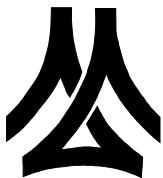
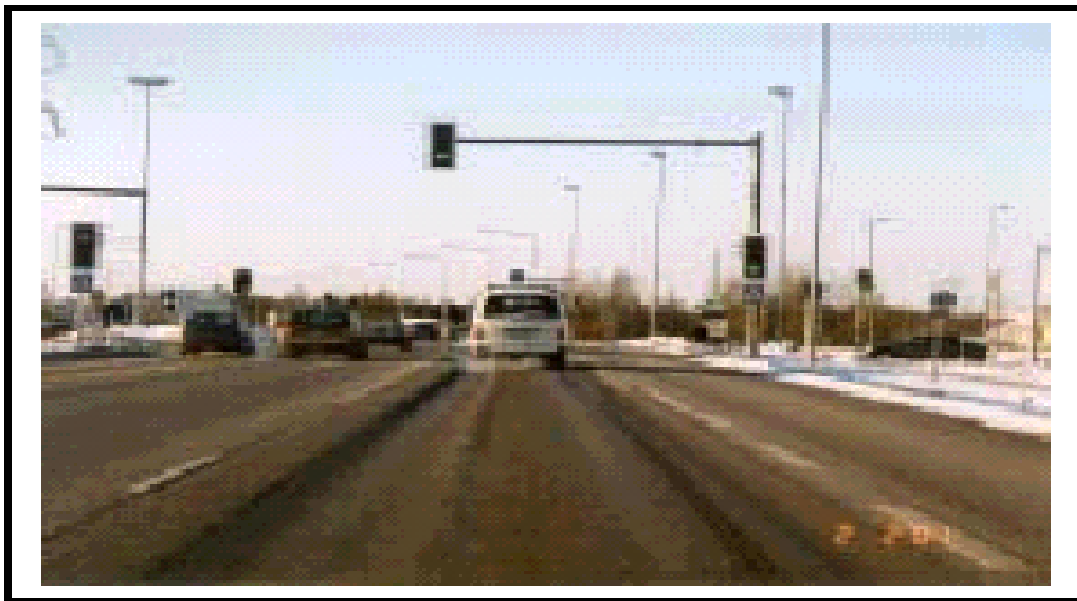


Mootorsõidukijuhtide koolitussüsteemi analüüs

Tallinna Tehnikakõrgkooli Arenduskeskus

Töö reg.nr. 2005-



MAANTEEAMET

Tallinn 2005

Sisukord

Sisukord.....	2
Sissejuhatus.....	3
1. Uurimisprobleemi vajalikkus ja taust.....	4
1.1. Ülevaade Eesti liiklusohutusest aastatel 1995 – 2004.....	4
1.2. Meetmed Eesti liiklusohutuse olukorra parandamiseks.....	5
2. Uurimisprobleemi aktuaalsus ja olemus.....	6
3. Uurimismetoodika.....	9
3.1. Metoodiline ülesehitus ja valim.....	9
3.2. Sõidukijuhi kujundamise kaasaegsed meetodid.....	12
3.3. Liikluspedagoogikas kasutatavad meediavahendid.....	16
4. Pilootturingu tulemused.....	19
4.1. Uuringu valimi iseloomustus.....	19
4.2. Uuringu põhilised tulemused ja hindamiskriteeriumite vahelised seosed.....	21
4.2.1. Keskendumine ARK eksamile.....	21
4.2.2. Liiklussituatsioonide sisuline edastamine	22
4.2.3. Rühmatöö hindamine.....	22
4.2.4. Ettenägemisvõime selgitamise analüüs õppeprotsessis.....	24
4.2.5. Ohuolukorrad	25
5. Mootorsõidukijuhi koolituse kvaliteedist Lääne- Euroopa näitel	27
5.1. Ettepanekud liikluskoolituse parandamiseks.....	27
5.2. Ettepanekud liikluskoolituse kvaliteedi kontrolliks.....	29
Kokkuvõte	33
Kasutatud kirjandus.....	37
Lisad.....	39
Lisa 1 Juhtimisõiguse peatamiste hulk ja põhjused 2003-2004 aastate võrdlus	39
Lisa 2 Ülevaade 1995 – 2004 a. liiklusõnnetuste, hukkunute, vigastatute ja autode arvudest.	40
Lisa 3 Õpilaste kommentaarid.....	41
Lisa 4 Õpetajate kommentaarid.....	42

Sissejuhatus

Kaasaegse, kiirelt areneva ühiskonna märgusõnaks on „*mobiilsus*“. *Mobiilne* tähendab eelkõige liikumisvabadust ning heal tasemel elukvaliteeti. Kuid mitte ainult. Mobiilsus tähendab eelkõige ohutut liiklemisostkust, tervislike eluviiside aluseid, keskkonna ja ühiskonna otstarbeka funktsioneerimise seaduspärasusi. Mobiilsusega kaasnevad sageli ohud mida esialgu ei tajuta. Näiteks pidevalt kasvav liiklusintensiivsus on teatud taseme ületamisel suureks ohuks liiklejatele enestele, sealjuures väikese kogemusega juhtidele, vanuritele ja lastele.

Liiklusohutuse parandamine ja liikluskultuuri tõstmine oleneb suurel määral sõidukijuhtide väljaõppest autokoolides. Autokoolide väljaõppe ümberkorraldamine algas 2001. aastal.

Aastaid on autokoolide hindamine toimunud teatud kvalitatiivsete näitajate alusel st keskendutakse õppekvaliteedi hindamisel formaalsele küljele ehk dokumentide monitooringule. Vähem käsitlemist on leidnud õppekvaliteedi sisuline külg, mis arvatavasti on üheks põhjuseks eesti liikluskultuuri madalseisule. Teatavasti on meie liikluses jätkuvalt riskigrupp just noored juhid, mis peegeldab osaliselt autokoolide töö kvaliteeti.

See võib tähendada mahajäämust õpetajate pedagoogilise kompetentsi, autokoolis kasutatavate õppematerjalide kvaliteedi ja metoodika osas. Antud pilootuuring püüab keskenduda liikluspäädagoogide ja õppematerjalide sisulisele analüüsile.

Antud pilootuuringu eesmärgiks on selgitada õppijate ning liikluspäädagoogide tööd just enne riikliku eksami sooritamist. See tähendab, et püütakse selgitada eksamieelset õpetuse taset.

Niisiis, antud töö peamised eesmärgid on:

- selgitada välja autokoolides tehtava liikluspäädagoogilise töö puudujäägid ning pakkuda välja lahendused autokoolide pedagoogiliste põhialuste, õppematerjalide ning õpikeskkonna parandamiseks,
- leida kesksed tegurid, millest kujundada edaspidi autokoolide töö kvaliteedi hindamise alused.

1. Uurimisprobleemi vajalikkus ja taust

1.1. Ülevaade Eesti liiklusohutusest aastatel 1995 – 2004

Viimase 10 aastaga on Eestis 23241 liiklusõnnetuses hukkunud 3760 ja vigastatud 28532 inimest. Seega on igal aastal hukkunud keskmiselt 269 inimest.

Seisuga mai 2005 oli Eestis 575 739 juhtimisõigusega inimest, sealhulgas 217 ajutise juhiloaga, 48 260 esmase juhiloaga ja 1610 piiratud juhtimisõigusega. 2005.a.novembriks oli juhtimisõigus peatatud ja ära võetud 14520 juhil (Tabel 1).

Tabel 1. Juhtimisõiguse peatamise ja äravõtmise statistika (2005.a novembri seisuga)

	vanus ≤ 24	25-34	35-44	≥ 45
Omab kehtivat juhiluba	63967	130553	126013	236186
sh. esmase juhtimisõigusega	29873	10472	3093	1259
peatatud juhtimisõigus	2384	4120	3044	2759
sh .esmase juhtimisõigusega	1359	508	69	21
äravõetud juhtimisõigus	486	813	516	398
sh.esmase juhtimisõigusega	163	114	17	4

1997.a. koostatud Phare Eesti Liiklusohutusprogrammis prognoositi Eesti liiklusohutuse võimalikke muutusi. Lähtudes liiklusohutuse taseme vajalikest muutustest ja suundadest on Eestis koostatud liiklusohutusliku taseme korrigeeritud prognoos ja püstitatud eesmärgid liiklusohutuse tasemele 2010. aastaks. Euroopa Liidu kavandatud keskmisele liiklusohutuslikule tasemele jõudmiseks ei tohiks Eestis liiklusõnnetustes hukkunute arv ületada 100 inimest aastal 2010. Miinimumprogrammina esitatud 170 hukkunut aastaks jätkaks Eesti halvema liiklusohutusega Euroopa Liidu liikmesriikide tasemele.

Kiire autostumise foonil on Eesti üks halvima liikluskorraldusega riike Euroopas. Euroopa Liit püstitas 2001. aastal kvantitatiivse eesmärgi - parandada oluliselt liiklusohutust ja vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu 2010. aastaks 50% võrra. Varasem 1998. aasta prognoos oli pisut tagasihoidlikum: hukkunute arvu sooviti vähendada 44 % (Transpordi arengukava, 1999). Uue kavandatava arengukava kohaselt ei tohiks teedel hukkunute arv

viimase kolme aasta keskmisena aastal 2013 ületada 118 hukkunut (Transpordi arengukava 2006-2013)

1.2. Meetmed Eesti liiklusohutuse olukorra parandamiseks

Teede- ja Sideministeeriumi poolt alustati 1996.a. oktoobris mootorsõidukijuhi koolituse kontseptsiooni koostamisest kuni koolituse korralduse ja juhtimisõiguse andmise eeskirjadeni ning iga mootorsõiduki kategooriale vastava riikliku õppekava loomist. Nende dokumentide väljatöötamisel oli aluseks EL Nõukogu 1991.a.29.juuli direktiiv 91/439/EEC.

Seejuures järgiti järgmisi põhimõtteid:

- juht peab oskama ohutult sõita, oskama hinnata olukorda ja sellele vastavalt tegutseda;
- ühildada eksamineerimise süsteem õpetamise süsteemiga;
- õpetust pole otstarbekas üle teoretiseerida, peatähelepanu tuleb pöörata erinevates situatsioonides käitumisele ning ohutu, teisi tee kasutajaid arvestava sõidu harjumuse kujundamisele;
- juhtimisõiguse saamiseks vajalikust õpetusest tuleb lahutada laiaulatuslik sõiduki tehnilist külge käsitlev programm. Piirduda ainult selle osaga, millest otseselt sõltub sõidu ohutus vastavalt taotletavale kategooriale;
- sõiduki kategooriast (tüübist) ja töö iseloomust sõltuva täiendava sõiduki tehnilise programmi läbimine on kohustuslik kutselise juhi tunnistuse taotlemiseks;
- luua vajalikud tingimused kvalifitseeritud liiklus- ja sõiduõpetajate kaadri ettevalmistamiseks ja kujunemiseks.

Praegu kehtiva mootorsõidukijuhi koolituseeskirja kohaselt toimub juhi koolitus kolmes etapis:

- autokoolis vähemalt 42 teooriatunni ja 40 õppesõidu korra ulatuses;
- pärast Autoregistri Büros edukalt sooritatud teooria ja sõidu eksamit saab ta esmased juhiloa, mis kehtivad 24 kuud. Selle aja vältel viimistleb algaja juht iseseisvalt oma sõiduoskust ja liiklusvilumust;
- pärast esmase juhtimisõiguse saamist on ta kohustatud autokoolis läbima libedalsõidu riskikoolituse, mis võib toimuda nii kunstlikul liberajal kui ka looduslikul, muust liiklusest eraldatud libedal väljakul;
- libedalsõidu riskikoolitus on ette nähtud andmaks vähe vilunud juhile tunnetuse auto käitumisest libedal ja valmisolekuks ekstreemolukordade esinemisvõimalustest;

- pärast libedasõidu riskikoolituse läbimist saab vahetada esmased juhiloa juhilubade vastu.

1999.a. koostati Tallinna Tehnikakõrgkoolis kutsekõrghariduslik õppekava mootorsõidukijuhi õpetajate ettevalmistamiseks ning 1.septembril 2000.a. võeti vastu riikliku tellimuse alusel esimesed 25 üliõpilast. Käeolevaks momendiks on mootorsõidukijuhi õpetaja koolitus lülitatud autoeriala ühtsesse rakenduskõrghariduse õppekavasse „Autotehnika“, õppeajaga neli aastat pärast gümnaasiumi lõpetamist.

2001.a. septembris alustati Tallinna Tehnikakõrgkoolis, Tallinna Pedagoogika Ülikoolis ja Tartus Põllumajandusülikoolis autokoolides tegutsevate liiklusõpetajate 120 tunnise täiendkoolitusega. See oli ette nähtud nõukogudeaegse kutsekoolituse saanutele vajalike teadmiste ja oskuste andmiseks juhi koolituse uute põhimõtete omandamisel. Koolitus toimus kuni 1.juuli 2003.aastani.

21.oktoobri 2005. aasta seisuga on Eesti 196 autokoolis ja –kursustel kokku 714 kutsetunnistusega mootorsõidukijuhi koolitajat. Neist kõrgharidusega 450 ja keskharidusega 264. Kõrgharidusega õpetajatest annavad ainult teooriaõpet 43 ning teooriat ja praktilist sõiduõpet 407. Keskharidusega õpetajad juhendavad vaid sõitu.

