

„LEARN!“ LIIKLUSHARIDUSE JA LIIKUVUSÕPPE TEGEVUSTE ARENDAMISE JA HINDAMISE KÄSIRAAMAT



ÜLEVAADE KÄSIRAAMATU ÜLESEHITUSEST

1



ANALÜÜSIMINE

Analüüsi seda, milles probleem avaldub. Millised on sihtrühma tingimused ja vajadused? Seosta probleemne valdkond oma strateegiakavaga ja tuvasta ohtlikku käitumist põhjustavad tegurid.

2



EESMÄRKIDE SÕNASTAMINE

Täpsusta tegevuse eesmärgid. Vaatle kavandatud tegevust, selle hindamist ja kulusid.

4



KAVANDAMINE

Kavanda oma tegevus, tuginedes eelnevatele etappidele ja võttes arvesse 5E mudelit (selle viis pedagoogikamõistet algavad inglise keeles e-tähga: *engage* (kaasamine), *explore* (uurimine), *explain* (selgitamine), *elaborate* (täpsustamine) ja *evaluate* (hindamine)). Lõpeta hindamiskava, tee kindlaks, mida hindad, ning määra hindamise ülesehitus ja meetod. Tööta välja õppematerjali koostamise ja rakendamise kava.

5

EELTESTIMINE

Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.



6



ÕPPEMATERJALI KOOSTAMINE

Valmista ette tegevuse jaoks vaja minevad materjalid: digitaalselt, trükitult või mõlemat.

7

RAKENDAMINE

Valmista ette teavitustrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla käsitlusviisidega. Tee koostööd partneritega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.



8

HINDAMINE

Hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.



**PROJEKTI „LEARN!“
KÄSIRAAMAT
LIIKLUSHARIDUSE JA LIIKUVUSÕPPE
TEGEVUSTE ARENDAMISEKS
JA HINDAMISEKS**



Väljaanne on osa projektist „LEARN!“ Projekti koordineerib Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu (ETSC) ning toetavad Fundación MAPFRE ja Flandria liiklusteadmiste sihtasutus VSV.

www.trafficsafetyeducation.eu

Ekspertideühm

ETSC, Fundación MAPFRE ja VSV soovivad tänada kõiki järgmisi eksperte, kelle hindamatu nõu ja toetus on aidanud kaasa projekti valmimisele.

Eva Aigner-Breuss, Anita Eichhorn ja Daniela Knowles, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), Austria
Martine Aitken, Hispaania

Alain Areal, Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP), Portugal

Jesús Monclús González ja Susana de la Antonia Perez, Fundación MAPFRE, Hispaania

Vassiliki Danelli-Mylona ja Evangelos Makris, RSI Panos Mylonas, Kreeka

Lise Heiner Schmidt, Rådet for Sikker Trafik, Taani

Wilma Slinger, CROW-KpVV, Madalmaad

Michael McDonnell, Road Safety Scotland – Transport Scotland, Ühendkuningriik

Kristin Eli Strømme, Trygg Trafikk, Norra

Satu Tuomikoski, Liikenneturva, Soome

Veronika Valentová, Centrum Dopravního Výzkumu (CDV), Tšehhi

Werner de Dobbeleer, Flandria liiklusteadmiste sihtasutus (VSV), Belgia

Projekti „LEARN!“ käsiraamat liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste arendamiseks ja hindamiseks

Toimetaja: Frank Mutze, ETSC

Autorid: Projekti „LEARN!“ ekspertideühm

Fotoallikas: VSV

Lisateave

Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu

20 Avenue des Celtes

B-1040 Brüssel

Tel: +32 2230 4106

frank.mutze@etsc.eu

www.etsc.eu

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	7
1. OSA. SISSEJUHATUS	8
1.1. ÜLDINE SISSEJUHATUS	9
1.2. HARIDUS SUUREMA KÄSITLUSVIISI OSANA	10
1.3. MÄÄRATLUSED JA KÄSITLUSALA	11
1.4. PROJEKTI „LEARN!“ PEAMISED PÕHIMÕTTED	13
2. OSA. TEATMIK	16
3. OSA. KÄSIRAAMAT	20
ENNE ALUSTAMIST	21
RIIKLIKUD EESMÄRGID	21
PROJEKTI „LEARN!“ PEAMISED PÕHIMÕTTED	21
5E MUDEL	22
ETAPP 1: STRATEEGIA, PROBLEEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE	26
1.1. ÜLDINE TASAND: STRATEEGIA VANUSELISELE SIHTRÜHMALE	26
1.2. TEGEVUSE TASAND: KONKREETSE TEGEVUSE PROBLEEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE	27
ETAPP 2: TULEMUSTE JA EESMÄRKIDE SÕNASTAMINE	31
2.1. TULEMUSTE, EESMÄRKIDE JA VÄLJUNDIEESMÄRKIDE SÕNASTAMINE	31
2.2. ESIMENE PILK KATSELE JA HINDAMISKAVANDITELE	32
2.3. ALGOLUKORRA MÕÖTMINE	32
2.4. PILK KULUDELE JA EELARVELE	33
ETAPP 3: MUUTUSTE SAAVUTAMINE	35
3.1. TEOREETILISED KÄITUMISMUDELID	35
3.2. MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	36
ETAPP 4: KAVANDAMINE	38
4.1. TEGEVUSE KAVANDAMINE	38
4.2. LÕPETA HINDAMISKAVA	40
ETAPP 5: EELTESTIMINE	42
5.1. KATSETA TEGEVUST	42
5.2. ÕPPEMATERJALI NÄIDISED	43
5.3. EELTESTIMISE MEETODID	44
5.4. ANDMEKAITSE-EESKIRJADE JÄRGIMINE	45
ETAPP 6: ÕPPEMATERJALI KOOSTAMINE	47
ETAPP 7: RAKENDAMINE	48
7.1. TEGEVUSE RAKENDAMISE JA KASUTAMISE REKLAAMIMINE	48
7.2. KOOSTÖÖ PARTNERITEGA	50
ETAPP 8: HINDAMINE	56
8.1. MILLEKS HINNATA?	57
8.2. TULEMUS- JA PROTSESSHINDAMINE	58
8.3. VÄLJUNDITE JA TULEMUSTE TÄHTSUS	61
8.4. TULEMUSHINDAMISTE IDEAAALSED NÕUDED	64
8.5. KVALITEEDI TAGAMINE	66
8.6. ARUANDLUS	66
4. OSA. KUIDAS KÄSIRAAMATUT KASUTADA	68
LISA. ARENGUPSÜHHOLOOGILISED NÕUDED JA LIIKLEJATUNNUSED LASTEL	164
KASUTATUD KIRJANDUS	169

PROJEKTI „LEARN!“ KÄSIRAAMAT ...

“

... pakub juhiseid liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste ja programmide arendamiseks ning hindamiseks

”

“

... võib olla kasulik ka koolidele, ministeeriumitele, ametiasutustele ja organisatsioonidele otsustamisel, milliseid tegevusi ja projekte osta või rahastada

”

“

... seab eesmärgiks hõlbustada parimate kogemuste jagamist üle kogu Euroopa

”

LÜHIKOKKUVÕTE

Projekti „LEARN!“ käsiraamatus esitatakse liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste ja programmide arendamise ja hindamise juhised. See on mõeldud lähtepunktiks neile, kes kavandavad, katsetavad, rakendavad ja hindavad liiklushariduse ja liikuvusega seotud õppetegevusi ning alustavad uute tegevuste loomist või olemasolevate täiustamist. Käsiraamatus on esitatud soovitusel, kriteeriumid ja juhised, mis peaksid tagama kvalitatiivselt usaldusväärseid õppetegevusi ligipääsetaval moel. See ei ole mõeldud kasutamiseks akadeemilise juhenddokumendina, milles on iga etappi ja asjaolu kirjeldatud viimse detailini. Sellegipoolest on käsiraamatu igas peatükis sellistele dokumentidele viidatud, et soovijad saaksid konkreetsete teemade või aspektide kohta rohkem lugeda.

Projekti „LEARN!“ käsiraamatust võib olla kasu ka ministeeriumitele, ametiasutustele, ametkondadele ja organisatsioonidele otsustamisel, milliseid tegevusi ja projekte (või nende ettepanekuid) rahastada, kuna käsiraamatus on nimekiri miinimumkriteeriumitest, mis peaks olemas olema või millele peaks mõtlema, et tagada kvalitatiivselt usaldusväärne materjal. Samuti võib projekti „LEARN!“ käsiraamatust olla kasu koolijuhtidele, liikluse kontaktõpetajatele ja tavaõpetajatele materjalide valimisel.

Lisaks on projekti „LEARN!“ käsiraamatu eesmärk hõlbustada parimate kogemuste jagamist Euroopas, kuna ühise terminoloogia arendamise kaudu on lihtsam kogemusi jagada ning teineteiselt õppida.

Esimeses osas on esitatud üldised mõtted liiklusharidusest ja liikuvusõppest ning selle käsiraamatu mõisted ja käsitusala. Teine ja kolmas osa on selle käsiraamatu tuum. Teises osas on juhised liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste kavandamiseks, katsetamiseks, rakendamiseks ja hindamiseks. Kolmandas osas on üksikasjalik teave ja juhiste etappide selgitused.

- Mudel algab probleemianalüüsi ja võimalike lahendustega (etapp 1).
- Selle analüüsi põhjal on sul võimalik täpsustada tegevuse eesmärgid (etapp 2).
- Nende etappide tulemused ja käitumismuutuste mudelitest saadud teadmised (etapp 3) aitavad sul tegevust kavandada (etapp 4).
- Seejärel pead kindlasti tegevust eeltestima (etapp 5) ja vajaduse korral seda kohandama.
- Seejärel tooda tegevuseks vajalikud materjalid (etapp 6) ja rakenda tegevus (etapp 7).
- Tegevuse hindamine (etapp 8) näitab, kas saavutasid oma eesmärgid või mitte ja millised asjaolud neid tulemusi mõjutasid. Seejärel saad tulemustest ja tegevuse käigus õpitust koostada lõpparuande.

Neljandas osas on näited projekti „LEARN!“ käsiraamatus esitatud mudeli kasutamise kohta praktikas.

1. OSA

SISSEJUHATUS



01

I.1. ÜLDINE SISSEJUHATUS

2020. aastal hukkus Euroopa Liidu teedel üle 18 800 inimese, mistõttu on väga tähtis, et võetaks kõik meetmed liiklusohutuse parandamiseks.¹ Sõidukiohutuse meetmete, taristu hoolduse ja jõustamise kõrval on Euroopa teede turvalisemaks muutmisel tähtis osa ka liiklusharidusel ja liikuvusõppel. Seda peetakse liiklushariduse lõimitud käsitusviisi esmatähtsaks osaks, kuna haridus annab inimestele võimaluse õppida, kuidas liikluses ohutult osaleda.

Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu, Fundación MAPFRE ja Flandria liiklusteadmiste sihtasutuse VSV projekt „LEARN!“ („Parem haridus suuremaks liiklusohutuseks nüüd!“) eesmärk on parandada liiklushariduse ja liikuvusõppe kvaliteeti Euroopas. Selle saavutamiseks pakuvad nad haridusekspertidele teavet ning vahendeid ja otsustajatele poliitilisi soovitusi. Projekt keskendub eelkõige laste ja noorukite haridusele, kuna neil on õigus ohutult üles kasvada ning seetõttu peaks liiklusohutus olema tähtis ja loomulik osa nende igapäevaelust.

„Osalisriigid võtavad vajalikke meetmeid, et tagada süsteemne ja järjepidev liiklusharidus, eelkõige kõigis kooliastmetes.“
Maanteeliiklust käsitleva Viini konventsiooni artikli 3 lõige 5 bis.

Kõigepealt kirjeldati **projekti „LEARN!“ olukorraaruandes** liiklushariduse ja liikuvusõppe olukorda Euroopas.² Aruandest selgus, et sellealase hariduse andmine erineb Euroopas suuresti ning enamik riike ei täida oma kohustust pakkuda süsteemset ja järjepidevat liiklusharidust ja liikuvusõpet, eelkõige kõigis kooliastmetes.³

Projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruandes on esitatud 17 soovitusi, mida peaks rakendama igas riigis, et tagada kõigile, eelkõige lastele ja noorukitele kvaliteetne liiklusharidus ja liikuvusõpe. Neid peamisi põhimõtteid käsitletakse lähemalt käesoleva sissejuhatuses neljandas jaotises.

Selles **projekti „LEARN!“ käsiraamatus** esitatakse liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste ja programmide arendamise ja hindamise juhised. Seega on käsiraamat mõeldud põhiliselt neile, kes kavandavad, katsetavad, rakendavad ja hindavad liiklushariduse ja liikuvusega seotud õppetegevusi ja materjale.

Selle käsiraamatu eesmärk on inspireerida, anda soovitusi ja praktilisi juhiseid ning näiteid materjalide ja tegevuste arendamise ja hindamise parimast kogemusest, kajastades samal ajal minimaalset nimekirja kriteeriumitest, millega peaks arvestama, et tagada kvaliteetsed õppematerjalid ja -tegevused.

Käsiraamat on lähtepunkt neile, kes arendavad liiklushariduse ja liikuvusõppega seotud tegevusi. Selles on esitatud soovitusid, kriteeriumid ja juhised, mis peaksid tagama kvalitatiivselt usaldusväärset õppetegevust ligipääsetaval moel. See ei ole mõeldud kasutamiseks akadeemilise juhenddokumendina, milles on kirjeldatud iga etappi ja asjaolu viimse detailini. Sellegipoolest on selle igas peatükis sellistele dokumentidele viidatud, et soovijad saaksid konkreetsete teemade või asjaolude kohta rohkem lugeda.

¹ Figure for EU27 in 2020. ETSC (2021), 15th Road safety performance index report. <http://bit.ly/PINAnnual2021>.

² ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>.

³ Maanteeliikluse konventsioonile (tuntud ka kui 1968. aasta Viini konventsioon) on alla kirjutanud kõik Euroopa riigid peale Küprose, Islandi, Iirimaa, Kosovo ja Malta ning nad on artikli 3 lõike 5 bis kohaselt kohustatud „võtma vajalikke meetmeid, et tagada süsteemne ja järjepidev liiklusharidus, eelkõige kõigis kooliastmetes“. United Nations Economic Committee for Europe (UNECE) (1968/2006), Convention on Road Traffic (2006 Consolidated Version). <http://bit.ly/2RRMK0b>.

i

Kõik allikad on kättesaadavad projekti „LEARN!“ veebilehel www.trafficsafetyeducation.eu

Projekti „LEARN!“ käsiraamatust võib olla kasu ka ministeeriumitele, ametiasutustele, ametkondadele ja organisatsioonidele otsustamisel, milliseid tegevusi ja projekte (või nende ettepanekuid) rahastada, kuna käsiraamatus on nimekiri miinimumkriteeriumitest, mis peaks olema olemas või millele peaks mõtlema, et tagada kvalitatiivselt usaldusväärne materjal. Samuti võib projekti „LEARN!“ käsiraamatust olla kasu koolijuhtidele, liikluse kontaktõpetajatele ja tavaõpetajatele materjalide valimisel.

Lisaks on projekti „LEARN!“ käsiraamatu eesmärk hõlbustada parimate kogemuste jagamist Euroopas, kuna ühise terminoloogia arendamise kaudu on lihtsam kogemusi jagada ning teineteiselt õppida.

Sissejuhatuse ülejäänud osas räägitakse hariduse positsioonist nullvisiooni lähenemisviisis, määratletakse liiklusharidus ja liikuvusõppe ning muud käsiraamatus kasutatud asjakohased terminid, samuti tutvustatakse projekti „LEARN!“ peamisi põhimõtteid ning selgitatakse, kuidas need selles käsiraamatus omavahel seotud on.

Teine ja kolmas osa on käsiraamatu tuum. Teises osas on juhised liiklushariduse ja liikuvusega seotud õppetegevuste kavandamiseks, katsetamiseks, rakendamiseks ja hindamiseks. Kolmandas osas on üksikasjalik teave ja juhiste etappide selgitused.

Neljandas osas on näidete abil selgitatud, kuidas käsiraamatu mudelit kasutada saab. Käsiraamatu lisast leiab üksikasjalikuma kirjelduse laste arengupsühholoogilistest nõuetest.

I.2. HARIDUS SUUREMA KÄSITLUSVIISI OSANA

Liiklusõnnetused, -surmad ja -vigastused on peaaegu alati mitme kokkulangeva asjaolu tulemus. Väga sageli on peamine nõrk lüli inimlik viga, kuid tähtis osa on ka liiklussüsteemi kavandamisel esinevatel vigadel, näiteks kehvadel taristul või ebaselgetel õigusaktidel. Seetõttu peavad Maailma Terviseorganisatsioon⁴ ja Rahvusvaheline Transpordifoorum parimaks rahvusvaheliseks praktikaks nullvisiooni lähenemisviisi, mis keskendub kõigi liiklusõnnetuse ohtu või liiklusõnnetuste raskusastet suurendavate asjaolude väljaselgitamisele ja kõrvaldamisele.^{5,6}

Nullvisiooni lähenemisviisi märgatakse inimeste haavatavust ning seda, et nad teevad vigu ega pea alati reeglitest kinni. See kehtib eriti laste ja noorukite kohta, kellel on lisaks palju füüsilisi ja psühholoogilisi piiranguid, mis nende turvalisust ohustada võivad. Nullvisiooni lähenemisviisis arvestatakse nende iseärasuste ja piirangutega (kavandamisest tulenev ohutus). See tähendab, et liikluskeskkond peab olema kooskõlas liiklejate võimete ning inimeste loomupäraste impulssidega.

Liiklusharidus ja liikuvusõppe ei ole eraldiseisvad

Nullvisiooni lähenemisviisis on liiklusohutuse meetmete kolm E-d ehk tehnilised teenused (*engineering*; taristu ja sõidukid), haridus (*education*; haridus, koolitus ja teave) ning jõustamine (*enforcement*; õigusaktid ja jõustamine) oma olemuselt ühendatud. Selle loogika järgi *ei peaks liiklusharidus ja liikuvusõppe olema iial eraldiseisvad, vaid ühendatud teiste meetmetega, mis tegelevad liiklusohutuse teguritega.*

⁴ WHO (n.d.), Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. <https://bit.ly/2R0AdsQ>.

⁵ ITF (2008), Towards Zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach. <https://bit.ly/3dWfKpp>.

⁶ ITF (2016), Zero road deaths and serious injuries. Leading a Paradigm Shift to a Safe System. <http://bit.ly/2QF2shw>.



Lihtne näide: kui ühel kindlal ristmikul toimub palju liiklusõnnetusi lastega, kes sõidavad kooli ja koolist koju jalgrattaga, võiks koolis liiklusharidusse rohkem panustada, et lapsed teaksid täpselt, milliste ohtude ees nad peaksid silmad lahti hoidma ja milliseid reegleid järgima. Ometi näitaks liiklusõnnetuste põhjalik analüüs, et nendel konkreetsetel ristmikel ei ole liiklusvoog ohtu ja seega on jalgratturitel süsteemne risk, et neile sõidetakse otsa näiteks parempöört tehes (Ühendkuningriigis ja Irimaal vasakpöört tehes). See on süsteemiviga. Sel juhul on ilmselge, et liiklusharidusse ja liikuvusõppesse rohkem panustamine ning meetmed süsteemivigade kõrvaldamiseks peavad käima käsikäes. Täpsemalt öeldes tähendab see, et nende ristmike liiklusvoogu võiks parandada valgusfooride reguleerimisega, et kõik võimalikud kokkupõrked jalgratturite ja autode vahel saaksid kõrvaldatud (oletades, et jalgratturid ja autojuhid reegleid järgivad).

Samuti ei tohiks kunagi unustada, et laste ohutus oleneb enamasti teistest liiklejatest. Liiklejad ei tohiks kunagi eeldada, et lapsed käituvad ka küllaltki lihtsates liiklusolukordades nagu väikesed täiskasvanud, ning eriti hoolikad peaksid lastega olema autojuhid.⁷

1.3. MÄÄRATLUSED JA KÄSITLUSALA

Selles jaotises määratleme termineid, et selgitada, kuidas neid käsiraamatus kasutatud on. Samuti on põhjalikumalt kirjeldatud käsiraamatu käsitlusala.

Liiklusharidus ja liikuvusõpe

Liiklushariduse ja liikuvusõppe eesmärk on positiivselt mõjutada käitumismustreid, mille tagajärjel muutub liiklus ohutumaks. Teadmiste jagamine ning liiklusreeglite ja -olukordade mõistmine on liiklushariduse ja liikuvusõppe alus, nagu ka liikluses ohutuks osalemiseks vajalike oskuste arendamine ning parandamine koolituste ja kogemuste kaudu.

Liiklusohutuse õpe hõlmab ka neid meetmeid, mis tugevdavad või muudavad inimese suhtumist ja sisemist motivatsiooni liikluses ohutult osaleda ning aitavad kaasa ohutust väärtustava kultuuri loomisele. Eneseteadlikkus ning enese ja teiste hoiakute, motivatsiooni ja käitumise analüüs on samuti tähtis.

Liiklusharidus ja liikuvusõpe saavad aidata noori liiklejaid teadlikemate otsuste tegemisel selle kohta, milliseid transpordivahendeid kasutada. Aktiivsete ja säästivate transpordivahendite edendamine on asjakohane, sest aktiivne liikuvus süvendab oskusi, mis on vajalikud liikluses jalakäija, jalgratturi või autojuhina osalemiseks.

LIIKLUSHARIDUS JA LIIKUVUSÕPE HÕLMAB KÕIKI MEETMEID, MILLE EESMÄRK ON POSITIIVSELT MÕJUTADA LIIKLUSKÄITUMISE MUSTREID, KESKENDUDES EELKÕIGE:

- liiklusreeglite ja -olukordade mõistmisele ning nendega seotud teadmiste omandamisele;
- koolituste ja kogemuste kaudu oskuste arendamisele ja parandamisele;
- riskiteadlikkuse, enda ja teiste liiklejate ohutu suhtumise ja sisemise motivatsiooni tugevdamisele ja/või muutmisele, et panustada ohutust hindavasse kultuuri;
- transpordivahendi valiku kohta teadliku otsuse tegemiseks vajalike vahendite pakkumisele.



Määratlust on põhjalikumalt selgitatud projekti „LEARN!“ olukorraaruande esimeses jaotises.⁸

⁷ „Autojuhid peaksid olema eriliselt hoolikad kõige haavatavamate liiklejatega, nagu jalakäijad, jalgratturid ja eelkõige lapsed, eakad ja puudega inimesed.“ Artikkel 7. United Nations Economic Committee for Europe (UNECE) (1968/2006), Convention on Road Traffic (2006 Consolidated Version). <http://bit.ly/2RRMKOb>.

⁸ ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>.

Tegevused

Selles käsiraamatus on liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste arendamise ja hindamise juhised. Termin „tegevused“ all peame silmas kõiki õppemeetmeid, mille eesmärk on positiivselt mõjutada liikluskäitumise mustreid. Need tegevused võivad olla näiteks õppematerjalid, üritused, töötoad, programmid, mängud, võistlused, virtuaalreaalsuse rakendused, testid ja eksamid.

Juhendi käsitlusala

Projekti „LEARN!“ käsiraamat keskendub haridustegevustele, mis on mõeldud lastele ja noorukitele vanuses 6–17 aastat ning mida viiakse ellu alg- ja keskkoolides⁹, kuna just see on enamiku õppetegevuste sihtrühm. Seega keskendutakse kõikidele tegevustele, mida korraldavad nii ametlikud (nt õpetajad) kui ka mitteametlikud (nt välised eksperdid, valitsusvälised organisatsioonid, politseiametnikud jne) haridusepakkujad nii klassiruumis kui ka klassiruumist väljaspool koolihariduse osana.

Tähtis on meeles pidada, et juhiseid võib rakendada ka teiste sihtrühmade tegevustes, näiteks lasteaedade, spordiklubide, noorteorganisatsioonide (nagu Noored Kotkad või Kodutütred), puhkuselaagrite, õppekeskuste tegevuses ja ka kodustes tegevustes. Samuti võib neid rakendada eri vanuserühmades, näiteks eakate seas. Sellegipoolest ei ole käsiraamatus konkreetseid viiteid ega näiteid teiste sihtrühmade kohta, kuna see keskendub alg- ja keskharidusele.

ERINEVUS ÕPPEAINE JA ÕPPE VAHEL

Liiklusharidust ja liikuvusõpet saab koolis anda eraldi õppeainena nagu matemaatikat või geograafiat. Kuid nagu eespool kirjeldatud, on meie liiklushariduse ja liikuvusõppe määratlus laiem ning hõlmab kõiki meetmeid, mille eesmärk on liikluskäitumise mustreid positiivselt mõjutada. See sisaldab tegevusi, mida korraldatakse lastele ja noorukitele liiklushariduse ja liikuvusõppe kui õppeaine kontekstis. See hõlmab aga ka muid koolides toimuvaid asjakohaseid tegevusi, mis ei ole osa õppeainest. Näiteks võivad õpilased saada lisaõpet koolitundide ajal (sageli osana mõnest teemapäevast või -nädalast), kirjutada keskkooli keeletunnis essee oma liiklusriski tajumisest või arvestatakse liiklushariduse ja liikuvusega klassireiside ajal.

Arendajad

Termin „arendajad“ kasutatakse käsiraamatus inimes(t)e kohta, kes on seotud tegevuse ettevalmistamise ja kavandamisega, näiteks need, kes hindavad vajadusi, sõnastavad tulemusi ja eesmärke ning kavandavad ja kujundavad tegevuse vormi.

Olenevalt sinu organisatsiooni koosseisust ja ülesehitusest võivad eri inimesed vastutada eri ülesannete eest, mille oleme määranud arendaja ülesandeks. Näiteks võite sina ja su otsene rühm vastutada vajaduste hindamiseks vajaliku teabe kogumise eest (etapis 1), mille võite hiljem edastada kavandajatele. Seejärel võid õigete tulemuste ja eesmärkide määratlemise kaudu kavandajaid toetada (etapis 2) ning hõlbustada teoreetilise käitumismudeli rakendamist (etapis 3), enne kui nad tegevust kavandama hakkavad (etapis 4).

Lugemise lihtsustamiseks oleme määranud kõik need ülesanded arendajale. Peaksid oma projektikavas siiski selgelt kindlaks määrama, kes sinu organisatsioonis milliste ülesannete

⁹ Pane tähele, et olenevalt sinu elukohariigist võivad lapsed algkooli alustada varem või käia keskkoolis hilisemas vanuses. Seetõttu peaksid käsiraamatus esitatud vanusevahemikku tõlgendama oma riigi kontekstis. Projekti „LEARN!“ olukorraaruande esimeses osas on projekti „LEARN!“ ja selle ulatuse kohta rohkem teavet, samuti on seal selgitatud, miks valiti vanusevahemikuks 6–17 aastat. <http://bit.ly/LearnStatus>

eest vastutab ning kellelt eeldatakse toe pakkumist. Samuti on võimalik, et mõned ülesanded jäävad kolmandate isikute hooleks, näiteks disainettevõtte, kes kujundab visuaalseid materjale (etapis 4) või ettevõtted, kes õppematerjali trükkivad (etapis 6), ning see peaks kajastuma ka sinu projektikavas.

Idealis ei tee eeltestimist ja hindamist arendajad, vaid keegi teine. Arendajad võivad seotud olla ka tegevuse rakendamisega, kuid see ei ole alati nii.

Hindajad

Hindajad on isikud, kes vastutavad algolukorra mõõtmise (etapis 2), eeltestimise (etapis 5) ja hindamise (etapis 8) eest. Selleks et vältida tulemuste kallutatust, ei peaks tegevust hindama tegevuse arendajad.

Õpetajad

Lugemise lihtsustamiseks kasutatakse tegevuse rakendajatele viitamiseks terminit „õpetajad“.¹⁰ Võttes arvesse käsiraamatu suunitlust, teeb neid tegevusi koos lastega tavaliselt klassiõpetaja või liikluse kontaktõpetaja. Siiski võivad ka välised eksperdid kooli tunde andma tulla.

I.4. PROJEKTI „LEARN!“ PEAMISED PÕHIMÕTTED

Projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruandes on 17 soovitus, mida peaks rakendama iga Euroopa riigis, et tagada kõigile, eelkõige lastele ja noorukitele kvaliteetne liiklusharidus ja liikuvusõpe.¹¹

17 peamist põhimõtet, mille kohta on aruandes esitatud parima kogemuse näited sellest, kuidas neid põhimõtteid praktikas rakendada, on jagatud viide peamisse rühma:

- tagada õigus liiklusharidusele ja liikuvusõppele;
- kaasata ja toetada koole;
- tagada kvaliteetne õpe;
- edendada raamtingimusi;
- kaasata kõik asjaomased sidusrühmad.

Selles käsiraamatus esitatud juhiste peamine eesmärk on toetada kvaliteetse õppe tagamist käsitlevaid peamisi põhimõtteid. Täpsemalt kajastavad selle käsiraamatu juhised haridustegevuste arendamise miinimumnõudeid. Seega aitavad juhised kaasa 11. peamise põhimõtte rakendamisele, mis käsitleb kvaliteedistandardite kasutamist, kuna need suunavad arendajaid kavandama kvalitatiivselt usaldusväärseid tegevusi.

Samuti aitavad juhised rakendada 10. peamist põhimõtet, mis käsitleb materjali pidevalt ajakohastamist, 12. põhimõtet, mis käsitleb teste ja hindamisi, ning 13. põhimõtet, mis käsitleb õpilaste hindamist ja nende enesehindamist, pakkudes juhiseid, kuidas neid aspekte peaks tegevusse lisama ja hiljem ellu viima.

¹⁰ Välja arvatud etapi 7 puhul, mis käsitleb tegevuse rakendamist. See on tingitud sellest, et etapis 7 on pööratud rohkem tähelepanu eri isikute eri ülesannetele ja terminit „õpetaja“ on seega kasutatud selle sõna traditsioonilises tähenduses.

¹¹ ETSC (2020), Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>.

LIIKLUSHARIDUSE JA LIIKUVUSÕPPE 17 PEAMIST PÕHIMÕTET

TAGADA ÕIGUS LIIKLUSHARIDUSELE JA LIIKUVUSÕPPELE



1. Kõigile lastele ja noorukitele tuleks võimaldada kvaliteetne, järjepidev ning täienev liiklusharidus ja liikuvusõpe.
2. Lõimida liiklusharidus ja liikuvusõpe koolide õppekavadesse, sealhulgas määrata minimaalne õppetundide arv.
3. Seada strateegilised, taktikalised ja tegevuseesmärgid.
4. Eraldada liiklushariduse ja liikuvusõppe jaoks piisavad vahendid.

KAASATA JA TOETADA KOOLE



5. Kaasata ja toetada koolide juhtkondi.
6. Motiveerida koole töötama välja liiklusohutus- ja liikuvuskava.
7. Määrata koolis liikluse kontaktõpetaja.
8. Suurendada õpetajate pädevust ja neid toetada.

EDENDADA RAAM- TINGIMUSI



14. Kasutada liiklushariduses ja liikuvusõppes ainetevahelist õppematerjali.
15. Koolitada õpetajaks õppijaid liiklushariduse ja liikuvusõppe vallas.
16. Rakendada järelemeetmeid, et tagada liiklusharidus ja liikuvusõpe.

TAGADA KVALITEETNE ÕPE



9. Tagada, et liiklusharidus ja liikuvusõpe hõlmavad nii teadmisi, oskusi, hoiakuid ja motive kui ka väljaõpet liikluses.
10. Hoida liiklusharidus ja liikuvusõpe ajakohasena.
11. Kasutada kvaliteedistandardeid.
12. Teha teste ning hinnata edasijõudmist ja/või tulemust.
13. Hinnata õpilasi ja lasta õpilastel iseend hinnata.

KAASATA KÕIK ASJAOMASED SIDUSRÜHMAD



17. Kaasata õpilased, üliõpilased, lapsevanemad ja kõik asjaomased sidusrühmad.

LAADI ALLA TASUTA ARUANNE KOOS TÄPSEMA TEABE JA PARIMA KOGEMUSE NÄIDETEGA:

WWW.TRAFFICSAFETYEDUCATION.EU/KEY-PRINCIPLES





LISAMATERJALID

Rohkem teavet selle kohta, kuidas liiklusharidust ja liikuvusõpet lastele ja noortele Euroopa riikides õpetatakse ning kuidas see üle Euroopa erineb, leiad **projekti „LEARN!“ olukorraaruandest**.

⋮ ETSC (2019), The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. <http://bit.ly/LearnStatus>

Projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruandes on esitatud 17 soovitus kõigile kvaliteetse liiklushariduse ja liikuvusõppe tagamiseks. Lisatud on näited, kuidas neid soovitusi rakendada. Samuti täiendab see alateemat, milles räägitakse haridusest kui laiema käsitluse osast, kuna selles on nimetatud kümme põhjendust, miks liiklusharidus ja liikuvusõpe on tähtsad.

⋮ ETSC (2020), Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

Rohkem teavet haridusest kui nullvisiooni lähenemisviisi osast leiad projekti „LEARN!“ veebilehelt.

⋮ ETSC (2021), Education as Part of the Safe System Approach. <https://bit.ly/2SIOgHF>

Rahvusvahelise Transpordifoorumi väljaannetes on rohkem teavet **nullvisiooni meetodi** kohta ja hariduse osast selles.

⋮ ITF (2008), Towards Zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach. <https://bit.ly/3dwwfKpp>

⋮ ITF (2016), Zero road deaths and serious injuries. Leading a Paradigm Shift to a Safe System. <http://bit.ly/2QF2shw>

2. OSA

TEATMIK



02

Selles osas esitatud juhised aitavad sul arendajana teha vajalikud sammud tagamaks, et kõikide sinu arendatud tegevuse aspektide peale on mõeldud. Kui kõik etapid on läbitud õigesti, peaks tulemus olema kvalitatiivselt usaldusväärne tegevus.

Alloleval diagrammil on visuaalselt esitatud teatmiku etapid ja peamised punktid.



Alusta probleemi analüüsist ja võimalikest lahendustest (etapp 1), mille põhjal saad täpsustada tegevuse eesmärgid (etapp 2). Nende etappide tulemused ja käitumismuutuste mudelistest saadud teadmised (etapp 3) aitavad sul tegevust kavandada (etapp 4). Tegevuse eeltestimine (etapp 5) ja vajaduse korral kavandi kohandamine on enne tegevuse ette valmistamist (etapp 6) ja rakendamist (etapp 7) äärmiselt vajalik. Tegevuse hindamine (etapp 8) näitab, kas saavutasid oma eesmärgid või mitte ja millised asjaolud neid tulemusi mõjutasid. Seejärel saad tulemustest ja tegevuse käigus õpitust koostada lõpparuande.

Tähtis on meeles pidada, et kuigi teatmiku osad võivad jätta mulje, et peab kinni pidama mingist kindlast järjestusest, kuna see on esitatud etappidena, ei peaks sa seda nägema kõigest sirgjoonelise protsessina. Protsess peaks olema hoopiski korduv. See tähendab, et liigid vajaduse korral eri peatükkide ja etappide vahel edasi-tagasi.¹²

Näiteks võid tegevuse eeltestimise tulemustest lähtudes minna tagasi kavandamisetappi, et rakendada eeltestimisest õpitust tulenevaid muudatusi. Veel üks näide selle kohta on hindamine. Sa ei tohiks hakata hindamisele mõtlema alles siis, kui tegevus on rakendatud, vaid pigem arvestama sellega juba tegevuse kavandamisel.

Teatmiku etappe on põhjalikumalt selgitatud käsiraamatu kolmandas osas. Etappides on mitu lühikest peatükki näitamaks, et mõnele etapile peaks juba mõtlema, kuigi neid etappe kirjeldatakse põhjalikult alles hiljem, või kui mõne etapi tulemused sunnivad sind tagasi pöörduma mõne varasema etapi juurde.

Teatmik ja käsiraamat on koostatud eeldusega, et sul on üldises projektikavandamises ja juhtimises mingid teadmised juba olemas, kuna kõige selle käsitlemine jääks selle juhendi käsituslusalast välja. Tähtis on koostada selline projektikava, milles oleksid nimetatud tegevuse õnnestumise põhitegurid, nagu ajakava, kulud, ulatus, ülesanded, riskihinnang, kvaliteet, suhtlus ja vahendid.

¹² Teatmiku ülesehituses on eeskujul võetud sekkumistegevuste väljaselgitamise ülesehitusest, mille on välja arendanud Maastrichti ülikool ning mis on „tervisehariduse ja -edendamise programmide kavandamise protokoll, mis suunab edendajaid läbi eri etappide ning mis aitab neid teoorial ja tõestusmaterjalil põhineva programmi loomisel. Kuigi see on esitatud järjestikuste etappidena, nähakse kavandamisprotsessi pigem korduva, mitte sirgjoonelisena, ning kavandajad liiguvad ülesannete ja etappide vahel edasi-tagasi. Samuti on protsess kumuleeruv, kuna iga etapp põhineb sellele eelneval etapil.“

PROJEKTI „LEARN!“ TEATMIK

Enne alustamist

- Proovi leida rakendatavaid üleriigilisi eesmärke ja arenda oma tegevus nendest lähtudes.
- Jälgi, et arendaksid oma tegevust kooskõlas asjakohaste projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtetega.
- Jälgi, et tegevus edendaks 5E mudeli kasutamist.



1

ETAPP 1: STRATEEGIA, PROBLEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE

- Loo oma vanuselisele sihtrühmale üldine strateegia või kui see on juba olemas, täienda seda vajaduse korral uusima teabega.
- Loo tegevusele konkreetne strateegia.
 - Kirjelda tegevuse probleemset valdkonda.
 - Tuvasta probleemi käitumuslikud ja kaudsed aspektid.
 - Tuvasta ohtlikku käitumist põhjustavad tegurid.
 - Täpsusta sihtrühmad.
 - Selgita tegevuse tausta (eelnevad tegevused, seos teiste meetmete ja tegevustega).
 - Kajasta tegevuse jaoks olemasolevat eelarvet.
 - Kirjelda esialgset plaani, kuidas kavatsed tegevuse rakendamist reklaamida.



2

ETAPP 2: TULEMUSTE JA EESMÄRKIDE SÖNASTAMINE

- Sõnasta oma tegevuse tulemused, eesmärgid ja väljundieesmärgid.
- Koosta ülevaade tegevuse kuludest ja tegevuse eelarve.
- Tegevuse eeltestide ja hindamiskavandile on vaja anda eelhinnang.
- Mõõda tegevuse algolukorda.

3



ETAPP 3: MUUTUSTE SAAVUTAMINE

- Vali ja lisa tegevusele teoreetiline käitumismudel.
- Valmista ette leheküljepikkune kokkuvõtte muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest.

4



ETAPP 4: KAVANDAMINE

- Kavanda oma tegevus.
- Lõpeta hindamiskava.
- Tööta välja õppematerjali koostamise ja rakendamise kava.

5

**ETAPP 5: EELTESTIMINE**

- Koosta tegevusele eeltestimise kavand.
- Tee tegevuse materjalidest näidiseid.
- Tee eelteste.
- Eeltestimise tulemustest lähtudes tee vajaduse korral tegevuses ja selle eesmärkides muudatusi või alusta otsast peale.

6

**Etapp 6: õppematerjali koostamine**

- Koosta tegevuse õppematerjal.

7

**Etapp 7: rakendamine**

- Koosta rakendamiskava ja sihtotstarbeline teavitamisstrateegia koos ülevalt alla ja alt üles käsitusviisiga ning keskendu otsesele suhtlusele ja vajaduse korral pressiteadetele.
- Vii rakendamiskava ja teavitamisstrateegia ellu.

8

**Etapp 8: hindamine**

- Vii hindamiskava ellu.
- Kohanda vajaduse korral hindamistulemuste põhjal oma tegevust ja otsusta, millal seda uuesti hindad.
- Taga kvaliteedikontroll.
- Koosta lõpparuanne.

3. OSA

KÄSIRAAMAT

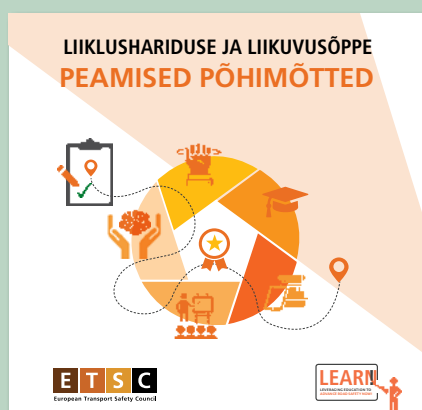
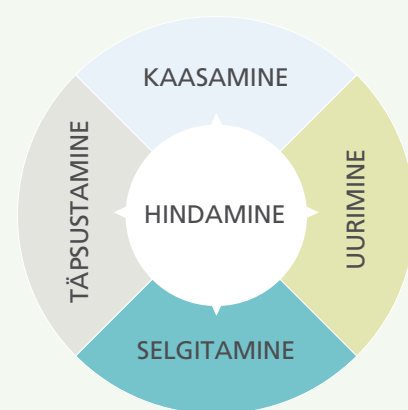


03

Selles osas selgitatakse teatmiku etappe üksikasjalikumalt seoses asjaoludega, millega peaks arvestama tegevust arendades, rakendades ja hinnates.

ENNE ALUSTAMIST

Enne tegevuse arendamisega alustamist peaksid arvestama kolme asjaga ning pidama neid mees ka arendamise ajal: sinu riigi eesmärgid, projekti „LEARN!“ peamised põhimõtted ja 5E mudel.

Riiklikud eesmärgid**PROJEKTI „LEARN!“ peamised põhimõtted****5E mudel****RIIKLIKUD EESMÄRGID**

Tähtis on oma tegevust arendada kooskõlas riiklike eesmärkidega. Kui see on sinu riigis asjakohane, arvesta koolide õppekavades seatud liiklushariduse ja liikuvusõppe eesmärkidega. Kui seda sinu riigi õppekavades ei ole, uuri, kas on muid poliitilisi põhimõtteid, millel on liiklushariduse ja liikuvusõppega seotud eesmärgid. Samuti uuri võimalikult paljusid õppeaineid: paljudes riikides on asjakohased ainetevahelised teemad ning tavaliselt on neis ka midagi, mida saad seostada liiklushariduse ja liikuvusega. Võta arvesse ka Euroopa ja riiklike liiklusohutuse parandamise eesmärgid.

Ole kindel, et sinu tegevuse eesmärgid panustavad nende eesmärkide täitmisel.

PROJEKTI „LEARN!“ PEAMISED PÕHIMÕTTED

Tegevusi arendades pea mees projekti „LEARN!“ 17 peamist põhimõtet.¹³ Neid on üksikasjalikumalt selgitatud selle käsiraamatu sissejuhatuses. Pööra erilist tähelepanu sellele peamiste põhimõtete rühmale, mis käsitleb kvaliteetse hariduse pakkumist, nagu näiteks tagamine, et liiklusharidus ja liikuvusõppe hõlmaksid nii teadmisi, oskusi, hoiakuid ja motiveerimist kui ka väljaõpet liikluses (vt 9. põhimõte). Siiski pea silmas ka teisi peamiste põhimõtete rühmi, näiteks kaalu ainetevahelise tegevuse arendamist (vt 14. põhimõte).

¹³ ETSC (2020), Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>.

5E MUDEL

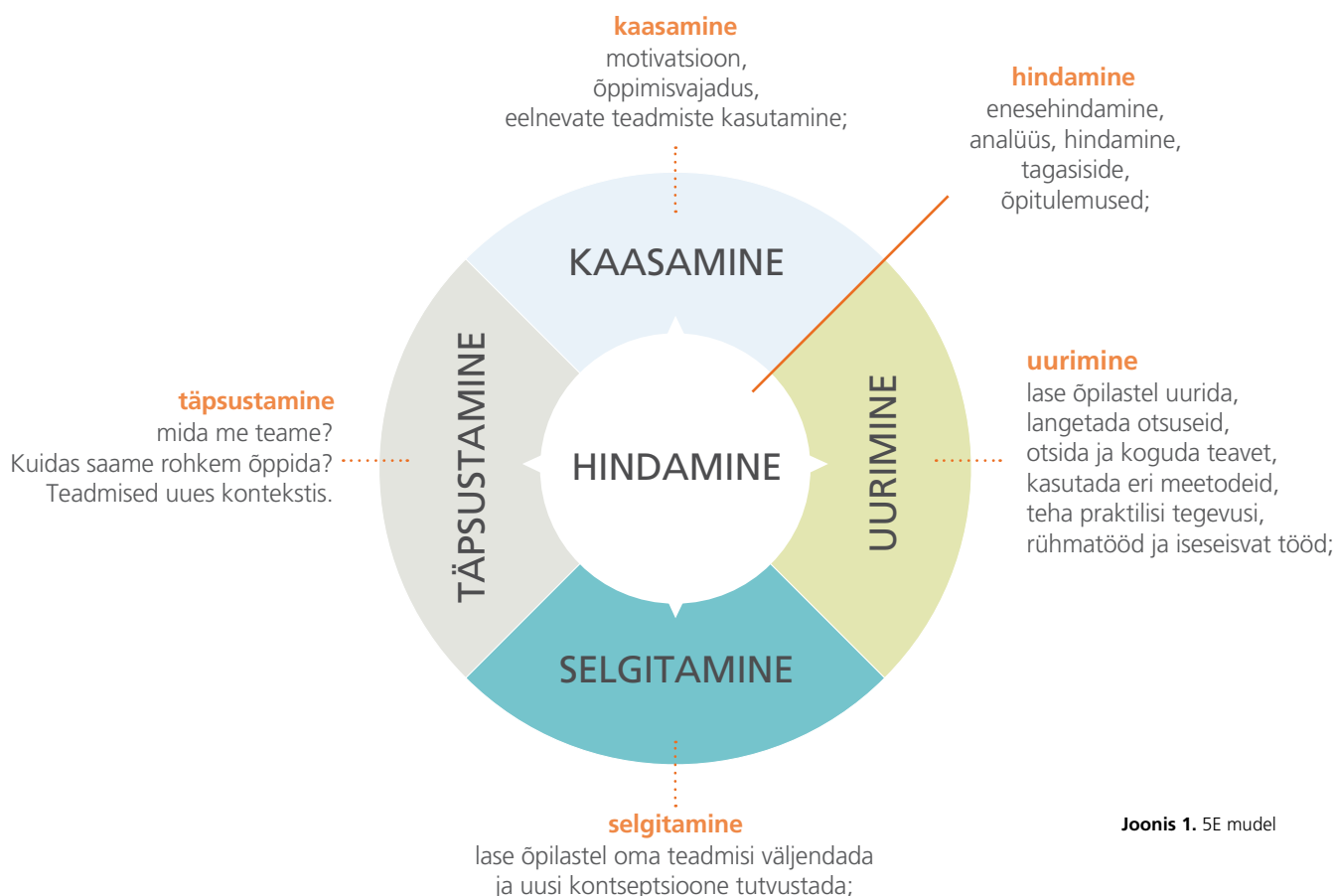
Õppetegevusi arendades on soovitatav, et need põhineksid 5E mudelil. Samuti on soovitatav, et tegevus oleks kavandatud nii, et õpetajad saaksid 5E mudelit võimalikult palju järgida ja kasutada.

5E mudeli selgitus

Palju on uuritud, mis tagab hea õppimise ja mida õpilane tunni lõpuks saavutanud on. Raske on teha kategoorilisi järeldusi, sest õppeolukorras on väga palju muutujaid. Lisaks erinevad õpilased üksteisest ning neil on erinev õppimisvõime. Siiski viitab suur osa uuringutest sellele, et head tulemused tagab õpilasi kaasav õpetamine koos analüüsi, rakendamise, kordamise ja järjepideva hindamisega. Õpilasi peab motiveerima ja kaasama ning õpetamine peab põhinema õpilase varasematel teadmistel. Samuti peaks õpilastel olema võimalus uurida, selgitada ja suurendada oma teadmisi ning arusaamist. Õpetamise osana soovitatakse järjepidevat hindamist (koonddhindamist) ning õpilastele peaks seadma ootused (õppimise surve). Lisaks tundub, et õpilaste motivatsiooni ja seega õppimise jaoks on tähtsad mitmekülgsed õpetamismeetodid ja õppeplatvormid.

5E mudel toetab õpetajaid aktiivselt osalevale õpilasele mõeldud õppe kavandamises, rakendamises ja hindamises.¹⁴ Samuti toetab see sind kui arendajat tegevuse kavandamisel ja rakendamisel ning see on väga kasulik siis, kui hindajad tegevust katsetavad ja hindavad.

5E mudeliks kutsutakse seda seepärast, et kõik viis pedagoogilist kontseptsiooni algavad inglise keeles e-tähga: *engage* (kaasamine), *explore* (uurimine), *explain* (selgitamine), *elaborate* (täpsustamine) ja *evaluate* (hindamine). See tähendab:



Joonis 1. 5E mudel

¹⁴ Rohkem teavet 5E mudelist kui õpetajatele mõeldud vahendist leiad Norra liiklusohutuse nõukogu mudelist käitumise muutmiseks. Bjørnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/nrcs-mbm>.

Hindamine keskmes

Sõna „hindamine“ asetatakse mudeli keskele, sest hindamise eesmärk on edendada õppimist ja hindamist tuleb ette õpetamise igas faasis. Termin „hindamine“ hõlmab kolme tüüpi hindamist: järjepidev hindamine (koondhindamine), lõpphindamine (kokkuvõtlik hindamine) ja enesehindamine.

Hindama peab pidevalt, see peab olema mitmekülgne ja loomulik osa suuliselt või kirjalikult antud juhistest. Õpilased peaksid hindama omaenda õppimist, arusaamist ning töö kvaliteeti. Õpetaja peaks omakorda hindama õppetulemuste põhjal õpilaste õppimist.

Hindamine peaks näitama, kas õpilased on saavutanud soovitud tulemuse ehk omandanud õiged teadmised, oskused, käitumise ja/või hoiakud. Seega pakub hindamine vajalikku tagasisidet, mis toetab õpilaste õppimist, kuna võimaldab võtta vajalikke meetmeid, kui nad soovitud tulemusi saavutanud ei ole.¹⁵

Soodusta oma kavandis 5E mudeli kasutamist

Tegevust kavandades tee kindlaks, et tegevus ise julgustaks õpetajat kasutama 5E mudelit vahendina sessioonide (nt tundide) väljatöötamiseks, planeerimiseks, rakendamiseks ja hindamiseks. See ei tähenda, et sa ei saa tegevuste hulka arvestada loengut, kuid selle mudeli põhimõtteid mõistes ja rakendades on tõenäoliselt tulemuslikum see, kui lapsi kaasata ning lapsed neil uurida, selgitada, täpsustada ja end hinnata, seda nii protsessi kui ka tulemuse seisukohast. 5E mudelit saab kasutada ka pikaajaliseks ja individuaaltundide planeerimiseks.

5E rakendamise kontrollnimekirja leiad peatüki „Enne alustamist“ lõpust. See aitab sul tagada, et sinu tegevus soodustab 5E mudeli kasutamist.

Soodusta 5E mudeli kasutamist oma tegevuse katsetamises ja hindamises

Julgusta hindajaid 5E mudelit sinu tegevuse katsetamisel ja hindamisel kasutama. 5E mudel aitab hindajatel tuvastada, kas tegevus on õpilaste kaasamises ning neid uurima, selgitama, täpsustama ja hindama utsitamises edukas.

Näites 1 on selgitatud, kuidas kõiki etappe tegevuse arendamises, rakendamises ja hindamises kasutada. Samuti näitab see, kuidas rakendada 5E mudelit tegevuse kavandamisel.



¹⁵ Projekti „LEARN!“ 13. peamine põhimõte „Hinnata õpilasi ja lasta õpilastel iseend hinnata“. ETSC (2020), Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>



KONTROLLNIMEKIRI

- Proovi leida rakendatavaid üleriigilisi eesmärke ja arenda oma tegevus nendest lähtudes.
- Jälgi, et arendaksid oma tegevust kooskõlas asjakohaste projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtetega.
- Jälgi, et tegevus edendaks 5E mudeli kasutamist.

5E MUDELI RAKENDAMISE KONTROLLNIMEKIRI

Allolev kontrollnimekiri aitab sul tagada, et sinu tegevus soodustab 5E mudeli kasutamist.

Kaasamine

- Kas motiveerid, tekitad uudishimu ja huvi?
- Kas tekitad õppimiseks vajaduse?
- Kas märkad õpilaste eelnevaid teadmisi ja hoiakuid?
- Kas seostad õppematerjale sellega, mida sihtrühm juba teab?
- Kas keskendud õpieesmärkidele?

