

PÖPI-KOIRA LIIKENTEESSÄ

Liikennekasvatustuokion järjestäminen rovaniemeläisessä päiväkodissa

Riina Sinervuo

11/2019

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto
Riina Sinervuo	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Pöpi-koira liikenteessä. Liikennekasvatustuokion järjestäminen rovaniemeläisessä päiväkodissa.	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Virve Haarla	Toiminnallinen opinnäytetyö
Tiivistelmä	
<p>Opinnäytetyö tarkastelee 3-5-vuotiaiden lasten liikennekasvatusta päiväkodissa, sekä poliisin perustetta ja tarvetta olla mukana lasten liikennekasvatuksen järjestämisessä. Työ toteutettiin suunnittelemana ja työstämällä liikennekasvatustuokio ja -opas rovaniemeläiseen päiväkotiin. Valmiiden tuotosten arviointi tehtiin yhteistyössä päiväkodin varhaiskasvattajien kanssa.</p> <p>Tuotoksena valmistunut liikennekasvatusopas on yksinkertainen, kuvitettu kirja, jonka ulkoasu on suunniteltu lapsilähtöiseksi. Liikennekasvatustuokio päiväkodilla piti sisällään vuorovaikutteista keskustelua erilaisista toimintamalleista tavallisimmista lasten kohtaamisissa liikennetilanteissa. Mukana olleilta päiväkodin työntekijöiltä kerättiin palautetta tuokiosta, sekä kysyttiin heidän näkemyksiään liikennekasvatuksen tarpeellisuudesta.</p> <p>Aiheen ajankohtaisuus ja tarve työlle nousi esiin alle esikouluikäisille lapsille suunnatun liikennekasvatusmateriaalin puutteesta, sekä siitä tosiasiaa, että liikennekasvatuksen tärkeys on lähes sivuutettu kasvatuksellista toimintaa määrittelevissä valtakunnallisissa suunnitelmissa.</p> <p>Tulokset osoittivat, että päiväkodin työntekijät kokevat liikennekasvatuksen tarpeellisenä ja pitävät liikennekasvatustuokion järjestämistä kannattavana tapana tuoda esiin liikennekäyttäytymisen malleja lasten kanssa. Toteutuksena tuokio ja liikennekasvatusopas koettiin onnistuneiksi ja hyödyllisiksi.</p> <p>Liikennekasvatustuokion tukena käytettävää opetusmateriaalia on jonkin verran tarjolla. Kuitenkin alle esikouluikäisten lasten ikätason mukaista materiaalia on vain vähän. Poliisi on yksi liikennekasvatuksessa mukana olevista toimijoista, joten poliisin olisi perusteltua omalta osaltaan tarjota lapsille tällaista materiaalia. Valmistunut liikenneopas on yksi esimerkki tuotteesta, jonka kanssa poliisi voi helposti toteuttaa liikennekasvatustuokion päiväkodissa joutumatta käyttämään tähän kohtuuttomasti resursseja.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
24 + 9 liitesivua	marraskuu 2019
Avainsanat	
Liikennekasvatus, laillisuuskasvatus, liikenneopas.	

SISÄLLYS

SISÄLLYS	2
1 JOHDANTO	2
2 AIHEEN VALINTA	2
3 AIHEEN KYTKÖS POLIISIIN	3
3.1 Laillisuuskasvatus	4
3.2 Lapset liikenteessä.....	5
4 LIIKENNEKASVATUS.....	5
4.1 Liikennekasvatuksen vastuu.....	6
4.2 Tekemällä oppiminen	7
4.3 Ikätason mukainen oppiminen.....	8
4.4 Lapsen liikenneturvallisuus	9
5 LIIKENNETURVA MUKANA LIIKENNEKASVATUKSESSA.....	10
6 TYÖ OSANA KEHITTÄMISTOIMINTAA.....	11
6.1 Työvaiheet	11
6.2 Työn tavoite ja tarkoitus	12
7 LÄHDEKIRJALLISUUS	13
8 TUOTOKSET.....	14
8.1 Liikennekasvatusopas.....	14
8.2 Liikennekasvatustuokio	15
8.2.1 Tuokion suunnittelu	15
8.2.2 Tuokion toteutus	15
8.3 Kyselylomake	17
8.4 Kyselylomakkeiden vastaukset	18
9 JOHTOPÄÄTÖKSET	19
10 OMAN TYÖN ARVIOINTI	20
LÄHTEET	23

LIITTEET

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aihe liittyy varhaiskasvatukseen, ja siihen alakokonaisuutena sisältyvään liikennekasvatukseen. Poliisia koskeva aihekokonaisuus, johon työ liittyy, on ennalta estävä poliisitoiminta. Opinnäytetyö käsittelee alle esikouluikäisten lasten liikennekasvatusta päiväkodissa. Tällä hetkellä polttavin tarve liikennekasvatukselle on nimenomaan esikouluikäisiä nuorempien lasten kanssa, sillä alle 6-vuotiaille kohdennettua liikennekasvatusta ei tällä hetkellä määritellä ”pakolliseksi”. Tarvetta on myös 3-5-vuotiaden liikennekasvatuksen teorian tarkastelulle, jotta voidaan arvioida, onko teoria riittävää ja monipuolista.

Koska lasten ikävuosittain tapahtuva oppiminen ja kognitiivisten taitojen nopea kehitys muodostaa suuria eroja 1-vuotiaalle ja 5-vuotiaalle suunnattuun materiaaliin, päätin rajata työni käsittelemään 3-5-vuotiaita lapsia. On tunnustettu tosiasia, että alle 3-vuotias lapsi oppii hyvin erilaisin ja pitkälti yksinkertaistetuin keinoin, eikä häntä pystytä osallistamaan oppimistuokioissa samalla tavalla, kuin lasta, jonka taidot ovat pidemmälle kehittyneet. Koska tahdoin toteuttaa toiminnallisen tuokion, valitsin tarkastelun kohteeksi sellaisen ikäryhmän, jonka kanssa on osallistumista ajatellen mielekästä käydä liikenneaiheista dialogia. Tämän vuoksi kohderyhmäkseni valikoitui 3-5-vuotiaat lapset.

2 AIHEEN VALINTA

Olen aiemmalta koulutukseltani varhaiskasvatuksen sosionomi (AMK). Keskusteltuani muutaman eri kunnissa työskentelevän lastentarhanopettajan kanssa, tulin siihen tulokseen, että päiväkodissa ei juurikaan opeteta liikennekasvatusta alle 6-vuotialle lapsille. Esikouluikäisten liikennekasvatusta toteutetaan jonkin verran, ja sen määrä esiopetuksen toteutussuunnitelmassa ja varsinaisessa toteutuksessa vaihtelee kunnittain ja päiväkodeittain. Esikoululaisten liikennekasvatukselle on peruste siinä, että lapsen tuleva itsenäinen kouluun kulkeminen ja koulutiellä kohdattava liikenne edellyttävät lapselta liikenteessä toimimisen taitoja. Kuitenkin myös tätä nuoremmat lapset liikkuvat liikenteessä, ja vaikka se tapahtuu usein yhdessä vanhempien tai muiden aikuisten kanssa, tulisi näidenkin lasten saada ikätasonsa mukaisesti opastusta turvalliseen liikennekäyttäytymiseen.

Varhaiskasvatussuunnitelman perusteet 2018 mainitsee lapsen vastuullisen liikenteessä toimimisen yhdeksi osaksi lapsen laaja-alaista osaamista ja lapselta edellytettäviä arjen taitoja. Suunnitelma nostaa esiin myös lapsen kanssa lähiliikenteessä liikkumisen, tarkoituksena tukea lapsen turvallisuuteen liittyvien sääntöjen ja tapojen oppimista, antaa valmiuksia toimimiseen ja kasvattaa lapsen turvallisuuden tunnetta. (Opetushallitus 2018)

Varhaiskasvatussuunnitelma ei kuitenkaan mainitse liikennekasvatuksen järjestämistä osana päivähoidossa toteutettavan varhaiskasvatuksen valtakunnallisia toimintatavoitteita. Opinnäytetyölläni selvitän liikennekasvatuksen olemassa olevaa teoriapohjaa, luon varhaiskasvatuksesta kirjoitetun teorian pohjalta perustaa pedagogiselle liikennekasvatustuokiolle, sekä toteutan näiden pohjalta lyhyen oppaan, jota voidaan käyttää liikennekasvatuksen toteutuksen apuna päiväkodissa. Oppaaseen sisällytän paljon kuvia liikennekasvatustuokiosta apuna käytettäväksi.

Tehtyäni teoriakatsauksen varhaiskasvatuskirjallisuuteen, huomasin, että liikennekasvatus sisällytetään oman otsikoinnin puuttuessa yleisimmin luonto- tai ympäristökasvatukseen, koska siihen liittyy usein retkiä, joiden aikana siirtyminen toteutetaan liikenteessä. Löysin myös kytköksiä liikuntakasvatukseen sellaisessa kirjallisuudessa, joka käsittelee motoriikkaa ja sitä, kuinka lapsi liikkuu ympäristössään. Kuitenkin maininnat liikennekasvatuksesta varhaiskasvatusteorian perusteita käsittelevissä teoksissa ovat lukumääriltään erittäin vähäisiä ja siksi liikennekasvatusaihetta käsittelevän teoksen koonti olisi ehdottomasti paikallaan.