2. Uurimisprobleemi aktuaalsus ja olemus

Juhtimisõigusõiguse omandavad erinevasse vanusegruppi kuuluvad inimesed. Oluline on eristada sõidukijuhiks õppijate seas kahte gruppi: noored ning algajad juhid. Algajate sihtgruppi võivad kuuluda elukogenud inimesed, kes liikluskontekstis on algajad. Noored juhid (kuni 24 eluaastat) esindavad mõlemat sihtgruppi. Noorte puhul on liikluskäitumuslikult tegemist nn noortepärase topeltriskiga, mis hõlmab ”algaja riski” (*Anfängerrisiko*) ja ”noortepärast riski” (*Jugendlichkeitsrisiko*). Tegemist on sisult sarnaste, kuid psühholoogilisest vaatenurgast mitte tingimata teineteisest sõltumatu vahega (Bönninger & Sturzbecher, 2004). Sõiduki juhtimine nõuab head psühhomotoorset ja tunnetuslikku vilumust, mida värskel sõidukijuhil napib. Nimetatud vilumuste puudumisel tehtav käitumisviga võib põhjustada liiklusõnnetuse. Sotsiaalses kontekstis pole noorukil varasemast perioodist võimalik tõmmata paralleele eelnevate kogemustega ning sellest tulenevalt leida uudsetele situatsioonidele positiivseid lahendusi.

Tuleb saada vastus küsimustele: Kas autokoolis antakse piisavalt teadmisi kaasliiklejaid arvestava hoiaku kujundamiseks? Kas seda soosib ka ARK eksamite ja sõiduuskuste kontrolli süsteem.

Liiklusohutuse parandamise meetmed peaksid olema suunatud nendele liiklejate gruppidele ja liiklusoludele, kelle abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutuse taset. Käesoleval ajal on Eestis nendeks:

- kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus, lapsed ja vanurid);
- sõitjad;
- noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid;
- joobes juhid;
- linnaliiklus;
- pimedaja liiklus;
- talvine liiklus.

Käesoleva uuringu keskseks osaks on just noored ja väheste kogemustega juhtide probleemid, mida võivad võimendada muud eelpool nimetatud liiklusohutuse mõjurid.

Nende sihtgruppide ja liiklusolude valik tugineb viimase kümne aasta liiklusõnnetuste laiaulatuslikule analüüsile. Meetmed, mida tuleks rakendada liiklusohutuse parandamiseks käsitlevad viit olulist liiklusega seotud valdkonda:

- hoiakute kujundamist,
- koolitust,
- järelevalvet,
- liikluskeskkonda,
- planeerimist.

Viimase loetelu põhjal võib öelda, et sõidukijuhi koolituse eesmärgiks on hoiakute kujundamine liikluskeskkonnas hakkama saamiseks. Seda eeldusel, et laste õpetamisega ja noorte tõekspidamiste ning käitumisharjumustega on eelnevalt süstemaatiliselt ning õigete meetoditega tegeletud. Autokoolis toimuv õpe on viimaseks etapiks liikluskasvatuse järjepidevuses.

Schwarzer (1995) toob Bandura (1994) teooriast lähtudes välja inimese riskikäitumise arenguspetsiifilise sisu. See tähendab, et elus toimetuleku strateegiate omandamisel on tähtis koht vigadest õppimisest. Riskid ja nendega seotud erinevad vead omavad tähtsust äärmuslikes oludes, kusjuures vead võivad tuleneda puudulikkusest kompetentsist, vales enesehinnangust ning väärkäitumisest. Liiklusõppe alustest lähtudes võib selle põhjuseks olla

teadmiste/teadmatuse (arusaamade) ja oskuste/oskamatuse (käitumise) omavahelised seosed. Üldiselt keskendutakse teooriaõppes liikluseeskirja tundmisele ning sõiduõppes praktilisele liikluskäitumisele (Großmann jt, 2003). Selline lähenemine pole vale, kuid on liiga algeline ja ei hõlma kompetentside sisulist kujunemist.

G. Meinhard'i poolt 2005 a Eestis läbi viidud uuring näitas, et sõiduvilumuse kasvades muutub suhtumine liiklusnõuetesse ja kaasliiklejatesse negatiivsemaks. Selles on kolm põhjust:

- Eesti sõidukijuhile avaldab märkimisväärset mõju liikluskeskkond oma grupidünaamiliste protsessidega, muutes juhi hoiakuid negatiivses suunas,
- Eesti liikluspedagoogika võib olla liigselt keskendunud normide, faktide õpetamisele, jättes reaalselt vajalike kompetentside õpetamise unarusse. See tähendab, et riiklikul tasandil võivad olla strateegiad ja tegevusplaanid valesti püstitatud või üldse puududa,
- Eestis ei tegelda sõidukijuhtide järelkoolituse, kui mõjutamisprotsessiga. Eelkõige peaks keskenduma deliktiga (õigusrikkumise toime pannud) juhtide koolitamisele. See tähendab, et suunata tuleb nende juhtide kompetentse kelle hoiakud liiklusnõuetest kinni pidamisele on teistele liiklejatele ohtlikud või ükskõiksed.

Tõde võib peituda osaliselt kõigis eelpool nimetatud väidetes. Kaasaegse liiklusõppe otsene eesmärk keskendub "sõiduki juhtimisvõtetele" ning "reeglite tundmisele", püüdes seeläbi kujundada "liiklusdistsipliini". Nendele tulemusele jõudsid Spitta (1995) ja Fack (1999), keskendudes oma töödes Saksamaa liiklusohutuse madalseisude põhjuste uuringutele. Uuringutest selgus, et liiklejatele õpetati keskendumist liikluseeskirjadele ja nende nõuetele. Eriti halb oli liiklusohutuse olukord kuuekümnendatel aastatel Saksamaal. Seda näitas üldine liiklusõnnetuste trend ning väga suur lastega juhtunud õnnetuste hulk (Statistisches Bundesamt, 1971 – 1973; Limbourg, 1994). Tulemustest lähtudes hakati riiklikul tasandil ümber kujundama liiklusõppe põhialuseid. Lähtuti seisukohast, et liikluskasvatus ei tohi keskenduda ainult reeglite õppimisele vaid peab õpetama liiklusalaseid sotsiaalseid oskusi ning käitumismustreid. Sellest tulenevalt peab liikluskeskkond muutuma "humaansemaks" (Spitta, 1995).

Oluline on lisada Heinrich'i seisukoht: Käitumisoskuste arendamisele rajatud liikluskasvatuse integreerimisel tavaõppesse on tähtis roll. Liikluspedagoogilised tegevused on vaid siis edukad, kui nad kutsuvad õpilastes esile pikaajalisi arusaamu pidevalt muutavas liikluskeskkonnas toimuvast (OECD, 1986, Heinrich 1988).

Käesoleva uurimistöö eesmärki silmas pidades püstitatakse küsimus: Milliste meetoditega kujundatakse sõidukijuhtide hoiakuid mootorsõidukijuhtide väljaõppes?

3. Uurimismetoodika

3.1. Metoodiline ülesehitus ja valim

Käesolev uuringu vajalikkus on tingitud järgmistest teguritest:

- Eesti liiklusohutuse madal tase;
- autokoolides pakutava õppekvaliteedi kaardistamine, et alustada tulevikus süstemaatiliste ning põhjalikumate uuringute läbiviimist.

Teadadolevalt pole seni Eestis uuritud liiklusõppe kvaliteeti autokoolides. Samas on autokoolide puhul on tegemist viimase lülina enne kergliikleja muutumist mootorsõiduki juhiks. See tähendab, et kergliikleja satub peale autokooli edukat läbimist uude rolli ning vajab selles hakkama saamiseks täiesti uusi kompetentse. Kas ning milliseid tehnikaid kasutades edastatakse õpilasele vajaminevaid oskusi, on käesoleva uuringu keskseim küsimus. Ideaalsel juhul oleks tegemist tingimusega, kus autokoolis õppijale on eelnevatel perioodidel selgeks tehtud liiklussüsteemi elementaarsed alused. Autokooli sattudes edastab liikluspäädagoog juhile vajalikud oskused ja teadmised, kasutades varem omandatud teadmiste kinnitamiseks ning uue infoga sidumiseks spetsiaalseid tehnikaid. Uuringu eesmärki silmas pidades keskendutakse järgmistele detailidele:

- kui suur osa õppeprotsessist hõlmab keskendumine ARK eksami sooritamisele;
- kui suur osa õppeprotsessist hõlmab liiklussituatsioonide sisulist edastamist;
- millised on liikluspäädagoogide oskused edastada kommunikatsiooni alustest lähtuvaid liikluskompetentse;
- milliseid meediavahendeid kasutatakse liikluspäädagoogide poolt liiklussituatsioonide selgitamiseks;
- millistele liiklusõnnetusega seotud aspektidele pööratakse loengutes tähelepanu.

Seda kõike põhjusel, et peale autokooli läbimist on tegemist nn algaja juhiga, kellel napib oskusi liikluskeerises hakkama saada. "Algaja risk" väljendub eelkõige puudulikus sõiduvõimekuses: algajal juhil puudub oma sõiduki käsitlemise kogemus, ta ülehindab oma juhtimisoskusi, ei teadvusta ohtlikke situatsioone, mis tähendab ebapiisavat ohuolukordade tajumist ning sellest johtuvaid vajakajäämisi kriitiliste olukordadega toime tulekul (Ellinghaus & Steinbrecher, 1999). Loetus avatud küsimused on uuringu keskteljeks. Uuringu sekundaarne roll on avada õpilaste ja õpetajate nägemuste erinevust õpetaja oskuste, autokooli

asukoha ja õpperuumide kvaliteedi, kliendisõbralikkuse ning info üldise kättesaadavuse kohta.

Nii primaarse kui sekundaarsete detailide avamiseks koostati esmalt kesktelje küsimused. Teisisõnu loodi küsimused, mis olid umbisikulised (ei lähtunud ei õpetaja ega õpilase seisukohast) ning pidid avama uuritava probleemi sisu. Peale kesktelje küsimuste loomist ning korrigeerimist, sõnastati küsimused kahepoolseteks ehk õpilaste ja õpetajate sihtrühmale. See tähendab, et õpilastele muudeti kesktelje küsimused lähtudes õpilase spetsiifikast ning õpetaja küsimused muudeti lähtudes õpetaja spetsiifikast. Nii õpetajatelt kui õpilastelt saadud tulemusi hakatakse võrdlema kesktelje suhtes. Vastuste sisu peab avama reaalse olukorra ning selgitama, puudused (kui neid esineb) ning selgitama vastajate erinevat nägemust samade detailide suhtes.

Küsimustike ülesehituses oli oluline kasutada avatud küsimusi. Samas poleks olnud võimalik igal vastajal lasta kirjutada endale sobivat sõnastust. Sellepärast loodi mitme keskse küsimuse selgitamiseks sisult seotud küsimusi mis tähendab, et üks kord esitatud küsimust korrati, kuid teisel küsimisel lisati esimese küsimuse täpsustamiseks tehnilisi detaile. Poolt või vastu hinnangu suuruse väljendamiseks kasutati numbrilisi väärtusi (skaala 1-5), mille abil on võimalik saadud keskmisi paremini võrrelda. Samuti jäeti igale küsimusele vastamisel ruumi kommentaaride lisamiseks. Kommentaaride lisamisega oodati:

- sisulist täiendust/täpsustust vastusele;
- leida järgmise uuringu tarbeks detaile, mida käesolev uuring jättis käsitlemata.

Vastuste parema kvaliteedi nimel anti vastajatele võimalus anonüümseks jääda. Seda nii õpetajate kui õpilaste osas.

Enne riiklikul tasandil uuringu läbiviimist testiti küsimustiku algversiooni Tallinna Tehnikakõrgkooli 23 üliõpilasel. Testimise käigus ilmnisid mitmed väärarusaamad küsimuste sisus. See tähendab, et uuringu autorite poolt küsitav oli üliõpilaste poolt teisiti mõistetav. Sisulisele erinevusele jõuti peale üliõpilaste kirjalikku vastamist küsimustele, millele järgnes suulise arutelu voor, kus üliõpilased avaldasid enda nägemuse küsimuse sisust ning vastasid suuliselt tegelikult uuritavatele küsimustele.

Pilootuuringu käigus planeeriti liikluspäädagoogidel vastata kirjalikult ankeedis esinevatele küsimustele. Ankeedi täitmise ajal ning küsimuste tekkimisel pidi toeks olema üks uuringu läbiviija, kes selgitaks küsimuse sisu või aitaks soovi korral vastajal kirja panna sisukamat vastust. Õpilaste vastuste saamisel oli arvestatud ainult küsimustiku iseseisva täitmisega

õpilaste poolt kuna küsitluse toimumise täpne hetk ning õpilaste hulk ei olnud ette prognoositavad. Ühe küsimustiku täitmiseks oli planeeritud aega maksimaalselt 30 minutit, sest peale teooriaeksami sooritamist ARK-s jääb tavaliselt 30 min aega hetkeni, mil algab järgmise grupi teooriaeksam. Kontrollgrupi peal tehtud mõõtmise näiteas, et 95% õpilastest sai selle ajaga ka hakkama.