Uurimine

- Kas lood ühise õppeplatvormi?
- Kas õpilased uurivad, langetavad otsuseid, koguvad teavet, tõlgendavad ja küsivad küsimusi?
- Kas kasutate eri meetodeid?
- Kas suunad õpilasi ning toetate eelnevate teadmiste ja uute teadmiste seostamist?

Selgitamine

- Kas õpilased saavad oma teadmisi väljendada?
- Kas tutvustate uusi sõnu, kontseptsioone, mudeleid, tood näiteid ja selgitate?
- Kas sead kahtluse alla olemasolevaid arusaamu ja kontseptsioone?

Täpsustamine

- Kas nõuad õpilastelt edasi arenemist ning paremate ja põhjalikemate selgituste leidmist?
- Kas küsite uusi küsimusi, et uurida, mida me teame, kuidas saame veelgi enam teada, kuidas seda selgitada saab?
- Kas rakendate valdkonna teadmisi uutes kontekstides?

Hindamine

- Kas sul on enesehindamise, järjepideva hindamise ja lõpphindamise kava?
- Kas mõtled sellele, kuidas ja miks erinevad tegevused kaasavad ja motiveerivad?
- Kas hindate eelnevaid teadmisi ja õppeprotsesse seoses õpieesmärkidega?
- Kas annate argumentidele, selgitustele ja rakendamisele tagasisidet?
- Kas hindate õpitulemusi?



LISAMATERJALID

Liiklusohutuse eesmärkidega seoses soovib Euroopa Liit, et 2050. aastaks ei oleks meil ühtki liiklusruma (nn nullvisioon). Euroopa Liit on seadnud eesmärgiks ajavahemikus 2020–2030 **liiklusrumade ja raskete õnnetuste arvu 50% vähendada**. Euroopa riigid on ka iseseisvalt oma riiklikes liiklusohutuse strateegiates ja tegevuskavades eesmärgid seadnud.

... European Commission (2019), EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards „Vision Zero“. <https://bit.ly/3rVCBBf>

... Ülevaade riiklikest liiklusohutusstrateegiatest ja tegevuskavadest on kättesaadav Euroopa Komisjoni veebilehel. <http://bit.ly/2Nuf77a>

5E mudelit kirjeldatakse üksikasjalikult Norra liiklusohutuse nõukogu mudelis käitumise muutmiseks (algab 29. leheküljelt). 30.–31. leheküljel täpsustatakse **õpetaja rolli 5E mudelis** ja 31.–32. leheküljel **õpilase oma**. Samuti on seal **näide 5E mudelist** ohutu jalgrattakasutuse juhtumiuuringus (lk 32–33).

... Bjørnshau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/ncrs-mbm>

Rohkem teavet **sekkumistegevuste kaardistamise ülesehitusest** leiad veebilehelt www.interventionmapping.com. Samuti on autorid sekkumistegevuste kaardistamise ülesehituse ja selle kasutamise kohta välja andnud raamatu.

... Bartholomew Eldridge, Markham, Ruitter, Fernández, Kok & Parcel (2016), Planning health promotion programs: An Intervention Mapping approach (4th ed.). Hoboken, NJ: Wiley.



1 ETAPP 1: STRATEEGIA, PROBLEEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE

Vajaduste hindamine on tegevuse väga tähtis osa. Soovides ennetada järgmist vigastust või surma, võid pärast probleemi valimist tunda kiusatust kohe tegevuse juurde asuda.¹⁶ Peaksid kõigepealt siiski uurima oma sihtrühma (6–17-aastased lapsed) vajadusi, et tuvastada sobivad lahendused.

Probleemianalüüsi ja vajaduste hindamise parim meetod on töötada kahel tasandil: üldisel ja tegevuse tasandil.

1.1. ÜLDINE TASAND: STRATEEGIA VANUSELISELE SIHTRÜHMALE

Peamine tasand on üldine strateegia vanuselisele sihtrühmale. Selle käsiraamatu kontekstis on see strateegia vanuselisele sihtrühmale 6–17 aastat. Kuna aga 6- ja 17-aastased on väga erinevad, on praktikas keeruline luua tõhusat üldist strateegiat kogu vanuselisele sihtrühmale. Seega oleks parem luua eri vanuserühmadele, näiteks väikestele lastele, teismelisele, noorukitele jne, erinev üldine strateegia. Olenevalt sinu riigi koolisüsteemist võiksid need strateegiad põhineda haridustasemetel.

Üldine strateegia on tegevusest eraldiseisev dokument, milles kirjeldatakse vanuselise sihtrühma iseärasusi. See sisaldab teavet:

- hukkunud ja raskelt vigastatud inimeste arvu kohta vanuselises sihtrühmas;
- hukkunute ja vigastatute iseärasuste kohta (nt sugu, vanus jne);
- liiklusõnnetuste iseärasuste kohta (transpordiviis, tee liik, geograafiline piirkond / maakond, põhjused (nt kas otsasõidu põhjustas laps) jne);
- liiklusõnnetuste aja kohta (aastaaeg, nädalapäev, kellaaeg);
- vigastusi ja surmasid soodustavate ohutegurite kohta (nagu ka uuringutes tuvastatud);
- vanuselise sihtrühma psühholoogiliste ja kognitiivsete iseärasuste kohta.
- Kui tahad ise uurida, võid teha kulude analüüsi uuringu või hankida asjakohast teavet olemasolevatest uuringutest.

Võid vanuselise sihtrühma kohta teavet hankida (riiklikest) politsei aruannetest kokkupõrke/liiklusõnnetuste andmete kohta, haiglate andmetest, vigastuste statistikast, põhjalikest õnnetuseuuringutest ja ministeeriumite andmetest (nt tervise-, transpordi- ja keskkonnaministeerium).

Samuti võid hankida nii kvalitatiivset kui ka kvantitatiivset teavet intervjuudest, uuringutest, fookusrühmadest, osalejavaatlustest, näiteks käitumis- ja haridusteaduste teooriatest ning sinu enda ja teiste kogemustest.

¹⁶ Ellis (2009), Planning an evidence-based and fundable injury-prevention program. Journal of emergency nursing 35:5.



Kuna tuleb arvestada vanuselise sihtrühma psühholoogiliste ja kognitiivsete iseärasustega, on selle käsiraamatu lisas rohkem teavet laste (6–14-aastased) arengupsühholoogiliste nõuete ja liiklejate iseärasuste kohta.

Strateegiatasandi jaoks on asjakohane lisada ka muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade leheküljepikkune kokkuvõte, milles tuleks käsitleda seda, mida sihtrühm saavutama peaks (lisateavet vt etapist 3.2), ning muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade leheküljed eri vanuserühmadele sihtrühmas (mis põhineb taas sellel, mis on sinu riigi koolisüsteemis asjakohane, nt üks kokkuvõte 6–9-aastaste kohta, üks 10–12-aastaste kohta jne).

Üldises strateegias peaks olema ka ülevaade isikutest, kellega saad tegevuste rakendamisel koostööd teha. Koostööd teiste isikutega on üksikasjalikumalt kirjeldatud etapis 7.2.

Vaata **näidet 2**, mis käsitleb Taani liiklusohutuse nõukogu üldist strateegiat 6–14-aastastele lastele.



1.2. TEGEVUSE TASAND: KONGREETSE TEGEVUSE PROBLEEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE

Teine tasand on konkreetne strateegia sinu tegevuse jaoks. Selles kirjeldatakse probleemi, mida sinu tegevus käsitleb, ning analüüsitakse probleemi esinemist, tuvastades probleemi käitumuslikud ja kaudsed aspektid ning tegurid, mis ohtlikku käitumist põhjustavad.

Sina täiendad üldisest strateegiast pärinevat teavet vajaliku lisateabega oma konkreetse tegevuse jaoks. Näiteks kui sinu tegevus keskendub segavatele asjaoludele, uurid ja kogud selle kohta vajalikku lisateavet. Kui sul on olemas üldine strateegia (või eelnev sarnane tegevus),

mida saad lähtepunktina kasutada, ei ole uue tegevusega alustamisel iga kord vaja hakata otsast peale tegema üksikasjalikku probleemianalüüsi ja vajaduste hindamist.

Peale probleemivaldkonna kirjelduse võiksid lühidalt peatuda ka tegevuse taustal. Mis on selles valdkonnas siiani toimunud? Kuidas see projekt teiste asjakohaste liiklushariduse ja liikuvuse meetmete ja õppetegevustega seostub? Viita selles üldisele strateegiale, üleriigilisele planeerimisele, asjakohastele õppekavadele, õigusaktidele ja eesmärkidele. Võimaluse korral kirjuta, kui kaua projekt kestnud on, millal lõpetati katseprojekt jne.

MIS ON MUUTUSE SALADUS?

Valmidus käitumist muuta sõltub inimese teadmistest, motivatsioonist ja pühendumusest. Sihtrühma taustast, teadmistest ja motivatsioonist olenevad õppestrateegia ja -meetodid ning kasutatavad mõjukanalid. See analüüs aitab tuvastada, kas sinu tegevus peaks keskenduma teadmistele, oskustele, hoiakutele või käitumisele.

Näiteks olemasoleva ja uue käitumise tagajärjed, isiklik risk, sotsiaalsed normid, kaaslaste surve ning vahetute sotsiaalsete võrgustike ootused, sotsiaalsed normid ja käitumiseeskirjad, isiklikud võimed ja kvalifikatsioon teatud tegevustes osalemiseks. Mida peaksime sihtrühmas arendama või muutma, et saavutada soovitud tulemused?



Samuti võta arvesse eelnevatest kogemustest õpitut. See ei aita sul mitte ainult vältida varasemate vigade kordamist, vaid annab ka võimaluse oma tööd veelgi arendada ja parandada. Seega on tähtis, et sinu organisatsioonil oleks hea süsteem oma kogemustest õppimiseks.

Lisaks mõtle sellele, kas algatus panustab millessegi uude või parandab olemasolevat materjali ning kas on mõistlik eeldada, et uut materjali hakatakse kasutama. Kui konkreetse vanuserühma jaoks on juba olemas hea, tõhus ja rohkesti kasutatav tegevus, ei ole mõistlik sellele vanuserühmale uut materjali tutvustada, kui just sinu tegevus ei erine teistest, näiteks kui see keskendub teistele asjaoludele, kui seda kasutatakse teistes õppeainetes jne.



Vaata **näidet 3** laste liikluskubi jaoks tehtud probleemianalüüsi kohta.

Vältimaks sellise tegevuse planeerimist, mille jaoks sul ei pruugi vahendeid olla, lisa tegevuse strateegiasse tegevuse hind, eelarve ja rahastamisega seotud asjaolud (vt etapp 2.4). Lisa tegevuse strateegiasse ka esialgne ettekujutus, kuidas seda võiks reklaamida (vt etapp 7.1).

Tuvasta probleemi käitumuslikud ja kaudsed aspektid

Pärast seda, kui oled tuvastanud selle probleemi ulatuse, mida kavatsed oma tegevuses käsitleda, on aeg selgitada välja probleemiga seotud käitumuslikud ja kaudsed ohutegurid. Käitumuslikud tegurid on käitumine või elustiil, mis põhjustab liiklusvigastusi, kaudsed tegurid on aga sotsiaalsed (nt vanemate sotsiaalmajanduslik taust) ja füüsilised tegurid (nt taristu).

Nende tegurite kirjeldus peaks eelkõige põhinema põhjalikul kirjanduse ülevaatel. Andmeid võib võtta üldisest strateegiast, enda esitatud uuringutest, tähelepanekutest ja fookusrühmadest. Samuti võid inimesi küsitleda või vaadelda: seda tehakse mitmesuguste tegevuste kaudu, nagu kogukonnafoorumid, fookusrühmade loomine, küsitlused, intervjuud ja vaatlused. Need tegevused kaasavad kasusaajad (õpilased, õpetajad) juba planeerimisprotsessis ning võimaldavad sinul kui arendajal näha probleeme nii, nagu kogukond neid näeb.

Tuvastatud riskikäitumistele tuginedes saad seada käitumiseesmärgid etapis 2, mis käsitleb tulemuste ja eesmärkide sõnastamist.

Samuti võid kaaluda, kas probleemi saab lahendada hariduse kaudu, kuna võib juhtuda, et seda on parem käsitleda teiste meetmete abil, mida ei ole käsiraamatus mainitud, nt taristu või sõidukite muutmine või jõustamine.

Tuvasta ohtlikku käitumist põhjustavad tegurid

Iga käitumusliku ja kaudse ohuteguri kujunemist mõjutavad paljud asjaolud, kas tõkkeid luues või tegevust hõlbustades. Mõjutavad tegurid on jaotatud eelsoodumuslikeks, soodustavateks ja suurendavateks teguriteks.¹⁷

Neid tegureid mõistes on sul lihtsam arendada õppetegevusi, mis on suunatud, tõhusad ja tulemuslikud. Kuna eelsoodumuslikud, soodustavad ja suurendavad tegurid ei moodusta ise inimekäitumise teooriat, aitab nende mõistmine sul etapis 3 tuvastada oma tegevuse jaoks kõige sobivam teoreetiline käitumisemudel ja luua tegevus, millega saavutad muutuse.

¹⁷ Ransdell (2001), Using the PRECEDE-PROCEED Model to Increase Productivity in Health Education Faculty. The International Electronic Journal of Health Education, 4, 276-282. <http://bit.ly/3BgTrVu>



Eelsoodumuslikud tegurid eelnevad käitumisele ja annavad tegevuseks motivatsiooni. Need on isiku teadmised, hoiakud, väärtused või eetilised põhimõtted, uskumused, isiklikud eelistused ja mingi kindla käitumisega (nt lapsed, kes ülehindavad vahemaid ja alahindavad kiirust, mis nad teed ületades ohtlikku olukorda seab, või laste arvamused, nagu „lasteistmed on beebidele“, või noorukid, kes arvavad, et „kiiruse ületamine on põnev“ või „ma suudan sõita 15 km/h üle lubatud kiiruse“) seotud arvatavad võimed (enesekindlus).

Soodustavad tegurid on sellised, mis premeerivad või võimendavad käitumisviiside jätkumist. Ühiskond, sõbrad, eakaaslased, pere ja teised tähtsad inimesed kas premeerivad või karistavad inimest. „Kui kiiruseületaja sõbrad kiidavad heaks ja julgustavad sellist käitumist, on tõenäoline, et ta jätkab seda. Kui aga politsei ta kinni peab või ta vanematele vahele jääb, siis ei pruugi kiiruseületaja enam kiirust ületada. Niimoodi toimivad positiivne ja negatiivne mõjutamine.“¹⁸

Negatiivne mõjutamine võib seega riskikäitumist tõkestada. Siiski võivad tõkked riskikäitumist ka toetada. Näiteks võib vigane taristu või vale isiklik riskitaju ohutut käitumist takistada.

Soodustavad tegurid on oskused või võimed, emotsionaalsed/psühholoogilised ja füüsilised tegurid, mis hõlbustavad isikutel konkreetsel moel käitumist. Need võimaldavad motivatsiooni realiseerida ja inimestel käituda enda eelsoodumuste kohaselt. Näiteks võib algaja autojuht kiirust ületades tunda end väga ebamugavalt või hirmunult ega pruugi seetõttu sellist käitumist väga kaua jätkata. Kui inimene saab selles tegevuses kogenumaks, võib tema hirm väheneda ja võib tekkida tunne, et autojuhtimises ollakse osav. Samamoodi võivad olla soodustavad tegurid auto, millega on võimalik kiirust ületada, ja teed, mis seda võimaldavad.

Tuvastatud eelsoodumuslikud, soodustavad ja suurendavad tegurid peaksid olema seotud varem tuvastatud tõketega (käitumuslikud ja kaudsed ohutegurid), mitte soovitud tulemusega. Näiteks kui tuvastasid, et soovitud tulemus on „jalakäijate liiklusvigastuste levimise vähendamine“ ja selle saavutamist tõkestab „ebasobiv käitumine tee ületamisel“, võib eelsoodumuslik tegur, mistõttu laps ei pööra teed ületades liiklusele tähelepanu, olla „ebapiisavad teadmised ohutust tee ületamisest“, soodustav tegur võib olla „ebapiisav liikluskasvatus koolis“ ning suurendav tegur võib olla „vanemate võimetus näidata ohutut käitumist teed ületades“.

Määra kindlaks sihtrühmad

Kui oled probleemivaldkonna kindlaks määranud ja teinud vajaduste hinnangu, aitab üldises strateegias esitatud teave sul määratleda oma tegevusele asjakohased sihtrühmad, mis selle käsiraamatu¹⁹ käsitlusalas saab jagada kolme rühma.

Peamine sihtrühm: need, keda üritatakse tegevusega positiivselt mõjutada. Selle käsiraamatu kontekstis on need kooliõpilased (nt 6–9-aastased õpilased kui jalakäijad asjakohase piirkonna maanteedel, jalgratturid vanuses 15–17 aastat jne).

Teisene sihtrühm: need, kes peamisele sihtrühmale tegevust edastavad/õpetavad. Selle käsiraamatu kontekstis on need tavaliselt õpetajad ja liikluse kontaktõpetajad. Samas võivad need olla ka välised eksperdid, kes õpilastele koolis tegevust esitavad (nt asjatundja liiklusohutuse valitsusvälisest organisatsioonist või politseinik).

¹⁸ National Taichung University of Education (n.d.), Health Promotion Planning, Phase 4, Page 1, Educational & Ecological Assessment: “What is the solution?”. <https://bit.ly/2ZvWCxU>

¹⁹ Nagu eespool mainitud, keskendub käsiraamat 6–17-aastastele lastele ja noorukitele mõeldud koolitegevustele. Kooliväliste tegevuste sihtrühmad ja muud vanuselised sihtrühmad võivad olla erinevad.



Kolmandane sihtrühm: need, kes tegevuse rakendamisel tuge pakuvad. Need võivad olla lapsevanemad, koolijuhid, välised eksperdid või kolmandad isikud, kes pakuvad tegevuse rakendamisel tuge teisessele sihtrühmale (nt õpetajale). Näiteks lapsevanem, kes osaleb jalgrattasõidueksamil vaatlejana.

Näited teguritest, mida eri sihtrühmade kirjeldusse lisada: vanus, sugu, liikleja roll, liikluskeskkond, sotsioloogilised ja struktuursed tegurid.



ETAPI 1 KONTROLLNIMEKIRI

- Loo oma vanuselisele sihtrühmale üldine strateegia või kui see on juba olemas, täienda seda vajaduse korral uusima teabega.
- Loo tegevusele konkreetne strateegia.
 - Kirjelda tegevuse probleemset valdkonda.
 - Tuvasta probleemi käitumuslikud ja kaudsed aspektid.
 - Tuvasta ohtlikku käitumist põhjustavad tegurid.
 - Täpsusta sihtrühmad.
 - Selgita tegevuse tausta (eelnevad tegevused, seos teiste meetmete ja tegevustega).
 - Kajasta tegevuse jaoks olemasolevat eelarvet.
 - Kirjelda esialgset plaani, kuidas kavatsed tegevuse rakendamist reklaamida.



2 ETAPP 2: TULEMUSTE JA EESMÄRKIDE SÕNASTAMINE

2.1. TULEMUSTE, EESMÄRKIDE JA VÄLJUNDIEESMÄRKIDE SÕNASTAMINE

Teine etapp keskendub peamiselt sinu haridustegevuse tulemuste ja eesmärkide sõnastamisele. Peaksid oma tegevust seostama üldise strateegiaga ja võimaluse korral kooli õppekavaga ning liiklushariduse ja liikuvusõppega seotud riiklike eesmärkidega. Seejärel pead otsustama, kas õppeväljund on seotud reaalse tegevusega või kavatsusega selles tegevuses osaleda.

Näiteks võib ohutut jalgratta kasutust seostada reaalse käitumisega (mis siin tähendab jalgratta ohutut kasutamist) või kavatsusega tegevuses osaleda (mis siin võib tähendada soovi ohutult jalgrattaga sõita). Sa ei saa alati reaalselt tegevust mõõta, kuid psühholoogiast on teada, et kui muudad kellegi kavatsusi, oled õigel teel, et muuta reaalselt käitumist.^{20,21} Seejärel pead otsustama, kas õpiväljundid on seotud teadmistega (jalgrattaga sõitmisest ja ohtudest), oskustega (jalgrattal) või hoiakutega (ohutus jalgrattaga sõitmisel) või kombinatsiooniga kahest neist või isegi kõigist kolmest. On tähtis, et sinu eesmärkide ja etapis 3 valitud teoreetilise käitumismudeli vahel oleks seos või sarnasus.



Vaata **näiteid 4, 5 ja 6** selle kohta, millised eesmärgid ja väljundieesmärgid Taani programmi „Road Safety LIVE“, Flaami jalakäija- ja jalgrattasõidueksamite ning Austria kiiruse töötoa jaoks seati. Vaata ka **näidet 7**, kus on tegevuse muutuste saavutamise teoreetilistele lähtekohtadele lisatud Taani jalgrattasõidueksamite eesmärgid.

Olenemata sellest, kas keskendutakse teadmiste, oskustele või hoiakutele, on tähtis sõnastada tulemused tegevuseesmärgidena. Ütleme, et keskendud enda tegevuse õppeväljundina jalgratturite parematele teadmistele liiklusreeglitest. Sellisel juhul peaksid proovima määrata, milliseid selle teadmise osi sa muuta soovid ning millises ulatuses ja millises ajavahemikus. Siin on kasulik juhtmõte „TARGEMALT“ (inglise keeles SMARTER), kusjuures tegevuseesmärgid peaksid olema konkreetsed (*Specific*), mõõdetavad (*Measurable*), saavutatavad (*Achievable*), reaalsed (*Realistic*), tähtajalised (*Timebound*), hinnatud (*Evaluated*) ja kohandatavad (*Revisable*). Kui neid sel viisil rakendada, on konkreetsed eesmärgid sulle tegevuse kavandamisel ja hindamisel teejuhiks.

Samuti peaksid oma tegevusele seadma väljundieesmärgid, näiteks õpilaste arv või koolide protsent, milleni tahad kindlas ajavahemikus jõuda (nt aasta kohta või sinu tegevuse ajal).

²⁰ Rohkem teavet leiad teoreetiliste käitumismudelite peatükist selle käsiraamatu etapist 3.

²¹ Näiteks võivad õpilased hindamisküsitluses viidata, et tegevuse tulemusel ei kasuta nad enam liikluses nutitelefone. Siiski peaksid selleks, et teada, kas õpilased tõesti käituvad ohutumalt, vaatlema nende nutitelefoni kasutust (ja loodetavasti selle puudumist) liikluses, mis ei pruugi alati võimalik olla. Selle näite hindamisuuringus väljendatud kavatsus näitaks siiski sammu õiges suunas.



2.2. ESIMENE PILK KATSELE JA HINDAMISKAVANDITELE

Katsetamine ja hindamine peaksid olema iga liiklushariduse ja liikuvusõppega seotud tegevuse peamised osad. Kuigi mõlemad käsitletakse üksikasjalikumalt selle käsiraamatu järgnevatel etappidel, on tähtis mõelda plaanidele ja katsetamise kavanditele ning hindamisele juba selles tegevuse arendamise protsessis, kaasa arvatud sellele, kuidas need ajakavva mahuvad. Kui oled eesmärgid kindlaks määranud, on tähtis mõelda, kuidas neid mõõta, katsetada ja hinnata, tagamaks, et need tegevusega tõepoolest saavutatakse.

Katsetamist käsitletakse üksikasjalikumalt etapis 5, hindamisvõimalusi ja hindamise kasutust kirjeldatakse täpsemalt etapis 8 koos põhjustega, miks hindamine on tähtis. Neljandas osas nimetatud asjakohaseid näiteid on mainitud ka etappidel 5 ja 8.

2.3. ALGOLUKORRA MÕÕTMINE



Küsitluste korraldamiseks võid kasutada veebis tasuta kättesaadavaid küsitlusvahendeid, nagu Survey Monkey.

Sinu hindamiskavandis peaks olema vähemalt üks tegevuse-eelne mõõtmine ehk *algolukorra mõõtmine*. Seda mõõtmist on vaja, et selgitada välja tegevuse-eelne olukord, mida on omakorda vaja tegevuse mõju kindlaks määramiseks.²²

Algolukorra mõõtmisel võid mõõta sihtrühma teadmisi, hoiakuid, oskuseid ja/või käitumist, enne kui nad saavad sinu haridustegevusest osa. Tegevuse eelmises osas sõnastatud eesmärgid näitavad, mida täpsemalt mõõtma pead: kui sinu tegevuse oodatud õppeväljundid on seotud teadmistega, nt liiklusohud jalgratturitele, siis võid enne tegevust mõõta, kui palju sinu sihtrühmal sellel teemal teadmisi on. Seda saad mõõta küsitlusega. Küsitlustega saad mõõta ka hoiakuid ja enda esitatud käitumist. Kui keskendud oskustele, peaksid mõõtma oma sihtrühma oskuseid enne seda, kui nad sinu tegevuses osalevad. Seda saad teha hindamisega.²³

ALGOLUKORRA MÕÕTMISE AJASTAMINE

Algolukorra mõõtmise korraldamine selles arenguetapis võimaldab sul arvestada nii tegevuse jaoks seotud eesmärkide kui ka hindamiskavandiga.

Samas on võimalik algolukorda mõõta osana etapist 1, kui kogud sihtrühma kohta asjakohast teavet näiteks küsitlusega ja kasutad neid küsimusi algolukorra mõõtmiseks. Võid algolukorda mõõta ka etapis 5 eeltestimise ajal. Olenemata sellest, kas mõõdad algolukorda osana etapist 1, 2 või 5, on tähtis, et teeksid seda enne, kui sihtrühmale oma tegevust tutvustad. Seda on eriti tähtis meeles pidada siis, kui korraldad algolukorra mõõtmist osana eeltestimisest.

²² Rohkem teavet leiad etapi 8.3 tõendite hierarhia peatükist.

²³ Näiteks kui tahad mõõta õpilaste jalgrattasõidu oskuseid, võid hinnata nende praegust jalgrattasõidu oskuste taset neid liikluses jälgides või sellele pühendatud ülesande ajal.



Samuti on tähtis, et küsimused, mida algolukorda mõõtes küsid, ning kasutatavad vahendid ja meetodika oleksid samad, mida kasutad tegevuse hindamisel (vt etapp 8) ning mis on sinu leheküljepikkuses kokkuvõttes muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest (vt etapp 3.2). See võimaldab sul tulemusi omavahel võrrelda.



2.4. PILK KULUDELE JA EELARVELE

Veel üks asjaolu, millega tegevust arendades arvestama pead, on kulud. Saamaks aimu sellest, milliseid vahendeid oma tegevuse täielikuks korraldamiseks vajad, pead koostama eelarve. Pead arvestama eri liiki kuludega.²⁴

Esiteks kulud, mis on seotud konkreetse tegevuse arendamise ja loomisega ning mis hõlmavad muu hulgas kasutatud tööjõudu ja materjale. Näiteks kui sinu tegevuses kasutatakse kõrgtehnoloogilisi seadmeid (nt virtuaalreaalsuse varustus), arvesta kuludesse kindlasti ka seadmete maha kandmise kulud, kindlustuskulud, paranduse või defektide korral väljavahetamise kulud jne.

Tähtis on märkida, et need tegevusega seotud kulud peaksid sisaldama ka tegevuse hooldamise ja uuendamisega seotud kulusid. Samuti peaks lisama eeltestimise ja hindamise kulud ning soovitatavalt pühendada osa eelarvest sellele.

Teiseks peaks arvesse võtma ka konkreetse tegevusega mitte otseselt seotud kulusid. Nende hulgas on näiteks sinu organisatsiooni üldkulud, nagu üür, küte, elekter, maksud jne.

Kolmandaks pead arvestama konkreetse tegevuse rakendamise kulusid. On tähtis, et võtaksid arvesse ja varuksid vahendeid (nii inimvara kui ka majanduslikud vahendid) haridustegevuse algatamiseks ning selle reklaamimiseks õpetajatele, koolidirektoritele, koolidele, omavalitsustele jne. Sageli ei ole need vahendid esikohale seatud, mis tähendab, et koolidel jääb palju head õppematerjali kasutamata lihtsalt seetõttu, et nad ei tea, et see on olemas. Parim meetod on õpetajatele vahetult näidata, kuidas materjali kasutada.

Kuludest ülevaate tegemine ei ole tähtis mitte ainult eelarve koostamisel, vaid ka selleks, et hiljem oleks võimalik teha majanduslik hindamine (vt etapp 8).

Rahastus

Idealis peaks tegevust koolides pakkuma tasuta. See aga tähendab, et tegevusega ei teenita tulu. Seetõttu on väga tähtis leida rahastajad, kes sinu tegevuse arendamist ja rakendamist toetaksid.

Sobivate rahastajate leidmine on riikides väga erinev ning oleneb sellest, milline organisatsioon teil on. Seega on oluline kohaliku olukorda analüüsida, teha kindlaks, millised on võimalused, ja käituda vastavalt.

Kui töötad valitsusasutuses või -ametis või organisatsioonis, mis on seotud valitsusasutusega, võib sul olla lihtsam oma tegevuse jaoks nende eelarvest rahastust leida.

²⁴ See jaotis esimesest pilguheidust kuludele põhineb CASTi käsiraamatul ning seda on täiendatud liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevusteks vajaliku lisateabega. Lisateavet kululiikide kohta leiad CASTi käsiraamatust. Delhomme et al. (2009), Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns (CAST Manual). <https://bit.ly/CASTManual>



Kui töötad era- või valitsusvälises organisatsioonis, võib see olla keerulisem. Ehk saad taotleda toetust riigilt või leida erarahastajaid, kes on valmis sinu tegevust rahastama, näiteks heategevusühingud, sihtasutused või ettevõtted.

Selle asemel võid kaaluda ka partnerlust mõne ettevõttega strateegilises koostöös, et konkreetsete tegevustega oma sihtrühmani jõuda. Siiski ei ole mõnes riigis koolidel lubatud kasutada materjale, kus on mainitud ettevõtettenimesid või näidatud nende logosid. Selgita välja, millised reeglid sinu riigis kehtivad (mõnikord on lubatud ettevõtetelt tegevuse jaoks rahastust saada, kui rahastaja jääb anonüümseks).

Kui kaalud sponsorlust kolmandatelt isikutelt, peaksid säilitama oma tegevuse terviklikkuse, kuna rahaline partnerlus ei tohiks kunagi põhjustada tegevuse kvaliteedi halvenemist. Samuti on tähtis, et kõigi tegevusse kaasatud osaliste vahel valitseks üldine arusaamine, pühendumus ja nõusolek, et võimalike sponsoritega ei tekiks arusaamatusi ega ettenähtavaid takistusi.



ETAPI 2 KONTROLLNIMEKIRI

- Sõnasta oma tegevuse tulemused, eesmärgid ja väljundieesmärgid.
- Koosta ülevaade tegevuse kuludest ja tegevuse eelarve.
- Tegevuse eeltestide ja hindamiskavandile on vaja anda eelhinnang.
- Mõõda tegevuse algolukorda.



LISAMATERJALID

Rohkem teavet tulemuste ja eesmärkide sõnastamise kohta leiad lehekülgedelt 27–29, kus kirjeldatakse Norra liiklusohutuse nõukogu mudelit käitumise muutmiseks.

- ⋮ Bjørnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/ncrs-mbm>

Rohkem teavet katsetamise ja hindamise kohta.

- ⋮ Rohkem teavet katsetamise kohta leiad etapist 5.
- ⋮ Rohkem teavet hindamise kohta leiad etapist 8.

Rohkem teavet eelarve koostamise kohta leiad CASTi käsiraamatu peatükist 1.4.

- ⋮ Delhomme et al. (2009), Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns (CAST Manual). <https://bit.ly/CASTManual>



3 ETAPP 3: MUUTUSTE SAAVUTAMINE

Nüüdseks oled otsustanud, kas tegevuse tulemus on seotud tegeliku käitumisega või kavatsusega niimoodi käituda ning kas tulemus on teadmised, oskused, hoiakud või (kavatsetud) käitumine. Selles etapis peaksid valima ja rakendama tuvastatud probleemkäitumisele teoreetilise käitumismudeli, et määrata, mida ja kuidas soovid muuta.

3.1. TEOREETILISED KÄITUMISMUDELID

Lapsed ja noorukid võivad ohtlikult käituda tahtmatute eksimuste tõttu, kuid ka tahtlike sobimatute käitumisvalikute tõttu. Nagu on mainitud etapis 1, võivad ohtlikku käitumist mõjutada paljud tegurid, näiteks laste ja noorukite motivatsioon, arusaamad, hoiakud, teadmised ja oskused ning väline mõju.

Sotsiaalpsühholoogias on arendatud hulk teooriaid, mis selgitavad inimeste käitumist ja käitumismuutuseid. Nendes selgitatakse, kuidas inimkäitumist mõjutavad tegurid omavahel seotud on ja koos toimivad. Teoreetilised mudelid aitavad meil mõista, mis teguritele peame keskendumisele, kui tahame käitumist muuta. Teadmised nende tegurite kohta aitavad meil teha kindlaks sobiva sihi hariduslike sekkumismeetmete jaoks. See muudab lihtsamaks sõnastamise, mida me täpsemalt muuta soovime, ja kuidas me seda teha kavatseme.



Vaata **näidet 6** selle kohta, kuidas teabe-motivatsiooni-käitumisoskuste (IMB) mudelit Austria kiiruse töötoas rakendati, ning **näiteid 22 ja 23** selle kohta, kuidas Portugali nähtavuse projektis kasutatud küsimustiku küsimused põhinesid käitumise teoreetilistel mudelitel.

Mudelites, mis selgitavad või prognoosivad inimkäitumist, on ka planeeritud käitumise teooria (TPB)²⁵, tervise uskumuse mudel (HBM)²⁶, isikutevahelise käitumise teooria (TIB)²⁷ ja lahtimõtestamise tõenäosuse mudel (ELM)²⁸. Käitumise muutumise transteoreetiline mudel (TTM) selgitab muutuse protsessi, näiteks eri etappe, mida inimesed oma käitumist muutes läbivad.²⁹ Norra liiklusohutuse nõukogu mudel käitumise muutmiseks pakub veelgi põhjalikumat arutelu nendest teooriatest.³⁰

Tähtis on märkida, et teaduskirjanduses ei ole olemas sellist asja nagu üldine käitumismudel. Mudelitel, mida kasutatakse liiklejate käitumise muutmiseks, on palju sarnasusi, kuid ka mõned erinevused. Iga mudel

lisab asjaolusid, mis parandavad meie arusaamist inimkäitumise teguritest, ning viitab seega käsitlusviisidele ja eeldustele, mis seda käitumist tõhusalt mõjutavad.

²⁵ Ajzen (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211. <https://bit.ly/3brvd8v>

²⁶ Rosenstock (1974), The health belief model and preventive health behaviour. *Health Education Monographs*, 2, 354-386. <https://bit.ly/33Q3gV7>

²⁷ Triandis (1982), A model of choice in marketing. *Research in Marketing (Supplement 1)*, 147-162

²⁸ Petty & Cacioppo (1986), The Elaboration Likelihood Model of Persuasion. *Advances in Experimental Social Psychology*, 19, 123-205. <https://bit.ly/2WUJl9g>

²⁹ Prochaska & DiClemente (1983), Stages and processes of self-change of smoking. Toward an integrative model of change. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51, 390-395. <https://bit.ly/3aohkYz>

³⁰ 30 Chapter 2 in: Bjørnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/nrcs-mbm>



Tuginedes nende mudelite peamistele asjaoludele, on Norra liiklusohutuse nõukogu arendanud uue, põhjaliku käitumise muutmise mudeli, mis sobib õppetegevuste kavandamiseks ja mille saad valida oma tegevuse rakendamiseks. Rohkem teavet selle mudeli ning sellele aluseks olevate teooriate ja praktiliste kasutamise näidete kohta leiad Norra liiklusohutuse nõukogu mudelist käitumise muutmiseks.³¹

3.2. MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Tuginedes kõigile eelnevatele etappidele, peaksid koostama kokkuvõtte muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest. See on lehekülg, millele koondad kogu põhilise teabe sellest, kuidas sinu tegevusega eelduste kohaselt soovitud muutused saavutatakse. Kuna sinu kokkuvõtte muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest on kõigest leheküljepikkune, on see kasulik nii tegevuse jagamiseks organisatsiooni piires kui ka sidusrühmade hulgas, nagu rahastajad.

Sinu leheküljepikkune kokkuvõtte muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest peaks hõlmama järgmist:

- Millist probleemi soovid käsitleda? (probleemianalüüs)
- Kellele on tegevus mõeldud? (sihtrühm)
- Mida soovid pikemas perspektiivis saavutada? (strateegia tasand, nt sihtrühmas vähem liikluses hukkunuid ja vigastatuid)
- Mida soovid kohe saavutada? (väljundieesmärgid, mis põhinevad nt teadmistel, oskustel, hoiakutel ja/või käitumisel)
- Millised tegevused on soovitud muutuste/tulemuste saavutamiseks vajalikud? (nimekiri tegevustest, mida sina või teised sidusrühmad saaksid ette võtta, nt õigusaktide, taristu ja/või jõustamise jne kaudu)
- Kuidas soovid seda muutust saavutada? (sinu planeeritud tegevusele teoreetiliste käitumismudelite rakendamine; selle puhul tee kindlaks, kas on mõeldav, et saavutad plaanitud tegevusega soovitud tulemused)
- Millised on sisendid? (sinu tegevuse jaoks saadaval olev inimvara ja majanduslikud vahendid)
- Millised on väljundid? (väljundieesmärgid, nt nende õpilaste, klasside või koolide arv, kelleni tegevus aasta või tegevuse kohta jõuab)

Sinu valitud ja muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõttesse lisatud peamised eesmärgid peaksid olema tärniga tähistatud, et teaksid, mis on sinu tulemuslikkuse põhinäitajad (KPI). Kuigi võid eeldada, et sinu tegevus toob kaasa rohkem muutust, kui sa mõõta saad, on need põhinäitajad ainsad, mida hindamises mõõtma peaksid.

³¹ Bjørnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/nrcs-mbm>


MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD: „ROAD SAFETY LIVE“ (* = tulemuslikkuse põhinäitajad)

RES	SIHTRÜHMAD	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD	PIKAS PERSPEKTIIVIS	
X TÖÖTUNDI	8.–10. KLASS (13–16-aastased õpilased)	PROGRAMMI LIVE SAADIKU KOOLIKÜLASTUS <ul style="list-style-type: none"> vigastatud isik / programmi LIVE saadik räägib õpilastele oma loo (90–120 min) õpetajajuhend ja ettevalmistavad töölehed õpilastele 	TEADMISED – ÕPILASED <ul style="list-style-type: none"> Teadmised vähemalt kahest liiklusõnnetuse/vigastuse tekkepõhjusest (kiirus, alkohol, turvavöö, tähelepanematus) Teadmised noorte inimeste liiklusõnnetuste/vigastuste tekkepõhjusest (kaasa arvatud mopeedide puhul) 	KAVATSETUD KÄITUMINE – ÕPILASED <ul style="list-style-type: none"> Räägib külaskäigust sõprade/perekonnaga KAVATSETUD KÄITUMINE – ÕPILASED <ul style="list-style-type: none"> Otsustab, kuidas reageerib teiste riskikäitumisele KÄITUMINE – ÕPILASED <p>Vähem ohtlikku juhtimist:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vähendab oma kiirust/peab kinni kiiruspiirangust Ei sõida alkoholi- või narkojoobes Kasutab turvavööd On liikluses tähelepanelik Kannab kiivrit (mopeedil ja mootorrattal) <p>6–12 kuud pärast külastust:</p> <ul style="list-style-type: none"> Usub, et programmi LIVE külastus aitab enda eest liikluses rohkem hoolt kandma hakata* 	VÄHEM LIIKLUS-ÕNNETUSI
		VÄLJUND	TEADMISED – ÕPILASED <ul style="list-style-type: none"> Teab, et tema ise kuulub kõige haavatavamasse rühma liikluses* Teadmised/arusaam enda ja teiste käitumise tagajärgedest liikluses Teadmine sellest, kuidas teistele ei öelda (tegevuse juhised) 		
X TAANI KROONI		VÄHEMALT 2 5 000 ÕPILAST 8.–10. KLASSIST	ASJAKOHASUS – ÕPILASED <ul style="list-style-type: none"> On võimeline lugu omaenda eluga seostama 		VÄHEM VIGASTATUID (kergelt ja raskelt)
		(kaasa arvatud külastused vähemalt 30% õpilastele 8.–10. klassist riigi viies kõige suurema liiklusõnnetuste arvuga omavalitsuses kooliaasta kohta, mis hõlmab kokku ligikaudu 1700 õpilast)	ANALÜÜS – ÕPILASED <ul style="list-style-type: none"> Analüüsi, mis oleks saanud vigastatutega liiklusõnnetust ära hoida Analüüsi oma võimeid ja käitumist liikluses Otsusta, kuidas edaspidi liikluses käitüd 		

Joonis 2. Joonisel on näide muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade leheküljepikkusest kokkuvõttest, mida Taani liiklusohutuse nõukogu kasutas oma programmis „Road Safety LIVE“. Suur versioon sellest joonisest on lisatud näitena 8.



Vaata **näiteid 7 ja 8** Taani uue jalgrattasõidueksami ja programmi „Road Safety LIVE“ jaoks ette valmistatud muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõtte kohta.


ETAPI 3 KONTROLLNIMEKIRI

- Vali ja lisa tegevusele teoreetiline käitumismudel.
- Koosta leheküljepikkune kokkuvõtte muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest.


LISAMATERJALID

Norra liiklusohutuse nõukogu mudel käitumise muutmiseks on põhjalik käitumise muutmise mudel. Väljaandes on ka põhjalik arutelu teoreetilistest käitumismudelitest, mida on selles etapis mainitud.

... Bjørnshau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/ncrs-mbm>



4

ETAPP 4: KAVANDAMINE

Nüüdseks oled eelnevaid etappe järgides kindlaks määranud eesmärgid ning teadmistele tuginedes sõnastanud selle, mida täpsemalt ja kuidas muuta soovid. Nüüd on aeg tegevuse ja selle materjalide sisu ning olenevalt sinu käsitusviisist ka selle visuaalset välimust kavandama hakata. Selles etapis peaksid lõpetama ka hindamisplaani.

4.1. TEGEVUSE KAVANDAMINE

Tegevust kavandades arvesta sellega, et on hea, kui tegevus(t):

- pakutakse koolides tasuta;
- pakutakse kasutamisel kas digitaalselt ja/või vajaduse korral paberil;
- võtab arvesse tõhusa õppimisega seotud tähtsaid asjaolusid ja head hariduslikku tava;³²
- arvestab 5E mudeliga (tee kindlaks, et tegevus kataks kõiki 5E punkte ja et õpetajatele oleks selle mudeli järgimiseks tagatud parimad võimalikud vahendid);
- on sihtrühmale ligitõmbav (nii õpilastele kui ka õpetajatele);
- on kooskõlas riiklike hariduseesmärkidega liiklushariduse ja liikuvusõppe alal;
- on selline, mida peetakse tõenäoliselt kõige tõhusamaks või sobivamaks viisiks seatud eesmärkide täitmisel;
- sisaldab juhendit õpetajale, kui tegevust korraldavad õpetajad;
- on kaasatud või on osa järjepidevast õppeprotsessist;
- on kooskõlas projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtetega, eelkõige nendega, mis tagavad kvaliteetse hariduse.

Kui pakud tegevust tasuta, tagad selle, et materjale saavad kasutada kõik kooli, mitte ainult need, millel on suur eelarve.

Enne tegevuse kavandamist heida pilk ka õppematerjali koostamise soovitudele, mis on esitatud etapis 6. Olenevalt sellest, kuidas tegevust kavandad ja sellesse kolmandaid isikuid kaasad, võivad mõned soovitusel juba selles etapis kasulikud olla.



Vaata näiteid 1 ja 9 5E mudeli rakendamise kohta tegevuse kavandamisel.

³² Käsitlusviise on palju ja neid kõiki ei ole võimalik käsiraamatus mainida. Seega soovime nende kohta lugeda teemale pühendatud kirjandusest, samuti oleme lisanud lähtepunkte lisalugemise jaotises selle etapi lõpus.



CROW' KONTROLLNIMEKIRI

Madalmaade teadusasutus CROW on koostanud liiklushariduse ja liikuvusõppe kontrollnimekirja, mis sisaldab kümmet sammu, kuidas hinnata liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste osi. Need sammud hõlmavad probleemianalüüsi hindamist, sihtrühma kirjeldamist, õppe-eesmärke, didaktilisi põhimõtteid, materjalide sisu, tegevusaegset hindamist, käsiraamatut ning tegevuse rakendamist, edenemist ja tulemuste hindamist.

Selle kontrollnimekirja järgimine tegevuse ettevalmistamise ajal ning õigupoolest kõigis selles käsiraamatus mainitud etappides aitab sul veenduda, et liigid õiges suunas ja pakud kvalitatiivselt usaldusväärset tegevust.³³

Vaid digitaalselt või ka paberil?

Olenevalt riigist võib olla koolides vaja oma tegevuse kohta peale digitaalsete materjalide jagada ka paberversiooni.³⁴

Projekti „LEARN!“ eksperdirühma eri riikidest pärit liikmed leidsid, et ainult digitaalselt saadaolevaid materjale on kasutatud vähem kui neid, mida pakutakse ka paberkujul, eriti algkoolides. Koolid ja õpetajad eelistavad kõige mugavamat lahendust, milleks on sageli kasutusvalmis trükitud materjal, kuna siis ei pea nad ise midagi printima hakkama. Vaid digitaalselt või prinditavalt saadaval olev materjal võib olla mõnede õpetajatele takistuseks ka seetõttu, et neil ei pruugi olla koolis printimisvõimalust või printimiseks piisavat eelarvet.

Mõttele ka sellele, et suurel hulgal pabermaterjalide saatmine on kulukas ja koolid ei pruugi neid kõiki kasutada, mis on ühtlasi halb keskkonnale. Üks viis seda vältida on saata pabermaterjale ainult siis, kui õpetajad seda paluvad.

Sellegipoolest on projekti „LEARN!“ eksperdirühma teised liikmed hakanud järjest enam vaid digimaterjale pakkuma.

See, milline edastusmeetod on parim, oleneb seega tegevusest endast, kohalikest eelistustest ja sinu eelarvest.

Laialdased teemad

Koolid võivad olla tõrksad pakkuma konkreetset liiklushariduse ja liikuvusõppe programmi, kuid ehk on nad altimad seda tegema, kui materjal on esitatud mõne teise teema kontekstis.



Vaata **näidet 10** selle kohta, kuidas laialdasid teemasid mitmes Euroopa riigis kasutatakse.

Näiteks võiksid liiklushariduse ja liikuvusõppe seostada tervise teemadega. Autoga sõitmise asemel jalgsi või jalgrattaga kooli minek on ohutum ja tervisele kasulik. Võiksid teha koostööd tervise teemadega töötavate partneritega, et tutvustada liiklushariduse ja liikuvuse aspekte.

³³ CROW (2014), Checklist Road Safety Education. <http://bit.ly/349N4Nf>

³⁴ See peatükk ei pruugi käia tegevuste kohta, mille jaoks ei ole pabermaterjale vaja, nagu füüsilised ja kunstilised tegevused (nt laulud).



Temaatilist liiklusharidust ja liikuvusõpet saaks rakendada ka laiemas tervise-, keskkonna- ja sotsiaalõppe (rühmakäitumine) kontekstis. Samuti saaks seda kasutada katalüsaatorina rääkimaks ohutuse, austamise ja kaaslaste surve teemadel. Kui oma tegevust teiste teemadega seostad, on sellel tugevam alus.



Laialdaste teemade kõrval kaalu liiklushariduse ja liikuvuse õpetamist ka teiste õppeainete kaudu, näiteks matemaatika, keeled, geograafia ja füüsika. Vaata projekti „LEARN!“³⁵ 14. peamist põhimõtet ainetevahelise materjali kohta.

4.2. LÕPETA HINDAMISKAVA

Nüüd peaksid lõpetama üksikasjaliku hindamiskava, võttes arvesse esialgseid hindamisega seotud kaalutlusi (vt etapp 2.2) ja tegevuskavandit. Lisateavet hindamiskavandite ja meetodite kohta leiad etapist 8.

Samuti peaksid hakkama kavandama oma tegevuse õppematerjali koostamist (vt etapp 6) ja tegevuse rakendamist (vt etapp 7).

Pea meeles, et tegevuse eeltestimise tulemustest (järgmises etapis) võib selguda, et pead tagasi minema eelmistesse etappidesse. See võib omakorda mõjutada sinu hindamise kavandamist ning õppematerjali koostamise ja/või rakendamise plaane.



ETAPI 4 KONTROLLNIMEKIRI

- Kavanda oma tegevus.
- Lõpeta hindamiskava.
- Tööta välja õppematerjali koostamise ja rakendamise kava.

³⁵ ETSC (2020), Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>



LISAMATERJALID

Rohkem teavet 5E mudeli kohta leiad käsiraamatu alguses olevast sellele pühendatud jaotisest „Enne alustamist“.

UNESCO rahvusvahelise haridusbüroo (IBE) haridustavade seeria koosneb brošüüridest, milles selgitatakse lihtsas keeles mõnda ülemaailmselt kohaldatavat hariduse hea tava põhimõtet, mis on selgunud uuringute käigus.

UNESCO rahvusvahelise haridusbüroo haridustavad. <https://bit.ly/3qlvv34> Eelkõige järgnevad seeria sissekanded:

õpetamine (haridustavad 1), <https://bit.ly/3n5gRAS>;

tõhusad haridustavad (haridustavad 3), <https://bit.ly/3ql0UFZ>;

kuidas lapsed õpivad (haridustavad 7), <https://bit.ly/2VWDHie>;

juhendamispõhimõtted (haridustavad 21), <https://bit.ly/3a5yYTo>.

Rohkem teavet liiklushariduse pedagoogiliste mudelite ja didaktiliste seoste mudelite kohta leiad leheküljelt 25, kus kirjeldatakse Norra liiklusohutuse nõukogu mudelit käitumise muutmiseks.

Bjørnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/nrcs-mbm>

CROW' liiklusohutuse õppe kontrollnimekirjas on nimetatud kümme etappi, mis aitavad sul hinnata, kas liigid kvalitatiivselt usaldusväärse tegevuse pakkumisel õiges suunas.

CROW (2014), Checklist Road Safety Education. <http://bit.ly/349N4Nf>



5 ETAPP 5: EELTESTIMINE

5.1. KATSETA TEGEVUST

Kui tegevus on kavandatud, on tähtis seda enne rakendamist katsetada, et näha, kas see toimib nii, nagu ette kujutasid. Eeltestimine võimaldab sul muu hulgas välja selgitada, kas tegevusel on soovitud mõju, kas see on sihtrühma jaoks ligitõmbav ja kas seda saab kasutada nii, nagu soovisid. Seega on tähtis, et tegevust eeltestitaks sihtrühmas või sarnaste omadustega rühmas.

Oluline on meeles pidada, et katsetama ei pea ainult tegevust, vaid ka õpetajajuhendit, milles selgitatakse, kuidas õpetajad peaksid tegevust rakendama, materjale kasutama ja õpilasi õpetama. Õpetajajuhendi katsetamine näitab, kas selle selgitused ja juhised võimaldavad tegevust hästi rakendada.

Tuginedes eeltestide tulemustele ja tagasisidele, peaksid vajaduse korral oma tegevuses muudatusi tegema. Ühest küljest võib see tähendada muudatusi sisus ja tegevuse vormis. Teisest küljest võib sul olla vaja üle vaadata etapis 2 seatud eesmärgid, kuna eeltestimisel võib selguda, et pead eesmäärke lisama või seatud eesmäärke muutma ja/või eemaldama. Seejärel pead ehk üle vaatama ka oma leheküljepikkuse kokkuvõtte muutuste saavutamise teoreetilistest lähtekohtadest etapis 3.2 ja etapis 4.2 seatud hindamisviisi kavandi ning tegema ka uue algolukorra mõõtmise.

Kui tulemustest selgub, et tegevus ei toimi nii, nagu ette nähtud, ega saavuta eesmäärke või tulemusi, on võimalik, et pead alustama uuesti. On oluline, et sa seda kindlasti teeksid, isegi kui see tähendab, et pead enda „kallikese ära tapma“.

