

LIIKUNNAN JA TERVEYSTIEDON OPETTAJIEN ASENNOITUMINEN LIIKEN-
NEKASVATUKSEN OPETTAMISEEN SEKÄ ARVIO LIIKENNEKASVATUKSEN
TAVOITTEIDEN JA SISÄLTÖJEN TÄRKEYDESTÄ YLÄKOULUSSA

Anu Pulkkinen

Liikuntapedagogiikan

pro gradu –tutkielma

Kevät 2013

Liikuntakasvatuksen laitos

Jyväskylän Yliopisto

TIIVISTELMÄ

Pulkkinen, Anu 2013. Liikunnan ja terveystiedon opettajien asennoituminen liikennekasvatuksen opettamiseen sekä arvio liikennekasvatuksen tavoitteiden ja sisältöjen tärkeydestä yläkoulussa. Liikuntakasvatuksen laitos, Jyväskylän yliopisto, 64 s.

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää millaiseksi liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat liikennekasvatuksen eri tavoitteiden ja sisältöjen tärkeyden sekä millaisia opetusmuotoja he käyttävät. Lisäksi selvitettiin, mitä esteitä opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisessa sekä millaisia ovat opettajien asenteet liikennekasvatusta kohtaan. Liikennekasvatuksen tavoitteiden ja sisältöjen arvioitua tärkeyttä, työtapojen käytön useutta, liikennekasvatusasenteita sekä koettuja esteitä vertailtiin nais- ja miesopettajien välillä. Koettuja esteitä sekä liikennekasvatus asenteita vertailtiin myös pätevien ja ei-pätevien opettajien välillä. Tutkimukseen osallistui 123 liikennekasvatusta opettavaa opettajaa, jotka ovat Liito ry:n jäseniä.

Tutkimusaineisto kerättiin kyselylomakkeella tammi-helmikuussa 2012. Aineisto analysoitiin käyttäen t-testiä, faktorianalyysiä sekä Pearsonin tulomomentti korrelaatio kerrointa. Teoreettisen tiedon perusteella sekä faktorianalyysin avulla tutkimusaineistosta tiivistettiin opettajien kokemat esteet ja haasteet kolmeksi koettujen esteiden summamuuttujaksi: 1. Materiaali, 2. Opetussuunnitelmalliset haasteet ja 3. Opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet. Lisäksi liikennekasvatus asenne tiivistettiin kahdeksi asennesummamuuttujaksi: 1. Positiivinen asenne ja 2. Negatiivinen asenne. Summamuuuttujen Cronbachin alfa-kertoimet vaihtelivat välillä .69-.82.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että liikennekasvatusta opettavien opettajien liikennekasvatusasenne on melko positiivinen, eikä mies- ja naisopettajien asenteissa ole tilastollisesti merkitseviä eroja. Opettajat kokivat suurimpana esteenä liikennekasvatuksen toteuttamisessa opetussuunnitelmalliset haasteet. Naisopettajat arvioivat materiaalin puutteen suurempana esteenä kuin miesopettajat. Kielteinen liikennekasvatusasenne oli yhteydessä opettajien kokemiin esteisiin liikennekasvatuksen toteutuksessa. Negatiiviseen asenteeseen oli voimakkaammin yhteydessä opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet. Pätevät opettajat kokivat liikennekasvatuksen toteuttamisen esteet pienempinä kuin ei-pätevät opettajat, jotka asennoituivat liikennekasvatukseen negatiivisemmin kuin pätevät opettajat. Erittäin tärkeäksi tavoitteeksi opettajat arvioivat turvallisen ja vastuullisen toiminnan liikenteessä. Opetussisällöistä opettajat arvioivat erittäin tärkeäksi ensiavun. Liikennekasvatuksen toteutuksessa opettajat käyttävät eniten opettajajohdosta opetusmenetelmää.

Opettajat pitävät liikennekasvatusta tärkeänä ja he asennoituvat myönteisesti liikennekasvatukseen. Opettajien täydennyskoulutukselle olisi tarvetta, koska opettajien toteuttama liikennekasvatus ei ole käytettävien työtapojen osalta laadukasta ja opettajat kokevat haasteena ammattitaidon puutteen sekä täyden opetussuunnitelman. Opetussuunnitelmaan kirjattujen tavoitteiden ja sisältöjen laajuutta tulisi kriittisesti arvioida.

Avainsanat: liikennekasvatus, liikennekasvatuksen tavoitteet, liikennekasvatuksen sisällöt, asenne, liikunnan ja terveystiedon opettaja

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	5
2 LIIKENNEKASVATUS.....	7
2.1 Liikennekasvatus osana opetussuunnitelmaa	10
2.2 Liikennekasvatuksen toteutuksen periaatteet yläkoulussa	12
2.3 Liikennekasvatuksen tavoitteet yläkoulussa.....	13
2.4 Liikennekasvatuksen sisällöt yläkoulussa	15
2.5 Opetusmenetelmät ja yhteistyö liikennekasvatuksen toteutuksessa.....	16
2.6 Liikunnan ja terveystiedon opettaja liikennekasvattajana.....	20
3 LIIKENNEKASVATUS MUISSA MAISSA.....	23
3.1 Englannin peruskoulujen liikennekasvatus	23
3.2 Ruotsin peruskoulujen liikennekasvatus	25
4 ASENNE JA MIELIPIDE.....	27
4.1 Liikennekasvatusasenne	27
5 TUTKIMUKSEN VIITEKEHTYS JA TUTKIMUSTEHTÄVÄ.....	29
6 TUTKIMUSMENETELMÄT.....	31
6.1 Kohdejoukko	31
6.2 Tutkimusaineiston keruu	31
6.3 Kyselylomake ja käytetyt mittarit	32
6.4 Tutkimusaineiston analysointi.....	34
6.5 Tutkimuksen luotettavuus	38
6.6 Validiteetti	38
6.7 Reliabiliteetti	40
6.8 Tutkimuksen eettisyys	41
7 TULOKSET	42

7.1 Liikennekasvatusta opettavien opettajien arviot liikennekasvatuksen tavoitteiden tärkeydestä.....	42
7.2 Liikennekasvatusta opettavien opettajien arviot liikennekasvatuksen opetussisältöjen tärkeydestä	43
7.3 Liikennekasvatusta opettavien opettajien arviot liikennekasvatuksen työtapojen käytön useudesta.....	45
7.4 Liikennekasvatusta opettavien opettajien asenteet liikennekasvatukseen.....	47
7.5 Liikennekasvatusta opettavien opettajien koetut esteet liikennekasvatuksen toteuttamisessa	47
7.6 Liikennekasvatuksen toteuttamiseen liittyvien koettujen esteiden ja asenteiden väliset yhteydet toisiinsa sukupuolittain.....	48
7.6.1 Liikennekasvatusta opettavien opettajien asenteet sekä koetut esteet pätevien ja ei-pätevien opettajien ryhmissä.....	49
8 POHDINTA	51
LÄHTEET	59
LIITTEET	65

1 JOHDANTO

Liikenneturvallisuutta voi edistää liikennekasvatuksen avulla, jonka tehtävänä on antaa tietoa turvallisesta liikennekäyttäytymisestä eri tienkäyttäjille. Liikennekasvatuksella on tutkimusten mukaan todettu olevan myönteistä vaikutusta turvallisempaan liikennekäyttäytymiseen. Kouluilla ja opettajilla on merkittävä rooli liikennekasvatuksen toteutuksessa, koska he pystyvät vaikuttamaan lasten ja nuorten turvallisen liikennekäyttäytymisen omaksumiseen sekä turvallisten asenteiden muodostumiseen. (Lähtenmäki & Alamáki 1997, 19; Niemi 2012a, 10 - 11.)

Liikennekasvatus on sisältynyt perusopetuksen opetussuunnitelmaan jo vuodesta 1947 lähtien (Sornikivi 2008, 6). Historian aikana liikennekasvatuksen asema on vakiintunut perusopetuksen opetussuunnitelmassa, vaikka Liikenneturva, joka on liikenneturvallisustyön keskusjärjestö, on pyrkinyt jo usean vuosikymmenen ajan saamaan liikennekasvatuksen omaksi oppiaineekseen (Sornikivi 2008, 6 – 21; Järvinen 2010). Lukuisista kannanotoista huolimatta liikennekasvatus on sisältynyt vuosien 1985 ja 1994 opetussuunnitelmissa kansalaistaidon, liikunnan sekä aihekokonaisuuksien yhteyteen (Kouluhallitus 1985; Peruskoulun opetussuunnitelman perusteet 1994). Tämän hetkessä opetussuunnitelmassa (2004) liikennekasvatus on liitetty yläkoulussa terveystiedon, liikunnan sekä Turvallisuus ja liikenne -aihekokonaisuuden yhteyteen (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004). Liikennekasvatuksen toteutuksesta yläkoulussa vastaa terveystiedon ja liikunnan aineenopettajat sekä kouluyhteisön painottama koulun toimintakulttuuri (Niemi 2012a, 10–11; Niemi 2012b, 19). Aiemmin liikennekasvatusta sai opettaa liikunnan, terveystiedon, kotitalouden, biologian tai psykologian opettajat, jotka olivat päteviä opettamaan terveystietoa heinäkuun 2012 loppuun asti (Aira, Välimaa, Villberg & Kannas, 2009).

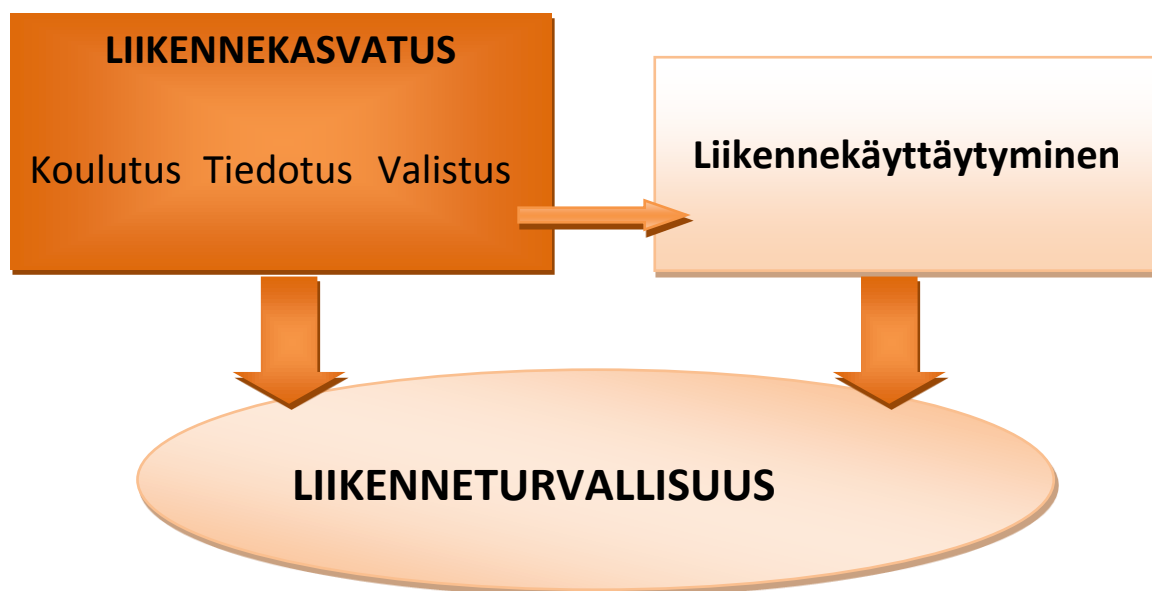
Liikunnan ja terveystiedon opettajilla on hyvä mahdollisuus toteuttaa liikennekasvatusta omassa opetustyössään, koska liikennekasvatus sisältyy olennaisena opetussisältönä terveystiedon sekä osaltaan liikunnan oppiaineisiin (Anteroinen & Loikkanen 2012, 27). Opettajien arvostusta ja asennoitumisesta liikennekasvatukseen ja sen toteuttamiseen on

tutkittu vähän, vaikka liikennekasvatus on sisältynyt perusopetukseen jo usean vuosikymmenen ajan (Sornikivi 2008). Sen sijaan opettajien kokemia haasteita liikennekasvatuksen toteutuksesta on tutkittu jonkin verran (Heinonen 1997, 20–28; Harrison, Penman & Pennella 1997). Opettajat kokevat haasteellisina liikennekasvatuksen toteutuksessa muun muassa ammattitaidon puutteen, vähäisen materiaalin sekä aikaresurssit (Bradbury & Quimby 2008, 137–142). Vähäinen tutkimustyö opettajien asennoitumisesta liikennekasvatukseen ja sen tärkeyteen on huolestuttavaa, koska opettajat vastaavat yläkoulun liikennekasvatuksesta, mikä vaikuttaa liikennekasvatuksen tehokkuuteen ja laatuun (Vähäkainu 2005, 6–7; Järvinen 2010; Niemi 2012a). Etenkin yläkoulun liikennekasvatuksen tilasta ja sen laadusta ollaan tällä hetkellä huolissaan, koska 15–17 -vuotiaiden liikenteessä loukkaantuneiden määrä on lisääntynyt huomattavasti muutaman vuoden aikana ja teini-ikäisiä kutsutaan väliinputoajiksi liikennekasvatuksessa (Liikenneturva 2012; Mattila 2011b, 21; Nordic road safety council 2011).

Liikennekasvatuksesta ja sen toteutuksesta tarvitaan tuoretta tutkimustietoa, jotta liikennekasvatusta voidaan kehittää peruskoulussa (Niemi 2012a, 10). Opettajat ovat kokeneet yhtenä haasteena liikennekasvatuksen toteutuksessa täyden opetussuunnitelman (Harrison ym. 1997, Heinonen 1997, 20–28), jonne on kirjattu liikennekasvatuksen tavoitteet ja sisällöt (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004). Tässä pro gradu työssä tutkin, millaiseksi liikunnan ja terveystiedon opettajat arvioivat liikennekasvatuksen eri tavoitteiden ja sisältöjen tärkeyden sekä millaisia opetusmuotoja he käyttävät liikennekasvatuksen toteutuksessa. Opetusmuotojen käytön tutkiminen on tärkeää, koska niiden johdonmukaiselle ja tehokkaalle käytölle on annettu suosituksia (Jyllilä & Mäkelä 2011, 2, 27; Gregersen 2004). Lisäksi tutkin, mitä esteitä opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisessa sekä millaisia ovat opettajien asenteet liikennekasvatuksen opettamista kohtaan. Tutkittavien asioiden tiedostaminen on tärkeää liikennekasvatustyön kehittämisen kannalta, koska yläkoulun liikennekasvatuksen tilasta ollaan huolissaan ja liikennekasvatukselle halutaan pysyvyyttä uuteen opetussuunnitelmaan (Järvinen 2010). Tutkimusaineisto koostuu liikunnan ja terveystiedon opettajille tehdystä kyselystä, joka on kerätty tammi – helmikuussa 2012.

2 LIIKENNEKASVATUS

Liikennekasvatus on liikenneturvallisuustyön osa-alue, jonka tavoitteena on vaikuttaa tienkäyttäjien liikennekäyttäytymiseen tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen avulla (Kuvio 1). (Lähtenmäki & Alamäki, 1997, 3; Liikenneturva 1981, 10; Kantola 1985, 6.) Liikennekasvatus on oikean liikennekäyttäytymisen opettelemista, johon sisältyvät taidolliset, tiedolliset ja asenteelliset tekijät (Alamäki & Keskinen 1996, 109). Asenne on opittu taipumus suhtautua asioihin, mistä voidaan erottaa sanallinen ja toiminnallinen puoli. Sanallinen, verbaalinen asenne ilmenee mielipiteissämme, joka voi olla voimakas tai heikko. Voimakkaat asenteet johtavat niiden mukaiseen toimintaan eikä heikko asenne ei johda konkreettisiin toimintoihin. (Liikenneturva 1981, 46.) Liikenneturvan (1981) mukaan yksi liikennekasvatuksen tärkeistä tehtävistä on auttaa tienkäyttäjää ymmärtämään sääntöjen ja toimintojen merkitys, mitkä ohjaavat liikenteessä tapahtuvaa toimintaa. Tienkäyttäjien on osattava soveltaa oppimaansa liikenteessä erilaisissa tilanteissa. (Liikenneturva 1981, 10.)



KUVIO 1. Liikenneturvallisuuden, liikennekäyttäytymisen sekä liikennekasvatuksen yhteydet.

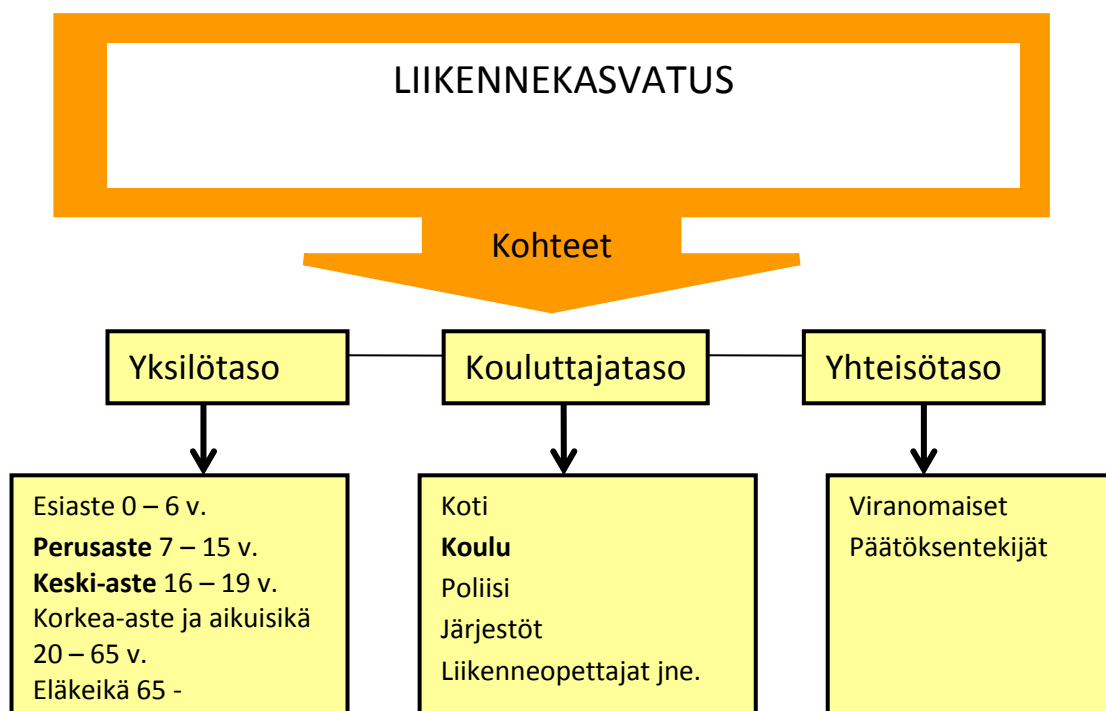
Liikennekasvatuksen tavoitteen ja päämäärän saavuttaminen on hankalaa ja liikennekasvatuksen mahdollisuuksia sen tuloksellisuudesta on kritisoitu (Elvik 2010, 2171). Kantola (1985, 27) huomauttaa teoksessaan, että liikennekasvatuksesta on tehty vähän laajoja tutkimuksia, minkä vuoksi sen mahdollisuuksista on vähän tutkimustietoa. Lähteenmäki ym. (1997, 6) nostaa teoksessaan esille, ettei ihmisen tunne- ja motivaatiotekijöihin voi vaikuttaa liikennekasvatuksen avulla, koska niiden muuttaminen on hidasta ja hankalaa työtä. Näiden tekijöiden lisäksi ihmisten turvalliseen liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat monet muut tekijät, kuten yksilön persoonallisuus, suhtautumistavat ja ennakointikyvyt eri liikennetilanteissa. Nämä tekijät ovat myös suhteellisen pysyviä, eikä niitä voida muuttaa. (Alamäki & Keskinen 1996, 109–115.) Myös Englannissa on saatu samankaltaisia tutkimustuloksia kuin Suomessa. Englannissa tehtiin vuonna 2001 mielenkiintoinen tutkimus liikennekasvatuksen vaikutuksesta lasten liikennekäyttäytymiseen (Zeedyk, Wallace, Carcary, Jones & Larter 2001, 573). Tutkimuksen tulosten mukaan lasten liikennekäyttäytyminen ei muuttunut turvallisemmaksi, vaikka heille toteutettiin liikennekasvatusta muun muassa käytännön harjoitusten sekä materiaalien avulla (Zeedyk ym. 2001, 573 – 594).

