

LIIKENNEKASVATUS TAMPEREEN WIVI LÖNNIN KOULUN ALKUOPETUKSESSA

Sami Peltomaa

2/2018

Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Sami Peltomaa	Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Liikennekasvatus Tampereen Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa	Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Jyrki Marttila ja Mika Kyyrö, liikenne	Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä		
<p>Tämän opinnäytetyön aiheena on liikennekasvatus Wivi Lönnin koulun (Aleksanterin koulutalon) alkuopetuksessa. Tutkimuksessa selvitän millaista liikennekasvatusta Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa nykypäivänä tarjotaan, mitä ongelmakohtia opettajat näkevät oppilaiden liikennekäyttäytymisessä sekä minkälaista materiaalia ja/tai tukea opettajat toivoisivat nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi.</p> <p>Työn teoriaosuudessa tarkastelen opetussuunnitelmia liikennekasvatuksen osalta niin valtakunnallisella, kuntakohtaisella, kuin koulukohtaisellakin tasolla. Kerron teoriaosiossa myös Liikenneturvasta ja koulupoliisitoiminnasta sekä tarkastelen alakouluikäisten lasten onnettomuustyyppjä- sekä tilastoja. Käytin tutkimuksessa kvalitatiivista eli laadullista menetelmää. Aineistoa tutkimukseen hankin kirjallisuudesta, sähköisistä lähteistä sekä temahaastatteluiden avulla.</p> <p>Tutkimustulosten mukaan liikennekasvatus Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa on hyvin järjestelmällistä. Yleisimmät ongelmakohdat liikenteessä olivat lasten ryntäily, matkapuhelimen käyttö sekä raitiovaunuhankkeen tuomat haasteet liikenteeseen. Tutkimuksen mukaan poliisi olisi edelleen todella toivottu tuki liikennekasvatukseen koulussa.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
41 + 3 liitesivua	Helmikuu 2018	AMK2015ONT
Avainsanat		
liikennekasvatus, alkuopetus, Wivi Lönn, koulupoliisi		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
1.1 Tavoitteet.....	3
2 TEORIATAUSTA.....	4
2.1 Opetussuunnitelma	4
2.1.1 Opetushallituksen perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet	5
2.1.2 Tampereen kaupungin perusopetuksen opetussuunnitelma.....	5
2.1.3 Wivi Lönnin koulun opetussuunnitelma.....	6
2.2 Koululaisten liikennekasvatuksen vaiheita.....	6
2.3 Liikenneturvan rooli alkuopetuksessa	7
2.3.1 Liikennekasvatus alkuopetuksessa	8
2.3.2 Liikenneturvan kampanjat	9
2.4 Lasten ja nuorten ongelmat liikenteessä.....	10
2.4.1 Koulumatkojen turvallisuus	11
2.5 Poliisin ennalta estävä toiminta	13
2.6 Lähipoliisitoiminta	13
2.7 Koulupoliisitoiminta.....	13
2.8 Tilastot.....	14
3 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	18
3.1 Aineisto	18
3.2 Tutkimusmenetelmät	18
3.3 Haastattelu	19
3.4 Luotettavuus	20
4 TULOKSET	22
4.1 Liikennekasvatus Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa	22
4.1.1 Muiden toimijoiden näkökulmia liikennekasvatukseen	24
4.2 Ongelmakohtia oppilaiden liikennekäyttäytymisessä	25
4.3 Opettajien toivoma tuki ja materiaali nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi ...	27
4.3.1 Liikenneturvan ja poliisin tuki koulujen liikennekasvatuksessa.....	28
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	31
5.1 Tulosten tarkastelu ja johtopäätökset	31
5.2 Pohdinta.....	34

5.3 Jatkotutkimusehdotuksia	36
-----------------------------------	----

LÄHTEET

LIITTEET

1 JOHDANTO

1.1 Tavoitteet

Tämän opinnäytetyön aiheena on liikennekasvatus Tampereen Wivi Lönnin koulun (Aleksanterin koulutalon) alkuopetuksessa. Wivi Lönnin kouluun kuuluu kaksi eri koulutaloa: Aleksanterin koulutalo (luokat 1-6) sekä Pyynikin koulutalo (luokat 7-9). Tässä opinnäytetyössä Wivi Lönnin koululla viitataan vain Aleksanterin koulutaloon, jossa Wivi Lönnin koulun alkuopetus järjestetään. Alkuopetuksella tarkoitetaan peruskoulun kahden ensimmäisen vuoden opetusta eli luokka-asteita 1-2. Valitsin Wivi Lönnin koulun alkuopetuksen liikennekasvatuksen tutkittavaksi koulun keskeisen sijainnin vuoksi. Tämän lisäksi lapseni aloitti hiljattain koulunkäynnin kyseisessä koulussa, joten aihe kiinnostaa minua tästäkin syystä. Koulu sijaitsee Hämeenpuiston ja Hallituskadun kulmassa Tampereen Kaakinmaalla. Liikennevolyyymi koulun ympäristössä on sen sijainnin vuoksi todella suurta ja tämän lisäksi myös koulun vieressä sijaitsevilla Hämeenkadulla ja Pirkankadulla on ollut raitiovaunuhankkeen mukanaan tuomat, liikennejärjestelyitä sekoittavat työmaat vuoden 2017 toukokuusta saakka. Rajasin tutkimuksen alkuopetukseen, koska juuri näillä luokka-asteilla monet lapsista aloittavat kulkemisen kouluun yksin.

Tutkimuksessa selvitän millaista liikennekasvatusta tarjotaan Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa, mitä ongelmakohtia opettajat näkevät oppilaiden liikennekäyttäytymisessä ja minkälaista materiaalia ja/tai tukea opettajat toivoisivat nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi. Aineistoa tutkimukseen hankin kirjallisuudesta, erilaisista verkkolähteistä sekä haastatteluiden avulla.

Tarkastelen tutkimuksessa myös hieman poliisin roolia koulun tämän päivän liikennekasvatuksessa, sillä poliisi näyttäytyy monille lapsille kuitenkin vielä nykypäivänäkin eräänlaisena liikenteen esikuvana. Poliisien resurssit ovat tänä päivänä kuitenkin niin rajalliset, että koulupoliisitoiminta on monella paikkakunnalla jäänyt vähemmälle tai jopa kokonaan loppunut. Tämä tarkoittaa, että useimmissa kouluissa ei poliisin toimesta enää liikennekasvatusta ole. Tämän vuoksi tarkastelen työssä myös poliisin antaman liikennekasvatuksen merkitystä koulussa.

2 TEORIATAUSTA

Tässä luvussa käyn läpi liikennekasvatukseen liittyvää teoriaa. Tarkastelen opetussuunnitelmia liikennekasvatuksen osalta niin valtakunnallisella, kuntakohtaisella kuin koulukohtaisellakin tasolla. Liikenneturva on merkittävässä roolissa puhuttaessa liikenneturvallisuudesta, joten kerron teoriaosuudessa myös Liikenneturvan historiasta ja sen tarjoamasta liikennekasvatuksellista tuesta kouluille. Myös poliisi on paljon esillä puhuttaessa kouluissa annettavasta liikennekasvatuksesta, joten avaan lisäksi hieman koulupoliisitoiminnan nykytilaa. Tarkastelen myös tilastoja, joista käy ilmi muun muassa alakouluikäisten lasten liikenneonnettomuuksiin johtavat tekijät.

2.1 Opetussuunnitelma

Opetussuunnitelma on suunnitelma siitä, miten opetus kouluissa järjestetään. Perusopetuksen opetussuunnitelmat perustuvatkin opetushallituksen määrittämiin opetussuunnitelman perusteisiin. Yleisesti ottaen kunnat valmistelevat Opetushallituksen opetussuunnitelman perusteiden pohjalta opetussuunnitelman, jonka jälkeen jokainen koulu suunnittelee kyseisen kuntakohtaisen suunnitelman pohjalta koulukohtaisen suunnitelman. (Antikainen, Koski & Rinne 2013, 196–197.)

Tiedon ominaisuudet liittyen ajatteluun, rationaalisuuteen ja tiedon yhteyteen eturyhmäintressien kanssa sisältyvät myös koulutusorganisaatioiden käytäntöihin. Nämä välttämättömät tiedot, joita pidetään tärkeänä opettaa tuleville sukupolville, kirjataan kaikilla koulutusjärjestelmän asteilla opetussuunnitelmiin: ”Opetussuunnitelmat ovat hallinnollisia asiakirjoja, joissa esitetään opetuksen tavoitteet, opetettavat tieto- ja taitosisällöt, opetustavat, opetukseen ja oppimiseen käytettävä aika sekä opiskelijalta vaadittava toiminta ja tämän toiminnan arviointi”, he toteavat. (Antikainen ym. 2013, 196.)

Opetussuunnitelmat ovat usein sidoksissa silloiseen yhteiskunnan tilaan, tarpeisiin ja tulevaisuudesta tehtyyn analyysiin, joten näiden perusteella suunnitelmiin valikoituu erilaista sisältöä. Opetussuunnitelmat ovat myös hajautettu valtioilta yksittäisille kouluille ja koulutusorganisaatioille, joten eri kouluilla saattaa olla toisistaan poikkeavia opetussuunnitelmia. (Antikainen ym. 2013, 196, 205.)

2.1.1 Opetushallituksen perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet

Opetushallituksen verkkosivuilla kerrotaan, että esi- ja alkuopetuksen liikennekasvatuksessa painotetaan nykyään omaan lähiympäristöön tutustumista ja turvallista liikkumista jalankulkijana. Lapsen elinympäristön laajentuessa liikenteeseen liittyviä taitoja yritetään kartuttaa entistä enemmän. Lapsen vastuu omasta turvallisuudestaan lisääntyy itsenäisen liikkumisen myötä, joten myös kasvatusvastuu laajenee perheestä kouluun. Liikennekasvatusta tulisikin siis antaa tarpeiden mukaan jokaisella luokka-asteella. Liikennekasvatuksessa tulisi ottaa huomioon kaikki lapsen päivittäin käyttämät kulkumuodot, joten opetuksen suunnittelussa pitää ottaakin huomioon oman paikkakunnan olosuhteet sekä toimintaympäristö. Parhaimman hyödyn liikennekasvatuksesta saa toimimalla yhteistyössä koko ympäröivän yhteisön kanssa. Liikennekasvatuksen keskeisempiä seikkoja ovat paikallisuus, toiminnallisuus, tavoitteellisuus, ongelmanratkaisu sekä yhteistyö kotien kanssa. (Opetushallitus 2016.)

2.1.2 Tampereen kaupungin perusopetuksen opetussuunnitelma

Tampereen kaupungin perusopetuksen opetussuunnitelmassa liikennekasvatus aihekokonaisuuden päämääränä on auttaa oppilasta ymmärtämään turvallisuuden eri ulottuvuuksia sekä opastaa oppilasta vastuullisempaan käyttäytymiseen. Perusopetuksessa pitäisi antaa oppilaille riittävät valmiudet erilaisiin liikennetilanteisiin ja toimintaympäristöihin. Opetussuunnitelmaan on myös listattu tavoitteet ja keskeiset sisällöt kyseistä aihekokonaisuutta koskien. Tavoitteena on muun muassa pyrkiä tunnistamaan, ennakoimaan ja välttämään erilaisia vaaratilanteita, toimimaan onnettomuustilanteissa tarkoituksenmukaisesti, toimimaan vastuullisesti ja turvallisesti liikenteessä sekä pyrkiä vaikuttamaan liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen. Keskeisinä sisältöinä ovat esimerkiksi yleisimmät liikennesäännöt ja erilaiset liikenneympäristöt, lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoittaminen ja turvallisuuden parantaminen sekä muut huomioiva liikennekäyttäytyminen, liikenneympäristön turvallisuus ja turvalaitteet. (Tampereen kaupunki 2016.)

Tampereen kaupungin opetussuunnitelmaan on kirjattu liikenteeseen liittyviä tavoitteita myös vuosiluokittain. Ensimmäisellä luokalla pyrkimys on oppia tietämään ja tunnistamaan turvallisuuteen liittyviä vaaratekijöitä niin liikenteessä kuin myös lähiympäristössä.

Oppilaan tavoitteena on oppia tuntemaan joitakin jalankulkijoita koskevia liikennesääntöjä sekä ymmärtää, miksi tiettyjä sääntöjä ja ohjeita tulee noudattaa. Toisella luokalla oppilaan tulisi oppia tietämään ja tunnistamaan turvallisuutta uhkaavia vaaratekijöitä lähiympäristössä, liikenteessä, vesillä tai jäällä. Jalankulkijan keskeiset liikennesäännöt ja ymmärrys sovittujen ohjeiden ja sääntöjen noudattamisesta on osa oppilaan keskeistä oppimistavoitetta. (Tampereen kaupunki 2016.)

2.1.3 Wivi Lönnin koulun opetussuunnitelma

Wivi Lönnin koulukohtaisessa opetussuunnitelmassa ei juurikaan ole lisäyksiä kuntakohtaisen opetussuunnitelman liikennekasvatukseen. Koulukohtaisessa opetussuunnitelmassa kuitenkin mainitaan, että Aleksanterin koulutalon keskeinen sijainti antaa mahdollisuuksia moninaiseen työskentelyyn, koska keskustakouluna lapsilla on mahdollisuus vierailta erilaisissa kohteissa, kuten museoissa ja puistoissa sekä liikkua Pyynikin ympäristössä. Aleksanterin koulutalo on lisäksi saanut 60 000 euron avustuksen projektiin nimeltä Oppimislinna. Koulun auloista kehitellään monikäyttöisiä oppimisympäristöjä, joiden on tarkoitus olla innostavia, turvallisia ja erityisesti mobiilioppimiseen tarkoitettuja uudenlaisia oppimisympäristöjä. Oppimislinnat mahdollistavat esimerkiksi äänikirjojen kuuntelun sekä erilaisten alkuopetuksen oppimispelien harjoittelun mobiililaitteiden avulla. (Tampereen kaupunki 2016.)

