

POLIISIMIESTEN AMMATILLINEN KASVU JA KEHITTYMINEN LIIKENNEVALVONNASSA

Joensuun poliisiasemalla 2018

Jonna Mentunen

11/2018

Tiivistelmä

Tekijä Jonna Mentunen	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike Poliisi (AMK) 2016/3	
Julkaisun nimi Poliisimiesten ammatillinen kasvu ja kehittyminen liikennevalvonnassa	Julkisuusaste Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi Jyrki Marttila Mika Kyyrö	Opinnäytetyön muoto Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä <p>Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tarkastella poliisimiesten ammatillista kasvua ja kehittymistä liikennevalvonnan näkökulmasta Joensuun poliisiasemalla. Opinnäytetyössä tutkitaan muun muassa sitä, miten konstaapeleiden asenne liikennevalvontaa kohtaan on muuttunut vuosien varrella, miten he suorittavat liikennevalvontaa ja miten he suhtautuvat tämän hetken lainsäädäntöön ja puuttumisrajoihin.</p> <p>Työssä käytettiin menetelmänä kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta ja aineisto kerättiin yksilöhaastatteluilla haastatteleamalla yhteensä neljää konstaapelia Joensuun poliisiaseman VHT sekä liikennepoliisiryhmistä.</p> <p>Tutkimuksen tuloksena selvisi, että haastateltavat tekevät mielellään liikennevalvontaa ja he kokevat sen tärkeäksi poliisin tehtäväksi. Liikennevalvonta aiheisia kurseja ammattitaidon kasvattamiseen on käyty jonkin verran, mutta käytännön valvonta painottuu pääosin ylinopeus ja ajotapavalvontaan kohdistuen moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin. Oma harkinta liikennevalvonnan suorittamisessa ja rangaistuskäytännöissä on kasvanut työvuosien varrella. Poliisissa esillä olleiden mediakohujen aikaansaamat kansalaisten mielipiteet poliisista yleisesti eivät vaikuta haastateltavien liikennevalvonnan suorittamiseen. Pyynnöstä valvotaan teiden ongelmakohtia ja paikkoja. Haastattelutulokset olivat linjassa Joensuun liikennevalvonnan tilastojen kanssa.</p> <p>Tulosten perusteella voisi liikennevalvontaa laajentaa vielä enemmän ylinopeusvalvonnan ulkopuolelle, sillä liikenteessä aiheuttaa vaaratilanteita muukin kuin ylinopeus. Myöskään kaikki eivät liiku tieliikenteessä moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ja myös heidät tulisi huomioida liikennevalvonnassa.</p>		
Sivumäärä 32 + 2 liitesivua	Tarkastuskuukausi ja vuosi 11/2018	Opinnäytetyökoodi (OPS) Amk2016_3ONT
Avainsanat liikennevalvonta, ammatillinen kasvu, asenne, identiteetti, puuttumiskynnykset		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
1.1 Opinnäytetyön tavoite ja aiheen esittely.....	2
2 KÄSITTEITÄ JA TEORIAA	2
2.1 Lainsäädäntöä	2
2.1.1 Toleranssi ja puuttumiskynnys	3
2.2 Liikennevalvonta	5
2.2.1 Automaattinen liikennevalvonta	7
2.3 Imago ja asenteet	7
2.3.1 Identiteetti	8
2.3.2 Imago	9
2.3.3 Mielipiteet liikennevalvonnasta	10
2.4 Tilastoja	11
3 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	16
3.1 Tutkimuksen tavoite	16
3.1.1 Kvalitatiivinen vs. kvantitatiivinen.....	16
3.1.2 Kvalitatiivinen tutkimus tarkemmin	17
3.2 Tutkimuskysymykset ja -menetelmät.....	18
3.3 Tutkimuksen eteneminen.....	19
3.4 Reliabiliteetti ja validiteetti	20
4 TUTKIMUSTULOKSET	21
4.1 Kvalitatiivinen haastattelu	21
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	25
6 POHDINTA	27
LÄHTEET	30
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Joensuun poliisiasema kuuluu Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiseen kenttäjohtoalueeseen ja siellä on VHT-linjan lisäksi myös liikenteeseen erikoistunut ryhmä. Opinnäytetyö kohdistuu Joensuun poliisiaseman liikennevalvontaa suorittaviin konstaapeleihin ja heidän ammatilliseen kehitykseen liikennevalvonnan näkökulmasta vuonna 2018.

1.1 Opinnäytetyön tavoite ja aiheen esittely

Opinnäytetyön tavoite on kartoittaa, miten konstaapelit ovat vuosien saatossa kokeneet liikennevalvonnan, miten he ovat kehittyneet ammatillisesti asian parissa ja millä tolalla heidän mielestään liikennevalvonta on tällä hetkellä, vuonna 2018, Joensuun poliisiasemalla. Työllä ei ole tarkoitus saada aikaan muutosta Joensuun poliisiasemalla suuntaan eikä toiseen, eikä vaikuttaa päivittäistoimintaan. Opinnäytetyö palveleekin enemmän tutkijan omia mielenkiinnon kohteita, kuin suurta massaa.

Opinnäytetyössä tutkitaan muun muassa sitä, miten konstaapeleiden asenne liikennevalvontaa kohtaan on muuttunut vuosien varrella ja miten he suhtautuvat tämän hetken lainsäädäntöön ja puuttumisrajoihin. Miksi ylinopeuksien suhteen puututaan useimmiten vain niihin nopeuksiin, jotka menevät päiväsakoille, eikä rikesakkoihin niinkään? Onko syynä resurssien vähyys ja halutaan napata liikenteestä siksi vain törkeimmät nopeudet pois, vai vaikuttaako kansalaisten yleinen mielipide siitä, että poliisi ei tee muuta kuin sakottaa rehellisiä veron maksajia, siihen, että pieniin nopeuksiin ei puututa? Entä mitkä ovat erot liikenteeseen erikoistuneiden tai VHT-linjalla työskentelevien poliisien välillä liikennevalvonnassa ja suoritetuissa toimenpiteissä? Näihin aiheisiin pyritään opinnäytetyössä saamaan vastauksia.

2 KÄSITTEITÄ JA TEORIAA

2.1 Lainsäädäntöä

Liikennevalvonnassa tarvittavat lait löytyvät Tieliikennelait lakikirjasta. Laeista ehkä yleisimmin valvonnassa sovellettuja ovat tieliikennelaki, maastoliikennelaki, ajokorttilaki ja ajoneuvolaki.

Tieliikennelakia (3.4.1981/267, myöhemmin TLL) sovelletaan liikenteeseen, joka tapahtuu tiellä. Tie taas on yleisnimitys yleiselle ja yksityiselle tielle, kadulle, rakennuskaavatielle, moottorikelkkareitille, torille sekä muulle yleisesti liikenteelle tarkoitettulle tai yleisesti liikenteeseen käytetylle alueelle. (TLL 1:1-2 §.) Tieliikennesäännöt ovat TLL:n 2. luvussa ja tieliikenteen rangaistuspykälät taas TLL 103 §:ssä sekä Rikoslain (19.12.1889/39, myöhemmin RL) 23. luvun 1 §:ssä.

Maastoliikennelakia (22.12.1995/1710) sovelletaan moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttämiseen maastossa ja moottorikelkkailureitillä. Laki ei koske ilma-aluksia, aluksia eikä veneitä. (Maastoliikennelaki 2 §.) Maastoliikennelain rangaistusäännökset löytyvät pykälistä 25 ja 26.

Ajokorttilaissa (29.4.2011/386, myöhemmin AKL) säädetään moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavista ajokorteista sekä ajo-oikeuksista, ajokielloista, kuljettajantutkinnoista, kuljettajaopetuksesta sekä niihin liittyvistä luvista (AKL 1 §). Ajokorttilain 7. luvussa kerrotaan ajokiellosta ja muista seuraamuksista ja siellä mainitaan myös poliisin oikeudesta määrätä ajokielto kuljettajalle. Rangaistusäännökset taas löytyvät AKL 93 ja 94 §:istä sekä RL 23:10 §:stä, joka on kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta. (AKL 7. luku; AKL 92-94 §.)

Ajoneuvolakia (11.12.2002/1090, myöhemmin ANL) sovelletaan tieliikenteeseen tarkoitetulla tiellä sekä muualla käytettävien ajoneuvojen luokitukseen, rakenteeseen, hallintalaitteisiin, varusteisiin, järjestelmiin, ympäristöominaisuuksiin, hyväksymiseen liikenteeseen ja rekisteröintiin sekä määräaikaisten ja muiden ajoneuvon kunnon ja rekisteriin merkittyjen tietojen tarkistamiseksi ja muuttamiseksi suoritettaviin katsastuksiin. Laki koskee myös tienvarsitarkastuksia. (ANL 1 §.) Ajoneuvolain rikkomisesta säädetään kyseisen lain 96 §:ssä sekä RL 23:1 §:ssä ja RL 16:8 §:ssä (ANL 96-96a §.)

2.1.1 Toleranssi ja puuttumiskynnys

Liikenneturvallisuuden ylläpitoon ja edistämiseen on erilaisia keinoja. Näitä ovat esimerkiksi liikennettä ja liikennemuotoja koskeva säädöstyö, niiden noudattamisen valvonta,

valistus ja tiedotus, väylänpito ja muut keinot (Valtiontalouden tarkastusvirasto 2013, 17-18).

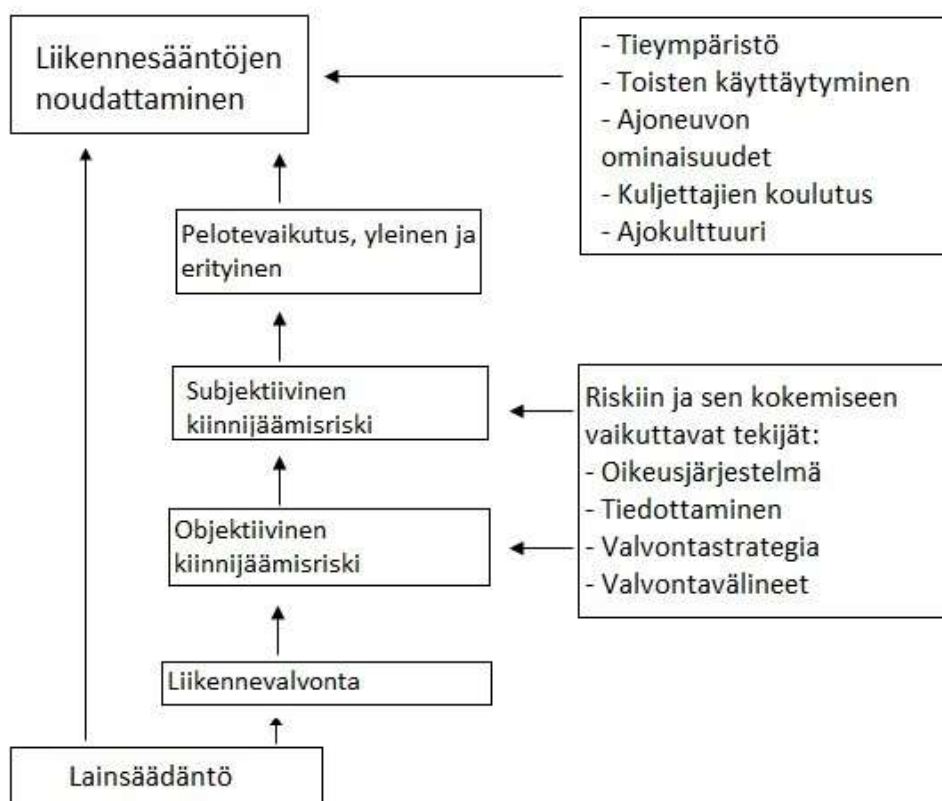
Teoksessa Nopeusvalvonnan puuttumisrajan muutos ja sen vaikutukset (2011), Malmivuo kertoo, että lokakuun 2009 alusta poliisi muutti puuttumiskäytäntöjään ylinopeuksiin alentamalla puuttumiskynnyksiä. Samalla yhtenäistettiin käytäntö koskemaan koko maata edellisen, poliisilaitoskohtaisen käytännön sijasta. Malmivuon teoksessa esitellään hyviä tuloksia siitä, miten keskimääräiset nopeudet tippuivat varsinkin kameravalvonnan ansiosta, mutta kenttävalvonnan resursseja ei lisätty puuttumiskynnysmuutoksen yhteydessä, jolloin suoritteetkaan eivät lisääntyneet. Kirjallisten huomautusten määrä sen sijaan kasvoi, mikä taas vei osaltaan suoraan aikaa pois suurempien ylinopeuksien valvonnalta. (Malmivuo 2011, 8-9, 42.) Rikesakon alarajaa laskettiin yhdellä (1) kilometrillä tunnissa uudelleen vuonna 2016 syksyllä. Nykyisellään rikesakko tulee seitsemän (7) kilometrin ylityksestä ja huomautus 3-6 kilometristä tunnissa. (Jokiniemi 2016.) Näistä lukemista on vähennetty varmuusvähennys 3 kilometriä tunnissa.

