

TALLINNA ÜLIKOOL

Haridusteaduste instituut

Alushariduse valdkond

Getriin Ess

6-7-AASTASTE LASTE LIIKLUSALASED TEADMISED

Bakalaureusetöö

Juhendaja: PhD Tiia Õun

Tallinn 2016

ANNOTATSIOON

Tallinna Ülikool

Instituut Haridusteaduste instituut	Valdkond Alushariduse valdkond	
Töö pealkiri 6-7-aastaste laste liiklusalased teadmised		
Teadusvaldkond Kasvatusteadused		
Töö liik Bakalaureusetöö	Kuu ja aasta Mai 2016	Lehekülgede arv: 29 Allikad: 50 Lisad: 3
Referaat Käesoleva uurimuse probleem seisneb 6-7-aastaste laste tihedamast autoga liiklemisest, mis pärsib nende oskuste ja teadmiste arengut eseseisvalt liigeldes. Liikluskasvatus on kauakestev protsess ning on oluline, et lapsed tunneksid õigeid liikluskäitumise reegleid juba enne kooli (Sellenberg, 2011a). Vajalik on välja selgitada, kas 6-7-aastaste laste teadmised on koolieelse lasteasutuse viimasel aastal piisavad lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikus õppekavas sätestatule (2008). Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks on hinnata 6-7-aastaste laste liiklusalaseid teadmisi lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikust õppekavast. Peamised uurimisküsimused, mida lastelt küsitakse, puudutavad nende teadmisi ohutu liiklemise abivahenditest, liiklusmärkidest, sõidutee ületamise ohutustest ning uuritakse laste arusaamist ohtude märkamisest tänaval. Laste teadmisi uuritakse kvalitatiivse uurimisviisiga, mille jaoks on koostatud struktureeritud intervjuu Koolieelse lasteasutuse riikliku õppekava (2008) ja määruse „Laste liikluskasvatuse kord“ (2011) alusel. Intervjuu on jagatud neljaks valdkonnaks ja koosneb 24 küsimusest. Intervjuu viidi läbi 40 lapsega, kellest 19 olid poisid ja 21 tüdrukud. Uuringus osalenud lapsed oskasid kirjeldada erinevaid ohte liikluses ning teadsid, mida nende vältimiseks tuleb teha. Samuti teadsid lapsed vajalikke turvanõudeid ja –vahendeid ning nende olulisust. Lastel oli selge, millele tuleb sõidutee ületamisel tähelepanu pöörata ning valgusfoori tundsid kõik lapsed hästi. Liiklusmärgid valmistasid enamik lastele raskusi. Hädaabi number oli peaaegu kõigil lastel selge ning nad teadsid ka, millal tohib ja peab sinna helistama. Uuringu käigus selgus, et kuues koolieelses lasteasutusest kahekest, kus uuring läbi viidi, polnud lasteasutuse õuealal lubatud üldse jalgrattaga sõita. Nendes kahes lasteasutuses, kus oli lastel jalgrattaga sõitmine lubatud, on kehtestatud kindlad reeglid, mida lastel tuleb järgida. Uuringu kokkuvõtteks võib öelda, et laste teadmised liiklusest on head, kuid täiskasvanutel tuleks rohkem tähelepanu pöörata enda käitumisele liikluses, et olla lastele paremaks eeskujuks. Mitmed uuringus osalenud lapsed tõid valesid käitumisviise liikluses välja oma vanemate kui ka teiste täiskasvanute käitumisest autoroolis kui ka jalakäijana liigeldes.		
Võtmesõnad: liikluskasvatus, turvavarustus, turvalisus		
Keywords: traffic education, safety equipment, safety		
Töö autor: Getriin Ess	allkiri:	
Kaitsmisele lubatud:		
Juhendaja: Tiia Õun	allkiri:	

Tallinn University

Institute School of Educational Sciences		Field Early Childhood Education
Title 6-7 Year Olds Knowledge in Traffic Movement		
Science field Educational Sciences		
Classification Bachelor Thesis	Month and year May 2016	Number of pages: 29 Sources: 50 Appendix: 3
<p>Abstract</p> <p>The problem of the ongoing research lies on 6 – 7 year old children’s repeated travelling by car, which inhibits their skills and knowledge development in travelling independently. Traffic education is a prolonged process, where it is important for children to be aware of the right rules of moving in traffic before elementary school (Sellenberg, 2011a.). It is necessary to find out, if 6-7 year old children’s knowledge is sufficient on the basis of preschool children institution’s national curriculum.</p> <p>The goal of the ongoing research is to evaluate 6-7 year old children’s knowledge in road traffic on the basis of preschool children institution’s national curriculum. The main research questions, which are asked from children, show their knowledge in safe travelling equipment, traffic signs, crossing the road and examine children’s understanding in noticing threats on the streets.</p> <p>Children’s knowledge is examined in qualitative research method, which is put together by a structured interview on the basis of preschool children institution’s national curriculum and „Laste liikluskasvatuse kord (Children’s regulation of traffic education). The interview is divided into four parts and consists of 24 questions. The interview was conducted with 40 children, from which 19 were boys and 21 were girls.</p> <p>Children who took part of the interview were able to describe different threats in traffic and knew how to prevent them, also knew the importance of essential safety requirements and equipment. Children knew, what to pay attention to while crossing the road, also everyone were familiar with traffic lights. Traffic signs caused problems to most of the children. Almost every child knew the emergency number and the situations when to use it. During the research it turned out that six out of eight preschool children’s institutions, which were used for the reasearch, did not allow riding a bicycle in the yard. The other two institutions, where it was allowed, had specific rules about riding a bicycle, which children have to follow.</p> <p>In conclusion we can say that children’s knowledge of traffic is great, but adults should pay more attention to their behavior in traffic to be a good example for younger children. Several children, who participated in the reasearch, pointed out their parents’ and other adults’ false manners while travelling by car or on foot.</p>		
Keywords: traffic education, safety equipment, safety		
Author: Getriin Ess	Signature	
Allowed to defend Supervisor: Tiia Õun	Signature:	

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
1. UURIMISTÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	8
1.1. Liikluskasvatuse mõiste ja tähendus	8
1.2. Laste ohutuse ja turvalisuse tagamine liikluses	10
1.3. Liikluskasvatus lasteasutuse õppe- ja kasvatustegevuses.....	14
2. METOODIKA JA VALIMI KIRJELDUS.....	17
2.1. Meetodi valik ja kirjeldus	17
2.2. Valimi koostamise alused ja kirjeldus	17
2.3. Uurimisprotseduuri kirjeldus	18
2.4. Andmetöötlusmeetodite kirjeldus	18
3. UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS	19
3.1. Laste teadmised ohutu liiklemise abivahenditest.....	19
3.2. Laste teadmised liiklusmärkidest	22
3.3. Laste teadmised sõidutee ületamise ohutusest.....	27
3.4. Laste arusaamad ohtude märkamisest tänaval	27
KOKKUVÕTE	29
ALLIKAD	32
LISAD	36
LISA 1 - INTERVJUU KÜSIMUSTIK	
LISA 2 – PILT REGULEERIMATA ÜLEKÄIGURAJAST	
LISA 3 – NÄIDIS INTERVJUU	

SISSEJUHATUS

Kokkulepitud liikluskäitumise reegleid peaksid lapsed teadma juba enne kooli minekut, kuna siis alustavad lapsed iseseisvalt liiklemist ning vajavad piisavalt teadmisi, et ohutult kodust kooli ja tagasi liigelda (Keeping children safe in traffic, 2004). Vanemad ootavad lastelt tihti, et nad tegutseksid ning käituksid liikluses vastutustundlikult, kuid kuni 10-aastastel pole lastel veel vajalikke oskusi ega füüsilisi võimeid, et nad oskaksid käituda liikluses õigesti ning ohutult. Lapsed võivad küll tänaval ringi vaadata, kuid ei pruugi märgata lähenevat sõidukit, kuna nende visuaalne tähelepanu ei ole veel piisavalt välja arenenud. Samuti on võimalus, et lapsed on üle võtnud mõned ohtlikud käitumismaneerid täiskasvanutelt, kes pole liikluses käitunud eeskujulikult. (Targeting School Communities, 2006.)

Eesti koolidele ja lasteasutustele koostatud laste liikluskasvatuse korras (2011) on nimetatud, et liikluskasvatuse käigus oleks vaja lähtuvalt lapse arengutasemest õpetada teda tundma ning märkama erinevaid ohuallikaid liikluses, tajuma nende olemust ja võimalikke tekkemehhanisme. Samas on väga oluline arendada ka lapse teadmisi ja oskusi, mis on vajalikud liiklemises jalakäija ning sõitjana, mis aitaks lapse toimetulekut ja ohutust liikluses ning õpetaks last kasutama ohutust tagavaid ja suurendavaid kaitsevahendeid. (Laste liikluskasvatuse kord, 2011.)

Liikluskasvatus on pikaajaline protsess, milleks on vaja teada liiklusõppe põhiprintsiipe ning jälgida ja analüüsida laste liikluskäitumist. Oluline on, et õppe- ja kasvatustegevus toimuks lastega nii teoreetilises kui ka praktilises vormis. Liikluskasvatus pole eraldiseisev kasvatus liik, vaid on ohutuse väärtustamine igapäevases liiklemises. Õpetajale langeb suur vastutus liikluskasvatuse korraldamise ning sihipärase toimumise ja lõimimise eest koolieelse lasteasutuse õppe- ja kasvatustegevustes. (Sellenberg, 2011a.)

2012. aastal viis H. Kaldaru lasteasutuste seas läbi uuringu, milles selgus, et paljudes koolieelsetes lasteasutustes viiakse liikluskasvatust läbi mitmes erinevas vormis. Kõiki valdkondi läbiva teemana toimus liikluskasvatus enamuse lasteasutustes. Sagedasti korraldatakse ka liiklusnädalaid ning –päevi. Liikluskasvatuse alast arengut hindavad

õpetajad põhiliselt vaatluste järgi ning vanematega arutatakse teemat alles probleemide ilmnemisel. (Kaldaru, 2012.) Sillavee (2010) uuringust selgus, et liikluskasvatust peetakse õpetajate arvates väga tähtsaks. Suurem osa lasteaiasõpetajatest eelistab liikluskasvatuse läbiviimisel kasutada mängu ja pildivaatlust, mistõttu võib eeldada, et laste praktilised teadmised võivad olla liikluse kohta puudulikud. (Sillavee, 2010.)

Eesti liikluskultuurile on sageli antud hävitavaid hinnanguid ning räägitakse vajadusest seda taset tõsta. Liikluskasvatus on pikaajaline protsess ning on oluline, et lapsed tunneksid õigeid liikluskäitumise reegleid juba enne kooli. (Sellenberg, 2011a). Analüüsidest Eesti statistikat (Maanteeamet, 2016) on ilmnenu, et alates 2014. aastast on liiklusõnnetusesse sattunud inimeste arv iga aastaga tõusnud. Perioodil 01.03.2014 kuni 28.02.2015 oli Eestis 1457 liiklusõnnetust, kus hukkus 78 ja sai vigastada 1787 inimest ning perioodil 01.03.2015 kuni 29.02.2016 toimus Eestis 1403 liiklusõnnetust, milles hukkus 65, kuid sai vigastada 1812 inimest. (Maanteeamet, 2016b). Perioodil 01.03.2015-29.02.2016 hukkus liiklusõnnetustes 0-6-aastaseid lapsi kaks ning vigastada sai 44. Samal perioodil sai vigastada 7-9-aastastest 49 last (Maanteeamet, 2016a). Võrreldes 0-6-aastaste ning 7-9-aastaste laste liiklusõnnetusesse sattumise hulka, on näha, et vanemal vanusegrupil puuduvad hukkunud, kuid vigastatuid on rohkem.

Autoga reisimine on lastele küll ohutum kui liiklemine jalakäija või jalgratturina, kuid pidev autoga liiklemine piirab laste oskuste ja teadmiste arenemist, millega kaasneb ka suurem risk iseseisvalt liigeldes õnnetusesse sattuda (DaCoTa, 2013). Kuigi liikluskasvatusega tegeletakse juba koolieelses eas näitab statistika, et iseseisvalt liiklemist alustades satuvad 6-7-aastased lapsed liiklusõnnetusesse järjest enam. Eurostati andmetel oli 2013. aastal peaaegu igal teisel elanikul auto ning 2014. aastal käis autoga tööl 53% tööga hõivatud inimestest, see näitaja on 10-aastaga tõusnud 15% (Pukk, 2015). Käesoleva uurimuse probleem seisneb 6-7-aastaste laste tihedamast autoga liiklemisest, mis pärsib nende oskuste ja teadmiste arengut iseseisvalt liigeldes. Vajalik on välja selgitada, kas 6-7-aastaste laste teadmised on koolieelse lasteasutuse viimasel aastal piisavad lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikus õppekavas sätestatule (2008). Laste teadmisi uuritakse intervjuu abil, mis on koostatud Koolieelse lasteasutuse riikliku õppekava (2008) ja määruse „Laste liikluskasvatuse kord“ (2011) alusel.