Kävin toteuttamassa valmistamani liikennekasvatusoppaan pohjalta toimintatuokion rovaniemeläisessä päiväkodissa ja keräsin tämän jälkeen henkilökunnalta palautetta tuokiosta ja mielipiteitä liikennekasvatuksen tarpeellisuudesta. Tuokion toteutuksessa pyrin ikätason mukaisiin menetelmiin. Liikennekasvatustuokion aiheita ovat mm. suojatiekäyttäytyminen, liikennevalot ja heijastimen käyttö.

3 AIHEEN KYTKÖS POLIISIIN

Vanhempien ja koulun ohella myös poliisi nähdään kasvattamiseen liittyvänä auktoriteettina. Poliisin työ onkin kansalaisten kohtaamisen ja aktiivisten vuorovaikutustilanteiden kautta kasvatuksellista toimintaa. Poliisin suorittamasta kasvatustoiminnasta, joka keskittyy liikenteessä toimimiseen, on käytetty monenlaisia

termejä, joista yleisimpiä ovat laillisuuskasvatus, oikeuskasvatus, liikennevalistus ja liikennekasvatus.

Vanhempien ja poliisin roolit kasvattajina ovat hyvin erilaiset, mutta molemmille on muuttuvassa yhteiskunnassa oma tarpeensa. Yhteiskuntarauhan ja järjestyksen turvaamisen ohella poliisin työtä on ennalta estää rikoksia. Poliisilain 1 luvun 1 §:n (22.7.2011/872) mukaisesti, poliisin tulee myös työskennellä yhteistyössä muiden viranomaisten, sekä alueella olevien yhteisöjen ja alueiden asukkaiden kanssa. (PoIL 1:1 §)

Myös Liikenneturva on huomionut poliisin roolin liikennekasvattajana. Kouluikäiset liikenteessä-julkaisun mukaan koulun ja päiväkodin lisäksi muita turvallista liikennekäyttäytymistä tukevia yhteistyötahoja ovat poliisi, tiedotusvälineet, kunta, sekä erilaiset asukasyhdistykset. (Liikenneturva 1994, 14)

3.1 Laillisuuskasvatus

Poliisin kytkös laillisuuskasvatukseen on nähty ja tunnustettu jo 1930-luvulla. Tuolloin se oli lähinnä poliisin vapaa-ajalla tapahtuvaa valistustoimintaa lasten ja nuorten parissa, eikä sen katsottu kuuluvan poliisin varsinaisiin virkatehtäviin. 1970-luvulla sisäasiainministeriö vihdoinkin antoi luvan irrottaa poliiseja muista tehtävistä kouluissa tapahtuvaan laillisuuskasvatukseen (Mäenpää 1991, 1-2). Laillisuuskasvatustoimintaan suunnattujen resurssien määrä on vaihdellut budjetoinnin mukaan voimakkaasti vuosien saatossa ja onkin perinteisesti ollut sellainen poliisitoiminnan osa-alue, jolta karsitaan nopeasti säästötoimenpiteitä toteutettaessa.

Poliisin rooli on 2010-luvulle tultaessa muuttunut entistä enemmän kansalaisia käskevästä auktoriteetista neuvottelevaan ja ihmisten kanssa vuorovaikutuksessa olevaan toimijaan, jonka tehtävä on palvella kansalaisia. 1990-luvun alussa ennalta estävä toiminta määriteltiin virallisesti yhdeksi poliisitoiminnan osa-alueeksi ja sen tärkeys tunnustettiin. Poliisin ennalta estävä toiminta nähtiin sidosryhmien ja eri toimintatahojen kanssa tehtävänä yhteistyönä, jonka tarkoitus oli torjua rikollisuutta. (Aro 2009, 10-12)

Ennalta estävän työn menetelmiä kehitetään usein tilanteessa, jossa toimijoille on syystä tai toisesta herännyt erilaisia epävarmuuden tunteita. Vanhemmat saattavat olla huolissaan lapsiensa selviytymisestä tai yhteiskunta voi olla huolissaan lapsien puutteellisesta hoivan saannista. Toisaalta myös korostunut markkinahenkinen palvelutuotanto edellyttää

riskitekijöiden kartoittamista, koska niillä voidaan perustella tukitoimia ja rahoitustarvetta. (Määttä & Kalliomaa-Puha 2006, 181)

3.2 Lapset liikenteessä

Erilaiset liikennetehtävät työllistävät poliisia. Liikenneonnettomuuksien määrää pyritään valtakunnallisesti vähentämään erilaisilla poliisin sekä muiden toimijoiden, kuten Trafjin ja Liikenneturvan järjestämällä kampanjoilla.

Riskialttiimpia lapsen jalankulkijana kohtaamia liikennetilanteita ovat ajoradan ylitys, tielle ryntääminen näköesteen takaa, sekä käveleminen liikenteen suutaan, varsinkin pimeällä. Pyöräilevän lapsen suurimpia vaaran paikkoja puolestaan ovat lapsen yllättävä tulo ajoradalle, kääntyminen takaa lähestyvän auton eteen, väistämisvelvollisuuden laiminlyönti, sekä ajo kohtaavan liikenteen kaistalla tai huolimaton ajo risteyksessä. (Liikenneturva 1994, 9)

Liikenneturvan mukaan lapsen liikenteessä liikkumisen valmiudet kehittyvät elämässä tarvittavien tietojen ja taitojen mukana lapsen kasvaessa. Turvallinen liikkuminen kodin ja harrastuspaikkojen lähiympäristössä on tärkeää kokonaisvaltaisen kehityksen kannalta. Turvallisuutta edistäviä tekijöitä ovat turvallinen liikenneympäristö, turvavälineiden käyttö, liikennekasvatus sekä lapsista varoittava tiedotus muille tienkäyttäjille. (Lapset 0-14 liikenteessä, luettu 25.10.2019)

4 LIIKENNEKASVATUS

Liikennekasvatuksen tehtävä on pyrkiä auttamaan lasta selviytymään, etenkin kaupunkiliikenteessä turvallisesti. Lapsi toimii liikenteessä ensin vanhempien kanssa ja lopulta opettelee turvallista liikkumista itsenäisesti. Liikennekasvatuksen tarkoituksena on myös auttaa lasta ymmärtämään liikennemerkkien merkitys elämää helpottavina opasteina. (Laukkanen ym. 1979, 134)

Lasten kanssa tulee keskustella erilaisista yksilöä velvoittavista säännöistä, joista yhtenä kokonaisuutena ovat liikennesäännöt. Yhteisistä säännöistä keskusteleminen saa ne tuntumaan lapsesta häntä itseään koskettavilta ja sitä kautta tärkeiltä. Myös sääntöjen olemassaolon tarkoitus on tehtävä lapselle selväksi, sillä säännöt ovat sopimus yhteisistä käyttäytymistavoista. (Laukkanen ym. 1979, 138)

Liikenneturvan mukaan kodin ulkopuolelta tuleva liikennekasvatus tukee vanhempien kasvatustyötä ja tuo siihen jatkuvuutta (Lapset 0-14-liikenteessä, luettu 25.10.2019). Se, että lapsi saa opetusta turvalliseen toimimiseen useista eri paikoista, tukee lapsen kasvamista turvallisuusmyönteiseksi ja vähentää lapsen tapaturmariskiä liikenteessä.

Suomessa pyrkimys tavoitteelliseen kasvatukseen päiväkodissa alkoi päivähoitolain säätämisen jälkeen vuonna 1973. Päivähoidon kasvatustavoitteita käsittelevä komiteamietintö ja sen pohjalta tehdyt ehdotukset johtivat siihen, että vuonna 1983 päivähoidon valtakunnallisille kasvatustavoitteille lisättiin päivähoitolakiin erillinen tavoitepykälä, joka määrittelee tavoitteiksi mm. tukea lasta sosiaalisessa ja eettisessä kehityksessä, sekä edistää lapsen kasvua yhteisvastuuseen ja elinympäristön vaalimiseen. (Ojala 1984, 178)

4.1 Liikennekasvatuksen vastuu

Koulujen opetustavoitteita määrittelevä, valtakunnallisessa käytössä olevan Peruskoulun opetussuunnitelman perusteiden versio vuodelta 1994 mainitsee julkaisun sivulla 33 liikennekasvatuksen osana kasvatusta ja määrittelee sen tavoitteista seuraavaa:

Liikennekasvatuksen tavoitteena on, että oppilas osaa toimia liikenteessä jalankulkijana, erilaisten liikennevälineiden matkustajana ja kulkuvälineiden ohjaajana ottaen huomioon oman ja muiden turvallisuuden. Liikennekasvatuksen avulla oppilas omaksuu tietoja, taitoja ja liikenteen turvalliseksi sujumiseksi tarvittavia asenteita. Liikennekasvatuksessa oppilas saa valmiuksia arvioida liikennettä sekä sen vaikutuksia ja merkityksiä luonnolle, elinkeinoelämälle ja työllisyydelle.

Etenkin viimeisenä mainitut seikat ovat toki päiväkotikäisen lapsen kanssa turhan korkealle tähtääviä tavoitteita, mutta mielestäni varhaiskasvatussuunnitelma saisi ottaa liikennekasvatuksen samaan tapaan huomioon ja muokata sen tavoitteita toimintaympäristön vaatimusten ja päiväkotikäisten lasten ikätason mukaiseksi.