Kuljettajalta hyväksytään tietty toleranssi, ennen kuin hänet pysäytetään ja annetaan seuraamus. Toleranssi tarkoittaa tiettyä kilometrimäärää tunnissa, joka hyväksytään liikenne-rajituksen päälle valvontaa tehtäessä. Toleranssi kuitenkin vaihtelee muun muassa valvontapaikalla olevien poliisien määrän, liikenteen määrän ja muiden olosuhteiden mukaan. (Ihalainen ym. 2005, 81.) Automaattisessa liikenteenvalvonnassa eli kameravalvonnassa toleranssit taas ovat yleensä matalammat eli vastaavat valtakunnallisia puuttumisrajoja ja ovat kaikille samat. Ihalaisen ym. (2005, 81) mukaan puuttumisrajan erilaisuus eri alueilla, esimerkiksi Etelä-Suomen vilkkaasti liikennöidyt kadut verrattuna Pohjois-Suomen hiljaisempiin katuihin, ei ole tarkoituksenmukaista valvonnan uskottavuuden kannalta.

2.2 Liikennevalvonta

Ihalainen ym. (2005) kirjoittavat, että lisäämällä liikennevalvontaa, voidaan olettaa liikenne-rikostutkinnan tarpeen vähenevän, kun onnettomuuksiin johtavien tieliikenne-rikosten määrä vähenee. Suomi ei pääsisi kuitenkaan muiden Pohjoismaiden kanssa samalle tasolle liikenneturvallisuudessa, vaikka liikenteenvalvontaa lisättäisiin, sillä Suomen liikenteessä ei esimerkiksi osata ottaa huomioon tarpeeksi liikenneolosuhteita. Liikenteen turvallisuusviraston (myöhemmin Trafi) erityisasiantuntija Riikka Rajamäen mukaan Suomessa on myös vanhempaa autokantaa, henkilöautoliikenteen osuus tiellä liikkujista on suurempi sekä alkoholin kulutusta on enemmän, kuin muissa Pohjoismaissa. (Ihalainen ym. 2005, 30-31; Luotola 2014.) Poliisin rinnalle liikenneturvallisuutta valvovaksi viranomaiseksi on noussut toimintansa vuonna 2010 aloittanut Trafi (Valtiontalouden tarkastusvirasto 2013, 18). Vaikka liikenteenvalvontaa ei tarvitsekaan tehdä koko aikaa, ei siinä voi pitää pitkiä taukoja, sillä subjektiivinen kiinnijäämisriski laskee ja rikosten määrä kasvaa. (Ihalainen ym. 2005, 30-31.) Subjektiivinen kiinnijäämisriski tarkoittaa henkilön omaa käsitystä kiinnijäämisriskistä. Sen pitäminen mahdollisimman korkeana olisi tärkeää liikennekäyttäytymisen ja -turvallisuuden näkökulmasta. (Ihalainen ym. 2005, 49-50; Crank 1998, 16.) Subjektiivista riskiä ei voida kuitenkaan ylläpitää pelkällä tiedottamisella ilman todellista kiinnijäämisriskiä. Objektiivinen riski taas on todellinen riski joutua kiinni liikenne-rikkomuksesta. (Ihalainen ym. 2005, 49-50.)

Tehokkaalla nopeusvalvonnalla on seuraavia ominaisuuksia. Tärkeää on, että valvotaan usein, mutta epäsäännöllisin väliajoin ja vaihtelevalla intensiteetillä. Valvonnan ajan ja paikan täytyy myös vaihdella ja valvonta on sekoitus näkyvää ja huomaamatonta valvontaa. Valvontaa on hyvä tukea myös ajoittain tiedotuksilla ja kampanjoilla. (Kallberg & Törnqvist 2011, 11.) Asiaa on havainnollistettu kuviossa 1.



Kuvio 1. Liikennevalvonnan vaikutusmekanismia kuvaava malli (mukailten Kallberg & Törnqvist 2011, 11).

Ihalainen ym. (2005) taas ovat sitä mieltä, että jos liikennettä halutaan valvoa tehokkaasti, on ryhmätyöskentely tähän paras vaihtoehto. Kun valvontaryhmässä on sekä siviilikalustoa että tunnuksilla varustettuja autoja ja virkapukuisia poliiseja, vaikutetaan tehokkaimmin liikennekäyttäytymiseen. (Ihalainen ym. 2005, 51.) Tähän pystyvät nykyisillä resursseilla lähinnä liikennesektorilla työskentelevät konstaapelit. Ihalainen ym. (2005) esittävät, että liikenteenvalvontaa voi tehdä näkyvänä ja salaisena. Näkyvä liikenteenvalvonta vähentää subjektiivista ja objektiivista kiinnijäämisriskiä ajotaparikkomuksissa. Monesti näkyvän partion vaikutus liikennevirtaan on hetkellinen ja kestää vain joitakin kilometrejä, mutta se hyväksytään valvontamuotona helpommin, kuin salainen valvonta. Salainen valvonta taas nostaa kumpaakin kiinnijäämisriskiä kaahareilla ja osittain rattijuupoilla. Sääntöjen puitteissa ajavat eivät havaitse juurikaan valvontaa, koska he eivät tunnista poliisia, jolloin heidän subjektiivinen kiinnijäämisriskinsä taas laskee. Vastakohtana näkyvän valvonnan hyväksynnälle salaista valvontaa ei nähdä yhtä hyvässä valossa, mikä taas vaikuttaa asenteisiin poliisia kohtaan. Poliisin täytyykin vastapainoksi tehdä valvontamenetelmistä tiedottamista, jotta kansalaiset ymmärtävät toiminnan tarkoituksen. (Ihalainen ym. 2005, 50-51).

Resurssit puhuttavat aina. Ihalaisen ym. mukaan (2005, 31) alennetusta puuttumiskynnyksestä, puhumattakaan nollatoleranssista ei ole hyvä puhua kovinkaan vakavasti, ennen kuin resurssit ovat uskottavalla tasolla.

2.2.1 Automaattinen liikennevalvonta

Yli 10 vuotta sitten poliisin liikenneturvallisuusstrategiaan kirjattiin, että automaattisen valvonnan lisääminen on keskeinen keino nopeusvalvonnassa ja liikennevalvonnan lisäämisessä. Automaattivalvonnan tulee kuitenkin täydentää muuta liikenteenvalvontaa, ei olla sen korvaaja. Automaattivalvonnan tavoitteena on ennaltaestävyys (Ihalainen ym. 2005, 33.)

Kallbergin ja Törngvistin (2011) mainitsema tehokas liikennevalvonta tarkoittaa automaattisen kameravalvonnan kohdalla sitä, että kameroiden sijainnista ei tiedoteta etukäteen. Sama pätee myös liikuteltaviin kameroihin. Kaikesta valvonnasta ei myöskään pidä varoittaa tienvarsiopasteilla, jotka omalta osaltaan lisäävät kuljettajan kokemaa subjektiivista riskiä. (Kallberg & Törnqvist 2011, 11.)

Suomen katuverkostoon ollaan nyt asentamassa uusia automaattivalvontakameroita eli peltipoliiseja, jotka mittaavat nopeuden tutkan avulla jopa 150 metriin asti. Poliisihallituksen poliisitarkastaja Heikki Ihalaisen mukaan varsinainen nopeuden mittauspiste katsotaan aina erikseen, riippuen paikasta. Uutta tutkatekniikkaa pyritään lisäämään kaupunkialueille ja erityisesti niihin risteyksiin, joissa on alennettu nopeusrajoitus. Kameroissa on lisäksi videovarmistus, jota voidaan käyttää hyödyksi esimerkiksi silloin, jos joku ajaa päin punaisia valoja. Nykyiset kamerat mittaavat nopeuden kameran kohdalla tiessä olevan silmukan avulla, mutta uusien kameroiden kohdalla väistöt ja äkkijarrutukset eivät enää auta. (Lähdetluoma 2018.)

2.3 Imago ja asenteet

Mistä identiteetti muodostuu? Entä miten yhteisön imago syntyy? Mistä taas asenteet kumpuavat? Onko identiteetillä ja imagolla jotakin tekemistä sen kanssa, millaisia mielipiteitä poliisi herättää kansalaisissa liikennevalvonnan saralla?

2.3.1 Identiteetti

Ammatillinen identiteetti muodostuu ihmisen ajatuksista itsestään suhteessa työhön ja ammatillisuuteen sekä millaiseksi hän haluaa tulla työssään. Siihen kuuluu myös se, mihin ihminen kokee kuuluvansa ja mitä hän pitää tärkeänä. Ammatillisen identiteetin rakentaminen on tullut monelle työntekijälle ajankohtaiseksi ja koko työuran mittaiseksi tehtäväksi, kun yhä useammin vaihdetaan ammattia tai työtehtäviä, ja ammatti-identiteettiä joudutaan väkisinkin rakentamaan uudelleen. Joskus työntekijältä odotetaan kohtuutontakin muuntautumista. Toisille ihmisille työ on keskeinen persoonan ja identiteetin rakentaja, toisille se on taas yksi osa muiden elämänarvojen joukossa. (Eteläpelto & Onnismaa 2006, 26-28, 32.)

Ammatillista kasvua ja kehitystä tarkasteltaessa nousee aina väkisinkin esiin identiteetti ja subjekti. Ammatillista identiteettiä tuo esiin mielikuvat omasta ammatillisesta tulevaisuudesta. Laajimmillaan se syntyy siitä, miten ihminen näkee paikkansa, asemansa ja osallisuutensa kokonaisuudessa. Kaiken pohjana on kuitenkin motivaatio oppimiseen omassa työssä. (Eteläpelto & Onnismaa 2006, 45.) Salmi ym. ovat kirjoittaneet, että mielikuva on henkilön subjektiivinen käsitys jostakin asiasta. Ihmiset esimerkiksi muodostavat poliisista jo hyvin varhain ensimmäiset mielikuvansa (Puustinen 2017, 28). Poliisin sisällä taas identiteettitietoisuus ei ole itsestäänselvyys. Eri yksiköissä voi olla erilaiset omakuvat ja ne saattavat toimia eri tavoin. (Uimonen & Ikävalko 1996, 182.) Esimerkiksi poliisin vht-toiminnassa (valvonta- ja hälytystoiminta) eri kenttäryhmät voivat olla kiinnostuneita tai erikoistuneita eri asioihin. Yksi ryhmä tekee paljon liikennevalvontaa, toisessa ryhmässä ollaan hyviä etsimään etsintäkuulutettuja ja kolmannessa tehdään huumausainevalvontaa enemmän kuin muissa. Näihin ryhmiin on muodostunut omat identiteettinsä.

Kuten Crank (1998) on kirjoittanut, poliisina oleminen on mielentila. Poliisin työtä ei ole ainoastaan totella asetettuja sääntöjä, vaan se on jotakin enemmän kuin strategiaa, taktiikkaa ja muodollista politiikkaa. Tämä ”jotakin enemmän” on poliisimiesten henkilökohtainen tunne sitä kohtaan, mitä he tekevät. (Crank 1998, 13, 16.) Timothy M. Dees on sitä mieltä, että parhaat poliisit ovat niitä, jotka ovat ennen poliisiuraansa jo olleet kiinnostuneet muiden auttamisesta, esimerkiksi tekemällä vapaaehtoistyötä tai käymällä armeijan, eivät niinkään niitä, jotka yhtenä aamuna heräävät ja päättävät haluavansa poliisiksi. Näillä henkilöillä saattaa olla itsekkäämmät tarkoitukset olla poliisi, kuin aiemmin mainituilla.