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks on hinnata 6-7-aastaste laste liiklusalaseid teadmisi lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikust õppekavast. Eesmärgist lähtudes on tööle püstitatud peamised uurimisküsimused:

1. Millised on laste teadmised ohutu liiklemise abivahenditest?
2. Millised on laste teadmised liiklusmärkidest?
3. Millised on laste teadmised sõidutee ületamise ohutusest?
4. Millised on laste arusaamad ohtude märkamisest tänaval?

Bakalaureusetöö koosneb kolmest peatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade liikluskasvatuse mõistest ja tähendusest, laste ohutuse ja turvalisuse tagamisest liikluses ning liikluskasvatusest õppe- ja kasvatustöö osana. Teine osa annab ülevaate uurimuse meetodikast ja valimist. Kolmandas osas tuuakse välja uurimuse tulemused, analüüs ning töö kokkuvõte.

Töö autor soovib tänada oma juhendajat Tiia Õuna asjakohaste nõuannete eest ning Kai Kuuspalu meeldiva koostöö eest laste intervjuu koostamisel.

1. UURIMISTÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

1.1. Liikluskasvatuse mõiste ja tähendus

Liiklus on üks osa inimeste igapäevaelust, mis algab vahetult välisukse või aiavärava taga ning mõjutab lapse igapäevaseid elamusi juba maimikueast peale (Sellenberg, 1997). Kõikidel liiklejatel on kohustus järgida liiklusalaseid õigusakti nõudeid, olema liikluses ettevaatlikud ja hoolikad ning tagama liikluse sujuvuse, et vältida ohtude ja muude kahjude tekkimist. Laste liikluskasvatuse eesmärgiks on kujundada teistega arvestavaid liiklejaid, kes väldivad käitumist, mis ohustaks teisi liiklejaid ning oleks liiklust takistav. Samuti oleks neil vajalikud teadmised ja oskused, mis toetavad nende ja teiste liiklejate toimetulekut ja ohutust erinevates liiklusolukordades. (Liiklusseadus, 2010.)

Lähtuvalt liiklusseaduse § 2. on liiklus jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Jalakäija on jalgsi või ratastoolis liikleja. Jalakäijaks loetakse ka rula, rulluiske või -suuski, tõukeratast või –kelku või muid sellesarnaseid abivahendeid kasutavat liiklejat. Liikleja on isik, kes osaleb liikluses jalakäija või juhina. Juht on isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või karjatab teel loomi. (Liiklusseadus, 2010.)

Eesti keele seletavas sõnaraamatus on kasvatus defineeritud kui inimese, eriti laste ning noorsoo füüsilise ja vaimse arengu sihipärane suunamine ja mõjutamine; isiksuse kõlbeliste omaduste kujundamine (Eesti keele seletav sõnaraamat, 2015). Kasvatus on arengust ja kasvamisest sõltuv ning selles nähakse esmajoones lapse arengu toetamist. Kasvatus laiemas tähenduses on inimese arengu teadlik suunamine ning mõjutamine ühiskonnas. (Saarits, 2005). Kasvatus ei pea käima kindla plaani järgi, kuid peab aga olema sihipärane ning sihikindel. (Pöld, 1993).

Kasvatuses kõige tähtsama osa moodustavad väärtuskasvatus ja ühiskonnas kehtivate normide edastamine lastele (Saarits, 2005). Kasvatus lähtub alati väärtustest, mis kujundavad kasvatuses eesmärgi (Orn, 1998). Väärtused võivad olla nii materiaalsed kui ka vaimsed. Teatud osa väärtusi väljendab inimese isiksuseomadusi ja peegeldab nende siseelu nagu näiteks: julgust, meelekindlust, osavust, häid kombeid, ausust. Inimesed

üritavad endas enamasti hoida ja arendada häid omadusi, mis aitavad enesega edasi kandes elada paremat elu ning säilitada kultuuri. (Veisson & Kuurme, 2010.)

Üheks olulisemaks teguriks lapse turvalisuse mõjutajana on väärtused, mida lastevanemad tähtsaks peavad ning oma lastele õpetavad. Nende väärtuste koosmõjul kujunevad suhted lähedaste inimestega ja keskkond, mis lapse arenguks looakse. (Taimalu, 1998.) Liikluskasvatus on väärtuskasvatusega seotud kuna lasteaiaõpetajatel tuleb juba varakult pöörata tähelepanu liikluskasvatuse õpetamisele, et tulevikus oleks tänavatel palju liiklusteadlikke inimesi (Sellenberg, 2011a). Liikluskasvatus on laste sihipärane suunamine ning mõjutamine õppe- ja kasvatustegevuse käigus, kus lapsed omandavad vajalikud oskused ja teadmised ohutuks liiklemiseks ning paiknemiseks teel (Sellenberg, 2011b.)

Liikluskasvatuse aluseks lasteasutuses on "Liiklusseadus" ja Koolieelse lasteasutuse riiklik õppekava (2008) (Laste liikluskasvatuse kord, 2011). Koolieelses lasteasutuses on liikluskasvatuse sisuks – lähtudes lapse koduümbruse liikluskeskkonnast – jalakäija ja jalgratturi ohutu liiklemise, käitumise ja liikluses toimetuleku õpetamine. Liikluskasvatust teostavad ning valmistavad lapsi ette ohutuks liiklemiseks lastevanemad, koolieelsed lasteasutused, koolid või muud asutused. Kohalik omavalitus loob võimalused ja tingimused liikluskasvatuse tegevuste läbiviimiseks ning tagab kavandatud liiklusohutusosalase selgitus- ja kasvatustöö lasteaedades ja koolides. (Laste liikluskasvatuse kord, 2011.)

Lasteasutuse ja pere koostööl on liikluskasvatuses oluline roll. Kodust saadud teadmised mõjutavad last enim kuna lapsed võtavad eeskujuna ema ja isa käitumisest. (Laasik, 1999.) Lasteaiaõpetajatest ja lastevanematest sõltub, kuidas ja missuguseid liiklusharjumusi lapsed kasutama hakkavad. Lastevanematel ja õpetajatel tuleb tegutseda suunas, mis viiks lapsed õigete harjumuste ja vilumuste juurde, nende ülesandeks on laste liiklustegevuse sihipärane organiseerimine ning laste arenguks vastavate tingimuste loomine. Õiged liiklusharjumused on liikluseeskirjade täitmise aluseks. Last tuleb õpetada aru saama, kuidas tekivad ohtlikud olukorrad ja kuidas neid vältida. (Kongi, 2006.)

Õppe- ja kasvatustöö tulemusel peab 6-7-aastane laps oskama nimetada või kirjeldada erinevate tööde tegemiseks vajalikke sõidukeid (näiteks: kraanaauto, prügiauto, teerull jm). Enne kooli minekut peaks laps teadma ning tunnetama liikluses ümbritsevaid ohte enda

ümbert ja oskama kirjeldada, kuidas käituda ohuolukorras või eksinuna. Koolieelik peaks oskama kasutada hädaabinumbrit 112 ning tundma eriotstarbelisi sõidukeid: n. kiirabiauto, politseiauto, tuletõrjeauto. Selles eas laps peaks vajadusel oskama kirjeldada oma teekonda kodust lasteaeda (ja vastupidi) ning teadma, kuidas ületada ristmikku, tundma seejuures valgusfoori ja ülekäiguraja mõistet ja tähendust. Samuti peaks teadma turvavöö ning helkuri vajalikkust ning nende õiget kinnitamisoskust ja oskama kirjeldada erinevaid liiklemisega seotud ohtusid erinevates ilmastikuoludes. (Laasik, Liivik, Täht & Varava, 2009.)

Lastel on oluline avastada iseseisvalt maailma, kuid seejuures tuleb silmas pidada, et sellega kaasneb palju riske. Lapsed võivad sattuda liiklusõnnetustesse nii passiivsete kui ka aktiivsete liiklejatena. Samas oleks vale lastevanematel piirata laste iseseisvust kartuses, et nendega võib midagi juhtuda. Kasutusele tuleks võtta meetmeid, mis aitaksid liikluskeskkona muuta lastesõbralikumaks ning turvalisemaks. (DaCoTa, 2013.)

1.2. Laste ohutuse ja turvalisuse tagamine liikluses

Liikluskasvatus on pikaajaline õpe ning kõik liikluses osalejad on kohustatud lapsi hoidma ning kaitsma, seetõttu tuleks liikluskasvatust arvestada laiemas kontekstis kui lihtsalt lastele liikluses käitumise õpetamist. Oluline on ka autojuhtide teadmisi parandada läbi liikluskoolituste ning –kampaniate, et nad oleks teadlikud oma olulisest võtmerollist laste ohutuse kujundamisel. (Keeping children safe in traffic, 2004.) Ohusituatsioonide ennetamiseks on vaja õpetada lapsi kriitiliselt mõtlema ning jälgima kehtestatud kokkuleppeid ja täiskasvanute poolt kehtestatud reegleid (Mänd, 2007).

Liiklusõnnetustes on vigastused võimalikud ka juba väikese kiiruse juures. Paljudes avariides, kus lapsed on autosõidul kannatada saanud, on tuvastatud laste turvavarustuse kasutamata jätmine või nõuetekohaselt mitte kinnitamine. (Rom, 2013.) Sagedasemad õnnetused mootorsõidukitega toimuvad äkkpidurduste tagajärjel või auto kokkupõrkel jalakäija või jalgratturiga. Lastel on suurem võimalus sattuda õnnetustesse, kuna nad pole veel nii elukogenud kui täiskasvanud ning samuti on 2-6-aastased lapsed uudishimulikud ning tänu sellele vajavad nii autos kui ka liikluses pidevat tähelepanu ning jälgimist. (Zamani & Anderson, 2007.) Autos lahtiselt olev laps on kaitsetu, sama kehtib ka lapse kohta, kes on kinnitatud turvavarustuse abil, mis ei vasta tema kaalule ega kasvule (Rom, 2013). Suurem osa liiklejatest tunnistavad turvavarustuse vajalikkust, kuid

nende poolt tegelik turvavarustuse kasutamine on tunduvalt väiksem. Turvavarustuse kasutamine oleneb eelkõige inimeste harjumustest. Erinevat sorti turvavarustused annavad soovitud tulemusi vaid nende õigel kasutamisel. (Kaal, 2012.)

Sündimata last saab vanem kaitsta üksnes turvavööga, mille diagonaalrihm peab paiknema kõhu kohal ning sülerihm kõhu all, asetudes reitele. Rasedatel soovitatakse kasutada turvavöö suunajat, mis aitab horisontaalrihma fikseerida õigesse asendisse. Esimesel eluaastal on lapsel kõige ohutum sõita turvahällis, mis on paigaldatud sõidukisse seljaga sõidusuunas ning on kinnitatud seal olevate rihmadega. (Soovitusi turvavöö kasutamisel, 2013.)

Kuni 4-aastastele lastele sobib turvaiste, mis on paigaldatud näoga sõidusuunas. Turvaiste kaitseb lapse keha ja pead äkkpidurdamise, järsu pöörde või kokkupõrke korral. Vanematel tuleks laps kinnitada turvaistmel olevate rihmade või löögipadja abil ning autos omakorda turvavööga. Lastele vanuses 3-12 on mõeldud turvavööiste, mis aitab lapsel istuda sobival kõrgusel turvavöö õla kõrgusele fikseerimiseks. Kõige lihtsam viis 3-12-aastase lapse nõuetekohaseks kinnitamiseks on turvavööpadi või turvavöö suunaja abil. Turvavööpadi tõstab lapse kõrgemale, võimaldades auto turvavöö diagonaalrihma õige asetumise üle lapse rindkere ja õla ning sülerihma asetumise üle reite. Turvavööpadi ei paku lapse külgedele piisavalt kaitset ning pead toetab vaid autoistme pea-või seljatugi. Üle 150cm pikkuste laste ning täiskasvanutele on autos kinnitamiseks mõeldud turvavöö, mille kinnitamisel tuleb veenduda, et diagonaalrihm kulgeks üle rindkere ja õla ning ei rõhuks kaelale, sülerihm peab asetuma reitel. Kinnitatud turvavöö peab olema pingul ega tohi olla keerdus, diagonaalrihm ei või olla kinnitatud kaenla alt. (Soovitusi turvavöö kasutamisel, 2013.)

Jalgrattaga sõitmine on keskkonnasõbralik ja efektiivne liiklusvahend. Jalgratas aitab kaasa laste omavahelisele suhtlemisele ning sellel on suur tähtsus laste mängudes. (Sellenberg, 2015.) Eelkooliealisi tuleks julgustada jalgrattaga sõitma kuna see parendab nende motoorseid oskusi ning soodustab tervislike eluviiside ning füüsilise arengu kujunemist (Lipman, 2006). Kolmerattalise jalgratta soetamisel tuleb arvestada, et lapsel oleks välja arenenud põhiline koordineerimise tunnetus, mis kujuneb tavaliselt 3-aastaselt. Enne kahe rattalise ostmist, peaks lapsel lisaks koordineerimise tunnetusele olema välja arenenud ka tasakaalutunnetus, mis tekib tavaliselt 4-7-aastaselt. (HealtwiseStaff, 2014.) Lapsel tuleb rattaga sõites õppida samaaegselt kasutama erinevaid oskusi, milleks on:

tasakaalutunnetus, pidurite kasutamine, kindlas suunas sõitmine ning liikluse ning takistuste jälgimine (DaCoTa, 2013). Ratta ostmisel tuleb arvesse võtta lapse kasvu vastavust ratta suurusega (HealtwiseStaff, 2014). Jalgrattaga sõitma õpivad lapsed tavaliselt kergelt. Raskused ilmnevad siis, kui laps läheb rattaga liiklusesse. Liikluses tuleb jälgida mitmeid aspekte: liikluskeskkonda, ilmastikuolusid, teisi liiklejaid. Laps peab tundma nii ennast, oma ratast kui ka liikluseeskirju põhjalikult. (Sellenberg, 2015.)

