

6.2

Iseseisva koolitee eelduseks on kodulähedases koolis õppimine ja kestlikud liikumisvõimalused

Helen Poltimäe, Age Poom, Anto Aasa, Martin Haamer ja Eha Nurk

PÕHISÕNUMID

- Ligikaudu pool Eesti õpilastest elab ja õpib eri asustusüksustes – see piirab iseseisvust kooli liikumisel.
- Iseseisva koolitee ebavõrdsust tekitab ühistranspordi piirkonniti erinev kättesaadavus ja segregatsioon koolivõrgus.
- Suur osa õpilastest liigub kooli autoga, kuid ühistranspordi parem kättesaadavus ja laiem omaksvõtt toetaksid laste iseseisvat kooliteed.

SISSEJUHATUS

Eestis valitseb suur autosõltuvus: sõidukite arv inimese kohta on meil üks suuremaid Euroopa Liidus¹ ja autokasutus on kasvutrendis. Kui 1997. aastal oli Eestis 1000 inimese kohta 306 sõiduauto, siis 2024. aastal oli see arv tõusnud 635-le. Kui 1997. aastal käis autoga tööl 28% inimestest, siis 2024. aastal 59%. Jalgsi tööl käivate inimeste osakaal on langenud 30%-lt 14%-le ning ühissõidukit kasutavate inimeste osakaal 34%-lt 18%-le.² Võib öelda, et auto omanike ja kasutamise osakaal on viimase 25 aasta jooksul kahekordistunud ning

samavõrra on vähenenud kestlike liikumisviiside kasutus. Kestlike liikumisviiside all peame silmas ühistransporti, jalgsi käimist ja rattasõitu, kuna võrreldes autoga on nende keskkonnajalajalg oluliselt väiksem ja tervisekasu suurem.

Ühelt poolt saab autokasutuse tõusu põhjendada valglinnastumisega, mis on suurendanud elu- ja töökohtade vahemaad ning viinud inimesed elama piirkondadesse, kus ühistransport puudub või ei ole autoga konkurentsivõimeline (väljumisi on

vähe ning bussiliinid ei pruugi vastata inimese vajadusele). Teiselt poolt võib autokasutuse kasvu ja kestlike liikumisviiside kasutuse kahanemist põhjendada üldise jõukuse kasvu, autokasutust hindava kultuuri ja eluviisi ning suurenenud vanemliku kontrolliga.

Kui Eestis on päris hästi kaardistatud nii töölkäijate liikumiskäitumise praegune olukord kui ka selle muutused ajas, siis laste kooli jõudmise viiside kohta on meil andmeid väga vähe. Kas üldine autostumise trend mõjutab ka kooliõpilaste liikumisharjumusi? Õpilastega seotud igapäevast haridusrännet mõjutavad kooli valik

ning kodu ja kooli asukoht, vanemate liikumiseelistused ning vanemlik kontroll ja turvatunne, ühiskondlikud arusaamad ja tavad, ühistranspordi kättesaadavus ja korraldus, liikluskultuur ja -ohutus jm. Siinses artiklis otsime vastust küsimustele, milliseks on kujunenud haridusega seotud liikumismustrid Eestis ja kuivõrd omaksvõetud on seejuures kestlikud liikumisviisid. Eesti õpilaste igapäevase haridusrände mõistmine on oluline mitte ainult praeguste kestlikkuse ja laste tervise seotud väljakutsetele vastamiseks, vaid ka tulevikuvaates, kuna laste praegused liikumisharjumused kujundavad nende tulevikuharjumusi.

Andmestik. Analüüsime igapäevast haridusrännet ehk hariduse eesmärgil toimuvat pendelrännet³ kolme andmestiku alusel: Statistikaameti andmestik õpilaste kodu ja kooli vahelisest pendelrändest 2020. aastal,³ Transpordiameti 2021. aasta Eesti elanike liikuvusuuring⁴ ja Tervise Arengu Instituudi 2022. aasta õpilaste kasvu seireuuring.⁵

Statistikaameti andmestiku analüüs toimus üleriigilise planeeringu „Eesti 2050“ asustuse arengustsenaariumide koonduringu raames.⁶ Lähte-sihtkohamaatriksid kodu ja kooli paiknemise alusel asustusüksuste kaupa tuginesid rahvastikuregistri andmetele. Tallinna ja Kohtla-Järve puhul loetakse asustusüksuseks linnaosa. Esitame pendelrände tulemused linnaregioonide ehk keskuslinnade ja neid ümbritsevate toimepiirkondade lõikes. Keskuslinnade toimepiirkonnad leidsime keskuslinna koonduva töörande andmetel, eristades linna lähivööndit, siirdevööndit ja ääreala (keskuslinnas käib tööl vastavalt > 30%, 15–30% või < 15% toimepiirkonnas elavast tööealisest rahvastikust).

Õpilaste liikumisviiside analüüsiks kasutasime Eesti elanike liikuvusuuringu andmeid.⁷ Vaatasime õppijatena määratletud vastajate (N = 754) koolitee pikkust ja liikumisviise. Liikumispäevikutes oli lähte- ja sihtkoht määratud asustusüksuse täpsusega. Kui üks liikumine koosnes erinevate liikumisviisidega läbitud etappidest, määrati kogu liikumise viisiks see, millega läbiti pikim vahemaa. Kui liikumispäevikus puudus distants, siis määrati see lähte- ja sihtkoha asustusüksuste keskohtade vahelise vahemaana.

Õpilaste liikumisviiside analüüsiks kasutasime lisaks Tervise Arengu Instituudi läbi viidud Eesti õpilaste kasvu seire 2022. aasta uuringu andmestikku.⁸ Uuringus küsiti 1., 4. ja 7. klasside õpilaste vanemate käest (N = 4225) muu hulgas õpilaste kodu ja kooli vahelist liikumisviisi, kooli kaugust ja põhjust, miks laps ei käi koolis jalgsi või motoriseerimata sõiduvahendiga.

³ Pendelränne on inimeste igapäevane või iganädalane liikumine elukoha ja teises piirkonnas asuva töö- või õppimiskoha vahel.

