Suur-Lossi ja Ehte tänavate ristmikku ning muuta Ehte tänav kogu ulatuses ühesuunaliseks;
- tõsta ülekäiguradasid ja ristmikke Suur-Lossi tänaval ning kooli ja võimla vahelistel tänavatel ning võimalusel laiendada kõnniteid ja ehitada välja künnised;
- eraldada parkla piirde või haljasribaga, ehitada välja peatumisala või -tasku (*drop off area*), keelates parkimise, et lapsed saaksid autost astuda otse kõnniteele.

Maanteeameti ennetustöö osakonna ekspert täiendas kooli personaliga tehtud fookusgrupi intervjuus mainitud liiklusprojektide loetelu veel mitme teise üritustega, mis intervjuu

käigus ei tulnud ilmselt õpetajatele ja juhtkonnale meelde. Teise klassi õpilaste korraldatakse Haapsalu linna staadionil kevaditi liiklusolümpia, kuhu kutsutakse kõigi maakonnakoolide teise klassi õpilased. Ürituse eesmärk on enne suvevaheaja algust kinnistada liiklus- ja ohutusteadmisi. Samuti korraldatakse viienda klassi õpilastele tervisepäev, kus osalevad neljaliikmelised võistkonnad. Eri aastatel erineb veidi üldteema, kuid alati pööratakse mängulise õppimise abil tähelepanu liiklusele ja esmaabile. Samuti pakub Maanteeamet koolile võimalust osaleda projektis, mille raames antakse võimalus igal kümneaastasel lapsel läbida tasuta jalgrattakoolitus. Selle projekti eesmärk on suurendada jalgratturikoolituse kättesaadavust kolmanda või neljanda klassi õpilastele ning tõsta koolituse läbiviimise kvaliteeti. Pedagoogidele organiseeritakse KEAT-i liiklusteemaline õpetajakoolitus, kus jagatakse liikluskogemusi ja vahetatakse teadmisi, missuguseid teemasid ning mil viisil liikluskoolitusel õpilastega käsitleda. Maanteeamet toetab kooli liiklusõpet materjalide ja nõustamisega.

2.5. Arutelu ja ettepanekud lahendusteks

Siinse diplomitöö eesmärk on analüüsida liiklusolusid ja -keskkonda Haapsalu Linna Algkooli ümbruses ning leida nii liikluskeskkonna muutmise kui ka kooli tegevuse seisukohast võimalikke lahendusi, et tagada kooliõpilaste turvalisus ja edendada liikluskasvatust. Töös uuriti, millised on eri huvigruppide hinnangud Haapsalu Linna Algkooli liiklusohutuslikule olukorrale, ning esitati muudatusettepanekud. Järgnevalt on uurimisküsimustele tuginedes analüüsitud töö tulemusi ja võrreldud neid teoreetiliste lähtekohtadega.

Töö esimese uurimisküsimusega taheti teada, **milline on laste ja lastevanemate liikluskäitumine kooli ümbruses**. Tulemustest selgus, et kooli personal hindab laste liiklusteadmisi paremaks kui nende tegelikku liikluskäitumist. Samas hindasid vanemad lapse teadmisi ja liikluskäitumist enamikul juhtudel pigem heaks. Ekspertidel polnud vaatluse raames alust laste teadmiste hindamiseks, kuid nende arvates on laste liikluskäitumine samuti pigem hea. Huvitava asjaoluna selgus, et HLA personali arvates on laste liiklusteadmised ja -oskused käitumisega võrreldes paremad, sest lapsed on reeglitest teadlikud, kuid nad ei oska teadmisi reaalses liiklusolukorras rakendada. Sarnasele järeldusele jõuti ka Civitta (2016) ja „TerVE kooli” (2015) uuringutes, kus leiti, et õpilased

ei kasuta omandatud teoreetilisi teadmisi liikluses. Vastupidiselt õpetajate arvamusele oli see põhjustatud sellest, et mitte õpilased ei oska teadmisi rakendada, vaid on olukordi, kus õpilased ei pea reeglite järgimist oluliseks, näiteks kui on kiire, kaasõpilased ei pea reeglitest kinni või narrivad reeglite järgmise pärast (Civitta, 2016; Jaani jt, 2015). Täiskasvanu järelevalve puudumisel tõid grupikäitumise negatiivse mõju liikluses välja Haapsalu Linna Algekooli personal ning Jaani ja tema kolleegid (2015). Sarnaselt siinse töö valimisse kuulunud Haapsalu kooliga on uuringus „TerVE kool” (2015) esitatud suureneva probleemina kõrvaliste tegevustega tegelemine liikluses. Samas leiti uuringus, et laste riskikäitumine liikluses on tugevalt seotud teiste ohutusega seotud teemavaldkondadega, mis tähendab, et vähendades riskikäitumist ühes valdkonnas, on sellel positiivne mõju ka teistes (Jaani jt, 2015).

Lastevanemate liikluskäitumist hindasid õpetajad keskmiselt, seega võib öelda, et vanemad annavad oma lastele eeskujus, mis on vastavuses nende enda tegeliku käitumisega. Kui lapsevanem liikleb koos lapsega, on tema hinnang oma liikluskäitumisele kõrgem kui üksinda liigeldes. Peaaegu kõik vanemad leiavad, et nad on oma käitumisega lapsele eeskujuks. Samas hindasid eksperdid lastevanemate käitumise pigem rahuldavaks. Varasemate uuringutulemuste põhjal saab väita, et lapse kasvades on tema eeskujudeks vanemad, kelle järgi kujuneb lapse maailmapilt. Seetõttu peavad eelkõige nemad nii kõnes kui ka tegudes eeskujus näitama ning järeltulevat põlve ohutuks liiklemiseks ette valmistama. (Jaani jt, 2015; Haak jt, 2017a; Hariduskeskus, 2015; Harro-Loit jt, s.a; Keskinen, 2014; Liiklusseadus, 2010; Naulainen, 2013; Valdna, 2017.)