Küsimustele vastamisel arvestati ette, et õpilased võivad küsimusi valesti tõlgendada või mõista ning teatud osas seega valesid vastuseid kirjutada. Õpilastelt vastuste saamisel arvestati kahe olulise teguriga:

- Autokoolis õpilastelt vastuste palumisega kaasnes kartus, et liiga avameelse ja samal ajal negatiivse arvamuse puhul võib õpilast oodata erinevad sanktsioonid või ebameeldivused edasises õppeprotsessis. Sellises olukorras ei pruugita anda adekvaatseid vastuseid.
- ARK büroos vastuste andmine tähendanuks õpilasele lisapinget kartuses eksamil vastusest mõjutatud saada. ARK-s on võimalik kahel ajal küsimustele vastata: peale teoreetilist eksamit või peale sõidueksamit. Mõlemal juhul annaksid õpilased ARK büroos vastates adekvaatsemaid vastuseid kuna riikliku eksami sooritamisel pole õpilasel autokooli enam otsest seost ning seega võib vastata täpselt nii nagu autokoolist ja selle õpetajatest tegelik mulje jäi.

Valimi määramisel oli oluline lähtuda järgmistest kriteeriumitest valimi suuruselt ja vastajate asukohast. Demograafiliselt sooviti saada võimalikult mitmekülgseid vastajaid ning autokoolide suhtes tuli täita tingimus, et vastajad ei oleksid üksteise suhtes maksimaalselt erinevatest autokoolidest.

Üheks alleesmärgiks oli soov kaasata uuringusse venekeelseid autokoole. Seda põhjusel, et Eestis on venekeelt kõnelevate inimeste osakaal märkimisväärne ning seega ka esindatus noorte ja algajate autojuhtide seas on arvestatav. Eelkõige võis oodata venekeelsete koolide esindatust Tallinnas ja Virumaal. Venekeelsete autokoolidega kontakteerumisel oli oluline, et ARK informeeriks koole ette tehtavast uuringust. Uuringus osalevate autokoolide hulga määramisel lähtuti tingimusest, et oleks hõlmatud 10% Eesti autokoolidest millest vastab üks õpetaja kooli esindajana. Iga küsitluses osaleva kooli esindaja arvamusele esitaks oma nägemuse vähemalt kaks õpilast. See tähendab, et autokoolide arvuks määrati 18 ja õpilaste hulgaks 36

See tähendab, et vastajad peavad vastama järgmistele tingimustele:

- *Õpetajate ja õpilaste suhtarv oleks $\frac{1}{2}$ ehk õpilasi oleks õpetajatest poole rohkem;*
- vähemalt 30% vastajatest vene rahvusest;
- vähemalt pooled vastajatest peavad olema naissoost;
- peale Tallinna oleks kaasataud veel vähemalt kaks piirkonda Eestist (nt Lõuna-Ida Eesti või Ida- ja Lääne Eesti);
- küsitleda vaid riikliku eksami sooritanud õpilasi.

Kõigi tingimuste täitmiseks pöördus Tallinna Tehnikakõrgkool uuringu läbiviijana Vabariikliku ARK poole, et viimane aitaks koostada nimekirjad uuringus osalevatest autokoolidest. Samuti paluti abi autokooli asukohast lähtuvate piirkondade ARK-des õpilaste küsitlemiseks. ARK koostas autokoolide nimekirjad (vt lisa 3) ning toetas piirkondlikke ARK keskuste kaudu läbiviidavat uuringut. ARK poolt autokoolide määramisega sooviti täita valiku usaldusväarsuse tingimust. Samuti ei oleks pruukinud uuringu läbiviijad ise leida erineva tugevusega autokoole ning sellises kontekstis oleks valim võinud koosneda liiga tugevatest või nõrkadest autokoolidest või nende esindajatest liikluspäädagoogi näol.

Uuringus osalevate autokoolide hulga määramisel lähtuti tingimusest, et oleks hõlmatud 10% Eesti autokoolidest millest vastab üks õpetaja kooli esindajana. Iga küsitluses osaleva kooli esindaja arvamusele esitaks oma nägemuse vähemalt kaks õpilast. See tähendab, et autokoolide arvuks määrati 18 ja õpilaste hulgaks vähemalt 36.

Küsitletavate hulga suhteliselt väikese hulga põhjuseks võib pidada ka sekundaarseid tegureid nagu ajalise ressursi piiratus (kogu uuringu kestvus 2 kuud) ning küsimustiku metoodika kontrollimine.

3.2. Sõidukijuhi kujundamise kaasaegsed meetodid

Valdavalt jagatakse tänavat/teed kaasliiklejatega. Liigelda pole võimalik ilma, et ei kommunikeerutaks teistega. Kommunikatsioon tähendab ühendus, side, liiklus, suhtlemine, edasiandmine ja vastuvõtmine. Ühe liikleja käitumine interpreteeritakse teise poolt, mille põhjal tehakse järeldusi ja võetakse vastu otsuseid. Oluline on teada kommunikatsiooni mehhanisme liikluses (Knörzer 2003):

- Iga liikleja käitumine on vastastikuses sõltuvuses teiste liiklejate käitumisest. Kehtib põhimõte: „Pole võimalik olla mitte-kommunikatiivne“.

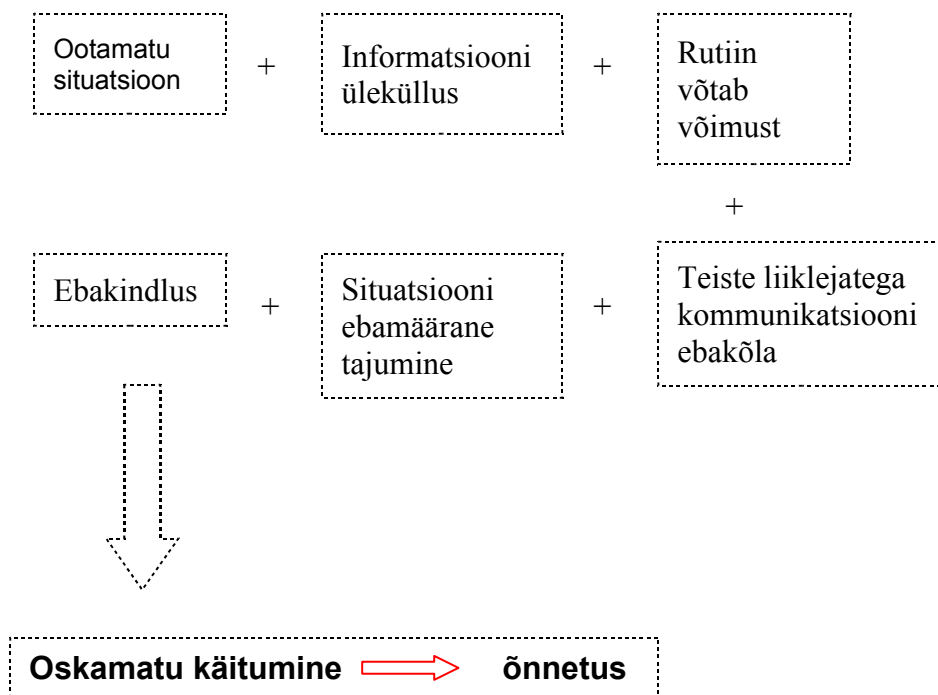
- Alati pole lihtne mõista, mida teine kaasliikleja soovib. Valest mõistmisest võib tekkida kergesti väärarusaam.
- Liiklus on süsteem. See tähendab- toimub pidev ning vastastikune tagasiside efekt.
- Iga kommunikatsiooniakt sisaldab sisulise-, seoselise-, avaliku- ja enesest lähtuva aspekti. Seoseline aspekt domineerib sisulise aspekti üle.

Seejuures esitab liiklus teatud baasnõuded juhi rollis olejale, et oma liiklustoimingutega edukalt hakkama saada (Knörzer 2003):

- Rollidistants. Olla tagasihoidlik, näha mitte ainult enda vaid ka kaasliiklejate vajadusi.
- Enesetaju võime. Mida ma ootan teistelt? Millised nõuded ma teistele esitan? Mis võib neid häirida?
- Käitumistolerants. Korduvate situatsioonide ära tundmine ning vajadusel frustratsiooni vältimise võime.
- Kommunikatiivne kompetents. Enda teistele mõistetavaks tegemise oskus.

Loetelust tulenevalt on autokoolis oluline avada tulevatele sõidukijuhtidele kommunikatsioonipõhimõtetest lähtuvat riskitaju ning töötada läbi võimalikud käitumismustrid. Infovahetus ning diskussioonid on võimalik püstitada erinevate info edastuskanalite kaudu (kile, video, arvuti jne). Grupis või paaris tekkiv konfrontatsioon aitab läbi diskussiooni õpetada käitumistehnikaid. Oluline on seejuures, et õpilased tunnetaksid enda isiksusest- juhi isiksusest- lähtuvat arusaamade erinevust (Wagner & Vierboom 199). See tähendab, et kerkiksid küsimused: Kuidas ma näen/tajun teisi juhte? Kuidas näevad/tajuvad teised mind juhina? Oluline, et õpetaja oskab käsitleda olukordi, mis kutsuvad juhis esile paanika, hirmu vms mis tekitab ebakindlust. Õpilastele esitatavate ülesannete kaudu peavad nad ise avama situatsiooni ning juhil tekkivad tunded. Lubada ei tohi triviaalsete käsitluste aktsepteerimist õpilaste vastustes: „olla ettevaatlik“, „säilitada rahu“, „näidata kindlameelsust“ jt. Reaalsed mõtted ja emotsioonid on võimalik lasta õpilastel tahvlile kirjutada ning saadud tulemusi ja nende tekkepõhjusti kirjeldada. Õpetaja poolt ette antud olukordade kirjelduste järel võib paluda ka õpilastel rääkida sarnastest olukordadest ning tekkinud emotsioonidest oma kogemuse varal.

Alljärgnev skeem selgitab kaasliiklejate käitumispõhimõtete puudulikust teadmisesest tekkivat probleemi.



Allikas: Meine Sicht- Deine Sicht. Ansichtsache?

Liikluses esinevate riskide ja selles kontekstis teiste liiklejate käitumiseripärade tundma õppimine on liikluspäädagoogika oluline lähteülesanne. Schläfli (1986) töötas välja põhialused ning liikluspäädagoogilised tehnikad võiksid välja näha järgmiselt (Oser & Althof 1992):

- Moraaliõpetust käsitledes on oluline kõikidest seostest rääkida. See tähendab, et näiteks liiklussituatsioonide olemust avades ja liiklusreeglitest rääkides võib seaduse sisuline mõte kaduma minna juhul, kui ei mõisteta normatiivse käitumise olemust. Ainult rikkumiste eest saadavate trahvide selgitamine ei anna soovitud efekti. Efektiiivsem on selgitada teiste liiklejate seadusekuulekust tingimusel, et need kattuvad ka Teie huvidega. Näiteks: Ma tahan küll kihutada, sest see meeldib mulle ja pealegi on mul kiire, kuid ma ei tohi seejuures teistele kahju tekitada. Samas on vaja mõista, et ma ei soovi viga saada tingimusel, kui teistel on kiire või nad tahavad kihutada.
- Moraalikäsitluse puhul ei ole kasu agitatsioonist ega „ärarääkimisest“, vaid ainult õpilaste pidevast situatsioonipõhisest suhtlemisest ning konfliktide käsitlemisest. See tähendab, et liikluspäädagoog esitab õpilastele konfliktseid liiklussituatioone ajendades õpilasi dialoogile, kus esinevad „poolt“ ja „vastu“ osalised.
- Omasuguste argumendid mõjuvad palju õigematenä kui (liiklus)päädagoogi omad, seda isegi siis kui kaaslaseid ei tajuta eksperdina. See tähendab, et diskussioonis peavad sõna saama lisaks „kindlatele“ riskijatele ka vastutustundlikud „liiklejad“. Viimase rolli täidab selles mõttes liikluspäädagoog.

Millised teemad sobivad grupis arutamiseks? Grupis arutamiseks sobivad kõik teemad, mis on seotud inimestevahelise interaktsiooniga liikluses. Näidetena võib tuua agressiivse käitumise; stressi tekitavad situatsioonid enne ja pärast sõitu, kuid ka sõidu ajal (nt kaasreisijad või teised liiklejad); alkoholi/mõnuainete tarbimise enne sõidu alustamist; kiiruse ületamise; turvavöö kinnitamise; konkurents liikluses jne. Kasutada võib kõiki teemasid, mis puudutavad juhti ning lähtuvad teiste inimestega kontaktis olemisest.

Eraldi märkimist vajab teema, mis ei tohi puududa ühegi hea liikluspäädagoogi poolt käsitlevate teemade ringist. Selleks on liiklusõnnetus ning õnnetusele järgnev. Arusaam liiklusõnnetusest sisaldab üldjuhul tegutsemist peale liiklusõnnetust. Ehk teisisõnu peetakse oluliseks oskust suhelda politsei, kiirabi ja päästeteenistusega. Kuid kas sellest piisab?