LAPSE IGAPÄEVASE LIIKUMISVIISI VALIKUT MÕJUTAVAD LAPSEVANEMAD, KESKKOND JA KOOLIVÕRK

Koolilaste igapäevane liikumine moodustub suures osas rutiinist kodu ja kooli vahelisest liikumisest. Selle juures on oluline õpilaste võimalus iseseisvalt liikuda. Õpilaste iseseisev koolimine tähendab ühtlasi ka kestlikku liikumist. Lühemate vahemaade puhul on võimalik aktiivne koolitee ehk liikumine kooli kas jalgsi või rattaga. Pikemate vahemaade puhul eeldab iseseisev liikumine ühistranspordi kasutust. Ka ühistranspordi peatusse jõudmiseks on vaja reeglina kõndida, mistõttu on ühissõidukite kasutajad kehaliselt oluliselt aktiivsemad kui autokasutajad.⁹ Aktiivne koolitee soodustab laste kehalist aktiivsust,¹⁰ kuid üha enam uuritakse kehalise aktiivsuse seoseid ka vaimse tervisega.¹¹ Eestis läbiviidud õpilaste liikumisuuring on näidanud, et aktiivsemalt liikuva lapsed on õnnelikumad ja rõõmsamad.¹² Hoolimata kaasuvatest positiivsetest mõjudest esineb arenenud riikides ja ka Eestis aktiivse koolitee vähenemise suundumus.¹³

Laste liikumisviisi valikut mõjutavate tegurite puhul eristatakse kolme tasandit: lapse tasand, leibkonna tasand ja keskkonnatasand.¹⁴ Lapse tasandil mõjutab iseseisva liikumise tõenäosust sugu (poiste puhul on suurem tõenäosus) ning vanus (mida vanem laps, seda tõenäolisemalt liigub ta iseseisvalt).¹⁵ Kuid samavõrra oluline on ka lapse hoiak, mis tuleneb nii liikumise tunnetatud nauditavusest kui ka kasulikkusest.¹⁶ Lisaks lapse hoiakutele on väga oluline vanemate hoiak: kuivõrd nad usuvad, et laps saab ise kooliminekuks hakkama, missugune on nende suhtumine jalgsi käimisse või rattasõitu, missugune on nende tunnetatav sotsiaalne norm ning kuivõrd nad soovivad kontrollida laste tegevusi.¹⁷ Lisaks on teada, et kui peres on auto, siis see vähendab laste iseseisva ja aktiivse koolitee tõenäosust.¹⁸

Kuigi üldiselt eeldatakse, et kõrgem hariduse ja teadlikkuse tase toovad igapäevaelus kaasa keskkonnahoidlikumad valikud ja liikumistsused,¹⁹ siis paradoksaalselt ei pruugi suur teadlikkus väljenduda inimeste igapäevases

Õpilaste iseseisev koolimine tähendab kestlikku liikumist.

tarbimis- ja liikumiskäitumises.²⁰ Seega vanemate kõrgem haridustase ei soodusta tingimata kestlike liikumisviiside kasutust laste seas. Igapäevase liikumisviisi valik ei ole individuaalne ratsionaalne otsus, mille käigus võrreldakse erinevate valikute kulusid ja tulusid. Pigem on see ühiskonnas omandatud harjumuste kogum, mille kujunemisel on oluline roll nii individuaalsetel võimel ja oskustel, liikumisele omistatud tähendustel ja sotsiaalsetel suhetel kui ka füüsilisel keskkonnal ja liikumistaristul.²¹

Füüsilise keskkonna puhul on suurimad mõjurid seotud reisi pikkuse ja kestusega ning turvatundega. Aktiivse koolitee kasuks otsustamisel on kõige olulisem tegur teekonna pikkus.²² Turvakaalutlused hõlmavad nii füüsilist teekonda ja liiklustingimusi kui ka ümbritsevat sotsiaalset keskkonda. Mida pikem on reis ning mida ohtlikumana tunnetatakse liiklust ja ümbruskonda, seda vähem tõenäoliselt otsustatakse kooliminekuks jalgsi käimise või rattasõidu kasuks.²³ Pikemate vahemaade puhul mängib suurt rolli ühistransport. Näiteks mõjutab ühistranspordi kasutust selle usaldusväärsus, sagedus, mugavus, reisile kuluv aeg ja liinivõrk. Mida rohkem eeldab ühistranspordi kasutus kõndimist, ootamist ja ümberistumist, seda vähem atraktiivne see on. Nooremad inimesed tavaliselt kasutavad ühistransporti ja aktiivseid liikumisviise rohkem kui vanemad inimesed, kuid väikeste lastega pered eelistavad ühissõidukile pigem autot.²⁴

Mõni uuring on näidanud, et koolilaste liikumisviisi valikut selgitavad eeskätt ühistranspordi kättesaadavus ja valikuvõimalused.²⁵ Teisalt on aga leitud, et sellest veel olulisem on õpilaste vastuvõtupoliitika koolides. Kui ei õnnestu saada kohta piisavalt lähedal asuvasse kooli, võib see viia sunnitud autostumiseni.²⁶ Tihti peale on kooli

Vanemate kõrgem haridustase ei soodusta tingimata kestlike liikumisviiside kasutust laste seas.

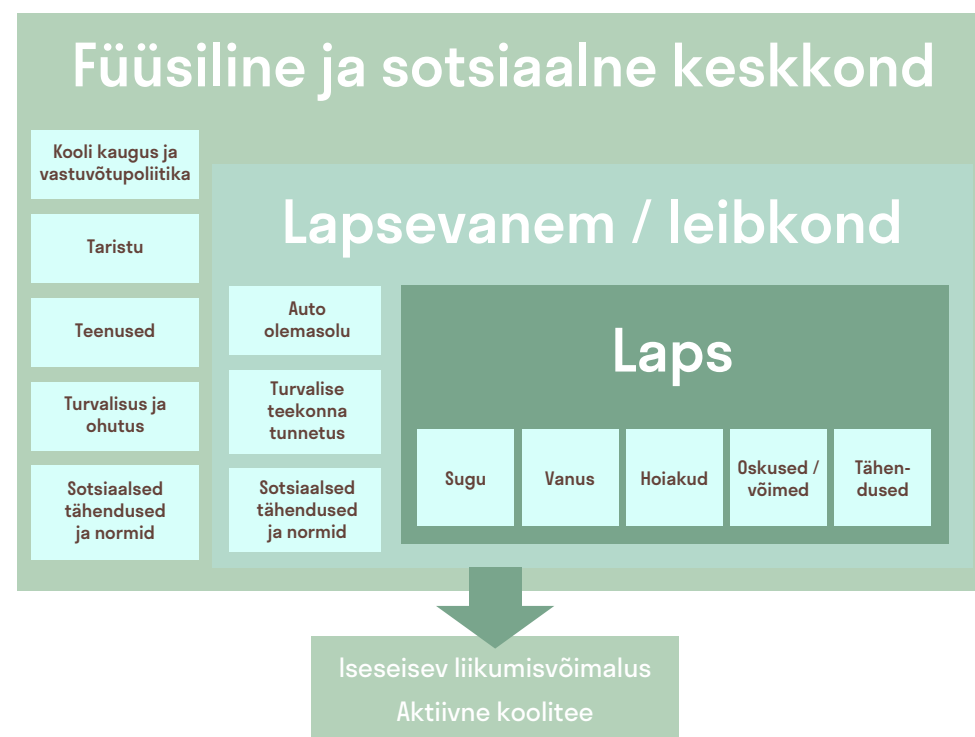
valik seotud ka haridussegregatsiooniga: kui koolivõrk on segregeerunud, otsitakse lapsele sarnase sotsiaalmajandusliku taustaga peredest pärit õpilaste või parema sotsiaalse väljavaate ja kuvandiga kooli.²⁷ See langetab valiku kodust kaugemal asuvate koolide kasuks, mis omakorda vähendab aktiivse koolitee ja iseseisvalt kooli liikumise võimalusi.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et laste liikumisviisi valikut mõjutavad mitmed omavahel vastastikmõjus olevad tegurid, mille mõju avaldub kontekstitudliku kombinatsioonina (joonis 6.2.1). Teame, et lapsepõlves kujunenud liikumisharjumused mõjutavad liikumisvalikuid ka täiskasvanueas.