Töö teise uurimisküsimusega taheti välja selgitada, **millised on peamised liikumisviisid ning nende valiku põhjused**. Tulemustest selgus, et enamasti toovad vanemad oma lapsed nii talvisel kui ka kevadisel-sügisesel ajal kooli autoga, seda toetas ka ekspertgrupi vaatluse tulemus. Samas tuleb välja, et ühistranspordiga või jalgsi kooli tulemise sagedused on periooditi sarnased. Kevadisel-sügisesel ajal populariseerub jalgrattaga kooli liikumine. Jaani jt 2015. aasta uuringus leiti, et kõige rohkem liiguvad lapsed kooli ja koju jalgsi ning populaarsuselt järgmine liikumisviis on auto. Siinkohal on võimalik ühelt poolt mõista, et Haapsalu Linna Algekoolis võivad uuringust välja jäänud lapsed käia kooli väljastpoolt linna piiri, kus ühistranspordi graafikud ei sobitu kooli algusajaga ning ainus liikumisvõimalus on autotransport. Teisalt selgus siinse töö uurimistulemustest, et 73%

vastanud perekondadest elavad kuni kolme kilomeetri kaugusel koolist, mistõttu võiksid need vanemad oma last suunata kooliteed ette võtma näiteks jalgsi.

Põhiliste põhjustena, miks on liikumisviisiks valitud auto, nimetati mugavust, kiirust, ohutust, sõitude ühendamise võimalust, õigeaegset kohale jõudmist, bussigraafiku ajalast sobimatust ja teiste võimaluste puudumist. Ühistransport valitakse põhjusel, et seda on mugav kasutada, bussipeatused asuvad sobilikus kohas ning bussiga jõutakse õigel ajal kohale. Jalgsi liikumine võib olla populaarsuselt teine valik seetõttu, et kool propageerib erinevate projektidega tervislike eluviiside edendamist, teised liikumisvõimalused puuduvad või mõjutab liikumisviisi valikut peale hooajalisuse ka ilmastik. Samas toetavad liiklusohutuse eriala eksperdid inseneribüroo Stratum uuringutulemust, milles selgus, et liiklusteadmiste edasiandmiseks on lapsevanemal kõige tulemuslikum viis liikuda lapsega koos jalgsi, sest see aitab täiendada kogemuste pagasit. Alternatiivina võib jalgsi liikumisele kasutada jalgrattaga sõitmist. (Inseneribüroo Stratum, 2003; Keskinen, 2014; Sirk, 2017; Valdna, 2017.) Ehkki autoga sõitmine on mugav, ajasäästlik ja esmapilgul turvaline, ei võimalda see roolis oleval lapsevanemal lapsele kõiki liikluses ette tulevaid nüansse selgitada ning lapsel puudub kogemise aspekt (Keskinen, 2014; Rothman jt, 2015; Rothman jt, 2016; Tooming, 2012).

Kolmanda uurimisküsimusega taheti teada saada, **millised on kooli ümbrusest lähtuvalt ohukohad liikluses ning missugused on ettepanekud kooli ümbruse ohutustamiseks.** Selgus, et kooli personali ja lastevanemate hinnangul on peamised ohukohad, et lapsed jooksevad kohtades, mis pole selleks ette nähtud, ning mängivad sõiduteel või selle ääres. Samuti on probleem kõrvalised tegevused, mistõttu võib laste tähelepanu olla häiritud. Kõrvaliste tegevuste probleem oli aktuaalne ka Jaani jt 2015. aasta uuringus. Siin töös töid nii õpetajad, lastevanemad kui ka eksperdid välja, et lapsed ei oska ohte märgata ega neid vältida, näiteks ei veenduta sageli enne tee ületamist ohutuses (ei vaadata mõlemas sõidusuunas). Maanteeameti ennetustöö osakonna eksperdi artiklis (Valdna, 2017) ja Jaani jt uuringus leidis see asjaolu toetust, sest ka nende hinnangul on lapse jaoks keeruline ohte hinnata, sh hinnata ülekäigurajale läheneva auto kiirust. Sageli mõjutavad lapse liikluskäitumist teised tegurid, näiteks ei järgita liiklusreegleid, kui need ei ole lapse meelest mõistlikud, kui kaasõpilased ei järgi samuti reegleid või kui liiklus on hõre (Jaani jt, 2015). Nii uuringus „TerVE kool” (2015) kui ka siin töös selgus, et laste seas ei ole

levinud helkurite ja jalgrattakiivrite kandmine ning jalgrataste tehniline seisukord ei ole kiita.

Uuringust tuli välja, et lastevanemad on hoolimatud ning rikuvad sageli reegleid teadlikult, peatudes ülekäigurajal või kohas, mis pole selleks ette nähtud. Ohtlike olukordadena käsitletakse nii inseneribüroo Stratum uuringus (2003) kui ka Rothmani jt uuringus (2016) õpilaste autost välja laskmist kohas, mis pole selleks ette nähtud, ülekäiguraja hooletut ületust või tee ületamist valest kohast, valesti parkimist ja kõrvaliste asjadega tegelemist. Haapsalu Linna Algkooli juures on autode parkimise ja peatumisega seotud tegevused ning teeületamised nii, et ohutuses ei veenduta, probleemiks nii kooli personali, lastevanemate kui ka ekspertide silmis. Samas on HLA personal korduvalt kutsunud politseiametnikud olukorda jälgima ja vanemaid korrale kutsuma, kuid probleemi lahenduseni ei ole jõutud.

Liikluskorralduslikust aspektist pöörasid lastevanemad tähelepanu nägemisvälja piiratusetele või täielikule varjatusele ristmikul. Samuti tõid eksperdid välja, et Suur-Lossi ja Ehte tänavate ristmik ei ole korrektselt välja ehitatud ning kooli ümbruse liikluskeskkond ei toeta vanalinnas kehtivat 30 kilomeetrit tunnis kiiruspiirangut. Kusjuures nii Eesti kui ka välismaa uuringutes on välja toodud, et kooli ümbruse liikluskeskkond peab olema kujundatud nii, et see annaks liiklejale selge signaali, et selles piirkonnas peab olema teiste liiklejate suhtes tähelepanelik (Kaal jt, 2005; Rothman jt, 2016). Paljud sõidukijuhid ületavad lubatud piirkiirust ka juhul, kui liikluse rahustamiseks on kasutusele võetud mitmesuguseid ohutusmeetmeid (Rothman jt, 2016; Valdna, 2017).