Liiklusõnnetusega kaasneb sageli ühe või mitme inimese vigastus. Sageli on vigastused rasked ning pikaajalise mõjuga. Probleemid avalduvad inimeste liikumis- ja/või töövõime hilisemas piiratuses, nt jäsemete asendamine proteesiga või edasine liikumine ratastoolis. Liiklusõnnetusega kaasnev kehaline kahju on inimese jaoks mõõdetamatu, millele lisandub hulk rahalisi väljaminekuid. Kuid ka see pole veel kõik. Liiklusõnnetusega seotud kehalisele ning materiaalsele kahjule on tegemist ka psühhosotsiaalsete probleemidega nii kannatanule kui tema lähedastele. Psüühilised probleemid on seejuures lühi- ning pikaajalised. Vigastuse ja/või katastroofi puhul tekivad sümptomid (lühiajaline psüühikahäire):

- uimasus, teadvusekaotus ning desorientatsioon,
- sotsiaalne eemaldumine või rahutus ning põgenemisreaktsioon,
- depressioon, hirm, pahameel,
- kehalised ilmingud südameklõppimise näol, motoorne rahutus, higistamine.

Loetletud sümptomid kaovad mõne nädala jooksul või muutuvad posttraumaatiliseks psüühikahäireks. Põhjuseks on seega sündmus, mis on tõsiseltvõetavalt kellegi isiku elu ähvardanud nagu rasked vigastused või lähedaste inimeste kaotus. Sageli esineb olukordi, kus tugeva vaimse häire on saanud mitte õnnetuses osaleja vaid liiklusõnnetust pealt näinud isik.

Sümptomid:

- pidevalt korduvad „äkki tekkivad“ mälestused õnnetusest;
- situatsiooniga konfronteeruv, intensiivne psüühiline kurvameelsus, mis kutsub kannatanuse esile õnnetuse üksikasju;
- nn „mõttestopp“; tunded, mis kutsuvad sündmuse uuesti esile; huvi puudus ümbritseva vastu; soojade tunnete väljendusvõime kadumine; „tumeda tuleviku“ nägemine.

Loetletud sümptomid võivad esineda kuid ja/või aastaid peale õnnetuse toimumist ning võivad jääda kestma kuni elu lõpuni.

3.3. Liikluspäädagoogikas kasutatavad meediavahendid

Õppemeedia kasutamiseks on mitmeid erinevaid võimalusi. Neid võib jaotada erineva tajukanali järgi nagu nt akustiliseks, optiliseks või audiovisuaalseks meediaks. Samuti on võimalik jaotada materiaalse esitluse alusel nagu nt kiled, paberkanad jt. Klassikaliste vormide kõrvale on ilmunud kaasaegsed meediaedastamise võimalused, mis lasevad infot jäädvustada, töödelda ning erineval moel ette kanda. Seeläbi on avatud info edastamise uus tasand mis ei tohiks vanu meediaedastusvõimalusi kõrvale jätta.

Õpetaja peab tunni ettevalmistamisel infoedastuskanaleid (meediaid) valides hoolega järele mõtlema millist infot, millisel moel edastada. Õppeprotsess leiab aset mitmel erineval tasandil- kognitiivsel, afektiivsel ning motoorsel tasandil. Kõik tasandid on õppeprotsessis võrdväärselt olulised, eriti autojuhiks õppides. Matkimine ning kogemusel põhinev õppimine on seejuures olulised õpiprintsiibid (Pommerenke, 2003).

Õppimisel on kindlad piirid, eriti seal kus kognitiivsed õpiprotsessid olulist kaalu omavad. Sel põhjustel on vaja õppeprotsessides teadmisi ning oskusi professionaalselt kujundada. Selline õpe saab olla rohkem teoreetilist või praktilist laadi, sõltudes eelkõige õppe sisu edastamiseks kasutatavatest vahenditest. Vajalike õigusteadmiste edastamine liikluskontekstis on selgelt teoreetilise kallakuga ning õpilane võib selle õppimisega tegeleda ka kodus iseseisvalt. Juhtimisvõtete õpetamine autoroolis kuulub praktilise õppe valdkonda. Nii teoreetiline kui praktiline õppeprotsess omavahel tihedalt seotud. See tähendab, et praktilise kui teoreetilise õppe sisu edastamisel on meediavahendil oluline kaal. Õpilane mäletab olulist õppeprotsessis tekkinud mälujälgede (pildid, sõnad, liikumised) abil. Tekkinud seosed tuntakse hiljem liikluses ära tänu „sümbolsüsteemidele“. Teadmiste reprodutseerimine ja hilisem oskuslik kasutamine lähtudes autokoolis õpitust on seotud õpetaja poolt kasutatava meediaga, seejuures on oluline, et:

- Õppimine on efektiivsem juhul kui tekib võimalikult palju „mälujälgi“.
- Õppimine on efektiivsem kui ei õpita „õpetajale“.
- Õppida on lihtsam kui õpetamisel lähtutakse induktiivsuse põhimõtetest (üksikult üldisele).
- Õppeprotsess tehakse abivahendite abil nii mänguliseks kui võimalik, mis eeldab meediadidaktilist kompetentsi ning meediadidaktilisi teadmisi (tehnilised, semantilised ning praktilised).

- Valitud infoedastuskanal toetab õppeprotsessi eelkõige tingimusel, kui ta haakub varem kogetuga. Sellel põhjusel võivad omada pildid/filmid tuttavatest paikadest isegi suuremat mõju kui anonüümsetest kohtadest.
- Valitud meediad(pildid/filmid) peavad olema väga spetsiifilised. See tähendab, et kasutada tuleb ainult vahendeid, mis selgitavad ainult käsitletavat situatsiooni.
- Meediad peavad pakkuma varieerimisvõimalust. Oskusliku kasutamise puhul võimaldavad meediad õpet lihtsustada ning mitmekesistada ja ka „edasi viia“.

Meedia võimaldab palju enam, tegemist on õppeprotsessi planeerimise ja läbiviimise konstruktiivseima elemendiga. Olles oma õppeprotsessi meediapõhiselt struktureerinud on tegemist spetsiifilise käsitlusega, mis aitab nähtavaks teha ning selgitada uusi ning keeruliselt mõistetavaid olukordi. Õigelt valitud meedia aitab väga mitmekülgset avada võimalusi õppeprotsessi läbiviimiseks. Igal juhul ei sõltu õppeprotsessi kvaliteet meedia struktuurist vaid esmajärjekorras õpetamise eesmärgist. Planeerimise puhul on oluline, et seatud eesmärkidest lähtudes valitakse meediad, mitte vastupidi. Meedia kasutamise funktsiooni õppeprotsessis on kõige täpsemalt avanud Meier (1998): tegemist on toetava- ning juhtiva funktsiooniga. Toetava protsessiga on tegemist siis, kui meedia abil selgitatakse õpikus või töövihikus esinevaid arusaamatuid olukordi. Juhtiva protsessiga on tegemist, kui õppefilm selgitab näiteks õpilaste poolt läbitavaid teekondi või individuaalseid/interaktiivseid õppimisvõimalusi.

Näiteks Saksamaal nõuab liiklusõpetaja seadus (§11), et autokoolis kasutatavad materjalid võimaldaksid:

- visuaalseid ning suurepinnalisi esitlusi;
- avada liikluseeskirju ja nende nõudeid,
- avada sõiduki tehnilisi nõudeid, ehitust ja diagnostikat;
- selgitada õppemetoodiliselt (ka filmina) sõidukite detailide ehituse ning funktsioneerimise aluseid;
- mõista sõiduki lisavarustust;

Millist tehnikat ning meetodikat õpetaja parasjagu kasutab sõltub suuresti õpetaja ettevalmistusest ja suvast, õpperuumi tingimustest kuid ka kooli rahalistest võimalustest. Seda kõike vaatamata autokoolile esitatavatest nõuetest ruumide, õppematerjali ja tehnika suhtes.

Sageli ei vasta õpetaja oskused kiirelt areneva tehnika võimalustele. See tähendab, et puudu võib jääda soovist/vajadusest ajaga kaasas käia. Nt on õpetaja harjunud kasutama mõnd konkreetset seadet, pilti, kilet või abivahendit ning kaasaegsed vahendid tekitavad ebamugavust ning abitust. Seega on soovitatav kasutada meediat, mis haakub õppeprotsessi

planeeritud osaga ning kasutada ei soovitata materjale/abivahendeid, mille kasutamist pole enne loengut selgeks tehtud.

Kaasaegsed õppevahendid pakuvad multimeedia osas erinevaid varieerimisvõimalusi. Siiski kasutatakse õppeprogrammide edastamisel nn „ära proovitud“ ja olemasolevaid võimalusi ei kasutata tihtipeale ära. See tähendab, et kasutatakse kaasasolevaid pildiseeriaid, õppefilme ja peatüki kaupa käiakse loengumaterjal läbi. Samas, kui on olemas väga erinevad võimaluseks kreatiivseks õppimiseks. Mõningad näited:

- Kaasaegsete õppeprogrammidega antakse kaasa teatud hulk kilesid, pilte, filme. Õpilastele mõjub motiveerivalt, kui nad saavad ise teemakohaseid pilte avastada, vaielda, kahtlusi hajutada, oma esialgseid kahtlusi hiljem kontrollida.
- Õppefilmi on võimalik kasutada mitte teemakohaselt, otsast lõpuni näidates, vaid ositi. Võib näidata ka filmi, millel puudub heli.
- Kasutada võib olemasolevate programmide sidumist nn „meediamiksiks“. See tähendab, et konkreetse teemaga seotakse pildid ajalehest, teemast lähtuvad kiled toetavad situatsiooni, helisalvestused taustaks mitmekesistavad olukorda (eelmise grupi mõttevahetus, statistiline loetelu, teeesinemised jne). Eelis on selles, et kontseptsiooni keskteljest ei kalduta kõrvale vaid seda mitmekesistatakse. Kaasaegne digitaaltehnika pakub siin mitmekülgseid võimalusi.
- Kaasaegsete programmide keskteljele võib abiks tuua näiteks mudelautod, millega tahvilil näidatakse sõidutunnis esinenud probleeme boksi tagurdamisel ning grupitöö käigus leitakse võimalikud lahendused igapäevaelu eraldi.

4. Pilootuuringu tulemused

Selles uuringus on ankeetküsitluste tulemuste analüüsimisel kasutatud järgnevaid statistilisi väärtusi.

Mediaan -on korrastatud statistilise rea keskliikme väärtus, millest suurimaid ja väiksemaid elemente on ühepalju. Mediaani on otstarbekas kasutada, kui rea elementide väärtused on väga hajutatud või intervallreas on äärmiste intervallide piirid lahtised (määratlemata)

Exeli tabelis vastab mediaanile mediaanile funktsioon Median(number1; number2; ..).

Aritmeetiline keskmine- on võrreldes mediaaniga kõige kaalukam. Aritmeetilist keskmist arvutatakse valemiga:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}, \text{ kus } x_i (i=1,2,\dots,n) \text{ on elementide väärtused ja } n \text{ on elementide arv.}$$

Exeli tabelis vastab aritmeetilisele keskmisele funktsioon Average (number1; number2; ..).

Aritmeetiline keskmine arvutatakse valemiga:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n X_i}{n},$$

kus x_i on elementide väärtused;

n_i on elementide arv

Seoste tugevuse uurimisel kasutatakse korrelatsioonikordajat r , mida leitakse funktsiooni Correl abil.

4.1. Uuringu valimi iseloomustus

Vastavalt pilootuuringu piirkondlikule esindatusele ja ARK kokkuleppele valiti uuringus osalevad autokoolid kolmest Eesti piirkonnast: põhja- (Tallinn), lõuna- (Tartu; Valga; Võru; Põlva) ning ida (Jõhvi; Narva; Sillamäe). Kokku viidi küsitlus läbi 17 autokoolis. Uuringus osales kokku 53 juhtimisõiguse saanut (edaspidi õpilane), mis on 17 võrra rohkem kui esialgu seatud eesmärgis ning 18 liikluspäädagoogi (edaspidi õpetajat). Iga õpetaja vastuse kohta tuli 2,94 õpilase vastus. Ankeetuuring viidi läbi ajavahemikus 06.10.2005-24.11.2005.

Uuringus osalenud respondentide profiil ja uurimistulemused on esitatud tabelites 3 ja 4.

Tabel 3. Uuringus osalenud õpetajate profiil

Õpetaja ja autokooli iseloomustus	
Vastanute arv kokku	17
sellest mehi	16
naisi	1
Keskmine vanus	46,5
meestel	46,6
naistel	45,0
Haridustase	
Kutseharidus	6 (35,3%)
Keskharidus	5 (29,4%)
Kõrgharidus	6 (35,3%)
Vastaja õpetab	
ainult teooriat	2
ainult sõitu	4
teooriat ja sõitu mõlemat	11
Autokooli õppekeel	
eesti keel	7
vene keel	5
kakskeelne	6

Tabel 4. Õpilaste üldandmed

Õpilaste iseloomustus	
Vastanute hulk kokku	53
sellest mehi	20
sellest naisi	33
Keskmine vanus	23,7
Mehed	24,7
Naised	22,66
Haridustase	
Põhiharidus	13 (24,5%)
Kutseharidus	13 (24,5%)
Keskharidus	16 (30,3%)
Kõrgharidus	11 (20,8%)
Õppekeel	
Eesti	47 (88,7%)
Vene	6 (11,3%)

Uuringus osalenud autokoolides toimus kakskeelne õpe 33,3 % koolides, ainult eesti- või venekeelne õpe vastavalt 38,9 ja 27,8 % autokoolides. Õpilased jaotusid 88,7% eesti

õppekeelega ja 11,3 % vene õppekeelega. Kaks sihtgruppi erinesid üksteisest keskmise vanuse-, haridustaseme-, sihtgrupi soolise kontsentratsiooni ning õppekeele poolest.