Kui koolivõrk on segregeerunud, otsitakse lapsele sarnase sotsiaalmajandusliku taustaga peredest pärit õpilaste või parema sotsiaalse väljavaate ja kuvandiga kooli.

Eesti õpilaste igapäevase haridusrände mõistmine on oluline nii transpordi keskkonnamõjude vähendamiseks ja praeguse kliimakriisiga toimetulekuks, laste vajaliku kehalise aktiivsuse tagamiseks kui ka nende tulevikuharjumuste kujundamiseks.

Joonis 6.2.1 Laste iseseisvat liikumist ja aktiivset kooliteed mõjutavad tegurid



ALLIKAS: autorite joonis

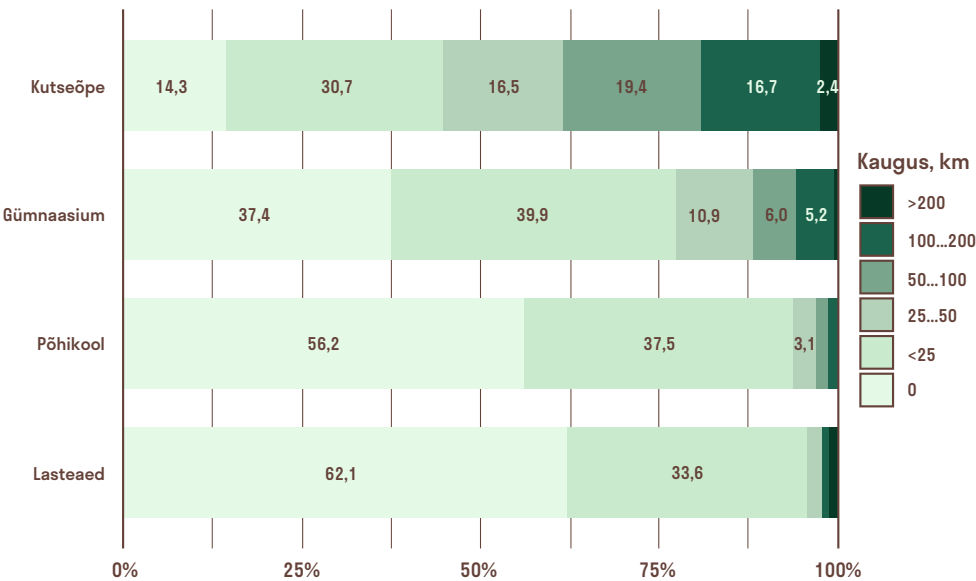
LIGIKAUDU POOL EESTI
ÕPILASTEST ELAB JA ÕPIB ERI
ASUSTUSÜKSUSTES – SEE PIIRAB
ISESEISVAT KOOLI LIIKUMIST

Statistikaameti andmetel õppis 2024. aastal Eestis 66 700 last koolieelsetes haridusasutustes, 136 200 põhikooliastmes ja 34 900 õpilast gümnaasiumiastmes. Lisaks õppis põhiharidusnõudeta või põhiharidusel tuginevas kutseharidusasutuses 23 200 õpilast. Seega on Eestis ligikaudu 261 000 õpilast, kelle puhul saame rääkida haridusega seotud pendelrändest. Pool Eesti õpilastest alates lasteaiaist kuni gümnaasiumi- või kutseõppeasutuse lõpuni õpib oma elukohaga samas asustusüksuses (51,7%, joonis 6.2.2). Üldjuhul võib neid õppeasutusi nimetada kodulähedasteks õppeasutusteks. Oodatult õpib kõige enam kodulähedases õppeasutuses lasteaia- ja põhikooliõpilasi (vastavalt

62% ja 56%). Gümnaasistide puhul langeb samas asustusüksuses õppijate osakaal 37%-ni ja kõige vähem õpivad koduga samas asustusüksuses kutseõppeasutuste õpilased (14%).

Koolitee jääb 25 kilomeetri piirsesse veel 34%-le lasteaialastest, 38%-le põhikooliõpilastest, 40%-le gümnaasistidest ja 31%-le kutseõppeasutuste õpilastest. Võime arvata, et lasteaia- ja põhikooliõpilaste puhul, kelle koolitee on sellest oluliselt pikem, ei kajasta rahvastikuregistri andmed nende tegelikku elukohta või ei peegelda kooli aadress kooli tegevuskoha õiget asukohta. Gümnaasiumide ja kutseõppeasutuste võrk on hõredam ja pendelränne ulatuslikum, mistõttu on raske eristada tegelikult kodust kaugel õppijaid andmevigadest. Samuti ei arvesta rahvastikuregistri andmestik õpilaskodus elamisega.

Joonis 6.2.2 Igapäevase haridusrände kauguse jaotus kilomeetrites õppeasutuse tüübiti, 2020



ALLIKAS: Statistikaameti andmed²⁸
MÄRKUS. 0 km tähistab õppimist samas asustusüksuses.

KOOLITEE EBAVÕRDSUST TEKITAB
ÜHISTRANSPOORDI PIIRKONNITI
ERINEV KÄTTESAADAVUS JA
SEGREGATSIOON KOOLIVÕRGUS

Igapäevane haridusega seotud pendelränne toimib suuresti samal põhimõttel kui üldine tõmbekeskuste ja nende toimepiirkondade süsteem. Tõmbekeskused on enamasti linnad, kuhu tullaakse tööle ja teenuseid tarbima kohtadest, kus töötamise võimalused on väiksemad ning soovitatavate teenuste valik kesine või suisa puudub. Haridusrände keskusteks on lasteaia- ja koolid, mille ruumiline paiknemine mõjutab tugevalt ka haridust omandavate õpilaste (ja nendega seotud täiskasvanute) igapäevast liikumist. Haridusrände ruumiline jaotus põhikooli ja gümnaasiumi näitel on esitatud joonisel 6.2.3. Lasteaedade ja põhikoolide võrk järgib Eesti üldist asustussüsteemi ja katab riigi võrdlemisi ühtlaselt. Siiski näeme, et piirkonniti on lasteaedade ja põhikoolide võrk kehvem ja lastel tuleb iga päev läbida pikki vahemaid (nt suursaartel, Läänemaal, Pärnumaal või Ida-Virumaal).