Päivitetystä ja tällä hetkellä kouluissa käytössä olevassa opetussuunnitelman perusteissa vuodelta 2014 ei kuitenkaan mainita liikennekasvatusta. Liikenteessä toimimisesta lausutaan, että liikuntakasvatukseen liittyen ulkopuolisille liikuntapaikoille siirtyminen edistää turvallista liikennekäyttämistä. Suunnitelmassa myös mainitaan, että turvataitojen opettelemisen tavoitteena on edistää myös liikenneturvallisuutta. (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2014, 149)

Liikenneturva on julkaisussaan Kouluikäinen liikenteessä (Liikenneturva 1994, 15) lanseerannut mallin kunnallisella tasolla vapaaehtoisen liikennekasvatussuunnitelman laatimista varten. Suunnitelmassa tavoitteiksi määritellään esimerkiksi, että oppilas sisäistää myönteisen liikennekäyttäytymisen ja sääntöjen noudattamisen ja osaa arvioida liikennettä ottaen huomioon sen eri tekijät. Liikennekasvatuksen sisällöiksi määritellään erilaiset liikenneympäristöt ja liikennevälineet, eri tienkäyttäjäroolit, riskit ja niiden välttäminen sekä tasa-arvoiset liikkumismahdollisuudet. Mallissa periaatteina ovat tekemällä oppiminen, ympäristön käyttäminen suunnittelun lähtökohtana ja yhteistyö ympäröivän yhteisön kanssa.

Nopealla tarkastelulla voidaan todeta, että osa kunnista on valmistanut tämän tai jonkin muun mallin pohjalta oman liikennekasvatussuunnitelman. Myös Rovaniemellä on julkisesti tarkasteltavissa oleva, vuonna 2007 toteutettu liikennekasvatussuunnitelma, jonka on julkaissut Rovaniemen kaupunki. Suunnitelmassa liikennekasvatusta toteuttaviksi toimijoiksi on lueteltu päivähoiton henkilökunta, Liikenneturva sekä poliisi (liite 1). (Rovaniemen kaupungin julkaisu, 2007)

4.2 Tekemällä oppiminen

Lapset tutkivat elinympäristöään innokkaasti ja reagoivat usein aikuista aktiivisemmin havaitsemiinsa ääniin ja visuaalisiin ärsykkeisiin. Tästä syystä lasten opetustilanteiden vieminen ulos on hedelmällistä lasten oppimisen kannalta (Riley 2007,192). Lasten liikennekasvatuksen osana voidaan käyttää erilaisten siirtymien aikana tapahtuvaa havainnointia ympäröivästä liikenteestä. Siirtymiä voidaan tehdä itse tarkoituksenakin. Päiväkotien retkillä ylitetään suojateitä, odotellaan punaisen valon vaihtumista vihreäksi ja havainnoidaan tieliikenteen seassa näkyviä ajoneuvoja. Nämä tilanteet kannattaa sanoittaa lapselle liikennekasvatuksellisesti kertomalla, mitä liikenteessä näkyy ja kuuluu ja miten liikenteessä tulee toimia.

Edwardsin ja Knightin (1994, 42) mukaan lapsella on vaikeuksia osoittaa aikuiselle osaamistaan ympäristöön liittyen, mikäli lapsen kanssa ei konkreettisesti mennä ympäristöön, mihin osaaminen liittyy. Voidaan siis ajatella, että paras väylä lapsen liikennetaitojen kartuttamiseen ja taitotason selvittämiseen on olla yhdessä aikuisen kanssa siellä, missä liikennettä on. Myös Williams ja Fromberg (1992, 58) osoittavat merkityksellisenä perusteena lapsen oppimiselle olevan lapsen itsenäinen havainnointi suorassa kosketuksessa opetettaviin asioihin.

Ahon (1987, 179) mukaan alle kouluikäisen lapsen kasvatustavoitteissa ja -sisällöissä tulisi korostaa ympäristöä, joka mahdollistaa lapsille erilaisia toimintoja ja auttaa lasta luomaan kokonaiskuvan häntä ympäröivästä maailmasta. Tutustuminen ympäristöön alkaa Ahon mukaan kodin ja päiväkodin lähiympäristöstä ja siihen kuuluvan liikenteen havainnoinnista sekä liikenteen teknisten laitteiden käyttömekanismien ymmärtämisestä.

4.3 Ikätason mukainen oppiminen

Liikennekasvatuksen aiheiden omaksuminen edellyttää lapselta pitkälti minäkeskeisyyden muutosta, joka tapahtuu kehityspsykologi Jean Piagetin kehitysteorian mukaan 4-5-vuotiaana. Tällöin lapsi alkaa tiedostaa itsensä toimijana ja erottaa itsensä erillisenä ympäristöstään. Lapsi alkaa hahmottaa vaihtoehtoisten näkökulmien mahdollisuudet ja ymmärtää näin toimijoiden välistä vastavuoroisuutta, suhteellisuutta ja erilaisten toimintamallien toteutumista. Samaan ikävaiheeseen liittyy myös konkreettisten tekojen ja mielikuvien erottaminen toisistaan, mitä seuraa mielikuvien synnyttäminen jopa ilman varsinaisia tekoja. Roolileikillä on suuri vaikutus näiden asioiden oppimisessa. (Hakkarainen 2002, 35)

Lapsen kouluvalmiutta tarkastellaan mitaten lapsen osaamista niillä osa-alueilla, joita liikenteessä toimiminenkin lapselta edellyttää. Näitä ovat mm. avaruudellinen hahmottaminen, motoriset valmiudet, vuorovaikutustaidot ja verbaliset kyvyt (Hakkarainen 2002, 39). Monet kouluikäiset lapset kulkevat lyhyitä koulumatkoja itsenäisesti, mutta 3-5-vuotiaalla nämä taidot ovat vielä kehittymässä, ja kulkeminen tapahtuu yleensä vielä vanhempien kanssa.

Autoilun lisääntyessä lapsien matkustaminen kotoa erilaisiin toimintaympäristöihin on lisääntynyt, mutta samalla leikki oman kotipiikan läheisyydessä ja ulkona on vähentynyt (Tovey 2007, 4). Tämä lisää tarvetta ymmärtää autossa matkustamisen turvallisuusasioita, kuten turvavyön ja turvaistuimen käyttöä. Jalan tai pyörällä kuljettavat matkat ovat kuitenkin arvokkaita tilaisuuksia opettaa lapselle liikennekäyttäytymistä ja auttaa lasta hahmottamaan omaa kotia ympäröiviä maastoja. Tällaisia tilaisuuksia tulisi sisällyttää lapsen arkeen autolla matkustamisesta huolimatta. Toveyn mukaan lapset, jotka kulkevat jalan päivähoitoon tai kouluun ovat autolla matkustavia lapsia valmiimpia toimimaan itsenäisesti liikenteessä, minkä lisäksi he ovat myös motorisilta taidoiltaan autoilevia kehittyneempiä (Tovey 2007, 3).

Raija Raittila kirjoittaa teoksessa *Varhaiskasvatuksen käsikirja* siitä, kuinka ympäristökasvatuksen ajatellaan usein olevan yhteneväinen luontokasvatuksen käsitteen kanssa, mutta nykyinen ympäristökasvatus käsittää entistä laajemmin muutakin, kuin luontokokemukset ja luonnontieteeseen liittyvät asiat. Ympäristökasvatukseen kuuluvat Raittilan mukaan myös kaupunkikokemukset ja kaupunkiympäristöön liittyvät valmiudet, tiedot ja taidot (Hujala & Turja 2011, 210). Raittila kirjoittaa Toveyn tapaan takapenkin sukupolvesta, joka oppii asioita lähinnä auton ikkunalasin läpi. Lasten tulisi saada itsenäisenä toimijana kokemuksia myös arkkitehtuurista, toimintaympäristöistä ja liikenteestä. Varhaislapsuuden aikana tapahtuva oppiminen ympäristöstä tuottaa lapselle malleja, joiden varassa myös lapsen ympäristövastuullisuus kehittyy ja esteettinen suhde ympäristöön monipuolistuu (Hujala & Turja 2011, 211).

Lasten aktiivisuus ja heidän asuinympäristönsä määrittelevät pitkälti sen, millaiseksi lapsuus muodostuu. Paikan käsitteisiin liittyvät merkitykset määrittelevät lapsille sitä, millaista heidän olemisensa ja toimintansa erilaisissa paikoissa voi olla. On esimerkiksi olemassa paikkoja, jotka on varta vasten tarkoitettu lapsille, sekä paikkoja, joissa lapsia harvoin on ollenkaan. Nämä paikat ja niiden havaitseminen rajaavat lapsen liikkumista, ja kohtaamisten mahdollisuuksia. Tällä puolestaan on vaikutusta lasten sosiaaliseen oppimiseen ja käsitykseen siitä, missä he voivat olla mukana. (Raittila 2008, 35-36)

4.4 Lapsen liikenneturvallisuus

Lapsen liikenneturvallisuutta kehitettäessä on otettava huomioon laajasti erilaisia osatekijöitä. Yksi niistä on liikennekasvatustyön arvostuksen nostaminen (Liikenneturva 1994, 21). Jos arvostus nousisi, auttaisi se myös liikennekasvatuksen paremmassa resursoimisessa. Tällä hetkellä tuntuu teoriakatsauksen perusteella merkittävänä ongelmana olevan se, ettei liikennekasvatusta mielletä olennaiseksi ja tärkeäksi osaksi kasvatusta. Muita vaikuttamisen osatekijöitä ovat mm. liikennemuotojen valintaan vaikuttaminen, liikenneympäristön parantaminen, sekä nopeuksien säätely ja liikenteenvalvonta, joissa poliisilla on päärooli (Liikenneturva 1994, 21).

