

LIIKENNEVALVONTAPYYNTÖJEN KÄSITTELY JA HYÖDYNTÄMINEN HELSINGIN POLIISILAITOKSELLA

Pekka Sumanen & Antti Nikkinen

3/2019

ESIPUHE

Haluamme kiittää yhteistyöstä kaikkia haastattelemiamme henkilöitä sekä kaikkia niitä henkilöitä, joiden kanssa kävimme keskustelua opinnäytetyötä luodessamme. Lisäksi haluamme erityisesti kiittää Helsingin poliisilaitoksen analyysitoiminnassa työskentelevää Timo Leppämäkeä, joka on käyttänyt aikaa oman työnsä ohessa tämän kehittämistyön edistämiseksi, liikennevalvontapyyntölomakkeen sekä yhteenvetoraportin luomiseksi, sekä edistänyt niiden esille tuontia poliisin organisaatiossa valtakunnalliseksi hankkeeksi laajentamisen osalta.

Tampereella 8.3.2019

Pekka Sumanen ja Antti Nikkinen

Tiivistelmä

Tekijät	Tutkinto
Pekka Sumanen & Antti Nikkinen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Liikennevalvontapyyntöjen käsittely ja hyödyntäminen Helsingin poliisilaitoksella	Julkinen
Ohjaajat	Opinnäytetyön muoto
Petri Tuominen & Matti Tuominen	Toiminnallinen opinnäytetyö
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämän tutkimuksellisen kehittämistyön tarkoitus on tuottaa uusi toimintamalli liikennevalvontapyyntöjen käsittelemiseen ja hyödyntämiseen Helsingin poliisilaitoksella sekä kuvata prosessi sen luomiseksi. Kehittämistyö on suunnattu erityisesti Helsingin poliisilaitokselle ja sen tarkoitus on mahdollistaa liikennevalvontapyyntöjen yhdenmukainen kirjaustapa, helpottaa niiden käsittelyä, tehostaa niiden vastaanottamista ja seurantaa sekä tuottaa analysoitavaa tietoa esitettyjen liikennevalvontapyyntöjen perusteella. Kehittämistyön tavoite on tukea ja kehittää tietojohdoista poliisitoimintaa Helsingin poliisilaitoksella.</p> <p>Tutkimuksellisen osuuden teoreettinen viitekehys muodostuu tutkimusmenetelmäkirjallisuudesta, poliisilaitoksen toimintaa ohjaavista sopimuksista ja päätöksistä, tietojohdoista poliisitoimintaa koskevasta kirjallisuudesta, lakiteksteistä sekä kansalaisten esittämistä liikennevalvontapyynnöistä. Tutkimuksessa käytetty haastatteluaineisto kerättiin teemahaastattelumenetelmällä ja vastaukset analysoitiin induktiivisen sisällönanalyysin keinoin. Käytyjen keskustelujen ja tehtyjen haastattelujen perusteella luotiin <i>Liikennevalvontapyynnöt Helsinki</i> -neukkari, joka kerää, tilastoi ja osittain jopa analysoi sinne sähköisen lomakkeen avulla kirjattuja liikennevalvontapyyntöjä. Yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen kanssa neukkarin yhteyteen luotiin myös <i>yhteenvetoraportti</i> tiedon käytettävyyden helpottamiseksi.</p> <p>Keskeisin kehittämissuositus tämän opinnäytetyön pohjalta on toimintamallin laajentaminen valtakunnalliseksi niin, että kansalainen voisi jatkossa itse täyttää liikennevalvontapyynnön internetissä ilman, että pyynnön vastaanottamiseen vaadittaisiin erillistä työvaihetta.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
63+12 liitesivua	maaliskuu 2019
Avainsanat	
liikennevalvonta, tietojohdoinen poliisitoiminta, analyysi, Helsingin poliisilaitos	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 KEHITTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT	2
2.1 Keskeiset käsitteet	3
2.2 Kehittämistyön teoreettisen viitekehyksen kuvaus	4
2.3 Liikennevalvontapyyntöjen käsittelyn hallinnollinen ja strateginen tausta.....	4
2.3.1 Hallinnollinen tausta.....	5
2.3.2 Strateginen tausta: Tavoitteet liikenteenvalvonnan kehittämiseksi	9
2.4 Kehittämistarpeen lähtökohta: Liikennevalvontapyyntöjen käsittelyn nykytilanne Helsingin poliisilaitoksella	13
3. AINEISTOT JA MENETELMÄT	15
3.1 Tutkimusmenetelmät	15
3.2 Haastatteluaineisto.....	16
3.2.1 Haastattelujen ensimmäinen teema: liikennevalvontapyyntöjen käsittely ja hyödyntäminen.....	17
3.2.2 Haastattelujen toinen teema: tietojohtoinen poliisitoiminta, analyysitiedon kerääminen ja hyödyntäminen	22
3.3 Johtopäätökset haastatteluista.....	25
3.4 Kirjalliset liikennevalvontapyyntöt	26
3.5 Yhteenvedo <i>liikenteenvalvontapyyntöjä</i> -koosteista	34
4 LIIKENNEVALVONTAPYYNTÖLOMAKE JA TOIMINTAMALLI	36
4.1 Liikennevalvontapyyntölomake	36
4.1.1 Suunnittelu.....	36
4.1.2 Oikeudellisesti huomioitavaa.....	39
4.1.3 Liikennevalvontapyyntöjen kirjauksien määrittely	40
4.1.4 Tiedon suodattaminen.....	41
4.1.5 Analysoidun tiedon jakaminen, hyödynnettävyys ja kohdentaminen	41
4.2 Yhteenvetoraportti.....	42
4.3 Toimintamalli	44
4.3.1 Vastuu liikennevalvontapyyntöjen koostamisesta.....	44

4.3.2 Liikennevalvontapyyntöjen kirjaaminen Helsingin poliisilaitoksella	45
4.3.3 Ohjeistus ja jalkauttaminen.....	46
5 POHDINTA, TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET.....	46
5.1 Pohdinta.....	46
5.2 Tulokset	50
5.3 Johtopäätökset	53
LÄHTEET	59
LIITTEET	64
Produkti	64
Yhteenvetoraportti.....	70
Ohje liikennevalvontapyyntö -kyselylomakkeen täyttämiseksi	72

1 JOHDANTO

Tämä laatimamme opinnäytetyö on tutkimuksellinen kehittämistyö, jossa käsittelemme kansalaisten poliisille esittämien liikennevalvontapyyntöjen käsittelyä ja hyödyntämistä Helsingin poliisilaitoksella. Aihetta merkittävästi sivuavia opinnäytetöitä ei ole aiemmin tehty. Työn aluerajaukseksi valikoitui Helsingin poliisilaitos, koska suoritimme siellä ammatillista osaamista edistävän harjoittelujaksomme. Aihe on mielestämme tärkeä, sillä kansalaisten esittämät liikennevalvontapyynnöt kertovat mielestämme siitä, miten turvalliseksi he kokevat liikenteen ja ympäristönsä. Kansalaisille on annettu mahdollisuus esittää liikennevalvontapyyntöjä poliisille ja se on mielestämme yksi tekijä, joka tuo poliisia lähemmäs kansalaisia. Poliisin ja kansalaisten välinen suhde on aina ajankohtainen ja poliisityöhön olennaisesti vaikuttava seikka. Koska liikennevalvontapyyntöjä saadaan kansalaisilta, olisi niitä mielestämme järkevää hyödyntää tietojohdoisen poliisitoiminnan näkökulmaa käyttäen.

Alkuperäisenä tarkoituksenamme oli selvittää Helsingin poliisilaitoksen erityistoimintayksikön liikennevalvontatoiminnon johtajalta ylikomisario Jarkko Lehtiseltä toimeksi saaneena, korreloivatko kansalaisten poliisille esittämät liikennevalvontapyynnöt tapahtuneiden onnettomuuksien kanssa Helsingin poliisilaitoksen alueella. Ensimmäiseksi esteeksi tälle selvitystyölle muodostui se, ettei saapuvia liikennevalvontapyyntöjä tällä hetkellä tilastoida, joten vertailua niiden osalta ei ollut mahdollista tehdä. Kartoitimme liikennevalvontapyyntöjen käsittelyn nykytilanteen Helsingin poliisilaitoksella ja havaitsimme siinä tiettyjä ongelmia ja kehittämiskohteita, joita kuvaamme myöhemmin tässä opinnäytetyössä.

Aloimme luomaan uutta tapaa liikennevalvontapyyntöjen vastaanottamiseksi ja koostamiseksi yhteistyössä erilaisten Helsingin poliisilaitoksella työskentelevien tahojen kanssa. Kehittämistyömme ensisijaiseksi tarkoitukseksi muodostui sähköisen liikennevalvontapyyntölomakkeen tuottaminen. Näimme lomakkeen mahdollistavan esitettyjen liikennevalvontapyyntöjen yhdenmukaisemman kirjaustavan, helpottavan niiden käsittelyä vähentämällä manuaalista työtä, tehostavan niiden vastaanottamista ja seuranta, nopeuttavan niiden käsittelyä sekä tuottavan helpommin analysoitavaa ja reaaliaikaista tietoa hyödynnettäväksi Helsingin poliisilaitoksen toiminnassa, erityisesti liikennevalvontatoiminnossa sekä hälytys- ja valvontayksikössä. Toinen keskeinen tarkoitus kehittämistyölle oli luoda ehdotus toimintamallista liikennevalvontapyynnöistä

kertyvän tiedon keräämiseksi ja koostamiseksi liikenteenvalvontatyötä tekeville henkilöille poliisissa.

Kehittämistyön tuloksena syntyneen liikennevalvontapyyntölomakkeen ja yhteenvetoraportin käyttämiseen liittyvän toimintamallin tavoitteena on tukea ja kehittää tietojohdoista poliisitoimintaa Helsingin poliisilaitoksella. Tavoitteena on, että jatkossa alueellisesti analysoidun tiedon pohjalta voitaisiin tunnistaa ilmiöitä ja turvallisuutta vaarantavia tekijöitä, joihin voidaan kohdistaa tavoitteellista toimintaa hyödyntäen tuloksellisia toimintamalleja. Tavoitteen täytyessä Helsingin poliisilaitoksella olisi käytössään toimintamalli, joka toteutuessaan olisi tehokas ja toimiva laajennettavaksi valtakunnallisesti eri poliisilaitoksille.

Kehittämistyön tueksi haastattelimme viittä henkilöä, joiden haastattelut suoritettiin teemahaastattelumenetelmällä. Valitsimme haastatteluissa käytetyt teemat keskeisten käsitteiden ja opinnäytetyön aiheen kannalta oleellisimpien asioiden perusteella. Haastatteluaineisto analysoitiin induktiivisella sisällönanalyysimenetelmällä. Tässä työssä kuvaamme kehittämistyömme lähtökohdat, nykytilanteen liikennevalvontapyyntöjen käsittelyn osalta Helsingin poliisilaitoksessa, teoreettisen viitekehyksen, kerätyn aineiston ja käytetyt tutkimusmenetelmät sekä lopullisen produktin kehittämisprosessineen.

2 KEHITTÄMISTYÖN LÄHTÖKOHDAT

Tämä työ on toiminnallinen opinnäytetyö, josta käytetään myös nimitystä tutkimuksellinen kehittämistyö. Toiminnallinen ja tutkimuksellinen opinnäytetyö ovat monella tapaa toistensa kaltaisia. Keskeinen ero niiden välillä on siinä, että toiminnallisessa opinnäytteessä tehdään jokin tuotos, kun taas tutkimuksellisen opinnäytteen lopputuloksena syntyy uutta tietoa. (Salonen 2013, 5-6.) Tutkimuksellista kehittämistyötä ja tutkimustyötä ei tule sekoittaa keskenään, sillä tutkimustyö nojautuu aina tieteen sääntöihin ja traditioihin. Kehittämistyö voi pitää sisällään tutkimuksellisia menetelmiä, mutta ei samoin kuin perinteisesti tieteen tekemisessä ymmärretään. (eml. 5-6, 9.)

Vilkan ja Airaksisen (2004, 9) mukaan toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on toiminnan ohjeistaminen, opastaminen, toiminnan järjestäminen tai järjeistäminen. Kehittämistyöllä pyritään muun muassa luomaan uusia toimintatapoja, menetelmiä, tuotteita tai palveluja sekä muiden että omien tarpeiden perusteella (Ojasalo ym. 2009, 11). Tässä kehittämistyössä luomme produktin organisaation toiminnan järjeistämiseksi ja kuvaamme prosessin sen luomiseksi.

Kehittämistyömme tutkimuksellinen osuus muodostuu tekemistämme haastatteluista, jotka suoritettiin kvalitatiivisen tutkimuksen, eli toisin sanoen laadullisen tutkimuksen menetelmin. Tuomen ja Sarajärven (2003, 23) mukaan ”Laadullisen tutkimuksen suomenkielisissä metodioppaissa ja tutkimusraporteissa käytetään synonyymeinä termejä laadullinen, kvalitatiivinen, pehmeä, ymmärtävä ja ihmistutkimus.” Tästä voitaisiinkin päätellä, että laadullisen tutkimuksen keinoin pyritään syventymään esimerkiksi johonkin ilmiöön taikka kokemukseen pelkästään määrälliseen listaukseen perustuvan tutkimisen sijaan. Laadullista tutkimusta voi kutsua muun muassa ymmärtäväksi tutkimukseksi, ilmiöitä voidaan joko ymmärtää tai selittää (eml. 27). Laadullisessa tutkimuksessa ei ole niinkään kyse etukäteen hahmotetun teorian testauksesta, vaan siinä voidaan katsoa olevan kyse vähitellen tapahtuvasta tutkittavan ilmiön käsittelemisestä (Kiviniemi 2010, 74). Metsämuurosen (2001, 14) mukaan kvalitatiivisen tutkimuksen metodologiassa yhtenä keskeisenä käytettävänä tutkimusmetodina on haastattelu ja litterointi.

2.1 Keskeiset käsitteet

Tietojohtoinen poliisitoiminta tarkoittaa rikosoikeuden professorin ja Temple-yliopiston turvallisuus- ja rikostiedekeskuksen johtajan Jerry H. Ratcliffen mukaan liiketoimintamallia ja johtamisfilosofiaa, jossa tieto- ja rikosanalyysitoiminta on keskeinen osa objektiivista päätöksentekoa ohjaavaa kehystä. Kehystä, joka helpottaa rikosten ja ongelmien vähentämistä, häirintää ja ennalta estävää toimintaa toimelioiden ja vakavia rikoksia tekevien henkilöiden kohdalla strategisen johtamisen ja tehokkaan toimeenpanon kautta. (Ratcliffe 2008, 6.)

Evidence-based policing on Cambridgen yliopiston kriminologian laitoksen professori Lawrence W. Shermanin kehittämä konsepti, jonka toiminta-ajatus perustuu tieteellisesti tutkittujen valvontataktiikoiden ja strategioiden käyttämiseen, jossa painotetaan tutkimustiedon hyväksikäyttämistä paikallisten rikosilmiöiden hoitamisessa paikallisen analyysin lisäksi (Sherman 1998, 3-4).

Liikennevalvontapyynnöllä tarkoitetaan kansalaisen poliisille esittämää pyyntöä, jossa toivotaan poliisia kohdentamaan valvontaa tai puuttumista lainvastaiseen tai häiriötä aiheuttavaan liikennekäyttäytymiseen jollakin tietyllä paikalla.

Liikennesuunnittelu on osa Helsingin poliisilaitoksen Erityistoimintayksikön liikennevalvontatoimintoa. Liikennesuunnittelussa hoidetaan liikennevalvontatoiminnon

päivittäisiä asioita ja sinne välittyvät lopulta myös kansalaisten Helsingin poliisilaitokselle esittämät liikennevalvontapyynnöt.

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki on neukkari (puhekieltä), jolla tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä Helsingin poliisilaitoksen työntekijöiden käytössä olevaa, internetissä toimivaa Microsoft SharePoint pilvipalvelun virtuaalista ryhmätyötilaa, jossa voidaan jakaa ja julkaista tietoa.

PATJA-aluekoodi tarkoittaa Poliisiasiain tietojärjestelmässä käytettävää numeraalista tunnusta järjestelmään kirjattavien ilmoitusten tapahtuma-alueen kaupunginosan määrittämisessä. Poliisipiirin toimialueen jokaiselle kaupunginosalle on oma numeraalinen tunnus, jota käytetään myös kenttäjohtotoiminnassa.

Sinetti on poliisin organisaation turvallisuusverkon intranet sivusto, jossa jokaisella poliisiyksiköllä on oma sivustonsa paikallisia sekä valtakunnallisia uutisia, ohjeita, määräyksiä ja muuta henkilöstöä sekä työtä keskeisesti koskevaa materiaalia varten.

2.2 Kehittämistyön teoreettisen viitekehyksen kuvaus

Tämän kehittämistyön teoreettinen viitekehys muodostuu poliisin ja poliisilaitosten toimintaa ohjaavista sopimuksista ja päätöksistä, tulossopimuksista, strategisista linjauksista ja osaltaan myös poliisia koskevista lakiteksteistä. Lisäksi olemme hyödyntäneet tietojohdoisuutta ja sen eri toimintamalleja esittelevää kirjallisuutta tukemassa kehittämistyömme vahvaa liittymäpintaa tietojohdoiseen poliisitoimintaan. Työn tutkimuksellisen osuuden viitekehys muodostuu tutkimusmenetelmäkirjallisuudesta, etenkin toiminnalliseen opinnäytetyöhön ja sisällönanalyysiin liittyen. Oleellinen osa produktin kehittämistä on myös kansalaisten poliisille esittämät liikennevalvontapyynnöt.

2.3 Liikennevalvontapyyntöjen käsittelyn hallinnollinen ja strateginen tausta

Seuraavissa kolmessa kappaleessa käymme läpi, miten erilaiset linjaukset ja painotukset sisäiseen turvallisuuteen liittyen muodostuvat ja konkretisoituvat eri toimi- ja päätöksentekoelementeissä. Pyrimme muodostamaan lukijalle selkeämmän kuvan siitä, miten monimuotoisena käytännön tekemisenä ylimmissä päätöksentekoelementeissä tehty periaatepäätös voi lopulta näyttäytyä, kuitenkin palvelun varsinaista alkuperäistä tarkoitusta. Lisäksi pyrimme havainnollistamaan, minkälainen näiden toimijoiden rooli on päätöksenteossa ja toiminnan määrittämisessä toisiinsa nähden. Tulossopimista esittelevä osuus keskittyy pääosin Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen väliseen sopimiseen.

2.3.1 Hallinnollinen tausta

Valtioneuvosto, joka koostuu pääministerin ja ministereiden muodostamasta hallintovaltaa käyttävästä toimi- sekä päätöksentekuelimestä, laatii periaatepäätöksiä, joita se edellyttää eri hallinnonalojen ottavan huomioon omaa toimintaansa suunnitellessaan. (Valtioneuvosto 2018). Näihin hallinnonaloihin kuuluvat niin sisä- kuin oikeusministeriökin.

Sisäministeriö, joka oli vuoteen 2013 asti sisäasianministeriö, on sisäisen turvallisuuden ja maahanmuuton ministeriö, jota johtaa sisäministeri. Sisäministeriöön kuuluu poliisiosasto, joka on yksi ministeriön viidestä osastosta ja sitä johtaa osastopäällikkö.



Kuvio 1. Sisäministeriön organisaatiokaavio (intermin.fi, viitattu 18.1.2019).

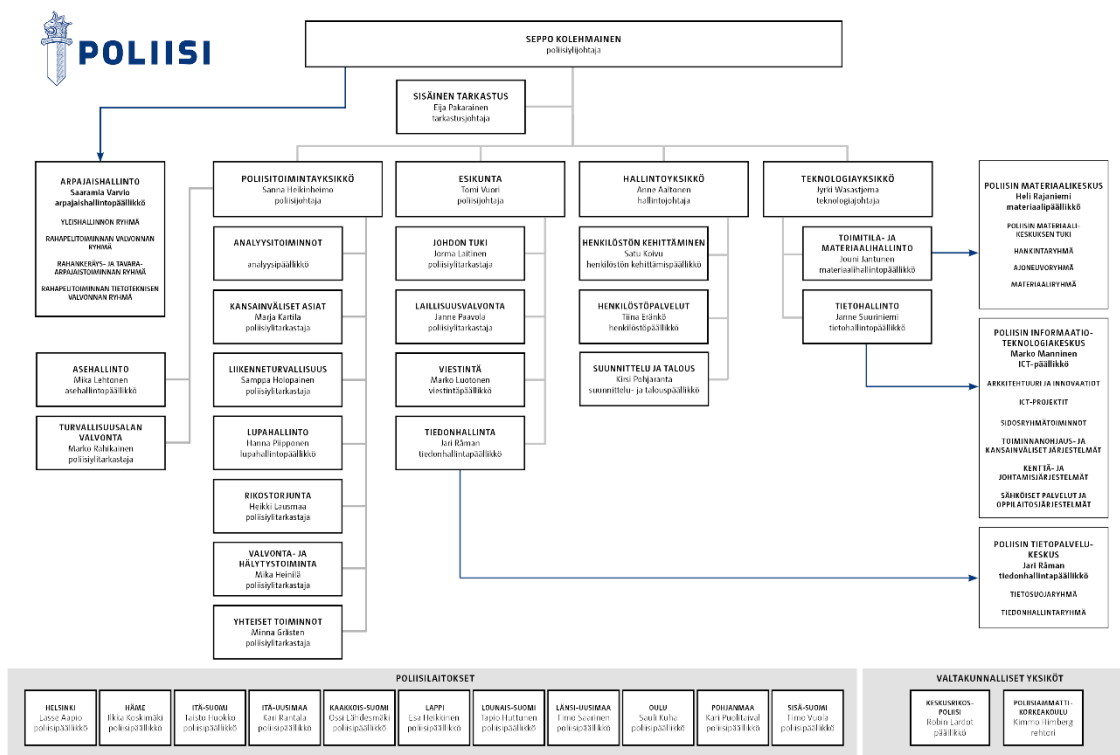
Sisäministeriön poliisiosasto, joka tulosoittaa Poliisihallitusta ja Suojelupoliisia, valmistelee poliisia koskevan lainsäädännön. ”Poliisin tehtävät ja toimivaltuudet on määritelty pääasiassa sisäministeriön ja oikeusministeriön valmisteluvastuulla olevissa laeissa. Sisäministeriö vastaa poliisilain ja -asetuksen valmistelusta, oikeusministeriö pakkokeino- ja esitutkintalaeista. Poliisin hallintoa koskevat säädökset sisältyvät poliisin hallinnosta annettuun lakiin ja asetukseen. Poliisikoulutusta koskevat säännökset sisältyvät lakiin Poliisiammattikorkeakoulusta. Lakien ja asetusten lisäksi poliisin toimialaa sääntelevät lukuisat ohjeet ja määräykset.” (Sisäministeriö 2018, Poliisitoimintaa koskevat lait ja asetukset.)



Kuvio 2. Sisäministeriön hallinnonalan organisaatiokaavio (intermin.fi, viitattu 18.1.2019).

Sisäministeriön poliisitoimen alaisuudessa toimii Poliisihallitus, joka ohjaa poliisin operatiivista toimintaa ja vastaa poliisia koskevien lakien, asetusten, ohjeiden ja määräysten toteutumisesta Suomessa. ”Poliisihallituksen tehtävänä on suunnitella, johtaa, kehittää ja valvoa poliisitoimintaa ja sen tukitoimintoja. Lisäksi se vastaa poliisin palvelujen tasapuolisesta saatavuudesta maan eri osissa, päättää poliisiyksiköiden välisestä yhteistoiminnasta sekä vastaa poliisiyksiköiden tulosohjauksesta. Poliisiylijohtaja johtaa, kehittää ja valvoo Poliisihallituksen ja poliisin hallinnonalan toimintaa.” (poliisi.fi/poliisihallitus, viitattu 18.1.2019.)