Kriitikistä huolimatta, liikennekasvatus nähdään tärkeänä asiana liikenneturvallisuuden edistämässä (Institute for Road Safety Research 2006, 19). Monet tutkimukset osoittavat, että liikennekasvatuksella voidaan vaikuttaa ihmisten ennakoitaitoihin, asenteisiin sekä suhtautumiseen liikenteessä koulutuksen, tiedotuksen ja valistuksen avulla (Gregersen 2004). Etenkin kouluilla on merkittävä rooli oikeiden liikennekäyttäytymismallien luomisessa ja opettajilla on hyvä mahdollisuus onnistua liikennekasvatustyössä (Niemi 2012b; Anteroinen & Loikkanen 2012). Kouluissa toteutetuista liikennekasvatusprojekteista on saatu myönteisiä tutkimustuloksia: Ruotsissa tehtiin vuonna 2004 liikennekasvatusprojekti ”Framtid på väg” yläkoulussa sekä lukiossa. Projekti toteutettiin kuuden vuoden aikana ja siihen osallistui 120 opettajaa ja noin 500 oppilasta. Projektin tarkoituksena oli tarjota perinteisen liikennekasvatuksen rinnalle laajempaa ja selkeämpää näkökulmaa opetukseen sekä vaikuttaa oppilaiden liikenneasenteisiin ja arvoihin. Tutkimuksen mukaan projektiin osallistuneiden nuorten liikennekäyttäytymisen ja asenteet paranivat verrattuna kontrolliryhmään. (Gregersen 2004.) Suomessa on myös toteutettu erilaisia liikenneturvallisuus ja –kasvatus projekteja. Vuonna 2005 toteutettiin ”Ehjänä elämässä” –kiertue, jossa nuorille näytettiin liikenneonnettomuuksiin liittyviä esityksiä. Tutkimuksen mukaan kampanja oli nuoriin vetoava ja nuoret arvioi-

vat esitysten vaikuttavan myönteisesti heidän turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. (Laapotti & Keskinen 2005, 9-38.)

Koulu ja opettajat toimivat liikennekasvattajina, jotka luokitellaan liikennekasvatuksen kohdetasojen (Kuvio 2) mukaan kouluttajatasolle (Liikenneturva 1981, 10–16). Liikennekasvattajilta vaaditaan Liikenneturvan (1981) mukaan monipuolista näkemystä liikenteestä sekä turvallisuuden vaikuttavista tekijöistä. Heiltä edellytetään myös, että he tuntevat kohderyhmän liikenteelliset tarpeet, kasvatusmenetelmät sekä oppimisedellytykset. (Liikenneturva 1981, 10–16.) Tässä tutkimuksessa kouluttajatasolta on rajattu tarkasteltavaksi liikunnan ja terveystiedon opettajat liikennekasvattajina, josta kerrotaan tarkemmin kappaleessa 2.6.

Liikennekasvattajien kasvatustyö kohdistuu yksilötasolle, josta voidaan erottaa eri kohderyhmät (Kuvio 2). Kohderyhmiä ovat esiaste, perusaste, keskiaste, korkea-aste, aikuisaste sekä eläkeikä. Eri kohderyhmät ovat muodostuneet ryhmiin kuuluvien iän, kehitystason ja liikkumistarpeiden mukaan. Näin ollen jokaisella kohdetasolla on omat kasvatustavoitteensa ja sisältönsä, joihin liikennekasvatus tähtää. (Liikenneturva 1981, 11–12.) Tässä tutkimuksessa keskitytään yläkouluikäisten, 13 – 16 -vuotiaiden eli perus- ja keskiasteen liikennekasvatukseen. Yläkouluikäisten liikennekasvatuksen tavoitteista ja sisällöistä kerrotaan tarkemmin kappaleissa 2.3 ja 2.4.



KUVIO 2. Liikennekasvatuksen kohdetasot. (Lihavoidut kohdat liittyvät tähän tutkimukseen)

2.1 Liikennekasvatus osana opetussuunnitelmaa

Kouluilla on merkittävä rooli liikennekasvattajana ja liikennekasvatus on sisältynyt perusopetukseen vahvasti historian aikana. Liikenneopetus, jota käytettiin liikennekasvatuksen terminä 1940-luvulla, oli tuolloin vapaaehtoista kansa- ja oppikouluissa. Opetuksen vapaaehtoisuuteen kansa- ja oppikoulujen opettajat suhtautuivat erittäin myönteisesti. Opettajien apuna liikenneturvallisuusopetuksessa oli jo tuolloin Liikkuvan poliisin henkilöstö sekä Talja, joka oli Liikenneturvan ja Tapaturmatorjuntayhdistyksen yhteinen jaosto. (Sornikivi 2008, 2–6.) Nykyäänkin opettajien apuna liikennekasvatuksen toteutuksessa ovat poliisit sekä Liikenneturva, jotka tuottavat muun muassa opetusmateriaalia ja järjestävät erilaisia liikenneturvallisuustempauksia (Poliisi 2013; Liikenneturvan työkalupakki 2013). Kouluille ja opettajille on tarjottu apua ja tukea liikennekasvatuksen toteutukseen jo usean vuosikymmenen ajan.

Liikenneopetus perustui opettajien vapaaehtoisuuteen 1950-luvun alkuun saakka, minkä jälkeen Kouluhallitus asetti liikenneopetuksen pakolliseksi vuoden 1953 opetussuunni-

telmaan Liikenneturvallisuuskomitean aloitteen seurauksena. Liikenneopetusta tuli antaa kansakoulussa kuutena ja oppikoulussa kahtena ensimmäisenä kouluvuotena yhteensä kolme tuntia jokaisen lukukauden aikana. (Sornikivi 2008, 6.) Opetussuunnitelmauudistuksen seurauksena liikenneopetuksen asemaa kouluissa pyrittiin vahvistamaan poistamalla liikenneopetuksen vapaaehtoisuus.. Vuosien päästä liikenneopetuksen asema opetussuunnitelmassa vahvistui, koska liikenneopetus tuli pakolliseksi kansalaisaito-oppiaineen yhteyteen vuonna 1967 (Sornikivi 2008, 6).

Liikennekasvatus alkoi saada pysyvää asemaa koulujen opetussuunnitelmiin 1970 luvun aikana. Kuitenkin, seuraavien opetussuunnitelmauudistusten yhteydessä Liikenneturva ja Talja joutuivat tekemään töitä, jotta liikennekasvatuksen asema säilyisi pakollisena ja riittävänä opetussuunnitelmissa. Esimerkiksi vuonna 1976 Liikenneturva neuvotteli kouluviranomaisten kanssa siitä, että koulujen opetussuunnitelmassa liikenneopetuksen tuntimäärä säilyisi ennallaan. Myös vuoden 1992 opetussuunnitelman uudistusvaiheen aikana liikennekasvatuksen asema oli vaakalaudalla, koska kansalaistaito oppiaine oli poistumassa. (Sornikivi 2008, 6.) Nykyäänkin, 2010 – luvulla, Liikenneturva joutuu tekemään töitä liikennekasvatuksen aseman eteen perusopetuksessa. Liikenneturva esitti keväällä 2010 kannanoton perusopetuksen yleisten tavoitteiden ja tuntijaon uudistustyöryhmälle. Kannanotossaan Liikenneturva esitti, että liikennekasvatusta olisi annettava vähintään neljä oppituntia jokaisella peruskoulun vuosiluokalla, yleiseen opetussuunnitelmaan tulisi liittää koulukohtainen liikennekasvatussuunnitelma ja erityistä huomiota olisi lisättävä yläkoulun liikennekasvatukseen. Lisäksi uusissa opetussuunnitelmissa liikennekasvatuksen tulisi näkyä koulun arvoissa ja toimintakulttuurissa. (Järvinen 2010.) Liikennekasvatuksen vakiinnuttamisen eteen on tehty töitä usean vuosikymmenen ajan. Edelleen, liikennekasvatuksen asemaa perusopetuksessa haluttaisiin parantaa muun muassa selkeän tuntimäärän avulla.

Eri vuosien opetussuunnitelmissa liikennekasvatukselle varattu tuntimäärä on vaihdellut, vaikka sen asema on vakiintunut opetussuunnitelmissa. Esimerkiksi vuoden 1985 opetussuunnitelmassa liikunnanopetukseen varatuista tunneista tuli käyttää terveys- ja liikennekasvatukseen yhteensä vähintään 30 oppituntia. (Kouluhallitus 1985, 17; 110; 175; 187). Vuonna 1992 ryhdyttiin jälleen valmistelemaan uutta opetussuunnitelmaa, josta oli poistumassa kansalaistaito, johon liikennekasvatus oli sisällytetty. Liikennekasvatus ei kuitenkaan poistunut kokonaan uudesta, vuoden 1994 opetussuunnitelmasta,

vaan se oli yhtenä aihekokonaisuutena. Liikennekasvatus huomioitiin myös liikunnan oppiaineessa, koska liikennekäyttämisen opettaminen sekä liikennetietous oli luontevaa toteuttaa liikunnan yhteydessä. (Peruskoulun opetussuunnitelma 2000, 28–29, 98, 107–110.) Tämänhetkisessä perusopetuksen opetussuunnitelmassa (2004) liikennekasvatus on liitetty terveystiedon ja liikunnan oppiaineisiin sekä turvallisuus ja liikenne - aihekokonaisuuteen. Aihekokonaisuudet ovat opetus- ja kasvatustyön painoalueita, jotka ovat myös tärkeitä teemoja. Ne on sisällytetty tavoitteineen eri oppiaineisiin huomioiden oppilaiden kehitystason. Aihekokonaisuudet tulee sisällyttää koulun toimintakulttuuriin, yhteisiin tapahtumiin sekä oppiaineisiin. (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004; Niemi 2012a, 11.)

Liikennekasvatuksen aseman vakiinnuttaminen opetussuunnitelmassa on ollut tärkeää, koska tällöin liikennekasvatus huomioidaan opetus- ja kasvatustyössä. Kuitenkin, sen asema on vaihdellut vuosien aikana, eikä se vielä ole oma oppiaineena. Vähäkai- nu ym. (2005) sekä Niemi ym. (2012a) huomauttavatkin, että opettajan oma innostuminen sekä koulun toimintakulttuurin painotusalueet vaikuttavat suuresti siihen, missä määrin koulun liikennekasvatusta toteutetaan.

2.2 Liikennekasvatuksen toteutuksen periaatteet yläkoulussa

Liikenneturva on tehnyt lukuisia kannanottoja historian aikana liikennekasvatuksen aseman eteen, jotta sille saataisiin riittävä tuntimäärä perusopetuksessa (Sornikivi 2008). Kannanotoista sekä opetussuunnitelmauudistuksista huolimatta liikennekasvatus ei ole oma oppiaineena, ja sille varatut tuntimäärät ovat vaihdelleet eri vuosien opetussuunnitelmissa. Vuoden 1985 opetussuunnitelmassa terveys- ja liikennekasvatukseen tuli käyttää vähintään 30 oppituntia (Kouluhallitus 1985, 187), kun taas vuoden 1994 opetussuunnitelmassa liikennekasvatukselle ei oltu määritelty tiettyä tuntimäärää, vaan sitä toteutettiin liikunnanopetuksen yhteydessä sekä aihekokonaisuutena (Peruskoulun opetussuunnitelma 2000, 98, 107). Myös tämänhetkisessä opetussuunnitelmassa (2004) liikennekasvatukselle ei ole varattu selkeää tuntimäärää.

Verrattaessa liikennekasvatuksen asemaa näiden kolmen edellä mainitun opetussuunnitelman välillä huomataan, että vuoden 1985 opetussuunnitelmassa liikennekasvatukselle

oli varattu selkeästi tietty tuntimäärä kuin vuoden 1994 ja 2004 opetussuunnitelmassa. Tästä syystä tällä hetkellä toteutettavaan liikennekasvatukseen peruskoulussa vaikuttavat koulun toimintakulttuuri sekä opettajien oma innostuneisuus liikennekasvatukseen (Vähäkainu 2005; Niemi 2012a). Esimerkiksi Niemen (2012a) tekemän tutkimuksen mukaan koulut painottavat aihekokonaisuuksia eritavalla vuosiluokkien mukaan, ja Turvallisuus ja liikenne aihekokonaisuus painottui enimmäkseen kahdeksannella luokalla. Voi olla, että joissakin kouluissa Turvallisuus ja liikenne –aihekokonaisuudelle ei varata riittävästi aikaa eri vuosiluokilla, jolloin liikennekasvatus on vähäistä.

Liikennekasvatuksen asemasta on oltu huolissaan jo usean vuoden ajan. Vuonna 2006 kansanedustaja Marjukka Karttunen esitti Opetushallitukselle kannanoton, jossa hän kehotti liikennekasvatuksen aseman parantamista peruskoulussa sekä tutkimustyön lisäämistä liikennekasvatuksesta (Karttunen 2006). Myös Liikenneturva on esittänyt Opetushallitukselle kannanoton, että liikennekasvatusta olisi annettava vähintään neljä oppituntia jokaisella vuosiluokalla. Kannanotto tähtää siihen, että liikennekasvatukselle olisi varattu selkeä tuntimäärä opetussuunnitelmasta, jolloin liikennekasvatus olisi pysyvää perusopetuksessa. (Järvinen 2010.)

Liikennekasvatukselle ei ole määritelty perusopetuksen opetussuunnitelmassa (2004) selkeää tuntimäärää, mutta sinne on kirjattu selkeästi liikennekasvatuksen keskeisimmät tavoitteet ja sisällöt, joiden on toteuduttava perusopetuksessa (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004). Liikennekasvatuksen tavoitteista ja sisällöistä kerrotaan tarkemmin kappaleissa 2.3 ja 2.4. Myöskään liikennekasvatuksen toteutukseen käytettyjä opetusmenetelmiä ei mainita opetussuunnitelmassa, mutta monet tutkimukset antavat niiden johdonmukaiselle käytölle suosituksia. Tarkoituksenmukaisten opetusmenetelmien käytöstä liikennekasvatuksen toteutuksessa kerrotaan tarkemmin kappaleessa 2.5.

2.3 Liikennekasvatuksen tavoitteet yläkoulussa

Yläkoulussa liikennekasvatuksen lähtökohtana tulee olla oppilaiden omat havainnot ja kokemukset, jotta oppilaat kokisivat liikenteen läheiseksi ja henkilökohtaiseksi. Tarkoituksena on kehittää oppilaiden kykyä huomioida liikenteen vuorovaikutustilanteet sekä ymmärrystä turvallisesta liikennekäyttäytymisestä itsen ja muiden tienkäyttäjien kannal-

ta. (Liikenneturva 1988, 3.) Perusopetuksen opetussuunnitelmaan (2004) on kirjattu liikennekasvatuksen tavoitteet, jotka opettajien mielestä ovat selkeitä ja tärkeitä (Niemi 2012a, 22; Aira ym. 2009). Myös oppilaat arvioivat liikennekasvatuksen sisällöt ja tavoitteet kiinnostavina ja tärkeinä (Aira ym. 2009, 40–41; Somerkoski 2012, 201).

Liikennekasvatuksen tavoitteet on kirjattu Turvallisuus ja liikenne -aihekokonaisuuteen sekä terveystiedon oppiaineen yhteyteen (Taulukko 1). Aihekokonaisuuden tavoitteena on, että oppilas oppii toimimaan vastuullisesti ja turvallisesti liikenteessä, vaikuttamaan liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen sekä tunnistamaan turvallisuus- ja terveystarpeita (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004, 42).

Terveystietoon liitettyjen liikennekasvatustavoitteiden päämääränä on, että oppilas oppii tunnistamaan ja pohtimaan turvallisuuteen liittyviä valintoja, huolehtimaan itsestään ja ympäristöstään, tunnistamaan ennaltaehkäisyn ja avun tarpeen sekä toimimaan tarkoituksenmukaisesti turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa, arvioimaan ympäristön, elämäntavan ja kulttuurin sekä median merkitystä turvallisuuden näkökulmasta (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004, 200–204).

TAULUKKO 1. Liikennekasvatuksen tavoitteet perusopetuksen opetussuunnitelmassa (2004).

Turvallisuus ja liikenne – aihekokonaisuuden tavoitteet	Terveystiedon oppiaineen tavoitteet
<p>Oppilas oppii</p> <ul style="list-style-type: none"> • tunnistamaan turvallisuus- ja terveystarpeita, ennakoimaan ja välttämään vaaratilanteita sekä toimimaan terveystarpeita ja turvallisuutta edistävasti • edistämään väkivallattomuutta ja toimimaan kiusaamistilanteissa rakentavasti • toimimaan onnettomuus- ja kriisitilanteissa tarkoituksenmukaisesti • toimimaan vastuullisesti ja turvallisesti liikenteessä • vaikuttamaan liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen tuntemaan yhteiskunnan hyvinvointipalveluja. 	<p>Oppilas oppii</p> <ul style="list-style-type: none"> • tunnistamaan ja pohtimaan turvallisuuteen liittyviä valintoja • huolehtimaan itsestään ja ympäristöstään • tunnistamaan ennaltaehkäisyn ja avun tarpeen • toimimaan tarkoituksenmukaisesti turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa • arvioimaan ympäristön, elämäntavan ja kulttuurin sekä median merkitystä turvallisuuden näkökulmasta

Tavoitteita on kuitenkin hieman kritisoitu, koska Vähäkainun (2005, 6–7) mukaan ne on esitetty melko väljästi, ja opettajalle annetaan iso vastuu siitä, millä opetusmenetelmillä liikennekasvatusta voi toteuttaa. Ristiriitaa tavoitteiden selkeydestä lisää kuitenkin se, että Niemen (2012a) sekä Airan ym. (2009) tekemien tutkimusten mukaan opettajat pitävät Turvallisuus ja liikenne -aihekokonaisuuden sekä terveystietoon liitettyjä liikennekasvatustavoitteita selkeinä. Ehkä liikennekasvatusasiantuntijoiden, kuten Liikenneturvan, huolta tavoitteiden selkeydestä vähentäisi koulukohtainen liikennekasvatuksen opetussuunnitelma, johon olisi erikseen kirjattu liikennekasvatuksen tavoitteet, sisällöt, opetusmenetelmät sekä käytännön järjestelyt. Liikenneturva on jo monen vuoden ajan kokenut tärkeänä koulukohtaiset opetussuunnitelmat liikennekasvatuksen toteutukseen (Järvinen 2010; Vähäkainu 2006, 9), mutta opetussuunnitelmien laadinta on pitkälti koulujen päätettävissä.

2.4 Liikennekasvatuksen sisällöt yläkoulussa

Yläkoulussa nuorten liikennekasvatussisällöt määräytyvät kohdetason mukaan. Lähteenmäen & Alamäen (1997, 29) mukaan liikennekasvatustyö tulisi sijoittua kohderyhmän lähiympäristöön, minkä avulla on helppo luoda turvallisia liikenneasenteita sekä toteuttaa liikennekasvatustyötä oppilaiden oman kokemusmaailman kautta. Jotta liikennekasvatustyö olisi hyödyllistä, tulisi yläkoulun liikunnan ja terveystiedon opettajien tietää 13 – 16 -vuotiaiden liikennekäyttämistarpeista (Lähteenmäki & Alamäki 1997, 20). Tyypillisimmät liikkumismuodot 13 – 16 -vuotiailla ovat pyöräily, kävely, mopoilu sekä moottoripyöräily, joten liikennekasvatuksen pääpaino tulisi liittyä nuorten yleisimpiin liikkumistapoihin. Tärkeää on myös huomioida liikennettä ja liikenneturvallisuutta käsiteltävät asiat sekä liikennekäyttämisen perustiedot ja taidot. (Liikenneturva 1981, 12.) Liikennekasvatuksen sisältöjen tulisi olla monipuolisia, sillä esimerkiksi Itävallassa, joka luokitellaan liikenneturvattomaksi maaksi, liikennekasvatuksen sisällöt ovat enimmäkseen liikennesääntöjen ja -merkkien opettelemista (Rintamäki 1997, 12). Osaltaan tämän vuoksi Itävallan liikennekasvatusta on kritisoitu liian suppeana ja yksipuolisenä.

Suomen perusopetuksessa liikennekasvatuksen sisällöt ovat monipuolisia (Taulukko 2), ja ne on kirjattu perusopetuksen opetussuunnitelmaan (2004) Turvallisuus ja liikenne -

aihekokonaisuuden sekä terveystiedon oppiaineen yhteyteen. Liikennekasvatuksen keskeisimpinä sisältöinä aihekokonaisuudessa ovat liikennesäännöt, erilaiset liikenneympäristöt, liikennekäyttäytyminen, liikenneympäristön turvallisuus sekä lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoittaminen. Terveystietoon liitetyt liikennekasvatussisällöt ovat liikenneturvallisuus ja -käyttäytyminen, vaaratilanteet ja onnettomuudet sekä tapaturmat ja ensiapu. (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004, 42, 200–204.)

TAULUKKO 2. Liikennekasvatuksen sisällöt perusopetuksen opetussuunnitelmassa (2004).

Turvallisuus ja liikenne aihekokonaisuuden yhteydessä olevat liikennekasvatuksen sisällöt	Terveystiedon oppiaineen yhteydessä olevat liikennekasvatuksen sisällöt
<ul style="list-style-type: none"> - liikennesäännöt - erilaiset liikenneympäristöt - liikennekäyttäytyminen - liikenneympäristön turvallisuus sekä lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoittaminen 	<ul style="list-style-type: none"> - liikenneturvallisuus ja – käyttäytyminen - vaaratilanteet ja onnettomuudet - tapaturmat ja ensiapu

Verrattaessa Suomen ja Ruotsin peruskoulujen opetussuunnitelmia, Suomen opetussuunnitelmaan on kirjattu monipuolisemmat liikennekasvatuksen opetussisällöt kuin Ruotsin opetussuunnitelmaan Ruotsin peruskouluissa liikennekasvatus ja -turvallisuus on liitetty muun muassa idrott och hälsa -oppiaineeseen sekä kotitalouteen. Keskeisimpinä liikennekasvatuksen opetussisältöinä Ruotsin opetussuunnitelmaan on kirjattu ensiapu, turvallinen ympäristö sekä turvallinen liikennekäyttäytyminen. (Skolverket 2011.)