Kun lapsi kasvaa ja kehittyy, etenee liikennekasvatus aikuisen suojelusta ja valvonnasta lapsen omatoimisen liikkumisen tukemiseen. Pienen lapsen turvallisuus on kokonaan riippuvainen vanhempien toiminnasta ja asianmukaisten turvalaitteiden käytöstä. Lapsen oppiessa kävelemään, alkaa liikkumisen tukeminen ja valvonta, joka laajenee kodin sisältä pihapiiriin ja tämän kautta asiointimatkoihin yhdessä aikuisen kanssa. Nämä arkipäivän

tilanteet valmentavat lasta liikenteessä liikkumiseen. Mahdollisimman hedelmällisen liikenteessä ohjaamisen avain on lapsen ja vanhemman välinen vuorovaikutus, niin tilanteiden sanoittaminen, kuin kysymysten esittäminen lapselle sekä lapsen omiin kysymyksiin vastaaminen. (Liikenneturva 1994, 10)

Pienen lapsen koko, puutteellinen kyky tehdä havaintoja ympäristöstä ja kykenemättömyys ennakoita tapahtumia, tekevät lapsesta liikenteessä aikuisesta riippuvaisen. Koska lapsi on tienkäyttäjänä pieni, on se myös auton kuljettajalle usein vaikea havaittava. Lapset eivät lisäksi osaa arvioida autojen nopeuksia tai etäisyyksiä tai erottaa äänen suuntaa, mikä tekee lapsien itsenäisestä liikkumisesta entistä riskialttiimpaa. Lapset ovat kuitenkin hyvin erilaisia taidoiltaan ja osa lapsista voi varovaisuudellaan korvata puutteita osaamisessa. Erot saman ikäisten lasten taidoissa selittyvät toisten lasten karttuneella ja toisten puutteellisella kokemuspohjalla. (Liikenneturva 1994, 11)

5 LIIKENNETURVA MUKANA LIIKENNEKASVATUKSESSA

Liikenneturvan internet-sivuilla on kattava osio lapsista liikenteessä. Sivut tarjoavat myös oppimateriaalia liikennekasvatukseen, mm. turvapupu-hahmon seikkailuja sisältävän osion. Navigoidakseen itseään sivuilla eteenpäin, tulee kuitenkin osata lukea, joten turvapupu on sopivaa oppimateriaalia lähinnä lukutaitoisen kanssa läpikäytäväksi, enemmän kuin lapsen itsenäisesti katseltavaksi. (Liikenneturvan turvapupu, luettu 20.10.2019)

Liikenneturva mainitsee kotisivuillaan myös If-vahinkovakuutusyhtiön teettämän kyselytutkimuksen, jolla selvitettiin mitä lapset pelkäävät eniten liikenteessä. Kyselyn vastauksista tärkeimpänä esiin nousi, että lapset toivoisivat autoilijoiden ajavan hiljempaa ja pysähtyvän suojatien eteen. Mielestäni lasten vastaukset noudattelevat heidän näkemystään autoista asuintaajamissa. Koska auto on lapselle teknisesti vieras ja kooltaan iso, sen pelottaa lasta liikenteessä. (Liikenneturvan liikennevahinkokatsaus, luettu 20.10.2019).

Turvallisuutta tarkastellessa on syytä nostaa esiin myös tilasto lapsille tapahtuneista liikennevahingoista. Liikenneturvan mukaan alle kouluikäisten lasten (0-6-vuotiaiden) henkilövahinkojen määrä on laskenut lähes 30 prosentilla viimeisen kymmenen vuoden aikana (Liikenneturvan liikennevahinkokatsaus, luettu 20.10.2019). Tämä on toki suotuisa

kehityssuunta, mutta jokainen henkilövahinko on ei-toivottu. Liikennekasvatuksella pyritään ennen kaikkea ennaltaehkäisemään näitä vahinkoja.

Liikenneturvan tilaston mukaan viimeisen kolmen vuoden aikana liikenteessä kuoli keskimäärin kolme ja loukkaantui 60 alle kouluikäistä lasta vuosittain. Vuoden 2017 tietojen mukaan kaksi alle kouluikäistä loukkaantui vakavasti. (Liikenneturvan liikennevahinkokatsaus, luettu 20.10.2019).

Lapsille sattuvista onnettomuuksista liikenneturvan mukaan noin kolme neljästä tapahtuu auton matkustajana. Tämä on toki asia, johon lapsille suunnattu liikennekasvatus on voimaton vaikuttamaan, koska autoa ajavat luvallisesti vain aikuiset. Toki turvallinen turvalaitteiden käyttö ja turvavyön käytön tärkeyden korostaminen lapsille voivat osaltaan auttaa tämän onnettomuuslukeman laskemiseen välillisesti. (Liikenneturvan liikennevahinkokatsaus, luettu 20.10.2019).

Vuosina 2009-2018 liikenteessä kuolleista ja loukkaantuneista 0-6-vuotiaista jalankulkijoina kuoli viidennes ja loukkaantui 17 prosenttia. Suurin osa alle kouluikäisiin lapsiin jalankulkijoina kohdistuneista vahingosta tapahtui liikenneturvan mukaan tietä ylitettäessä. Lapsille sattui kuitenkin useammin henkilövahinkoja muualla kuin suojateillä. Joka neljännessä loukkaantumisessa tapahtumapaikkana oli risteys. (Liikenneturvan tilastokatsaus 2019)

6 TYÖ OSANA KEHITTÄMISTOIMINTAA

Kari Salosen (2013) mukaan toiminnallinen opinnäytetyö on osa laajemmaksi kokonaisuudeksi muodostuvaa kehittämistoimintaa. Kehittämistoiminnan ensimmäinen vaihe on aloitusvaihe, jonka käynnistää jokin kehittämistarve. Tätä seuraavat työn suunnitteluvaihe, ensivaihe, työstö- ja tarkistusvaihe. Lopputuloksena on jokin valmis tuotos ja viimeisenä vaiheena sen esittäminen tai levittäminen. (Salonen 2013, 17-19)

6.1 Työvaiheet

Aloitusvaihe sisältää kehittämistarpeen lisäksi ajatuksen toimintaympäristöstä ja mukana olevista toimijoista (Salonen 2013, 17). Aloitusvaihe on siis ideataso, jota seuraa työn suunnitteluvaihe. Päästyäni ajatustyössä eteenpäin etenin aloitusvaiheesta suunnitteluun ja työstin opinnäytetyösuunnitelman ja työskentelyaikataulun. Tätä edelsi teoriakatsaus, minkä tarkoituksena oli selvittää, onko 3-5-vuotiaille olemassa liikennekasvatukseen

liittyvää teoriaa ja onko sille varhaiskasvatuksen teoreetikoiden mielestä tarvetta. Teoriakatsauksella pyrin myös saamaan paremman ymmärryksen tutkittavana olevasta aiheesta. Ongelmaksi muodostui liikennekasvatusta käsittelevien kirjallisten lähteiden puute ja huono saatavuus, mutta toisaalta juuri tämä seikka puhui alusta alkaen sen puolesta, että aihetta on perusteltua nostaa esiin.

Työstövaiheessa toteutin ensin ne osat, jotka eivät vaatineet muiden toimijoiden osallistumista, kuten liikenneopas ja kyselylomake. Seuraavaksi sovin päiväkotivierailusta. Kun vierailu oli suoritettu ja liikennekasvatustuokio pidetty, ryhdyin arvioimaan työn tuotoksien onnistumista omasta näkökulmastani.

Liikennekasvatustuokion jälkeen jatkoin arviointivaihetta keräsin työni arvioinnin tueksi palautetta päiväkodin henkilökunnalta kyselylomakkeella. Lomakkeessa olevilla kysymyksillä tahdoin selvittää paikalla olleiden varhaiskasvatuksen ammattilaisten mielipiteitä toteuttamastani tuokiosta. Kykenin vastausten avulla arvioimaan työtäni laajemmin.

Työn valmis tuotos oli ohjaamani liikennekasvatustuokio kymmenen lapsen päiväkotiryhmälle. Ryhmä, jossa tuokion toteutin, on rovaniemeläisen Napapiirin päiväkodin viisivuotiaiden ryhmä, jossa vierailin kesällä 2019. Materiaaliksi tätä tuokiota varten tuotin myös kuvitetun liikenneoppaan nimeltä Pöpi-koiran liikennekirja (liite 2), jonka jätin päiväkotiin vierailun jälkeen.

6.2 Työn tavoite ja tarkoitus

Tarkastelen työssäni 3-5-vuotialle lapsille suunnattua liikennekasvatusta. Tavoitteenani on tuottaa liikennekasvatustuokio ja tätä tukeva kuvitettu opas lapsille. Taustalla on halu olla poliisina mukana päiväkodin liikennekasvatuksen järjestämisessä tuottamalla helppokäyttöistä materiaalia päiväkodin liikennekasvatustuokion tueksi. Tukena toiminnallisessa työssäni minulla on hankittu teoriatieto aiheesta ja aiemmin lastentarhanopettajien kanssa käymäni keskustelut. Minulle oli myös merkittävää hyötyä siitä, että olen aiemmalta koulutukseltani varhaiskasvatuksen sosionomi ja työskennellyt itsekin päiväkodissa.

Projektini arvioimisen tukena olen käyttänyt seuraavia kysymyksiä:

Toteutetaanko päiväkodissa liikennekasvatusta 3-5-vuotiaille?

Onko 3-5-vuotiaalle lapselle perusteltua toteuttaa liikennekasvatusta päiväkodissa?

Keräsin aineistoa koostamallani kyselylomakkeella. Lomakkeella halusin kartuttaa kokemuksia toteuttamastani tuokiosta, sekä liikennekasvatuksesta yleisemmin. Lomakkeen kysymyksiin vastanneet olivat Rovaniemellä Napapiirin päiväkodissa työskenteleviä varhaiskasvatuksen ammattilaisia, jotka olivat paikalla ohjatessani liikennekasvatustuokiota.