Et Haapsalu Linna Algkooli ümbruse liiklusohutuslikku olukorda paremaks muuta, tuleb ekspertide hinnangul üle vaadata vanalinna üldine liiklusskeem ja vajadusel täiendada liiklustehnilisi lahendusi. Kuivõrd autode osakaal on viimaste aastakümnetega tõusnud, on sellega seoses mitmekordistunud liiklusohud ja riskitegurid ning peale liikluskasvatuse edendamise tuleb mõelda ka liikluskorralduse parandamisele (Inseneribüroo Stratum, 2003; Pintson, 2017; Rahuvarm jt, 2010; Valdna, 2010). Iga kooli juures on unikaalne liiklusolukord ja seepärast peaksid lastevanemad, lapsed, kooli personal ning erinevad asutused töötama koos selle nimel, et tõsta liiklusohutusteadlikkust ning parandada liikluskeskkonda. Mida turvalisem on ümbruskond, seda enam saavad lapsed käia koolis jalgsi (Inseneribüroo Stratum, 2003; Rothman jt, 2016). Järgnevas alapeatükis on esitatud kõigi huvigruppide muudatusettepanekud, mis ilmnesisid uurimistulemustest.

Muudatusettepanekutena oli kõigi huvigruppide ühine arusaam, et kooli ümbruses peaks olema peatumisala või -tasku (*drop off area*), kus oleks võimalik hetkeks peatuda ning lasta ohtlikku olukorda tekitamata lapsel autost väljuda. Peatumistasku üks võimalik lahendusviis on näha lisas 6. Kooli personal ja ekspertide grupp leidsid, et Ehte tänav tuleks kogu ulatuses muuta ühesuunaliseks. Kooli personali parkla laiendamise idee pakkusid välja nii lastevanemad kui ka eksperdid. Ekspertgrupp arvas, et kitsastel või halva nähtavusega ristmikel tuleks kasutada vajadusel liikluspeegleid. Vanemad leidsid, et oluline oleks ülekäiguradadele lisada kohtvalgustus.

Kooli personal pakkus välja, et liiklusmärkidega võiks lasteasutuste ümbruses arvestada laste pikkust ning samuti võiks asfaldile kirjutada veendumist ja hoiatust sisaldavaid tekste. Ühtlasi jõuti järelduseni, et Ehte tänavale võiks olla seatud kellaajaline peatumiskeeld (7.45–8.15). Ekspertide hinnangul võiks piirata hommikul ajal laste liikumisteenekonnaga piirnevatel lõikudel parkimisvõimalusi ning võimalusel sõidukite peatumiskohti hajutada. Eksperdid pakkusid välja rühmavaatluse mõtte, mille käigus saaksid lapsed koos vanematega jälgida teiste laste kooli toomist, et saada ülevaadet olukordadest, millele ise tähelepanu pöörata. Samuti pakkusid nad välja liiklustehnilise lahenduse ülekäiguradade ja ristmike tõstmise näol Suur-Lossi tänaval ja kooli ning võimla vahelistel tänavatel. Võimalusel võiks laiendada kõnniteid ja ehitada välja künnised.

Töö neljanda uurimisküsimusega taheti välja selgitada, **milline on olnud senine koolipoolne liiklusohutusele suunatud töö**. Uuringust selgus, et koolis viiakse läbi mitmeid liiklusprojekte, näiteks „Jalgsi kooli“, „Reipalt koolipinki“, „Reipalt suvesse“. Haapsalu Linna Algekooli puhul on positiivne, et tavapärase ühe liikluspäeva asemel esimeses kooliastmes (Civitta, 2016) korraldatakse HLA-s projekti raames kahel korral aastas liiklusnädal „Jalgsi kooli“. Ühtlasi kaasatakse ametnikke Politsei- ja Piirivalveametist ning Maanteeametist, kes jagavad liiklusaabitsaid ning edendavad liikluskasvatust (Haak jt, 2017a; Sellenberg, 2010). Läänemaal ei korraldata aktiivselt jalgrattakoolitusi, kuigi kohalik omavalitsus toetab koolituse läbiviimist (Civitta, 2016). Sellegipoolest toimub HLA-s sarnaselt Jaani jt uuringus (2015) osalenud koolidega liiklusõppering, kus valmistatakse õpilasi ette jalgrattajuhiloa taotlemiseks. Teise klassi õpilastele korraldatakse Haapsalu linna staadionil kevaditi liiklusolümpiat ning viienda klassi õpilastele tervispäeva. Kuuenda klassi lapsed ja õpetajad kaasatakse koolitusprogrammi KEAT. Eespool mainitud tegevused samastuvad Civitta (2016)

uuringutulemustega, kus liikluspäevade läbiviimiseks ja tunniteemade lõimimiseks liiklusega kutsutakse kõnelema eriala eksperte.

Õpetajad pidasid oluliseks pidevat arutelu lastega liikluskultuuri ja -ohutuse teemadel. Peale tavapärase aruteludele peetakse tulemuslikuks aktiivõppemeetodite rakendamist nii koolis kui ka koolist väljas, näiteks kooliümbruse liiklusohutlike kohtade kaardistamine (Jaani jt, 2015; Karm, 2013; Märja, 2011). Õpetajatel on kasulik täiendada oma õppemeetodite valikut, et aidata lastel efektiivsemalt ja lõbusamalt teadmisi omandada. Soovitusi selleks leiab ohutusteemalistest õpetajaraamatutest (Haak jt, 2017a; Haak jt, 2017b; Haak jt, 2017c). Lastevanematega saavad HLA õpetajad kontakti üldkoosolekutel ja e-Kooli vahendusel, kus jagatakse ohutuks liiklemiseks meeldetuletusi. Lastevanemate hinnangul ei kaasa kooli personal neid piisavalt liiklusohutust puudutavate teemade tööprotsessi. Murekoha lahendamiseks pakkusid eksperdid välja rühmavaatluse mõtte, kus vanemad jälgiksid koos lastega teiste õpilaste kooli toomist ning saaksid nii ülevaate olukorrast. Vanemad saavad hiljem tähelepanekuid jagada omavahel, laste ning kooli personaliga. Pedagoogidele on positiivne teadmine, et isegi kui tal pole aega tegeleda erinevate ohutusteemadega, siis tegeledes riskikäitumisega ühes valdkonnas, on suur tõenäosus, et riskikäitumine väheneb ka teistes (Jaani jt, 2015). Kõige olulisem on, et lastevanemad, pedagoogid ja erinevad asutused teevad koostööd, et edendada laste liikluskasvatust ning luua ohutu keskkond (Keskinen, 2014; Laste liikluskasvatuse kord, 2011; Liiklusseadus, 2010; Sellenberg, 2010).

