

LIIKENNEKASVATUS KUTALAN PÄIVÄKODIN ESIOPETUSRYHMÄSSÄ

Nykytila ja muutostarpeet

Suvi Laitamäki-Kuvaja

11/2016

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Suvi Laitamäki-Kuvaja	Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Liikennekasvatus Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä - nykytila ja muutostarpeet	Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Jyrki Marttila ja Mika Kyyrö, liikenne	Tutkimuksellinen kehittämistyö	
Tiivistelmä		
<p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia, millaista liikennekasvatusta hämeenlinnalaisen Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä annetaan. Tutkimuksessa selvitettiin sekä esiopettajien, että poliisin näkökulmia liikennekasvatukseen. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, olisiko ryhmässä annettavaan liikennekasvatukseen tarpeen tehdä muutoksia. Tarkoituksena oli myös saada selville, mitä tulee ottaa huomioon suunniteltaessa esiopetusikäisille liikennekasvatusta.</p> <p>Tutkimuksen keskeisimmät teoreettiset lähtökohdat olivat liikennekasvatus, esiopetus sekä esiopetusikäinen lapsi. Teoriaosuudessa käytiin läpi lisäksi Tieliikennelakia ja tilastoja lasten liikenneonnettomuuksista sekä Esiopetuksen opetussuunnitelman perusteita ja Hämeenlinnan esiopetuksen opetussuunnitelmaa.</p> <p>Tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivista eli laadullista menetelmää ja aineisto hankittiin teemahaastatteluiden avulla. Haastattelut tehtiin valituille henkilöille, tutkittavana olevan esiopetusryhmän esiopettajille ja Hämeenlinnan poliisissa työskentelevälle lähipoliisille ja tämän esimiehelle.</p> <p>Tutkimustuloksista kävi ilmi, että esiopetusryhmässä on liikennekasvatusta, mutta se ei ole suunnitelmallista. Esiopettajat pitävät liikennekasvatusta tärkeänä asiana, jota tulisi antaa esiopetuksessa. Vanhemmilla on iso rooli lasten liikennekasvatuksessa. Poliisin olisi mahdollista osallistua esiopetusryhmissä annettavaan liikennekasvatukseen resurssien antaessa myöten, jos vierailupyynnöt tehdään riittävän ajoissa. Yhtenä kehittämissuunnitelmana oli liikenneaiheinen teemapäivä Kutalan esiopetusryhmälle. Teemapäivä toteutetaan keväällä 2017. Tätä opinnäytetyötä ja teemapäivän tuloksia käytetään hyödyksi Hämeenlinnan esiopetussuunnitelman päivityksessä.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
34	marraskuu 2016	Amk2014ONT
Avainsanat		
liikennekasvatus, esiopetus, lapsi, liikenne		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
1.1 Tavoitteet.....	2
1.2 Rakenne.....	3
2 TEORIATAUSTA	5
2.1 Liikennekasvatus	5
2.1.1 Liikenneturvan kampanjat.....	5
2.1.2 Liikenneturva ja 5-7-vuotiaat lapset.....	7
2.1.3 Liikenneturvan opetusmateriaalit ja koulutukset	8
2.1.4 Opetushallituksen liikennekasvatushanke.....	11
2.2 Tieliikennelaki ja lapsi	11
2.2.1 Lasten liikenneonnettomuudet	12
2.3 Esiopetus	14
2.4 Esiopetuksen opetussuunnitelma 2014	14
2.4.1 Hämeenlinnan esiopetuksen opetussuunnitelma 2016.....	15
2.5 Esiopetusikäinen lapsi ja liikennekasvatus	16
3 OPINNÄYTETYÖPROSESSI	18
3.1 Aineisto	18
3.2 Tutkimusmenetelmät.....	18
3.3 Luotettavuus	21
4 TUTKIMUSTULOKSET	22
4.1 Kutalan päiväkodin esiopetusryhmän liikennekasvatus.....	22
4.2 Hämeenlinnan poliisi ja liikennekasvatus	24
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	26
5.1 Kehittämisehdotuksia	29
6 POHDINTA	30
LÄHTEET	32

1 JOHDANTO

1.1 Tavoitteet

Poliisi (AMK) -opinnäytetyöni aiheena on liikennekasvatuksen nykytila ja mahdolliset muutostarpeet Hämeenlinnan kaupungin alaisuudessa toimivassa Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä. Tutkimus on ajankohtainen, koska uusi esiopetuksen opetussuunnitelma piti ottaa käyttöön viimeistään 1.8.2016. Esiopetuksen opetussuunnitelman perusteissa on mainittu, että yhtenä esiopetuksen tavoitteena on antaa lapsille tietoja turvallisesta liikkumisesta lähiympäristössä. Tutkittavana olevassa esiopetusryhmässä on 5-6-vuotiaita lapsia, jotka aloittavat peruskoulun ensimmäisen luokan syksyllä 2017. Tutkimuksessa selvitetään, millaista liikennekasvatuksen tulisi olla, jotta lapsi saisi hyvät valmiudet kulkea yksin liikenteessä.

Tutkimuksessa selvitetään myös, millainen on esiopettajien näkemys liikennekasvatuksesta, onko heillä muutostoiveita ja millaisia muutoksia poliisin näkökulmasta olisi tarpeen tehdä. Selvitän myös Hämeenlinnan poliisin resurssit ja toimintatavat liikennekasvatuksen osalta ja olisiko mahdollista kehittää yhteistyötä esiopetusryhmien kanssa. Aineistoa hankittiin haastatteluilla.

Opetushallituksen esiopetuksen opetussuunnitelmassa (2014, 37-38) on mainittu, että esiopetuksen yhtenä tehtävänä on kehittää lasten turvataitoja sekä harjoitella lähiliikenteessä liikkumisen taitoja. Liikenneasia on määritelty opetussuunnitelmassa melko löyhästi. Haluan tutkia miten liikennekasvatus käytännössä toteutuu esiopetuksessa. Hämeenlinnan kaupungin esiopetussuunnitelmassa liikennekasvatusta ei ole mainittu ollenkaan. Yhtenä työni tavoitteena on saada tähän asiaan muutos.

Opinnäytetyöni aiheen valitsin sen ajankohtaisuuden ja tärkeyden vuoksi. Aihe kiinnostaa itseäni myös siksi, että esikoiseni aloitti esikoulun syksyllä 2016. Minua kiinnostaa tutkia, miten varhaiskasvatuksessa opetetaan liikenneturvallisuusasioita lapsille. Esiopetusryhmän valitsin siksi, että ryhmän lapset ovat seuraavan vuoden syksynä aloittamassa peruskoulun ensimmäisen luokan ja alkavat kulkea koulumatkaa pääosin itsenäisesti. Liikenteessä yksin kulkeminen on lapselle haasteellista. Turvallisen koulumatkan perustana toimii hyvä liikennekasvatus. Lapselle tulisi turvata valmiudet turvalliseen liikkumiseen liikenteessä.

Ammatillisesti aihe on minulle merkittävä. Haluan oppia ymmärtämään liikennekasvatuksen periaatteita ja mahdollisuuksien mukaan antaa päiväkodille kehittämisehdotuksia liikenneasioiden opettamiseen. Haluan selvittää, millaiset mahdollisuudet esimerkiksi poliisin kenttäpartiolla olisi toteuttaa lyhytkestoisia vierailuja liikenneasioiden tiimoilta päiväkoteihin ja kouluihin perustehtävien hoitamisen ohella. Poliisin näkyvyys kyseisissä paikoissa ei voi olla liiallista. Poliisin merkitys liikennekasvattajana on suuri, erityisesti lasten osalta. Tähän tulisi mielestäni kiinnittää enemmän huomiota ja hakea kustannustehokkaita ratkaisumalleja.

Tiivistettynä – tutkimustehtävät kysymyksinä

- Millaista liikennekasvatusta tarjotaan Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä?
- Millaisia muutostarpeita liikennekasvatuksessa koetaan sekä lastentarhanopettajien että poliisin näkökulmasta?
- Millaiset resurssit Hämeenlinnan poliisilla on liikennekasvatuksen osalta ja olisiko mahdollista kehittää yhteistyötä esiopetusryhmien kanssa?

1.2 Rakenne

Työssäni käyn läpi teoriataustan luvussa 2. Määrittelen keskeiset käsitteet, joista tärkein on liikennekasvatus. Liikennekasvatuksen isona tekijänä on Liikenneturva, jonka toimintaa avaam tarkemmin useammassa alaluvussa. Käyn läpi Liikenneturvan kampanjoita, millainen on 5-7-vuotias lapsi liikennekasvatuksen näkökulmasta ja millaisia opetusmateriaaleja Liikenneturvalla on tarjota esiopetusikäisille lapsille.

Kerron Opetushallituksen liikennekasvatushankkeesta, joka on vuonna 1997 alkanut hanke, jossa on mukana edustajia eri tahoilta. Käyn läpi tieliikennelakia niiltä osin, kuin se koskee lapsia. Selvitän tilastoja lasten liikenneonnettomuuksista, sekä siitä millaisissa olosuhteissa lapsella on suurin riski loukkaantua tai kuolla liikenteessä.

Työni toinen oleellinen teoriapohja on Esiopetuksen opetussuunnitelma 2014, jossa on mainittu esiopetuksen tehtävänä olevan lasten turvataitojen ja lähiliikenteessä liikkumisen taitojen kehittäminen. Käsittelen myös Hämeenlinnan kaupungin esiopetussuunnitelmaa, jossa ei ole mainittu liikenneasioita lainkaan. Viimeisenä osuutena luvussa 2 on esiopetusikäinen lapsi oppijana. Mitä tulee ottaa huomioon lapsen kyvystä oppia ja omaksua tietoa, kun suunnitellaan liikennekasvatusta. Luvussa 3 käyn läpi opinnäytetyöprosessia. Kerron miten keräsin aineistoa, millaisia tutkimusmenetelmiä käytin ja millainen on työni luotettavuus. Luvussa 4 käsittelen tutkimustuloksia. Tutkimustulokset on jaettu kahteen alalukuun, lukuun 4.1 Kutalan päiväkodin esiopetusryhmän liikennekasvatus ja lukuun 4.2 Hämeenlinnan poliisi ja liikennekasvatus. Luvussa 5 teen johtopäätöksiä tutkimustuloksista, kehittämissuhteita esittelen luvussa 5.1 ja luku 6 on omaa pohdintaa.

2 TEORIATAUSTA

2.1 Liikennekasvatus

Kyseessä on laaja kokonaisuus, johon kuuluu muun muassa ennakointi liikenteessä, turvallisuus, miten tunnistaa riskit ja välttää ne. Liikennekasvatuksen merkitys on suuri, koska jokainen meistä on osa liikennettä, oli tienkäyttäjän rooli mikä tahansa. Liikennekasvatus toteutuu yleisimmin päiväkodeissa ja kouluissa. Liikennekasvatuksen avulla luodaan arvomaailmaa tulevaisuutta varten tienkäyttäjille. Pohja omille asenteille ja käyttäytymiselle liikenteessä luodaan jo lapsena. Ymmärrys siitä, miten omalla toiminnallaan voi vaikuttaa omaan ja muiden turvallisuuteen liikenteessä, on tärkeä osa tieliikenneonnettomuuksien vähenemistä.

Opetushallitus määrittelee verkkosivuillaan liikennekasvatusta seuraavasti:

”Liikennekasvatuksessa keskeistä on paikallisuus, toiminnallisuus, tavoitteellisuus, ongelmanratkaisu, jatkuvuus ja yhteistyö kotien kanssa. Tuloksellisinta liikennekasvatus on silloin, kun sitä toteutetaan yhteistyössä koko ympäröivän yhteisön kanssa. Opetuksen suunnittelussa huomioidaan oman paikkakunnan olosuhteet sekä omaan ympäristöön liittyvät ajankohtaiset asiat.”