Hyvän poliisin ominaisuuksia ovat rohkeus, into, rehellisyys, lahjomattomuus, välittäminen ja toveruus. (Trautman 2002, 51-52.) Honolulun poliisilaitoksen poliisipäällikkö Lee D. Donohue on todennut, että hyvä poliisi on sellainen henkilö, jonka voidaan odottaa tekevän oikeita asioita silloinkin, kun kukaan ei katso, työskentelee ahkerasti ja kohtelee muita niin kuin haluaisi itseään kohdeltavan (Trautman 2002, 101).

Poliisi kokonaisuudessaan taas nähdään erilaisena eri ihmisten näkökulmista. Yhteistyöllä kansalaisten kanssa saadaan kansalaiset luottamaan viranomaisiin ja heidän kykyynsä toimia tehokkaasti ja oikeudenmukaisesti (Kääriäinen 2014, 207). Identiteetti ja toiminta-ajatus tulisi olla jokaisen työntekijän tiedossa ja kirkkaasti mielessä, sillä ne ovat organisaation peruspilareita (Uimonen & Ikävalko 1996, 183).

2.3.2 Imago

Imagolla tarkoitetaan sitä kuvaa, joka vastapuolelle syntyy palveluista, toiminnasta tai vaikka henkilöistä. Imagon muodostuminen alkaa identiteetistä. (Uimonen & Ikävalko 1996, 189.) Yksittäisen poliisimiehen kokemukset ja identiteetti vaikuttavat siis poliisimiehen toiminnan kautta kokonaiskuvaan eli imagoon (Uimonen & Ikävalko 1996, 189). Poliisin imago rakentuu käytännön asioista, sekä rutiinistyön että tiedotuskanavien kautta (Mawby 2002, 131). Kansalaisille yksittäinen poliisimies edustaa poliisia ja huonot kokemukset tai virheet vaikuttavat luottamukseen poliisia kohtaan ja siihen, millaisena poliisi nähdään. Tästä voi syntyä imagovaurioita, varsinkin, jos väittämän tai teon on tehnyt luotettava henkilö (Uimonen & Ikävalko 1996, 189). Tämän imagovaurion kanssa on poliisissa kamppailtu viime vuosina muun muassa Jari Aarnion kautta. Uusimpana käänteenä on poliisin ylin johto syytettynä Aarnion tapauksen tietolähdetoiminnan valvonnan laiminlyönnistä (Rautio 2018). Luottamuksesta poliisiin mediakohun jälkeen tehtiin tutkimus vuosien 2013 ja 2014 vaihteessa, josta todettiin yllättäen, että mediakohu ei kuitenkaan vaikuttanut heikentävästi poliisin luottamukseen, vaan luottamus näytti peräti nousseen (Kääriäinen 2014, 211-212).

Joidenkin ihmisten kohdalla poliisin julkisuuskuvaa määrittelee eniten liikennevalvonnassa tapahtunut kohtaaminen (Reisig & Correia 1997, viitattu teoksessa Puustinen 2017, 187). Näillä ihmisillä liikennevalvonnassa tapahtuneet kontaktit ovat todennäköisimmin ainoita kontakteja poliisin kanssa. Reisigin ja Correian mukaan vastentahtoiset kontaktit poliisiin

kanssa arvioidaan keskimäärin huonommiksi, verrattuna vapaaehtoiisiin kontakteihin. Liikenteeseen liittyvistä asioista onkin helpointa saada keskustelun avauksia kansalaisen ja poliisin välillä. (Puustinen 2017, 187.)

2.3.3 Mielenpiteet liikennevalvonnasta

Vuonna 2004 on tehty asiakastytyväisyystutkimus liikkuvan poliisin toiminnasta. Liikkuva poliisi on sittemmin lakkautettu vuonna 2013. Vuonna 2004 tehdyssä tutkimuksessa vastaajista 62 % (n=701) oli sitä mieltä, että poliisin liikennevalvonta muutti omaa liikennekäyttäytymistä turvallisemmaksi. Mielenpiteet poliisin toiminnasta valvonnassa olivat myönteisempiä huomautuksen saaneiden, kuin rikesakon tai rangaistusvaatimuksen saaneiden joukossa. Mitä alhaisempi nopeusrajoitusalue on kyseessä, pitäisi vastaajien mukaan sitä herkemmin antaa sakko tai huomautus kuljettajalle. Lähes joka toinen koki, että poliisi antoi heille valvonnan yhteydessä riittävästi tietoa liikenneturvallisuudesta. (Aho & Metsäjoki 2004, 14-15, 31.) Yli 90 % vastaajista kokikin, että liikennevalvonta parantaa liikenneturvallisuuksia ja sen merkityksen koetaan kasvaneen. (Aho & Metsäjoki 2004, 23; Vuorensyrjä & Fagerlund 2016, 30). Vuonna 2016 tehdyssä poliisibarometrissä kansalaisilta kysyttiin liikennevalvonnan eri muotojen ja toimintojen merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta. Nopeusvalvontaa taajamissa piti merkittävänä 47 % vastaajista (n=1007 henkilöä), matkapuhelimen käytön valvontaa merkittävänä taas piti 25 % vastaajista. Matkapuhelimien käytön valvonnan merkittäväksi kokeneiden määrä on noussut vuodesta 2010 vuoteen 2016 merkittävästi. Erikseen Itä-Suomea arvioitaessa nopeusvalvontaa pääteillä piti erittäin merkittävänä 51,1 % ja melko merkittävänä 42,4 % Itä-Suomessa asuvista ja sieltä vastanneista (n=507). (Vuorensyrjä & Fagerlund 2016, 30-31.) Liikkuvan poliisin asiakastytyväisyystutkimuksessa vuonna 2004 58 % oli sitä mieltä, että nopeusrajoitusten valvontaa tulisi lisätä (vuodesta 1998 lukema kasvanut 10 %) ja yleisen liikennekäyttäytymisen valvonnan lisäämistä kannatti 75 % vastanneista (n=701). (Aho & Metsäjoki 2004, 26, 28).

Aho ja Metsäjoki saivat liikkuvan poliisin asiakastytyväisyystutkimuksessa selville sen, että liikennevalvonnasta 76 % tulisi olla näkyvää ja 24 % näkymätöntä eli salaista valvontaa (Aho & Metsäjoki 2004, 30).

Edellisiin, vuosina 1998 ja 2001 tehtyihin tutkimuksiin verrattaessa automaattisen kamera-
valvonnan hyväksyttävyyttä oli hieman noussut ja nopeusvalvonnan lisäämistä kannatettiin.
Yhä enemmän ollaan sitä mieltä, että kameravalvontaa tarvitaan ylinopeuksien, mutta
myös punaisia liikennevaloja päin ajamisen vähentämiseksi. (Aho & Metsäjoki 2004, 22,
25.)

2.4 Tilastoja

Talvikaudella 2015-2016 henkilö- ja pakettiautoista 58 % ajoi ylinopeutta tiekohtaiseen
nopeusrajoitukseen nähden. 14 % autoilijoista ajoi ylinopeutta yli 10 km/h. Keskinopeus
oli pääteillä 88,5 km/h. Vastaavat lukemat kesäkaudelle olivat seuraavat: ylinopeutta aja-
neet 48 %, joista 11 % ajoi ylinopeutta yli 10 km/h ja kesäkauden keskinopeus pääteillä oli
93 km/h. Tiedot on kerätty liikenteen automaattisten mittausasemien (LAM) kautta. Tien
päällysteen sisälle on upotettu silmukka sähkömagneettiseen induktioon ja ajoneuvossa
oleva metallinen massa aiheuttaa magneettikentässä muutoksia. Laite rekisteröi pisteen
ylittävät ajoneuvot, jolloin ohituksesta saadaan seuraavat tiedot: kellonaika, ajokaista,
ajosuunta, ajonopeus, ajoneuvon pituus, ajoneuvoluokka sekä peräkkäisten ajoneuvojen
aikaero. (Liikennevirasto 2016, 11, 15-16, 21.)

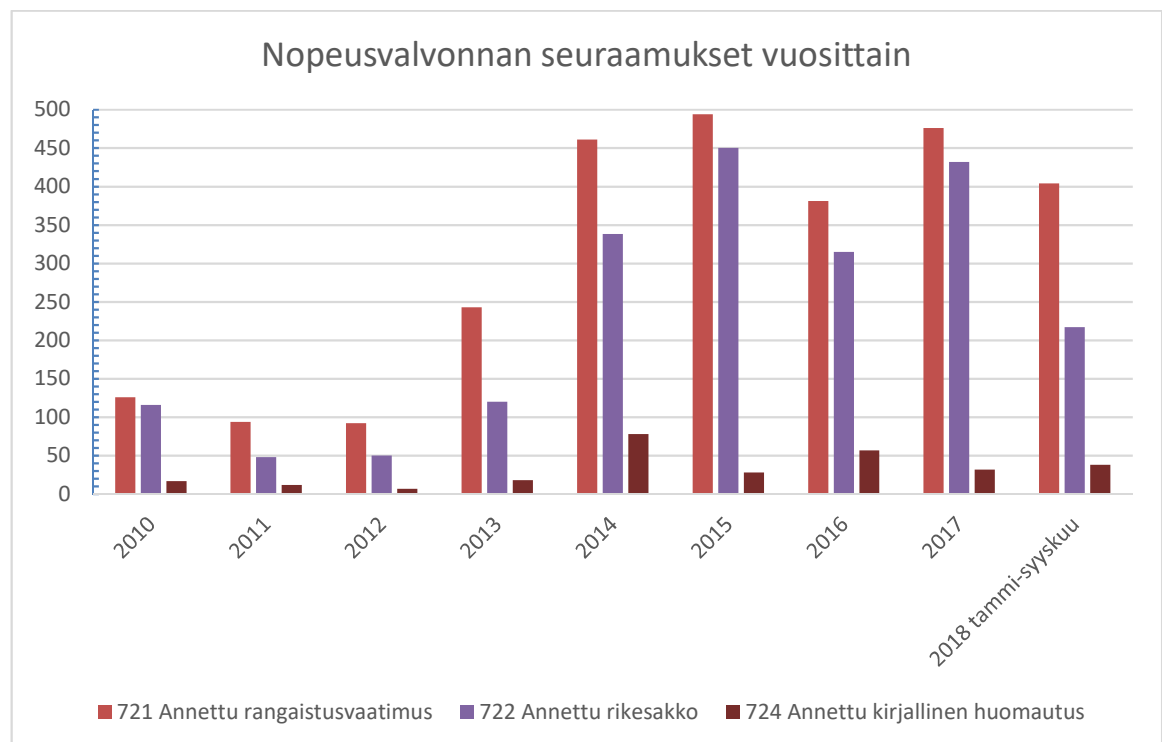
Poliisin tilastopalvelu (myöhemmin Polstat) hankittujen tilastojen perusteella eniten suorit-
teita liikennevalvonnan saralla Joensuussa on kirjattu vuodesta riippumatta liikennejuopu-
musvalvonnan alle. Tämä selittynee sillä, että puhallutuksia tulee lyhyessä ajassa suuri
määrä, mikä nostaa suoritteiden määrää kokonaiskatsauksessa. Tilasto ei siis kerro suora-
naisesti sitä, kuinka aktiivisesti liikennejuopumusvalvontaa on tehty. Lukumäärällisesti
kaikessa oma-aloitteisessa liikennevalvonnassa suoritettavat puhallutukset, joissa ei ole todet-
tu alkoholia, ovat keskimäärin vuosina 2010-2017 olleet 20 000 suoritetta. Neljänä viimei-
simpänä vuotena 2014-2017 rattijuopumuksia on esiintynyt oma-aloitteisten tehtävien yh-
teydessä keskimäärin 30 vuodessa ja törkeitä rattijuopumuksia noin 7 vuodessa. Alle ran-
gaistavuuden vuosina 2014-2017 on jäänyt noin 320 vuodessa. (ks. taulukko 1) Kaiken
kaikkiaan Joensuussa jää rattijuoppoja kiinni vuosittain keskimäärin 280, joka on 1,5 %
koko maan rattijuopumustapauksista. Toiseksi eniten oma-aloitteisten liikennevalvontateh-
tävien suoritteista löytyy nopeusvalvonnan alta, jossa vuosien 2010-2017 keskimääräinen
suoritemäärä vuodessa on 1800 suoritetta. Vähiten oma-aloitteisesti luotuja tehtäviä Joen-

suun poliisiasemalla tehdään risteysajo ja suojatievalvonnassa. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