Tabelist 3 ja 4 selgub, et suurem õpilastest vastajaid oli eestikeelsetest õpperühmadest. Ning ainult 11,3% vastanutest esindas venekeelseid õpilasi. Seda tulemust mõjutas asjaolu, et

Narvast, Jõhvist ja Sillamelt küsitleti kokku nelja autokooli (23,5%) õpilasi, kuid vastasid ainult need, kellele keele oskus oli vastamiseks piisav. Seega eesti keeles koostatud küsimustik „ei töötanud“ osades rühmades ja tulemused saadi eesti keelt osanud õpilastelt. Teistes piirkondades, kaasaarvatud Tallinn, sellist probleemi esinenud.

Keelelises kontekstis võib seega öelda, et saadud tulemused iseloomustavad enam neid autokoole, kus on eesti keelt oskavate õpilaste ülekaal.

Õpetajate osas oli olukord teistsugune. 7 õpetajat rääkisid ainult eesti keelt ja 5 ainult vene keelt. Kuid 6 õpetajat olid kakskeelsed mis tähendab, et nende mõlema keele oskus oli võrdselt hea.

4.2. Uuringu põhilised tulemused ja hindamiskriteeriumite vahelised seosed

4.2.1. Keskendumine ARK eksamile

ARK eksamile keskendumist uuriti küsimustega A6. Eesmärk küsimuse püstitamisel oli selgitada, kas autokoolides tegeletakse liikluskäitumise sisulise õpetamisega või ARK eksami läbimiseks liiklustestides küsitava selgeks õppimist.

Küsimus: Palun hinnake liiklustestide lahendamise osakaalu õppetöös? (küsimus A6)

Tabel 5. Liiklustestide lahendamise osakaalud õppetöös

% Õppeajast	Õpilaste vastused, %	Õpetajate vastused, %	Hinnangute erinevuse %
kuni 10	5,4	33,3	27,9
10 - 25	20,0	27,8	7,8
25 - 49	29,1	38,9	9,8
50 - 75	30,9	-	30,9
üle 75	14,6	-	14,6

Kahe erineva sihtrühma hinnangute erinevused on liiga suured- eriti skaala osas 50-75 %. Arvatavasti tuleb siin õigemaks lugeda õpilaste hinnangud, sest õpetajate poolt antud hinnangud on nende poolt korrigeeritud ehk kirjutatakse pigem soov(normatiivne) kui tegelik. Õpilaste juures puudub vajadus eristada tegeliku ja normatiivset. Õpetajate vastustest järeldub, et liiklustestide kumulatiivne osakaal pole üle 50 % õppeajast samal ajal kui 35,5 % õpilaste arvates liiklustestide lahendamise osakaal õppeajast on üle 50%.

Statistiliselt analüüsid on korrelatsioonikordaja $r = -0,16$, mis näitab peaaegu olematut seost. Autorite arvates õpetajad vastasid, nii nagu peab õpetama ja õpilased vastasid nii nagu õpetatakse tegelikult.

4.2.2. Liiklussituatsioonide sisuline edastamine

Liiklussituatsioonide sisuline edastamine on vastand ARK eksamite automaatse vastamise meetodile. Sisuline edastamine tähendab õpilastele ettevalmistamist reaalses liiklussituatsioonides käitumisele. Õpilaste sisulist ettevalmistust uuriti küsimustega A7.

Tabel 6. Liiklusolukordade näitlikustamise hinnangud

% Õppeajast	Õpilaste vastused, %	Õpetajate vastused, %	Hinnangute erinevuse %
Kuni 10	4,3	-	4,3
10 - 25	18,1	27,8	9,7
25 - 49	16,3	33,3	17,0
50 - 75	40,9	33,3	7,6
Üle 75	20,4	5,6	14,8

Liiklusolukordade näitlikustamise (st nende sisuline arutelu) hinnangute erinevused on väiksemad kui liiklustestide lahendamise osakaalu osas. Kuna 40,9 % õpilastest ja 33,3 % õpetajatest arvas, et näitlikustamise peale kulus 50- 75 % õppeajast, siis autoritele tundub et näitlikustamist tõlgendatakse mõlema sihtrühma poolt liiga vabalt. Tõenäoliselt mõeldi näitlikustamise all ka teooria seletamist. Kuna küsimused A6 ja A7 olid samal ajal ka vastajatele varjatud kontrollküsimusteks, siis liiklustestide ja liiklusolukordade näitlikustamise summaarne osakaal ei saa olla üle 100%.

4.2.3. Rühmatöö hindamine

Rühmatöö puhul uuriti õpilaste sotsiaalset lävimist ja teiste õpilaste/liiklejate mõtete avamist tulenevalt liiklussituatsioonide spetsiifikast.

Rühmatöö kasutamist uurisid küsimused A8, A9, A10 ja A11. Lisaks tuleb tõmmata paraleel küsimuse A17 punktidega 3 ja 5

Tabel 7. Rühmatöö osakaalud

Uuritav probleem	Õpilased	Õpetaja	Hinnangute erinevus
Rühmatöö osakaal teooria õppes (A8), %		d	

jah	16,6	22,2	5,6
vähesel määral	18,1	27,8	9,1
ei	65,5	50	15,5
Rühmatöö osakaal sõiduõppes (A9), %			
jah	18,2	17,6	0,6
vähesel määral	5,6	17,6	12,0
ei	76,2	64,8	11,4

Küsimuse A10 eesmärk oli uurida, kas liiklusolukordi selgitatakse arutelu vormis ehk põhjustajärg seoste väljatoomisega. Selle küsimuse vastused on toodud tabelis 6, mille järgi lähevad õpilaste ja õpetajate hinnangud selgelt lahku. Kui õpilaste poolt antud keskmine hinne arutelu vormi kasutamisele on 1,6 (max 5,0) siis õpetajad hindavad sama kriteeriumi hindegaga 4,2.

Tabel 8. Liiklusolukordade arutelu hinnangud

Kas liiklusolukordi selgitati arutelu vormis (A10)	Õpilased („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Õpetajad („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)
	Keskmine hinne	Keskmine hinne
kasutatakse arutelu vormi	1,6	4,2
arutelu vorm koos juhi võimalike emotsioonide analüüsiga	3,4	4,1
arutelu vormi ei kasutata	3,9	3,0

Käesoleva uuringu autorite arvates on oluline just liiklusolukordade sisuline selgitamine, põhjuste väljatoomise rõhutamine, siis sama teematikat uuriti veel ühes hilisemas küsimuses A15.

Tabel 9. Liiklusolukordade arutelu hinnangud (kordus küsimus)

Kas selgitati liiklusolukordi aruteluna („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Õpilane		Õpetaja	
	Keskmine	Mediaan	Keskmine	Mediaan
kasutatakse arutelu	3,8	3,0	4	4,0

arutelu vorm koos juhi võimalike emotsioonide analüüsiga	3,6	3,0	4	4,0
arutelu vorm hõlmab põhiliselt liiklusteste	4,4	3,0	3,2	3,0

Analüüsist nähtub, et õpilaste hinnangud arutelu vormile tabeli 8 ja 9 vahel ei lange kokku, kui tabelis 8 oli keskmine hinne arutelu kohta 1,6, siis tabelis 9 vastavalt 3,8.

4.2.4. Ettenägemisvõime selgitamise analüüs õppeprotsessis

Ettenägemisvõimet puudutavates küsimustes uurisime õpetöö orientatsiooni- kas õpilasi õpetatakse tegelikke liiklussituatsioone käsitlema dünaamiliselt või on rõhuasetus liiklustestide õppimisel. Ettenägemisvõime arendamine on üks olulisi tegureid, mis aitaks ära hoida liiklusõnnetusi. Seda teemat puudutavad küsimused on A11; A12; A13; A16.

Tabel 10. Ettenägemisvõime õpetamise hinnangud

Kas suunatakse analüüsima liiklusolukordi? (A11)	Õpilased	Õpetajad
kasutatakse seda tehnikat	43 (81,1%)	16 (94,1%)
ei kasuta	10 (18,9 %)	1 (5,9%)
Kas õpetatakse liiklusolukordi ette nägema (A12)		
jah	44 (81,5%)	16 (94,1%)
ei		
mõnikord	10(18,5%)	1 (5,9%)
Ohuolukordade analüüs sõidutunnis (A13)		
jah	39 (92,9 %)	16 (94,1%)
ei		
mõnikord	3 (7,1 %)	1 (5,9 %)

Tabel 11. Ettenägemisvõime õpetamise hinnangud teiste liiklejate käitumise kohta

Teiste liiklejate võimalike käitumismudelite õpetamine ohuolukordades (A16)	Õpilased („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Õpetajad („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Hinnangute erinevus (hinde punkti)
kilede abil	2,9	4,2	1,3
tahvli abil	4,0	3,7	0,3
õppefilmide abil	2,8	4,3	1,5

vestlusena	4,8	4,3	0,5
arvutiprogrammi abil	2,1	3,9	1,8

Õpetajate hinnangus on näiteks õppefilmide kasutamine hinnatud hindega 4,3, siis õpilaste poolne hinnang on ainult 2,8. Ligikaudu sama suur hinnangute erinevus on kilede kasutamise arvamustes. Järelikult õpetajad soovivad näida edumeelsematena kui see tegelikult on.

Tabel 12. Liiklusõnnetuste käsitlemise hinnangud

Liiklusõnnetuste aspektide selgitamine	Õpilased („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Õpetajad („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Hinnangute vahe
materiaalne kahju	2,9	4,2	1,3
õigusaktid	2,8	4,1	1,3
juhi tegevus	3,0	3,4	0,4
vaimne kahju	4,6	4,6	0
LÕ põhjused	4,4	4,9	0,5

Õpilaste arvates pööratakse liiklusõnnetuste käsitlemisel enam tähelepanu vaimse kahju tekkimisele, see tundub raskesti arusaadavana. Tõenäoliselt rõhutatakse liiklusõnnetuste käsitlemisel emotsioonidele

4.2.5. Ohuolukorrad

Ohuolukordades tegutsemine tähendab konkreetses, ohtlikus olukorras käitumise selgitamist. Selle punkti uurimiseks kasutati eraldi küsimust A14. Tabelis toodud väärtused näitavad vastajate keskmist hinnet.

Tabel 13. Näitevahendite kasutamise hinnang

Kas õpetatakse riskantsetes ohuolukordades tegutsemist (A14)	Õpilased („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Õpetajad („1“ üldse mitte, „5“ väga sageli)	Hinnangute erinevus (hinde punkti)
Kilede abil	3,3	2,7	0,6
Tahvlile joonistades	4,4	3,9	0,5
Õppefilmide abil	3,1	4,5	1,4
Jutustades	4,8	4,3	0,5
Muud	2,4	4,1	1,7

Antud tabelis sisalduvates andmetes esines suurim erinevus „muud“ lahtris. Seda põhjusel, et valdavalt oli sellesse lahtrisse kirjutatud vaid hinnanguline number. Uuringu läbiviijad palusid vastajatel kirjutada hinnangu andmisel vastav kriteerium mida konkreetsel juhul hinnati.

Paraku oli vaid ühel korral kirjutatud juurde mudelauto, mis ei anna alust tõsiste järelduste tegemiseks.

Kõige suurem hinnangute erinevus esines õppefilmide kasutamise osas. Õpetajad kasutavad väidetavalt ohuolukordade selgitamiseks „palju“ õppefilme. Õpilaste seisukoht selles osas õpetajate omaga kokku ei lange.

Väikseim erinevus vastustes puudutas õpetajate töö jutustavat osa. Mõlemad vastajate grupid leidsid, et õpetajad tegelevad valdavalt jutustamisega.

5. Mootorsõidukijuhi koolituse kvaliteedist Lääne- Euroopa näitel

5.1. Ettepanekud liikluskoolituse parandamiseks.

Saksamaa kogemuste võrdlusanalüüsi osa käsitleme selleks, et saada positiivseid kogemusi teiste riikide saavutustest mootorsõidukijuhtide ettevalmistamisel. Saksamaa näitel on

Liikluspedagoogika professionaalsemaks muutmine on liiklusohutuse võtmeküsimus.

Liikluse paremaks muutmisel on tähtis roll liikluspedagoogika akrediteerimispõhimõtete rakendamisel vastavalt rahvusvahelistele normidele, nt ISO. Autokoolide kvaliteedialuste väljatöötamisel tuleks lähtuda olemasolevatest kvaliteedi-mustritest kui konkreetsest meetodist. Meetod peab tagama nii avaliku kui erahuvi kokku sobimise. Kvaliteedialuste loomisel tuleb eelkõige defineerida, mis on üldse kvaliteetne liikluspedagoogika. Iga autokool saab võrrelda ennast, kuivõrd tema poolt pakutav standardiga kattub. Kvaliteedi puhul on oluline tagada kaks põhiküsimust:

- millised tegurid, faktorid ning dimensioonid näitavad autokooli õppekvaliteeti,
- kuidas defineerida kvaliteedistandard, et autokoolid suudaksid loodava mustrit järgi õpetada?