KOKKUVÕTE

Elukeskkonna lahutamatu osa on liikluskeskkond. Et keskkond oleks ohutu ja turvaline, on vaja panustada järeltulevate põlvkondade teadlikkuse tõstmisse ja ohutusse. Lapse ohutaju ei ole välja arenenud ning seetõttu peavad teda teadmiste ja kogemuste saamisel toetama vanemad, lasteaia- ja kooliõpetajad ning erinevate ametiasutuste ametnikud. Koolis käimine on lapse jaoks töö ning selleks, et ta seda edukalt teha saaks, ei tohiks ta muretseda koolitee ohutuse pärast. Laste liikluskasvatuse edendamine on järjepidev protsess, mille tulemusena on lapsel vaja omandada põhioskused ning samas jõuda ka oma väärtuste ja hoiakute analüüsimiseni. Õppimist tuleks toetada õppijakesksete meetoditega, kasutades muuhulgas probleemülesannete lahendamist, et suurendada õpitud teemade rakendatavust liikluses.

Uuringu eesmärk oli analüüsida liiklusolusid ja -keskkonda Haapsalu Linna Algkooli ümbruses ning leida võimalikke lahendusi nii liikluskeskkonna muutmise kui ka kooli tegevuse osas, et tagada kooliõpilaste turvalisus ja edendada liikluskasvatust. Eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisküsimust. Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks viidi läbi fookusgrupi intervjuu kooli juhtkonna ja klassiõpetajatega, koguti küsimustiku kaudu andmeid lastevanematelt, teostati ekspertgrupiga vaatlus kooli juures ning hiljem viidi ekspertidega läbi kirjalik struktureeritud intervjuu.

Tulemustest selgus, et laste **liikluskäitumine** on mõnevõrra parem kui lastevanemate liikluskäitumine, kusjuures laste teadmisi ja oskusi peeti paremaks, kui nende käitumisest võis välja lugeda. See on tingitud sellest, et liikluses mõjutavad käitumist mitmed tegurid, alustades eeskujudest ja hoiakutest ning lõpetades kõrvaliste tegevustega. Peamiselt tullakse kooli autoga, kuigi enam kui pooled vastanud perekondadest elavad kuni kolme kilomeetri kaugusel koolist. Auto on peamiseks **liikumisviisiks** valitud seetõttu, et see on mugav, kiire ja ohutu ning ühtlasi saab nii mitu sõidueesmärki ühendada. Populaarsuselt järgmistena kasutatakse ühistransporti või liigeldakse jalgsi. Lapsevanemad töid välja, et sageli ei sobi bussigraafikute ajad nende hommikurutiiniga. Samas hindavad bussiga sõitjad seda liikumisviisi mugavaks, sest peatused on sobivates kohtades ning laps jõuab õigeaks ajaks kooli. Jalgsi liigutakse, et edendada tervislikku eluviisi või kui muud võimalused puuduvad. Jalgrattaga tullakse kooli sagedamini kevadel-sügisel.

Ohukohtadena tõid kõik huvigrupid välja selle, et lapsed ei oska ohte adekvaatselt hinnata ning riske ennetada, näiteks ei veenduta tee ületamise ohutuses. Samuti mängivad ja jooksevad lapsed tihti sõidutee ääres ja tegelevad kõrvaliste tegevustega. Ohuolukordade tekkimist mõjutab see, kui grupis liikudes ei järgita reegleid. Lapsevanemad ei arvesta sageli teiste liiklejatega: eiravad liiklusreegleid, näiteks peatudes ülekäigurajal või mujal kohas, mis pole selleks ette nähtud. Autostumise tõttu on liiklus muutunud ohtlikumaks ning seetõttu on peale liikluskasvatuseliku aspekti vaja parendada ka liikluskorraldust. Kõigi huvigruppide ühine **ettepanek** on, et kooli ümbruses peaks olema peatumisala või -tasku (*drop off area*) (Lisa 6), kus oleks võimalik hetkeks peatuda ning ohtlikku olukorda tekitamata lasta lapsel autost väljuda. Ekspertid pidasid oluliseks laiendada kooli personali parklat ning piirata parkimisvõimalusi laste liikumistekonnaga piirnevatel teelõikudel (hajutada parkimiskohti). Samuti tegid nad ettepaneku vaadata üle Haapsalu vanalinna liiklusskeem ja täiendada erinevaid liiklustehnilisi lahendusi. Kooli personal ja ekspertid ei pidanud Ehte tänava osalist kahesuunalisust vajalikuks, sest mitmeti mõistetav liikluskorraldus suurendab ohu tekkimise võimalust.

Haapsalu Linna Algekooli **personal kaasab** lastevanemaid liiklusteemade aruteludesse eelkõige üldkoosolekutel ja e-Kooli vahendusel, mis vanemate hinnangul ei ole piisav. Ekspertid pakkusid selle mure lahendamiseks välja rühmavaatluse mõtte, et vanemad saaksid koos lastega hommikul teiste laste kooli toomist jälgida ning hiljem oma tähelepanekuid teistega arutada. Lastele selgitatakse liikluse põhitõdesid ainetundides lõimituna ning liiklusingis, kus valmistatakse jalgratta juhiloa taotlemise eksamiks. Siiski tasuks tulemuslike liikluskasvatusteadmiste edasiandmiseks kasutada aktiivõppemeetodeid, mis aitavad lastel efektiivsemalt ning mänguliselt teadmisi omandada. Samuti osaleb kool mitmes projektis nii kooliastmeti kui ka terve kooliga. Nagu lastevanemate küsimustiku tulemustest ilmnes, on praeguse olukorra parandamiseks vajalik kooli personali, lastevanemate, laste ja eri asutuste koostöö ning teadlikkuse tõstmine liiklusohutuse valdkonnas.