Toimenpiteiden lkm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 tammi-syyskuu
700 Tehty väliaikainen ajokieltopäätös, törkeä	6	3	9	9	36	17	19	11	15
701 Tehty rikosilmoitus	5	0	2	7	22	12	15	19	12
702 Tehty rikosilmoitus liikennejuopumuksesta	13	10	11	18	38	49	25	23	19
703 Tehty sekalaisilmoitus	0	0	0	0	0	0	0	1	1
704 Tehty löytötavarailmoitus	0	1	0	0	0	0	0	0	0
705 Tehty lastensuojeluilmoitus	0	3	0	0	0	6	4	1	0
706 Tehty kenttälomake tieliikenneonnettomuu	0	0	0	0	1	1	0	0	0
707 Tehty kuulustelupöytäkirja	0	0	1	1	0	1	9	10	12
708 Tehty takavarikkopöytäkirja	0	0	0	0	0	1	0	1	1
709 Tehty väliaikainen ajokieltopäätös, vakava	3	2	1	8	39	43	24	38	51
711 Otettu kiinni päihtyneenä	0	0	1	0	37	0	1	0	0
712 Otettu kiinni rikoksesta epäiltynä	2	1	1	4	1	7	1	1	4
713 Otettu kiinni muusta syystä	0	0	0	0	0	0	1	0	0
714 Otettu kiinni etsintäkuulutuksen vuoksi	1	1	0	1	2	0	1	2	0
720 Annettu muuta	22	3	5	13	134	80	53	45	6
721 Annettu rangaistusvaatimus	283	204	184	418	986	1 097	821	1 027	839
722 Annettu rikesakko	208	269	238	512	933	1 207	864	1 112	783
723 Annettu yliuormamaksu	0	0	1	2	4	13	2	5	4
724 Annettu kirjallinen huomautus	40	39	39	61	213	166	121	117	96
725 Annettu pysäköintivirhemaksu	0	0	9	3	0	1	2	2	9
726 Annettu valvontamääräys	16	8	5	14	52	74	45	98	68
727 Annettu haaste, kuulustelukutsu tms.	3	0	1	2	4	4	5	4	6
728 Raportti teknisestä tienvarsitarkastuksesta	18	0	24	54	35	37	12	34	45
729 VAK - tarkastusluettelo	0	0	2	3	3	13	4	3	11
731 Puhallutettu/muutoin todettu, ei alkoholia	13 742	11 836	8 695	14 418	23 226	27 358	27 100	34 355	22 689
732 Puhallutettu/muutoin todettu, alle rangaist	131	104	57	147	315	313	383	259	379
733 Puhallutettu/muutoin todettu, rattijuopum	13	30	8	21	33	36	34	26	10
734 Puhallutettu/muutoin todettu, törkeä rattij	4	6	4	2	4	10	9	7	8
735 Puhallutettu/muutoin todettu, vesiliikennej	0	1	0	0	0	0	0	0	0
736 Ei näyttöä muusta huumaavasta aineesta	1	1	0	1	1	1	5	10	2
737 Näyttöä muusta huumaavasta aineesta	0	0	0	1	0	0	1	2	4
740 Tarkastettu muuta	41	47	137	139	378	139	276	538	174
741 Tarkastettu diagrammalevyjä(ajopiirturin l	0	21	2	11	123	45	6	13	63
742 Ajo- ja lepoaikatarkastus (analoginen tai di	12	0	59	64	281	278	83	105	112
743 Ajoneuvopunnitus	0	0	1	0	10	42	7	19	16
744 Tarkastettu maassaolon edellytykset, ei to	0	0	1	18	173	51	25	120	51
745 Tarkastettu maahantulon edellytykset, ei t	0	0	0	0	1	1	0	0	0
800 Tehtävä hoidettu paikalla: muutoin	51	44	47	184	151	226	423	432	357
801 Tehtävä hoidettu paikalla: aiheeton hälytys	11	1	0	0	1	0	1	1	0
803 Tehtävä hoidettu paikalla: poistettu henkilö	0	0	0	0	1	1	80	0	37
804 Tehtävä hoidettu paikalla: eläin lopetettu	0	0	0	0	0	0	0	0	1
805 Tehtävä hoidettu paikalla: ei toimenpiteitä	80	106	92	211	298	291	301	275	202
806 Tehtävä hoidettu paikalla: suullinen huoma	22	22	104	36	154	254	312	458	153
807 Kuulustelu	0	0	0	0	0	18	2	5	1
808 Otettu automaattikameravalvontakuvia	0	0	0	0	0	0	0	0	1 484
809 Suoritettu teknistä tutkintaa	0	0	0	0	0	0	0	2	0
810 Toimitettu muualle	1	2	0	0	0	0	2	1	4
812 Toimitettu kotiin	0	0	0	0	0	2	4	6	2
822 Ei tavattu kohdetta	4	5	5	5	24	24	32	23	26
831 Toinen partio / yksikkö hoitaa: poliisi	3	1	1	6	8	4	8	6	3
840 Avustettu yksityistä	0	0	0	0	4	0	1	2	0
841 Avustettu poliisia	112	63	13	47	66	91	94	89	76
848 Avustettu tullia	0	0	0	0	0	0	0	0	9
851 Saatu apua/tukea viranomaiselta	0	0	0	0	0	0	1	0	1
890 Muu toimenpide: muu	7	1	2	9	123	21	445	28	14
891 Muu toimenpide: hoidettu käymättä paikall	0	1	0	1	4	1	2	1	2
892 Muu toimenpide: määrätty väliaikaiseen ajo	4	2	1	8	25	40	14	27	43
893 Muu toimenpide: poistettu rekisterikilvet	6	2	3	6	23	39	42	81	39
895 Muu toimenpide: suoritettu kotietsintä	0	0	0	0	0	0	0	1	2
896 Muu toimenpide: suoritettu paikanetsintä	0	0	0	0	0	1	1	2	2
932 Poliisikoiraa käytetty: huume-etsintään	0	0	0	0	0	2	0	0	0
934 Poliisikoiraa käytetty: jäljestykseen	0	0	0	0	0	0	0	1	2
935 Poliisikoiraa käytetty: henkilöetsintään	0	0	0	0	0	0	0	0	1
936 Poliisikoiraa käytetty: esine-etsintään	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Summa	14 865	12 840	9 766	16 465	27 967	32 118	31 723	39 449	27 952

Taulukko 1. Tilasto poliisin kaikessa liikennevalvonnassa tekemistä suoritteista vuosina 2010-2018 (Poliisin tilastopalvelu 2018).

Vuosina 2010-2017 luotujen nopeusvalvontatehtävien suoritteissa rangaistusvaatimus on annettu keskimäärin 300 kertaa vuodessa ja rikesakkoja keskimäärin 230. Kirjallisten huomautusten määrät vaihtelivat 7-78 välillä. (ks. kuvio 1) Nopeusvalvonta tehtävillä väliaikaiseen ajokieltoon on määrätty keskimäärin viisi vuosina 2010-2017, mutta vuonna 2018 tammi-syyskuun välisenä aikana väliaikaisen ajokiellon suoritteita on jo 17. Ajotapa-valvonnan alle kirjautuneissa suoritteissa rangaistusvaatimus on annettu keskimäärin 90 kertaa vuosina 2010-2017 (vuosien 2014-2017 keskiarvo 160) ja rikesakkoja 60 kertaa. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)



Kuvio 1. Nopeusvalvonnan seuraamukset vuosina 2010-2018. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

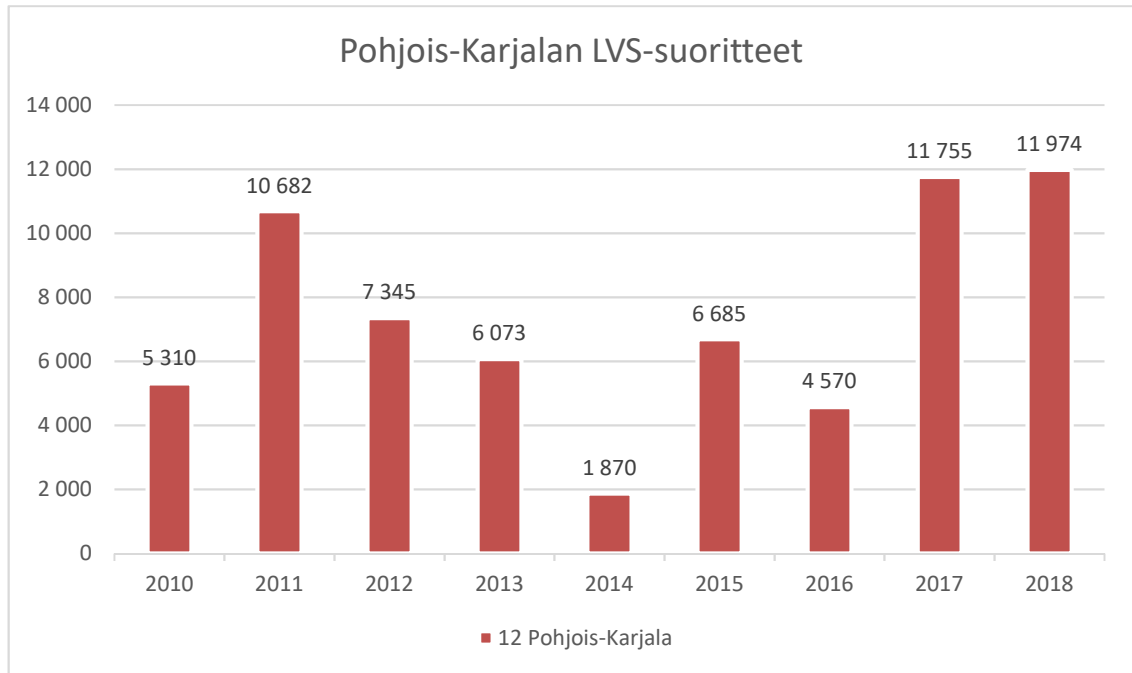
Keveyen liikenteen valvontaa tehdään hyvin vähän suhteessa muuhun liikennevalvontaan tai sitten siitä ei kirjata tehtäviä. Keveyen liikenteen valvonnassa eniten suoritteita on tullut kohtaan ”Annettu rikesakko”, keskimäärin 85 kappaletta vuodessa. Rangaistusvaatimuksia ei juurikaan ole kirjattu vaihteluvälin ollessa 1-4, mutta vuoden 2017 kohdalla niitä on 103 kappaletta. (ks. taulukko 2) Myös suullisia huomautuksia on annettu. Kuten taulukosta 2

voi huomata, ei Joensuussa vuonna 2018 ole tehty juuri lainkaan oma-aloitteisia kevyen liikenteen valvontatehtäviä, sillä tammi-syyskuun välisenä aikana suoritteita on tullut vain 18. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

5744 Joensuun poliisiasema									
Toimenpiteiden Lkm	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 tammi-syyskuu
709 Tehty väliaikainen ajokieltopäätös, vakava piittaamatt	0	0	0	0	0	0	0	1	0
720 Annettu muuta	0	0	0	0	3	0	0	1	0
721 Annettu rangaistusvaatimus	0	0	1	2	3	0	4	103	0
722 Annettu rikesakko	6	86	132	71	155	59	72	100	4
724 Annettu kirjallinen huomautus	0	0	0	1	16	0	1	0	0
725 Annettu pysäköintivirhemaksu	0	0	0	0	0	0	1	0	0
726 Annettu valvontamääräys	0	0	1	0	1	0	0	0	0
731 Puhallutettu/muutoin todettu, ei alkoholia	0	0	0	0	24	2	14	12	11
740 Tarkastettu muuta	0	0	0	100	9	0	0	0	0
744 Tarkastettu maassaolon edellytykset, ei toimenpiteitä	0	0	0	0	0	3	1	12	0
800 Tehtävä hoidettu paikalla: muutoin	1	3	4	1	2	4	12	3	2
805 Tehtävä hoidettu paikalla: ei toimenpiteitä	1	2	0	6	11	1	7	2	0
806 Tehtävä hoidettu paikalla: suullinen huomautus	2	2	80	2	10	5	25	8	0
812 Toimitettu kotiin	0	0	0	0	0	0	0	2	0
822 Ei tavattu kohdetta	0	2	1	0	2	0	1	1	1
841 Avustettu poliisia	2	0	0	0	1	0	1	1	0
890 Muu toimenpide: muu	0	0	1	0	1	0	1	0	0
893 Muu toimenpide: poistettu rekisterikilvet	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Summa	12	95	220	183	238	74	143	245	18