Kvaliteedidimensioonide puhul kerkib küsimus, et kuidas peaks loeng välja nägema, et seatud eesmärgid optimaalselt saavutatakse? Oluline on lähtuda õppekvaliteedi määramisel järgnevatest, rahvusvaheliselt määratletud dimensioonidest:

- Laiapõhjaline orientatsioon õppe eesmärkidele. St et teooriatunnis käsitletakse liikluses esinevaid olukordi ning lähtutakse põhimõttest „kui käitute nii ..., siis juhtub/tekib järgnev...”. Situatsioone illustreeritakse näidetega reaalsest elust (filmid, pildid, õpilaste arvamused jt). Tagajärgede loetelus kajastatakse ka seadusest tulenevat. Teooriatund, mis keskendub ainult reeglite õppimisele või riikliku eksami sooritamisele ei täida seatud eesmärki,
- Sisuline kompetents tähendab, et liikluspedagoog peab õpetatava sisu täpselt teadma alates tekkinud olukorrale eelnenust (situatsioonis osalenute käitumist ajendavad tegurid) kuni seadusest tulenevate sanktsioonideni. Selline käsitlus eeldab tundide korrektset ja põhjalikku ettevalmistust.
- Loengu optimaalne struktuur tähendab, et õpetaja on valinud loenguks vaid käsitletavate teemadega seonduvaid materjale ning antud teema lahkamiseks sobivaid tehnikaid (individuaalne- ja/või grupitöö, õpilaste näited jt). Oluline on seejuures järgida ajalisi raame ülesannete püstitamisel. Õppeprotsessi sisu peab olema korrektselt struktureeritud, mis garanteerib materjali hea omandamise.
- Kasutatav metoodika peab olema eesmärgipärane ning jõudma ettenähtud adressaadini võimalikult konkreetset ja ilmekalt.

- Kasutatav infoedastusvahend (kile, teler vms) peab samuti olema eesmärgipärane ning adressaadispetsiifiline olema. Filmid, pildiseeriad ega nt igas loengus kasutatav testide täitmine ei tohi asendada liikluspäädagoogi.
- Õpilaste aktiveerimine ja motiveerimine tähendab seda, et teooriatund peab soodustama õpilaste aktiivsust ning osalemist tunnis.
- Õppeprotsessi diferentseerimine. Kõik õpilased peavad omandama teadmisi. Kuna kõik õpilased on erinevad nii soo, vanuse, kui ka hariduse jms osas, siis peab liikluspäädagoog mainitud tegureid väga hoolikalt arvestada.
- Ajalised ning segavad faktorid. Teooriatund, mille ajalast raamistikku või loengu sisulist kulgemist on segatud ei lase õpilasel materjale hästi omandada.
- Liikluspäädagoog peab käituma sõbralikult ning mõistetavalt ning keelepruuk peab olema arusaadav.

Kokkuvõtteks kirjeldatule avatakse liikluspäädagoogi neljast dimensioonist koosnev keskkelg.

1. Esiteks, eksisteerib üldiselt aktsepteeritav loengu/tunni teooriamudel, mis on kasutatav nii grupis kui üksikisikul.
2. Teiseks, kasutatakse empiirilisel kontrollitud mudelit. See tähendab, et loengumudel on kontrollitud paljude empiiriliste uuringutega, mis saadud tulemusi kinnitavad ning kasutusse on võetud mudelid, mille faktorid avaldavad õpilasele kõige enam mõju. Siit järeldub, liikluspäädagoogina töötaja peab olema kursis erinevate mudelitega ning suutma valida enda tööks sobivaimat.
3. Kolmandaks on olemas praktiliselt kasutatavad lahendused. Liikluspäädagoogid soovivad teoreetilises ning praktilises õppes just selliseid meetodeid teada saada ning oma töös kasutusele võtta.
4. Neljandaks, õppekava. Kõik mainitud dimensioonid lähtuvad eelkõige kinnitatud õppekavast, mis seab paika konkreetset raamid autokoolidele.

Autokooli kvaliteedisüsteem on loodud liikluspäädagoogika süstematiseerimiseks ning õppekvaliteedi kindlustamiseks. Kvaliteedi aspektid, mida tuleb saavutada, hoida ning parandada on esmajärjekorras lähtuvad struktuurikvaliteedist. See tähendab tähelepanu keskendumist organisatorsetele raamtingimustele, varustusele (personal, sõidukid, õpperuumid, õppevahendid jpm). Tähtis on kliendikeskne lähtumine.

Kvaliteediaspekte silmas pidades on lähtunud protsessikvaliteedist. See tähendab nii teoreetilise kui praktilise õppe pidevat arendamist ning täiustamist.

Kõige olulisem on kvaliteediaspektide loetus tulemuse kvaliteet. Millist mõju avaldab ning tulemusi saab anda üks autokool õpilasele? Ühe tegurina võib siin välja tuua riikliku eksami tulemused, mis pole parim viis hindamiseks õppekvaliteeti. Parema moodusena võiks nimetada õpilaste poolt sooritatud LE rikkumiste ning liiklusõnnetustes osalemise arvestamine ning

säilitamine kogu juhtimisõiguse aja jooksul. See tähendaks spetsiaalse registri loomist kus säilitatakse andmeid. Näiteks on võimalik lisaks autokooli ja konkreetset isikut õpetanud liikluspäädagoogile säilitada veel arstliku kontrolli tulemused, liikluspsühholoogiliste testide tulemused jpm. Regristist on võimalik leida kogu autojuhi liikluskäitumis-ajalugu. Spetsiaalses registris sisalduvaid andmeid saab kasutada probleemsete olukordade lahendamisel toetava materjalina. Vähesel kogemusega juhtidel esinevate probleemide (sage karistamine, liiklusõnnetused) põhjuste otsimisel on võimalik käsitleda autokooli tasandit ning otsida põhjusi õppetöö kvaliteedi tasandilt.

Mida rohkem õpilasi saab autokoolist hea koolituse, seda paremaks muutub liiklusohutus. Õpilaste ettevalmistus autokoolis on olulise tähtsusega liiklusohutuse seisukohast. Kui õpilastele tehtavad ettekanded lähtuvad ohutuse, vastutustundlikkuse ning keskkonnasäästlikkuse seisukohast, on võimalik tegeleda õppe sisulise arendamisega teadusliku lähenemise seisukohast.

5.2. Ettepanekud liikluskoolituse kvaliteedi kontrolliks

Seni pole teadaolevalt Eesti autokoolides õppekvaliteedi selgitamiseks empiirilisi uuringuid läbi viidud. ARK viib pisteliselt läbi autokoolides läbi uuringuid, kuid tegemist on autokoolide funktsioneerimiseks vajalikele formaalsetele alustele keskendumisega.

Ka käesolev uuring jättis avamata ning põhjendamata paljud puudujäägid Eesti autokoolide õppemaastikul. Seda lihtsal põhjusel- Eestis pole seni välja kujunenud süstematiseeritud uuringu läbiviimise aluseid. Põhjusteks selles võib pidada huvi puudust autokoolide õppekvaliteedi vastu ning kvalifitseeritud kaadri puudust. Paralleele tõmmatakse lähinaabrite juures tehtavaga, kuid sageli on sealt saadav info puudulik või ei ühti täielikult Eesti kontekstiga. See tingib kriitika nähtu suhtes, mis omakorda pidurdab mujal kasutatava importimise.

Käesoleval juhul on uuringu ühel autoril võimalik lühidalt avada Saksamaal kasutatavat liikluspäädagoogide kvalitatiivse hindamise kriteeriume, mille laiaulatuslikke võimalusi võiks Eestis rakendada.

Tegemist on apl. Prof. Dr. Habil. D. Sturzbecher'i poolt välja töötatud meetodiga „Manual für die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung“. Tegemist manuaaliga, mis põhineb riiklikul autokooli õpetaja seadusel (Fahrlehrergesetz) ning uurib praktiseeriva

liikluspedagoogi tööd. Puuduste ilmnemisel antakse igale liikluspedagoogile teada tema vigadest ning kohustatakse teda teatud aja jooksul likvideerima avastatud puudused.

Manuaal koosneb kolmest osast:

- formaalne kontroll;
- teoreetilise õppe kvaliteedi kontroll;
- sõiduõppe kvaliteedi kontroll.

Igas osas avatakse vastava kontrolli seaduslik alus, antakse juhised uuringu läbiviimiseks, meetoodilised- ja pedagoogilised põhialused. Samuti sisaldab manuaal kõiki vajalikke vorme, et liikluspedagoogilist uuringut läbi viia ning ettekannete tegemiseks protokollide vorme.

Alljärgnevalt on lühidalt avatud momendid, millele manuaal keskendub liikluspedagoogi teoreetilist tundi kontrollides:

- ettekande selgus ning arusaadavus;
- loengu struktureeritus ning korrapärasus;
- õpetaja positiivne toetus õpilastele;
- motiveerimiskvaliteet;
- aja juhtimine;
- loengu kohandamine (planeerimine) õpilastele, lähtudes edastatava raskusastmest ja nõudlikkusest ning loengu tempost.

Õppeprotsessi kvaliteet lähtub seejuures järgnevalt:

- loengu struktureeritus;
- esitluse selgus ja mõistetavus;
- õppevormide varieeruvus;
- õpetamise tempo mõõdukus;
- multimeedia seadmete kasutamise mõõdukus ning seotus teiste õppematerjalidega;
- õppematerjalide hulk.

Alljärgnevalt on toodud näide manuaali teises moodulis sisalduva teoreetilise õppe kontrolli põhilistest teguritest.

Mõõdukus. Õpetajad peavad lähtuma õpilaste võimekusest, et vältida üle- või ala materjali rõhutatust. Loengus tuleb jälgida õpilase eelnevaid teadmisi ning õppimisvõimet. Oluline on õpetajal tunnetada õpilaste (õppe-)probleeme ning vajadusel pakkuda individuaalset tuge.

Motiveerimine. Õpetajad peavad tagama, et õpilased osaleksid loengu sisulises töös motiveeritult. Seda on võimalik tagada terve rea õppekvaliteeti tagavate faktoritega: õpetatava

sisu ja eesmärgid peavad olema selged, huvi ja uudishimu tuleb äratada, seada tuleb konkreetsed individuaalsed eesmärgid ning grupis tagada tuleb positiivne sotsiaalne õhkkond. *Õppeaeg.* Selles kategoorias on tegemist keskendumisega aja kasutamisele lähtudes ökonoomsusprintsibist ning valikulise keskendumisega loengu materjalidele. Seega uuritakse näiteks, kas õpilasele piisavalt pühenduda materjalides sisalduva mõistmiseks ning milline on seejuures ajaline efektiivsus. Manuaali kolmas osa keskendub sõiduõppe kvaliteedi kontrollile. Eraldi osana käsitletakse kliendi rahulolu ehk siis seda osa, kuidas õpilased autokoolis õpituga rahule jäid keskendudes 15-le punktile teoreetilise õppe osas, 7-le punktile sõiduõppes, 3-le punktile autokooli seadmetega varustatuse kohta, 3-le punktile autokooli maine ja reklaami osas, 7-le punktile teeninduse kliendisõbralikkuse osas.

Kirjeldatava manuaali keskseteks kriteeriumiteks on objektiivsus, usaldusväarsus ning kehtivus (valiidsus). Objektiivsust, usaldusväarsust ja valiidsust sõiduõppes ning kasutatava jälgimisinventari suhtes kontrolliti meetodi arenduse käigus. Meetodi arendus toimus spetsiaalse projekti raames, mis algas 2003 aastal ja koosnes neljast etapist:

- sõiduõppe metoodilise kavandi arendus, lähtudes pedagoogilis-didaktilisest kvaliteedist;
- uuring, mis jälgis eelmise punkti realiseerumist;
- arendusöö lähtudes uuringu tulemustest;
- kontroll-uuring, mis lähtub välja töötatud jälgimisinventarist ning revisjoni käigus saadud andmete arvestamisest.

Iga etapi arendustöö juurde olid kaasatud Brandenburgi sõiduõpetajate liit kui nõuandev organ. Piloottuuring leidis aset 2004 aastal koostöös DEKRA'ga ning selles osales 100 autokooli ning 109 liikluspädagoogi. Uuringus osalesid eksperdi rollis Potsdami Ülikooli 20 üliõpilast kasvatustöö- ja sotsiaalteaduste erialalt. Kogemused, mida saadi ekspertide koolitamisel enne liikluspädagoogide töö kontrollimist olid väga väärtuslikud ning need võeti arvesse enne arendustöö järgmise punkti juurde asumist. Lisaks aitasid saadud koolitused parandada professionaalsete ekspertide koolitussüsteemi. Kvaliteedi tõstmise eesmärgil lasti üliõpilastest ekspertidel hinnata videopõhist koolitust peale esmast, 12 tunnilist koolitust (mõõtmine 1); peale koolituse sissejuhtava osa lõppu (mõõtmine 2) ning peale intensiivset praktilist koolitusfaasi (mõõtmine 3). Võrdlustulemuste hindamiseks erinevate hinnatavate osas võeti appi Cronbach'i alfa (Cronbach, 1951). Objektiivsuse kontrollil Cronbach'i alfaga selgusid kolme mõõtmise tulemused:

- mõõtmise 1. mõõtmistulemuste sarnasus oli 96 %
- mõõtmise 2. mõõtmistulemuste sarnasus oli 93 %
- mõõtmise 3. mõõtmistulemuste sarnasus oli 97 %

Avaldatud koefitsient näitab, et mõõtjate poolt saadud tulemused sarnanevad väga tugevalt. Seda tingimuses, kus aktsepteeritavaks sarnasuse näiduks loetakse 70 % (Fassnacht, 1995).