7 LÄHDEKIRJALLISUUS

Saadakseni teoriapohjaa työstämälleni aiheelle, tutkin kotipaikkani Lapin yliopistokirjastosta saatavilla olevaa varhaiskasvatuskirjallisuutta ja liikennekasvatushakusanalla löysin tietojärjestelmiä käyttäen liikennekasvatusmateriaalia, joka oli määritelty luokanopettajien käyttöön kouluissa, mutta sitä oli muiden vaikea saada käyttöön.

Päiväkoti-ikäisille suunnattua liikennekasvatusmateriaalia en löytänyt kyseisestä Lapin yliopiston tietokannoista ollenkaan. Tämä seikka puhuu sen puolesta, ettei Liikennekasvatusta ole kunnolla tunnustettu osaksi varhaiskasvatuksen teoriaa, ja tästä syystä siitä kertovaa kirjallisuutta on todella vaikea löytää.

Poliisiammattikorkeakoulun kirjastosta löysin sekä liikennekasvatukseen liittyvän lapsille suunnatun oppikirjan, että laillisuuskasvatukseen liittyvää teoria- ja tutkimuskirjallisuutta, josta sain ammennettua tietoa poliisin laillisuuskasvatuksen ja ennalta ehkäisevän työn historiasta. Lähipoliisitoimintaan johtaneesta nuorisopoliisitoiminnasta on kirjoitettu huomattavasti enemmän, kuin kouluikäisten tai varsinkaan sitä nuorempien lasten kasvatuksesta poliisin näkökulmasta.

Opinnäytetöiden sähköisestä Theseus-tietokannasta selvisi, että liikennekasvatuksesta oli tehty muutamia opinnäytetöitä. Hain aihetta käsitteleviä opinnäytetöitä tietokannasta hakusanalla ”liikennekasvatus”. Hakutuloksina tulleet opinnäytetyöt käsitelivät kuitenkin esikoulu- tai kouluikäisiä lapsia ja keskittyivät projekteihin, joita oli toteutettu kouluissa tai esikouluryhmissä.

8 TUOTOKSET

8.1 Liikennekasvatusopas

Toteutin suunnittelemani liikennekasvatustuokion tueksi yksinkertaisen, kuvitetun oppaan, jonka avulla nostaa aiheita esiin päiväkodissa pidettävällä tuokiolla. Toteuttaessani opasta pohdin seuraavia kysymyksiä: Miten 3-5-vuotiaat lapset omaksuvat liikennekasvatusta? Miten 3-5-vuotiaat lapset ovat liikenteen kanssa tekemisissä? Minkälaisia ovat tämän ikäisten tyypillisimmät liikennetilanteet? Ovatko lapset yksin tilanteissa? Minkälaisia asioita 3-5-vuotiaan liikenteessä toimijan tulisi osata? Mikä on mallioppimisen merkitys liikenteessä? Minkälainen visuaalinen toteutus olisi lapsista kiinnostava? Kuinka paljon tekstiä sivuille olisi lukutaidottomien kanssa käytävällä tuokiolla sopiva määrä?

Päädyin ottamaan mukaan helposti lähestyttävän eläinhahmon, Pöpi-koiran, joka suloisuudellaan ja pörröisyydellään tuntuu kiinnostavan paljon lasten huomiota liikkueensa liikenteessä. Tämä kyseinen koira asuu kanssani, joten sen kuvaaminen opasta varten oli helppoa. Oppaan nimeksi tuli Pöpi-koiran liikennekirja. Toteutin oppaan kuvaamalla koirasta erilaisia kuvia tavallisimmissa jalankulkijan kohtaamisissa liikennetilanteissa: liikennevalojen vaihtumisen odottaminen, kadun ylitys (katsominen molempiin suuntiin), kädestä pitäminen katua ylitettäessä, pihalta pihatielle ajautuminen leikkien tiimellyksessä ja heijastimen käyttö. Liitin kuvien yhteyteen hyvin lyhyet ja tikkukirjaimin kirjatut tekstipätkät selostamaan kutakin kuvan esiin nostamaa liikennetilannetta. Valmiit sivut laminoin varmistaakseni niiden kestävyuden käytössä lasten kanssa, sillä olin päättänyt jättää oppaan päiväkodille tuokion jälkeen. Sidoin sivut yhteen löysästi (helppo käänellä sivuja) ja kestäväällä narulla, jotta niiden kääntelemisen olisi mahdollisimman vaivatonta pienillekin asiaan syventyjille.

Yksinkertaisen, kuviin nojaavan oppaan tarkoitus oli, että oppaan jäädessä päiväkotiin, kasvattaja voisi lukea lapselle tekstipätkän ja lapsi voisi syventyä kuviin ja esittää niistä kysymyksiä. Laminoinnin tarkoitus oli myös tehdä oppaasta erityisesti lapsen omiin käsiin sopiva ja korostaa, että lapset saavat itse katsoa opasta ilmankin aikuisen vieressä oloa. Eläinhahmon perusteluna oli sympaattisuuden lisäksi se, että uskoin sen jäävän lasten mieleen, jolloin aihekin jäisi. Tämä saattaisi herättää lapsissa liikenneaiheisia kysymyksiä myöhemminkin, esimerkiksi vanhempien kanssa liikenteessä kulkiessa.

8.2 Liikennekasvatustuokio

8.2.1 Tuokion suunnittelu

Ryhmää valitessani otin huomioon, ettei ryhmä saisi olla liian iso, jottei oppiminen vaikeudu. Päätin ottavani mukaan maksimissaan 20 lasta. Tämän lisäksi pohdin, että ryhmässä tulisi olla pääosin 3-5-vuotiaita lapsia, sillä juuri tämän ikäryhmän liikennekasvattamisesta olen työni pohjalta kiinnostunut.

Suunnitellessani tuokiota oppaan kanssa, otin huomioon ikätason mukaisen keskittymiskyvyn. Oli selvää, että tuokion tulisi olla hyvinkin lyhyt ja yksinkertaistettu. Koska olin menossa pitämään tuokiota virkavarustuksessa, pohdin, että poliisin puku saattaisi viedä huomiota varsinaiselta aiheelta. Päätin, että pidän tuokion jutustelevana ja annan sen ottaa uusia suuntia, mikäli lapset tahtoisivat keskustella jostakin tietyistä asiasta, kuitenkin niin, että oppaassa esiin tuodut asiat tulisivat esille. Oppaan ulkopuolelta päätin sisällyttää mukaan sellaisia asioita, jotka nousisivat esiin lapsien tuottaman keskustelun pohjalta tuokion aikana.

8.2.2 Tuokion toteutus

Toteutin liikennekasvatustuokion rovaniemeläisessä Napapiirin päiväkodissa. Kyseinen päiväkotitoimi valikoitui harjoitteluohjaajani kautta, ja sain hänen avullaan järjestettyä yleisökseni ryhmän viisivuotiaita lapsia. Alun perin minun oli tarkoitus toteuttaa tuokio kahdelle pienemmälle lapsiryhmälle, mutta syysflunssan aiheuttamien sairastumisten vuoksi ryhmistä oli paikalla niin vähän lapsia, että päiväkodin henkilökunta kysyi mielipidettäni kahden viisivuotiaiden ryhmän yhdistämiseen, ja toki tähän suostuin.

Tuokiolle osallistui kymmenen lasta ja mielestäni tämä määrä oli erittäin sopiva. Pohtiessani ryhmän kokoa aiemmin, olin ajatellut 20 hengen ryhmän olevan liikaa, mutta olin ajatellut joutuvani taipumaan siihen päiväkodin kiinnostuksen vuoksi. Minulle oli positiivinen yllätys, että sain pitää ryhmän näin pienenä ja näin myös tilanne pysyi pedagogisena, rauhallisena ja helppona hallita. Kaikki lapset ryhmässä olivat viisivuotiaita. Tuokiolle oli varattu 45 minuuttia aikaa.

Saavuin päiväkodille harjoitteluohjaajani kanssa virkavaatteissa tunnuksellisella poliisiautolla ja tämä herätti lapsissa mielenkiintoa. Saapuessani yleisönäni toimineen ryhmän toimintatiloihin lapset olivat jo valmiiksi odottamassa ja istumassa puolikaareissa jättäen minulle mainion esiintymistilan. Päätin olla helposti lähestyttävä poliisi ja istuin

lattialle lasten keskelle materiaaleineni. Esittelin itseni ja työparini, joka jäi hieman etäämmälle seisomaan ja seuraamaan. Sitten pyysin lapsia vuorostaan esittelemään itsensä ja kertomaan ikänsä. Tämä sujui hyvin ja huomasin, kuinka lapsista karisi jännitys.

Pohjustin aihetta kertomalla lapsille mitä kaikkea liikenne käsittää, ja minkä takia siellä toimiminen turvallisesti on ensiarvoisen tärkeää. Kyselin lapsilta heidän omia kokemuksiaan liikenteestä ja siellä liikkumisesta. Lisäksi tiedustelin onko heillä jo omat polkupyörät. Lähes kaikilla oli. Otin toteuttamani oppaan esille ja esittelin sen päähahmon, Pöpi-koiran. Aloin läpikäymään liikenneasioita kirjasta lapsille sivu sivulta kuvien avulla. Olin toteuttanut oppaan tarkoituksella niin, että se sisälsi vain vähän tekstiä, sillä lukutaito on viisivuotiaiden keskuudessa vielä melko vähäistä. Näin jätin myös tilaa vapaalle kerronnalle. Puhuin lyhyitä pätkiä kerrallaan ja annoin lasten kommentoida väliin aina kun he näin halusivat. Lapsilla riittikin juttua aina Rovaniemen merkkituotteesta moottorikelkasta siihen, minkälainen kotipiha kullakin on.