2.2 Koululaisten liikennekasvatuksen vaiheita

Liikenneturvassa työskentelevä Lasse Saharinen on kirjoittanut artikkelin koululaisten liikennekasvatuksen eri vaiheista. Lasten liikenneturvallisuus tuli ajankohtaiseksi viimeistään siinä vaiheessa, kun autot alkoivat ilmestyä Suomen teille. Menetelmänä käytettiin ensin vain varoittelua, mutta pian siirryttiinkin jo liikenneaapisiin ja liikenneopetukseen kouluissa. Liikennekasvatus alkoi myös poliisin toimesta kouluissa, kun poliisin edustajat kävivät Helsingin kansakouluissa pitämässä liikenneaiheisia tilaisuuksia 1920-luvun lopulla. Liikennekasvatus käynnistyi kouluissa todenteolla 1950-luvun alussa, kun Talja (Tapaturmatorjunta ry) lahjoitti vuonna 1951 kaikille kansakoulujen ekaluokkalaisille Liikenneaapisen. Liikenneaapisia jaettiin aina 1970-luvun puoliväliin saakka, eli Aapiset antoivat liikenneoppia sadoille tuhansille koululaisille. (Saharinen 2009.)

Vuonna 1954 koulut saivat kouluhallitukselta liikenneopetussuunnitelman. Opetuksessa keskityttiin pitkälti liikennesääntöjen läpikäymiseen, ja liikennettä tarkkailtiin yksittäisen tiekäyttäjän kannalta. Liikenteen vuorovaikutusajattelu ja vaaratilanteiden tunnistaminen ei vielä tuolloin kuulunut opetukseen. Talja ja opetusministeriö laativat samana vuonna kirjan ”Ohjeita opettajille liikenneopetuksen järjestelyä varten”. Kyseinen kirja opasti opettajia soveltamaan opetettavia aiheita omaa koulupaikkakuntaa ja sen liikenneoloja sekä lasten koulumatkoja vastaaviksi. (Saharinen 2009.)

Poliisi on ollut aina tärkeässä roolissa liikennekasvattajana ja alkuvuosina poliisi olikin ainoa liikenneopetuksen antaja. Myöhemmin todettiin, että päävastuu liikenneopetuksesta tulee olla opettajilla, mutta poliisin tuki kouluille on ollut aina tärkeää. Liikenneturva on valmistanut poliiseille aineistoa opetuksen tueksi sekä valmentanut poliiseja liikenneopetukseen erilaisilla kursseilla. (Saharinen 2009.)

2.3 Liikenneturvan rooli alkuopetuksessa

Laki liikenneturvasta 3§ (4.4.2003/278) mukaan, Liikenneturvan pääasiallisia tehtäviä ovat liikenneturvallisuutta koskevien asioiden tiedotus-, valistus-, ja koulutoiminta, liikenneturvan toimintaa palvelevan tutkimuksen harjoittaminen, opastaa ja yhteensovittaa jäsenjärjestöjen liikenneturvallisuusyhteistyötä sekä tähdätä toimintansa muutoinkin liikenneturvan hyväksi. (Laki Liikenneturvasta, 4.4.2003/278.)

Liikenneturvan historia saa alkunsa aina vuodesta 1929 ja nykyisessä muodossaan se on toiminut vuodesta 1974 lähtien. Vuoden 2014 alusta lähtien Liikenneturvan toiminta on ollut laissa säädettyä ja toimintaa valvoi liikenne- ja viestintäministeriö aina vuoden 2016 loppuun saakka. Liikenneturva onkin merkittävässä roolissa puhuttaessa liikennekäyttäytymisestä ja liikennekulttuurista. Verkkosivuilta on mahdollista löytää monipuolista materiaalia muun muassa liikennekasvatukseen kouluopetuksen eri luokka-asteilla. Liikenneturva järjestää myös erilaisia vuodenaikaan sopivia kampanjoita. (Liikenneturva, ”Historia”, 28.11.2017.)

2.3.1 Liikennekasvatus alkuopetuksessa

Alkuopetuksen liikennekasvatuksessa tulee huomioida kaikki kulkumuodot ja liikennetilanteet, joita lapsi päivittäisessä liikkumisessaan kohtaa, joten on hankala lokeroida mitään yksiselitteisiä ajankohtia eri kulkutapojen opetteluun aloittamisajankohdalle. Moni lapsista taittaa kuitenkin matkansa aluksi jalankulkijan, pyöräilijän tai auton matkustajan roolissa, joten ainakin näitä olisi hyvä painottaa liikennekasvatuksen alkutaipaleella. Liikennekasvatusta tulisi sisällyttää jokaiselle vuosiluokalle. Koulut voivat toteuttaa myös oman liikennekasvatussuunnitelman, jonka avuksi Liikenneturva on kehittänyt liikennekasvatuksen vuosikellon (kuva 1): ”Vuosikellossa pohditaan eri luokka-asteilla käsiteltävät liikenneaiheet kerralla, jolloin liikennekasvatukseen saadaan jatkumoa ja eri luokka-asteilla käsiteltyjä samoja teemoja syvennettyä”. (Liikenneturva, ”Perusopetus (luokat 1-2)”, 13.9.2017.)

Alakoulun liikennekasvatuksen vuosikello



Kuva 1. Liikennekasvatuksen vuosikello. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Liikenneturvan verkkosivuilta löytyy opettajille hyvää tietoa siitä, mitä liikennekasvatuksen osa-alueita eri luokka-asteilla olisi hyvä käydä läpi, koska lapsen tietoisuus ja kyky havainnoida ympäristöä muuttuu jatkuvasti. Sivulla on koottu opettajille tietoa myös perusopetuksen luokka-asteiden 1-2 opetussisällöstä. Perusopetuksen alkuvaiheessa liikennekasvatus painottuu oppilaan omaan lähiympäristöön ja siellä turvalliseen

toimimiseen. Hiljalleen liikennekasvatuksen tavoitteita ja sisältöä laajennetaan myös erilaisiin liikennetilanteisiin- ja olosuhteisiin oppilaiden liikennetottumusten muuttuessa. (Liikenneturva, ”Perusopetus (luokat 1-2)”, 13.9.2017.)

Liikenneturvan tutkimuksen perusteella oppilaiden vanhempien käsitykset sopivasta määrästä liikennekasvatusta eivät kohtaa kouluissa annettavan liikennekasvatuksen nykytilaa. Vanhempien mukaan sopiva tuntimäärä kouluissa annettavalle liikennekasvatukselle olisi noin 12 tuntia kouluvuotta kohden, mutta liikenneturvan kyselyn mukaan yli puolet kyselyyn vastanneista opettajista kertoi käyttäneensä liikennekasvatukseen enintään neljä oppituntia kouluvuoden aikana. Kyselyn perusteella oppilaiden vanhemmat ja opettajat kokivat liikennekasvatuksen tärkeimpänä osa-alueena keskeisimpien liikennesääntöjen osaamista. (Liikenneturva, ”Kouluissa liian vähän liikennekasvatusta”, 27.11.2017.)

2.3.2 Liikenneturvan kampanjat

Liikenneturvan toimintaan kuuluu olennaisina osana myös erilaiset kampanjat (kuva 2). Kampanjat ovat paljon esillä mediassa, joten tällä tavoin eri teemat jäävät suuren yleisön tietoisuuteen. Kampanjoinnilla on pyritty vaikuttamaan muun muassa ihmisten suojatiekäyttämiseen (sinä teet suojatien), heijastimien käyttöön (#heijastansinua), pyöräilykypärän käyttöön (päättä käyttää) sekä turvavyön käyttämiseen (musta vyö). (Liikenneturva, ”Kampanjat”, 13.9.2017.)



Kuva 2. Liikenneturvan ”Heijastan sinua”-kampanja. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Koulut järjestävät syksyisin normaalisti liikenneturvallisuusviikon ja vuoden 2017 liikenneturvallisuusviikon teemanä oli turvallinen koulumatka. Teeman tavoitteena oli perehtyä jokaisen oppilaan omaan koulumatkaan, lisätä ryhmäytymistä ja yhteisöllisyyttä sekä sitouttaa huoltajia ja eri sidosryhmiä. Liikenneturvallisuusviikkoa vietetään viikolla 37, eli kuluvana vuonna 11.–15.9.2017. (Liikenneturva, ”2017-liikenneturvallisuusviikko – koulumatkani”, 19.9.2017.)

2.4 Lasten ja nuorten ongelmat liikenteessä

Liikenneturvassa työskentelevä Esko Keskinen on pohtinut tutkimuksessaan lasten ja nuorten liikennekäyttäytymistä. Tutkimuksessa käytiin läpi eri ikäryhmien liikennekäyttäytymistä ja siihen liittyviä ongelmakohtia. Tulosten mukaan lasten taidot selvitä liikenteessä vaihtelevat selvästi ikävuosittain. Keskinen käy läpi myös ikävuosien 7-12 mahdollisuuksia ja rooleja liikenteessä. Keskinen mukaan koulun aloittaminen tuo monille lapsille suuria muutoksia omaan liikennekäyttäytymiseen, koska monet lapsista aloittavat silloin itsenäisen kulkemisen kouluun. Lapset liikkuvat kouluun eri tavoin, esimerkiksi kävellen, pyöräillen, henkilöauton kyydissä tai joukkoliikenteen avulla. Laajentunut liikkumisreviiri, impulssikontrolli, tarkkaavaisuuden kehittymättömyys sekä itsenäinen liikkuminen varsinkin koulukavereiden kanssa nostavat luonnollisesti pienten lasten onnettomuusriskiä. (Keskinen 2014.)

Keskinen toteaa, että lapset samaistuvat helposti aikuisiin ja kopioivat heidän liikennekäyttäytymismallejaan. Aikuisilla on monesti lasten liikennekäyttäytymiseen paljon suurempi merkitys kuin he itse edes ymmärtävät. Lapset eivät tavallisesti pidä itseään aikuisia kykenemättöminä jalankulkijoina. 7-11 vuotiaat lapset jättävät tietä ylittäessään helposti vastuun aikuisille ja luottavat siihen, että tie on turvallista ylittää. Vanhempain mukanaolon on kuitenkin todettu edistävän 5-8 vuotiaiden lasten turvallisen kadunylityksen tärkeiden asioiden oppimista, eli vanhemmilla on iso rooli lasten liikennekäyttäytymisen oppimisessa. Keskinen kirjoittaa myös, että lapset pitävät usein läheisiä kavereitaan roolimalleinaan ja tästä syystä lapsen uskomukset kavereidensa asenteista ja toimintatavoista ovat todella merkittäviä lapsen toiminnalle. Tutkimuksessa kävi ilmi: mitä negatiivisempina kaverin asenteet nähtiin, sitä huonommin myös itse käyttäytyttiin esimerkiksi kadunylityksessä. (Keskinen 2014.)