Väga oluliseks peeti meetodi ajalise stabiilsust (Lienert & Raatz, 1998). Seda kontrolliti (neljas mõõtmine) kolmanda video näitamisega 16-le eksperdile peale kuuteist nädala möödumist kolmandast mõõtmisest. Seejärel toimus kolmanda ja neljanda mõõtmise jooksul saadud tulemuste analüüs. Eeldati, et mõõtmiste vahel esinenud pikk ajaline vahe ning vahepeal toimunud arendustööd võisid avaldada neljanda mõõtmise tulemustele teatavat mõju. Analüüsi tulemused näitasid, et ainult kolmel hinnataval toimus tulemuste nihe ühe skaalaühiku võrra. See tähendab, et tulemuste kokkulangevus on 95% ulatuses, mis tähendab väga stabiilset mõõtmistulemust.

Eelpool kirjeldatud liikluspäädagoogide töö hindamismeetod on teadusliku arendustöö tulemus, mis on hetkel kasutuses ca 4500- 5000 autokooli töö kvaliteedi uuringul. Kõnealune meetod avab iga uuritava liikluspäädagoogi tugevad ning nõrgad küljed peegeldades igale õpetajale tema täiendamist vajavad kohad. Seejuures tehakse igal konkreetsel juhul ettekirjutus õpetaja täiendamist vajavatest momentidest, kui see on vajalik . Puudujääkide kõrvaldamiseks on igal õpetajal aega 18 kuud. See tähendab, et iga õpetaja on kohustatud nimetatud perioodi jooksul end täiendama vastavalt avastatud puudujääkidele ning laskma end uuesti hinnata kõnealuse meetodiga. Ettekirjutuses sisalduvate punktide mittetäitmisel informeeritakse koolitusluba väljastavat organit, kellel on õigus võtta tarvitusele meetmeid.

Kontrollmeetodit rakendatakse iga liikluspäädagoogi puhul nelja aastase intervalliga tingimusel, kui puudujääke ei ilmne.

Kokkuvõte

Käesolev uuringu eesmärgiks oli selgitada liikluspäädagoogide ja õpilaste hinnanguid mootorsõidukijuhtide (sõiduautoöde juhid) ettevalmistamise kohta ja anda lühiülevaade tänapäevases õpetamise suundadest, mis on lähtuvad sõidukijuhil kompetentside arendamisest.

Eriti oluliseks peeti grupitöö kasutamist õppetöös ehk nn kommunikatsioonialuste õpetamist. Samuti sooviti teada saada kaasaegsete meediavahendite kasutatavust õppetöö protsessis.

Neljandas peatükis on toodud pilootuuringu olulisemad tulemused. Keskne järeldus on see, et mootorsõidukijuhil õpetajad on orienteeritud valdavalt „liiklustestide õpetamisele“ ehk siis Vabariiklikust ARK eksamist läbisaamisele. Ligikaudu 45% vastajatest tõdeb, et õppetöö ajalisesst ressursist kulub üle 50 % liiklustestide lahendamisele. Rühmatöö, probleemide arutelu, põhjuste ja tagajärgede seoste otsimine on marginaalne, rühmatööd ei kasutata teooria ja sõiduõppes õpilaste arvates vastavalt 65,5% ja 76,2% ulatuses.

Antud pilootuuringu üldistav järeldus seisneb selles, et õpetajad väidavad teadvat, kuidas peab õpetama, kuid tegeliku õppeprotsessi läbiviimisel ei kasutata kaasaegseid metoodilisi aluseid. See järeldus põhineb õpilaste ja õpetajate vastuste analüüsis, kus õpetajad vastavad pigem nii, kuidas peaks olema ja õpilaste vastused kajastavad pigem tegelikku olukorda .

Alljärgnevalt tuuakse välja õpilaste ja õpetajate olulisemad kommentaarid millega tõmmatakse paralleel käesoleva uuringu teoreetilises osas kajastatuga. Uuringu autorid ootasid vastajatelt suuremat aktiivsust oma mõtete avalikustamisel. Saadud tulemustest lähtuvalt tuleb planeerida järgmisi uuringuid, mis avaksid liikluspäädagoogide töö sisu konkreetsemalt ning täpsemalt.

Alljärgnevalt üldistus õpilaste ning õpetajate eriarvamustest õpikeskkonna kohta. Täpsemalt on vastajate seisukohad avaldatud lisa 3.

Üldine õpikeskkond.

Selles punktis erinesid üksteisest kõrgemate punktide skoorid õpilastel ja õpetajatel.

Õpetajad märkisid positiivsena ning suureskooriliselt enda häid õpetajaid, head autoparki, häid õppematerjale, head suhtumist õpilastesse ja asukohta.

Õpetajad tõid negatiivsena välja liiga kõrge riigilõivu eksamite eest ja hinnatundliku kliendi ning õppetöökõ liiga lühikese aja. Liiga lühikest õppeaega märgiti väga paljude õpetajate poolt ning seda nii teooria- kui ka sõiduõppes.

Õpilased märkisid positiivsena head asukohta; häid sõidukeid; õpetajaid kui oma ala professionaale; harjutamise võimalust ning seeläbi liikluse mõistmist; mitmekordset testide ja eksamite tegemist; internetist õppematerjalide saamist. Õpilaste märkused autokooli suhtes jagunesid:

- 71 korral avaldati tunnustust autokooli tugevuste kohta;
- 97 korral kritiseeriti autokooliga seonduvat.

Positiivsed märkused võib grupeerida järgnevalt:

- *Administratiivne organiseeritus ja asukoht.* Selle punkti osas avaldati kiitust paindlikule õppemaksule, mugavale juurdepääsule ning õppematerjalide heale kättesaadavusele.
- *Positiivsed liikluspäädagoogid ja kaasaegne tehnika.* Õpilased avaldasid tunnustust headele õpetajatele ja sõidukitele, millega viidi läbi õppesõitu.
- *Head õpetamist.* Õpilased leidsid, et sõiduõpetajad on oma ala spetsialistid ning leidsid, et omandatud teadmised on praktilise väärtusega.

Negatiivsed märkused võib grupeerida järgnevalt:

- *Üldine kriitika.* Siin käsitleti väheseid sõidu- ja teooriatunde ning teooriaõppe madalat taset. Samuti kritiseeriti halba asukohta ja sõidutundide pikki vahesid.
- *Kriitika õpikeskkonna kohta.* Siin käsitleti halba autoparki, vanamoodsaid õppeseadmeid, laudade/inventari puudumist.
- *Kriitika liikluspäädagoogide kohta.* Õpilased kirjutasid, et õpilaste küsimustele ei vastata, õpetajad on närvilised/kinnised või siis õpilastega tegeletakse pealiskaudselt/hoolimatult/isekalt.
- *Muu.* Õpilased mainisid autokooli kõrget hinda, asjaajamise ja info aeglast liikumist.

Tänu õpilaste ja õpetajate poolt lisatud kommentaaridele sai selgemaks käesoleva uuringu autorite mitmed kitsamalt püstitatud küsimused. See tähendab, et kui üheks uurimise objektiks oli üldine rahulolu autokoolide õpetajatega, siis sellele vastati nii õpetajate kui õpilaste poolt üle keskmise hästi. Samas andsid õpilased mõista, et autokoolide õppekvaliteet vajab parandamist. Suurim kriitika esines inventari, kursuse hinna ja autode suhtes. Toonitamist vajab sagedasi märkusi saanud õpetajate negatiivne suhtumine õpilastesse. Õpilastelt ei saa oodata täpsemat kriitikat õpetajate aadressil, sest:

- vastajad olid suhteliselt noored ning ei oma piisavalt suurt elukogemust;

- vastajate haridustase oli suhtearvudes madalam, kui õpetajate oma ning vähe tõenäoline, et väheste kõrgharidusega vastajate hulgas oli enamus pedagoogilise suuna esindajaid.

Saadud tulemustele tuginedes võib teha järgneva kokkuvõtte:

- Õpetajad keskenduvad õpetamisel ARK eksamil küsitava selgeks õppimisele. Tegemist on teoreetiliste liiklus-oskuste selgeks õppimisega, mis ei kattu mitmete oluliste, liikluses vajalike kompetentsidega.
- Liikluspäedagoogide arvates on autokoolis oluline selgitada õpilastele liikluseeskirjad selgeks, sest kogu liiklus lähtub LE-st.
- Liiklussituatsioonide selgitamisel piirduakse tõenäoliselt normist lähtuva teooria käsitlemisega, mitte inimfaktorist lähtuva arusaadavaks tegemisega.
- Liiklussituatsioonide sisulise selgitamise puhul kasutatakse väga vähesel määral nii individuaalset- kui rühmatööd, kui üht olulist metoodilist võimalust.
- Liikluspäedagoogide poolt kasutatavad õppevahendid on valdavalt isiklik imago ning tahvel. Vähesel määral ka spetsiaalsed kiled ning õppefilmid.

Loetelust lähtudes tekib küsimus, et kas Eestis ei tegeleta mitte formaalse õppeprotsessiga sisulise protsessi asemel? Teisisõnu võib olla tegemist olukorraga, kus õpetajad on keskendunud õpilasele juhtimisõiguse saamisele, sest viimane maksab selle eest (palju)raha. Liiklussituatsioonide sisuline, kommunikatsioonipõhimõtetest lähtuv dünaamiliste protsesside õpe jääb seejuures tagaplaanile. Tulevastele autojuhtidele jääb seega võõraks „situatsiooni-süsteem“ kui liiklejate interaktsioonil põhinev käitumine. Selline süsteem sisaldab endas psühhomotoorseid detaile - motivatsiooni, ootusi, võimekust jpm kui liikleja käitumise aluseid. Samuti on situatsiooni-süsteemi puhul oluline käsitleda liiklejast endast mitte sõltuvaid tegureid, millega antud uuringu tulemustele tuginedes ei tegeleta.

Kokkuvõtteks võib öelda, et õpetamise eesmärgiks peab olema liikluse harmoniseerimine ja liiklejate omavaheline interaktsioon mida on võimalik saavutada läbi välistegurite analüüsi, (liiklus)protsessi sisulise mõistmise ja individuaalse- ning rühmatöö. Õigesti valitud tehnikad aitavad vältida tulevikus esineda võivaid konflikte ja muuta liiklust ohutumaks ning paindlikumaks.

Eestis ei tegeleta hetkel ohutu liikluskäitumise sisuliste põhimõtete õpetamisega vaid ollakse keskendunud kiirele ja formaalsele juhtimisõiguse saamisele. Seega on tegemist „mugava hakkama saamisega käesoleval hetkel“ ning tulevikus vajalike kompetentside mitte õpetamisega. See väide ei kehti kindlasti kõikide Eesti autokoolide suhtes, sest paljudes autokoolides tehakse head tööd. Eesti liikluspäedagoogika vajab sügavamat

uuringut, et võtta vastu otsuseid, mis muudaksid õppetöö kvaliteeti paremaks ning tõstaksid seeläbi liiklusohutuse taset kogu Vabariigis.

Kasutatud kirjandus

- 3RD Road Safety Action Plan 2002-2010 Brussels, 31 May 2001 TREN/E/3 D
(2001) Detailed Version S:\3RD RS Action Plan\Outline 05)
- ARK, liiklusregister juhilubade andmebaas 2005.
- Bandura, A., (1994). Self-efficacy: The exercise of control. New York: Freeman
- Bönninger, J. & Sturzbecher, D. (2004). Qualität der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach: BAST.
- Cronbach, L.J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 16, 297-334.
- Eesti rahvusliku liiklusohutusprogramm aastateks 2002-2010. Riigikogu. eelnõu nr 967 OE.
- Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi esimese etapi tegevuskava aastateks 2004-2006
Großmann, H., Krampe, A., Matschke, C., Sturzbecher, D., Völkel, P.,
Fahrschulqualität und Risikoverhalten jugendlicher Fahranfänger. Empirische Studien zur Verkehrssicherheit. Band 3. Degener Lehrmittel GmbH, 2003
- Ellinghaus, D., Steinbecher, J. (1999). Fahrausbildung in Europa. Eine Untersuchung über die Wege zur Fahrerlaubnis in sechs europäischen Ländern. Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 24, Hannover/Köln.
- Fahrlehrergesetz §11; zit. Nach Bouska/Weibrecht, Fahrlehrer-Recht, Vogel Verlag, München 7. Auflage 2003, S. 56 Fahrlehrergesetz
- Fack, D. (1999): Die Motorisierung des Straßenverkehrs und ihre pädagogischen Auswirkungen in Deutschland 1885 - 1945. Die Ausbreitung des Automobilmus und die Herausbildung der Verkehrserziehung zwischen individueller Selbstverwirklichung und Sozialisation. Dissertation, Essen, Fachbereich 2.
- Fassnacht, G. (1995). Systematische Verhaltensbeobachtung. Eine Einführung in die Methodologie und Praxis. Stuttgart: Reinhardt.
- Großmann, H., Krampe, A., Matschke, C., Sturzbecher, D., Völkel, P., Fahrschulqualität und Risikoverhalten jugendlicher Fahranfänger. Empirische Studien zur Verkehrssicherheit. Band 3. Degener Lehrmittel
- Heilig, B., Knörzer, W.: Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge. Mit Unterstützung der DaimlerChrysler AG, 10878 Berlin. 2003
- Heinrich, H. (1988): Zehn Fragen zur Evaluation von Verkehrserziehungsprogrammen, *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 38, 1, 19 – 24
- Lienert, G. A., Raatz, U. (1998). Testaufbau und Testanalyse. Weinheim. Psychologie Verlags Union.
- Limbourg, M. (1994): Kinder im Straßenverkehr, GUVV-Westfalen-Lippe, Münster, Kap. 10 "Verkehr und kindliche Gesundheit", 99 - 101
- Maanteeamet. 2004 aastal Eestis toimunud inimkannatustega liiklusõnnetuste statistika.
- Maier, W. (1998): Grundkurs Medienpädagogik Mediendidaktik. Ein Studien- und Arbeitstbuch. BELTZ Pädagogik. Weinheim und Basel.