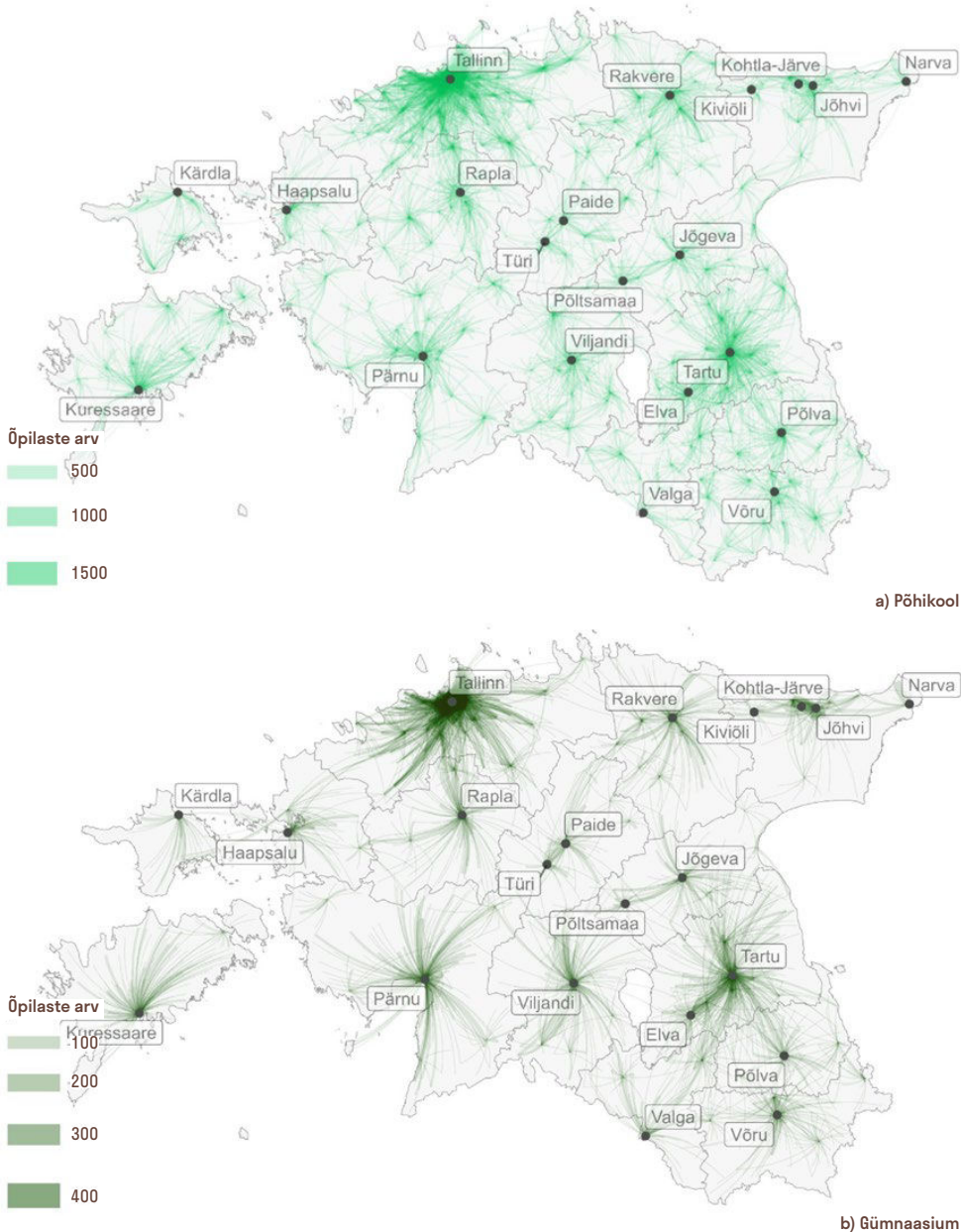
Kodulähedase õppeasutuse olemasolu ei taga veel seda, et lapsed seal õpiksid. Eesti haridussüsteemi segregatsiooni ilminguna näeme eriti suuremates linnapiirkondades laste pendelrännet kesklinna või kesklinna ka juhul, kui kodule lähemal on õppeasutus olemas.

Lisaks suurematele keskustele on suur osa haridusrändest seotud ka teiste asulatega. Kutsehariduse omandamisega seotud rände puhul on liikumiste ruumiline võrgustik märksa hõredam, mida tingib vastavate õppeasutuste arv ja paiknemine. Erinevalt üldharidusega seotud rändest paiknevad kutseõppe haridusasutused eelkõige toimepiirkondade keskustes või nende läheduses. Erandina tõusevad esile Sillamäe, Räpina, Vana-Vigala ja Olustvere.

Üle Eesti paiknevate keskuslinnade ja nende toimepiirkondade lõikes esinevad haridusrändes märkimisväärsed erinevused (tabel 6.2.1). Tabelis on samas asustusüksuses õppijate osakaal ja koolitee pikkus välja toodud õpilaste elukohtade paiknemise alusel kas keskustes (pealinnast piirkonnakeskusteni) või nende toimepiirkonna

Haridusrände keskusteks on lasteaiaid ja koolid, mille ruumiline paiknemine mõjutab tugevalt ka haridust omandavate õpilaste (ja nendega seotud täiskasvanute) igapäevast liikumist.

vööndite kaupa (vt metoodika kast). Näeme, et kõigi tasemete keskuslinnades on samas asustusüksuses õppijate osakaal suurem ja õpilaste koolitee lühem kui vastava keskuse toimepiirkonnas. Kõige enam õpivad samas asustusüksustes regioonikeskustes (Tartus, Pärnus) elavad õpilased (93,4%). Tallinnas õpib elukohaga samas asustusüksuses (linnaosas) vaid 61,8% õpilastest. Mida madalama taseme keskuse toimepiirkonnaga on tegemist, seda väiksem on koduga samas asustusüksuses õppivate õpilaste osakaal. See viitab koolivõrgu tihedusele, mis on üldise asustustihedusega seotult pealinna toimepiirkonnas suurem kui regiooni-, maakonna- või piirkonnakeskuste toimepiirkonnas. Ühtlasi viitab see hariduse pendelrände vahemaade erinevusele toimepiirkondade lõikes: pealinna toimepiirkonnas on keskmised vahemaad kodu ja kooli vahel kõige lühemad ja piirkondlike keskuste toimepiirkonnast pärit õpilaste puhul kõige pikemad. Ühe toimepiirkonna sees suureneb õpilaste koolitee keskmine pikkus astmeliselt keskusest ääremaa suunas eemaldudes. See mõjutab otseselt õpilaste iseseisva liikumise ja aktiivse koolitee võimalusi Eesti koolivõrgus.