Poliisihallitus koostuu erillisistä yksiköistä, valtakunnallisista erillistoiminnoista, palvelukeskuksista sekä arpajaishallinnosta, joilla on omat vastualueensa ja niille erikseen määritellyt tehtävät (Poliisihallitus 2018, Poliisihallituksen Työjärjestys POL-2018-3567 Liite 2).



Kuvio 3. Poliisihallituksen organisaatiokaavio (poliisi.fi/poliisihallitus, viitattu 18.1.2019).

Poliisihallituksen yksiköiden ja niiden vastualueiden tehtävät ovat kirjattuna Poliisihallituksen työjärjestyksen (POL-2018-3567) liite 2:ssa. Kehittämistyömme liittyy keskeisesti liikenneturvallisuuteen, liikenteenvalvontaan sekä tietojohdoiseen ja ennalta estävään poliisitoimintaan. Liikenneturvallisuusvastuualue kuuluu Poliisihallituksen poliisitoimintayksikköön, jonka keskeisimmiksi tehtäviksi Poliisihallituksen työjärjestyksessä on kirjattu mm.

- valvonta- ja hälytystoiminnan, rikostorjunnan, liikenneturvallisuuden, lupahallinnon ja analyysitoiminnan strateginen suunnittelu, ohjaus, valvonta ja kehittäminen
- poliisin ennalta estävä toiminta

(Poliisihallitus 2018, Poliisihallituksen Työjärjestys POL-2018-3567 liite 2, 3-4.)

Liikenneturvallisuusvastuualueen keskeisiin tehtäviin taasen on kirjattuna mm.

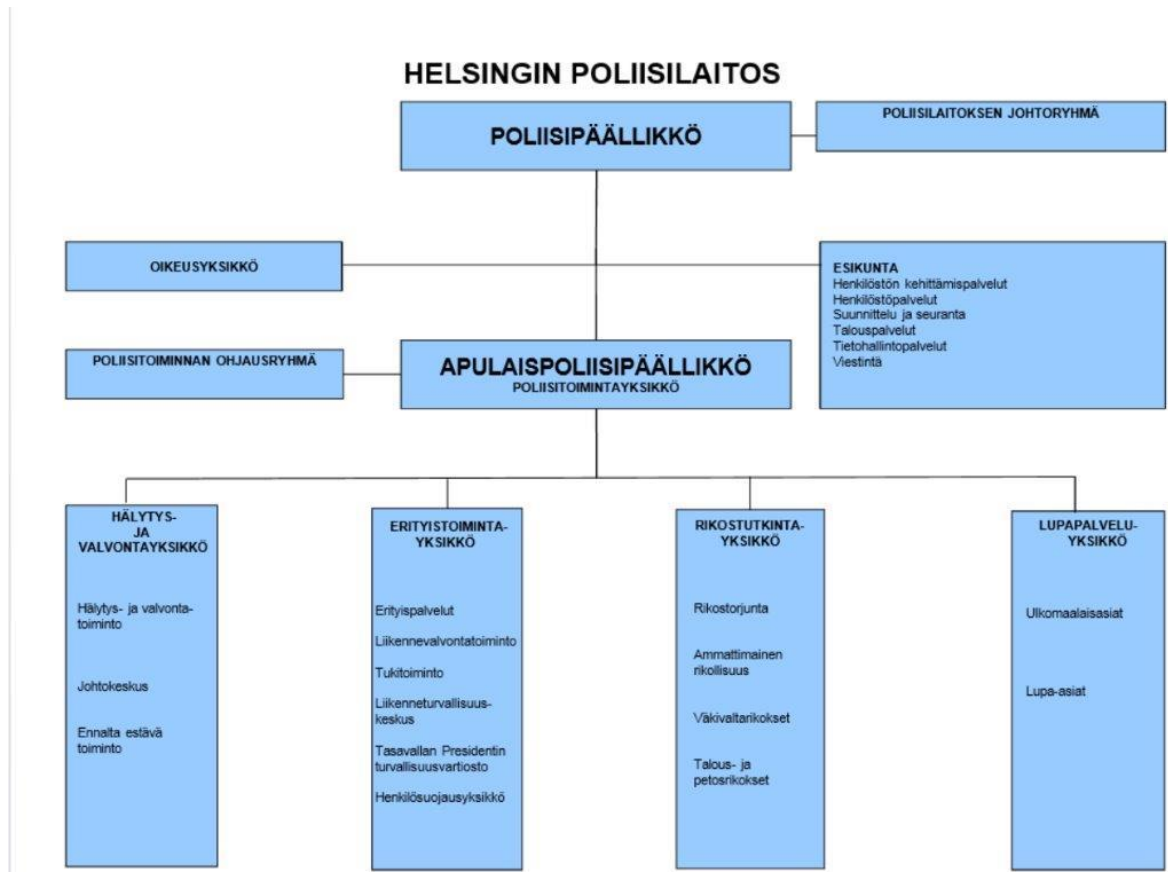
- liikenneturvallisuuden ja -valvonnan strateginen suunnittelu, seuranta ja raportointi sekä ohjaus ja kehittäminen
- liikennevalvonnan analyysitoiminta
- valvontamenetelmien ja valvontatekniikan kehittämisen ohjaus

- liikennevalvonnan toiminnallisen tiedon käsittelyn ja sitä tukevien tietojärjestelmien suunnittelu, ohjaus ja kehittäminen

(Poliisihallitus 2018, Poliisihallituksen Työjärjestys POL-2018-3567 liite 2, 4.)

Koska kehittämistyömme liittyy oleellisesti Helsingin poliisilaitoksen toimintaan, olemme pyrkineet selvittämään mahdollisimman laaja-alaisesti kyseisen poliisiyksikön toimintaa ja sille määriteltyjä tehtäviä. Helsingin poliisilaitoksen ohjesäännössä määritellään sen toiminta-alueen, toiminta-ajatuksen sekä organisaation lisäksi mm. asioiden ratkaiseminen, poliisilaitoksen johdon tehtävät ja sijaisuudet johdon osalta, poliisipäällikön ja apulaispoliisipäällikön tuki, toimintayksiköiden vastuualueet sekä toimiyksiköiden johtajien yleiset ja erityiset tehtävät (Helsingin poliisilaitoksen ohjesääntö 2017, POL-2017-16325, 1-17). Ohjesäännön kohtaan 1.2 toiminta-ajatuksen alle on kirjattu seuraavaa: ”Poliisilaitoksen henkilöstö toimii yhteistyössä kaupunkilaisten ja eri yhteistyötahojen kanssa siten, että pääkaupunki on turvallinen ja viihtyisä. Poliisilaitos kehittää toimintaansa yhteiskunnan muutosten sekä kaupunkilaisten odotusten ja tarpeiden mukaisesti.” (Eml. 1.) Näemme kehittämistyömme tuovan juurikin näitä kaupunkilaisten odotuksia ja tarpeita paremmin esiin.

Ohjesääntö määrittelee Helsingin poliisilaitoksen toiminta-alueen kohdassa 1.1 seuraavalla tavalla: ”Poliisilaitos hoitaa paikallispoliisin tehtäviä Helsingin kaupungin alueella. Poliisilaitos vastaa lisäksi erikseen sille Poliisihallituksen määräämistä valtakunnallisista ja alueellisista tehtävistä sekä poliisilaitoksen ja muiden poliisiyksiköiden välisten yhteistoimintasopimusten edellyttämistä tehtävistä.” (Helsingin poliisilaitoksen ohjesääntö 2017, POL-2017-16325, 1.) Liikenteenvalvonnasta vastaa Helsingin poliisilaitoksella pääsääntöisesti erityistoimintayksikkö, sekä osaltaan myös hälytys- ja valvontayksikkö (eml. 12).



Kuvio 4. Helsingin poliisilaitoksen organisaatiokaavio (sinetti.poliisi.fi, viitattu 18.1.2019).

2.3.2 Strateginen tausta: Tavoitteet liikenteenvalvonnan kehittämiseksi

Valtioneuvoston 5.12.2012 tekemä periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta jatkaa aiempien, vuosina 1993, 1997, 2001 ja 2006 annettujen periaatepäätösten linjaa, jolla on tarkoitus turvata sujuva ja turvallinen liikkuminen elinkeinoelämän ja asukkaiden tarpeiden mukaisesti (Valtioneuvosto 2012, 1). Hallitusohjelmaan perustuva toimeksianto laatia sisäisen turvallisuuden selonteko toteutui ensimmäisen kerran vuonna 2016, kun sisäministeriö julkaisi valtioneuvoston selonteon sisäisestä turvallisuudesta, joka yhdessä hallitusohjelman kanssa määrittää koko hallinnonalan toimintaa mukaan lukien myös poliisin toiminnan (Sisäministeriö 2016, kuvailulehti).

Vuoden 2006 valtioneuvoston periaatepäätöksen perusteella sekä sisäasiainministeriön poliisiosaston päätöksellä poliisitoimintayksikkö ja poliisin ylijhto laativat poliisin liikenneturvallisuusstrategian vuosille 2007-2010, jonka pääpaino on tieliikenteen valvonnassa (Sisäasiainministeriö 2006, 1). Sitten erillistä poliisin liikenneturvallisuusstrategiaa ei ole laadittu. Myöhempää hanketta poliisin liikennevalvonta- ja turvallisuusstrategiasta vuosille 2015-2018, jonka piti valmistua lokakuun 2014 loppuun

mennessä, ei laadittu. Sen sijaan liikennevalvonnan lisäämiseksi ja kehittämiseksi sisäasiainministeriö, Poliisihallitus sekä liikenne- ja viestintäministeriö käynnistivät liikennevalvonnan kehittämisohjelman vuosille 2013-2015. Toimenpiteiden painopisteissä mainitaan jo tuolloin suunnitelmallinen ja tietojohdoinen poliisin liikennevalvonta.

Poliisihallitus neuvottelee Helsingin poliisilaitoksen kanssa vuosittain tulossopimuksen, jossa määritetään poliisitoiminnan yhteiset tavoitteet kyseisen tulossopimuksen ensimmäiselle vuodelle, poliisiyksikön omat tavoitteet toimialueen turvallisuuden parantamiseksi tulossopimuksen ensimmäisenä vuotena sekä poliisitoiminnan yhteiset tavoitteet tulossopimuksen lopuille neljälle vuodelle (Poliisihallitus: Helsingin poliisilaitos, Vuosien 2017-2021 tulossopimus ja Poliisihallitus: Helsingin poliisilaitos, Vuosien 2018-2022 tulossopimus).

Olemme kehittämistyössämme pyrkineet huomioimaan Helsingin poliisilaitoksen tulossopimuksissa sille esitettyjä tavoitteita niitä tukien. Helsingin poliisilaitoksen vuosien 2017-2021 tulossopimuksen kohdassa I, poliisitoiminnan yhteiset tavoitteet vuonna 2017, on kirjattu poliisilaitoksen toiminnassa erityisesti painotettavaksi mm. seuraavaa:

9. Poliisilaitos edistää automaattisen liikenteenvalvonnan laajuuden ja käyttöalan kehittämistä omalla toimialueellaan sekä analyysitoimintaa ja valvontavälineiden käyttöä kompensoimaan valvonnan henkilötyövuosien vähenemistä, valvonnan painopistealueet ovat rattijuopumukset, törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ja raskas liikenne (Poliisihallitus: Helsingin poliisilaitos, Vuosien 2017-2021 tulossopimus).

Mikäli valvonnan henkilötyövuosien vähenemistä kompensoidaan laajentamalla automaattista liikenteenvalvontaa omalla toimialueella sekä lisäämällä analyysitoiminnan käyttöä, tarvitaan mielestämme lisää tietoa valvonnan suuntaamiseksi tehokkaammin. Tätä tietoa kehittämistyömme produktin on tarkoitus tuottaa paremmin hyödynnettävään muotoon.

11. Poliisilaitos hyödyntää uutta teknologiaa ottamalla käyttöönsä uusia toimintamalleja ja varmistaa digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämisen toiminnassaan mukaan lukien kannustaminen sähköisen asioinnin käyttämiseen (eml.).

Sähköisen asioinnin näkökulmasta kehittämistyömme pyrittiin luomaan sellaiselle alustalle, joka voi tulevaisuudessa mahdollistaa kansalaisille liikennevalvontapyynnön kirjaamisen

suoraan sähköiselle alustalle. Sitä kautta voidaan luoda toimintamalli, joka välittää kansalaisilta saadun liikennevalvontapyyntöön mahdollisimman nopeasti ja mahdollisimman muuttumattomana poliisin tietoon.

13. Poliisilaitos osallistuu osaltaan poliisin valtakunnalliseen puhelinneuvontapalveluun (YLVÄS) ja varmistaa järjestelmän tehokkaan käyttöönoton (Poliisihallitus: Helsingin poliisilaitos, Vuosien 2017-2021 tulossopimus).

YLVÄS, nykyisin PONE, poliisin valtakunnalliseen neuvontapalveluun tulevat, Helsingin poliisilaitokselle osoitetut liikennevalvontapyyntöt on mahdollista kirjata neuvontapalvelun työntekijöiden toimesta suoraan liikennevalvontapyyntölomakkeelle, jolloin tieto kirjautuu välittömästi tietokantaan.

14. Poliisilaitos osallistuu strategisen ja operatiivisen analyysitoiminnan kehittämiseen ja analyysitoiminnassa käytettävän tiedon laadun kehittämiseen (eml.).

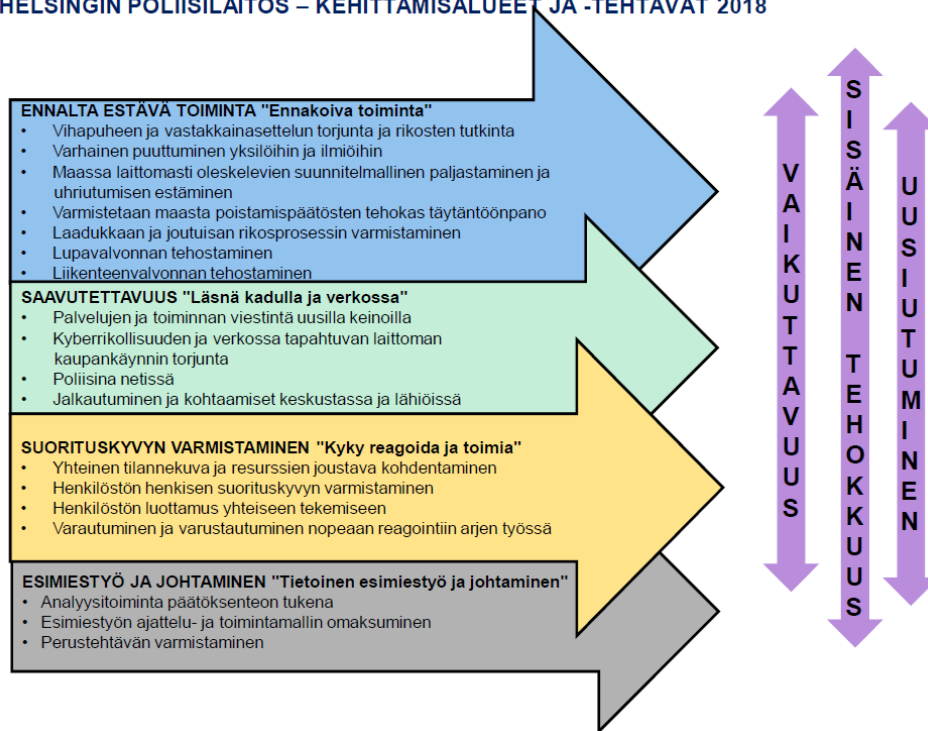
Liikennevalvontapyyntöjen käyttöä pystytään mielestämme hyödyntämään paremmin analyysitoiminnan näkökulmasta, kun käytettävä tieto on poliisilla käytössä olevien järjestelmien kanssa mahdollisimman yhteensopivassa muodossa. Yhteensopivaa tietoa on mahdollista tuottaa lomaketta hyödyntämällä. Tiedon laatua voidaan mielestämme parantaa osoittamalla pyyntöjen toistuvuutta. Rikostiedustelu- ja analyysitoiminnon osallistuminen kehittämistyöhömme toi siihen asiantuntijanäkemyistä etenkin operatiivisen toiminnan ulkopuolelta hankitun tiedon käsittelyn ja koostamisen osalta.

Poliisin hoitaman liikennevalvonnan vaikutus liikenneturvallisuuden kokonaisuudelle on arvioitu merkittäväksi (Sisäministeriö 2016, 55) ja siitä näkökulmasta ajateltuna kaikki keinot, joilla voidaan tehostaa liikenteenvalvontaa ja sitä kautta vaikuttaa myös kansalaisten turvallisuuden tunteeseen, ovat mielestämme tarpeellisia. ”Sisäasianministeriön poliisiosasto asetti 13.9.2013 poliisin ennalta estävän toiminnan kokonaisstrategiaa valmistelevalle työryhmälle (Sisäministeriö 2014, tiivistelmä).” Työryhmä laati poliisin ennalta estävän toiminnan strategian vuosille 2014-2018, jossa esitetään kahdeksan keskeistä strategisen linjauksen ehdotusta. Näistä seitsemäntenä on listattuna ”Ennalta estävässä valvonta- ja hälytystoiminnassa sekä liikennevalvonta- ja liikenneturvallisuustyössä tehdään yhteistyötä keskeisten toimijoiden kanssa ja kohdennetaan aktiivista toimintaa tietojohdoisesti (eml. 2014, 5).”

Helsingin poliisilaitoksen Strategia 2020 Kehittämisaluet- ja tehtävät 2018:ssa liikenteenvalvonnan tehostaminen on kirjattu “Ennakoivan toiminnan” kehittämisalueen alle ja siltäkin osin toiminnalta halutaan vaikuttavuutta, sisäistä tehokkuutta sekä uusiutumista tukevana. Toimenpiteiksi, joilla edellä mainittu voidaan saavuttaa, on kirjattu seuraavaa:

- Tehostetaan liikenteenvalvontaa näkyvän valvonnan projektin (YJTPRO) toimintamallin mukaisesti.
- Toiminta on teemoittain kohdennettua ja korostetun näkyvää liikenne-rikosten ennalta estävyyden saavuttamiseksi (Helsingin poliisilaitos 2017, 3-5).

HELSINGIN POLIISILAITOS – KEHITTÄMISALUEET JA -TEHTÄVÄT 2018



Kuvio 5. Helsingin poliisilaitos 2017 Strategia 2020 Kehittämisaluet ja -tehtävät 2018 (sinetti.poliisi.fi, viitattu 18.1.2019).

Kehittämistyömme kytkeytyy myös Poliisiammattikorkeakoulun opetussuunnitelman tavoitteisiin. Poliisiammattikorkeakoulun POLIISI (AMK) - tutkinnon opetussuunnitelma lukuvuosille 2018-2020 pitää sisällään valvonta- ja hälytysosaamisen opintokokonaisuuteen pakollisena kuuluvan liikenneturvallisuus-opintojakson, jonka yhdeksi osaamistavoitteeksi on kirjattu seuraavaa: ”Opintojakson suorittamisen jälkeen opiskelija tunnistaa liikenneanalyysin työkaluja ja menetelmiä ja tietää, millaista tietoa on käytettävissä liikennevalvonnan suunnitteluun ja valvonnan kohdentamiseen (Poliisiammattikorkeakoulu 2018, 38).”

2.4 Kehittämistarpeen lähtökohta: Liikennevalvontapyyntöjen käsittelyn nykytilanne Helsingin poliisilaitoksella

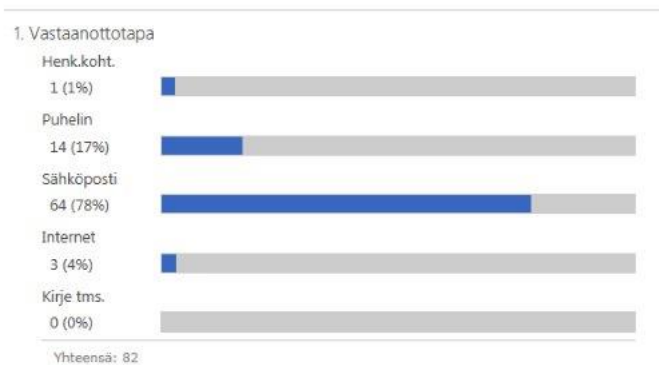
Ylikomisario Jarkko Lehtinen, joka toimii Helsingin poliisilaitoksen erityistoimintayksikössä liikennevalvontatoiminnon johtajana, vastaa pääsääntöisesti kansalaisilta Helsingin poliisilaitokselle tulleiden liikennevalvontapyyntöjen hyödyntämisestä oman yksikkönsä osalta. Hän on osaltaan ollut määrittämässä opinnäytetyömme produktina olevan liikennevalvontapyyntölomakkeen käytettävyyteen liittyviä seikkoja ja yhteisestä sopimuksesta antanut meille mahdollisuuden olla mukana suunnittelemassa uutta toimintamallia liikennevalvontapyyntöjen käsittelemiseksi ja hyödyntämiseksi.

Yhteistyössä Helsingin poliisilaitoksen liikennevalvontatoiminnon sekä rikostiedustelu- ja analyysitoiminnon kanssa tekemässämme esiselvityksessä tuli ilmi, että Helsingin poliisilaitokselle osoitetut liikennevalvontapyynnöt saapuvat eri kanavista liikennesuunnittelun yhteiskäytössä olevaan sähköpostiosoitteeseen. Eri ilmoitustapoja ja -kanavia ovat muun muassa poliisi.fi -internetsivuilta löytyvä palautelomake, poliisin valtakunnallinen neuvontapalvelu puhelimitse, Helsingin poliisin sosiaalisen median kanavat sekä kansalaisten henkilökohtaisesti esittämät pyynnöt Helsingin poliisilaitoksen palvelupäivystyksessä. Yhtenäistä näille kaikille vastaanottotavoille on se, että liikennevalvontapyyntö kirjataan pyynnön vastaanottajan toimesta sähköpostiviestiksi, jonka hän lähettää Helsingin poliisilaitoksen liikennesuunnittelun yhteissähköpostiin.

Liikennesuunnittelun yhteissähköpostiin saapuneiden pyyntöjen käsittelyvastuu liikennevalvontatoiminnossa on ylikonstaapeli Juha Karppilalla, joka koostaa yhteenvedon sähköpostiin saapuneista liikennevalvontapyynnöistä. Yhteenvedossa pyynnöt ovat listattuna kolmen kuukauden periodeissa. Samalla syklillä kooste jaetaan Helsingin poliisilaitoksen liikennevalvontatoiminnon sekä hälytys- ja valvontatoiminnon henkilöstölle sähköpostitse. Yhteenvedossa liikennevalvontapyynnöt on jaettu viiden valvontatyyppin alle, jotka ovat nopeusvalvontaa, liikennevalvontaa, suojatievalvontaa, kevyen liikenteen valvontaa sekä muuta valvontaa. Eri valvontatyyppien alle on koottu listaus katuosoitteista tai täsmentävää tietoa esitetystä pyynnöstä. Yhteenvedosta ei ilmene esitettyjen pyyntöjen kappalemääriä. Useita valvontapyyntöjä sisältävä kohde tai teema on pyritty osoittamaan punaisella värillä olevalla huutomerkkisymbolilla ja kasvattamalla näiden symboleiden lukumäärää suhteessa kyseisen kohteen valvontapyyntömäärään. Kirjallisia *liikenteenvalvontapyyntöjä* -koosteita tarkastelemme tarkemmin luvussa kolme.

Tämänhetkisessä mallissa liikennevalvontapyyntöjä saatetaan priorisoida määrän, eikä niinkään laadullisen sisällön perusteella. Liikennevalvontapyyntöihin perustuvan valvonnan toteuttaminen tapahtuu pääsääntöisesti partioiden oman toimen ohessa, niin ryhmänjohtajien määräämänä kuin oma-aloitteisinakin tehtävinä sekä liikennevalvontatoiminnon omien teemavalvontojen yhteydessä. Liikennevalvontatoiminnon liikenneryhmät suorittavat valvontaa myöskin ryhminä, etenkin erilaisissa valvontakampanjoissa.