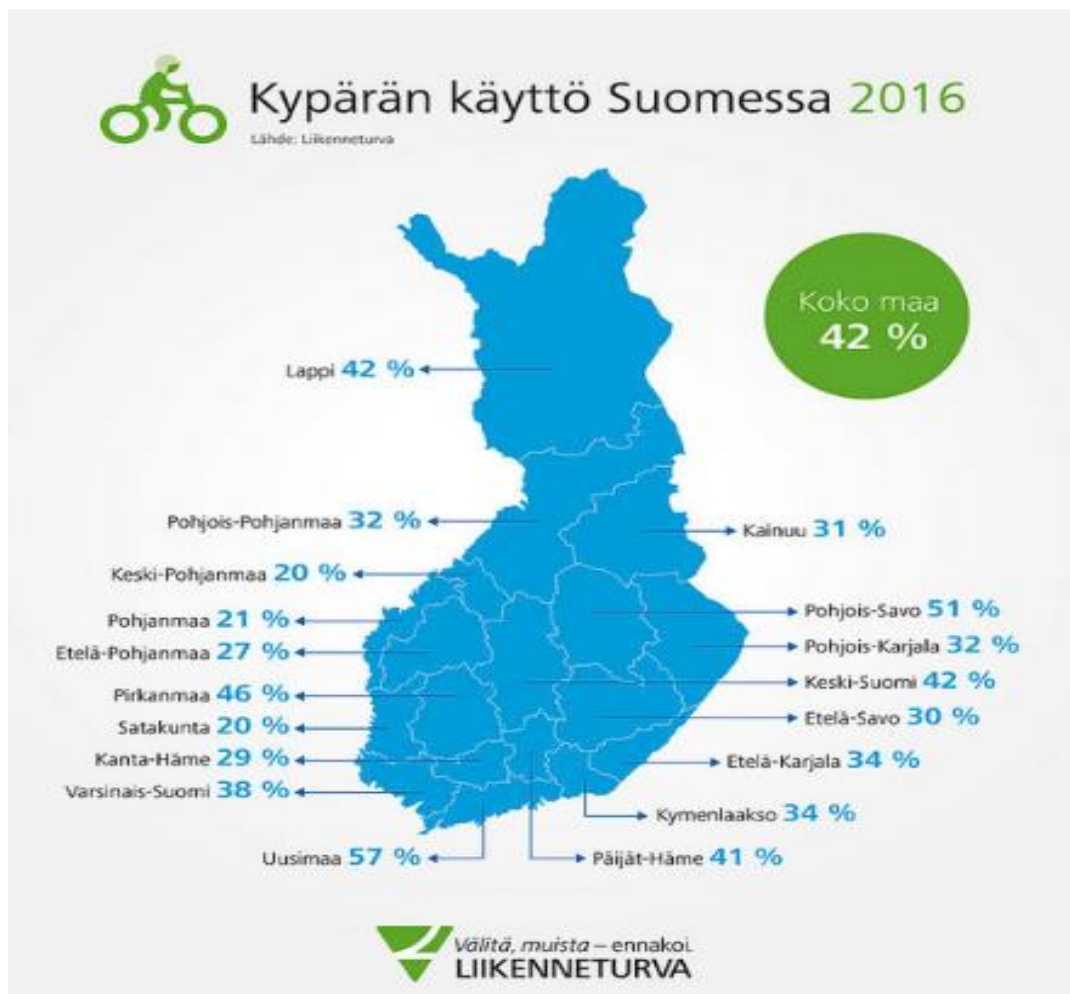
Nina Keski-Korpela on kirjoittanut Ylen verkkosivuilta löytyvän artikkelin, jossa pohditaan yhtä nykypäivän yleistä ongelmaa liikenteessä. Liikenneturvan suunnittelija Petri Jääskeläinen kertoo artikkelissa ongelmasta, jota kutsutaan nimellä distracted walking, joka tunnetaan yleisimmin kännykän käyttönä kävellessä. Matkapuhelimen käyttö kävellessä tai pyöräillessä onkin Jääskeläisen mukaan selvä turvallisuusriski erityisesti lapsille, joiden havainnointikyky ja liikenteen arviointitaito on vasta kehitysvaiheessa. Myös musiikin kuuntelu kuulokkeet korvilla liikenteessä on suuri turvallisuusriski, koska tällöin on yksi aisteista kokonaan pois käytöstä. Äänen tulosuunnan arviointi on lapsille vielä vaikeaa, joten lasten ei tulisi Jääskeläisen mukaan kuunnella musiikkia lainkaan liikenteen seassa. (Keski-Korpela 2014.)

Ylen verkkosivuilta löytyy myös Elisa Kallungin kirjoittama artikkeli, jossa pohditaan lasten liikennekäyttäytymistä. Liikenneturvan koulutuspäällikkö Satu Tuomikoski kertoo artikkelissa, että koulun aloittavilla lapsilla on hyvin isoja eroja liikenneosaamisessa. Liikennetaitoja voi kehittää harjoittelemalla, mutta paljon riippuu lapsen omasta persoonallisuudesta ja kehityksestä. Lapsi saattaa esimerkiksi juosta tien toiselle puolelle, nähdessään siellä jotain kiinnostavaa. Lasten persoonallisuuserot erottelevat kuitenkin tietä ylittäessä sen, harkitseeko lapsi asiaa ennen tien ylittämistä vai harkitseeko lapsi asiaa vasta tienylityksen jälkeen. Lasten harkitsevaisuuteen liikenteessä vaikuttaa myös se, että aivojen kehitys on kesken. Varsinkin toimintaa ohjaavat aivoalueet jatkavat kehitystä vielä pitkälle aikuisuuteen. Luonnollisesti myös lasten pieni koko tuo haasteita heidän havaitsemiseen liikenteessä. Tuomikoski pohtii, että noin 11–12 vuotias lapsi hahmottaa jo liikennettä ja osaa tehdä myös arvioita liikenteessä. (Kallunki 2016.)

2.4.1 Koulumatkojen turvallisuus

Kaleva – verkkosivulta löytyvässä artikkelissa on pohdittu sitä, kenen vastuulla lasten koulumatkojen turvallisuus on. Opetusneuvos Eero Niemi kertoo, että koulu on vastuussa oppilaista siihen saakka kunnes oppilaat poistuvat koulun pihasta. Koulun pihasta poistuttuaan, vastuu oppilaista siirtyy kunnalle. Oppilaiden vakuutus kattaa heidän koulumatkansa ja kyseisten vakuutusten ottaja on opetuksen järjestäjä, eli normaalissa tapauksessa kunta. Koulukuljetuksen järjestäjä on myös vastuussa lasten koulumatkasta. (Kaleva, 29.1.2018.)

Kappaleen 2.4 mukaan koulumatkan sujuminen turvallisesti on siis pääasiassa yksin kulkevan lapsen vastuulla. Vanhemmat voivat kuitenkin edesauttaa koulumatkan sujumista turvallisesti, harjoittelemalla koulumatkaa yhdessä lapsen kanssa. Vanhempien on myös hyvä keskustella lapsen kanssa esimerkiksi pyöräilykypärän käytöstä. Tieliikennelain 90§ mukaan: ”Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää” (Tieliikennelaki, 15.11.2002/954). Mikkelin Lyseon koulun rehtori Jari Luukkonen kertoo ottaneensa selvää, voiko koulu velvoittaa järjestyssäännöissään pyöräilykypärää käytettäväksi koulumatkoilla. Vastaus oli kuitenkin, että koulut eivät voi pyöräilykypärän käyttöön velvoittaa, sillä kypäräpakkoa ei ole laissa. (Toivanen 2017.)



Kuva 3. Pyöräilykypärän käyttö 2016. Lähde: Liikenneturvan verkkosivut.

Kuvan 3 perusteella pyöräilykypärän käytössä olisi parannettavaa koko Suomen väestöllä. Pirkanmaa sijoittuu kuitenkin kolmen aktiivisimman maakunnan joukkoon kypärän käytössä, mutta käyttöaste jää silti alle 50 %.

2.5 Poliisin ennalta estävä toiminta

Poliisin verkkosivuilla ennalta estävä toiminnan tavoitteena kerrotaan olevan yhteiskunnan turvallisuuden parantaminen ja rikosten torjunta: ”Poliisi estää rikoksia, järjestyshäiriöitä, onnettomuuksia ja ratkaisee ongelmia yhteistyössä ihmisten, muiden viranomaisten ja yhteisöjen kanssa”. Toiminnan keskipisteenä on muun muassa väkivallan vähentäminen, verkostoyhteistyön ja tietojohdoisuuden parantaminen sekä sosiaalisen median hyödyntäminen. Ennalta estävän toiminnan tärkeimpiä tavoitteita ovat rikosten väheneminen sekä toiminnan tehostuminen. Poliisin ennalta estävä toiminta sisältyy toimintaan poliisiorganisaation kaikilla tasoilla. (Poliisi, ”Ennalta estävä toiminta”, 13.9.2017.)

2.6 Lähipoliisitoiminta

Lähipoliisitoiminnan kerrotaan poliisin verkkosivuilla olevan poliisien perustehtävien hoitamista kansanläheisesti, laadukkaasti ja tehokkaasti. Toiminnan tavoitteena on muun muassa rikosten ennalta estäminen sekä poliisikuvan säilyttäminen myönteisenä kansalaisten silmissä. Lähipoliisitoiminta on laaja kokonaisuus, jota voi pitää turvallisuutta tuottavan ja ennalta estävän poliisitoiminnan toiminta-ajatuksena. Poliisilain mukaan poliisin tulisi esimerkiksi toimia turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä alueella olevien yhteisöjen ja alueen asukkaiden kanssa. (Poliisi, ”Lähipoliisitoiminta”, 13.9.2017.)

2.7 Koulupoliisitoiminta

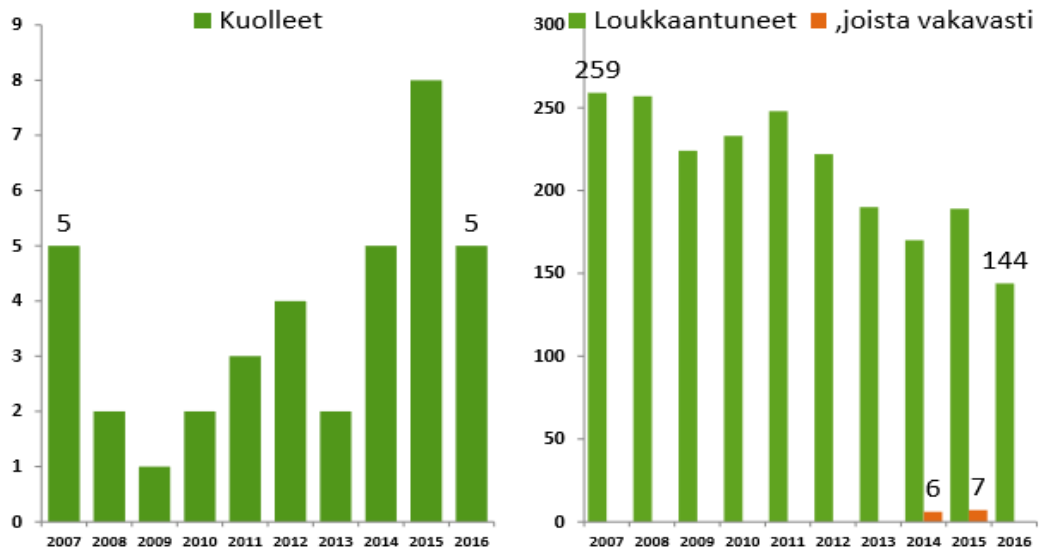
Anna-Sofia Nieminen kirjoittaa Opettaja-lehden artikkelissa, että koulujen ja poliisin yhteistyö on muuttunut vuosien saatossa. Poliisi saattoi aikaisemmin käydä läpi kaikki kunnan koulut ja puhua liikennekasvatuksesta kokonaisille luokka-asteille. Tuttu lähi- tai koulupoliisi oli myös helppo saada aina tarpeen tullen koululle. Poliisihallituksessa työskentelevä Pekka Heikkinen kuitenkin korostaa, että koulupoliisitoiminnassa oli

aikaisemmin suuria eroja. Joillain paikkakunnilla koulupoliisitoiminta saattoi olla hyvinkin toimivaa, kun taas toisilla paikkakunnilla koulupoliisitoimintaan ei löytynyt sopivia henkilöitä. Nykyään poliisi pyrkii vaikuttamaan siellä, missä on suurin tarve ja samalla toimintaa yritetään kehittää niin, ettei se ole sidoksissa pelkästään yksittäisiin ihmisiin. Poliisi kuvaa tätä mallia ennalta estäväksi toiminnaksi. Poliisi tekee Heikkisen mukaan ennalta estävää toimintaa kahdella tasolla: jokapäiväisessä toiminnassa sekä erityistoiminnassa. Koulumaailmassa poliisi kohdentaa toimintaansa erityisesti niihin, jotka ovat vaarassa ajautua yhteiskunnan ulkopuolelle. (Nieminen 2017.)

Suomen poliisijärjestöjen liitto kertoo tiedotteessaan, että poliisilta jää vuosittain noin 100 000 tehtävää hoitamatta vain siitä syystä, että poliiseja ei ole lähetettäväksi paikalle. Tämä vaikuttaa suoraan myös ennalta ehkäisevään toimintaan, joka on hiipunut huomattavasti poliisin resurssipulan vuoksi. Tiedotteen mukaan myös koulupoliisitoiminta on lakannut lähes kokonaan. Poliisien vierailut kouluissa laillisuuskasvatuksen/liikennekasvatuksen merkeissä ovat loppuneet lähes täysin ja kouluissa käydäänkin lähinnä silloin, kun jotain vakavampaa on jo sattunut. Kouluilta tulee kuitenkin jatkuvasti pyyntöjä esimerkiksi laillisuuskasvatuksen jatkamiseksi, koska sille olisi suunnaton tarve esimerkiksi syrjäytymisen ehkäisyssä. Koulupoliisitoiminnan loppumista voidaankin pitää hyvänä esimerkkinä säästämisestä, joka tulee kuitenkin pidemmällä aikavälillä yhteiskunnalle kalliiksi. (SPJL 2012.)

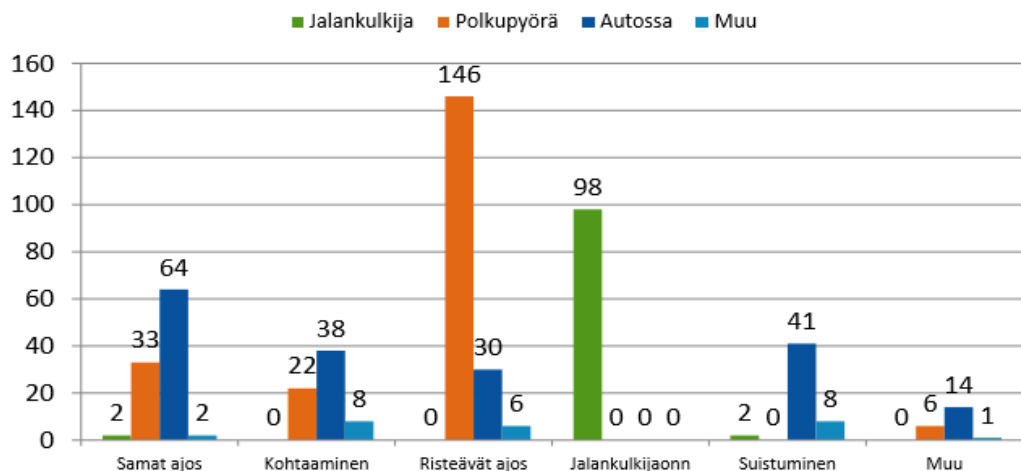
2.8 Tilastot

Liikenneturvan verkkosivuilla on nähtävissä tilastoja tieliikenneonnettomuuksista: ”Vuonna 2017 tapahtui kaikkiaan 4 420 henkilövahinkoon johtanutta tieliikenneonnettomuutta. Onnettomuuksissa kuoli 212 ja loukkaantui 5 570 ihmistä. Kuolleita oli 28 vähemmän ja loukkaantuneita 311 vähemmän kuin vuoden 2016 vastaavana aikana”. (Liikenneturva, ”Ajankohtaiset tilastot”, 20.1.2018.)