Tähtis on mainida, et eeltestide ja hindamise ei tohiks eelistatavalt korraldada tegevuse arendajad. Kui oled tegevuse loonud, võid eeltestimisest osa võtta, kuid sa ei tohiks olla omaenda töö eeltestimise eest vastutav, kuna sa ei suuda jääda päris erapooletuks, ükskõik kui väga sa proovid. Et kallutatust vältida, on parem, kui eeltestide teevad inimesed, kes ei ole tegevuse arendamisega seotud. Kui mingil põhjusel oled sina ainus, kes oma tööd eeltestida saab, on siiski parem teha seda ise, kui üldse mitte. Pead aga endale teadvustama, et sinu huvides on saada positiivne hinnang.

Eeltestimisel ei ole ühte kõigile sobivat lahendust, kuna see oleneb sinu tegevuse kavandusest ja sulle kättesaadavatest vahenditest. Seega on tähtis luua tegevusele eeltestimise kavand.

Peatükis 5.3 on nimetatud eeltestimise viisid. Selle eesmärk on näidata, et kui sul ei ole raha, et spetsialiseeritud kolmas isik saaks luua fookusrühmad, on ka lihtsamaid ja odavamaid eeltestimise viise, mida saad rakendada. Siin on taas hea meenutada, et alati on parem teha mingigi eeltestimine, kui üldse mitte.



Kui arendad tegevust, mis on sinu jaoks uus (nt täiesti uus formaat), või kui kasutad uut käsitusviisi, jätta projektikava ajakavas kindlasti ruumi lisakatsetuseks.



Näites 11 on esitatud asjaolud, millega peaksid katsetamisviisi luues arvestama.



Näidetes 12, 13, 14 ja 15 on kirjeldatud kõiki eeltestimise viise ning seda, millega üle Euroopa erinevates tegevustes arvestatud on. Muu hulgas on juttu jalgrattasõidueksami uuendamisest, fookusrühmade kasutamisest, digitaalsete õppekeskkondade katsetamisest ja katsetamisest ajanappuse korral.

Hindamiskavandi eeltestimine

Oma tegevust katsetades võiksid mõelda ka hindamiskavandi eeltestimise peale. Selle kaudu saad kasulikku teavet, kuid hindamiskavandi testimise võimalikkus oleneb peamiselt sinu tegevuse ulatusest ja vahenditest.

Tegevuse katsetamise ajal ka oma hindamiskavandi eeltestimise eelis on see, et selle tulemusel teed tegevusele katseprojekti, mille raames kavandad väikses ulatuses kogu oma tegevuse, sealhulgas hindamise. Sellest on kasu ja ehk on see isegi soovitatav juhul, kui plaanid tegevust korraldada riiklikul tasandil. Võid katseprojekti ellu viia ühes linnas või piirkonnas ja seejärel seda hinnata. See hindamine peaks sisaldama ka hindamismeetodi enda hinnangut (nt kas hindamiseks kasutatavad küsimustikud on valmis? Kas sihtrühm saab neist piisavalt hästi aru? jne). Selle hindamise tulemus võimaldab sul vajaduse korral tegevuses ja hindamiskavandis muudatusi teha, enne kui see kogu riigis kasutusele võetakse.

Väiksema ulatusega tegevuste puhul ei ole tõenäoliselt piisavalt vahendeid, et sellist katseprojekti teha. Sellisel juhul saad hindamiskavandit hinnata tegevuse hindamisega samal ajal või kui tundub, et parandused on võimalikud.

5.2. ÕPPEMATERJALI NÄIDISED

Oma tegevuse katsetamiseks pead tegema materjalist näidisversioonid (prototüübid). Kuigi on tähtis, et need näidised esindaksid lõppmaterjale, ei pea prototüübid olema sama väärtuse või kvantiteediga, mis lõplik toode. Näidisversioonid peaksid siiski olema piisavalt kvaliteetsed, et inimesed saaksid kontseptsioonist aru ning seda oleks võimalik nõuetekohaselt ja sisukalt hinnata, kuid prototüüpide peale ei tohiks kulutada liiga palju raha. See võimaldab sul tegevuses ja selle materjalides kiiresti ja kulutõhusalt muudatusi teha juba eeltestimise ajal.

Tähtis on teha näidisversioonid mitte ainult tegevuse materjalidest, vaid ka õpetajajuhendist.



5.3. EELTESTIMISE MEETODID

Sinu eeltestimise meetodid olenevad sellest, kas katsetad uut õppematerjali või õpetajajuhendit.

Fookusrühmad

Meetod, mida saab kasutada nii uue õppematerjali (näidised) kui ka õpetajajuhendi katsetamiseks, koosneb eeltestidest eri fookusrühmades. Ideaalis koostab need fookusrühmad kolmandast isikust ekspert (nt konsulteerimis- või uurimisinstituut) ning tuleks kasuks, kui sellel kolmandal isikul oleks just õppematerjali katsetamise teadmised ja kogemused.

KOOSTÖÖ ÜLIKOOLIDEGA

i

Teine võimalus on teha koostööd ülikooliga, kuna neil võib olla võimalus korraldada fookusrühmapõhised eeltestid (ja hiljem hinnangud) palju odavamalt või isegi tasuta, näiteks osana üliõpilase (lõpu)tööst. See võib aga tähendada, et pead oma ajakava neile sobivaks kohandama või kohandama tegevuse aspekte (nt probleemivaldkond, kavandusviis) nende uuringule sobivaks.



Fookusrühm toob kokku ligikaudu kümme inimest tegevuse sihtrühmast ning esitab neile ja katsetab nendega koos tegevust. Kui sinu tegevus on näiteks töötuba, siis fookusrühm peab katsetama töötuba ennast. Fookusrühmaga katsetamise – ja tegelikult kõikide eeltestimise meetodite – eesmärk on katsetamise ajal ja pärast seda koguda võimalikult palju teavet. Kas tegevus ja selle materjalid on arusaadavad ja ligitõmbavad? Kas midagi peaks muutma?

Siiski võib fookusrühmade meetod osutada kulukas, kuna see hõlmab kolmandast isikust eksperdi kasutamist, mis on tavaliselt küllaltki kallis. Teise võimalusena saaks su organisatsioon ise fookusrühmaga eeltestimise korraldada. Sellisel juhul pead olema teadlik võimalikest kallutatuse riskidest (nt valiku kallutus, eelnevad kogemused, mis võivad arvamusi mõjutada) ja proovima leida strateegiad nende vähendamiseks.

Samuti pea meeles, et fookusrühmad (mis võivad aega võtta tund kuni kaks) võivad 15-aastaste laste jaoks olla liiga pikad. Seetõttu võib olla parem kasutada sellist katsetamisviisi, mida on kirjeldatud järgmises peatükis, milles käsitletakse tegevuse õppematerjalide (näidiste) katsetamist.

Lisaks on fookusrühmadega eeltestimine laialdane ja ajamahukas ülesanne.

Tegevuse õppematerjalide (näidiste) katsetamine

Tegevuse õppematerjalide (näidiste) katsetamiseks võib su organisatsioon korraldada ka teste koolides või koguda selleks piisaval hulgal inimesi sihtrühmast. See võimaldab sul jälgida (õpetajat) näidistega õpetamist, küsitleda tegevust sooritavaid õpilasi ja õpetajat, kes seda materjali kasutab (nt küsimustikuga), ning korraldada intervjuusid õpilaste valimi (nt 5–8 õpilast) ja õpetajaga.



Ära unusta, et kui sinu tegevust eeltestib sinu organisatsioon, oleks tulemuste kallutatuse vältimiseks parem, kui keegi teine sinu organisatsioonist (kes ei olnud kavandusprotsessi juures) korraldab testimise. Kui mitte ükski ülalnimetatust ei ole võimalik, oleks siiski parem korraldada oma tegevuse eeltestimine ise, kui seda üldse mitte teha.

Kuna fookusrühmad ja eespool selgitatud meetodid täiendavad teineteist, võid kaaluda ka mõlemat.

Õpetaja juhend

Peale õppematerjalide peaks eeltestima ka õpetajajuhendit. Seda saad samuti teha eri meetodite abil. Ideaalmeetod oleks fookusrühmade kasutamine. Enne fookusrühmaga kohtumist peaksid osalejatele saatma õpetajajuhendi, et neil oleks piisavalt aega seda lugeda. Võid lisada ka küsimustiku, mida nad saavad juhendit lugedes täita. Fookusrühma kohtumine keskenduks seejärel õpetajajuhendi eri lehekülgede kohta käivatele konkreetsetele küsimustele.

Teise võimalusena võid saata õpetajajuhendi teatud õpetajatele koos küsimustikuga, mille nad peavad täitma ja tagasi saatma. Lisaks võid paluda õpetajatel juhendi järgi tegevust proovida ja õpilastele esitada ning seejärel küsimustik täita.

5.4. ANDMEKAITSE-EESKIRJADE JÄRGIMINE

i Euroopa Liidus kehtivad andmekaitse-eeskirjad on esitatud isikuandmete kaitse üldmääruses ja riigisisestest õigusaktides.

Õpilastelt, õpetajatelt või kelleltki teiselt eeltestimise (samuti algolukorra hindamise ja hinnangu mõõtmise) ajal tagasisidet kogudes (nt intervjuude või küsitluste kaudu) pea meeles, et pead neid andmekaitse-eeskirju järgima.

Näiteks võib olenevalt sinu riigi andmekaitse-eeskirjadest lapsi küsitledes vaja minna lapsevanemate nõusolekut. See, mis vanuseni lapsevanema nõusolekut nõutakse, oleneb sinu riigis kehtivatest reeglitest. Üldjuhul jääb see 13.–16. eluaasta vahele.

Samuti jälgi, et sul oleks kindlaks määratud isikuandmete töötlemise põhimõtted, nagu näiteks see, et salvestatud andmed oleksid kodeeritud ja et need kustutataks õigel ajal.

Seda, milliseid andmekaitse-eeskirju järgima pead, tuleb vaadata riiklikest või piirkondlikest andmekaitset käsitlevatest õigusaktidest. Kui sa ei ole mingites andmekaitse-eeskirjades kindel, võta ühendust riikliku andmekaitseasutusega.³⁶

Näites 26 on esitatud küsimustikud, mida Taani liiklusohutuse nõukogu oma programmi „Road Safety LIVE“ hindamiseks kasutab ning millest saad teavet selle kohta, kuidas nad riiklikke andmekaitse-eeskirju rakendasid.

³⁶ Lisalugemise jaotises on link Euroopa Liidu liikmesriikide riiklike andmekaitseasutuste nimekirjale.



Järgnevalt on esitatud andmekaitsega seotud aspektid, mida peaksid oma tegevust ette valmistades kaaluma. See on kõigest lähtepunkt sellele, mida projekti „LEARN!“ eksperdirühma kogemuste alusel kaaluma pead, ega ole kindlasti täielik nimekiri kõigist neist aspektidest.

- Mis on isikuandmed?
Need ei ole ainult nimi, telefoninumber ja vanus, vaid ka terviseandmed jne.
- Millist teavet peaksid osalejale küsitlust tehes andma?
Tõenäoliselt pead osalejaid teavitama sellest, milleks andmeid kasutatakse, kuidas ja kui kaua neid säilitatakse ning kellega andmeid jagatakse (või ei jagata) jne. Samuti on võimalik, et sul peavad tegevuse jaoks olema üksikasjalikud andmekaitsepõhimõtted.
- Kuidas saada lapsevanema nõusolekut ja mis vanuseni on seda vaja?
Samuti pea meeles, et osalejatel on tõenäoliselt õigus oma nõusolekust taganeda.
- Millega peaksid isikuandmeid kogudes arvestama?
Tõenäoliselt peavad sul olema tehnilised ja korralduslikud meetmed, mida rakendatakse osaleja õiguste ja vabaduste kaitseks.
- Millega peaksid isikuandmeid säilitades arvestama?
Tõenäoliselt pead isikuandmeid säilitades need kodeerima ja rakendama turvameetmeid, et neile ei pääseks loata ligi. Lisaks pead isikuandmed õigel ajal kustutama.
- Millega peaksid arvestama, kui sul on vaja neid isikuandmeid kolmandate isikutega jagada?
- Millele muule peale küsimustike võib olla vaja nõusolekut?
Näiteks vajad osalejate (või nende vanemate) nõusolekut enne seda, kui teed pilte ja videoid algolukorra ja hindamise mõõtmiste, eeltestimise ja tegevuse rakendamise ajal.



ETAPI 5 KONTROLLNIMEKIRI

- Koosta tegevuse eeltestimise kavand.
- Tee tegevuse materjalidest näidiseid.
- Tee eelteste.
- Eeltestimise tulemustest lähtudes tee vajaduse korral tegevuses ja selle eesmärkides muudatusi või alusta otsast peale.



LISAMATERJALID

Euroopa Liidu liikmesriikide **riiklike andmekaitseasutuste** nimekirja leiad Euroopa Andmekaitsekoostöö nõukogu veebilehelt. Riiklike andmekaitseasutuste veebilehtedel on sageli **täpsemat teavet andmekaitse-eeskirjade rakendamise** kohta asjaomasel riigis.

European Data Protection Board (n.d.), Members. <http://bit.ly/3dSd87V>



6 ETAPP 6: ÕPPEMATERJALI KOOSTAMINE

Kui eeltestimise etapp on läbitud ja tulemused on rahuldavad, saab koostada materjali lõpliku versiooni. Lõplikku materjali luues tuleb silmas pidada mitut asjaolu, millega peaks arvestama tegelikult juba kavandamisetapis, olenevalt sellest, millal teatud tegurid protsessis osalevad.

Esiteks veendu, et lõplik õppematerjal vastaks kasutaja eelistustele ja vajadustele. Õppetegevustes on see kasutaja tavaliselt õpetaja. Seetõttu mõtle, kas on vaja vaid veebipõhist, trükitud või mõlemat versiooni. Võid selle kohta eeltesti küsimuse lisada, et teaksid õpetajate eelistusi juba enne õppematerjali koostamist. Trükitud materjalide puhul on tähtis nii keskkondlik kui ka rahaline jätkusuutlikkus, kuna pabervariante peab mõnikord välja vahetama, näiteks seadusemuudatuse või materjalide uuendamise tõttu.

Teiseks vali tarkvara, mis võimaldab lihtsalt uuendusi teha, kuna õppematerjale peab korrapäraselt uuendama. Sageli on need uuendused vaid väikesed detailid, kuid vahel on vaja teha suuremaid muudatusi.

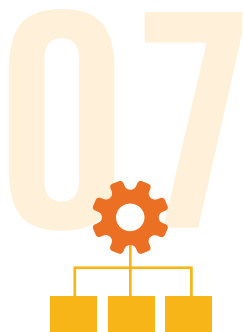
Kolmandaks, kui õppematerjali väljaandja on kolmas isik, veendu, et saad peale lõpliku õppematerjali ka lähtefailid. See tagab, et kui kolmas isik on teinud vigu või tema tõttu on vaja teha muudatusi või ta lakkab eksisteerimast, ei mõjuta see sind. Olenevalt sinu lepingust kolmanda isikuga on sul sellisel juhul võimalik teenuseosutajaid soovi korral muuta.

Neljandaks, kui kavandamisetapis ei ole kolmanda isikuid, pead tagama, et autoriõiguste omanik oleksid sina.



ETAPI 6 KONTROLLNIMEKIRI

- Tooda tegevuse materjal.



7

ETAPP 7: RAKENDAMINE

7.1. TEGEVUSE RAKENDAMISE JA KASUTAMISE REKLAAMIMINE

Tegevuse rakendamise ja kasutamise reklaamimine on keeruline ülesanne ning selleks on vaja sinu rakendamiskavas ja teavitamisstrateegias nii alt üles kui ka ülevalt alla käsitlusviisi.

Alt üles ja ülevalt alla käsitlusviis



Näites 16 on esitatud Euroopas kasutusel olevad alt üles ja ülevalt alla käsitlusviisid ning **näites 17** arutletakse ülevalt alla käsitlusviiside plusse ja miinuseid *südametsoonide* rakendamisel.

Alt üles käsitlusviis tähendab, et pead otse suhtlema nendega, kelle peal oma tegevust rakendada soovid. Selle käsiraamatu kontekstis on nendeks õpetajad ja koolid. Kuna nemad on sihtrühm, on väga tähtis, et võtaksid nendega oma tegevusest teavitamiseks otse ühendust.

Ülevalt alla käsitlusviis tähendab, et võtad ühendust nendega, kelle võimuses on sinu tegevuse rakendamine koolides, nagu ministeeriumid, ametkonnad, omavalitsused jne. Olenevalt riigist võib olla ülioluline, et kaasaksid nad kohe alguses, kuna võib juhtuda, et sinu tegevust on koolides võimalik rakendada vaid tänu nende toetusele ja pühendumusele. Lisaks võivad nende kaasamise korral õpetajad ja direktorid tegevuse kergemini omaks võtta.

Rakenduskava

Kirjelda rakenduskavas seda, kuidas kujutad ette oma ideede ellu viimist. Selle raamistik ja teatud aspektide rõhutamine oleneb mitmest asjaolust, nt tegevuse liigist, materjalist ja vanuselisest sihtrühmast. Peaksid rakenduskavas vastama vähemalt järgnevale küsimustele:

- Kuidas tegevus algatatakse?
- Mis on tegevuse algatamiseks parim/õige aeg?
- Kus tegevust rakendada peaks?
- Kes on koostööks head saadikud ja partnerid?
- Kas on oodata vastupanu? Kui jah, siis kust, ja kuidas sa sellega toime tuled?
- Mis on kõige tähtsamad kanalid?
- Millised vahendid on rakendamiseks eraldatud?
- Kuidas tagad projekti jätkusuutlikkuse? (nt uuendused, järjepidev kvaliteet külalisõpetajate puhul)
- Kuidas jälgid tegevuse kasutamist?

Kolm viimast punkti peaksid olema osa sinu tegevuse strateegiast. Samuti peaks sinu tegevuse teavitamisstrateegia olema osa sinu rakenduskavast.



Näites 18 on kirjeldatud, kuidas Portugalis reklaamiti projekti „Life on the Road“, kasutades kombinatsiooni alt üles ja ülevalt alla käsitlusest.

Spetsiaalne teavitamisstrateegia

Igal tegevusel peaks olema sellele pühendatud teavitamiskava. Sinu teavitamisstrateegia ja käsitus peaksid olema kohandatud riigile, kus soovid seda rakendada, kuna eri riikide puhul võib olla vaja erinevat lähenemist.

Selleks, et jõuda võimalikult paljude kasutajateni, peaksid kaaluma otsest suhtlust ja ehk isegi pressiteateid.

Otseste suhtluse puhul on väga tähtis oma tegevuse kohta koolides ja õpperingkondades teavet jagada. Võid kasutada eri kanaleid (eri eesmärkide jaoks), nagu uudiskirjad ministeeriumitelt ja kohalike koolide juhtidelt, kirjalikud teated, meilid ja uudiskirjad kõikidesse koolidesse ning olenevalt sinu vahenditest ja tegevusest koolidega otse ühenduse võtmine telefoni teel või näost näkku. Samuti võiksid tuvastada suhtluskanalid, mida sihtrühm kasutab, ja kasutada levitamiseks neid.

Peale selle, et tegevused ja õppematerjalid on tasuta, peaks neile olema ka lihtne ligi pääseda. Tegevuse jaoks materjalide pakkumisel tuleb kasuks hea ülesehitusega ja ajakohane veebileht, mis võimaldab õpetajatel ja teistel trükitud materjale tellida või dokumente alla laadida. Kui sinu tegevus hõlmab töötuba, võid broneerimise ka veebisaidi kaudu korraldada. (Kavanda töötoad ja seminarid aegsasti.)

Samuti oleks kasulik, kui õpetajad saaksid katsetatud ja hinnatud tegevused kätte ühelt veebilehelt, et nad ei peaks kulutama aega internetis otsimise peale. Samuti võib tulla kasuks tegevus üles laadida oma riigi peamistele digiõppeplatvormidele, kui on teada, et õpetajad sealt materjale otsivad.

Lisaks peaksid võtma otse ühendust oma ülevalt alla strateegias tuvastatud isikutega, et neid tegevusest teavitada.

Partnerid, nagu ministeeriumid, omavalitsused, politsei, kindlustusfirmad, teadusasutused ning õpetajad ja vanemateühendused, võivad sulle pakkuda laialdast võrgustikku, millest võib olla kasu asjakohase teabe levitamisel laialdasemas kogukonnas, millel on vähe vahendeid.

Teisest küljest võimaldavad sul oma tegevust nähtavamalt jagada *pressiteated*. Seda võiks kaaluda, arvestades sinu riiklikku konteksti ning tegevuse olemust, ulatust ja uuenduslikku väärtust. Soovitav on esialgu teavitada asjakohastes meediakanalites ning kui tegevused ja materjalid on uuendatud, peaks avaldama uued pressiteated. Samuti võib ära tundmise mõttes tulla kasuks kaubamärgi loomine.

Õpetajate õpe

Tegevuste rakendamisel on oluline ka õpetajate täiendõpe.³⁷ Seega peaksid proovima jõuda nende õppekavasse, kuna see loob võimaluse õpetajatele oma tegevust ja selle õpiväljundit üksikasjalikumalt esitada ja selgitada. Samuti saab nende ettekannete ajal võimalikult kasutajarühmalt otsest tagasisidet. Sama kehtib ka liikluse kontaktõpetajate koolituste kohta.³⁸

³⁷ Kõik õpetajaks õppijad peaksid koolituse ajal saama teadmisi liiklusharidusest ja liikuvusõppest. Lisateavet leiad projekti „LEARN!“ 15. peamisest põhimõttest. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

³⁸ Rohkem teavet liikluse kontaktõpetajate kohta leiad projekti „LEARN!“ 7. peamisest põhimõttest. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>



7.2. KOOSTÖÖ PARTNERITEGA

Kuni 17-aastaste laste ja noorte liiklushariduses ja liikuvusõppes on oluline osa nii õpetajatel, koolidirektoritel, valitsustel, kodanikuühiskonna organisatsioonidel, lapsevanematel, õppematerjalide väljaandjatel kui ka politseil.

Selles peatükis on üksikasjalikum teave koostööst õpetajate ja direktorite, lapsevanemate, politsei ja valitsustega ning muude partnerite ja asutustega.



Näidetes 19 ja 20 kirjeldatakse sellist koostööd Euroopas.

Pea meeles, et sinu üldine koostöö nende partneritega peaks olema lisatud sinu üldisesse strateegiasse (vt etapp 1). See üldine koostöö võib lihtsustada sinu koostööd konkreetsetes tegevustes.

Samuti on võimalik koostöö partneritega, keda ei ole käesolevas juhendis mainitud, nagu õppematerjalide hindamisele spetsialiseerunud organisatsioonid, kuid neid selles käsiraamatus ei käsitleta.

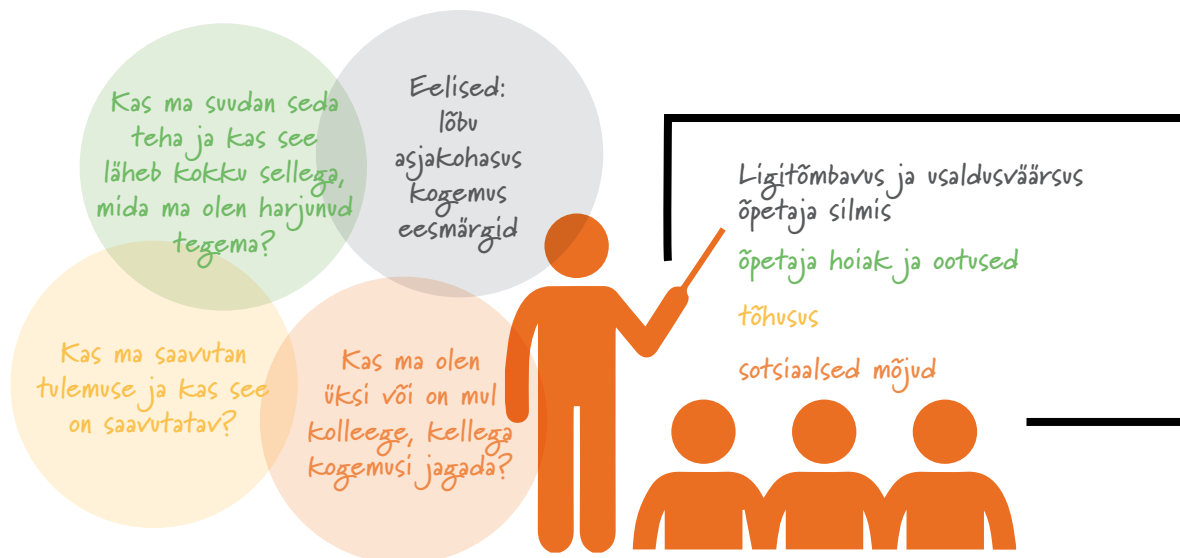
Õpetajad ja koolidirektorid

Liiklushariduse ja liikuvusõppe rakendamine on tõhus siis, kui tegevust tehakse nii, nagu kavatsed, ja kui sellel on laste käitumisele soovitud mõju. See omakorda on tegevuse ja selle täideviimise kvaliteedist. Õpetaja on rakendamisprotsessis üks olulisematest, kui mitte kõige tähtsam osaline, kuna soovitud tulemuste saavutamine sõltub just temast.

Väliste partnerite korraldatavatel lühiajalistel tegevustel koolis ei ole pikemas perspektiivis erilist tõenäosust edu saavutada, kui koolis ei ole selleks toimivat alust. Seega peaksid liiklushariduse ja liikuvusõppe eest vastutama koolis töötavad inimesed ning end motiveerituna tundma. See näitab, kui tähtis on, et koolidel oleksid liiklusohutuse põhimõtted, milles on sätestatud, millist liiklusharidust ja liikuvusõpet koolis igal aastal eri õppetasanditel õpetatakse. Samuti peaks olemas olema liikluse kontaktõpetaja.³⁹

Praktika on näidanud, et kuigi enamikus riikides on liiklusharidus ja liikuvusõppe osa algklassiõpilaste õppe-eesmärkidest, ei tähenda see ilmingimata seda, et rakendatakse õppeprogrammi. Kogemuse või sellealase koolituse puudus ning õpetajate ebakindlus omaenda võimete osas neid ülesandeid hästi korraldada (eriti seoses praktiliste tundidega) või teiste õppeainete esikohale seadmine lõpeb sellega, et tegevust alati ei sooritata. Eriti levinud on see keskhariduses.

³⁹ Lisateavet leiad projekti „LEARN!“ 6. ja 7. peamisest põhimõttest. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>



Joonis 3. Joonisel kujutatud koolitahvil on kirjas tegurid, mis mõjutavad, kas õpetaja saab edukalt liiklusharidust ja liikuvusõpet pakkuda. Vastava värviga mullis on selle teguri näiteid.⁴⁰

Niisi on tähtis õpetajaid aidata, toetada ja nendega koostööd teha, suurendamaks võimalust, et liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevusi rakendataks võimalikult hästi.

Peale toetuse on tähtis, et teavitaksid koolidirektoreid ja liikluse kontaktõpetajaid järgnevalt:

- mida nad on seaduse kohaselt kohustatud õpetama ning et nende riik on ühinenud maanteeliiklust käsitleva Viini konventsiooniga (eeldades, et on) ning on seega pühendunud kõigis kooliastmetes liiklusharidust ja liikuvusõpet andma;
- millised (uued) liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevused saadaval on ning mida need endast kujutavad;
- kuidas nad saavad liiklusharidusele ja liikuvusõppele seatud riiklikke eesmärgid täita;
- ideedest, kuidas liiklusharidust ja liikuvusõpet teiste õppeainetega seostada;
- kes vastutab kontrollimise eest, et õpilasi õpetatakse, ning
- miks on tähtis, et liiklusharidust ja liikuvusõpet pakutaks kõigis kooliastmetes (mitte ainult noorematele õpilastele).

Nendest punktidest teavitamine ei ole ühekordne töö, vaid pidev ülesanne, mis hõlmab teavitamist ja meelde tuletamist eri suhtlusmeetodite kaudu, nagu kirjad ja infolehed.

Õpetajaid saab toetada ja harida eri viisidel, mida on üksikasjalikumalt kirjeldatud järgnevates peatükkides. Oma tegevust arendades ja/või rakendades pea neid meetmeid meeles, kuna neist võib tegevuse reklaamimisel ja õpetajate toetamisel kasu olla.

⁴⁰ Tõlgitud: Nagele and Doff (2009), Implementatie van verkeers- en gezondheidseducatie in het voortgezet onderwijs. [Implementation of traffic and health education in secondary education.] <https://bit.ly/3mStrY>



Õpetajakoolitus

Kuigi seda on Euroopas erinevalt korraldatud, on tulevastel õpetajatel võimalik õpetajakoolituse ajal saada koolitust liiklushariduse ja liikuvusõppe tundide andmise kohta. Rohkem teavet leiad projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruande 15. peamisest põhimõttest.⁴¹

Õpetajate töötoad

Õpetajatele pakutakse üle Euroopa töötubasid liiklushariduse ja liikuvusõppe andmisest. Rohkem teavet leiad projekti „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruande 8. peamisest põhimõttest.⁴²

Koolitamine töökohas

Mitmes riigis on õpetajatel võimalik saada (lisa)õpet töökohas. Samuti saavad liikluse kontaktõpetajad (õpetajad, keda on spetsiaalselt koolitatud liiklushariduse ja liikuvusõppe teemadel) teatud arvul tundidel teatud ajavahemikus teisi õpetajaid praktiliste tundide andmisel toetada. Toetust peaks järk-järgult vähendama, kuna õpetaja saab peagi tundide andmisega iseseisvalt hakkama.

Muud võimalused

On ka teisi võimalusi, kuidas õpetajateni jõuda, näiteks konverentsidel, kus on palju õpetajaid koos. See võimaldab teavet edastada mitteametlikult.

COVID-19 on näidanud, et veebiseminarid on väga kulutõhus viis paljude õpetajateni (ja teiste asjakohaste sihtrühmadeni) jõudmiseks ning nende teavitamiseks eri teemadest, sealhulgas liiklusharidusest ja liikuvusõppest.⁴³

Lapsevanemad

Lapsevanematel on tähtis roll oma lastele eeskujuks olemisel ning nende juhendamisel ja õpetamisel liikluse teemadel. Lapsevanemad teevad ka strateegilisi valikuid seoses sellega, mis transpordivahendeid nende lapsed kasutavad. Näiteks õpivad lapsed palju rohkem jalgsi või jalgrattaga, mitte autoga liikudes. Samuti valmistab see neid paremini ette läbima pikemaid vahemaid kooli, kus nad teismeeas käivad.

Lapsevanemaid saab sinu liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevusse kaasata mitmel moel.

Lapsevanemad koolis abiks

Paljud koolid vajavad abi tundide ja muuga ning sageli küsitakse abi lapsevanematelt. Üldiselt pakuvad eelkõige algkoolid liiklushariduse ja liikuvusõppe teoreetilisi tunde, mida ideaalis täiendavad praktilised tunnid. Lapsevanematest võib nendes tundides väga palju abi olla, näiteks kontrollijatena jalgrattasõidueksamitel. Seega võivad nad koolis liiklushariduse ja liikuvusõppesse kaasatud olla ning propageerida liiklusohutust ka laialdasemalt.

⁴¹ 15. põhimõte „Koolitada õpetajaks õppijaid liiklushariduse ja liikuvusõppe vallas“. PROJEKTI „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruanne. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

⁴² 8. põhimõte „Suurendada õpetajate pädevust ja neid toetada“. PROJEKTI „LEARN!“ peamiste põhimõtete aruanne. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

⁴³ Rohkem teavet selle kohta, kuidas projekti „LEARN!“ eksperdirühma liikmed COVID-19 pandeemiast põhjustatud piirangutega kohanesid, mis hõlmab digitaalsete materjalide kasutamist ja veebiseminaride korraldamist, leiad esimeselt projekti „LEARN!“ kaardilt. ETSC (2021), LEARN! Kaart 1: COVID-19 mõju liiklusharidusele ja liikuvusõppele. <http://bit.ly/LEARNFlash1>



Liiklusele pühendunud lapsevanemad

Teine võimalus on kaasata ja teha koostööd liiklusele pühendunud lapsevanematega. Need liiklusele pühendunud lapsevanemad on koolide kontaktisikud, kes on ühendajad kooli, lapsevanemate, omavalitsuse, politsei ja muude organisatsioonide vahel.

Peale koolis ohutuse suurendamisele kaasa aitamise, näiteks koolikeskkonnas ohtlikele olukordadele osutamine ja koolitee ohutuse suurendamine, saavad liiklusele pühendunud lapsevanemad aidata ka liiklusohutuse tegevuste organiseerimisega õpilastele ja praktiliste hindamiste korraldamisega, nagu jalgrattasõidueksamid. Lisaks on nad kooli kontaktisikud, kes edastavad ajalehtedele teavet ohutu käitumise teadlikkuse teemal ja saavad osaleda kohtumistel omavalitsusega.

Koostoime koolisestest tegevustega

Formaalhariduse perspektiivist on tähtis luua ühendus sellega, mida vanemad ise kodus teha saavad (kogemusõpe). Hariduslik kasu on suurem, kui lapsevanem jätkab seda, mida koolis õpetati. See on vähem tõhus siis, kui lapsevanem õpet kodus ei jätkka, ja on vastupidise mõjuga juhul, kui vanemad toovad kodus vasturääkivaid või halbu näiteid sellest, mida koolis õpetati.

Politsei

Politsei on tähtis partner, kuna neil on laialdased teadmised naabruskonnast ja võimalikest lahendustest ohutuse parandamiseks. Siiski ilmuvad nad sageli pildile alles siis, kui täiendavaid asjaolusid, näiteks muutuseid füüsilises taristus või teiste käitumisasjaolude mõjutamist, ei saa lühiajaliselt rakendada või kui need ei tööta.

Nende roll võib hõlmata mõjustamistegevusi koolis, kus politsei ise korraldab jõustamise või jälgib keskkonda. Samuti võib olla nende ülesanne pakkuda abi praktilistes liikluskatsetes, kas katsete ajal või kui teekonnad ja asukohad on kindlaks määratud.

Lisaks on politsei partner teatud teadlikkust suurendavate kampaaniate ajal.



Valitsustasandid

Omaavalitsustel, maakondadel ja regioonidel on samuti liiklushariduses ja liikuvusõppes (ja selle ergutamises) tähtis ülesanne. Ohutu taristu ja ohutu koolitee tagamise kõrval on kohalike omaavalitsuste asutustel esmatähtis roll õpetajaid toetavate tegevuste ja programmide rahalises toetamises ja teabe pakkumises ning liiklusolukordade, uute liiklusreeglite, joobes juhtimise, nõuetekohase jalgrattavalgustuse jms teemadel teadlikkust suurendavate kampaaniate elluviimises. Samuti saab omaavalitsus teha koostööd naabruskondadega, et rakendada tegevusi, mis puudutavad ohutust nende naabruskonnas, või korraldada koolidele mitmesuguste tegevustega liiklusohutuse nädalaid.

i

Omaavalitsused saavad mõjutada ka jalgsi ja jalgrattaga kooli minemist, näiteks tagades selle, et koolid asuvad kohtades, kust saab ohutult koju minna, hõlbustades jalgratta hoiustamist, tagades, et autod on pargitud koolidest piisavalt kaugemale, hõlbustades süsteemi „Pargi ja sõida“ ning luues nn koolitänavaid.

Kuigi need ei ole hariduslikud meetmed, on need ohutu kõndimise ja jalgrattaga sõitmise eeldused, mis omakorda võimaldab tõhustada neid aktiivseid transpordivahendeid käsitlevaid tunde.



Koolitänava on tänav, kus mootorsõidukite liiklus on koolipäeva alguses ja lõpus piiratud. See on märgistatud spetsiaalse liiklusmärgiga ja sõiduki juhtidele (nii mootorsõiduki kui ka mootorita sõiduki juhtidele) kehtivad tänaval konkreetsed reeglid.

Kui algkoolides korraldatakse praktilisi jalgrattasõidueksameid, on omaavalitsusel tavaliselt koordineeriv roll. Samuti annavad nad kohaldatavaid load.

Kõik see peaks olema lisatud omaavalitsuse liiklusohutuse põhimõtetele (vt eraldi kast järgmisel leheküljel). On väga hea, kui omaavalitsuses on liiklusohutuse koordinaator, kes on kontaktisikuks kõigile kaasatud partneritele ja kes ergutab teatud tegevusi. Samuti on soovitatav luua kontakte omaavalitsuse koolide osakonnas ja muudes asjakohastes osakondades ning julgustada neid koostööd tegema.



LIIKLUSHARIDUS KOHALIKES LIIKLUSOHUTUSSTRATEEGIADES



Liiklusharidus on kohalike liiklusohutusstrateegiate lahutamatu ja tähtis osa. Selle valdkonna meetmed on lähedalt seotud riiklike liiklusohutusstrateegiate meetmetega ja asjaomaste piirkondlike liiklusohutusstrateegiatega. Väga tähtis on, et need oleks suunatud konkreetsetele kohalikele liiklusohutusprobleemidele, mis mõjutavad otseselt omavalitsuse elanikke. Kohalikud liiklusohutusstrateegiad täiendavad, tugevdavad ja arendavad olemasolevaid vabatahtlikke kohalikke liiklushariduse tegevusi ning ergutavad edasiste õppetegevuste arendamist partnerite poolt, kes kuuluvad kohalikku kogukonda.

Teised partnerid ja asutused

Kodanikuühiskond ja huvirühmad on sageli liiklusohutusega lähedalt seotud. Tavapärased näited on valitsusvälised organisatsioonid, kes korraldavad liiklusohutuse kampaaniaid, ja autoklubid, kellel on oma õppeprogrammid. Võid kaaluda nendega koostöö tegemist õppetegevuste arendamises või rakendamises, kuna nad võivad sulle pakkuda vahendeid või laialdast võrgustikku, kogemusi ja tuge konkreetsetes ülesannetes (nt õppetegevuste arendamine, reklaamimine ja korraldamine, raha leidmine jne). Selline koostöö avaldaks ka vähem survet koolidele, kuna neile esitatakse valmis liiklusohutuse programm.

Peale nende tavapäraste organisatsioonide on veel teisigi, kellega koostööd võib kaaluda ning kes võivad sinu tegevust ja liiklusohutust üleüldiselt teistsugusest perspektiivist toetada. Nende seas on:

- transpordiorganisatsioonid, keda võib kaasata lastele veokite pimealade kohta õpetamisele;
- põllumajandusorganisatsioonid, mida saab kaasata põllumajandusliiklusele pühendatud tundidesse;
- kindlustusfirmad ja autotööstus;
- spordiklubid ja noorteorganisatsioonid;
- löbustusasutused/-ettevõtted, mida saab kaasata joobeseisundis juhtimist käsitlevatesse kampaaniatesse, mis on pühendatud 15–17-aastastele mõeldud tegevustele;
- ettevõtteid, mis on pühendunud ohutu kultuuri nimel töötamisele, näiteks ettevõtteid, mis töötavad 15–17-aastaste kullerjuhtidega;
- eraomandis liiklusteemalised mänguväljakud.

Vältimaks millegi sellise toetamist, mida sa tegelikult toetada ei taha, pead veenduma, et sinul ja teistel organisatsioonidel oleksid samad huvid ja eesmärgid.



ETAPI 7 KONTROLLNIMEKIRI

- Loo rakendamiskava ja sihtotstarbeline teavitamisstrateegia koos ülevalt alla ja alt üles käsitusviisidega ning keskendu otsesele suhtlusele ja vajaduse korral pressiteadetele.
- Vii rakendamiskava ja teavitamisstrateegia ellu.



8

ETAPP 8: HINDAMINE

Kuigi see puudutab ka kvaliteedi tagamist ja aruandlust, keskendub viimane etapp peamiselt tegevuse hindamisele. Esiteks selgitatakse selles peatükis, miks sinu tegevust hindama peaks, misjärel kirjeldatakse üksikasjalikult eri hindamisviise.

Taas on tähtis rõhutada, et hindamisprotsess peaks olema lahutamatu osa sinu tegevuse kavandis (vt etapid 2 ja 4). Sa ei tohiks hakata hindamisele mõtlema alles siis, kui oled oma tegevuse juba rakendanud.

Ja mis kõige tähtsam: ära karda halbu tulemusi! Kui vastupidi sinu kõrgetele lootustele ja ootustele tuleb välja, et hindamine ei näita mingeid mõjusid, või veelgi hullem, näitab halbu mõjusid, on see ainulaadne võimalus õppida, mis läks valesti. Hästi korraldatud hindamine näitab sulle, mida peaksid ja mida ei peaks tegema, et tulevikus sarnaseid pettumusi vältida.

Olenevalt hinnangu tulemusest peaksid tegevust vajaduse korral kohandama. Sellisel juhul otsusta kindlasti, millal sa kohandatud tegevust uuesti hindad. Samuti võib juhtuda, et hindamise tulemused näitavad, et peaksid kaaluma uue tegevuse arendamist või tõstma esikohale mõne teise, paremini toimiva tegevuse.

Tasub meeles pidada

Samamoodi nagu eelteste ei tohiks ka hindamisi korraldada tegevuse arendajad. Tegevuse arendajana võib hindamisest osa võtta, kuid sa ei tohiks siiski omaenda töö hindamise eest vastutada, kuna sa ei suuda tõenäoliselt jääda erapooletuks. Kui mingil põhjusel on ainus võimalus hinnata ise, on siiski parem teha seda ise kui üldse mitte, kuigi peaksid meeles pidama, et sinu huvides võib olla teatud tulemuste saavutamine.

Samuti on tähtis, et küsimused, mida hindamise ajal küsid, ning vahendid ja meetodika oleksid samad, mida kasutad tegevuse algolukorra mõotmisel. See võimaldab sul tulemusi omavahel võrrelda.⁴⁴

Samuti pea meeles, et 5E mudel, mille keskmes on hindamine, on kasulik vahend nägemaks, kas tegevus on edukas õpilaste kaasamises ning nende avastama, selgitama, täpsustama ja hindama panemises, või näitab hoopis, kas on vaja teha muudatusi või parandusi.

Tegevust hinnates ära unusta hinnata ka õpetajajuhendit.

⁴⁴ Pane tähele, et kui sa just ei hinda oma tegevust kontrollitud uuringu osana, võib ajavahemikul, millal algolukorda ja hindamist mõttsid, peale sinu tegevuse esineda ka väliseid tegureid, mis võisid mõõdetavat mõjutada. Pea seda hindamise mõotmist tulemuste tõlgendamisel meeles. Sul võib olla ka lisaküsimusi, mida soovid hindamise mõotmisse lisada ning mida algolukorra mõotmises ei olnud. Kuigi sul ei ole algolukorda, millega seda võrrelda, võib nende küsimuste küsimine sulle siiski kasulik olla.



Ära karda hindamist!

Kuigi korralike hinnangute korraldamine võib tunduda aeganõudev, on tavaliselt noortele ja lastele mõeldud liiklushariduse tegevuste hindamiseks häid võimalusi. Tähtis on üritada hinnata isegi siis, kui sul ei õnnestu kõiki nõudeid reeglite kohaselt täita. Liiklushariduse ja liikuvusõppe praktiseerijana või organisatsioonina ei pruugi sul endal hindamiste korraldamiseks olla kõiki vajalikke teadmisi või oskuseid. Teadlased ülikoolides (nt haridus- või sotsiaalteaduse osakondades ja/või spetsialiseerunud teadusinstituutides) saavad sind teaduslikult usaldusväärse hindamisplaani koostamisel ja elluviimisel aidata või teha hindamise sinu eest ära. Samuti võivad sind aidata ka nõustajad, kuigi see võib olla kulukam.

8.1. MILLEKS HINNATA?

On väga palju põhjuseid, miks liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevusi korralikult hinnata.

1. Kõige tähtsam on teada, kas tegevus töötab või mitte, ehk kas sellel on liiklusohutusele mingi mõju seoses eelmääratud eesmärkide ja muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtadega. Tõhusat tegevust on ka lihtsam müüa. See tähendab, et õpetajaid ja teisi on kergem veenda seda rakendama.
2. Väga huvitav on teada, *miks tegevus (või osa sellest) on või ei ole edukas*, sest see võimaldab sul näha, kuidas seda tulevikus veelgi paremaks saaks teha.
3. Hindamine annab sulle teada, kas tegevus oli *tasuv* või mitte, ning aitab sul sekkumismeetme hinda volinikele ja/või rahastajatele või asutustele põhjendada.
4. Samavõrd tähtis on see, et hindamistulemuste jagamine ja levitamine aitab *suurendada olemasolevaid teadmisi* liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuse valdkonnas, mis on järgmiste projektide jaoks väga kasulik.⁴⁵

Hindamisviisid

Kõigi eelmainitud põhjuste jaoks on vaja eri hindamisviisi, milleks on tulemushindamine (mõjud), protsesshindamine (miks mõjud avalduvad või ei avaldu) ja majandushindamine (hinna ja tasuvuse suhe).^{46,47}

- **Tulemushindamine** näitab, kas tegevus toimib või ei. See mõõdab tegevuse mõju(sid) liiklusõnnetustele (kui võimalik) ja konkreetsetele varem määratletud teguritele, nagu vaadeldav või (enda) teatatud käitumine, oskused, teadmised, uskumused/hoiakud, subjektiivsed normid, tajutav risk ja riskiteadlikkus. Seega teavitab see sind sellest, kas sul on õnnestunud saavutada tulemused, mille omale eesmärgiks seadsid.

⁴⁵ Delhomme et al. (2009), Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns (CAST Manual). <https://bit.ly/CASTManual>; Bjørnshau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/ncrs-mbm>

⁴⁶ Tulemus-, protsess- ja majandushindamise lisaks on olemas ka kujundav hindamine (või eeltestimine), millest võid saada väga kasulikku tagasisidet tegevuse osade kohta. Sellist hindamist on vaja, et teha parandusi tegevuse arendamisega samal ajal. Seda kirjeldatakse üksikasjalikumalt etapis 5.

⁴⁷ Delhomme et al. (2009), Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns (CAST Manual). <https://bit.ly/CASTManual>



- **Protsesshindamise** käigus hinnatakse, kas tegevus toimib nii, nagu kavatsatud, ning kas see jõuab sihtrühmani ja mis ulatuses. Selle hindamise tulemused aitavad sul tõlgendada teiste hindamiste tulemusi.
- **Majandushindamise** käigus hinnatakse, kas tegevuseks kasutatud vahendeid on kasutatud mõistlikult või oleks need vahendid saanud paremad olla või oleks neid saanud tõhusamalt kasutada teiste tegevuste jaoks. Kaks majandushindamise liiki:
 - tulemuslikkuse analüüs, mille käigus seostatakse tegevuse hind (vt etapp 2.4) selle tulemuslikkusega, mõõtes tulemusi mitterahalisel kujul, ning hinnatakse *mõju*. Mitterahalised tulemused on näiteks nende osaliste arv, kes tegevuse tulemusel teadmisi kogusid (nt nende õpilaste arv, kes teavad nüüd jalakäijate ja jalgratturite põhilisi reegleid), või nende osaliste arv, kes on tegevuse tulemusel oma käitumist muutnud (nt nende õpilaste arv, kes kasutavad nüüd pimedas nõuetekohaseid jalgrattatulesid);
 - tasuvusanalüüs, mille käigus võrreldakse rahalist kasu tegevuse hinnaga ja mõõdetakse *tõhusust*. Rahaline kasu võib olla näiteks liiklusõnnetuste, surmade ja/või vigastuste arvu vähenemisest tulenevad väiksemad kulud.

8.2. TULEMUS- JA PROTSESSHINDAMINE

Tulemushindamised: indikaatorite kasutamine

Mistahes liiklusohutuse meetme üldine tähtsaim eesmärk on alati liiklusõnnetuste ning seega ka liiklussurmade ja -vigastuste ennetamine. Ennetamine võiks olla ka mistahes liiklushariduse või liikuvusõppe tegevuse pikaajaline tulemus. Sageli on siiski raske tegevust ja tulemust otseselt liiklusõnnetuste või vigastuste vähenemisega seostada, kuna on palju muid tegureid, mis liiklusõnnetuste või vigastuste arvu mõjutavad (ilmastikuolud, liiklusolud, muudatused seadustes, jõustamispoliitika, taristus jne), ning nagu etapis 8.4 üksikasjalikult kirjeldatud, on suurte valimite jaoks vaja korrektseid järeldusi.

Selleks kasutatakse n-ö indikaatoreid. Indikaatorid on vahepealsed tegurid, mille kohta teame, et need on liiklusõnnetustega seotud, ja mida saab seega tulemuste mõju mõõtmiseks kasutada. Indikaatorid on seotud tegevuse konkreetsete tegevuseesmärkidega. Need võivad olla vaadeldav käitumine, enese teatatud käitumine, oskused, teadmised või hoiakud (uskumused, subjektiivsed normid, tajutav risk ja riskiteadlikkus jne).

Mõne tulemuse indikaatori puhul on seos liiklusõnnetuste arvuga otsene ja kindlalt välja kujunenud. Näiteks on punase tulega teed ületavad jalakäijad ja jalgratturid otseselt seotud liiklusõnnetuste suurenenud riskiga, mida saab käsitleda meetmega, mis keskendub valgusfooride järgimisele. Veel üks näide, mis käib eriti noorukite kohta, on liikluskiirus, kuna suurem kiirus tähendab suuremat liiklusõnnetuste riski, mida saab käsitleda kiiruskäitumise meetmega.



Teiste indikaatorite puhul, nagu teadmine, oskused või hoiakud, võib seos liiklusõnnetuste arvuga olla kaudne või vähem selge. Käitumismudelid on kasulikud selleks, et teha kindlaks, kuidas teadmiste, oskuste või hoiakute indikaatorid on seotud tegeliku käitumise ja seejärel lõplike tulemustega seoses liiklusõnnetuste arvuga.

Norra liiklusohutuse nõukogu on nimetanud kolm indikaatorite rühma kvaliteedi järgi, mida need lõplikest tulemustest (liiklusõnnetuste ja/või vigastuste arv) korrektsete järelduste tegemisel võimaldavad:⁴⁸

- esimest tüüpi indikaatorid näitavad nõrgimat lüli ning hõlmavad selliseid meetmeid nagu *teadlikkus* ja sihtrühma *tunnustus* tegevusele. Samas on neist võimalik saada olulist teavet, et mõelda välja, miks tegevus oli rohkem või vähem edukas (protsesshindamine) ja on seega kasulik hoolimata sellest, et taoline teave ei võimalda teha järeldusi tegevuse mõju kohta liiklusõnnetuste või vigastuste arvule;
- teist tüüpi indikaatorid näitavad kaudset seost ning hõlmavad vahepealseid tegureid, nagu muutused *teadmistes*, *motivatsioonis* ja *hoiakutes*. Kuigi need võivad olla käitumismuutuste ilmlemiseks vajalikud tingimused, ei pruugi neist piisata liiklusõnnetuste arvuga otsese seose loomiseks;
- kolmandat tüüpi indikaatorid pakuvad kõige otseemat seost liiklusõnnetuste või vigastuste arvuga ning hõlmavad vaadeldavat käitumist, nagu kaitsevarustuse kandmise protsent (jalgrattakiivri, helkurite, turvavöö jne kandmine), kiiruse ületamine jne.

Seega on liiklushariduse ja liikuvusõppe pikaajaline tulemus liiklussurmade ja -vigastuste vähenemine ning lühiajaline mõju on seotud indikaatoritega: õpilaste teadmised, hoiakud ja käitumine, samuti õpetajate hoiakud. Õpetajate suhtumine tegevusse tehakse kindlaks selle järgi, kas tegevus vastab nende arvates õppepõhimõtetele ja õppeaine eesmärkidele, kui kasulik oli nende arvates õpetajajuhend, kui lihtne oli sellest aru saada, ajakohasus, õpilaste huvi jne.⁴⁹ Õpetajad on täpselt sama tähtis sihtrühm nagu õpilased, sest kui nende arvates ei ole tegevus asjakohane, kasulik ega vasta teatud (õppe)standarditele, siis nad ei kasuta seda. See tähendab omakorda, et õpilased ei saa liiklushariduses ja liikuvusõppes targemaks.

Tulemushindamised: meetodid

Sarnaselt eeltestimisega on ka tulemushindamiseks eri meetodeid. Arvestades oma tegevuse disaini ja eelarvet, otsusta milline meetod või meetodite kombinatsioon on sinu tegevuse hindamiseks sobivaim.