Koostaessamme loka-, marras- ja joulukuun 2018 aikana Helsingin poliisilaitokselle tulleet 82 valvontapyyntöä laatimaamme *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* Sharepoint-työtilaan, voitiin todeta, että ylivoimaisesti eniten liikennevalvontapyyntöjä - 64 kappaletta - esitettiin poliisi.fi internet sivustolta löytyvällä palautelomakkeella. Seuraavaksi suosituin ilmoitustapa oli puhelin, 14 kappaletta.



Kuvakaappaus 1. Liikennevalvontapyynnöt Helsinki -neukkarista, vastausten graafisesta esityksestä.

Keskeisimmät ongelmat liikennevalvontapyyntöjen käsittelyssä Helsingin poliisilaitoksella ovat mielestämme pyyntöjen käsittelyyn ja koostamiseen vaadittava manuaalinen työ sekä niiden hyödyntämisessä käytettävä toimintamalli. Ongelmia esiintyy myöskin ilmoitusten laadussa, koska osa ilmoituksista ovat poliisin näkökulmasta tarkasteltuna tiedoiltaan puutteellisia, joka näkyy siten, että pyynnön vastaanottaja ei voi viestin perusteella määrittää, mitä pyynnön esittäjä pyynnössään toivoo poliisin tekevän. Yleisimmät puutteet Helsingin poliisilaitokselle osoitetuissa liikennevalvontapyynnöissä ovat tällä hetkellä puutteelliset osoite- ja kaupunginosatiedot sekä valvontapyynnön luokittelu.

3. AINEISTOT JA MENETELMÄT

Tässä luvussa käsittelemme keräämäämme aineistoa ja käyttämiämme tutkimusmenetelmiä sen keräämiseksi, koostamiseksi ja analysoimiseksi. Suoritimme viisi haastattelua ja analysoimme Helsingin poliisilaitoksen liikennesuunnittelussa koostettuja liikennevalvontapyyntöjä. Tämän kerätyn aineiston ja käymiemme keskustelujen perusteella muokkasimme produktistamme toimivimman kokonaisuuden.

3.1 Tutkimusmenetelmät

Kehittämistyössä on tarpeen tuntea ja hallita erilaisia tutkimusmenetelmiä, mutta kehittämiseen liittyvä menetelmäosaaminen on laajempaa, kuin vain yksittäisten analysointi- tai aineistonhankintamenetelmien osaaminen (Ojasalo ym. 2009, 11). Käytimme kehittämistyössämme laadullisia menetelmiä määrällisten sijaan, koska halusimme selvittää ja ymmärtää tutkittavaamme aihetta syvällisemmin, kuin esimerkiksi kyselytutkimuksella olisi ollut mahdollista ja järkevää. Vaihtoehtona oli suorittaa ryhmähaastattelu, mutta vähäisen haastateltavien määrän sekä heidän kattavien näkemystensä vuoksi emme pitäneet sitä järkevänä. Ryhmähaastattelun etuna on, että ryhmän sisäinen vaikutus vie käsiteltäviä aiheita uudelle tasolle (eml. 100), mutta emme kuitenkaan pitäneet haastateltavien keskinäistä kanssakäymistä haastatteluhetkellä tarpeellisena. Suljimme pois myös strukturoimattoman haastattelun menetelmän, koska se perustuu avoimien kysymysten esittämiseen ja on yleensä aiheen määrittelyn osalta väljä (Hirsjärvi & Hurme 2008, 45-46).

Haastattelut suoritettiin puolistrukturoituina haastatteluina, eli niin kutsutulla teemahaastattelumenetelmällä. Valitsimme menetelmäksi teemahaastattelun, koska se on joustava, eikä se rajaa, kuinka syvällisesti asiaa voidaan käsitellä. Teemahaastattelua voidaan kuvata keskusteluna, joka tapahtuu tutkijan ehdoilla ja tämän aloitteesta, ja jossa pyritään selvittämään haastateltavaa kiinnostavista asioista ainakin ne, jotka liittyvät tutkimuksen aihepiiriin (Aaltola & Valli 2010, 26). Hirsjärven ja Hurmeen (2008, 47-48) mukaan teemahaastattelu huomioi sen, että haastateltavien tulkinnat ja heidän asioille antamansa merkitykset ovat keskeisessä osassa. Teemahaastattelu mahdollisti meille tarkentavien kysymysten esittämisen ja haastateltavien arvotuksien sekä heidän omien näkökulmien ja kehittämis ehdotusten esille tuomisen.

Haastattelut äänitettiin digitaalisesti, jonka jälkeen ne litteroitiin kirjalliseen muotoon. Litteroidut haastatteluaineistot analysoitiin aineistolähtöisellä eli induktiivisella

sisällönanalyysilla, jota käytimme myös analysoidessamme kirjallisia *liikenteenvalvontapyyntöjä* -koosteita. Kyngäs ja Vanhanen kuvaavat sisällönanalyysia menettelytapana, jonka avulla voidaan analysoida dokumentteja systemaattisesti ja objektiivisesti (Kyngäs & Vanhanen 1999, viitattu teoksessa Tuomi & Sarajärvi 2003, 105). Sisällönanalyysilla pyritään saamaan tutkittavasta aiheesta käsitys yleisessä ja tiivistetyssä muodossa. ”Sisällönanalyysilla saadaan kerätty aineisto kuitenkin vain järjestetyksi johtopäätösten tekoa varten (Grönfors 1982, 161).” (Tuomi & Sarajärvi 2003, 105.) Induktiivinen sisällönanalyysi on laadullisen tutkimuksen sisällönanalyysimenetelmä ja se tarkoittaa päättelyn logiikkaa, jossa päättely etenee yksittäisestä yleiseen (eml. 95-97). “Miles ja Huberman (1984) kuvaavat aineistolähtöisen laadullisen eli induktiivisen aineiston analyysia karkeasti kolmivaiheiseksi prosessiksi, johon kuuluu 1) aineiston redusointi eli pelkistäminen, 2) aineiston klusterointi eli ryhmittely ja 3) abstarhointi eli teoreettisten käsitteiden luominen (Tuomi & Sarajärvi 2003, 110).” Haastatteluilla saatu informaatio kirjoitettiin auki litteroimalla ja pelkistettiin siten, että siitä karsittiin kehittämistyölle epäolennainen pois. Pelkistetty aineisto ryhmiteltiin teemoihin ja aineiston perusteella tehtiin johtopäätökset.

3.2 Haastatteluaineisto

Haastattelimme opinnäytetyötämme varten haastatteluhetkellä kolmea Helsingin poliisilaitoksella työskentelevää, yhtä Poliisihallituksessa työskentelevää ja yhtä Oulun poliisilaitoksella työskentelevää henkilöä. Helsingin poliisilaitokselta haastattelimme erityistoimintayksikön liikennevalvontatoiminnon johtajaa ylikomisario Jarkko Lehtistä, hälytys- ja valvontatoiminnon johtajaa ylikomisario Jere Roimua ja liikennevalvontatoiminnossa työskentelevää ylikonstaapeli Juha Karppilaa. Poliisihallituksesta haastattelimme poliisitoimintayksikön liikenneturvallisuus vastuualueella työskentelevää poliisitarkastaja Heikki Kalliota. Lisäksi haastattelimme sähköpostitse Oulun poliisilaitoksen liikenneyksikössä työskentelevää ylikonstaapeli Matti Kiljusta. Valitsimme haastateltavat heidän asemansa ja työtehtäviensä perusteella, sillä kaikkien haastateltujen työtehtävissä on vahva liittymäpinta liikennevalvontaan. Lisäksi heillä kaikilla on myös kokemusta kansalaisten esittämistä liikennevalvontapyynnöistä ja näkemyksiä niihin liittyen.

Tarkoituksemme oli haastatella myös Helsingin poliisilaitoksella työskentelevää, poliisin liikenneturvallisuuskeskuksen johtajaa ylikomisario Dennis Pastersteinia. Hänen haastatteluaan ei kuitenkaan tehty, koska arvioimme sen tuoman lisäarvon olevan vähäinen

Pastersteinin vastuualueen ja muiden haastateltavien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella.

Valitsimme haastattelujen teemat kehittämistyömme kannalta keskeisimpien käsitteiden ja niiden oleellisimpien seikkojen perusteella, joilla näimme olevan merkitystä lopullisen tuotoksen kehittämisessä. Matti Kiljusen sähköpostihaastattelussa keskityimme kuitenkin Oulun poliisilaitoksella käytössä olevaan liikennevalvontapyyntöjen käsittelymalliin, koska olimme kehittämistyön prosessin aikana kuulleet sen olevan toimiva.

3.2.1 Haastattelujen ensimmäinen teema: liikennevalvontapyyntöjen käsittely ja hyödyntäminen

Ylikomisario Jarkko Lehtisen haastattelu

Ylikomisario Jarkko Lehtinen lähti kuvailemaan liikennevalvontapyyntöjen hyödyntämistä ruohonjuuritasolta asti. Ensimmäiseksi Lehtinen halusi nostaa esiin sen, miksi liikennevalvontaa ylipäättänsä suoritetaan. Hänen mukaansa perimmäinen syy sille, miksi liikennevalvontaa tehdään, on se, ettei ihmisiä kuolisi tai loukkaantuisi vakavasti liikenteessä: liikennevalvonnalla pyritään siis lisäämään turvallisuutta liikenteessä. Lehtinen kertoo yli 200:n ihmisen kuolevan tai loukkaantuvan vakavasti liikenneonnettomuuksissa vuosittain.

Lehtisen mukaan kaahaaminen ja esimerkiksi suojatiesäännösten noudattamatta jättäminen luo pelkoa ja turvattomuutta liikenteessä sekä vähentää joissakin tapauksissa viihtyisyyttä kaupungissa. Tämä puolestaan heijastuu hänen mukaansa siihen, tuntevatko ihmiset olonsa turvalliseksi ja viihtyisäksi kaupungissa.

Lehtinen listasi kolme asiaa, joiden perusteella liikennevalvontaa tulisi hänen mielestään ohjata:

Ensimmäisenä on ymmärrettävä ja seurattava onnettomuustilastoja, jotta tietoa voidaan hyödyntää liikennevalvonnan ohjaamisessa niin, että sillä olisi liikenteessä onnettomuuksia vähentävä vaikutus.

Toisena on kuultava asiakas- eli kansalaisnäkökulma. Poliisi palvelee kansalaisia ja jos he kokevat, että jollakin kadulla on turvatonta ja sinne halutaan valvontaa, niin poliisin tehtävä on vastata siihen, vaikka kyseisellä alueella ei välttämättä tapahdukaan onnettomuuksia. Jos kansalainen kokee, että autojen ja mopojen pärinä heikentää kaupunkiviihtyvyyttä tai tämä

kokee, ettei uskalla mennä tien yli kaahailevien autojen vuoksi, niin poliisin pitää vastata tilanteeseen.

Kolmantena, liikenteessä tapahtuu tietty määrä ihmishenkiä vaarantavia rikoksia, kuten törkeitä rattijuopumuksia, törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantamisia, raskaaseen liikenteeseen liittyviä lepoaikasäännösrikkomuksia tai ajoneuvot voivat olla vaarallisen huonokuntoisia.

Jarkko Lehtinen antaa kansalaisten tekemille ilmoituksille ja pyynnöille suuren painoarvon, mutta hänen mukaansa pitää ymmärtää, mitä ne heijastavat. Lehtinen epäilee, että jos katsottaisiin, missä pyyntöjen esittäjät asuisivat, huomattaisiin, että monet heistä asuvat sen osoitteen läheisyydessä, johon valvontaa pyydetään tai sitten osoite, johon valvontaa pyydetään, sijaitsee esimerkiksi pyytäjän työmatkan varrella. Lehtisen mukaan liikennevalvontapyynnöistä tulee ottaa suurempi otanta, koska yksittäisellä kansalaisella ei ole kuvaa siitä, missä Helsingissä todellisuudessa tarvitaan liikennevalvontaa. Jos tietyltä paikalta on useamman ihmisen havainto, on se mitä todennäköisimmin aiheellinen, Lehtinen epäilee.

Lehtinen arvioi, että kansalaiset voivat lähettää useita liikennevalvontapyyntöjä, koska he saattavat kokea, että ongelma jatkuu tai ettei poliisia näy paikalla ollenkaan. Jos jollekin alueelle tulee useita liikennevalvontapyyntöjä, on sinne Lehtisen mielestä syytä mennä itse paikan päälle toteamaan tilanne ja arvioimaan, mistä pyyntöjen määrä johtuu, vaikka alueella ei välttämättä tilastojen mukaan tapahtuisikaan onnettomuuksia. Paikan päällä voidaan Lehtisen mukaan arvioida, onko ongelmaan syytä pureutua poliisin liikennevalvonnan keinoin, vai pitäisikö ongelmalle tehdä jotakin muuta.

Kysyttäessä lähipoliisitoiminnan ja liikennevalvonnan liittymäpinnasta Lehtinen kertoo, ettei lähipoliisitoiminnan painopiste ollut aikanaan liikennejutuissa. Hänen mukaansa lähipoliisit kuitenkin kävivät keskustelua kansalaisten kanssa ja keskusteluissa nostettiin esiin erilaisia alueellisia ongelmia, joista osa saattoi koskea liikennevalvontaa ja näitä ongelmia pyrittiin sittemmin ratkaisemaan yhteistyössä kansalaisten kanssa. Lehtinen sanoo, että nyt toimimme suuremmassa mittakaavassa ja käsittelemme massoja. Hänen mukaansa massoista koostetaan tilastoja, ja niiden perusteella huomataan, missä tapahtuu onnettomuuksia ja sitten voidaan tehdä toimenpiteitä niiden ehkäisemiseksi. Lehtisellä on esimerkiksi säännöllisiä tapaamisia kaupungin liikennesuunnittelun kanssa, joissa voidaan tuoda esiin poliisin huomaamia tai tietoon saamia ongelmia liikenteessä.

Lehtisen mukaan kansalaisten esittämiin liikennevalvontapyyntöihin tulee vastata, mutta ajatus siitä, että kaikkiin esitettyihin pyyntöihin voitaisiin vastata, joudutaan hylkäämään. Lehtisen mielestä liikennevalvontaa pitää koko ajan suunnata enemmän sosiaaliseen mediaan ja kaikki poliisimiehet pitäisi opettaa siihen, että kun mennään kentälle valvomaan, niin ei ole mitään syytä olla kertomatta siitä kansalle. Helsingin poliisilaitoksella on ohje, että joka päivä pitäisi tehdä vähintään yksi julkaisu sosiaaliseen mediaan, Lehtinen kertoo. Hänen näkemyksensä mukaan on hyvä viestiä tehokkaasti valvonnasta sosiaalisessa mediassa, koska sitä kautta saadaan näkyvyyttä ja pystytään vaikuttamaan kansalaisten liikennekäyttäytymiseen ja tätä kautta saavutetaan haluttu tavoite. Jos mennään jonnekin valvomaan ja laitetaan siitä paljon kuvia sosiaaliseen mediaan, josta seuraa se, että tienkäyttäjät ajavat nätisti, niin eikö me silloin saavutettu tavoite, vaikka yhtään sakkoa ei olisi kirjattu, Lehtinen kysyy. Kansalaiset näkevät, että poliisi oli todella paikalla valvomassa, vaikka he itse saattoivat olla esimerkiksi töissä. Lehtinen mainitsee, että henkilöstölle on hankittu välineistöä, jonka avulla heidän toivottaisiin julkaisevan, missä he ovat olleet valvomassa ja mitkä ovat olleet valvonnan tulokset.

Ylikomisario Jere Roimun haastattelu

Kuten Lehtinen, myös Roimu antaa kansalaisilta tulevalle palautteelle suuren painoarvon. Hänen mukaansa kansalaisilta saatu tieto on arvokasta ja sen pitääkin osaltaan ohjata poliisitoimintaa. Hälytys- ja valvontayksikköön tuleva palaute koskee kuitenkin pääosin häiriöasioita, Roimu toteaa. Myös hänen mielestään on syytä varoa, ettei jokin henkilö saa kohtuuttoman suurta painoarvoa asialleen, joka ei todellisuudessa ole ongelma. Siksi Roimu toteaa, ettei palautteen mukainen toiminnanohjaus ole aivan yksinkertaista.

Roimu pitää liikennevalvontapyyntöjen perusteella valvonnan ohjaamista järkevänä, kunhan kohteet ovat todella sellaisia, joissa valvontaa todella tarvitaan ja toiminta on yleisesti tulossopimusten mukaista. Silloin kaikki sataa tähän yhteisen sateenvarjon alle, joten antaa mennä vaan, Roimu toteaa.

Ylikonstaapeli Juha Karppilan haastattelu

Ylikonstaapeli Juha Karppila kertoi olevansa Helsingin poliisilaitoksella ainoa henkilö, joka liikennevalvontapyyntöjä käsittelee. Hän koostaa liikennevalvontapyynnöt Word -tiedostoksi, joka sisältää pyynnöt kolmen kuukauden ajanjaksolta. Suurin osa pyynnöistä saapuu hänen mukaansa viestinnästä. Karppila kertoo, että työläin vaihe liikennevalvontapyyntöjen käsittelyssä on sähköpostien perkaaminen ja pyyntöjen siirtäminen erilliseen tiedostoon. Tämä olisi hänen mielestään turha työvaihe, jos poliisi.fi -

sivustolla olisi sellainen lomake, jonka kansalainen voisi suoraan täyttää. Karppilan näkemyksen mukaan tällainen lomake voisi ohjautua kuntavalikon mukaan oikealle poliisilaitokselle, sillä hänen mukaansa kaikki ihmiset eivät välttämättä tiedä, minkä poliisilaitoksen alueelle he kuuluvat.

Karppila pitää liikennevalvontapyyntöjen käsittelyä ja hyödyntämistä tärkeänä, koska se on osa tulossopimustakin. Karppila kertoo vastaavansa kansalaisten asianmukaisesti esittämiin liikennevalvontapyyntöihin, mikäli hän vain ehtii. Kaikkiin hän ei kuitenkaan ehdi vastata. Silloin tällöin kansalaisten esittämät valvontapyynnöt ovat vajavaisia, eikä pyyntöjen käsittelyssä ole riittävästi resursseja lähteä tiedustelemaan pyyntöön liittyviä lisätietoja. Karppilan mielikuvan mukaan pyynnöistä puuttuu useimmin tieto siitä, minkälaista valvontaa pyydetään, eli valvonnan laji. Jos tarpeellisia tietoja ei saada, on pyyntö yhtä tyhjän kanssa, Karppila toteaa. Hänen mukaansa pyyntöjä tulee varsinkin sellaisille asuinkaduille, jonne harvemmin valvontaa todellisuudessa tarvitaan.

Karppila vertaa liikennevalvontapyynnöissä pyydettyä valvontaa kamera-autovalvontaan. Hänen mukaansa kamera-autoillakin on tietyt ennalta määrätyt paikat, joihin niillä voidaan mennä. Heidän toimintansa on ohjeistettua, eikä Karppilan mukaan vaan käy, että he sijoittuvat miten itse haluavat. Vähän sama on meillä, paljon tulee pyyntöjä, mutta vain pieni osa niistä on ratsiatyyppisesti valvottavissa, Karppila vertaa. Hänen mukaansa on otettava huomioon muun muassa sopivat pysäytyspaikat, jotka ovat turvallisia eivätkä aiheuta liikenteellistä haittaa. Partioiden määrä valvontapaikalla määrittelee Karppilan mielestä oleellisesti sen, millaisella paikalla valvontaa voidaan ylipäätään suorittaa.

Karppila nostaa esiin esimerkin liikenneongelmasta, joka ilmenee tehtyjen liikennevalvontapyyntöjen kautta. Hänen mukaansa tietyötä tekevät urakoitsijat pyytävät usein valvontaa tietöidensä ympärille, koska niiden ohitse ajetaan ylinopeutta. Karppila näkee tässä muutaman ongelman. Hänen mukaansa nopeudet tietöiden ympärillä saattavat joskus olla tarpeettoman alhaisia, jolloin ihmiset eivät malta ajaa hiljaa niiden ohitse. Toisinaan merkit myös jäävät peittämättä yö- ja viikonloppu-aikaan tai unohtuvat jopa paikalleen tietöön päätyttyä. Karppila pohtii tämän aiheuttavan tienkäyttäjissä sellaisen tunteen, ettei nopeusrajoituksia koeta tarkoituksenmukaisiksi. Eniten pyyntöjä tulee Karppilan mukaan kuitenkin koskien polkupyörä- sekä nopeusvalvontaa ja erityisesti valotta sekä jalkakäytävillä ajavista polkupyöräistä muodostuu liikenteenvalvontapyynnöllinen trendi.

Karppilalta kysyttiin, mikä on hänen näkemyksensä siitä, miten partiot suorittavat liikennevalvontaa pyyntöjen perusteella liikenteenvalvontayksikössä tai hälytys- ja valvontayksikössä. Karppila kertoi hänen julkaisseen liikennevalvontayksikön käyttöön Excel-lomakkeen, johon partio voi täyttää käyneensä valvomassa kyseisellä paikalla. Lisäksi lomakkeeseen voidaan täydentää ennakkotietoa kohteesta muiden partioiden käyttöön. Kuitenkaan vielä tähän mennessä kyseistä lomaketta ei juuri ole täytetty, hän toteaa. Karppila kertoi, että hänen ollessa hälytys- ja valvontayksikössä joitakin vuosia sitten, ei liikennevalvontapyynnöistä ollut juuri tietoaakaan. Asia tuli uutena käsittelyyn Karppilan tullessa työskentelemään liikennevalvontatoimintoon.

Poliisitarkastaja Heikki Kallion haastattelu

Myös poliisitarkastaja Heikki Kallio pitää ongelmallisena liikennevalvontapyyntöjen vajavaisuutta tiedon suhteen nykymallilla. Hänen mielestään pyynnöissä saattaa olla ainoastaan pitkän kadun nimi ilman tarpeeksi tarkkaa tietoa, mihin valvontaa pyydetään. Kallio pohtii myös sitä, miten ihmiset kokevat ongelman. Onko se niin, että siellä todella on ongelma, vai onko niin, että se on tapahtunut kerran, Kallio miettii. Hän kuitenkin avaa, että poliisi on kansalaista varten, emmekä toimi niin, ettemme koskaan kysy heiltä mitään.

Ylikonstaapeli Matti Kiljusen haastattelu

Ylikonstaapeli Matti Kiljunen kertoi, että liikennevalvontapyyntöjen käsittely kuuluu Oulun poliisilaitoksella liikenneyksikön vastuulle. Mikäli jokin pyyntö vaatii poliisin näkemystä, niin hänen mukaansa asian käsittelee yksikön yksikköylikonstaapeli tai yksikön päällikkö. Kiljusen mukaan suurin osa liikenteenvalvontapyynnöistä tulee liikenneyksikön sähköpostiosoitteeseen eri lähteistä ja osa tulee suoraan hänen henkilökohtaiseen virkasähköpostiinsa.

Kiljunen kertoi, että Oulun poliisilaitokselta vastataan pyynnön esittäjälle, että pyyntö on annettu tiedoksi liikennevalvontaa tekeväille poliisille. Hänen mukaansa pyynnöt siirretään yhteen paikkaan sähköiseen neukkariin, jossa ne ovat luokiteltu kenttäjohtoalueittain ja tärkeitä pyyntöjä välitetään myös suoraan liikenne- ja kenttäryhmille. Oulun poliisilaitoksella liikennevalvontapyyntöjä luetaan niin liikenne- kuin kenttäryhmienkin toimesta.