2.1.1 Liikenneturvan kampanjat

Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuustyön keskusjärjestönä. Liikenneturvan tehtävänä on muun muassa harjoittaa liikenneturvallisuutta koskevaa tiedotus-, valistus- ja koulutustoimintaa sekä tehdä aloitteita liikenneturvallisuuden hyväksi. (Laki Liikenneturvasta. 4.4.2003/278.) Liikenneturva kampanjoi vaihtuvien kampanjain liikenneturvallisuuden puolesta. Tavoitteena on lisätä tietoa, vaikuttaa asenteisiin ja pitää liikenneturvallisuusasioita esillä (”Kampanjoinnin perusteita”. Liikenneturvan www-sivut. 8.6.2016).

Kampanjat on totuttu näkemään sosiaalisessa mediassa, televisiossa ja tienvarsimainoksissa. Viimeisimpiä aiheita ovat olleet ”Sinä teet suojatien” (Kuva 1), ”Jokainen tie on koulutie” (Kuva 2) ja ”Heijastinpäivä 1.10. (Kuva 3)”. Liikenneturvan verkkosivuilla on kattavasti tietoa ajankohtaisista ja menneistä kampanjoista.



Kuva 1. Liikenneturvan ”Sinä teet suojatien” –kampanja. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Sinä teet suojatien-kampanja alkoi 2014. Lähes puolet jalankulkijoista on sitä mieltä, että autot eivät anna esteetöntä kulkua suojatietä käyttävälle. Tieliikennelain mukaan autonkuljettajan on varauduttava pysähtymään ja antamaan suojatielle aikeissa astuvalle mahdollisuus ylittää tie. Jalankulkijan on myös noudatettava varovaisuutta ja otettava huomioon lähestyvän auton etäisyys ja nopeus. (”Kampanjat”. Liikenneturvan www-sivut. 8.6.2016.)



Kuva 2. Liikenneturvan ”Jokainen tie on koulutie”-kampanja. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Jokainen tie on koulutie -kampanja alkoi 2012. Liikenneturva kampanjoi syksyisin koulujen alkamisen aikaan muistuttaen, että nopeusrajoitusta on noudatettava, koska liikenteessä on eri-ikäisiä koululaisia. Alhaiset nopeudet taajama-alueella sekä ennaltaehkäisevät että vähentävät mahdollisten onnettomuuksien seurauksia. Ylinopeus johtaa usein myös muihin rikkomuksiin, koska reagointiaika liikennetilanteiden muutoksiin lyhenee. Esimerkiksi punaisia päin ajaminen on yhä yleistä. Liikenneturva seurasi liikennekäyttäytymistä keväällä 2012, joka neljäs kerta valojojen vaihtuessa havaittiin yhden tai useamman auton ajavan punaisia. ("Kampanjat". Liikenneturvan www-sivut. 8.6.2016.)



Kuva 3. Liikenneturvan "Heijastinpäivä 1.10."-kampanja. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Heijastinpäivä 1.10.-kampanja pidettiin ensimmäisen kerran 1.10.2013. Liikenneturva keräsi 6201 havaintoa heijastimen käytöstä eri puolilta Suomea syksyllä 2012. Havaintojen mukaan joka toinen suomalainen käyttää heijastinta. Jalankulkijan näkyvyys ja turvallisuus pimeällä lisääntyy huomattavasti heijastinta käyttämällä. Lähes puolet jalankulkijoiden kuolemista vuonna 2011 tapahtui pimeällä tai hämärässä. ("Kampanjat". Liikenneturvan www-sivut. 8.6.2016.)

2.1.2 Liikenneturva ja 5-7-vuotiaat lapset

Liikenneturvan verkkosivuilla on tietoa eri-ikäisen lapsen liikennekasvatuksessa huomioitavista asioista. Ikäryhmässä 5-6-vuotiaat kerrotaan, että sen ikäiset lapset osaavat keskittyä paremmin liikenteessä tärkeisiin asioihin, mutta edellytykset turvalliseen liikkumiseen ovat vielä heikot. Aikuinen on vastuussa lapsen liikkumisesta. Harjoittelu on paras tehdä oikeissa liikennetilanteissa. Lapsi on kehittynyt kielellisesti ja ymmärtää perusteluita paremmin.

Lapsen tarkkaavaisuus liikenteessä ei ole niin hyvää, että lapsi pystyisi esimerkiksi ajamaan pyörällä ja huomioimaan muun liikenteen. Säännöt liikenteessä liikkumisesta kannattaa puhua lapsen kanssa jo ennen ulos lähtemistä ja jatkaa keskustelua myös matkalla, kysellen lapselta, miten tämä toimisi eri tilanteissa. ("Lapsi eri-ikäisenä". Liikenneturvan www-sivut. 9.6.2016.)

Ikäryhmässä 6-7-vuotiaat kerrotaan, että ikäryhmän lapset osaavat yksinkertaisia liikennesääntöjä. Turvallisten toimintamallien opettaminen on kuitenkin tärkeintä. Lapsi ei osaa vielä arvioida autojen nopeuksia ja etäisyyksiä. Lapsen itsenäisen liikkumisen aluetta laajennetaan ja harjoitellaan koulumatkaa yhdessä etukäteen. Asioiden harjoittelu käytännössä on tärkeää, sekä kertaaminen uudelleen ja uudelleen. ("Lapsi eri-ikäisenä". Liikenneturvan www-sivut. 9.6.2016.)

Lapselle on hyvä opettaa pysähtymään puhelimen käyttöä varten. Esikouluikäiselle ei kannata kertoa monimutkaisia sääntöjä, vaan antaa yksinkertaisia ohjeita. Tämän ikäiset eivät vielä hahmota autojen etäisyyksiä tai nopeuksia. Lapsi tarvitsee konkreettisia liikennetilanteita oppiakseen liikkumaan turvallisesti. Hän ei opi turvallista liikkumista, mikäli hänet kuljetetaan joka paikkaan. ("Lapsi eri-ikäisenä". Liikenneturvan www-sivut. 9.6.2016.) Koulun aloittaminen yleensä lisää lapsen itsenäisyyttä liikenteessä. Kavereilla voi olla suuri vaikutus lapsen käyttäytymiseen liikenteessä, tämän vuoksi on hyvä tarkkailla, miten lapsi toimii kavereiden kanssa liikkeessä. ("Lapsi eri-ikäisenä". Liikenneturvan www-sivut. 9.6.2016.)

2.1.3 Liikenneturvan opetusmateriaalit ja koulutukset

Liikenneturvan verkkosivuilla on paljon materiaalia liikennekasvatuksesta. Sivuilta löytyy erilaisia liikenneaiheisia pelejä ja videoita sekä mahdollisuus tilata mm. julisteita ja esitteitä. Vuosittain vietetään liikenneturvallisuusviikkoa, johon liittyen löytyy taustamateriaalia varhaiskasvatuksesta aina toisen asteen koulutukseen asti. Esiopetusikäisille suunnattuna on ohjeet leikkiin "Turvallinen tienylitys", jossa tarkoituksena on harjoitella turvallisen tienylityksen taitoja yhdessä lapsen kanssa. Harjoitus voidaan tehdä pihassa tai lähiympäristön turvallisessa paikassa. Tarkoituksena on keskustella lapsen kanssa jokaisesta tienylityksen vaiheesta kysymällä lapselta erilaisia kysymyksiä – miksi on tärkeää pysähtyä, miksi pitää kuunnella ja katsella. Lapselle korostetaan rauhallista tapaa ylittää tie ja

keskustellaan myös siitä, onko puhelimen käyttö liikenteessä turvallista. ("LiiTuViikko 2016". Liikenneturvan www-sivusto. 1.10.2016.)

Toinen leikki on "Aistien herkistys", jota voidaan leikkiä kolmella eri tavalla. Harjoitukset ovat "Pysähdy", "Kuuntele" ja "Katso&kävele". Leikin tarkoituksena on ymmärtää, että liikenteessä täytyy liikkua silmät ja korvat avoinna, jotta voi havainnoida muuta liikennettä. Samalla kerrataan turvallista tien ylittämistä. ("LiiTuViikko 2016". Liikenneturvan www-sivusto. 1.10.2016.) Pysähdy-leikissä lasten täytyy pysähtyä, kun musiikki lakkaa tai opettaja antaa äänimerkin. Leikissä keskustellaan siitä, miksi on tärkeää kuunnella liikenteessä. Leikkiä voidaan leikkiä sisätiloissakin. Kuuntele-leikissä lapset ovat tiiviinä ryhmänä silmät suljettuina. Opettaja antaa erilaisia äänimerkkejä eri suunnista ja lasten täytyy kääntyä äänen suuntaan. Lasten kanssa keskustellaan siitä, milloin liikenteessä täytyy erottaa mistä suunnasta ääni tulee ja oliko vaikeaa erottaa äänen suunta. Katso&kävele -harjoitus on samankaltainen kuin edellä mainittu Turvallinen tien ylitys, jossa läpi turvallisen tien ylittämisen vaiheet. ("LiiTuViikko 2016". Liikenneturvan www-sivusto. 1.10.2016.)

Liikenneturvan verkkosivuilla on myös varhaiskasvattajille hyviä toimintaohjeita liikennekasvatukseen toteuttamiseen. Sivuilta löytyy muun muassa heijastimiin liittyviä harjoituksia, liikenteeseen liittyviä tehtäviä ja askarteluohjeita. ("Toteutusvinkkejä". Liikenneturvan www-sivusto. 7.10.2016.) Toimintaohjeet ja -vinkit ovat ammattilaisten suunnitteleimia. Ne ovat vapaasti hyödynnettävissä varhaiskasvatuksessa liikenneasioiden käsittelyyn.

Liikenneturva järjestää erilaisia koulutuksia varhaiskasvattajille, opettajille ja muille ryhmille. Kävin Helsingissä tapaamassa Liikenneturvan suunnittelijaa Laura Loikkasta, joka kertoi, että tarjolla on eri kohderyhmille koulutuspaketteja. Koulutus ei maksa kunnille mitään. Yleensä koulutustilat ovat olleet kunnan puolesta. Tavallisesti kunta on velvoittanut joka päiväkodista yhden edustajan koulutukseen. Koulutus kestää 2-3 tuntia, sopiva henkilömäärä on 20-30 henkilöä ja koulutus tapahtuu työajalla. Loikkanen kertoi, että Hämeenlinnan kaupungille on tarjottu koulutusta muutama vuosi sitten, mutta kaupunki ei nähnyt tarvetta sille. Keskustelin Loikkasen kanssa myös Hämeenlinnan lähipoliisitoiminnasta. Hän kertoi, että koulutuksia voidaan järjestää myös lähipoliiseille. Liikenneturvalla on paljon hyvää materiaalia myös lähipoliisien toimintaan. Osoitteessa www.youtube.com on Liikenneturvan tekemiä valistusvideoita, joista erityisesti lapsille

sopiva on ”Kypäratesti”. Videolla havainnoidaan, miten käy kananmunalle joka pudotetaan maahan ilman kypärää. Samanlainen kypäratesti on esitetty Hämeenlinnan poliisiaseman Poliisin päivä –tapahtumassa vuosina 2015 ja 2016 ja se on herättänyt erityisesti lasten mielenkiinnon.

Liikennekasvatuksen integroiminen osaksi varhaiskasvatusta ei Loikkasen mukaan ole haastavaa. Ongelma on hänen mielestään siinä, etteivät varhaiskasvattajat välttämättä ole kovin kiinnostuneita liikennekasvatuksesta eivätkä sen vuoksi halua nähdä integrointimahdollisuuksia. Koulutuksissa varhaiskasvattajat huomaavat, ettei integrointi vaadi suuria ponnistuksia. Liikennekasvatusta voi toki tehdä ilman integrointia. Loikkanen kertoi liikennekasvatuksen vuosikellosta, joka sopisi hyvin esiopetukseen liikennekasvatuksen tueksi. Vuosikellon avulla liikennekasvatus on helppo sisällyttää opetukseen. Vuosikello auttaa suunnitelmallisuudessa ja helpottaa liikennekasvatussuunnitelman tekoa. Lasten kanssa pohditaan, mitä aiheita kunakin vuodenaikana käsitellään ja ne kirjataan tarralapuille. Tarralaput sijoitetaan vuosikellojulisteeseen (kuva 4) ja aiheet käsitellään niiden ollessa ajankohtaisia.