Siinse diplomitöö tulemused võivad olla heaks aluseks, et viia edaspidi läbi uuringuid samas valdkonnas. Töös kasutatud kombineeritud meetod ja erinevate huvigruppide kaasatus andsid küll terviklikuma üldpildi, kuid kõik meetodid ei pruukinud siiski olla maksimaalselt efektiivsed. Lastevanematele mõeldud küsimustikule vastas oodatust vähem vanemaid, mistõttu oli valimi kättesaamine nõrk. See võis olla tingitud küsimustiku pikkusest, ajamahukusest või sellest, et vanemate jaoks ei olnud teema kõitev. Õpetajate

vabatahtlik kooli esindamine fookusgrupi intervjuus ei olnud samuti väga populaarne, kuid kriteerium (esindajad nii esimesest kui ka teisest kooliastmest) sai täidetud. Kuivõrd fookusgrupi intervjuu mõte seisnebki suurema valimi esindamises, võib intervjuu läbiviimist pidada õnnestunuks. Järgnevate uuringute puhul võib kaaluda kooli personalile vaatluse teostamist, et veenduda õpetajate tegevuses. Olukorrale objektiivse hinnangu saamiseks oli ekspertide kaasamine positiivse tulemiga, sest nii said erinevate ametuste eksperdid ühe korraga hinnata üldist liikluskäitumist, liikluskorralduslikke lahendusi ning pakkuda välja võimalikke lahendusi.

Diplomitöö rakendatavus kulmineerub uue õppeaasta alguses info- ja projektipäeva kujul, mis on mõeldud lastele, lastevanematele ja kooli personalile. Võimalusel kaasatakse Maanteeameti ennetustöö osakonna eksperdid ning politseiametnikud. Projektipäeval tutvustatakse uuringut, tulemusi ja ettepanekuid. Kavas on ka ühised tegevused, mille eesmärk on teadvustada ohutumate lahenduste olulisust ja algatada huvigruppide vaheline koostöö. Et hõlbustada liikluskorralduslike ettepanekute elluviimist ja jätkata koostööd, edastatakse töö Haapsalu Linnavalitsusele.

ALLIKAD

- Ainjärv, H., Häidkind, R. (2012). *Liiklusohutusele suunatud hoiakute kujunemine*. [e-õpiobjekt]. Haapsalu: Tallinna Ülikool Haapsalu Kolledž. [2018, märts 22].
https://www.tlu.ee/opmat/hk/opiobjekt/Hoiakud/hoiakute_kujunemine.html
- Civitta. (2016). *Liikluskasvatuse korraldamine koolides aastal 2015: kaardistavkordusuuring*. [2018, aprill 14].
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/liikluskasvatus_aruanne_koolid_17.05.2016.pdf
- Eesti Liikluskindlustuse Fond. (2017). *Liiklusõnnetuste kaart*. [2017, detsember 12].
<https://goo.gl/n2Pumw>
- Haak, D., Jaani, J. jt. (2017a). *Läbiva teema „Tervis ja ohutus” ohutuse õpetajaraamatu üldine osa*. [2018, jaanuar 13].
<https://e-koolikott.ee/portfolio?id=9443>
- Haak, D., Jaani, J. jt. (2017b). *Läbiva teema „Tervis ja ohutus” ohutuse alateema õpetajaraamat I kooliastmele*. [2018, jaanuar 13].
<https://e-koolikott.ee/portfolio?id=9443#chapter-3>
- Haak, D., Jaani, J. jt. (2017c). *Läbiva teema „Tervis ja ohutus” ohutuse alateema õpetajaraamat II kooliastmele*. [2018, jaanuar 13].
<https://e-koolikott.ee/portfolio?id=9443#chapter-4>
- Haapsalu Linna Alkooli koduleht. (s.a.). [2018, aprill 10].
<http://www.hla.edu.ee/>
- Haapsalu Linna Alkooli koduleht. (2017) *Jalgsi kooli*. [2018, aprill 1].
<http://www.hla.edu.ee/jalgsi-kooli/>
- Hariduskeskus. (2015). *Inimese areng: Elukaare etapid*. [2018, märts 25].
http://www2.hariduskeskus.ee/opiobjektid/elukulg/?INIMESE_ARENG:ELUKAA R:Elukaare_etapid
- Harro-Loit, H., Jung, N., Sutrop, M. (s.a.) *Väärtused ja väärtuskasvatus*. Tartu Ülikool: Eetikaveeb. [2018, märts 21].
<https://www.eetika.ee/et/haridus/moraalikasvatus/juhtum/687735>
- Inseneribüroo Stratum. (2003). *Kooliõpilaste koolitee ohutustamine*. Tallinn. [2018, veebruar 1].
http://rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/1232/1/Stratum2003_3.pdf

- Jaani, J., Pikksööt, J., Otstavel, H. (2015). *RÕK läbiva teema „Tervis ja ohutus” II kooliastme liiklusohutuslaste pädevuste hindamisvahendi analüüs*. Tartu Ülikool. [2018, aprill 14].
<http://www.curriculum.ut.ee/et/tervekool>
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/ma_projekti_aruanne_171215.pdf
- Kaal, L., Truu, M., Luhthein, V. (2005). *Liikluse rahustamise tehniliste vahendite analüüs ja soovitude täpsustamine nende kasutamiseks*. AS Teede Tehnokeskus. Tallinn. [2018, aprill 1].
<https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/rahust.pdf>
- Karm, M. (2013). *Õppemeetodid kõrgkoolis*. Sihtasutus Archimedes. [2017, november 22].
<http://primus.archimedes.ee/sites/default/files/Oppemeetodid.pdf>
- Keskinen, E. (2014). *Lapsed ja noored liikluses – arengulised eeldused ja liiklusohutus*. Helsingi: Liikenneturva. [2017, detsember 20].
<http://www.liikluskasvatus.ee/opetajale/huvitavat-lugemist/>
- Kübar, K. (2013). *Haapsalu Linna Algkooli õpilaste liikumisviisid kodu ja kooli vahel ning nende valikut mõjutavad tegurid*. [Diplomitöö]. Haapsalu: Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledži tervisejuhtimise osakond.
- Laste liikluskasvatuse kord (2011). *Riigi Teataja I*. 136. [2017, detsember 20].
<https://www.riigiteataja.ee/akt/124102011002>
- Liiklusseadus. (2010). *Riigiteataja I*. [2017, detsember 20].
<https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>
- Maa-amet. (2017). *Geoportaali kaardirakenduse Eesti kaart*. [2017, detsember 13].
<https://goo.gl/Yz2ojo>
- Maanteeamet. (s.a.). *Liikleja: Liikluskasvatus*. [2018, aprill 19].
<https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusharidus>
- Maanteeamet. (2017). *Viisakus algab meist endist. Ka liikluses: Kampaania eesmärgid*. [2018, märts 21].
<https://www.mnt.ee/et/viisakus-algab-meist-endist-ka-liikluses>
- Märja, T. (2011). *Koolitaja käsiraamat*. ETKA Andras. Tallinn: Kirjastus SE&JS. [2017, november 18].
http://www.andras.ee/sites/default/files/Koolitaja_kariraamat_2011.pdf