Kun partio käy pyynnössä esitetystä paikasta ja suorittaa siellä valvontaa, he kirjaavat havaintonsa asiasta ja näin kaikki poliisit voivat lukea, mitä on havaittu ja mitä asialle on

tehty. Hänen mukaansa tämän johdosta voidaan vastata mahdolliseen lisäpalautteeseen ja kertoa, että poliisi on jo tehnyt paikalla valvontaa, toimenpiteitä sekä havaintoja.

Kiljusen mukaan Oulun poliisilaitoksella päädyttiin nykyiseen malliin, koska liikennevalvontapyynnöt haluttiin keskitetyksi yhteen paikkaan ja kaikkien poliisien tiedoksi sekä päivitettäväksi. Hänen mukaansa juuri nämä seikat ovat nykyisen toimintamallin vahvuudet, sähköpostimassan vähenemisen lisäksi. Kiljunen pitää mallin heikkoutena sitä, että pyynnöt pitää edelleen siirtää neukkariin ihmistyönä.

3.2.2 Haastattelujen toinen teema: tietojohtoinen poliisitoiminta, analyysitiedon kerääminen ja hyödyntäminen

Ylikomisario Jarkko Lehtisen haastattelu

Jarkko Lehtisen mukaan törkeät rattijuopumukset, törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset ja raskas liikenne ovat myös ensi vuonna liikennevalvonnan painopisteenä. Hänen mukaansa valvontaa pitää näiden osalta keskittää analyysin ja tarkkailun voimin sinne, missä riskit ovat suurimmat.

Hienosti ajateltuna liikennevalvontapyynnöistä saatava informaatio on vielä hyödyntämätön voimavara, koska vielä ei ole sellaista järjestelmää, jolla pyynnöt saataisiin koostettua analysoituun muotoon ja sitä kautta päästäisiin hyödyntämään niitä, Lehtinen kuvailee. Hänen mukaansa pyyntöjen koostamisen tulee olla systemaattista sekä automaattista ja tiedon pitää olla viikoittain koostettua. Lehtinen vertaa liikennevalvontapyynnöllä saatua tietoa kansalaisen tekemään hätäkeskusilmoitukseen: hätäkeskusilmoituksille annetaan suuri painoarvo, vaikkakin ihmiset saattavat silloin tällöin dramatisoida asiaa. Juuri siksi Lehtisen mielestä tarvitaan analysoitua tietoa, jotta voidaan todeta ongelman olevan todellinen ja usean ihmisen huomaama. Hänen mukaansa on helppo seurata, jos tietylle alueelle tulee useita ilmoituksia eri ihmisten toimesta ja silloin ongelma on varmasti todellinen. Jos yksi ihminen ilmoittaa viikon välein samasta asiasta, niin kyse on usein subjektiivisesta näkemyksestä, Lehtinen epäilee.

Lehtinen näkee, että liikennevalvontapyyntöjen perusteella analysoitu tieto voisi parhaillaan omalta osaltaan estää onnettomuuksia syntymästä. Jos esimerkiksi jollakin suojatiellä on liikenteellinen ongelma ja vaaratilanteita, niin tilastollisesti ennen pitkää siellä tulee tapahtumaan onnettomuus, Lehtinen toteaa. Hän uskoo, että jos tällaisesta saisi ennakkotietoa ja poliisilla olisi mahdollisuus vaikuttaa tilanteeseen ennalta ehkäisevästi muuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymistä alueella, niin onnettomuuksia saataisiin

ehkäistyä. Lehtisen mielestä onnettomuustilastojen seuranta on tavallaan jälkijättöistä verrattuna ennalta ehkäisevän tiedon hyödyntämiseen ja ongelma saatetaan todeta vasta, kun onnettomuuksia on jo tapahtunut.

Lehtinen kertoo, että seurannan kannalta suoritteiden analysointi onnistuu poliisin järjestelmien kautta. Hänen mukaansa suoritteet ja valvontalaji saadaan selville tehtävähistoriasta esimerkiksi osoitetietojen perusteella.

Lehtisen mukaan tarvitaan yksinkertainen linkkijärjestelmä pyyntöjen keräämiseksi. Järjestelmän tulee hänen mielestään olla sellainen, että se tuottaa valmiiksi analysoitua tietoa ja jokainen osaa täyttää siellä olevan lomakkeen. Lehtinen pitää tärkeänä myös sitä, että valvonnan tuloksista ja tehdyistä suoritteista tilataan aika-ajoin räätälöity raportti palautteena suorittavalle portaalle.

Ylikomisario Jere Roimun haastattelu

Jere Roimu näkee liikennevalvontapyynnöistä saadun analysoidun tiedon hyödylliseksi tietojohdoisen poliisitoiminnan kannalta. Roimun mukaan eniten tällaista tietoa tarvitsevat kenttä- ja ryhmänjohtajat, jotka voisivat hyödyntää tietoa partioiden vapaasti ohjattavan työajan koordinointiin. Roimun mielestä analysoidun ja valmiin tiedon pitäisi olla nopeasti saatavissa, jotta partiot hälytys- ja valvontayksikön puolella voisivat hyödyntää sitä heti, kun tilaisuus valvonnan tekemiselle aukeaa muun työn ohessa. Roimu korostaa edelleen, että tiedon pitää olla valmiiksi pureskeltua, yksinkertaista ja käytännönläheistä, jotta esimerkiksi kenttäjohtaja kykenee hiljaisena hetkenä tarkastamaan oman alueensa ”hot spotin” helposti ja kohdentamaan valvontaa sinne työvuoron hiljaisina hetkinä.

Roimu epäilee, että tällaisena tieto palvelisi hälytys- ja valvontayksikössä parhaiten, kun taas erityistoimintayksikössä se olisi enemmälti päällystötöyönjohdollinen työkalu, koska siellä valvontaa teemoitetaan ja suunnitellaan. Roimun mielestä liikennevalvontapyynnöistä tulisi koostaa yksi- tai kaksisivuinen valmis raportti jaettavaksi ryhmänjohtajille, josta olisi helppo tarkastaa ne alueet, johon valvontaa on eniten pyydetty ja sitten kohdistaa partioita sinne. Raportissa voisi Roimun mielestä olla esimerkiksi 5 tai 10 kohdetta, joihin on pyydetty eniten valvontaa. Roimu ei näe liikennevalvontaa erityisen suuressa roolissa hälytys- ja valvontayksikössä, mutta tämän tyyppisellä työkalulla olisi hänen mielestään käyttöä päivittäisessä valvonnan ohjaamisessa.

Roimun näkemyksen mukaan hälytys- ja valvontayksikössä valvonnan kohteet valikoituvat tällä hetkellä kenttäpoliisien mieltymysten, kokemusten sekä kenttäjohtajan ja partion oman

alueen tuntemuksen perusteella. Roimu uskoo, että valvontaa ohjaa osaltaan myös toteuma: siellä valvotaan, missä ennenkin on sattunut onnettomuuksia ja saatu kiinni rikoksen tekijöitä.

Ylikonstaapeli Juha Karppilan haastattelu

Kysyttäessä Karppila vastasi, että liikennevalvontapyyntöjä analysoimalla voitaisiin havaita tiettyjä trendejä. Hänen mukaansa ihmiset esittävät valvontapyyntöjä paljon sellaisista aiheista, jotka ovat olleet pinnalla mediassa. Karppila kuitenkin ihmettelee sitä, että rattijuopumusvalvontaa pidetään tärkeänä, mutta ihmiset eivät koskaan esitä sellaista liikennevalvontapyyntöä.

Karppilan mukaan tarkoituksena on ollut se, että liikennevalvontapyyntöistä koostetun tiedon mukaisesti tiettyjä kohteita jaettaisiin ryhmänjohtajien toimesta, mutta toiminta ei ole vielä kunnolla jalkautunut käytäntöön. Tällä hetkellä pyyntöjä tulee kuitenkin vähän suhteutettuna Helsingin kokoon, eikä nykyisen massan perusteella tehdä yleisiä linjauksia, Karppila sanoo.

Karppila piti esittämäämme lomakejärjestelmää järkevänä mallia liikennevalvontapyyntöjen keräämiseen ja koostamiseen. Hän piti tärkeänä ominaisuutena sitä, että tiedosta saataisiin esiin ne kohteet, joihin pyydetään paljon valvontaa, ja jotka nousevat ilmiöksi. Tällaiseen huutoon pitäisi Karppilan mukaan vastata.

Poliisitarkastaja Heikki Kallion haastattelu

Heikki Kallio pitäisi järkevänä sitä, että liikennevalvontapyyntöistä analysoitu tieto saataisiin yhteen paikkaan ja se saataisiin muodostettua graafiseksi. Hänen mukaansa analysoidusta tiedosta olisi hyvä nostaa esiin etenkin liikenteelliset trendit, joihin on syytä puuttua.

Kallio kertoi, että Poliisihallitus ohjaa poliisilaitosten toimintaa tulossopimuksilla sekä vuositasolla asettamalla tiettyjä tavoitteita esimerkiksi liikennevalvonnan osalta. Asetetut tavoitteet perustuvat hänen mukaansa muun muassa edellisvuoden tuloksiin.

Ylikonstaapeli Matti Kiljusen haastattelu

Kiljusen mukaan Oulun poliisilaitoksella hyödynnetään liikennevalvontapyyntöjä tietojohdoisen poliisitoiminnan näkökulmasta. Hän kertoi, että laitoksella muodostetaan esimerkiksi moporyhmä kesäksi ja Kiljunen luo kertyneistä valvontapyyntöistä ryhmän käyttöön taulukoita, jotka koskevat mopoja. Taulukot menevät tiedoksi moporyhmästä

vastaavalle ryhmänjohtajille ja näin tapahtuu valvonnan suuntaamista. Kiljunen kertoo lisäävänsä myös työvuorojen suunnittelussa käytössä olevaan viikkolistaan tarkasti tiettyjä pyyntöjen perusteella esiin nousseita valvontakohteita.

3.3 Johtopäätökset haastatteluista

Kaikki haastattelemamme henkilöt toivat esille mielestämme hyviä näkökulmia liikennevalvontapyyntöjen heikkouksista ja vahvuuksista. Haastattelujen perusteella meille jäi käsitys, että poliisissa - ainakin johdon tasolla - nähdään potentiaalia liikennevalvontapyyntöjen hyödyntämisen osalta. Haastateltavista henkilöistä ylikomisariot Lehtinen ja Roimu kertoivat antavansa kansalaisten tekemille ilmoituksille suuren painoarvon. Kansalaisilta saatua tietoa pidetään arvokkaana ja heidän näkökulmansa tulee huomioida.

Haastateltavat toivat esiin, että poliisi on kansalaisia varten ja mikäli he kokevat olonsa turvattomaksi liikenteessä, niin poliisin tehtävä on vastata siihen käytettävissä olevin keinoin. Esille tuotiin myös se, että poliisin on ymmärrettävä, mitä kansalaisten esittämät liikennevalvontapyynnöt todella heijastavat. Roimu huomioi haastattelussaan, että on syytä varoa antamasta yhden kansalaisen asialle kohtuuttoman suurta painoarvoa, mikäli se ei todellisuudessa ole ongelma. Lehtinen arvioi, että kansalaiset saattavat lähettää useita pyyntöjä, koska he saattavat kokea, ettei poliisia näy paikalla pyynnöistä huolimatta, tai ongelma on jatkuva. Heikkoudeksi ilmeni, että pyyntöjen arveltiin kohdistuvan usein pyynnön lähettäjän asuinalueelle taikka työmatkan varrelle.

Liikennevalvontapyyntöjen perusteella analysoitua tietoa pidettiin kuitenkin hyödyllisenä valvonnan ohjaamisen kannalta. Heikkouksien arveltiin korjaantuvan sillä, että liikennevalvontapyynnöistä kerätään suurempi otanta, josta on nostettavissa esiin kohteet, joihin on pyydetty eniten valvontaa. Lehtisen mielestä pyynnöistä tarvitaan suurempi otanta myös siksi, koska yhdellä kansalaisella ei ole kokonaiskuvaa siitä, missä Helsingin kokoisessa kaupungissa todellisuudessa tarvitaan liikenteenvalvontaa. Ongelman todenperäisyyttä pidettiin uskottavampana, mikäli samalta alueelta tulisi useita liikennevalvontapyyntöjä.

Liikennevalvontapyyntöjen perusteella analysoidun tiedon uskottiin voivan omalta osaltaan estää onnettomuuksien syntymistä. Haastattelujen perusteella teimme johtopäätöksen, että liikennevalvontapyynnöistä analysoitu tieto tulisi olla valmiiksi tuotettua, yksinkertaista, käytännönläheistä ja nopeasti saatavissa. Haastatteluissa arvioitiin, että

liikennevalvontapyyntöjä koostamalla olisi mahdollista havaita erilaisia trendejä, kuten esimerkiksi Karppilan mainitsemia polkupyöräilyn aiheuttamia ilmiöitä.

Osa haastateltavista piti tärkeänä sitä, että liikennevalvontapyyntöjen pohjalta analysoidusta tiedosta koostetaan noin 1-2 –sivuinen raportti, josta on helposti nostettavissa esiin kenttäjohtoalueittain ne paikat, joihin valvontaa on pyydetty eniten. Haastattelujen perusteella arvioimme, että tämä tieto olisi hyödynnettävissä liikennevalvontatoiminnossa päällystötyökaluna valvonnan suunnittelussa sekä vapaasti ohjautuvan työajan kohdentamisessa niin hälytys- ja valvontasektorilla, kuin liikennevalvontatoiminnossakin.

3.4 Kirjalliset liikennevalvontapyynnöt

Suurittaessamme ammatillista osaamista edistävää harjoittelua Helsingin poliisilaitoksella, saimme luettavaksemme liikennesuunnittelun koostamia *Liikennevalvontapyynnöt*-koosteita, jotka sisälsivät kansalaisten Helsingin poliisilaitokselle lähettämiä pyyntöjä. Hyvin nopeasti oli huomattavissa, että nämä koosteet eivät olleet yhteneväisiä toisiinsa nähden niin asiasisällön kuin muotoilunkaan osalta. Olemme saaneet Helsingin poliisilaitoksen erityistoimintayksikön toimistosihteerin Tuula Räikköseltä yksikössä laaditut liikennevalvontapyyntökoosteet aikaväliltä syyskuu 2017 – joulukuu 2018. Tuula Räikkösen mukaan liikennevalvontapyyntöjä ei kyseisellä mallilla ole koostettu ennen syyskuuta 2017. Olemme pyrkineet löytämään keskeisimmät elementit hyödynnettävän tiedon koostamiseksi analysoimalla tämänhetkisiä koosteita ja haastatteleamalla niiden parissa työskenteleviä henkilöitä sekä kysymällä heidän mielipiteitään mahdollisista kehitysideoista kehittämistyömme produktiin liittyen.

Ensimmäinen kooste syyskuulta 2017 pitää sisällään liikennevalvontapyyntöjä, jotka on kirjattu pääsääntöisesti kronologisessa järjestyksessä päivämäärän mukaan. Pyyntöjen alussa oleva teksti, joka yleensä sisältää tiedon päivämäärästä, kaupunginosasta, mahdollisesta katuosoitteesta tai valvontalajista, on lihavoituina. Niitä seuraa pyynnön selostusosa, jonka kirjoitusasu vaihtelee siten, että tekstistä ei ole suoraan pääteltävissä, onko pyynnön vastaanottaja muokannut sitä, vai onko teksti pyynnön lähettäjän laatimaa ja alkuperäistä. Huomioitavaa heti ensimmäisessä koosteessa oli se, että kaikissa pyynnöissä ei esiintynyt valvontakohteen katuosoitetta. Katuosoite on mielestämme erittäin oleellinen tieto liikennevalvonnan kohdentamisen sekä liikennevalvontapyynnön tilastoinnin kannalta. Käyttämällä katuosoitetietoa tietojen suodattamisessa, voitaisiin helpommin todentaa liikennevalvontapyyntöjen määrä sekä toistuvuus kyseisessä katuosoitteessa. Katuosoitteiden puuttumista vähäpätöisempänä seikkana pidimme *kuvakaappaus 2:ssa*

näkyvän koosteen ulkoasua, joka ei ollut tekstin muotoilultaan yhtenevä. Tällä viittaamme päivämäärän ja vuosiluvun esittämiseen, otsikon sijoittamiseen leipätekstiin nähden sekä eri fonttien käyttöön.

15.9.17 Eläintarhantie x Siltasaarenkatu Hei, Asioin tänään Ympyrätalossa ja järkytyin kuinka törkeästi Ympyrätalon edessä ajetaan punaisia päin. Jos olisin luottanut sokeasti kävelijöiden vihreisiin valoihin olisin todennäköisesti jäänyt auton alle kahdesti. Itse osaan olla jäämättä auton alle, mutta lapset eivät osaa. Kyseessä siis Ympyrätalon edessä oleva valoilla ohjattu suojatie, ilmeisesti Eläintarhantie. Terv.

18.9 Ulkomaisten linja-autojen liikennelupien valvontaa, etenkin Baltian autot

Tervehdys! Tästä kirjeenvaihdosta Trafin kanssa jo näkyikin, mistä on kysymys. Olemme usean vuoden ajan varsinkin kesäaikana ajaneet kiertoaajoja Helsingissä ja ympäristössä, jolloin lähtöpaikka on useimmiten jokin satama. Viime aikoina enimmäkseen Kiinalaisia turisteja, usein myös vienti- tai tuonti Turun satamasta. Minkäänlaista poliisin tekemää valvontaa, mm. lupien tarkistamista en ole huomannut. Onko asia jotenkin vaikea kielitaidon, tai jonkin muun syyn vuoksi "jäissä" Baltian kilvissä ajavat ovat selvästi esim. Senaatintorin suurin käyttäjä. Kesäsesonki alkaa olla ohi, ja selvemmin se näkyy tilauksissamme. Ajojen tilaaja ottaa luonnollisesti halvemman Baltian kuljetuksen, kuin vähän kalliimman Suomalaisen. Ruuhka-aikana kelpaa Suomalainenkin. Trafista minulle vastannut henkilö nimen omaan sanoo valvonnan kuuluvan poliisille tai rajaviranomaisille. Olen tänä kesänäkin itse niin paljon istunut näissä satamissa ja turistikohteissa. Ainuttakaan kertaa en ole viranomaisia lupien tarkastelussa havainnut. Päin vastoin, Baltian bussit lisääntyvät, koska huomaavat, ettei mitään ongelmaa ole! Voisitte nyt edes joskus katsoa esim. LT tai PL -alkuisten rekisterikilpisten liikenneluvat ja liikennöinnin jatkumisen Suomessa ympäri vuoden! Ystävällisesti |

18.9 Lapinlahdenkatu x Lapinrinne

Hei Olisiko mahdollista saada liikennevalvontaa Lapinlahdenkadun ja Lapinrinteen risteykseen Helsingin Kampissa? Risteyksen kautta kulkee runsaasti lapsia arkipäivisin Ressun peruskouluun. Lisäksi risteyksen kautta kulkee bussiliikenne Kampin terminaaliin. Esimerkiksi tänä aamuna klo 7.57 bussi 150 K ajoi vauhdilla Kampin terminaalista kohti Espoota koululaisen edestä suojatien yli punaisilla valoilla. Tapaukset on valitettavasti toistuvia, vaikka asiasta reklamoidaan HSL palautejärjestelmään.

Terveisin

Kuvakaappaus 2. Valvontapyyntöt syyskuu 2017. Kuvasta poistettu lähettäjiä nimet.

Toiseen koosteeseen, joka koskee lokakuussa 2017 saapuneita pyyntöjä, oli edellisestä poiketen ilmestynyt PATJA-järjestelmässäkin käytettävä nelinumeroinen aluekoodi, joka määrittää kaupunginosan. Mielestämme idea kaupunginosan kirjaamisesta koosteeseen on hyvä, koska sen perusteella eri poliisin tietojärjestelmissä yhtenevästi käytetty muuttuja mahdollistaa paremmin esimerkiksi alueellisten ilmiöiden tai ongelmien koostamisen sekä kohdentamisen tietojärjestelmien tuottamien raporttien kautta. Ongelmaksi saattaisi tosin muodostua se, että kaikilla valvontapyyntöjä kirjaavilla ei ole tietoa aluekoodeista, jolloin se täytyisi syöttää pyyntöihin manuaalisesti, kun pyyntö on saapunut vastaanottajalle.

Liikennevalvontapyyntöt lokakuu 2017:ssa huomiomme kiinnittyi myös siihen, että katuosoitetieto näkyi lähes poikkeuksetta kaikissa valvontapyyntöissä, mutta valvontalajia ei. Koska saapuneita liikennevalvontapyyntöjä ei tilastoitu mitenkään, ei myöskään niiden kirjaaminen ollut riippuvaista määrämuotoisesta asettelusta tai sisällöstä. Vapaamuotoinen

kommentointi liikennevalvontapyynnön vastaanottajalta näyttäytyi näissä pyynnöissä mielestämme negatiivisessa valossa siltä osin, että niiden vastaanottaja on voinut myös muokata niitä vapaasti, kuitenkin tuomatta siihen varsinaista lisäarvoa hyödynnettävyyden osalta. Lisäksi esitettyjen liikennevalvontapyyntöjen joukkoon oli päässyt myöskin vastaanottajan omia näkemyksiä valvonnan toteuttamisesta. Esimerkki tästä on *kuvakaappauksessa 3*, jossa poliisin edustaja esittää 23.10 päivätyn liikennevalvontapyynnön selostusosan lopussa pyynnön valvontatoimista Traverssikujalla.

23.10 2150 Vallila, Konepajan alue, Traverssikuja

Olen asunut Konepajan alueella nyt noin kaksi vuotta ja läpiajo autoilla on jatkuva riesa. Sitä ei pystytä liikennemerkeillä rajoittamaan ja Dennis Pasterstainkin on maininnut tuosta läpiajon yleisyydestä Helsingin Sanomien jutussa: <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005300769.html>. Poliisi on tietäkseni ehtinyt valvomaan läpiajoa tuossa ainakin kertaalleen ja ilmeisesti läpiajoa tapahtui silloin aika paljon. Nurmikivi on varmasti asfalttia / betonia hankalampi kunnossapidon kannalta mutta kummasti sellaista nurmikiveä silti on esim. Länsi-Pasilan ja Mäkelänkadun alueella. Ikävää että myöskään tuohon vaaralliseen ja laittomaan pyöräilyyn jalkakäytävällä ei ole tulossa muutosta. Ilmeisesti jonkun tarvitsee loukkaantua ennen kun selviä vaaranpaikkoja muutetaan turvallisemmaksi edes pari liikennemerkkiä asettamalla : jos joskus taas jollain partiolla on aikaa niin aamu- tai iltapäiväruuhkan aikaan voisi parkkeerata tarkkailemaan Traverssikujan liikennettä.

1.11 2150 Vallila, Konepajan alue, Traverssikuja [Terve! Ajan joka päivä töihin Teollisuuskadulle Nordensköldinkatua ja Savonkatua pitkin, ja joka aamu näen autoilijoita jotka nokkelasti oikaisevat Aleksis Kiven kadun ja Traverssikujan (jossa on läpiajokieltö) pitkin Teollisuuskadulle. Tämä aiheuttaa sen, että liikennevalot tasaisin välein vaihtuvat Traverssikujan ja Teollisuuskadun risteyksessä, ja tämä pelkästään aiheuttaa valtavaa ruuhkaa Teollisuuskadulle ja Jämsänkadulle vain sen vuoksi että nämä m***ut eivät jaksa jonottaa kuin muut. Tässä olisi aivan mahtava sakkorysän paikka aamu-ruuhkassa, ja olisi mitä mukavinta saada aloittaa työpäivä, seuraten tätä läpiajon sakkorysää aamukahvin merkeissä konttorin ikkunasta. Tällä olisi ihan oikeasti valtava merkitys liikenteen kannalta jos tämän läpiajon saisi loppumaan!]