Kuvio 1. Teliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet alakouluikäiset vuosina 2007-2016. Lähde: Tilastokeskus.

Kuviosta 1 voidaan huomata, että alakouluikäisten kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat kokeneet pientä vaihtelua, mutta loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat selvästi laskussa. Yksi osasy syy loukkaantumisten vähenemiseen on mahdollisesti liikennekasvatuksen kehittyminen ja sen suurempi huomioiminen opetuksessa. Myös kulkuvälineiden ja turvalaitteiden kehitys saattaa osaltaan vaikuttaa parempaan liikenneturvallisuuteen.



Kuvio 2. Alakouluikäisten lasten henkilövahingot tienkäyttäjän ja onnettomuustyyppin mukaan vuosina 2014-2016. Lähde: Tilastokeskus.

Kuviosta 2 on havaittavissa alakouluikäisten lasten henkilövahingot tienkäyttäjän ja onnettomuustyyppin mukaan. Liikenneturvan sivuilla kerrotaan, että liikennekuolemista ja loukkaantumisista neljä kymmenestä tapahtui pyöräilijöille, yli kolmannes autossa matkustaneille ja lähes joka viides jalankulkijoille. Todennäköisimmät vaaranpaikat jalankulkijoille ja pyöräilijöille liikenteessä ovat risteykset ja suojatiet. Suurin osa alakouluikäisten jalankulkijoiden henkilövahingoista tapahtuikin tietä ylittäessä. (Liikenneturva, ”Ajankohtaiset tilastot”, 20.9.2017.)

	Kuolleet														
	Lukumäärä														
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Pirkanmaa															
6-9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

Kuvio 3. Pirkanmaan tieliikenteessä kuolleet alakouluikäiset vuosina 2003-2017. Lähde: Tilastokeskus.

	Loukkaantuneet (ml. vakavasti loukkaantuneet)														
	Lukumäärä														
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Pirkanmaa															
6-9	17	15	16	8	9	13	5	12	10	13	12	5	7	4	6

Kuvio 4. Pirkanmaan tieliikenteessä loukkaantuneet alakouluikäiset vuosina 2003-2017. Lähde: Tilastokeskus.

Kuvioista 3 ja 4 voidaan todeta, että alakouluikäisten lasten kuolemaan johtaneita tieliikenneonnettomuuksia on ollut Pirkanmaalla vain kaksi kappaletta vuosien 2003-2017 aikana. Loukkaantumiseen johtaneet tieliikenneonnettomuudet ovat myös pienentyneet yli puolella vuodesta 2003.

Tilastojen valossa olisi suotavaa, että liikennekasvatusta painotettaisiin vieläkin enemmän risteyksiin ja suojatiekäyttäytymiseen, koska suurin osa vahingoista sattuu lapsille näissä paikoissa. Pohdittavaksi tulee tietenkin se, että mikä olisi paras ja optimaalisin tapa opettaa lapsille näitä asioita. Tynjälä (2002, 130–131) kirjoittaa teoksessaan kouluoppimisesta ja ”todellisesta elämästä”. Kouluoppimisessa lapsille opetetaan uusia asioita teoriassa ja näitä taitoja olisi tarkoitus käyttää myöhemmin arkielämässä, joten opetus ja tiedonsiirto tapahtuvat ennen oppimista. Käytännön opetuksessa oppiminen puolestaan perustuu ideaan, jolloin tietämistä, ajattelua ja ymmärrystä tuotetaan todellisessa toiminnassa. Kouluoppiminen tuottaakin niin kutsuttua liikkumatonta tai elotonta tietoa, jota voi käyttää esimerkiksi kokeissa tai tenteissä, mutta kyseistä tietoa ei pystytä käyttämään todellisen elämän ongelmien ratkaisemisessa. (Tynjälä 2002, 130–131.)

3 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

3.1 Aineisto

Keräsin aineistoa tutkimukseen erilaisesta kirjallisuudesta, sähköisistä lähteistä, artikkeleista, raporteista sekä liikenneturvallisuusalaan liittyviltä verkkosivuilta. Hankin aineistoa tutkimukseen myös haastatteluilla. Hirsjärvi ym. (1997, 194) kirjoittavat, että: ”Haastattelun suurena etuna muihin tiedonkeruumuotoihin verrattuna on se, että siinä voidaan säädellä aineiston keruuta joustavasti tilanteen edellyttämällä tavalla ja vastaajia myötäillen”.

Tässä tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivista eli laadullista menetelmää. Pihlaja kertoo teoksessaan, että laadullisessa tutkimuksessa on enemmän mahdollisuuksia säädellä ja rajata aineistoa kuin kvantitatiivisessa tilastoanalyysissä, jossa monesti ei pysty vaikuttamaan aineiston lopputulemaan, koska aineisto saattaa olla jo sellaisenaan valmiina analysoitavaksi (Pihlaja 2004, 150).

3.2 Tutkimusmenetelmät

Yleisimmät tutkimusmenetelmät, joita kvalitatiivisessa tutkimuksessa käytetään, ovat havainnoiminen, tekstianalyysi sekä haastattelu. Kyseisillä tutkimusmenetelmillä on hieman eri merkitykset kvalitatiivisessa ja kvantitatiivisessa menetelmässä. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa havainnointi on jo alustavaa työtä, kun taas kvalitatiivisessa tutkimuksessa havainnointia voidaan pitää tekniikkana ymmärtää toista kulttuuria. Tekstianalyysi pohjautuu kvantitatiivisessa tutkimuksessa tutkijan asettamien kategorioiden laskemiselle, kun taas kvalitatiivisessa tutkimuksessa tekstianalyysin avulla pyritään ymmärtämään kulttuurin jäsenten käyttämiä kategorioita. Haastattelu on kvantitatiivisessa tutkimuksessa strukturoitujen kysymysten esittämistä satunnaisesti valitulle otokselle, eli survey-tutkimusta, kun taas kvalitatiivisessa tutkimuksessa haastattelu on enemmän tai vähemmän avointen kysymysten esittämistä valituille yksilöille tai ryhmille. (Metsämuuronen 2001, 14–15.)

Tämän tutkimuksen metodologinen pääsuuntaus on kvalitatiivinen. Eskolan ja Suorannan (2003, 13) mukaan laadullinen tutkimus on karkeimmillaan aineiston muodon kuvausta. Laadullinen aineisto voi olla pelkistetyimmillään tekstiä, joka voi syntyä tutkijasta riippuen tai riippumatta. (Eskola & Suoranta 2003, 13.) Laadullisen tutkimuksen kannalta olisi tärkeää kerätä sellaista aineistoa, joka tekee monenlaiset tarkastelut mahdolliseksi. Kvalitatiivisen aineiston ominaispiirteitä ovat sen ilmaisullinen rikkaus, monitasoisuus ja kompleksisuus eli kvalitatiivien aineisto on monesti hyvinkin moniulotteista. (Alasuutari 2011, 84–85.)

3.3 Haastattelu

Haastattelu sopii menetelmänä monenlaisiin tutkimustarkoituksiin joustavuutensa ansiosta, ja haastattelu onkin yksi käytetyimmistä tiedonkeruumuodoista (Hirsjärvi & Hurme 2004, 34). Haastattelu sopii menetelmänä niin kvalitatiiviseen kuin myös kvantitatiiviseenkin tutkimukseen. Haastattelu on yleisintä silloin, kun haluamme tietää ihmisestä jotain, eli haastattelu on vuorovaikutusta, jossa molemmat osapuolet vaikuttavat toisiinsa. Haastattelutyypit voidaan jakaa neljään luokkaan, joita ovat strukturoitu haastattelu, puolistrukturoitu haastattelu, teemahaastattelu sekä avoin haastattelu. (Eskola & Suoranta 2003, 85–86.)

Teemahaastattelussa teemat ovat ennalta määriteltyjä, mutta kysymykset voivat vaihdella haastateltavien henkilöiden mukaan, eli valmiita vastausvaihtoehtoja ei ole ennalta määritelty. Teemahaastattelussa haastateltavien henkilöiden tulkinnat ja heidän asioille antamansa merkitykset ovat myös keskeisessä roolissa haastattelun lopputuloksen kannalta. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 47–48.) Teemahaastattelu eroaa strukturoidusta haastattelusta siten, että siinä ei ole strukturoidun haastattelun ominaispiirteitä, kuten kysymysten tarkkoja muotoja ja järjestystä. Vaikka teema-haastattelun aihepiirit ovat normaalisti etukäteen mietitty, saattaa niiden järjestys ja laajuus vaihdella haastattelujen mukaan. (Eskola & Suoranta 2003, 86.)

Haastattelun valitseminen tiedonkeruumenetelmäksi voi johtua monesta eri syystä. Haastattelun avulla on esimerkiksi mahdollisuus korostaa sitä, että ihminen nähdään tutkimustilanteessa subjektina eli haastateltavalle on annettava mahdollisuus tuoda esille

itseään koskevia asioita mahdollisimman vapaasti. Haastattelu voi tulla kysymykseen myös silloin, kun tutkimuksen kohteena on hieman tuntemattomampi alue, jolloin tutkijan on hankala etukäteen tietää vastausten suuntia. Haastattelun avulla tulos voidaan myös sijoittaa laajempaan kontekstiin, koska haastattelutilanteessa on mahdollista nähdä haastateltavan ilmeet ja eleet. Haastateltava saattaa lisäksi kertoa itsestään ja aiheesta enemmän, kuin tutkija pystyy ennakoimaan. (Hirsjärvi ym. 1997, 194.)

3.4 Luotettavuus

Laadullisen tutkimuksen arviointia pohiessa nousee usein esiin kysymys tutkimusaineiston luotettavuudesta. Toisissa tutkimuksissa saattaa olla enemmän omakohtaisia havaintoja kun taas toisista tutkimuksista saattaa jäädä mieleen, että kirjoittaja ei ole runsaasta havaintoaineistosta huolimatta saanut tutkimuksesta kovinkaan paljon irti. Tutkimusten keskeisin työväline ja pääasiallinen luotettavuuden kriteeri onkin tutkija itse. (Eskola & Suoranta 2003, 210.) Tämä opinnäytetyö nojaa vahvasti jo olemassa olevaan teoriapohjaan liikennekasvatuksen osalta, mutta koulukohtainen arvio liikennekasvatuksen tilanteesta saatiin haastatteluilla.

Haastatteluaineiston laadun ja sen myötä myös luotettavuuden kannalta on erittäin oleellista, että haastattelut litteroidaan heti kun vain on mahdollista. Haastatteluaineistoa ei voida kutsua luotettavaksi jos esimerkiksi litterointi noudattaa tutkimuksen aikana eri sääntöjä tai jos haastattelutallenteiden kuuluvuus on huonoa. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 185.)

Tutkimuskysymyksillä on hyvä pyrkiä rajaamaan tutkimuskohde kattamaan aiheeseen liittyvät alueet ja ongelmat. Tämän lisäksi hyvin muotoiltu tutkimuskysymys voi ratkaista ongelmia, tuottaa uutta tutkimusta, lisätä teoretietoa tai se saattaa jopa parantaa tutkittavan asian toimivuutta. Aiheen perusteellinen rajaus puolestaan antaa mahdollisuuden tutkimuskohteen laajuudeltaan riittävään, mutta samalla perusteelliseen kartoittamiseen, mikä on Metsämuurosen mukaan hyvän tutkimuksen peruslähtökohta. (Metsämuuronen 2006, 22–23.)

Tutkimusprosessini lähti liikkeelle aiheen valinnasta ja sen rajaamisesta. Tampereen alkuopetuksen liikennekasvatukseen minulla oli henkilökohtainen intressi, minkä lisäksi

eteeni ei osunut ainuttakaan alkuopetuksen liikennekasvatukseen- liittyvää tutkimusta. Tässä mielessä aiheen valinta on mielestäni perusteltu. Suvi Laitamäki-Kuvaja (2016) on tehnyt opinnäytetyön koskien liikennekasvatusta Kutalan päiväkodin esiopetusryhmässä Hämeenlinnassa. Mielestäni on siis hyvä tarkastella liikennekasvatusta myös alkuopetuksen tasolla.

Teoriataustaa tutkittavalle aiheelle oli hyvin tarjolla ja aineiston kerääminen onnistui suunnitelmieni mukaisesti. Haastattelukysymykset olivat toimivia tutkittavaa aihetta koskien. Poliisina työskentelevä Juha Riskilä ei kokenut tarvetta tutustua haastattelukysymyksiin etukäteen, mutta Wivi Lönnin koulun alkuopetuksen opettajille lähetin heidän pyynnöstään haastattelukysymykset jo etukäteen tutustuttavaksi, koska he halusivat keskustella aiheesta myös muiden esi- ja alkuopetuksen opettajien kanssa. Liikenneturvan Laura Loikkasen kanssa haastattelu suoritettiin sähköpostien välityksellä.