2.5 Opetusmenetelmät ja yhteistyö liikennekasvatuksen toteutuksessa

Liikennekasvatuksen toteutuksessa käytettäville opetusmenetelmille on annettu suosituksia (Gregersen 2004; Liikenneturva 1981; Harrison ym. 1997). Kupias (2004, 27) kuitenkin huomauttaa, ettei ole olemassa itsessään hyvää tai huonoa opetusmenetelmää,

vaan käytettävä opetusmenetelmä on sidoksissa oppimisen tavoitteisiin, oppilaisiin sekä tilanteisiin (Kupias 2004, 27; Rayner 2007, 24). Vuorinen (2005, 63) toteaa, että opetusmenetelmän avulla voidaan luoda hyvät oppimisedellytykset, jolloin opiskelu on konkreettista ja mielekästä. On tärkeää, että liikennekasvatuksen toteuttamisessa käytetään monipuolisia opetusmenetelmiä sekä oppilaslähtöisiä työskentelytapoja, kuten opetuskeskustelua, oppilaiden esityksiä, erilaisia projekteja, ryhmätöitä ja erilaisia käytännön harjoituksia, jotta oppilaat kokisivat liikennekasvatuksen tärkeänä ja mielekkäänä. Käytännön harjoitusten avulla oppilaat pääsevät soveltamaan taitojaan erilaisissa liikennetilanteissa ja -ympäristöissä sekä harjoittelemaan ongelmanratkaisua. (Liikenneturva 1981, 14; Gregersen 2004; Harrison ym. 1997, 1–9.) Lisäksi nuoret pystyvät rakentamaan itselleen monipuolisen käsityksen liikenteestä ja siellä liikkumisesta käytännön harjoitusten avulla. (Rintamäki 1997, 7–8, 12.) Sornikivi (1988, 27–28) huomauttaa käytännön harjoitusten tärkeydestä, että nuoren asenne liikennekasvatusta kohtaan on parempi verrattuna siihen, jos liikennekasvatus sisältää vain liikennesääntöjen opettelua.

Tietyt liikenteeseen liittyvät asiat, kuten erilaiset liikennejärjestelyt ja –välineet voivat olla vaikeita toteuttaa käytännössä. Tästä syystä edellä mainittujen sisältöjen opettamiseen on hyvä tehdä opintokäyntejä esimerkiksi kunnan liikennevirastossa tai autokouluissa. Vuosien aikana erilaiset oppilaita aktivoivat kilpailut ovat muodostuneet liikenneopetuksen perinteeksi. Kilpailujen avulla oppilaat pääsevät muun muassa testaamaan omia soveltamistaitojaan erilaisissa liikennetilanteissa. (Liikenneturva 1981, 14–16.) Liikenneturva järjestää kouluille monia erilaisia kilpailuja ja liikennekampanjoita vuosittain. Vuonna 2006 Liikenneturva järjesti yhteistyössä YleX:n ja Suomen Pyöräilyunionin kanssa ”Pelasta kallonon – käytä kypärää!” pyöräilyturvallisuus kampanjan, jonka tavoitteena oli edistää kypäränkäyttöä 12 – 27 -vuotiailla. Kampanja tarjosi kouluille materiaalia ja opetuspaketin, millä aktivoitiin opettajia ja oppilaita keskustelemaan pyöräilykypärän käyttöön liittyvistä asioista. (Liikenneturvan Pelasta kallonon – käytä kypärää kampanja 2006.) Muissakin maissa paikalliset liikennejärjestöt tarjoavat liikennekasvatusprojekteja. Esimerkiksi Englannissa Liikenneministeriö (Department for Transport) tukee Englannin peruskoulujen liikennekasvatusta Think! -kampanjan avulla. Think! -kampanjan tavoitteena on vähentää liikennekuolemien määrää vuosittain ja tuottaa tutkimuksia yleisestä liikenneturvallisuudesta. Kampanja osallistuu aktiivisesti liikennekasvatukseen muun muassa tarjoamalla opetusvinkkejä sekä materiaalia opetukseen. (Department for Transport.)

Liikennekasvatuksen toteutus koetaan haastavana ja siihen liittyviä ongelmia on tutkittu monessa eri maassa ja tulokset ovat miltei samanlaisia. Suurimpana ongelmana koulujen liikennekasvatuksen toteutuksessa koetaan ajan puute, täysi opetussuunnitelma sekä opettajien ammattitaidon puute (Heinonen 1997, 20–28; Harrison ym. 1997). Ajan puute voi heijastua siitä, että liikennekasvatus ei ole oma oppiaine eikä siihen ole varattu määrättyä tuntimäärää, mistä johtuen liikennekasvatus ja -opetus on organisoitava erikseen (Heinonen 1997, 20–28). Myös Heinosen (2006, 11) tekemän tutkimuksen mukaan seurakunnissa toteutettavan liikennekasvatuksen yhtenä merkittävimpänä ongelmana koetaan ajan puute. Sen sijaan Englannissa paikallisen liikennejärjestön Department for Transport (2009) mukaan opettajilla on vähän tietämystä muun muassa liikennekasvatuksen eri opetusmenetelmistä. Tutkimuksen mukaan opettajien tulisi hyödyntää liikennekasvatuksen toteutuksessa paremmin draamaa, tietotekniikkaa sekä käytännön harjoituksia, jolloin liikennekasvatus olisi mielekkäämpää sekä oppilaille että opettajalle.

Liikenneturvan (2013, 11) mukaan draama ja tunteisiin vetoavat opetusmenetelmät ovat tehokkaita keinoja liikennekasvatuksen toteutuksessa. Draaman käytöstä liikennekasvatuksen toteutuksessa on saatu myönteisiä tutkimustuloksia. Vuonna 2010 Liikenneturva ja Terveys ry järjestivät Draaman keinoin liikenteessä -tapahtuman, jonka tavoitteena oli tukea ja edistää 16 – 18 -vuotiaiden nuorten päihteettömyyttä sekä parantaa turvallista liikennekäyttäytymistä. Tulosten mukaan nuoret pitivät draamamenetelmää parempana keinona kertoa nuorille liikenteen vaaroista kuin opettajan luennointi. Nuoria kiinnosti draamamenetelmässä etenkin tapahtuman aitous ja todentuntuisuus. Nuoret arvioivat tapahtuman koskettavaksi, opettavaiseksi, mielenkiintoiseksi ja vaikuttavaksi. (Jyllilä & Mäkelä 2011, 2, 27.) Tunteisiin vetoavat opetusmenetelmät ovat tehokkaampia, kuin pelkästään riskeistä kertominen (Hiironen 2010, 15).

Liikennekasvatuksen onnistuminen vaatii Liikenneturvan (1981) mukaan yhteistyötä muun muassa opettajien, vanhempien ja poliisien kanssa. Opetushallituksen tekemän tutkimuksen mukaan Turvallisuus ja liikenne -aihekokonaisuuden opettamisessa ja suunnittelussa opettajat tekevät paljon yhteistyötä keskenään sekä kunnan kanssa. Koulujen yhteistyö on kuitenkin vähäistä toisten koulujen ja oppilaitosten kesken. (Niemi 2012a, 34–35.) Myös terveystiedon opetus tulee suunnitella yhdessä muiden opettajien ja oppilashuollon henkilöstön kanssa (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet

2004). Terveyden edistäminen ei ole pelkästään terveystiedonopettajien tehtävä vaan koko kouluyhteisön, sillä kouluterveydenhuollon laatusuositusten mukaan terveystiedon opetus tulee toteuttaa moniammatillisen yhteistyön avulla (Sosiaali- ja terveysministeriö 2004).

Monet koulut tekevät yhteistyötä poliisien kanssa, jotka toteuttavat liikennekasvatustyötä kouluissa muun muassa toteuttamalla käytännön harjoituksia tai liikennekilpailuja sekä valistamalla liikenneturvallisuudesta (Liikenneturva 1981, 16; Poliisi 2013). Poliiseille järjestetään liikennekasvatukseen ohjaavia koulutustilaisuuksia ja monissa alueellisissa poliisilaitoksissa on nimettyä koulupoliisi (Sornikivi 2008, 20; Poliisi 2013). Poliisien toteuttamat asiantuntijavierailut ovat suosituimpia keinoja liikennekasvatuksen toteutuksessa (Lahdenperä & Outila 1992).

Opettajien, poliisien ja vanhempien lisäksi liikennekasvattajina voivat toimia eri seurat ja järjestöt (Sornikivi 2008). Heinosen (2006, 8) tekemän tutkimuksen mukaan myös seurakunnissa toteutetaan liikennekasvatusta pääsääntöisesti lapsi- ja nuorisotyössä. Tutkimukseen osallistuneet seurakunnat kokivat liikennekasvatuksen toteuttamisen luontevana asiana omassa toiminnassaan (Heinonen 2006, 10). Myös oppilaat kokevat saaneensa liikennekasvatusta eri harrastustoimintojensa, kuten partion ja eri urheiluseurojen kautta (Somerkoski 2012a, 200). On tärkeää, että liikennekasvatusta toteuttavat koulujen lisäksi monet muut kasvattavat kanavat, jotta liikennekasvatustyö olisi pitkäjänteistä ja yhteisöllistä (Niemi 2012b, 10–11).

Yhtenä merkittävimpänä yhteistyökumppanina liikennekasvatuksen toteutuksessa ja sen kehittämisessä on ollut Liikenneturva jo usean vuosikymmenen ajan. Liikenneturva on tehnyt tärkeää tutkimustyötä liikennekasvatuksen laadun parantamiseksi vuodesta 1939 lähtien. Tällä hetkellä Liikenneturva auttaa liikennekasvatustyössä muun muassa tuottamalla materiaalia liikennekasvatustyöhön sekä järjestämällä erilaisia kilpailuja ja tempauksia. Liikenneturvalla on käytössä internetissä hyödyllinen työkalupakki, joka auttaa opettajia ja kasvattajia liikennekasvatustyössä muun muassa antamalla vinkkejä liikenneturvallisuussuunnitelman tekemiseen sekä erilaisten teemapäivien toteuttamiseen. (Liikenneturvan työkalupakki 2013.) Liikenneturva lähettää kouluille sähköiset Turva-uutiset, joka on ajankohtainen uutislehti liikennekasvatuksesta. Lehti auttaa opettajia

liikennekasvatuksen toteuttamisessa muun muassa tarjoamalla opetusvinkkejä. (Vähäkainu 2003, 22.)

2.6 Liikunnan ja terveystiedon opettaja liikennekasvattajana

Opettajat toimivat liikennekasvatuksen toteuttajina, joiden keskeisimpänä tehtävänä on tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen avulla vaikuttaa oppilaiden liikennekäyttäytymiseen (Lähteenmäki & Alamäki 1997, 3). Liikenneturva huomauttaa, että peruskoulussa tapahtuva liikennekasvatus on suuressa roolissa, sillä tämä ikäkausi on ratkaisevassa asemassa tulevaisuuden asenteille liikennekäyttäytymistä kohtaan. (Liikenneturva 1981, 12.) Liikunnan ja terveystiedon opettajalle liikennekasvatus kuuluu olennaisena opetussisältönä terveystiedon oppiaineessa, aihekokonaisuudessa sekä osaltaan liikunnan opetuksessa. Liikunnanopetuksen yhteydessä on korostettava turvallista liikennekäyttäytymistä (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004, 248), ja liikuntatunnit sopivat hyvin liikennekasvatukseen, koska liikuntatunnit voivat sisältää siirtymistä paikasta toiseen. Näin ollen liikunnanopettajilla on hyvä tilaisuus puuttua käytännön tilanteisiin liikunnanopetuksen yhteydessä. (Sornikivi 1988, 27–28.)

Opettajien tulee liikennekasvattajina tietää oppilaiden liikennekäyttäytymisen tarpeet, jotta liikennekasvatustyö olisi tavoitteellista (Lähteenmäki & Alamäki 1997, 20). Liikunnan ja terveystiedon opettajien koulutus antaa kohtalaiset valmiudet opettaa liikennekasvatusta. Liikunnanopettajien koulutus järjestetään Jyväskylän yliopiston Liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnassa. Liikunnanopettajan kelpoisuuteen vaaditaan maisterin tutkinto, johon tulee sisällyttää sivuaineena opettajan pedagogiset opinnot, jotka ovat laajuudeltaan 60 opintopistettä. Sivuaineeksi käy myös jonkin koulussa opetettavan aineen perus- ja aineopinnot tai terveystiedon monitieteinen aineopintokokonaisuus. Terveystiedon monitieteinen aineopintokokonaisuus sisältää perusopinnot (25 op) sekä aineopinnot 35 op. Opinnot sisältävät terveystiedon monitieteisyyden osa-alueet, jotka antavat opiskelijalle valmiudet opettaa terveystietoa. (Liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnan opinto-opas 2011–2014, 8–9; 14; 228–234.)

Jyväskylän yliopiston lisäksi terveystiedon opettajankoulutusta on tarjolla Oulun, Turun, Kuopion ja Tampereen yliopistoissa. Terveystietoa perusopetuksessa opettavilta

vaaditaan asetuksen (986/1998) mukaiset terveystiedon aineopinnot (60 opintopistettä), opettajan pedagogiset opinnot (vähintään 35 opintopistettä) ja ylempi korkeakoulututkinto. Terveystietoa saivat opettaa siirtymäkauden ajan (vuoden 2012 heinäkuun loppuun saakka) myös biologian, kotitalouden, liikunnan ja yhteiskuntaopin opettajat sekä lukiossa psykologian opettajat (Vn A 614/2001). Monet opettajat täydentävät kelpoisuutta opiskelemalla terveystiedon aineenhallinnan tuottavat opintokokonaisuudet (Aira, Tuominiemi & Kannas 2009, 26). Terveystiedon opetuksesta voi vastata täydennyskoulutuskurssin/-kurseja suorittanut opettaja, terveystiedon aineenopettajapätevyyttä pariaikaa suorittava opettaja tai terveystiedon aineenopettajakelpoisuuden antavat muut vastaavat opinnot suorittanut opettaja. (Aira ym. 2009, 95.)

Liikunnanopettajaopinnot sisältävät vähän kurseja, joihin sisältyy liikennekasvatusta tai -turvallisuuksia. Liikuntatieteiden yhteiset opinnot sisältävät liikunnan ensiapukurssin, jossa keskeisimpinä sisältöinä ovat onnettomuus- ja loukkaantumistilanteissa toimiminen sekä ensiavun perustaitojen hallinta. Terveystieteiden monitieteinen opintokokonaisuus sisältää enemmän liikennekasvatukseen liittyviä kurseja kuin liikunnanopettajaopinnot. Opintoihin kuuluvat terveystiedon sisällöt kurssi, jossa yhtenä keskeisenä sisältöalueena on ihminen, ympäristö ja hyvinvointi. Terveystiedon monitieteinen opintokokonaisuus sisältää kurseja, jotka sisältävät terveystiedon didaktiikkaa, opetusharjoittelua sekä terveysosaamista. (Liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnan opinto-opas 2011–2014, 31, 228 – 234.)

Liikunnan ja terveystiedon opettajat saavat peruskoulutuksensa aikana suhteellisen vähän aineenhallintaa liikennekasvatuksesta. Opettajille on kuitenkin tarjolla täydennyskoulutusta, jota tarjoavat muun muassa Liikenneturva ja Opetusministeriö. Esimerkiksi vuonna 2011–2012 Liikenneturva järjesti Terveys ry:n kanssa ”Liikenne hurrahti verkostoon – ja opettajat menivät mukana” -hankkeen, jonka tavoitteena oli vahvistaa opettajien liikennekasvatusosaamista, motivoida liikennekasvatusasioiden käsittelyyn sekä aktivoida opettajia konkreettisten toimintamallien avulla. Hanke sisälsi luentoja liikennekasvatuksesta sekä käytännön harjoituksia, joita voi hyödyntää opetuskäyttöön. (Anteroinen & Loikkanen 2012, 28; Opettajien täydennyskoulutus 2013.) Täydennyskoulutukseen osallistuneet opettajat kokivat koulutuksen hyödyllisenä etenkin uusien opetusvinkkien ja ideoiden vuoksi (Liikennevilku 2011, 7).

Opettajat eivät kuitenkaan ole kovin innokkaita osallistumaan täydennyskoulutuksiin. Opetushallituksen tekemän tutkimuksen mukaan vajaa puolet tutkimuksiin osallistuneista kouluista (n=113) oli osallistunut turvallisuus ja liikenne -aihekokonaisuutta käsitteleviin täydennyskoulutuksiin vuoden 2009–2010 aikana. Tutkimuksesta käy myös ilmi, ettei täydennyskoulutuksen puutetta koeta haittaavana tekijänä turvallisuus ja liikenne – aihekokonaisuuden toteuttamisessa, koska suurin osa (40%) kouluista arvioi täydennyskoulutuksen puutteen haittaavan vain vähän sen toteuttamista (Niemi 2012a, 25). Tämä tutkimustulos on ristiriitainen Airan ym. (2009) tekemien tutkimustulosten mukaan, sillä yläkoulun opettajat kokevat terveystiedon oppiaineen ja opettamisen haasteellisena, mikä vaatii hyvää aineenhallintaa sekä monitieteellistä osaamista. Opettajat kokivat työläiksi etenkin oppituntien valmistelun sekä opettamisen. Tämän vuoksi opettajat kaipaavat eniten koulutustarpeita sopivien opetusmenetelmien käytöstä sekä terveystiedon sisältöjen tuntemuksesta. (Aira ym. 2009, 199–123.) Myös aiemmat tutkimukset vahvistavat Airan ym. (2009) tutkimustuloksia täydennyskoulutuksen tarpeellisuudesta, koska opettajat kokevat suurena pulmana koulutuksen sekä riittämättömän tietotaidon puutteen, jotka vaikuttavat liikennekasvatuksen toteuttamiseen (Rintamäki 1997; Lahdenperä & Outila 1992, Sipinen & Schrey 1994).

3 LIIKENNEKASVATUS MUISSA MAISSA

Liikennekasvatus kuuluu olennaisena asiana monien muiden maiden opetussuunnitelmaan sekä liikenneturvallisuustyöhön. Rintamäen (1997, 11) ja Suomen liikenneministeri Merja Kyllösen (2001) mukaan Englanti ja Ruotsi kuuluvat turvallisempiin Euroopan jäsenmaihin liikenneturvallisuuden osalta. Vuosittain Ruotsissa kuolee 20 lasta miljoonaa lasta ja nuorta kohden, sitä vastoin Suomessa ja Itävallassa kuolee 40 lasta miljoonaa lasta ja nuorta kohden. Itävallassa vanhemmat eivät suhtaudu vakavasti liikennekasvatukseen ja kasvatustavoitteet ovat epärealistisia. Englannissa liikenneturvallisuustyö nähdään kaikkia ihmisiä koskevana asiana, minkä johdosta Englannissa liikenneturvallisuusajattelu on kokonaisvaltaista. (Rintamäki 1997, 11.) Seuraavissa kappaleissa kerron tarkemmin Englannin sekä Ruotsin peruskoulujen liikennekasvatuksesta ja vertaan niitä Suomen peruskouluissa toteutettavaan liikennekasvatukseen. Valitsin kyseiset maat tutkimukseeni tarkastelun kohteeksi, koska Rintamäen (1997, 11) ja Kyllösen (2011) mukaan Englanti ja Ruotsi kuuluvat Euroopan jäsenmaiden turvallisimpien maiden joukkoon.

3.1 Englannin peruskoulujen liikennekasvatus

Englannissa liikennekasvatus ei ole osana koulujen kansallista opetussuunnitelmaa, mutta liikennekasvatus voidaan yhdistää eri oppiaineisiin (Dragutinovic & Twisk 2006, 32). Yleensä liikennekasvatus on sisällytetty Englannissa Personal, Social and Health Education (PSHE) oppiaineen yhteyteen (Department for Transport 2010, 10). Liikennekasvatus on sisällytetty osaksi turvallisuuskasvatusta, josta on tehty ei-lakisääteinen opetussuunnitelma. Koulujen liikennekasvatuksen toteuttaminen riippuu paljolti siitä, kuinka PSHE koulutus on organisoitu. Joissain kouluissa liikennekasvatukselle on varattu aikaa lukujärjestyksestä, jolloin liikennekasvatus on suunniteltua ja tehokasta. Toisaalla liikennekasvatus toteutetaan läpäisyperiaatteella tai terveystuokilla, jolloin suunnittelu, toteutus ja arviointi ovat hankalia. (Department for Transport 2010, 10–15.)