- Naulainen, M.-M. (2013). Hariduse võtmeks on lapsevanemad, mitte õpetajad. *Haridusportaal Koolielu*. [2018, märts 29].
<https://koolielu.ee/info/readnews/209081/hariduse-votmeks-on-lapsevanemad-mitte-opetajad>
- Pintson, M.-L. (2017, oktoober 22). Ei märka või ei taha märgata? Vanemad peatavad auto kooli ees ülekäigurajal. *Tartu Postimees*. [2017, detsember 20].
<https://tartu.postimees.ee/4284999/ei-marka-voi-ei-taha-margata-vanemad-peatavad-auto-kooli-ees-ulekaigurajal>
- Rahuvarm, A., Lemmsalu, E., Jalgma, K., Altmets, E., Schwindt, M., Vilta, K., Tarv, T., Luik, P., Uusen, M., Pärnaste, V., Hallik, V., Rootare, K., Katkosilt, A., Tuisk, T., Kiis, L., Raag, J., Mitšurina, M., Edasi, S., Danilov, I., Leek-Ambur, H. (2010). *Haapsalu linna terviseprofiil*. Haapsalu: Haapsalu Linnavalitsus. [2018, veebruar 26].
<http://rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/3822/1/HaapsaluLinn2010.pdf>
- Rothman, L., Buliung, R., To, T., Macarthur, C., Macpherson, A., Howard, A. (2015). Associations between parents' perception of traffic danger, the built environment and walking to school. *Journal of Transport & Health*. Volume 2, Issue 3. p 327–335. [2017, märts 30].
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140515002212>
- Rothman, L., Howard, A., Buliung, R., Macarthur, C., Macpherson, A. (2016). Dangerous student car drop-off behaviours and child pedestrian-motor vehicle collisions: an observational study. *Traffic Injury Prevention*. [2017, märts 27].
<http://news.yorku.ca/files/driver-behaviour.pdf>
- Sellenberg, U. (2010) Liikluskasvatus – abinõu liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamiseks. *Läbivad teemad õppekavas ja nende rakendamise koolis: II osa*. Tartu Ülikooli haridusuuringute ja õppekavaarenduste keskus. [2017, detsember 20].
http://www.liikluskasvatus.ee/wp-content/uploads/2014/05/lt_kogumik_ii.pdf
- Sirk, I. (2017, mai 18). Hea nõu lastega peredele: pikk ja käänuline tee juhiloani. *Märka last*. [2017, juuli 6].
<http://ajakiri.lastekaitseliit.ee/2017/05/18/pikk-ja-kaanuline-tee-juhiloani/>

Tooming, U. (2012, august 27). Liiklusekspert: Lapsevanemad tekitavad koolide juures ise ohtlikke olukordi. *Postimees*. [2017, detsember 20].

<https://tallinn.postimees.ee/950206/liiklusekspert-lapsevanemad-tekitavad-koolide-juures-ise-ohtlikke-olukordi>

Valdna, E.-M. (2017, august 31). Eve-Mai Valdna: autoga kooli minnes ohutult liiklema ei õpi. *Postimees*. [2017, detsember 20].

<https://arvamus.postimees.ee/4229031/eve-mai-valdna-autoga-kooli-minnes-ohutult-liiklema-ei-opi>

Yu, C.-Y., Zhu, X. (2015). Planning for Safe Schools: Impacts of School Siting and Surrounding Environments on Traffic Safety. *Journal of Planning Education and Research*. [2017, märts 29].