Tässä tutkimuksessa käytin aineiston hankintaan temahaastattelua, jolloin pyrin valmiiksi pohdittujen teemojen avulla takaamaan aineiston riittävyden ja vastaavuuden tutkimuskysymyksiin nähden. Haastattelutilanteet olivat keskenään hyvin samankaltaisia. Haastattelut tallennettiin nauhurin avulla ja litteroitiin samoja periaatteita noudattaen, lukuun ottamatta Loikkasen haastattelua, joka suoritettiin sähköpostien välityksellä. Aineiston analysointia suorittaessani totesin haastattelukysymysteni kattavan hyvin tutkimukseni aiheen ja asettamani tutkimuskysymykset. Aineistoa kertyi sen verran, mitä olin tutkimusta suunnitellessani ajatellutkin. Olin arvioinut haastattelujen pituudeksi ennen haastattelujen suorittamista noin 20 minuuttia. Opettajien haastattelut kestivät 22 minuuttia ja 25 minuuttia. Poliisin haastattelu kesti 15 minuuttia. Ero poliisin ja opettajien haastattelun pituuteen on varmasti haastattelukysymyksissä, joita oli poliisin haastattelussa määrällisesti vähemmän. Litteroitavaa aineistoa kertyi yhteensä 13 sivua.

4 TULOKSET

Tutkimusta varten haastattelin kahta Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa työskentelevää opettajaa, ensimmäisen luokan opettajaa sekä toisen luokan opettajaa. Toisen luokan opettajalla on opettajauraa alkuopetuksen saralla takana jo useita vuosia, kun taas ensimmäisen luokan opettaja on vasta hiljattain siirtynyt alkuopetukseen. Erilaisen opettajakokemuksen perusteella uskon saavani enemmän näkökulmia tutkimuksen eri osa-alueisiin. Haastattelin lisäksi Juha Riskilää, joka on toiminut koulupoliisina usean vuoden ajan sekä liikenneturvan työntekijää Laura Loikkasta, jonka vastuualueeseen kuului useamman vuoden ajan koulujen liikennekasvatuspuoli. Nykyään Loikkasen vastuualueena on varhaiskasvatus. Haastattelurunko oli jaettu kolmeen pääteemaan ja tässä luvussa esitetään tutkimuksen tulokset teemahaastattelurungon mukaisesti järjestettynä. Haastattelukysymykset ovat opinnäytetyön liitteinä (liitteet 1-3).

4.1 Liikennekasvatus Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa

Molempien luokkien opettajat kertoivat, että Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa tehdään yhteistyötä esiopetuksen kanssa, eli liikennekasvatus kuuluu esi- ja alkuopetuksen yhteistoimintaan. Esiopetuksessa on neljä ryhmää ja alkuopetuksessa neljä ykkös- ja kakkosluokkaa, joissa ranskankieliset luokat ovat mukaan luettuna. Jokaiselle ensimmäiselle luokalle on luokkapari esikoulusta ja nämä toimintaparit toimivat yhdessä yhteistoiminnassa. Toimintapareilla on yhteisesti sovitut teemat, joiden pohjalta toimintapari saa yhteisesti suunnitella, miten opetus käytännössä toteutetaan. Toimintaparit tekevät esimerkiksi erilaisia liikenteeseen liittyviä asioita ulkona tai koulun sisätiloissa. Toimintaparit saattavat myös muun muassa askarrella tai maalaillla erilaisia liikennemerkkejä. Tällä tavoin yritetään saada muun muassa värikoodistoa lapsille tutuiksi. Sen lisäksi, että esikoululaisten kanssa tehdään alkuopetuksessa yhteistoimintaa liikennekasvatuksessa, niin koululaisten kanssa yritetään päästä vielä hieman pidemmälle opituissa asioissa oman ryhmän kesken.

Yhteistoimintajakson aikana esikoululaisilla ja ekaluokkalaisilla on keväisin kerran viikossa yhteistoimintaa, jossa on joku liikennekasvatukseen liittyvä teema. Lasten kanssa yritetään käydä kaikki oleellimmat koulumatkaan ja tienylitykseen liittyvät merkit läpi.

Yhteistoimintajakso on pituudeltaan noin 1,5 kuukautta. Esikoululaiset käydään keväisin tutustuttumassa myös bussilla liikkumiseen: Miten bussilla kuljetaan, miten se pysäytetään ja miten bussissa käyttäydytään. Kaikessa opetuksessa yritetään tehdä asiat mahdollisimman konkreettisesti vielä ensimmäiselläkin luokalla. Aamulehdellä on myös liikenneaiheinen teemaviikko aina syksyisin koulujen alkaessa. Tällöin myös lehden materiaalia käytetään opetuksen tukena.

Ensimmäisen luokan opettaja kertoi, että ensimmäisellä luokalla liikennekasvatus painottuu pitkälti jalankulun opetukseen. Jalankulkuliikennettä joudutaan painottamaan todella paljon koulun keskeisen sijainnin vuoksi. Oppilaille painotetaan myös hyvin paljon heijastimen käyttöä sekä suositellaan keltanokkalippalakin käyttämistä, sillä ensimmäisen luokan oppilaat saavat keltaiset huomiolippalakit tai huomioliivit vakuutusyhtiöltä koulun alkaessa ja näiden avulla oppilaat erottuvat helpommin myös muille. Opetuksessa on tietenkin paljon luokkakohtaisia eroja siinä, miten opettaja tuo liikenteeseen liittyviä asioita esiin ja onko esimerkiksi kirjoja kuinka paljon käytössä.

Luonnollinen osa liikennekasvatusta tulee ensimmäisen luokan opettajan mukaan myös erilaisten retkien muodossa. Koulusta käydään paljon retkillä muun muassa Pyynikin maastossa, Metso kirjastossa sekä Vapriikissa erilaisissa näyttelyissä. Retkien määrä riippuu paljon opettajasta, eli toiset luokat retkeilevät koulun ulkopuolella enemmän kuin toiset. On myös hieman tuurista kiinni, osuuko erillisten tapahtumien tai näyttelyiden ajankohta sopivaan paikkaan. Opettaja kertoi, että heidän luokkansa oli saanut syksyllä myös poliisin antamaa liikennekasvatusta yhden oppitunnin verran. Poliisin tarjoama liikennekasvatusluento olikin ollut hänen mielestään erittäin tervetullutta ja perusasiat käytiin hyvin läpi. Poliisin antamaa liikennekasvatusta opettaja kuvasi seuraavanlaisesti:

”Mun kokemuksen kannalta liikennekasvatus ei ehkä oo riittävää tällä hetkellä. Meillä oli tässä luokassa yhden oppilaan poliisina työskentelevä vanhempi pitämässä liikennekasvatusta niin se oli todella hyvä. Se oli yhden oppitunnin mittainen luento missä käytiin perusasiat läpi. Itse kun kuuntelin tätä poliisin pitämää oppituntia niin se oli jotenkin parempi, kun ei ehkä itse osaa tiivistää niitä tärkeitä asioita niin hyvin kuin tämmöinen ammattilainen, kuin poliisi. Jos sitä poliisin pitämää tuntia ei olisi ollut niin voisoin sanoa että kaipaisin kyllä sellaista”.

Toisen luokan opettaja kuvaa liikennekasvatuksen olevan yhteistoiminnan myötä hyvällä mallilla koulussa, eli kaikki perusasiat tulee käytyä hyvin läpi. Toisen luokan opettajana hän kuitenkin näkee pyöräilyyn liittyvän opetuksen ja siihen käytettävän ajan melko vähäisenä. Keskustakoulussa myös pyöräily on todella iso asia, koska lapset alkavat kulkemaan myös pyörällä yksin kouluun ja toisella luokalla lapset pitäisi saada oppimaan pyöräilyyn liittyviä asioita. Hänen mukaansa pyöräilyyn liittyvässä opetuksessa eivät kohtaa teoria ja käytäntö.

Toisen luokan opettaja kertoo pyrkimyksenä olevan, että liikennekasvatus pysyisi samanlaisena luokka-asteittain. Valtakunnallinen opetussuunnitelma on hänen mukaansa kirjoitettu hyvin ylimalkaisella tasolla, joten varsinkin liikennekasvatuksen perusteet tulevat Tampereen kaupungin perusopetuksen opetussuunnitelmasta, josta opetus suunnitellaan pitkälti oman koulun tarpeisiin sopivaksi. Liikennekasvatukseen liittyen opettajille annetaan aiheet, mitä pitäisi sisällyttää tiettyjen vuosien oppimäärään. Juuri tästä syystä on nähty erittäin toimivaksi, että Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa on käytössä yhteistoiminnallinen suunnitelma, joka koskee kaikkia koulun eskareita sekä ensimmäisen- ja toisen luokan oppilaita. Oppilaat saavat tämän yhteistoimintamallin avulla säännöllistä liikennekasvatusta koko alkuopetuksen läpi.

4.1.1 Muiden toimijoiden näkökulmia liikennekasvatukseen

Keskustelimme myös Riskilän ja Loikkasen kanssa siitä, mitä heidän mielestään olisi hyvä ottaa huomioon alkuopetuksen liikennekasvatuksessa. Molemmat olivat sitä mieltä, että juuri perusasioihin keskittyminen ja niiden opettaminen on alkuopetuksen liikennekasvatuksessa tärkeintä. Loikkanen lisäsi myös, että koulun alussa liikennekasvatuksessa tulisi huomioida muun muassa turvalliset toimintatavat sekä lapsen oma lähiympäristö, unohtamatta liikenneaiheisia tehtäviä sisällä ja ulkona. Loikkasen kiteytti ajatuksiaan seuraavasti:

”Koulun alussa liikennekasvatuksen olisi hyvä keskittyä turvallisiin toimintatapoihin niin että lapsi pärjää omassa lähiympäristössään, osaa tunnistaa vaaranpaikat ja pystyy toiminaan niissä. Painopiste on kävelyssä. Liikennesäännöt ovat tässä vaiheessa vielä vähän korkeampaa matematiikkaa; enemmän keskitytään turvallisiin toimintatapoihin, jotka kyllä juontuvat liikennesäännöistä. Sääntöihin kyllä päästään kun lapsi hieman kasvaa. Liikenneaiheisia tehtäviä

ja harjoituksia voidaan tehdä luokassa, mutta käytännön harjoittelua ja liikkumista liikenteessä tarvitaan myös”.

Loikkanen kertoi myös liikennekasvatuksen kehittymisestä kouluissa ja oli sitä mieltä, että liikennekasvatus on kehittynyt muun opetuksen mukana. Verrattaessa muun muassa kahta viimeisintä opetussuunnitelmaa on niissä eroa jo liikennekasvatuksen kirjaamisen suhteen. Erilaiset kansiot ja vihot ovat korvautuneet sähköisellä materiaalilla ja opetus on pitkälti ilmiöpohjaista, kokemuslähtöistä ja osallistavaa. Liikennekasvatuksen tärkeydestä Loikkanen kertoi, että koulun aloittava lapsi aloittaa yleensä itsenäisen liikkumisen, joten alkuopetuksessa liikenneturvallisuutta ja siihen liittyvää opetusta ei tarvitse millään tavalla perustella. Luokanopettajan on Loikkasen mukaan siis helppo järjestää aiheelle aikaa.

4.2 Ongelmakohtia oppilaiden liikennekäyttäytymisessä

Kaikki neljä haastateltavaa näkivät samanlaisia ongelma-kohtia alkuopetusikäisten lasten liikennekäyttäytymisessä. Jokaisen haastateltavan mielestä alkuopetusikäisten lasten ongelmat näyttäytyvät liikenteessä suurimmaksi osaksi lasten ryntäilynä ja sääntäilynä paikasta toiseen. Tällöin liikennesäännöt unohtuvat lapsilta helposti ja erilaisia vaaratilanteita syntyy väistämättä. Varsinkin kaverin kanssa tai isommassa porukassa liikuttaessa liikennesäännöt saattavat lapsilta helposti unohtua. Riskilä kuvasi asiaa seuraavasti:

”Mun mielestä ongelma on se mikä se on aina ollut ja mikä tulee olemaankin. Sit kun on pieniä muksuja ja ne innostuu tai muuta, niin saatetaan unohtaa että ollaan liikenteessä ja unohdetaan liikennesäännöt ihan tyystin. Saatetaan myös ryntäillä tien yli kavereita nähdessään. Näitä ongelmia ei kyllä millään voi oikein poistaa”.

Vanhemmat ovat myös haastateltavien mukaan isossa roolissa lasten liikennekäyttäytymisen suhteen, niin hyvässä kuin pahassa. Molemmat opettajat kertoivat, että oppilaat ovat hyvin eri viivoilla liikenneosaamisen suhteen ensimmäisellä ja vielä toisellakin luokalla. Tämä tulee esiin esimerkiksi arkuutena erilaisissa liikennetilanteissa. Ensimmäisen luokan opettaja lisäsi myös, että joidenkin lasten kanssa on todella vaikea päästä eroon väärin opituista tavoista. Loikkasen mukaan vanhemmat voivat toki avittaa lastansa kohti parempaa

liikenneosaamista, mutta myös paljon riippuu lapsesta itsestään. Loikkanen kuvasi asiaa näin:

”Vanhemmat voivat tukea lasta kohti turvallista itsenäistä liikkumista kävelemällä ja pyöriemällä lapsen kanssa mahdollisimman paljon, opettamalla turvallisia toimintatapoja jne. Toki lähiympäristöstä ja lapsesta itsestään riippuu paljon. Ison kaupungin keskusta on liikenneympäristönä hyvin haasteellinen ja vähän eläväisemmällä lapsella voi olla omat haasteensa jos vauhti on kova ja muisti vähemmän hyvä”.