Verrattuna Englannin ja Suomen perusopetuksessa toteutettavaa liikennekasvatusta havaitaan samoja toimintaperiaatteita. Molemmissa maissa liikennekasvatuksen toteutus riippuu koulun toimintakulttuurista, koska Suomessa liikennekasvatus on liitetty aihekokonaisuuteen (Niemi 2012a) ja Englannissa koulut saavat organisoida PSHE koulutuksen, johon liikennekasvatus on liitetty (Department for Transport 2010, 11). Toisaalta, Suomessa liikennekasvatus on liitetty myös terveystiedon ja liikunnan oppiaineisiin, jolloin sille on varattu enemmän tilaa perusopetuksen opetussuunnitelmasta kuin Englannissa. Englannissa puolestaan on tehty ei-lakisääteinen opetussuunnitelma turvallisuuskasvatuksesta, johon on sisällytetty tavoitteet ja sisällöt tarkasti (Department for Transport 2010, 10). Suomessa liikennekasvatuksen tavoitteet on kirjattu perusopetuksen opetussuunnitelmaan (2004) jo usean vuosikymmenen ajan, mutta liikennekasvatuksen oman opetussuunnitelman laadinta on koulujen vastuulla (Vähäkainu 2006). Liikenneturva toivoisi, että koulut tekisivät Suomessa koulukohtaiset liikennekasvatussuunnitelmat, jotta liikennekasvatustyö olisi tehokasta (Järvinen 2010).

Englannin liikenneministeriö on huolissaan koulujen liikennekasvatuksen tehokkuudesta, koska tehokkaan liikennekasvatuksen saavuttamiseen tulisi koulujen panostaa huolelliseen suunnitteluun sekä integroida liikennekasvatusta muihin oppiaineisiin kuten maantietoon ja matematiikkaan. Englannin liikenneministeriö toteaa, että tehokkainta liikennekasvatus on silloin, kun se on liitetty peruskoulun opetussuunnitelmaan PSHE – oppiaineeseen, koska liikenneturvallisuus ja –kasvatus liittyy moniin PSHE oppiaineen aihesisältöihin kuten ihmisen hyvinvointiin sekä riskienhallintaan. (Department for Transport 2010, 10 – 15.) Suomessa liikennekasvatuksen asema opetussuunnitelmassa on parempi, koska liikennekasvatus on liitetty terveystietoon, jossa aihesisällöt liittyvät keskenään toisiinsa (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004).

Liikennekasvatuksen oppilaslähtöisyyden parantamisessa on sekä Suomessa että Englannissa parannettavaa (Department for transport 2008; Niemi 2012b; Nuutinen 2012). Englannin liikenneministeriö toivoo, että liikennekasvatus olisi realistisempaa, oppilaslähtöisempää sekä koko kouluyhteisöä koskevampaa toimintaa. Liikennekasvatuksen tulisi sisältää nuorille ajankohtaisia asioita sekä lähestyä nuorta hänen omasta kokemusmaailmasta nähden. (Department for Transport 2010, 10–15.) Suomessa liikennekasvatus on realistista, mutta sen toivotaan olevan enemmän oppilaslähtöisempää, koska

tällöin oppilaat kokevat sen tärkeänä asiana elämässään (Laapotti & Keskinen 2005; Rautiainen, Pöllänen & Kalenoja 2006).

Suomalaisten ja englantilaisten opettajien asenteissa liikennekasvatusta kohtaan on eroja. Suomessa terveystiedon opettajat arvioivat liikennekasvatuksen tavoitteet tärkeiksi terveystiedon oppiaineessa (Aira ym. 2009, 102). Englannin liikenneministeriön tutkimuksen (2010) mukaan opettajat eivät pidä liikennekasvatusta kovin tärkeänä opetus sisältönä PSHE oppiaineessa, vaikka monet yläkoulun PSHE-oppiaineen opettajista pitävät liikennekasvatusta tärkeänä keinona edistää terveyttä etenkin lasten ja nuorten osalta. Liikennekasvatus on yksi aiheisisältö, joka helposti sivutetaan opetuksesta muiden tärkeiden aiheisisältöjen vuoksi, kuten seksuaaliterveys sekä ravinto ja liikunta. Tutkimuksessa huomautetaan, että liikenneonnettomuuksissa loukkaantuu ja kuolee Englannissa ja Walesissa enemmän nuoria kuin huumeiden väärinkäytössä tai väkivaltarikoksissa. (Department for Transport 2010 5, 15.) Tilastoihin nähden olisi tärkeää, että liikennekasvatusta toteutettaisiin yläkoulussa tehokkaasti, jotta nuorten liikenneonnettomuuksia pystyttäisiin vähentämään ja ennaltaehkäisemään. Lisäksi Englannin liikenneministeriö huomauttaa, että olisi tärkeää rikkoa opettajien käsitys siitä, että liikennekasvatus on vähemmän tärkeämpää. Olennaista on, että opettajat olisivat innostuneita opetuksesta, jolloin liikennekasvatus olisi tehokasta. (Department for Transport 2009, 55.)

3.2 Ruotsin peruskoulujen liikennekasvatus

Ruotsin peruskoulussa liikennekasvatus ja -turvallisuus on liitetty useaan oppiaineeseen sekä koulujen toimintakulttuuriin. Liikennekasvatus ja -turvallisuus liittyy tiiviisti Ruotsin peruskoulun yleisiin kasvatustavoitteisiin, sillä Ruotsin peruskoulun tavoitteena on, että oppilas saa tietoja ja taitoja yhteiskunnan laista ja normeista, oppilas tiedostaa hyvän ympäristön sekä oppilas tietää kuinka edistää terveyttään. (Skolverket 2011.) Verrattuna Suomen ja Englannin opetussuunnitelmia Ruotsin opetussuunnitelmaan, liikennekasvatus liitetään Ruotsissa kahteentoista eri oppiaineeseen. Ruotsissakaan liikennekasvatus ei ole omana oppiaineenaan, kuten se ei ole Suomessa ja Englannissa. (Skolverket 2011.) Vaikka liikennekasvatus liitetään useaan eri oppiaineeseen, Ruotsin opetussuunnitelmassa ei mainita suoranaisesti keinoja, kuinka liikennekasvatuksen voi yhdistää tiettyyn oppiaineeseen. Liikennekasvatuksen sekä opetussuunnitelman yhdistämi-

sessä on auttanut Ruotsissa Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), joka on liikenneturvallisuuden organisaatio Tukholmassa. (NTF 2013.)

NTF on esittänyt Ruotsin peruskoulujen tueksi keinoja, kuinka liikennekasvatusta voi yhdistää eri oppiaineiden tavoitteisiin ja sisältöihin. Organisaatio esittelee internet sivuillaan, kuinka liikennekasvatuksen voi yhdistää kuvataiteen, kotitalouden, idrott och hälsa, matematiikan, biologian, fysiikan, kemian, matematiikan, uskonnon, yhteiskuntatieteen, ruotsin sekä tekniikan oppiaineiden sisältöjen yhteyteen. Kuitenkin, opettajien ja koulujen vastuulle jää se, yhdistävätkö he liikennekasvatusta oppiaineiden yhteyteen vai eivät. (NTF 2013.) Suomessa Liikenneturva ei esitä konkreettisia keinoja, kuinka liikennekasvatusta voisi yhdistää eri oppiaineisiin, vaan Liikenneturva tuottaa pääsääntöisesti materiaalia ja muita opetusvinkkejä opettajille käytännön liikennekasvatustyöhön (Liikenneturva 2013). Toisaalta, Suomen perusopetuksen opetussuunnitelmaan on kirjattu selkeät ja monipuolisemmat liikennekasvatuksen tavoitteet ja sisällöt kuin Ruotsin opetussuunnitelmaan (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004; Skolverket 2011), jolloin sisältöjen ja tavoitteiden jäsentäminen Suomessa ei ole tarpeellista.

Rintamäen (1990, 10) tutkimuksen mukaan Ruotsin peruskouluissa liikennekasvatus on hoidettu melko hyvin ja liikennekasvatukselle on olemassa riittävät puitteet. Ruotsi on asettanut liikennekuolemille nollatavoitteen, johon koulujen eettinen tavoite liittyy (NTF 2013; Skolverket 2011). Verrattaessa Suomen, Englannin ja Ruotsin liikennekasvatusta keskenään voidaan todeta, että Ruotsissa liikennekasvatus pyritään liittämään monipuolisemmin eri oppiaineiden yhteyteen kuin Englannissa ja Suomessa. Toisaalta, Suomessa liikennekasvatuksen tavoitteet ja sisällöt ovat selkeämmät ja monipuolisemmat kuin Ruotsissa. Yhteistä näiden kolmen maan liikennekasvatuksen välillä on se, ettei se ole omana oppiaineena opetussuunnitelmissa.

4 ASENNE JA MIELIPIDE

Usean vuosikymmenen ajan asenne on ollut tutkituimpia asioita eri tieteenaloilla, eikä asenteesta ole olemassa yhtä yleistä teoriaa (Monroe & Read 2008, 733). Lahikaisen & Pirttilä-Backmanin (2001, 92) mukaan asenteiden syntyyn vaikuttavat ihmisen persoonallisuus, ympäristön vaatimukset, normit sekä koetut ja opitut asiat. Myös Saucierin (2000, 366–385) mukaan asenteiden syntyyn vaikuttavat ihmisen sosiaalipsykologiset asiat, eli ne ovat seurausta ihmisen kokemuksista. Asenteen katsotaan muodostuvan kolmesta eri kokonaisuudesta, joita ovat ajatteleva, tunteminen ja toiminta. Näiden kokonaisuuksien kautta ihminen reagoi asioihin, ihmisiin tai tapahtumiin joko myönteisesti tai kielteisesti. (Bohner & Wänke 2002.) Erwin (2001, 12–14) huomauttaa, että asenteisiin liittyvät reaktiot ovat erityisiä, sillä asenteiden sisältämällä tunne-, tieto- ja käyttäytymisreaktioilla on erityislaatuinen luonne asenteen kohteeseen.

Asenteen muuttaminen on vaikeaa, sillä se on opittu ja suhteellisen pysyvä taipumus suhtautua johonkin. Tästä huolimatta asenteita voidaan muuttaa esimerkiksi kasvatuksen avulla sekä uuden tiedon kertomisella asennekohteesta. Asenteet toimivat tietojen ja taitojen sekä ratkaisujen ja käyttäytymisen välillä. (Heiskanen & Mäkitalo 1989, 23.) On kuitenkin syytä erottaa mielipide asenteesta, koska mielipide on arvojen ja asenteiden pinnallisia ilmaisuja (Saucier 2000, 366–367). Mielipiteitä ei voi luokitella ulottuvuudella myönteinen – kielteinen kuten asenteita. Arvot, asenteet ja mielipide on keskenään yhteydessä siten, että arvot määräävät asenteita ja asenteet vaikuttavat siihen, millaisia odotuksia ja mielipiteitä ihmisellä on asioista. (Karvonen 1970, 15.) Tässä tutkimuksessa liikunnan ja terveystiedon opettajien asenteet ja mielipiteet liittyvät siihen, miten he suhtautuvat liikennekasvatukseen.

4.1 Liikennekasvatusasenne

Liikennekasvatusasennetta ei ole tarkkaan määritelty alan tutkimuksissa. Liikennekasvatus on kuitenkin kasvatustyötä, joten voidaan katsoa, että siihen liittyvät asenteet sisältyvät opetus- ja kasvatusasenteisiin. Yhteiskunnassamme opetuksen ja kasvatuksen

ongelmat koskettavat monia ryhmiä, minkä johdosta voidaan erottaa neljä eri asennetta: yhteiskunnan koulutusasenteet eli sosiaaliset asenteet, vanhempien asenteet eli kotien kasvatusasenteet, opettajien asenteet eli opetusasenteet ja oppilaiden asenteet eli opiske-luasenteet. (Heiskanen & Mäkitalo 1989, 26.)

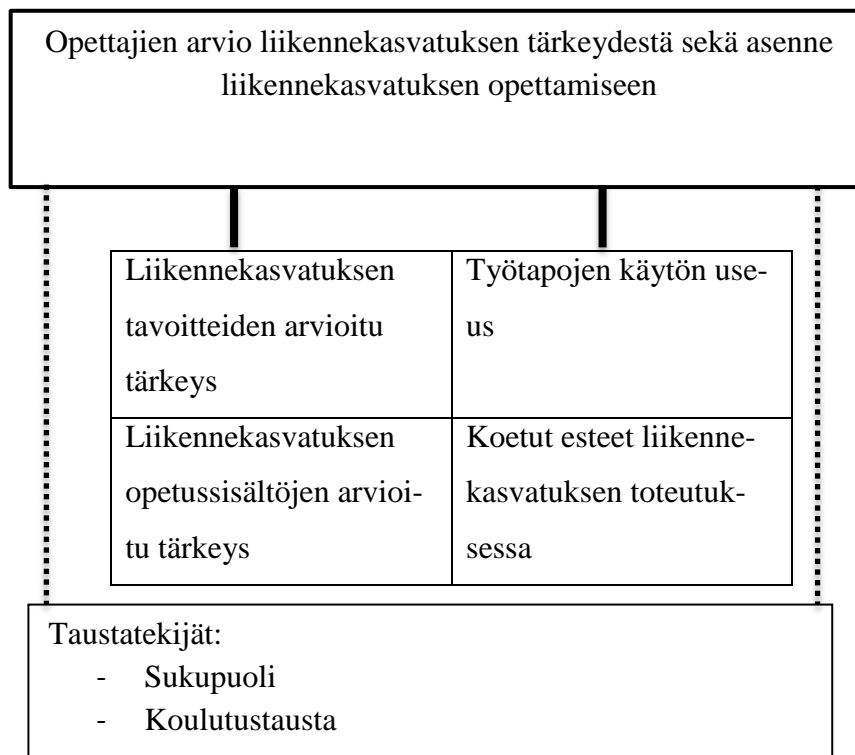
Opetusasenteet muodostuvat opettajan affektiivisten, kognitiivisten ja toimintakompo-nenttien reaktioina, joita voidaan mitata niihin liittyvien sanallisten ilmaisujen perus-teella (Ojala & Uutela 1993, 32; Heiskanen & Mäkitalo 1989, 27). Liikennekasva-tusasenne voidaan määrittellä opetusasenteen sekä liikenneasenteen avulla. Tässä tutki-muksessa liikennekasvatusasenteella tarkoitetaan opettajien suhtautumista yläkoulun liikennekasvatukseen, sen tavoitteiden ja sisältöjen tärkeyteen sekä mielipiteisiin liiken-nekasvatuksesta ja koetuista esteistä.

Opettajien asennoitumista liikennekasvatukseen on tutkittu suhteellisen vähän. Aiheesta on tehty jo 80 –luvulla opinnäytetyö, jonka tulosten mukaan suomalaiset liikunnanopet-tajat asennoituivat liikennekasvatukseen kielteisesti (Heiskanen & Mäkitalo 1989). Toi-saalta, Noposen pro gradu tutkielman (1988, 60) mukaan yli 60 % tutkimukseen osallis-tuneista liikunnanopettajista piti liikennekasvatuksen toteuttamista tärkeänä liikunnan-opetuksen yhteydessä. Australiassa 90 –luvun lopulla tehdyn tutkimuksen mukaan aust-ralialaiset opettajat suhtautuvat positiivisesti liikennekasvatukseen. He, jotka suhtautui-vat negatiivisesti liikennekasvatukseen, kokivat, että materiaalia ei ollut riittävästi ja opetussuunnitelma oli liian täysi sisällöltään. (Harrison ym. 1997, 69.) Myös Suomessa tehtyjen tutkimusten mukaan opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisessa haastavana ajan puutteen sekä sisällöltään täyden opetussuunnitelman (Heinonen 1997; Aira ym. 2009).

5 TUTKIMUKSEN VIITEKEHTYS JA TUTKIMUSTEHTÄVÄ

5.1 Tutkimuksen viitekehys ja tutkimuksen tarkoitus

Tämän pro gradu -tutkielman tarkoituksena on selvittää, millaiseksi liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat liikennekasvatuksen eri tavoitteiden ja sisältöjen tärkeyden sekä millaisia opetusmuotoja he käyttävät. Tarkoituksena on myös selvittää, mitä esteitä opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisessa sekä millaisia ovat opettajien asenteet liikennekasvatuksen opettamista kohtaan. Liikennekasvatuksen tavoitteiden ja opetussisältöjen arvioitua tärkeyttä, työtapojen käytön useutta, liikennekasvatusasenteita sekä liikennekasvatuksen toteutukseen liittyviä koettuja esteitä vertailtiin nais- ja miesopettajien välillä. Lisäksi pätevien ja ei-pätevien opettajien liikennekasvatusasenteita ja koettuja esteitä vertailtiin keskenään (kuvio 3: viitekehys).



KUVIO 3. Tutkimuksen viitekehys

5.2 Tutkimustehtävä

Tutkimustehtävänä on selvittää liikennekasvatusta opettavien opettajien näkemyksiä koulujen liikennekasvatuksesta vastaamalla seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

1. Kuinka tärkeäksi liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat liikennekasvatuksen eri tavoitteet?
2. Kuinka tärkeäksi liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat liikennekasvatuksen opetussisällöt?
3. Missä määrin liikennekasvatusta opettavat opettajat käyttävät opetuksessaan liikennekasvatuksen eri työtapoja?
4. Minkälaiset ovat liikennekasvatusta opettavien opettajien asenteet liikennekasvatukseen?
5. Minkälaisia esteitä liikennekasvatusta opettavat opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisesta?
6. Onko sukupuolten välillä eroja liikennekasvatuksen tavoitteiden ja opetussisältöjen arvioidussa tärkeydessä, työtapojen käytön useudessa, liikennekasvatuksen asenteissa sekä liikennekasvatuksen toteuttamisen koetuissa esteissä?
7. Onko liikennekasvatuksen toteuttamiseen liittyvien koettujen esteiden sekä asenteiden välillä yhteyksiä?
 - 7.1. Onko pätevien ja ei-pätevien opettajien välillä eroja liikennekasvatus asenteissa sekä koetuissa esteissä?

6 TUTKIMUSMENETELMÄT

6.1 Kohdejoukko

Tutkimuksen kohdejoukko muodostui yläkoulun opettajista, jotka olivat Liiton (liikunnan ja terveystiedon opettajien etujärjestö) jäseniä (n=123). Tutkimuksen kohdejoukosta naisia oli 65% (n=80) ja miehiä oli 35% (n=43). Suurin osa kyselyyn vastanneista oli liikuntatieteiden maistereita, mutta mukana oli myös kasvatustieteen maistereita, filosofian maistereita, kotitalousopettaja sekä liikunnanohjaaja (Taulukko 3). Tutkimusjoukon keski-ikä oli 41 vuotta.

TAULUKKO 3. Kyselyyn vastanneiden koulutustausta.

Koulutus	n	%
LitM tai LitK	105	85%
KM tai KK	12	10%
FM tai FK	1	0,8%
Ktao	1	0.8%
Liikunnanohjaaja	2	1,6%
LiK	2	1,6%

6.2 Tutkimusaineiston keruu

Tutkimuksen aineisto kerättiin strukturoidulla kyselylomakkeella (Liite 2) tammi – helmikuussa 2012, joten tutkimuksen aineisto koostui primaariaineistosta, joka on tutkijan keräämää tietoa tutkimuskohteesta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara. 2008, 181). Tämän tutkimuksen kysely toteutettiin verkkokyselynä siten, että kyselylomake lähetettiin jäsenrekisterissä oleville liikunnan ja terveystiedon opettajille LIITO ry:n kautta. Uusintakysely lähetettiin kolme viikkoa myöhemmin, jotta vastausprosenttia sekä kyselyn kaikkiin osioihin vastanneiden määrää olisi saatu suuremmaksi. Ensimmäiseen kyselyyn

vastanneiden määrä oli 88 ja vastausprosentti 53%. Uusintakyselyn jälkeen vastanneiden määrä nousi 123:een, jolloin vastausprosentiksi tuli 50%. Uusintakyselyn seurauksena vastausprosentti hieman laski, mutta kyselyn kaikkiin osioihin vastanneiden määrä nousi ensimmäiseen aineistonkeruuseen verrattuna. Opettajat vastasivat kyselyyn verkossa, jolloin vastaukset tallentuivat sähköiseen muotoon.