<http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0739456X15616460>

LISA 1. LIIKLUSÕNNETUSTE STATISTIKA HLA ÜMBRUSES

Asukoht	Kuupäev	Kellaeg	Situatsiooni tüüp
Karja 10	17.10.2014	16.00	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Pärisuunas parkimiskohale või -kohalt liikuja kokkupõrge liikuva sõidukiga (asjakahju)
Karja 12	04.03.2015	12.25	Liiklusõnnetused teel ja ristmikul: Ristmiku ületamine ja pöörded: Pöördel, kokkupõrge taganttulijaga (asjakahju)
Suur-Lossi 13	06.05.2015	17.51	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Tagurdades parkimiskohale või -kohalt liikuja otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Saue 5	01.08.2015	17.15	Liiklusõnnetused teel ja ristmikul: Muud: Tagurpidi liikuja, va parkija, kokkupõrge teise sõidukiga (asjakahju)
Karja 3	03.01.2016	täpsustamata	Ühesõidukiõnnetused Asja, ehitise või rajatise kahjustamine: Tee või teerajatise kahjustamine (asjakahju)
Suur-Lossi 9	02.03.2016	07.45	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Tagurdades parkimiskohale või -kohalt liikuja otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Ehte 2	10.06.2016	23.30	Ühesõidukiõnnetused Asja, ehitise või rajatise kahjustamine: Tee või teerajatise kahjustamine (asjakahju)
Karja 10	23.06.2016	14.00	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Tagurdades parkimiskohale või -kohalt liikuja otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Saue tn ja Suur-Lossi tn ristmik	24.08.2016	17.35	Liiklusõnnetused teel ja ristmikul: Ristmiku ületamine ja pöörded: Kokkupõrge ristival teel liikujaga (asjakahju)
Mängu tn ja Ehte tn ristmik	29.08.2016	09.00	Ühesõidukiõnnetused Asja, ehitise või rajatise kahjustamine: Muu ehitise või rajatise kahjustamine (asjakahju)
Ehte 14	10.10.2016	07.45	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Uksega teise sõiduki kahjustamine (asjakahju)
Neidude tn– Suur-Lossi tn ristmik	09.11.2016	11.35	Liiklusõnnetused teel ja ristmikul: Ristmiku ületamine ja pöörded: Kokkupõrge ristival teel liikujaga (asjakahju)
Wiedemanni 12	14.11.2016	08.10	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Pärisuunas parkimiskohale või -kohalt liikuja otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Wiedemanni 9	09.01.2017	17.00	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Mööduva sõiduki otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Karja 7	20.02.2017	16.10	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Mööduva sõiduki otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Ehte 3	08.04.2017	12.26	Liiklusõnnetused teel ja ristmikul: Muud: Tagurpidi liikuja, va parkija, kokkupõrge teise sõidukiga (asjakahju)
Ehte 14	05.05.2017	08.22	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Tagurdades parkimiskohale või -kohalt liikuja otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)

Suur-Lossi 7	19.06.2017	12.45	Määramata (asjakahju)
Lembitu tn 2	08.07.2017	19.05	Määramata (asjakahju)
Suur-Lossi 9	04.08.2017	21.25	Parkimisega seotud liiklusõnnetused: Mööduva sõiduki otsasõit pargitud sõidukile (asjakahju)
Ehte 9	20.08.2017	12.13	Liiklusõnnetused teel ja ristmikul: Muud: Kokkupõrge vastutuleva sõidukiga, vähemalt üks ei mahu enda suunavööndisse (asjakahju)
Karja 3	09.10.2017	määramata	Ühesõidukiõnnetused Asja, ehitise või rajatise kahjustamine: Tee või teerajatise kahjustamine (asjakahju)

LISA 2. ÕPETAJATE FOOKUSGRUPI ANKEETKÜSIMUSTIK

HLA õpetajate hinnang liiklusohutusele

Olen Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledži liiklusohutuse eriala tudeng Lembi Sillandi. Kirjutan lõputööd teemal "Haridusasutuse ümbruskonna liikluse ohutustamine Haapsalu Linna Algkooli näitel" ning seoses sellega palun Teil vastata lühikesele küsimustikule.

Kuidas hindate laste liikluskäitumist? *

	1	2	3	4	5	
Puudulik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga hea

Kuidas hindate, kui tugevad on laste teadmised ja oskused liikluses? *

	1	2	3	4	5	
Puudulikud	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga head

Kuidas lapsed tegelikult liikluses käituvad? *

Short-answer text
.....

Kuidas hindate lastevanemate liikluskäitumist kooli ümbruses? *

	1	2	3	4	5	
Puudulik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Eeskujulik

Kuidas hindate enda liikluskäitumist kooli ümbruses? *

	1	2	3	4	5	
Puudulik	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Eeskujulik

Kas Teie hinnangul saate ka ise midagi kooli ümbruse ohutustamiseks teha? *
Kui jah, siis mida?

Long-answer text
.....

LISA 3. ÕPETAJATE FOOKUSGRUPI INTERVJUU KÜSIMUSED

1. Mida tähendab Teie jaoks isiklikult liiklusohutus?
2. Kuidas hindate Teie HLA ümbruse liiklusohutuse taset?
3. Mida hinnangu andmisel arvestasite?
4. Milliseid erinevaid liiklejatüüpe leidub?
5. Millised on turvalised ja ohtlikud kohad?
6. Milliseid Teie hinnangul ohtlikke liiklussituatsioone olete kooli ümbruses liigeldes tähele pannud?
7. Millised on tüüpsituatsioonid, millised on erandlikud ohukohad?
8. Milliseid meetmeid olete Teie isiklikult kooli töötajatena kasutanud, et teadmiste taset liiklusohutuse kohta tõsta? (Kas olete tähele pannud ka muutusi?)
9. Kuidas hindate laste liikluskäitumist?
10. Kui tugevad on nende teadmised ja oskused – kuidas hindate?
11. Kuidas nad tegelikult käituvad?
12. Kuidas hindate lastevanemate liikluskäitumist kooli ümbruses?
13. Kas lapsevanemad on omaltpoolt andnud ka soovitusi või edastanud tähelepanekuid liiklusest?
14. Mis te arvate, millised on parimad võimalikud viisid kuidas jõuda nende mõtetega lasteni ja lapsevanemateni?
15. Kuidas hindate enda liikluskäitumist kooli ümbruses? (Kas tulete autoga? Kui jah, kuhu tavaliselt pargite? Miks sinna?)
16. Kas Teie hinnangul saate ka ise midagi kooli ümbruse ohutustamiseks teha?
17. Mida teete liikluses enda hinnangul hästi/õigesti ning millest peate vähem kinni/mida teete valesti? (Millega olete eeskujuks?)
18. Milliseid lahendusi pakute välja selleks, et kooli ümbrust ohutumaks muuta?

LISA 4. LAPSEVANEMATE ANKEETKÜSITLUS

Küsimustik Haapsalu Linna Algkooli lapsevanematele

Hea Haapsalu Linna Algkooli lapsevanem!

Olen Tallinna Ülikooli Haapsalu Kolledži liiklusohutuse eriala tudeng Lembi Sillandi. Kirjutan lõputööd teemal "Haridusasutuse ümbruskonna liikluse ohustamine Haapsalu Linna Algkooli näitel" ning seoses sellega palun Teil vastata küsimustikule.

Küsimustik on anonüümne ning saadud andmeid kasutatakse üldistatud kujul. Vastamine võtab aega orienteeruvalt 15 minutit. Küsimuste tekkimisel saate minuga ühendust võtta e-maili teel: lembi.sillandi@gmail.com.