31.10 3510 Vuosaari, Leikosaarenraitti - Havukuja

Asia koskee Vuosaarta ja siellä pyörätietä, joka alkaa Havukujan päästä (Leikosaarenraitti?). Asiakkaan mukaan siellä pyörätiellä ajellaan autoilla. Takseja varsinkin näkyy ja muut ottavat sitten mallia ammattiautoilijoista. Alueella on useita päiväkoteja, joten asiakas halusi ilmoittaa asiasta. Asiakas ei halua yhteydenottoa, mutta antaa tarvittaessa lisätietoja: |

Kuvakaappaus 3. Liikennevalvontapyynnot lokakuu 2017. Kuvasta poistettu valvontatoimenpidettä esittäneen poliisin nimi.

Liikennevalvontapyyntökoosteet eivät marraskuun 2017 ja joulukuun 2017 osalta poikkea niitä edeltävistä mainittavasti. *Kuvakaappauksessa 4* näkyvässä liikennevalvontapyynnöt tammikuu 2018:ssa on aiemmista poiketen erään valvontapyynnön liitteenä myös kuva liittyen valvontapyynnön kohteeseen. Kuvien käyttö valvontapyynnön liitteenä saattaa osaltaan olla havainnollistava, mutta näemme eri formaattien käsittelyn tietyltä osin ongelmalliseksi, etenkin pyyntöjen tilastoinnin osalta, koska analysoitavan tiedon tulisi olla mahdollisimman yhteneväistä.

3.1. 1140 Jätkäsaari, Hyväntoivonkatu 8 työmaa. Hyväntoivonkatu 8:n kohdalla on rakennustyömaa, jota operoi Skanska. Työmaan työntekijät siirtelevät liikennemerkkejä ja autoja pysäköidään miten sattuu. Kertoman mukaan erityisesti vaaraa aiheuttaa, kun liikennemerkkejä siirrellään työmaan työntekijöiden toimesta ja tämä aiheuttaa autoilijoille vaaratilanteita. Toivomuksena olisikin, että siellä käydään paikan päällä katsomassa tilannetta.

9.1. Leppäsuon alueen läpiajoa. Olen saanut paljon valituksia läpiajosta Leppäsuonkadulla ja Marian sairaalan alueelta. Mechelininkadun remontti vaikuttaa läpiajon lisääntymiseen. Läpiajon reitit on esitettyä alapuolella olevassa [kuvassa](#).



[punaisella](#).

9.1. 3640 Laajasalo. Laajasalossa Reposalmenttiellä ajetaan jatkuvasti kohtalaisen reippaita nopeuksia Laajasalon kirkon ja ala-asteen koulun kohdalla, jossa on 30 km/h nopeusrajoitus. Silmämääräisesti arvioiden monien autoilijoiden nopeudet ovat 50-60 km/h, erityisesti Laajasalontieltä liikennepyörältä tultaessa. Lisäksi useilla autoilijoilla tuntuu olevan ylivoimaisen vaikeaa muistaa suojatiesääntöjä tässä kohtaa. Kirkon vierestä kulkee uuden ostoskeskuksen työmaan vuoksi paljon kaupassa asioivia jalankulkijoita ja erityisesti pienten koululaisten vuoksi ajonopeudet tuntuvat välillä vaarallisilta.

10.1. 3610 Kulosaari, suojatiet. Kulosaaren ala-asteelle tulee paljon lapsia muilta kaupungin alueilta, koska siellä on kaksikielisiä luokkia. Metroasemalta kouluun mennessä pitää ylittää vähintään kaksi suojatietä, joko tuossa bussipysäkin vieressä tai sitten ostoskeskuksen kohdalla. Pyytäisi että poliisi suorittaisi valvontaa kyseisellä alueella aamuisin, kun [liikkellä](#) on paljon pieniä lapsia.

Kuvakaappaus 4. Liikennevalvontapyynnöt tammikuu 2018.

Kuvakaappauksessa 5 huomiomme kiinnitti 16.3 kirjattu valvontapyyntö, joka oli kirjattuna myöskin aiemmassa liikennevalvontapyyntökoosteessa päiväyksellä 9.1. Tämä saattaa mielestämme kuvastaa sitä, ettei pyyntöjen tilastointi, tarkempi analysointi ja jatkohyödyntäminen toteudu erityisen tehokkaasti Helsingin poliisilaitoksella. Mahdollinen syy tähän voi olla se, että liikennevalvontapyyntökooste jaetaan nykymallissa liian laajalla henkilöstöjaketulla kohdentamatta sitä riittävän tehokkaasti. Näin ollen saattaa syntyä tilanne, jossa useat henkilöt kyllä näkevät kyseisen pyynnön, mutta eivät ota sitä hoitaakseen.

16.3 3620 Herttoniemi. Lumenajo Hiihtomäentiellä ja Majavatiellä.

Staran kuorma-autot ajavat jatkuvaa ja huomattavaa ylinopeutta Herttoniemen lumenkaatopaikalle rauhallisen asuinalueen läpi katuja, joilla on 30 kilometrin nopeusrajoitus ja runsaasti lapsia kulkemassa. Liikenne on liikennettä, mutta ylinopeuteen ja vaaralliseen ajotapaan on puututtava.

16.3 1120 Leppäsuonkatu, läpiajo. Olen saanut paljon valituksia asukkailta Leppäsuonkadun läpiajosta. Läpiajon reitti on esitetty [punaisella](#) kartassa. Läpiajon lisääntymiseen vaikuttaa Mechelininkadun remontti. Pystyisittekö millään valvoa läpiajoa remontin aikana. Asukkaat valittavat myös autojen ajonopeuksista kyseisellä kadun pätkällä



16.3 3210 Latokartanonkaari, nopeudet. Pystyisikö Helsingin Viikissä järjestämään jonkinlaisen tehotutkauksen Latokartanonkaaren tielle? Tieosuudelle on osittain 40 km/h ja 50 km/h rajoitus, mutta kyllä siellä oman kokemuksen mukaan nopeudet on paljon lähempänä 60 km/h. Varsinkin 40km/h alueen kohdalla.

Yhtenä selkeänä kohtana on Latokartanonkaaren Kivikon liittymästä alkaen Viikin Prismalle päin tulevat autot, jotka järjestään ajavat yli rajoitetun 40 km/h K-Marketin kohdalla. Tämä on harmillista, koska alueella liikkuu todella paljon lapsia. Hyvä paikka tutkalle olisi juuri se Viikin ja Kivikon yhdistävän puistosillan alapuoli.

Kuvakaappaus 5. Liikennevalvontapyynnöt maaliskuu 2018.

Liikenteenvalvontapyyntöjä huhti-toukokuu 2018:ssa (*kuvakaappaus 6*) koosteen ulkoasu ja sisältö muuttuivat tämänhetkisen kaltaiseksi. Valvontapyyntölajeja oli otsikoituina viisi kappaletta ja ne olivat *NOPEUSVALVONTAA*, *LIIKENNEVALVALVONTAA*, *SUOJATIEVALVONTAA*, *KEVYEN LIIKENTEEN VALVONTAA* ja *MUUTA VALVONTAA*. Näiden otsikoiden alle oli pääsääntöisesti koottu katuosoitteita sekä lyhyitä kuvauksia. Mielestämme tällä tavoin esitettynä, valvontapyyntöjen toteuttaminen, etenkin kansalaisen tarkoittamalla tavalla, ei välttämättä ole toteutettavissa. Lisäksi olemme sitä mieltä, että etenkin kun liikennevalvontapyynnön esittäneen henkilön laatima selostus puuttuu pyynnön yhteydestä, perustuu mahdollinen valvontatoimen suorittaminen yksittäisen poliisimiehen tai poliisipartion omiin kokemuksiin, oletuksiin tai näkemyksiin kyseisen pyynnön toteuttamisesta. Käymme tätä esimerkin kautta läpi tämän luvun lopussa olevassa kappaleessa 3.5 Yhteenveto *liikennevalvontapyyntöjä*-koosteista.

Valvontapyyntömääriä oli kuvattu koosteissa huutomerkkisymbolilla. Huutomerkkien määrää kasvattamalla oli pyritty kuvaamaan kyseisten kohteiden valvontapyyntöjen suurempaa määrää suhteessa muihin. Vaikka huutomerkin merkitys olikin kuvattu koosteessa, ei sen yksiselitteisestä käsittämisestä ole varmuutta. Sitä, minkälainen ero esimerkiksi yhden ja kolmen huutomerkin välillä on, ei oltu kuvattu mitenkään. Se on ollut mahdollista käsittää määrällisesti numeraaliseksi, kerrannaiseksi tai vaikka eksponentiaaliseksi kasvuksi. Keskustellessamme Helsingin poliisilaitoksella muiden poliisiopiskelijoiden sekä kokeneempien poliisimiesten kanssa, toivat he esiin

näkemyksiään myös siitä, että he saattaisivat huutomerkkien perusteella priorisoida sen koosteissa olleista liikennevalvontapyyntöistä tärkeimmäksi, jonka yhteydessä on eniten huutomerkkejä.

LIIKENTEENVALVONTAPYYNTÖJÄ

huhti - toukokuu 2018

liikennesuunnittelu.helsinki@poliisi.fi

! = valvontapyyntömäärät

NOPEUSVALVONTAA:

Rekipellontie
Aarteenetsijäntie
Käskynhaltijantie
Vanha Talvitie
Hermannin rantatie
Mellunmäentie
Laajasalontie!
Itämerenkatu
Suurmetsäntie
Tattariharjuntie
Isokaari
Katajaharjuntie
Orapihlajatie
Laajasuontie
Aleksis Kiven kadulle
Koskenhaantie
Eskolantie
Niinisaarentie

SUOJATIEVALVONTAA:

Käskynhaltijantie
Eläintarhantie
Huopalahdentie x Vanha Viertotie
Itämerenkatu
Orapihlajatie x Laajasuontie

KEVYEN LIIKENTEEN VALVONTAA:

polkupyöräilyä jalkakäytävillä!!!
Asemapäällikönkatu x Ratapihantie

MUUTA VALVONTAA:

Katajanokanlaituria kiellettyyn ajosuuntaan
Tattariharjulla mp dB korkealla
Helenankatu jalkakäytävällä ajoa
Pitäjänmäentie bussikaista
Mannerheimintie bussikaista

LIIKENNEVALVONTAA:

Ruoholahdenkatu
Topeliuksenkatu x Linnankoskenkatu

Kuvakaappaus 6. Liikenteenvalvontapyyntöjä huhti – toukokuu 2018.

Liikenteenvalvontapyyntöjä kesä – elokuu 2018:ssa (*kuvakaappaus 7*) ei suuremmilta osin ollut poikkeavuuksia edelliseen koosteeseen verrattuna. Kiinnitimme huomioita laajempaan koontiin, joka tässä koosteessa oli kolmen kuukauden mittainen aiempaan kahteen kuukauteen nähden. Koontijakson laajuuden osalta mietimme sen mahdollisia vaikutuksia pyyntöjen esittämisen näkökulmasta. Koosteessa oli ensimmäistä kertaa esitetty kohteita, joiden perässä oli kaksi huutomerkkiä. Mietimme niiden osalta, onko kuukautta aiempaa pidempi koontijakso vaikuttanut kertyneiden valvontapyyntöjen määrään siten, että niiden valvontapyyntömäärät ovat nostaneet huutomerkkien määrää. Lisäksi kiinnitimme huomiota

siihen, että liikennevalvontapyyntöjä oli kirjattu huomattavan paljon edellisiin koosteisiin verrattuna. Huhti – toukokuu 2018 koosteessa oli kirjattuna yhteensä 30 kappaletta, kun kesä – elokuu 2018 koosteessa esitettiin yhteensä 66 liikennevalvontapyyntöä. Pelkästään nopeusvalvonnan alla oli kirjattuna 37 pyyntöä.

LIIKENTEENVALVONTAPYYNTÖJÄ

kesä - elokuu 2018

liikennesuunnittelu.helsinki@poliisi.fi

I = valvontapyyntömäärät

NOPEUSVALVONTAA:

- Laajalahdentie
- Länsisatamankatu
- Tenholantie
- Kalannintie
- Bulevardi
- Eerikinkatu
- Telakkakatu
- Itäväylä!!
- Tammisalontie
- Malmin raitti
- Aleksis Kiven katu
- Kartanonkaari
- Moisontie
- Pohjolankatu
- Torpparinmäentie
- Linnankatu
- Pelimannintie
- Munkkisaarenkatu
- Piikintiellä
- Yhdyskunnantie
- Tuusulanväylä
- Latokartanonkaari
- Unioninkatu
- Leikosaarentie
- Vanha Tapanilantie
- Huopalahdentie
- Korppaanmäentie
- Laajasalontie
- Kalasatama!
- Hallainvuorentie
- Turunväylä
- Veturitie (Triplan edusta)
- Vattuniemenkatu
- Itälahdenkatu
- Ruoholahdenkatu
- Merimiehenkatu
- Kirkonkyläntie

LIIKENNEVALVONTAA:

- Huopalahdentie X Ulvilantie
- Mannerheimintie X Eino Leinon katu
- Kehä I X Kivikontie
- Lönnrotinkatu
- Sahaajankatu x Muuntajankatu
- Töölönkatu x Runeberginkatu

SUOJATIEVALVONTAA:

- Itämerenkatu 3
- Mäkelänkatu X Vähänkyröntie!!
- Energiakatu X Salmisaarenkatu
- Sturenkatu 18
- Sturenkatu 47
- Junonkatu
- Mannerheimintie
- Länsisatamankatu

KEVYEN LIIKENTEEN VALVONTAA:

- Munkkiniemen puistotiellä pyörät jalkakäytävällä
- Tupasaarentiellä polkupyörät poukkoilevat
- Kaarelantiellä polkupyörät eivät väistä autoja
- Hämeentie Kurvi pyöräilyä jalkakäytävällä!
- Tehtaankadulla pyöräilyä jalkakäytävällä
- Pyöräilyä jalkakäytävillä kantakaupungissa
!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

MUUTA VALVONTAA:

- Mechelininkadulla Sibelius-monumentin kohdalla bussit pyörätiellä
- Leppäsuonkadulla läpiajoa!
- Yliskyläntie X Kuvernöörintie STOP harvoin
- Kontulan ostarin ympäristö kävelyteillä mopohurjastelua
- Mopohurjastelua kevyenliikenteenväylillä !!!!
- Rastilantie 1 STOP harvoin
- Ruoholahdenkadulla bussikaistalla henkilöautoja
- Rantakartanontie autot ajelevat jalkakäytävää
- Kirkonkyläntien läpiajoa

Kuvakaappaus 7. Liikenteenvalvontapyyntöjä kesä – elokuu 2018.

Liikenteenvalvontapyyntöjä syyskuu – marraskuu 2018:ssa (*kuvakaappaus 8*) ulkoasua ja muotoilua oli muutettu edelliseen koosteeseen nähden. Merkittävin muutos oli kuitenkin mielestämme se, että liikenteenvalvontapyyntöjä oli kirjattu vieläkin enemmän, vaikka koontijakso oli edellisen koosteen lailla kolmen kuukauden mittainen. Syyskuu – marraskuu 2018 koosteeseen oli liikennevalvontapyyntöjä kirjattu yhteensä 90 kappaletta, joista 37 kappaletta oli nopeusvalvontapyyntöjä, eli niiden osuuden voidaan todeta pysyneen muuttumattomana edelliseen koosteeseen nähden. Eniten lisättyjä kirjauksia oli tullut *MUUTA LIIKENNEVALVONTAA* otsikon alle. Syys – marraskuun koosteessa niitä oli yhteensä 24 kappaletta, kun kesä – elokuun koosteessa niitä oli 9 kappaletta. Näitä lukuja vertaillen pohdimme, onko kirjausten lukumäärää pyritty tietoisesti kasvattamaan.

Olemme sitä mieltä, että kirjauksia pitäisi ennemminkin pyrkiä vähentämään ja esittämään niitä konkreettisemmin ja kohdennetummin, jolloin niiden informatiivinen arvo olisi parempi ja vähemmistä kohteista olisi todennäköisempää löytää jokin valvontapyyntö, johon puuttua.

Vähempiarvoisena seikkana pidimme mielestämme hieman epäkäytännöllistä luettavuutta, jossa suurimpana epäkohtana oli aakkosellisen järjestyksen puuttuminen. Väitämme, että sillä olisi merkitystä tiettyjen kohteiden toistuvuuden huomaamisessa. Etenkin saman otsikkotason alla, esimerkkinä kuvakaappaus 8:ssa esitetty *SUOJATIEVALVONTAA*, jonka alla Koskelantie oli mainittu kolmessa eri kohdassa. Tämä tapa on mielestämme ristiriidassa huutomerkien kuvattavaan määrien ilmoittamiseen nähden.

LIIKENTEENVALVONTAPYYNTÖJÄ

syyskuu - marraskuu 2018

liikennesuunnittelu.helsinki@polisi.fi

! = VALVONTAPYYNTÖMÄÄRÄT

NOPEUSVALVONTAA:

- > Kivipadontie
- > Ellimäenkatu
- > Torivoudintie
- > Kytkintie
- > Oulunkyläntie
- > Kalannintie !
- > Huokotie
- > Töölönkatu
- > Kaarelantie
- > Ruoholahdenkatu
- > Raumantie
- > Tuusulanatie
- > Liisankatu
- > Snellmaninkatu
- > Vanha Porvoontie
- > Kulosaari
- > Perhekunnantie
- > Käpyläntie
- > Koskelantie !
- > Unioninkatu
- > Jollaksentie
- > Mellunmäentie
- > Aleksis Kiven katu
- > Violankatu
- > Laippatie
- > Kirkonkyläntie
- > Latokartanonkaari
- > Rantakartanonatie
- > Uudenmaankatu
- > Tyynenmerenkatu
- > Sibeliuksenkatu
- > Tullivuorentie
- > Tattariharjuntie
- > Konalantie
- > Huopalahdentie
- > Sofianlehdonkatu
- > Merikatu

LIIKENNEVALVONTAA:

- > Porkkalankatu x Mechelininkatu
- > Mechelininkatu
- > Topeliuksenkatu x Sibeliuksenkatu
- > Paciuksenkatu x Paciuksenkaari !
- > Tapulikaupungintie
- > Haartmaninkatu x Topeliuksenkatu
- > Kustaa Vaasan tie X Intiänkatu
- > Hermannin rantatie x Työpajankatu
- > Mechelininkatu x Caloniuksenkatu
- > Mechelininkatu x Hietaniemenkatu
- > Sörnäisten Rantatie x Haapaniemenkatu
- > Munkkiniemen puistotie x Huopalahdenkatu

- > Koskelantie x Mäkelänkatu
- > Konalantie x Täähätie
- > Marjanientie 74 (näkövammaisten iiris-keskus)
- > Huopalahdentie x Lokkalantie
- > Teollisuuskatu x Vääksyntie
- > Pohjoisesplanadi x Päävartiontori

SUOJATIEVALVONTAA:

- > Koskelantie
- > Hakaniemenkatu
- > Käpyläntie
- > Koskelantie
- > Kontulanakaari
- > Koskelantie x Osmontie

KEVYENLIIKENTEEN VALVONTAA:

- > Jalavatieillä pyöräilevät väärään suuntaan
- > Fabianinkadulla pyöräilevät jalkakäytävällä
- > Itämerenkadulla pyöräillään päin punaisia
- > Kantakaupungin alueella pyöräilevät pimeinä jalkakäytävillä ja ajavat päin punaisia !!!!!

MUUTA LIIKENNEVALVONTAA:

- > Porkkalankadulla bussikaistalla henkilöautoja
- > Vartiokylän ala-aste, Kiviportintie 10, saatto-liikennehässäkkää mm. jalkakäytävillä klo 8
- > Pihlajatie läpiajokieltoa ei noudateta !!
- > Taivallahden koulun saatto- ja noutoliikennehässäkkää
- > Tilanhoitajankaarella ohittavat busseja liikenteenjakkajaa noudattamatta
- > Tattarisuolla autot ja moottoripyörät metelöivät
- > Paimionkujalla väärinpysäköintiä
- > Liikenteenjakkajaa ei noudateta Ståhlbergint. 6
- > Ruoholahdenkadulla henkilöautot bussikaistalla
- > Mäkelänkadun bussikaistalla henkilöautoja
- > Töölöntullinkatua ajetaan väärään suuntaan
- > Knutersintiellä busseja kevyenliikenteenväylällä
- > Fredrikinkadulla ylittellään keltaista sulkuviivaa
- > Kirkonkyläntiellä läpiajoo !
- > Metsäpuronkujan ulkoiluväylällä autoja
- > Risto Rytin tiellä polkupyöräilijät poukkoilevat
- > Liikenteenjakkajaa ei noudateta
- > Kontulanakaarella Saikara 4430 pysäkin kohdalla Linnunlaulantieltä autoilevat kevyenliikenteenväylää Alvar Aallon kadulle
- > Autot tukkivat Tyynenmerenkatu x Välimerenkatu
- > Autoilevat Laakson hiekkakentältä ulkoilureittiä Lääkärikadulle
- > Leppäsuonkadulla läpiajoo
- > Laivurinkatu 33 Stop -merkkiä ei noudateta
- > Runeberginkadulta vas. kääntyvältä kaistalta ajetaan suoraan
- > Raumantiellä ajetaan vasten kieltomerkkiä

3.5 Yhteenveto liikenteenvalvontapyyntöjä-koosteista

Tarkasteltuamme liikennevalvontapyyntökoosteita meille syntyi käsitys, että liikenteenvalvontakoosteet tuottavat ennemminkin tietoa siitä, että kansalaiset lähettävät poliisille liikennevalvontaan liittyviä pyyntöjä, kuin varsinaista valvonnan suorittamisessa hyödynnettävää tietoa. Tätä perustelemme koonnin aikavälin kasvattamisella yhdestä kuukaudesta kolmeen kuukauteen sekä esitettyjen pyyntöjen sisällön poisjättämisellä. Pidempi aikaväli koonnissa lisää pyyntöjen kappalemäärää koosteissa, vaikka valvontapyyntöjen määriä kuvattaisiinkin huutomerkein. Valvontapyyntöjä tuli havaintojemme perusteella niin moneen eri katuosoitteeseen, että niiden kirjaaminen oli vaatinut myöskin koosteen muotoilun muuttamista kirjasinkoon puolesta, joka taas mielestämme vaikeuttaa koosteen lukemista, koska kooste oli edelleen laadittu yhden sivun mittaiseksi.

Koosteissa ei oltu priorisoitu valvontakohteita, joten niiden priorisointi jää koosteen lukijan harkittavaksi. Mielestämme tämä tulisi ottaa huomioon koosteen jakelun suhteen, jos liikennevalvontatoimintaa halutaan olemassa olevat resurssit huomioiden kohdentaa tietyille alueelle tai tietyn valvontalajin perusteella.

Esimerkki: *NOPEUSVALVONTAA, Laajasalontie!* Kuvitellaan, että hälytys- ja valvontayksikön kentällä toimiva partiomies lukee edellä mainitun pyynnön liikennevalvontakoosteesta, joka hänelle on saapunut virkasähköpostiin. Millä edellytyksillä partiomies lähtee suorittamaan oma-aloitteista liikennevalvontatehtävää? Onko hänellä omasta mielestään riittävät tiedot valvonnan tarkoituksesta tai sen laajuudesta ja kohteesta? Onko hänellä tosiasiallinen mahdollisuus lähteä suorittamaan valvontaa kyseisessä vuorossa?

Arvioitaessa tosiasiallista mahdollisuutta lähteä suorittamaan kyseistä valvontatehtävää hänen tulee - oman kokemuksemme perusteella - huomioida sen hetkiset olosuhteet, joihin liittyvät muutamia mainitaksemme hälytystehtävien määrä kyseisenä aikana ja niiden hoitamiseen varatut resurssit, ennalta määritelty partiointialue, käytössä oleva kalusto, sääolosuhteet työturvallisuuden näkökulmasta, sen hetkinen liikennetilanne, partiokoostumus ja valvontaan mahdollisesti vaadittavat lisäpartiot. Lisäksi huomioitavaa on, että poliisin hälytyspartiot toimivat hätäkeskuksen alaisuudessa, jolloin kiireelliseksi luokiteltu hälytystehtävän hoito keskeyttää kiireettömän tehtävän suorittamisen.