Alakoulun liikennekasvatuksen vuosikello



Kuva 4. Liikennekasvatuksen vuosikello helpottaa liikennekasvatussuunnitelman tekoa. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Loikkanen kertoi, että Liikenneturva on mukana Mannerheimin lastensuojeluliiton kampanjassa ”Hyvä alku koulutielle”. Kampanjassa lähetetään elokuussa ekaluokkalaisten vanhemmille kirjeet, joissa muistutetaan lapsen hyvinvoinnille tärkeistä asioista. Kirjeen mukana on Liikenneturvan esite ”Turvallisesti koulutielle”, jossa annetaan ohjeita turvalliseen lapsen koulumatkaan. Loikkanen mainitsi, että tulevaa koulumatkaa olisi hyvä harjoitella lapsen kanssa riittävän ajoissa. Viikko ennen koulun aloitusta on liian lyhyt aika opetella koulumatkaa.

2.1.4 Opetushallituksen liikennekasvatushanke

Opetushallitus käynnisti Liikennekasvatus-hankkeen vuonna 1997. Hanke on jatkuva ja kattaa aina esiopetuksesta toisen asteen kouluun asti. Hanke on nykyään Liikenneturvan vetämä. Verkostoon kuuluu parisen kymmentä toimijaa (mm. Helsingin seudun liikenne, Trafi, Liikenne- ja viestintäministeriö, Opetushallitus, poliisi, Puolustusvoimat, Autokoululiitto, Taksiliitto, Suomen Vanhempainliitto, Ehkäisevä päihdetyö ry, Nuorten Akatemia) jotka tekevät liikenneturvallisuuksia koulujen ja päiväkotien kanssa. Verkosto suunnittelee ja toteuttaa vuosittain viikolla 37 toteutettavan liikenneturvallisuuksiin viikon. Viikolla on aina joku teema. Tänä vuonna (2016) se on tarkkaamattomuus. Toimintavinkit teemaan löytyvät Liikenneturvan verkkosivuilta. (Loikkanen, sähköposti 2016.)

2.2 Tieliikennelaki ja lapsi

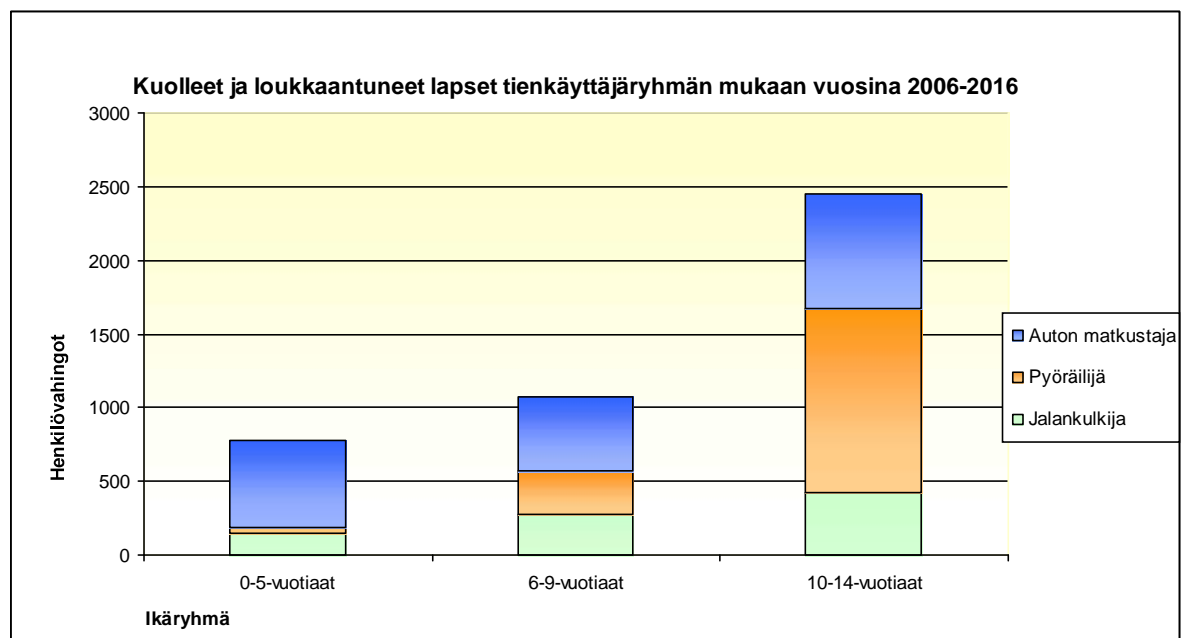
Tieliikennelaissa (267/1981) ei ole määritelty, mitä tarkoitetaan lapsella. Yleisesti ottaen lapsena pidetään alle täysi-ikäistä ihmistä, eli henkilöä, joka on alle 18-vuotias. Tieliikennelaissa mainitaan lapset monessa eri pykälässä. 30 §:ssä määrätään varovaisuusvelvollisuudesta kevyttä liikennettä kohtaan. Pykälässä on mainittu, että kuljettajan on erityisesti varottava lähestyessä lapsia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. Tämä pykälä siirtää vastuuta enemmän muille tienkäyttäjille, koska lapset ovat ennalta-arvaamattomia tienkäyttäjiä, ja tämä tulisi muiden huomioida liikenteessä. Tieliikennelain 8 §:ssä mainitaan, että alle 12-vuotias lapsi saa kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä.

Tieliikennelaissa on myös määrätty lapsen kuljettamisesta ajoneuvossa. 88 a §:ssä on määrätty, että alle 135 cm pituisen lapsen tulee käyttää lasten turvalaitetta, jos ajoneuvossa

on turvavyöt tai turvalaite on muutoin ajoneuvoon asennettavissa. Jos turvalaitetta ei voida asentaa, vähintään 3-vuotiasta lasta on kuljetettava muulla kuin etuistuimella. Kuljetettaessa alle 3-vuotiasta lasta henkilö-, paketti- tai kuorma-autossa on aina käytettävä lasten turvalaitetta. Turvalaitteen käyttövelvollisuudesta voidaan poiketa ainoastaan kuljetettaessa lasta taksissa. Tällöinkään lasta ei saa kuljettaa etuistuimella. Lapsen mukana matkustava holhooja tai huoltaja on vastuussa siitä, että alle 15-vuotiasta lasta kuljetetaan asianmukaista turvalaitetta käyttäen. Jos lapsen holhooja tai huoltaja ei ole mukana, vastuussa lapsen turvalaitteen käyttämisestä on ajoneuvon kuljettaja pois lukien M3-luokan linja-auton kuljettaja. (Tieliikennelaki. 267/1981).

2.2.1 Lasten liikenneonnettomuudet

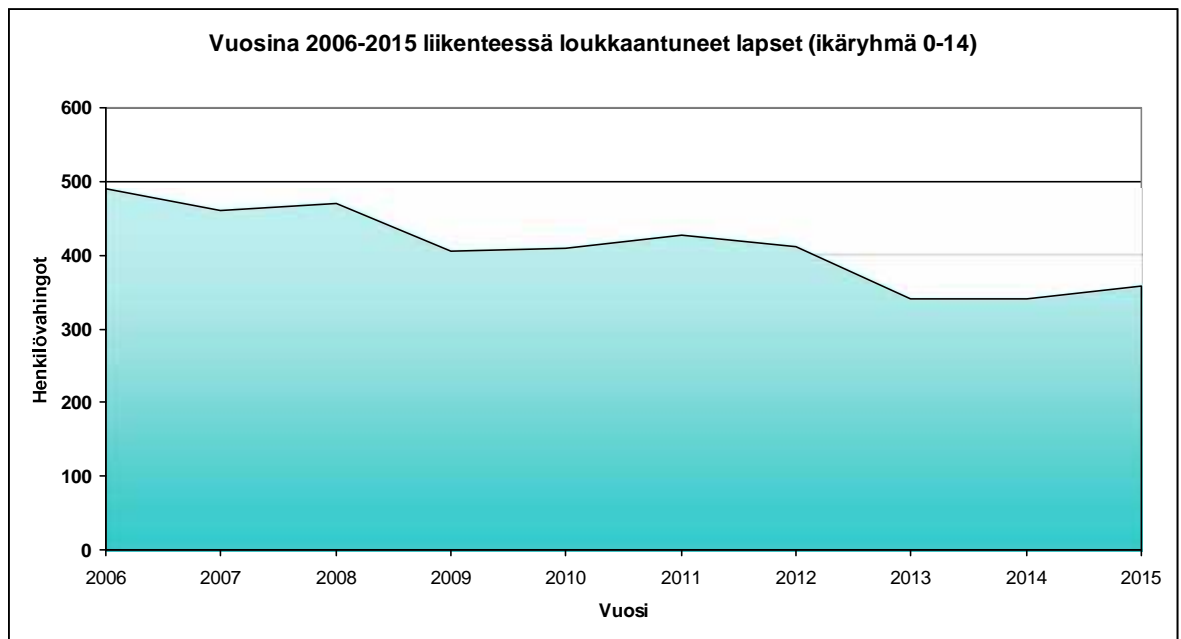
Liikenneonnettomuudet ovat suurin yksittäinen 0-14-vuotiaiden lasten tapaturmaisten kuolemien aiheuttaja. Liikenneturvan tilastokatsauksesta (2016) käy ilmi, että viimeisen kolmen vuoden aikana tieliikenteessä kuoli keskimäärin kymmenen ja loukkaantui 420 lasta vuosittain.



Kuvio 1. Kumulatiivinen kertymä vuosilta 2006-2016. Vuosi 2016 ennakkotietoja. Lähde: Tilastokeskus

Kuviossa 1 on kuvattu liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden 0-14-vuotiaiden lasten rooli tienkäyttäjänä. Huomataan, että pyöräilijän osuus kasvaa merkittävästi siirryttäessä

ikäryhmästä 6-9-vuotiaat ikäryhmään 10-14-vuotiaat. Yleisimmin 10-14-vuotias lapsi liikkuu pyörällä itsenäisesti, ilman vanhempia. Liikennekasvatuksen merkitys nousee esiin siinä, noudattaako lapsi varovaisuutta tietä ylittäessään ja käyttääkö hän pyöräilykypärää. Pyörällä liikkuvien 10-14-vuotiaiden riski loukkaantua on kaksinkertainen koko väestöön verrattuna. Kaksi kolmesta lapsille jalankulkijana tapahtuneesta henkilövahingosta tapahtui tietä ylitettäessä. (”Tilastokatsaus_lapset”. Liikenneturvan www-sivusto. 10.5.2016.)



Kuvio 2. Auton matkustajana, pyöräilijänä tai jalankulkijana loukkaantuneet lapset. Lähde: Tilastokeskus

Kuten kuviosta 2 voidaan huomata, liikenteessä loukkaantuneiden lasten osalta suunta on ollut alaspäin vuodesta 2006 alkaen aina vuoteen 2014 asti. Vuodesta 2014 lähtien suunta on ollut ylöspäin. Yhtenä syynä tähän toivottuun laskusuuntaan voi olla muille tienkäyttäjille suunnattu lisääntynyt valistus ja lasten omat muutokset liikennekäyttäytymisessä. Jotta liikenteessä loukkaantuvien lasten määrä ei kasvaisi entisestään, tulisi kiinnittää huomiota millä keinoin kehitys saataisiin pysähtymään. Liikennekasvatuksen suunnitelmallisuus esiopetuksesta lähtien voisi olla yksi ratkaisu. Suurin riski lapsilla on loukkaantua taajama-alueella 50 km/h nopeusrajoitusalueella. Tämä osoittaa, että taajamien nopeusrajoitukset ovat tarpeellisia myös liikenteessä liikkuvien lasten kannalta. (”Tilastokatsaus_lapset”. Liikenneturvan www-sivusto. 10.5.2016.) Liikennevalvonnan lisääminen taajama-alueella voisi olla yksi vaikutuskeino ajonopeuksien laskemiseen ja sitä kautta se vähentäisi lasten riskiä joutua

liikenneonnettomuuteen pyöräilijänä tai jalankulkijana. Valvontaa olisi hyvä suunnata koulujen läheisyyteen, mutta myös muualle 50 km/h nopeusrajoitusalueille.