Kõik jalgratturid peavad jalgrattaga sõites kandma korrektselt kinnitatud kiivrit. Kiiver on kõige efektiivsem vahend peavigastuste vältimiseks õnnetusse sattudes. Jalgratturitel on samad reeglid nagu teistel sõidukijuhtidel, neil tuleb samuti järgida liiklusmärke ja üldisi liikluseeskirju. (NHTSA, 2014.) 2014. aastal tellis Maanteeamet Turu-uuringute AS'ist uuringu „Laste liiklusohutus“. Valimis olid lapsed vanuses 6-14-elu aastat ning vastanuid oli 317. Uuringust selgus, et jalgrattaga sõidab 93% vastanutest ning 60% vastanute vanematest, neist kannab sõites kiivrit 90% lastest ja 51% vanematest. (Turu-uuringud, 2014.) Liiklusseaduses on sätestatud, et alla 16-aastane sõitja peab jalgrattaga sõites kandma kinnirihmatud jalgratturikiivrit (Liiklusseadus, 2010). Tulemustest selgus, et suurem osa lastest kannab kiivrit, kuid on lapsi, kes seadusest kinni ei pea. Samuti peaaegu pooled vanemad, kes kiivrit ei kasuta, näitavad lastele jalgrattaga liigeldes halba eeskujut. Lapsele kiivri soetamisel on väga oluline, et see visuaalselt meeldiks lapsele, kuna kiivrit, mis lapsele atraktiivne ei tundu, ta ei kannab. Valida tuleks reguleeritav kiiver, mida on võimalik seadistada täpselt lapse pea järgi, kiiver ei tohi peas loksuda. Lapse kasvades, tuleb vahetada ka kiivrit, kuna ka pea kasvab. Kui on juhtunud õnnetus, ei tohi enam kiivrit edasi kasutada, sest kiivri sees olev penoplast suudab löögijõudu pehmedada ainult ühe korra, mistõttu on kiiver mõeldud ühekordseks kasutamiseks. (Õnneleid, 2015.) Jalgratturitel tuleb lisaks veel kasutada ohutust tagavaid vahendeid ja kanda erksavärvilisi riideid, et teha ennast teistele sõidukijuhtidele kergesti märgatavaks (NHTSA, 2014).

Sügis- ja talvekuudel on Eestis aastas kõige pimedamate ja sombusemate õhtutega aeg, mis kujutavad jalakäijatele suuremat ohtu. Õnnetuste vältimiseks tuleb liiklejal käia maanteel vasakpoolsel teepeenral ning hämaras ja pimeduse saabudes kasutada helkurit, ohutusvesti, taskulampi või muud nähtavust parandavat varustust. Helkur tuleb riietele kinnitada nii, et see oleks nähtav igast suunast. Soovitavalt põlve kõrgusele, sõidutee poole. (Me hoolime, aga..., 2013.) Pimedal ajal liigeldes peaksid jalakäijad kandma heledamat riietust, võimalusel kasutama fluorestseeruvaid kangaid, mis aitavad autojuhil jalakäijat paremini

hämäras märgata (Sellenberg, 1997). Laste teadlikkuse suurendamiseks ja ohtlike olukordade vältimiseks korraldatakse üle Eesti helkurkoolitusi, mis toimuvad praktilise õppusena õues. Koolituse käigus viiakse läbi erinevaid katseid, mis aitavad mõista helkuri vajalikkust. (Me hoolime, aga..., 2013.)

Lasteaiaeaalise lapse aja- ja ruumitaju võib olla lünklik. Last üksi õue lubades, tuleb talle kindlasti enne selgitada reegleid, kuhu laps tohib üksinda minna. Lapsed ei oska õigesti hinnata esemete kaugust ega liikumiskiirust, mille tõttu ta võib liikluses eksida läheneva sõiduki kaugust hinnates. Eelkooliealise lapse põhitegevuseks on mäng, mille käigus võib ta sattuda ohtlikesse olukordadesse tänaval. Lühikese kasvu tõttu on laps aga raskesti märgatav mootorsõidukijuhile ja teistele kaasliiklejatele, mis seab ta suuremasse ohtu kui täiskasvanud inimese. (Kaasik & Javed, 2007.)

Täiskasvanutel tuleb kindlasti meeles pidada turvameetmeid, kui minnakse väikelapsega jalutuskäigule. Alla 10-aastaseid lapsi ei tohiks üksinda liiklusesse lasta, kuna selles vanuses lapsed ei suuda keskenduda rohkem kui ühele teemale ning võivad mitmed asjad liikluses märkamata jätta. Lastega tänavale minnes tuleb olla neile eeskujuks ning tee peal tuleks lastele seletada, kuidas õigesti liikluses käituda ning miks see vajalik on. (Walsh, 2004.) Lasterühmaga tänavale liiklema minnes on õpetajal oluline kõigepealt rühmaruumis lastega läbi arutada üldised reeglid liikluses ning täpselt öelda, kuhu ja millist marsruuti mööda minnakse (Kongi, 2006). Liiklusseaduses on sätestatud, et lasterühm tohib teepeenral või kõnniteel liigelda ainult valgel ajal ning mitte rohkem kui kahekaupa kõrvuti. Lasterühma saatjal tuleb ohutuse tagamiseks kanda ohutusvesti (Liiklusseadus, 2010.)

Lastevanemad peaksid tähelepanu pöörama liiklusmärkidele, millest koos lapsega möödutakse ning selgitama nende tähendusi. Samuti tuleks vanematel suunata lapsi peatuma, kuulama, vaatama ning veenduma enne sõidutee ületamist isegi siis, kui valgusfooris põleb jalakäijatele roheline tuli. (Walsh, 2004.) Samuti on oluline, et lastevanemad valiksid oma lastele sobiva turvavarustuse autos, jalakäija kui ka jalgratturiga liigeldes ning rõhutaksid ka turvavarustuse vajalikkust.

1.3. Liikluskasvatus lasteasutuse õppe- ja kasvatustegevuses

Liikluskasvatus on osa lastesutuse õppe- ja kasvatustegevustest ning iga õpetaja enda otsustada on, kuidas seda teemat lastega käsitletakse. Järjepideva õppetööga toetavad õpetajad laste oskuste kujunemist, hoiakuid ja teadmisi liiklusohutusest ning sihiteadlikku ohutut käitumist liikluses (Keeping children safe in traffic, 2004). Õppe- ja kasvatustegevuse tulemusena oskab 6-7-aastane laps kirjeldada võimalikke ohte liikluses ja teab, kuidas ohutult liigelda nii jalakäija kui ka jalgratturina (Koolieelse lasteasutuse riiklik õppekava, 2008).

Õpetaja peaks olema väga paindlik ning osav, et ta suudaks kõike vajalikku ja väärtuslikku edasi anda lapsepäraselt, kuid selgelt (Käis, 1996). Lasteaiaõpetajad loovad oma hoiakute, uskumuste ja väärtushinnangutega õpikeskkonna õhkkonna. Õpetajal on miljöö looja, arengu toetaja ning suunaja roll. Õpetaja amet eeldab, et õpetaja suudab lapsi mõjutada ja motiveerida, oluline on kuulamis- ja kehtestamisoskus, enesekindlus, paindlikus konfliktide lahendamisel ning koostöö oskus. Tänapäeva lasteaiaõpetajal peavad olema põhjalikud teadmised laste arengust ja avar silmaring. (Niiberg & Linnas, 2007.) Laste õpetamisel tuleb arvestada, et lapsed ei näe liikluses sedasama, mida märkavad ja näevad täiskasvanud. Lapsed on liikluses rohkem haaratud üksikasjadest kui tervikust, tähelepanu koondumine olulistele asjadele pole veel välja arenenud. Lapsed on impulsiivsed ja spontaansed, kunagi ei või kindel olla, et laps käitub alati nii nagu teda on õpetatud. (Sellenberg, 2015.)

Õige liikluskäitumise selgitamine ei nõua õpetajatelt liiklusreeglite üksikasjalikku tundmist, oluline on, et õpetajatel oleks liikluskogemusi ning nad oskaks neid õigesti edasi anda. Õpetajatel peab olema tahe tegeleda liikluskasvatusega ning näha seoseid igapäevatoimingutega ja olla positiivseteks eeskujudeks. (Kongi, 2008.) Teiste inimestega arvestamiseks ning võimalike ohtude ennetamiseks tuleb teha kokkuleppeid ja seada reegleid. Reeglid peavad olema laste jaoks selged ja täpsed ning neist peavad kinni pidama ka täiskasvanud, sest lapsed on tähelepanelikud jälgijad ning täiskasvanupoolne reeglite rikkumine võib kaasa tuua segaduse ja usaldamatuse. (Mänd, 2007.)

Liikluskasvatuse eesmärgiks on lastest kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid, kellel oleks ohutud liiklemise harjumused ning nad tajuvad liikluskeskkonda; oskavad orienteeruda liikluses, linnatänaval ja maanteel; tunnevad valgusfoori, ülekäigukohti,

ohutusvahendeid (helkurid, vestid), ühissõiduki kasutamise reegleid, liiklusmärke. Samuti tuleb lasteaiaõpetajatel koostöös vanematega lastele õpetada tänava ületamist, käitumisreegleid tänaval, ohtude ettenägemist (mängimisel, jalgrattasõidul, kelgutamisel, suusatamisel). Lasteaiaõpetajad peaksid lastele tutvustama esmaseid liiklusalaseid reegleid ning õpetama ohutut liiklemist lasteasutuse siseruumides ja välisterritooriumil ning õppekäikudel väljaspool lasteasutust, juhtida tähelepanu ohtlike olukordade tekkimisele ning nende vältimis võimalustele. Täiskasvanutel tuleks lastele selgitada peatumise, kuulamise ja vaatamise vajalikkust. (Kongi, 2006.)

Lapseas arendab inimene tulevikuks vajalikke sotsiaalseid oskusi, mida ta saab suheldes täiskasvanute ning teiste lastega. Igapäevaelus tuleb pidevalt ette erinevaid situatsioone, kus tuleb lapsel ise mõelda ning otsustada, kuidas õigesti käituda. Lapse käitumine on vabam ning ta on teadlikum ümbritsevate inimeste suhtes, kui ta kogeb rohkem positiivseid suhtlemiskogemusi. (Rekkaro, 1991.) Simulatsioonimängude abil saab lastele õpetada õigeid käitumismaneeere erinevates situatsioonides. Nende käigus saavad nad proovida ise toime tulla erinevates olukordades liikluses ning tutvuvad ohutu liiklemise tavadega mitmesugustes situatsioonides. (Renaud & Suissa, 1989.)

Koolieelne iga on peamiselt mänguiga ehk lapsel on võimalus õppida ja areneda mängu kaudu, kuna lapse töö on mängimine ja selle käigus tunneb laps ennast kõige vabamalt ja omandab liiklusalased teadmised loomulikult ja märkamatuult (Erik & Kohari, 2008). Mäng soodustab lapse taju, tähelepanu, mälu ja mõtlemise arengut. Samuti aitab mäng kaasa sotsiaalsete oskuste ning emotsioonide kontrolli arengule. (Niilo & Kikas, 2008.) Lapse loovates mängudes võivad kaduda piirid reaalse- ja fantaasiamaailma vahel. Tegevused ja esemed omandavad lastele mängu käigus uue tähenduse ning unustatakse turvalisus, mis võib lapse ohtu seada. (Tulvi, 2007.) Õpetaja ülesandeks on lastele eesmärgistatud ja mängulise tegevuse pakkumine, kus laps satuks olukordadesse, milles ta saab ise aktiivselt kaasa mõelda ning tegutseda nagu soovib (Sepper & Tilk, 2014). Mäng ongi seetõttu parim vahend, mille kaudu lastele erinevaid liiklussituatsioone tutvustada ning liiklusreegleid õpetada.

Erinevates õpituatsioonides areneb lapse iseseisev mõtlemine ning suhtlemis- ja koostööoskus. Laps omandab mitmesuguseid teadmisi, käitumisviise, hoiakuid ja suhtumist ümbritsevasse. Lapsed õpivad tegutsema meeskonnas ja märkama oma kaaslasti ning abivajajaid. Liikluskasvatuse baashariduseks peetakse vastavalt olukorrale

läbimõeldud teadmiste ja oskuste kasutamist erinevates situatsioonides. (Sepper & Tilk, 2014.) Lasteasutuse alale loodud tehisiiklusväljak, mis sarnaneb tänavatele, on lastele heaks situatsioonide läbimängimiseks, kus lastel tuleb jälgida liiklusmärke ning teisi jalakäijaid. Seal saavad lapsed oma esmased kogemused üksinda tänaval liiklemisest.