Teadmiste, hoiakute ja enese teatatud käitumise mõõtmiseks saab kasutada küsitlusi, mis on üldiselt kvantitatiivne meetod. Lisaks prinditud kujule saavad õpilased ja õpetajad neid küsimustikke täita ka digitaalselt, näiteks kui saadate selle nende nutitelefonidesse või meilile kohe pärast tegevuse lõppu. Samuti võiksid kaaluda uue küsitluse saatmist mõned kuud hiljem, et näha, millised pikaajalised mõjud tegevusel on.

⁴⁸ Bjørnnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/nrcs-mbm>

⁴⁹ Arvesta nii 5E mudeli kui ka pedagoogiliste mudelitega, nagu didaktiliste seoste mudel.



Näidetes 21, 22, 24 ja 25

näeb meetodeid, mida kasutati Taani programmi „Road Safety LIVE“, tegevuste „Help the Helmetless“ ning Portugali projekti „Be Seen“ hindamiseks.

Näidetes 23 ja 26 näeb küsimustikke, mida kasutati programmide „Be Seen“ ja „Road Safety LIVE“ hindamisel.

Vaatluseid, mis on üldiselt kvalitatiivne meetod, saab muu hulgas kasutada selleks, et teha kindlaks, kas tegevus on endaga kaasa toonud muutuseid käitumises ja oskustes. Näiteks kui vaatled praktiliste jalgrattasõidueksamite ajal õpilasi jalgratastega sõitmas, saad näha, kas teoreetilistel ja praktilistel tundidel on olnud õpilaste liikluskäitumisele soovitud mõju.⁵⁰ Kooskõlas 5E mudeliga saab vaatlusi kasutada ka selleks, et näha, kas tegevus on edukas õpilaste kaasamises ning neid uurima, selgitama, täpsustama ja hindama panemises.

Kvalitatiivsed meetodid on veel näiteks intervjuud õpilaste ja õpetajatega pärast seda, kui nad on tegevuse sooritanud, ning õpetajatega fookusrühmade loomine.

Protsesshindamised

Protsesshindamist ei kasutata tegevuse mõjude hindamiseks, aga see annab nende mõjude kohta teavet. See võimaldab sul saada rohkem teadmisi mehhanismide kohta, mis on tegevuse mõju hõlbustanud. Protsesshindamist tehes on su eesmärk välja selgitada, kas tegevust on rakendatud ja kas see toimib nii, nagu kavandatud. Seega näitab protsesshindamine seda, millised mehhanismid toimivad hästi ja milliseid peaks parandama. Kui tulemustest selgub, et on veel arenguruumi, siis peaksid võimaluse korral kaaluma oma tegevuse kohendamist.

Protsesshindamist tehakse tegevuse ajal ja selles võidakse käsitleda järgnevaid küsimusi:

- Kas tegevusel oli tegevuskava? Kui jah, siis kas seda järgiti?

Nt kui su tegevuskava hõlmab koolides õppematerjalide jagamist, siis kuidas koole ja õpetajaid teavitasi, kuidas materjale jagati, kui paljude koolide ja õpetajateni materjalid jõudsid ning kui palju neid kasutati jne?

- Kas tegevus hõlmas koostööd rühmakaaslaste ja muude partnerite vahel? Kui jah, siis millised olid selle koostöö tugevad ja nõrgad küljed?

Nt kui sinu tegevus sõltub sellest, et lapsevanemad või vabatahtlikud toetavad rakendamist, siis kas leidsid piisavalt lapsevanemaid või vabatahtlikke, kes olid valmis sind toetama, kuidas nendega koostöö sujus jne?

- Kui paljudeni tegevus jõudis (mis oli nende inimeste koguarv)?

Nt koolituse saanud õpilaste koguarv, osalenud koolide või õpetajate koguarv, millised koolid sinu tegevust kasutasid (millised koolid ei kasutanud ja miks), jne?

- Kas tegevuse eri osi rakendati nii, nagu kavatsatud?

Nt kui sinu tegevus koosneb klassitunnist, millele järgneb praktiline õpe liikluses, siis kas mõlemad osi rakendati nii, nagu pidi, kas mõlemad osad said võrdselt tähelepanu?

⁵⁰ Liiklusharidus ja liikuvusõppe peaksid hõlmama ka praktilist koolitust. Rohkem teavet selle ja jalgrattasõidueksamite kohta leiad projekti „LEARN!“ 9. peamisest põhimõttest. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>



- Millises kontekstis ja milliste asjaolude puhul tegevuse osi rakendati?

Nt kas kõik läks nii, nagu oodatud, kas esines korralduslikke lahendamist vajavaid probleeme?

- Kui kaua tegevus kestis? Kui kaua sihtrühmale tegevust pakuti, milliste ajavahemike tagant jne?

Nt kas see oli üks tegevustund või tegevustetundide seeria; kui see oli seeria, siis kui kaua selle läbimiseks aega kulus?

- Kas 5E mudelit rakendati edukalt?

Kaasamine: kas õpilased on motiveeritud, kas nad saavad eelnevaid teadmisi kasutada? Uurimine: kas õpilastel on lubatud pakkuda soovitusi liiklusõnnetuste vältimiseks?

Selgitamine: kas õpilastel on lubatud oma teadmisi jagada? Täpsustamine: kas õpilastel on lubatud arutleda omaenda võimete ja käitumise üle liikluses ning väljendada muid mõtteid, tundeid ja ideid? Hindamine: kas õpilastel on lubatud iseennast analüüsida ja küsimusi küsida ning kuidas esineja nendele vastas?

8.3. VÄLJUNDITE JA TULEMUSTE TÄHTSUS

Vähim, mida peaksid hindamisel tegema

Hindamine peaks näitama vähemalt seda, kas tegevus toimib või mitte ja miks. Levinud protsesshindamise meetmed, nagu ulatus (tegevuse ajal õpetatud õpilaste arv) või tegevuse tunnustamine sihtrühma poolt (nende õpilaste arv, kes hindavad tegevuse meeldivust hindegas hea kuni väga hea), ei ole piisavad näitamaks, kas tegevus toimib või mitte. Peaksid neid protsesshindamise meetmeid kombineerima selliste tulemushindamise meetmetega nagu käitumise, oskuste, hoiakute ja/või teadmiste indikaatorid, et määrata kindlaks, kas sinu tegevus on muutuseid kaasa toonud või mitte (vt kast järgmisel leheküljel).

Ohu vähendamises loevad tõeliselt vaid tulemushindamise tulemused (mõju käitumisele, oskustele, hoiakutele ja teadmistele), see-eest protsesshindamise tulemused annavad sulle tulemuste tõlgendamiseks vajalikku teavet. Kahjuks lõpetatakse hindamine sageli pärast seda, kui on välja selgitatud, mitme õpilase ni jõuti ja kas neile tegevus meeldis või mitte. Seda sa ei soovi, kuna see ei ütle sulle midagi ohu vähendamisele avaldatud mõju kohta.



TULEMUSTE HINDAMISE NÄITAJAD

i

Oletagem, et oled kavandanud 12–14-aastastele õpilastele mõeldud tegevuse, mille eesmärk on vähendada nutitelefoni kasutamist jalgrattaga sõites. Näited võimalikest tulemuste hindamise näitajatest:

- käitumine (noorte enda sõnul):
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes kinnitavad, et ei ole viimase kahe nädala jooksul kordagi jalgrattaga sõitmise ajal nutitelefoni kasutanud;
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes kinnitavad, et nad on viimase kahe nädala jooksul alati jalgrattaga sõitmise ajal nutitelefoni häälletule režiimile pannud või välja lülitanud;
- käitumine (vaadeldav):
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes sõidavad jalgrattaga, ilma et nad kasutaksid käeshoitavat nutitelefoni; möödeti viimase kahe nädala jooksul eri aegadel ja eri kohtades;
- oskused:
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes suudavad vastu panna kaaslaste survele jalgrattaga sõitmise ajal nutitelefoni kasutada;
- hoiakud:
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes on veendunud, et nutitelefoni kasutamine jalgrattaga sõitmise ajal tähendab väga suurt liiklusõnnetuse riski;
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes arvavad, et jalgrattaga sõitmise ajal ei pea telefonikõnele või sõnumile kohe vastama;
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes arvavad, et nende sõprade arvates on vastuvõetav, kui nad jalgrattaga sõitmise ajal telefonikõnele või sõnumile kohe ei vasta;
- teadmised:
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes teavad, et jalgrattaga sõitmise ajal on ebaseaduslik kasutada käeshoitavat nutitelefoni;
 - sihtrühma nende liikmete osakaal, kes teavad, et jalgrattasõidu ajal nutitelefoni kasutamine vähendab märgatavalt nende võimekust levinud liiklusolukordadele korrektset reageerida.

Tõendite hierarhia

Oma tegevuse mõjude hindamiseks saad kasutada eri hindamiskavandeid. Selles peatükis on esitatud skaala nii selliste meetodite kohta, mis annavad sulle sinu tegevuse mõjudest kõige usaldusväärsemaid tõendeid, kui ka selliste kohta, mis on kõige ebausaldusväärsemad.⁵¹

Selle peatüki põhiline eesmärk on näidata, et isegi kui sa ei saa tulemushindamiseks rakendada ideaalseid nõudeid (vt etapp 8.4), on muid hindamisviise, millest võid samuti saada väärtuslikku teavet selle kohta, kas kavatsed tulemused saavutati.

⁵¹ Skaala tugineb tõendite hierarhia püramiidile ning seda on kohandatud nende hindamismeetodite järgi, mida liiklushariduses ja liikuvusõppes kõige sagedamini kasutatakse.



Metaanalüüs

Metaanalüüs on selline hindamisviis, kus avaldatud uuringuid analüüsitakse süstemaatiliselt. On väga ebatüüpiline, et sinu tegevuse ja selle hindamise kohta tehakse metaanalüüs. Sellegipoolest võidakse sinu tegevuse kohta avaldatud uuringuid ja hinnanguid kasutada metaanalüüsis, nt liiklushariduse ja liikuvusõppe tõhususe kohta üldiselt.

Juhuvalikuga kontrollkatsed

Juhuvalikuga kontrollkatsed on hindamismeetod, milles kasutatakse kontrollrühmasid (vt allpool ja etapp 8.4) ning milles võrreldakse omavahel tegevuse sooritanud rühma (katserühm) algolukorra ja tegevusjärgsete mõõtmiste andmeid selle rühma andmetega, kes ei ole tegevust sooritanud (kontrollrühm).

Kallutuse vältimiseks määratakse liikmed juhuslikult ühte kahest rühmast, tagamaks, et rühmad on sarnased nt vanuse, soo, kooli ja sotsiaal-majandusliku tausta poolest.

Juhuvalikuga kontrollkatsed on hindamise kuldstandard ja parim viis tegevuse mõjude saavutamiseks. Siiski peaks neid nende keerukuse tõttu vaatlama kui teadustööd, mida peaksid tegema teadlased. See omakorda tähendab, et need võivad olla väga kallid.

Näites 24 on rohkem teavet Taani programmi „Road Safety LIVE“ hindamise kohta, milleks kasutati juhuvalikuga kontrollkatsete meetodit.

Kontrollrühmad

Kontrollrühmad sarnanevad juhuvalikuga kontrollkatsete meetodiga, kuid on vähem keerukad, kuna need ei põhine juhuvalikul, ja vähem kulukad, kui teadlasi ei kaasata (kuigi ideaalis võiks seda teha).

Rohkem teavet kontrollrühmade kohta leiad etapist 8.4, milles käsitletakse ideaalseid nõudeid tulemushindamistele, ja neljanda osa näitest 1, milles selgitatakse, kuidas saaksid oma hindamiskavas kontrollkooli kasutada.

Algolukorra ja tegevusjärgne mõõtmine

Algolukorra ja tegevusjärgne mõõtmine võimaldavad sul enne ja pärast tegevust olukorda (nt käitumise vaatlus) ja siht-/katserühma vastuseid kvantitatiivsetes küsitlustes omavahel võrrelda. Seega saad hindamisest väärtuslikke teadmisi selle kohta, kas sinu tegevus on muutuseid põhjustanud või mitte, kas tegevuse kavatsatud tulemused saavutati ja kas on asjaolusid, mida saaks muuta.

Seega peaks sinu hindamiskava sisaldama vähemalt algolukorra ja tegevusjärgset mõõtmist, kusjuures tegevusjärgne mõõtmine sisaldaks nii tulemus- kui ka protsesshindamist.

Tegevusjärgne mõõtmine

Tegevusjärgne mõõtmine näitab, kas teatud eesmärgid saavutati (nt kas saavutati soovitud protsent õpilasi, kes omandasid soovitud teadmised või kavatsused).

Sellegipoolest, kui ei ole algolukorra mõõtmist, millega neid tulemusi võrrelda, ei saa sa ainult tegevusjärgsest mõõtmisest (usaldusväärselt) teada, kas su tegevusel oli mõju (nt kas see panustas positiivselt või negatiivselt selle sihtprotsendi saavutamisse).



Oma tegevusjärgsesse mõõtmisesse võid lisada küsimusi näiteks selle kohta, kas õpilased tundsid, et õppisid midagi uut, või kas nad muutsid oma arvamust. Siiski peaksid arvestama sellega, et need oleksid enda teatatud mõjud.

Seega kui sinu ainus võimalus on teha tegevusjärgset mõõtmist (ilma et saaksid teha algolukorra mõõtmist), on siiski parem teha nii tulemus- kui ka protsesshindamine, kui et üldse mitte mingit hindamist teha, sest võid sellest siiski kasulikku teavet saada.

Kui oled juba teinud hindamise, mis näitas, et sinu tegevusel olid positiivsed mõjud, võiksid tegevusjärgse hindamise tegemist jätkata kvaliteedikontrollina (nt jätkata selle mõõtmist, kas õpilased omandavad teadmised või hoiakud, kas nad tunnustavad tegevust jne). Neid tulemusi saaks seejärel kasutada suhtluses võimalike rahastajatega. (Vaata näiteid 25 ja 26, mis käsitlevad seda, kuidas pärast Taani programmi LIVE positiivset juhuvalikuga kontrollkatse hindamist kasutati tegevusjärgset mõõtmist, et hinnata, kas tegevuse eesmärged saavutati ka edaspidi.)

Lisameetmed

Kui sul on selleks vahendeid ja teadmisi, on sinu hindamisel kirsiks tordil tulemuslikkuse ja tasuvusanalüüsid. Need näitavad, kas tegevusse investeeritud raha ja vahendeid kasutati hästi ning kuidas parandada kulu/kasu ja kulu/tõhususe suhet tulevastes tegevustes.

Tasuvusanalüüsis tõlgitakse liiklusohutuse kasud majanduslikeks, rahalisteks väärtusteks. Kuna liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste eesmärk on parandada liiklusohutust, peaksid need ennetama liiklussurmasid või vigastusi. Rahalisest küljest ennetaksid tegevused seega kulusid, mis on seotud iga liiklussurma ja raske vigastusega.⁵²

8.4. TULEMUSHINDAMISTE IDEAAALSED NÕUDED

Ideaalsed tulemushindamised on nii ajalises kui ka rahalises mõttes kulukad. Siiski on tähtis, et tegevusi hinnatakse, ja etapis 8.5 on esitatud vähim, mida hindama peaks.

Nõuetekohase tulemushindamise tegemine tähendab, et pead arvestama paljude valimisuuruse ja hindamiskavandi põhinõuetega. Kui neid ei täideta, on väga raske hindamisest korrektseid järeldusi teha.

Valimi suurus

On tähtis, et muutused, mille kohta tõendeid leiad, ei ole juhuslikud, vaid neid saab suure tõenäosusega siduda sinu rakendatud tegevusega. Seda teatakse kui statistilist võimsust. Praktikas tähendab see, et tegevusel peab olema piisav osalejate valim ja/või piisavalt pikk tegevusjärgne aeg, et kõik tuvastatud muutused oleksid selged ja usaldusväärsed.

⁵² Kuigi iga inimelu on hindamatu, on liiklussurma hind olenevalt riigist ligikaudu 0,7–3 miljonit eurot. Wijnen, Vanden Berghen and Schoeters, (2017), Analysis of road crash costs in EU countries. SafetyCube presentation. <https://bit.ly/3kLuzbz>



Valimiks vajalik inimeste arv oleneb sellest, mida mõõta soovid, ning nende muutuste mõjust ja ulatusest, mida soovid tõestada. Kui soovid näidata mõju liiklusõnnetustele või -vigastustele, on sul vaja suuri valimirühmi. Üksiku õppetegevuse jaoks võib see keeruline olla, kuna sellise analüüsi tegemiseks oleks sul vaja väga laialtulatust tegevust. Seega oleks see üksiku tegevuse asemel sobivam analüüsi jaoks, mis käsitleb liiklushariduse ja liikuvusõppe mõju kogu riigis. Kui sa oled aga rahul käitumismuutuste näitamisega, ei ole sul nii palju inimesi vaja, vaid piisab ka väiksemast valimirühmast. Keeruline on öelda täpset arvu, kuna see oleneb sihtrühmast.

Hindamiskavand: kontrollrühmad, planeerimine ja meetodid

Olemaks kindel, et muutuse saab omistada tegevusele, on sul vaja rühma, kes ei ole asjakohast tegevust teinud. Seda rühma nimetatakse kontrollrühmaks. Kui leiad katserühmas (rühm, kes on tegevuses osalenud) piisavalt märkimisväärse muutuse, kuid ei leia sellist muutust kontrollrühmas, võid üsna kindel olla, et tegevus on olnud tõhus.

Siiski on tähtis, et mõlema rühma liikmed oleksid võrdsed eri taustakriteeriumite poolest, nagu vanus, sugu ja sotsiaal-majanduslik taust ning kooli liik, milles nad käivad. Eelistatavalt peaks neil olema samal tasemel liiklusohutus. See tähendab, et sa ei tohiks näiteks võrrelda selliste õpilaste kontrollrühma, kes oma jalgratast sageli ei kasuta, selliste õpilaste katserühmaga, kes on kogenud jalgratturid (või vastupidi), kui sekkumine keskendub jalgrattasõidukoolitusele.

Tähtis on ka märkida, et kontrollrühmi kasutatavate hindamiste jaoks on ideaalis vaja kaasata keegi (nt teadusasutus või nõustaja), kes on sellistes hindamistes väga kogenud. Kirjeldatud hindamised võivad seega olla nii rahaliselt kui ka ajaliselt väga kulukad, mistõttu ei kasutata neid liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevustes sageli.

Teine tähtis tegur hindamise kavandis on ajavahemik ja rakendatavate meetmete planeerimine. Peaksid tegema vähemalt ühe mõõtmise (algolukorra mõõtmine, vt etapp 2.3) enne tegevust ja ühe pärast tegevust (tegevusjärgne mõõtmine). Mitme tegevusjärgse meetme rakendamine, nt üks kohe pärast tegevust ja uus kuue kuu pärast, annab teavet mõju püsivuse kohta.

Ideaalis hõlmavad need algolukorra ja tegevusjärgsed mõõtmised nii kvantitatiivseid kui ka kvalitatiivseid hindamismeetodeid (vt etapp 8.2), eelkõige vaatluseid enne ja pärast tegevust, kui su tegevuse eesmärk on parandada käitumist või oskuseid.



8.5. KVALITEEDI TAGAMINE

Tähtis on mitte mõelda oma tegevusest kui millestki, mille lood vaid korra, vaid pigem millestki sellisest, mida soovid pidevalt täiendada. Täpselt nagu eeltestide puhul (kujundav hindamine), näitavad protsess- ja tulemushindamise tulemused seda, millised sinu tegevuse aspektid toimivad hästi ja milliseid peaks parandama. Kui nende hindamiste tulemustest selgub, et on veel ruumi muutusteks ja arenguks, peaksid neid kaaluma ning võimaluse korral tegema. Samuti võivad hindamistulemused näidata, et peaksid kaaluma uue tegevuse arendamist või tõstma esikohale mõne teise, paremini toimiva tegevuse.

Peaksid regulaarselt oma tegevust üle vaatama, et näha, kas seda on vaja uute teadmiste ning uuendatud liiklusõnnetuste statistika tõttu värskendada. See ei hõlma vaid muude asjakohaste tegevuste hindamistulemusi, vaid ka teadmisi, mis tulevad liiklusohutuse kogukonnast väljastpoolt, nagu näiteks neuroteaduse ja psühholoogia areng, tehnoloogilised uuendused ja lahendused ning täiustatud pedagoogilised meetodid. Sinu tegevus peaks sammu pidama koolisüsteemide arenguga, kasutatud meetoditega ja nende mõtlemisviisidega.

Samuti peaksid regulaarselt hindama, kas sinu tegevus on ajakohane ning kooskõlas liiklusohutus- ja liikuvustrendidega.⁵³

8.6. ARUANDLUS

Viimasena on soovitatav koostada lõpparuanne, kuhu on koondatud kogu teave tegevuse, sealhulgas hindamise ja tegevusest õpitu kohta. Sellest ei saa kasu ainult võimalikud tegevuse rahastajad, vaid see aitab sul ka tulevasi tegevusi täiustada ja eelnevaid vigu vältida.

Tõendusmaterjal, mille tegevuse arendamisel ette valmistasid, nagu muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõte (etapp 3.2) ja rakendamiskava (etapp 7.1), on hea lähtepunkt, mida kõigis etappides õpitu ja hindamise tulemustega täiendada.

Mis puutub hindamisse, siis peaks aruandes olema vastus vähemalt järgnevatele küsimustele:



⁵³ Projekti „LEARN!“ 10. peamine põhimõte „Hoiat liiklusharidus ja liikuvusõppe ajakohasena“. ETSC (2020), Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>



Õpituga seoses on tähtis, et sinu organisatsioonis oleks hea süsteem oma kogemustest õppimiseks. Kui soovid oma tööd arendada ja veelgi paremaks muuta, mitte vaid korrata, on tegemist pideva protsessiga. Seega peaks aruandes arutlema järgnevate küsimuste üle:



ETAPI 8 KONTROLLNIMEKIRI

- Vii hindamiskava ellu.
- Kohanda vajaduse korral hindamistulemuste põhjal oma tegevust ja otsusta, millal seda uuesti hindad.
- Taga kvaliteedikontroll.
- Koosta lõpparuanne.



LISAMATERJALID

4. peatükis, kus käsitletakse Norra liiklusohutuse nõukogu mudelit käitumise muutmiseks, on **põhjalikum teave liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste hindamise** ja hindamisliikide kohta koos praktilise näidetega.

..... Bjørnaskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/ncrs-mbm>

CASTi käsiraamatus käsitletakse ulatuslikult hindamiste kavandamist ja korraldamist **koos üksikasjalike teaduslikult usaldusväärsete hindamismeetodite ja nende nõuetega**. Samuti on CASTi käsiraamatus üksikasjalikult räägitud **lõpparuande koostamisest**.

..... Delhomme et al. (2009), Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns (CAST Manual). <https://bit.ly/CASTManual>

Briti kuningliku õnnetusjuhtumite ennetamise ühingu (RoSPA) töövahend E-valu-it pakub **veebipõhist juhendamist hindamisprotsessi ajal** koos soovitude ja hindamise lõpetamiseks vajalike aruandevormidega.

..... Royal Society for the Prevention of Accidents (n.d.), E-valu-it Toolkit. <http://bit.ly/2OmTITg>

4. OSA

KUIDAS KÄSIRAAMATUT KASUTADA



04

Sellest osast leiad näited suuniste etappide kasutamise ja rakendamise kohta praktikas. On tähtis meeles pidada, et selles osas esitatud näited on vaid inspiratsiooniks. Kuigi konkreetseid õppetegevusi on ehk ühes riigis hästi hinnatud, ei tähenda see ilmtingimata, et neil on sama mõju mõnes teises riigis, kuna riigid erinevad nii kohalike, kultuuriliste kui ka ülesehituslike tegurite poolest. See tähendab, et peaksid oma tegevust enne algatamist alati katsetama.

Esimeses näites rakendatakse kogu mudelit ühele tegevusele ning selle eesmärk on seega selgitada protsessi kõigi selle etappide ja seostega. Ülejäänud näidetes on üksikasjalikult selgitatud, kuidas konkreetset käsiraamatu etappi tegevuses rakendatakse. Samuti näitavad need, kuidas eri organisatsioonid töötavad.

Selle osa näited on põhiliselt parempoolse liiklusega riikidest. Vasakpoolse liiklusega riikidest pärit lugejad peaksid tekstist tegema vajalikud muudatused, et see oma riigi oludega kooskõlla viia.

NÄIDETE ÜLEVAADE

NÄIDE 1: KÕIKIDE ETAPPIDE RAKENDAMINE OHUTUS JALGRATTASÕIDUTEGEVUSES.....	70
NÄIDE 2: TAANI LIIKLUSOHUTUSE NÕUKOGU ÜLDINE STRATEEGIA	76
NÄIDE 3: LASTE LIIKLUSKLUBI PROBLEEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE	84
NÄIDE 4: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ EESMÄRGID JA VÄLJUNDIEESMÄRGID	86
NÄIDE 5: FLANDRIA JALAKÄIJA- JA JALGRATTASÕIDUEKSAMITE EESMÄRGID JA VÄLJUNDIEESMÄRGID	88
NÄIDE 6: MUUTUSTE SAAVUTAMINE KIIRUSE TÖÖTOA KAUDU.....	90
NÄIDE 7: UUE JALGRATTASÕIDUEKSAMI MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	92
NÄIDE 8: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	94
NÄIDE 9: 5E MUDELI RAKENDAMINE (DIGITAALSE) ÕPPEVAHENDI KAVANDAMISEL	96
NÄIDE 10: LAIALDASED TEEMAD	99
NÄIDE 11: EELTESTI KAVANDAMINE.....	102
NÄIDE 12: JALGRATTASÕIDUEKSAMI UUE VERSIOONI EELTESTIMINE	104
NÄIDE 13: DIGITAALSE ÕPPEKESKKONNA „FILLA & RILLA“ EELTESTIMINE	107
NÄIDE 14: UUE ÕPPEMATERJALI TESTIMINE AJALISE SURVE ALL	112
NÄIDE 15: KANGELASE PROJEKTI EELTESTIMINE.....	114
NÄIDE 16: ALT ÜLES JA ÜLEVALT ALLA KÄSITLUSVIISID TEGEVUSTE REKLAAMIMISEKS	115
NÄIDE 17: ÜLEVALT ALLA KÄSITLUSVIISIDE PLUSSID JA MIINUSED SÜDAMETSOONIDE RAKENDAMISEL	117
NÄIDE 18: PROJEKTI „LIFE ON THE ROAD“ ALGATAMINE	119
NÄIDE 19: KOOSTÖÖ TEISTE PARTNERITEGA	122
NÄIDE 20: KOOSTÖÖ SIDUSRÜHMADEGA VEEBISAILDIL SYKKELDYKTIG.NO.....	126
NÄIDE 21: TEGEVUSE „HELP THE HELMETLESS“ HINDAMINE	128
NÄIDE 22: Projekti „BE SEEN“ HINDAMINE	130
NÄIDE 23: PROJEKTI „BE SEEN“ HINDAMISKÜSITLUSED.....	134
NÄIDE 24: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ JUHUVALIKUGA KONTROLLKATSE	143
NÄIDE 25: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ HINDAMINE	145
NÄIDE 26: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ HINDAMISKÜSITLUSED.....	147
NÄIDE 27: KÜSIMUSED TŠEHHI LIIKLUSÕPPE METOODIKA LOOMISE KOHTA	160

NÄIDE



1

NÄIDE 1: KÕIKIDE ETAPPIDE RAKENDAMINE OHUTUS JALGRATTASÕIDUTEGEVUSES

Seotud etapid

Kõik käsiraamatu etapid

Selles näites on selgitatud, kuidas kõiki käsiraamatu etappe praktikas rakendada. Juhtumiuuringuna rakendatakse selle kõiki etappe väikese ulatusega tegevuses, mille eesmärk on 11- ja 12-aastastele lastele õpetada, kuidas jalgrattast ohutult kasutada. Alustame etapiga 1 ja näitame, kuidas eri etapid meie tegevust kujundada aitavad.



Vanuserühmad

11- ja 12-aastased

Etapiga 1 alustame uue tegevuse loomist.

1

ANALÜÜSIMINE



Analüüsi, milles probleem avaldub. Millised on sihtrühma tingimused ja vajadused? Seosta probleemne valdkond oma strateegiakavaga ja tuvasta ohtlikku käitumist põhjustavad tegurid.

Oletame, et meie üldise strateegia kohaselt on riiklik eesmärk, et vähemalt 80% õpilastest peaksid kooli tulema jalgsi või jalgrattaga ning et see peaks juhtuma, ilma et liiklusõnnetuste ja -vigastuste arv suureneks. Koolidel on seega vastutus õpilastele õpetada, kuidas ohutult jalgrattaga sõita, ning meie näiteolukorras on kool pakkunud esialgset jalgrattasõiduõpet 4. klassis (9- ja 10-aastased). Kõik õpilased läbisid eksami edukalt.

Nüüdseks on aga õpetajad näinud, et 6. klassi õpilasi (11- ja 12-aastased) mõjutavad nende kaaslaste jalgrattaga sõitma kohtades, kus see ei ole lubatud või kus see on eriliselt ohtlik, et nad sõidutavad rattal rohkem inimesi, kui lubatud, ning et on juhtunud väikeseid õnnetusi. Samuti ei kanna paljud õpilased kiivrit.

Kool soovib selle probleemiga tegeleda. Tegevuse loomiseks⁵⁴ peame seda lähemalt vaatama ja tegevuse strateegia jaoks rohkem teavet koguma. Alustame intervjuude ja lihtsate katsetega, et selgitada välja, millised teadmised on õpilastel jalgrattaga sõitmisest ja raskustest ning õnnetuste peamistest põhjustest. Kuna õpetajad märkisid, et neil oli tunne, et kaaslaste surve on suur mõju, soovime teada saada ka sotsiaalsete suhete mõjust. Seega peaksime endalt küsima, kas sihtrühmas on kedagi, kellele peab pöörama erilist tähelepanu nende mõju tõttu teistele rühmaliikmetele.

2

SÕNASTA EESMÄRGID



Täpsusta tegevuse eesmärgid. Heida katsele ja hindamiskavandile esmane pilk ning vaata ka kulusid.

Jalgrattaste ohutut kasutust käsitledes ei tohiks valida liiga laia ulatust. Kuna tegevusega ei tohiks edastada liiga palju sõnumeid, peame tegema mõned valikud. Selles näites otsustame kiivrite kandmisest mitte rääkida, vaid keskenduda ohu mõistmisele ja vajadusele liikluses end ümbritseva suhtes tähelepanelik olla. Tuginedes etapis 1 kogutud teabele, selgitasime välja, et

⁵⁴ See näide keskendub väikesemahulise tegevuse arendamisele kohalikus koolis, kuna see võimaldab käsiraamatu etappide rakendamist selgemalt näidata. Enamik näiteid selles käsiraamatu osas selgitavad, kuidas etappe rakendada laiaulatuslikumas tegevuses, kuid see näide tõestab, et käsiraamatu etappe saab rakendada ka väikesemahulistes tegevustes.

NÄIDE



õpilased teavad, mis on õige, seega tahame tugevdada nende võimet ja tahet ohutult käituda. Tegevuse mõju peaks nägema tegelikus käitumises, mistõttu on see sõnastatud tegevuse eesmärgina.

Selleks, et teada saada, kas tegevus parandab tegelikku käitumist, peame selles etapis mõtlema ka hindamiskavandile. Tulemushindamise lihtne valem oleks uurida, kas õpilased, keda on õpetatud, on liikluses ohutumalt käituma hakanud, ning võrdlema neid teise rühmaga, kes ei ole samasugust õpet saanud.

Näiteks oletame, et kahel või enamal koolil on sama ohutuse valdkonna probleem. Otsustame, et rakendame tegevust koolis A, kuid mitte koolis B. Nii saame pärast tegevust näha, kas sellel on mõju ohutumale jalgrattaga sõitmisele. Koole valides teeme kindlaks, et nende õpilased on sarnased (nt sotsiaal-majanduslik taust, mida neile siiani õpetatud on jne).

Selgitamaks välja, kuidas õpilased oma jalgrattaid *enne* tegevust kasutavad, korraldame algolukorra mõõtmise. Kuna meil ei ole lisaraha välise spetsialisti palkamiseks, peame seda ise tegema. Selles näites vaatleme ja küsitleme mõlemaid koole mai alguses.

- Vaatleme, kuidas õpilased jalgratastega kooli ja koolist koju sõidavad.
- Vaatleme, kui paljud õpilased kasutavad jalgrattakiivrit, tulesid ja helkureid.
- Vaatleme, kuidas õpilased teid ületavad (fooridega ja foorideta).
- Uurime, kas õpilased annavad märku ja kuidas nad teedel/jalgrattateedel/kõnniteedel asetsevad. Kavandame õpilastele küsimustiku, milles uurime, kuidas nad jalgrattaga sõidavad, millised on nende teadmised ja hoiakud liiklusohutusest, keskendudes eelkõige ohutule jalgrattasõidule.

3

**MUUTUSE
SAAVUTA-
MINE**



Nüüdseks oled otsustanud, kas tegevuse tulemus on seotud tegeliku käitumisega või kavatsusega niimoodi käituda ning kas tulemus on teadmised, oskused, hoiakud või (kavatsetud) käitumine. Tee kindlaks, mida ja kuidas muuta soovid.

Etapis 1 tehtud probleemianalüüsist teame, et mõned õpilased sõidavad jalgratastega kogu aeg, mõned aga harvem. Kuna motivatsioon ja pühendumus erineb tugevalt, peame alustama ühiste kogemuste ja praktiliste ülesannetega, mis kaasaksid kõiki. Eriliselt peab arvestama halbade harjumustega. Kirjandusest (ja kogemustest) teame, et halbu harjumusi muuta on sageli keerulisem, kui uusi õppida. Seega on tähtis luua preemiasüsteeme ja pöörata erilist tähelepanu vähim distsiplineeritud õpilastele.

Oma tegevuses keskendume haridusmeetmetele. Oleksime võinud tegevust ka laiendada, kombineerides seda mitme õppevälise meetmega. Näiteks oleksime saanud lasta õpilastel kohalike asutustega ühendust võtta, et parandada jalgrattateede hooldust ja valgustust või luua ohutumad teeületuskohad.

NÄIDE



MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD: JALGRATTA OHUTU KASUTUS

RES	SIHTRÜHMAD	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD
X TÖÖTUNDI X EURO	11–12-AASTASED ÕPILASED		KÄITUMINE: sõidab kooskõlas liikluseeskirjadega:
	ÕPETAJAD	<ul style="list-style-type: none"> Üks interaktiivne tund Õpetajajuhend 	<ul style="list-style-type: none"> enne pööramist / peatumist / asendi võtmist vaatab seljataha annab pööretest ja peatumisest õigel ajal märku ootab, kui on kohustatud kaasliiklejatele / vastassuunast tulevatele liiklejatele / jalakäijatele teed andma on enne pööramist õiges asendis / sõidab jalgrattateel (kui see on olemas) / ei sõida kõnniteel / ei sõida jalakäijate alal ei sõida punase tulega järgib liiklusmärke ei sõida ühel jalgrattal rohkemate inimestega kui lubatud
	LIIKLUSOHUTUSE ÕPETAJAD		
	OMAAVALITSUS	Õpilased võtavad tõenäoliselt ühendust omavalitsusega, et tulemused esitada	
	LAPSEVANEMAD	Teave lapsevanematele (kiri), et mõju kestaks	

4

KAVANDA-
MINE

Kavanda oma tegevus, tuginedes eelnevatele etappidele ja võttes arvesse 5E mudelit (selle viis pedagoogikamõistet algavad inglise keeles e-tähega: *engage* (kaasamine), *explore* (uurimine), *explain* (selgitamine), *elaborate* (täpsustamine) ja *evaluate* (hindamine)). Lõpeta hindamiskava, tee kindlaks, mida hindad, ning määra hindamise ülesehitus ja meetod. Koosta tootmis- ja rakendamiskava.

Seejärel kujundame tegevuse kooskõlas 5E mudeliga.

Kaasamine. Kuidas saame õpilasi kaasata?

- Milliseid jalgrattaõnnetusi või ohuolukordi on õpilased kooliteel ja vabal ajal kogenud? Anna õpilastele mõtlemiseks ja märkmete tegemiseks aega. Pärast seda võib tahvlile kirjutada nimekirja. Kas õpilased on võimelised õnnetusi või ohuolukordi kategoriseerima?
- Millised õnnetused on nende arvates nendevanuste õpilaste seas kõige levinumad? Õpilased pakuvad hüpoteese ja nendest tehakse tahvil kokkuvõtte.

NÄIDE



Uurimine. Millised tegevused võivad kaasa aidata sellele, et õpilased ise nendele probleemidele lahendused leiaks?

- Õpilased võivad koostada küsimustiku, et selgitada välja oma kooli lähedal juhtuvad õnnetused ja ohuolukorrad, ning lasta paralleelklassidel või kooli kõigil klassidel sellele vastata.
- Kas need tulemused on kooskõlas sellega, mida nad osana kaasamistegevustest kirja panid?
- Kogu ettekandes uut teavet tervelt koolilt ja/või klassilt. Tee sektor- või tulpdiagramme.
- Tulemusi võib esitleda publikule, näiteks paralleelklassile, õpetajatele või lapsevanemate/õpetajate koosolekul.

Selgitamine.

- Õpilased arutlevad küsitluse tulemuste üle.
- Miks on just need kõige levinumad jalgrattaõnnetused? Õpetaja võib pakkuda eksperditeadmisi.
- Milliseid meetmeid saab igaüks algatada ja mida saab teha kool/kogukond, et vähendada jalgrattaõnnetuste kahjustavat toimet? Õpetaja võib pakkuda eksperditeadmisi.

Täpsustamine. Käsitluse laiendamiseks võib olla näiteks raamistiku tegurite uurimine, nt järgnevad asjaolud, mida tüüpilistest jalgrattaõnnetustest teame:

- libisemine kruusal või libedatel pindadel;
- esemete sattumine kodarate vahele;
- takistuste sattumine teele;
- tasakaalu kaotus;
- võimetus peatuda enne takistusele otsa sõitmist.

Ehk on kasulik käitumismuutust lähemalt vaadelda: kus otsustame jalgrattaga sõita; miks on jalgrattaga ohtlik sõita, kui sellel on korraga rohkem kui üks inimene jne.

Kas õpilaste omandatud teadmised saavad panustada arengusse selles omavalitsuses, kus nad jalgrattaga sõidavad? Mida saaks teha? Võtta ühendust kohalike omavalitsusasutustega ja neile tulemusi esitada? Kirjutada kohalikke ajalehte?

Hindamine. See on osa õppeprotsessist.

Hindamine seatakse mudeli keskmesse, sest see peaks kuuluma õppeprotsessi igasse ossa. Räägime vahepealsest ja lõplikust hindamisest. Lisaks tuleb õpilastele õpetada oma õppimise hindamist. Selleks on eri võimalusi, kuid üldiselt puudutab see iga õpilast eraldi, aga ka tervet klassi koos õpetajaga, meetodite, andmete ja kokkuvõtete hindamist. Kas oleksime saanud midagi teisiti teha? Kas saime enda valitud meetodite kaudu oma küsimustele vastused? Kas kogutud andmetes on ebatäpsusi või vigu? Milliseid järeldusi saame teha? Kas need on kooskõlas muude teadmistega, mida oleme statistikast kogunud?

Tuginedes varasematele kaalutlustele ning tegevuse kujundusele, lõpetame hindamiskava. Samuti hakkame mõtlema õppematerjali koostamise ja rakendamise kavale.

NÄIDE



5

EEL-
TESTIMINE

Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.

Tuginedes kujundusele, teeme oma tegevusest näidiseid, et katsetada, kas tegevusega saavutatakse soovitud muutused. Oleme näite jaoks valinud suure kooli, mistõttu katsetame nii õpetajajuhendit kui ka tegevust, mida teeme klassis fookusrühmana. Õpetajalt saadud tagasisidest selgub, et õpetajajuhendit on võimalik valesi mõista, ja fookusrühma kaudu saame teada uutest ohtlikku käitumist põhjustavatest teguritest. Pärast eeltesti vaatame uuesti läbi eelnevad etapid ning kohandame nende põhjal tegevust ja õpetajajuhendit.

6

TOOTMINE



Valmista ette tegevuse jaoks vajaminevad materjalid, kas digitaalselt, printitud või mõlemat.

Arvestades seda, et näide käib väikesemahulise tegevuse kohta kohalikus koolis, kaasame lapsed vajalike materjalide koostamisse (kaasamise meetodina). Kui peaksime tahtma tegevust hiljem rohkemates koolides rakendada, on vaja mõelda, mis oleks materjalide koostamiseks parim lahendus.

7

RAKENDA-
MINE

Valmista ette teavitustrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla käsitusviisidega. Tee koostööd teiste osalistega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.

Olenevalt esimeste etappide analüüsist ja senisest kogemusest otsustame, mida teavitamisstrateegia sisaldama peaks. Eelkõige on see projekt protsess, mis mõjutab hoiakuid ja valmidust teha õigeid asju. Seega on tähtis, et ka lapsevanemad oleksid nendest probleemidest teadlikud.

Kui õpilastel on uusi teadmisi paranduste kohta omavalitsuses, kus nad jalgrattaga sõidavad, ja kui neil on ettepanekuid selle kohta, mida saaks teha, võiksime ühendust võtta ka omavalitsusasutustega ja neile tulemusi esitada.

Hindamiskavandi põhjal rakendame tegevust koolis A, kuid mitte koolis B.

8

HINDAMINE



Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

Etapis 2 tegime mõlemas koolis mai alguses algolukorra mõõtmise ja osana etapist 7 rakendasime mais jalgratta ohutu kasutuse programmi koolis A. Koolis B ei tehtud samal ajal ühtki ohutuma jalgrattasõiduga seotud tegevust.

NÄIDE

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

Saamaks teada, kas tegevus mõjus, kordame samu meetmeid (etapis 2 tehtud vaatlusi ja küsimustikku) mõlemas koolis, näiteks juuni keskel ja augustis kooliaasta alguses.

Kui leiame, et õpilased koolist A käituvad nüüd liikluses ohutumalt ja et kooli B õpilaste käitumine on jäänud peamiselt muutumatuks (mida mõõdeti nii vaatluste kui ka küsimustikuga), saame järeldada, et jalgratta ohutu kasutuse programmil oli suure tõenäosusega positiivne mõju.⁵⁵

Peale mõõtmise tulemuste tuleks hinnata ka protsessi ning jalgratta ohutu kasutuse programmi ulatust ja sisu koolis A, kas õpetajad ja õpilased (või lapsevanemad, juhul kui nad on kaasatud) tundsid, et koolitus toimus, ning kas oli selliseid tegevuse aspekte, mis hästi ei toimunud, jne. Teine võimalus oleks pärast tegevust kooli A õpilastele antud küsimustikku täiendada küsimustega selle kohta, mida nad koolitusest arvavad ja kuidas end pärast seda tunnevad.

Meie näites selgus hindamisest, et tegevusel tõenäoliselt oli mõju ja et seda tunnustasid nii õpetajad kui ka õpilased. Kui tulemused oleksid olnud teistsugused, oleksime oma tegevuse üle vaadanud ning ehk isegi selle pakkumise lõpetanud ja uue arendanud.

Koostame lõpparuande, tuginedes tegevuse arengule ja hindamisele ning eelkõige sellest õpitule.

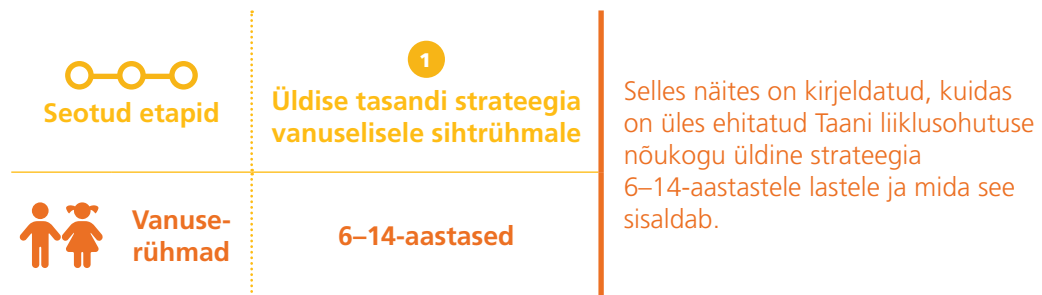
⁵⁵ Kuna rakendasime tegevust ainult ühes koolis, saame heade tulemuste põhjal väita vaid seda, et tegevusel oli *tõenäoliselt* positiivne mõju. Selleks, et saaks kindlamini väita, et programmil on positiivne mõju, peaksime programmi rakendama ja hindama rohkemates koolides.

NÄIDE



2

NÄIDE 2: TAANI LIIKLUSOHUTUSE NÕUKOGU ÜLDINE STRATEEGIA



Üldise strateegia näide on Taani liiklusohutuse nõukogu strateegia 6-14-aastastele lastele. Üldises strateegias käsitletakse järgnevaid asjaolusid alltoodud järjestuses.

Taustteave

Üldine strateegia algab taustteabest ja kontekstist. 6-14-aastaste laste sihtrühm on kooskõlas Taani haridussüsteemiga. Peale selle sihtrühma on Taani liiklusohutuse nõukogul edasised üldised strateegiad koolieelikutele (0-5-aastased) ja noorukitele (15-25-aastased) ning temaatilised strateegiad.

Selles on mainitud, et üksikasjalik teave koos tegevustega on kehtestatud tegevuskavas 6-14-aastastele. Taustteabes on mainitud ka seda, et strateegia ülesehitus tugineb CASTi mudelile, milles rõhutatakse teabe, oskuste ja tõestusallikate selgust.

Liiklusõnnetuste andmed

Liiklusõnnetuste andmed esitatakse 6-14-aastaste kohta. Need andmed kajastavad hukkunud ja vigastatud laste arvu, kusjuures neid eristatakse soo, vanuse, liikleja liigi, geograafilise asukoha, kuu, päeva ning kellaaja järgi. Samuti võrreldakse üldises strateegias politseitoimikuid erakorralise meditsiini osakonna andmetega, millest muu hulgas selgub, et politsei andmetes on kajastatud vaid 4,5% teatatud vigastuste koguarvust.

Välised teadmised

6-14-aastaste vanuserühma kohta on esitatud teadmised nende aju arengust, kognitiivsest arengust ja arengust õppimises.

Sisemised teadmised

Selles jaotises on nende enda hindamiste ja uuringute tulemused. Nendes näidatakse riiklikku konteksti ja õppekeskkonda, kus õpet antakse (näiteks mida õpetajad ja direktorid liiklusharidusest ja liikuvusõppest arvavad või mida vanemad arvavad sellest, et lastel peaksid olema head eeskujud). Samuti näitab see nii üldiseid kui ka tegevusepõhiseid arenguvõimalusi.

NÄIDE



Tegurite analüüs

Käsitleb teisi organisatsioone, millega Taani liiklusohutuse nõukogu koolide õppekava pääsemise nimel võistleb, näiteks organisatsioonid, mis käsitlevad muid tervisega seotud probleeme, nagu alkohol, narkootikumid ja suitsetamine.

Sihtrühm

Hõlmab nii peamisi kui ka teiseseid sihtrühmi.

Piirid

Selgitavad, millele Taani liiklusohutuse nõukogu ei keskendu, nagu näiteks vabaajaorganisatsioonid.

Strateegilised eesmärgid

Hukkunud ja vigastatud laste arvu üldine vähenemine koos tegevuskavas kehtestatud tegevuspõhiste eesmärkidega.

Üldised kavandatud algatused

Koostööpartnerid

Üldises strateegias on ka **muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõte** nende üleüldistest pingutustest seoses liiklushariduse ja liikuvusõppe pakkumisega. Lisaks on neli põhjalikumalt muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade lehekülge: kolm, mis on mõeldud konkreetsele haridustasemele sihtrühmas (6–9-aastased, 10–12-aastased ja 13–15-aastased), ning üks, mis käsitleb liiklushariduse ja liikuvusõppe reklaamimist õpetajatele.


6–9-aastastele, 10–12-aastastele ja 13–15-aastastele rühmadele mõeldud muutuste teooriad leiad järgnevatelt lehekülgedelt. Pane tähele, et vastupidi etapi 3.2 selgitusele kasutatakse tärne (*) liiklushariduse ja liikuvusõppe riiklike eesmärkide tähistamiseks, mitte peamiste tulemusnäitajate tähistamiseks. Taani liiklusohutuse nõukogu kehtestas ka peamised tulemusnäitajad, sealhulgas:

- nende koolide arvu suurendamine, kus on liikluse kontaktõpetaja;
- selliste koolide arvu suurendamine, kus:
 - sooritatakse jalakäijaeksameid (6–9),
 - sooritatakse jalgrattasõidueksameid (10–12) ja
 - kus toimub programmi „Road Safety LIVE“ külastus ja/või õpetatakse 360 kraadi meetodit (13–15).

NÄIDE



MUUTUSTE TEORIA: KOOLID: 6–9-AASTASED

RES	SIHTRÜHMAD	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD
X TÖÖTUNDI	 <p>6–9-AASTASED (0.–3. KLASS)</p>	<p>JALAKÄIJA EKSAAM (0.–1. klass) (kokku 4–6 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> teooria („Jalutuskäigul Alberti ja ...“) liikluskoolitus (jalutuskäik ümbruskonnas) praktiline test (võimaluse korral koos politseiga) diplom + jalakäija luba lisaülesanded („Suur linn“) õpetajaraamat + tegevuskoht 	<p>0.–1. KLASSI LÕPUKS (õpilane)</p> <ul style="list-style-type: none"> teab põhilisi jalakäijatele mõeldud reegleid* teab jalakäijate ohutegureid, sealhulgas eri liiki liiklejad oskab klassireisi ajal ohutult rühmas kõndida kasutab ohutut teekonda kannab jalgrattasõidu ajal kiivrit (ja teeb seda korrektselt)
	<p>(algkool)</p> <p>KLASSIÕPETAJAD</p> <p>LIIKLUSOHUTUSE ÕPETAJAD</p> <p>MUUD ÕPETAJAD JA SOTSIAALPEDAGOOGID</p> <p>KOOLI JUHTKOND (kontaktlapsevanemad)</p> <p>LAPSEVANEMAD</p> <p>OMAVALITSUS (kooli osakond ning omavalitsuste tehnika- ja keskkonnaosakond)</p> <p>POLITSEI</p> <p>MUUD KOOSTÖÖPARTNERID:</p> <ul style="list-style-type: none"> kool ja lapsevanemad õppematerjalide keskus 	<p>VÄIKE JALGRATTASÕIDUEKSAAM (2.–3. klass) (kokku 6–8 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> teooria („Jalgrattasõit koos Albertiga“) liikluskoolitus (jalgrattasõidu harjutused suletud alal) / väike jalgrattasõidueksam lisaülesanded („Suur linn“) diplom + väike jalgrattasõidu luba õpetajaraamat + tegevuskoht <p>Lisamaterjalide jagamine (mängud, joonistamine jne)</p> <p>VÄIKE KIIVER (0.–3. klass) (1 tund)</p> <ul style="list-style-type: none"> jalgrattakiivrieksperiment munaga õpetajaraamat + tegevuskoht <p>MATERJALIDE ÜLEVAADE (liiklusohutuse ja muud õpetajad)</p> <p>OMAVALITSUS, ÕPETAJAD/ SOTSIAALPEDAGOOGID, POLITSEI JNE:</p> <ul style="list-style-type: none"> võrgustiku kohtumised, liikluskursused, nõustamine/toetamine, õpetamine, teavitustegevus, messid, reklaamimine jne <p>STRUKTUURILISED MUUDATUSED:</p> <ul style="list-style-type: none"> õigusaktid, riiklikud eesmärgid 3., 6. ja 9. klassile, voldikud / ühised eesmärgid, liikluspoliitika 	<p>3. KLASSI LÕPUKS (õpilane)</p> <ul style="list-style-type: none"> oskab ümbruskonnas üksi kõndida ja liiklusreegleid järgida* teab põhilisi jalgratturitele mõeldud reegleid oskab suletud alal turvaliselt jalgrattaga sõita (manööverdada / tasakaalu hoida / orienteeruda)* oskab ilma täiskasvanuta ohutult jalgrattaga sõita on teadlik oma võimetest jalgrattal kasutab ohutuid jalgrattateid* mõistab jalgrattakiivri tähtsust on võimeline olema eeskujuks ohutus jalgrattasõidus (ei sõida käed lahti, kannab kiivrit, on tähelepanelik jne) <p>LAPSEVANEMAD (kohandatud ea järgi)</p> <ul style="list-style-type: none"> rohkem lapsevanemaid mõistavad, et nad on oma lastele eeskujuks (heades/halbades liiklusharjumustes) rohkem lapsevanemaid koolitavad oma lapsi nii, et nad oleksid liikluses pädevad <p>LAPSEVANEMAD (3. KLASSI LÕPUKS)</p> <ul style="list-style-type: none"> teavad, mida nende lapsed peaksid pärast 3. klassi lõppu olema võimelised liikluses tegema teavad oma rolli ei tunne oma laste liikluses osalemise pärast muret
X TAANI KROONI			<p>OHUTUD LIIKLUSOLUD KOOLIDE ÜMBRUSES</p>

NÄIDE



(* = liiklushariduse ja liikuvusõppe riiklikud eesmärgid)

0.–3. KLASSI ÕPILASED (kohandatud eale)

Oskused/pädevused

- oskavad (edukalt) liiklusest aru saada ja sellele vastavalt käituda*
- teadmised ja arusaam enda ja teiste käitumise tagajärgedest liikluses
- oskavad valida jalakäijatele ohutu tee*

Suhtumine

- usuvad, et liikluseeskirjade järgimine ja liikluses ohutult käitumine on tähtis
- leiavad, et meie materjalid on asjakohased, põnevad ja kaasavad

Käitumine

- õpilane oskab üksi liikluseeskirjade järgi jalgsi liigelda*
- ohutumad, enesekindlamad ja vastutustundlikumad liiklejad, kes oskavad liikluses käituda (vähem vigu tegevaid õpilasi / ohu vähendamiseks rohkem õpilasi, kellel on head harjumused):
 - > on liikluses tähelepanelikud: kasutavad liikluses nii silmi kui ka kõrvu; jäävad äärekivil seisma ja vaatavad ette; vaatavad igas suunas; ei jookse kunagi teele nii, et enne ei vaata; teed ületada soovides loovad autojuhiga silmside; pööravad erilist tähelepanu sissesõiduteedele, väravatele, garaažidele ja pargitud autodele; ületavad teed sobiva tempoga jne
 - > kõndimisel: kõnnivad korrektselt teedel, millel puuduvad kõnniteed
 - > jalgrattaga sõitmisel: kasutavad kiivrit ja tulesid; annavad käega märku, kui hakkavad pöörama; tõstavad peatudes käe; vaatavad tagasi ja kõrvale; sõidavad jalgrattateel paremal pool; teavad ja järgivad liiklusmärke; peatuvad teemärgistuste juures jne
 - > bussis: teavad ja järgivad bussidega seotud reegleid
 - > nähtavus: kasutavad vajaduse korral helkureid
- rohkem ise liikuvaid lapsi
- pärast 3. klassi: rohkem õpilasi, kes on sooritanud jalakäijaeksami ja väikse jalgrattasõidueksami.