Taulukko 2. Kevyen liikenteen valvontana kirjattujen tehtävien suoritteiden määrät vuosina 2010-2018. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

Pohjois-Karjalan alueella on tehty valvontaa automaattivalvontakameroilla 12:lla eri paikakunnalla (Ilomantsi, Joensuu, Juuka, Kitee, Kontiolahti, Lieksa, Liperi, Nurmes, Outokumpu, Polvijärvi, Tohmajärvi ja Valtimo). Kuviossa 2 on esitetty automaattivalvonnan suoritteiden määrät vuosittain, sisältäen huomautukset sekä eri muotoiset sakot. Vuoden 2016 loppupuolella puuttumiskynnys ylinopeuksiin muuttui 1 km/h alemmaksi siten, että rikesakon alaraja on seitsemän (7) kilometrin ylityksen kohdalla ja huomautuksen saa 3-6 km/h ylityksestä suurimmasta sallitusta nopeudesta (Jokiniemi 2016). Vuosien 2016 ja 2017 välillä onkin erittäin suuri automaattivalvontasuoritteiden kasvu, noin 7000 suoritetta. Eniten suoritteita tulee Joensuusta, Kontiolahdelta ja Liperistä. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)



Kuvio 2. Automaattivalvontakameroiden suoritteet Pohjois-Karjalassa vuosina 2010-2018. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

Poliisille ilmoitetuissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa on tapahtunut vuosien mitaan pientä laskua. (ks. taulukko 3) Keskimäärin poliisille tulee vuodessa ilmoituksia liikenneturvallisuuden vaarantamisista 1250 (vuosina 2010-2017). Määrä on 1,5 % koko Suomen ilmoituksista. Törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa ei ole tapahtunut yhtä suurta muutosta vuosien välillä, mutta vuonna 2018 tammi-syyskuussa ollaan jo samoissa lukemissa, eli 53 ilmoituksessa, kuin muina vuosina koko vuonna yhteensä. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

Ilmoitettu Kpl		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 tammi-syyskuu
LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMINEN	Joensuun poliisi	1 492	1 389	1 415	1 585	1 640	1 470	1 156	1 110	930
	Paikallispoliisi	100 368	102 249	93 263	90 825	87 729	83 481	75 500	64 282	49 734
TÖRKEÄ LIIKENNETURVALLISUUDEN VAARANTAMINEN	Joensuun poliisi	48	79	51	70	69	74	53	57	53
	Paikallispoliisi	3 603	4 084	3 587	3 761	3 817	3 868	3 834	3 770	3 173

Taulukko 3. Poliisille ilmoitetut liikenneturvallisuuden vaarantamiset ja törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset vuosina 2010-2018. Paikallispoliisi on kaikki Suomen poliisilaitokset yhteensä. (Poliisin tilastopalvelu 2018.)

3 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

3.1 Tutkimuksen tavoite

Kvantitatiivinen eli määrällinen ja kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus pyritään usein erottamaan toisistaan ja korkeakouluissa niille on omat menetelmäkursseja. Eroavaisuuksia ja suuntauksia on pyritty erottamaan korostaen niiden tutkimuskäytäntöjä. Kumpaakin suuntausta pystytään kuitenkin myös soveltamaan yhdessä ja ne täydentävät toisiaan. (Alasuutari 2011, 26; Hirsjärvi ym. 2009, 132–136.) Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää poliisimiesten ammatillista kasvua ja kehittymistä liikennevalvonnan näkökulmasta ja siihen sopii parhaiten kvalitatiivinen tutkimus.

3.1.1 Kvalitatiivinen vs. kvantitatiivinen

Kvalitatiivisen eli laadullisen ja kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen eroista on puhuttu jo monia vuosia. Karkeat jaottelut hahmottavat vain yleislinjoja ja monet tutkijat ovatkin sitä mieltä, että menetelmiä ei pitäisi erottaa, sillä ne täydentävät toisiaan. (Hirsjärvi ym. 2009, 135.)

Hirsjärven ym. (2009, 137) mukaan mittaamisessa on aina mukana sekä kvantitatiivinen sekä kvalitatiivinen puoli. Kun tutkimusta suunnittelee, tulisi tutkijan pohtia ensisijaisesti sitä, mikä on tutkimuksen tarkoitus ja mitä sillä halutaan selvittää. Tämän jälkeen pohditaan, mikä menetelmä palvelee parhaiten tutkimuksen tarkoitusta ja sille asetettuja ongelmia. (Hirsjärvi ym. 2009, 136-137.)

Jotkut tutkimukset ovat kuitenkin enemmän toista kuin toista menetelmää. Menetelmiä on pyritty erottamaan muun muassa korostamalla eroja tutkintakäytänteissä sekä periaatteellisissa kysymyksissä. Karkeasti rajattuna kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus soveltuu määrälliseen eli numeeriseen mittaukseen ja aineisto pyritään saamaan tilastoitavaan muotoon. Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa taas suositaan tiedon lähteenä ihmistä, tutkimusjoukko ei ole hankittu satunnaisotannalla ja tuloksia tarkastellaan monitahoisesti, ei vain testata asetettua hypoteesia. (Hirsjärvi ym. 2009, 136, 140, 164.)

3.1.2 Kvalitatiivinen tutkimus tarkemmin

Kvalitatiivinen tutkimus tarkoittaa siis laadullista tutkimusta. Sarajärvi ja Tuomi pohtivat, tarvitaanko laadulliseen tutkimukseen teoriaa ja onko se teoreettista vai empiiristä analyysiä. (Tuomi & Sarajärvi 2018.) Lähtökohtaisesti laadullisessa tutkimuksessa teoriaa tai hypoteesia ei ole tarkoitus testata. Aineistonhankinnassa käytetään yleisimmin erilaisia haastatteluja, havainnointia tai diskursiivisia analyysejä teksteistä tai dokumenteista. Laadullisessa tutkimuksessa ei käytetä satunnaisotantaa, vaan kohdejoukko valitaan tarkoituksen mukaisesti. Tiivistettynä se on kokonaisvaltaista tiedonhankintaa ja aineisto kootaan todellisissa tilanteissa. (Hirsjärvi ym. 2009, 160-164.)

Laadullisessa analyysissä johtolangoiksi eivät kelpaa tilastolliset todennäköisyydet, sillä esimerkiksi haastattelujen litteroinneissa tulee jo niin paljon materiaalia, ettei ole järkevääkään alkaa tehdä haastatteluja siinä määrin, että yksilöiden välisistä tilastollisista eroista tulisi merkittäviä. Johtolangat ovat havaintoja, joita tulkitsemalla pyritään pääsemään havaintojen taakse; Ne toimivat niin sanotusti hypoteesien puolesta puhuvina todisteina, jotka johdattavat tutkijan tutkimuksen tuloksena syntyneisiin johtopäätöksiin. Aineistosta tehtävät havainnot ja tutkimustulokset ovat siis eri asioita. Laadullisessa tutkimuksessa suuri tutkimusyksiköiden joukko ei ole tarpeen. (Alasuutari 2011, 31, 59-60, 62.)

Haastattelussa ihminen voidaan nähdä tutkimustilanteessa subjektina, joka voi tuoda itsensä enemmänkin esille kuin vain sen, mitä hän sanoo. Haastattelija voi tulkita haastateltavan kehon kieltä ja ilmeitä, jotka saattavat antaa haastattelijalle enemmän sisältöä vastaukseen. Vaikka haastatteluun olisi tehty jonkinlainen runko valmiiksi, ei haastattelun kulusta välttämättä tiedetä etukäteen. Haastattelija voi myös esittää tarkentavia kysymyksiä ja aineiston kerääminen on muutenkin vapaampaa. (Hirsjärvi ym. 2010, 205.) Siksi laadulliselle tutkimukselle on ominaista kerätä aineistoa, jota voi tarkastella monesta näkökulmasta (Alasuutari 2011, 64).

Haastattelutyyppejä on monenlaisia, mutta haastattelija on kuitenkin aina se, joka vetää tilaisuutta ja jolla on langat käsissään. Hirsjärvi ym. (2009, 208) ovat jakaneet tutkimushaastattelut kolmeen ryhmään, jotka ovat strukturoitu haastattelu eli lomakehaastattelu, teemahaastattelu ja avoin haastattelu. Strukturoidussa haastattelussa kysymykset ja niiden järjestys on tarkkaan mietitty eikä siitä poiketa. Teemahaastattelu on strukturoidun ja

avoimen haastattelun väliltä. Tyypillisesti aihepiirit ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka järjestys puuttuu. Teemahaastattelu sopii myös kvantitatiiviseen menetelmään. Avoin haastattelu on kaikista haastattelun muodoista lähimpänä keskustelua ja sitä kutsutaan myös nimillä vapaa haastattelu, syvähaastattelu, informaalin haastattelu, ei-johdettu haastattelu ja strukturoimaton haastattelu. (Hirsjärvi ym. 2009, 208-209.)

Haastattelu voidaan toteuttaa erilaisina haastattelumuotoina. Yleisimmät ovat yksilöhaastattelu, parihaastattelu ja ryhmähaastattelu. Tavallisin muoto on yksilöhaastattelu. Tutkijan valinta haastattelumuodosta riippuu siitä, mitä tutkitaan ja ketä haastatellaan. Ryhmähaastattelussa ihmiset saattavat tuntea olonsa vapautuneemmaksi, kun on muitakin ihmisiä paikalla. Yksilöhaastattelut voivat olla myös yhtä hyvin luontevia tilaisuuksia, riippuen henkilöstä ja aiheesta. (Hirsjärvi ym. 2009, 210.)

Tutkimuksessa voi tulla eteen myös luotettavuuskysymykset. Haastattelussa haastateltava ei useinkaan ole tilanteessa anonyymi, jolloin varsinkin arempia asioita saatetaan kaunistella tai muokata itselle edullisemmiksi. Luotettavuutta tarkasteltaessa täytyy ottaa huomioon myös se, että haastattelijankin käytös sekä se, miten hän esittää asiat, saattavat muuttua haastattelun aikana. (Hirsjärvi ym. 2010, 206-207.)

3.2 Tutkimuskysymykset ja -menetelmät

Tähän tutkimukseen valittiin kvalitatiivinen menetelmä, sillä tarkoituksena oli selvittää muun muassa sitä, millaisia kasvukokemuksia konstaapeleilla on ollut, miten he suorittavat liikennevalvontaa ja vaikuttavatko kansalaisten mielipiteet poliisista heidän työskentelyynsä liikennevalvonnan parissa. Tähän sopi parhaiten haastattelu, ei niinkään kvantitatiivinen menetelmä, joka olisi rajannut vastausvaihtoehtoja.

Tutkimus toteutettiin siis laadullisena tutkimuksena, ja teema- sekä yksilöhaastatteluita käytettiin tutkimusmenetelmänä selvittämään poliisimiesten ammatillista kasvua ja kehitystä liikennevalvonnan näkökulmasta Joensuun poliisiasemalla. Tutkimuksen ei ole tarkoitus yleistää ammatillisen kasvun ja kehityksen suuntauksia, vaan kartoittaa hiukan sitä, miten Joensuun poliisiasemalla työskentelevät kokevat kehittyneensä ammatissaan kyseisestä näkökulmasta.