ALLIKAS: Statistikaameti andmed²⁹
MÄRKUS. Joonistel on esitatud alla 50 km pikkused teekonnad.

SUUR OSA ÕPILASTEST
LIIGUB KOOLI AUTOGA, KUID
ÜHISTRANSPORDI PAREM
KÄTTESAADAVUS JA LAIEM
OMAKSVÖTT TOETAHIS LASTE
ISESEISVAT KOOLITEED

Eesti elanike liikuvusuuringu 2021. aasta andmetel liikusid õpilased haridusega seoses 43% juhtudest autoga, 30% jalgsi, 19% ühistranspordiga ja 8% jalg- või tõukerattaga. Samasse asustusüksusse jäi 52% liikumistest. Joonisel 6.2.4 on välja toodud liikumiste vahemaa jaotumine liikumis-

viiside lõikes. Jalgsi ja jalgrattaga liiguti peamiselt sama asustusüksuse piires, kuid ka auto ja ühistranspordiga läbiti kooli minekul ligikaudu pooltel juhtumitel kuni viiekilomeetrise vahemaid.

Autoga tehtavad lühikesed sõidud on need, mille arvelt on kestlike liikumisviiside abil võimalik kasvatada nii iseseisva kooliminekui ka aktiivse koolitee osakaalu. Pikemate vahemaade puhul saab autole alternatiiviks olla vaid ühistransport. Liikuvusuuringu andmetel ületab autosõit ühistranspordi kasutust enam kui kahekordselt. Ei ole aga teada, mil määral toetab ühistransport nende õpilaste igapäevast liikumisvajadust, kuivõrd on autoga koolisõit pere valik või

Tabel 6.2.1 Igapäevane haridusränne linnaregioonide toimepiirkondade lõikes, 2020

Keskuse tüüp	Tagamaa-tüüp	Õpilasi kokku	Samas asulas õppijate osakaal	Keskmine koolitee pikkus, km
Pealinn		75 184	61,8%	1,0
	lähivöönd	35 867	34,1%	4,2
	siirdevöönd	8221	35,1%	8,5
	ääreala	4486	35,0%	9,1
Regioonikeskus		26 504	93,4%	0,9
	lähivöönd	15 791	24,1%	5,1
	siirdevöönd	5779	28,4%	9,4
	ääreala	2556	22,8%	11,5
Maakonnakeskus		16 920	79,6%	2,5
	lähivöönd	8871	12,3%	8,9
	siirdevöönd	11 250	20,2%	10,6
	ääreala	5878	30,5%	11,1
Piirkondlik keskus		5032	75,4%	3,5
	lähivöönd	859	0,2%	9,8
	siirdevöönd	2263	13,5%	12,4
	ääreala	720	16,8%	15,2
Kokku		226 177	52%	7,7

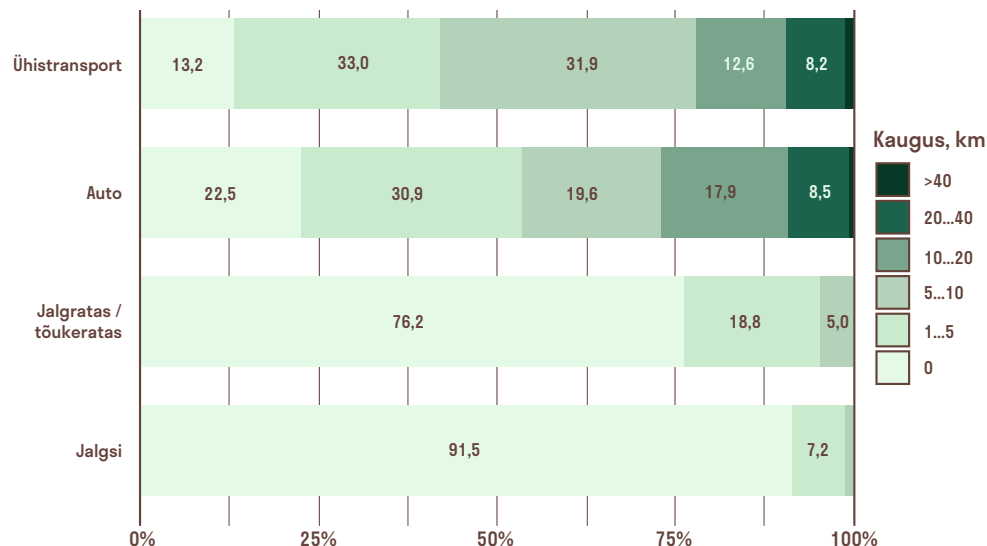
ALLIKAS: Statistikaameti andmed³⁰
MÄRKUS. Asustusüksused on jaotatud kas keskuslinnaks või selle tagamaatüübiks lähivööndist äärealani. Pealinn – Tallinn; regioonikeskused – Tartu, Pärnu; maakonnakeskused – Haapsalu, Jõgeva, Jõhvi, Kuressaare, Paide, Põlva, Rakvere, Valga, Viljandi, Võru; piirkondlikud keskused – Elva, Kiviõli, Kärkla, Põltsamaa, Rapla ja Türi. Keskuslinna lähivöönd: keskuslinnas töötab > 30% töötajatest; siirdevöönd: 15–30% töötajatest; ääreala: < 15% töötajatest.

paratamatus ning kuidas on elukohavaliku puhul arvestatud õpilaste võimalustega iseseisvalt kooli jõuda.

Täpsema sissevaate teemasse annab õpilaste kasvu seireuring.³¹ Õpilased liiguvad kooli jala või rattaga üldiselt kuni 2 km kauguselt ning pikemate vahemaade puhul auto või ühistranspordiga (joonis 6.2.5). Samas on näha, et vanemates klassides viiakse lapsi autoga kooli vähem kui nooremates. Lisaks on märkimisväärne see, et kui kodust kooli liikumisel on auto kasutamise osatähtsus suur (ca 45% 1. klassi puhul ja 30–35% vanemates klassides), siis koolist koju liikumisel oluliselt väiksem (25% 1. klassi puhul ja 10–15% vanemates klassides). Eeldatavasti ühitatakse peres hommikused sõidud, kuid koolipäeva lõppedes peab ca 20% hommikul autoga kooli sõitnud lastest iseseisvalt koju jõudma. See viitab ka liikumisviisi valikuvõimaluse ja lapse iseseisva liikumisvõimaluse olemasolule.