Laajasalontie sijaitsee Itä-Helsingissä ja on noin kolme kilometriä pitkä. Se alkaa Herttoniemen ja Laajasalon kaupunginosien väliseltä sillalta ja päättyy Hevossalmen sillalle

lähelle Santahaminan varuskunta-aluetta. Ilman tarkempaa kuvausta, poliisipartio todennäköisesti päätyisi johonkin kohtaan Laajasalontietä mittaamaan käytettyjä ajonopeuksia tutkalla. Sijainti perustuisi tällöin todennäköisesti poliisipartion omiin kokemuksiin tai olettamuksiin siitä, mikä on osoittautunut työturvalliseksi, käytännölliseksi ja ehkä tehokkaaksikin paikaksi suorittaa valvontaa. Kyseessä ei kuitenkaan ole välttämättä sen kaltainen valvonta, eikä siinä kohteessa, jossa valvontapyyntön esittänyt on sitä toivonut.

Helsingin poliisilaitoksen erityistoimintayksikön liikennevalvontatoiminnon partioilla tehtävien hoito poikkeaa hälytyspartioiden toiminnasta erityisesti siltä osin, että niiden pääasiallinen tehtävä on suurelta osin oma-aloitteisten liikenneturvallisuuteen ja liikenteenvalvontaan painottuvien tehtävien hoitamisessa. Liikennevalvontatoiminnon partiot hoitavat kiireellisiä hälytystehtäviä pääosin vain lähimmän partion periaatteella, joka mahdollistaa kiireettömien tehtävien paremman hoitamisen. Näin ollen heillä on myös lähtökohtaisesti parempi mahdollisuus selvittää ja tiedustella myöskin esitettyjen liikennevalvontapyyntöjen toteuttamisen edellytyksiä.

Korostamme kuitenkin työnohjauksen merkitystä myös liikennevalvontapyyntöjen priorisoinnissa sekä toiminnan kohdentamisessa niihin. Edellä mainitut seikat huomioiden olemme sitä mieltä, että päällystön tai alipäällystön kohdentaessa partiolle erikseen tietyn liikennevalvontatehtävän hoitamisen, on sen toteutumiseksi paremmat edellytykset, kuin silloin, jos partiolle tai yksittäiselle partiomiehelle jätetään mahdollisuus itseohjautuvasti puuttua edellä esitettyjen kaltaisissa koosteissa oleviin valvontapyyntöihin.

Näkemyksemme on, että liikennevalvontapyyntöt tulee analysoida niiden määrän, alueellisen kohdentumisen, liikennevalvontalajin sekä niistä ilmenevien lisätietojen perusteella, jonka jälkeen ne voidaan priorisoida halutulla tavalla ja kohdentaa niihin tarvittaessa valvontaa. Lisäksi olemme sitä mieltä, että edellä mainittu toteutetaan päällystön tai alipäällystön toimesta ja vain mahdollisimman konkreettinen tieto liikennevalvonnan suorittamiseksi jaetaan miehistölle. Kun päällystöllä ja alipäällystöllä on mahdollisuus suodattaa tietomassasta se tieto, jota he itse kokevat tarvitsevänsä ja luoda siitä myös raportti, palvelee se mielestämme paremmin heitä myös tietojohtoisen poliisitoiminnan näkökulmasta.

4 LIIKENNEVALVONTAPYYNTÖLOMAKE JA TOIMINTAMALLI

Tässä luvussa käymme läpi kehittämistyömme tuloksena syntyneitä sähköistä liikennevalvontapyyntölomakeita, joka toimii Microsoft Sharepoint -ryhmätyötilassa. Kaikki Helsingin poliisilaitoksen työntekijät pääsevät ryhmätyötilaan poliisin Sinetti -intranet sivustolla olevan linkin kautta. Liikennevalvontapyyntölomake on kuvattuna visuaalisesti opinnäytetyön liitteessä *Produkti*. Lisäksi käymme läpi liikennevalvontapyyntölomakeen suunnittelua, sen eri vaiheita sekä *Liikennevalvontapyyntöt Helsinki* -neukkarista löytyviä toiminnallisuuksia. Esittelemme myös ehdotuksemme uudesta toimintamallista liikennevalvontapyyntöjen käsittelemisestä ja koostamisesta Helsingin poliisilaitoksella, sekä siihen liittyvää yhteenvetoraporttia.

4.1 Liikennevalvontapyyntölomake

Liikennevalvontapyyntölomakeen suunnittelu ja toteutus kesti yli viisi kuukautta ja piti sisällään useita eri työvaiheita. Seuraavissa kappaleissa pyrimme esittelemään mahdollisimman seikkaperäisesti nämä työvaiheet sekä perustelemaan lomakkeella kerättävän tiedon merkitystä ja sisältöä sen myöhemmän hyödyntämisen osalta.

4.1.1 Suunnittelu

Aloimme 22.8.2018 pohtia liikennevalvontapyyntöjen hyödynnettävyyttä Helsingin poliisilaitoksella opinnäytetyömme aiheena suorittaessamme siellä Poliisi (AMK) tutkintoon kuuluvaa ammatillista osaamista edistävää työharjoittelua. Heti alusta alkaen meillä oli ajatuksena hyödynnettävyyden näkökulmasta se, että koska dataa on olemassa ja sitä on mahdollista kerätä, täytyy sitä myöskin pystyä tuottamaan analysoitavaksi ja raportoida siitä, jolloin se vasta muodostuu tietämystä lisääväksi tiedoksi. Koska tarkoituksenamme oli myös vähentää manuaalista työtä liikennevalvontapyyntöjen käsittelyssä, aloimme miettiä, minkälaiset edellytykset sille oli olemassa. Hyvin pian totesimme, että sen hetkiselällä toimintamallilla liikennevalvontapyyntöistä raportointi olisi ainoastaan kasvattanut työmäärää entisestään. Sen vuoksi jouduimme miettimään, mitä muutoksia tarvitaan työmäärän vähentämiseen sekä liikennevalvontapyyntöjen tehokkaampaan raportointiin. Tiesimme työharjoittelusta kertyneen kokemuksen perusteella, että Helsingin poliisilaitoksella eniten analyysejä ja raportointia tuotetaan rikostutkintayksikön rikostiedustelu- ja analyysiryhmässä (RTA). Sieltä yhteistyöhenkilöksi löytyi vanhempi konstaapeli Timo Leppämäki. Tapasimme Leppämäen hänen toimistossaan

22.8.2018 jolloin ensimmäistä kertaa esittelimme hänelle ideamme sähköisestä kyselylomakkeesta, josta olisi myös mahdollista tuottaa reaaliaikaista raportointia. Tässä tapaamisessa tarkoituksena oli selvittää, mitä sähköisen kyselylomakkeen laatiminen vaatii käytännössä ja onko sellainen realistista toteuttaa käytössämme olevilla resursseilla sekä ajalla. Leppämäki näki hankkeen mahdollisena ja lupasi auttaa toteutuksessa mahdollisuuksien mukaan.

Liikennevalvontapyyntölomakkeen ensimmäinen kehitysversio luonnosteltiin 3.9.2018 listaamalla ranskalaisin viivoin, mitä otsikoita lomakkeen kysymyksiksi laadittaisiin. Ensimmäiset ehdotukset kysymyksiksi olivat ilmoituksen vastaanottotapa, liikennevalvontapyynnön laji, alue, osoite ja vuorokaudenaika. Edellä mainittujen lisäksi tarkoituksena oli laatia lisätietokenttä sekä mahdollistaa pyynnön kirjaamisaika.

Seuraava vaihe oli hyväksyttävä aihe ja siihen liittyvät luvat erityistoimintayksikössä. Esittelimme asian 5.9.2018 ylikomisario Jarkko Lehtiselle sähköpostitse, joka 9.9.2018 lähettämässään sähköpostissa ehdottaa tutkimaan pyyntöjä, niiden sisältöä ja laatua. Näiden perusteella - yhdessä RTA:n kanssa - suunnittelisimme uuden mallin niiden vastaanottamiseksi. Lisäksi hän ehdotti luomaan prosessin pyyntöjen käsittelemiseksi ja jalkauttamiseksi. Totesimme kuitenkin heti alkuvaiheessa, että varsinaista toimintamallia liikennevalvontapyyntöjen jatkohyödyntämiseksi emme tämän opinnäytetyön puitteissa ehdi toteuttamaan. Tällöin määrittyi myöskin se, että opinnäytetyömme toteutetaan kehittämistyönä.

Alustaksi ehdotimme Microsoft Sharepoint -ryhmätyötilaan laadittavaa lomaketta, joka olisi mahdollisimman helppokäyttöinen. Idean siihen olimme saaneet eräästä RTA:n ylläpitämässä neukkarissa olevasta samankaltaisesta koontilomakkeesta, joka on laajalti valtakunnallisessa käytössä poliisin hälytys- ja valvontatoiminnossa, etenkin hälytyspartioiden toimesta. Poliisin taktisten menetelmien paljastamisen estämiseksi emme voi esitellä tarkemmin kyseistä koontilomaketta. Esittelimme ehdotuksemme vk Leppämäelle 12.9.2018 ja sovimme, että tapaamme asian liittyen 21.9.2018.

Ennen tapaamistamme kävimme ylikomisario Lehtisen kanssa keskustelun siitä, onko meidän mahdollista saada jäsenoikeus poliisin liikenneneukkarin lisäksi Helsingin poliisilaitoksen liikenneneukkariin. Tarkoituksenamme oli tarkastella kyseisen neukkarin materiaalia, materiaalin päivitystiheyttä sekä siellä olevan tiedon ajantasaisuutta ja hyödynnettävyyttä. Ylikomisario Lehtisen kommenttien ja omien havaintojemme perusteella teimme päätöksen, että perustamme erillisen neukkarin, eli Sharepoint-

ryhmätyötilan uudelle Sharepoint-alustalle, jossa päästäisiin hyödyntämään sen uusimpia ominaisuuksia. Lisäksi uuden neukkarin perustamisessa nähtiin se etu, että käyttöoikeuksia ei tarvitsisi myöntää Helsingin poliisin liikenneneukkari-työtilaan, vaan niitä voitaisiin myöntää suoraan vain liikennevalvontapyyntöjen kirjaamiseen tarkoitettuun työtilaan, joka voidaan jakaa internet-selaimen hyperlinkkinä eri sivustoilla Sinetissä. Esitimme 19.9.2018 Poliisihallituksen poliisitarkastaja Kari Onniselle käyttöoikeuspyynnön poliisin valtakunnalliseen liikenneneukkariin hänelle lähetetyssä sähköpostissa. Poliisitarkastaja Onninen puolestaan vastasi 20.9.2018 lähettämässään sähköpostissa, että käyttöoikeus on myönnetty. Liikenneneukkarin lisäksi jouduimme laatimaan neukkarihakemuksen perustettavasta ryhmätyötilasta. Neukkarihakemuksessa tulee määrittää perustettavan ryhmätyötilan käyttötarkoitus ja sen omistajat. Neukkarihakemuksen hyväksyntä ja ryhmätyötilan käyttöönotto vahvistettiin Valtion tieto- ja viestintätekniikkakeskus Valtori:n puolelta 24.9.2018.

Tapaamisessa 21.9.2018 Timo Leppämäen kanssa kävimme läpi erilaisia raportointimalleja ja hän järjesti meille käyttöoikeudet poliisin PONA-järjestelmään. Lisäksi kävimme läpi eri vaihtoehtoja toteuttaa varsinainen liikennevalvontapyyntölomake. Nimenomainen ajatus oli lähteä liikkeelle siitä, minkälaista raportoitavaa tietoa halutaan tuottaa hyödynnettäväksi ja sen jälkeen tarkastelimme eri vaihtoehtoja, joilla sellaista olisi mahdollista kerätä. Esitimme Leppämäelle ehdotuksen käytettävästä kyselylomakepohjasta ja hän kertoi meille, mitä kyseisellä lomakepohjalla on mahdollista tehdä. Kun totesimme yhdessä, että ehdottamamme lomakemalli on riittävästi muokattavissa ja sillä on mahdollista tuottaa haluttua tietoa analysoitavaksi, päätimme lähteä toteuttamaan siitä ensimmäistä kehitysversiota.

Ensimmäinen kehitysversio liikennevalvontapyyntölomakkeesta valmistui 24.9.2018, jolloin myöskin *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* -ryhmätyötila luotiin. Testasimme lomakkeen toimivuutta lisäämällä sillä keksittyjä liikennevalvontapyyntöjä ryhmätyötilassa tarkasteltavaksi. Niiden perusteella pystyimme arvioimaan lisättyjen pyyntöjen luettavuutta ryhmätyötilan aloitussivulla olevassa näkymässä. Tässä vaiheessa olimme jo luopuneet osasta suunnittelemistamme kysymyksistä, koska totesimme niiden tuovan liian vähän lisäarvoa valvonnan suorittamiseen nähden ja toisaalta kasvattavan turhaan kyselylomakkeen kokoa ja hidastavan sen täyttämistä.

Kyselylomakkeesta irrallisena otsikkona olimme laatineet ”Status”-sarakkeen, jonka tarkoituksena oli määrittää saapuneen liikennevalvontapyynnön tila kolmiportaisella valikolla, jossa valittavina olivat vaihtoehdot *UUSI*, *KÄSITTELYSSÄ* ja *VALMIS*. Näillä

määrittämisellä ajatuksemme oli seurata valvontapyynnön käsittelyn tilaa, jolloin esimerkiksi *UUSI*-tilassa olevat valvontapyynnot olisivat suodatettavissa listasta ja kohdennettavissa oikealle taholle analysoitavaksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten. Tämä idea kuitenkin hylättiin 9.1.2019 samassa yhteydessä, kun kävimme haastattelemassa ylikomisario Jarkko Lehtistä. Totesimme tapaamisessa, että erillistä seuranta ei tarvita, vaan riittävä seuranta pystytään toteuttamaan muilla poliisin käytössä olevilla järjestelmillä.

Kyselylomaketta muokattiin ylikomisario Lehtisen kommenttien perusteella 10.1.2019 ja sen hetkisestä versiosta poistettiin ”Status”-sarake. Sen sijaan kyselylomakkeeseen lisättiin kaupunginosavalinta, PATJA:ssa olevien kaupunginosien mukaisesti. Mielestämme olisi tärkeää saada eriteltyä myös eri sosiaalisen median kanavista tulleita liikennevalvontapyyntöjä, jotta pidemmällä aikavälillä voidaan tarkastella myös niiden määrän kehitystä ja mahdollisesti kehittää Helsingin poliisilaitoksen sosiaalisen median kanavia siten, että liikennevalvontapyynnot erottuisivat sieltä selkeämmin.

4.1.2 Oikeudellisesti huomioitavaa

Liikennevalvontapyyntölomaketta luodessamme pyrimme välttämään, että se muodostaisi henkilökäsitelmän ja tarpeen henkilökäsitelmälain 10 pykälän mukaiselle käsitelmälle. Henkilökäsitelmällä tarkoitetaan henkilökäsitelmälain 2 pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan “- - henkilötietoja sisältävää tietojoukkoa, jota käsitellään automaattisen tietojenkäsittelyn avulla, sekä sellaista luetteloa, kortistoa tai muuta näihin verrattavalla tavalla järjestettyä henkilötietoja sisältävää tietojoukkoa, josta tiettyä henkilöä koskevat tiedot voidaan löytää helposti ja kohtuuttomitta kustannuksitta”. (Henkilökäsitelmälaki (471/1987), viitattu 11.2.2019.)

Luomamme liikennevalvontapyyntölomakkeen täyttäminen ei edellytä minkäänlaisten yksilöiden henkilötietojen lisäämistä, eikä niillä olisi pyynnön toteuttamisen kannalta olennaista merkitystä. Välttääksemme käyttäjää lisäämstä yksilöitä henkilöitä, lisäsimme *Liikennevalvontapyynnot Helsinki* -neukkarin etusivulle punaisella värillä korostetun tekstikentän: ”Älä laita pyyntöön henkilötiedoiksi luokiteltavia yksilöitä tietoja tai asuinosoitteita!”. Sama teksti löytyy liikennevalvontapyyntölomakkeen selostusosan yhteydestä, sekä kaikille Helsingin poliisilaitoksella työskenteleville jaetusta ohjeesta liikennevalvontapyyntö -kyselylomakkeen täyttämiseksi. *Liikennevalvontapyynnot Helsinki* -neukkarin käsitelmälain tarvetta arvioitiin ennen neukkarin käyttöönottoa. Ylikomisario ja työsuojeluvaltuutettu Jyri Hurme, joka työskentelee Helsingin

poliisilaitoksen tietohallinnon esikunnassa ja osana valtakunnallista Sharepoint-kehitysryhmää, pohti 31.1.2019 lähettämässään sähköpostissa, että toimiiko *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* -neukkari tietovarastona jollekin emorekisterille esim. ELS/ERICA, PATJA tai muulle valtakunnalliselle rekisterille, jolloin mahdollinen tietosuojaseloste olisi niiden kanssa yhtenevä. Hurme toteaa myös, ettei hän näe erillistä tarvetta rekisteriselosteelle, koska hänen mukaansa kyse on lähinnä informatiivisesta toimintaa suuntaavasta tiedosta ja koska syötteissä ei käsitellä myöskään henkilötietoja tai henkilötietoon verrattavia tietoja. Vahvistus sille, että rekisteriselostetta ei tarvita, saatiin Helsingin poliisilaitoksen tietosuojavastaavalta, rikosylitarkastaja Juha Laaksoselta 1.2.2019.

4.1.3 Liikennevalvontapyyntöjen kirjauksien määrittely

Liikennevalvontapyyntölomake pyrittiin toteuttamaan sellaiseksi, että se tuottaisi mahdollisimman ajantasaista, yhtenevää ja vertailukelpoista tietoa analyysia varten sekä olisi samalla helpommin myös Helsingin poliisilaitoksen henkilöstön luettavissa. Mielestämme keskeisimmät tekijät yhtenevän sisällön tuottamisessa ovat pyynnön kirjaajan pakollisina kirjattavat tiedot. Tämän vuoksi olemme laatineet liikennevalvontapyyntölomakkeelle ainoastaan tärkeimmät kysymykset ja asettaneet niihin vastaamisen pakolliseksi niin, että pyynnön kirjaajan on vastattava kaikkiin kohtiin, jotta hän ylipäänsä voi luoda lomakkeen järjestelmään.

Olemme sitä mieltä, ettei lomakkeelle, ainakaan tässä ensimmäisessä kehitysversiona ole tarpeellista tallentaa tietoa muussa, kuin tekstiformaatissa. Perusteena tälle on se, että ylivoimaisesti suurin osa kertyneistä pyynnöistä tuotetaan jo tälläkin hetkellä pelkkään tekstimuotoon. Helsingin poliisilaitoksella on käytössä useita sosiaalisen median kanavia, joihin on mahdollista lähettää palautetta eri muodoissa. Näemme, että esimerkiksi liikennevalvontapyynnön liitteenä lähetetty valokuva ei voi korvata poliisin paikalla käyntiä tai ohjata poliisin toimintaa siten, että se yksinään muodostaisi riittävän kokonaiskuvan muodostamisen mahdollisesta ongelmatilanteesta. Koska pyynnön lähettäjä usein kuitenkin toivoo poliisin käyvän paikalla valvomassa, niin katsomme, että riittävä tieto toiminnan ohjaamiseksi saadaan lomakkeessa olevilla pakollisilla kysymyksillä ja vapaamuotoisista selosteista. Lomakkeen täyttöön liittyvät seikat ovat erikseen mainittuina *Ohje liikennevalvontapyyntö -kyselylomakkeen täyttämiseksi* ohjeessa.

4.1.4 Tiedon suodattaminen

Emme pidä käytännöllisenä liikennesuunnittelun laatimassa *liikenteenvalvontapyyntöjä* -koosteessa käytettävää mallia, eli kuvata valvontapyyntömääriä huutomerkkein, koska huutomerkkin käytön merkitystä ja perusteita ei ole tarkemmin selitetty, eivätkä ne näin ollen ole yksiselitteisesti tulkittavissa. Kehittämistyömme produktissa on mahdollista tarkistella valvontapyyntöjen määriä muun muassa graafisessa yhteenvedossa. Graafinen yhteenvedo esittää pyyntöjen kappalemäärät ja niiden prosentuaalisen jakautuman, joka on mielestämme selkeämpi tapa vertailla lukuja. Tätä tarkastelua on mahdollista tehdä ilman erikseen yhteenvetoraportilla suodatettua raporttia. *Yhteenvetoraportti* esitellään myöhemmin luvussa 4.2.

Mielestämme liikennevalvontapyyntöjen lajittelu eri otsikoiden alle on ollut selkeää, mutta luettavuus hankalaa, koska esimerkiksi aakkosellista järjestystä ei ole käytetty. Käytetään esimerkkinä yksittäistä poliisimiestä, joka saa luettavakseen kyseisen kaltaisen koosteen. Kooste saattaa olla sellainen, joka sisältää paljon sellaista informaatiota, mitä hän ei tarvitse tai pysty konkreettisesti työssään tai työvuorossaan hyödyntämään. Mainittakoon näistä kenttäjohtoaluekohtaisiin rajoihin liittyvät rajoitteet sekä valvontalajit, joissa tehokas poliisitoiminta vaatii useamman kuin yhden poliisipartion osallistumisen. Mielestämme sellaisiakin tietoja voi koosteessa esittää, mutta selkeästi eriteltyinä. Tätä näkökulmaa tukemaan olemme tehneet lomakkeeseen valittavaksi sekä kaupunginosan, että kenttäjohtoalueen. Kenttäjohtoalueen määrittämisessä olemme huomioineet sen, että sitä ominaisuutta ei ole mahdollista hyödyntää mahdollisissa myöhemmissä kehitysversioissa, joissa tavoitteena on, että kansalainen täyttää varsinaisen lomakkeen itse. Tällöin ainoastaan kaupunginosa tulisi määrittämään sen, mille kenttäjohtoalueelle liikennevalvontapyyntö kohdistuu. Se puolestaan vaatisi yhteenvetoraportilta erillisen toiminnon, jolla valittu kaupunginosa kohdistuu automaattisesti oikealle kenttäjohtoalueelle.

4.1.5 Analysoidun tiedon jakaminen, hyödynnettävyys ja kohdentaminen

Helsingin poliisilaitoksen erityistoimintayksikön liikennevalvontatoiminnon johtaja, ylikomisario Jarkko Lehtinen, on ollut alusta asti mukana kehittämistyössämme ja olemme keskustelleet liikennevalvontapyyntöjen käsittelyyn liittyvän toimintamallin mahdollisista uudistuksista. Yhteinen näkemyksemme liikennesuunnittelun laatiman valvontakoosteen jakeluun oli se, että sen jakelu oli turhan laaja-alaista, eikä sen sisältö palvellut riittävän hyvin valvontapyyntöihin puuttumista. Tarkoituksemme oli tuottaa suunnittelemamme

lomakkeen kautta mahdollisimman konkreettista tietoa, jota jakamalla olisi helpompi kohdentaa valvontaresursseja tehokkaammin. Näkemyksemme oli, että tietoa, joka mielestämme oli osin puutteellistakin, jaettiin liian paljon ja liian laajalla jakelulla. Ylikomisario Lehtinen oli kanssamme samaa mieltä jakelun laajuudesta ja lisäksi hän esitti omana mielipiteenään, että liikennesuunnittelussa aiemmin laadittujen kaltaisten koosteiden jakamisen nykyisessä laajuudessaan voi lopettaa.