Liikluskäitumine saab alguse küll kodust, kuid lasteasutusel on oluline õppetegevuse käigus äratada huvi liiklusohutuse vastu ja selgitada eeskirjade täitmise vajalikkust (Kongi, 2008). Uuringutes on aga selgunud, et enamus lasteaeades on suureks takistuseks liiklusväljakute puudumine või selle halb seisukord. Kaldaru poolt läbi viidud uuringus selgus, et kuigi paljudes lasteaeades suhtutakse liikluskasvatusse suure vastutustunde ning loovusega takistab jalgrataste puudumine rattasõidu korrapärastatud õpet. (Kaldaru, 2012.)

Lastevanematel ning õpetajatel on oluline hakata lastele liikluskäitumist õpetama juba varases eas ning olla ka neile õigeks eeskujuks nii tänaval kui ka roolis (Kongi, 2008). Lastele tuleks valida nende pikkusele vastavad turvavahendid autos ning selgitada neile ohutusvahendite vajalikkust. Kõige olulisem, mis lapsel tuleb meeles pidada on: peatuda, kuulata, vaadata ja kindlasti ka veenduda enne sõidutee ületamist. Samuti on oluline lastega võimalusel liigelda ilma autota, et neile õpetada märkama erinevaid ohte liikluses, mida jalakäijana tuleb tähele panna, mis autoga sõites jäävad tähelepanuta.

2. METOODIKA JA VALIMI KIRJELDUS

2.1. Meetodi valik ja kirjeldus

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks oli hinnata 6-7-aastaste laste liiklusalaseid teadmisi lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikust õppekavast (2008). Laste teadmiste uurimiseks kasutati kvalitatiivset uurimisviisi, mille abil on võimalik leida ja avalikkuse ette tuua laste teadmisi. Uurimuse läbiviimiseks koostati struktureeritud intervjuu. Seda meetodit kasutades oli võimalik lastelt saada palju detailseid vastuseid ning vajadusel paluda seisukohtade põhjendust. (Hirsijärv, Remes, & Sajavaara, 2010.)

Intervjuu küsimused koostati 6-7-aastastele koolieelikutele. Küsimuste aluseks võeti Koolieelse lasteasutuse riiklik õppekava (2008), liiklusseadus (2011) ning Laste liikluskasvatuse kord (2011). Intervjuu küsimuste koostamisel nõustas mind Maanteeameti ennetustööde osakonna juhtivspetsialist Kai Kuuspalu. Küsimustik koosneb neljast valdkonnast, mis on omavahel seotud, küsimusi koos alaküsimustega oli kokku 24.

I valdkond: Laste teadmised ohutu liiklemise abivahenditest. Valdkond koosnes 12 küsimusest, mis uurisid laste teadmisi ohutuse kohta liikluses (autos, rattal vms).

II valdkond: Laste teadmised liiklusmärkidest ja valgusfoorist. Liiklusmärkide valdkonnas küsiti lastelt kuue liiklusmärgi tuvastamist ning valgusfoori tundmist.

III valdkond: Laste teadmised sõidutee ületamise ohutusest. Valdkond koosnes kolmest küsimusest, milles uuriti koolieelikute arusaama sõidutee ületamise reeglitest. Abivahenditena näidati lastele piltmaterjali liiklussituatsioonist.

IV valdkond: Laste arusaamad ohtude märkamisest tänaval. Valdkond puudutas ohtusid ning nende märkamist liikluses, intervjuu küsimustikus oli ohtude teema kohta kuus küsimust.

2.2. Valimi koostamise alused ja kirjeldus

Uuringu käigus intervjueriti 40 6-7-aastast last, kellest 19 olid poisid ning 21 olid tüdrukud. Valimisse kuulusid kaheksa Tallinna koolieelse lasteasutuse lastest, igast linnaosast üks lasteasutus ning igast lasteasutusest viis last. Valimi koostamisel lähtuti

süsteemilise valimi põhimõttest (Vinter, 2012). Kuna ühes Tallinna linnaosas on valimi kriteeriumitele vastavaid lasteasutusi neli, valis autor Tallinna Haridusameti kodulehel olevast lasteasutuste nimekirjast filtreid kasutades igast linnaosast neljanda eestikeelse koolieelse lasteasutuse.

2.3. Uurimisprotseduuri kirjeldus

Uurimuse küsimustiku tõhususe kontrollimiseks viidi 2015. aasta maikuu läbi pilootuuring, kuhu kuulus neli last. Pärast pilootuuringu läbiviimist muudeti küsimuste järjekorda ning sõnastust, et lapsed saaksid küsimustest õigesti aru.

Uuringu läbiviimiseks küsiti luba lasteasutuse direktorilt või õppealajuhatajalt, kas nad on nõus autoril laskma nende lasteasutuse lastega küsitlust läbi viia ning lepiti kokku kuupäev, millal seda tehakse. Lastevanematelt küsiti nende lastega uuringu läbiviimiseks kirjalikku nõusolekut. Lastega, kellele anti vanematepoolne nõusolek, viidi uurimus läbi 2015. aasta mai ja juuni kuus. Intervjuud toimusid lastega individuaalselt, et laste vastused ei hakkaks teisi lapsi mõjutama. Laste vastused salvestati diktofoniga. Bakalaureusetöös ei ole välja toodud laste ega lasteaedade nimesid, mis tagavad privaatsuse kõigile uurimuses osalejatele.

2.4. Andmetöötlusmeetodite kirjeldus

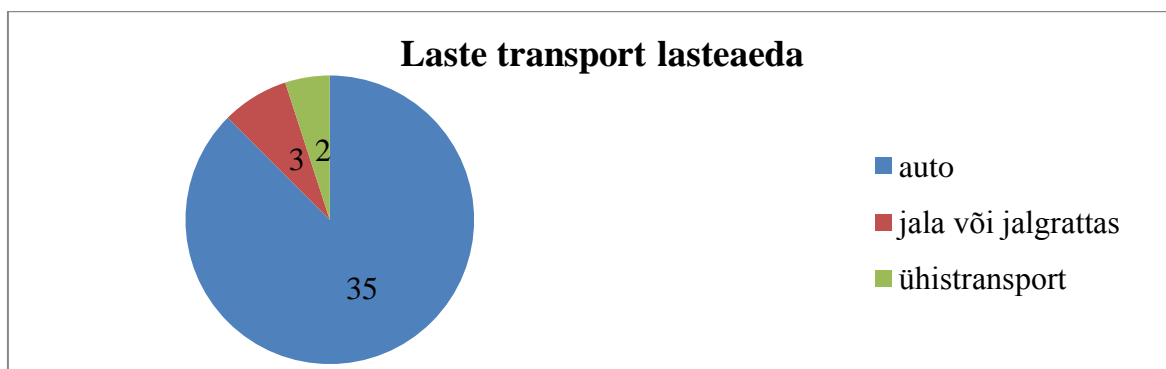
Pärast intervjuu läbiviimist salvestatud tekst transkribeeriti. Transkribeeritud teksti oli kokku 78 lehekülge, ühe lapse kohta keskmisel kaks lehekülge. Transkribeeritud teksti loeti mitu korda, et vastuseid õigesti tõlgendada ning leida sarnaseid vastuseid. Andmete analüüsimisel kasutati kvalitatiivset sisuanalüüsi, sarnaste tähendustega vastused koondati erinevate valdkondade alla ning esitati teemade kaupa üldistustena (Laherand, 2008).

Uuringus osalenud laste anonüümsuse säilitamiseks kodeeriti vastajad numbrita nt. Laps 1, Laps 2 jne. Analüüsis on kasutatud lastele viitamiseks sulgudes olevaid tähistid LA1, LA2 jne.

3. UURIMISTULEMUSTE ANALÜÜS

3.1. Laste teadmised ohutu liiklemise abivahenditest

Esmalt uuriti lastelt, millega nad tulevad hommikuti lasteaeda. Vastustest selgus, et küsitletud 40st lapsest 35 tulevad lasteaeda autoga, kolm last tulevad jala või rattaga ning kaks last kasutavad selleks ühistransporti.



Joonis 1. Laste transport lasteaeda.

Uuringus osalenud lastest üle poolte väitsid, et autoga sõites istuvad nad tagumisel istmel. Kõige rohkem istuti juhi taga oleval istmel. Paljudel lastel olenes koht autos sellest, kes samal ajal koos nendega autos veel on, kui autos oli rohkem täiskasvanuid, siis istusid lapsed pigem tagumisel istmel. Näiteks paar last ütlesid (LA8, LA25), et kui autos on veel ema või isa, siis istuvad nemad tagaistmel, muidu istuvad nad ees. Laste vastustest tuli välja, et paljud neist istuksid hea meelega ees ning osad lapsed ka väitsid, et hommikuti nad kiirustavad autosse, et saada oma vennast või õest parem istekoht.

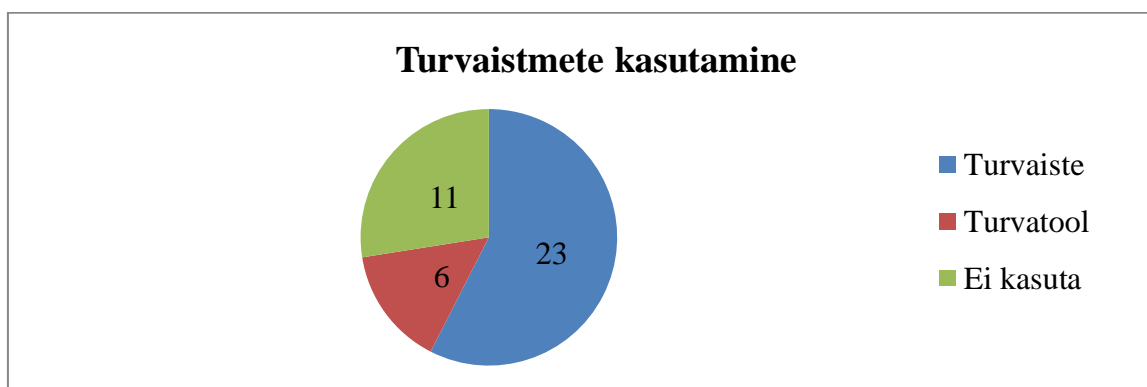
Laps 31 – *Kui ainult emme või issi on, kui üks on, siis ma proovin enne oma venda Hendrikut jõuda, siis ma saan ette istuda, aga muidu istun emme/issi taga.*

Mõnel lapsel oli peres välja kujunenud kindel graafik, millal keegi saab ees istuda. Üks laps (LA39) väitis, et nemad istuva vennaga kordamööda ees. Hommikul istub üks ning õhtul on teise kord. Mitmed lapsed ütlesid, et kui neil on lühikene sõit, siis nad saavad ees istuda, aga kui sõidetakse kaugemale, siis tuleb neil taga istuda. Näiteks üks laps (LA38) väitis, et lasteaeda on neil lühike maa ning seetõttu saab ta siis ees istuda. Teine laps (LA24) ütles, et kui ta sõidab lasteaeda, siis ta saab ees istuda, aga kui nad sõidavad kuhugi kaugemale, näiteks Saaremaale, siis ta istub tagumisel istmel.

Turvavöö kinnitamise tähtsust teadsid kõik uuringus osalenud lapsed ning väitsid, et alati enne sõitma hakkamist kinnitavad turvavöö. Ühel lapsel (LA10) aitab turvavööd veel kinnitada lapsevanem ning ühel lapsel (LA27) küsitakse alati enne sõitma hakkamist kõigilt autos olijatelt üle, kas turvavööd on kinnitatud. Üks laps (LA11) ütles, et neil on autos andur, mis hakkab piiksuma, kui kellelgi on turvavöö kinnitamata, selle järgi saab aru, millal tohib sõitma hakata.

Enamus uuringus osalenud lastest kasutab autosõiduks turvaistet. Osad lapsed, kes kasutasid turvaistet tõid ka välja, et tegelikult on kõige turvalisem siiski istuda turvatoolis, kuna see kaitseb rohkem, kuid nemad on turvatooli jaoks juba liiga suured.

Laps 13 – *Ei, istun istme peal. Mul on õiges kohas rihm. Ma olen juba piisavalt suur. Aga ma tean, milline on parem tool, see suurem, sest kui auto otsa sõidab, siis see nagu kaitseb rohkem.*



Joonis 2. Turvaistmete kasutamine.

Paljudel lastel olid turvatooli ning –istme nimetused segamini, kuid näidates neile pilte turvatoolist ja turvaistmest, said lapsed osutada õigele pildile ning see aitas vältida valeandmeid, mis vale nimetuse pärast oleks tulnud. Üldiselt lapsed teadsid, miks on turvatooli ja –istet vaja ning milline neid rohkem kaitseb.