Kohderyhmänä olivat VHT eli valvonta- ja hälytystoiminnassa työskentelevät sekä liikenteeseen erikoistuneet poliisimiehet Joensuun poliisiasemalta. Haastateltavia valitessa rajattiin heitä vielä niin, että haastateltavat tosiasiallisesti tekevät liikennevalvontaa päivittäisessä työssään, jotta työlle olisi mahdollista tehdä jonkinäköistä yhteenvetoa tuloksista. Myöskään tilastollisia eroja ei pyritty saamaan haastateltavien välille, mitä yleensä kvantitatiivinen tutkimus tukee. Tietysti olisi voinut haastatella henkilöitä, jotka eivät tee liikennevalvontaa juurikaan työssään, mutta tälle tutkimukselle haluttiin näkökulmaa niiltä henkilöiltä, joilla asenne liikennevalvontaa kohtaan on ainakin enemmän positiivisen, kuin negatiivisen puolella. Tässä tarvittiin hiukan henkilöiden mielenkiinnon etukäteistä tunteista sekä tietoa siitä, mitkä kenttäryhmät tekevät liikennevalvontaa ja mitkä juurikaan eivät.

3.3 Tutkimuksen eteneminen

Haastattelukysymysten miettiminen lähti tietoperustan pohjalta. Tietoperusta jaettiin kolmeen osioon; liikenneturvallisuus, liikennesäännöt ja puuttumisrajat sekä imago ja asenteet. Haastattelukysymykset ovat liitteessä 1. Kun kysymykset olivat valmiita, piti päättää, ketä tutkimukseen haastatellaan. Haastateltaviksi valittiin yksi liikennepoliisista ja VHT-linjasta kolme konstaapelia. Tässä pyrittiin pienen haastatteluryhmän sisällä monipuolisuuden, joten oli hyödyksi, että haastateltavat tunnettiin etukäteen. Suurempi määrä haastateltavia ei olisi tuonut lisäarvoa tutkimukselle, sillä tutkimuksella ei pyritty yleistämään mitään koko Joensuun poliisiasemaa koskevaksi, vaan haluttiin kartoittaa muutamien henkilöiden kohdalta, miten he kokevat ammatillisen kasvunsa aiheen näkökulmasta.

Haastatteluajat saatiin sovittua helposti ja melkein kaikkien aikatauluille sopivasti. Haastattelujen kestot vaihtelivat 20 minuutista hieman yli tuntiin. Yhden kanssa ei saatu sovittua haastattelu-aikaa ja vastausten kanssa jouduttiin soveltamaan sähköpostia. Haastateltavalle lähetettiin siis kysymykset sähköpostitse ja hän vastasi niihin niin kattavasti kuin osasi.

Kolmen konstaapelin haastattelut litteroitiin. Ensimmäisen haastateltavan kohdalla haastattelija hieman hapuili kysymysten esittämisen suhteen, mutta seuraavien haastateltavien kohdalla jo tiesi, mitä kohtia täytyy ehkä selittää tarkemmin. Ensimmäisellä haastateltavalla oli tunti aikaa antaa vastauksensa ja kokonaisuukaa siihen kului 40 minuuttia. Haastateltavan kanssa sai oman rauhan pienessä keskustelutilassa, eikä haastattelun nauhoitus tun-

tunut häiritsevän kumpaakaan. Haastateltavalle joutui hieman avaamaan kysymyksiä tarkemmin, mutta muuten ei esiintynyt väärinymmärryksiä.

Toinen haastateltava joutui ottamaan aluksi kaksi lastaan haastattelutilanteeseen mukaan lastenhoidollisten haasteiden takia. Lapset eivät merkittävästi häirinneet haastattelua, mutta haastateltavasta huomasi, että hän joutui miettimään tarkemmin sanavalintojaan lasten ollessa läsnä. Kun lapset haettiin pois, sai haastateltavakin puhuttua hieman rennommin ja antautui puhumaan kokemuksistaan myös liikennevalvonta aiheen vierestä. Tämän vuoksi haastattelu kesti hieman yli tunnin. Haastattelupaikkana oli suurehko neuvottelutila, jossa sai olla rauhassa.

Kolmas haastateltava oli kaikista niukkasanaisin ja hänen puheensa ei rönsyillyt aiheen ulkopuolelle. Haastattelu kesti 20 minuuttia ja pääasiassa haastattelija johdatteli keskustelua. Haastattelutilana toimi sama huone, kuin toisen haastateltavankin kohdalla.

Neljäs haastateltava jouduttiin haastattelemaan sähköpostitse. Yhteistä aikaa ei saatu järjestettyä työajan puitteissa ja haastateltava ei halunnut käyttää vapaa-aikaansa haastatteluun. Haastateltavalle lähetettiin kysymykset selityksineen sähköpostiin ja hän vastasi niihin yllättävänkin kattavasti, vaikka oli kirjoittanut vastaukset aamuyöllä työvuoron lomassa. Tässä ei tietenkään päässyt esittämään lisäkysymyksiä, mutta vastauksista kävi ilmi, että kysymykset on ymmärretty, kuten tarkoitettiin ja vastattiin siihen, mitä kysyttiin.

3.4 Reliabiliteetti ja validiteetti

Reliabiliteetilla tarkoitetaan tulosten luotettavuutta ja toistettavuutta. Validius taas tarkoittaa pätevyyttä; Mitataanko sitä, mitä on tarkoituskin mitata? Laadullisen tutkimuksen osalta tutkimuksen luotettavuutta parantaa tutkijan tarkka ja totuudenmukainen kuvaus tutkimuksen etenemisestä. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että tutkijan olisi raportoitava mahdollisimman tarkkaan muun muassa haastattelun ympäristö, siihen käytetty aika, oma it-searvio ja mahdolliset virhetulkinnat ja häiriötekijät. (Hirsjärvi ym. 2000, 231-232.)

Tämän tutkimuksen luotettavuuden arvioimiseksi voisi miettiä muutamia asioita haastattelun kulusta suhteessa lopputulokseen. Ymmärsivätkö haastateltavat kysymykset oikein ja olivatko vastaukset linjassa sen kanssa, mitä haastattelija oli kysymyksillään tarkoittanut?

Rajoittiko sähköpostilla saadut vastaukset vastaajan mahdollista vastauskapasiteettia? Olisiko vastausten yhteenvedon luotettavuutta lisännyt se, jos haastateltavia olisi ollut enemmän?

4 TUTKIMUSTULOKSET

4.1 Kvalitatiivinen haastattelu

Haastateltavien ikä sijoittui välille 33-46 vuotta. Haastateltavia oli yhteensä neljä, joista yksi oli liikennepoliisi ja kolme VHT-linjasta. Muuta kuin poliisin koulutustaustaa oli rakennusmestari, leipuri, sähköalan perustutkinto ja suunhoidon lähihoitaja. Poliisissa työurien pituuden vaihtelivat yhdeksän ja 23 vuoden välillä ja aika kenttätoiminnassa vaihteli 2,5 vuodesta 22 vuoteen. Kaikkien haastateltavien virkanimike on vanhempi konstaapeli. Koulusta valmistumisen jälkeen kaikki haastateltavat ovat olleet vain Joensuun alueella töissä, muutaman viikon poikkeuksia lukuun ottamatta.

Liikennevalvonta

Liikennevalvonnassa koettiin tärkeäksi ylinopeuksien osalta kaaharien valvonta, eli isot ylinopeudet. Myös suojatievalvonta ja erityisesti lapset ja vanhukset suojatiellä mainittiin tärkeänä valvottavana. Rattijuopumusvalvonta tuli esiin lähes kaikkien vastauksissa. Vastauksissa mainittiin myös kortitta ajot, kevyen liikenteen piittaamattomuus liikennesääntöihin ja puuttuminen nuorten kuskien ajoon ja heidän ohjaukseensa. Räikeät ongelmatapaukset ja asenneongelmaiset olivat myös vahvasti esillä vastauksissa. Yksi mainitsi tärkeäksi valvottavaksi myös paikat, joissa esiintyy räikeitä rikkomuksia, mutta ne eivät ole vähentyneet poliisin valvonnasta huolimatta.

Vähemmän tärkeäksi valvonnan kohteeksi koettiin pienet jutut, kuten sumuvalot, turvalaittevalvonta (jos kuljettaja yksin autossa), kännykät, valojen luxit, mopojen valot, autojen renkaiden leveydet ja ikkunoiden tummennukset. Yksi VHT-toiminnasta mainitsi erikseen, että liikennevalvonnasta raskas liikenne ei kiinnosta häntä. Kaikki korostivat vastauksissaan sitä, että he eivät ole kiinnostuneita niin sanotuista nippelijutuista, vaan haluavat keskittyä liikenteen oikeisiin ongelmatapauksiin, jotka vaarantavat liikennettä.

Rikkomuksiin puuttuminen vuosien varrella antoi melko samanlaisia vastauksia haastateluilta. Kukaan ei sanonut puuttumisensa muuttuneen radikaalisti, mutta rima on noussut ja omaa harkintaa käytetään enemmän, kuin uran alkuaikoina. Myös sitä pohdittiin, että jos puututaan vain pieniin rikkomuksiin tai pieniin ylinopeuksiin, ehditäänkö loppujen lopuksi ollenkaan puuttua niihin törkeisiin rikoksiin. Eräs haastateltavista otti tässä yhteydessä esiin myös moraalisen näkökulman.

” Ja sitten lisäksi myös semmonen raja et se minkä mä sallin liikenteessä itelleni ni se pitää sallia myös kaikille muille.”

Kyseisellä haastateltavalla on nykyisin fokuksena huumausaineista johtuneet rattijuopumukset, ajaminen ilman vaadittavaa ajo-oikeutta sekä suuret ylinopeudet.

Haastateltavilta kysyttiin heidän kouluttautumisestaan liikennevalvonnassa ja miten he yleensä liikennevalvontaa suorittavat. Yksi ei ollut kiinnostuksestaan huolimatta käynyt yhdelläkään aiheeseen liittyvällä kurssilla, vaan on oppinut kaiken osaamansa muilta kollegoilta, toinen on käynyt parin viikon mittaisen liikennevalvonnan peruskurssin, kolmas poliisiauton ajo kurssit 1-3 ja neljäs edellä mainittujen lisäksi raskaan liikenteen perus- ja jatkokurssit sekä vesiliikenteen kurssit. Yksi haastateltavista painotti kurseilla verkostoitumista.

” --kurssien positiivinen anti on ihan ehtottomasti myös verkostoituminen. Opit tuntee niitä muita Suomes olevia ammattilaisia, koska sehä on kuiteki totta et tulee kuitenkin niin paljo kysymyksiä raskaan liikenteenki osalta ettet tiä ite vastausta ni sä tunnet ympäri Suomee henkilöitä keltä sä kysyt. Se lisää ammattitaitooki. Ja koko ajan oot paremmin kartallaki siitä miten muualla Suomessaki tehhää.”

Liikennevalvontaa suoritetaan haastateltavien työtehtävissä monella tavalla. Raskaan liikenteen valvontaan on käytössä vaaka-auto. Nopeuksia mitataan joko tunnuksellisella poliisiautolla ja tutkalla sekä omalla havainnoinnilla, tai siviili autolla, jolloin myös keskinopeusmittari otetaan käyttöön. Joskus tehdään myös tutkaamista paikallaan, esimerkiksi moottoritien rampissa ja odotellaan autoja tulevaksi. Kaksi haastateltavista kuitenkin puhui valvonnan kohdentamisesta.

”Yleensä omalla filosofialla mietin et miten suoritan, mejän pitäis paljo enempi kohdentaa sitä valvontaa, ku lähetää tästä ajamaa ni mietittäis sitä et mitä valvotaan. Mun luonne on sellanen et mä haluun saada kiinni sellasen rekkakuskin joka oikeesti kiertää tahallaa sääntöjä ja kusettaa eikä sellasta joka on vahingossa ajanu liikaa ku rengas puhkes ni yli-pitkän päivän.”

Haastateltavat pohtivat sitä, odotellaanko jossakin vain, että joku ajaa siihen hetkellistä ylinopeutta, vai tehdäänkö sen sijaan enemmänkin ajotapavalvontaa, jossa kuljettajaa seurataan pidemmän matkan ja katsotaan, onko hänen ajo tavassaan muutakin moittittavaa kuin vain ylinopeus. Keskustelua herätti myös se, missä on järkevintä valvoa ja millaisia ylinopeuksia.

” --ku mietitää sitä että jos 30 alueella ajetaan 60, ni nopeus on tuplaantunu ja jarrutusmatka nelinkertastunu. Kun taas sitte että 80 alueella ajat sen 120 niin on siinäkin iso ylitys, se on puolet siihen nopeuteen lisää, mut se vasta tuplaa sen jarrutusmatkan. Ja noin isolla tiellä se ei oo niin iso ongelma ku keskustassa. -- Mut sitte ajankohta, paikka, nopeusrajoitusalue, miten paljo on muuta liikennettä ni ne on sitte taas niitä mitkä nostaa sitä päiväsakkojen määrää hyvinki äkkiä.”