Valitsin pro gradu tutkielmaani tutkimusmenetelmäksi survey-menetelmän, koska halusin saada tietoa liikunnan ja terveystiedon opettajien asenteista, käsityksistä ja mielipiteistä. Survey-menetelmää käytetään yleisemmin silloin, kun halutaan saada tutkimusaineistoa laajalta joukolta. Tutkimusaineiston avulla kuvataan muun muassa laajojen joukkojen toimintaa, käsityksiä ja asenteita. (Alkula, Pöntinen & Ylöstalo 1999, 118.) Kyselytutkimus oli hyvä keino kerätä tietoa laajalta joukolta ja aineistonkeruuta auttoi yhteistyö LIITO ry:n kanssa, koska kyselylomake pystyttiin lähettämään sähköisesti tutkittavalle joukolle. Kyselytutkimus mahdollisti tutkimuksen määrällisyyden, jolloin kyselyn tiedot pystyttiin muuttamaan numeeriseen muotoon ja analysoimaan aineisto tietokoneen avulla. Kyselytutkimuksen etuina pidetäänkin laajan tutkimusaineiston keräämistä, monipuolisten asioiden kysymistä, tutkimuksen tekijän ajan säästämistä sekä aineiston nopeaa käsittelyä ja analysointia tietokoneen avulla. Kyselytutkimuksen peruseriaatteita ovat subjektiivisuus, objektiivisuus ja määrällisyys, jossa kysely tuottaa tietoa ja jonka voi muuttaa numeeriseen muotoon. Myös edustavuus on kyselytutkimuksen peruseriaatteita, johon sisältyy tutkimusjoukon yleistettävyyden. (Anttila 1996, 237 – 238.) Heikkoutena on kato, johon vaikuttaa vastaajajoukko sekä tutkimuksen aihepiirin kiinnostavuus vastaajan kannalta. (Hirsjärvi ym. 2008, 190–191, 199; Anttila 1996, 238.) Vastaajat voivat täyttää puutteellisesti kyselylomakkeen, mikä aiheuttaa tutkijalle lisätyötä (Jyrinki 1976, 27).

6.3 Kyselylomake ja käytetyt mittarit

Tutkimuksessa käytetty kyselylomake (Liite 1) ja siihen sisältyvät mittarit laadittiin tätä tutkimusta varten syksyllä 2011. Kyselylomakkeen saatteessa kerrottiin tutkimuksen tarkoituksesta, tärkeydestä ja merkityksestä. Hirsjärven, Remeksen & Sarjavaaran. (2009, 294) mukaan saate on tärkeä osa kyselytutkimusta, koska sen avulla voi rohkaita vastaajia ja auttaa ymmärtämään tutkimuksen tärkeys. Ennen kyselylomakkeen lähet-

tämistä tutkimusjoukolle kyselylomake esitettiin kahdeksalle liikunnan ja terveystiedon opettajaksi opiskelevalla. Esitutkimuksen avulla tarkistettiin kysymysten kieliasua ja sisältöjä ennen lopullista aineistonkeruuta. Tutkimuksen luotettavuuden ja kyselylomakkeen toimivuuden kannalta esitutkimus on Hirsjärven ym. (2008, 199) mukaan välttämätöntä tehdä ennen tutkimusta. Kyselyyn vastattiin nimettömänä vastaajien yksityisyyden turvaamiseksi.

Kyselylomakkeen alkuosassa kartoitettiin vastaajien taustatiedoista sukupuolta, ikää ja koulutustaustaa. Tutkimuksessa käytettiin viittä eri mittaria, joiden laadinnassa käytettiin apuna kansainvälisiä ja kansallisia tutkimuksia sekä perusopetuksen opetussuunnitelman perusteita. Kaikissa mittareissa opettajia pyydettiin valitsemaan viisiportaisesta LIKERT -asteikosta vaihtoehto, joka parhaiten kuvasi heidän mielipidettään.

Liikennekasvatuksen tavoitteiden tärkeyden mittari sisälsi 10 osiota, jonka vastaukset sijoitettiin 5-portaiselle asteikolle (1=ei lainkaan tärkeä, 5= erittäin tärkeä). Mittarin laadinnassa käytettiin apuna perusopetuksen opetussuunnitelman perusteita (2004), josta mittariin valittiin liikennekasvatuksen tavoitteet. Myös liikennekasvatuksen opetus sisältöjen tärkeyden mittarin laadinnassa käytettiin apuna perusopetuksen opetussuunnitelman perusteita (2004), jonne on kirjattu liikennekasvatuksen keskeisimmät opetus sisällöt. Opetussisältöjen tärkeyden mittari muodostui 13 osiosta, jonka vastaukset sijoitettiin 5-portaiselle asteikolle (1=ei lainkaan tärkeä, 5= erittäin tärkeä).

Liikennekasvatuksessa käytettävien työtapojen käytön useuden mittari muodostui 15 osiosta, jossa opettajia pyydettiin arvioimaan ja valitsemaan LIKERT -asteikolta arvio (1= en lainkaan, 5= paljon), joka parhaiten kuvaa heidän mielipidettään kysytyyn asiaan. Mittari muodostui Airan ym. (2009) sekä Harrisonin ym. (1997) tutkimuksissa käytetyistä mittareista, joiden osioita yhdistämällä muodostui tässä tutkimuksessa käytetyn työtapojen käytön useuden mittari. Liikennekasvatusasenne -mittari sisälsi 15 osiota, jossa vastaajia pyydettiin valitsemaan vaihtoehto, joka parhaiten kuvaa heidän mielipidettään (1= täysin eri mieltä, 5= täysin samaa mieltä). Mittarin laadinnassa käytettiin apuna Heiskasen ym. (1989) sekä Harrisonin ym. (1997) tutkimuksissa käytettyjä mittareita. Tutkimuksessa käytetty viides, liikennekasvatuksen toteutuksessa ilmenevien koettujen esteiden mittari, muodostui 11 osiosta, jossa vastaajia pyydettiin valitsemaan vaihtoehto, joka parhaiten kuvaa heidän mielipidettään (1= täysin eri mieltä, 5= täysin

samaa mieltä). Mittarin laadinnassa käytettiin apuna Rintamäen (1997) sekä Harrisonin ym. (1997) tutkimuksia.

Viidessä eri mittarissa käytettiin strukturoituja kysymyksiä vastaajien mielipiteiden tutkimiseen. Strukturoidut kysymykset mahdollistaa vastaajien vastata samaan kysymykseen siten, että vastauksia voidaan vertailla. Lisäksi vastaajan on helpompi vastata strukturoituihin kysymyksiin, koska kysymykset auttavat häntä tunnistamaan asian sen sijaan, että asia pitäisi muistaa. Myös tutkijan kannalta strukturoidut kysymykset mahdollistavat aineiston helpomman analysoinnin sekä vähemmän kirjavien vastausten käsittelyyn. (Hirsjärvi ym. 2009, 201.)

6.4 Tutkimusaineiston analysointi

Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisena eli määrällisenä tutkimuksena. Tutkimuksen aineisto analysoitiin IBM SPSS Statistics 19.0 –ohjelmalla. Ennen varsinaista analysointia aineisto tarkastettiin muun muassa huomioimalla puutteelliset vastaukset sekä tarkastelemalla frekvenssiarvoja.

Liikennekasvatuksen asenne –mittarin sekä koettujen esteiden mittarin analysoimisessa käytettiin faktorianalyysiä, jolloin keskenään korreloivien muuttujien avulla pystyttiin tiivistämään tietoa vähentämällä muuttujien lukumäärää. Faktorianalyysi ei suoraan tuottanut sisällöllisesti sopivaa ratkaisua, joten sitä käytettiin suuntaa antavana tekijänä liikennekasvatusasenteen summamuuttujien muodostamisessa. Teoreettisen tiedon sekä osittain faktorianalyysin avulla liikennekasvatusasenteen mittarin 15 osiosta muodostettiin kaksi liikennekasvatusasenne summamuuttujaa: positiivinen ja negatiivinen asenne (Taulukko 4). Asennemuuttujat muodostettiin siten, että faktorianalyysin suuntaa antavan tiedon sekä teoretiedon avulla summamuuttujat nimettiin positiiviseksi ja negatiiviseksi asenteeksi. Liikennekasvatus asenne –mittarin osioiden reliabiliteettia testattiin useaan kertaan, jotta summamuuttujille saatiin luotettavat Cronbachin alfa-kertoimet ($\alpha > .70$). Mittarista jätettiin pois osiot ”Opettajien yhteistyö toimii hyvin liikennekasvatuksen suunnittelussa”, ”On helppo vaikuttaa peruskoululaisten liikennekäyttäytymismalleihin” sekä ”En pidä liikennekasvatusta keskeisenä”, koska reliabiliteetin mittauksissa edellä mainitut osiot olisivat heikentäneet Cronbachin alfa –kertoimia.

TAULUKKO 4. Liikennekasvatusasenteen summamuuttujat ja Cronbachin alfa-kertoimet

Asennesummamuuttuja	Alfa	Alfa, jos osio poistetaan
Positiivinen asenne	.73	
4. Pidän koulun liikennekasvatussuunnitelmaa hyödyllisenä		.69
5. Liikennekasvatusta on miellyttävä opettaa		.63
6. Liikennekasvatusta on helppo toteuttaa		.71
10. Liikennekasvatus motivoi oppilaita		.70
11. On kiva suunnitella liikennekasvatuksen teemapäiviä/tapahtumia		.71
15. Haluaisin opettaa enemmän liikennekasvatusta		.73
Negatiivinen asenne	.71	
7. Liikennekasvatus ei juurikaan kiinnosta minua		.65
12. Opettaisın mieluummin muita aiheita kuin liikennekasvatusta		.64
13. Liikennekasvatuksen opetus on työlästä		.68
14. Liikennekasvatuksen tavoitteet ovat epämääräisiä		.67
1. Liikennekasvatus on itsestäänselvyyksien sanelemista		.71
2. Peruskoululaisille (7-9lk.) on hyödytöntä puhua liikenneasioista		.69

Koettujen esteiden mittarin 11 väittämästä muodostettiin kolme liikennekasvatuksen toteuttamiseen liittyvien koettujen esteiden summamuuttujat. Summamuuttujat muodostettiin faktorianalyysin (Liite 2) sekä reliabiliteetin mittaamisen avulla. Faktorianalyysissä muuttujat latautuivat kolmelle pääkomponentille, jotka nimettiin kolmeksi koettu-

jen esteiden summamuuttujaksi: materiaali, opetussuunnitelmalliset haasteet sekä opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet (Taulukko 5 ja 6). Mittarista jätettiin pois osio ”Luokkatilat ovat puutteelliset”, koska faktorianalyysissä osion kommunaliteetti oli huono 0.142.

TAULUKKO 5. Pääkomponenteille latautuneet muuttujat ja niiden nimeäminen

(P1) Materiaali	(P2) Opetussuunnitelmalliset haasteet	(P3) Opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet
1. Oppikirjat eivät tue opetusta 2. Opettajanoppaat eivät tue opetusta 3. Materiaalia on niukasti	7. Opetussuunnitelma on sisällöltään täysi 8. Liikennekasvatus jää muiden aihekokonaisuuksien jalkoihin 10. Aikaa on liian vähän toteuttamiseen	4. Koen, että oppilaat eivät ole kiinnostuneet liikennekasvatuksesta 5. Liikennekasvatuksen tavoitteet eivät ole selkeitä 6. Minulla ei ole valmiuksia liikennekasvatuksen toteuttamiseen 9. Liikennekasvatuksen suunnittelu on vaikeaa

TAULUKKO 6. Liikennekasvatuksen toteuttamiseen liittyvien koetteujen esteiden summamuuttujat ja Cronbachin alfa-kertoimet

Esteiden summamuuttuja	Alfa	Alfa, jos osio poistetaan
Materiaali	.82	
1. Oppikirjat eivät tue opetusta		.69
2. Opettajanoppaat eivät tue opetusta		.63
3. Materiaalia on niukasti		.91
Opetussuunnitelmalliset haasteet	.69	
7. Opetussuunnitelma on sisällöltään täysi		.62
8. Liikennekasvatus jää muiden aihekokonaisuuksien jalkoihin		.59
10. Aikaa on liian vähän toteuttamiseen		.58
Opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet	.71	
4. Koen, että oppilaat eivät ole kiinnostuneet liikennekasvatuksesta		.70
5. Liikennekasvatuksen tavoitteet eivät ole selkeitä		.61
6. Minulla ei ole valmiuksia liikennekasvatuksen toteuttamiseen		.64
9. Liikennekasvatuksen suunnittelu on vaikeaa		.62

Aineiston analysointivaiheessa kohdejoukko luokiteltiin päteviin ja ei-päteviin liikunnan ja terveystiedon opettajiin vastaajien koulutustaustan mukaan. Tutkimuksen kohdejoukossa ei ollut terveystiedon maisteria tai terveystiedon kandia, joten pätevien ryhmään luokiteltiin liikuntatieteiden maisterit ja liikuntatieteiden kandidaatit. Ei-pätevien ryhmän muodostivat kasvatustieteiden maisterit ja kasvatustieteiden kandidaatit, filosofian maisteri tai filosofian kandidaatti, kotitalousopettaja, liikunnanohjaaja sekä LiK. (Taulukko 7)

TAULUKKO 7. Kohdejoukon koulutustausta

	Koulutus	n	%
Pätevät	LitM tai LitK	105	85%
Ei-pätevät	KM tai KK	12	10%
	FM tai FK	1	0,8%
	Ktao	1	0,8%
	Liikunnanohjaaja	2	1,6%
	LiK	2	1,6%

Aineistoa analysoitiin keskiarvojen perusteella. Naisten ja miesten sekä pätevien ja ei-pätevien liikunnan ja terveystiedon opettajien keskiarvojen erojen vertailemiseen käytettiin t-testiä (independent samples t-test). Opettajien liikennekasvatusasenteiden sekä koettujen esteiden välistä yhteyttä tutkittiin Pearsonin tulomomenttikorrelaatiokertoimen avulla. Tutkimuksessa käytetyt tilastolliset merkitsevyydet olivat $p < .05^*$; $p < .01^{**}$ ja $p < .001^{***}$.

6.5 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta voidaan määrällisessä tutkimuksessa tarkastella reliabiliteetin ja validiteetin avulla. Reliabelius tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta sekä satunnaisvirheettömyyttä. Validiteetti tarkoittaa mittarin tai tutkimusmenetelmän kykyä mitata sitä, mitä on tarkoitus mitata. (Hirsjärvi ym. 2009, 231.)

6.6 Validiteetti

Validiteetista voidaan erottaa sisäinen ja ulkoinen validiteetti. Sisäinen validiteetti tarkoittaa käsitteiden operationaalistamisen ja teorian yhtäläisyyttä sekä niiden soveltuvuutta tutkimukseen. Sisäiseen validiteettiin vaikuttavat empiirisen tutkimuksen eri vaiheeseen liittyvät tekijät: ajankohta, mittaustapahtuma, mittarin epätarkkuus ja kato. (Anttila 1996, 402 – 403.) Tämän tutkimuksen sisäistä validiteettia voidaan pitää hyvänä, koska tutkimuksen mittarit laadittiin perusopetuksen opetussuunnitelman peruste-

den sekä aiempien kansallisten ja kansainvälisten tutkimusten perusteella (Kannas ym. 2009; Heiskanen ym. 1989; Ops 2004; Harrison, Penman & Pennella 1997; Rintamäki 1997). Teoriaosassa määriteltiin tarkasti ja kattavasti tutkimuksen kannalta keskeisimmät käsitteet. Lisäksi tutkittava aihe on kohderyhmälle tuttu, koska liikennekasvatus kuuluu terveystiedon opetussisältöön sekä perusopetuksen opetussuunnitelman aihekokonaisuuteen (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004).

Tutkimuksen aineisto kerättiin verkkokyselynä liikunnan ja terveystiedon opettajien Liiton kautta. Kyselyyn vastasi 246 opettajaa, joista puolella vastaukset olivat puutteellisia. Näin ollen kyselyn eri osioihin vastasi 123 opettajaa. Tutkimuksen vastausprosentiksi muodostui 50%. Pyrin tekemään kyselyn välttämistä kiinnostavia, selkeitä, mahdollisimman lyhyitä sekä helposti ymmärrettäviä. Myös kyselyn ulkoasusta pyrin tekemään selkeän ja helposti täytettävän. Tutkimuksen katoon on voinut vaikuttaa tutkittavan aiheen vähäinen kiinnostavuus (Alkula ym. 1999, 139; Jyrinki 1977, 113), koska puolet tutkimuksen kohdejoukosta oli avannut kyselylomakkeen, muttei ollut täyttänyt sitä loppuun. Katoon ovat voineet vaikuttaa myös kysymykset, jotka eivät ole olleet vastaajan kannalta mielekkäitä sekä kyselyn pituus (Alkula ym. 1999, 139; Hirsjärvi ym. 2009, 203), joka saattoi vastaajien mielestä olla liian pitkä, koska kysely ulottui seitsemälle sivulle. Lisäksi kyselyn saate ei välttämättä herättänyt kiinnostusta.

Ulkoinen validiteetti tarkoittaa tutkimustulosten yleistettävyyttä (Anttila 1996, 402 - 404). Jotta otoksesta saadaan edustava, täytyy otoksesta saatujen tuloksien vastata perusjoukon lukuja. Tällöin otoskoon täytyy olla riittävän suuri, jotta tuloksia voidaan yleistää. (Hirsjärvi ym. 2009, 180.) Tutkimuksen ulkoista validiteettia voidaan pitää hyvänä. Otoksen edustavuus on kohtalainen, koska vastausprosentti oli vain 50%. Edustettavuutta kuitenkin lisää se, että kyselyyn vastanneet liikunnan ja terveystiedon opettajat olivat ympäri Suomea ja suurin osa tutkimuksen kohdejoukosta oli päteviä liikunnan ja terveystiedon opettajia. Lisäksi kysely lähetettiin LIITO:n jäsenrekisterissä oleville opettajille, mikä varmisti sen, että kyselyyn vastanneet opettajat opettavat liikuntaa ja/tai terveystietoa. Liiton jäsenrekisteriin voi liittyä opettajat, jotka ovat päteviä liikunnan tai terveystiedon opettajia tai he ovat Liiton opiskelijajäseniä, jotka opiskelevat liikunnan ja/tai terveystiedon opettajaksi. Pedagogiseksi jäseneksi voi liittyä myös muu liikuntaa ja/tai terveystietoa opettava henkilö. (Liito 2011.) Kuitenkin tutkimuksen vas-

tausprosentin perusteella tutkimuksen ulkoista validiteettia tulee tarkastella kriittisesti, koska ”hylättyjä” vastauksia oli paljon. Alhainen vastausprosentti voi johtua katoon liittyvistä syistä, joita olen pohtinut edellisessä kappaleessa. Lisäksi vastaamattomien opettajien joukossa voi olla opettajia, joiden työnkuvaan ei sisälly liikennekasvatuksen opettaminen. Liiton jäsenrekisterissä voi olla opettajia, jotka työskentelevät säätiöissä, yrityksissä tai kansalaisopistoissa.

6.7 Reliabiliteetti

Reliabiliteetilla tarkoitetaan mittaustulosten toistettavuutta. Tutkimusmenetelmällä ja tutkimuksessa käytetyllä mittarilla pyritään saamaan tarkoituksenmukaisia tuloksia ja pyritään ei-sattumanvaraisiin tuloksiin. (Anttila 1996, 405.) Mittauksen reliabiliteetti voidaan todeta kolmella eri tavalla: rinnakkaismittauksella, toistomittauksella tai tutkimalla mittarin sisäistä yhtenäisyyttä (Metsämuuronen 2008, 65).

Tutkimuksen reliabiliteettia tarkasteltiin mittarin sisäisen yhtenäisyyden kautta Cronbachin alfa -kertoimella. Viiden eri summamuuttujan Cronbachin alfat liikennekasvatusasenteen sekä koettujen esteiden mittareissa olivat välillä .82 - .69. (Taulukot 1 ja 2). Summamuuttujien sisäistä yhdenmukaisuutta voidaan pitää riittävänä, sillä Metsämuuronen (2003, 443) mukaan alin hyväksyttävä arvo on 0.60. Asennemittarista sekä koettujen esteiden mittarista jätettiin pois summamuuttujien muodostumisesta kaksi väittämää: opettajien yhteistyö toimii hyvin liikennekasvatuksen suunnittelussa sekä luokkatilat ovat puutteelliset. Nämä väittämät olisivat laskeneet summamuuttujien sisäistä luotettavuutta ja väittämät latautuivat huonosti faktorianalyyseissä.

Satunnaisvirheitä voi syntyä aineiston syöttämisen yhteydessä, vastaajan väärinymmärryksen seurauksena tai mittajaan huolimattomuudesta (Alkula ym. 1999, 94). Tässä tutkimuksessa vastaukset tallentuivat suoraan IBM SPSS Statistics -ohjelmaan, joten tutkijan ei tarvinnut syöttää vastauksia manuaalisesti, jolloin virheellisiä syöttöjä ei tullut. Lisäksi puutteellisesti vastauksia ei huomioitu aineiston analyysivaiheessa. Tutkimuksen kysely sisälsi mielipideväittämiä, joten en voi olla varma, ovatko vastaajat vastanneet täysin rehellisesti vai ovatko he valinneet vaihtoehdon, joka olisi suotava. Jyringin (1977, 129 - 130) mukaan vastaajalla on pyrkimyksenä antaa sellaisia vastauksia, joita

oletetaan toivovan ja jotka ovat sosiaalisesti hyväksyttäviä. Strukturoidun kyselyn etuna on se, että vastaajat antavat vastauksen juuri siihen kysymykseen, mihin tutkija haluaa vastauksen. Huonona puolena on kuitenkin se, että vastausvaihtoehdoista mikään ei vastaa asiakkaan omaa mielipidettä. Lisäksi tutkija ei voi varmistua, kuinka vakavasti ja rehellisesti vastaajat ovat vastanneet. (Hirsjärvi ym. 2009, 195.)