Minusta on hienoa, että lapset innostuivat keskustelemaan aktiivisesti. Koen, että vaikka kaikkosimme välillä kauaskin alkuperäisestä aiheesta, onnistuin kuitenkin iskostamaan lasten mieliin ajatuksia liikenneasioihin liittyen.

Koen, että koirahahmo oli hyvä valinta tuokiota varten toteuttamaani kirjaan. Kuten toivoin, lapset tuntuivat kokevan Pöpi-koiran helposti lähestyttävänä ja hauskana, mikä auttoi luomaan heille positiivista mielikuvaa tuokiosta ja liikenneasioiden oppimisesta.

Tuokio kesti 30 minuuttia. Kesto oli mielestäni juuri sopiva. Viisivuotiaiden keskittymiskyky rajoittaa pidemmän tuokion järjestämistä. Nytkin koin, että muutamat ehkä kognitiivisilta taidoiltaan hitaammin kehittyneet lapset olivat kapasiteettinsa ääri rajoilla joutuessaan keskittymään näin pitkän ajan. Jos aikaa olisi ollut vähemmän, kaikkia asioita ei olisi saatu käsiteltyä, tai olisin joutunut rajoittamaan vapaata keskustelua. Keskustelun rajoittaminen olisi ollut ikävää, sillä juuri tämä keskustelu teki tuokiosta mielestäni erityisen mukavan.

Tuokion päätyttyä lapset saivat kysyä poliisiin liittyviä kysymyksiä. Kysymysten aihepiirit noudattelivat melko laajaa kirjoa kuten aiemmin käyty keskustelukin. Kysymyksiä ja kommentteja tuli myös muista, kuin poliisiin liittyvistä asioista. Poliisin työhön liittyvistä aiheista erityisesti poliisin vyöllään kantamat voimankäyttövälineet kiinnostivat lapsia.

Tuokion jälkeen jaoin lapsille poliisiasemalta mukaan ottamaani materiaalia: heijastimet ja pahviset poliisiautot, sekä ryhmän yhteiskäyttöön muutamia poliisiaiheisia värityskirjoja.

Olin myös tulostanut Liikenneturvan sivuilta sieltä saatavissa olevaa lapsille suunnattua opetusmateriaalia: hienosti kuvitetun liikennepelin ja siihen liittyvän kertomuksen. Nämä materiaalit jaoin päiväkodin henkilökunnalle kertoen heidän voivan käydä yhdessä liikenneasioita läpi niiden sekä jättämäni oppaan pohjalta. Mielestäni nämä materiaalit olivat hyvä lisä pitämään tuokioon, sillä olin itse unohtanut käydä läpi esimerkiksi turvavyö- ja turvaistuinasioita, vaikka se oli ollut minulla ajatuksena.

Ennen kuin poistuimme ohjaajani kanssa paikalta, otimme koko päiväkodin lapset pienryhmissä poliisiauton luo tutustumaan autoon ja välineisiin, ja päiväkodilla vierähtikin näin koko aamupäivä.

Harjoitteluohjaajani antoi minulle suullista palautetta tuokiosta ajaessamme takaisin poliisiasemalle. Hänen mielestään olin pitänyt tuokion ikätason mukaisena ja osallistanut lapsia hyvin. Lisäksi hän oli sitä mieltä, että opas oli erinomainen ja hän oli yllätynyt sen tasosta ja ohjaamistaidostani lasten kanssa. Tästä palautteesta olin tietenkin erityisen mielissäni.

8.3 Kyselylomake

Tahdoin selvittää tuokiolla mukana olleiden päiväkodin työntekijöiden, eli lastentarhanopettajien ja lastenhoitajien näkemyksistä siitä, onko liikennekasvatukselle tarvetta alle esikouluikäisten lasten ryhmissä. Tämän lisäksi tahdoin tietää mitä mieltä he olivat pitämästäni liikennekasvatustuokiosta. Tahdoin selvittää myös oliko tuokio henkilökunnan mielestä pituudeltaan sopiva ja jäikö jokin sellainen asia käsittelemättä, mikä olisi heidän mielestään ollut hyödyllistä käydä läpi. Näillä tiedoilla toivoin voivani luoda mallia siihen, minkälainen tuokio olisi päiväkodissa mahdollisimman tarvelähtöinen.

Toteuttamani tuokion jälkeen, jaoin paikalla olleille päiväkodin työntekijöille koostamani paperiset kyselylomakkeet sekä postimerkillä varustetun palautuskuoren, joka oli osoitettu nimelläni virkapaikalleni Rovaniemen pääpoliisiasemalle. Kyselylomakkeiden palauttaminen tapahtui nimettömänä.

Lomakkeita palauttaneita, tuokiolla mukana olleita päiväkodin työntekijöitä oli yhteensä kolme. Lomakkeessa minulla oli seuraavat kysymykset:

Oliko tuokio mielestäsi ikätason mukaisesti järjestetty?

Oliko tuokion kesto mielestäsi sopiva?

Mitä asioita olisi mielestäsi voinut käydä vielä läpi?

Miten koet esikouluikäisiä nuoremmille lapsille suunnatun liikennekasvatuksen merkityksen? Onko sille mielestäsi tarvetta?

Oletteko käyneet lasten kanssa läpi liikenneasioita? Jos niin mitä?

8.4 Kyselylomakkeiden vastaukset

Kaikki kolme vastaajaa olivat sitä mieltä, että osallistujien ikätaso oli huomioitu toteutuksessa. Yksi vastaajista mainitsi vastauksessaan lisäksi, että oli hyvä, että lapset saivat osallistua kertomalla omia asioitaan.

Kaikki vastaajat olivat myös yhtä mieltä siitä, että kesto (30min) oli sopiva yleisöön nähden. Eräs vastaajista mainitsi, että missään nimessä ei voisi ajatella pidempää tuokiota tämän ikäisille lapsille pidettäväksi, mutta hieman riippuu ryhmästä ja tilanteesta.

Vastaukset siitä, mitä asioita olisi voinut käydä vielä läpi, yllättivät minut. Vastauksissa esiin nousi asioita, joita en itse ajatellut lainkaan liikenteen aihepiiriin kuuluviksi. Mielestäni nämäkin vastaukset ovat kuitenkin hyödyllisiä, sillä ne toivat ulkopuolista näkökulmaa siihen, millaisista asioista poliisi voisi lapsille kertoa.

Eräs vastaaja kirjoitti, että tuokiolla olisi voinut kertoa siitä, miten toimia, jos vieras ihminen houkuttelee lasta jonnekin, tai miten toimia, jos eksyy. Vastaaja kirjoittikin, etteivät nämä asiat välttämättä ole varsinaista liikennekasvatusta, mutta ovat tärkeitä, ja olen itse samaa mieltä.

Toinen vastaaja kirjoitti, että läpikäytyjen aiheiden lisäksi eksyminen, turvavyön käyttö ja jalankulku pyörä- tai autotiellä olisivat voineet kuulua tuokioon. Turvavyön käyttöön liittyvän osuuden unohdin kokonaan sisällyttää tuokioon. Alun perin oli tarkoitus lisätä aiheesta myös kuva oppaaseen, jolloin se olisi ainakin muistunut mieleen tuokiolla, mutta kuvan toteuttaminen jäi ideatasolle, sillä jäin pohtimaan mahdollisuuksia toteuttaa turvavyön käyttöä havainnollistava tilanne koiran kanssa. Turvavyön käyttö on ehdottomasti tärkeä aihe, ja minua jäi harmittamaan sen unohtaminen kovasti. Jalankulku pyörä-/autotiellä oli vastaajilta myös hyvä idea. Se ei kuitenkaan tullut mieleeni, sillä olen vasta hiljattain pienemmällä paikkakunnalla itsekkin tottunut siihen, että aina ei ole mahdollista kulkea jalankulkijoille tarkoitettuja väyliä pitkin.

Kaksi kolmesta vastaajasta oli ytimekkäästi sitä mieltä, että liikennekasvatus on tarpeellista. Kolmas vastaaja oli sitä mieltä, että lapsille on tarpeellista käydä sadun pohjalta liikenneasioita läpi, esimerkiksi kypärän käyttöä ja suojatien ylitystä.

Kaikki vastaajat kertoivat käyneensä liikenneasioita läpi lasten kanssa. Yksi vastaajista mainitsi vastauksessaan, että retkillä kerrataan lasten kanssa sitä, miten kuljetaan liikenteessä. Toisella oli saman tyyppinen näkemys siitä, että päiväkodin ulkopuolella liikuttaessa havainnoidaan tilanteita, tämän vastaajan mielestä liikenneasioiden läpikäyntiä tapahtuu monissa eri tilanteissa. Kolmas vastaaja nimesi asioiksi, joita on käyty lasten kanssa läpi, suojatien merkityksen, sen, että osaa katsoa tuleeko autoja ja sen, että ymmärtää missä kävellään autotiellä ollessa.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Lasten itsenäinen toiminta liikenteessä on erityisesti taajama-alueilla huomattavan yleistä ja näin ollen lasten tarve saada ohjausta liikennekäyttäytymiseen on tunnustettava. Mikäli kasvatuksen uskotaan kokonaisuutena olevan enenevässä määrin muiden toimijoiden, kuin kodin vastuulla, on kodin ulkopuolelta tulevan liikennekasvatuksenkin tarpeellisuus perusteltua. Siksi onkin huomion arvoinen puute, ettei varhaiskasvatussuunnitelma määrittele liikennekasvatusta osaksi kasvatustavoitteita. Nyt sen kasvatuksen järjestäminen on henkilökunnan omista intresseistä, aktiivisuudesta ja resursseista, sekä osin ehkä myös puhtaasta sattumasta kiinni. Lasten päiväkodissa saama liikennekasvatus kuitenkin luo pohjaa myöhemmälle liikenteessä toimimiselle ja turvalliselle toiminnalle.