Opettajat näkivät lasten yhtenä ongelmakohtana myös matkapuhelimen käyttämisen liikenteessä. Matkapuhelimen käyttö pienillä lapsilla on selvästi yleistynyt katukuvassa ja monesti näkee lasten tuijottavan puhelimen näyttöä kävellessään ja jopa suojatietä ylittäessään. Monella koulun aloittavalla lapsella on kuitenkin oma älypuhelin juurikin yksin liikkumisen vuoksi. Myös Riskilä kertoi matkapuhelimien lisääntyneen katukuvassa ja tämän huomasi varsin hyvin Pokemonvillityksen aikaan.

Wivi Lönnin koulun lähiympäristöä ympäröi tällä hetkellä työmaa raitiovaunuhankkeen vuoksi ja opettajat olivat yhtä mieltä siitä, että se tuo todella paljon haasteita lasten liikkumiseen ja sitä kautta ongelmia liikennekäyttäytymiseen. Liikennejärjestelyt saattavat muuttua koulun ympärillä päivittäin tai jopa useamman kerran saman päivän aikana. Opettajat kokivat myös koulun vieressä sijaitsevan kirkkopuiston olevan melko haasteellinen paikka lapsille ja haastatteluissa tulikin ilmi, että oppilaille on ollut puistossa todella paljon niin sanottuja ”läheltä piti – tilanteita”. Tilanteet syntyvät yleensä siitä, että lapset eivät välttämättä ymmärrä kävellä tien reunassa, jolloin riski pyöräilijöiden kanssa törmäämiseen kasvaa.

Toisen luokan opettajan mukaan toisella luokalla lasten ongelmaksi ovat muodostuneet myös pyöräilyyn liittyvät seikat. Lapset saavat aloittaa pyörällä kulkemisen kouluun toisella luokalla vanhempiansa kanssa tai heidän kirjallisella luvallaan, mutta kirjallinen lupa unohtuu valitettavan usein vaikka lapset kulkisivat yksin pyörällä kouluun. Tällöin opettajille jää epäselväksi, onko lapsi tullut luvatta pyörällä kouluun. Koulu ei kuitenkaan pyöräilyä voi lapsilta kieltääkään. Pyöräilykypäräsääntö unohtuu myös lapsilta todella usein.

Koulussa opetetaan, että kypärää pitää aina käyttää, mutta siihen ei voida kuitenkaan koulun puolesta velvoittaa.

4.3 Opettajien toivoma tuki ja materiaali nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi

Toisen luokan opettaja kertoi, että hänelle on kertynyt erilaista liikennekasvatukseen liittyvää materiaalia hyvin paljon vuosien varrella. Materiaalia on hänen mukaansa saatavilla muun muassa opettajaoppaista sekä eri verkkolähteistä. Liikenneturvan sivustot ovat tulleet hänelle tutuiksi ja sieltä hän yleensä ensimmäisenä hankkiikin materiaalia. Hän mainitsee keskittyvänsä opetuksessa myös kokonaisuuteen sekä opetettavaan ryhmään ja koittaa miettiä materiaalitarpeen sen mukaan. Vuosien varrella kertyneen materiaalin ansioista hän ei ole kokenut juurikaan tarvetta uudelle materiaalille. Hänen mukaansa myös eri kouluissa tulee keskittyä koulun ympäristön kannalta tärkeisiin liikennekasvatuksellisiin seikkoihin. Hän pohti eri liikennekasvatuksen sisältöjen esiin nostamista opetuksessa seuraavasti:

”Olen työskennellyt eri kouluissa ja huomannut, että toisissa kouluissa pitää painottaa opetusta eri asioihin, riippuen koulun sijainnista. Vaaratilanteet on ihan erityyppiset ja asiat mitä pitää opettaa, pitäisi olla ympäristösidonnaisia. Opetussuunnitelma ei voi siis olla kovin detaljitasonen, koska liikennekasvatus on erilaista koulun sijainnista riippuen”.

Keskusteltaessa tuen tarpeesta liikennekasvatuksessa sanoi toisen luokan opettaja, että koulupoliisille olisi hänen mielestään edelleen tarvetta. Hän kertoi ihmetelleensä sitä, miksi poliisikoulun kanssa ei tehdä yhteistyötä. Molemmat opettajista olivat sitä mieltä, että esimerkiksi liikennepuistossa tapahtuva liikenneharjoittelu, jossa poliisi olisi myös mukana ohjeistamassa lapsia, olisi todella mainiota käytännön harjoitusta lapsille. Myös erilaiset pyöräilyaiheiset päivät poliisin mukana ollessa olisivat enemmän kuin tervetullutta. Toisen luokan opettaja kertoi, että kyseisiä pyöräilyaiheisiä päiviä järjestettiin ennen, hänen opettaessaan toisessa koulussa:

”Aikaisemmin kun opetin koulussa, joka oli kauempana keskustasta, niin siellä pidettiin paljon sellaisia pyöräilytapahtumia. Urheilukentällä harjoiteltiin pyöräilyyn liittyviä asioita erilaisten pisteiden ja ratojen avulla. Sinne saimme aina avuksi koulupoliisin. Kyseinen poliisi tuli tutuksi ja hän pystyi aina hyvin järjestämään asiat. Nyt en edes tiedä minne pitäisi soittaa, että tällainen olisi mahdollista. Joka vuosi jollekin luokalle osuu poliisina työskentelevä isä tai äiti ja silloin joku

luokka saa etua siitä, että poliisi pitää heille oppitunnin tai muuta sellaista. Se on kyllä semmoinen mitä me kaikki kaivattais”.

Ensimmäisen luokan opettaja sanoo, että hänellä on tällä hetkellä käytössään vain ympäristötiedon opettajaopas, mistä löytyy yhden tai kahden oppitunnin verran liikennekasvatuksen materiaalia. Liikenneturvan sivustot ja sieltä löytyvä materiaali eivät olleet hänelle juurikaan tuttuja. Hänen mukaansa esimerkiksi liikennemerkit ovat aika selviä, joten niitä onkin aika helppo opettaa. Oppitunneilla voidaan kyllä käydä erilaisia liikennemerkkejä läpi sekä tehdä kirjasta erilaisia liikenteeseen liittyviä harjoitustehtäviä. Käytännön puoli liikennekasvatuksessa onkin sitten eri asia, eli miten liikennekasvatusta olisi mahdollista monipuolistaa vielä entisestään sekä viedä vieläkin pidemmälle. Hänen mukaansa olisi toivottavaa, että koulun opettajille tai rehtorille saataisiin enemmän tietoa, mistä erilaista materiaalia tai liikenneaiheisia pelejä olisi löydettävissä. Wivi Lönnin alkuopetuksessa oppilaille on mahdollisuus käyttää tietokoneita opetuksessa, joten erilaisia liikenneaiheisia pelejä olisi mahdollisuus käyttää oppimisen tukena. Hän ihmetteli suuresti koulupoliisitoiminnan loppumista:

”Sen kysymyksen voisin esittää, että miksi ei ole koulupoliiseja koska ei se nyt mikään säästösyö voi olla? Voisin kuitenkin ajatella ihan maalaisjärjellä, että ennaltaehkäisikö se kuitenkin näitä lasten liikenneonnettomuuksia”.

4.3.1 Liikenneturvan ja poliisin tuki koulujen liikennekasvatuksessa

Loikkasen mukaan liikenneturva tarjoaa kouluille materiaalia, koulutusta ja suunnitteluapua. Myös vanhempainiltoihin ja erilaisiin tapahtumiin pyritään Loikkasen mukaan osallistumaan aina mahdollisuuksien mukaan. Liikenneturva markkinoi materiaalejaan ja palveluitaan opettajille jatkuvasti, mutta uusia opettajia tulee koko ajan lisää ja heillekin olisi saatava tieto liikenneturvan tarjoamista materiaaleista ja koulutuksista. Koulutuksien ongelma on kuitenkin nykyään sijaisopettajien palkkauskielto, joten opettajat eivät välttämättä pääse koulutuksiin, vaikka sellaisiin haluaisivatkin. Ideaalitalanne olisikin Loikkasen mukaan se, että opettajat tavoitettaisiin jo opiskeluvaiheessa. Liikenneturva tekee yhteistyötä joidenkin opettajankoulutuslaitosten kanssa eli he käyvät pitämässä opiskelijoille luennon, mutta opettajankoulutuslaitoksiin pääseminen on liikenneturvan osalta koettu todella haastavaksi. Opettaja-lehdessä mainostaminen on Loikkasen mukaan kallista, eikä

rahaa mainostamiseenkaan ole rajattomasti. Mainostamisen ongelmana on myös se, että vaikka opettaja mainoksen näkisikin, se menee todennäköisesti hukkaan, jos opettajalla ei juuri sillä hetkellä ole tarvetta juuri mainostettavalle asialle.

Loikkasen mukaan myös liikenneturva ja poliisi toimivat yhteistyössä monissa merkeissä. Liikenneturva on mukana kuntien liikenneturvallisuustyöryhmissä, joissa on mukana myös poliisijäsen. Koulupuolella myös poliisi on usein mukana samoissa tapahtumissa kuin Liikenneturva ja myös poliisit käyttävät jonkin verran Liikenneturvan materiaaleja. Loikkanen käy lisäksi pitämässä luennon moottoripyöräpoliisien peruskurssilla. Puhuttaessa poliisin ja Liikenneturvan merkityksestä ja tuesta koulujen liikennekasvatukseen on Loikkanen sitä mieltä, että päävastuu liikennekasvatuksessa on kuitenkin opettajilla:

”Opettajat ovat ensisijaisesti vastuussa koulussa annettavasta opetuksesta, mutta eri sidosryhmät tukevat koulujen työtä ja tuovat omaa yhtiä lailla tärkeää näkökulmaansa käsiteltäviin asioihin. Koulun olisi opetettava lapset lukemaan ja laskemaan, mutta myös kasvamaan yhteiskunnan jäseniksi. Mitä useampi taho tähän kansalaiskasvatukseen osallistuu, sitä suuremmalla todennäköisyydellä lopputulos on hyvä (toki paljon riippuu opetettavasta aineksesestäkin). Poliisi ei yksin ole vastuussa kouluissa annettavasta laillisuus- ja liikennekasvatuksesta, mutta on sääli jos resurssit eivät jatkossa mahdollista kouluvierailuja, koska poliisilla on annettavaa koulutyöhön”.

Riskilä avasi haastattelussa hieman koulupoliisitoiminnan nykytilaa. Koulupoliisitoiminta on nykyään pääasiassa ongelmakeskeistä ennalta estävää toimintaa, eli koulujen kanssa ollaan yhteydessä ongelmien ilmaantuessa. Nykyiset resurssit eivät kuitenkaan millään mahdollista aikaisemmin järjestettyä liikenne- ja laillisuuskasvatustuntien pitämistä kouluissa. Ongelmakeskeinen ennalta estävä toiminta keskittyykin tilanteisiin, joissa kouluissa on esimerkiksi näpistys- vahingonteko- tai kiusaamisongelmaa. Silloin kouluihin mennään pitämään aiheeseen liittyvää luentoa. Riskilän mukaan nykyinen toimintamalli on kuitenkin toimivampi, kuin aikaisempi:

”Ennalta estävä työ katottiin ennen aika suppeaksi eli se katottiin just tämmöiseksi valistustuntien pitämiseksi. Nykyään toiminta on paljon organisoidumpaa ja perustuu siihen että kerätään vähän tietoa niistä ongelmakohdista ja mietitään mitä tehdään ja mihin sillä pyritään. Ennen toiminta oli ehkä semmoista puuhastelua mutta nykyään se on paljon organisoidumpaa”.