Lastelt küsiti, miks on helkur meile vajalik, millal tuleb helkurit kanda ning kuhu on nende helkur kinnitatud. Vastustest selgus, et päris kõik lapsed pimedal ajal helkurid ei kandnudki, põhjendasid nad seada sellega, et emal-isal olid helkurid olemas ning sellepärast neil polnud vaja. Enamus lastest väitsid, et neil olid helkurid kinnitatud tasku kõrgusele, mis on ka sellises vanuses lastele sobiv koht, kuna see on autotuledega samal kõrgusel. Kaks last ei kandnud üldse helkurit ning viis last väitsid, et helkur peab olema

kinnitatud põlvkõrgusele, mis tegelikult pole sellises vanuses lastele päris õige koht, kuna helkur ripub siis liiga madalal ning autojuhil jääb helkur madalalt märkamata. Helkuri põhimõtet ning vajalikkust oskasid kirjeldada kõik lapsed ning enamus teadsid ka, kus on lastel helkuril õige koht. Ainult kolm last jätsid välja toomata fakti, et helkurit on eelkõige vaja pimedal ajal.

Lastelt küsiti, kui tihti nad sõidavad jalgrattaga lasteasutuse alal ning vastustest selgus, et uuringus osalenud lasteasutustest vaid kahel oli lubatud lastel lasteasutuse hoovis jalgrattaga sõitmine. Lapsed nendest lasteasutustest, kus oli jalgrattaga sõitmine õuealal lubatud, teadsid hästi ka reegleid, mida tuleb jalgrattaga sõites jälgida. Ühes lasteasutuses, kus on jalgrattaga sõitmine lubatud, võivad lapsed oma ratast kaasa võtta igapäev. Teises lasteasutuses on igal rühmal oma nädalapäev, kui selle rühma lapsed oma jalgratta kaasa võtta tohivad. Mõlema lasteasutuse õuealal on kindlaks määratud jalgrattasõidu ala, kus lapsed sõita tohivad. Ühes lasteasutuses üks laps (LA1) ütles, et nad tohivad ka ümber maja sõita, aga ainult siis, kui nad enne õpetajalt küsivad.

Laps 24 – Meil on nagu suunaline tee, et me ei tohi üksteisele otsa sõita. Meil on siukene reegel, et meil ei tohi need lapsed, kellel jalgrattaid pole need ei tohi jalgrattateele minna. Meil on siin juhtunud õnnetusi ka, jalgrattad on katki läinud.

Lasteasutuses pidi kindlasti peas olema kiiver. Üks laps (LA1) ütles, et neil on esmaspäeviti rattapäev ning kui kiiver on peas, siis võib sõita. Lapse sõnul (LA21), tegid õpetajad nendega vahepeal ka liikluskäike, kus osad lapsed olid jalakäijad ning jalgratastega lapsed olid autojuhid ja õpetaja valgusfoor. Reeglid sarnanesid tavalise liikluse reeglitega, mille käigus lapsed saavad esimesed liikluskogemused ohutumas keskkonnas kui tänaval. Kuues teises lasteasutuses, kus lapsed jalgrattaga ei sõitnud, oli laste väitel neil keelatud jalgrattaga lasteasutuse õuealal sõitmine. Nendes lasteasutustes ei toimunud vastanute sõnul ka eraldi rattapäevi ega –nädalaid. Jalgratas oli olemas enamusel lastest, vaid kaks last väitsid, et neil ei ole jalgratast, kuid neil on tõukerattad, millega nad sõidavad. Kiiver oli ka kõigil lastel olemas, kuid mitmetest intervjuudest tuli välja, et lapsed neid jalgrattaga sõites kogu aeg ei kannagi. Ühe lapse (LA28) sõnul on neil kodus kiivrid kadunud, ema pidi küll teadma, kus need asuvad, aga tavaliselt on neil nii kiire, et pole aega neid otsida. Tema arvates sõidavad nad nii aeglaselt, et kiivrit pole vaja kanda.

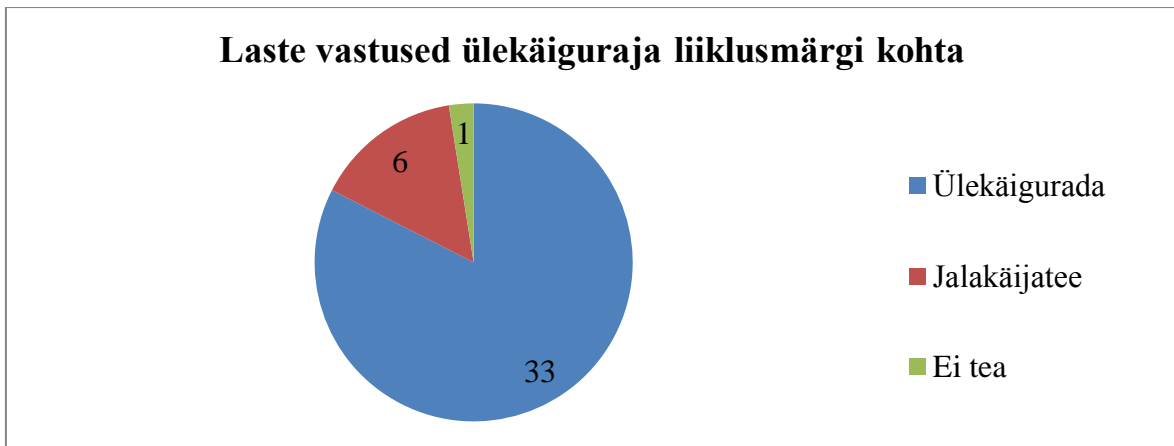
Pildi pealt oskasi kõik lapsed osutada õigesti kinnitatud kiivriks ja põhjendada, miks teistel pildidel kiiver valesti paigas on. Põhilised vead pildil number üks olid lahtised pandlad ning silmle vajuv kiiver. Veade kolmandal kiivripildil oli paljas otsaesine, mille võib kukkudes ära lüüa ning suus olevad pandlad. Lapsed nimetasid veel, et jalgrattaga liikluses olles tuleb jälgida autosid ja teisi jalakäijaid, vanemate käsklusi ning enne tee ületamist tuleb ratta pealt maha tulla. Samuti pöörasid osad lapsed tähelepanu liiklusmärkide tundmise vajadusele. Ühe lapse (LA39) arvates oli väga oluline tunda liiklusmärke, sest neid jälgides on võimalik õnnetusi ära hoida.

Laps 8 – Kui on selline märk, nagu tagurpidi kolmnurk, siis see tähendab, et pead läbi laskma kõik autod mis tulevad ja kui näed et ei tule enam siis võid minna. Ja kui tahad ilma ülekäigurajata üle minna siis pead veel väga hoolikalt jälgima autosid, mina olen nii teinud.

3.2. Laste teadmised liiklusmärkidest

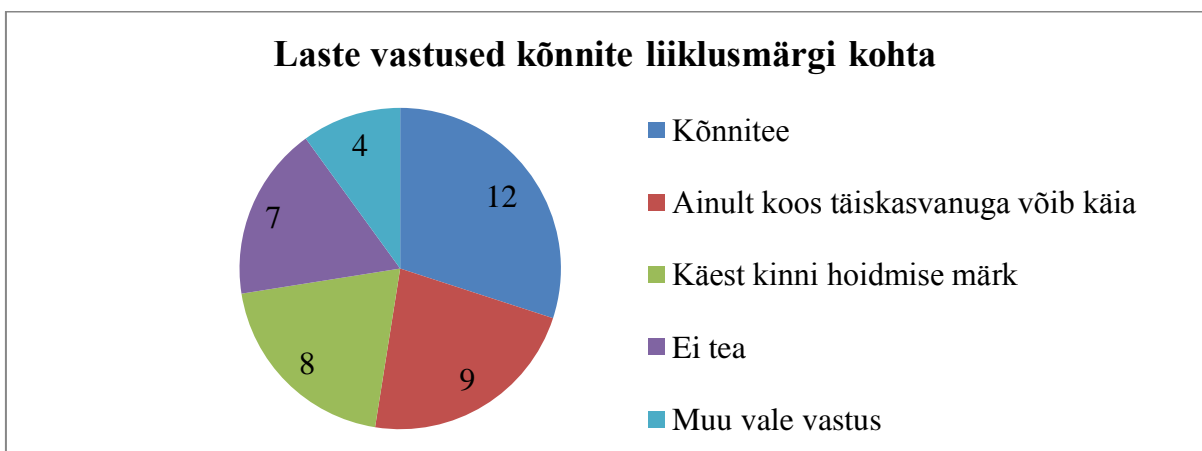
Käsiraamatus „Õppe- ja kasvatusgevuse valdkonnad” on „Mina ja keskkonna” all välja toodud liiklusmärgid, mida koolieelse lasteasutuse õpetajatel tuleks lastele tutvustada ning millele tähelepanu pöörata (Laasik, Liivik, Täht & Varava, 2009). Koos Maanteeameti ennetustööde osakonna juhtivspetsialist Kai Kuuspaluga valiti sealt välja kuus enamlevinud liiklusmärki, mida 6-7-aastased lapsed peaksid tundma. Nendeks olid: „ülekäigurada“, „kõnnitee“, „jalgrattatee“, „bussipeatus“, „õueala“ ja „õueala lõpumärk“. Uuringu läbiviimiseks olid A4 suurusel papil liiklusmärgid, mida üksiküks lastele näidates uuriti, mida teatud liiklusmärki tähendab.

Enamus lapsi oskas ülekäiguraja liiklusmärgi tähendust seletada, näiteks üks laps (LA3) ütles, et ta ei tea, aga näinud on, et selle märgi juures inimesed kõnnivad üle sebra. 11 last kasutas ka mõistet „ülekäigurada“ ning 22 last seletasid liiklusmärgi tähendust enda sõnadega. Üks laps (LA31) seletas mõiste lahti, öeldes, et tegemist on ülekäigurajaga, kus jalakäijad võivad üle tee minna ja autojuhid peavad seisma jääma. Ainult üks laps ei teadnud, mida ülekäiguraja liiklusmärki tähendab ning ei osanud seda ka seletada. Kolm last vastasid napisõnaliselt, et tegemist on jalakäijate teega. Kokkuvõttes teadsid enamus lapsi, mida ülekäiguraja liiklusmärki tähendab ning kuidas selle liiklusmärgi juures käituma peab.



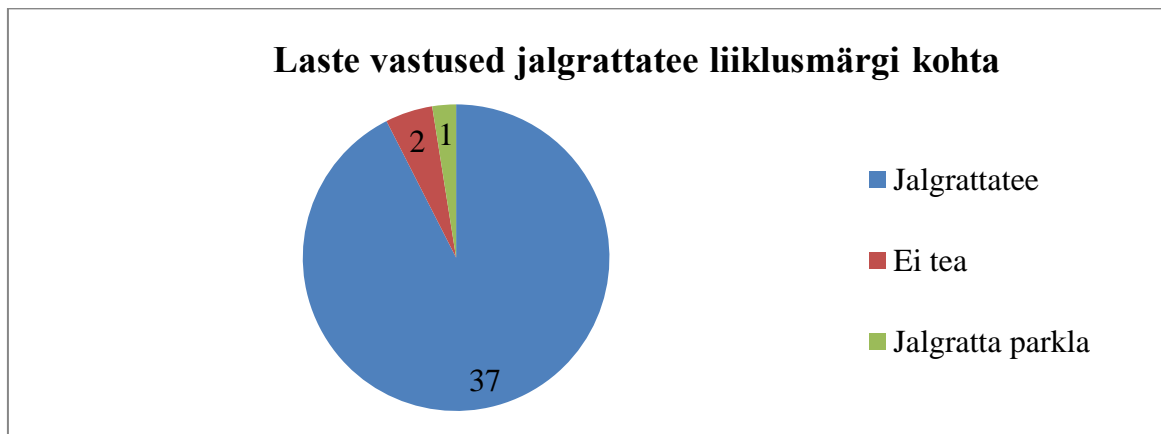
Joonis 3. Laste vastused ülekäiguraja liiklusemärgi kohta.

Kõnnitee liiklusemärk valmistab lastele raskusi, alla poolte laste teadsid selle liiklusemärgi õiget tähendust või oskasid õiget teguviisi selle liiklusemärgi juures kirjeldada. Üle poolte laste ei teadnud selle liiklusemärgi tähendust. Osad lapsed ajasid seda segamini „jalgrattatee“ liiklusemärgiga ning üks laps arvas, et tegemist on „õueala“ liiklusemärgiga. Üks laps (LA21) vastas, et tegemist on kergteega, kus võib sõita jalgrattaga. Mõni laps (LA20, LA40) arvas veel, et tegemist on teega, kus tohib sõita jalgrattaga. Samuti pakuti vastuseks (LA15, LA24), et selle liiklusemärgi juures, tohib koos täiskasvanuga teed ületada. Palju lapsed olid arvamusel, et selle liiklusemärgi mõjualas tohib liigelda ainult koos täiskasvanud inimesega. Üks laps (LA1) vastas, et tegemist on „kinnikäesthoidmise“ märgiga ning teine laps (LA11) arvas, et seal peab ema või kellegi suuremaga ainult koos käima. Üldiselt lapsed selle liiklusemärgi tähendust väga hästi ei teadnud, lapsed pakkusid küll palju erinevaid vastuseid, kuid õiged vastused öeldi vähe.