Miettiessämme kertyneen tiedon hyödyntämistä Helsingin poliisilaitoksella sekä mahdollisten toimenpiteiden kohdentamista valvontapyyntöjen perusteella, lähdimme siitä ajatuksesta, että kun poliisin valvontatoiminnassa hyödynnettävää informaatiota saadaan raporttien kautta tietoon, on sen tiedon jakaminen oikeille henkilöille avainasemassa valvontatoimenpiteiden toteutumisen ja tietämyksen lisäämisen näkökulmasta. Tätä mieltä oli myös ylikomisario Jere Roimu, joka haastattelussaan totesi, että eniten sellaista tietoa tarvitsevat kenttä- ja ryhmänjohtajat, jotka voisivat hyödyntää tietoa partioiden vapaasti ohjattavan työajan koordinoinnissa.

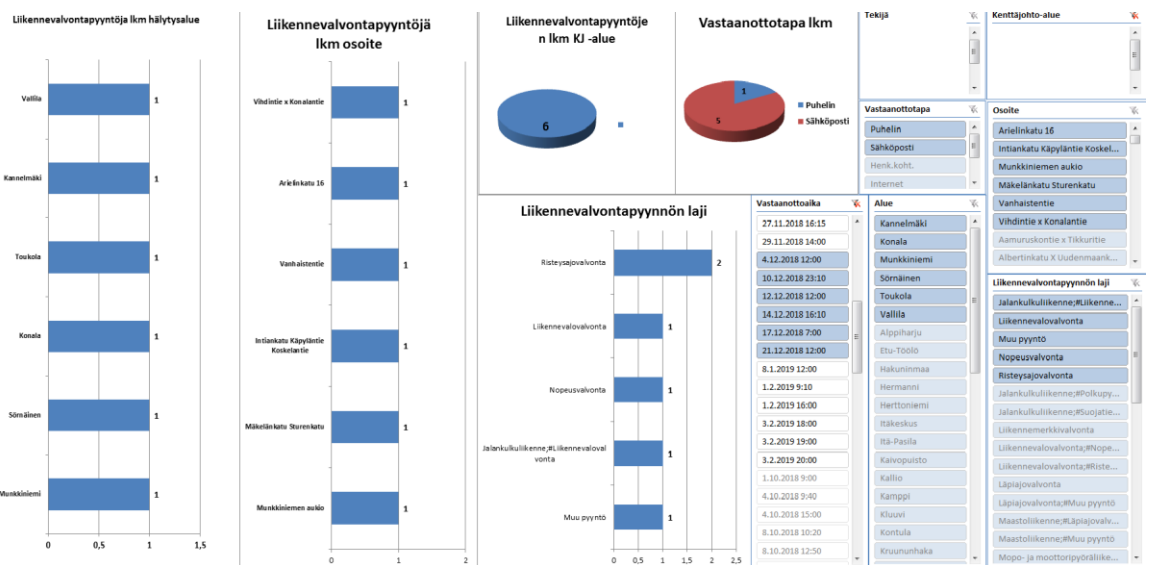
4.2 Yhteenvetoraportti

Yhteenvetoraportti on Microsoft Excel -taulukkolaskentaohjelmaan perustuva raporttipohja, joka koostaa tietoa liikennevalvontapyyntölomakkeesta. Kertynyt tieto on mahdollista esittää yhteenvetona eri näkymissä ja erilaisia suodatimia käyttäen. Yhteenvetoraportin ensisijainen tarkoitus onkin tuottaa ajantasaista ja paremmin kohdennettavissa olevaa tietoa poliisin liikennevalvonnan suuntaamiseksi kansalaisten esittämien pyyntöjen perusteella.

Yhteenvetoraportti tuottaa tilastoyhteenvetoa, jossa olevaa tietoa voidaan esittää käyttäjän itsensä määrittelemässä laajuudessa. Tilastoitu tieto on liikennesuunnittelussa käytössä olleeseen malliin poiketen suodatettavissa eri tavoin ja sen esittäminen on muokattavissa kaikilla liikennevalvontapyyntölomakkeeseen täytettävillä otsikkotasolla, pois lukien *Selostus*, joka sisältää vapaata tekstiä. Etuna eri suodatuksissa on muun muassa se, että tieto saadaan jäseneltyä niillä juuri kyseistä käyttäjää tai tiedon loppukäyttäjää ajatellen. Esimerkkinä voidaan mainita *Kenttäjohto-alue* tasoinen suodatus, jossa on halutessaan mahdollista valita vaikkapa vain tietylle kenttäjohtoalueelle kohdistuneet liikennevalvontapyyntö ja esittää ne kyseisen kenttäjohtoalueen osalta esimerkiksi hälytysalueittain. Etuna tällaisessa toiminnossa on mielestämme se, että esimerkiksi ryhmänjohtaja voi työvuoron alussa pidettävässä käskynjaossa esittää raportin päivitetystä tilanteesta ryhmälleen ja kohdentaa liikennevalvontapyyntöön perustuvan tehtävän

suorittamisen kyseisen hälytysalueen vastuulliselle partiolle. Tällöin erillisen lomakkeen jakelu poistuu ja käytössä on aina ajantasainen ja hyödynnettävissä oleva raportti. Helsingin poliisilaitoksen osalta poliisimiehet voivat tarkastella ja kirjata liikennevalvontapyyntöjä myös poliisiauton tietokoneelta, jolloin mahdollisuudet suorittaa oma-aloitteisia liikenteenvalvontatehtäviä esitettyjen pyyntöjen perusteella, lyhyemmällä vasteajalla, paranevat.

Alla esimerkkikuvat *Kuvakaappaus 9* ja *10* yhteenvetoraportista, jossa on suodatettuna kaikki yksittäiselle kenttäjohtoalueelle tulleet liikennevalvontapyynnot joulukuun 2018 aikana. Tällä pyritään kuvaamaan sitä, miten lyhyemmällä aikavälillä koostetut ja tarkasti kohdennetut pyynnot voidaan esittää operatiivista työtä tekevälle henkilöstölle. Pyyntöjä kertyi yhteensä 6 kpl, jotka jakautuivat kolmelle viikolle, enimmillään kolme samalle viikolle. Liikennevalvontapyynnot ovat eriteltynä hälytysalueittain (kaupunginosittain), katuosoitteittain sekä liikennevalvontapyyntölajeittain. Kuvista on poistettu ilmoittajan osoitetieto sekä tekijä-, ja kenttäjohtoaluetiedot.



Kuvakaappaus 9. Liikennevalvontapyynnot Helsinki -yhteenvetoraportti.

Riviotzikot
Arieliinkadun osuus Arcturuksenkadun-Polariuksenkadun välillä on käsittäkseni jalankulkijoille ja pyöräilijöille varattu, eikä autoilijoille, jotka jatkuvasti ajavat ko. katuosuutta. Vaaratilanteita lisää, että katuosuuden viereen on varastoitu trukkilavoissa olevia katukiviä ja muuta romua, mikä entisestään kaventaa katuosuutta. Huomioitava, että viereessä on Kalasataman koulu, minkä vuoksi osuus on turvattava.
Hei, asiakas, joka asuu osoitteessa Kanneltie soitti 4.12.18 Liikenneturvallisuuskeskukseen ja pyysi valvontaa Hämeenlinnanväylän ja Vanhaistentien väliselle alueelle. Tällä osuudella ajetaan asiakkaan mukaan usein kovia vylinopeuksia.
Mäkelänkatu sturenkatu rist 16.11.12.12.2018. Kuten varmaan ioka päivä muutama kerta.pohjoisesta itään kääntyvät autot hinaavat itsensä valoista liian pitkälle ja seisovat 2 kaistaa vieden risteyksessä. 2 bussia odotti pohj päin menemistä ennen risteystä kun vas. Puoleisin kaista vain veti. Kamera tuohon tai joiain.
Taas meinasin jäädä kääntyvien, tällä pohjassa ajavien autojen alle viihdintien ja konalantien risteyksessä noin vartin yli kolme iltapäivällä. Jalankulkijoille palaa vihreä valo, mutta aika harva konalantielta vihdintielle kääntyvä autoilija taitaa sitä tajuta, koska tämä on jokapäiväinen juttu.
Valvontaa risteysajoon. Käpylantelta etelään Koskelantien yli Inttandakulle.
Inttandakun alkupään pysäkillä aamuisin bussia viitisen minuuttia odottaessa näkee joka aamu että vähintään yksi auto ajaa oikeanpuoleisen, vain oikealle kääntyville henkilöautoille (ja suoraan ajaville busseille) tarkoitettua kaistaa jono ohittaen melkoista vauhtia risteyskesk. yli.
Toistuvasti ihmettelen miksei Munkkiniemen Aukiolla juuri valvota liikennettä. Aina liikennevalojen vaihtuessa-aivan sama mihin suuntaan- vähintään 2-3 autoa ajaa päin punaista valoa! Välillä jopa niin,että tukitaan suojatiekin. Asun tässä aukion viereessä ja liikun päivittäin -jalan-kyseisessä risteyksessä.]



Kuvakaappaus 10. Liikennevalvontapyynnöt Helsinki -yhteenvetoraportti, selostusosa.

4.3 Toimintamalli

Esittämämme toimintamalli mahdollistaa liikennevalvontapyyntöjen selkeämmän arkistoinnin, tilastoinnin sekä analysoinnin Helsingin poliisilaitoksella. Manuaalinen työ liikennesuunnittelussa vähenee ensisijaisesti liikennevalvontapyyntöjen koostamisen osalta. Mikäli suunniteltu kirjausvastuu toteutuu odotetusti, myöskin liikennesuunnittelun osuus pyyntöjen kirjaamisessa tulee vähenemään.

Kehittämistyön perusteella laadittu toimintamalli Helsingin poliisilaitokselle saapuneiden liikennevalvontapyyntöjen käsittelystä ja hyödyntämisestä keskittyy osaltamme niiden kirjaamisen ja koostamisen tehostamiseen. Varsinaisen analysoinnin osuuden toimintamallista jätämme vahvasti esitystasolle, koska jatkohyödyntämisen asiantuntemus ja tarve jäävät osaltamme vähäiseksi.

Toimintamallista saatavia kokemuksia voisi näkemyksemme mukaan olla mahdollista hyödyntää pilotoinnissa toimintamallille, jossa pyyntöjä kerättäisiin valtakunnallisesti suoraan kansalaisilta ja ne tallentuisivat poliisilaitoksen määrittämälle tiedonkäsittelyalustalle ilman pyynnön erillistä muokkausta. Tältä erikseen määritellyltä alustalta poliisilaitokselle erityisesti kohdennetut liikennevalvontapyynnöt voisivat olla hyödynnettävissä paikallisesti määritetyllä tavalla. Olemme otsikoineet toimintamallin kolmen eri otsikon alle, jotka esittelemme seuraavissa kappaleissa.

4.3.1 Vastuu liikennevalvontapyyntöjen koostamisesta

Helsingin poliisilaitokselle laatimamme toimintamalli perustuu siihen, että vastuu koostamisesta säilyy edelleen erityistoimintayksikön liikennevalvontatoiminnossa. Heidän vastuulleen jää myös pyyntöjen tilastointi sekä *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* –

neukkarin ylläpito. Liikennesuunnittelu varmistaa sen, että pyynnöt, jotka heille saapuvat edelleen sähköpostitse tai muutoin kuin liikennevalvontapyyntölomakkeen kautta, tulevat kirjatuiksi kyseistä lomaketta käyttäen.

4.3.2 Liikennevalvontapyyntöjen kirjaaminen Helsingin poliisilaitoksella

Mahdollisuus kirjata Helsingin poliisilaitokselle osoitettu liikennevalvontapyyntö kyselylomaketta hyödyntäen on koko poliisilaitoksen henkilöstöllä. Tämä koskee myös muitakin kuin poliisihenkilöitä. Liikennevalvontapyyntölomake löytyy Helsingin poliisilaitoksen Sinetti-internetsivulta, Helsingin linkkejä -otsakkeen alta olevasta hyperlinkistä, joka ohjaa suoraan kyselylomakkeeseen. Keskeisimmät tahot liikennevalvontapyyntöjen kirjaamisessa Helsingin poliisilaitoksella ovat mielestämme liikennevalvontatoiminnon liikennesuunnittelu, poliisin neuvontapalvelun henkilöstö sekä viestinnän eri toimijat.

Liikennesuunnittelussa tulisi mielestämme käyttää kaikkia siellä työskenteleviä henkilöitä saapuneiden liikennevalvontapyyntöjen kirjauksissa lomaketta käyttäen. Tätä perustelemme sillä, että liikennevalvontapyyntöjen reaaliaikainen kirjaaminen ja tilastointi helpottuu yhdenmukaisella kirjaustavalla, kun pyyntö tallennetaan lomakkeen kautta. Liikennesuunnittelussa päivittäisessä päivystysvuorossa työskentelevä henkilö seuraa liikennesuunnittelun yhteissähköpostiin saapuneita viestejä ja kirjaa sinne saapuneet liikennevalvontapyyntöt lomakkeella *Liikennevalvontapyyntöt Helsinki* -neukkariin. Tämä malli myös nopeuttaa liikennevalvontapyyntöjen koostamista, kun saapuneita pyyntöjä kirjataan useammin. Kirjaamalla saapuneita pyyntöjä päivittäin, väitämme niiden kirjaamiseen kuluvan ajan jakautuvan tasaisemmin työntekijöiden kesken ja siten vapauttavan enemmän työaika muiden tehtävien hoitamiseen.

Poliisin neuvontapalvelussa työntekijöiden tulee kirjata heille saapuneet liikennevalvontapyyntöt, tai sellaiseksi luokiteltava asiakaspalaute, liikennesuunnitteluun lähetettävän sähköpostin sijasta liikennevalvontapyyntölomakkeella ja täydentää tarvittavat tiedot asiakkaalta puhelimesta. Helsingin poliisilaitoksen viestinnässä työskentelevien osalta esitämme, että hekin siirtyvät kirjaamaan eri viestinnän kanavissa saapuneet liikennevalvontapyyntöt lomaketta käyttäen, sen sijaan että lähettävät sähköpostitse sen liikennesuunnitteluun.

4.3.3 Ohjeistus ja jalkauttaminen

Poliisin Sinetti-sivustolle, Helsingin poliisilaitoksen omille sivuille lisättiin 6.2.2019 *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* -neukkariin sekä liikennevalvontapyyntölomakkeeseen johtava pikalinkki. Samassa yhteydessä julkaistiin laatimamme ohje liikennevalvontapyyntöjen kirjaamisesta, jonka ylikomisario Jarkko Lehtinen lähetti sähköpostitse koko Helsingin poliisilaitoksen henkilöstölle. *Ohje liikennevalvontapyyntö -kyselylomakkeen täyttämiseksi* on tarkoitettu Helsingin poliisilaitoksen henkilöstölle ja se on nähtävissä myös Sinetissä Helsingin poliisilaitoksen etusivulla 7.2.2019 julkaistun uutisen ohessa. Tämän lisäksi ohje on pysyvästi esillä *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* -neukkarissa. Kyseinen ohje on jaettu erillisjakeluna sähköpostitse Helsingin poliisilaitoksen viestintäyksikköön, poliisin neuvontapalveluun ja liikennevalvontatoiminnon liikennesuunnitteluun.

5 POHDINTA, TULOKSET JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä luvussa kertaamme kehittämistyömme tavoitteita ja päätarkoitusta, peilaten niitä poliisin ylemmän johdon sekä eri asiantuntijoiden näkemyksiin nykypäivän poliisitoimen kehittämisen näkökulmasta. Lisäksi pohdimme poliisien suhtautumista tietojohdoisuuteen sekä sitä, voiko kehittämistyömme mahdollistaa parempaa tiedonkulkua poliisin ja kansalaisten välillä, vai vaatikko se jatkokehittämistä sen saavuttamiseksi.

5.1 Pohdinta

Poliisiylijohtaja Seppo Kolehmainen totesi Oulun Poliisin päivässä 26.8.2018 pitämässään puheessa seuraavaa: “Ennen poliisilla oli enemmän aikaa kuunnella ihmisten huolia ja saada siinä sivussa tietoa alueen turvallisuustilanteesta. Nykyisin – erityisesti taajamissa -- kenttäpartiot ovat tiiviisti kiinni hälytystehtävissä. Oma henkilöstömme on joutunut viime aikoina varsin koville. Uudet tehtävät yhdistettynä vähempään väkeen johtavat väistämättä siihen, että joudumme asettamaan tehtäviä tärkeysjärjestykseen. Lain mukaan poliisin tietoon tulleet rikokset on tutkittava, joten niistä emme voi tinkiä. Vaarana on, että ennalta estävään työhön ei jää riittävästi aikaa.” Poliisiylijohtaja Kolehmaisen puheesta voi päätellä, että ainakin poliisin ja kansalaisten henkilökohtaisille kohtaamisille on nykyisin vähemmän aikaa. Mistä se taas johtuu ei edellä mainittu huomioiden ole yhtä selittävää tekijää, mutta Kolehmainen nostaa esiin, että sen seurauksena tietoa alueen turvallisuustilanteesta saadaan kansalaisilta nykyään vähemmän. (Kolehmainen 2018.)

Vähentyneestä poliisien määrästä toteaa aiemmin samana vuonna, 1.3.2018 julkaistussa Poliisiblogi kirjoituksessaan, Poliisihallituksen poliisitoimintayksikön liikenneturvallisuusvastuualueen poliisiylitarkastaja Samppa Holopainen seuraavasti: ”Raskaan liikenteen valvontaan, kuten muihinkin valvottaviin asioihin työaikaa on voitu kohdentaa poliisissa aikaisempaa vähemmän, koska poliisien määrä Suomessa on vähentynyt viime vuosina useilla sadoilla. Vuonna 2009 poliisimiesten henkilötövuodet olivat 7650 ja vuoden 2017 vastaava luku oli 7148, vähennystä siis n. 500 henkilötövuotta. Samaan aikaan poliisin työpanosta on vielä jouduttu kohdentamaan uusien tehtävien hoitamiseen, mm. ulkomaalaistehtäviin, verkkorikollisuuden, vihapuheiden ja terrorismin torjuntaan (Holopainen 2018).” Poliisiylitarkastaja Holopainen mainitsee blogitekstissään myös sen, että resurssitilanne on vaikuttanut myös liikenneturvallisuustyöhön, mutta toimintaa sekä tekniikkaa ja taktiikkaa aktiivisesti kehittämällä valvontasuoritteet ja kiinnijäämisriski on kyetty pitämään hyvällä tasolla (Eml).

Poliisihallituksen 24.7.2018 julkaisemassa tiedotteessa Poliisihallituksen poliisijohtaja Tomi Vuoren mukaan “- - liikenteenvalvontaa on pystytty kohdistamaan onnistuneesti. Hieman edellisvuotta pienemmästä työpanoksesta huolimatta on rattijuopumuksia ja liikennerikoksia paljastettu aikaisempaa enemmän.” Lisäksi tiedotteessa todetaan: “Koska valvontaan käytetty työaika ja puhallutusten lukumäärä ovat edellisvuodesta hieman laskeneet, poliisin valvonnan sekä ajallinen ja paikallinen kohdistaminen ovat tuottaneet tulosta.” (Poliisihallitus, 2018.) Tämä mielestämme kertoo siitä, että liikennevalvonnan onnistunut kohdentaminen on edelleenkin asia, jota kannattaa tietojohtoisen poliisitoiminnankin näkökulmasta kehittää edelleen.

Olemme poliisiylijohtaja Kolehmainen, poliisijohtaja Vuoren sekä poliisiylitarkastaja Holopaisen näkemyksistä samaa mieltä ja olemme halunneet kehittämistyöllämme tukea juurikin ennalta estävää toimintaa sekä tietojohtoisuuteen perustuvaa liikennevalvonnan kohdentamista mahdollistamalla sitä luomamme koonti- ja raportointimallin kautta.

Helsingin poliisilaitoksen Strategia 2020:ssa ennalta estävän toiminnan alle on kirjattu liikenteen valvonnan tehostaminen, joka myöskin osoittaa, että liikenneturvallisuuden sekä liikenteenvalvonnan kehittäminen koetaan osaksi ennalta ehkäisevää työtä (Helsingin poliisilaitos 2017). Sisäministeriön laatimassa luonnoksessa Poliisin ennalta estävän työn strategiasta 2018-2023 mainitaan, että “Keskeisimmät ennalta estävän työn haasteet ovat sen vähäiset resurssit ja asenteet, joiden mukaan ennalta estävä työ olisi vähempiarvoista työtä verrattuna poliisin muihin tehtäviin. Tähän vaikuttaa myös se, että ennalta estävän työn tulosten osoittaminen on usein vaikeaa ja vaatii pitkäjänteistä seuranta. Ennalta estävän

työn tuloksena usein on, että jokin asia ei tapahdu eikä se siten ole todettavissa poliisin tilastoissa, esimerkiksi selvitettyinä rikoksena tai annettuna luparatkaisuna. Lisäksi ennalta estävän työn tulokset näkyvät usein vasta vuotta pidemmällä aikavälillä. Poliisin tulosten seuranta perustuu pääosin numeraalisiin mittareihin ja vuoden tarkasteluajanjaksoon, eikä tulosten seurantajärjestelmä siten riittävästi tue ennalta estävää työtä (Sisäministeriö 2018).”

Saman näkökulman tuovat esiin eri poliisitoiminnan alueilla toimivat poliisit Matti Hänti, Pasi Kempainen, Kari Onninen, Markus Pöllänen ja Matti Vuorensyrjä, jotka toteavat vuoden 2016 Poliisiammattikorkeakoulun katsauksessa poliisin toimintaympäristöön seuraavaa: ”Ennalta ehkäisevän työn ja sidosryhmätyön voidaan olettaa lisäävän toiminnan yhteiskunnallista vaikuttavuutta. Tällaisessa toiminnassa onnistumista on vaikeaa todeta pelkästään numeerisin mittarein. Organisaation tuloksellisuuden ja toiminnan vaikuttavuuden mittaamisessa on tärkeää tiedostaa, että työpanos suuntautuu valittujen mittareiden mukaan. Toinen keskeinen tekijä on johdon tekemät päätökset resurssoinnista ja priorisoinneista sekä päivittäisjohtamisen aktiivisuus. Organisaatorakenteen tulee tukea tietojohdoista poliisitoimintaa, jossa hyödynnetään tehokkaasti kentän asiantuntemusta. (Muttalainen & Potila 2016, 114).”

Vuonna 2004 julkaistussa *Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön* teoksessa komisario Heikki Ihalainen, joka omaa laajan kokemuksen liikenneturvallisuustyöstä lähipoliisissa, liikennerikostutkinnasta ja paikallisesta liikenteenvalvonnasta, on nähnyt vaikuttavuuden mittauksen teoksen ilmestymisen aikoihin noin 15 vuotta sitten seuraavasti: ”Alueellisen liikennevalvonnan vaikutusta voidaan mitata ottamalla huomioon seuraavat asiat: alueen turvallisuustutkimukset, liikennevalvonnan kohteena olevien tienkäyttäjien mielipiteet, alueen muiden ihmisten mielipiteet, yleinen turvallisuustilanne joka sisältää myös liikenneturvallisuustilanteen/onnettomuustilastot, alueen rattijuopumustilasto / alkoholinonnettomuustilasto.” (Ihalainen ym. 2004, 27). Tällä hetkellä poliisitarkastaja Heikki Ihalainen toimii Poliisihallituksen poliisitoimintayksikön liikenneturvallisuusvastuualueella. Mielestämme se, että poliisin toiminnan vaikuttavuutta arvioidaan Ihalaisen esittämällä mallilla, vaatii sidosryhmäyhteistyötä eri toimijoiden, kuten kaupunkien ja kuntien kanssa sekä lisäksi vertailukelpoista tietoa toimijoiden välillä. Tässäkin mielessä voidaan palata yhteen alkuperäisistä ongelmista liikennevalvontapyyntöjen tilastoinnin ja hyödyntämisen suhteen, kun mietitään ensimmäisenä aiheena meille ehdotettua vertailua siitä, miten liikennevalvontapyynnöt korreloivat Helsingin alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien kanssa. Helsingin kaupunki tilastoi alueellaan tapahtuneet onnettomuudet ja Helsingin poliisilaitos omat

suoritteensa niissä onnettomuuksissa, jotka ovat tulleet poliisin tietoon. Liikennevalvontapyynnöistä koostuvaa tietoa tällaiseen vertailuun ei aiemmin ollut saatavilla, vaikka sitä olisi tietyin edellytyksin voinut olla mahdollista hyödyntää myöskin arvioitaessa poliisin toiminnan vaikuttavuutta.