KOOSTÖÖ TUGEVDAMINE KOOLIDEGA, OMAVALITSUSTE JA POLITSEIGA

PIKAS PERSPEKTIIVIS

ÕPILASTE ETTEVALMISTAMINE SELLEKS, ET NAD OLEKSID KOOLIST LAHKUDES VALMIS 10 KÕIGE OHTLIKUMAKS AASTAKS LIIKLUSES

VÄHEM LIIKLUSÕNNETUSI

VÄHEM LIIKLUSÕNNETUSI

VÄHEM LIIKLUSSURMASID
(arv ja eluaastate kadu)

VÄHEM VIGASTATUID
(kergelt ja raskelt)

NÄIDE



MUUTUSTE TEOORIA: KOOLID: 10–12-AASTASED

RES	SIHTRÜHMAD	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD
X TÖÖTUNDI	 <p>10–12-AASTASED (4.–6. KLASS)</p>	<p>KOOLIKAMPAANIAD</p> <p>JALGRATTASÕIDUEKSAM (5.–6. klass) (kokku 8–10 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> tutvustusfilm teooriatest teooriatunnid (võimalikud liikluskoolitused lapsevanematega) jalgrattakontrollid praktiline test liikluses lapsevanemate teave (kiri ja veebileht) õpetajaraamat + veebileht <p>PROOVIKATSED (4.–5. klass) (kokku 4–10 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> praktilised välissharjutused õpetajaraamat + veebileht <p>JALGRATTASÕIDUKATSED (4.–6. klass) (kokku 2 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> praktilised ülesanded rajal (kast koos toetava materjaliga tellitakse omavalitsusest) Õpetajaraamat <p>VÄIKE KIIVER (4.–6. klass) (1 tund)</p> <ul style="list-style-type: none"> jalgrattakiivrieksperiment munaga õpetajaraamat + veebileht <p>JALGRATTAKIIVRI KAMPAANIA (4.–6. klass)</p> <ul style="list-style-type: none"> muusikavideo <p>ÜLEVAADE MATERJALIDEST (liiklusohutuse ja muud õpetajad)</p> <p>OMAVALITSUS, ÕPETAJAD/ SOTSIAALPEDAGOOGID, POLITSEI JNE:</p> <ul style="list-style-type: none"> võrgustiku kohtumised, liikluskursused, nõustamine/toetamine, õpetamine, teavitustegevus, messid, reklaamimine jne <p>STRUKTUURILISED MUUDATUSED:</p> <ul style="list-style-type: none"> õigusaktid, riiklikud eesmärgid 3., 6. ja 9. klassile, voldikud / ühised eesmärgid, liikluspoliitika 	<p>TEADMISED 6. KLASSI LÕPUKS (õpilane)</p> <ul style="list-style-type: none"> teab jalgratturitele mõeldud reegleid* <ul style="list-style-type: none"> > teab, kuidas enne pööramist / peatumist / asendi võtmist seljataha vaadata > teab, kuidas pööramistest märku anda / õigel ajal pöörata > teab, kuidas enne peatumist märku anda / õigel ajal peatuda > teab, kuidas enne kaasjuhtidele / vastassuunast tulevatele juhtidele / jalakäijatele tee andmist oodata > teab, kuidas enne pööramist paikneda / et sõidetakse jalgrattateel (kui see on olemas) ning mitte kõnniteel jalakäijate alal > teab, et teed ei ületada punase/kollase tulega ja et peab järgima liiklusemärgid teab jalgratturitele ohutute teede iseärasusi* teab liiklust segavaid tegureid* teab teiste liiklejatega seotud ohtusid* teab omaenda piiranguid ja võimeid liikluses <p>HOIAKUD (õpilane)</p> <ul style="list-style-type: none"> usub, et liikluseeskirjade järgimine on tähtis / käitub liikluses ohutult leiab, et meie materjalid on asjakohased, põnevad ja kaasavad <p>LAPSEVANEMAD (kohandatud ea järgi)</p> <ul style="list-style-type: none"> rohkem lapsevanemaid mõistavad, et nad on oma lastele eeskujuks (heades/halbades liiklusharjumustes) rohkem liiklusõpetajaid lastega liikluses rohkem inimesi võtab vastutuse / arutleb jalgrattakiivrite kasutuse üle <p>VÄLJUND</p> <ul style="list-style-type: none"> rohkem ise liikuvaid lapsi pärast 6. klassi: rohkem õpilasi on sooritanud jalgrattasõidueksami rohkem koolilapsi kasutavad erksavärvilisi riideid/esemeid rohkem koolilapsi kannavad jalgrattakiivrit <p>OHUTUD LIIKLUSOLUD KOOLIDE ÜMBRUSES</p>
	X TAANI KROONI	<p>ÕPETAJAD</p> <p>LIIKLUSOHUTUSE ÕPETAJAD</p> <p>(sotsiaalpedagoogid koolipõhistes vabaajaasutustes)</p> <p>KOOLI JUHTKOND (kontaktlapsevanemad)</p> <p>LAPSEVANEMAD</p> <p>OMAVALITSUS (kooli osakond ning omavalitsuste tehnika- ja keskkonnaosakond)</p> <p>POLITSEI</p> <p>MUUD KOOSTÖÖPARTNERID:</p> <ul style="list-style-type: none"> kool ja lapsevanemad õppematerjalide keskus 	

NÄIDE



(* = liiklushariduse ja liikuvusõppe riiklikud eesmärgid)

PIKAS PERSPEKTIIVIS

OSKUSED/PÄDEVUS/KÄITUMINE 6. KLASSI LÖPUS

(ÕPILASED)

- jalgrattal
- sõidab kooskõlas liikluseeskirjadega*
 - > enne pööramist / peatumist / asendi võtmist vaatab seljataha
 - > annab pööramistest märku / pöörab õigel ajal
 - > annab peatumisest märku / peatub õigel ajal
 - > ootab möödujatele / vastassuunast tulevatele juhtidele / jalakäijatele teed andes
 - > on enne pööramist õiges asendis / sõidab jalgrattateel (kui see on olemas), mitte kõnniteel ega jalakäijate alal
 - > ei ületa teed punase tulega
 - > järgib liiklusmärke
- kannab jalgrattasõidu ajal kiivrit (ja teeb seda korrektset)
- valib jalgratturitele ohutu tee*
- praktiseerib ohutut jalgrattasõitu (ei sõida käed lahti, kannab kiivrit, on tähelepanelik jne)
- jälgib enda paiknemist liikluses
- vaatab enda ümber, et olla liiklusest teadlik
- annab käega märku
- hoiab jalgrattal tasakaalu sõitu alustades, peatudes ja olukordi vältides
- on võimeline jalgrattal ootamatute olukordadega toime tulema

Liikluses üldiselt

- on liikluses tähelepanelik*
- näeb liiklusolukordi ette ja kohaneb nendega*
- suudab liikluses ohtlikule käitumisele ei öelda
- seisab selle eest, et liikluses käitutaks ohutult

LAPSEVANEMAD (6. KLASSI LÕPUKS)

- teavad, mida nende lapsed peaksid pärast 6. klassi lõppu olema võimelised liikluses tegema
- teavad oma rolli
- ei tunne oma laste liikluses osalemise pärast muret

KOOSTÖÖ TUGEVDAMINE KOOLIDEGA, OMAVALITSUSTE JA POLITSEIGA

ÕPILASTE ETTEVALMISTAMINE SELLEKS, ET NAD OLEKSID KOOLIST LAHKUDES VALMIS 10 KÕIGE OHTLIKUMAKS AASTAKS LIIKLUSES

VÄHEM LIIKLUSÕNNETUSI

VÄHEM LIIKLUSÕNNETUSI

VÄHEM LIIKLUSSURMASID
(arv ja eluaastate kadu)

VÄHEM VIGASTATUID
(kergelt ja raskelt)

NÄIDE



MUUTUSTE TEOORIA: KOOLID: 13–15-AASTASED

RES	SIHTRÜHMAD	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD
X TÖÖTUNDI	 <p>13–15-AASTASED (7.–9./10. KLASS)</p>	<p>KOOLIKAMPAANIAD</p> <p>NUMBRIPURUSTAJA (7.–8. klass) (kokku 6–12 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> veebileht õpilastele + tööleht õpetajaraamat + veebileht <p>„360 kraadi“ (8.–10. klass) (kokku 2 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> interaktiivne dokumentaalfilm: 24 lühikest klippi tööleht õpetajaraamat + veebileht <p>„While We Live“ (8.–10. klass) (kokku 5–9 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> film tööleht <p>„Road Safety LIVE“ (8.–10. klass) (2–3 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> Programmi LIVE saadiku ettekanne 	<p>ÕPILANE 9. KLASSI LÕPUKS</p> <p>TEADMISED</p> <ul style="list-style-type: none"> teab liikluseeskirju vastastikmõjust teiste liiklejatega* teab liikluse ohutegureid* / vähemalt kahte liiklusõnnetuste/vigastuste tegurit teab vastutusest liikluses* teab / saab aru enda ja teiste käitumise tagajärgedest liikluses teab oma piiranguid ja võimeid liikluses teab liikluses ohtliku käitumise võimalikke tagajärgi* teab, et tal on ees 10 kõige ohtlikumat aastat liikluses <p>ASJAKOHAUS JA ANALÜÜS</p> <ul style="list-style-type: none"> suudab teemat oma eluga seostada arutleb selle üle, kuidas saaks liiklusõnnetusi ennetada analüüsib oma liikluskäitumist võtab seisukoha oma tulevase liikluskäitumise suhtes otsustab, kuidas reageerida teiste riskikäitumisele
	X TAANI KROONI	<p>ÕPETAJAD</p> <p>LIIKLUSOHUTUSE ÕPETAJAD (sotsiaalpedagoogid koolipõhistes vabaajaasutustes)</p> <p>KOOLI JUHTKOND (kontaktlapsevanemad)</p> <p>LAPSEVANEMAD</p> <p>OMAAVALITSUS (kooli osakond ning omavalitsuste tehnika- ja keskkonnaosakond)</p> <p>POLITSEI</p> <p>MUUD KOOSTÖÖPARTNERID:</p> <ul style="list-style-type: none"> kool ja lapsevanemad õppematerjalide keskus 	<p>(DIGITAALNE) ÕPETAJA ASEDAJA (varem „To Go“) (2 tundi)</p> <ul style="list-style-type: none"> kui õpetaja on haige või puudub noor juhendaja õpetab digitaalselt või klassis, kasutades „360 kraadi“ õppematerjale <p>ÜLEVAADE MATERJALIDEST (liiklusohutuse ja muud õpetajad)</p> <p>OMAAVALITSUS, ÕPETAJAD/ SOTSIAALPEDAGOOGID, POLITSEI JNE:</p> <ul style="list-style-type: none"> võrgustiku kohtumised, liikluskursused, nõustamine/toetamine, õpetamine, teavitustegevus, messid, reklaamimine jne <p>STRUKTUURILISED MUUDATUSED:</p> <ul style="list-style-type: none"> õigusaktid, riiklikud eesmärgid 3., 6. ja 9. klassile, voldikud / ühised eesmärgid, liikluspoliitika

NÄIDE



(* = liiklushariduse ja liikuvusõppe riiklikud eesmärgid)

ÕPILANE 9. KLASSI LÕPUKS

SUHTUMINE

- ütleb ei joobeiseisundis juhtimisele, kannab alati kaitsevarustust/kiivrit, on tähelepanelik, ei ületa kiirust
- usub, et liikluseeskirjade järgimine on tähtis / käitub liikluses ohutult
- leiab, et meie materjalid on asjakohased, põnevad ja kaasavad

OSKUSED/PÄDEVUS/KÄITUMINE

- liigub liikluses liikluseeskirjade järgi ja arvestab teiste liiklejatega*
- liigub liikluses vastutustundlikult*
- suudab hinnata liikluses ohtliku käitumise võimalikke tagajärgi*
- suudab vähendada enda ja teiste vigastuste ohtu liikluses*
- suudab liikluses ohtlikule käitumisele ei öelda / suudab öelda ei: ei sõida pärast alkoholi tarbimist, ei ületa kiirust, ei sõida mopeedil kahe inimesega korraga jne
- seisab liikluses ohutult käitumise eest
- reageerib teiste ohtlikule käitumisele
- teeb vanematega kokkuleppeid kiivri kandmise ja selle kohta, kuidas peolt koju saada, sõidab mopeediga seaduslikult jne

LAPSEVANEMAD (9. KLASSI LÕPUKS)

teavad, mida nende lapsed peaksid pärast 9. klassi lõppu olema võimelised liikluses tegema
teavad oma rolli
ei tunne oma laste liikluses osalemise pärast muret

KOOSTÖÖ TUGEVDAMINE KOOLIDEGA, OMAVALITSUSTE JA POLITSEIGA

PIKAS PERSPEKTIIVIS

ÕPILASTE ETTEVALMISTAMINE SELLEKS, ET NAD OLEKSID KOOLIST LAHKUDES VALMIS 10 KÕIGE OHTLIKUMAKS AASTAKS LIIKLUSES

VÄHEM LIIKLUSÕNNETUSI

VÄHEM LIIKLUSÕNNETUSI

VÄHEM LIIKLUSSURMASID
(arv ja eluaastate kadu)

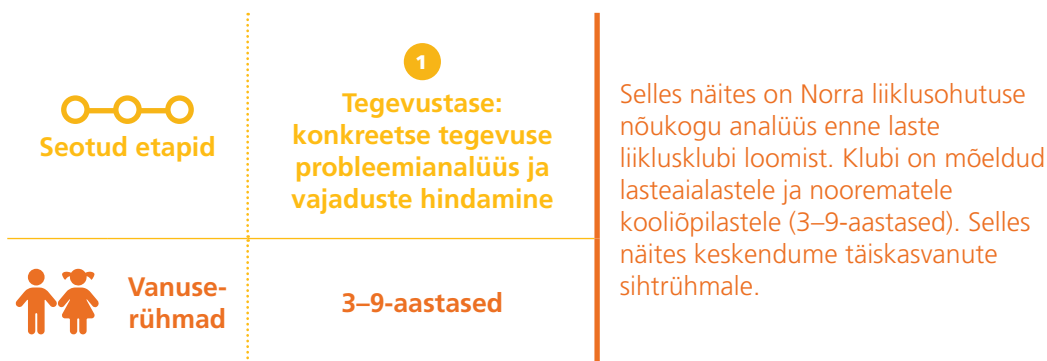
VÄHEM VIGASTATUID
(kergelt ja raskelt)

NÄIDE



3

NÄIDE 3: LASTE LIIKLUSKLUBI PROBLEEMIANALÜÜS JA VAJADUSTE HINDAMINE



1

ANALÜÜSI-MINE



Analüüsi, milles probleem avaldub. Millised on sihtrühma tingimused ja vajadused? Seosta probleemne valdkond oma strateegiakavaga ja tuvasta ohtlikku käitumist põhjustavad tegurid.

Laste liiklusklubist („Barnas trafikkklubb“) räägitakse ühiskonna ja perekondade liiklusohutuse vajaduste kontekstis. Lastel on õigus ohutult üles kasvada ning liiklusohutus peaks olema nende igapäevaelu tähtis ja loomulik osa. Laste liiklusohutus on täiskasvanute vastutus ning hõlmab füüsilist korraldust, turvavarustuse kasutamist, haridust ja koolitust, juhendamist ja toetamist. Lastele peab järk-järgult järjest rohkem enese ja oma ohutuse eest vastutust andma. Kui lastel kujunevad väiksena head harjumused, on tõenäoline, et neist saavad vastutustundlikud liiklejad.

Lapsed on iga päev liiklejad nii reisijate, jalakäijate kui ka veidi vanemas eas jalgratturitena. Kõige tähtsam on praktiline õpe nende enda kogemuste kaudu. Lapsevanemad on selles heaks eeskujuks. Igapäevane transpordivalik päevakeskusesse, kooli ja vaba aja tegevustele mõjutab laste liiklusharidust.

Lastega seotud liiklusõnnetuste vähendamise nimel tehtud töö on olnud tulemuslik ning õnneks on pilt hoopis teine kui 1960ndatel ja 70ndatel. Eesmärk on jätkata seda positiivset suundumust, mis Norra liiklusohutuse nõukogu arvates on pikaajalistest ennetavatest meetmetest parim saavutus. Seetõttu on vaja, et uued põlvkonnad selles valdkonnas ka edaspidi pingutaksid. Liikluskeskkond muutub pidevalt ning haridus ja koolitused on parim alus vastutustundlike liiklejate kasvatamiseks, mis on liiklussurmade nullvisiooni eeldus. Paljud lastega pered muretsevad liiklusohutuse pärast, kuid mitte kõik. Norra liiklusohutuse nõukogu soovib seega aidata kaasa sellele, et liiklus oleks päevakeskuste ja koolide aastategevuste hulka lisatud loomulikul teel.

Nad usuvad, et enamikul inimestel on laste huvisid kaitstes head kavatsused, kuid kiire igapäevaelus võivad nad teiste tegevuste tõttu liiklusohutuse unustada. Paljude täiskasvanute arvates võib olla ebameeldiv, kui nad seisavad silmitsi liikluseeskirjade järgimisega seotud hoiakute ja hooletu käitumisega. Seetõttu keskendub Norra liiklusohutuse nõukogu selles projektis teadmistele ja tavadele ning esitab aktiivselt teadmisi turvavarustusest, eriti laste õigest kaitsmisest autos ja helkurite kasutamisest.

NÄIDE



Alates klubi avamisest 1966. aastal on väikeste lastega perede tingimused muutunud ja praegu käib enamik lastest lasteaias. Seega tahab Norra liiklusohutuse nõukogu anda nii lasteaialastele kui ka koolidele võimaluse töötada klubi tegevuste, filmide, materjalide ja ideedega.

Peamine sihtrühm on õpetajad ja lasteaedade töötajad, kuna nemad koostavad aastakava. Lapsevanematel on laste arengus ja kasvatuses tähtsaim osa ning see kehtib ka liiklusohutuse puhul. Neile saab jagada teavet otse internetis ja sotsiaalmeedias ning õppejuhendaja saab materjalid lapsevanemate koostööst, kirjalikest aruannetest, nõuannetest ja teadmistest laste kaitsmise kohta autodes jne.



Muidugi on sihtrühm ka lapsed. Laste liiklusklubi loodi laste liiklusohutuse tagamiseks, praegusel juhul vanemate vastutuse kaudu. Noorimaid lapsi ei tohiks üksi segaliiklusesse lubada, kuid räägime sellest, mis on liikluses ohutu ja mis ohtlik. Norra liiklusohutuse nõukogu kasutas projekti materjale koostades 5E mudelit, et lapsed ise oleksid kaasatud ning saaksid võimaluse oma õppeprotsessis uurida, selgitada, täpsustada ja hinnata.⁵⁶

⁵⁶ Rohkem teavet laste liiklusklubi kohta leiad aadressilt <http://bit.ly/33GNn1D>

NÄIDE



4

NÄIDE 4: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ EESMÄRGID JA VÄLJUNDIEESMÄRGID



Seotud etapid



Tulemuste ja eesmärkide sõnastamine



Vanuse-
rühmad

13–16-aastased

Selles näites on esitatud eesmärgid, mille Taani liiklusohutuse nõukogu seadis programmi „Road Safety LIVE“ jaoks, mis on mõeldud 8.–10. klassi õpilastele (13–16-aastased).

2

SÕNASTA
EESMÄRGID



Täpsusta tegevuse eesmärgid. Heida katsele ja hindamiskavandile esmane pilk ning vaata ka kulusid.

Taanis nagu ka paljudes teistes Euroopa riikides saavad koolid 8.–10. klassi õpilastele (13–16-aastased) tellida tasuta esinema inimesed, kes on sattunud raskesse liiklusõnnetusse. Programmis „Road Safety LIVE“ (taani keeles „Sikker Trafik LIVE“) kutsutakse neid inimesi saadikuteks ja nende ülesanne on rääkida õpilastele nendega juhtunud liiklusõnnetusest. Saadikuid iseloomustab see, et nad kõik on liiklusõnnetuses raskelt vigastada saanud ning nemad ise olid (osaliselt) liiklusõnnetuses ja vigastuses süüdi.

Programmi LIVE külastuste mõte on anda õpilastele ülevaade ja parem arusaam liiklusõnnetuse tagajärgedest ning pöörata tähelepanu õpilaste otsustele liikluses. Eesmärk on motiveerida õpilasi langetama ohutumaid otsuseid ning anda neile oskused, mis võimaldavad neil enda eest hoolitseda ja tegutseda, kui nad seisavad silmitsi ümbritsevate inimeste ohtliku käitumisega.

Programmi LIVE jaoks seati mitu tegevuseesmärki, nagu on kirjas ka muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõttes (vt näide 8). *Teadmiste eesmärk* keskendus sellele, millise teadmisemuutuse peaks programmiga LIVE saavutama: vähemalt 85% õpilastest, keda programmi LIVE raames külastati, peaksid teadma, milline vanuserühm on liikluses kõige haavatavam.

Hoiakute eesmärk keskendus õpilaste arvamusele programmist LIVE ja seadis eesmärgiks, et vähemalt 95% õpilastest, keda programmi LIVE raames külastati, arvaksid, et see oli hea või väga hea.

Programmiga LIVE seati ka väljundieesmärk selle kohta, mitme koolini nad aastas jõuavad: vähemalt 25 000 õpilast 8.–10. klassist (vastab ligikaudu 19%-le sihtrahvastikust) peaks igal kooliaastal programmi LIVE raames külastatama. Eesmärkide tulemusi kasutatakse koos saavutatud ulatusega mõõdikuna, mille kohta saadetakse programmi LIVE rakendamist toetavale sihtasutusele aruanne.

NÄIDE



Lisaks jälgis Taani liiklusohutuse nõukogu ka käitumise eesmärki, mida mõõdeti küsimustikuga 6–12 kuud pärast programmi LIVE külastust. Käitumise eesmärk keskendus enese teatatud käitumisele ja seadis eesmärgiks, et 80% õpilastest, kes osales programmi LIVE külastusel, on hakanud pärast seda liikluses hoolikamalt käituma.

Taani liiklusohutuse nõukogu hindas ka teadmiste eesmärki küsimustikuga, mis korraldati 6–12 kuud pärast programmi LIVE külastust, ja seadis eesmärgiks, et 80% õpilastest peaksid endiselt teadma, et nad kuuluvad liikluses kõige haavatavasse vanuserühma.

Taani liiklusohutuse nõukogu palkas teadlased juhuvalikuga kontrollkatsete abil programmi „Road Safety LIVE“ tõhusust hindama. Rohkem teavet selle kohta, kuidas teadlased tegevuse tõhusust hindasid, leiad näitest 24. Peale juhuvalikuga kontrollkatse meetodi korraldab Taani liiklusohutuse nõukogu pidevalt tegevusjärgseid mõõtmisi, et hinnata, kas sõnastatud tulemused ja väljundid on saavutatud. Tegevusjärgsete mõõtmiste jaoks kasutatavad hindamismeetodid ja nende tulemused leiad näitest 25 ning tegevusjärgseteks mõõtmisteks kasutatud küsitlused leiad näitest 26.



Allikas: Taani liiklusohutuse nõukogu

NÄIDE



5

NÄIDE 5: FLANDRIA JALAKÄIJA- JA JALGRATTASÕIDUEKSAMITE EESMÄRGID JA VÄLJUNDIEESMÄRGID



Selles näites on esitatud Flandrias asuva Flaami liiklusteadmiste asutuse korraldatud jalakäija- ja jalgrattasõidueksamite eesmärgid. Need programmid on mõeldud 10-aastastele õpilastele jalakäijaeksami ja 12-aastastele õpilastele jalgrattasõidueksami tegemiseks.

2

**SÕNASTA
EESMÄRGID**



Täpsusta tegevuse eesmärgid. Heida katsele ja hindamiskavandile esmane pilk ning vaata ka kulusid.

Flaami haridussüsteemis määrab valitsus koondtulemustasemed ja arengueesmärgid, mis väljendavad üldiselt seda, mida õpilased peavad konkreetset klassi lõpetades teadma ja oskama. Koondtulemustasemed on miinimumeesmärgid, mida valitsus peab konkreetsele õpilasterühmale vajalikuks ja saavutatavaks. Need on seotud teadmistega, mõistmise ja oskustega, mille kõik rühmas olevad õpilased õppeprotsessi käigus omandama peavad, ning hoiakutega, mida kool õpilastesse sisendada tahab. Koolid võivad koondtulemustasemete saavutamiseks tundide sisu ja õppemeetodid vabalt valida.

Liiklushariduse ja liikuvusõppe saavutatavad tasemed algkooli lõpuks on järgnevad:

õpilased peavad

1. olema võimelised laialdasemas koolikeskkonnas märkama ohtlikke liiklusolukordi;
2. omama piisavat reageerimisvõimet, tasakaalu ja koordineerimist ning teadma jalgratturitele ja jalakäijatele mõeldud liikluseeskirju ning olema võimelised iseseisvalt ja ohutult tuttavat marsruuti mööda liikuma;
3. näitama tahet käituda teiste liiklejatega arvestades;
4. teadma kasvava autokasutuse peamisi tagajärgi ning olema võimelised võrdlema võimalike alternatiivide plusse ja miinuseid;
5. olema võimelised kavandama lihtsat ühistranspordi marsruuti.

Selleks, et koole nende ülesandega aidata, on Flaami liiklusteadmiste asutus (VSV) loonud täieliku komplekti vahenditest, mis tuginevad jalakäijate ja jalgratturite saavutatavatele tasemetele ning hõlmavad õppemeetodeid koos liiklussertifikaatidega igale klassile ja kahte testi: suurt jalakäijaeksami ja suurt jalgrattasõidueksami. VSV on iga õppeprotsessi etapi jaoks määranud tegevuseesmärgid, mis on seotud teadmiste, oskuste ja hoiakutega, mille õpilased selle konkreetse etapi lõpuks omandama peavad.

NÄIDE



Suur jalakäijaeksam

Suur jalakäijaeksam on algkoolide jalakäijaõppe viimane etapp. See toimub 4. klassi lõpus (10-aastased õpilased). Eksamil hinnatakse, kas õpilased suudavad oma elukeskkonnas ohutult ja iseseisvalt kõndida. Tegevuseesmärgid on konkreetsed oskused, mida on eksami läbimiseks vaja:

- ohtlike olukordade tuvastamine ja neile ohutult reageerimine;
- ohutu teeosa valimine, kui puudub kõnnitee;
- kõnnitee puudumise korral tee vasakus servas, maantee servas või jalgrattateel kõndimine;
- sõiduteel kõndimine juhul, kui kõnniteel on takistusi, mis selle täielikult blokeerivad;
- tee ületamine
 - ülekäigurajal ilma liiklusjuhendajata;
 - ülekäigurajal koos volitatud liiklusjuhendajaga;
 - pargitud autode vahel;
 - kurvis;
 - ristmikul, kus puudub ülekäigurada;
 - ristmikul, kus on valgusfoorid;
 - ristmikul koos liikluspoltseinikuga;
- raudteeülesõidukohal.



Suur jalgrattasõidueksam

Suur jalgrattasõidueksam on algkoolide jalgrattasõiduõppe viimane etapp. See toimub 6. klassi lõpus (12-aastased õpilased) ning selles hinnatakse, kas õpilased suudavad oma elukeskkonnas ohutult ja iseseisvalt jalgrattaga sõita. Nagu jalakäijaeksamil, on tegevuseesmärgid konkreetsed oskused, mille õpilased peavad saavutama:

- üle õla vaatamine teelt kõrvale kaldumata;
- käe välja sirutamine, et anda märku pööramisest või suuna muutmisest;
- paremale pööramine;
- vasakule pööramine;
- takistusest mööda sõitmine;
- ülekäigurajal jalakäijatega arvestamine;
- autost väljuvate inimestega arvestamine;
- eest- ja tagantpoolt tuleva liiklusega arvestamine;
- ülekäigurajani sõitmine, rattalt maha tulemine ja jalgsi tee ületamine;
- võimaluse korral jalgrattatee kasutamine;
- jalgrattatee puudumise korral õigel pool teed sõitmine;
- vajaduse korral tee andmine.



Flaami algkoolides on iga klassi peale kokku ligikaudu 70 000 õpilast. Tuginedes sellele arvule, on VSV mõlema eksami jaoks määranud väljundieesmärgid: kooliaasta kohta peaksid vähemalt 25 000 õpilast sooritama suure jalakäijaeksami ja veel 25 000 õpilast sooritama suure jalgrattasõidueksami. See vastab 35%-le kõigist õpilastest nendes konkreetsetes klassides.

NÄIDE



6

NÄIDE 6: MUUTUSTE SAAVUTAMINE KIIRUSE TÖÖTOA KAUDU



2

**SÕNASTA
EESMÄRGID**



Täpsusta tegevuse eesmärgid. Heida katsele ja hindamiskavandile esmane pilk ning vaata ka kulusid.

3

**MUUTUSE
SAAVUTA-
MINE**



Nüüdseks oled otsustanud, kas tegevuse tulemus on seotud tegeliku käitumisega või kavatsusega niimoodi käituda ning kas tulemus on teadmised, oskused, hoiakud või (kavatsatud) käitumine. Tee kindlaks, mida ja kuidas muuta soovid.

Psühholoogiliste teooriate eesmärk on selgitada hoiakute ja käitumise vahelist suhet. Peale teabe, kas töötuba või sekkumisprogramm toimib, näitab teoorial põhinev käsitlusviis ka seda, kuidas ja miks see toimis või ei toiminud.

Kui Austria liiklusohutuse nõukogu (KFV) kavandas töötuba „Geschwindigkeit: Risiko?“, kaaluti töötubade seerias sobiva käitumisteooria mudeli kasutamist ning selle sisu, meetodeid ja hindamisprotsessi. Kokkuvõttes tehti järgnevat.

Kirjandus- ja õppeanalüüs pakkus teavet sihtrühma kohta. Seetõttu oli võimalik kindlaks teha konkreetsetesse vajadustesse panustamine ja kaalumist vajav arenguetapp. See teave toetas omakorda sobiva käitumismudeli valimist.

NÄIDE



KFV töötoa puhul otsustati rakendada Fisher-Fisher teabe-motivatsiooni-käitumisoskuste (IMB) mudelit.⁵⁷ Algselt loodi mudel AIDSi ennetamiseks ning see koosneb kolmest osast, mis on üleüldiselt tähtsad ohutu käitumise algatamiseks ja hoidmiseks:

1. **teave** ohu vähendamiseks;
2. **motivatsioon** käituda ohutu vähendaval viisil ja
3. **käitumisoskused** ohu vähendamiseks.

Kõik kolm osa on omavahel seotud ja kõik need on seotud ohutu käitumisega.

Töötoa jaoks valitud kolm osa ja IMB mudeli tulemusel saavutatud käitumine esindasid peamisi eesmärke: töötuba peaks looma rohkem teadmisi kiiruse ületamisest ja sellega seotud ohtudest (teave), see peaks osalejaid motiveerima valima ohutu sõidukiirus või paluma sõpradel seda teha (motivatsioon) ja peaks võimaldama neil oma sõnumi sellisel viisil kokku võtta, et see oleks nende sõprade jaoks vastuvõetav (käitumisoskused).

Teabega seotud peamine eesmärk keskendus teadmiste kogumisele kiiruse ületamise ja liiklusohu suhte kohta, nt teadmised liiklusõnnetustest ja vigastuste ohust. Motivatsiooniosa eesmärk oli ohtliku käitumise tuvastamine ja kavatsus seda muuta, nt teise vaatenurga võtmine ja sotsiaalsete tavade vaatlemine. Käitumisoskustega seotud peamine eesmärk keskendus ohtliku kiiruskäitumise vähendamisele, nt õppimine kaaslaste survele mitte alluma.

Kuna töötuba tugines käitumuslikule mudelile, oli võimalus hinnata mitte üksnes protsessi, vaid ka selle sisu tõhusust. Töötoa hindamine (kasutati esialgset ja lõplikku kavandit koos uue küsitlusega pärast kolme kuud) võimaldas kontrollida kõiki töötoa osi ja parandada töötoa konkreetseid osi või meetodeid. IMB mudel osutus töötoa jaoks sobivaks teoreetiliseks aluseks. Kolme osa (teave, motivatsioon ja käitumisoskused) sisu ja meetod toetasid osalisi kiirusotsuste tegemisel.

⁵⁷ Fisher&Fisher (1992), A general social psychological model for changing AIDS risk behavior. Saadaval: Pryor & G. Reeder (Edr). The social psychology of HIV infection. Hillsdale NJ: Erlbaum.

NÄIDE



7

NÄIDE 7: UUE JALGRATTASÕIDUEKSAMI MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD



Seotud etapid

3

3.2. Muutuste saavutamise teoreetilised lähtekohad

Vanuse-
rühmad

12–13-aastased

Selles näites selgitatakse muutuste saavutamise teoreetilisi lähtekohti, mida Taani liiklusohutuse nõukogu kasutas 5. ja 6. klassile mõeldud jalgrattasõidueksami tegevuse uuendamises.

3

**MUUTUSE
SAAVUTA-
MINE**



Nüüdseks oled otsustanud, kas tegevuse tulemus on seotud tegeliku käitumisega või kavatsusega niimoodi käituda ning kas tulemus on teadmised, oskused, hoiakud või (kavatsetud) käitumine. Tee kindlaks, mida ja kuidas muuta soovid.

Järgmisel leheküljel oleval joonisel on kujutatud muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõtet, mille Taani liiklusohutuse nõukogu valmistas ette jalgrattasõidueksami tegevuse uuendamiseks (rohkem teavet leiad näitest 12).

Pane tähele, et vastupidi etapi 3.2 selgitusele kasutatakse tärne (*) liiklushariduse ja liikuvusõppe riiklike eesmärkide, mitte peamiste tulemusnäitajate tähistamiseks.

NÄIDE

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27

MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD: UUS JALGRATTASÕIDUEKSAM (* = liiklushariduse ja liikuvusõppe riiklikud eesmärgid)

RES	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD	PIKAS PERSPEKTIIVIS
<p>SIHTRÜHMAD</p> <p>PEAMINE: JALGRATTASÕIDUEKSAMI ÕPILASED (12- ja 13-aastasest, 5.-6. klass)</p> 	<p>JALGRATTASÕIDUEKSAMID (5.-6. klass) (kokku 8–10 tundi)</p> <p>TEOORIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • teooriast • teooriatunnid (tahvli- ja rühmatööd) • jalgrattakontrollid <p>PRAKTIINE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • võimalikud koolitused liikluses koos lapsevanematega • praktiline test • õppimine vaatluse ja teiste õpilaste kontrollimise kaudu • klassi tulemuste ülevaatamine • õpetajajuhend ja veebileht <p>TEAVE LAPSEVANEMATELE (KIRI)</p>	<p>TEADMISED PÄRAST 6. KLASSI (õpilane)</p> <ul style="list-style-type: none"> • oskab vaadelda oma teadmisi eeskirjadest ja ohutust käitumisest jalgrattal ning teab, mille kohta klassil teadmisi napib (teooriast) • teab jalgratturitele mõeldud reegleid: * <ul style="list-style-type: none"> > teab, kuidas enne pööramist / peatumist / asendi võtmist seljataha vaadata > teab, kuidas anda märku pööramisest / pöörata õigel ajal / anda märku peatumisest / peatuda õigel ajal > teab, kuidas peatuda, kui on kohustatud kaasiiklilejatele / vastassuunast tulevatele liiklilejatele / jalakäijatele teed andma > teab, kuidas enne pööramist paikneda / et sõidetakse jalgrattateel / mitte kõnniteel / mitte jalakäijate alal > teab, et ei sõideta punase/kollase tulega ja et alati peab järgima liiklusemärgi • teab liikluses esinevaid segavaid tegureid* • teab teiste liiklilejatega seotud ohtusid* • teab, miks on vaja kasutada jalgratastele (pidurid, tuled, helkurid, kell) ja endale (kiiver/õhupadi/eredavärvilised riided/ esemed) mõeldud turvarustust ning oskab seda kasutada • arutelu oma piirangutest ja võimetest liikluses (tuginedes praktilisele testile) • (teab jalgratturitele ohutute teede iseärasusi*) <p>SUHTUMINE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • usub, et liikluseeskirjade järgimine on tähtis / käitub liikluses ohutult • suhtub jalgrattasõidueksamisse kui asjakohasesse, põnevasse ja kaasavas tegevusse 	<p>OSKUSED/PÄDEVUS/KÄITUMINE PÄRAST 6. KLASSI (õpilane)</p> <ul style="list-style-type: none"> • oskab kontrollida, kas jalgratas on seaduslik (jalgratta kontroll) • oskab kontrollida, kas teiste jalgrattad on liikluses nõuetekohased (teiste õpilaste kontrollimine) <p>Jalgrattal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sõidab vaid kooskõlas liikluseeskirjadega* > enne pööramist / peatumist / asendi võtmist vaatab seljataha > annab pööretest ja peatumisest õigel ajal märku > ootab, kui on kohustatud kaasiiklilejatele / vastassuunast tulevatele liiklilejatele / jalakäijatele teed andma > on enne pööramist õiges asendis / sõidab jalgrattateel, kui see on olemas / ei sõida kõnniteel / ei sõida jalakäijate alal > ei sõida punase tulega > järgib liiklusemärgi • kasutab sõites jalgrattale ja endale mõeldud turvarustust (kaasa arvatud kiivrit) • (valib jalgratturitele ohutu tee*) <p>JALGRATTASÕIDUEKSAMIT RAKENDAVAD ÕPETAJAD:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kasutavad nii teoreetilisi kui ka praktilisi materjale • leiavad, et jalgrattasõidueksamit uus kujundus on meeldiv • peavad materjali asjakohaseks, et õpetada õpilastele liikluses ohutut sõitmist <p>VÄLJUUND</p> <ul style="list-style-type: none"> • rohkem ise liikuvaid lapsi • pärast 6. klassi on rohkem õpilasi jalgrattasõidueksamit sooritanud • rohkem kiivri kasutajaid
<p>X TÖÖTUNDI</p>	<p>LIIKLUS-OHUTUSE ÕPETAJAD</p> <p>POLITSEI</p> <p>OMAAVALITSUS (kooli osakond ning omavalitsuste tehnikka- ja keskkonnaosakond)</p> <p>LAPSEVANEMAD</p>	<p>ÕPILASTE ETTEVALMISTAMINE SELLEKS, ET NÄHA OLEKSID KOOLIST LAHKUDES VALMIS 10 KÕIGE OHTLIKUMAKS AASTAKS LIIKLUSES</p> <p>VÄHEM LIIKLUS-ÕNNETUSI</p> <p>VÄHEM LIIKLUS-SURMASID (arv ja eluaastate kadu)</p> <p>VÄHEM VIGASTATUID (kergelt ja rasket)</p>	
<p>X TAANI KROONI</p>	<p>ÕPILASTE ETTEVALMISTAMINE SELLEKS, ET NÄHA OLEKSID KOOLIST LAHKUDES VALMIS 10 KÕIGE OHTLIKUMAKS AASTAKS LIIKLUSES</p> <p>VÄHEM LIIKLUS-ÕNNETUSI</p> <p>VÄHEM LIIKLUS-SURMASID (arv ja eluaastate kadu)</p> <p>VÄHEM VIGASTATUID (kergelt ja rasket)</p>	<p>ÕPILASTE ETTEVALMISTAMINE SELLEKS, ET NÄHA OLEKSID KOOLIST LAHKUDES VALMIS 10 KÕIGE OHTLIKUMAKS AASTAKS LIIKLUSES</p> <p>VÄHEM LIIKLUS-ÕNNETUSI</p> <p>VÄHEM LIIKLUS-SURMASID (arv ja eluaastate kadu)</p> <p>VÄHEM VIGASTATUID (kergelt ja rasket)</p>	

NÄIDE



8

NÄIDE 8: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD



Seotud etapid

3

3.2. Muutuste saavutamise teoreetilised lähtekohad

Vanuse-
rühmad

13–16-aastased

Selles näites on esitatud muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõte, mille Taani liiklusohutuse nõukogu programmi „Road Safety LIVE“ jaoks koostas.

3

**MUUTUSE
SAAVUTA-
MINE**



Nüüdseks oled otsustanud, kas tegevuse tulemus on seotud tegeliku käitumisega või kavatsusega niimoodi käituda ning kas tulemus on teadmised, oskused, hoiakud või (kavatsetud) käitumine. Tee kindlaks, mida ja kuidas muuta soovid.

Järgmisel leheküljel oleva joonisel on kujutatud muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõtet, mille Taani liiklusohutuse nõukogu koostas programmi „Road Safety LIVE“ jaoks ning mida tutvustati näites 4.

NÄIDE

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27

MUUTUSTE SAAVUTAMISE TEOREETILISED LÄHTEKOHAD: „ROAD SAFETY LIVE“ (* = tulemuslikkuse põhinäitajad)

RES	SIHTRÜHMAD	TEGEVUSED	TULEMUSED/MÕJUD	PIKAS PERSPEKTIIVIS	
X TÖTUNDI	<p>8.–10. KLASS (13–16-aastased õpilased)</p> 	<p>PROGRAMMI LIVE SAADIKU KOOLIKÜLASTUS</p> <ul style="list-style-type: none"> • vigastatud isik / programmi LIVE saadik räägib õpilastele oma loo (90–120 min) • õpetajajuhend ja ettevalmistavad töölehed õpilastele 	<p>TEADMISED – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teadmised vähemalt kahest liiklusõnnetuse/vigastuse tekkepõhjusest (kiirus, alkohol, turvavöö, tähelepanematus) • Teadmised noorte inimeste liiklusõnnetuste/vigastuste tekkepõhjudest (kaasa arvatud mopeedide puhul) <p>TEADMISED – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teab, et tema ise kuulub kõige haavatavamasse rühma liikluses* • Teadmised/arusaam enda ja teiste käitumise tagajärgedest liikluses • Teadmine sellest, kuidas teistele ei öelda (tegevuse juhised) 	<p>KAVATSETUD KÄITUMINE – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Räägib külaskäigust sõprade/ perekonnaga <p>KAVATSETUD KÄITUMINE – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otsustab, kuidas reageerib teiste riskikäitumisele <p>KÄITUMINE – ÕPILASED</p> <p>Vähem ohtlikku juhtimist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vähendab oma kiirust/peab kinni kiiruspääringust • Ei söida alkoholi- või narkojoobes • Kasutab turvavööd • On liikluses tähelepanelik • Kannab kiivrit (mopeedil ja mootorrattal) 	<p>VÄHEM LIIKLUS-ÕNNETUSI</p>
X TAANI KROONI	<p>VÄHEMALT 2 5 000 ÕPILAST</p> <p>8.–10. KLASSIST</p> <p>(kaasa arvatud külastused vähemalt 30% õpilastele 8.–10. klassist riigi viies kõige suurema liiklusõnnetuste arvuga omavalitsuses kooliaasta kohta, mis hõlmab kokku ligikaudu 1700 õpilast)</p>	<p>ASJAKOHASUS – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • On võimeline lugu omaenda eluga seostama <p>ANALÜÜS – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analüüsi, mis oleks saanud vigastatutega liiklusõnnetust ära hoida • Analüüsi oma võimeid ja käitumist liikluses • Otsusta, kuidas edaspidi liikluses käitud <p>HOIAKUD – ÕPILASED</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arvab, et külastus oli hea / väga hea* • Joobeseisundis juhtimine on lubamatu • Mitte alati turvavöö kasutamine / kiivri kandmine on lubamatu • Liikluses tähelepanematu/hajameelne olemine on lubamatu • Kiiruse ületamine on lubamatu 	<p>6–12 kuud pärast külastust:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usub, et programmi LIVE külastus aitab enda eest liikluses rohkem hoolt kandma hakata* 	<p>VÄHEM LIIKLUS-SURMASID (arv ja eluaastate kadu)</p>	
X TAANI KROONI				<p>VÄHEM VIGASTATUID (kergelt ja raskelt)</p>	

NÄIDE



9

NÄIDE 9: 5E MUDELI RAKENDAMINE (DIGITAALSE) ÕPPEVAHENDI KAVANDAMISEL



Seotud etapid

3

3.2. Muutuste saavutamise teoreetilised lähtekohad



Vanuse-
rühmad

13–16-aastased

Selles näites on esitatud muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõte, mille Taani liiklusohutuse nõukogu programmi „Road Safety LIVE“ jaoks koostas.

4

KAVANDA-
MINE



Kavanda oma tegevus, tuginedes eelnevatele etappidele ja võttes arvesse 5E mudelit (selle viis pedagoogikamõistet algavad inglise keeles e-tähega: *engage* (kaasamine), *explore* (uurimine), *explain* (selgitamine), *elaborate* (täpsustamine) ja *evaluate* (hindamine)). Lõpeta hindamiskava, tee kindlaks, mida hindad, ning määra hindamise ülesehitus ja meetod. Koosta tootmis- ja rakendamiskava.

„Underveis“ (tõlkes „mööda“ või „käigus“) on keskkoolile mõeldud õppevahend Norras. Õppevahendi pealkiri viitab sellele, et õpilased on headeks liiklejateks kasvamise teel. Varem ilmus see paberajakirjana, kuid 2020. aasta seisuga on see digiteeritud. Nii on rohkem võimalusi edukaid strateegiaid ja õppemeetodeid füüsilisest klassiruumist digikeskkonda ümber tõsta. „Underveis 2021“ sisaldab nelja peatükki, kus on 27 terviklikteemat, sealhulgas kujundav ja reflekteeriv hindamine.⁵⁸

Reflekteeriv hindamine loodi lõpptulemusele mõeldes ja seega seati eesmärgid enne juhendamismeetodite valimist. Eesmärgid väljendavad teadmisi ja oskuseid, mida Norra liiklusohutuse nõukogu soovib, et õpilased oleksid iga teema lõpuks õppinud.

„Underveis“ on filmid, testid, viktoriinid, teave ja liiklusõnnetuse kalkulaator. Üks teemadest puudutab turvavöösid ja liiklusõnnetusi ning keskendub sellele, kui suurele löögile inimese keha vastu peab. Peamiselt on see seotud teaduse ja matemaatikaga, kuid õpetajad saavad seda seostada ka sotsiaalteaduste, kehalise kasvatus, eetika, norra ja inglise keele tegevustega.

Kaasamine

„Underveisi“ luues arvestas Norra liiklusohutuse nõukogu 5E mudeli paindliku kasutamise tähtsusega. Kõiki etappe tuleks käsitleda samal ajal ning keskenduda nende vahel liikumisele. Õpieesmärgid peavad olema selged ja hindamine on õppeprotsessi pidev osa.

Motivatsiooni, uudishimu ja huvi ergutati eri viisidel. Peamine küsimus oli: kuidas saame vastata noorukite emotsionaalsetele vajadustele ja samal ajal tugineda tegevus teaduslikele teadmistele? Õpilased peaksid nägema seost selle vahel, mida nad vajavad ja mida nad õpivad. Seega algab protsess filmiga⁵⁹, mille subtiitrites on kirjas: „Avari kiirusega 50 km/h on võrdväärne 10 meetri kõrguselt kukumisega. Kiirusega 90 km/h turvavõta avariisse sattumine on võrdväärne 32 meetri kõrguselt kukumisega.“ Film on seega õpilastele ühine hariduslik lähtepunkt.

⁵⁸ Ülevaate klassiruumide hindamistest leiad aadressilt <https://bit.ly/3rlsJjw>

⁵⁹ Video on saadaval Youtube'is: <https://bit.ly/2NPaTHS>

NÄIDE



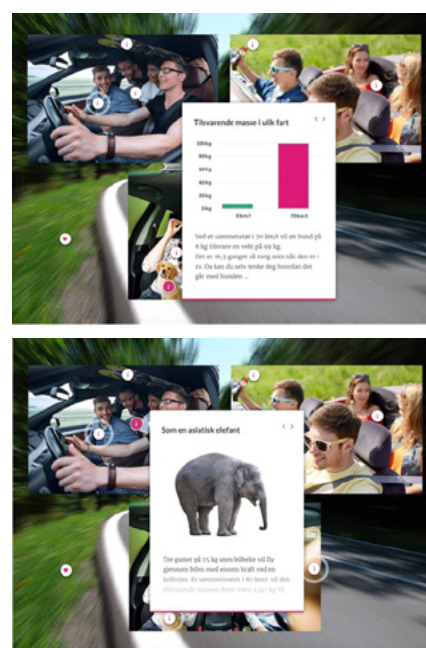
Õpilaste kaasamiseks oli ette nähtud, et õpilastelt küsitakse peale filmi lõppu mõned küsimused. Sellegipoolest näitasid eeltestid et kuigi tüdrukud reageerisid hästi, siis poisid seda ei teinud. Sellele kogemusele tuginedes muudeti sissejuhatus lihtsateks kirjallikeks ülesanneteks asjakohaste küsimustega, millele õpilased peavad vastama. Need ülesanded aitavad tuvastada varasemaid teadmisi ja hoiakuid ning keskenduda õpieesmärkidele. See kaasamise näide kirjeldab ka seda, kuidas hindamist 5E mudeli igas etapis kasutati.

Avastamine

Paljud tegevused loodi selleks, et motiveerida õpilasi teemat avastama. Igas etapis nad uurivad, teevad ise otsuseid, koguvad teavet ja küsivad küsimusi. Ülesanded algavad asjade tegemisega, mitte vaid rääkimisega. Ühte näidet on kujutatud pildil, kus õpilased peavad leidma turvavarustuse kasutusega seotud vigu.