Laste turvalise koolitee kujundamise eesmärgil palume Teil leida 15 minutit, et vastata 18 küsimusele. Küsimustiku analüüsi järgselt edastatakse kokkuvõtte väärtusliku informatsiooniga kooli juhtkonnale, HLA lapsevanematele ning Haapsalu linnavalitsusele.

Küsimustik on avatud 9.veebruarist - 9.märtsini (k.a).

Suur tänu!

Lehekülg 2

1. Palun märkige sobivale reale peres kasvavate laste sugu ning klass *

Rohkem kui ühe HLA s õppiva lapse puhul lisage palun ridu.

Palun pidage edasistele küsimustele vastates meeles siinkohal märgitud tunnuseid (Laps A, Laps B jne).

	TÜTAR	POEG	I klass	II klass	III klass	IV klass	V klass	VI klass
Laps A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Kui pikk on Teie lapse/laste koolitee? *

Vähem kui 1 kilomeetrit

1-3 kilomeetrit

3-5 kilomeetrit

5-7 kilomeetrit

7-9 kilomeetrit

Rohkem kui 9 kilomeetrit

3. Milline on talvisel ajal Teie lapse/laste peamine liikumisviis kooli tulemisel? *

Rohkem kui ühe lapse puhul lisage ridu nii, et iga lapse kohta on täidetud erinev rida

	Autoga	Ühistranspordiga	Jalgrattaga	Jalgsi	Muul viisil
Laps A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Milline on kevad-sügisel ajal Teie lapse/laste peamine liikumisviis kooli tulemisel? *

Rohkem kui ühe lapse puhul lisage ridu nii, et iga lapse kohta on täidetud erinev rida

	Autoga	Ühistranspordiga	Jalgrattaga	Jalgsi	Muul viisil
Laps A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Miks olete eelpool nimetatud liikumisviisi(d) valinud peamiseks liikumisviisiks? *

6. Millised on alternatiivsed liikumisviisid Teie pere jaoks? Miks need ei toimi pere jaoks nii hästi?

7. Milliseks hindate oma lapse/laste teadmisi liiklusest? *

Rohkem kui ühe lapse puhul lisage ridu nii, et iga lapse kohta on täidetud erinev rida

	Väga head	Pigem head	Pigem puudulikud	Puudulikud	Ei oska öelda
Laps A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Milliseks hindate oma lapse/laste tegelikku liikluskäitumist? *

Rohkem kui ühe lapse puhul lisage ridu nii, et iga lapse kohta on täidetud erinev rida

	Väga hea	Pigem hea	Pigem puudulik	Puudulik	Ei oska öelda
Laps A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Milliseks hindate oma liikluskäitumist? *

	Väga hea	Pigem hea	Pigem puudulik	Puudulik	Ei oska öelda
Liigeldes üksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liigeldes koos lapsega	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Millega olete lapsele liikluses liigeldes eeskujus? *

11. Kuivõrd mõjutab Teie hinnangul täiskasvanu (sh lapsevanema) eeskuju lapse liikluskäitumist? *

	Mõjutab suurel määral	Pigem mõjutab	Pigem ei mõjuta	Ei mõjuta üldse	Ei oska öelda
Eeskuju mõju lapse liikluskäitumisele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Kas olete ise või on Teie laps(ed) sattunud kooli juures liiklusohtlikku olukorda? *

- Jah, olen ise sattunud liiklusohtlikku olukorda
- Jah, laps(ed) on sattunud liiklusohtlikku olukorda
- Ei, ma ei ole sattunud liiklusohtlikku olukorda
- Ei, laps(ed) ei ole sattunud liiklusohtlikku olukorda
- Olen näinud liiklusohtlikku olukorda kõrvalt
-

13. Milliseid liiklusohtlikke olukordi olete täheldanud kooli ümbruses? *

14. Kas olete koos oma lapsega/lastega arutanud koolitee ohutuse teemadel? Milliseid ohte on laps(ed) tähele pannud? *

15. Milliseks hindate kooli lähiümbruse liiklusturvalisust? *

Lohistage skaalal hall ruut kohale, mis vastab Teie arvamusele

Ei ole turvaline



Väga turvaline

16. Mida saate ise teha selleks, et kooli ümbrus ohutumaks muuta?

17. Palun hinnake oma rahulolu koolipoolse tegevusega laste ohutuma liiklemise tagamisel ja kujundamisel *

	Väga rahul	Pigem rahul	Pigem ei ole rahul	Ei ole üldse rahul	Ei oska öelda
Riiklike liiklusohutuse kampaaniate kajastamine koolis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liiklusteemade käsitlemine õppeprotsessis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vanemate kaasatus õppetöösse (liiklusohutuse teemad, nt liiklusülesannete lahendamine)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kooli personalipoolne teavitustöö liikluse teemadel (koosolekute, e-kooli vms kaudu)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kooli lähiümbruse liiklusohutuse tagamine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Kuivõrd mõjutab/aitab kooli personalipoolne liiklusteemade käsitlemine Teil liiklusohutusele tähelepanu koondada? *

Lohistage skaalal hall ruut kohale, mis vastab Teie arvamusele

Ei avalda mõju

Avaldab tugevat mõju

» [Redirection to final page of eSurvey Creator](#) (change)

LISA 5. EKSPERTGRUPI VAATLUSLEHT

Paikvaatluse koht:		Vaatleja nimi:
		Kuupäev: Ajavahemik:
Tüüpsituatsioonid		
Erandlikud olukorrad		
Ohud liikluskorralduslikust seisukohast		
Head liikluskorralduslikud lahendused		
Mõtteid ettepanekute jaoks		
Kuidas hindate laste liikluskäitumist? Tooge välja peamised liikluskäitumise jooned!		
Kuidas hindate lapsevanemate liikluskäitumist? Tooge välja peamised liikluskäitumise jooned!		
<u>Kirjaliku struktureeritud intervjuu küsimused:</u> Mida märkasite? Millised on ettepanekud? Milliseid meetmeid olete Haapsalu Linnavalitsuses/Maanteeametis kasutanud, et teadmisi ja käitumist liiklusohutuslikus plaanis tõsta?		

LISA 6. PERSPEKTIIVNE PEATUMISTASKU