Riskilän mukaan entisaikaan toiminut koulupoliisitoimintakaan ei välttämättä aina toiminut sillä tasolla kuin saattoi odottaa. Silloisen linjauksen mukaan jokaisella koululla oli nimettynä oma koulupoliisinsa, mutta ongelmaksi muodostuikin se, että oli paljon koulupoliiseja, jotka eivät edes tienneet, että heille oli nimettynä kouluja. Kiinnostus koulupoliisitoimintaa kohtaan ei myöskään ollut kaikilla koulupoliiseilla aivan samalla tasolla, joten koulut olivat hyvinkin eri asemassa poliisin vierailujen suhteen. Myös kouluissa oli tietenkin isoja eroja, koska toiset kouluista pyysivät poliisia vierailemaan huomattavasti aktiivisemmin kuin toiset. Riskilän mukaan kouluilla pitäisi kuitenkin olla nykyäänkin tietoa siitä, keneen olla yhteydessä ongelmien ilmaantuessa. Riskilä on pitänyt itse tärkeänä käydä vierailemassa kouluilla ryhmäytämispäivinä eli silloin, kun oppilaat siirtyvät yläasteelle. Tässä iässä nuoriso saattaa ruveta kokeilemaan esimerkiksi päihteitä, joten on hyvä käydä luennoimassa muun muassa päihteiden vaaroista. Riskilä mainitsee poliisin antamasta liikennekasvatuksesta kouluissa seuraavaa:

”Näen sen kuitenkin itse semmoisena, että poliisi on ollut kouluilla enemmänkin semmoinen ohjelmanumero. Kouluilla opetetaan ne samat asiat mitä poliisi on käynyt kertomassa. Poliisilla on toki ehkä isompi auktoriteetti, kuin opettajilla. Kyllä liikenne- ja laillisuuskasvatusta on kouluilla edelleen, mutta koulut tekee sen itse. Itse pidän tätä systeemiä parempana näillä resursseilla”.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

5.1 Tulosten tarkastelu ja johtopäätökset

Yksi tämän opinnäytetyön tavoitteista oli selvittää, millaista liikennekasvatusta Wivi Lönnin alkuopetuksessa tarjotaan. Liikennekasvatus on Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa tutkimuksen perusteella hyvällä tasolla. Se on järjestelmällisesti toteutettu esikoululaisten sekä ensimmäisen- ja toisen luokka-asteen osalta juurikin yhteistoimintamallin ansiosta. Työn teoriaosuudessa käytiin läpi valtakunnalliseen opetussuunnitelmaan (OPS 2016) kirjattuja liikennekasvatuksen tavoitteita ja Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa keskitytään opetussuunnitelman mukaisesti tärkeisiin seikkoihin. Koulun keskeinen sijainti on otettu opetuksessa myös huomioon, muokkaamalla liikennekasvatuksen sisältöä oman koulun tarpeisiin sopivaksi. Erilaiset retket antavat oppilaille valmiudet monipuoliseen oppimiseen, hyviä käytännön kokemuksia liikenteestä ja kokemuksia lähiympäristöstä. On myös hyvä huomata, että lapsia perehdytetään joukkoliikenteen saloihin, koska se on kuitenkin monen alkuopetuksessa opiskelevan oppilaan kulkuväline.

Haastattelujen perusteella kävi ilmi, että jokainen opettaja on kuitenkin vastuussa siitä, millaista liikennekasvatusta koulussa on ja myös siitä, kuinka paljon sitä on. Alkuopetuksen yhteistoimintamallin ansiosta lapset saavat kuitenkin säännöllistä liikenneaiheista kasvatusta toisen luokan loppuun saakka, joten liikennekasvatus ei lepää vain oman luokan opettajan harteilla. Loikkanen kertoi, että liikennekasvatukseen liittyvä materiaali on hiljalleen korvaantunut sähköisellä materiaalilla kirjojen sijasta. Wivi Lönnin koulussa on myös hyvät tietotekniset mahdollisuudet, joten erilaisia liikenneaiheisia pelejä ja tehtäviä on mahdollista tehdä myös niiden avulla. Koulussa on muutenkin hyvät valmiudet työskennellä tietokoneiden avulla jo ensimmäisestä luokasta lähtien. Teoriaosuudessa olevan liikenneturvan (Liikenneturva 2015, ”kouluissa liian vähän liikennekasvatusta”) kyselyn mukaan liikennekasvatus on kouluissa liian vähäisellä tasolla, mutta Wivi Lönnin alkuopetuksessa sitä on ainakin tutkimukseen verrattuna riittävästi.

Toinen tutkimustavoite oli selvittää, millaisia ongelmia opettajat näkevät oppilaiden liikennekäyttäytymisessä. Kysyin myös Loikkasen ja Riskilän ajatuksia siitä, millaisia ongelmia he näkevät alkuopetusikäisten lasten liikennekäyttäytymisessä. Haastateltavat

olivat hyvin samaa mieltä alkuopetusikäisten lasten ongelmista liikenteessä, kuin Esko Keskinen (2014): Ongelmina olivat esimerkiksi pienten lasten impulssikontrolli sekä vanhempien ja kavereiden merkitys lapsen omassa liikennekäyttäytymisessä. Opettajat toivat tarkemmin esiin haasteita koulun ympäristöstä, jotka muodostavat näitä ongelmakohtia. Koulun vieressä sijaitsevan kirkkokuiston haasteellisuus nousi esiin molemmilla opettajilla, koska se on hankala paikka alkuopetusikäiselle lapselle, jonka kyky havainnoida ympäristöä ei ole vielä kehittynyt niin hyvälle tasolle.

Suurin haaste ja ongelmakohta, jonka tiesin opettajien nostavan esiin jo ennen haastatteluja, on raitiovaunutyömaa koulun vieressä sijaitsevilla Hämeenkadulla sekä Pirkankadulla. Liikennejärjestelyt ovat muuttuneet monesti kuluneen vuoden aikana, minkä lisäksi myös bussipysäkit ja suojatiet ovat siirtyneet. Liikkuminen on hankalaa jo aikuisellakin ihmisellä, joten sitä se on varmasti myös alkuopetusikäisellä lapsella. Työmaa Pirkankadulla laajenee entisestään vuoden 2017 loppupuolella, joten haasteet tulevat varmasti lisääntymään. Tulevaisuus näyttää, saadaanko kiskot paikoilleen ilman tapaturmia liikenteessä.

Opetuksessa olisi siis ensi vuoden aikana syytä huomioida turvallista kadunylitystä suojatiekäyttäytymisineen entistä enemmän. Liikenneturvan mukaan suurin osa alkuopetusikäisten lasten liikenneonnettomuuksista tapahtuu juurikin risteyksissä ja suojateilla. (Liikenneturva, ”Ajankohtaiset tilastot”, 20.9.2017).

Kolmas tutkimustavoite oli selvittää, millaista tukea ja /tai materiaalia opettajat kaipaivat nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi. Tuen ja /tai materiaalin tarve toi työhön hieman eri näkökulmia ja myös ongelmakohtia. Toisen luokan opettaja kertoi, että hänelle on vuosien saatossa kertynyt materiaalia hyvinkin paljon ja hän on myös tietoinen liikenneturvan materiaaleista. Ensimmäisen luokan opettajan liikenneaiheiset materiaalit nojasivat kuitenkin vahvasti vain oppikirjojen tarjoamaan teoriaan ja tehtäviin, eikä hän ollut liikenneturvan materiaaleista juurikaan tietoinen. Materiaalin määrä peilaakin siis opettajien haastattelun perusteella heidän työvuosiinsa, joten mietittäväksi jää, onko opettajien välisessä yhteistyössä parantamisen varaa sekä myös se, miten uudemmille opettajille saataisiin tietoisuutta muun muassa Liikenneturvan tarjoamasta tuesta liikennekasvatuksen saralla. Loikkanen kertoikin haasteista mainostaa Liikenneturvaa opettajille, joten olisikin hyvä saada opettajille jollain tavalla enemmän tietoisuutta Liikenneturvasta ja heidän

tarjoamista materiaaleistaan. Liikennekasvatus on kuitenkin hyvin pieni pala verrattuna koulussa tapahtuvaan muuhun opetukseen, mutta siitä voitaisiin myös saada enemmän irti monipuolisemmalla materiaalilla.

Poliisin rooli tärkeänä liikennekasvatuksen antajana koulupoliisin muodossa on hyvin juurtunut opettajien mieliin ja se kävikin hyvin selvästi ilmi haastatteluissa sekä Niemisen (2017), että Saharisen (2009) kirjottamissa artikkeleissa. Poliisi olisi siis nykyäänkin todella toivottu vierailija kouluilla. Teoriaosuuden sekä Riskilän haastattelun perusteella käy kuitenkin ilmi, että toiminta ei ole nykyään enää samanlaista poliisin osalta, eli kouluissa ei liikennekasvatustunteja käydä järjestelmällisesti enää pitämässä.

Entisajan koulupoliisitoiminnan hiipuminen ja kokonaan loppuminen peilaa vahvasti poliisien resurssien vähenemiseen, mutta myös organisaatiouudistuksiin ja resurssien toisenlaiseen kohdistamiseen. Poliisin antamaa liikennekasvatusta pidetään hyvänä poliisin omaaman tietopohjan, mutta myös auktoriteetin vuoksi. Pysyykö poliisien auktoriteetti kuitenkin samanlaisena, jos poliisi ei kouluilla enää säännöllisesti vieraile ja alkavatko lapset helpommin oirehtia tai syrjäytyä, kuten Suomen poliisijärjestöjen tiedotteessa povattiin (SPJL 2012).

Toisen luokan opettaja ihmetteli haastatteluissa myös sitä, miksi Poliisiammattikorkeakoulun kanssa ei tehdä liikennekasvatuksen ohella yhteistyötä. Myös Loikkasen mukaan paras tulos liikennekasvatuksessa saavutetaan eri toimijoiden yhteistyöllä. Opiskelijat eivät kuitenkaan opiskelun alkuvaiheessa omaa välttämättä sellaista tietotaitoa, että heidän kannattaisi esimerkiksi kouluille mennä pitämään liikennekasvatusta. Poliisiammattikorkeakoulun työharjoitteluosiossa on kolmen viikon lähiopetusjakso, jolloin poliisiopiskelijat omaavat jo parempaa tietoa ja olisivat varmasti kykeneviä järjestämään liikennekasvatusta kouluilla.

Opettajat toivat haastatteluissa esiin myös sen, että liikennepuistopäivät poliisin kanssa olisivat hyvä lisä liikennekasvatukseen. Koulun alkuvaiheessa poliisiammattikorkeakoulun opiskelijat voisivat hyvin mennä esimerkiksi liikennepuistoon opastamaan lapsia liikennekäyttäytymisessä. Opiskelijat saisivat tällä tavoin hieman esiintymiskokemusta ja lapset ovatkin varmasti helppo yleisö opiskelujen alkuvaiheessa.

5.2 Pohdinta

Opinnäytetyön tavoitteina oli selvittää, millaista liikennekasvatusta tarjotaan Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa, millaisia ongelmakohtia opettajat näkevät oppilaiden liikennekäyttäytymisessä sekä millaista materiaalia ja/tai tukea opettajat toivoisivat nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi. Mielestäni tutkimuksella saavutettiin vastaus kyseisiin tutkimuskysymyksiin.

Ennen tutkimuksen toteuttamista minulla ei ollut juurikaan tietoa liikennekasvatuksen nykytilasta kouluissa. Omana kouluaikanani päävastuu liikennekasvatuksesta oli koulupoliiseilla, jotka vierailivat koululla hyvin säännöllisesti. Liikennekasvatus koulussa opettajien osalta oli silloin hyvin niukkaa, eikä sitä ehkä pidetty niin tärkeänä, kuin nykyään. Tutkimus kuitenkin osoittaa, että liikennekasvatukseen panostetaan nykyään hyvin paljon, ainakin Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa.

Tutkimuksessa haastattelin vain kahta opettajaa, koskien Wivi Lönnin koulun alkuopetuksen liikennekasvatusta. Aineistosta olisi varmasti saanut huomattavasti kattavamman haastattelemalla useampaa opettajaa, mutta kovinkaan paljon lisäarvoa se ei tutkimukselle olisi mielestäni antanut. Jos liikennekasvatuksen tiimoilta ei olisi yhteistoimintaa alkuopetuksen kanssa, olisi suurempi haastatteluotanta ollut varmasti paikoillaan, koska silloin liikennekasvatusta annettaisiin luokittain todennäköisesti hyvinkin eritasoisesti. Ilman yhteistoimintamallia liikennekasvatus nojaisi vahvasti jokaisen luokanopettajan mielenkiintoon aihetta kohtaan ja tutkimuksen perusteella opettajien liikennekasvatukseen liittyvät materiaalitkin ovat hyvin eri tasolla.

Tutkimukseen keräsin aineistoa kirjallisista lähteistä, verkkosivuilta sekä haastattelujen avulla. Haastattelut toteutettiin samoja periaatteita noudattaen, mutta Loikkasen haastattelun jouduin toteuttamaan sähköpostitse aikatauluongelmien vuoksi. Tämä ei kuitenkaan omasta mielestäni vaaranna tutkimuksen luotettavuutta tai tuloksia. Mielestäni sain kerättyä aineistoa tutkimukseen tarpeeksi, jotta tuloksia voidaan pitää luotettavana.

Tutkimuksessa nousi esiin alkuopetusikäisen lapsen haasteet liikkua kirkkopuistossa turvallisesti. Puistossa liikkuu päivittäin todella paljon ihmisiä, joten mikä voisi olla sitten

ratkaisu siihen, että kyseisestä paikasta saataisiin vieläkin turvallisempi liikkumisympäristö lapselle? Tampereella on jo useammalla kadulla jaettu kulkuväylä selvästi pyöräilijöille ja jalankulkijoille, eli olisiko tämä mahdollista toteuttaa jollain tapaa myös kirkkopuistoon. Raitiovaunuhankkeen mukanaan tuomat työmaat koulun ympärillä ja jatkuvasti muuttuvat liikennejärjestelyt vaativat myös autoilijoilta enemmän tarkkaavaisuutta liikenteessä. Metso-kirjaston sekä Aleksanterin kirkon vierestä kulkee toistakymmentä bussilinjaa, joten miten työmaa tulee sitten tulevaisuudessa vaikuttamaan bussien reitteihin ja sitä myötä lasten liikkumiseen joukkoliikenteen avulla. Suojatiet ovat muuttaneet esimerkiksi Pirkankadulla työmaiden vuoksi paikkaa ja osa suojateistä on jo poistettu kokonaan. Tietä ylittäessä joutuukin siis mahdollisesti kiertämään melko pitkän matkan, jotta Pirkankadun yli pääsisi suojatietä käyttäen. Riskaabelit tienylitykset saattavatkin lisääntyä jos mieli ylittää tien hieman nopeammin.

Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että poliisit vierailevat nykyään kouluilla lähinnä silloin, kun jotain on jo sattunut. Entisajan järjestelmällinen koulupoliisitoiminta toi hyvin toimiessaan poliisia lähemmäs nuorisoa. Poliisin vieraillessa kouluissa säännöllisesti nuoriso saattoi nähdä, että poliisia on helppo lähestyä ja poliisille on myös helppo puhua askarruttavista asioista. Vaikka poliisien vierailut kouluilla ovat vähenemään päin, on poliisi nykyään kuitenkin hyvin näkyvästi esillä erilaisissa sosiaalisissa medioissa, kuten Facebookissa, Youtubessa ja Snapchatissa. Nuoriso voi esimerkiksi eri sovellusten kautta kysyä poliisilta askarruttavista asioista. Onko virtuaalipoliisi kuitenkin sama asia, kuin oikea kohtaaminen poliisin kanssa? Näyttäytykö poliisi sosiaalisen median välityksellä vain kasvottomana viranomaisena, kun oikea kohtaaminen poliisin kanssa auttaisi näkemään poliisin enemmän ihmisenä. Uskon kuitenkin itse, että esimerkiksi liikennekasvatusta pitävää poliisia ei voi korvata tietokoneella, jonka välityksellä poliisi opastaa oikeanlaisiin liikennemalleihin. Jääkin siis nähtäväksi, millaisia vaikutuksia koulupoliisitoiminnan loppumisella tulee olemaan.

Opettajat nostivat myös esille sen, miksi Poliisiammattikorkeakoulun kanssa ei tehdä yhteistyötä. Jonkinlaisia kouluvierailuja Poliisiammattikorkeakoulun kautta todennäköisesti järjestetään, mutta ei säännöllisesti. Mielestäni olisikin hyvä sisällyttää tällainen kouluvierailu tai jonkinlainen yhteistyö/teemapäivä koulujen kanssa poliisiopintoihin tulevaisuudessa. Ihmisiä tulee opiskelemaan Poliisiammattikorkeakouluun ympäri Suomea,

joten yhteistyö koulujen kanssa ei rajoittuisi vain Pirkanmaan alueelle. Tämä myös pitäisi jollain tapaa yllä jo loppunutta koulupoliisitoimintaa ja tällaiselle toiminnalle olisi varmasti tilausta.

5.3 Jatkotutkimusehdotuksia

Luonnollisin ehdotus jatkotutkimukselle on tutkia, millaista liikennekasvatus Wivi Lönnin koulussa on alkuopetuksen jälkeen. Yhteistoiminta liikennekasvatuksen osalta loppuu alkuopetuksen jälkeen, joten olisi hyvä tutkia, kuinka järjestelmällistä liikennekasvatus on koulun vanhemmille oppilaille.

Tutkimus voisi pitää sisällään myös kaikki keskustan koulut, milloin tutkimuksesta saadaan laajempi ja eri koulujen liikennekasvatuksen tasoa olisi mahdollista vertailla keskenään. Jos liikennekasvatuksessa on suuria koulukohtaisia eroja, olisi syytä pohtia mistä ne johtuvat.

Yksi jatkotutkimus, jossa tämän työn tuloksia voisi mahdollisesti hyödyntää, olisi pohtia ratkaisuja/parannusehdotuksia Wivi Lönnin koulun alkuopetuksen oppilaiden ongelmakohtiin liikenteessä. Tämän työn tulosten perusteella ongelmia olivat pyöräilykypärän käyttäminen, turvallinen liikkuminen kirkkopuistossa sekä säntäily liikenteessä. Myös raitiovaunuhanke tuo suuria haasteita liikkumiseen koulun ympäristössä. Olisiko näihin ongelmiin löydettävissä jotain ratkaisuja/parannusehdotuksia?

Tämän työn tulosten perusteella opettajilla on hyvin erilaiset materiaalit liikennekasvatuksen osalta. Toiminnallisen työn avulla tähän ongelmakohtaan olisi mahdollista puuttua ja kouluille, varsinkin uusille opettajille voisi tehdä liikennekasvatuksen osalta jonkinlaisen Liikennekasvatuksen ABC:n, joka voisi pitää sisällään erilaisia liikenteeseen liittyviä tehtäviä ja toiminnallisia harjoituksia. Vihko voisi pitää sisällään mahdollisesti myös sellaisten henkilöiden yhteystietoja, jotka voisivat olla opettajien tukena liikennekasvatuksessa. Tällaisen vihon avulla Liikenneturvaa saataisiin myös tutuksi opettajille jo opettajakoulutuksen aikana.

LÄHTEET

Alasuutari, P. 2011: Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere, Vastapaino.

Antikainen, A. & Koski, L. & Rinne, R. 2013: Kasvatussosiologia. Juva, Bookwell Oy.

Eskola, J. & Suoranta, J. 2003: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Jyväskylä, Gummeus kirjapaino Oy.

Finlex: Laki liikenneturvasta. Luettavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20030278>. Luettu 12.9.2017.

Finlex: Tieliikennelaki. Luettavissa:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267#L6P90>. Luettu 29.1.2018.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2004: Tutkimushaastattelu. Helsinki, Yliopistopaino.

Hirsjärvi, S. & Remes, P. & Sajavaara, P. 1997: Tutki ja kirjoita. Jyväskylä, Gummeus kirjapaino Oy.

Kaleva: Kenen vastuulle koulumatkojen turvallisuus kuuluu? Luettavissa:

<http://www.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/kenen-vastuulle-koulumatkojen-turvallisuus-kuuluu/605112/>. Luettu 29.1.2018.

Kallunki, E. 2016: Pienen koululaisen on vaikea hahmottaa liikennettä – anna lapsen opetella omia ratkaisuja. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9098841>. Luettu 27.12.2017.

Keski-Korpela, N. 2014: Huolestuttava ilmiö – lapset keskittyvät kännykkäänsä ylittäessään suojatietä. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-7484100>. Luettu 19.9.2017.

Keskinen, E. 2014: Lapset ja nuoret liikenteessä. Luettavissa:

https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/keskinen_e_2012_lapset_ja_nuoret_raportti_nettiin.pdf. Luettu 11.9.2017.

Liikenneturva: Ajankohtaiset tilastot. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/ajankohtaiset-tilastot>. Luettu 20.9.2017.

Liikenneturva: Historia. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenneturva/liikenneturvan-historia>. Luettu 28.11.2017.

Liikenneturva: Kampanjat. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenneturvan-kampanjat>. Luettu 13.9.2017.

Liikenneturva: Kouluissa liian vähän liikennekasvatusta. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/kouluissa-liian-vahan-liikennekasvatusta>. Luettu 27.11.2017.

Liikenneturva: 2017 Liikenneturvallisuusviikko- koulumatkani. Luettavissa:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/2017-liikenneturvallisuusviikko-koulumatkani>.
Luettu 19.9.2017.

Liikenneturva: Perusopetus (Luokat 1-2). Luettavissa:
<https://www.liikenneturva.fi/fi/opettajille/perusopetus-luokat-1-2-1>. Luettu 13.9.2017.

Loikkanen, L. 2017: Liikenneturvan suunnittelija. Sähköposti 9.10.2017.

Metsämuuronen, J. 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Helsinki, International Methelp.

Metsämuuronen, J. 2006: Laadullisen tutkimuksen käsikirja. Helsinki, International Methelp.

Nieminen, A-S. 2017: Kutsutaan poliisi. Luettavissa:
<http://opettaja.fi/cs/opettaja/jutut&juttuID=1408918809119>. Luettu 27.11.2017.

Opetushallitus: Liikennekasvatus. Luettavissa:
<http://www.oph.fi/kehittamishankkeet/liikennekasvatus>. Luettu 28.11.2017.

Opetushallitus: Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2014. Luettavissa:
http://www.oph.fi/download/163777_perusopetuksen_opetussuunnitelman_perusteet_2014.pdf. Luettu 10.9.2017.

Pihlaja, J. 2004: Tutkielman ongelmia ratkaisemaan. Vammala, Vammalan kirjapaino Oy.

Poliisi: Ennalta estävä toiminta. Luettavissa:
http://www.poliisi.fi/rikkokset/ppoliisin_ennalta_estava_toiminta. Luettu 13.9.2017.

Poliisi: Lähipoliisitoiminta. Luettavissa:
<http://www.poliisi.fi/jarjestys/lahipoliisitoiminta>. Luettu 13.9.2017.

Riskilä, J. 2017: Poliisi. Haastattelu 11.11.2017.

Saharinen, L. 2009: Varoittelusta vaaranpaikkakartoitukseen. Mobilian vuosinäyttely.

SPJL: Rikosten ennalta estämiseen ei ole rahaa. Luettavissa:
http://www.spjl.fi/files/1547/Rikosten_ennalta_estamiseen_ei_ole_rahaa_19032012.pdf.
Luettu 5.11.2017.

Tampereen kaupunki 2016: Tampereen kaupungin perusopetuksen opetussuunnitelma 2016. Luettavissa:
https://www.tampere.fi/tiedostot/t/Bcnlf5iKh/Tampereen_kaupungin_perusopetuksen_opetussuunnitelma_2016.pdf. Luettu 11.9.2017.

Tampereen kaupungin varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen opetussuunnitelmat: Perusopetuksen tehtävä ja yleiset tavoitteet. Luettavissa:
<https://ops.tampere.fi/perusopetus/18/?school=1>. Luettu 5.11.2017.

Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuudet ikäluokittain maakunnissa muuttujina maakunta, ikaluokka, henkilövahinko, tiedot ja vuosi. Luettavissa:
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__lii__ton/statfin_ton_pxt_005_fi.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e9863b4e-90e8-470c-9a5e-f4a8fcd24f74. Luettu 27.1.2018.

Tilastokeskus: Tieliikenneonnettomuudet ikäluokittain maakunnissa muuttujina maakunta, ikaluokka, henkilövahinko, tiedot ja vuosi. Luettavissa:
http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__lii__ton/statfin_ton_pxt_005_fi.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e9863b4e-90e8-470c-9a5e-f4a8fcd24f74. Luettu 27.1.2018.

Toivanen, K. 2017: Pyöräilykypärän käyttöön ei voi pakottaa — Kalevankankaan koulun oppilaskunnalla on hauska lääke. Luettavissa:
<https://lansi-savo.fi/uutiset/lahella/a359cfb5-e6de-4ea2-a73e-5094191d9b8f>. Luettu 14.2.2018.

Tynjälä, P. 1999: Oppiminen tiedon rakentamisena. Tampere, Tammer-Paino Oy.

LIITE 1: Haastattelukysymykset opettajille

1. Millaista liikennekasvatusta tarjotaan Wivi Lönnin koulun alkuopetuksessa?
 - Onko opetus riittävää ja monipuolista?
 - Millaista opetusta annetaan teoriassa ja käytännössä?
 - Opettajien merkitys lasten liikennekasvatuksessa?
 - Koetko muutostarpeita nykypäivän liikennekasvatuksessa?

2. Mitä ongelmakohtia näet oppilaiden liikennekäyttäytymisessä?
 - Ovatko ongelmat pysyneet samanlaisina vai lisääntyneet?
 - Tuoko koulun keskeinen sijainti enemmän ongelmia liikennekäyttäytymiseen?
 - Oppilaiden taso liikenneosaamisessa?

3. Millaista materiaalia ja/tai tukea toivoisit nykymuotoisen liikennekasvatuksen lisäksi?
 - Millaista materiaalia on käytössä tällä hetkellä ja mistä hankit materiaalia?
 - Onko materiaalia riittävästi?
 - Oletko tietoinen liikenneturvan tarjoamasta tuesta/materiaalista?
 - Poliisin merkitys koulun liikennekasvatuksessa?

LIITE 2: Haastattelukysymykset Laura Loikkaselle

- Millainen on mielestäsi alkuopetuksessa annettavan liikennekasvatuksen nykytila?
- Millaista liikennekasvatusta alkuopetuksessa pitäisi sinun mielestäsi antaa?
- Kuinka liikennekasvatus on sinun mielestäsi muuttunut kouluissa vuosien aikana?
- Mitä ongelmakohtia näet alkuopetusikäisten lasten liikennekäyttäytymisessä?
- Millaista yhteistyötä liikenneturva tekee eri toimijoiden kanssa?
- Ovatko opettajat tietoisia liikenneturvan tarjoamista koulutuksista, tuesta ja materiaalista ja osaavatko he hyödyntää näitä mahdollisuuksia sinun mielestäsi?
- Koetko poliisin antaman liikennekasvatuksen kouluissa tärkeäksi? Miksi?

LIITE 3: Haastattelukysymykset Juha Riskilälle

- Millaisena koet koulupoliisitoiminnan nykytilan ja kuinka se on muuttunut?
- Mitä mielestäsi kuuluu/kuului koulupoliisin työhön?
- Millaista liikennekasvatusta alkuopetuksessa tulisi sinun mielestäsi antaa?
- Mitä ongelmakohtia näet alkuopetusikäisten lasten liikennekäyttäytymisessä?
- Ovatko ongelmakohdat muuttuneet vuosien aikana?
- Millaista tukea poliisin on mahdollista antaa liikennekasvatuksessa kouluille nykypäivänä?