Lainsäädäntö

Tieliikenteen lainsäädäntö jakoi mielipiteitä. Yksi vastasi heti sakotukseen liittyen, että hänen mielestään lainsäädännössä on menty täysin väärään suuntaan, kun sakkojen summat tuplattiin ja kerätään valtiolle ylinopeuksista rahaa kohtuuttomia summia verrattuna liikenneturvallisuuden vaarantamisia muihin rikoksiin. Muiden mielestä tieliikenteen lainsäädännössä perusasiat ovat kunnossa, vaikka sitä sovelletaankin paljon. Jos jotain muutaisi, niin vastauksina tuli autojen valosäännökset, katsastamattomuus ja siitä tuleva rangaistus on huono, mopojen katsastamista ei vaadita ja nopeusalueilla tulisi olla verrattain eritasoiset rangaistukset (ylinopeus esimerkiksi nopeuden rajoitusalueilla 40 km/h verrattuna 80 km/h). Vuonna 2016 uudistuksen kokeneen sakkolain koki sisäistäneen kolme neljästä vastanneesta ja yksi totesi, ettei koe hallitsevansa sitä yhtään, sillä nykyisin tulee kirjoitettua niin paljon vähemmän sakkoja kuin joskus ennen. Kukaan ei omalta osaltaan noudata valtakunnallista puuttumisrajaa ylinopeuksissa, vaan raja kulkee rikesakon ja päi-

väsakkojen kynnyksellä, riippuen aina vallitsevista muista olosuhteista. Yksi ei tiennyt, mitä tarkoittaa valtakunnallinen puuttumisraja.

Imago, asenteet ja mielipiteet

Haastateltavilta kysyttiin, miten he kokevat liikennevalvonnan toteuttamisen Joensuun poliisiasemalla. Osa mainitsi, että riippuu paljon ryhmän johtajista, millainen ryhmä on ja mitä se tekee hälytystehtävien ulkopuolella. Yksi haastateltavista mainitsi, että osa kentällä työskentelevistä henkilöistä ei pidä liikennevalvontaa tärkeänä, vaan pikemminkin turhanpäiväisenä ihmisten kiusana, eikä moni osaa kirjoittaa edes sakkoa, jolloin valvonta jätetään kokonaan tekemättä. Liikennevalvonta ei ole ainakaan kasvamaan päin ja resurssipula syö motivaatiota liikennevalvonnalta. Teemavalvonnasta on myös tullut liian iso asia, kun yksittäisen kansalaisen soitosta käsketään mennä valvomaan jotakin tien pätkää muutamaksi tunniksi, eikä siellä tapahdu silloin mitään. Silloin taas, kun valvontapaikka on kansalaisten toivoma ja liikenteestä saadaan kaaharit pois, on se palkitsevaa. Yksi haastateltavista kertoi, että Itä-Suomen liikennevalvontakulttuuriin ei juurikaan kuulu suojatievalvonta, ellei se satu olemaan valtakunnallisena teemana.

Suhtautuminen liikennevalvontaan ammattiin valmistumisesta nykypäivään on muuttunut osalla paljon ja osalla pysynyt melko muuttumattomana. Kaksi haastateltavaa kertoi, että oma harkinta on kasvanut ja he haluavat kohdentaa valvontaa enemmän ongelmatapauksiin. Yksi kertoi suuntaavansa huomiotaan nykyisin enemmän kevyen liikenteen valvontaan kuin aiemmin, mutta pienempiin asioihin, kuten turvavöihin, hän ei jaksa käyttää aikaansa.

Poliisin imagon ylläpitäminen ja kansalaisten mielipiteet siitä, että poliisi ei tee muuta kuin kerää valtion kassaan rahaa eikä hoida oikeita keikkoja, ei ole vaikuttanut kenenkään liikennevalvonnan suorittamiseen. Kukaan ei ole ajatellut sitä laajempänä kokonaisuutena, mutta he pyrkivät tekemisissään kultaiseen keskitiehen eikä ainakaan tarkoituksella pilaaamaan poliisin mainetta.

” -- jos me sille jostain yhestä tilanteesta, se voi olla sen ihmisen ainut kohtaaminen poliisin kanssa, ni jos me annetaan sille siitä iso sakko ja sille jää siitä hampaankoloon jotain, ni se ei oo taas silloin hyvää PR:ää poliisille. Kun taas sitten se, että me nuhdellaan se kunnolla mut päästetään se huomautuksella koska meil on myös semmonen mahdollisuus tiettyyn pisteeseen asti, ni se on tavallaan sitä hyvää PR:ää ja se on se asia mitä ihmiset kertoo eteenpäin poliisista. -- Ite oon miettiny sitä myös sillä tavalla, että mun mielestä hyvä poliisitoiminnan lähtökohta on se että kohtelee noita asiakkaita niinku haluis että ittee kohdellaan.”

Kaikilla haastateltavilla on ollut harjoittelija ohjattavanaan. Harjoittelijan läsnäolo ei ole vaikuttanut kenenkään suhtautumiseen liikennevalvontaa kohtaan, mutta kaikki myönsivät, että silloin tulee ehkä mietittyä asioita enemmän, tavoitteena se, että harjoittelija oppii ja hänelle pystyy perustella asioita. Kun ajaa 20 vuotta keikkaa ajaneen poliisin kanssa, ei tule pohdittua asioita samalla tavalla, kuin harjoittelijan läsnäolo pakottaa ajattelemaan. Harjoittelijan kanssa on pyritty tekemään mahdollisimman monipuolisesti kaikenlaista valvontaa.

” En mä aattele et mun pitää suhtautumista muuttaa vaa ehkä terävöittää omaa ajatusta siitä ja perustella ja miettii et miks me tehää mitää ja myydä sitä ajatusmallii harjoittelijoille.”

Vuodenajalla ei ollut kovinkaan paljon asenteellista merkitystä liikennevalvontaan, mutta kaikki myönsivät, että kesällä sitä tekee mieluummin kuin talvella kovalla pakkasella. Kesällä myös tapahtuu tosiasiallisesti enemmän kuin talvella. Yksi haastatelluista oli sitä mieltä, että vuodenajan pitäisi vaikuttaa työaikoihin ainakin liikennesektorilla. Kesällä tehtäisiin pidempää päivää kuin talvella, jolloin suurin osa liikenteen ongelmatapauksistakin on niin sanotusti talviunilla.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Haastateltavilla oli hyvin yhteneväiset näkökulmat siitä, millainen liikennevalvonta on tärkeää ja mikä ei ole ihan niin tärkeää. Pienet jutut eivät niinkään kiinnostaneet haastateltavia, sillä he kokivat niiden vievän aikaa ongelmatapausten nappaamiselta liikenteestä.

Rikkomuksiin puuttuminen ei ole muuttunut kovinkaan radikaalisti, mutta kaikilla haastateltavilla on rima noussut rikkomuksiin puuttumisen suhteen ja oma harkinta kasvanut. Jos käytetään kunnolla aikaa liikennevalvontaan, käytetään myös siviili autoa, mutta pääasiassa valvontaa suoritetaan tunnuksellisella poliisiautolla tutkan kanssa, joko paikallaan tutkaten tai liikenteessä vastaantulevana. Keskimäärin, yhtä haastateltua lukuun ottamatta, liikenteeseen liittyviä lisäkoulutuksia ei esiintynyt huomattavia määriä, vaan taidot on opittu muilta kollegoilta.

Pääsääntöisesti sakkolaki koettiin hyvin sisäistetyksi ja lainsäädännön perusasiat koettiin olevan kunnossa. Ylinopeuksien suhteen kukaan ei noudata valtakunnallisia puuttumisrajoja, vaan pysäytysraja oli päiväsakkojen ja rikesakon rajamailla.

Kaikkia puhututti teemavalvonnat sekä resurssit. Suhtautuminen liikennevalvontaan uran alkuajoista nykypäivään on puolella pysynyt samana ja puolella muuttunut paljonkin, mutta median tai kansalaisten mielipiteet poliisin toiminnasta eivät ole vaikuttaneet heidän työskentelyynsä. Kaikilla on ollut harjoittelija ohjauksessaan ja silloin he miettivät enemmän asioita, kuin ajaessaan vanhemman kollegan kanssa. Vuodenajalla ei ollut kellekään asenteellista merkitystä, mutta jokainen tekee valvontaa mieluummin kesällä kuin talvella.

Vastauksista voi vetää johtopäätöksen, että haastateltavat pitävät liikennevalvontaa tärkeänä ja haluavat sitä tehdä. He myös kokevat sen olevan tärkeä osa poliisin tehtäviä. Joensuun poliisiasemalla on siis ainakin neljä motivoitunutta liikennevalvonnan suorittajaa ja he ovat kokeneet jonkinlaista ammatillista kasvua ja kehitystä työssään liikennevalvonnan parissa. Valvontatavat ovat melko perinteisiä eikä koulutuksia ole käyty kovinkaan paljon monipuolisuuden edistämiseksi. Asenne on kuitenkin hyvällä mallilla liikennevalvontaa kohtaan ja haastateltavat käyttävät omaa harkintaa lain soveltamisessa ja rangaistusten määräämisessä. Yleisesti liikennevalvonta tuntui painottuvan eri tavoin suoritettavaan nopeusvalvontaan.

6 POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten poliisimiehet ovat kasvaneet ja kehittyneet ammatillisesti liikennevalvonnan näkökulmasta, jos ovat. Jälkeenpäin mietittynä kysymyksiä olisi voinut miettiä hiukan tarkemmin vastaamaan tutkimuksen aihetta. Olin ensin tekemässä opinnäytetyötä enemmänkin puuttumisrajojen näkökulmasta, mutta siitä en olisi saanut minkäänlaista työtä kasaan aiheen suppeuden takia. Näin jälkeen päin koin kuitenkin, että alkuperäinen aiheeni jäi ajatuksiin pyörimään sen verran, että se vaikutti liikaa kysymysten asetteluun. Ne painoutuivat nyt ehkä liikaa yleisesti siihen, miten he tekevät liikennevalvontaa sekä asenteista kysyttäessä poliisin yleiseen imagoon. Jos tekisin haastattelut uudelleen, muuttaisin kysymyksiä niin, että ne vastaisivat paremmin varsinaiseen aiheeseen ja pitäisin sen vielä kirkkaammin mielessä.

Olisin myös voinut ottaa haastateltaviksi niitä, joiden tiesin välttelevän liikennevalvontaa. Tällöin olisin voinut saada enemmän vertailua vastausten kesken. Ajatuksissani kuitenkin pyöri se, että ammatillisessa kehityksessä ja kasvussa mahdolliset muutokset ovat niin sanotusti positiivisia muutoksia ja haastateltavat olisivat kasvattaneet ammattitaitoaan. Ammatillisen kasvun ja ammattitaidon kasvatuksen välillä on kuitenkin ero. Ammatillinen kasvu voi olla sitäkin, että ymmärtää itsestään sen, ettei liikennevalvonta ole se oma juttu vaan jokin muu kiinnostaa enemmän, ja ammattitaidon kasvatuksessa taas kasvatetaan vaikkapa koulutuksilla sitä ammattitaitoa, joka liikennevalvonnasta on olemassa. Tätä eroa olisin voinut miettiä vielä enemmän haastateltavia valitessa.

Reliabiliteetin näkökulmasta pohdittuna haastattelujen tulokset saattoivat hieman kärsiä siinä, kun yksi haastateltava vastasi sähköpostilla, sillä hänen kanssaan ei saatu sovittua haastattelu-aikaa ennen kuin poistuin harjoittelun päätyttyä itse paikkakunnalta eli Joensuusta. Sähköpostivastauksiin ei päässyt esittämään jatko kysymyksiä tai tarkennuksia, enkä voi olla varma, ymmärsikö haastateltava kysymykset oikein. Myöskään hänellä ei ollut mahdollisuutta kysyä minulta, jos hän ei ymmärtänyt kysymystä. Vastauksista päätellen hän kuitenkin ymmärsi kysymykset, niin kuin olin ne tarkoittanut.