Pärast õpilaste arutelu liiguvad nad järgmise pildi juurde, kus on selgitused.⁶⁰



⁶⁰ Tegevuse leiad aadressilt <https://bit.ly/3tNvQCg>

NÄIDE



Selgitamine

Digitaalse õppeprotsessi ajal näitab „Underveis“ õpilastele, kuidas oma teadmisi väljendada. Näiteks pärast seda, kui õpilased on selgitanud, mida nad piltidelt avastasid, paneb õpetaja nende arusaamad kontseptsioonidest proovile ja toob uusi näiteid, et selgitada, miks on turvavarustuse õige kasutamine või pagasi pealelaadimine nii tähtis.

Täpsustamine

Täpsustamisel kasutatakse teist õppekursuse osa, kalkulaatorit, ja uuritakse avariisid mõjutavaid tegureid.

Õpilastele kalkulaatorit tutvustades juhenduvad nad näitest, millega on varem kokku puutunud: mobiiltelefoni kasutamine eri kiirusega avariide ajal. Pärast seda saavad nad katsetada teisi esemeid. Kui sisestada kalkulaatorisse kiirus ja kaal, näevad nad ise, millise jõuga ese nende kehasid lööks. Sellega on saavutatud side reaalsuse ja teooria vahel.



Til oppgave 1-2	
$m =$ masse; kg	0,6
$v =$ fart; km/h	80
$t =$ tid; Sekunder	0,12
Tilsvarende masse (kg)	11,3
$a =$ akselerasjon	185 m/s ²
$G =$ G-kraft	18 G

NÄIDE



10 NÄIDE 10: LAIALDASED TEEMAD



4 LAIALDASED TEEMAD



Koolid võivad olla tõrksad pakkuma konkreetset liiklushariduse ja liikuvusõppe programmi, kuid ehk on nad altimad seda tegema, kui materjal on esitatud mõne teise teema kontekstis. Seega peaksid ehk neid oma tegevust luues ja arendades arvesse võtma.

Madalmaad: programm „Kool tervise jaoks“

Madalmaade programm kasutab lähenemist „Kool tervise jaoks“, et utsitada algkoole, keskkooles ja kutsekoole tervisliku elustiili nimel tegutsema.⁶¹ See tähendab, et koolid saavad lõimitult käsitleda ühte või mitut terviseteemat:

- toitumine;
- trenn ja sport;
- suitsetamise, alkoholi ja narkootikumide tarbimise ennetamine;
- heaolu, suhted ja seksuaalsus;
- hügieen, nahk ja hambad;
- sisekeskkond, loomulik keskkond ja füüsiline turvalisus;
- meediapädevus;
- kuulmiskadu.

Liiklusohutusel on koht füüsilises ohutuses. Selles näites on liiklusohutuse tundide teemana laialdasemasse terviseteemasse lisamine sissejuhatajateks selliste tundide rakendamisse koolis.

Taani: „While We Live“

Auhinnatud film „While We Live“, mis räägib kahe noore traagilisest liiklusõnnetusest, oli kaasas õppematerjalide ja õpetajajuhendiga, mis muu hulgas käsitles viit teemat, mille seast õpetajad said liiklusohutuse tunni teemaks valida „ütle ei“, „valikud“, „häbi“, „andestamine“ ja „noorte elu“. Seega saab tunde lõimida ning õpetada eri õppeaineid, nagu matemaatika, taani keel, sotsiaalteadused, liiklusohutus ja religiooniõpetus. Rohkem teavet õppematerjalide eeltestimise⁶² ja filmile lisatud õpetajajuhendi kohta⁶³, mis koostati ajalise suve all, leiad näitest 14.

⁶¹ RIVM (n.d.), Healthy school. <https://bit.ly/3x9GFRJ>

⁶² „While We Live“ õppematerjal on taani keeles saadaval siin: <http://bit.ly/3u61Rqc>

⁶³ „While We Live“ õpetajajuhend on saadaval siin: <https://bit.ly/3arvtH0>

NÄIDE



Hispaania: „Planeta ODS“

„Planeta ODS“ on Fundacion MAPFRE õppeprogramm, milles lapsed ja noored õpivad ohtusid ennetama ning mis edendab ohutut, tervislikku ja jätkusuutlikku liikumist seoses ÜRO säästva arengu eesmärkidega.⁶⁴ Koolidele mõeldud veebipõhiste töötubade kaudu on selle eesmärk



suurendada õpilaste teadlikkust liiklusohutuse tähtsusest, ühendades selle säästva arengu eesmärkidega eeskujuna vastutustundlikust käitumisest.

„Planeta ODS-i“ tegevus on jaotatud kahte peamisse ossa: *minu turvaline maailm* tegeleb ohtude ennetamisega kodus ning 3S-liikuvus käsitleb ohutut, tervislikku ja jätkusuutlikku liikumist („Segura, Sana y Sostenible“). Need kaks osa koosnevad digitaalsetest töötubadest ning neid toetavad uuenduslikud vahendid, sealhulgas:

- *virtuaalne vigastuste ennetamise linn*,⁶⁵ mis on interaktiivne platvorm, milles liigutakse majas ja selle ümbruses ringi ning avastatakse võimalikke ohte, kusjuures samal ajal saadakse nõuandeid parimate viiside kohta, kuidas end kaitsta;
- juhendatud videod ja minimängud, mille keskmes on suhtlus õpilastega ning mis hõlmavad isiklike sõiduvahendite kasutamist ning ohutut, tervislikku ja jätkusuutlikku liikuvust.⁶⁶



⁶⁴ Rohkem teavet õppeprogrammi „Planeta ODS“ kohta leiad selle veebilehelt <https://bit.ly/3sjUE3P>

⁶⁵ Virtuaalset vigastuste ennetamise linna saab vaadata aadressil <https://bit.ly/3yWlyCj>

⁶⁶ Video isikliku sõiduvahendi kasutamise kohta leiad aadressilt <https://bit.ly/2STSGei>

NÄIDE

**Madalmaad: S.U.I.T. (Stand Up In Traffic)**

S.U.I.T. on haridustegevus, mis keskendub vastupidavuse teemale, et arutleda keskkooli esimese aasta õpilastega liiklushariduse ja liikuvuse üle.⁶⁷ Projekt S.U.I.T koosneb kolmest teemast: vastupidavus ja kaaslaste surve, vastupidavus ja enesekindlus ning vastupidavus ja rühmast lahkumine.

Vastupidavuse ja kaaslaste surve teema keskendub muu hulgas sellele, et õpetada õpilastele kaaslaste surve tuvastamist ja sellega toimetulekut, samuti seda, kuidas öelda ei. Seda tehakse, kasutades teemat „nähtavus liikluses“, milles arutletakse ohtude üle, mis on seotud kehvade tulede või tulede puudumisega ja helkurite mitte kasutamisega nii jalgratturite kui ka jalakäijate puhul.

Vastupidavuse ja enesekindluse teema keskendub sellele, et õpetada õpilastele muu hulgas, kuidas saada aru oma kõhutundest ning usaldada oma vaistu olukordades, kus on vaja otsustada, kas miski on vastutustundlik või ei, ning seda, millal teist inimest usaldada ja millal mitte. Seda tehakse, kasutades teemat „jalgrattaga sõitmine ilma telefonita“, milles arutletakse ohtude üle, mis on seotud liikluses telefoni kasutamisest tulenevate segavate asjaoludega.

Vastupidavuse ja rühmast lahkumise teema keskendub sellele, et õpetada õpilasi käitumise ja kavatsetud käitumisega seotud otsuseid langetama, teadlikult rühmast lahkuma ja olukordade eest vastutust võtma. Seda tehakse teemaga „pimealad“, milles arutletakse (eelkõige raskeveokite) pimealadega seotud ohtude üle.

Projekt S.U.I.T sai Madalmaade teabekeskuselt CROW maksimumpunktid igas kategoorias peale ühe. Hindamisel kasutati hariduse kontrollnimekirja (vt etapp 4).⁶⁸

⁶⁷ Trafficskills (n.d.), S.U.I.T. Stand Up In Traffic. <https://bit.ly/2OOqKa8>

⁶⁸ CROW (2021), Beoordeling S.U.I.T. Stand Up In Traffic. <https://bit.ly/3di9bZp>

NÄIDE



11 NÄIDE 11: EELTESTI KAVANDAMINE



5 EEL-TESTIMINE



Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.

Uut ja huvitavat tegevust kavandades (mida ei ole varem katsetatud või mida katsetati kaua aega tagasi) pead tegema konkreetse katsetamise kavandi, mis sobib katsetatava tegevusega. Katsetamise kavandi puhul peab arvestama vähemalt järgneva.

Mida soovid katsetada?

Kas soovid katsetada, kuidas õpilased konkreetse tegevuse vastu võtavad ja kuidas sellesse suhtuvad (kas nad õpivad seda, mida peaksid seoses teadmiste, analüüsi, hoiakute ja kavatsetud käitumisega õppima jne)? Ja/või soovid sa katsetada, kuidas materjali kasutamise eest vastutavad õpetajad selle vastu võtavad ja mida sellest arvavad?

Kes on sihtrühm? Keda pead katsetamiseks värbama?

Kas sihtrühm on näiteks konkreetne vanuserühm / klass riigi eri piirkondadest või klassid piirkondades/aladel, kus on enim liikluses hukkunud või vigastatud õpilasi? Või on see kombinatsioon koolidest, kes konkreetseid vanuserühmi/klasse liiklusohutuse alal harivad, ning koolidest, kes seda ei tee? Või koosneb sihtrühm õpetajatest, kes õpetavad konkreetset õppeainet, või hoopis õpetajatest, kes uut õpetajajuhendit konkreetse tegevuse jaoks kasutaksid? Kui oled kindlaks teinud, keda katsetamiseks värvata, *siis mõtle, kuidas sa seda teed?* Kas helistad koolidele? Või saadad koolidele ja/või õpetajatele uudiskirja? Või kasutad sotsiaalmeediat jne?

Milliseid meetodeid kasutad?

Kas kasutad kvalitatiivseid meetodeid, näiteks (osalejate) vaatlust, intervjuud ja/või fookusrühmi? Või kvantitatiivseid meetodeid, näiteks õpilaste ja õpetajate küsimustikke? Või kasutad segu nii kvalitatiivsetest kui ka kvantitatiivsetest meetoditest? *Millal* intervjuu või küsimustiku korraldad? Enne või pärast õpet või mõlemat?

NÄIDE

**Mida soovid teada?**

Ilmselt soovid katsetada, kas tegevust kasutatakse nii, nagu kavatsetud. Ehk kas õpilased õpivad seda, mida nad riiklike eesmärkide ja sinu muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtadega kooskõlas õppima peaksid ning mida tegevuse raames seoses õppimise, teadmiste, hoiakute, pädevustega jne kavatsetakse? 5E mudeli kasutamine on siin asjakohane, et näha, kas ja kuidas tegevust õpetatakse ning sellesse seoses kaasamise, avastamise, selgitamise ja täpsustamisega suhtutakse.

Millised vahendid sul on?

Rahalised ja/või tööjõuga seotud vahendid, et katset korraldada. Kas sul on lühike või pikem ajakava? Kas pakud osalistele tasu (kinkekaardid jne)?

Kes katseid korraldab?

Kas välised partnerid (nt nõustamisfirma, teadusasutus jne), majasisene dokumentatsiooni üksus (kes ei vastuta tegevuse arendamise, vaid katsetamise, jälgimise ja hindamise eest) või korraldavad katsetamise tegevuse arendajad või nende kolleegid? Esimesed kaks on neutraalsed spetsialistid, kuid viimase valiku puhul peab arvestama, et see ei ole neutraalne, ning inimestel, kes katset korraldavad, ei ole tõenäoliselt katsete korraldamiseks vajalikku väljaõpet. Seetõttu on soovitatav paluda katsetamist korraldada välisel partneril või majasisesel dokumentatsiooni üksusel. Kui see ei ole võimalik (näiteks piiratud vahendite tõttu), on siiski parem, kui tegevuse arendajad katsetamist korraldavad, kui et seda ei tehta üldse. Nad peaksid aga jääma neutraalseks ega tohiks heituda, kui „nende beebit“ kritiseeritakse.

NÄIDE



12

NÄIDE 12: JALGRATTASÕIDUEKSAMI UUE VERSIOONI EELTESTIMINE



Seotud etapid

5

Eeltestimine

Vanuse-
rühmad

12–13-aastased

Selles näites on selgitatud, kuidas Taani liiklusohutuse nõukogu kahes etapis oma 5. ja 6. klassile mõeldud jalgrattasõidueksami uut versiooni katsetas.

5

EEL-
TESTIMINE

Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.

Enne Taani liiklusohutuse nõukogu jalgrattasõidueksami uue versiooni eeltestimist oli vana jalgrattasõidueksamit juba mitmel viisil katsetatud ning hinnatud, nii kvalitatiivselt kui ka kvantitatiivselt. Nendest katsetest selgus, et eksamit oli vaja täiendada. Selle tulemusel loodi uus eksam, mis sisaldas nii klassisisest õpet (teooria) kui ka klassivälisest õpet (praktika) kooli lähedal asuvatel teedel, kaasa arvatud 1,5–5 km pikkune teekond, mille õpilased pidid läbima.⁶⁹

Uus jalgrattasõidueksam kavandati nii, et see hõlmaks 5E mudelit:

- kaasamine: eksam hõlmab tegevusi, mis motiveerivad õpilasi ja panevad nad tegutsema;
- avastamine: õpilased avastavad ja koguvad teavet iseseisvalt;
- selgitamine: eksamil on (teoreetiline) teave ohutust jalgrattaga sõitmisest;
- täpsustamine: omandatud teoreetilisi teadmisi kasutatakse praktikas;
- hindamine: õpilased hindavad oma ja kaasõpilaste sooritust teoreetilisel ja praktilisel eksamil. Lisaks hindab neid õpetaja ning arutab nendega soorituste üle pärast mõlemat eksami osa.

Uue eksami eeltestimine toimus kahes etapis.

1. etapp: kontseptsiooni katsetamine

Kontseptsiooni katsetamiseks kasutati kvalitatiivset meetodit, mis hõlmas kahte fookusrühma: üht Ida- ja teist Lääne-Taanis. Kumbki fookusrühm koosnes 12 õpetajast ja seega oli katsesse kaasatud kokku 24 õpetajat. Õpetajad esindasid eri liiki koole (valik põhines linna ja maakoolide jaotusel ning sotsiaal-majanduslikel iseärasustel). Pooled õpetajatest olid vana jalgrattasõidueksamit läbi viinud. Kõik õpetajad said osalemise eest 50 euro väärtuses kinkekaardid.

Iga fookusrühm kestis kolm tundi ja neid juhtisid moderaatorid. Fookusrühmas oli ka teine isik, kes näitas PowerPointi esitlust selle kohta, mida siiani arendatud oli ning mida kavatseti

⁶⁹ Vaata näidet 7 uue jalgrattasõidueksami muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kohta.

NÄIDE



uude jalgrattasõidueksamisse ja selle õpetajajuhendisse lisada. Osalevatelt õpetajatelt küsiti allmainitud teemadega seotud küsimusi. Enne arutelude algust pidid õpetajad individuaalselt vastama paberil teemaga seotud küsimustele. Seda oli vaja, et vältida nende teistest mõjutatust ning et nad analüüsiks uue eksami ja selle õpetajajuhendit. Fookusrühmades arutletud teemad olid järgmised:

- mida peeti oluliseks õpetajajuhendisse lisada seoses sellega, kuidas õpetajad õpilastele tegevust õpetama peaksid (sel ajal ei olnud õpetajajuhendit ega teavet veebilehel koos õpetajate ja õpilaste lehtedega veel loodud);
- uue eksami teoreetiline osa (sisaldas teoreetilist eksamit ennast, PowerPointi esitlust teooria kohta, mida õpetajad peaksid õpetamiseks kasutama, ja õpilaste rühmatööd seoses teooriaga);
- uue eksami praktiline osa (sisaldas kontrollimist, kas jalgrattad vastavad ohutusnõuetele, õpilaste jalgrattate läbimist liikluses, õpilaste ja täiskasvanute kontrollimist, kuidas teised õpilased jalgrattateid läbivad ja järgnevat arutelu klassis).

Arutleti ka näiteks selle üle, kas õpetajad eeldasid, et õpilased omandavad teadmised ja kogemused nii, nagu kavatsesid, kas õpetajad hakkavad uut eksamit kasutama ja kas nad soovitsid seda teistele.

Pärast fookusrühmi esitati tulemustest aruanne (PowerPointis) ja tehti muudatused uue jalgrattasõidueksami kontseptsioonis. Aruande järeldused sisaldasid järgmist: õpetajad ütlesid, et nad hakkaksid uut jalgrattasõidueksamit kasutama ning et neile meeldis eriti see, et eksami kujundust oli uuendatud, et seda oli lihtsustatud, et selle teoreetilise ja praktilise osa vahel oli parem seos, et rohkem keskenduti sellele, et õpilased arutleksid omaenda ja teiste käitumise üle jalgrattastel, et see sisaldas rohkem rühmatöid ja et see keskendus koostöö põhinevatele õppetavadele.

Õpetajad lisasid, et nende arvates peaksid õpetajajuhendid olema lihtsasti kasutatavad ka neile õpetajatele, kes ei ole varem jalgrattasõidueksamit (vana versiooni) korraldanud, et eksam peaks olema kasutatav eri seadmetes ja vormingutes (nt personaalarvutid, tahvelarvutid, *chromebook*’id jne), et peaks täpsustama, milliseid riiklikke eesmärke täidetakse, et õpilaste materjalis olevad küsimuste vastused peaksid olema saadaval ka õpetajajuhendis, et õpilaste lehekülgi peaks olema lihtne lugeda ja mõista ka neil osalistel, kes taani keelt perfektselt ei räägi, ja et osalistel peaks olema võimalik kirjutada otse PDF-failidesse.

2. etapp: õppematerjalide, veebilehe ja õpetajajuhendi näidise/mustandi katsetamine

Järgmise etapina katsetati uut jalgrattasõidueksamit praktikas, et näha, kuidas õpilased ja õpetajad selle vastu võtavad.

Kasutati segu kvantitatiivsetest ja kvalitatiivsetest meetoditest:

- kvantitatiivne: õpetajate küsimustik (telefoniküsimustik nutitelefonis), milles käsitleti *teoreetilist* õpet klassiruumis ja mille õpetajad pidid täitma kohe pärast teoreetilise tunni andmist;
- kvantitatiivne: õpetajate küsimustik (telefoniküsimustik), mis käsitles *praktilist* klassiväliselt õpet ja millele õpetajad vastasid kohe pärast praktilist tundi;
- kvantitatiivne: õpilaste küsimustik (telefoniküsimustik), mis käsitles *teoreetilist* õpet klassiruumis ning millele õpilased vastasid kohe pärast seda, kui nad olid õpet saanud;

NÄIDE



- kvantitatiivne: õpilaste küsimustik (telefoniküsimustik), mis käsitles *praktilist* klassiväliselt õpet ning millele õpilased vastasid kohe pärast seda, kui nad olid õpet saanud;
- kvalitatiivne: *teoreetilise* klassiruumi õppe ja *praktilise* klassivälise õppe vaatlus ning
- kvalitatiivne: lühikesed intervjuud õpetajatega ja ligikaudu 6–8 õpilasega igast klassist pärast eksami sooritamist.

Käsitleti õpilaste omandatud teadmisi ja pädevust nii teoreetilises kui ka praktilises osas (Kas nad omandasid pädevuse ohutult üksi liikluses jalgrattaga sõita?), otstarbekus, meeldivus, asjakohasus, arutlus, kavatsatud käitumine jne. Küsitlusi ja intervjuusid analüüsisid dokumentatsiooni spetsialistid. Samuti korraldasid nad vaatlusi, milles osalesid ka uue eksami loojad, et saada asjakohane ülevaade. Vaatluste, intervjuude ja küsitluste käigus hinnati ka eespool mainitud 5E mudeli osi.

Katset tehti kuues Taani koolis, mis kõik üksteisest erinesid (geograafiliselt, linna- ja maakoolide jaotuselt ning sotsiaal-majanduslikult). Mõned koolid olid varem vana jalgrattasõidueksamit kasutanud, mõned aga mitte. Kõik õpetajad said osalemise eest 50 euro väärtuses kinkekaardi, õpilased said jäätist. Eksami jaoks kulus igas koolis keskmiselt viis tundi.

Pärast eksamit esitati tulemuste kohta aruanne (PowerPointis), milles tehti muu hulgas järgmised järeldused:

- õpetajajuhend: selle kujundus peaks olema lihtsam, et õpetajatel oleks kergem ülevaadet saada ja teada, mida ettevalmistuseks samm-sammult tegema peab, lisaks peaks sellel olema teoreetiline ja praktiline osa (jalgrattakontroll ja eksam); selles peaks olema jalgrattasõidueksami taustteave (Miks on vaja uut jalgrattasõidueksamit? Mis on riiklikud eesmärgid ja peamised tulemusnäitajad? jne);
- teoreetiline osa: sissejuhatav film ja alguses olev teooriaeksam toimusid mõlemad hästi; siiski oli teoreetiline õpe õpilaste jaoks liiga pikk ja seetõttu on selles vaja teha muudatusi; samuti oli paremaks toimimiseks vaja teha muudatusi rühmatöös;
- praktiline osa: õpetajajuhendis tuleks rõhutada seda, kuidas päeva alustada ja korraldada ning mida õpilased peaksid tegema. Ühe või enama täiskasvanu järelevalve all tehtud õpilaste jalgrattakontrollid toimusid hästi ning kuigi praktiline jalgrattasõidueksam liikluses toimus samuti hästi, saaks seda täiendada nii, et täiskasvanutele selgitataks nende ülesannet paremini.

Uues jalgrattasõidueksamis tehti muudatused, misjärel levitati seda kõigis Taani koolides.⁷⁰ Uue eksami kasutamist jälgitakse (kuna veebilehele on vaja sisse logida), millest selgub, et seda kasutatakse palju. Uue eksami hindamise toimumisajaks on määratud ligikaudu 1–1,5 aastat pärast selle ilmumist.

⁷⁰ Uue jalgrattasõidueksami taanikeelse õpetajajuhendi leiad aadressilt <https://bit.ly/32nkIWL>

NÄIDE



13 NÄIDE 13: DIGITAALSE ÕPPEKESKKONNA „FILLA & RILLA“ EELTESTIMINE



5
EEL-
TESTIMINE



Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.

„Filla & Rilla“ on digitaalne jalgrattasõiduõppe keskkond Soome koolides ja see on mõeldud 3.–6. klassi õpilastele (9–12-aastased). „Filla & Rilla“ eeltestimise eesmärk oli tagada selle toimivus ja kasutatavus. Eesmärk oli, et õpetajate ja õpilaste arvates oleks seda lihtne kasutada ning et see motiveeriks õpilasi ohutu jalgrattasõidu kohta teadmisi omandama. Katsetamine toimus kolmes etapis.

Katsetamise esimene etapp

- Platvormi ja ülesande katsetamine tehniliste vigade tuvastamiseks.** Selles katsetamise faasis kulutati aega rikete leidmisele digitaalses platvormis ja ülesannetes. Katsetajad täitsid ülesandeid erinevates seadmetes ja veebilehitsejates, et leida lisaks tehnilistele riketele ka tehnilisi vigu, tagasiside puudumist ülesannetes jne.
- Katsetamine ekspertidega.** „Filla & Rilla“ ülesehitust, sisu ja ülesandeid katsetas ja hindas eksperdirühm, mis koosnes õpetajatest ning liiklusohutuse, eeskirjade ja digitaalsete rakenduste asjatundjatest.

Katsetamise teine etapp

Katsetamine laste ja nende vanematega. Selle katsetamisfaasi eesmärk oli teha kindlaks, kas „Filla & Rilla“ ülesanded olid lastele arusaadavad ja motiveerivad. Lisaks taheti katsetada, kui kaua ülesandemoodulite läbimine lastel aega võtab.

Katsetamise jaoks valiti 3.–6. klassist kümme õpilast koos vanematega. Laste ülesanne oli läbida „Filla & Rilla“ ülesandemoodulid ja vastata, kui lõbus oli ülesandeid täita. Vanemad pidid lapsi jälgima ning pärast iga ülesandemoodulit täitma veebivormi (vt ka selles näites „veebivorm (lapsevanemad)“).

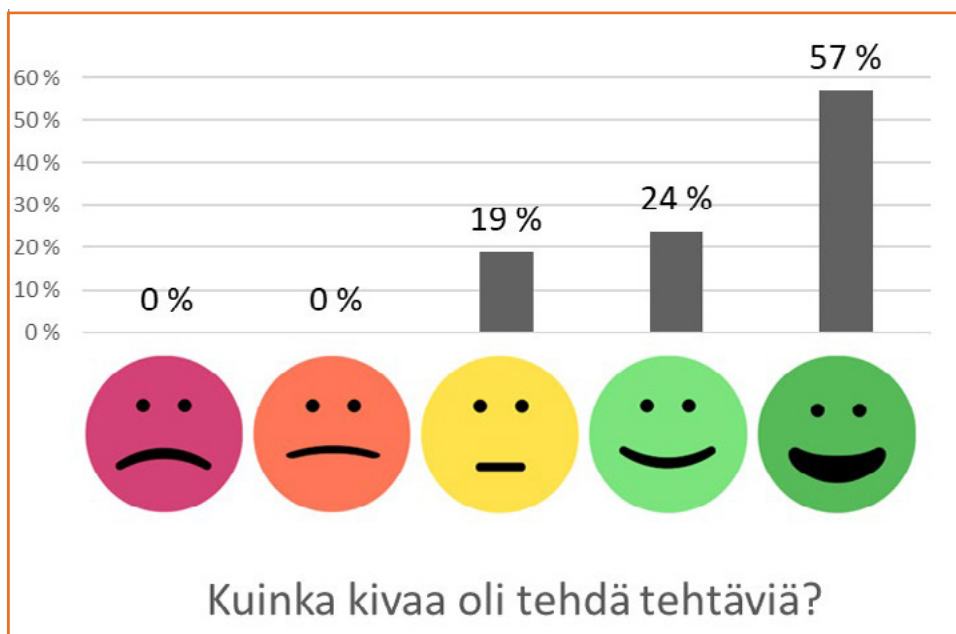
Katsetamise kolmas etapp

Katsetamine klassidega. Katsetamise viimaseks faasiks valiti kolm kooli ja viis 3.–6. klassi, et teha kindlaks, kui lihtne on õppekeskkonda „Filla & Rilla“ klassis kasutada.

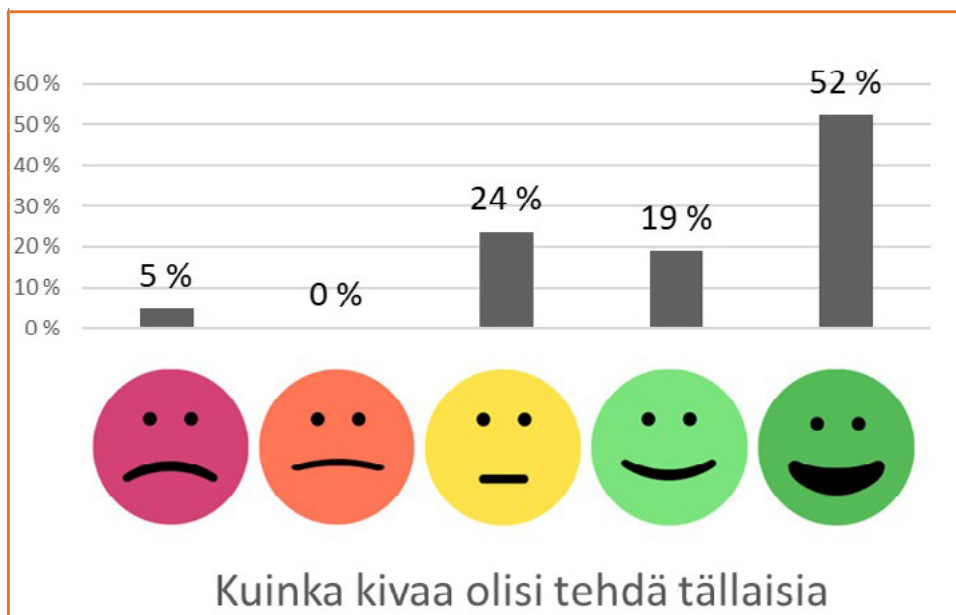
NÄIDE



Klasse jälgiti „Filla & Rilla“ kasutamise ajal ning õpilastel paluti pärast täita veebivorm (vt ka „veebivorm (õpilased)“ selles näites). Allolevatel piltidel on kujutatud ühe kooli 4. klassi 21 õpilase tagasisidet.



Joonis 4. „Kui lõbus oli ülesandeid teha?“



Joonis 5. „Kui lõbus oleks ülesandeid uuesti teha?“

NÄIDE



VEEBIVORM (LAPSEVANEMAD)

Päev: _____

Mitmendas klassis laps õpib: _____

Seade ja veebilehitseja: _____

Katsetatud moodul: _____

Samal ajal kui su laps ülesandeid täidab, kirjuta võimalikult üksikasjalikult oma tähelepanekutest. Meid huvitab, kas:

- laps mõistab, mida ta peab ülesandes tegema;
- lapsel on ülesannet tehes lõbus;
- sellele ülesandele kulus vähem või rohkem aega kui teistele?

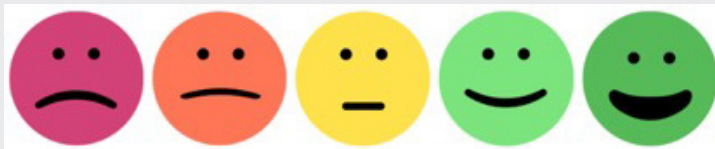
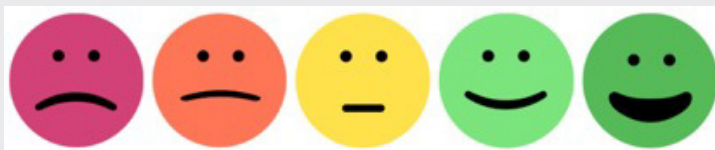
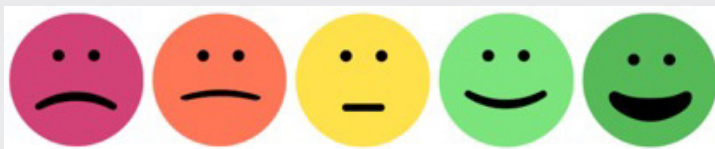
ÜLESANNE LEHEL	MÄRKUSED
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	

Terve mooduli läbimiseks kulunud aeg: _____

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

VEEBIVORM (LAPSEVANEMAD)

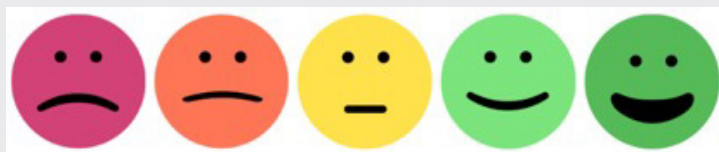
**KAS NÕUSTUD JÄRGEVATE VÄIDETEGA? 1–5
(1 = EI NÕUSTU ÜLDSE, 5 = NÕUSTUN TÄIELIKULT)**Laps sai hõlpsasti aru, mida ülesannetes tegema peab. Lapsel oli ülesandeid tehes lõbus. Ülesanded olid lapse jaoks liiga keerulised. Lapsel oli lihtne moodulit läbida ja kõigile ülesannetele keskenduda. **PANE KIRJA KÕIK SELLE MOODULI JA KATSETAMISEGA SEOTUD MÄRKUSED.****LÕPUS KÜSI LAPSELT JÄRGNEVAT:****Kui lõbus oli ülesandeid teha? (vali vajutades)****Kui lõbus oleks ülesandeid uuesti teha? (vali vajutades)****Kui lõbus oleks neid ülesandeid teha koolipäeva ajal? (vali vajutades)**

NÄIDE

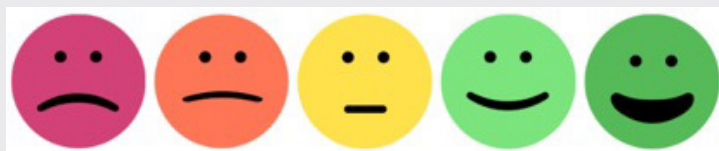
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

VEEBIVORM (LAPSEVANEMAD)

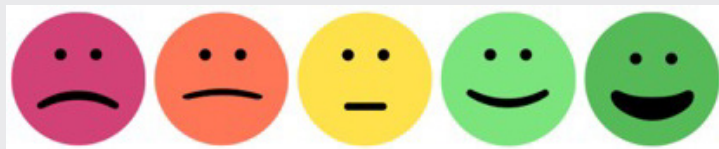
Kui lõbus oli ülesandeid teha? (vali vajutades)



Kui lõbus oleks ülesandeid uuesti teha? (vali vajutades)



Kas soovid meile midagi „Filla & Rilla“ kohta öelda? Kuidas saaks „Filla & Rillat“ paremaks muuta?



NÄIDE



14

NÄIDE 14: UUE ÕPPEMATERJALI TESTIMINE AJALISE SURVE ALL



5

EEL-
TESTIMINE

Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.

2018. aastal linastus auhinnatud film „While We Live“, mis räägib kahe noore inimese traagilisest liiklusõnnetusest. Taani liiklusohutuse nõukogu kaasrahastas filmi tootmist tingimusel, et filmi saaks Taani koolides parooliga kaitstud veebilehel tasuta näidata.

Seega oli vaja luua uus filmi juurde käiv õppematerjal. Otsustati, et eri õppeainete (liiklusohutus, sotsiaalteadused, taani keel ja religiooniõpe) õpetamiseks mõeldud õpetajajuhend koos ülesannete ja teiste tegevustega koostatakse ning seda katsetatakse kõigest mõne nädalaga, et oleks võimalik see koos teiste materjalidega trükitult kõikidesse koolidesse saata. Seega oli katsetamiseks vähe aega, mistõttu sisaldas katse kõige tähtsamat ja nendes tingimustes võimalikku.

Kasutati kvalitatiivset katsemeetodit, mis hõlmas kahte fookusrühma: üht Ida-Taanis ja teist Lääne-Taanis. Kuigi eesmärk oli saada igasse fookusrühma 12 õpetajat (kokku 24 õpetajat), ilmus õpetajate kiire ajakava tõttu esimesse fookusrühma kohale vaid kaheksa ning teise fookusrühma neli õpetajat. Siiski esindasid nad eri liiki koole (linna- ja maakoole ning sotsiaal-majanduslike iseärasustega koole). Iga osalev õpetaja sai 50 euro väärtuses kinkekaardi.

Kaheksa õpetajaga fookusrühm kestis kolm tundi, teine kestis kaks ja pool tundi ning mõlemad juhtis moderaator. Õpetajatele anti õpetajajuhendi näidis/mustand, milles olid juba tekst ja pildid sees. Kõigepealt paluti neil juhendile kiire pilk heita, nagu nad oleksid selle just koolis kätte saanud. Seejärel paluti neil oma esialgsed muljed kirja panna.

Siis pidid nad õpetajajuhendit lugema ning lugemise ajal iseseisvalt täitma dokumendi (küsimustik), milles olid küsimused juhendi eri osade kohta. Neil ei lubatud selle ajal rääkida, vältimaks seda, et teised osalevad õpetajad neid mõjutaksid.

NÄIDE



Kui kõik õpetajad olid õpetajajuhendit lugenud ja küsimustikule vastanud (mis võttis ligikaudu 45–60 minutit), arutleti fookusrühmas moderaatori juhtimisel juhendi ja täidetud küsimustike üle. Fookusrühmast sai väärtuslikke tähelepanekuid selle kohta, mis toimis ja mis ei toimunud, mis oli puudu, milliseid ülesandeid õpetajad kasutaks, milliseid mitte jne. Tähelepanekud olid järgnevad:

- tuleks muuta õpetajajuhendi osade järjekorda;
- kuigi film võib olla asjakohane filmihariduse õppeaines, ei peetud ülesandeid õppeaine jaoks piisavalt asjakohaseks; seega peaks teemast filmihariduses loobuma ja lisama selle hoopis sotsiaalteaduste õppeaine alla;
- peaks lisama rohkem küsimusi seoses statistiliste ülesannetega ning rohkem analüütilisi küsimusi selle kohta, kui seda kasutati taani keele õppeaine jaoks;
- see peaks keskenduma rohkem rühmatööle ning ühisele õppimisele, mistõttu peaks lisama õpilastele mõeldud küsimusi, mille õpetajad saaks printida ja õpilastele anda või ekraanil näidata; peaks andma rohkem inspireerivaid näiteid rühmatöö liikidest;
- arutlevad küsimused peaksid olema paremini sõnastatud ja eelistatavalt viitama konkreetsetele kohtadele filmis, kus asjakohane teema avaldub.

Pärast fookusrühmi esitati tulemuste kohta aruanne ja tehti muudatused õpetajajuhendis.⁷¹ Seejärel see trükiti ning saadeti koolidele.⁷² Materjalide kasutust jälgitakse (kuna filmile ligipääsuks on vaja sisse logida) ja selgub, et seda kasutatakse palju. Materjali plaanitakse hinnata 1,5–2 aastat pärast selle välja andmist.



Vasakul pildil on näha eeltestimisel kasutatud õpetajajuhendi näidiskaant. Paremal pildil on näha õpetajajuhendi lõplikku kaant. Allikas: Taani liiklusohutuse nõukogu

⁷¹ Taanikeelne õppematerjali „While We Live“ õpetajajuhend on saadaval aadressil <https://bit.ly/3arvtH0>

⁷² Õppematerjal „While We Live“ on taani keeles saadaval aadressil <http://bit.ly/3u61Rqc>

NÄIDE



15 NÄIDE 15: KANGELASE PROJEKTI EELTESTIMINE



5 EEL- TESTIMINE



Kavanda eeltest ja katseta oma tegevust. Vajaduse korral tee tulemuste põhjal muudatused. Selleks pead tõenäoliselt minema tagasi etappide 2, 3 või 4 juurde.

Rütel Eugene on Kreeka lasteaialaste ja algkooliõpilaste liiklusohutuse kangelane. Ta sündis pärast Vastutustundlike Noorte Sõidukijuhtide 2008. aastal korraldatud küsimustikku „Viisakus liikluses“, millest selgus, et kreeklased on kõige agressiivsemad ja ebaviisakamad liiklejad Euroopas.

Liiklusohutuse asutusel Panos Mylonas tuli idee tutvustada kangelast, kes ühest küljest oleks sobiva liikluskäitumise eeskujuks (Eugene tähendab kreeka keeles viisakat meest) ning teisest küljest õpetaks lastele vajalikke oskuseid ja teadmisi, et nad liiklejatena ohtu ei satuks. Õpilased loeksid lugu Eugenest, sõlmiksid kokkuleppe teisi liiklejaid ja liikluseeskirju austada ning pärast mõnda katset (liiklusohutuse küsimustikud) saavad neist samuti „rüütlid“ ning nad võitlevad liiklusohutuse eest, jagades teadmisi sõprade ja täiskasvanutega.

Raamat loodi liiklusohutuse asutuse meeskonna ning asjatundjate, õpetajate ja psühholoogide koostöös. Raamatu koostamise viimastes etappides saatis liiklusohutuse asutus raamatu näidise lasteaia- ja algkooliõpetajatele. Õpetajatel paluti raamatut lugeda ja oma klassis kasutada ning



saata tagasisidet sündmustiku, arutelude, sõnumite, keelekasutuse ja küsimustike keerukuse kohta ja vastata, kas lapsed võtsid multifilmi kangelase hästi vastu. Õpetajate tagasiside oli raamatu lõppversiooni loomisel ja multifilmi kavandamisel kasulik.

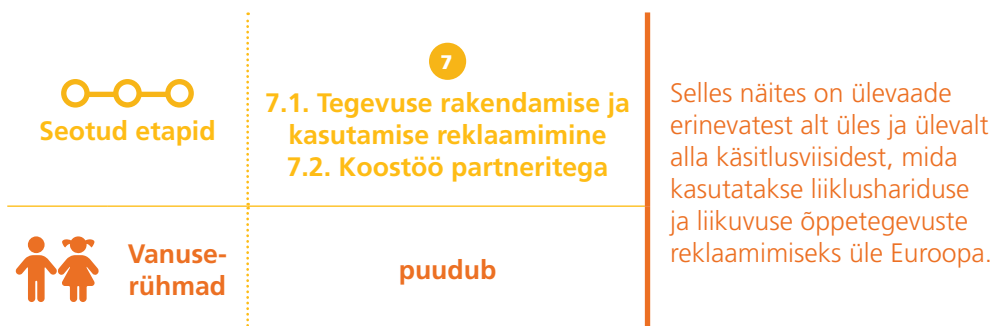
Seejärel saadeti raamat edasiseks tagasisideks arengupsühholoogia eksperdile Ateena riiklikust Kapodistriase ülikoolist, et selgitada välja, kas materjal on õpilaste arengufaasis sobilik. Tuvastati väiksemad vead, millega seejärel tegeleti.

NÄIDE



16

NÄIDE 16: ALT ÜLES JA ÜLEVALT ALLA KÄSITLUSVIISID TEGEVUSTE REKLAAMIMISEKS



7

**RAKENDA-
MINE**


Valmista ette teavitamisstrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla lähenemisviisiga. Tee koostööd partneritega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.

Alt üles käsitusviisid

Taani

Taani õpetajad ja liikluse kontaktõpetajad saavad tellida Taani liiklusohutuse nõukogu infolehe, mida saadetakse ligikaudu kuus korda aastas. Muu hulgas sisaldab see teavet uute liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevuste kohta, hindamiste tulemusi ja asjakohaseid küsitlusi, kutset nendes hindamistes osaleda, nende koolikampaaniaid (vt näide 19.3), kutseid nende korraldatud veebiseminaridele ja uudiseid kooli turvapatrullidest.

Lisaks korraldab nõukogu liikluse kontaktõpetajatele iga-aastast koolituskursust (olenemata sellest, kui palju kogemusi neil on), mille eest tavaliselt tasub omavalitsus või kool. Samuti osaleb nõukogu kohtumistel, kus kogunevad paljud koolid, ning neil on õpetajatele tasuta nõuandeliin, millele õpetajad saavad liiklushariduse ja liikuvusõppega seotud küsimuste korral helistada või kui nad on uued liikluse kontaktõpetajad. Samuti kohtutakse õpetajate ja koolidega omavalitsuste kohtumistel, mida on üksikasjalikumalt kirjeldatud selle näite osas, mis käsitleb ülevalt alla käsitusviise.

Šotimaa

Šotimaa haridussüsteemi põhimõtteline alustala on tipptaseme saavutamise õppekava. Tagamaks õppimise ja õpetamise usaldusväärsus, kasutab Šotimaa liiklusohutusamet Road Safety Scotland kõiki oma vahendeid sellega kooskõlas.

Õpetajatele mõeldud teatmikus antakse ülevaade olemasolevatest vahenditest ja viisidest, kuidas need õppekava toetavad.⁷³

⁷³ Road Safety Scotland (2020), Road Safety within Curriculum for Excellence 2020-21. <https://bit.ly/3vGitEv>

NÄIDE



Teatmiku iga-aastasel ülevaatomisel ja ajakohastamisel teeb Road Safety Scotland koostööd Šotimaa valitsuse haridusrakendusametiga Education Scotland. Olemas on nii e-versioon kui ka paberväljaanne, mis saadetakse kõigile Šotimaa haridusasutustele ja levitatakse liiklusohutuse kogukonnas ka üldiselt.

Ülevalt alla käsitusviisid

Taani

Taani liiklusohutuse nõukogul on kontaktisikud igas omavalitsuses, üks koolide osakonnas ja üks tehnilises/taristuosakonnas. Omavalitsused saavad tellida infolehe, mis on mõeldud just neile ja mida saadetakse ligikaudu kuus korda aastas. Samuti osaleb nõukogu omavalitsuse kohtumistel, kus arutatakse liiklusohutuse üle kohalike partneritega, nagu koolid ja politsei. Lisaks saavad kontaktisikud liiklusohutuse nõukoguga igal ajal ühendust võtta.

Kord aastas korraldatakse Taanis omavalitsustele kahepäevast konverentsi, kus arutatakse ka liiklushariduse ja liikuvusõppe üle.

Tšehhi Vabariik

Tšehhi transpordiuuringute keskusel (CDV) on piirkondlikele hariduseasutustele meilide saatmisega head kogemused. Piirkondlikud asutused edastavad meilid kõigile oma rajooni koolidele, mistõttu suhtutakse neisse kui ametlikesse meilidesse ja õpetajad võtavad need hästi vastu.

Madalmaad

Madalmaade piirkondlikud valitused annavad asutustele kvaliteetsete õppematerjalide kasutamiseks toetuseid. Need toetused võimaldavad paremat juurdepääsu kvaliteetsetele materjalidele ja tegevustele, kuna kulu koolidele on minimaalne või olematu. Selliseid materjale arendavad asutused saavad neid toetusi kasutada selleks, et oma tegevust odavamalt reklaamida ja pakkuda.

CROW' liiklusohutuse töövahend pakub omakorda ülevaadet toodetest, mis on haridusliku kontrollnimekirja kohaselt üle vaadatud, et asjaosalised saaksid tegevuse kvaliteedis kindlad olla.⁷⁴

⁷⁴ CROW (2014), Checklist Road Safety Education. <https://bit.ly/3a8nr1J>

NÄIDE



17

NÄIDE 17: ÜLEVALT ALLA KÄSITLUSVIISIDE PLUSSID JA MIINUSED SÜDAMETSOONIDE RAKENDAMISEL



Seotud etapid

7
7.1. Tegevuse rakendamise ja kasutamise reklaamimine
7.2. Koostöö partneritega

Selles näites käsitletakse algkoolide ümber turvatsoonide loomist ning selgitatakse ülevalt alla käsitusviisi plusse ja miinuseid.



Vanuse-
rühmad

6–12-aastased

7

RAKENDA-
MINE



Valmista ette teavitamisstrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla lähenemisviisiga. Tee koostööd partneritega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.

„Hjertesone“ (südametsoon) on riiklik projekt, mida viiakse ellu Norra liiklusohutuse nõukogu, Norra maanteeameti, tervishoiudirektoraadi, politsei, jalgratturite ühingu, keskkonnaameti ning lapsevanematest koosneva alg- ja põhikoolihariduse komitee koostöös. Kõik partnerid on pühendunud laste ohutu ja tervisliku koolitee edendamisele.

Südametsooni eesmärk on muuta koole ümbritsev ala õpilaste jaoks turvalisemaks. Seda tehakse peamiselt käitumuslike ja hoiakute meetmete kaudu, mis vähendavad laste autoga sõidutamist ning suurendavad laste jalgsi ja jalgrattaga kooli tulekut. Liiklusharidus ja liikuvusõppe on selle projekti loomulik osa. Eesmärk on suurendada liiklusohutust kooli ümbruses ja parandada õpilaste tervist. Lapsed, kes tulevad kooli jalgsi või jalgrattaga, on füüsiliselt aktiivsed, mis on kasulik rahvatervisele ja õppimisele, samuti keskkonnale.

Südametsoonil ei ole üht kindlat retsepti. Meetmeid peab kohandama loomulikult ja mõistlikult ning liikluskeskkonna ja kooli võimalustega arvestades. Südametsoon ei ole valmis toode, vaid protsess, mis koosneb väikestest ja suurtest meetmetest. Mõne meetme rakendamiseks kulub vähe aega, kuid mõni võib olla aega- ja vaevanõudvam.

Südametsooni kehtestamiseks koolides ei ole vaja omavalitsuste ametlikke poliitilisi otsuseid. Iga kool võib iseseisvalt oma turvatsoonide kallal tööd tegema asuda. Kogemus näitab, et poliitilisel otsusel kehtestada südametsoon kõigis koolides on nii plusse kui ka miinuseid. Kuigi poliitilisi otsuseid on tehtud, ütlevad omavalitsused, et peamiselt rõhutavad nad käitumuslike ja hoiakutega seotud meetmeid. Väiksed füüsilised meetmed ja määrused teedevõrgustikus võivad inimeste hoiakuid parandada.

NÄIDE



Kahest Norra aruandest⁷⁵ teame, et:

ülevaalt alla käsitusviisi plussid võivad olla järgmised:

- kogu projekt muutub paremini prognoositavaks, luuakse selgeimad raamistikke ja edendatakse omavalitsuse vastutust;
- sotsiaalne võrdsus: pingutus ja vahendid ei sõltu lapsevanemate või koolijuhatause jõukusest või leidlikkusest;
- muudab omavalitsuse vastutavaks;
- seab osalistele standardid ja nõuded;
- loob võimalusi teha korralikku eeltööd, mille käigus vaadeldakse muresid ja raskusi;
- võimalus tagada kindel, professionaalne sisu ja pädevus (näiteks suunismaterjalide ettevalmistamise kaudu jne);

ülevaalt alla käsitusviisi miinused võivad olla järgmised:

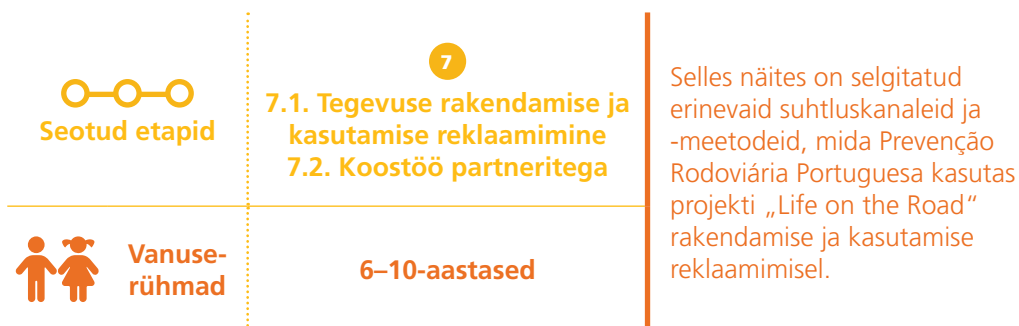
- koolid võivad projekti omandiõigusest ilma jääda;
- meedet võidakse vaadata kui käsku, mitte kui midagi kaasavat, kus saad ise otsuseid teha;
- kõikidel koolidel ei ole vaja sellele probleemile keskenduda, mis võib kaasa tuua vahendite ebavajaliku kasutuse;
- üldine otsus võib viia arusaamatuste ja valesti tõlgendamiseni;
- viib tähelepanu hoiakuid loovatelt meetmetelt kõrvale ning loob paljudest kulukatest füüsilistest meetmetest ebarealistlikud ootused.

⁷⁵ Norconsult (2019), *Evaluering av Hjertesoneprosjektet ved Øren skole i Drammen kommune*. Norconsult (2020), *Hjertesone arbeidsdokument, Bergen*.

NÄIDE



18 NÄIDE 18: PROJEKTI „LIFE ON THE ROAD“ ALGATAMINE



7 RAKENDAMINE



Valmista ette teavitamisstrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla lähenemisviisiga. Tee koostööd partneritega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.

Alt üles ja ülevalt alla käsitlusviiside kombineerimine

Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) valis enda loodud teavitamisstrateegias telerakenduse MEO Kids ja portaali „Life on the Road“ levitamiseks ülevalt alla ja alt üles käsitlusviiside kombinatsiooni.

Esimeses etapis rakendati ülevalt alla strateegiat, millesse olid kaasatud haridusministeerium, hariduse peadirektoraat, täitevasutused, riiklik liiklusohutusamet, riiklik lapsevanemate ühendus, PRP assotsieerunud liikmed ja omavalitsused. Kõik partnerid jagasid tegevusi kõigi neile kättesaadavate teavituskanalite kaudu. Peale nende jagamispingutuste kasutati projektide levitamiseks ka üldisi ja spetsiaalseid teavitustahendeid (sealhulgas televisioon ja ajalehed). Kõigi sidusrühmade juuresolekul korraldati koolis ka avalik avamisüritus, kus õpetajad ja õpilased tegevusi sooritasid.

Teises etapis rakendati alt üles strateegiat. Tegevust levitati riiklikul tasandil koolide ja lapsevanemate ühenduste kaudu ning laialdasem digitaalne levitamiskava rakendati sotsiaalvõrgustike, uudiskirjade, meilide ning koolide ja lapsevanemate ühenduste kaudu. Neid pedagoogilisi tegevusi levitatakse ka õpetajate koolituste ajal.