- OECD (1986): Effectiveness of road safety education programmes. Paris.
- Oser, F.; Althof, W. (1992): Moralische Selbstbestimmung. Modelle der Entwicklung und Erziehung im Wertebereich. Ein Lehrbuch. Klett-Cotta. Stuttgart.
- Schläfli, A. (1986): Förderung der sozial-moralischen Kompetenz: Evaluation, Curriculum und Durchführung von Interventionsstudien. Lang, Frankfurt.
- Schwarzer, R., (1987): Streß, Angst und Hilfslosigkeit. Stuttgart 1987: Kohlhammer
- Spitta, P. (1995): Kinder im Verkehr - Neue Konzepte der Verkehrserziehung in der Primarstufe, Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege, Hamburg.
- Spitta, P. (1995): Kinder im Verkehr - Neue Konzepte der Verkehrserziehung in der Primarstufe, Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege, Hamburg.
- Statistisches Bundesamt (1971): Straßenverkehrsunfälle 1970, Wiesbaden.
- Hermann, U., Kammler, K., Labitzke, P., Schellhaus, B., Sturzbecher, D. (2004). Manual für die Pädagogische qualifizierte Fahrschulüberwachung. Potsdam: Universität.
- Tarnspordi arengukava aastateks 1999 – 2006. Teede- ja sisetöministeerium. 1999.
- Kleis, R., Silvet, J., Vääri, E. Võõrsõnade leksikon. Tallinn, Valgus. 1981.
- Wagner, W & Vierboom, C. (1991): Gefühlswelt junger Fahrer: Möglichkeiten der Beeinflussung. (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 84). Wirtschaftsverlag NW, Bergisch Gladbach.

Lisad

Lisa 1

Juhtimisõiguse peatamiste hulk ja põhjused 2003-2004 aastate võrdlus

LS § ja lg nr	Rikkumise sisu	Kokku peatamisi	
		01.01.03- 31.12.03	01.01.04- 31.12.04
74 ⁵	Registreerimismärgita või mootorsõidukile mittekuuluva registreerimismärgiga sõiduki juhtimine	9	24
74 ¹⁷	Varalise kahju või tervisekahjustuse tekitamine	23	35
74 ¹⁹	Mootorsõiduki või trammi juhtimine joobeseisundis	8073	8282
74 ²⁰	Kõrvalehoidumine joobeseisundit tuvastavast läbivaatusest	58	63
74 ²¹	Pärast liiklusõnnetust alkoholi tarvitamine	45	54
74 ²² lg 2	Lubatud sõidukiiruse ületamine	2978	4202
74 ³⁰	Sõiduki peatamise märguande eiramine	53	64
74 ³¹	Liiklusõnnetusest mitteteatamine	454	539
74 ³³	Sõitjate- või veoseveo nõuete rikkumine	1	10
74 ³⁵ lg 2	Liiklusnõuete muu rikkumine	55	22
Kokku		11749	13295

Ülevaade 1995 – 2004 a. liiklusõnnetuste, hukkunute, vigastatute ja autode arvudest.

<i>Aasta</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>Kokku</i>
<i>Liiklusõnnetused</i>	1644	1318	1490	1613	1472	1503	1889	2164	1928	2188	17 209
<i>Hukkunud</i>	332	213	279	284	232	204	199	223	164	167	2297
<i>Vigastatud</i>	1897	1547	1835	1990	1691	1844	2444	2868	2536	3083	21 735
<i>Sõidukeid (tuh.)</i>	456	485	511	538	546	552	500	486	522	562	-

Allikas: Maanteeameti andmebaas 2004-2005

Õpilaste kommentaarid

A4

Autokooli tugevused

- Asukoht (15 Vastajat)
- saab kursust alustada endale sobival ajal, mitte ootama kursuse algust
- head õpetajad (14 Vastajat)
- sõiduõppe/teoriaõppe saadavus (4 Vastajat)
- õpetajad on oma ala professionaalid (7 Vastajat)
- ohutute liiklusvõtete õpetamine
- harjutatakse kogemusi (2 Vastajat)
- hakkab liiklusest aru saama (2 Vastajat)
- head autod (7 Vastajat)
- mitmekordsed testide- eksamite lahendamised (4 Vastajat)
- õpetati mitte ainult eksami vaid ka elu jaoks
- õpetus arusaadav (4 Vastajat)
- kõik said LE, muu õppematerjal internetist (5 Vastajat)
- asju seletatakse lahti (3 Vastajat)
- võimalik viivitada maksimisega

Autokooli nõrkused

- sõidutunde on liiga vähe (3 Vastajat)
- teootiatunde liiga vähe (2 Vastajat)
- teooriaõppe madal tase (2 Vastajat)
- õppeseadmed on vanamoodsad (5 Vastajat)
- klassis pole laudu/inventari (projektor, teler) (7 Vastajat)
- sõiduaegade vahed on pikad (järjekorrad) (8 Vastajat)
- õpetaja väga närviline/kinnine1/subjektiiivne1/ (12Vastajat)
- ei vastata küsimustele (4 Vastajat)
- õpilasega ei tegeleta (isekus, pealiskaudsus, hoolimatus) (4 Vastajat)
- kõrge hind (7 Vastajat)
- info ei liigu (4 Vastajat)
- asjad venivad (3 Vastajat)
- halb asukoht/ebamugavad ruumid 34Vastajat)

Muud märkused:

- Oleks rühmatööd autokoolis rohkem
- Käisin X autokoolis ja üldmuljega olen rahul. Esimese sõiduõpetajaga ei olnud rahul. Ta sõimas ja mõnitas nii, et ei tahtnud temaga enam sõitma minna.
- Õppesõitudel valitses selline stressirohke õhkkond ning muudkui karjuti ja sisendati seda, et kui koba sa oled; kui halvasti sa autot juhid; sa ei õpi kunagi auto juhtimist selgeks jne. Peale autokooli lõpetamist see stress kohe kadus ning sõidurõõm tuli tagasi.

Õpetajate kommentaarid

A2

- venekeelse materjaliga probleemid (4Vastajat)
- meie koolis pole arvutit

A4

Autokooli tugevused

- õhtuse õppetöö võimalus
- kahes vahetuses (õhtul ja hommikul) õppimise võimalus
- mõlemakeelne (eesti ja vene) õppetöö võimalus (3Vastajat)
- paindlik õppesüsteem
- head õpetajad (13Vastajat)
- head õpperuumid (3Vastajat)
- head õppematerjalid (5Vastajat)
- hea autopark ja (töökoda) (6Vastajat)
- suure staaziga õpetajad
- asukoht (2Vastajat)
- Meil kooli siseselt konkurents ja õpilased võivad valida erineva hinna ja kvaliteediga õpetajate vahel
- Info kättesaadavus
- Suhtumine õpilastesse (2Vastajat) (nõudlikkus)
- Täiendõppe võimalus
- Õpetajate täiendkoolitus
- Hea koostöö ARK-ga
- Usaldus

Autokooli nõrkused

- õpilaste puudumine
- autotroomi puudumine
- liiga lühikesed riiklikud õppeprogrammid
- Miks on riigilõiv nii kõrge eksamite eest? (7Vastajat)
- remontimata klassiruum
- meil töötavad erinevate koolide õpetajad ning see tekitab pingeid +1
- suur õpilaste hulk ei võimalda individuaalset lähenemist
- vähe rühmatööd
- distsipliin koolis
- meil ei saa sooritada C ja CE eksameid (2Vastajat)
- mujal sooritavate eksamite eest peavad õpilased raha maksma, mis tähendab suuremaid kulusid
- Riigiasutus toteerib konkurenti
- Hinnatundlik klient
- Õpilastele võimaldatakse üle interneti aegu kinni panna ja see pikendab õppeaega ja tõstab hinda

A6

- programmi läbimiseks ettenähtud aeg lühike
- testide lahendamine toimub ainult kodus
- õppekava ei näe ette testide lahendamist tunnis. Õpilasele tuleb koolis vaid tuge anda.

A7

- filmid ei ole hea õppematerjal. Ainult joonistuste kaudu on võimalik avada liiklust. Võibolla olen selles osas konservatiivne aga tean oma tugevust.
- Meie teooriaõpetaja on nii hea, et suudab tahvli abil kogu info edastada. Teisi meetodeid pole vaja.
- Liikluses on kõige alus seadus, sellest kõik algab kogu liiklus

A8

- püüan kasutada praktikas rühmatöö meetodit, kuid õpilased ei tule kaasa sellega
- grupid ei ole vaja. Igaüks peab suutma individuaalselt hakkama saada. Kes ei suuda teste täita jääb võlgu ja enne edasi ei pääse, kui võlg likvideeritud.
- Sõltuvalt grupi protsessist valin, kas seda meetodit kasutada või mitte.
- Sõiduõppes kasutan. Õpilased vahetavad ise kohti ja esinevad õpetaja rollis

A9

- tahaksin rohkem kuulda sõiduõppes kasutatavatest hinnannulehtedest
- kasutan seda esimesel sõidul
- meie kooli õpetajad kasutavad seda meetodit väga palju- see on hea meetod!! (2 *Vastajat*)
- Kui õpilased kaasas, siis on see ülimalt tõhus
- Teine õpilane võib tõsta pinget, sest tahetakse näida paremana kui tegelikult ollakse

A11

- iga sõidutunni lõpus on analüüsiks aeg ettenähtud (2 *Vastajat*)
- Enne tunde küsin õpilaselt, et kuidas Sulle kõige parem selgitada on?
- Kasutame pidevalt
- Peale ohtlikku olukorda laseme õpilasel kohe analüüsida põhjusi

A14

- Põhiline tehnika on jutustamine ja tahvlile joonistamine. Kilede ja filmide kasutamine on mõtetu aja raiskamine
- Ei jää aega õpilastele ohuolukordade selgitamiseks
- Oluline on LE selgitamine. Ei jää lihtsalt aega muu selgitamiseks.
- Sõltuvalt teemast on seda meetodit hea kasutada. Olukorda tuleb mõista, mitte käsitleda mehhaaniliselt
- Sõiduõppes pole võimalik teisi tehnikaid kasutada (2 *Vastajat*) (arvutiga)
- Vaja oleks rohkem õppefilme neid on väga vähe (4 *Vastajat*)
- Selgitan riikliku eksami näitel, lähtudes eksaminaatorist

A16

- käitumist saab selgitada ainult jutu ja tahvlile joonistamise abil. Sellest kujunevadki arusaamad.
- Käitumise õpetus sõltub teemast. Käsitleda tuleb kõike komplekselt.
- Sõiduõppes teisi tehnikaid raske kasutada
- Kombineerin tehnikaid, arvuti abil viin tavapärase infi õpilaseni

Muud märkused:

- Teooriatunde peaks rohkem olema. Ettenähtud ajaga ei ole võimalik kogu materjali edastada. (4Vastajat)
- Miks ei pöörata liiklusõnnetuste puhul tähelepanu liiklusoskondade töötajate oskustele? Sageli ei oma liiklusosakondade inimesed elementaarseid teadmsi liiklusest. (2Vastajat)
- Miks peavad kõik ühtmoodi sõidutunde võtma? Kui keegi oskab hästi sõita, siis võiks ju õpetaja vastutada tema varasema eksamile pääsemise eest. (3Vastajat)
- Miks ei atesteerita autojuhte iga 5a järel? Arstid, õpetajad, bussijuhid jt peavad enda oskusi pidevalt täiendama. Autojuht kui suure ohu allikas ei pea aga mingit vastutust tundma enda oskuste eest....
- Kõige tähtsam on õpilastele LE selgitamine (5Vastajat)
- Kui õpetamiseks oleks aega rohkem, siis võiks siinses uuringus küsitut ka praktikas kasutada.
- LE-d ei ole võimalik 4 tunniga edastada !!! Vaja vähemalt 10 tundi.
- Õppematerjalide kvaliteeti oleks vaja parandada, et selgitada liiklusohutuse olemust. Selleks vaja tunde juurde. (2Vastajat)
- Õppetundide hulka on vaja suurendada vähemalt 50ni
- Auto tehnoseisundi õpetus N35 peaks esinema juba N1-3
- Venekeelses tõlkes esineb ohtralt vigu ja õppematerjalid on puudulikus (4Vastajat)
- Õppematerjalide puhul on vaja paremat kvaliteeti ja korrektsust.
- Miks väljastatakse koolitusluba ühe asutuse poolt, kontrollitakse aga teise asutuse poolt?
- Liikluses puudub seaduse austamine täielikult