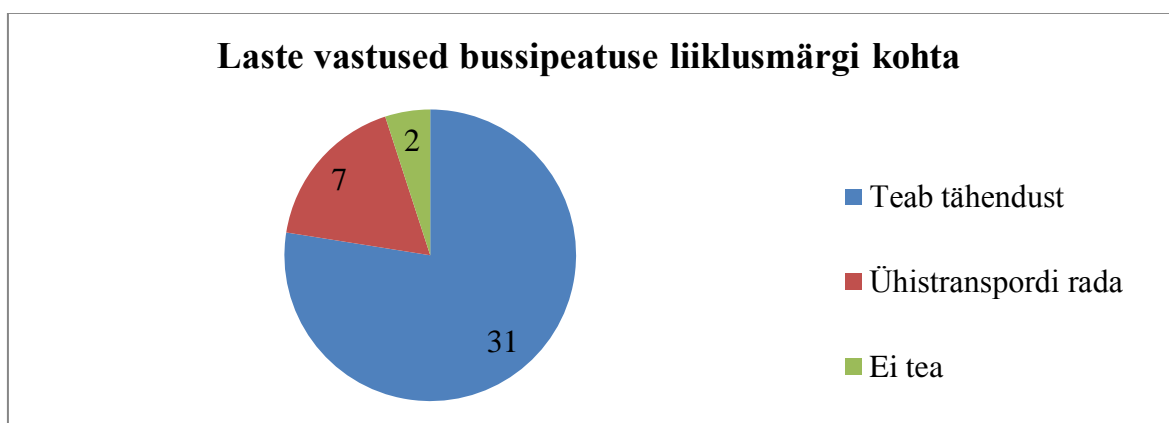
Joonis 4. Laste vastused kõnnitee liiklusemärgi kohta

Jalgrattatee liiklusmärki tundsid lapsed rohkem. Peaaegu kõik lapsed vastasid, et tegemist on jalgrattateega või kirjeldasid liiklusmärgi tähendust, et see on tee, kus võib jalgrattaga sõita. Vaid kaks last ei teadnud liiklusmärgi tähendust. Üks laps (LA21) arvas, et selle liiklusmärgi juures võib panna ratta posti külge, ehk see tähendab jalgratta parklat. Mõistet „jalgrattatee“ kasutas 15 uuringus osalenud last. Kokkuvõttes oli see liiklusmärk praktiliselt kõigile lastele õigesti mõistetav ja selge.



Joonis 5. Laste vastused jalgrattatee liiklusmärgi kohta.

Bussipeatuse liiklusmärk oli peaaegu kõigil lastel selge, 22 last kasutas mõistet „bussipeatus“ ning üheksa last seletasid oma sõnadega, mida see liiklusmärk tähendab. Üks laps (LA13) ütles, et see liiklusmärk tähendab seda, kui keegi soovib bussi peale minna, siis selle märgi juures on see võimalus. Teine laps (LA40) märkis, et tegemist on bussi ootamise kohaga. Osa lapsi arvas, et tegemist on ühistranspordi rajaga, üks neist lastest (LA2) kirjeldas seda, kui kohta, kus tulevad ja sõidavad bussid ning seal ei tohi muud sõidukid sõita. Üldjoontes võib väita, et bussipeatuse märk on lastele tuttav kuna vaid kaks last ei osanud vastata, mis see liiklusmärk tähendab.



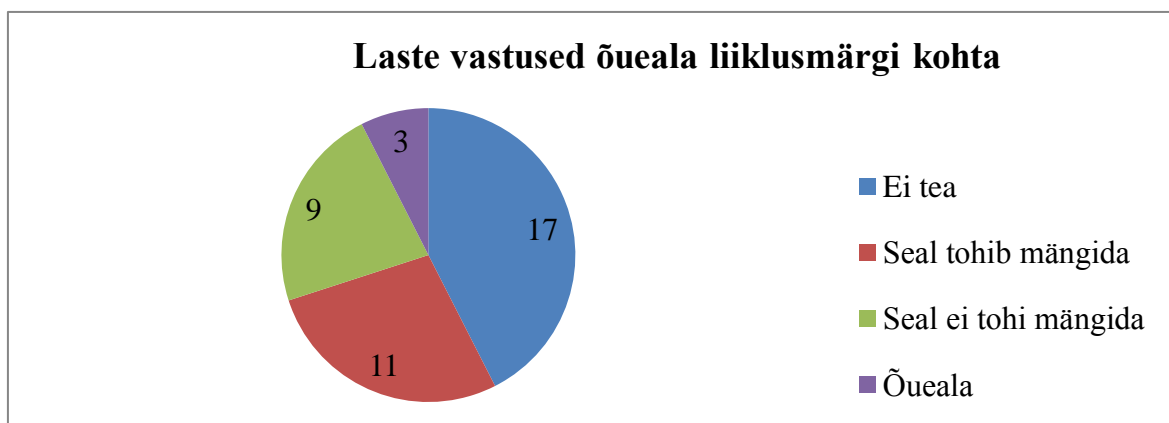
Joonis 6. Laste vastused bussipeatuse liiklusmärgi kohta.

Õueala ning õueala lõpumärgid valmistasid lastele kõige rohkem raskusi. Õueala liiklusmärgi nähes peaaegu pooled lapsed vastasid kohe, et ei tunne seda liiklusmärgi ning osad lapsed arvasid liiklusmärgi vaadates ning varasemaid teadmisi kasutades, et tee peal ei tohi palli mängida, mis õueala liiklusmärgi juures ei olnud õige vastus. Üks laps (LA40) vastas, et tegemist on ohutusmärgiga, et ei mängitaks autotee juures jalgpalli. Natuke alla poolte lastest vastas õigesti, millega on tegu, kuid õigesti vastanutest pooled olid oma vastustes kõhklevad ning oli näha, et nad päris täpselt ei tea, mis liiklusmärgiga on tegu.

Laps 2 – „*Ei tunne, aga see vist tähendab, et seal tohib palli mängida.*“

Oli väike osa lapsi, kes teadsid kindlalt mis see liiklusmärk tähendab ning kolm last kasutasid ka mõistet „õueala“. Need lapsed, kes teadsid liiklusmärgi tähendust kirjeldasid seda kui ala, kus tohib mängida ning autod peavad seal liiklusmärgi mõjualas sõitma jalakäija kiirusel ning olema väga tähelepanelikud.

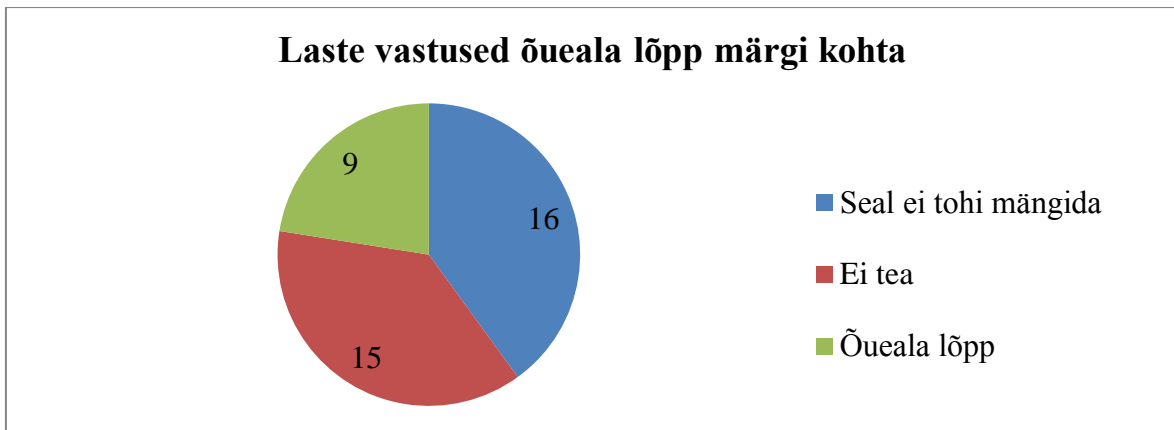
Laps 34 – *Õueala, seal on lapsed ja autod peavad aeglasemalt sõita.*



Joonis 7. Laste vastused õueala liiklusmärgi kohta.

Õueala lõpumärki nähes muutsid paljud lapsed ka kohe oma vastust, öeldes, et hoopis vastupidi on või, et siin ei tohi ka mängida. Kuid need kaheksa last, kes teadsid, mida see liiklusmärk tähendas, oma vastuseid ei muutnud ning oskasid ka nüüd vastata, mida tähendab õueala lõpumärk. Üks lastest, kes vastas ilma kõhklemata mõlema liiklusmärgi tähenduse õigesti, lisas veel, et talle meeldib vaadata liiklussaateid ning tänu sellele tunneb ta ka kõiki liiklusmärke.

Laps 34 – *Seal lõpeb õueala ära.*



Joonis 8. Laste vastuse õueala lõpp märgi kohta

Tulemustest selgus, et kaks viimast liiklusmärki olid lastele kõige raskemad ning tekitasid lastes palju segadust. Osa lapsi ütles, et nad on küll seda liiklusmärki näinud, kuid liiklusmärgi tähendust nad ei teadnud ega osanud oma sõnadega kirjeldada. Vaid veerand vastanutest oskasid kahe viimase liiklusmärgi tähendust täpselt kirjeldada.

Valgusfoor oli kõigile uuringus osalenud lastele selge. Lastele näidati valgusfoori värve tavapärasest erinevas järjekorras (kollane, punane, roheline), kuid ka selline järjekord ei tekitanud lastele raskusi ning värvi tähendusi nimetati korrektselt. Punase tule kohta öeldi, et see tähendab stop või tuleb seisma jääda. Üks laps (LA26) oskas veel öelda, et kui neil on punane siis on teistel roheline ning siis sõidavad nemad ning sellepärast ei tohigi punase tulega sõita. Kollase tule tüüpvastusteks oli, et peab valmis olema, kuid sõita veel ei või. Üks laps (LA2) kirjeldas veel auto tegevust valgusfoori taga kollase tulega, et autod võivad gaasi sisse panna, kuid sõitma veel ei tohi minna. Paari lapse vastusest tuli välja, kuidas nende vanemad mõnikord kollase tulega ristmikke ületavad, kuid lapsed siiski teavad, et see ei ole õige käitumine.

Laps 12 – *Kollasega minu issi vahest läheb, aga tegelikult ei tohi minna.*

Roheline tuli ei tekitanud lastel raskus, lapsed teadsid, et seda värvi tulega võivad autod sõita. Paar last rääkisid valgusfoori juures jalakäija seisukohast, enamus lastel olid vastused autojuhi nägemusest. Lisaks küsiti, mida tähendab valgusfoor jalakäijate jaoks. Lapsed teadsid, et jalakäijate fooril on kaks tuld ning ainult roheline on lubav.

Laps 31 – *Jalakäijal on ainult punane ja roheline, punasega pead seisma jääma ja rohelisega võid üle tee minna.*

3.3. Laste teadmised sõidutee ületamise ohutusest

Koolieelse lasteasutuse riiklikkus õppekavas on sätestatud, et 6-7-aastane laps teab, kuidas jalakäijana ohutult liigelda. Piltmaterjali (Lisa 2) kasutades uuriti lastelt, kuidas ületada teed reguleerimata ülekäigurajal. Osa intervjuueeritavatest lastest oskas öelda, miks on oluline kõigepealt vaadata, et autosid ei tuleks või veenduda, et nad peatuksid. 11 last nendest teadsid, et kõigepealt tuleb vaadata vasakule ja seejärel paremale ning uuesti vasakule, veendumaks, et autosid ei tule. Üks laps (LA32) ütles, et peab vaatama vasakule ja paremale ja vasakule ja kui autot ei tule, siis kiiresti üle tee minema. Üldiselt lapsed teadsid, et kiirustamine liikluses ei ole hea ning alati tuleb aega leida ohutuks tee ületamiseks. Üks laps (LA1) oli arvamusel, et ülekäigurada ületades tuleb vanema käest kinni võtta.

Laps 13 – Kõigepealt peab vaatama paremale ja vasakule, siis pead vaatama, et kas autod jäävad seisma või ei jää, kui nad seisma jäävad siis võid minna, kui ei jää siis ei tohi minna. Isegi siis, kui on kiire.

Pildil (Lisa 2) oli liiklussituatsioon reguleerimata ülekäigurajast, kuid kolm last seostasid ning kirjeldasid seda pilti, kui reguleeritud ülekäigurada ning üks laps (LA15) vastas selle küsimuse juures, et tuleb oodata, millal tuli roheliseks läheb. Lisaküsimusele, mis sa siis teed kui valgusfoori pole, vastas sama laps, et ootab, millal autod seisma jäävad. Kokkuvõttes oskasid enamus lapsi oma teekonda reguleerimata ülekäigurajal hästi kirjeldada ja teadsid, millele tuleb tähelepanu pöörata.

3.4. Laste arusaamad ohtude märkamisest tänaval

Koolieelse lasteasutuse riiklikkus õppekavas on üks eeldatavaid tulemusi, et laps kirjeldab võimalikke ohte liikluses. Intervjuus palus autor lastel kirjeldada ohte koduteel. Enamus lapsi kirjeldas avariisid ja muid liiklusohtlikke olukordi, mida nad ise näinud olid. Enamasti teadsid lapsed ka põhjuseid, miks võivad ohtlikud olukorrad tekkida.

Laps 39 – Et siis kui jalakäija ei märka autot, siis võib otsa sõita ja kui auto ei näe inimest tähendab, et kui auto sõidab liiga kiiresti ja ta näeb inimest jalutamas, siis ta võib otsa sõita, sest ta ei jõua pidurdada.