Interaktiivne telerakendus

PRP tegi koostööd lastele mõeldud Portugali telekanaliga MEO Kids, et luua interaktiivne telerakendus „Vida na Estrada“ („Elu teel“), mille eesmärk on 1.–4. klassi õpilastele (6–10-aastased) pedagoogiliste tegevuste kaudu liiklusohutust reklaamida.⁷⁶

⁷⁶ Lühike video telerakendusest „Life on the Road“ on kättesaadav aadressil <https://bit.ly/2WSXqRg>

NÄIDE



Projektis „Vida na Estrada“ kasutatakse mängul põhinevat õppestrateegiat. Õpilasi haritakse seega mängude kaudu, mis tõmbab ligi nooremata vaatajaskonda. Pedagoogiliste tegevuste eesmärk on edendada teadmisi ja oskuseid ning ohutut käitumist ja hoiakuid liikluses, keskendudes lastele kui reisijatele, jalakäijatele ja jalgratturitele.

Telerakenduse MEO Kids tutvustamiseks korraldati algkoolis üritus, mida juhtis sisehaldusminister ning kus osalesid paljud liiklusohutuse ja -haridusega seotud inimesed. Üritusel demonstreeriti telerakendust 4. klassi õpilastele.

Tegevusi reklaamiti laialdaselt MEO Kidsi telekanalil laste ja õpetajate intervjuude ning reklaamvideote kaudu.⁷⁷ Seejärel saadeti meediakanalitesse pressiteade, mis tõi kaasa veelgi tasuta reklaami.

Projektiportaal

Seejärel arendas PRP mängudele „Vida na Estrada“ veebiportaali, kus õpilased saavad mängida telerakenduse kohandatud mängu. Veebiportaalis on ka lisategevusi ning see on interaktiivsem.

„Vida na Estrada“ reklaamimine

Peale ülalmainitud reklaamitegevuste reklaamiti projekti ka mitmel muul moel.

- Lustakas mäng „How Many?“ liiklusohutusteemaliste küsimustega
- Jalakäijatele ja jalgratturitele mõeldud voldikud, milles on peamine liikluses vajalike teadmiste ja oskustega seotud sisu⁷⁸
- Lendleht tegevuste kirjeldustega⁷⁹
- Projekti tutvustav video⁸⁰
- Tegevust tutvustavad kokkurullitavad reklaamplakatid
- Projektiportaali avamise pressiteated, mis saadetakse meediasse
- Reklaamimine sellistel üritustel nagu AutoShow, tänavalaadad, rahvusvaheline lastepäev ning liiklusohutusüritused koolides
- Levitamine sotsiaalmeediaplatvormide Facebook ja Instagram kaudu

⁷⁷ Projekti kajastati MEO Kidsi telekanalil, mida saab vaadata aadressil <https://bit.ly/36ks8Wz>

⁷⁸ Voldikud leiad aadressilt <https://bit.ly/2PAJn1p>

⁷⁹ Lendlehe leiad aadressilt <https://bit.ly/3rmREUQ>

⁸⁰ Video leiad aadressilt <https://bit.ly/3rtfnml>

NÄIDE



19

19 NÄIDE 19: KOOSTÖÖ TEISTE PARTNERITEGA



Seotud etapid

7

7.2. Koostöö partneritega

Vanuse-
rühmad

puudub

Selles näites on esitatud ülevaade eri liiki koostööst partneritega üle Euroopa. See hõlmab näited koostööst lapsevanemate, õpetajate, politsei, valitsustasandite ja muude organisatsioonidega.

7

RAKENDA-
MINE

Valmista ette teavitamisstrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla lähenemisviisiga. Tee koostööd partneritega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.

Näide 19.1: lapsevanemad ja teised organisatsioonid

Veilig Verkeer Nederland töötas 10–12-aastastele lastele välja koolitunni veoautode pimealadest.⁸¹ See tund on hea näide koostööst teiste organisatsioonidega, kuna see arendati ja rakendati koostöös TLN-iga, mis on Madalmaade transpordi- ja logistikasektorite ühendus. Tunni ajal tuleb kooli veoauto, mis võimaldab lastel mitte ainult pimealade kohta õppida, vaid neid nii veoauto seest kui ka väljast kogeda.

Samuti on tunnis osa, mis jätkab pimealade õpet kodus. Nutitelefonidele luuakse liitreaalsuse mäng, kus lapsed peavad veoautode pimealadest hoidudes esemeid koguma. Alternatiivina liitreaalsuse mängule on olemas ka alusmatt, mida lapsevanemad saavad näiteks õhtusöögi ajal veoautode pimealadest rääkimiseks kasutada.



VR-i rakendus.



Alusmatt.

Allikas: Veilig Verkeer Nederland

⁸¹ Veilig Verkeer Nederland (n.d.), Verkeersles: dode hoek. <https://bit.ly/3bMebIW>

NÄIDE



Näide 19.2: õpetajate töötoad ja konverents „Liiklus koolis“

Flaami liiklusteadmiste sihtasutus (VSV) korraldab töötube, milles õpetajatel on võimalik end pakutava materjaliga kurssi viia. Samuti korraldab VSV õpetajatele, direktoritele ja liiklusharidusega seotud koolitasandi vabatahtlikele iga-aastast konverentsi „Liiklus koolis“. Konverents keskendub haridusaspektidele, praktilistele suunistele, õppemeetoditele, materjalidele ja eri vanuserühmadele mõeldud projektidele alustades algkoolilastest ning lõpetades keskkoolinoortega. Koolid saavad auhinnale „Liiklus koolis“ nomineerimiseks projekti esitada. Veebivideote seeria võtab kokku konverentsil arutatud peamised teemad ja parimad tavad, mis on inspiratsiooniks ja praktiliseks juhendiks õpetajatele ja vabatahtlikele.

CONGRES VERKEER OP SCHOOL

Programma Kennismarkt Grote Prijs Verkeer op School Gouden Medailles Sprekers

Derde graad secundair onderwijs

LEEFTIJDSEBONDEN RISICO'S
Interview met professor Wim Beyers over het puberbrein.

JONGEREN AAN HET WOORD
Interview met 16- tot 18-jaargen over hun verkeerservaringen.

LEERKRACHTEN AAN HET WOORD
Interview met leerkrachten over hun kennis en ervaring met verkeerseducatie.

VSV-AANBOD
Ontdek hier ons VSV-aanbod.

Joonis 6. Konverentsi „Liiklus koolis“ veebileht koos videotega, mis võtavad kokku eelmise väljaande tähtsaimaid teemad vanuserühma kohta. Siin on esitatud 2020. a veebikonverentsi teemad vanimatele keskkooliõpilastele (16–18-aastased): intervjuu arengusühholoogiga noorte ajast, intervjuu noortega sellest, kuidas nad igapäevaseid liiklusolukordi kogevad, ning intervjuud õpetajatega sellest, kuidas nad liiklusohutusõpet oma kursusesse loimivad.⁸²

⁸² VSV (n.d.), Congres Verkeer op School. <https://bit.ly/3d4jbVE>

NÄIDE



Näide 19.3: õpetajad

Taani liiklusohutuse nõukogu jagab koolidele kalendreid, millest õpetajad saavad vaadata, millisel aastajal (jaanuarist detsembrini) milliseid materjale kasutada.

Årshjul for trafikundervisning

Her er et bud på, hvordan et årshjul kan se ud. I kan rykke rundt på tingene, så de passer til jeres skole.




LIVE

Sikker Trafik LIVE i 8. eller 9. klasse. Book en gratis LIVE-ambassadør der kommer og fortæller sin personlige historie om en trafikulykke.

Tilmeld skolens færdselskontaktlærer Rådet for Sikker Trafiks årlige kursus for både nye og erfarne færdselskontaktlærere.

Brug materialet **360°** i 8. eller 9. klasse. Lad eleverne arbejde temabaseret med en virkelig trafikulykke. Materialet består af små filmklip med ulykkens hovedpersoner.



Den Lille Cyklistprøve i 3. klasse. Lær dine elever de basale færdselsregler for cyklister og træ deres manøverfærdigheder.

Brug **minihjelm** i 3. klasse til at vise hvorfor en cykelhjelm er vigtig.

Skal I på tur med klassen, så orienter forældrene om skolens retningslinjer for at cykle i flok, så de på forhånd kan tale med deres børn om dem.

Sommerferie

På gatur med **ALBERT & ROSE**




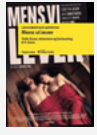
Afhold **Gåprøve** i 0. klasse og lær eleverne at gå sikkert i trafikken og følge færdselsreglerne.

Deltag i Cyklistbundets kampagne **Alle Børn Cykler**.

Afholdelse af todages kursus for færdselskontaktlærere.

Trafikkampagner for hele skolen. Lad de store elever analysere Rådet for Sikker Trafiks kampagner og lad de mindre udvikle deres egne, hvor de fx tager udgangspunkt i trafikken omkring skolen.

Hvis der er udfordringer med morgentrafikken, så genopfrisk skolens forventninger til forældrene om hvordan alle bedst passer på hinanden.

Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	December
 <p>Den Sureste Uge for Skolepatruljerne. Brug uge 5 på at give Skolepatruljerne lidt ekstra opmærksomhed. Kontakt evt. skolebestyrelsen, politiet og kommunen for et samarbejde. I kan også opfordre skolens forældre til at give skolepatruljerne high fives eller et ekstra stort smil.</p> <p>Indstil jeres Skolepatrulje til Årets Skolepatrulje, som LB Forsikring og Rådet for Sikker Trafik kårer hvert år. Alle kan indstille skolepatruljerne.</p> <p>Bestil billetter til Skolepatruljefesterne i Tivoli og Legoland.</p>	<p>Træn manøverfærdigheder på en cykelbane. Lån kommunens cykelbane og lad eleverne teste deres evner på cykel, før de skal til Cyklistprøve.</p> <p>Brug Cyklistprøven som et eftersyn af 6. klasserne som cyklister. Igennem forløbet opnår eleverne en forståelse af deres egne og deres klassekammeraters evner som cyklister, både i teori og praksis.</p> <p>Skolepatruljefester i Legoland og Tivoli. Hvert år belønnes Skolepatruljerne med en fest.</p> 	<p>Lav sjove cykellege med eleverne. Find inspiration hos fx Dansk Skolecykling eller Cyklistforbundet.</p> <p>Færdselskontaktlæreren modtager kampagnepakke og informerer kolleger om relevante nyheder og konkurrence.</p>	<p>Børn på vej</p> <p>0. klasserne kan arbejde med Min Trafikbog og deltage i en klassekonkurrence.</p> <p>Gennemlæsning og opdatering af skolens trafikpolitik. Husk at informere de nye forældre om den.</p> <p>Husk at tænke trafikundervisningen ind i årsplanerne. Find bl.a. inspiration på Meebook og MinUddannelse.</p>	<p>Børn på vej-kampagne med plakater ved skoleveje og politi-kontrol.</p> <p>Lad 4.-5. classes eleverne arbejde med materialet Testpiloter, hvor de laver sjove forsøg med egne transportmidler. Husk det ekstra kapitel om synlighed og pangfarver.</p> <p>Hav fokus på lys og reflekser. Lad fx skolebestyrelsen udføre lygtekontrol og uddele reflekser. Kontakt evt. politiet for samarbejde. Husk at orientere forældrene om, hvor vigtigt det er at være synlig i mørket.</p> 	<p>Se den danske spillefilm Mens vi lever i 8. eller 9. klasse. Eleverne skal efterfølgende arbejde med ét eller flere temabaserede forløb.</p> 						

Allikas: Taani liiklusohutuse nõukogu

Joonis 7. Taani liiklusohutuse nõukogu kooliaasta kalender

Sarnaselt Taaniga arendas Soome liiklusohutuse nõukogu (Liikenneturva) aastakella koolidele, õpetajatele ja õpilastele, et aidata kavandada liiklusohutusharidust, arvestades samal ajal kohalike oludega. Aastakell tugineb ideele, et alghariduses on igal klassil neli tundi liiklusohutusõpet, kus pannakse rõhku aastaegadele ja hetkeprobleemidele. Seega muudab kavandamisvahend liiklusohutusõppe pikaajaliseks ja järjepidevaks.⁸³

Näide 19.4: politsei ja valitsustasandid

Madalmaades ja Taanis on riiklik kampaaniakalender, milles teadlikkust suurendavad kampaaniad ühendatakse jõustamistegevustega. Piirkondlikud ja kohalikud valitsusasutused toetavad riiklikku kalendrit selle rakendamisega oma piirkonnas, võttes arvesse piirkondlikke ja kohalikke iseärasusi.

Näiteks kui algab kampaania teadlikkuse suurendamisest jalgrattatulede tähtsuse kohta, korraldab politsei eelkõige koolide ümbruses täiendavaid jõustamistegevusi ning ka valitsuse eri tasandid võivad koolidele kampaaniamaterjale pakkuda. Seetõttu saavad teadlikkust suurendavate kampaaniatega kooskõlas olevad õppetegevused sõnumit tugevdada.

⁸³ Liikenneturva (n.d.), Liikennekasvatuksen vuosikello. <http://bit.ly/36rol2Y>

NÄIDE



Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1. BOB												
2. BOB (Carnaval)												
3. MONO (aandacht)												
4. MONO (aandacht)												
5. Snelheid												
6. Snelheid												
7. Fietsverlichting												
8. Fietsverlichting												

Legenda:

- Landelijke campagnes
- Limburgse campagnes
- Beschikbaarheid van radio- en tv- zendtijd en/of mottoorden van de Rijksoverheid tijdens de campagneperiode.
- Gerichte handhaving, nader en lokaal in te vullen door Politie, afgestemd op de TISPOL-kalender en regionale driehoek.

Allikas: Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg

Joonis 8. Allolev kalender näitab Madalmaade riikliku tasandi kampaaniaid sinistes tulpades. Nendele vastavaid piirkondlikke kampaaniategevusi näeb punastes tulpades ning vajaduse korral kohandatakse need kohalikele kontekstile sobivaks, nt lisakampaaniad, mis keskenduvad auto juhtimisele jooobeseisundis (BOB) piirkondlikul festivalihooajal (karneval). Sinised märgid tähistavad konkreetset politsei jõustamistegevust, mis keskendub nende kampaaniatega seonduvatele teemadele.

Näide 19.5: valitsustasandid

Liiklusnädalate töötod on loodud noortele: näiteks esimese klassi õpilaste puhul keskendutakse jalgrattasõidu ohutusele ja ohuteadlikkusele haavatava liiklejana, teine klass õpib segavatest asjaoludest liikluses ning kolmanda klassi õpilastele on koolitusprogrammid autodega seotud ohtudest, nagu auto juhtimine jooobeseisundis, turvavööde mitte kasutamine ning kiiruse ületamine.

Mechelenis oli liiklusnädal nii edukas, et seda hakkasid rakendama ka teised Belgia omavalitsused.

Selleks, et pakkuda kõikidele Flandria (Belgia) keskkoolidele kasutusvalmis liiklushariduse ja liikuvusõppe tegevusi, alustas Flaami liiklusteadmiste sihtasutus (VSV) 2017. aastal liiklusnädalate projektiga. Liiklusnädalad on projekt, mida toetab Flaami valitsus (piirkondlikul tasandil) ning mida VSV omakorda reklaamib kohalikul tasandil omavalitsustele ja koolidele.

Projektonrändkampaania, mis koosneb kogemusele keskendunud töötubadest, kus käsitletakse erinevaid liiklusohutuse teemasid kõigi õpilastega olenevalt sellest, mitmendas klassis nad käivad. Töötod on kombineeritud ühenädalastesse programmidesse, millest tuleb ka nimi liiklusnädalad, ning neid saavad broneerida koolid või koolirühmad.

Kõik töötod toimuvad koolis ning neid annavad VSV kogemustega õpetajad. Koolide jaoks järgib liiklusnädal n-õ isehäälestumise põhimõtet: nad peavad vaid endale sobivaks nädalaks veebis registreeruma, pakkuma töötubade jaoks ruume ning koostama õpilastele klassidel põhineva ajakava. Liiklusnädala projekti suure edu üks peamisi põhjuseid on just see, et seda on nii lihtne kasutada.



Allikas: VSV

NÄIDE



20

NÄIDE 20: KOOSTÖÖ SIDUSRÜHMADEGA VEEBISAILDIL SYKKELDYKTIG.NO



Seotud etapid

7

7.2. Koostöö partneritega

Vanuse-
rühmad

puudub

Selles näites on selgitatud, kuidas neli Norra organisatsiooni koostööd tegid ja arendasid veebilehe, mis toimib nende jalgrattasõidu koolitusmaterjalide ühtse kontaktpunktina.

7

RAKENDA-
MINE

Valmista ette teavitamisstrateegia nii alt üles kui ka ülevalt alla lähenemisviisiga. Tee koostööd partneritega, näiteks kogukondade, koolide, lapsevanemate, politsei ja teistega.

Sykkeldyktig tähendab norra keeles „oskust jalgrattaga sõita“.

Kogu Norra alghariduse jalgrattakoolitustega seotud teave koondatakse ühele veebilehele (www.sykkeldyktig.no), mis oli nelja organisatsiooni vahelise koostöö tulemus.⁸⁴

Sykkeldyktig.no

Norra algkoolide õppekavas on ohutu jalgrattasõiduga seotud pädevuseesmärgid ning nii pädevuseesmärgid kui ka õppekava peamist osa kajastatakse veebiportaalis. Sykkeldyktig.no loodi sisu õppekorraldussüsteemi abil ning seda kasutatakse klassiruumides vahetult. Teoreetilisi teadmisi, praktilisi jalgrattasõiduoskuseid ja koolitust tutvustatakse elavate näidete (filmid), animafilmid ja iga teema kohta käivate küsimuste abil. Praktilist koolitust korraldatakse koolis. Sellele järgnevad õpilaste praktika- ja teooriaeksamid. See veebiportaal on õpetajatele kontaktpunkt, kuna seal pakutakse esmavajalikku sisu, mida õpetajatel liiklushariduseks vaja on. Veebilehele sisu pakkuvad asjakohased sidusrühmad vastutavad oma avaldatud sisu eest.

Enamik veebilehe sykkeldyktig.no sisust oli loodud juba varem, kuid platvormina oli see uus, nagu ka selle visuaalne esitus. Veebilehed ja õppeplatvormid pakuvad palju uusi võimalusi ja sykkeldyktig.no puhul otsustati pildid filmide vastu välja vahetada. Täiendav sisu loomine on käsil ning 2021. aasta aprillis avati digitaalne teabekursus.

⁸⁴ Trygg Trafikk (Norra liiklusohutuse nõukogu), Syklistenes landsforening (Norra jalgratturite ühendus), Norges Automobilforbund (Norra autode ühendus) ja Norges Cycleforbund (Norra jalgratturite liit)

NÄIDE



Koostöö veebilehel sykkeldyktig.no

Neli organisatsiooni töötasid kõik selle kallal, et tekitada lastes ja koolides huvi, mistõttu oli veebilehe rakendamiseks saadaval laialdane võrgustik. Märkimisväärselt jõudis rühm aasta hiljem rohkem kui poolte Norra omavalitsusteni. Koolid saavad vahendile ligipääsu ühise elektroonilise tuvastussüsteemi kaudu (Norras kutsutakse seda FEIDE-ks) ja sõltuvad omavalitsustest, kuna viimane peab need süsteemid looma. Seetõttu peeti kasulikuks nii alt üles kui ka ülevalt alla käsitusviise ning nende teavitusstrateegias olid seega mõlemad esindatud.

Osalevad organisatsioonid võtsid koostöö hästi vastu, kuna selle asemel et teiste koolidele jalgrattasõidutegevusi pakkuvate sidusrühmadega võistelda, tehti hoopiski omavahel koostööd.

NÄIDE



21

21 NÄIDE 21: TEGEVUSE „HELP THE HELMETLESS“ HINDAMINE


Seotud etapid


Vanuse-
rühmad


Hindamine

15–25-aastased

Selles näites on selgitatud, kuidas hinnati tegevust „Help the Helmetless“, kasutades segu kvantitatiivsetest ja kvalitatiivsetest hindamismeetoditest, mis sisaldasid algolukorra ning tegevusjärgseid meetmeid.

8



HINDAMINE

Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

„Help the Helmetless“ („Hjælp en hjelmløs“) on tegevus, mis on alates 2016. aastast toimunud igal sügisel (tavaliselt septembris) Taani ülikoolides ja kõrgharidusasutustes, et edendada jalgrattakiivri kasutamist.

16–25-aastased noored kasutavad Taanis kõige vähem jalgrattakiivrit, samuti on nad üks enim jalgratast kasutatav rühm, eelkõige linnades. 2015. aastal enne tegevuse kavandamist tehtud uuringust selgus, et kiivri mitte kandmise põhjused on erinevad, samuti selgus, mis üliõpilasi motiveerida võiks. Tuvastatud ajendite seas oli otsuse ja ostu vahelise aja vähendamine ning suhtumine, et kui sina seda teed, teen mina ka.

Valitud ülikoolides ja kõrgharidusasutustes avati ajutised poed, kus müüdi piiratud arvul kiivreid odavamalt hinnaga (14–20 eurot). Igal aastal on ajutised poed kahel või kolmel päeval avatud kahes kuni viies valitud asutuses ning müüvad ligikaudu 250–450 kiivrit.



NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Projekti „Help a Helmetless“ hindamisel kasutati kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid meetodeid:

- kvantitatiivne: küsitlus (telefoniküsitlus millele vastati nutitelefonis), mis saadeti õpilastele kuu pärast seda, kui nad olid kiivrid ostnud (tegevusjärgne küsitlus);
- kvalitatiivne: kiivrikasutuse vaatlus valitud ülikoolides ja kõrgharidusasutustes nii enne kui ka pärast seda, kui ajutine pood seal avatud oli; vaatluste ajal loeti kokku need õpilased, kes enne projekti jalgrattakiivrit kandsid (nädal enne), ning need, kes tegid seda pärast projekti (nädal aega hiljem).

Vaatlustest selgus, et projektil oli märkimisväärne mõju. Seda kvalitatiivset hindamismeetodit kasutati aga vaid mõned korrad, kuna vaatlustele kulub palju vahendeid ja aega ning kuna sama tõhus mõju selgus ka kvantitatiivsest küsitlusest.



Allikas: Taami liiklusehutuuse nõukogu

NÄIDE



22

NÄIDE 22: PROJEKTI „BE SEEN“ HINDAMINE



Seotud etapid

8

Hindamine

Vanuse-
rühmad6–14-aastased õpilased
15-aastased ja vanemad
õpilased ning isikud

Selles näites on selgitatud, milliseid meetodeid Prevenção Rodoviária Portuguesa kasutas projekti „Be Seen“ hindamiseks ja milliste tulemusteni nad jõudsid.

8



HINDAMINE

Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

Projekti „Be Seen“ taust

Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) loodud projekt „Be Seen“ koosneb erinevatest tegevustest, sealhulgas haridustegevustest, mis on mõeldud jalakäijatele helkurmaterjalide kandmise reklaamimiseks kehva nähtavusega ajal ning juhtide teadlikkuse suurendamiseks jalakäijatele otsa sõitmise probleemist. Selle eesmärk on panustada käitumismuutustele, et vähendada öösel otsasõitjate ohtu nii linnaaladel kui ka linnast väljas. Projekt keskendub peamiselt lastele (vanuses 6–14 aastat) ning üle 65 aasta vanustele täiskasvanutele, kuna just need sihtrühmad on kõige enam ohustatud.

Projektitegevused sisaldavad muu hulgas rändkampaaniad koolides ning avalikel üritustel, kus korraldatakse pimedate ruumide abil demonstratsioone ja simulatsioone helkurmaterjalide kasutamise kohta. Kuni 14-aastastele lastele loodi mitmesuguseid tegevusi, mida koos õpetajatega klassiruumis teha, sealhulgas tegevused põhimõttel „õige või väär“, õige ja väärä käitumise tuvastamine, lausete lõpetamine, maalimine ning virtuaalne simulaator mis võimaldab võrrelda nähtavuskaugust helkurmaterjaliga ja ilma selleta.

15-aastaste ja vanemate õpilaste jaoks tehti õpetajatele kättesaadavaks lisisisu, näiteks valguse peegeldumisest ja murdumisest, näited helkurmaterjalidest ja sellest, kuidas need toimivad, ning helkurvesti iseärasustest.⁸⁵ Õpetajaid julgustati seda sisu füüsika- ja keemiatundides uurima.⁸⁶

⁸⁵ Peale kooli- ja üliõpilaste pakuti tegevust ka koolidest väljaspool, näiteks PRP korraldatud üritustel, mistõttu oli tegevus mõeldud ka 15-aastastele ja vanematele inimestele, kes formaalhariduses ei osale (vt näide 23).

⁸⁶ Rohkem teavet liiklushariduse ja liikuvusõppe kaasamisest teistes õppeainetes leiad projekti „LEARN!“ 14. peamisest põhimõttest, mis käsitleb ainetevahelist õppematerjali. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>

NÄIDE



Hindamiskavand

Projekti „Be Seen“ hindamist korraldati kuni 14-aastastele õpilastele ning 15-aastastele ja vanematele isikutele eraldi. Selleks loodi igale rühmale eraldi küsimustik (vt näide 23 küsitluse kohta), milles olid muu hulgas küsimused selle kohta, mida arvatakse vähenenud nähtavuse tingimustes helkurmaterjali kasutamisest, helkurmaterjali omamisest ning harjumustest ja kavatsustest seda kasutada.

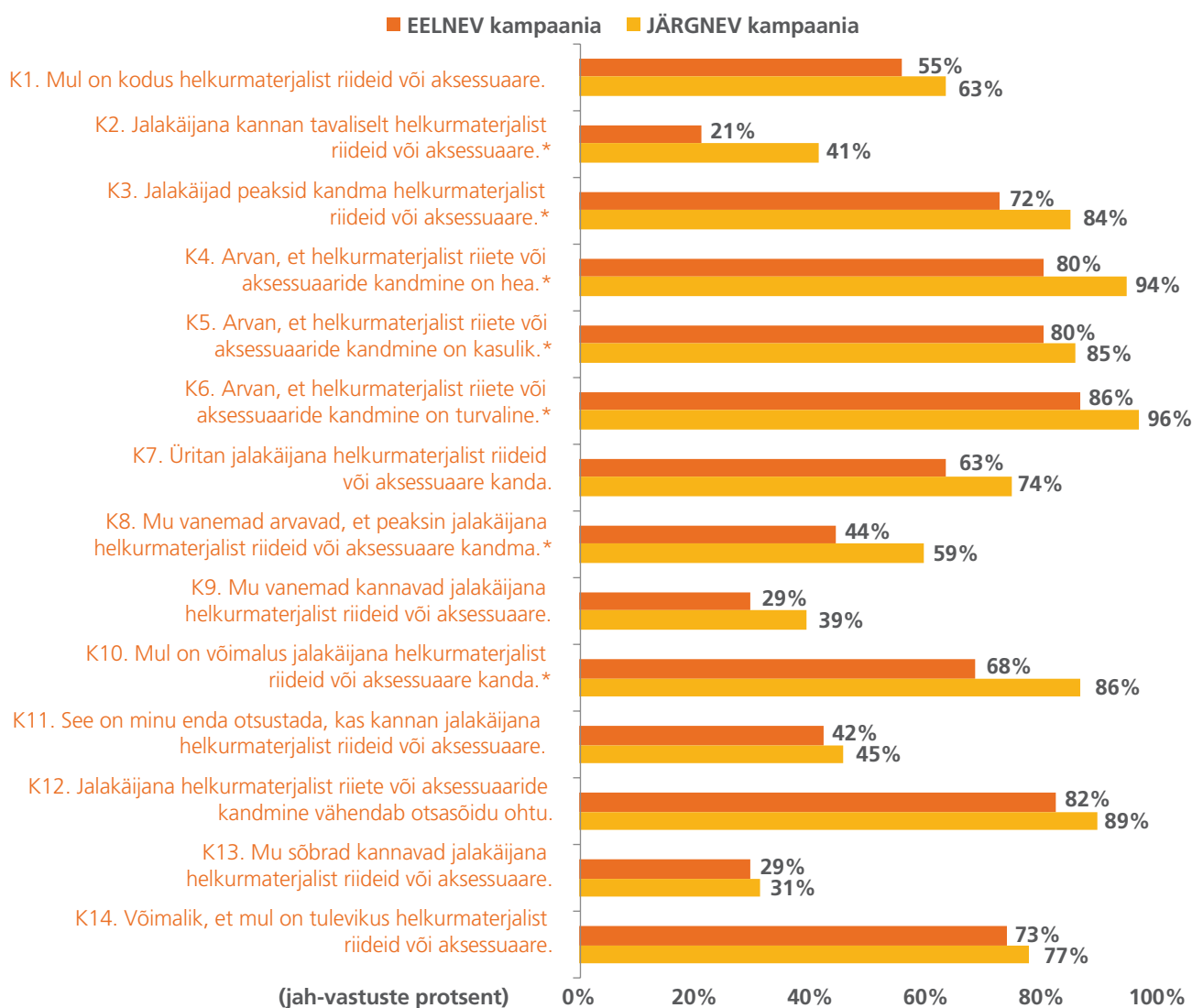
Kõigepealt korraldati küsitlused enne projekti rakendamist (algolukorra mõõtmine) 2015. aasta oktoobris ja novembris. Kasutati nii digitaalseid (veebis) kui ka paberil küsitlusi. Paberversioone kasutati nooremate õpilaste jaoks, kellel aitasid küsimustikele vastata ka õpetajad. Digitaalseid veebiküsimustikke kasutati vanema sihtrühma jaoks.

Küsitlust korrati pärast projekti rakendamist (tegevusejärgne mõõtmine) 2016. aasta aprillis. Tegevuse mõju hinnati tulemuste ning küsimustikes uuritud muutujate võrdlemisel enne ja pärast kampaania rakendamist.

Kuni 14-aastaste laste tulemused

Hindamise tulemustest selgus, et projektil oli positiivne mõju arvamusele helkurmaterjali kasutamise kohta: nende laste arv, kes ütlesid, et helkurmaterjalist riietuse või aksessuaaride kandmine kõndimise ajal on normaalne, tõusis 21%-lt enne kampaaniat 41%-le pärast kampaaniat. Samuti kasvas 68%-lt 86%-le nende laste arv, kes väitsid, et neil on võimalik helkurmaterjalist riideid või aksessuaare kanda, ning nende laste arv, kes ütlesid, et nad proovivad hakata helkurmaterjali kõndimisel kasutama, kasvas 63%-lt 74%-le. Lisaks suurenes märgatavalt nende laste arv, kes arvasid, et helkurmaterjali peaks kasutama (72%-lt 84%-le), ning nende arv, kelle meelest on helkurmaterjalist riiete või aksessuaaride kandmine hea (80%-lt 94%-le) ja turvaline (86%-lt 96%-le). Analüüs näitas, et need erinevused on statistiliselt märkimisväärsed.

NÄIDE



Joonis 9. Küsimustiku vastuste iseärasused enne ja pärast kampaaniat. Tulemustest selgub, et nende laste protsent, kes vastasid jah, kasvas kõigi küsimuste puhul. (* statistiliselt märkimisväärsed erinevused: $p < 0,05$ hii-ruut-testis).

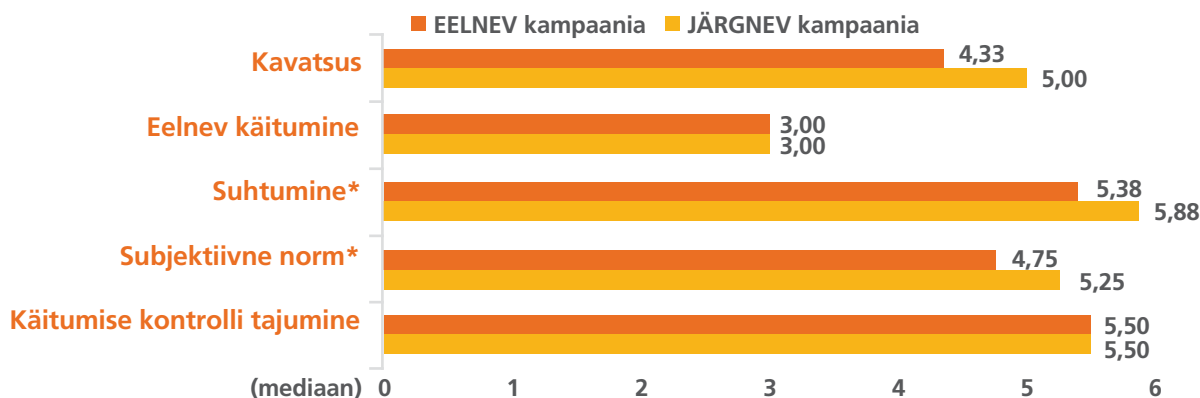
15-aastaste ja vanemate inimeste tulemused

Küsimustik, millega hinnati mõju, mida projekt avaldas 15-aastastele ja vanematele inimestele, koosnes 59 küsimusest, mis olid jagatud kolme ossa.

Hindamise esimese osa jaoks jaotati 51 küsimust planeeritud käitumise teooria alusel küsimusteks kavatsuste, eelneva käitumise, hoiakute, subjektiivsete normide ja käitumise kontrolli tajumise kohta.⁸⁷ Kuigi käitumise kontrolli tajumise ja eelneva käitumise puhul ei olnud märkimisväärselt muutust, näitasid hindamise tulemused, et projektil oli märkimisväärne mõju kavatsusele hakata helkurmaterjali kasutama kolm kuud pärast tegevust, üksikisiku arvamusele plussidest ja miinustest, tagajärgede seoses helkurmaterjali kasutamisega ja sellele, mida arvatakse sotsiaalsest survest, mida inimesed tunnevad seoses helkurmaterjali kasutamisega.

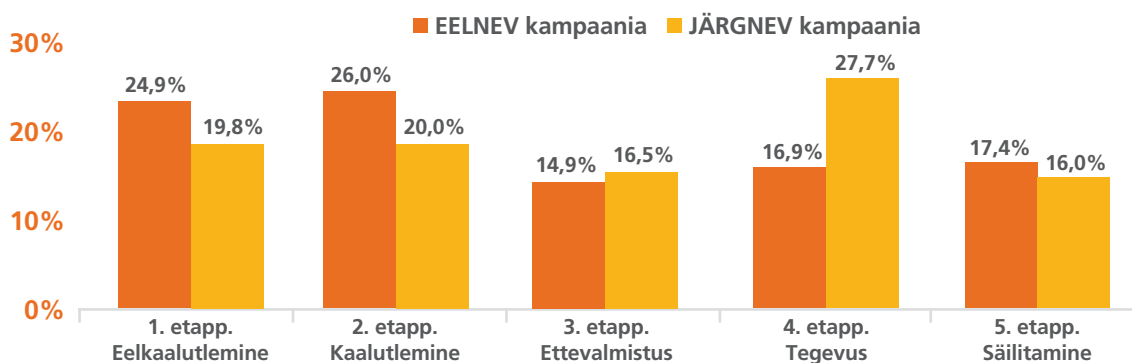
⁸⁷ Ajzen (1991), The theory of planned behavior. Organizational behavior and Human Decision Processes, 50, 179-211. <https://bit.ly/3brvd8v>

NÄIDE



Joonis 10. Enne ja pärast projekti hinnatud dimensioonide mediaanid. (* statistiliselt märkimisväärsed erinevused: $p < 0,05$ Mann-Whitney testis).

Küsimustiku teises osas oli küsimus, mis tugines käitumismuutuse transteoreetilisele mudelile⁸⁸, kus hinnati võimalikke vastuseid viie muutusefaasi järgi, mida inimesed kogevad, kui nad otsustavad oma käitumist muuta. Viis faasi algavad sellest, et käitumise muutmise peale isegi ei mõelda, kuni selleni, kus neil on edukalt õnnestunud muutust säilitada. Hindamise tulemustest selgus, et projektil oli osalistele statistiliselt märkimisväärne mõju. Nende inimeste arv, kes ei kaalunud helkurmaterjali kasutamist (enne kaalutlemist), ning nende arv, kes olid sellele mõelnud (kaalutlemine), vähenes, sama ajal kui nende inimeste arv, kes mainisid, et hakkavad seda varsti kasutama (ettevalmistus), ja eriti nende inimeste arv, kes mainisid, et nad kasutavad nüüd helkurmaterjali regulaarselt (tegevus), suurenes. Siiski vähenes veidi ka nende inimeste arv, kes mainisid, et olid viimase kuue kuu jooksul alati või peaaegu alati helkurmaterjali kasutanud (säilimine).



Joonis 11. Eri faaside jaotus transteoreetilises käitumismuutuse mudelis enne ja pärast kampaaniat (hii-ruut-test: $p = 0,025$).

Küsitluse kolmandas osas olid demograafilised küsimused (sugu, vanus, kvalifikatsioonid) ning eriti jalakäijana kasutatava transpordiga seotud küsimused (linna/maanteed, liiklemise viis ja aeg).

Lõppmärkused

Kuna hindamiskavandis kasutati algolukorra ja tegevusjärgseid mõõtmisi, näitas küsimustike tulemuste võrdlus, et projektil „Be Seen“ olid positiivsed tulemused nii alla 14- kui ka üle 14-aastaste vanuste laste seas. Võttes arvesse seda, et helkurmaterjale kasutatakse siiski veel vähe, selgus hindamisest ka see, et nende kasutamist edendavaid tegevusi peaks veelgi looma ja rakendama.

⁸⁸ Prochaska, DiClemente, & Norcross (1992). In search of how people change: Applications to the addictive behaviors. American Psychologist, 47, 1102-1114. <https://bit.ly/3a8Kg8T>

NÄIDE



23

NÄIDE 23: PROJEKTI „BE SEEN“ HINDAMISKÜSITLUSED



Seotud etapid

8

Hindamine

Vanuse-
rühmad

6–14-aastased õpilased
15-aastased ja vanemad
õpilased ning isikud

Selles näites on esitatud kaks küsimustikku, mida Prevenção Rodoviária Portuguesa projekti „Be Seen“ hindamiseks kasutas, ning näited hindamisküsimustike ülesehituse ja kavandi kohta.

8

HINDAMINE



Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

Nagu eelnevas näites selgitatud, kasutas Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) projekti „Be Seen“ tulemuste hindamiseks küsimustikke, kusjuures üks neist oli mõeldud alla 14-aastastele lastele ning üks 15-aastastele ja vanematele inimestele. Küsitlusi tehti kõigepealt enne projekti rakendamist (algolukorra hindamine) ja uuesti pärast projekti rakendamist (tegevusejärgne hindamine).

Siin näites on käsitletud neid kahte küsimustikku, mis on tõlgitud eesti keelde ja kohandatud printimiseks.

15-aastased ja vanemad isikud täitsid küsimustiku veebis, kasutades Survey Monkeyt. PRP kasutas tarkvara võimalust esitada küsimused suvalises järjekorras. Selle käsiraamatu jaoks on küsimused esitatud selles järjekorras, milles need Survey Monkeysse üles laaditi. Sulgudesse on lisatud pealkirjad, et näidata, millised küsimused millisesse skaalasse kuuluvad.

Selleks, et vältida automaatset vastamist, pööras PRP mõne küsimuse puhul skaalad ümber, nii et soovitud vastus oli skaala vasakul, mitte paremal pool.

NÄIDE



KUNI 14-AASTASTELE LASTELE MÕELDUD KÜSITLUS

Vasta jah või ei; õpetaja juhendamisel

	Küsimused	Jah	Ei
1	Mul on kodus helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
2	Jalakäijana kannan tavaliselt helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
3	Jalakäijad peaksid kandma helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
4	Arvan, et helkurmaterjalist riiete või aksessuaaride kandmine on hea.		
5	Arvan, et helkurmaterjalist riiete või aksessuaaride kandmine on kasulik.		
6	Arvan, et helkurmaterjalist riiete või aksessuaaride kandmine on turvaline.		
7	Proovin jalakäijana kanda helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
8	Mu vanemad arvavad, et peaksin jalakäijana helkurmaterjalist riideid või aksessuaare kandma.		
9	Mu vanemad kannavad jalakäijana helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
10	Mul on võimalus jalakäijana helkurmaterjalist riideid või aksessuaare kanda.		
11	See on minu enda otsustada, kas kannan jalakäijana helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
12	Jalakäijana helkurmaterjalist riiete või aksessuaaride kandmine vähendab otsasõidu ohtu.		
13	Mu sõbrad kannavad jalakäijana helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		
14	Võimalik, et mul on tulevikus helkurmaterjalist riideid või aksessuaare.		

NÄIDE



KÜSIMUSTIK HELKURMATERJALI KASUTAMISE KOHTA JALAKÄIJANA

Selle küsimustiku eesmärk on mõista inimeste suhtumist helkurmaterjali kasutamisesse jalakäijana halvenenud nähtavuse korral nii linnas kui ka linnast väljas. Oleme huvitatud sinu arvamusest.

Palun loe iga küsimust hoolikalt ja vasta kohe.

Ei ole õigeid ega valesid vastuseid, meid huvitab kõigest sinu arvamus.

Kõik vastused on anonüümsed ja salajased.

Aitäh osalemast!

Juhised

Sul palutakse sellele küsimustikule vastata seitsme võimaliku vastusega skaalal. Palun tee ring ümber sellele numbrile, mis sinu arvamust kõige paremini iseloomustab. Näiteks kui sul palutaks skaalal hinnata portugali toitu, peaks seitset võimalikku vastust tõlgendama järgnevalt:

Hea	1	2	3	4	5	6	7	Halb
	Suurel määral	Mõningal määral	Pisut	Mitte kumbagi	Pisut	Mõningal määral	Suurel määral	

Kui sinu arvates on portugali toit väga hea, peaksid tegema ringi ümber number ühele, nagu allpool näha:

1. Portugali toit on:

Hea	1	2	3	4	5	6	7	Halb
	Suurel määral	Mõningal määral	Pisut	Mitte kumbagi	Pisut	Mõningal määral	Suurel määral	

Kui sinu arvates ei ole portugali toit ei hea ega halb, peaksid tegema ringi ümber number neljale, nagu allpool näidatud:

1. Portugali toit on:

Hea	1	2	3	4	5	6	7	Halb
	Suurel määral	Mõningal määral	Pisut	Mitte kumbagi	Pisut	Mõningal määral	Suurel määral	

NÄIDE

**[Tajutava käitumise kontrollimise skaalad, subjektiivsed normid, hoiakud ja kavatsused]**

1. Kavatsen järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades kasutada helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

2. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

Halb 1 2 3 4 5 6 7 Hea

3. Minult oodatakse järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamist nii linnas kui ka linnast väljas.

Täiesti tõsi 1 2 3 4 5 6 7 Täiesti väär

4. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

Kasutu 1 2 3 4 5 6 7 Kasulik

5. Kavatsen järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutada nii linnas kui ka linnast väljas.

Ei nõustu üldse 1 2 3 4 5 6 7 Nõustun täielikult

6. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

Kahjulik 1 2 3 4 5 6 7 Kasulik

7. Enamik inimesi, kelle arvamus mulle korda läheb, kiidaksid heaks, kui kasutaksin järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

Ei nõustu üldse 1 2 3 4 5 6 7 Nõustun täielikult

8. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

ebamõistlik 1 2 3 4 5 6 7 mõistlik

9. Proovin järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutada nii linnas kui ka linnast väljas.

Täiesti tõsi 1 2 3 4 5 6 7 Täiesti väär

10. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

ebameeldiv 1 2 3 4 5 6 7 meeldiv

NÄIDE



11. Kui palju kontrolli mul enda arvates on selle üle, et kasutan järgneva kolme kuu jooksul vähenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas helkurmaterjali?

Mitte mingit kontrolli 1 2 3 4 5 6 7 Täielik kontroll

12. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

Ohtlik 1 2 3 4 5 6 7 Ohutu

13. Inimesed, kelle arvamust ma hindan,

kasutavad 1 2 3 4 5 6 7 ei kasuta

järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkur materjali nii linnas kui ka linnast väljas.

14. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

ebamugav 1 2 3 4 5 6 7 mugav

15. Mina ise otsustan, kas kasutan järgneva kolme kuu jooksul halva nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas helkurmaterjali.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

16. Minu jaoks oleks järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali kasutamine nii linnas kui ka linnast väljas:

tühine 1 2 3 4 5 6 7 tähtis

17. Kui ma tahaksin, saaksin järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas helkurmaterjali kasutada.

Täiesti tõsi 1 2 3 4 5 6 7 Täiesti väär

18. Enamik mulle tähtsaid inimesi arvavad, et

ma peaksin 1 2 3 4 5 6 7 ma ei peaks

järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades kasutama helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

19. Minu jaoks on järgneva kolme kuu jooksul helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas:

võimatu 1 2 3 4 5 6 7 võimalik

NÄIDE

**[Käitumuslike uskumuste skaala]**

20. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas vähendab mulle otsasõidu ohtu.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

21. Otsasõidu ohu vähendamine oleks:

halb 1 2 3 4 5 6 7 hea

22. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas teeb minust teistele eeskju.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

23. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas rikub mu maine.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

24. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas vähendab minu vabaduse tunnet.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

25. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas on ebamugav.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

26. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas tekitab minus tunde, et erinen massist.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

27. Helkurmaterjali kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas paneb mind end rumalana tundma.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

28. Kui kasutad helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas, paneb see sind end rumalana tundma.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

NÄIDE

**[Kontrollitud uskumuste skaala]**

29. Mul õnnestub järgneva kolme kuu jooksul helkurmaterjali müügil leida.

Tõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Ebatõenäoline

30. Riidel helkurmaterjali kasutamine mõjutab mu välimust negatiivselt.

Tõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Ebatõenäoline

31. Helkurmaterjaliga riided on vähem mugavad.

Tõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Ebatõenäoline

32. Riitele helkurmaterjali lisamine muudab riideesemed kallimaks.

Tõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Ebatõenäoline

33. Helkurmaterjali raskendatud kättesaadavus muudab selle kasutamise minu jaoks

Tõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Ebatõenäoline

järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

34. Helkurmaterjali esteetiline välimus mõjutab minu otsust seda järgneva kolme kuu jooksul kasutada halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

Ei nõustu 1 2 3 4 5 6 7 Nõustun

35. Kui helkurmaterjal lisataks igapäevariietusse märkamatult, oleks seda lihtsam kasutada.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

36. Kui helkurmaterjaliga riided oleksid sama hinnaga, mis tavalised, kasutataks neid rohkem.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

37. Kui minu töökoha riietumiskoetes oleks helkurmaterjaliga riide kandmine, oleks neid lihtsam kasutada.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

38. Kui mul oleksid mugavad helkurmaterjalist riided, aitaks see mul neid kanda halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

NÄIDE

**[Normatiivsete uskumuste ja kirjeldavate normide skaalad]**

39. Mu pere arvab, et

ma peaksin 1 2 3 4 5 6 7 ma ei peaks

järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades kasutama helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

40. Turvalisuse küsimustes tahan teha seda, mida ma enda pere arvates tegema peaksin.

Nõustun 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu

41. Enamik minu sõpradest kasutavad helkurmaterjali järgneva kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

Väär 1 2 3 4 5 6 7 Õige

42. Kui palju ma tahan turvalisuse küsimustes enda sõpradega sarnaneda?

Väga suurel määral 1 2 3 4 5 6 7 Üldse mitte

43. Enamik mulle tähtsaid inimesi kasutavad halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

Täiesti tõsi 1 2 3 4 5 6 7 Täiesti väär

44. Inimesed, kelle arvamust ma hindan,

kasutavad 1 2 3 4 5 6 7 ei kasuta

halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

45. Paljud inimesed nagu ka mina kasutavad halvenenud nähtavusega olukordades helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas.

Väga ebatõenäoline 1 2 3 4 5 6 7 Väga tõenäoline

NÄIDE

**[Eelneva käitumise ja isiklike tavade skaala]**

46. Kui tihti sa viimase kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades kasutasid helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas?

Mitte kordagi 1 2 3 4 5 6 7 Alati

47. Kui tihti sa viimase kolme kuu jooksul halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas helkurmaterjali kasutasid?

Iga päev 1 2 3 4 5 6 7 Mitte kordagi

48. Helkurmaterjali peaks alati kasutama halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

49. Helkurmaterjali mitte kasutamine halvenenud nähtavusega olukordades linnas ja linnast väljas rsub mind.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

50. Tunnen end süüdi, kui ei kasuta järgneva kolme kuu jooksul helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

51. Minu jaoks oleks moraalselt vale järgneva kolme kuu jooksul mitte kasutada helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.

Nõustun täielikult 1 2 3 4 5 6 7 Ei nõustu üldse

[Muutuse skaala]

52. Järgnevate väidete seast tee ring ümber sellele numbrile, mis kirjeldab kõige paremini sinu praegust arvamust.

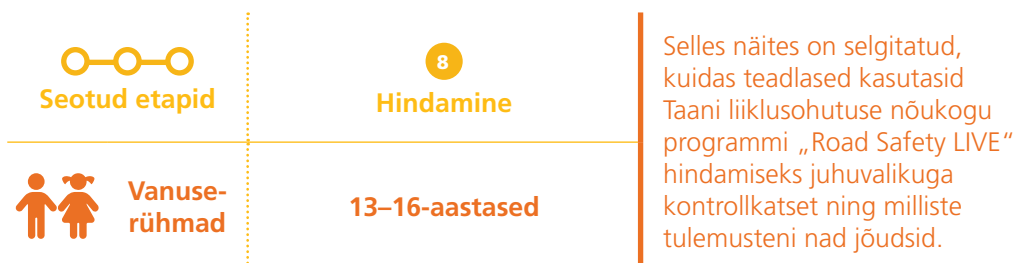
1. Ma ei kasuta helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas ja ma ei kavatse ka seda teha.
2. Ma ei kasuta helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas, kuid olen mõelnud võimaluse peale seda tegema hakata.
3. Kasutan helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas harva või mitte kunagi, kuid varsti hakkän seda regulaarselt tegema.
4. Kasutan regulaarselt helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.
5. Olen rohkem kui kuus kuud alati või peaaegu alati kasutanud helkurmaterjali halvenenud nähtavusega olukordades nii linnas kui ka linnast väljas.
6. Olen juba mitu aastat halvenenud nähtavusega olukordades kasutanud helkurmaterjali nii linnas kui ka linnast väljas ja teen seda edaspidigi.

NÄIDE



24

NÄIDE 24: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ JUHUVALIKUGA KONTROLLKATSE



8

HINDAMINE



Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

Selleks et hinnata programmi „Sikker Trafik LIVE“ („Road Safety LIVE“) tõhusust (mida on tutvustatud üksikasjalikumalt näites 4), palkas Taani liiklusohutuse nõukogu juhuvalikuga kontrollkatse korraldamiseks Taani sotsiaalteaduste uuringute keskuse.⁸⁹

Programmi „Road Safety LIVE“ sekkumismeetme hindamiseks värvati 2016. aasta suvel 93 kooli. Hindamisel kasutati ootenimekirja kavandit, mis tähendab, et koolidele pakuti sekkumismeedet juhuslikult kas *katserühmana* 2016. aastal või *kontrollrühmana* 2017. aasta kevadel.

Hindamises kasutati kobarjuhuvalikuid, mis tähendab, et juhuvalik tehti kooli tasandil (vastupidi isiklikule tasandile). Kuna koolid broneerisid sageli programmi LIVE külastusi samal ajal (eri vanuserühmade jaoks), võimaldas kooli tasandil juhuvaliku tegemine teadlastel vältida olukordi, milles katserühma õpilased, kes külastustes osalenud olid, mõjutaksid neid, kes nendes veel osalenud ei olnud (kontrollrühm).

Algolukorra mõõtmist korraldati elektroonilise küsimustiku abil, mis toimus 30. augustil ja 16. detsembril 2016. aastal, enne seda, kui katserühm hiljem samal sügisel programmi LIVE külastusel osales. Tegevusejärgsel mõõtmisel kasutati samuti elektroonilist küsimustikku, mis korraldati 2017. aasta jaanuaris pärast seda, kui katserühm oli külastusel osalenud, kuid enne seda, kui kontrollrühm hiljem sel kevadel külastuse sai. Mõlemal mõõtmisel vastutasid kontaktõpetajad selle eest, et õpilased küsimustikud täidaksid. Algolukorra küsimustikule vastas 3799 õpilast ning tegevusjärgsele mõõtmisele vastas 1855 õpilast.⁹⁰

Mõõtmistel kasutatud küsimustik keskendus teadmistele, hoiakutele ja käitumisele, kuna need on valdkonnad, mida Taani liiklusohutuse nõukogu programmi „Road Safety LIVE“ külastustega mõjutada soovib (vt näide 4 algatuse jaoks seatud eesmärkide kohta).