Kuten aiemmin kirjoitin, saattaa luotettavuus kärsiä, sillä haastattelussa saatetaan kaunistella tai muokata asioita itselle edullisemmaksi (Hirsjärvi ym. 2010, 206). Koska aihe ei ollut arkaluontoinen ja haastateltavien nimet eivät tule esiin työssäni, uskon saaneeni to-

denmukaisia vastauksia. Kvalitatiivinen metodi ja yksilöhaastattelut olivat mielestäni oikeita vaihtoehtoja tähän tutkimukseen ja koin oppineeni itsekin kuunnellessani haastateltavien ajatuksia ja näkemyksiä asioihin. Yksi haastateltavista erityisesti puhui paljon myös niin sanotusti asian vierestä omien ajatusten kehittymisestä poliisityössä, mutta kuuntelin hänen mielteitään mielellään, sillä hän oli selkeästi pohtinut asioita ja sain niistä itsekin ajattelemisen aihetta.

Tästä tutkimuksesta ei välttämättä löydy jatko tutkimukselle aihetta. Jos tutkimusta kuitenkin haluaisi jalostaa pidemmälle Joensuun poliisiasemalla, voisi esimiehiä, kuten päällystöstä ja kenttäjohtajia haastatella heidän asenteistaan liikennevalvontaa kohtaan ja miten he sitä pyrkivät toteuttamaan strategisessa suunnittelussa ja päivittäisissä operatiivisissa toiminnoissa. Muuten en näe tällä tutkimuksella laajempaa merkitystä tai tarvetta uusintatutkimukselle. Tulokset eivät juurikaan ole yleistettävissä koko asemaa koskeviksi, koska otanta oli niin pieni ja kaikki olivat myönteisiä liikennevalvontaa kohtaan, mikä taas saattoi johtua omista valinnoistani haastateltavien suhteen.

Analysoidessani vastauksia totesin, että liikennevalvonta painottuu hyvin paljon nopeusvalvontaan. Kun asetin kysymyksen siitä, miten kansalaisten mielipiteet poliisin toiminnasta vaikuttavat haastateltavien omaan liikennevalvonnan suorittamiseen, oli mielessäni juurikin ylinopeuksiin puuttuminen, jonka moni kokee vain rahan keräämisenä valtion kassaan. Olisiko aiheellista kiinnittää huomiota siihen, millaista liikennevalvontaa tehdään ja millaisiin tienkäyttäjiin se kohdistuu? Mielestäni kyllä, sillä liikennevalvontaa tulisi tehdä ennen kaikkea turvallisemman tieliikenteen puolesta, ei sen takia, että saadaan mahdollisimman paljon suoritteita tai sakkoja jaettua. Liikenteessä on paljon muitakin epäkohtia kuin ylinopeus, eivätkä kaikki liiku moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Kuten Ihalainen (2005) on kirjoittanut, olisi subjektiivisen kiinnijäämisriskin oltava mahdollisimman korkea liikennekäyttäytymisen ja -turvallisuuden näkökulmasta (Ihalainen ym. 2005, 49-50). Poliisin näkyvyys liikenteessä toimii ennalta estävänä toimintana liikennerikosten syntymisessä ja nostaa omalta osaltaan subjektiivista kiinnijäämisriskiä, ainakin hetkellisesti.

Tarkastellessani Polstatin tilastoja, huomasin, että vuosien 2010-2017 välillä on tilastoissa suuri muutos vuoden 2013 tienoilla ja sen jälkeen. Aiempina vuosina suoritteita on tilastoitu puolet vähemmän, kuin mitä tilastot näyttävät suoritteiden määräksi vuodesta 2014 eteenpäin. Koska työni tarkoitus ei ole analysoida tilastoja, en keskity siihen kovinkaan

paljoo, mutta tilasto erot ovat voineet johtua siitä, että vuonna 2013 Liikkuva poliisi lakautettiin ja sulautettiin poliisilaitosten yksiköihin, jolloin todennäköisesti myös liikennevalvonnan suoritteet ovat lisääntyneet poliisilaitosten valvonta- ja hälytystoimintayksiköiden tilastoissa. Myös Poliisin kenttäjohtojärjestelmä POKEn käyttö on vakiintunut ja sinne on helpompaa kirjata uudet tehtävät ja niiden suoritteet, kuin hoitaa asia viranomaisverkon kautta suullisesti hätäkeskuspäivystäjän kanssa.

Polstatin tilastot ja haastatteluvastaukset ovat linjassa siinä, että nopeusvalvontaa tehdään eniten ja suojatievalvontaa sekä kevyen liikenteen valvontaa suoritetaan vähiten. Haastatteluisa yksi haastateltavista mainitsikin, ettei suojatievalvonta ole kuulunut Pohjois-Karjalan liikennevalvontakulttuuriin.

Haastatteluisa ei käsitelty automaattivalvontaa, mutta automaattivalvonnan suoritteiden määrä on noussut hyvinkin paljon vuoden 2016 jälkeen (ks. kuvio 2). Tämä voi johtua siitä, että ylinopeuden puuttumisrajoja laskettiin ja tämän vuoksi kamerat mahdollisesti välähtävät nykyisin useammin.

LÄHTEET

Aho, Pauliina & Metsäjoki, Laura 2004: Liikkuvan poliisin toiminta liikennevalvonnassa. Asiakastyytyväisyystutkimus 2004. Taloustutkimus Oy.

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

Crank, John P. 1998: Understanding police culture. Anderson Publishing Co.

Eteläpelto, Anneli & Onnismäa, Jussi 2006: Ammatillisuus ja ammatillinen kasvu. Vantaa. Dark Oy.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2009: Tutki ja kirjoita. 22. p. Helsinki, Tammi.

Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen, Seppo & Väinölä, Markku 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön. Helsinki, Edita Prima Oy.

Jokiniemi, Emmakaisa 2016: Rikesakon alaraja laskee – sakkoja 7 km/h ylinopeudesta. Yle Uutiset 6.9.2016. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9146382>. Luettu 14.8.2018.

Kallerg, Veli-Pekka & Törnqvist, Jan 2011: Automaattisen nopeusvalvonnan tehostamisen mahdollisuudet. LINTU-tutkimusohjelma. Helsinki, Multiprint Oy.

Kääriäinen, Juha 2014: Poliisia koskeva julkinen kritiikki ja luottamus poliisiin. Teoksessa Muttilainen, Vesa & Huotari, Vesa (toim.) 2014: Poliisin toimintaympäristö. Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2014. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 112. Tampere, Suomen Yliopistopaino-Juvenes Print.

Liikennevirasto 2016: Autojen nopeudet maanteillä vuonna 2015. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 32/2016. Verkkojulkaisu. Helsinki. Luettavissa:

https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23678/2016_autojen_nopeudet.pdf/70f7d33c-a71b-40bd-896b-cd809d047a6e. Luettu 10.9.2018.

Luotola, Janne 2014: Suomen liikenneturvallisuus ei parantunut muun Euroopan tahtiin. Tekniikka & Talous. Luettavissa:

https://www.tekniikkatalous.fi/talous_uutiset/liikenne/2014-04-29/Suomen-liikenneturvallisuus-ei-parantunut-muun-Euroopan-tahtiin-3319315.html.

Luettu 12.11.2018

Lähdetluoma, Markku 2018: Ensimmäiset uudet peltipoliisit ilmestyivät tienvarteen: väistely ja äkkijarrutus eivät enää pelasta välähdykseltä. Yle Uutiset 30.10.2018. Luettavissa:

<https://yle.fi/uutiset/3-10470570?fbclid=IwAR114vKjPqf5hdLNvJ7YZS84bNbrj49dwvvTZTXyTIdsSYY9bXswHe2NNvM>. Luettu 1.11.2018.

Malmivuo, Mikko 2011: Nopeusvalvonnan puuttumisrajan muutos ja sen vaikutukset. LINTU-tutkimusohjelma. Helsinki, Multiprint Oy.

Mawby, Rob C 2002: Policing images. United Kingdom, Willan publishing.

Poliisin tilastopalvelu (Polstat) 2018. Tiedot haettu 5.11.2018.

Puustinen, Jarmo 2017: Poliisin imago. Eroavatko poliisin ja median näkemykset poliisin imagosta? Tampereen yliopisto. Johtamiskorkeakoulu. Akateeminen väitöskirja. Luettavissa:

<https://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/101060/978-952-03-0430-0.pdf?sequence=3&isAllowed=y>. Luettu 15.8.2018.

Rautio, Marjatta 2017: Helsingin korkea-arvoisten poliisien rikosepäilyt syyteharkintaan. Yle 16.10.2017. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9885390>. Luettu 23.10.2018.

Reisig, Michael D. & Correia, Mark E. 1997: Public evaluations of police performance: an analysis across three levels of policing. An interenational Journal of Police Strategies & Management.

Salmi, Satu & Voeten, Marinus J.M. & Keskinen, Esko 2000: Relation between Police Image and Police Visibility. *Journal of Community & Applied Social Psychology*. Community Appl. Soc. Psychol.

Trautman, Neil E. 2002: *How to be a great cop*. New Jersey, Prentice Hall.

Tuloksellisuustarkastuskertomus. Liikenneturvallisuus. Valtiontalouden tarkastusviraston tarkastuskertomukset 6/2013. Helsinki, Edita Prima Oy.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2018: *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki, Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Uimonen, Risto & Ikävalko, Elisa 1996: *Mielikuvien maailma: Miten mediajulkisuutta muokataan ja imagoja rakennetaan?* Helsinki, Infoviestintä Oy.

Vuorensyrjä, Matti & Fagerlund, Monica 2016: *Poliisibarometri 2016*. Kansalaisten käsitykset poliisin toiminnasta ja sisäisen turvallisuuden tilasta. Sisäministeriön julkaisu 27/2016. Lönnberg Print & Promo.

LIITTEET

Liite 1. Haastattelukysymykset

TAUSTAKYSYMYKSIÄ

- Työuran pituus ja osuus kenttätoiminnassa?
- Missä kaikkialla ollut töissä? (maakunnat, kaupungit, laitokset, asemat, työtehtävät)
- Onko muuta koulutustaustaa?
- Ikä?
- Virkanimike?

YLEISTÄ LIIKENNEVALVONNASTA

- Mitä/millaisen liikennevalvonnan koet tärkeäksi?
- Mitä koet vähemmän tärkeäksi tai mikä ei kiinnosta?
- Miten erilaisiin rikkomuksiin puuttuminen on muuttunut työvuosien varrella? Miksi?
- Jos olet ollut muualla töissä kuin Joensuussa, niin onko eri paikoissa ollut erilaiset käytännöt liikennevalvontaan ja ovatko ne olleet ristiriidassa oman motivaation kanssa?
- Oletko käynyt liikennevalvontaan liittyvillä kursseilla tai muuten kasvattanut omaa ammattitaitoasi liikennevalvonnan saralla?
- Miten suoritat liikennevalvontaa? (Kalusto, välineet...)

LAINSÄÄDÄNTÖ JA PUUTTUMISRAJAT

- Mitä mieltä olet nykyhetken tieliikenteen lainsäädännöstä?
→ Muuttaisitko jotakin?
- Koetko hallitsevasi uuden sakkolain/-järjestelmän?
- Toteutatko omalta osaltasi valtakunnallisia puuttumisrajoja ylinopeuden suhteen? Jos et, niin millaiset puuttumisrajat sinulla on käytössäsi?

IMAGO, ASENTEET, MIELIPITEET

- Jos valvonta vähäistä/ei ollenkaan omalla laitoksella, mistä se johtuu? Entä oma asenne?
- Onko suhtautumisesi liikennevalvontaan muuttunut vuosien varrella valmistumisestasi nykypäivään? Jos on, niin miksi ja miten?
- Vaikuttaako poliisin imago ja kansalaisten mielipiteet (suorittamaasi) liikennevalvontaan ja rikkeisiin puuttumiseen? Tästä näkökulmasta oma toiminta muuttunut vuosien varrella?
- Jos sinulla on tai on ollut harjoittelijoita ohjattavana, niin miten se on vaikuttanut a) suhtautumiseesi liikennevalvontaan ja b) liikennevalvonnan toteuttamiseen?
- Onko vuodenajalla merkitystä liikenteenvalvontaasi?