2.3 Esiopetus

Esiopetuksesta säädetään perusopetuslaissa (21.8.1998/628). Lain mukaan lapsen on oppivelvollisuuden alkamista edeltävänä vuonna osallistuttava vuoden kestävään esiopetukseen tai muuhun esiopetuksen tavoitteet saavuttavaan toimintaan. Kunta vastaa esiopetuksesta. Jokaiselle lapselle on osoitettava esiopetuspaikka. Opetushallitus laatii Esiopetuksen opetussuunnitelman perusteet, jonka mukaan laaditaan paikallinen opetussuunnitelma. Esiopetus toteutetaan suunnitelman mukaisesti.

Opetushallituksen verkkosivuilla esiopetuksen toteuttamisesta kerrotaan, että se perustuu lapsen kehitystasosta lähtevään leikinomaiseen toimintaan. Esiopetuksen tavoitteena on, että lapsen myönteinen minäkuva vahvistuu ja hänen oppimistaitonsa kehittyvät. Lapsi omaksuu oppimisen eri alueilta tietoja ja taitoja ikänsä ja edellytystensä mukaisesti. (”Esiopetuksen toteuttaminen”. Opetushallituksen www-sivusto. 23.10.2016.)

Oppimisympäristöllä on iso merkitys. Sen tulee ohjata lapsen uteliaisuutta ja oppimismotivaatiota. Keskeistä oppimisympäristössä on opettajan ja lapsen välinen vuorovaikutus, sekä lasten keskinäinen vuorovaikutus ja erilaiset toimintatavat. Esiopetuksessa ei ole oppiaineita, vaan erilaisia sisältöalueita. Yhteistyö kotien kanssa on erittäin tärkeää. Yhteistyöllä on merkitystä lapsen kasvuun ja oppimiseen. (”Esiopetuksen toteuttaminen”. Opetushallituksen www-sivusto. 23.10.2016.)

2.4 Esiopetuksen opetussuunnitelma 2014

Opetushallitus on opetuksen kehittämisvirasto, joka toimii Opetus- ja kulttuuriministeriön alaisuudessa. Se vastaa muun muassa esi- ja perusopetuksen kehittämisestä. Opetushallitus laatii esiopetuksen opetussuunnitelman perusteet. Tällä hetkellä voimassa oleva Esiopetuksen opetussuunnitelma on määrätty 22.12.2014. Esiopetuksen järjestäjien tulee laatia ja hyväksyä paikallinen opetussuunnitelma Opetushallituksen laatimia perusteita noudattaen. Perusteiden mukaiset paikalliset opetussuunnitelmat tuli ottaa käyttöön viimeistään 1.8.2016. Määräyksessä mainitaan, että opetuksen järjestäjät eivät voi jättää noudattamatta kyseistä määräystä tai poiketa siitä (Opetushallitus 2014).

Liikennekasvatus on huomioitu Esiopetuksen opetussuunnitelmassa. Liikennekasvatus näkyy opetussuunnitelmassa Kasvan ja kehityksen - oppimiskokonaisuudessa. Opetuksen tavoitteena on, että lapsi saa tietoja turvallisesta liikkumisesta lähiympäristössä ja esiopetuksen oppimisympäristöissä. Opetuksessa harjoitellaan lähiliikenteessä liikkumisen sääntöjä.

Itsenäisen liikkumisen myötä lapsen oma vastuu turvallisuudestaan lisääntyy. Kasvatusvastuu laajenee perheestä kouluun ja liikennekasvatus tulisi integroida opetukseen kaikilla luokka-asteilla. Liikennekasvatuksen tulee kattaa kaikki ne kulkumuodot, joita lapsi käyttää sekä ne liikennetilanteet, joita lapsi päivittäisessä liikkumisessaan kohtaa. ("Liikennekasvatus". Opetushallituksen www-sivusto. 21.5.2016.) Liikenneturva on ollut mukana esiopetussuunnitelman uudistuksessa kommentoimalla suunnitelman perusteita liikennekasvatuksen näkökulmasta ("Liikennekasvatus – OPS 2016". Liikenneturvan www-sivusto. 1.10.2016). Opetussuunnitelmien perusteet varhaiskasvatuksessa, esiopetuksessa ja perusopetuksessa ovat normatiivisia eli opetuksen järjestäjien on noudatettava niitä.

2.4.1 Hämeenlinnan esiopetuksen opetussuunnitelma 2016

Hämeenlinnan kaupungin esiopetuksen opetussuunnitelman laatiminen käynnistettiin syksyllä 2015. Opetussuunnitelman käytännön laatimista varten oli ohjausryhmä, johon kuului tilaajapäällikkö Seija Mäkinen, päiväkodin johtaja Taru Terho ja lastentarhanopettaja Satu Kallio. Palvelujohtaja Marja-Liisa Akselin kuului ryhmään vuoden 2015 loppuun asti. Paikallisen suunnitelman laatimisessa on ollut keskeistä se, että kunnan oma suunnitelma täydentää ja konkretisoi perusteisiin kirjattuja tavoitteita ottaen huomioon paikalliset lähtökohdat. Hämeenlinnan lasten ja nuorten lautakunta hyväksyi tilaajajohtaja Mäkisen ehdotuksen esiopetuksen opetussuunnitelmasta kokouksessaan 8.3.2016. (Hämeenlinnan kaupunki, lasten ja nuorten lautakunta 2016.)

Hämeenlinnan kaupungin esiopetuksen opetussuunnitelmassa ("Esiopetussuunnitelma". Hämeenlinnan kaupungin www-sivusto. 15.9.2016) ei ole erikseen mainittu liikennekasvatusta. Kuten edellä on mainittu, opetussuunnitelmien perusteet ovat normatiivisia eli opetuksen järjestäjien on niitä noudatettava. Liikennekasvatus on kirjattu Opetushallituksen Esiopetuksen opetussuunnitelman perusteisiin, joten sitä on annettava myös Hämeenlinnassa.

Olin yhteydessä Hämeenlinnan kaupungin lasten ja nuorten palvelujen päällikkö Nikke Keskiseen ja kysyin olisiko mahdollista saada liikennekasvatus lisättyä esiopetussuunnitelmaan. Hän kertoi, että suunnitelmaa voidaan päivittää ja ottaa siinä huomioon liikennekasvatus. Hän ehdotti, että olen yhteydessä päiväkodinjohtaja Taru Terhoon ja tilaajapäällikkö Seija Mäkiseen ja keskustelen heidän kanssaan asiasta tarkemmin. Sain erinomaisen tilaisuuden päästä mahdollisesti vaikuttamaan siihen, millä tavoin liikennekasvatus toteutetaan Hämeenlinnan esiopetuksessa. Tästä kerron lisää luvussa 5.1., jossa esittelen kehittämisehdotuksia.

2.5 Esiopetusikäinen lapsi ja liikennekasvatus

Esiopetuksessa Suomessa oleva lapsi on 5-7-vuotias. Lapsen ollessa 5-6-vuotias on hyvä aloittaa liikennekasvatus. Tämänikäinen lapsi ymmärtää asiayhteyksiä ja osaa päätellä syyn ja seurauksen yhteydet. (Huopalainen & Koskela 1995, 20.) Alle kouluikäisen lapsen liikennekasvatuksen tavoitteena on antaa lapselle valmiudet turvalliseen liikkumiseen lähiympäristössään ja valmistaa lasta selviytymään tulevasta koulumatkasta. Tärkeänä tavoitteena on saada vanhemmat mukaan liikenneopetukseen, koska opetus on tehokkainta oikeissa liikennetilanteissa. (Liikenneturva 1990, 5.)

Esiopetuksen liikennekasvatusta suunniteltaessa tulee ottaa huomioon lapsen valmiudet oppia uusia asioita ja tämän tavat omaksua tietoa. Lapsi on luontaisesti aktiivinen ja innostuva oppimaan. Hän oppii kysymällä ja havainnoimalla itse asioita, sekä kuuntelemalla ja tutkimalla. (Brotherus ym. 2002, 73.)

Mallioppiminen on keskeistä lapsen kehityksessä. Lapsi ottaa mallia muilta ihmisiltä, vanhemmiltaan, kavereiltaan ja muilta ihmisiltä keiden kanssa hän on tekemisissä (Jantunen & Lautela 2011, 58). Erityisesti mallioppimista kannattaa käyttää hyödyksi opettaessa lapselle turvallista liikkumista liikenteessä. Vanhemman ja muiden lapsen kanssa liikenteessä liikkuvien esimerkki on ensiarvoisen tärkeä, sillä lapsi tekee ennemmin niin kuin näkee vanhempansa tekevän, vaikka se olisi ristiriidassa hänelle opetetun kanssa.

Lapsi ei opi vain silloin, kun on järjestetty opetustuokio, vaan koko ajan ollessaan ympäristönsä kanssa vuorovaikutuksessa. (Koivunen 2009, 42.) Tämä tulee huomioida liikuttaessa lapsen kanssa liikenteessä. Lapsi tarkkailee herkeämättä aikuisten tapaa toimia ja reagoida liikennetilanteissa. Ehdottomuus on hyväksi. Lapsen on vaikea ymmärtää, miksi

turvavyön voisi aukaista ennen kuin auto on pysähtynyt tai miksi joskus suojatien yli voi pyöräillä, mutta toisinaan täytyy taluttaa.

Lasta auttaa oppimaan omat kokemukset ja elämykset. Tämän vuoksi kasvattajan tulee luoda oppimisympäristö, jossa otetaan huomioon oppimista tukevat tekijät. (Koivunen 2009, 42.) Leikinomainen oppiminen edesauttaa lapsen myönteistä suhtautumista oppimista ja tiedonhankintaa kohtaan (Jarasto & Sinervo 2000, 209). Lapsen motivaatiota oppimiseen edesauttaa, jos hän saa tutkia ympäristöään ja oppia arkisten tilanteiden avulla. Oikeassa liikennetilanteessa oppiminen auttaa lasta näkemään erilaisia tilanteita, ja lapsi oppii luottamaan itseensä. (Kronqvist, E-L. 2011, 19.)

Esiopetusikäisen lapsen todellisuuskäsitys on kuvitteellinen. Hänen on hankala erottaa koettua asiaa kuvitellusta. Lapsi ajautuu helposti äärimmäisyyksiin. Hän liioittelee ja yrittää sellaista, mikä on hänelle liian vaikeaa. Mielialat voivat olla ailahtelevia ja lapsi saattaa olla impulsiivinen. Lapsi pitää itseään maailmansa keskipisteenä. (Jantunen & Lautela 2011, 55-56.) Lapsen voi olla vaikea ymmärtää, että liikenteessä voi olla todellisia vaaratilanteita, eikä hän pysty ihan kaikkeen mitä yrittää. Impulsiivisuus liikenteessä liikkuesssa voi myös johtaa tilanteisiin, joissa lapsi on vaarassa loukkaantua tai pahimmassa tapauksessa kuolla.

Lapsen havaintomotoriikan kehittäminen on erityisen tärkeää esiopetusiässä. Havaintomotoriset taidot liittyvät lapsen kykyyn arvioida omat taidot suhteessa liikennetapahtumiin. Lähestyvän ajoneuvon nopeus ja etäisyys suhteutettuna siihen, koska tie on turvallista ylittää, tulisi konkreettisesti havainnoida lapselle. Tutkimuksien perusteella oikeissa liikennetilanteissa aikuisen kanssa harjoittelu tuottaa parhaimman tuloksen turvallisen liikennekäyttäytymisen kehittämisessä (Nurmi ym 2010, 77).