Teadlased analüüsisid mõõtmistel saadud teavet, kasutades kahte statistilist meetodit, et aidata selgitada koolidevahelisi erinevusi ja tagada tulemuste viimistletus. Andmetest selgus, et katse- ja kontrollrühmad olid üldiselt sarnased.

⁸⁹ Rohkem teavet juhuvalikuga kontrollkatsete kohta leiad etapist 8.

⁹⁰ Osalemise vähenemist põhjendatakse sellega, et pärast sekkumist on küsitlusele vähem rõhku pandud ning kuna õpetajad ei saanud sageli aru, et pidid küsimustikule vastama kaks korda.

NÄIDE



Seoses teadmistega näitasid hindamise tulemused, et märkimisväärne arv õpilasi, kes olid programmi LIVE külastuses osalenud (katserühm), teadsid, milline vanuserühm on liikluses haavatavaim, võrreldes nende õpilastega, kes ei olnud veel selles külastuses osalenud. Märkimisväärselt rohkem õpilasi katserühmast teadis, millised kolm tegurit põhjustavad kõige rohkem liiklussurmasid ja -vigastusi, mistõttu said katserühma õpilased liiklusohutusest tunduvalt rohkem teadmisi kui kontrollrühma õpilased ⁹¹

Seoses hoiakutega selgus hindamise tulemustest, et tegevusjärgse mõõtmise ajal arvas märkimisväärselt suurem hulk katserühma õpilasi, et turvavõõta ei ole vastuvõetav sõita, ning nad kiidavad heaks vähem sellist ohukäitumist nagu jalgrattaga sõitmise ajal sõnumite saatmine või auto või mopeediga kiiruse ületamine. Samuti oli tulemustest näha märkimisväärsed erinevusi Taani eri piirkondade vahel. Näiteks võrreldes teiste piirkondadega arvas palju suurem hulk Kopenhaageni lähedal elavatest õpilastest, et on vastuvõetamatu sõita ebaseaduslikult muudetud (tuunitud) mopeediga.

Sellegipoolest selgus nii algolukorra kui ka tegevusjärgsest mõõtmisest, et kuigi küllaltki palju õpilasi (mõlemas rühmas) väitsid, et neile esitatud ohukäitumised ei ole vastuvõetavad, arvab siiski ligikaudu 20% õpilastest, et on vastuvõetav sõita 100 km/h teel, kus lubatud sõidukiirus on 80 km/h, 30% õpilastest arvab, et jalgrattaga sõitmise ajal on vastuvõetav sõnumeid saata, ning 15% arvab, et on vastuvõetav sõita ebaseaduslikult muudetud (tuunitud) mopeediga.

Seoses õpilaste käitumisega selgus hindamise tulemustest, et see, kas õpilased kannavad jalgrattakiivreid või kasutavad jalgrattaga sõitmise ajal telefoni, oleneb sellest, kas seda teevad nende vanemad, kusjuures vähem haritud emad ja isad kasutavad jalgrattaga sõites telefoni tunduvalt rohkem. Ka muu ohukäitumise puhul selgus hindamise tulemustest, et need katserühma õpilased, kelle vanemad olid vähem haritud, olid palju väiksema tõenäosusega nendele olukordadele vastu, kui nad sellise ohukäitumisega kokku puutusid.

Kuigi rohkem õpilasi mõlemast rühmast ütles tegevusjärgse mõõtmise käigus, et nad kuulavad jalgrattaga sõitmise ajal muusikat, oli katserühmas selliseid õpilasi tunduvalt vähem. Lisaks said katserühma õpilased kontrollrühma omadest paremini hakkama sellisele käitumisele vastu seismisega ja palumisega teistel enda käitumist muuta. Kuigi need tulemused olid positiivsed, ei olnud need märkimisväärsed. Katserühmas oli kiiruse ületamisele vastu tunduvalt rohkem tüdrukuid kui poisse.

Hindamisaruande kohaselt on programmil „Road Safety LIVE“ positiivne mõju, eriti seoses teadmiste ja hoiakutega. Võttes arvesse tegevuse suurust, leiti aruandes, et tulemused on head ning et positiivsel arengul õpilaste teadmistes ja hoiakutes on tõenäoliselt pikaajaline mõju. Lisaks soovitati, et oleks kasulik keskenduda rohkem noorte inimeste enda käitumisele liikluses, eriti jalgrattaga sõites.

Üldiselt jõuti aruandes järeldusele, et programmi „Road Safety LIVE“ meetod, milles kasutati saadikuid, kes õpilastele oma kogemusest räägivad, on tõhus. Täieliku hindamisaruande leiab veebist inglise keeles. ⁹²

⁹¹ Pea meeles, et kontrollrühm ei olnud tegevusjärgse mõõtmise küsimustikku täites veel programmi LIVE külastusel osalenud. Nad said selle alles hiljem sel kevadel.

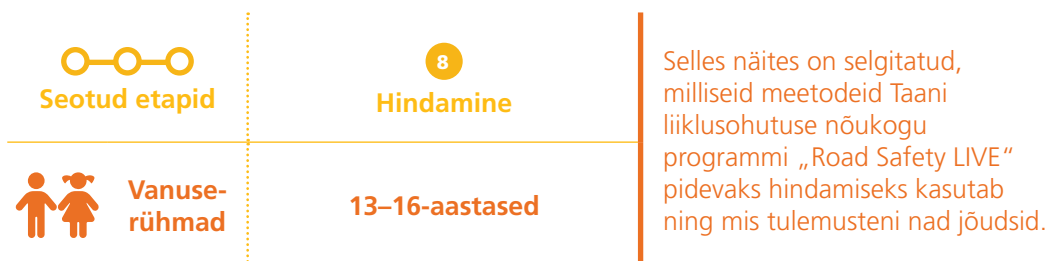
⁹² Hansen, Møller Sandoy&Kristensen (2017), A randomized controlled trial of “Sikker Trafik LIVE” (“Road Safety LIVE”) - Sub-report 1 - Educational intervention for primary and lower secondary schools to 10th grades (13-17 years old). <http://bit.ly/LIVERCT>

NÄIDE



25

NÄIDE 25: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ HINDAMINE



8
HINDAMINE



Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

Peale juhuvalikuga kontrollkatse kasutab Taani liiklusohutuse nõukogu programmi „Sikker Trafik LIVE“ („Road Safety LIVE“) tõhususe hindamiseks ka näites 24 esitatud pidevat tegevusjärgset hindamist, et hinnata, kas tegevus saavutab oma eesmärgi (vt näide 4). Nende tegevusjärgsete mõõtmiste jaoks kasutab nõukogu järgnevaid kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid meetodeid:

- kvantitatiivne: küsitlus (telefoniküsitlus nutitelefonides) õpilastele, kes vastavad sellele kohe pärast õpet klassiruumis (vt näide 26 küsitlusest);
- kvantitatiivne: küsitlus (telefoniküsitlus) õpetajatele, kes saavad selle kohe pärast külastust (vt näide 26 küsitlusest);
- kvantitatiivne: küsitlus (telefoniküsitlus) õpilastele (vt näide 26 küsitlusest); see tegevusele järgnev küsitlus saadetakse õpilastele telefonile kas 6–10 või 12–16 kuud pärast programmi LIVE külastust. Küsitluse saatmise aeg erines, sest taheti näha, millised olid tegevuse pikaajased mõjud. Tulemuste analüüs näitab siiani, et mõju on enamasti püsiv, kuid 12–16 kuud pärast külastust saadetud küsitlusele vastas vähem õpilasi. Seetõttu peab tulemusi vaatama selles kontekstis. Sellepärast saadetakse alates 2021. aastast tegevusele järgnevad küsitlused 6–12 kuud pärast külastust;
- kvalitatiivne: külastuste vaatlus ja intervjuud õpilastega mõned korrad aastas.

Neid eri hindamismeetodeid kasutades tegi Taani liiklusohutuse nõukogu kindlaks, et 89% õpilastest teadsid, mis oli haavatavaim vanuserühm liikluses õppeaastatel 2017/2018, 2018/2019 ja 2019/2020. Lisaks selgus hinnangust, et nende kolme õppeaasta jooksul hindas vastavalt 99%, 98% ja 98% õpilastest, et algatus oli hea või väga hea.

Nende eesmärkide tulemusi koos saavutatud ulatusega (36 612 õpilast õppeaastal 2017/2018, 36 763 õppeaastal 2018/2019 ja 26 185 õppeaastal 2019/2020 ⁹³) kasutati mõõdikuna, mis esitati nõukogu programmi LIVE rakendamisel toetavale sihtasutusele.

⁹³ Nende õpilaste arv, kelleni 2019/2020. õppeaastal jõuti, oli COVID-19 piirangute tõttu tavalisest väiksem.

NÄIDE



Samuti olid positiivsed käitumusliku eesmärgi tulemused, kuna nii 2017/2018. kui ka 2018/2019. õppeaastal väitis 94% õpilastest, et olid tänu programmile LIVE enda eest liikluses rohkem hoolitsema hakanud.

6–12 kuud pärast programmi LIVE külastust tehtud küsitluse teadmiste eesmärgi hindamise tulemusest selgus, et 86% õpilastest õppeaastal 2017/2018, 87% õppeaastal 2018/2019 ja 85% õppeaastal 2019/2020 teadsid endiselt, et nad kuuluvad liikluses kõige haavatavamasse vanuserühma.

Koos andmetega kvantitatiivsetest küsitlustest näitavad vaatlused ja intervjuud, milline mõju saadikutel on. Kas nad annavad õpilastele edasi teadmisi, mis on esitatud programmi „Road Safety LIVE“ muutuste saavutamise teoreetiliste lähtekohtade kokkuvõttes?⁹⁴ Kas nende haridus vastab 5E mudeli kriteeriumitele? Kas nende sõnum on selge?



Allikas: Taani liiklusohutuse nõukogu

⁹⁴ Programmi „Road Safety LIVE“ muutuste saavutamise teoreetilisi lähtekohti vaata näitest 8.

NÄIDE



26

26

NÄIDE 26: PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ HINDAMISKÜSITLUSED



Seotud etapid

8

Hindamine

Vanuse-
rühmad

13–16-aastased

Selles näites on esitatud küsimustikud, mida Taani liiklusohutuse nõukogu programmi „Road Safety LIVE“ külastuste hindamiseks kasutas, ning hindamisküsimustike ülesehituse ja kavandi näited.

8

HINDAMINE



Vii hindamiskava ellu: hinda tegevuse kulgu ja tulemust. Taga oma tegevuse kvaliteet ja asjakohasus ajas ning koosta lõpparuanne.

Nagu eelnevas näites selgitatud, kasutab Taani liiklusohutuse nõukogu küsitlusi, millele õpilased ja õpetajad saavad vastata nutitelefonides, et hinnata programmi „Sikker Trafik LIVE“ („Road Safety LIVE“) külastusi. Esimene õpilastele mõeldud küsitlus toimub kohe pärast külastust, teine küsitlus 6–12 kuud hiljem.

Selles näites on need kaks õpilastele mõeldud küsitlust ning õpetajatele mõeldud küsitlus, tõlgituna eesti keelde ja kohandatud printitavasse versiooni. Peale konkreetsete küsimuste, mida Taani liiklusohutuse nõukogu hindamises kasutab, pakuvad õpilastele mõeldud küsitlused ülevaadet sellest, kuidas nad rakendavad andmekaitse-eeskirju ning kuidas motiveerivad auhinnaloosi abil õpilasi tegevusele järgnevale küsitlusele vastama. Kuna õpetajatelt isiklikku teavet ei koguta, ei olnud õpetajate küsitluses vaja lisada nõusolekuga seotud küsimust.



Allikas: Taani liiklusohutuse nõukogu

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Õpilased

PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ KÜLASTUSE HINDAMINE

KOHE PÄRAST KÜLASTUST

Sinu arvamus programmi LIVE külastusest.

Vasta küsimustele tänase programmi LIVE külastuse kohta, et saaksime neid külastusi veelgi parandada.

On väga tähtis, et vastaksid küsimustele ausalt. Sinu vastuseid ei edastada teistele (ei sinu õpetajale ega esinejale).

Palun vasta küsimustele iseseisvalt, ilma kellegi teise abita.

Aitäh abi eest!

Olen nõus, et minu vastuseid säilitatakse ja töödeldakse.

Ma ei soovi nõusolekut anda ja seetõttu ei osale selles uuringus [küsitlusest eemaldatud].

Mis koolis sa käid?

Mitmendas klassis sa käid?

- 8. klassis
- 9. klassis
- 10. klassis

Mida sa külastusest üldiselt arvad?

- Väga hea
- Hea
- Ei hea ega halb
- Halb
- Väga halb

Mis oli esineja nimi?

- Jane Doe
- John Doe



Veebiversioonis on koolinimedega rippmenüü.



Veebiversioonis on nimedega rippmenüü. Seda jaotist uuendatakse enne iga külastust.

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Kui sul on isikliku loo kohta kommentaar, kirjuta see siia:

Kas mäletad, milline organisatsioon või organisatsioonid programmi LIVE külastuse eest vastutavad?

- Kirjuta siia: _____
- Ma ei tea

Programmi LIVE külastuse eest vastutab üks või enam järgnevatest organisatsioonidest. Kes need sinu arvates olid? (Vali üks või enam).

- Taani liiklusohutuse nõukogu
- Taani teede direktoraat
- Politsei
- Omavalitsused
- Riiklik tervishoiuamet
- Alkohol ja Ühiskond (MTÜ)
- TrygFonden
- Ma ei tea

Vali neli asja, mis sinu arvates põhjustavad enim surmasid ja vigastusi Taani liikluses.

- Autos ilma turvavööta sõitmine
- Jalgrattakiivrita jalgrattaga sõitmine
- Liiga kiiresti auto juhtimine
- Parempööret tegevad veoautod, kes sõidavad jalgratturitele otsa
- Autos tähelepanematu olemine
- Ebaseaduslikult mopeedi/motorolleriga sõitmine
- Libedad teed
- Auto juhtimine joobeseisundis
- Halvad autorehvid või -pidurid
- Ma ei tea

Igal aastal saab liikluses palju inimesi surma või raskelt vigastada. Millises vanuserühmas on sinu arvates suurim oht?

- 0–6 aastat
- 7–14 aastat
- 15–24 aastat
- 25–40 aastat
- 41–60 aastat
- 61 aastat ja vanem
- Ma ei tea

NÄIDE



Mis on kolm kõige tähtsamat asja, mida 14–17-aastased noored peaksid tegema, et vältida liikluses vigastada või surma saamist?

- Vaatama igas suunas, kaasa arvatud seljataha, et olla kindel, et ristmikel on ohutu liikuda
- Mitte sõitma ebaseaduslikult muudetud (tuunitud) mopeedil
- Ütlema juhile, kui nad end sõidu ajal ebaturvaliselt tunnevad
- Jalgrattal, mopeedil ja mootorrattal alati kiivrit kandma
- Mitte sõitma motorolleril, rulluiskudel ega rulal
- Kontrollima iga päev, kas jalgratas on korras
- Mitte istuma mootorrattal kellegi taga
- Mitte sõitma, kui teed on libedad
- Ma ei tea

Kas programmi LIVE külastus andis sulle midagi juurde?

	Jah	Ei	Ma ei tea
Olen liiklusõnnetuste tagajärgi paremini mõistma hakanud			
Tahan enda eest liikluses paremini hoolitseda			
Küsitlus on pannud mind mõtlema, kas teen liikluses ohutuid otsuseid			
Tahan oma vanematele külastusest rääkida			
Tahan oma sõpradele külastusest rääkida			
Mulle on antud ideid, kuidas saan keelduda või sekkuda, kui keegi teine liikluses midagi ohtlikku teeb (on tähelepanematu, sõidavad kahekesi motorolleril või mopeedil, ei kasuta turvavööd jne)			

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Kas soovid peale tänast liikluses midagi teisiti teha?

- Jah
- Ei
- Ma ei tea

Kui jah, siis mida soovid teisiti teha?

Kirjuta siia, kui sul on programmi LIVE külastuse kohta muid kommentaare:

Lõpuks on meil mõned küsimused sinu kohta.

Mis soost sa oled?

- Poiss
- Tüdruk
- Muu (palun täpsusta oma eelistatud terminit):
- Ei soovi öelda

Millises omavalitsuses sa elad?



Veebiversioonis rippmenüü kõigi Taani 98 omavalitsusega.

Kas sul juba on või teed praegu juhiluba? (Palun vali kõik sinu kohta käivad kastid)

- Jah, autojuhiload
- Jah, mopeedi/motorrolleri load
- Jah, mõne teise sõiduki load (veoauto, traktor)
- Ei

Kirjalik nõusolek:

Kas me võime sulle pärast tegevust uue küsitluse saata?

Kui jah, siis osaled loosis, kus saad võita iPhone 12 telefoni (128 GB), mis on väärt ligikaudu 7500 Taani krooni (1000 eurot). Loosime igal aastal uue võitja.

Me ei edasta sinu telefoninumbrit teistele ja kustutame selle mitte rohkem kui kolm kuud pärast küsitluse täitmist. Rohkem teavet selle kohta, kuidas sinu isikuandmeid töötleme, leiad aadressilt <https://www.sikkertrafik.dk/persondatapolitik>

NÄIDE



- Minu telefoninumber:
- Ei, ma ei soovi saada tegevusele järgnevat küsitlust ega osaleda auhinna loosimises

Aitäh vastuse eest! Osaled nüüd loosis, mille auhinnaks on kolm kinkekaarti 1000 Taani krooni väärtuses, mille Taani liiklusohutuse nõukogu loosib välja iga kuue kuu järel. Lisaks saad järgneva aasta jooksul tegevusjärgse küsitluse, kui otsustasid osaleda. Kui vastad sellele küsitlusele, osaled ka iPhone 12 (128 GB) loosis.

Kui soovid osaleda kolme kinkekaardi loosis, pead sisestama oma telefoninumbri ja nime:

- Sinu nimi:
- Sinu telefoninumber:

Aitäh abi eest!

Kui soovid, võid Taani liiklusohutuse nõukogu Facebookis jälgida.

<https://www.facebook.com/sikkertrafik/>



NÄIDE



Õpilased

PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ KÜLASTUSE HINDAMINE
6–12 KUUD PÄRAST KÜLASTUST

6–12 kuud tagasi käis sinu koolis inimene, kes rääkis oma kogemusest liiklusõnnetusega.

Me sooviksime väga teada sinu arvamust külastuse kohta ning kas see on andnud sulle uusi teadmisi ja muutnud sinu käitumist liikluses. Kasutame seda infot külastuste paremaks muutmiseks.

Me ei edasta sinu nime ega telefoninumbrit teistele ja kustutame sinu isikuandmed mitte rohkem kui kolm kuud pärast küsitluse täitmist. Rohkem teavet selle kohta, kuidas sinu isikuandmeid töötleme, leiad aadressilt <https://www.sikkertrafik.dk/persondatapolitik>

- Olen nõus, et minu vastuseid säilitatakse ja töödeldakse.
- Ma ei soovi nõusolekut anda ja seetõttu ei osale selles uuringus [küsitlusest eemaldatud].

Kas mäletad külastust?

- Jah
- Ei
- Ma ei tea

Kui jah, kas mõtled sellest endiselt?

- Jah, sageli
- Jah, mõnikord
- Ei, kuid mõtlesin vahetult pärast külastust
- Ei
- Ma ei tea

Kirjuta siia, millest oled mõelnud:

Igal aastal saab liikluses palju inimesi surma või raskelt vigastada. Millises vanuserühmas on sinu arvates suurim oht?

- 0–6 aastat
- 7–14 aastat
- 15–24 aastat
- 25–40 aastat
- 41–60 aastat
- 61 aastat ja vanem
- Ma ei tea

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Vali neli asja, mis sinu arvates põhjustavad enim surmasid ja vigastusi Taani liikluses.

- Autos ilma turvavööta sõitmine
- Jalgrattakiivrita jalgrattaga sõitmine
- Liiga kiiresti auto juhtimine
- Parempööret tegevad veoautod, kes sõidavad jalgratturitele otsa
- Autos tähelepanematu olemine
- Ebaseaduslikult mopeedi/motorolleriga sõitmine
- Libedad teed
- Auto juhtimine joobeseisundis
- Halvad autorehvid või -pidurid
- Ma ei tea

Mis on kolm kõige tähtsamat asja, mida 14–17-aastased noored peaksid tegema, et vältida liikluses vigastada või surma saamist?

- Vaatama igas suunas, kaasa arvatud seljataha, et olla kindel, et ristmikel on ohutu liikuda
- Mitte sõitma ebaseaduslikult muudetud (tuunitud) mopeedil
- Ütlema juhile, kui nad end sõidu ajal ebaturvaliselt tunnevad
- Jalgrattal, mopeedil ja mootorrattal alati kiivrit kandma
- Mitte sõitma motorolleril, rulluiskudel ega rulal
- Kontrollima iga päev, kas jalgratas on korras
- Mitte istuma mootorrattal kellegi taga
- Mitte sõitma, kui teed on libedad
- Ma ei tea

Kas oled külastuse tõttu midagi teisiti teinud?

	Jah	Ei	Ma ei tea	Jah, kuid tegin seda juba enne külastust	Ei ole asjakohane / ma ei ole olnud sellises olukorras, kus see oleks vajalik olnud
Ütlesin vanematele ja/või perele, et nad ei sõidaks autoga, kui nad tahtsid seda pärast alkoholi tarbimist teha					
Ütlesin sõpradele ja/või perele, kui nad sõitsid liiga kiiresti					
Palusin sõpradel ja/või perel turvavöö peale panna, kui nad ei olnud seda teinud					
Vaatasin jalgratturina ristmikel igas suunas kaks sekundit kauem					

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Kasutasin jalgrattakiivrit (sagedamini)					
Jalgrattaga sõites ei hoidnud telefoni käes					
Ei sõitnud ebaseaduslikult mopeedil					
Jalgrattaga sõites ei hoidnud telefoni käes					
Ei sõitnud ebaseaduslikult mopeedil					

Kirjuta siia, kui oled midagi külastuse tõttu teisiti teinud.

Kas oled teistele külastusest rääkinud? (Palun vali kõik sinu kohta käivad kastid)

- Jah, enda perele
- Jah, enda sõpradele
- Jah, teistele
- Ei, ma ei ole kellelegi külastusest rääkinud
- Ma ei tea

Kas sul juba on või teed praegu juhiluba? (Palun vali kõik sinu kohta käivad kastid)

- Jah, autojuhiloa
- Jah, mopeedi/motorrolleri loa
- Jah, mõne teise sõiduki loa (veoauto, traktor)
- Ei

Kas sul on teisi kommentaare?

Aitäh osalemast!

Kui soovid liiklusohutusest rohkem teada, vaata meie veebilehte või jälgi meid Facebookis.



NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

PROGRAMMI „ROAD SAFETY LIVE“ KÜLASTUSE HINDAMINE: ÕPETAJATE KÜSITLUS

Aitäh, et vastad nendele küsimustele programmi LIVE külastuse kohta, et saaksime tulevasi külastusi paremaks muuta.

Kooli nimi

Veebiversioonis rippmenüü kõigi Taani 98 omavalitsusega.

Kas oled (vajaduse korral vali mitu valikut)

- Õpetaja
- Liikluse kontaktõpetaja
- Muu:

Üldised küsimused külastuse kohta

Järgnevalt küsime sinu käest programmi LIVE külastuse kohta, milles osalesid. Tähtis on, et sinu vastused tugineksid sellele külastusele ja mitte ühelegi eelnevale külastusele või sinu üldisele arvamusele programmist LIVE.

Mis oli esineja nimi?

- Jane Doe
- John Doe
- Ma ei tea

Veebiversioonis on nimedega rippmenüü. Seda jaotist uuendatakse enne iga külastust.

Kas osalesid programmi LIVE külastusel?

- Jah, kogu külastusel
- Jah, osaliselt
- (Palun selgita lühidalt, millisel:
- Ei

Mida sa külastusest üldiselt arvad?

- Väga hea
- Hea
- Ei hea ega halb
- Halb
- Väga halb

Veebiversioonis on nimedega rippmenüü. Seda jaotist uuendatakse enne iga külastust.

Kui arvad, et tänane külastus oli halb või väga halb, siis palun selgita miks

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Kas pärast tänast programmi LIVE külastust soovitaksid seda ka teistele?

- Jah
 Ei (palun selgita miks) _____

Esineja

Mis oli sinu esialgne arvamus esinejast?

Kui hea oli esineja:

	Väga hea	Hea	Ei hea ega halb	Halb	Väga halb	Ma ei tea
Õpilaste tähelepanu hoidmises?						
Ettekande kavandamisel nii, et õpilastel oleks seda lihtne jälgida?						
Õpilaste kaasamises? (Nt küsides neilt küsimusi nende käitumise, hoiakute ja kogemuste kohta liikluses.)						
Õpilastele vahendite andmises selleks, et ennetada enda või kellegi teise sattumist liiklusõnnetusse?						

Lisakommentaariid:

Kas esineja jättis külastuse viimases osas aega aruteluks õpilastega?

- Jah, kuid selle jaoks jäeti liiga palju aega
 Jah, selle jaoks oli jäetud piisavalt aega
 Ei, selle jaoks ei jäetud piisavalt aega
 Ei, selle jaoks ei jäetud üldse aega
 Ma ei tea

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Kas sulle tundus, et esineja rääkis oma loo nii, et noored said sellega enda igapäevaelus samastuda?

- Jah, väga
- Jah, mõningal määral
- Jah, vähe
- Üldse mitte
- Ei tea või ei mäleta

Kas on midagi, mida esineja saaks külastuse paremaks muutmiseks teha?

Pärast külastust

Järgnevad küsimused on selle kohta, mida soovid pärast tänast programmi LIVE külastust teha.

Kas kavatsed lapsevanematele kirjutada, et teil oli liiklusohutuse programmi LIVE külastus?

- Jah
- Olen juba lapsevanematele sellest kirjutanud
- Ei (palun selgita miks) _____
- Ma ei tea

Kas pärast tänast külastust sooviksid teha järgnevat?

	Jah	Ei	Ma ei tea
Õpilastega külastusest rääkida			
Liiklusohutust rohkem õpetada			

Lisakommentaariid: _____

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

Jäänud on veel vaid kaks küsimust.

Kas sooviksid tulevikus veel programmi LIVE külastusi saada?

- Jah
- Ei
- Ma ei tea

Lisakommentaariid: _____

Kas sul on programmi LIVE külastuse kohta veel kommentaare?

Aitäh vastuste eest.



Küsitluse veebiversiooni sulgedes teavitatakse vastajaid sellest, et nad suunatakse Taani liiklusohutuse nõukogu veebilehele, kus on programmi LIVE muud vanuselise sihtrühma õppematerjalid.



Rådet for

Sikker Trafik**LIVE**

NÄIDE



27

NÄIDE 27: KÜSIMUSED TŠEHHI LIIKLUSÕPPE METOODIKA LOOMISE KOHTA



Seotud etapid

- 8 1.2. Tegevustase
- 5 5. Eeltestimine
- 8 8. Hindamine



Vanuse-
rühmad

Lasteaialapsed

Selles näites on selgitatud, kuidas Tšehhi transpordiuuringute keskus kasutas küsimustikke liiklushariduse metoodika loomisel lasteaialastele. Samuti on selles küsimused tõhusa metoodika loomise kohta liiklushariduseks.

Tšehhi transpordiuuringute keskus (CDV) tegi lasteaedadele liiklushariduse metoodika loomiseks koostööd 34 lasteaiaiga Lõuna-Morava piirkonnast. Küsitlust kasutades uuris CDV esindaja, milliseid liiklushariduse teemasid õpetajad hindaksid ja millistele tegevustele nad keskenduma peaksid: liikumine, puhketegevus, muusika, kunst.

Tuginedes uuringu tulemustele, loodi liiklusteemalised tegevused ja CDV esindaja hakkas neid lastega töötades praktikas katsetama. Sel viisil sai katsetada metoodika kõigi tegevuste tõhusust ja kasutatavust.

Kuus kuud hiljem tehti kindlaks, kas kavandatud tegevustel oli lastele mõju. Seda tehti lastele mõeldud küsitluste abil, millele nad vastasid koos õpetajaga.

Laste koolijärgse hoidmise ja muude õppeväliste asutuste jaoks mõeldud liiklushariduse metoodika raames tegi CDV koostööd algkooliga, kus koolijärgse lastehoiu õpetajad korraldasid lastele metoodika tegevusi ning seejärel täitsid küsitluse selle kohta, kuidas nad töötasid liiklushariduse metoodikaga.

Küsimused, mida CDV liiklushariduse jaoks mõeldud toimiva metoodika loomisel kasutas, leiad järgnevatelt lehekülgedelt. Nendele küsimustele vastamine on sulle suuniseks ja aitab sul tegevuse arenguprotsessis keskenduda. Paljud küsimused võivad olla inspiratsiooniks küsimustele, mida õpetajatelt eeltestimise ja hindamisküsimustike ajal küsida.

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

- 1) Kellele on metoodika/käsiraamat mõeldud?
 - Õppepersonalile
 - Kõigile, kes töötavad laste ja noortega mistahes valdkonnas
- 2) Kas metoodikaga saavad töötada kõik või ainult asjatundjad: kutseõppe õpetaja liiklushariduse valdkonnas õpetamiseks ja koolitamiseks või keegi, kes on läbinud koolituse selle kohta, kuidas metoodikaga töötada?
 - Igaüks
 - Asjatundja
- 3) Kas iga teemat on piisavalt, selgelt ja arusaadavalt selgitatud?
 - Jah
 - Ei
- 4) Kas materjalid on kooskõlas praeguste suundumustega?
 - Jah
 - Ei
- 5) Kas metoodika teave on kusagilt leitav/tõendatav?
 - Õigusaktides
 - Asjatundjatest koolitajate foorumites
 - Metoodiline toetus haridusasutustele/võimekusele
- 6) Mis on materjali peamine eesmärk?
 - Edastada teavet
 - Näidata näiteid praktikas
 - Pakkuda konkreetseid tegevusi
- 7) Kui palju aega tegevused võtavad?
 - 10 minutit
 - 20 minutit
 - 30 minutit
 - Üle 30 minuti
- 8) Kas üksikud tegevused keskenduvad vaid ühele teemale või ühendavad ja õpetavad tegevused samal ajal eri teemasid?
 - Kõigest ühele teemale
 - Mitmele teemale

NÄIDE

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27

- 9) Kas tegevusi saab kasutada igas vanuserühmas? (Võid valida mitu vanuserühma)
- Kõigis vanuserühmades
 - Ainult 3–6-aastaste seas
 - Ainult 7–9-aastaste seas
 - Ainult 10–12-aastaste seas
 - Ainult 13–15-aastaste seas
 - Ainult 15–18-aastaste seas
- 10) Kas metoodikaga töötamiseks on vaja eraldi vahendeid?
- Jah
 - Ei
 - Kõigest tavapäraseid koolis saadaval olevaid vahendeid
- 11) Kui kallid on vahendid, mida metoodikaga töötamiseks vaja läheb?
- Tasuta
 - Hariduslike tegevuste kuludega kooskõlas (õpilased saavad need ise osta)
 - Tegevusi saab teha ka vahenditeta
- 12) Kas tegevusi saab teha ka lasteaia, algkooli ja põhikooli territooriumilt väljaspool?
- Jah
 - Ei
- 13) Kas teemad on jätkuks koolide või muude haridusasutuste õppekava dokumentidele?
- Jah
 - Ei
- 14) Kas tegevustes kasutatakse vajamineva illustreerimiseks pildimaterjali, näiteks video-, graafilisi lahendusi või muid?
- Jah
 - Ei
 - Muid, nimelt _____
- 15) Kuidas saab sihtrühm (lapsed/õpilased/tudengid) metoodikas olevaid tegevusi praktiliselt kontrollida?
- Testidega
 - Testiküsimustega ja praktikas käitumise kontrollimisega
- 16) Kas loodud metoodika tugines teoreetilistele teadmistele või ka praktilistele kogemustele?
- Vaid teoreetilistele teadmistele
 - Teoreetilistele teadmistele ja praktilistele kogemustele
- 17) Kas metoodikat kontrolliti eeltestimisega?
- Jah
 - Ei

LISA.

ARENGUPSÜHHOOLIGILISED NÕUDED JA LIIKLEJATUNNUSED LASTEL

Laste psühholoogiline areng

Tagamaks, et lapsed saavad teedel ohutult ja vigastusteta liikuda, on neil vaja võimeid, mida nad saavad omandada vaid vanusega. Kuna füüsiline, vaimne ja sotsiaalne areng on igal lapsel erinev, peaks iga selles lisas nimetatud vanus olema soovitatav. Lapse areng oleneb paljugi sellest, millised on lapse tegelikud kogemused liikluses või milliseid kogemusi tal liikluses lubatakse saada.⁹⁵ Seetõttu on liiklusoskuste areng puudulik või hilinev näiteks siis, kui lastele ei anta võimalust aktiivselt liikluses jalakäijatena osaleda (võib-olla sellepärast, et vanemad sõidutavad neid kõikjale). On teada, et vaid need lapsed, kellel lubatakse liikluses tõelisi kogemusi saada, on võimelised liikluskäitumises ja ohuteadlikkuses sobivalt arenema.⁹⁶

Sensoorsed oskused

Väikestel lastel on tavapärane kuulmis- ja nägemisoskus hästi arenenud, kuid keerulisemad ülesanded (kaasa arvatud need, mis on vajalikud ohutuks liiklemiseks) vajavad spetsiifilisemaid nägemis- ja kuulmisoskuseid, mis arenevad vanuse ja kogemustega. Seetõttu omandavad lapsed suunalise kuulmise ning helide eristamise lihtsates oludes alates viiendast eluaastast, kuid keerulisemates oludes, nt taustamüraga, õnnestub see neil vaid alates üheksandast või kümnendast eluaastast. Samamoodi hakkavad nad esemeid tuvastama või eri kaugustel asuvate esemete suuruse püsivust tajuma alates kuuendast eluaastast.⁹⁷

Motoorsed oskused

Lapsed omandavad peamised motoorsed oskused imikueas. Peale individuaalsele kasvamisprotsessi on nende arenguks väga tähtis ka nende oskuste harjutamine.⁹⁸ Seetõttu on need lapsed, kellel on piiratud võimalused neid oskuseid harjutada, ebasoodsas olukorras ega saa oma täielikku potentsiaali ära kasutada. Kuna motoorsed oskused on liikluses tähtsad, kasvab nende oskuste puudumise korral liiklusõnnetuste oht.⁹⁹

Lastel on üldiselt suurem soov end liigutada kui täiskasvanutel ning nad jooksevad ja hüppavad kõnni- ja maanteedel ringi. Sellegipoolest oskavad lapsed oma füüsilisi võimeid korrektselt hinnata umbes alates kaheksandast eluaastast. Kuni selle eani ei ole nende võime oma käitumist koordineerida ja ohutult jalgrattal sõita täielikult arenenud ning seega ei ole soovitatav, et nad järelevalveta teedel jalgrattaga sõidavad. Lapsed ei omanda selleks vajalikke oskuseid kuni 10. või 14. eluaastani.

⁹⁵ Limbourg et al (2000), *Mobility in Childhood and Youth*.

⁹⁶ Schutzhofer et al (2015), *New Approaches in Traffic Psychology Road Safety Work for Children*.

⁹⁷ Uhr et al(2017), *Road Safety for Children*.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Kunz (1993), cited from Limbourg (1997a), *Children in Traffic. Approaches to Raising Road Safety for Children*.

Kognitiivsed võimed

Laste sensoorseid või motoorseid oskuseid ei saa eraldi vaadelda.¹⁰⁰ Mõlemaid saab asjakohaselt rakendada koos kognitiivsete oskustega, nagu tähelepanu, taju, mälu, keel, mõtlemine ning probleemide lahendamine. Eriliselt tähtsad on tähelepanu ja täidesaatvad ülesanded, mis juhivad taju ning tegevusi.

Laste tähelepanu muutub algkooliaastatel järjest valivamaks, koondatumaks ning keskendumumaks. Nad õpivad oma tähelepanu suunama olukorra tähtsatele aspektidele ning oskavad järjest enam seda kohandada ülesande nõuetele vastavaks.¹⁰¹ Alles alates ligikaudu kaheksandast eluaastast on lapsed võimelised tähelepanu liiklusele suunama pikema aja vältel (nt teekonnal kodust kooli või koolist koju). See oskus ei ole täielikult arenenud kuni 13. või 14. eluaastani. Üldiselt on siiski ka 14-aastastel raske segavaid asjaolusid vältida (nt nutitelefone).

Taju ja ohuhindamine

Laste teadlikkus turvalisusest ja ohust areneb kolmes faasis:¹⁰²

1. Viie- kuni kuueaastaselt on lastel juba terav teadlikkus ohust. Nad on võimelised tuvastama, kas nad on hetkel ohus või on neil turvaline.
2. Ennetav ohuteadlikkus, tänu millele lapsed oskavad ette aimata, kas neid ootab ees oht, areneb ligikaudu kaheksandal eluaastal.
3. Ennetamise teadlikkus, mis võimaldab lastel ennetavat käitumist arendada ja rakendada, ei arene enne ligikaudu 9. või 10. eluaastat.

Vanuse kõrval on ka isiklikel kogemustel ja kodusel haridusel tähtis osa liiklusega seotud käitumise arengul.¹⁰³ Selleks et eelkooliealistele või koolilastele ennetavaid meetmeid õpetada, pead andma neile konkreetseid ja kindlal olukorral põhinevad juhised (nt „Kui ristmiku valgusfoor ei tööta, ületa tee järgmisel ülekäigurajal.“ Või „Jalgrattaga sõites pead kandma kiivrit.“)

Paljud lapsed ei ole kooli alustades (5–7-aastaselt) võimelised tegema piisavat visuaalset otsingut, kuna neil ei ole veel konkreetset taju võimalikest ohtudest.¹⁰⁴ Seetõttu teevad nad tee ületamise otsuse kõigest nähtavuse põhjal (nt kas nad näevad autot tulemas). Otsuse tegemisel ei võeta arvesse muid võrdluspunkte, nagu segadust tekitavad olukorrad, pimedad kurvid või keerukad ristmikud.

Üldiselt keskenduvad algkoolilapsed sageli ka sellistele aspektidele, millel ei ole liikluse endaga mitte mingit pistmist. 9–10-aastastel on seega raske ületada teed kohas, kus ei ole asjakohast taristut.

Selleks et teed ohutult ületada, ei pea lapsed tegema ainult vajalikku visuaalset otsingut, vaid nad peaksid olema võimelised üsna hästi hindama ka kiiruseid ja vahemaid.¹⁰⁵ 3–4-aastased ei ole tavaliselt võimelised eristama seisvaid ja liikuvaid sõidukeid. Samuti suudavad vähesed 6-aastased vahemaid õigesti hinnata (nt lähenevatel sõidukitel). See oskus ei arene enne ligikaudu 8.–10. eluaastat ja see areneb, kuni laps jõuab varajasse täiskasvanuikka.¹⁰⁶

¹⁰⁰ Uhr et al(2017), Road Safety for Children.

¹⁰¹ Berk (2011), Developmental Psychology.

¹⁰² Limbourg (1997a), Children in Traffic. Approaches to Raising Road Safety for Children.

¹⁰³ Limbourg (1997b), Risk Cognition and Prevention Comprehension in 3-15 Year Olds.

¹⁰⁴ Barton (2006), as cited in Schlag et al. (2018), Holistic Road Safety Education for Children and Youth.

¹⁰⁵ Uhr et al(2017), Road Safety for Children.

¹⁰⁶ Ibid.

Lapsed ei ole võimelised subjektiivselt perspektiive muutma kuni umbes 9. eluaastani ning umbes 11. eluaastani ei suuda nad toime tulla perspektiivi vastastikuste muutustega.¹⁰⁷ Teiste sõnadega ei saa algkoolilapsed aru näiteks sellest, et sõidukitel on vaja pidurdustekonda. Nad eeldavad, et sõidukid peatuvad kohe, kuna nemad ise suudavad seda teha.

Noorte enesekeskus on asjaolu, mis kerkib esile nooruses. Suure enesekeskuse tõttu ei ole noored sageli võimelised ohtusid realistlikult hindama või neid endaga seostama. Samuti kasvab selles vanuses janu ohu järele: noortele meeldib oma piire katsetada (kusjuures poistel on üldiselt suurem janu ohu järele kui tüdrukutel) ning sageli nad ülehindavad oma võimeid. Nendel põhjustel satuvad noored sageli liiklusõnnetustesse hoolimata sellest, et nende kognitiivsed ja keskendumisvõimed on täielikult arenenud.¹⁰⁸

Oskused ja võimed: ülevaade

Järgnevatel lehekülgedel olevates tabelites on ülevaade võimetest, mis vanusega arenevad. Teave pärineb Schutzhoferilt *et al* (2015; vt ka Uhr, 2017). Alltoodud individuaalsed dimensioonid tuginevad eri uuringute tulemustele.

Tabeli tulpades on näha vanust, millal konkreetne võime areneb (tavaliselt rohkem kui 85%). Aluseks olevad uuringud viitavad nii konkreetsetele aegadele kui ka vanusevahemikele. Kui tulp algab aasta keskelt, antakse täpne vanus. Kui tulp algab kahe aasta vahel, määratakse vanusevahemik (nt 6–7-aastaselt). Tabeli eesmärk on anda üldine ülevaade ja seda peaks vaatlema kui lihtsat esitlust. Samuti peaks märkima, et kuigi mõned oskused ja võimed omandatakse juba noores eas, ei arene need täiskasvanuga samale tasemele enne ligikaudu 14. eluaastat.

¹⁰⁷ Schutzhofer et al (2015), *New Approaches in Traffic Psychology Road Safety Work for Children*.

¹⁰⁸ Limbourg (1997b), *Risk Cognition and Prevention Comprehension in 3-15 Year Olds*.

Tabel 1. Teadlikkuse ja reaktsiooni dimensioonid: ülevaade arengust ja vanusest (tugineb Schützhoferile et al, 2015)¹⁰⁹

Võime/oskus ¹⁰⁹	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Füüsilised motoorsed tegevused									
Jalakäijana peatumine									
Võime füüsilisi võimeid hinnata									
Suunamisel alustatud tegevuse peatamine									
Jalgrattal slaalomi sõitmine; stabiilselt aeglasel kiirusel									
Kõikumata jalgratta peatamine (> 85%)									
Keskmine reageerimisaeg 0,6 sekundit (täiskasvanutel 0,4 sekundit)									
Tasakaalu, pidurduse, juhtimise ja jalgrattal suuna säilitamine									
Jalgratta kiirust suurendades kõikumata sõitmine, sõitmine otse edasi, tagasi vaatamine ja ühe käega sõitmine									
Värvi/valguse/pimeduse teadlikkus									
Nägemisteravus ja kohanemisvõime									
Perifeerne nägemine									
Perifeerne teadlikkus (> 85%)									
Perifeerne teadlikkus täiskasvanuga samal tasemel (standarditest)									
Sügavus- ja ruumitaju									
Ruumiliste suhete mõistmine (> 85%)									
Vahemaade täpne hindamine (> 85%)									
Teravussügavuse teadlikkus täielikult arenenud									
Kiiruste täpne hindamine (> 85%)									
Kiiruse ja vahemaade täpne hindamine									

¹⁰⁹ Excerpts from Schützhofer et al (2015), New Approaches in Traffic Psychology Road Safety Work for Children; citations to the individual results in Schützhofer et al

KASUTATUD KIRJANDUS

- Ajzen (1991), The theory of planned behavior. *Organizational behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211. <https://bit.ly/3brvd8v>
- Bartholomew Eldridge, Markham, Ruiters, Fernández, Kok & Parcel (2016), *Planning health promotion programs: An Intervention Mapping approach* (4th ed.). Hoboken, NJ: Wiley.
- Berk (2011), *Entwicklungspsychologie*. 5. aktualisierte Auflage. [Developmental Psychology. (5th updated edition).] Pearson: Munich.
- Bjørnskau, Gregersen, Isnes, Grytli, Johansen & Strømme (2017), The Norwegian Council for Road Safety's model for behaviour modification. <http://bit.ly/ncrs-mbm>
- CROW (2014), *Checklist Road Safety Education*. <http://bit.ly/349N4Nf>
- Delhomme, De Dobbeleer, Forward, Simões, Adamos, Areal, Chappé, Eyssartier, Loukopoulos, Nathanail, Nordbakke, Peters, Phillips, Pinto, Ranucci, Sardi, Trigosso, Vaa, Veisten & Walter (2009), *Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns (CAST Manual)*. <https://bit.ly/CASTManual>
- Ellis (2009), Planning an evidence-based and fundable injury-prevention program. *Journal of emergency nursing* 35:5.
- ETSC (2019), *The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe*. <http://bit.ly/LearnStatus>
- ETSC (2020), *Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education*. <http://bit.ly/LearnKeyPrinciples>
- ETSC (2021), *Education as Part of the Safe System Approach*. <https://bit.ly/2SI0gHF>
- European Commission (2019), *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*. <https://bit.ly/3rVCBBf>
- European Commission (n.d.), *National road safety strategies and action plans*. <http://bit.ly/2Nuf77a>
- European Commission (n.d.), *Members of the European Data Protection Board*. <http://bit.ly/3dSd87V>
- Fisher & Fisher (1992), A general social psychological model for changing AIDS risk behavior. In: Pryor & G. Reeder (Eds). *The social psychology of HIV infection*. Hillsdale NJ: Erlbaum
- ITF (2008), *Towards Zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach*. <https://bit.ly/3dwfKpp>
- ITF (2016), *Zero road deaths and serious injuries. Leading a Paradigm Shift to a Safe System*. <http://bit.ly/2QF2shw>
- Hansen, Møller Sandoy & Kristensen (2017), A randomized controlled trial of "Sikker Trafik LIVE" ("Road Safety LIVE") - Sub-report 1 - Educational intervention for primary and lower secondary schools to 10th grades (13-17 years old). <http://bit.ly/LIVERCT>
- Limbourg (1997a), *Kinder unterwegs im Verkehr. Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindesalter*. Heft 3. [Children in Traffic. Approaches to Raising Road Safety for Children.] Book 3, 313-326. Verkehrswachtforum: Meckenheim, Essen, Vienna.
- Limbourg (1997b), *Gefahrenkognition und Präventionsverständnis von 3- bis 15-jährigen Kindern*. [Risk Cognition and Prevention Comprehension in 3-15 Year Olds.] In: *Sicher Leben* (Hrsg.). Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 27. und 28. September 1996. [In: *Sicher Leben* (Hrsg.). Report on the 2nd "Child Safety: What Works?" Conference in Essen, Germany, 27-28 September 1996]

Limbourg, Flade, & Schonharting (2000), *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*. [Mobility in Childhood and Youth.] Verlag Leske und Budrich: Opladen.

Nagele and Doff (2009), *Implementatie van verkeers- en gezondheidseducatie in het voortgezet onderwijs*. [Implementation of traffic and health education in secondary education.] <https://bit.ly/3mStsrY>

National Taichung University of Education (n.d.), *Health Promotion Planning, Phase 4, Page 1, Educational & Ecological Assessment: "What is the solution?"*. <https://bit.ly/2ZvVCxU>

Petty & Cacioppo (1986), *The Elaboration Likelihood Model of Persuasion*. *Advances in Experimental Social Psychology*, 19, 123-205. <https://bit.ly/2WlJl9g>

Prochaska & DiClemente (1983), *Stages and processes of self-change of smoking. Toward an integrative model of change*. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51, 390-395. <https://bit.ly/3aohkYz>

Prochaska, DiClemente, & Norcross (1992). *In search of how people change: Applications to the addictive behaviors*. *American Psychologist*, 47, 1102-1114. <https://bit.ly/3a8Kg8T>

Ransdell (2001), *Using the PRECEDE-PROCEED Model to Increase Productivity in Health Education Faculty*. *The International Electronic Journal of Health Education*, 4, 276-282. <http://bit.ly/3bgTrVu>

Rosenstock (1974), *The health belief model and preventive health behaviour*. *Health Education Monographs*, 2, 354-386. <https://bit.ly/33Q3gV7>

Royal Society for the Prevention of Accidents (n.d.), *E-valu-it Toolkit*. <http://bit.ly/2OmTITg>

Schlag, Richter, Buchholz & Gehlert (2018), *Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen*. [Holistic Road Safety Education for Children and Youth. Part 1: Scientific Basis.] German Insurance Association, Research Report 50.

Schutzhofer, Rauch, Knessl & Uhr (2015), *Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit im Kindesalter*. [New Approaches in Traffic Psychology Road Safety Work for Children.] *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 61, 4, 235-246.

Triandis (1982), *A model of choice in marketing*. *Research in Marketing (Supplement 1)*, 147-162

Uhr, Allenbach, Ewert, Niemann, Hertach, Achermann Sturmer & Cavegn (2017), *Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr*. [Road Safety for Children.] *bfu-Sicherheitsdossier Nr. 16*. bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung: Bern.

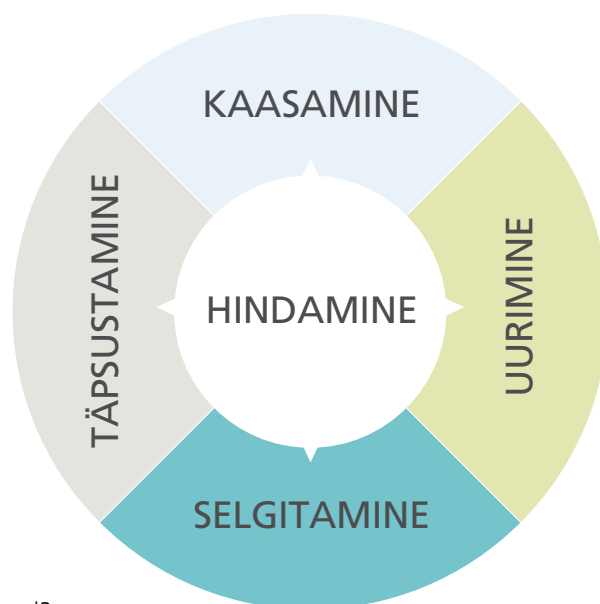
UNESCO International Bureau of Education (n.d.) *Educational Practices*. <https://bit.ly/3qlv34>

United Nations Economic Committee for Europe (UNECE) (1968/2006), *Convention on Road Traffic (2006 Consolidated Version)*. <http://bit.ly/2RRMK0b>

WHO (n.d.). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. <https://bit.ly/2R0AdsQ>

Wijnen, Vanden Berghe and Schoeters, (2017), *Analysis of road crash costs in EU countries*. SafetyCube presentation. <https://bit.ly/3kLuzbz>

5E MUDEL



Kaasamine

- Kas motiveerid, tekitad uudishimu ja huvi?
- Kas tekitad õppimiseks vajaduse?
- Kas märkad õpilaste eelnevaid teadmisi ja hoiakuid?
- Kas seostad õppematerjale sellega, mida sihtrühm juba teab?
- Kas keskendud õpieesmärkidele?

Uurimine

- Kas lood ühise õppeplatvormi?
- Kas õpilased uurivad, langetavad otsuseid, koguvad teavet, tõlgendavad ja küsivad küsimusi?
- Kas kasutate eri meetodeid?
- Kas suunad õpilasi ning toetad eelnevate teadmiste ja uute teadmiste seostamist?

Selgitamine

- Kas õpilased saavad oma teadmisi väljendada?
- Kas tutvustad uusi sõnu, kontseptsioone, mudeleid, tood näiteid ja selgitad?
- Kas sead kahtluse alla olemasolevaid arusaamu ja kontseptsioone?

Täpsustamine

- Kas nõuad õpilastelt edasi arenemist ning paremate ja põhjalikemate selgituste leidmist?
- Kas küsid uusi küsimusi, et uurida, mida me teame, kuidas saame veelgi enam teada, kuidas seda selgitada saab?
- Kas rakendad valdkonna teadmisi uutes kontekstides?

Hindamine

- Kas sul on enesehindamise, järjepideva hindamise ja lõpphindamise kava?
- Kas mõtled sellele, kuidas ja miks erinevad tegevused kaasavad ja motiveerivad?
- Kas hindad eelnevaid teadmisi ja õppeprotsesse seoses õpieesmärkidega?
- Kas annad argumentidele, selgitustele ja rakendamisele tagasisidet?
- Kas hindad õpitulemusi?

Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu

20 Avenue des Celtes
B-1040 Brüssel

frank.mutze@etsc.eu

Tel: +32 2230 4106

www.etsc.eu

[@ETSC_EU](https://twitter.com/ETSC_EU)

www.trafficsafetyeducation.eu