Käsittelin työssäni myös tietoa, jota sain liikennekasvatustuokion jälkeen jakamalla kyselylomakkeella. Kaikki kolme lomakkeen täyttäneitä olivat sitä mieltä, että liikennekasvatukselle on tarvetta alle esikouluikäisten lasten keskuudessa.

Liikenneturva on julkaisussaan Kouluikäinen liikenteessä (Liikenneturva 1994, 14) piirtänyt mainioita suuntaviivoja liikennekasvatussuunnitelman laatimista varten. Liikennekasvatussuunnitelman voisi mielestäni omana kappaleenaan liittää osaksi varhaiskasvatussuunnitelmaa ja päivittää sitä ajanmukaiseksi aina varhaiskasvatussuunnitelmaa päivitettäessä.

Liikennekasvatus on mielestäni aihe, josta olisi mahdollista tehdä paljon lisätutkimusta. Hyödyllistä olisi suorittaa esimerkiksi katsaus siihen, kuinka moni kunta Suomessa on

tehnyt oman liikennekasvatussuunnitelman, sekä selvittää kuinka moni päiväkotitoiminta on tietoinen tästä suunnitelmasta ja käyttää sitä toiminnan suunnittelun tukena.

Liikennekasvatuksen tueksi tarkoitettua materiaalia on edelleen olemassa vähän. Poliisi voisikin omalla tahollaan kehittää tällaista lapsille suunnattua materiaalia, joka olisi helposti saatavilla, ja jota voisi ottaa mukaan poliisilaitokselta lyhyelläkin varoitusaikalla toteutettavan tuokion tueksi. Tällaista materiaalia voisi olla esimerkiksi liikenneaiheiset kuvat ja jopa kirjaset. Poliisiheijastimien ovat erinomaista materiaalia liikennekasvatustuokiolla jaettavaksi.

Olen iloinen siitä, että kotikaupunkini Rovaniemi on tehnyt oman liikennekasvatussuunnitelman ja mielenkiinto aiheesta kohtaan saa minut pohtimaan kuinka tällaisessa molempia ammatillisia osaamisalueitani hyödyntävässä projektissa pääsisi olemaan mukana. Sekä aiemmin työssäni esiin nostamat lähteet, että Rovaniemen kaupungin liikennesuunnitelma esittää poliisin yhtenä liikennekasvatusta toteuttavana tahona (liite 1), joten koen, että aiheen tarkastelu poliisin näkökulmasta on tärkeää ja ajankohtaista myös tulevaisuudessa.

10 OMAN TYÖN ARVIOINTI

Ennen kuin lähdin toteuttamaan tätä opinnäytetyötä, pohdin liikennekasvatuksen järjestämisvastuuta ja toteutustavoitteita päiväkodissa. Minulla oli aiemman koulutukseni ja työkokemukseni kautta vahva mielenkiinto aiheeseen. Minulla oli ennako-olettama siitä, että liikennekasvatus on mainittu varhaiskasvatussuunnitelmassa ja sen toteuttamista päiväkodissa tarkastellaan ja valvotaan. Päätin kuitenkin tarkistaa asian, ja nopealla tarkastelulla huomasin, ettei varhaiskasvatussuunnitelma kerro liikennekasvatuksesta juuri mitään. Päädyin keskustelemaan kahden eri kaupungeissa työskentelevän lastentarhanopettajan kanssa liikennekasvatuksen järjestämisestä päiväkodissa. Heidän kokemuksensa oli, että liikennekasvatuksen toteuttaminen on pitkälti varhaiskasvattajan oman mielenkiinnon, muistin ja resurssien varassa. He kuitenkin molemmat mainitsivat, että eroja on kunnittain. Tästä sain idean toteuttaa liikennekasvatusta käsittelevä opinnäytetyö.

Tiedon keräämistä varten valmistin kyselylomakkeen, jossa olleisiin kysymyksiin vastasi kolme toteuttamallani toimintatuokiolla mukana ollutta päiväkodin varhaiskasvatuksen ammattilaista. Osa lomakkeen kysymyksistä käsitteli tuokion onnistumista. Saadut

vastaukset olivat myös osa työni onnistumisen arviointia. Sain vastanneilta varhaiskasvattajilta hyvää palautetta tuokiosta, ja tästä syystä koen sen onnistuneeksi.

Jos olisin haastatellut suurempaa ryhmää liikennekasvatuksen tarpeellisuudesta, ja valmistanut enemmän kysymyksiä sisältävän lomakkeen, olisin saanut luotettavampaa tietoa aiheesta. Tiedostan, että raportoidessani tuloksia, joissa ”kaikki vastaajat olivat yhtä mieltä”, ei vakuuttavuus ole lähellekään samaa luokkaa vastaajamäärän ollessa kolme, kuin jos vastaajia olisi ollut esimerkiksi kolmekymmentä. Tahdoin kuitenkin pitää työni päätarkoituksena liikennekasvatustuokion järjestämisen ja sitä tukevan oppaan toteuttamisen. Lisäksi tahdoin haastatella juuri niitä aikuisia, jotka olivat näkemässä toteuttamani tuokion ja pystyisivät näin antamaan minulle arvokasta palautetta sen onnistumisesta. Jälkeenpäin ajatellen olisi kuitenkin ollut hyödyllisempää kysyä tuokiosta useampi kysymys.

Myös oppaan olisin voinut jälkikäteen tarkasteltuna toteuttaa huolellisemmin. Laajemmilla tekstiosuuksilla opas olisi ollut informatiivisempi. Ainakin aikuiselle lukijalle. Minimoin kuitenkin tekstin määrän oppaassa, koska tahdoin toteuttaa sen ensisijaisesti lapsien omaan käyttöön. Päiväkodin perustoiminnot ja varhaiskasvatussuunnitelman mukainen viikkotoiminta jättävät hyvin vähän aikaa ylimääräisille toimintatuokioille. Tästä syystä tahdoin tehdä oppaasta sellaisen, että lapsi voisi käyttää sitä omatoimiseen tutkiskeluun. Kuitenkin oppaasta jäi nyt puuttumaan muutamia asioita, joita yksinkertaisesti joko unohdin sisällyttää siihen, tai jotka tulivat mieleeni vasta liian myöhään. Turvaistuin- ja turvavyöasiat olisivat ehdottomasti kuuluneet mukaan. Muutenkin muutama lisäsivu oppaaseen olisi mielestäni tehnyt siitä paremman.

Oppaan visuaalinen ilme jäi myös vähän harmittamaan. Kuvat olisivat voineet olla parempilaatuisia ja tekstipätkät ulkomuodoltaan huolellisemmin viimeistelyjä. Askartelumaanikko kun olen, halusin kuitenkin tehdä kaiken käsin ja työn jälki oli rehellisesti omien taitojeni mukaista. Pitkäjänteisemmällä työskentelyllä olisi kuitenkin saavutettu tässäkin asiassa parempi lopputulos.

Päiväkodin työntekijöiden vastausten pohjalta sekä oppaaseen, että tuokioon olisi voinut tehdä hyödyllisiä lisäyksiä. Kyselyn vastaajat toivoivat lasten mahdollisiin eksymistilanteisiin ohjeistusta. Niistä olisi voinut hyvin tehdä esitettyjen toiveiden pohjalta oman osion, ainakin tuokioon.

Työni tarkoitus oli toteuttaa liikennekasvatustuokio ja -opas päiväkotiin. Tuokioon olen äärimmäisen tyytyväinen. Mielestäni onnistuin hyvin huomioimaan lapset yksilöinä, sekä saamaan lasten huomiota kylliksi vaikuttaakseni. Tilanne oli dialoginen ja uskon lasten kokeneen minut helposti lähestyttävänä. Erityisen iloiseksi minut teki harjoitteluohjaajaltani saama palaute päivän jälkeen. Oppaan koen onnistuneeksi, mutta monet asiat siinä olisin jälkepäin ajatellen toteuttanut toisin. Arviointiin käyttämäni kyselylomake olisi myös voinut olla huolellisemmin toteutettu. Se kuitenkin ajoi asiansa tiedon keräämisen välineenä, ja sain sillä arvokasta palautetta tuokion onnistumisesta.

On mielestäni tarpeen pohtia sitä, olisiko ollut viisaampaa vieraillla päiväkodissa ns. palvelusvaatetuksessa, ei poliisin haalarissa. Joillekin lapsille poliisin hälytystehtävillä käyttämä haalari voi tuoda mieleen ikäviä mielleyhtymiä ja muistoja liittyessään pelottavina koettuihin tilanteisiin. Jos päiväkotivierailun tarkoitus olisi ollut jokin ulkona tapahtuva aktiviteetti, kuten esimerkiksi poliisikoiran esittely, olisi virkavaatetus ollut suoraan perusteltu. Kuitenkin tässä tapauksessa, kun tuokio pidettiin sisällä, olisi palvelusvaatetus ilman voimankäyttövälineitä ehkä ollut perustellumpi vaihtoehto.