Esikouluikäisen lapsen liikennekasvatus perustuu pääosin kokemusten kautta oppimiseen. Lapsi oppii havainnoimalla aikuisen toimintaa, joten on tärkeää olla hyvänä esimerkkinä liikenteessä liikuttaessa. Lapselle on hyvä kertoa, mitä tarkoittaa käsitteet jalkakäytävä, suojatie, ajorata ja opettaa oikean ja vasemman ero. Myös turvallinen liikkuminen kevyen liikenteen väylällä on tärkeä opettaa. Heijastimien ja heijastinliivin käyttö on myös hyvä opetella pienestä pitäen. (Huopalainen & Koskela 1995, 18-22.)

3 OPINNÄYTETYÖPROSESSI

3.1 Aineisto

Opinnäytetyöhön hankin aineistoa haastatteluilla. Haastattelut dokumentoin tekemällä muistiinpanoja haastattelutilanteessa. Haastateltavat valitsin sillä perusteella, miten saisin tutkimuksen kannalta oleellista tietoa. Koska tutkimus koskee Kutalan päiväkodin esiopetusryhmää, valitsin kyseisen ryhmän esiopettajat haastateltaviksi. Haastattelin heitä siitä, miten liikennekasvatus tällä hetkellä toteutuu esiopetuksessa, olisiko tarvetta suunnitelmalliselle liikennekasvatukselle ja millainen voisi olla poliisin rooli esiopetuksen liikennekasvatuksessa. Kutalan päiväkotia sijaitsee Hämeenlinnassa, sen vuoksi poliisin edustajana haastattelin Hämeen poliisilaitoksen komisario Tarja Lindstedtiä. Haastattelun aiheena oli Hämeenlinnan poliisi ja liikennekasvatus. Komisario Tarja Lindstedt toimii Hämeenlinnan lähipoliisien esimiehenä. Hämeenlinnassa lähipoliisina toimivaa vanhempi konstaapeli Jarkko Riihimäkeä haastattelin lähipoliisitoiminnasta liikennekasvatuksen näkökulmasta. Kävin myös Helsingissä keskustelemassa liikennekasvatuksesta Liikenneturvan suunnittelijan Laura Loikkasen kanssa. Liikenneturva on merkittävä liikenneturvallisuuden toimija. Vaikka haastateltavia on määrällisesti vähän, heiltä saatu aineisto on kattava tutkimuksen kannalta. Tutkimuksen kohteena on yksi esiopetusryhmä. Muiden henkilöiden haastattelu tai muunlainen aineisto ei olisi tuonut tutkimukselle lisäarvoa. Aineiston analysointiin riittää lukeminen. Koska kyseessä on suppea aineisto, sitä ei välttämättä tarvitse yhteismitallistaa (Kananen 2015, 162). Aineisto on hallittavissa lukemalla. Lukeminen on tehty useaan kertaan sisällön hahmottamiseksi (Kananen 2015, 163).

3.2 Tutkimusmenetelmät

Tiedon tärkeys riippuu siitä, mistä olemme kiinnostuneita ja mitä tietoa tarvitsemme. Tutkimuksessa kiinnostus kohdistuu yleensä joko laatuun tai määrään eli kvalitatiiviseen tai kvantitatiiviseen tutkimukseen. Laadullisessa tutkimuksessa lähtökohtana on todellinen elämä ja tutkimuskohdetta pyritään tutkimaan mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. (Hirsjärvi ym. 2007, 156.)

Tässä tutkimuksessa tutkimusmenetelmänä on kvalitatiivinen menetelmä. Kvalitatiivisen tutkimuksen tyypillisiin piirteisiin kuuluu, että kohdejoukko on valittu tarkoituksenmukaisesti, ei satunnaisotosmenetelmällä ja aineistoa tarkastellaan monitahoisesti ja yksityiskohtaisesti (Hirsjärvi ym. 2009, 164). Opinnäytetyöni on laadullinen tutkimus, jossa tutkitaan jo olemassa olevaa tutkimuskohdetta. Tutkimusmenetelmän tyypillisiin piirteisiin kuuluu myös se, että tutkimus on kokonaisvaltaista tiedon hankintaa ja aineisto on koottu todellisissa tilanteissa. Tiedon keruussa on suosittu ihmistä, metodina haastattelut ja teemahaastattelu. (Hirsjärvi ym. 2009, 164.)

Laadullisessa tutkimuksessa keskeistä on tulkinta, ymmärtäminen ja merkitysten oivaltaminen. Laadullinen menetelmä soveltuu hyvin tietyn ilmiön tai tapahtuman tutkimiseen, sen päämääränä on lisätä tietoa tutkittavasta ilmiöstä. (Soininen 1995, 34-35.) Tässä tutkimuksessa tavoitteena on saada lisää tietoa tutkittavana olevasta asiasta ja ymmärtää sitä enemmän. Laadullisessa tutkimuksessa ei voi määrittellä etukäteen miten paljon ja millaista tietoa hankitaan. Aineistoa hankitaan sen verran, että saadaan tutkimuskysymyksiin vastaukset ja tutkijalla on ymmärrys tutkittavana olevasta asiasta. (Kananen 2012, 18-19.)

Laadullisessa tutkimuksessa keskitytään varsin pieneen aineistoon ja sen vuoksi on tärkeää, että otanta on harkitusti valittu ja haastatelluilla on kokemusta tutkittavana olevasta aiheesta. Tutkimuksen pohjalta ei ole tarkoitus tehdä yleistäviä päätelmiä. (Eskola & Suoranta 1998, 18, 66.) Tämän tutkimuksen otanta on harkiten valittu. Haastatteluun valittiin tutkittavana olevan päiväkodin esiopetusryhmän esiopettajat ja kyseisen kaupungin lähipoliisi ja tämän esimies. Haastateltavan lähipoliisiin valittiin sen perusteella, että hän on Ortelan koulun lähipoliisi. Suurin osa Kutalan esiopetusryhmän lapsista aloittaa peruskoulun Ortelan koulussa.

Aineiston hankintaan käytettiin teemahaastattelua. Teemahaastattelu on kohdennettu tiettyihin teemoihin, joista keskustellaan. Tällä metodilla voidaan tutkia kaikkia yksilön kokemuksia, uskomuksia ja ajatuksia. Metodi ei sido haastattelua määrälliseen tai laadulliseen leiriin eikä ota kantaa siihen, kuinka syvälle aiheen käsittelyssä mennään. Teemahaastattelussa huomioidaan, että ihmisten tulkinnat asioista ja niille antamat merkitykset ovat keskeisiä, kuin myös se, että merkitykset syntyvät vuorovaikutuksessa. (Hirsjärvi & Hurme 2010, 48.)

Teemahaastattelut toteutettiin sekä ryhmä-, että yksilöhaastatteluina. Esiopettajien haastattelu tehtiin ryhmähaastatteluna. Ryhmähaastattelua voidaan pitää keskusteluna, jossa on vapaamuotoinen tavoite. Keskustelun osanottajat kommentoivat keskusteltavana olevia teemoja melko spontaanisti, tekevät huomioita ja antavat monipuolisesti tietoa tutkittavasta asiasta. Ryhmähaastattelu sopi erityisen hyvin esiopettajien haastatteluun, koska haluttiin selvittää, mikä on heidän yhteinen kantansa tutkittavana olevaan asiaan. (Hirsjärvi & Hurme 2010, 61.) Ryhmähaastattelu on tehokas keino kerätä tietoa, koska samalla kertaa saadaan tietoja useammalta henkilöltä (Hirsjärvi ym. 2009, 210). Esiopettajien haastattelussa keskustelun teemana oli liikenneasiat esiopetuksessa, miten niitä käsitellään ja onko muutostarvetta. Haastattelutilanne oli vapaamuotoista keskustelua, jossa käsiteltiin liikennekasvatusta eri näkökulmista. Tarvittaessa haastateltavilta kysyttiin tarkentavia kysymyksiä.

Komisario Tarja Lindstedt ja vanhempi konstaapeli Jarkko Riihimäki haastateltiin yksilöhaastatteluissa. Haastateltavat voivat olla vapautuneempia, kun paikalla on useampia henkilöitä, mutta myös yksilöhaastattelussa keskustelut voivat olla vapautuneita ja luontevia. Tutkijan tulee itse pohtia, mikä haastattelutapa toimii parhaiten omassa tutkimuksessa. (Hirsjärvi ym. 2009, 210.) Mielestäni yksilöhaastatteluilla päästiin parhaimpaan tulokseen, kun tavoitteena oli saada täsmällistä tietoa tutkittavana olevasta asiasta, ennemminkin laadukasta tietoa, kuin määrällisesti paljon tietoa.

Tutkimuksessa on piirteitä myös kehittämistoiminnasta. Kehittäminen on usein konkreettista toimintaa, jonka tavoitteena on saavuttaa selkeästi määritelty tavoite. Kehittämällä voidaan pyrkiä toimintatavan kehittämiseen, mutta sillä voidaan myös tarkoittaa rakenteellisia uudistuksia. (Toikko & Rantanen 2009, 14.) Kehittäminen tähtää muutokseen. Sen tarkoituksena on jotakin parempaa kuin aikaisemmat toimintatavat. Onnistunut kehittäminen voi levitä muidenkin toimijoiden toimintatavaksi. (Toikko & Rantanen 2009, 16.) Yhtenä työn tavoitteena on kehittää Kutalan päiväkodin esiopetuksen liikennekasvatusta ja saada kunnan esiopetussuunnitelmaan liikennekasvatus huomioiduksi. Varsinainen kehittämistyö jatkuu opinnäytetyön valmistumisen jälkeen, joten sitä ei tässä työssä käsitellä sen syvemmin. Kehittämisessä sovelletaan tutkimusta, koska se tuottaa uutta tietoa, jota sovelletaan käytäntöön (Toikko & Rantanen 2009, 19). Tarkoituksena on hyödyntää tätä opinnäytetyötä kehitettäessä Kutalan päiväkodin esiopetuksen liikennekasvatusta.

3.3 Luotettavuus

Kvalitatiivisella menetelmällä tehdyn tutkimuksen luotettavuuden kriteeri on tutkija ja hänen rehellisyytensä. Siksi tutkijan täytyy arvioida tutkimuksen luotettavuutta koko ajan tehdessään tutkimusta, jokaisen valinnan kohdalla. Menettelyt tulee pystyä perustelemaan uskottavasti. Tutkimuksen teoreettisen toistettavuuden periaatteen mukaisesti tutkimuksen lukijan pitäisi päätyä samaan lopputulokseen mihin tutkimuksen tekijäkin on päätenyt. (Vilka 2005, 158-160.) Laadullisen tutkimuksen luotettavuuden arvioinnissa tutkija on paljon vartija, koska hän on päättänyt ketä tutkitaan ja miten kerätty aineisto tulkitaan (Kananen 2012, 151). Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta ei voida arvioida samalla tavoin kuin määrällisessä tutkimuksessa. On lähes mahdotonta saavuttaa objektiivista luotettavuutta laadullisessa tutkimuksessa. (Kananen 2012, 146-147.)

Tämän tutkimuksen luotettavuus on hyvä, koska tarkastelun kohteena on ollut tietyn esiopetusryhmän liikennekasvatus. Haastateltavat esiopettajat valitsin kyseisestä ryhmästä. Tutkimuskohde on rajattu yhteen ryhmään ja aihetta käsitellään laajasti ja eri näkökulmista. Poliisin osuuden haastatteluun valitsin Hämeenlinnan poliisin komisarion, joka toimii esimiehenä lähipoliiseille. Lähipoliisihaastatteluun valitsin konstaapelin, joka on tutkimuskohdeena olevan esiopetusryhmän tulevan alakoulun oma lähipoliisi. Muunlaisen aineiston hankkiminen ei olisi tuonut tutkimukselle lisäarvoa. Aineisto on hankittu tutkimuksen kannalta merkityksellisiltä henkilöiltä.