6.8 Tutkimuksen eettisyys

Tutkimukseen liittyy eettisiä ratkaisuja, etenkin ihmistieteissä tutkimuksen jokaisessa vaiheessa. Dokumenttiaineiston varassa tehdyssä tutkimuksessa tulee myös huomioida eettiset asiat, vaikka tutkittavaa kohdejoukkoa ei tavata kasvokkain. Tärkeimpiä eettisiä periaatteita ovat luottamuksellisuus, seuraukset, informointiin perustuva suostumus, tutkijan toiminta ammatti-ihmisenä sekä yksityisyys. (Hirsjärvi & Hurme 2009, 19, 20.) Tässä tutkimuksessa kiinnitettiin eettisyyteen huomioita muun muassa vastaamalla kyselyyn nimettömänä vastaajien yksityisyyden säilyttämiseksi.

7 TULOKSET

7.1 Liikennekasvatusta opettavien opettajien arviot liikennekasvatuksen tavoitteiden tärkeydestä

Liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat erittäin tärkeiksi tavoitteiksi turvallisen ja vastuullisen toiminnan liikenteessä, vaaratilanteiden ennakoimisen sekä tarkoituksenmukaisen toiminnan onnettomuustilanteissa keskiarvojen ollessa 4.85, 4.70 ja 4.55 skaalalla 1 – 5. Jonkin verran tärkeimmiksi tavoitteeksi opettajat arvioivat ympäristön, elämäntavan ja kulttuurin merkityksen arvioimisen turvallisuuden ja terveyden näkökulmasta sekä liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön arvioinnin keskiarvojen ollessa 3.62 ja 3.55 skaalalla 1 - 5. (Taulukko 8)

Naisopettajat arvioivat kuusi tavoitetta tärkeämmäksi kuin miesopettajat. Sukupuolten välinen ero oli erittäin merkitsevä turvallisuuteen liittyvien valintojen tunnistamisessa ja pohdinnassa, merkitsevä tarkoituksenmukaisessa toiminnassa turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa sekä liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen vaikuttamisessa. (Taulukko 8)

TAULUKKO 8. Liikennekasvatuksen tavoitteiden tärkeys liikennekasvatusta opettavien opettajien arvioimana (t-testi)

Tavoite	Kaikki n=123		Naiset n=80		Miehet n=43		t-arvo	p-arvo
	ka	kh	ka	kh	ka	kh		
Turvallinen ja vastuullinen toiminta liikenteessä	4.85	.39	4.90	.34	4.47	.44	2.013	.048*
Vaaratilanteiden ennakoiminen	4.70	.51	4.7	.44	4.60	.62	1.362	.178
Tarkoituksenmukainen toiminta onnettomuustilanteissa	4.55	.58	4.64	.58	4.40	.54	2.262	.025*
Turvallisuuteen liittyvien valintojen tunnistaminen ja pohtiminen	4.31	.75	4.55	.65	3.86	.71	5.411	.000***
Liikennesääntöjen oppiminen	4.28	.81	4.31	.85	4.23	.72	.524	.601
Tarkoituksenmukainen toiminta turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa	4.26	.68	4.41	.65	3.89	.64	3.596	.001*
Liikennekäyttäytymisen muutos	4.11	.86	4.19	.84	3.95	.87	1.450	.150
Ennaltaehkäisyn ja avun tarpeen tunnistaminen	4.07	.74	4.19	.65	3.84	.75	2.546	.012*
Liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen vaikuttaminen	3.62	.84	3.80	.80	3.28	.80	3.443	.001*
Ympäristön, elämäntavan ja kulttuurin merkityksen arvioiminen turvallisuuden ja terveyden näkökulmasta	3.55	.88	3.66	.91	3.35	.78	1.906	.059

*p<.05;**p<.01;***p<.001

7.2 Liikennekasvatusta opettavien opettajien arviot liikennekasvatuksen opetussisältöjen tärkeydestä

Liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat liikennekasvatuksen opetussisällöistä erittäin tärkeiksi ensiavun (ka 4.62), liikennekäyttäytymisen (ka 4.58) sekä onnettomuuksilta suojautumisen omassa elinympäristössä (ka 4.42) skaalan ollessa 1 - 5. Jonkin verran tärkeäksi opettajat arvioivat erilaiset liikenneympäristöt, turvalaitteet, lä-

hiympäristön turvallisuuden parantamisen, ympäristöturvallisuuden sekä liikenneympäristön turvallisuuden. (Taulukko 9) Mies- ja naisopettajien välinen ero opetussisältöjen tärkeyden arvioinnissa oli tilastollisesti merkitsevä kaikissa muissa opetussisällöissä, lukuun ottamatta ensiapua, liikenneturvallisuutta sekä lähiympäristön turvallisuuden parantamista. Naisopettajat arvioivat onnettomuuksilta suojautumisen omassa elinympäristössä, turvallisuutta edistävät toimintamallit ja liikenneympäristön turvallisuuden tärkeämmäksi kuin miesopettajat. (Taulukko 9)

TAULUKKO 9. Liikennekasvatuksen opetussisältöjen tärkeys liikennekasvatusta opettavien opettajien arvioimana (t-testi)

Opetussisältö	Kaikki n= 118		Naiset n=77		Miehet n=41		t-arvo	p-arvo
	ka	kh	ka	kh	ka	kh		
Ensiapu	4.62	0.68	4.70	0.61	4.46	0.64	.130	.059
Liikennekäyttäytyminen	4.58	0.77	4.69	0.76	4.39	0.59	2.836	.005*
Onnettomuuksilta suojautuminen omassa elinympäristössä	4.42	0.75	4.61	0.72	4.05	0.67	4.602	.000***
Liikenneturvallisuus	4.39	0.81	4.47	0.83	4.42	0.87	1.849	.067
Tapaturmat	4.31	0.69	4.44	0.67	4.05	0.59	3.157	.002*
Liikennesäännöt	4.27	0.56	4.38	0.52	4.07	0.76	1.954	.053*
Turvallisuutta edistävät toimintamallit	4.19	0.65	4.36	0.66	3.88	0.68	3.486	.001**
Lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoittaminen	4.19	0.86	4.3	0.86	3.98	0.76	2.024	.045*
Liikenneympäristön turvallisuus	3.98	0.84	4.13	0.86	3.71	0.56	3.502	.001**
Ympäristöturvallisuus	3.81	0.88	3.91	0.89	3.61	0.74	2.051	.043*
Lähiympäristön turvallisuuden parantaminen	3.74	0.67	3.74	0.65	3.73	0.87	.050	.960
Turvalaitteet	3.71	0.65	3.88	0.70	3.39	0.77	3.076	.003*
Erilaiset liikenneympäristöt	3.53	0.71	3.62	0.73	3.34	0.69	2.151	.034*

*p<.05,**p<.01,***p<.000

7.3 Liikennekasvatusta opettavien opettajien arviot liikennekasvatuksen työtapojen käytön useudesta

Liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat käyttävänsä liikennekasvatuksen toteuttamiseen enimmäkseen opettajan esitystä tai luentoa. Jonkin verran opettajat arvioivat käyttävänsä ryhmätyötä, oppilaan itsenäistä työskentelyä sekä oppikirjaa. Vähiten opettajat arvioivat käyttävänsä liikennekilpailuihin osallistumista, liikenneteemapäivää ja draamaa. (Taulukko 10)

Mies- ja naisopettajien välinen ero arvioitujen työskentelytapojen käytön useudessa oli melkein merkitsevä vain kahdessa työskentelytavassa: liikenneteemapäivässä ja projektityössä. Miesopettajat arvioivat käyttävänsä useammin edellä mainittuja työskentelytapoja kuin naiset. (Taulukko 10)

TAULUKKO 10. Eri työskentelytapojen käytön useus liikennekasvatusta opettavien opettajien arvioimana (t-testi)

Työskentelytapa	Kaikki		Naiset		Miehet		t-arvo	p-arvo
	n= 113		n=73		n=40			
	ka	kh	ka	kh	ka	kh		
Opettaja esitys tai luento	3.77	0.79	3.78	0.82	3.75	0.74	.179	.844
Ryhmätyö	3.40	0.81	3.37	0.91	3.45	0.60	-.565	.573
Oppilaan itsenäinen työskentely	3.30	0.74	3.32	0.78	3.28	0.68	.273	.785
Oppikirjan käyttö	3.29	0.97	3.26	1.03	3.35	0.86	-.469	.640
AV-materiaalin avulla tapahtuva liikennetilanteiden arviointi	3.08	1.05	3.12	1.105	3.0	0.96	.593	.554
Oppilaan esitys tai esitelmä	2.83	0.87	2.78	0.91	2.93	0.80	-.846	.399
Paikallisesti ajankohtaisten liikennetilanteiden käsittely ja arviointi	2.76	1.01	2.78	1.08	2.73	0.88	.279	.780
Ongelmanratkaisuun perustuvat työmuodot	2.74	0.96	2.74	0.96	2.75	0.98	-.054	.957
Kartan avulla tapahtuva koulun liikenneympäristön arviointi	2.56	1.10	2.53	1.18	2.60	0.96	-.302	.763
Asiantuntijan vierailu	2.39	1.00	2.27	1.01	2.60	0.96	-1.664	.099
Projektityöt	2.30	0.89	2.14	0.89	2.60	0.81	-2.735	.007*
Käytännön liikennetilanteiden harjoittelu	2.25	1.12	2.19	1.21	2.35	0.95	-.715	.476
Liikenne teemapäivä	2.19	1.05	2.04	1.01	2.45	1.09	-2.009	.047*
Draama	2.08	0.89	2.14	0.92	1.98	0.83	.927	.356
Liikennekilpailut (osallistuminen)	1.83	0.99	1.71	1.02	2.05	0.90	-1.749	.083

*p<.05

7.4 Liikennekasvatusta opettavien opettajien asenteet liikennekasvatukseen

Liikennekasvatusta opettavien opettajien asenne liikennekasvatukseen on melko positiivinen. Miesten ja naisten asenteissa ei ole tilastollisesti merkitseviä eroja. (Taulukko 11)

TAULUKKO 11. Liikennekasvatusta opettavien opettajien asenne liikennekasvatukseen summamuuttujien mukaan (t-testi)

Summamuuttuja	Kaikki n=111		Naiset n=72		Miehet n=39		t-arvo	p-arvo
	ka	kh	ka	kh	ka	kh		
Positiivinen asenne	3.20	0.59	3.18	0.62	3.22	0.55	.351	.726
Negatiivinen asenne	2.16	0.59	2.16	0.62	2.16	0.56	.014	.989

7.5 Liikennekasvatusta opettavien opettajien koetut esteet liikennekasvatuksen toteuttamisessa

Liikunnan ja terveystiedon opettajat arvioivat liikennekasvatuksen toteuttamisessa suurimpana esteenä opetussuunnitelmalliset haasteet. Liikennekasvatuksen toteuttamista vähiten haittaavana esteenä opettajat arvioivat materiaalin puutteen. Kuitenkin naisopettajat kokivat materiaalin puutteen suurempana esteenä kuin miehet. (Taulukko 12)

TAULUKKO 12. Liikennekasvatusta opettavien opettajien arvioidut esteet liikennekasvatuksen toteuttamiseen (t-testi)

Liikennekasvatuksen toteuttamisen esteet	Kaikki n= 109		Naiset n=70		Miehet n=39		t-arvo	p-aro
	ka	kh	ka	kh	ka	kh		
Opetussuunnitelmalliset haasteet	3.46	.80	3.50	.85	3.41	.70	.532	.596
Opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet	2.38	.64	2.43	.65	2.29	.63	1.094	.276
Materiaalin puute	2.33	.87	2.98	.91	2.57	.74	2.394	.018*

*p<.05; **p<.001; ***p<.000

7.6 Liikennekasvatuksen toteuttamiseen liittyvien koettujen esteiden ja asenteiden väliset yhteydet toisiinsa sukupuolittain

Pearsonin korrelaatiokertoimet osoittivat, että koetut esteet liikennekasvatuksen opetuksessa olivat yhteydessä opettajien liikennekasvatus asenteisiin. Materiaalin puutteen kokemisella ja negatiivisella asenteella on heikko positiivinen yhteys ($r=.18$). Korrelaatio osoitti, että mitä enemmän opettaja kokee materiaalin puutetta, sitä negatiivisempi asenne opettajalla oli liikennekasvatukseen. (Taulukko 13) Materiaalin puutteen sekä opettajaan ja oppilaaseen liittyvien haasteiden välillä oli kohtalainen positiivinen yhteys ($r=.31^{**}$). Korrelaatio osoitti, että mitä enemmän opettaja kokee materiaalin puutetta, sitä enemmän opettaja kokee esteenä opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet. (Taulukko 13)

Koettujen opetussuunnitelmallisten haasteiden ja negatiivisen asenteen välillä oli myös kohtalainen positiivinen yhteys ($r=.32^{**}$). Mitä enemmän opettaja koki opetussuunnitelmallisia haasteita, sitä negatiivisempi asenne hänellä oli liikennekasvatuksen toteuttamiseen. Myös opetussuunnitelmallisten haasteiden ja opettajaan ja oppilaaseen liittyvien haasteiden välillä on kohtalainen positiivinen yhteys ($r=.42^{**}$). (Taulukko 13)

Opettajaan ja oppilaaseen liittyvien haasteiden kokemisella oli positiivinen yhteys opettajan negatiivisiin asenteisiin ($r=.69^{**}$) sekä negatiivinen yhteys opettajan positiivisiin asenteisiin ($r=-.61^{**}$). Mitä enemmän opettaja koki liikennekasvatuksen toteuttamisesta esteenä itseensä ja oppilaaseen liittyviä haasteita, sitä negatiivisempi asenne hänellä oli liikennekasvatukseen. (Taulukko 13)

TAULUKKO 13. Liikennekasvatukseen toteuttamiseen liittyvien koettujen esteiden ja asenteiden väliset yhteydet (Pearsonin korrelaatiokerroin) (n=109 koetut esteet, n=111 asenne)

Muuttujat	1.	2.	3.	4.	5.
Materiaalin puute	-				
Opetussuunnitelmal- liset haasteet	.01	-			
Opettajaan ja oppilaa- seen liittyvät haasteet	.31 ^{**}	.42 ^{**}	-		
Positiivinen asenne	-.09	-.25 ^{**}	-.61 ^{**}	-	
Negatiivinen asenne	.18	.32 ^{**}	.69 ^{**}	-.60 ^{**}	-

* $p<0.05$; ** $p<0.01$; *** $p<.000$

7.6.1 Liikennekasvatusta opettavien opettajien asenteet sekä koetut esteet pätevien ja ei-pätevien opettajien ryhmissä

Pätevien ja ei-pätevien liikunnan ja terveystiedon opettajien koettujen esteiden välinen ero on merkitsevä materiaalin puutteessa sekä opettajaan ja oppilaaseen liittyvissä haasteissa. Ei-pätevät opettajat kokivat koetut esteet suurempina kuin pätevät opettajat. Ei-pätevät opettajat asennoituvat liikennekasvatukseen negatiivisemmin kuin pätevät opettajat. Pätevien ja ei-pätevien liikunnan ja terveystiedon opettajien negatiivisen asenteen välillä on tilastollisesti merkitsevä ero. (Taulukko 14)

TAULUKKO 14. Koettujen esteiden ja asenteiden keskiarvovertailu koulutuksen mukaan (t-testi).

Muuttujat	Pätevyys	n	ka	kh	t-arvo	p-arvo
Materiaalin puute	Pätevä	95	2.75	.85		
	Ei-pätevä	14	3.38	.86	-2.574	0.011*
Opetussuunnitel- malliset haasteet	Pätevä	95	3.43	.80		
	Ei-pätevä	14	3.70	.73	-1.136	.259
Opettajaan oppi- laaseen liittyvät haas- teet	Pätevä	95	2.33	.64		
	Ei-pätevä	14	2.70	.61	-2.014	.046*
Positiivinen asenne	Pätevä	96	3.22	.60		
	Ei-pätevä	15	3.01	.58	.899	.371
Negatiivinen asenne	Pätevä	96	2.11	.59		
	Ei-pätevä	15	2.50	.48	-2.445	.016*

*p<.05

8 POHDINTA

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää millaiseksi liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat liikennekasvatuksen eri tavoitteiden ja sisältöjen tärkeyden sekä millaisia opetusmuotoja he käyttävät. Lisäksi selvitettiin, mitä esteitä opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisessa sekä millaisia ovat opettajien asenteet liikennekasvatusta kohtaan. Liikennekasvatuksen tavoitteiden ja sisältöjen arvioitua tärkeyttä, työtapojen käytön useutta, liikennekasvatusasenteita sekä koettuja esteitä vertailtiin nais- ja miesopettajien välillä. Koettuja esteitä sekä liikennekasvatus asenteita vertailtiin myös pätevien ja ei-pätevien opettajien välillä.

Tutkimuksessa saatujen tulosten mukaan opettajien asenteet liikennekasvatukseen ovat melko positiiviset eikä nais- ja miesopettajien välillä ole merkittävää eroa. Opettajien asenteita liikennekasvatusta kohtaan on tutkittu melko vähän ja tulokset ovat ristiriitaisia eri tutkimusten välillä. Heiskasen & Mäkitalon (1989) tutkimuksen mukaan suomalaiset liikunnanopettajat asennoituivat kielteisesti liikennekasvatukseen, kun taas Harrisonin ym. (1997) mukaan australialaiset opettajat suhtautuvat myönteisesti liikennekasvatukseen. Monet terveystiedon opettajat Suomessa ja Englannissa pitävät liikennekasvatusta tärkeänä keinona terveyden edistämisessä, mutta sivuuttavat sen opetukseltaan (Aira ym. 2009; Department for Transport 2010). Vuosien varrella opettajien asennoituminen ja suhtautuminen liikennekasvatukseen on parantunut myönteisemmäksi, mikä voi johtua muun muassa siitä, että liikennekasvatuksen asema on vahvistunut opetussuunnitelmissa (Sornikivi 2008). Tämän hetkiseen opetussuunnitelmaan (2004) on kirjattu selkeät liikennekasvatuksen tavoitteet ja sisällöt terveystieto –oppiaineen sekä turvallisuus ja liikenne –aihekokonaisuuden yhteyteen, mikä voi lisätä opettajien myönteistä asennoitumista liikennekasvatukseen.

Kielteinen liikennekasvatusasenne oli yhteydessä opettajien kokemuksiin esteisiin liikennekasvatuksen toteutuksessa. Negatiiviseen asenteeseen oli voimakkaammin yhteydessä opettajaan ja oppilaaseen liittyvät haasteet, kuten opettajan tietotaidon puuttuminen ja motivaation puute sekä oppilaalla että opettajalla. Rintamäen (1997) mukaan opettajien tietotaidon puuttuminen on yksi suurimmista ongelmista, joka vaikuttaa liikennekasvatuksen toteutukseen. Opettajilla tulisi olla motivaatiota sekä riittävästi valmiuksia to-

teuttaa liikennekasvatusta, minkä vuoksi Niemi (2012b, 10–11) näkee tarpeellisena ja jopa kiireisenä täydennyskoulutuksen turvallisuus- ja liikennekasvatuksesta. Niemen (2012b) mukaan liikennekasvatuksen määrä opettajien peruskoulutuksessa on olematonta, eikä täydennyskoulutukseen ole kovin kattavaa. Tarkasteltaessa liikunnan- ja terveystiedon opettajien peruskoulutusta, ei koulutus tarjoa juuri lainkaan liikennekasvatusta. Liikunnanopettajaopinnot sisältävät ainoastaan ensiapukurssin, jossa keskeisimpinä sisältöalueina ovat onnettomuus- ja loukkaantumistilanteissa toimiminen sekä ensiavun perustaitojen hallinta. Terveystiedon monitieteiseen koulutukseen kuuluu ihminen, ympäristö ja hyvinvointi –kurssi, jonne liikennekasvatus on sisällytetty. (Liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnan opinto-opas 2011 – 2014, 31, 228–234.) Opettajien tietotaidon lisääminen voisi vähentää opettajien koettuja esteitä liikennekasvatuksen toteutuksesta ja opettajien suhtautuminen liikennekasvatukseen voisi parantua entisestään.