Mootorsõidukiga kooli sõitvate õpilaste enamus (ca 60% küsitletud klasside üleselt) toob selle liikumisviisi põhjuseks asjaolu, et kool on liiga kaugel.³² Teise põhjusena tuuakse välja logistiline sobivus teiste pereliikmete vajadustega (34–43%) ning kolmandana mugavus (ca 25%). Seega on ühistranspordi ulatuslikumal omaksvõtul potentsiaali vähendada kooli liikumisel autokasutust, toetada õpilaste iseseisvat liikumist ja suurendada kestlike liikumisviiside kasutust. Seejuures on oluline, et ühistranspordi liinivõrk ja väljumisajad toetaksid õpilaste iseseisvat kooliteed. Arenguruumile viitab asjaolu, et ca 15% õpilastel võtab koolibussi või ühistranspordiga kooli või koolist koju jõudmine ebamõistlikult palju aega ning teist sama palju on neid, kes on sunnitud autot kasutama, et pärast kooli näiteks huviringi jõuda. Igapäevane autokasutus haridusrändes toob kaasa olulise keskkonna-, kliima- ja tervise mõju nii täna kui ka tulevikus, kuna liikumisotsused on harjumuslikud ning koolilaste praegused harjumused mõjutavad nende liikumisviise ka täiskasvanueas.

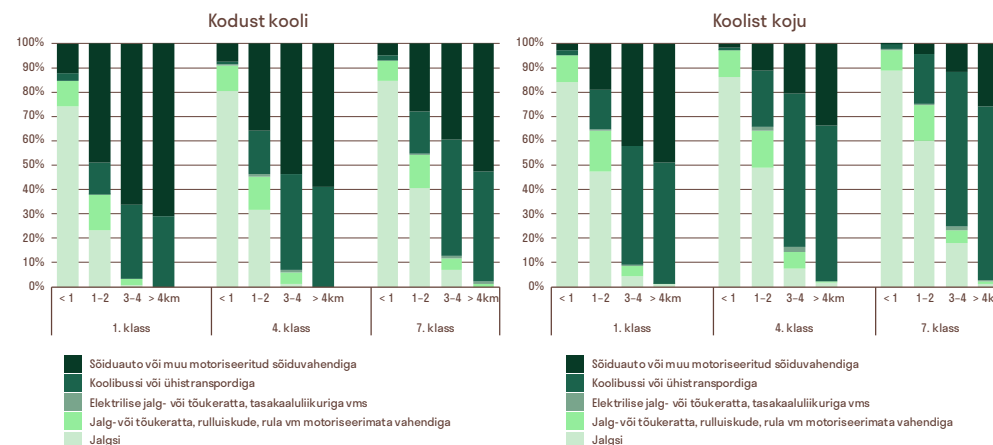
Joonis 6.2.4 Igapäevase haridusrände jaotumine kodu ja kooli vahemaa ja liikumisviisi põhjal



ALLIKAS: Transpordiameti andmed³³

MÄRKUS. 0 km tähistab õppimist samas asustussüskuses.

Joonis 6.2.5 Eesti õpilaste liikumisviisid kodust kooli ja koolist koju kooli kauguse ja klasside järgi



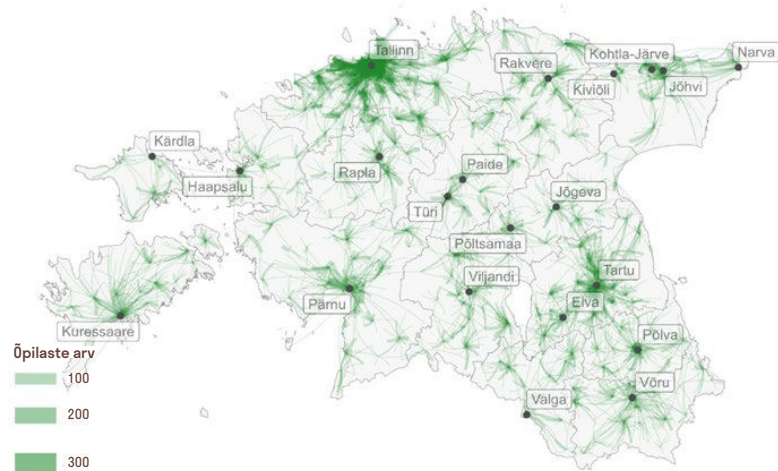
ALLIKAS: Tervise Arengu Instituudi andmed³⁴

HARIDUSE JA KESTLIKU LIIKUMISE SEOSTE UURIMISEKS ON VAJA TÄPSEMAID HARIDUS-, ELUKOHA- JA LIIKUMISANDMEID

Mõistmaks õpilaste tegelikku liikumisvajadust ja -harjumusi, tuleks enam tähelepanu pöörata sobilike andmete olemasolule ja kättesaadavusele. Praegused haridus-, elukoha- ja liikumisandmed ei võimalda luua tervikpilti. Õpilaste liikumist kajastavad vähesed juhuti kogutavad andmekogud, mis ei erista aastaaegu ega hõlma täpseid ruumiandmeid. Ka andmekogumise põhimõtted võivad viia ekslike järeldusteni: näiteks registrid ei erista mitme tegevuskohaga koolide aadresse, kutseõppeasutuste andmetes on koos põhikooli- ja gümnaasiumihariduse baasil õppijad ning õpingute ajal õpilaskodus või üüripinnal elavate õpilaste aadressid ei kajastu rahvastikuregistris. Kutsehariduse omandajate ja üha enam ka gümnaasiumiõpilaste hulgas on tavapärane elada kooli lähedal õpilaskodus või üürikorteris, kuid kuni täisealiseks saamiseni loetakse lapse püsivaks elukohaks tema vanema(te) elukoht.

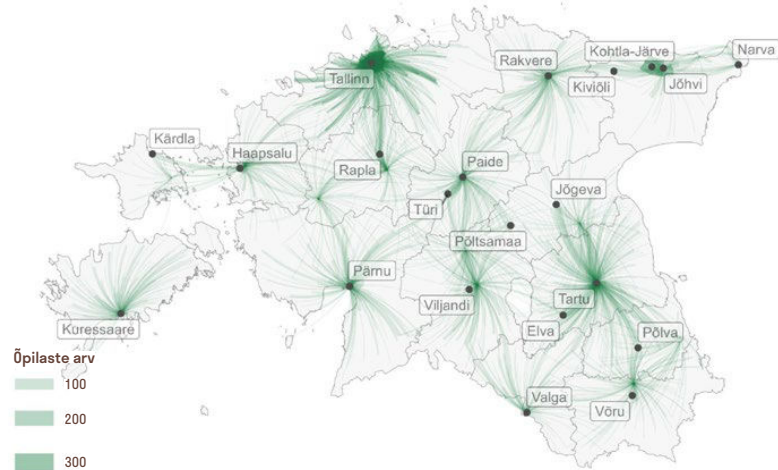
Kokkuvõtteks võib öelda, et ligi pool Eesti õpilastest ei ela haridusasutusega samas asustussüskuses. See suundumus kasvab alates lasteaiast kõrgemate kooliastmeteni jõudes. Koolivalik ei sõltu ainult elukoha asukohast Eesti asustussüsteemis ja kooli olemasolust samas asustussüskuses, vaid ka perede koolieelistustest ja koolivõrgu segregatsioonist. Kui kodulähedases koolis õppimine võimaldab õpilastel liikuda kooli suurema tõenäosusega iseseisvalt ja aktiivseid liikumisviise kasutades, siis koolivõrgu segregatsioon toob kaasa pikema koolitee ja väiksema võimaluse liikuda kooli kestlike liikumisviisidega. Märkimisväärne hulk koolilapsi viiakse kooli autoga, tuues põhjuseks kooli kauguse, mugavuse ja sobivuse teiste pereliikmete vajadustega. Ühistranspordil on potentsiaali toetada laste iseseisvat liikumist ning kodulähedaste koolide puhul tuleks enam julgustada aktiivse koolitee valikut, kuna need harjumused on kasulikud nii tervisele, keskkonnale kui ka kaasliiklejatele ning mõjutavad ühtlasi liikumisviise edasises täiskasvanueas.