Tutkimuksen tulokset ovat luotettavia, mutta niitä ei voida lähteä yleistämään koskien muita esiopetusryhmiä tai poliisiasemia. Kvalitatiivisen tutkimuksen tuloksia ei voida yleistää. Tulokset pätevät vain tutkittavana olevan kohteen osalta. (Kananen 2014, 19.) Tutkimustulokset pätevät tutkimuksen kohteena olleeseen esiopetusryhmään ja Hämeenlinnan lähipoliisitoimintaan niiltä osin, kuin sitä on tutkittu. Tutkimuksessa on perusteltu, miksi aineisto on hankittu teemahaastatteluilla ja miten haastateltavat on valittu. Lähdeviitteet on merkitty asianmukaisesti ja oikeaoppisesti, alkuperäisiä tekijöitä kunnioittaen. Valitut tutkimusmenetelmät on perusteltu luvussa 3.2 Tutkimusmenetelmät.

4 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa esitellään tutkimuksen tulokset. Tulokset käsitellään sekä varhaiskasvatuksen että poliisin näkökulmasta. Tutkimustulokset on jaettu kahteen eri osioon, luvussa 4.1 käsittelen tutkimustulokset Kutalan päiväkodin esiopetusryhmän osalta ja sen jälkeen luvussa 4.2 Hämeenlinnan poliisin osalta. Tulokset antavat vastaukset tutkimuskysymyksiin. Raportoinnin tuloksena voidaan tehdä johtopäätöksiä liikennekasvatuksen nykytilasta, kehittämistarpeista, poliisin ja varhaiskasvatuksen yhteistyöstä sekä mahdollisuudesta uudistaa Hämeenlinnan kaupungin esiopetussuunnitelmaa. Tuloksista tehdään johtopäätöksiä luvussa 5. Tuloksien ja johtopäätöksien pohjalta on pohdittu kehittämisehdotuksia, joita esitellään luvussa 5.1.

4.1 Kutalan päiväkodin esiopetusryhmän liikennekasvatus

Kutalan päiväkotiki on Hämeenlinnan kaupungin alaisuudessa toimiva varhaiskasvatuskeskus. Päiväkodissa toimii esiopetusryhmä, jossa on 28 lasta. Lapset on jaettu kolmeen ryhmään, joissa jokaisessa on esiopetuksesta vastaava esiopettaja.

Lähetin ennalta sovitusti sähköpostitse Kutalan päiväkodin esiopettajille teemoja liikennekasvatuksesta yhdessä pohdittavaksi. Sovimme tapaamisen kahden esiopettajan kanssa seuraavalle viikolle. Olin pyytänyt esiopettajia miettimään, miten ryhmässä käydään läpi liikenneasioita, mistä he saavat ideat ja materiaalit ja pitäisikö Hämeenlinnan kaupungin huomioida liikennekasvatus esiopetussuunnitelmassa. Pyysin heitä myös pohtimaan, miten poliisi voisi toimia apuna liikennekasvatuksessa ja millaisia aiheita he pitävät tärkeinä liikennekasvatuksessa.

Esiopettajat kertoivat, että liikenneasioita käydään esiopetusryhmässä läpi pääasiassa vain liikuttaessa ulkona, retkien yhteydessä. Aina kun päiväkodin alueelta poistutaan, lapsilla on heijastinliivit päällä. Ulkona liikkueissa lasten kanssa opetellaan oikean ja vasemman eroa. Lasten kanssa myös mietitään, missä kohtaa tietä kuljetaan jalkaisin ja miksi. Pääsääntöisesti ryhmä liikkuu jalkaisin. Pidemmille retkille ryhmä matkustaa linja-autolla. Suojatietä lähestyessä lapset osaavat jo hiljentyä ja alkavat keskittyä tien ylitykseen. Lapsia opastetaan katsomaan ensin vasemmalle, sitten oikealle ja vielä kerran vasemmalle. Jos tulee auto, lapsilta kysytään, mitä tehdään. Lapset osaavat vastata, että täytyy odottaa. Jos

auto pysähtyy, ryhmä ylittää tien ja he kiittävät autoilijaa heiluttamalla kättä. Tien ylitys on rytmitetty sanallisesti, miten ylitän tien? ”Kä-vel-len.” Rytmittämällä lapsi oppii ylittämään tien rauhallisesti. Liikennemerkkejä ei opeteta lapsille. Jos he niistä kysyvät niin esiopettajat kertovat mitä mikäkin liikennemerkki tarkoittaa. Lasten kanssa tehdään aistiharjoituksia, jotka ovat avuksi liikenteen havainnoinnissa. Metsässä ollessa kävellään lähemmäksi vilkasliikenteistä autotietä, pyydetään lapsia laittamaan silmät kiinni ja kysytään, olisiko tässä mukava leikkiä. Liikenteen melu kuuluu silmät suljettuna paremmin ja lapset vastaavatkin, ettei siinä paikassa olisi mukava leikkiä.

Teoriassa liikenneasioita ei käydä ryhmässä läpi muutoin kuin keväämmällä pyöräilyyn liittyen. Liikenneturvan verkkosivut eivät olleet esiopettajille tutut, kerroin niiden sisältävän paljon hyvää materiaalia liikennekasvatuksesta. Molemmat esiopettajat kiinnostuivat sivuista ja lupasivat käydä tutustumassa niihin. Kerroin sieltä löytyvän hyviä harjoituksia ja leikkejä, miten käydä läpi liikenneasioita lasten kanssa. Valmiit harjoitukset ja leikit vähentävät esiopettajien työmäärää, heidän ei tarvitse luoda itse materiaaleja.

Kerroin esiopettajille vuosittain järjestettävästä liikenneturvallisuusviikosta. Liikenneturvan LiTuViikko on heidän mukaan huonoon aikaan, koska syyskuussa on vielä ryhmäytyminen kesken. Uusi esiopetusryhmä aloittaa vuosittain samaan aikaan kun peruskoulu alkaa, eli elokuun puolen välin tienoilla. Ryhmäytyminen alkaa olla valmis lokakuussa. Esiopettajien mielestä parempi ajankohta liikennekasvatustemaiselle päivälle olisi keväällä, kun kouluunlähtö alkaa olla lähempänä ja monet lapsista alkavat liikkua pyörällä itsenäisesti. Teemapäivän voisi toteuttaa yhdessä koulun kanssa ja osallistaa myös vanhemmat. Myös muiden toimijoiden osallistuminen olisi toivottavaa. Esiopettajat toivovat eniten poliisin osallistumista teemapäivään. Esiopettajat mainitsivat vanhempien roolin tärkeydestä liikennekasvatuksessa. Lapsi toimii esimerkin mukaisesti myös liikenteessä liikuttaessa. Tämän vuoksi he ehdottivat, että vanhemmat pitäisi saada mukaan esiopetuksessa annettavaan liikennekasvatukseen.

Ryhmässä on lapsia, joiden valmiudet oppia ja omaksua uutta ovat erilaiset. Perusasioita käydään läpi yhteisesti kaikkien kanssa, jotta pohja olisi kaikilla samanlainen. Niiden lasten osalta, jotka ovat omaksuneet tietoa enemmän kuin toiset, käydään läpi asioita enemmän. Lapset kysyvät paljon, mutta heiltä myös kysytään. Tällä tavoin heitä kannustetaan pohtimaan asioita itse ja miettimään ratkaisuja. Esiopettajien mukaan paras tapa oppia

liikenteessä liikkumista on todelliset tilanteet, joissa lapsi itse miettii, mikä on paras tapa toimia ja miksi.

Kävin partiokaverini kanssa tervehtimässä ryhmän lapsia haastattelua edeltävällä viikolla. Veimme heille poliisiheijastimia, joita lapset jonottivat innoissaan ja heijastimet piti heti laittaa lapsille roikkumaan. Esiopettajat kertoivat, että kyseiset heijastimet olivat lapsille iso juttu. Jokaisella se roikkuu edelleen haalarissa tai takissa. He sanoivat ottavansa heijastimien käytön puheeksi lasten kanssa, koska se on syksyisin erityisen ajankohtainen. Ideoimme yhdessä, miten heijastimien avulla voisi leikkiä, esimerkiksi etsiä pimeästä huoneesta heijastimia taskulampun avulla.

Haastattelun perusteella ilmeni, että esiopettajat kokevat muutostarvetta liikennekasvatusasioiden käsittelyyn esiopetusryhmässä. He pitävät liikennekasvatusta erittäin tärkeänä asiana, joka olisi hyvä ottaa huomioon Hämeenlinnan kaupungin esiopetussuunnitelmassa. Haastateltavat vaikuttivat motivoituneilta ja innostuneilta ottamaan liikennekasvatuksen osaksi esiopetusta.

4.2 Hämeenlinnan poliisi ja liikennekasvatus

Hämeenlinnan poliisiasema kuuluu Hämeen poliisilaitokseen. Hämeenlinnan poliisiaseman toimialueeseen kuuluvat Hämeenlinna, Hattula ja Janakkala. Hämeenlinnan poliisissa on aktiivista lähipoliisitoimintaa. Lähipoliisien esimiehenä toimii komisario Tarja Lindstedt. Haastattelin häntä siitä, miten lähipoliisitoiminta on Hämeenlinnan poliisissa organisoitu ja mikä on poliisin rooli lasten liikennekasvatuksessa.

Lindstedt kertoi, että Hämeenlinnassa on yksitoista lähi-/koulupoliisia, joiden kesken on jaettu Hämeenlinnan alueen peruskoulut. Lähipoliisit toimivat työpareina ja jokaista työparia kohti on 3-6 koulua. Lähipoliisit ovat itse ilmaisseet halukkuutensa toimia lähipoliisina. Tehtävässä saa olla niin kauan kuin itse haluaa. Koulutusta lähipoliisitoimintaan ei ole järjestetty. Lindstedt kertoi, että lähipoliisit ovat itse suunnitelleet ja valmistaneet materiaalit, joita käyttävät toiminnassaan. Hänen mukaansa moni käyttää Liikenneturvan hyväksi havaittuja opetusmateriaaleja.

Kysyin Lindstedtiltä, voisiko kenttäpoliisipartio käydä vierailuilla päiväkodeissa tai kouluilla normaalin työpäivän puitteissa. Hänen mukaansa vierailut voisivat onnistua työtehtävien salliessa. Tätä mahdollisuutta harva kenttäpoliisi käyttää. Vierailun ei tarvitsisi olla sen suuremmin suunniteltu, mutta kohderyhmälle sen merkitys voi olla iso. Lindstedtin mukaan joillekin poliiseista saattaa olla iso kynnyks mennä lasten eteen ”esiintymään”. Jotkut poliisit saattavat kokea etteivät osaa olla luontevia lasten kanssa. Tämä voi olla mahdollinen syy, miksei kenttäpartio vieraile oma-aloitteisesti kouluissa tai päiväkodeissa.

Lindstedtin mukaan esiopetusryhmiin voidaan tehdä poliisivierailuja, jos niistä sovitaan riittävän ajoissa ja kyseisen päivän muut työtehtävät antavat myöten. Poliisille tulee jonkun verran pyyntöjä vierailu erilaissa lasten tapahtumissa, ja vierailupyynnöt pyritään toteuttamaan resurssien puitteissa. Lähipoliiseilla ei nykyresursseilla hänen mukaansa ole mahdollisuutta ottaa vakituisesti hoidettavaksi esiopetusryhmiä, koska kouluvierailut ja koulun kanssa tehtävä muu yhteistyö vie siinä määrin aikaa lähipoliiseilta.