Suurempana esteenä liikennekasvatuksen toteutuksessa opettajat kokivat opetussuunnitelmalliset haasteet, johon sisältyi muun muassa ajan puute sekä sisällöltään täysi opetussuunnitelma. Naisopettajat arvioivat materiaalin puutteen isommaksi kuin miesopettajat liikennekasvatuksen toteutukseen liittyvistä koetuista esteistä. Myös muut liikennekasvatuksen esteitä kartoittavat tutkimukset tukevat saatuja tuloksia (Harrison ym. 1997, Heinonen 1997, Rintamäki 1997). Opettajien kokemiin opetussuunnitelmaan liittyviin haasteisiin voi vaikuttaa se, ettei liikennekasvatus ole itsenäinen oppiaine, vaan se on liitetty turvallisuus ja liikenne –aihekokonaisuuteen sekä terveystietoon (Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004). Aihekokonaisuuksien toteutus riippuu koulujen toimintakulttuurista ja Niemen (2012a) tekemän tutkimuksen mukaan turvallisuus ja liikenne –aihekokonaisuuden toteuttamiseen vaikuttaa suuresti ajanpuute. Lisäksi koulut painottavat eri aihekokonaisuuksia eritavoin, jolloin turvallisuus ja liikenne –aihekokonaisuudelle ei varata riittävästi aikaa koulun toimintakulttuurista. (Niemi 2012a, 22–23.) Myös terveystiedon opettajat kokivat Airan ym. (2009, 118) tutkimuksessa terveystiedon opetuksessa vaikeutena opetussuunnitelman keskeisten sisältöjen laajuuden. Terveystiedon opetussisältöjen määrä on kattava ja yläkoulun opettajalla on käytettävissä kolme vuosiviikkotuntia terveystiedon opetukseen (Vn A 1435/2001). Monet opettajat voivat kokea, ettei aika riitä kaikkien opetussisältöjen opettamiseen, minkä vuoksi he voivat jättää tietyille opetussisällöille vähemmän aikaa. Tällöin juuri liikennekasvatus voi jäädä opetuksesta vähäisemmäksi.

Pätevät opettajat suhtautuvat myönteisemmin liikennekasvatukseen kuin ei-pätevät opettajat. Pätevien opettajien ryhmä muodostui liikunnanopettajista. Heidän myönteisempi suhtautuminen liikennekasvatukseen voi johtua siitä, että liikenteessä liikkuminen kuuluu olennaisena osana liikuntatuntiin silloin, kun siirrytään esimerkiksi liikunta-paikalta toiselle. Perusopetuslain mukaan oppilailta tulee olla oikeus turvalliseen opiskelu-ympäristöön, joten oppilaitos on koko koulupäivän ajan vastuussa turvallisuudesta (Perusopetuslaki 1998/628). Liikunnanopettajat voivat pitää liikennekasvatusta tärkeänä juuri turvallisuuden sekä oman ammattivastuun vuoksi, minkä johdosta he suhtautuvat myönteisemmin liikennekasvatukseen kuin muut opettajat. Sornikiven (1988) mukaan liikunnanopettajilla on hyvä tilaisuus puuttua liikennekasvatukseen juuri liikuntatuntien yhteydessä, koska tunnit voivat sisältää liikkumista paikasta toiseen.

Ei-pätevät opettajat kokivat liikennekasvatuksen toteutukseen liittyvät koetut esteet isoimpina sekä asennoituivat liikennekasvatukseen negatiivisemmin kuin pätevät opettajat. Merkittävimmät erot koetuissa esteissä olivat materiaalin puuttumisessa sekä opettajaan ja oppilaaseen liittyvissä haasteissa. Ryhmien eroavaisuus voi johtua siitä, että pätevät opettajat selviävät koetuista esteistä helpommin kuin ei-pätevät, koska he ovat saaneet mahdollisesti enemmän koulutusta sekä kokemusta liikennekasvatuksen toteutuksesta kuin ei-pätevät opettajat. Liikennekasvatuksen toteutuksen yhtenä suurimpana ongelmana Harrison ym. (1997) ja Heinonen (1997) pitivät juuri opettajan tietotaidon puuttumista. Pätevät opettajat eivät koe liikennekasvatuksen haasteita suurina vaikeuksina, mikä vaikuttaa myös koettuun asenteeseen, sillä tämän tutkimuksen tulosten mukaan koetut esteet olivat yhteydessä opettajan negatiivisiin asenteisiin liikennekasvatuksen opetuksessa.

Tutkimuksessa saatujen tulosten mukaan opettajat arvioivat erittäin tärkeiksi tavoitteiksi turvallisen ja vastuullisen toiminnan liikenteessä, vaaratilanteiden ennakoimisen sekä tarkoituksenmukaisen toiminnan onnettomuustilanteissa. Jonkin verran tärkeiksi opettajat arvioivat ympäristön, elämäntavan ja kulttuurin merkityksen arvioimisen turvallisuuden ja terveyden näkökulmasta sekä lähiympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen vaikuttamisen. Opettajien tärkeimmiksi arvioidut tavoitteet ovat oppilaan yksilölliseen toimintaan ja käyttäytymiseen viittaavia, minkä vuoksi opettajat ovat voineet arvioida ne tärkeimmiksi. Vähemmän tärkeimmiksi arvioidut tavoitteet liittyvät yhteiskunnallisiin tekijöihin, minkä vuoksi opettajat saattavat arvioida, etteivät ne ole

yhtä tärkeitä, kuin oppilaan henkilökohtaiseen toimintaan viittaava tavoitteet. Naisopettajat arvioivat kaikki liikennekasvatuksen tavoitteet tärkeämmäksi kuin miesopettajat ja suurimmat erot olivat turvallisuuteen liittyvien valintojen tunnistamisessa ja pohtimisessa sekä tarkoituksenmukaisessa toiminnassa turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa.

Tärkeimpinä opetussisältöinä opettajat arvioivat ensiavun, liikennekäyttäytymisen sekä onnettomuuksilta suojautumisen omassa elinympäristössä. Vähemmän tärkeänä opetussisältönä opettajat arvioivat erilaiset liikenneympäristöt sekä turvalaitteet. Terveystiedon kehittämistutkimuksen mukaan terveystiedon opettajat arvioivat ensiaputaidot myös yhdeksi tärkeimmäksi tavoitteeksi terveystiedon opetuksessa (Aira ym. 2009, 102). Verrattuna liikennekasvatuksen muihin opetussisältöihin ensiaputaito on konkreettinen taito, jota on helppo toteuttaa koulussa. Esimerkiksi erilaisten liikenneympäristöjen, turvalaitteiden sekä ympäristöturvallisuuden toteuttaminen koulussa voi olla hankalaa muun muassa materiaalin saatavuuden sekä organisoinnin vuoksi. Myös liikunnan ja terveystiedon opettajien oma ammattitaito voi vaikuttaa siihen, että he arvioivat ensiavun tärkeäksi opetussisällöksi, koska heidän peruskoulutukseen sisältyy ensiapukurssi (Liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnan opinto-opas 2011 – 2014).

Opetussisältöjen arvioituun tärkeyteen voi vaikuttaa vahvasti opettajan oma mielipide ja arvio siitä, mikä on tärkeintä yläkouluikäiselle liikennekasvatuksen osalta. Toisaalta, sisältöjen arvioituun tärkeyteen voi vaikuttaa myös opettajan oma arvio siitä, mikä hänelle itselleen on tärkeää tai kuinka hyvin hän kykenee opettamaan eri opetussisällöt (Nuutinen 2012, 45). Jos opettajalla on paljon tietämystä tietystä opetussisällöstä, hän voi arvioida sen tärkeänä opetussisältönä oman ammattitaidon vuoksi. Vähemmän tärkeiksi tavoitteiksi voidaan arvioida sellaiset asiat, joita ihminen ei itse hallitse tai ei varsinkaan arvosta.

Tässä tutkimuksessa tutkittiin liikunnan ja terveystiedon opettajien suhtautumista liikennekasvatuksen opetussisältöjen ja tavoitteiden tärkeyteen. Monet tutkimukset osoittavat, että opettajat kokevat haasteena täyden opetussuunnitelman (Harrison ym. 1997, Heinonen 1997, Rintamäki 1997), jonne tavoitteet ja sisällöt on kirjattu. Tässä tutkimuksessa saatujen tulosten mukaan opettajat kokivat opetussuunnitelmalliset haasteet suurimpina, mutta arvioivat liikennekasvatuksen tavoitteet sekä sisällöt tärkeiksi. Voidaankin olettaa, että liikunnan ja terveystiedon opettajat arvostavat liikennekasvatuksen

tärkeyttä yläkoulussa, mutta kokevat siitä huolimatta opetussuunnitelman liian täytenä, mikä tuo haasteita liikennekasvatuksen toteutukseen. Pitäisikö opetussuunnitelmaan laadittuja tavoitteita ja sisältöjä muuttaa siten, että sinne kirjattaisiin pelkästään tärkeimmät, merkityksellisimmät sekä oppilaslähtöisimmät asiat yläkouluikäisten kannalta? Tässä tutkimuksessa saatujen tulosten mukaan opettajat arvioivat oppilaslähtöisemmät tavoitteet ja työtavat tärkeämpinä kuin yhteiskunnalliset tavoitteet ja sisällöt. Tällöin opetussuunnitelmaan kirjatut sisällöt ja tavoitteet vähentyisivät, ja mahdollisesti opetussuunnitelmaan liittyviä haasteita ei koettaisi enää suurina.

Opettajat arvioivat käyttävänsä liikennekasvatuksen toteutukseen enimmäkseen luento-opetusta, ryhmitöitä, oppilaan itsenäistä työskentelyä sekä oppikirjaa. Vähiten opettajat arvioivat käyttävänsä draamaa sekä liikennekilpailuihin osallistumista. Heinosen (2005, 137) väitöskirjatutkimuksen sekä Airan ym. (2009, 112) tutkimuksen tulokset tukevat tässä tutkimuksessa saatuja tuloksia, sillä suomalaisessa peruskoulussa opettajajohtoiset opetusmenetelmät ovat eniten käytettyjä. Opetusmenetelmät eivät kuitenkaan ole riittävän laadukkaita, sillä liikennekasvatuksen tehokkuuden vuoksi opetusmenetelminä tulisi käyttää konkreettisia ja käytännönläheisiä työtapoja (Rintamäki 1997; Liikenneturva 198, 14–16; Harrison ym. 1997). Opettajat saattavat pitäytyä vanhoihin, tutuksi tulleisiin opetusmenetelmiin. Esimerkiksi draama voi olla uusi ja monille opettajille vieras opetusmenetelmä, jota he eivät hallitse eivätkä näin ollen käytä. Lisäksi liikennekasvatusta opettavat opettajat eivät välttämättä tiedosta liikennekasvatuksen oppimisen luonnetta, joten he eivät tiedosta, kuinka liikennekasvatusta tulisi opettaa ja miksi käytännönläheinen opetus olisi tärkeää. Kuten Niemi (2012b) toteaa, opettajien täydennyskoulutustarve olisi tärkeää, jotta opettajien ammattitaito liikennekasvatuksesta lisääntyisi.

Opettajien käyttämiin työtapoihin voi vaikuttaa myös käytössä oleva aika. Tässä tutkimuksessa saatujen tulosten, sekä monien muiden tutkimusten mukaan (Harrison ym. 1997, Department for Transport 2010), opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteutuksessa yhtenä haasteena ajan puutteen. Ajan puute voi vaikuttaa opetusmenetelmien käyttöön, koska käytännönharjoitukset, erilaiset projektityöt sekä liikennekilpailuihin osallistuminen vaativat aikaa, suunnittelua sekä organisointia.

Tämä tutkimus antoi kuvaa siitä, kuinka liikunnan opettajat suhtautuvat liikennekasvatukseen yläkoulussa sekä mitä tavoitteita ja opetussisältöjä he pitävät tärkeinä. Tulokset

antoivat myös tietoa siitä, mitkä tekijät opettajat kokevat suurimmiksi esteiksi liikennekasvatuksen toteutuksessa. Tutkimuksen tulosten ja osaltaan myös Opetushallituksen esittämän kannanoton vuoksi liikennekasvatuksen asemaa peruskoulussa tulisi vahvistaa entisestään. Opettajat arvostavat ja asennoituvat myönteisesti liikennekasvatukseen, mutta opettajien tietotaitoa tulisi kehittää muun muassa täydennyskoulutusten avulla. Tästä tutkimuksesta saatujen tulosten mukaan opettajien toteuttama liikennekasvatus ei ole tehokasta, koska liikennekasvatukseen käytettävien työtapojen tulisi olla oppilaslähtöisempiä, käytännönläheisempiä sekä enemmän oppilaan omaan kokemusmaailmaan liittyviä. (Gregersen 2004; Department for Transport 2010, 10–15.)

Täydennyskoulutukselle olisi tarvetta, koska opettajat kokevat tietotaidon puutteen yhtenä haasteena liikennekasvatuksen toteutuksessa. Antaako opettajien peruskoulutus riittävää valmiutta liikennekasvatuksen toteutukseen? Opettajakoulutus sisältää niukasti liikennekasvatukseen liittyviä opintoja, joten voidaanko olettaa, että yhteiskunta ei pidä liikennekasvatusta tärkeänä opetussisältönä, minkä vuoksi liikennekasvatuksen kurssitarjonta on vähäistä? Jotta liikennekasvatuksen asemaa peruskoulussa sekä opettajien ammattitaitoa pystyttäisiin edistämään, mielestäni opettajankoulutuksen tulisi antaa paremmat valmiudet liikennekasvatuksen opettamiseen peruskoulussa.

Opettajat kokivat haasteena myös liian täyden opetussuunnitelman sekä ajan puutteen. Opetussuunnitelmallisia haasteita voisi vähentää koulujen toimintakulttuurin edistäminen sekä opetussuunnitelmaan kirjattujen tavoitteiden ja sisältöjen uudelleen arvioiminen. Koulun toimintakulttuurissa tulisi painottaa turvallisuus ja liikenne aihekokonaisuutta sekä tehdä koulun oma liikennekasvatussuunnitelma (Vähäkainu 2005). Lisäksi liikennekasvatuksen toteutus tulisi olla sekä koulu- että opettajatasolla moniammatillista yhteistyötä muun muassa poliisien, vanhempien ja kollegoiden kanssa (Sosiaali- ja terveysministeriö 2004). Liikennekasvatuksen tehokkuutta peruskoulussa lisäisi myös tutkimus- ja tilastotiedon saatavuus, jotta ajankohtaiset tutkimustiedot saataisiin opetuskäyttöön (Niemi 2012b, 10). Tuoreen tutkimustiedon puutteesta kertoo esimerkiksi se, että tässä tutkimuksessa käytetyt lähteet ovat vanhoja, koska ajankohtaisempia lähteitä ei ollut saatavilla. Tämän tutkimuksen luotettavuutta heikentää se, että käytetyt lähteet eivät ole tuoreita.

Pro-gradu tutkielman aineisto kerättiin kevään 2012 aikana. Tutkimuksen kohdejoukko on Liiton jäseniä ympäri Suomea, joten kohdejoukon edustavuus on hyvä. Tutkimusaineiston koko oli ainoastaan 123 ja kato oli merkittävä, sillä vastausprosentiksi muodostui 50%. Aineistonkeruun aikana tutkimuksen kohdejoukko oli terveystiedon opettajia siirtymäkauden ajalta ja tänä päivänä terveystiedon opetuksen pätevyysvaatimuksena on, että opettaja on suorittanut terveystiedon aineopinnot (Aira ym. 2009). Tutkimuksen tuloksia ei pysty yleistämään perusjoukkoon kadon sekä siirtymäkauden vuoksi. Näin ollen tutkimuksen tuloksien voidaan katsoa kuvaavan ainoastaan niitä opettajia, jotka osallistuivat tähän tutkimukseen.

Tutkimuksen alhaiseen vastausprosenttiin on voinut vaikuttaa kyselylomakkeen pituus sekä tutkittavan aiheen vähäinen kiinnostavuus vastaajalle. Moni opettaja oli vastannut suhteellisen pitkään kyselylomakkeeseen puutteellisesti tai jättänyt kyselyyn vastaamisen kesken. Kyselylomake sisälsi monivalintakysymyksiä sekä asteikkoihin perustuvia kysymyksiä. Opettajien mielipiteiden tutkimiseen valitut kysymystyypit sopivat hyvin, koska asteikot mittasivat opettajien mielipidettä kysytyihin väittämiin. Tutkimukseen valittu määrällinen menetelmä soveltui hyvin, koska sen avulla pystyttiin tutkimaan suurempaa otoskokoja, mikä antoi laajemman kuvan opettajien mielipiteistä liikennekasvatuksesta. Lisäksi aineiston analysointi ja käsittely oli helpompaa ja nopeampaa.

Tutkimuksen luotettavuutta olisi voinut lisätä monimenetelmällisyyden avulla, jolloin tutkimuksessa olisi käytetty myös laadullista menetelmää. Laadullisen menetelmän avulla olisi saanut muun muassa perusteluja ja selityksiä opettajien mielipiteille liikennekasvatuksen tavoitteiden ja opetussisältöjen arvioidusta tärkeydestä sekä työtapojen käytön useudesta. Kyselylomakkeessa olisi voinut olla avoin kysymys, johon opettajat olisivat halutessaan voineet perustella vastauksensa. Toisaalta, kyselylomakkeeseen vastaaminen olisi vienyt vielä enemmän aikaa.

Jatkossa olisi mielenkiintoista tutkia, millaiseksi liikennekasvatusta opettavat opettajat arvioivat oman ammattitaitonsa liikennekasvatuksen opettamisessa ja millaiseksi he arvioivat koulutuksen sisältämää liikennekasvatusta. Tulokset antaisivat arvokasta tietoa siitä, onko liikunnan ja terveystiedon opettajakoulutuksen tarjoama kurssimäärä liikennekasvatuksesta riittävää ja pitäisikö koulutustarjontaa muuttaa. Tulokset osoittaisivat sen, antaako opettajankoulutus riittävät valmiudet työelämän vaatimuksiin. Olisi myös

arvokasta tutkia oppilaiden asennoitumista liikennekasvatukseen, millaiseksi he kokevat peruskoulun tarjoaman liikennekasvatuksen. Tulosten perusteella peruskoulun liikennekasvatusta voitaisiin kehittää enemmän oppilaan tarpeita vastaavaksi ja näin ollen kehittää liikennekasvatusta oppilaslähtöisemmäksi. Huomion arvoista on se, että liikennekasvatuksen tutkimustiedolle on tarvetta, jotta ajankohtainen tieto saataisiin liitettyä opetukseen (Niemi 2012b).

LÄHTEET

- Aira, T., Tuominiemi, A-M. & Kannas, L. 2009. Terveystiedon opetuksen ja tutkimuksen lähtökohtia. Teoksessa L. Kannas (toim.), H. Peltonen, T. Aira. Kokemuksia ja näkemyksiä terveystiedon opetuksesta yläkouluissa. Terveystiedon kehittämistutkimus osa 1. Helsinki: Opetushallitus, 2009: 18–32.
- Aira, T., Välimaa, R., Villberg, J. & Kannas, L. 2009. Opettajatutkimus. Teoksessa L. Kannas (toim.), H. Peltonen, T. Aira. Kokemuksia ja näkemyksiä terveystiedon opetuksesta yläkouluissa. Terveystiedon kehittämistutkimus osa 1. Helsinki: Opetushallitus, 2009:88–119.
- Alamäki, A. & Keskinen, S. 1996. Liikennekasvatus osana varhaiskasvatusta. Teoksessa A. Alamäki & S. Keskinen (toim.) Monialainen varhaiskasvatus. Rauman opettajankoulutuslaitos. Turun yliopiston kasvatustiedekunnan julkaisusarja B 52, 109–123.
- Alkula, T., Pöntinen, S. & Ylöstalo, P. 1999. Sosiaalitutkimuksen kvantitatiiviset menetelmät. Porvoo: WSOY.
- Anteroinen, P. & Loikkanen, L. 2012. Open sana painaa. Liikennevilkku 2, 26–28.
- Anttila, P. 1996. Tutkimisen taito ja tiedonhankinta. Helsinki: Gummerus.
- Bohner, G. & Wänke, M. 2002. Attitudes and attitude change. Hove, New York: Psychology Press.
- Bradbury, A. & Quimby, A. 2008. Community road safety education: an international perspective. Proceedings of the Institution of civil Engineers. Municipal Engineer 161, ME2, 137–143.
- Department for Transport. Viitattu 15.8.2012. <http://www.dft.gov.uk/>.
- Department for Transport. 2009. Building on Success: Improving the delivery of road safety education, training and publicity. Lontoo. Road safety research report 99: Department for Transportation.
- Department for Transport. 2010. Road safety education. A guide for secondary schools teaching students aged 11–16, think education. United Kingdom: Department for Transport.
- Dragutinovic, N. & Twisk, D. 2008. The effectiveness of road safety education. SWOV Institute for Road safety research: Leidschendam.