Joonis 6.2.6 Koolieelsete haridusasutustega seotud igapäevane haridusränne, 2024

ALLIKAS: Statistikaameti andmed³⁵

MÄRKUS. Joonisel on esitatud alla 50 km pikkused teekonnad.

Joonis 6.2.7 Kutseõppeasutustega seotud igapäevane haridusränne, 2020

ALLIKAS: Statistikaameti andmed³⁶

MÄRKUS. Joonisel on esitatud alla 50 km pikkused teekonnad.

PEEGELDUS

Andero Uusberg

Ühe osa Eesti laste puudujäävast kehalisest aktiivsusest võiks leida kooliteelt. Aktiivsus mõjub hästi nii füüsilisele³⁷ kui ka vaimsele³⁸ tervisele. Üldiselt liigutavad mis tahes eas inimesed end esiteks siis, kui see tekitab rohkem häid kui halbu tundeid, ja teiseks siis, kui liikuda on vaja mingil muul põhjusel. Seega on ka liigutamise suurendamiseks kaht tüüpi teid.

Üks neist, millel ma pikemalt ei peatu, on pakkuda lastele nauditavaid liikumiskogemusi. Lapseeas tärpanud ja organiseeritud spordis terveks jäänud liikumiskogemused ennustab tervislikku liigutamist ka hilisemas elus.³⁹

Lisaks rõõmu pärast liikumisele saab toetada ka muudel põhjustel, näiteks kodunt kooli, koolist huviringi ja huviringist koju jõudmiseks vajaminevat liikumist. Mida enam kulgevad need teekonnad autos, seda rohkem läheb raisku aega, mida võiks panustada lastele soovitatud 60 hingeldama võtvasse minutisse ööpäevas.⁴⁰ Seega tasub ruume ja reegleid kujundades muu hulgas mõelda, kuidas teha need omal jõul liikumist soodustavateks.⁴¹

Koolitee läbimisviisi valik on justkui mitmevõistlus, kus erinevad liikumisvõimalused koguvad punkte otsustaja vajadustele vastamise eest. Lapse teekond peab olema jõukohane, ohutu, kiire ja meeldiv. Enamiku perede jaoks võidab selle võistluse täna auto. Kuidas mänguvälja muuta nii, et pjedestaalile pääseks rohkem omal jõul liikumist?

Esmalt on abi muidugi sellest, kui kool jääb jalutuskäigu või rattasõidu kaugusele. See on veel üks põhjus, miks väärtustada ühtlaselt kõrgel tasemel alg- ja põhikoolide võrku. Mida vähem on vanemal põhjust kahelda kodulähedase kooli kvaliteedis, seda enam on lapsi, kes saavad omal jõul koolis käia.

Siiski ei saa kõik pered elada koolimajadest paari kilomeetri kaugusel. Vaja on ka lahendusi, mis suurendaksid omal jõul liikumist osaliselt motoriseeritud teekonnal.

Siin on abiks ühistransport, mis erinevalt autost ei vii trepist treppi. Et ühissõiduk kooliteel kõne alla tuleks, tasub jätkuvalt investeerida ühissõitude sagedusse, kiirusesse, mugavusse ja turvalisusse. Kui bussi saaks kaasa võtta ka jalgratta (nt rattaraamil), muutuks ühissõit ahvatlevamaks ka peatustest kaugemal asuva kodu või kooli vahel liikujale. Selle kõige kõrval võiks muuta suhtumist ka ümmikutesse. Ehk polegi need häire, vaid mehhanism isereguleeruvast süsteemis: mida tüütum on autosõit, seda konkurentsivõimelisemaks muutub ühissõit.

Autoga liikleja koolitee muutuks tervislikumaks siis, kui ka autoga ei saaks otse treppi. Kui koolitooja peaks parkima veidi eemale, tekiks koolis käijal juurde tänuväärseid samme. Ehk võetakse pagasiruumis kaasa ka mõni ratas. Hõredama asustusega paikades võib õnnestuda terved tänavad koolide ümber autovabaks ehitada ja luua nii juurde ka rõõmu pärast liikumise ruumi. Kui tihedamas linnas tänavat päris kinni panna ei saa, saab siiski loobuda parkimis- ja peatumiskohtadest.

Arvestatavad kilomeetrid läbitakse päevas ka huvihariduse nimel. Üks siht võiks olla kujundada koolide ümber jalutatavad hariduslinnakud, kus spordisaale, muusikakoole ja ringiruumi ühendavad turvalised omal jõul liikumise rajad. Kaugemasse tulevikku saab selliseid linnakuid luua planeeringuotsustega. Lähemas tulevikus saaks toetada huvihariduse pakkujaid koolilähedase rendipinna eelistamisel.

Mida tüütum on autosõit, seda konkurentsivõimelisemaks muutub ühissõit.