Lapsed nimetasid, et näiteks punase tulega tee ületamine võib olla ohtlik. Autoril oli kaasas pilt liiklusohtlikust olukorrast, mida vajadusel lastele näidata, kui neil ei tule ühtegi ohtlikku olukorda meelde, kuid seda pilti polnud vaja näidata, kuna kõigil lastel oli kogemusi, mida nad jagasid. Üks laps (LA19) rääkis, et tema ema on talle õpetanud, et üksinda ei tohi autode vahel käija, kuna ta on veel väike ning autojuhid ei pruugi teda autode vahelt märgata. Kaks last ütlesid, et ka alkoholi tarvitanud inimesed liikluses võivad ohtlikud olla teistele liiklejatele. Üks laps (LA8) ütles, et kui inimene on joonud alkoholi ja juhib autot, siis tal puudub kontroll auto juhitavuse üle ning ta võib inimestele otsa sõita. Suur osa lapsi ütlesid, et oluline on jälgida valgusfoore ning teed tuleb ületada selleks ette nähtud kohas. Üks lastest (LA38) pööras tähelepanu sellele, et kui ei ületata teed sebra juurest, võib auto alla jääda. Osa lapsi pidasid autojuhtide vaatenurgast vaadates tähtsaks liiklusmärkide tundmist, nad arvasid, et liiklusohtlikku olukorra tekkimise põhjuseks võivad olla autojuhid, kes ei tunne või ei pane tähele liiklusmärke.

Laps 25 – *See, kui sa märke ei tunne, ja kui autod ei hoia suuri vahesid.*

Paljud lapsed nimetasid liiklusohtlikke olukordasid, mida nad on näinud autoga sõites. Osad neist pöörasid tähelepanu autojuhi valele käitumisele, mida nad on kõrvalistujana märganud. Näiteks ütles üks laps (LA34), et ta nägi ükskord õnnetust, kus üks auto oli vastu posti sõitnud ning ta arvas, et see võis juhtuda sellepärast, et juht rääkis äkki telefoniga. Kokkuvõtteks võib öelda, et lapsed teavad ning oskavad erinevaid tekkinud ohtlikke olukordi kirjeldada ning teavad, kuidas liikluses käituda ei tohiks.

Hädaabinumbrit oskasid öelda 35 last 40'st. Enamus lapsi teadis ka, miks sinna numbrile helistada võib ning üks laps (LA29) ütles, et nalja pärast ei tohi sellele numbrile helistada. Laste põhilised vastused küsimusele, mis põhjustel võib hädaabi numbrile helistada olid seotud tulekahjuga ja autoavariidega. Lapsed teadsid ka, et sellelt hädaabinumbriolt on võimalik kätte saada ka nii tuletõrjet, politseid kui ka kiirabi. Üks laps (LA8) teadis, et kui on avarii, siis peab kutsuma politsei ja kiirabi, aga kui midagi põlema läheb, siis tuleb kõik politsei, kiirabi ja tuletõrje kutsuda. Kokkuvõttes võib öelda, et enamus lapsi teadsid hädaabinumbrit ning peaaegu kõik oskasid ka öelda, mis põhjustel võib ja peab sinna helistama.

KOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks on hinnata 6-7-aastaste laste liiklusalaseid teadmisi lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikust õppekavast. Eesmärk tuleneb probleemist, et 6-7-aastased lapsed liikleavad autoga järjest rohkem ning see võib pärssida nende oskuste ja teadmiste arengut iseseisvast liiklemisest, seega on vaja uurida, kas 6-7-aastaste laste teadmised on koolieelse lasteasutuse viimasel aastal piisavad lähtudes Koolieelse lasteasutuse riiklikus õppekavas (2008) sätestatule.

Tulemustest selgus, et sõidutee ületamise tähtsamaid reegleid lapsed teadsid ning teoorias oskasid ohutut teekonda üle reguleerimata ristmiku kirjeldada. Enamus neist oskas öelda, et enne tee ületamist tuleb vaadata nii vasakule kui ka paremale ning veenduda, et autosid ei tuleks. Paar last ei maininud vasakule-paremale vaatamist, vaid vastasid ainult, et ootavad kuni autod seisma jäävad või kuni autosid enam ei tule. Mõni laps ütles ka, et teed ületades ei tohi kiirustada.

„Ülekäiguraja“, „jalgrattatee“ ja „bussipeatuse“ liiklusemärgi tundsid enamus lapsed hästi ning oskasid nende tähendust ka kirjeldada. Raskusi valmistasid lastele „kõnnitee“, „õueala“ ning „õueala“ lõpumärgid. Kõnnitee liiklusemärgi juures arvasid enamus lapsed, et seal tohib käija koos täiskasvanuga. Õueala märgi juures pakkusid paljud lapsed pilti vaadates ning varasemaid teadmisi kasutades, et seal tee peal ei tohi palli mängida. Mõned üksikud lapsed tundsid ka kõiki küsitud liiklusemärke. Valgusfoori tundsid kõik lapsed ning oskasid foori tulede tähendust ka seletada.

Tulemustest selgus, et kuigi Koolieelse lasteasutuse riiklikus õppekavas (2008) on üheks eeldatavaks tulemuseks, et laps oskab jalgrattaga lasteasutuse alal liigelda, siis kaheksast lasteasutusest kuuel ei olnud lastel üldse lubatud lasteasutuse alal rattaga sõita. Nendes kahes lasteasutuses, kus see oli lubatud pidid lapsed kandma kiivrit ning kehtestatud olid kindlad reeglid, mida tuli järgida. Väljaspool lasteasutust sõitsid lapsed jalgrattaga peamiselt koos vanematega. Mitmed lapsed vastasid intervjuudes, et kui nad vanematega jalgratastega sõitma lähevad, siis nad kiivrit pähe ei pane. Autoga sõitma minnes, aga kinnitavad kõik lapsed alati turvavööd. Kõige rohkem kasutatakse uuringus osalenud laste sõidutamiseks autos turvaistet.

Lapsed oskasid rohkem nimetada ohtusid, mida nad olid näinud neid ümbritsevas liikluskultuuris. Paljud lapsed kirjeldasid autojuhtide liikluskäitumisi, mis võivad viia liiklusõnnetuseni. Näiteks toodi välja põhjused: suunatule mitte näitamine, äkkpidurdamine, telefoniga autoroolis rääkimine, alkoholi tarvitamine enne sõitma minemist, liiklusmärkide eiramine, kiiruse ületamine ja pikivahe mitte hoidmine. Alla poolte lastest nimetasid ohte, mis võivad juhtuda jalakäijatega. Peamised ohud jalakäijatega olid: punase tulega tee ületamine, auto alla jäämine, autode vahel käimine, helkuri mitte kandmine.

Tulemusliku õppe- ja kasvatustöö tulemusel peab 6-7-aastane laps teadma ja tunnetama liikluses ümbritsevaid ohte enda ümber ning oskama neid kirjeldada (Laasik, Liivik, Täht, & Varava, 2009). Uurimistulemustest selgus, et lapsed teavad liiklusest küll palju, kuid mitte nagu jalakäijad, vaid kui väikesed autojuhid. Lapsed kirjeldasid küll erinevaid ohusituatsioone ja nimetasid tegevusi, kuidas need võisid juhtuda ning mida teha, et neid ära hoida, kuid enamus situatsioone oli seotud rohkem autode ning autojuhtimisega. Jalakäija seisukohalt lapsed väga palju ohte ega näiteid ei nimetanud, kuid ülekäiguraja ületamist oskasid enamus lapsed õigesti kirjeldada ja sealjuures teadsid, millele tähelepanu pöörata ning millal võib teed ületada.

Kokkuvõtteks võib öelda, et laste teadmised on mõnes osas kooskõlas Koolieelse lasteasutuse riiklikku õppekavas sätestatud eeldatavate tulemustega. Lapsed oskasid üldjuhul kirjeldada erinevaid ohte liikluses, tundsid valgusfoori ning teadsid, kuidas ületada ohutult ülekäigurada. Samuti teadsid lapsed vajalikke turvanõudeid liikluses (helkur, turvavöö, kiiver) ning oskasid öelda hädaabi numbrit ning põhjuseid, miks sinna helistada. Vajaka jäi lastel liiklusmärkide tundmisest ning samuti polnud kuues koolieelses lasteasutuses kaheksast võimalik lastel õuealal jalgrattaga sõita.

Uurimistulemusi analüüsid, tekkis paar soovitus lasteaiaõpetajatele, millele liikluskasvatust läbi viies tuleks rohkem tähelepanu pöörata. Üheks soovituseks oleks lastele võimaldada jalgrattaga sõitmine lasteasutuse õuealal, kus laps saaks ohutus keskkonnas harjutada jalgrattaga sõitmist ning õppida esmaseid liiklusreegleid. Teiseks soovituseks oleks lastele rohkem tutvustada levinumaid liiklusmärke ning nende tähendust, kuna turvaliseks liiklemiseks on vaja kõigil teada ning järgida liiklusmärke ning pidada kinni kehtestatud reeglitest. Kolmandaks soovitaks lasteaiaõpetajatel liikluskasvatust

läbiviies teha lastega asju läbi praktiliselt ning võimalikult sarnaselt liikluskeskkonnaga (liikluslinnakutes vms).

Töö piirangutena võib välja tuua vähese koolieelsete lasteasutuste valimi hulga. Küsitlusi viidi läbi ainult kaheksas Tallinna koolieelses lasteasutuses. Samuti on mai ja juuni kuu koolieelsete lasteasutuste lõpurühmades väga kiire aeg ning paljud lapsed on läinud juba suvepuhkusele. Parem oleks sarnaseid uuringuid läbi viia märtsis või aprillis.

Edasises uurimissuunas soovitan vaadelda koolieelsete laste käitumist liiklussituatsioonide mängudes. Selle abil saaks analüüsida koolieelikute praktilisi oskusi, teadmisi ning toimetuleku valmidust erinevates liiklussituatsioonides.

ALLIKAD

- DaCoTa. (2013). *Children in Road Traffic*. Allikas European Commission Directorate General for Mobility and Transport. [08.11.2015].
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/age_group/01-child_traffic_safety_en.pdf
- Eesti keele seletav sõnaraamat. (2015). Allikas Eesti Keele Instituut. [14.03.2015].
<http://www.eki.ee/dict/ekss/index.cgi?Q=kasvatus&F=M>
- Erik, L., & Kohari, E. (2008). *Liiklusmängud ja -tegevused*. Tallinn: ILO.
- HealtwiseStaff. (2014). *Child Safety: Bicycles and Tricycles*. [27.03.2015].
<http://www.uwhealth.org/health/topic/special/bicycle-safety/ue5158.html>
- Hirsijärv, S., Remes, P., & Sajavaara, P. (2010). *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.
- Kaal, L. (2012). *Liikluskäitumise monitooring 2012*. Tallinn, Eesti.
http://www.mnt.ee/public/liiklusuuringud/LIMO-2012_aruanne_28-01-2013.pdf
- Kaasik, T., & Javed, P. (2007). *Kuidas vältida koolieelikute vigastusi*. Lege Artis.
<http://www.digar.ee/arhiiv/nlib-digar:36706>
- Kaldaru, H. (2012). *Liiklusalase uurimuse aruanne*. Tallinn, Eesti. [24.02.2015].
<http://www.mnt.ee/public/RLOP/Aruanne.pdf>
- Keeping Children Safe in Traffic*. (2004). Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development. [14.03.2015].
<https://books.google.ee/books?id=PGXWAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=et#v=onepage&q&f=false>
- Kikas, E. (2008). *Õppimine ja õpetamine koolieelses eas*. Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus.
- Kongi, A. (2006). *Liikluskasvatus lasteaias igapäevatoos*. Tallinn: AS Kirjastus ILO.
- Kongi, A. (2008). Seisa, vaata, kuula! *Õpetajate leht*, 18.
<http://dea.digar.ee/cgi-bin/dea?a=d&d=opetajateleht20080322.1.18>

- Koolieelse lasteasutuse riiklik õppekava.* (2008). Riigi Teataja I 2008, 23, 152. [11.04.2015].
<https://www.riigiteataja.ee/akt/13351772>
- Käis, J. (1996). *Kooli-raamat*. Tartu: Ilmamaa.
- Laasik, T. (1999). *Tea ja toimeta (14): Liikluskasvatusest lasteaias*. Tallinn: EKK trükikoda.
- Laasik, T., Liivik, M., Täht, M.-E., & Varava, L. (2009). Valdkond "Mina ja keskkond". rmt: E. Kulderknup, *Õppe- ja kasvatustegevuse valdkonnad* (lk 7-25). Tallinn: Studium.
- Laherand, M.-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Laste liikluskasvatuse kord. (2011). Riigi Teataja I, 24.10.2011, 2. [14.03.2015].
<https://www.riigiteataja.ee/akt/124102011002>
- Liiklusseadus. (2010). Riigi Teataja I 2010, 44, 261. [08.04.2016].
<https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021>
- Lipman, J. L. (2006). *Bicycle Helmets*. Allikas Calofornia Childcare Health Program. [08.11.2015].
<http://files.eric.ed.gov/fulltext/ED501820.pdf>
- Maanteeamet. (2016a). *Hukkunud ja vigastatud*. [08.04.2016].
<http://www.mnt.ee/index.php?id=29354>
- Maanteeamet. (2016b). *Liiklusõnnetused maakondade lõikes*. [08.04.2016].
<http://www.mnt.ee/index.php?id=29345>
- Me hoolime, aga ei märka. Kontrolli, et Sinul ja Su lähedastel oleks helkur.* (2013). Allikas Maanteeamet. [19.03.2015].
<http://www.mnt.ee/index.php?id=16204>
- Mänd, M. (2007). *Turvalised ja sõbralikud suhted*. Tallinn: As kirjastus Ilo.
- NHTSA, N. C. (2014). *Bicyclists and Other Cyclists*. Ameerika Ühendriigid. [27.03.2015].
<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/812018.pdf>