- Elvik, R. 2010. Sources of uncertainty in estimated benefits of road safety programmes. *Accident analysis and prevention* 42, 2171-2178. Institute of Transport Economics, Norway.
- Erwin, P. 2001. *Asenteet ja niihin vaikuttaminen*. Helsinki: WSOY.
- Gregersen, N.P. 2004. *Framtid på väg. Ett project med trafikantundervisning i höstadiet och gymnasieskolan*. Väg- och transportforskningsinstitutet rapport 499.
- Harrison, W.A, Penman, Ingrid. & Pennella, J. 1997. *Investigation of traffic safety education in Victorian schools*. Monash University Accident Research Centre. Report 110, Melbourne.
- Heinonen, J-P. 2005. *Opetussuunnitelmat vai oppimateriaalit. Peruskoulun opettajien käsityksiä opetussuunnitelmien ja oppimateriaalien merkityksestä opetuksessa*. Helsingin yliopisto, Soveltavan kasvatustieteen laitos. Tutkimuksia 257. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Heinonen, M. 1997. *Liikenneopetus peruskoulun ala- ja yläasteen kouluissa. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 78*. Helsinki.
- Heinonen, M. 2006. *Seurakuntien liikennekasvatus. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 103/2006*. Helsinki.
- Heiskanen, H. & Mäkitalo, E. 1989. *Peruskoulun 7. Luokan oppilaiden ja heille liikuntaa opettavien opettajien asennoituminen liikennekasvatukseen ja liikenteeseen*. Lapin korkeakoulu. Kasvatustieteiden osasto. Pro gradu -tutkielma.
- Hiiroinen, M. 2010. *Draama tehostaa liikennekasvatusta*. *Opettaja lehti* 36, 26.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2008. *Tutki ja kirjoita*. 13.–14. *Osin uudistettu painos*. Helsinki: Tammi.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2009. *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Yliopistopaino.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sarjavaara, P. 2009. *Tutkija kirjoita*. 15. *Uudistettu painos*. Helsinki: Tammi.
- Institute for road safety research. 2006. *Advancing sustainable safety. National road safety outlook for 2005-2020*. SWOV Institute for Road Safety Research; Leidschendam.
- Jyllilä, A. & Mäkelä, L. 2011. *Nuoret, alkoholi ja liikenne – terveyden edistäminen draaman keinoin*. Seinäjoen ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.
- Jyrinki, E. 1976. *Kysely ja haastattelu tutkimuksessa*. Toinen uudistettu painos. Helsinki: Gaudeamus.

- Laapotti, S. & Keskinen, E. 2005. Ehjänä elämässä – liikenneturvallisuusesityksen vastaanotto ja vaikutukset. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 102/2005. Turun yliopisto.
- Liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnan opinto-opas 2011 – 2014. Jyväskylän Yliopisto.
- Järvinen, M. 2010. Aloite liikennekasvatuksen saamiseksi peruskoulujen opetussuunnitelmiin. Kannanotto perusopetuksen yleisten tavoitteiden ja tuntijaon uudistustyöryhmälle. Liikenneturva. Viitattu 20.1.2012.
[http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/uutispoyta/Aloite_opetusministeriolle_koulun_liikennekasvatus.pdf](http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/ uutispoyta/Aloite_opetusministeriolle_koulun_liikennekasvatus.pdf).
- Kantola, J. 1985. Liikennekasvatuksen mahdollisuudet ja rajoitukset. Osa 1. Tutkimusprojekti yleiset lähtökohdat. Liikenneturvan tutkimuksia 75. Helsinki.
- Karttunen, M. 2006. Aloite: Lasten ja nuorten liikennekasvatus tarvitsee panostusta.
- Karvonen, J. 1970. Opettajien asenteet, odotukset ja oppimistulokset jatkokoulutuksessa. 1 Teoreettinen kehys. Jyväskylän Yliopisto. Kasvatustieteiden laitoksen julkaisuja 63.
- Kouluhallitus. 1985. Peruskoulun opetussuunnitelman perusteet 1985. Helsinki: Valtion painatuskeskus.
- Kupias, P. 2004. Oppia opetusmenetelmistä. Helsinki: Edita.
- Kyllönen, M. 2011. Liikenneministeri Merja Kyllönen liikenneturvallisuusalan ansiomitaleiden jakotilaisuudessa 1.9.2011. Viitattu 14.1.2013
<http://www.lvm.fi/web/fi/puheet/puhe/-/view/1267997>.
- Lahdenperä, S. & Outila, J. 1992. Liikennekasvatuksen toteuttaminen peruskoulun yläasteella. Jyväskylän Yliopisto. Pro gradu -tutkielma.
- Lahikainen, A.R. & Pirttilä-Backman, A-M. 2001. Sosiaalipsykologian perusteet. Helsinki: Otava.
- Liikenneturva. 1981. Liikennekasvatuksen peruskurssi. Helsinki.
- Liikenneturva. 1988. Peruskoulun liikennekasvatus yläaste. Liikenneturva. Helsinki.
- Liikenneturva. 2012. Tilastokatsaus 20.8.2012. Nuorten henkilövahingot tieliikenteessä. Helsinki. Viitattu 13.12.2011.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Nuorten_henkilovahingot.pdf.

- Liikenneturvan työkalupakki 2013. Viitattu 12.1.2013
<http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/index.php>.
- Liikenneturva 2013. Liikennevalistusta tarinan ja tunteen kautta. Liikennevilkku 1, 11.
- Liikenneturva Pelasta kallonon – käytä kypärää kampanja. 2006. Helsinki. Viitattu 2.8.2012. http://www.liikenneturva.fi/www/fi/kampanjat/pelasta_kallonon.php.
- Liikennevilkku 2011. 2, 7.
- Liito 2011. Viitattu 3.1.2012. <http://www.liito.fi/jasen/>.
- Lähtenmäki, S. & Alamäki, A. 1997. Liikennekasvatus opettajankoulutuksessa. Opettajankouluttajien näkemyksiä liikennekasvatuksesta ja sen edistämisestä tietoverkkojen avulla. Kajaanin opettajankoulutuslaitos. Oulun Yliopiston Kajaanin opettajankoulutuslaitoksen julkaisuja 16: Oulun Yliopistopaino.
- Mattila, V-V. 2011a. Nuoret ja vanhat vaativat erityishuomiota. Liikennevilkku 1, 20–21.
- Mattila, V-V. 2011b. Taidosta tahtoon. Liikennevilkku 3, 16–19.
- Metsämuuronen, J. 2003. Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä. 2. Uudistettu painos. Helsinki: International Methelp.
- Metsämuuronen, J. 2008. Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä. 4.painos. Jyväskylä: Gummerus Oy.
- Monroe, B.M. & Stephen, J.R. 2008. A general connectionist model of attitude structure and change: The ACS (Attitude as Constraint Satisfaction) model. American psychological association. Psychological review 3, 733–759.
- Niemi, E.K. 2012a. Arvioinnin toteutuminen. Teoksessa E.K. Niemi (toim.). Aihekokonaisuuksien tavoitteiden toteutumisen seuranta-arviointi 2010. Koulutuksen seurantaraportit 2012:1. Helsinki. Opetushallitus 2012, 12 – 17.
- Niemi, E.K. 2012b. Liikenneturvallisuus koulussa ja koulumatkoilla. Liito, Liikunnan ja terveystiedon Opettaja 2, 10–11.
- Noponen, J. 1988. Liikunnanopettajien näkemyksiä terveyskasvatuksesta ja liikennekasvatuksesta peruskoulun yläasteella. Jyväskylän Yliopisto. Pro gradu - tutkielma.
- Nordic road safety council. 2011. 15-åringar i Nordens trafik. resultat från en undersökning i projektet “Bäst i Norden trafiksäkerhet för barn och ungdomar I åldern 12-17 år”. Rådet för sikker trafik, Liikenneturva, Trygg trafikk, Säker trafik.
- NTF. 2013. Viitattu 10.5.2013. <http://www.ntf.se/trafikeniskolan/>.

- Nuutinen, A. 2012. Liikenneopetus peruskoulussa. LIITO, Liikunnan ja terveystiedon opettaja 2, 44–45.
- Ojala, T. & Uutela, A. 2003. Rakentava vuorovaikutus. Helsinki: WSOY.
- Opettajien täydennyskoulutus. 2013. Liikenneturva. Viitattu 14.4.2013.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liikennekasvatus/opettajien_taydennyskoulutus/hurahdus-materiaali.php.
- Peruskoulun opetussuunnitelman perusteet 1994. 4. korjattu painos. Helsinki: Opetushallitus.
- Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteet 2004. Helsinki: Opetushallitus.
- Perusopetuslaki 21.8.1998/628.
- Poliisi 2013. Viitattu 15.5.2013 <http://poliisi.fi/>.
- Rautiainen, J., Pöllänen, M. & Kalenoja, H. 2006. Lasten ja nuorten ennakoiva liikenneturvallisuustyö. Tampereen teknillinen yliopisto. Tutkimusraportti 60.
- Rayner, S.A. 2007. A teaching elixir, learnign chimera or just fools gold? Do learnig styles matter? Support for learning 22(1): 24–30.
- Rintamäki, P. 1997. Ala-asteen opettajien käsityksiä liikennekasvatuksen mahdollisuuksista ja tulevaisuudesta. Tampereen Yliopisto, Hämeenlinnan toimipaikka.
- Saucier, G. 2000. Isms and the structure of social attitudes. Journal of personality and social psychology 2, 366–385.
- Sipinen, L. & Schrey, A. 1994. Opettajien ja vanhempien näkemyksiä liikennekasvatuksen tärkeydestä peruskoulussa. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 67. Helsinki.
- Skolverket. 2011. Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011. Stockholm.
- Somerkoski, B. 2012. Turvallisuus ja liikenne. Teoksessa E.K. Niemi (toim.). Aihekokonaisuuksien tavoitteiden toteutumisen seuranta-arviointi 2010. Koulutuksen seurantaraportit 2012:1. Helsinki: Opetushallitus 2012, 184 – 205.
- Sornikivi, U-M. 1988. Liikunnanopettaja liikennekasvattajana. Liikennevilkku 1, 27 – 28.
- Sornikivi, U-M. 2008. Liikenneturvaa 70 vuotta. Lasten liikennekasvatus 1939–2008. Liikenneturva. Helsinki.
- Sosiaali- ja terveysministeriö. 2004. Kouluterveydenhuollon laatusuositus. Helsinki. Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 2004:8.
- Valtioneuvoston asetus perusopetuslaissa tarkoitetun opetuksen valtakunnallisista tavoitteista ja perusopetuksen tuntijaosta 1435/2001.

- Vuorinen, I. 2005. Tuhat tapaa opettaa. Menetelmäopas opettajille, kouluttajille ja ryhmänohjaajille. Vammala: Resurssi.
- Vähäkainu, M. 2003. Liikenneturvan Turvauutiset: Tukea koulujen liikennekasvatukseen. Liikennevilkku 5, 22.
- Vähäkainu, M. 2005. Opetussuunnitelman perusteista käytännön koulutyöhön. Liikennekasvatus osana terveystiedon opetusta. Liikennevilkku 4, 6–7.
- Vähäkainu, M., 2006. Uusia keinoja koulujen liikenneturvallisuuden parantamiseen. Liikennevilkku 4, 9.
- Zeedyk, M.S., Wallace, L., Carcary, B., Jones, K. & Larter, K. 2001. Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behavior. *British Journal of Educational Psychology* 71, 573-594.

LIITTEET

LIITE 1: Saatekirje ja kyselylomake

Hyvä liikunnan ja terveystiedon opettaja!

Olen Jyväskylän Yliopiston liikunta- ja terveystieteiden tiedekunnan opiskelija. Teen pro gradu –tutkielmaani liikunnan ja terveystiedon opettajien liikennekasvatukseen liittyvistä mielipiteistä ja kokemuksista. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, millaisiksi liikunnan ja terveystiedonopettajat arvioivat liikennekasvatuksen eri tavoitteiden ja sisältöjen tärkeyden sekä millaisia opetusmuotoja opettajat käyttävät. Samoin selvitän, mitä esteitä opettajat kokevat liikennekasvatuksen toteuttamisessa sekä millaisia ovat opettajien asenteet liikennekasvatuksen opettamista kohtaan. Tulosten avulla Liikenneturva voi kehittää omaa opettajille suunnattua täydennyskoulutustaan sekä liikennekasvatustoimintaansa.

Kysely on nimetön ja kaikki antamasi vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja nimettömästi kokonaisuutena, josta yksittäistä vastaajaa ei voi tunnistaa. Vastaaminen kestää noin 10 minuuttia. Vastauksesi on arvokasta liikennekasvatuksen kehittämistyön kannalta.

Kiitos jo etukäteen vastauksistasi!

Jyväskylässä

Anu Pulkkinen

opinnäytetyön tekijä
jaaja

Pipsa Nieminen, LitT

Erikoistutkija, opinnäytetyön oh-

Jyväskylän yliopisto

Liikuntatieteiden laitos

7. Millä alueella toimit opettajana?

- | | | | |
|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| a. Pohjois-Suomi | <input type="radio"/> | e. Länsi-Suomi | <input type="radio"/> |
| b. Itä-Suomi | <input type="radio"/> | f. Uudenmaan alue | <input type="radio"/> |
| c. Keski-Suomi | <input type="radio"/> | g. Luonais-Suomi | <input type="radio"/> |
| d. Kaakkois-Suomi | <input type="radio"/> | h. Häme | <input type="radio"/> |

B) Seuraavassa on lueteltu liikennekasvatuksen tavoitteita. Arvioi niiden tärkeyttä rengastamalla sopivin vaihtoehto.

1= ei lainkaan tärkeä, 2= vähän tärkeä, 3= jonkin verran tärkeä, 4= melko tärkeä, 5= erittäin tärkeä

	Ei lainkaan tärkeä				Erittäin tärkeä
1. Liikennekäyttötymisen muutos	1	2	3	4	5
2. Liikennesääntöjen oppiminen	1	2	3	4	5
3. Vaaratilanteiden ennakoiminen ja turvallisuusriskien tunnistaminen	1	2	3	4	5
4. Tarkoituksenmukainen toiminta onnettomuustilanteissa	1	2	3	4	5
5. Turvallinen ja vastuullinen toiminta liikenteessä	1	2	3	4	5
6. Liikenneympäristön ja muun toimintaympäristön turvallisuuteen vaikuttaminen	1	2	3	4	5
7. Turvallisuuteen liittyvien valintojen tunnistaminen ja pohtiminen	1	2	3	4	5
8. Ennaltaehkäisyn ja avun tarpeen tunnistaminen	1	2	3	4	5
9. Tarkoituksenmukainen toiminta turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa	1	2	3	4	5
10. Ympäristön, elämäntavan, median ja kulttuurin merkityksen arvioiminen turvallisuuden ja terveyden näkökulmasta	1	2	3	4	5

C) Seuraavassa on lueteltu liikennekasvatuksen opetussisältöjä. Arvioi niiden tärkeyttä liikennekasvatuksen kannalta rengastamalla sopivin vaihtoehto.

1= ei lainkaan tärkeä, 2= vähän tärkeä, 3= jonkin verran tärkeä, 4= melko tärkeä, 5= erittäin tärkeä

	Ei lainkaan tärkeä				Erittäin tärkeä
1. Onnettomuuksilta suojautuminen	1	2	3	4	5

omassa elinympäristössä					
2. Ympäristöturvallisuus	1	2	3	4	5
3. Turvallisuutta edistävät toimintamallit	1	2	3	4	5
4. Liikennesäännöt	1	2	3	4	5
5. Erilaiset liikenneympäristöt	1	2	3	4	5
6. Liikennekäyttäytyminen	1	2	3	4	5
7. Liikenneympäristön turvallisuus	1	2	3	4	5
8. Turvalaitteet	1	2	3	4	5
9. Lähiympäristön vaaranpaikkojen kartoittaminen	1	2	3	4	5
10. Lähiympäristön turvallisuuden parantaminen	1	2	3	4	5
11. Liikenneturvallisuus	1	2	3	4	5
12. Ensiapu	1	2	3	4	5
13. Tapaturmat	1	2	3	4	5

D) Seuraavassa on lueteltu työskentelytapoja, joita voidaan käyttää liikennekasvatuksessa. Arvioi, missä määrin käytät seuraavia työskentelytapoja terveystiedon oppitunneilla rengastamalla sopivin vaihtoehto.

1= en lainkaan, 2= vähän, 3= jonkin verran, 4= melko paljon, 5= paljon

	En lainkaan				Paljon
1. Opettajan esitys tai luento	1	2	3	4	5
2. Oppilaan itsenäinen työskentely	1	2	3	4	5
3. Oppikirjan käyttö	1	2	3	4	5
4. Oppilaan esitys tai esitelmä	1	2	3	4	5
5. Ryhmätyöskentely	1	2	3	4	5
6. Draama	1	2	3	4	5
7. Liikenne teemapäivä	1	2	3	4	5
8. Projektityöt	1	2	3	4	5
9. Asiantuntijan vierailu	1	2	3	4	5
10. Ongelmanratkaisuun perustuvat työmuodot	1	2	3	4	5
11. Liikennekilpailut (esim. osallistuminen)	1	2	3	4	5
12. AV-materiaalin avulla tapahtuva liikennetilanteiden arviointi	1	2	3	4	5
13. Kartan avulla tapahtuva koulun liikenneympäristön arviointi	1	2	3	4	5
14. Käytännön liikennetilanteiden harjoittelu	1	2	3	4	5
15. Paikallisesti ajankohtaisten liikenne-ongelmien käsittely ja arviointi	1	2	3	4	5

E) Seuraavassa on väittämiä liikennekasvatuksesta. Rengasta mielipidettäsi parhaiten kuvaava vaihtoehto kaikkien väittämien osalta.

1= Täysin eri mieltä, 2= jokseenkin eri mieltä, 3= osittain samaa, osittain eri mieltä, 4= jokseenkin samaa mieltä, 5= täysin samaa mieltä

	Täysin eri mieltä			Täysin samaa mieltä	
1. Liikennekasvatus on itsestäänselvyyksien sanelemista	1	2	3	4	5
2. Peruskoululaisille (7-9lk.) on hyödytöntä puhua liikenneasioista	1	2	3	4	5
3. On helppo vaikuttaa peruskoululaisten liikennekäyttäytymismalleihin	1	2	3	4	5
4. Pidän koulun liikennekasvatussuunnitelmaa hyödyllisenä	1	2	3	4	5
5. Liikennekasvatusta on miellyttävä opettaa	1	2	3	4	5
6. Liikennekasvatusta on helppo toteuttaa	1	2	3	4	5
7. Liikennekasvatus ei juurikaan kiinnosta minua	1	2	3	4	5
8. En pidä liikennekasvatusta keskeisenä	1	2	3	4	5
9. Liikennekasvatus motivoi oppilaita	1	2	3	4	5
10. On kiva suunnitella liikennekasvatuksen teemapäiviä/tapahtumia	1	2	3	4	5
11. Opettaisın mielummin muita aiheita kuin liikennekasvatusta	1	2	3	4	5
12. Liikennekasvatuksen opetus on työlästä	1	2	3	4	5
13. Liikennekasvatuksen tavoitteet ovat epämääräisiä	1	2	3	4	5
14. Haluaisin opettaa enemmän liikennekasvatusta	1	2	3	4	5
15. Opettajien yhteistyö toimii hyvin liikennekasvatuksen suunnittelussa	1	2	3	4	5

F) Seuraavassa on väittämiä liikennekasvatuksen toteuttamiseen liittyvistä asioista. Merkitse mielipidettäsi parhaiten kuvaava vaihtoehto kaikkien väittämien osalta.

1= Täysin eri mieltä, 2= jokseenkin erimieltä, 3= osittain samaa, osittain eri mieltä, 4= jokseenkin samaa mieltä, 5= täysin samaa mieltä

	Täysin eri mieltä			Täysin samaa mieltä	
1. Oppikirjat eivät tue opetusta	1	2	3	4	5
2. Opettajanoppaat eivät tue opetusta	1	2	3	4	5
3. Materiaalia on niukasti	1	2	3	4	5

4. Koen, että oppilaat eivät ole kiinnostuneet liikennekasvatuksesta	1	2	3	4	5
5. Liikennekasvatuksen tavoitteet eivät ole selkeitä	1	2	3	4	5
6. Minulla ei ole valmiuksia liikennekasvatuksen toteuttamiseen	1	2	3	4	5
7. Opetussuunnitelma on sisällöltään täysi	1	2	3	4	5
8. Liikennekasvatus jää muiden aihekokonaisuuksien jalkoihin	1	2	3	4	5
9. Liikennekasvatuksen suunnittelu on vaikeaa	1	2	3	4	5
10. Aikaa on liian vähän toteuttamiseen	1	2	3	4	5
11. Luokkatilat ovat puutteelliset	1	2	3	4	5

Kiitos vastauksestasi!

LIITE 2. Faktorianalyysin taulukko.

Muuttuja	Faktori 1	Faktori 2	Faktori 3	Kommunaliteetti (h ²)
1. Oppikirjat eivät tue opetusta	.963			.937
2. Opettajanoppaat eivät tue opetusta	.898			.827
3. Materiaalia on niukasti	.545			.391
10. Aikaa on liian vähän toteuttamiseen		.725		.539
8. Liikennekasvatus jää muiden aihe- kokonaisuuksien jalkoihin		.634		.470
7. Opetussuunnitelma on sisällöltään täysi		.552		.392
11. Luokkatilat ovat puutteelliset		.340		.142
5. Liikennekasvatuksen tavoitteet eivät ole selkeitä			.695	.592
9. Liikennekasvatuksen suunnittelu on vaikeaa		.434	.525	.522
4. Koen, että oppilaat eivät ole kiinnostuneet liikennekasvatuksesta			.514	.290
6. Minulla ei ole valmiuksia liikennekasvatuksen toteuttamiseen			.462	.308