VIIDATUD ALLIKAD

1. Passenger cars per thousand inhabitants (road_eqs_carhab). Database. – Eurostat, last updated 10.09.2025.
2. Statistikaameti andmebaas <https://andmed.stat.ee/et/stat>.
3. Statistikaamet, Õpilaste kodu ja kooli vahelise pendelrände andmestik 2020. aastal rahvastiku statistilise registri ja Eesti hariduse infosüsteemi andmetel (2024).
4. Kantar Emor, Eesti elanike liikuvuse küsitlusuuring 2021. – Transpordiamet, viimati uuendatud 22.06.2023, <https://www.transpordiamet.ee/EELU2021>.
5. Tervise Arengu Instituut, Eesti õpilaste kasvu uuring. WHO Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) (2022).
6. T. Tammaru jt, Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumite koostamine. Lõpparuanne (Tartu Ülikool, Eesti Kunstiakadeemia, Hendrikson DGE, 2024).
7. Kantar Emor, Eesti elanike liikuvuse küsitlusuuring 2021. – Transpordiamet, viimati uuendatud 22.06.2023.
8. Tervise Arengu Instituut, Eesti õpilaste kasvu uuring. WHO Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) (2022).
9. R. E. Wener, G. W. Evans, A morning stroll: Levels of physical activity in car and mass transit commuting. – Environment and Behavior 39 (1), 2007.
10. S. Schoeppe, M. J. Duncan, H. Badland, M. Oliver, C. Curtis, Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: A systematic review. – Journal of Science and Medicine in Sport 16 (4), 2013.
11. I. A. Ferreira, F. Fornara, V. Pinna, A. Manca, M. Guicciardi, Autonomy as key to healthy psychological well-being: A systematic literature review on children's independent mobility, cognitive and socio-emotional development. – Journal of Transport and Health 38, 2024; J. Stark, M. Meschik, P. A. Singleton, B. Schützhofer, Active school travel, attitudes and psychological well-being of children. – Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 56, 2018.
12. Tartu Ülikooli Liikumislabor, Õpilaste liikumisaktiivsuse uuring 2021. Aruanne (2021).
13. I. Marzi, A. K. Reimers, Children's independent mobility: Current knowledge, future directions, and public health implications. – International Journal of Environmental Research and Public Health 15 (11), 2018.
14. R. Mitra, Independent mobility and mode choice for school transportation: A review and framework for future research. – Transport Reviews 33 (1), 2013.
15. I. A. Ferreira, F. Fornara, V. Pinna, A. Manca, M. Guicciardi, Autonomy as key to healthy psychological well-being: A systematic literature review on children's independent mobility, cognitive and socio-emotional development. – Journal of Transport and Health 38, 2024.
16. E. Savolainen, A. K. Lindqvist, K. Mikaelsson, L. Nyberg, S. Rutberg, Children's active school transportation: An international scoping review of psychosocial factors. – Systematic Reviews 13 (1), 2024.
17. E. Savolainen, A. K. Lindqvist, K. Mikaelsson, L. Nyberg, S. Rutberg, Children's active school transportation: An international scoping review of psychosocial factors. – Systematic Reviews 13 (1), 2024; J. Silonsaari, M. Simula, M. te Brömmelstroet, From intensive car-parenting to enabling childhood vemonomy? Explaining parents' representations of children's leisure mobilities. – Mobilities 19 (1), 2024.
18. E. Ikeda, E. Hinckson, K. Witten, M. Smith, Associations of children's active school travel with perceptions of the physical environment and characteristics of the social environment: A systematic review. – Health and Place 54, 2018.
19. A. Moreno-Llamas, J. Garcia-Mayor, E. De la Cruz-Sánchez, Social inequalities hamper pro-environmental mobility intentions in Europe. – Cities 145, 2024.
20. F. Meinherz, L. Fritz, "Ecological concerns weren't the main reason why I took the bus, that association only came afterwards": On shifts in meanings of everyday mobility. – Mobilities 16 (6), 2021; A. Annist, P. Post, J. Terasmaa, Haridusasutused saavad sillata lõhet kliimateadlikkuse ja -hooldikkuse vahel. – E. Kindsiko (toim), Eesti inimarengu aruanne 2026. Haridus ühiskonna peeglis (Eesti Koostöö Kogu, 2026); M. Kiisel, B. Plüschke-Altöf, Haridus on vaid üks kivi kestliku eluviisi vundamendis. – E. Kindsiko (toim), Eesti inimarengu aruanne 2026. Haridus ühiskonna peeglis (Eesti Koostöö Kogu, 2026).
21. J. L. Kent, The use of practice theory in transport research. – Transport Reviews 42 (2), 2022.
22. A. Broberg, S. Sarjala, School travel mode choice and the characteristics of the urban built environment: The case of Helsinki, Finland. – Transport Policy 37, 2015.
23. E. Ikeda, E. Hinckson, K. Witten, M. Smith, Associations of children's active school travel with perceptions of the physical environment and characteristics of the social environment: A systematic review. – Health and Place 54, 2018.
24. J. Göransson, H. Andersson, Factors that make public transport systems attractive: A review of travel preferences and travel mode choices. – European Transport Research Review 15 (1), 2023.
25. A. Broberg, S. Sarjala, School travel mode choice and the characteristics of the urban built environment: The case of Helsinki, Finland. – Transport Policy 37, 2015.
26. A. Nichols, J. Ryan, How accessibility to schools is not (just) a transport problem: The case of public school choice in the city of Malmö, Sweden. – European Transport Research Review 15 (1), 2023.
27. K. Kleemola, H. Hyytiäinen, T. Tuononen, A. Toom, A systematic review of empirical literature on the segregation of educational institutions and its consequences in Finland. – International Journal of Comparative Sociology, 2023.
28. Statistikaamet, Õpilaste kodu ja kooli vahelise pendelrände andmestik 2020. aastal rahvastiku statistilise registri ja Eesti hariduse infosüsteemi andmetel (2024).
29. Statistikaamet, Õpilaste kodu ja kooli vahelise pendelrände andmestik 2020. aastal rahvastiku statistilise registri ja Eesti hariduse infosüsteemi andmetel (2024).
30. Statistikaamet, Õpilaste kodu ja kooli vahelise pendelrände andmestik 2020. aastal rahvastiku statistilise registri ja Eesti hariduse infosüsteemi andmetel (2024).
31. Tervise Arengu Instituut, Eesti õpilaste kasvu uuring. WHO Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) (2022).
32. Tervise Arengu Instituut, Eesti õpilaste kasvu uuring. WHO Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) (2022).
33. Kantar Emor, Eesti elanike liikuvuse küsitlusuuring 2021. – Transpordiamet, viimati uuendatud 22.06.2023, <https://www.transpordiamet.ee/EELU2021>.
34. Tervise Arengu Instituut, Eesti õpilaste kasvu uuring. WHO Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) (2022).
35. Statistikaamet, Õpilaste kodu ja kooli vahelise pendelrände andmestik 2020. aastal rahvastiku statistilise registri ja Eesti hariduse infosüsteemi andmetel (2024).
36. Statistikaamet, Õpilaste kodu ja kooli vahelise pendelrände andmestik 2020. aastal rahvastiku statistilise registri ja Eesti hariduse infosüsteemi andmetel (2024).
37. I. W. Eisenberg et al., Uncovering the structure of self-regulation through data-driven ontology discovery. – Nature Communications 10 (1), 2019.
38. S. J. H. Biddle, M. Asare, Physical activity and mental health in children and adolescents: A review of reviews. – British Journal of Sports Medicine 45 (11), 2011.
39. S. M. Miller, J. T. Siegel, Youth sports and physical activity: The relationship between perceptions of childhood sport experience and adult exercise behavior. – Psychology of Sport and Exercise 33, 2017.
40. J. P. Chaput, F. B. O. Porcel, 2020 WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour for children and adolescents aged 5–17 years: Summary of the evidence. – International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity 17, 2020.
41. A. Karolin jt, Katsetamise juhend avalikule sektorile. – Riigikantselei, 2023, <http://katsetamine.riigikantselei.ee>.