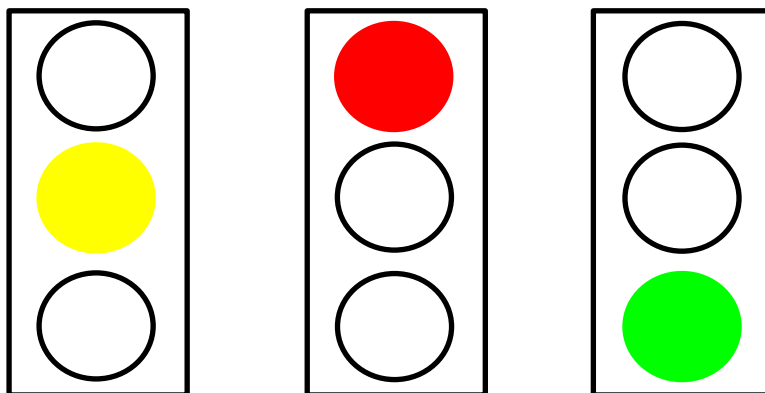
- Niiberg, T., & Linnas, M. (2007). *Laps läheb lasteaeda*. Tartu: Atlex AS.
- Niilo, A., & Kikas, E. (2008). Mäng. rmt: E. Kikas, *Õppimine ja õpetamine koolieelses eas* (lk 120-137). Tartu: Tartu Ülikooli kirjastus.
- Orn, J. (1998). Meie kasvatustegelikkuse väärtused. rmt: H. Vihma, *Õpetaja ja õpilane kasvatustegelikkuses* (lk 9-43). Tallinn: OÜ VALI Press.
- Pukk, P. (2015). *Eestis käib autoga tööl iga teine hoivatu*. [16.04.2016].
<https://statistikaamet.wordpress.com/2015/09/17/eestis-kaib-autoga-tool-iga-teine-hoivatu/>
- Pöld, P. (1993). *Üldine kasvatusõpetus*. Tartu.
- Rekkaro, A. (1991). *Sotsiaalseid situatsioonimänge lasteaias*. Tallinn.
- Renaud, L., & Suissa, S. (1989). *Evaluation of the Efficacy of Simulation Games in Traffic Safety Education of Kindergarten Children*. [02.04.2015].
<http://ajph.aphapublications.org/doi/pdf/10.2105/AJPH.79.3.307>
- Rom, R. (2013). *Liiklusohutuskampania ja -järelvalge turvavöö kasutamise suurendamiseks 2013*. [19.03.2015].
<http://www.mnt.ee/index.php?id=16206>
- Saarits, Ü. (2005). Kasvamine ja kasvatus. rmt: *Laps ja lasteaed* (lk 112-116). Tartu: AS Atlex.
- Sellenberg, U. (1997). *Liiklusõpetus enne kooli*. Tallinn: Printall
- Sellenberg, U. (2011a). *Liikluskasvatus- abinõu liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamiseks*. [24.02.2015].
http://www.oppekava.ee/images/7/7c/Liikluskasvatus_abin%C3%B5u_liiklejate_hoiakute_ja_k%C3%A4itumise_kujundamiseks.pdf
- Sellenberg, U. (2011b). *Liikluskasvatus alushariduses*. [14.03.2015].
<http://www.mnt.ee/index.php?id=12636&highlight=Liikluskasvatus,alushariduses>
- Sellenberg, U. (2015). *Jalgrattaga liikluses*. [27.03.2015].
<http://www.mnt.ee/public/Jalgrattagaliikluses.pdf>

- Sepper, E., & Tilk, M. (2014). Liiklusõpetus(est) Tallinna Kadaka lasteaias. *Õpetajate Leht*. [11.04.2015].
<http://opleht.ee/19279-liiklusopetusest-tallinna-kadaka-lasteaias/>
- Sillavee, H. (2010). *Liikluskasvatus Tallinna lasteaedades*. [bakalaureusetöö] Tallinn.
- Soovitusi turvavöö kasutamisel. (2013). Allikas Maanteeamet. [19.03.2015].
http://www.mnt.ee/public/MNT_turavoovoldik_SISU_400x210bleed5mm.pdf
- Zamani, A., & Anderson, B. (2007). *Prevention of Injuries*. Allikas California Childcare Health Program. [08.11.2015].
<http://files.eric.ed.gov/fulltext/ED514379.pdf>
- Taimalu, M. (1998). Koolieeliku hirmudesse suhtumine tema turvalisuse tagamisel. rmt: J. Mikk, *Väärtuskasvatus* (lk 103-109). Tartu: AS VALI .
- Targeting School Communities*. (2006). Victoria: VicRoads.
- Tulvi, E. (2007). *Hoidu ohtudest ja ela turvaliselt*. Tallinn: AS kirjastus Ilo.
- Turu-uuringud. (2014). *Laste liiklusohutus*. Eesti.
http://www.mnt.ee/public/2014_09_Laste_Liiklusohutus_aruanne.pptx
- Walsh, E. (2004). *Pedestrian Safety for Young Children*. Allikas California Childcare Health Program. [08.11.2015].
<http://files.eric.ed.gov/fulltext/ED501819.pdf>
- Veisson, M., & Kuurme, T. (2010). Ülevaade väärtustest, väärtuskasvatusest ja moraalist. rmt: M. Veisson, *Väärtused koolieelses eas* (lk 9-25). Tartu: AS Pakett.
- Vinter, K. (2012). *II Uurimisseminari töövihik*. Tallinn: AS Atlex.
- Õnneleid, T. (2015). *Kuidas valida jalgrattaga liiklemiseks õiget turvavarustust endale ja lapsele*. [27.03.2015].
<http://onneleid.eu/velo>

LISAD

LISA 1 – INTERVJUU KÜSIMUSTIK

1. Millega sa tuled lasteaeda?
2. Milliseid ohtusid oled koduteel märganud?
 - 2.1. Milliseid õnnetusi oled koduteel märganud?
 - 2.2. Mis sa arvad, miks nii juhtus? (vajadusel tänavapilt)
3. Mida need liiklusmärgid tähendavad?
 - Ülekäigurada
 - Kõnnitee
 - Jalgrattatee
 - Bussipeatus
 - Õueala
 - Õueala lõpumärk
4. Mida need tuled tähendavad?



5. Räägi täpselt, kuidas sa siin teed ületaksid.



6. Miks on helkur meile vajalik, millal tuleb helkurit kanda? Kinnita helkur enda külge õigesti kohta.
7. Kuidas on kiiver õigesti peas?



1.



2.



3.

7.1 Mis on teistel pildidel valesti?

8. Kas sul on jalgratas?
 - 8.1. Kui tihti sa sõidad jalgrattaga lasteaias?
 - 8.2. Kas teil toimub lasteaias ka rattapäevi/nädalaid?
 - 8.3. Millised reeglid on lasteaias jalgrattaga sõitmiseks?
 - 8.4. Kus sa veel rattaga sõidad ja kellega?
 - 8.5. Milliseid reegleid pead siis järgima?
9. Kas teil on kodus auto?
 - 9.1. Kus sina autos istud?



9.2. Kas sa kasutad autos eraldi turvatooli või –istet?



10. Mida peavad kõik autos sõitjad veel enne auto liikuma hakkamist tegema?

10.1. Kas sina teed seda alati?

11. Mis on hädaabi number?

11.1. Mis põhjustel võib sinna helistada?

11.2. Kuidas on see seotud liiklusega?

LISA 2 – PILT REGULEERIMATA ÜLEKÄIGURAJAST



Laps 19

1. Millega sa tuled lasteaeda?

Tulen, no kuna ma elan siis lähedal siis ikka jala. No tavaliselt, kui on issi, siis ma tulen ikka issi autoga, sest ma vahepeal olen väga unine

2. Milliseid ohtusid oled koduteel märganud?

2.1. Milliseid õnnetusi oled koduteel märganud?

2.2 Mis sa arvad, miks see juhtus? (vajadusel tänavapilt)

See no, minul on niimoodi, et emme ei taha, et ma tuleksin siit teelt üksinda, sest ta ütleb, et ma olen nii väike ja autode vahelt ei näe mind autodest. Selline oht võib olla, et mõni siukene paha inimene vaatab, et ülekäigu rada on ja inimestel on roheline tuli ja autodel on punane tuli, aga see paha inimene läheb ikkagi üle tee autoga ja siis jäävad alla inimesed.

3. Mida need liiklusmärgid tähendavad?

- Ülekäigurada - ülekäigumärk, see tähendab, et ülekäigurada on
- Kõnnitee - kõnnitee
- Jalgrattatee - rattatee
- Bussipeatus - bussipeatus
- Õueala - ma ei mäleta seda märki, ma tean küll, see hoiatab autosid, et lapsed võivad olla teepeal.
- Õueala lõpumärk - seda märki enam nagu pole

4. Mida need tuled tähendavad?

See on valgusfoor, kollane- see tähendab seda, et peab ootama, punane- täpselt sama, roheline- võib minna.

5. Räägi täpselt, kuidas sa siin teed ületaksid.

Kõigepealt ma vaatan ma paremale ja siis vasakule ja siis paremale ja siis jälle vasakule ja kui autosid ei tule, siis võin üle minna. Seda on mulle juba õpetatud.

6. Miks on helkur meile vajalik, millal tuleb helkurit kanda? Kinnita helkur enda külge õigesse kohta.

Helkur, sest kui sa lähed pimedas näiteks üle tee, siis auto peab ju sind nägema, sest kui ta sind ei näe, siis ta võib sulle otsa sõita. Helkur aitab sind näha.

Kas sul on ka helkur?

Noo, praegu ei ole see läks katki, aga talvel oli. Me käisime Harku järve ääres, no seal olid erinevad lasteaiad olid seal, seal olid nagu võistlused ja siis sealt me saime helkurid kingituseks ja hakkasin seda kandma, jope luku küljes on muidu.

7. Kuidas on kiiver õigesti peas?

Nagu number kahel.

7.1. Mis on teistel piltidel valesti?

Sellepärast, et siin on sellepärast on valesti, et see on tal liiga silmade ees, et ta ei näe aga siin on niimoodi, et on liiga silmade eest ära, et võib ära tulla.

8. Kas sul on jalgratas?

On, ja see on väga suur, see on punane.

8.1. Kui tihti sa sõidad jalgrattaga lasteaias?

Ei, emme ütleb, et rulluiske ega jalgratast ei tohi võtta kaasa.

8.2. Kas teil toimub lasteaias ka rattapäevi/nädalaid?

Ei

8.3. Millised reeglid on lasteaias jalgrattaga sõitmiseks?

-

8.4. Kus sa veel rattaga sõidad ja kellega?

Ma ei oskagi väga öelda, sest ma käin emme ja issiga, ühekorra emmega ja teise korra issiga.

8.5 Milliseid reegleid pead siis järgima?

Esimene reegel on see, et kui sa üle tee lähed, siis pead ratta pealt maha tulema. Noo nagu jalakäijagi, ainult sa pead olema veidi ettevaatlikum. No nagu jalakäijagi,

vasakule ja paremale ja vasakule ja paremale, aga natukene ettevaatlikumalt, sest sa oled ratta peal ja sul pole ainult kiiver peas.

9. Kas teil on kodus auto?

Issil on, issil tähendab oli 3 autot, aga tal on sinine suur Soomes. Ta töötab Soomes ja käib nädalavahetusesti kodus, noo tal on üks auto Soomes ja siis tal on üks auto siin ja tal oli ka üks sõbra auto, mida me oleme ka kasutanud, laenanud.

9.1. Kus sina autos istud?

No kui ma issiga istun siin ees, aga kui me lähme Hallistesse siis ikka siin issi taga.

9.2. Kas sa kastutad autos eraldi turvatooli või –istet?

Tool oli mul vanasti, kui ma olin veel tita, aga nüüd on mul turvaiste.

10. Mida peavad kõik autos sõitjad veel enne auto liikuma hakkamist tegema?

Turvavöö, ja kui see pole tavaline nad peavad ka kindad panema.

10.1. Kas sina teed seda alati?

Ja

11. Mis on hädaabi number?

112

11.1. Mis põhjustel võib sinna helistada?

Näiteks kiirabisse võib helistada siis, kui inimene on väga haigeks jäänud.

11.2. Kuidas on see seotud liiklusega?

Politseisse, siis kui keegi on ära tapetud vms, ja tuletõrjesse siis, kui kuskil põleb.