Haastattelin Hämeenlinnan poliisissa lähipoliisina työskentelevän vanhempi konstaapeli Jarkko Riihimäen. Riihimäki toimii Ortelan koulun lähipoliisina, joka on Kutalan esiopetusryhmän lasten pääasiallinen tuleva alakoulu. Riihimäki on toiminut lähipoliisina noin kaksi vuotta, ja hän ilmaisi itse halukkuutensa toimintaan. Hän kertoi, ettei lähipoliisitoimintaan ollut mitään perehdytystä tai koulutusta. Kerroin hänelle Liikenneturvan järjestämistä koulutuksista ja kysyin olisiko hänellä kiinnostusta osallistua sellaiseen, jos mahdollisuus annettaisiin työnantajan puolesta. Riihimäki sanoi, että osallistuisi koulutukseen mielellään.

Riihimäki kertoi, että esimies ei ole määritellyt lähipoliisitoimintaan käytettävän työajan määrää. Poliisin resurssit ovat tällä hetkellä tiukilla, joten perustehtävien hoitaminen täytyy ensisijaisesti turvata. Vierailut kouluihin ja tapahtumiin täytyy sopia sen vuoksi riittävän ajoissa, jotta ne voidaan huomioida työvuorosunnittelussa. Kaikki ajoissa sovitut vierailut on pystytty järjestämään, sillä esimies on hyväksynyt ne.

Kysyin Riihimäeltä, mikä hänen mielestään on lähipoliisin tärkein tehtävä. Hän sanoi, että itse pitää tärkeimpänä tehtävänä olla yhteydessä lapsiin ja nuoriin, ohjata heitä oikeaan suuntaan ja kertoa, miten eletään normien ja lakien mukaisesti. Riihimäki mainitsi, että poliisi ei ole kasvattaja, vaan päävastuu kasvatuksesta ja asennekasvatuksesta on

vanhemmilla. Pohjaa asenteille luodaan jo päiväkotiyässä, jolloin vanhempien rooli on tärkeässä asemassa.

Kerroin Riihimäelle, että Kutalan esiopetusryhmälle on suunnitteilla liikenneaiheinen teemapäivä keväällä 2017. Kysyin häneltä halukkuutta osallistua päivään. Hän sanoi tulevansa paikalle mielellään, kunhan vierailusta sovitaan ajoissa ja hänen esimiehensä hyväksyy sen.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, mikä on Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä annetun liikennekasvatuksen nykytila ja onko siihen tarpeen tehdä muutoksia sekä esiopettajien että poliisin näkökulmista. Tutkimuksen avulla haluttiin saada selville, mitä tulee ottaa huomioon esiopetusikäisten kanssa liikennekasvatuksessa ja onko mahdollista kehittää poliisin ja esiopetuksen yhteistyötä. Pyrkimyksenä oli myös selvittää, miten Hämeenlinnan esiopetuksen opetussuunnitelmassa voitaisiin huomioida liikennekasvatus. Työssä käsiteltiin teoriapohjaa liikennekasvatuksesta ja esiopetuksesta sekä siitä, millainen on esiopetusikäinen lapsi, ja mitä tulee huomioida esiopetusikäisille suunnatussa liikennekasvatuksessa.

Tutkimustuloksien perusteella voidaan tehdä johtopäätös, että Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä annetaan liikennekasvatusta, mutta se ei ole suunnitelmallista. Liikenneasioita käydään läpi vain tarpeen mukaan liikuttaessa todellisissa liikennetilanteissa. Ryhmän esiopettajien mielestä liikennekasvatus on tärkeää, joten sitä olisi hyvä antaa suunnitelmallisesti. Esiopettajien kiinnostus asiaa kohtaan on tärkeää, koska heillä on erinomainen mahdollisuus opettaa ryhmän lapsille turvallista liikenteessä liikkumista sekä teoriassa että käytännössä oikeissa liikennetilanteissa. Muutostarve esiopetuksen liikennekasvatuksen osalta on ilmeinen.

Teoriaosuudessa luvussa 2.5, jossa käsiteltiin esiopetusikäistä lasta oppimisen näkökulmasta, kerrotaan, että esiopetusikäisen lapsen liikennekasvatus perustuu pääosin kokemusten kautta oppimiseen. Myös esiopettajat kertoivat, että paras tapa lapsille oppia liikenteessä liikkumista on todelliset liikennetilanteet, joissa lapsi miettii myös itse mikä on paras tapa toimia ja miksi. Tätä tukee myös teoriaosassa käsitelty lapsen tapa oppia. Lapsi oppii kysymällä ja havainnoimalla. Liikennekasvatuksen kannalta on hyvä, että esiopettajat

eivät anna lapsille valmiita vastauksia, vaan haastavat lapset miettimään itse ratkaisuja. Lasta auttaa oppimaan omat kokemukset, kuten Koivunen (2009, 42) kirjassaan Hyvä päivähoito toteaa. Myös luvussa 2.1.2 kävi ilmi, että aikuinen on vastuussa lapsen liikkumisesta, ja harjoittelu on paras tehdä oikeissa liikennetilanteissa. Tästä voidaan päätellä, että esiopetusikäisen liikennekasvatus on toimivinta oikeissa liikennetilanteissa, aikuisen johdolla, lapsen omakohtaisesti kokemana. Esiopettajat kertoivat, että lasten kanssa käydään retkillä, jolloin käydään läpi turvallista liikkumista oikeissa tilanteissa.

Esiopettajien haastattelussa kävi ilmi, että heidän mielestään vanhempien merkitys liikennekasvatuksessa on suuri. Jantunen ja Lautela (2011, 58) kirjassaan Lapsilähtöinen esiopetus kertovat, että mallioppiminen on keskeistä lapsen kehityksessä. Tämä tukee käsitystä siitä, että esiopetusikäisen liikennekasvatuksessa kannattaa huomioida esimerkin voima. Vanhempien osallisuudesta puhui myös lähipoliisi Riihimäki. Hän sanoi, että vanhemmilla on suurin merkitys lapsen asennekasvatuksessa. Esiopetus voi antaa lapselle liikennekasvatuksen siemenen, mutta vanhempien täytyy pitää huolta ja ravita siementä, jotta se säilyy hengissä ja kasvaa. Esiopetuksen liikennekasvatukseen olisi hyvä keksiä toimintamalleja, joiden avulla lasten vanhemmat voivat osallistua liikennekasvatukseen. Yhtenä vaihtoehtona on liikenneaiheinen teemapäivä, josta keskustelimme esiopettajien kanssa. Tästä kerron lisää luvussa 5.1, jossa esitän kehitysehdotuksia.

Sekä työn teoriaosuudessa että esiopettajien haastattelussa selvisi, että lapsen kyky oppia ja omaksua uusia taitoja täytyy ottaa huomioon liikennekasvatuksessa. Lapset kehittyvät omaa tahtiaan, mutta jokaiselle täytyy turvata perusteet turvalliseen liikenteessä liikkumiseen. Jos lapsi on tottuneempi liikenteessä liikkuja ja hän esittää liikenteestä kysymyksiä, tulee hänelle vastata. Tällä tavoin hänellä säilyy luontainen uteliaisuus ja myönteinen suhtautuminen oppimiseen. Liikennekasvatuksen ei siis pidä olla pelkkää opettajälähtöistä opetusta, vaan vuorovaikutteista yhdessä ihmettelyä ja pohtimista.

Komisario Lindstedtin haastattelussa selvisi, että poliisin osuus esiopetuksen liikennekasvatuksesta on marginaalinen. Resurssien pienentyessä ei ole mahdollista nimetä esiopetusryhmille omia lähipoliiseja. Tämä asettaa esiopettajat tärkeään rooliin liikennekasvatuksen osalta. Poliisi voi toimia mahdollisuuksien mukaan apuna, mutta päävastuu liikennekasvatuksesta on esiopettajilla. Lindstedt kertoi, että esiopetusryhmiin voidaan tehdä poliisivierailuja, jos niistä sovitaan riittävän ajoissa ja muut kyseisen päivän työtehtävät antavat myöten. Tämä edellyttää aktiivisuutta esiopettajilta ja

liikennekasvatuksen suunnitelmallisuutta. Liikenneaiheiselle teemapäivälle täytyy varata kalenterista ajankohta, suunnitella päivän toiminta ja ottaa yhteys ajoissa lähipoliisiin vierailun sopimista varten.

Yksi esiopetuksessa annettavan liikennekasvatuksen tarkoitus on valmistaa lasta tulevaan koulumatkaan. Keskustelussani Liikenneturvan Laura Loikkasen kanssa tuli ilmi, että koulumatkan harjoittelu aloitetaan yleensä vasta elokuussa, kun koulun aloittaminen on jo lähellä. Matkan harjoitteluun tulisi varata enemmän aikaa, koska harjoittelu vaatii useita toistoja. Tämä on yksi asia, joka olisi hyvä ottaa huomioon esiopetuksessa. Vanhempia tulisi tiedottaa esimerkiksi keväällä, että lapsen kanssa olisi hyvä aloittaa tulevan koulumatkan harjoittelu hyvissä ajoin, jotta matka tulee tutuksi ja lapsi osaa kulkea sen turvallisesti.

Lapselle vaarallisin tilanne liikenteessä on tien ylitys. Kuten tilastoista ilmeni, kaksi kolmesta jalankulkijana loukkaantuneista lapsista oli ylittänyt tietä. Tilastoista ei käy ilmi olosuhteet. Oliko tien ylitys tehty suojatiellä, valo-ohjatussa ylityskohdassa, oliko pimeää ja käytettiinkö heijastimia. Vaikuttavia tekijöitä on useita, ja näihin tulisi kiinnittää huomiota liikennekasvatuksessa. Tien ylitys on onneksi myös yleisin liikennetilanne, joka esiopetuksessa tulee eteen liikuttaessa ulkona. Siihen kannattaa siis panostaa joka kerta ja laittaa lapset ajattelemaan, miksi on tärkeää ylittää tie rauhallisesti ja oikeassa kohdassa suojatietä käyttäen.

Tutkimuksessa selvisi, että esiopetuksessa annettava liikennekasvatus on monen eri tahon panosta vaativa asia. Kaupungin tulisi huolehtia, että esiopetuksesta vastaavilla henkilöillä on ajanmukainen tieto ja osaaminen liikennekasvatuksesta. Tämä on mahdollista Liikenneturvan tarjoamien maksuttomien koulutuksien avulla. Esiopettajien tulisi olla kiinnostuneita liikennekasvatuksesta, jotta he saisivat sen integroitua vaivattomasti esiopetukseen. Vanhempien tulisi ymmärtää oman roolinsa merkitys liikenneasioiden osalta. Vanhempien toiminnan pitäisi olla esiopetusta tukevaa, yhteisenä tavoitteena saada lapselle valmiudet kulkea yksin liikenteessä turvallisesti. Poliisin rooli liikennekasvatuksessa on riippuvainen käytettävissä olevista resursseista. Toiminnan suunnitelmallisuus madaltaa poliisin liikennekasvatukseen osallistumisen kynnyksiä. Lähipoliisien koulutuksella voisi olla merkitystä resurssien tehokkaampaan käyttöön.

5.1 Kehittämisehdotuksia

Koulutus. Opinnäytetyötä tehdessäni sain paljon uutta tietoa. Minulle selvisi, että esiopettajat eivät olleet tietoisia Liikenneturvan verkkosivujen sisällöstä ja niiden tarjoamasta materiaalista liikennekasvatukseen. Keskustellessani Liikenneturvan suunnittelijan Laura Loikkasen kanssa ilmeni, että Liikenneturva tarjoaa ilmaista koulutusta varhaiskasvattajille. Kehittämisehdotukseni on, että Hämeenlinnan kaupunki järjestää ensi keväänä varhaiskasvattajille Liikenneturvan tarjoaman koulutuksen. Jokaisesta päiväkodista pyydetäisiin yksi aiheesta kiinnostunut henkilö koulutukseen. Kiinnostuneisuus aiheita kohtaan on tärkeää, jotta uuden oppimiseen olisi motivaatiota. Koulutettu henkilö olisi oman päiväkotinsa vastuuhenkilö ja jakaisi oppimaansa muille varhaiskasvattajille. Tästä aiheesta olen ollut kaupungin edustajaan yhteydessä. Toivon mukaan koulutus tulee järjestymään ensi keväänä Hämeenlinnassa. Koulutuksen voisi järjestää myös Hämeenlinnan lähipoliiseille. Aion ottaa asian puheeksi komisario Lindstedtin kanssa ja kysyä mahdollisuuksia lähipoliisien koulutukseen.