Koen, että työn toteuttamisessa minulle oli hyötyä varhaiskasvatusopinnoistani ja työskentelystä lasten parissa. Lasten kehitysvaiheiden ymmärtäminen auttoi minua saamaan tuotoksista ikätason mukaisia, ja antoi minulle varmuutta esiintyä lasten edessä. Olisikin hyvä, että poliisissa hyödynnettäisiin entistä paremmin työntekijöiden aiempaa työkokemusta ja koulutusta, sillä näin saataisiin kerättyä suurin mahdollinen hyöty kunkin työntekijän yksilöllisestä osaamisesta.

Toivon tällä työllä voivani tuottamieni produktien ohella osoittaa poliisin mahdollisuuden olla mukana päiväkodin liikennekasvatuksen järjestämisessä. Pienilläkin resursseilla on mahdollista olla osatoimijana liikennekasvatuksen toteuttamisessa. Itselläni kului liikennekasvatustuokion suunnitteluun ja toteuttamiseen niin vähän aikaa, että mielestäni jokaisen konstaapelin on töiden ohessa mahdollista toteuttaa tällaista toimintaa. Oma-aloitteisuutta toki vaaditaan siinä, että uskaltaa kysyä esimieheltään mahdollisuuksia tällaisen tehtävän hoitamiseen. Asia on kuitenkin yhteiskunnallisesti tärkeä, joten mielestäni on syytä olla rohkea.

LÄHTEET

- Aho, Leena 1987: Lapsi, luonto ja kasvat. Porvoo – Helsinki – Juva. Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Aro, Anu 2009. Poliisi ajaa sinisellä autolla – ja kasvattaa. Pro gradu- tutkielma. Kuopion yliopisto.
- Edwards, Anne & Knight, Peter 1994: Effective Early Education – Teaching Young Children. Buckingham, Open University Press.
- Hakkarainen, Pentti 2002: Kehittävä esiopetus ja oppiminen. Juva, PS-kustannus.
- Hujala, Eeva & Turja, Leena (toim.) 2011: Varhaiskasvatuksen käsikirja. Jyväskylä, PS-kustannus.
- Kouluikäinen liikenteessä – vihjeitä liikenneturvallisuustyöhön kunnassa ja koulussa 1994. Liikenneturvan julkaisu, Helsinki.
- Laukkanen, Outi & Lihr, Silja & Salpakivi, Pirkko 1979: Perhe, varhaiskasvatus ja päivähoito. Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Otava.
- Liikenneturva: Lapset 0-14 liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/erikaisena/lapset-0-14-liikenteessa>. Luettu 25.10.2019.
- Liikenneturva 2019: Liikennevahinkokatsaus 2019 - Alle kouluikäisten lasten henkilövahingot tieliikenteessä. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_alle_kouluikaiset.pdf. Luettu 20.10.2019.
- Määttä, Mirja & Kalliomaa-Puha, Laura 2006: Sopivaksi kasvattava yhteiskunta. Teoksessa Rantala, Kati & Sulkunen, Pekka (toim.) Projektityhteiskunnan kääntöpuolia. Helsinki, Gaudeamus.
- Ojala, Mikko 1984: Varhaiskasvatuksen perusteita ja haasteita. 4., uudistettu painos. Helsinki, Kirjayhtymä.
- Opetushallitus 2018: Varhaiskasvatussuunnitelman perusteet 2018. Määräykset ja ohjeet 2018:3a. Luettavissa: https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/varhaiskasvatussuunnitelman_perusteet.pdf. Luettu 20.10.2019.
- Opetushallitus 2014: Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2014. Luettavissa: https://www.oph.fi/sites/default/files/documents/perusopetuksen_opetussuunnitelman_perusteet_2014.pdf. Luettu 25.10.2019.
- Raittila, Raija 2008: Retkellä. Lasten ja kaupunkiympäristön kohtaaminen. Jyväskylän yliopisto. Väitöskirja. Jyväskylä, Jyväskylä University Printing House.
- Riley, Jeni (toim.) 2007: Learning in the Early Years. 2. painos. Lontoo, Sage Publications.

Rovaniemen kaupunki 2007: Rovaniemen liikennekasvatussuunnitelma 2007. Luettavissa: <https://www.rovaniemi.fi/loader.aspx?id=453dc7d9-88b6-4d42-af93-4bb9b9a7e474>.
Luettu 25.10.2019.

Salonen, Kari 2013. Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäytetyöhön. Opas opiskelijoille, opettajille ja TKI-henkilöstölle. Turku, Turun ammattikorkeakoulu. Luettavissa: <http://julkaisut.turkuamk.fi/isbn9789522163738.pdf>. Luettu 6.11.2019.

Tovey, Helen 2007. Playing Outdoors. Spaces and Places, Risk and Challenge. Berkshire, Open University Press.

Williams, Leslie & Fromberg, Doris (toim.) 1992: Encyclopedia of Early Childhood Education. Lontoo ja New York, Garland Publishing Inc.

LIITTEET

Liite 1, Rovaniemen kaupungin liikennekasvatussuunnitelman toimintamallit

Liite 2, Pöpi-koiran liikennekirja

Liite 1

PÄIVÄHOITO JA NEUVOLAT (VASTUUHENKILÖ: RISTO DAVIDILA)

Kohde ryhmä	Toimintamalli	Ajoitus	Vastuuhenkilö Yhteistyötahot
Esiopetus	<ul style="list-style-type: none"> Turvallinen liikkuminen jalankulkijana yhdessä esikouluryhmäni kanssa Vuodenaikojen vaihteluiden huomioiminen liikenteessä turvavälineiden käytön opettelu 	Osana toimintaa	Päivähoidon henkilökunta, Liikenneturva, poliisi
4-6 vuotiaat	<ul style="list-style-type: none"> Liikennemerkkien opettelu leikin ja retkien yhteydessä Kevyen liikenteen väylillä liikkumisen opettelu retkien yhteydessä. Keskustellaan liikkumisesta. 	vuodenajan mukaan	
2-4 vuotiaat	<ul style="list-style-type: none"> Opetetaan lapselle leikkipaikan ja liikenteen välinen ero Vanhempien malli oikeasta liikkumisesta, niin henkilökunnan kuin vanhempien osalta. Vanhempien valistaminen henkilökohtaisissa kontakteissa ja vanhempainilloissa 	Osana toimintaa	
0-2 vuotiaat	<ul style="list-style-type: none"> Lapsen kuljettaminen hoitoon ja hoidosta 	Aina hoitovuoden alkaessa	
Kaikki	<ul style="list-style-type: none"> Vanhempien valistaminen lapsien kuljettamisessa ja esimerkkinä olemisesta. Paikkoja voivat olla vanhempainillat ja henkilökohtaiset tapaamiset 	Syksyn vanhempainilta	
Henkiökunta	<ul style="list-style-type: none"> Koulutustason ylläpito ja materiaalin pitäminen ajantasalla 	Syksyn vanhempainilta	
		Materiaali tarkistetaan joka syksy, koulutus keväisin joka 5. vuosi	

Liite 2: Pöpi-koiran liikennekirja





PUNAINEN
LIIKENNEVALO
- ODOTA!



AIKUISEN KÄDESTÄ
KIINNI



KATSO VASEMMALLE



KATSO OIKEALLE



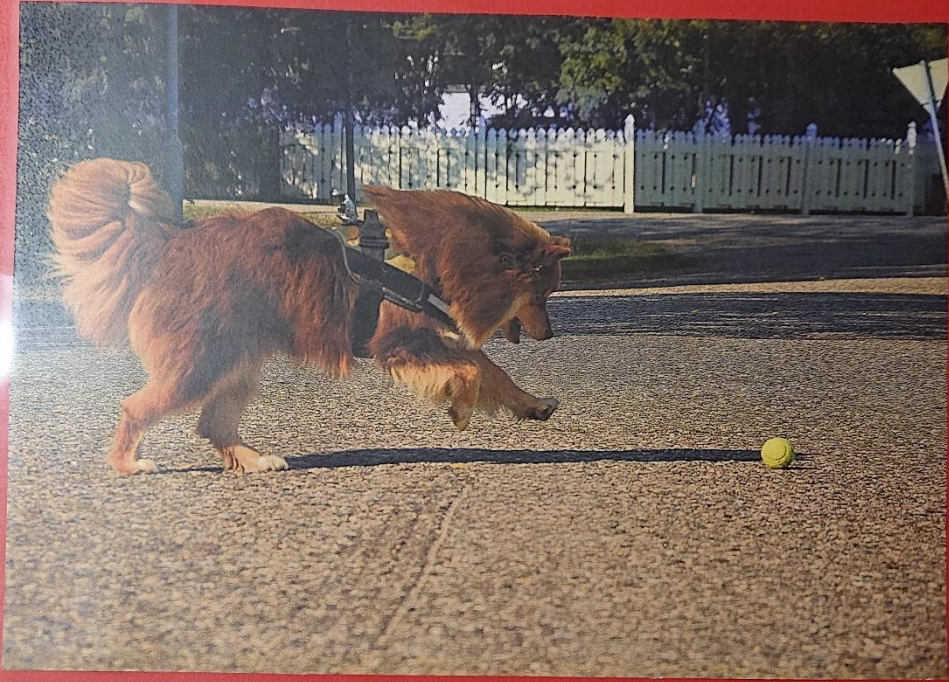
VIHREÄ
LIIKENNEVALO
- SAA MENNÄ!



REIPPAASTI TIEN YLI



KÄYTÄ HEIJASTINTA



VAROVASTI LEIKKIESSÄ



KÄYTÄ KYPÄRÄÄ