Teemapäivä. Esiopettajien haastattelussa kävi ilmi, että keväisin olisi sopivin ajankohta järjestää liikenneaiheinen teemapäivä. Heidän mukaansa siihen olisi hyvä ottaa vanhemmat mukaan, koska vanhempien rooli lasten liikennekasvatuksessa on merkittävä. Teemapäivästä keskustelin palvelupäällikkö Nikke Keskinen ja tilaajapäällikkö Seija Mäkisen kanssa. Molemmat pitivät sitä hyvänä ideana. Ajatuksena on, että suunnittelen yhdessä Kutalan esiopettajien ja päiväkodin johtajan kanssa päivän sisällön ja tapahtumaan osallistuvat tahot. Liikenneturvassa oltiin kiinnostuneita osallistumaan teemapäivään, jos se sopii heidän aikatauluihinsa. Teemapäivä pilotoidaan ensi keväänä Kutalassa ja selvitetään, mitkä ovat sen toteutusmahdollisuudet muissa esiopetusryhmissä.

Vuosikello. Esittelen esiopettajille liikennekasvatuksen vuosikellon ja kerron, miten sen avulla voidaan liikenneasioita käydä lasten kanssa läpi. Vuosikello on helppo sisällyttää opetukseen, ja lapset saavat pohtia liikenneasioita. Vuosikellon avulla lapset saavat osallistua opetuksen suunnitteluun ja asioita voidaan käsitellä heidänkin toiveiden mukaisesti.

Hämeenlinnan esiopetussuunnitelma. Tiedustelin palvelupäällikkö Keskiseltä ja tilaajapäällikkö Mäkiseltä mahdollisuudesta päivittää esiopetussuunnitelmaa ja lisätä liikennekasvatus siihen. Tämä on kuulemma mahdollista. Mäkisen sanoi, että

esiopetussuunnitelman päivityksessä voidaan hyödyntää sekä opinnäytetyötäni että keväällä 2017 toteutettavaa teemapäivä-pilottia.

6 POHDINTA

Mielestäni opinnäytetyöni vastaa hyvin alussa esittämiini tutkimuskysymyksiin. Pääsin tavoitteisiin valitsemillani menetelmillä ja sain tutkittavana olevasta asiasta riittävästi monipuolista tietoa luotettavista lähteistä. Opin itse työtä tehdessä aiheesta lisää, työn tekeminen oli mielekästä ja koin saavani aikaan mahdollisuuden muutokseen. Lasten liikenneturvallisuus on minulle tärkeä asia, siksi halusin löytää keinoja miten sitä voitaisiin parantaa esiopetuksen kautta.

Minulla ei ollut ennakkotietoja tai –odotuksia siitä, millaista liikennekasvatus tutkittavana olevassa esiopetusryhmässä on. Liikennekasvatus on tärkeä asia, joka on kaikkien lasta kasvattavien tahojen asia. Kuten tutkimuksessa ilmeni, vanhempien osallisuutta korostetaan. Turvallisuusasioita ei voi ulkoistaa, sillä arvoperusta luodaan kotona. Muutostarpeita liikennekasvatuksen osalta ilmeni. Tärkeimpänä se, että sen pitäisi olla suunnitelmallisempaa. Liikenneturvan vuosikello on hyvä väline liikenneasioiden läpikäymiseen. Yllätyin itekin, miten monipuolinen toimija Liikenneturva on. Sen toimintaan kuuluu koulutuksia, materiaaleja, asiantuntemusta ja tapahtumiin osallistumista.

Hämeenlinnan poliisin resurssit liikennekasvatuksen osalta selvisivät. Poliisin resurssien tiukentuminen ei ole enää edes uutinen, toimintoja täytyy ylläpitää alati pienemmillä henkilömäärillä. Positiivista oli kuitenkin se, että sekä lähipoliisien esimies että itse lähipoliisi pitivät mahdollisena poliisin vierailuja esiopetusryhmiin. Uskoisin, että teemapäivien ja tapahtumien suunnittelu onnistuu riittävän ajoissa, jotta poliisi ehtii varautua vierailuun.

Vierailu päiväkodilla ei vaadi esivalmisteluja tai suuria suunnitelmia. Olin opiskeluuni kuuluvan harjoittelujakson Hämeenlinnan poliisissa. Kentällä ollessani kävin partiokaverini kanssa Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä vierailulla kesken työpäivän. Soitin esiopettajalle ja varmistin, että vierailumme sopii heille. Veimme lapsille mukaan heijastimia, jotka he ottivat innoissaan vastaan. Lasten kanssa juttelimme miksi täytyy muistaa käyttää heijastinta, muistutimme pyöräilykypärän käytön tärkeydestä ja esittelimme poliisiautoa. Vierailumme kesti noin 45 minuuttia ja sen merkitys lapsille vaikutti olevan

suuri. Poliisin näkyvyys ja helposti lähestyttävyys on tärkeää myös muutoinkin kuin liikennekasvatuksen kannalta.

Jäin pohtimaan, että olisiko lapsille hyvä opettaa se, että kaikki muut tienkäyttäjät eivät välttämättä noudata liikennesääntöjä. Tämä korostuu erityisesti valo-ohjatuissa tienlytyksissä, joissa lapsi luottaa vihreän valon tuomaan oikeuteen ylittää tie turvallisesti. Olisi hyvä, jos lapsi ottaisi tavaksi varmistaa aina, että tien voi ylittää turvallisesti. Toivon, että tulevaisuudessa työskennellessäni itse poliisina pääsisin toimimaan lähipoliisina ja vaikuttamaan osaltani lasten ja nuorten tietoperustaan ja asenteisiin liikenneasioissa.

Jatkan opinnäytetyöni innoittamana liikennekasvatusasian parissa. Odotan innolla, millaisen liikenneaiheisen teemapäivän saamme suunniteltua yhdessä Kutalan esiopetusryhmän esiopettajien kanssa ja kuinka se toteutuu. Teemapäivän suunnittelu olisi jo yksinään ollut hyvä opinnäytetyön aihe, mutta sen toteuttamiseksi oli kuitenkin ensin tarve tutkia aihetta. Jatkotutkimusaiheena voisi olla suuremman tapahtuman suunnittelu ja toteutus. Opinnäytetyötä tehdessäni löysin tietoa ”Turvaa tenaville” –tapahtumasta, joka on turvallisuustoimijoiden yhteisesti järjestämä tapahtuma, johon kutsutaan mukaan tapahtumapaikkakuntien päiväkotien 5-6-vuotiaita lapsia hoitajineen. Tapahtuma on järjestetty menneinä vuosina muutamille paikkakunnilla. Mielestäni kyseinen tapahtuma olisi hyvä aihe toiminnalliselle opinnäytetyölle.

LÄHTEET

Henkilölähteet:

Esiopettajat 2016: Kutalan päiväkodin esiopetusryhmä. Henkilökohtaisesti 12.10.2016.

Lindstedt, Tarja 2016: Hämeen poliisilaitos, komisario. Henkilökohtaisesti 20.6.2016.

Loikkanen, Laura 2016: Liikenneturva, suunnittelija. Sähköposti 4.8.2016.

Loikkanen, Laura 2016: Liikenneturva, suunnittelija. Henkilökohtaisesti 24.10.2016.

Riihimäki, Jarkko 2016: Hämeen poliisilaitos, vanhempi konstaapeli. Haastattelu 26.10.2016.

Kirjalliset lähteet:

Brotherus, A., Hytönen, J. & Krokfors, L. 2002. Esi- ja alkuopetuksen didaktiikka. 2. painos. Helsinki: WSOY.

Eskola, J. & Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2010. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Tallinna: Raamatutrukikoda.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. osin uudistettu painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino Oy.

Huopalainen, M. & Koskela, K. 1995. Pienen kulkijan taival. Liikenneturvallisuusvihjeitä pienten lasten kasvattajille. Liikenneturva. Sulkava: Finnreklama Oy.

Hämeenlinnan kaupunki, 2016. Pöytäkirja Lasten ja nuorten lautakunnan kokouksesta 8.3.2016, kohta 19. Saatavilla Hämeenlinnan kaupungin arkistoissa.

Jantunen, T. & Lautela, R. 2011. Lapsilähtöinen esiopetus. Latvia: Livonia Print.

Jarasto, P. & Sinervo, N. 2000. Alle kouluikäisen lapsen maailma. 3. painos. Jyväskylä; Helsinki: Gummerus.

Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. Miten kirjoitan kvalitatiivisen opinnäytetyön vaihe vaiheelta. Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Suomen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Koivunen, P-L. 2009. Hyvä päivähoito. Jyväskylä: PS-kustannus.

Kronqvist, E-L. 2011. Varhaispedagogiikan kehityspsykologinen perusta. Teoksessa Hujala, E. & Turja, L. (toim.) Varhaiskasvatuksen käsikirja. Jyväskylä: PS -kustannus, 13-31.

Liikenneturva 1990. Liikenneoppia ennen koulua. Helsinki: Oy Multor Ab.

Nurmi, J-E., Ahonen, T., Lyytinen, H., Lyytinen, P., Pulkkinen, L. & Ruoppila, I. 2010. Ihmisen psykologinen kehitys. 1. -4. painos. Helsinki: WSOY.

Opetushallitus, 2016: Esiopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2014. Tampere: Juvenes Print – Suomen Yliopistopaino Oy.

Soininen, M. 1995. Tieteellisen tutkimuksen perusteet. Turku: Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus.

Toikko, T. & Rantanen, T. 2009. Tutkimuksellinen kehittämistoiminta. 3. korjattu painos. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Vilka, H. 2005. Tutki ja kehitä. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Sähköiset lähteet:

Hämeenlinnan kaupunki, 2016: Hämeenlinnan esiopetuksen opetussuunnitelma 2016. Luettavissa: <http://www.hameenlinna.fi/pages/112105/esiopetussuunnitelma%202016.pdf> . Luettu 15.9.2016.

Liikenneturva. Kampanjat. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/kampanjat> . Luettu: 8.6.2016.

Liikenneturva. Kampanjoinnin perusteita. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/kampanjat/kampanjoinnin-perusteita> . Luettu: 8.6.2016.

Liikenneturva. Lapsi eri-ikäisenä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/lapset-0-14/lapsi-eri-ikaisena> . Luettu: 9.6.2016.

Liikenneturva. LiiTuViikko 2016. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/liituviiikko-2016-0> . Luettu 1.10.2016.

Liikenneturva, 2016. Tilastokatsaus lapset. Luettavissa: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_lapset.pdf . Luettu 10.5.2016.

Liikenneturva. Toteutusvinkkejä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/varhaiskasvatus/toteutusvinkkeja> . Luettu 7.10.2016.

Opetushallitus. Esiopetuksen toteuttaminen. Luettavissa: http://www.oph.fi/koulutus_ja_tutkinnot/esiopetus/esiopetuksen_toteuttaminen . Luettu 23.10.2016.

Opetushallitus. Liikennekasvatus. Luettavissa: <http://www.oph.fi/kehittamishankkeet/liikennekasvatus> . Luettu: 8.6.2016.

Opetushallitus, 2014. Määräys. Luettavissa:

http://www.oph.fi/download/163780_maarays_esiopetus_102_011_2014.pdf Luettu:
23.10.2016.

Tilastokeskus 2016. Tieliikenneonnettomuudet. Luettavissa:

<http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/> Luettu:
2.10.2016