Mielestämme mielenkiintoisen näkökulman esittää myös oikeustieteen tohtori, rikos- ja prosessioikeuden professori Matti Tolvanen, joka teoksessaan *Tieliikenteen käsikirja 2018* kirjoittaa kansalaisten suhtautumisesta liikenteen valvontaan seuraavasti: ”Kansalaiset näyttävät suhtautuvan myönteisesti liikenteen valvontaan ja vaativan etenkin liikennejuopumuksesta jopa nykyistä ankarampia seuraamuksia. Kansalaisten ja poliisin näkemykset liikennevalvonnan painopisteistä näyttäisivät vastaavan toisiaan. Myötämielinen asenne on omiaan ylläpitämään tai jopa lisäämään ennalta estävyyttä (Tolvanen 2018, 210).”

Professori Tolvanen ei teoksessaan ilmoita, mihin tietoon kansalaisten myönteinen suhtautuminen liikenteen valvontaan perustuu. Poliisiylitarkastaja Holopainen lähestyy aihetta blogissaan hieman eri näkemyksellä: ”Henkilökohtaisesti harmittavana asiana näen sen, että varsin usein erilaisilla kommentteilla väheksytään valvontaa tekevää henkilöstöä ja heidän tekemäänsä hyvää työtä. Todennäköisesti ei ole mukava lukea lehdestä ammattitaitonsa romahtamisesta, varsinkin kuin tämä ei vastaa poliisin yleistä käsitystä asiasta (Holopainen 2018).”

Ammatillista osaamista edistävää työharjoittelua suorittaessamme kuulumme useasti etenkin kokeneiden ja useita vuosia poliisissa työskennelleiden poliisimiesten vertailevan nykyhetken valvontatoimia aiempien vuosien toimintatapoihin ja valvontamääriin. Usein näkemykset vertautuivat vuonna 2014 lakkautetun Liikkuvan poliisin toimintaan. Oman kokemuksemme perusteella näiden poliisimiesten kommentit olivat negatiivissävytteisiä sekä nykymallia kritisoivia. Mielestämme on mahdotonta sanoa, mihin yksittäisten poliisimiesten näkemykset perustuvat. Ovatko ne tutkittuun tietoon vai henkilön omaan kokemukseen perustuvia tai niiden yhdistelmä. Se ei kuitenkaan ole mielestämme erityisen merkityksellistä, koska perustuipa negatiivinen asennoituminen mihin tahansa, tulisi ajattelun kääntämisen positiiviseksi olla tärkein prioriteetti toiminnan kehittämiseksi. Poliisiylitarkastaja Holopaisen näkee asian osittain samoin ja kirjoittaa blogissaan aiheesta seuraavasti: ”Säännöllisin väliajoin liikenteenvalvonnan parissa työskentelevät, työskennelleet tai muutoin aihealueesta kiinnostuneet moittivat nykyistä liikenteenvalvontaa. Esitettyjä näkemyksiä on erilaisia. Valvontaa ei tehdä enää lainkaan, valvontaa on liian vähän, nopeusvalvontaa on liikaa, valvotaan väärinä asioita, valvonta on

romahtanut, valvojien ammattitaito on romahtanut, valvonta painottuu liikaa automaattivalvontaan, automaattivalvonta on vääränlaista, valvonta painottuu liikaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin, teknisiä teinvarsitarkastuksia ei tehdä riittävästi, valvotaan liikaa pääteillä, valvotaan liian vähän pääteillä, valvotaan liian vähän harva-alueella tai valvotaan liikaa taajamissa (Holopainen 2018).”

Tarkastellessamme kansalaisten Helsingin poliisilaitokselle lähettämiä liikennevalvontapyyntöjä aikavälillä 1.10.2018 – 5.2.2019, ei tilastoituna ollut ainuttakaan rattijuopumusvalvontaan liittyvää pyyntöä. Voidaanko tästä vetää esimerkiksi sellainen johtopäätös, että kansalaiset kokevat poliisin valvovan alkoholinkäyttöä tieliikenteessä Helsingissä riittävällä tehokkuudella, jolloin pyynnöt ja ilmoitukset kohdistuvat vain ja ainoastaan hätäkeskukselle ilmoitettaviin yksittäisiin ja kiireellisiin tapauksiin?

5.2 Tulokset

Olemme opinnäytetyötä tehdessämme tehneet edellä mainittuja poliisin ylimmän johdon kanssa yhteneviä havaintoja sekä resurssipulaan että asenteisiin liittyen. Resurssipula näkyy liikennevalvontapyyntöjen näkökulmasta katsottuna mielestämme eniten valvontapyyntöjen käsittelyssä sekä niiden hyödyntämisessä. Menetelmä valvontapyyntöjen koostamiseksi koetaan liian työlääksi ja aikaa vieväksi suhteessa niiden hyödyntämiseen. Tämä käy ilmi myöskin tekemissämme haastatteluissa sekä Helsingin poliisilaitoksen työntekijöiden kanssa käymissämme keskusteluissa. Kansalaisilta valvontapyyntöjen muodossa saadulla tiedolla ja sen hyödyntämisellä nähdään enemmänkin pr-arvoa, kuin tietojohdossa hyödynnettävää, aktiivisesti hankittua, saatua ja analysoitua tietoa, joka on ajantasaista ja ennakoivaa.

Lisäksi havaitsimme sekä tekemiemme henkilöhaastatteluiden että Helsingin poliisilaitoksella työntekijöiden kanssa käymiemme keskustelujen kautta myös sen, että suhtautuminen tietojohdotoiseen poliisitoimintaan on hyvin vaihtelevaa poliisien keskuudessa, joka saattaa osaltaan selittyä myös sillä, että valtaosa miehistössä työskentelevistä ei ole saanut lainkaan tietojohdotoisuutta käsittelevää koulutusta, kun taas poliisin päällystö- sekä alipäällystöpintoihin se on sisältynyt pitkään. Vasta poliisin perustutkinnon muuttuessa AMK-tutkinnoksi, lisättiin tietojohdotoisen poliisitoiminnan koulutus mukaan opetussuunnitelmaan.

Edellä mainituista lähtökohdista halusimme lähteä tekemään opinnäytetyönämme kehittämistyötä, joka olisi nykypäivän tietojohdotoista poliisitoimea palveleva ja Helsingin

poliisilaitoksen strategiaa tukeva. Nämä seikat ymmärtääkseen on mielestämme hyvä tietää, miten poliisin toimintaa Suomessa suunnitellaan ja organisoidaan sekä mitä siltä edellytetään. Erilaiset periaatepäätökset ja linjaukset poliisin toimintaa koskien kulkevat usean eri päätäntäelimen läpi, kuten tämän opinnäytetyön luvussa 2 on kuvattu, ja mielestämme voidaan sanoa niiden muuttuvan prosessissa koko ajan konkreettisimmiksi toimenpiteiksi. Se, mitä Valtioneuvosto on periaatepäätöksessään miettinyt, voi olla hyvinkin suurpiirteinen näkemys siitä, mitä poliisin tulisi tehdä esimerkiksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tästä esimerkkinä *Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012*, jossa liikennevalvonnan kehittämisohjelmassa vuosille 2013-2015 mainitaan tavoitteeksi ”- - kehittää ja tehostaa liikennevalvontaa liikenneturvallisuuden parantamiseksi.” sekä ”Toimenpiteiden painopiste on automaattisen liikennevalvonnan lisäämisessä ja kehittämisessä sekä suunnitelmallisessa ja tietojohtoisessa poliisin liikennevalvonnassa (Valtioneuvosto 2012, 4).” Tämä ei vielä mielestämme kerro riittävällä tarkkuudella, mitä tässä yhteydessä tarkoitetaan esimerkiksi suunnitelmallisella ja tietojohtoisella poliisin liikennevalvonnalla.

Kehittämistyön lopputulosta olemme pitäneet onnistuneena niin liikennevalvontapyyntölomakkeen, kuin siihen liittyvän yhteenvetoraportin osalta. Niiden toiminnallisuudet vastaavat pyyntöjen käsittelylle ja analysoinnille aiemmin meille määriteltyjä vaatimuksia ja niillä on saatu korjattua mielestämme aiemmassa mallissa olleet puutteet. Lisäksi kehittämistyömme produkti ratkaisee liikennevalvontapyyntöjen tilastointiin liittyvän ongelman sekä mahdollistaa Helsingin alueella tapahtuneiden liikenneonnettomuuksien ja kansalaisten esittämien valvontapyyntöjen keskinäisessä vertailussa tarvittavan tiedon saannin poliisin puolelta.

Pyysimme liikennesuunnittelussa liikennevalvontapyyntöjen koostamisesta vastuussa olevalta ylikonstaapeli Juha Karppilalta käyttäjäkokemuksia liikennevalvontapyyntölomakkeeseen ja yhteenvetoraporttiin liittyen viikko niiden käyttöönoton jälkeen. Ylikonstaapeli Karppila kertoi palautteessa olevansa tyytyväinen luomaamme produktiin ja kertoi uskovansa siitä olevan tulevaisuudessa paljon hyötyä, kun toimintamallille ja tiedon hyödyntämiselle löydetään tehokkaat ja toimivat käytännöt. Negatiivisena Karppila piti oikean kaupunginosan etsimiseen kuluvaan aikaan, jos pyynnössä esiintyy pelkkä katuosoite. Vastauksessamme kiitimme Juha Karppilaa yhteistyöstä ja hänen panoksestaan opinnäytetyömme osalta. Kerroimme myös tunnistavamme kyseisen seikan liittyen kaupunginosan määrittämiseen ja vastasimme lisäksi näkevämme tämän seikan

korjaantuvan siinä vaiheessa, kun liikennevalvontapyynnön esittäjä laatii pyynnön liikennevalvontapyyntölomakkeella.

Palautetta liikennevalvontapyyntölomakkeen käyttöönottoon ja pyyntöjen kirjaamiseen liittyen saimme myös Helsingin poliisilaitoksen viestinnän operatiivisesta tuesta. Sähköpostilla 18.2.2019 lähetetyssä viestissä olleessa palautteessa todetaan lomakkeeseen johtavan pikalinkin löytyneen helposti Sinetistä sekä lomakkeen täytön onnistuneen kätevästi ja nopeasti. Liikennevalvontapyyntölomake koettiin palautteessa todella tarpeelliseksi uudistukseksi. Kehittämisehdotuksena palautteessa mainittiin lomakkeella olevien alueiden listaaminen aakkoselliseen järjestykseen. Teimme kyseisen kehitysehdotuksen perusteella muutoksen listaamalla alueet aakkoselliseen järjestykseen kenttäjohtoalueittain.

Liikennevalvontapyyntölomakkeessa on jouduttu tekemään joitakin kompromisseja kerättävän tiedon suhteen ja yhtenä heikkoutena näemme itse sen, että kaikki Helsingin poliisilaitoksella työskentelevät henkilöt eivät pysty määrittelemään lomakkeella täytettäviä kohtia samoista lähtökohdista. Näistä konkreettisin esimerkki on kenttäjohtoalue, joka ei ole julkista tietoa, eikä kenttäjohtoalueiden aluerajaus ole varmuudella selkeä koko henkilöstölle. Myöskään liikennevalvontapyynnön laji ei ole aina yksiselitteisesti tulkittavissa. Lähdimme kuitenkin siitä ajatuksesta, että valtaosa liikennevalvontapyynnöistä on hyvin helposti määriteltävissä ja virheellisesti kirjattujen pyyntöjen määrä tulee olemaan hyvin marginaalinen johtuen mielestämme siitä, että suurin osa pyyntöjä kirjaavista henkilöistä on operatiivisen työn parissa työskenteleviä, joille edellä mainittujen seikkojen kirjaaminen perustuu tietoon. Tätä väitettä tukee mielestämme se, että valvontapyyntöjä oli 11.2.2019 mennessä kirjattu kuuden eri Helsingin poliisilaitoksen yksikön työntekijöiden toimesta. Liikennevalvontapyyntöjä oli kirjattu muun muassa Helsingin poliisilaitoksen päällystön, johtokeskuksen viestinnän, Liikenneturvallisuuskeskuksen, rikostutinnan sekä valvonta- ja hälytystoiminnan työntekijöiden toimesta, joka mielestämme osoittaa myös sen, että ohjeen jakelu ja liikennevalvontapyyntölomakkeen julkaisu on tavoittanut kohdeyleisön ja kirjausten laatu on edelleenkin hyvä.

Kehittämistyömme onnistui sille määriteltyihin tavoitteisiin nähden suunnitellusti, mutta sen jatkohyödyntämisessä näemme vieläkin suuremman potentiaalın tehostaa toimintaa etenkin manuaalisen työn vähenemisen sekä liikennevalvontapyyntöjen reaaliaikaisen seuraamisen osalta. Tulevaisuuden toimintamalli pitäisi mielestämme olla sellainen, jossa poliisin virallisella internetsivulla olisi pikalinkki, jonka kautta kansalainen voisi täyttää itseohjautuvasti liikennevalvontapyyntölomakkeen. Lomakkeessa olisi ennalta määrätyt

pakolliset vastauskentät ja pyyntö ohjautuisi suoraan poliisiyksiköiden yhteiseen tietokantaan, josta suodattamalla olisi mahdollista valita haluttu tieto jatkohyödynnettäväksi poliisiyksikössä. Tällöin mahdollistuisi myöskin vertailu eri poliisiyksiköiden välillä sekä valvontapyyntöjen valtakunnan laajuinen yhdenmukainen tilastointi. Tähän liittyen kävimme 6.2.2019 sähköpostikeskustelua poliisiylitarkastaja Samppa Holopaisen kanssa, jolle kerroimme lyhyesti näkemyksemme toimintamallin yhtenäistämisen eduista.

Kanssamme runsaasti yhteistyötä tehnyt, Helsingin poliisilaitoksella analyysitoiminnossa työskentelevä vanhempi konstaapeli Timo Leppämäki kertoi 21.1.2019 meille osoitetussa sähköpostiviestissä ottaneensa liikennevalvontapyyntöjen hyödyntämisen esille Poliisihallituksessa. Leppämäki näkee mahdollisena, että liikennevalvontapyyntölomake saattaa jonakin päivänä toteutua valtakunnallisena hankkeena. Hän kertoi myös, että kehittelemämme liikennevalvontapyyntölomake ja siihen liittyvä yhteenvetoraportti ovat esillä helmikuun 2019 lopulla Poliisihallituksen neuvottelupäivillä sekä poliisin valtakunnallisen liikenneanalyysi -työryhmän kokouksessa, joissa Leppämäki on luvannut puhua.

Olemme mielestämme saaneet tätä opinnäytetyötä tehdessämme lisää ammatillista osaamista sekä verkostoituneet hyvin, tapaamalla niin päällystön kuin miehistönkin edustajia eri poliisiyksiköistä. Myös tietoisuutemme paikallispoliisin roolista, osana poliisiorganisaatiota ja isompaa kokonaisuutta sisäisen turvallisuuden tekijänä yhteiskunnassamme, on lisääntynyt runsaasti. On ollut hienoa huomata oman ammatillisen osaamisen konkretisoituminen käytännössä, kun olemme soveltaneet oppimaamme käytännössä ja huomanneet sen tuottavan toivotunlaisen lopputuloksen, joka toteuttaa omien tavoitteidemme lisäksi myös poliisiyksikölle asetettujen tavoitteiden täyttymistä.

5.3 Johtopäätökset

Tehokas tietojohdoinen poliisitoiminta vaatii toteutuakseen mielestämme tietoisuuden siitä, että ymmärtää mitä tietojohdaisuus on ja milloin tehdään tietojohdaisuuteen perustuvaa työtä. Lisäksi mielestämme poliisissa tulisi olla myös halua toimia tietojohdaisuuteen perustuen, eikä toiminta saisi perustua vain omiin kokemuksiin ja niistä mahdollisesti syntyviin uskomuksiin. Evidence-Based Policing on yksi menetelmä tietojohdaisessa poliisitoiminnassa ja se asettaa tieteellisesti tehokkaiksi osoitetut menetelmät vahvasti etusijalle. Sen vastakohtana on tyypillisesti yksilön omat mielipiteet, jotka kuitenkin harvoin ovat faktoja (Sherman 1998, 4).

Tätä näkemystä tukee myös Helsingin poliisilaitoksen hälytys- ja valvontatoimen johtaja, ylikomisario Jere Roimu kysyessämme haastattelussa hänen käsitystään siitä, miten liikennevalvontakohteet valikoituvat heidän yksikkönsä toiminnassa. Roimu kertoo niiden valikoituvan valvontaa suorittavien henkilöiden mieltymysten ja kokemusten perusteella, jotka perustuvat usein kenttäjohtajan sekä partion oman alueen paikallistuntemukseen. Merkittäväksi toiminnan ohjaajaksi hän näkee myöskin ryhmien vetäjinä toimivat ylikonstaapelit, joiden mieltymykset tietyn tyyppiseen valvontaan suuntautumisessa määrittelevät ryhmän toimintaa. Roimu kuitenkin näkee toiminnan tuottavan hyviä tuloksia ja luottaa työntekijöidensä kykyyn tehdä tuloksellista valvontaa. Lisäksi hän kertoo haluavansa säilyttää työntekijöillään mahdollisuuden tehdä mieltymyksiinkin perustuvaa valvontaa, kunhan se on tulossopimuksen mukaista ja palvelee poliisiyksikön yhteisiä tavoitteita. (Roimu 2019.)

Virginian Fairfaxissa sijaitsevan George Mason Universityn kriminologian professorit Cynthia Lum ja Christopher S. Koper, jotka ovat erikoistuneet erityisesti Evidence-Based policing menetelmään ja jotka työskentelevät myös Center for Evidence-Based Crime Policy:ssä kirjoittavat vuonna 2017 julkaistussa teoksessaan, että useat tutkijat ovat tutkimuksillaan osoittaneet, että poliisit eivät useastikaan ole olleet halukkaita hyväksymään tutkimustietoa etenkin päivittäisen poliisityön tueksi ja että heidän on vaikeaa luopua omista näkemyksistään tutkitun tiedon edessä. He esittävät kuitenkin myös mielenkiintoisen näkemyksen siitä, että päätöksien tekeminen tietojohitoisuuteen perustuen saattaisi kuitenkin lisätä tyytyväisyyttä poliisien työhön, koska tulokset ovat Lum ja Koperin mukaan selkeämmin sidoksissa panoksiin. He perustelevat asiaa myös siten, että tyytyväisyyden lisääntyminen edellyttää poliisien tietämystä siitä, että heidän työpanoksensa johti onnistuneisiin tuloksiin ja että he ymmärtävät miten tietoisesti kohdennettu työpanos yhdistyy kyseiseen tulokseen. (Koper & Lum 2017, 16-17).

Aihetta on Suomessa poliisin osalta tutkinut Poliisiammattikorkeakoulussa analyysitoimintaa ja tietojohitoista poliisitoimintaa opettava ylikomisario Jussi Hakaniemi pro gradu -tutkielmassaan. Hakaniemi toteaa tutkielmassaan, että ”Iältään nuoremman poliisihenkilöstön koulutustaso on parantunut koulutuksen kehittyessä, toisaalta tuorempi henkilöstö ei ole ehtinyt sementoimaan toimintamallejaan, joten uusiin käsitteisiin ja toimintatapoihin suhtautuminen on avoimempaa. Pitempään poliisiorganisaatiossa työskennellyt henkilökunta toimii mieluummin mukavuusalueella jo opittujen toimintamallien parissa, näin ollen suhtautuminen operatiiviseen analyysiin on kielteisempää, koska tiedon toimittaminen tai yhteydenotto rikostietopalvelusta yleensä

tietää lisätöitä ja rikkoo työrutiinit.” Yhteenvetona hän kuitenkin toteaa: ” - - operatiivisen tietojohdoisen kenttätoiminnan konseptin, miehistötasolla toimivat poliisimiehet, ovat muuttamassa näkemystään analyysiyksiköiden tuottamaan prosessoituun informaatioon – analyysituotteisiin, kokiessaan hyötyvänsä päivittäisessä työssään analyysiin perustuvasta operatiivisen johtamisen prosessista.” (Hakaniemi 2012, 103.)

Olemme tehneet tästä myös omakohtaisia havaintoja omalla työharjoittelujaksollamme Helsingin poliisilaitoksella, jolloin suoritimme omien ohjaajiemme kanssa oma-aloitteisia liikennevalvontatehtäviä, etenkin liikennevalvontatoiminnan harjoittelujaksolla, useasti samoissa valvontakohteissa. Valvonta näissä kohteissa tosin oli usein, myöskin kirjattujen suoritteidenkin osuutta tarkastellen, tehokasta. Mielestämme onkin ymmärrettävää, että kokemukset onnistuneesta valvonnasta ja runsaista suoritteista herkästi ohjaavat toimintaa, emmekä koe sitä suureksi ongelmaksi. Pidämmekin tärkeämpänä mieltää, että voidaanko tietojohdoisella toiminnalla löytää esimerkiksi vieläkin tehokkaampi valvontapaikka, etenkin silloin, kun painopiste halutaankin kohdentaa johonkin tiettyyn valvontalajiin, suoritteiden sijasta.

Tietojohdoista liikenteen valvontaa ei kuitenkaan mielestämme voida aina toteuttaa täysimääräisesti käytännössä. Tätä väitettä perustelemme esimerkin kautta, jossa kuvitteellisessa valvontakohteessa on todettu potentiaalinen ongelma tutkittaessa tapahtuneita onnettomuuksia, poliisin tekemiä suoritteita sekä kansalaisilta saatuja liikennevalvontapyyntöjä. Paikan päällä käydessä todetaan ongelman olevan mahdollinen, esim. autoilijat lähes poikkeuksetta ajavat ylinopeutta kyseisellä paikalla, mutta paikka on epäsojiva työturvallisuuskulmasta perinteiselle ylinopeusvalvonnalle. Tällöin sovellettavaksi voisivat tulla uudenlaiset valvontamenetelmät tai ongelmasta viestiminen sidosryhmille, kuten esimerkiksi kaupungin liikennesuunnitteluun, jolloin ongelman ratkaisua voitaisiin mieltää pysyvämmällä ratkaisulla. Tällöinkin puhutaan tietojohdoisesta poliisitoiminnasta, mutta voidaanko sitä mieltää varsinaisesti tietojohdoisuuteen perustuvaksi liikenteen valvonnaksi ja onko sen määrittelemisen ylipäänsä tässä yhteydessä merkityksellistä.

Myös kansalaisilta saatua tietoa tulee mielestämme tutkia osin kriittisesti ja toiminnan suuntaamisen osalta myöskin asiantuntevasti. Emme varmastikaan ole poliisityöstä lyhyen kokemuksen omaavina nuorempina konstaapeleina asiantuntijoita arvioimaan kansalaisilta saadun tiedon luotettavuutta, mutta näemme, että sellaisen tiedon käsittely ei voi myöskään perustua kokeneenkaan poliisin mielikuviin. ”Tietojohdoiseen toimintaan kuuluu oleellisesti myöskin tiedon ja tietolähteiden luokittelu. Suomessa viranomaisilla on käytössä

yleiseurooppalainen tiedon ja tietolähteen luotettavuuden arviointi menetelmä - niin kutsuttu 4 x 4 arviointimenetelmä (Sinetti, Analyysikirja).” Menetelmää käyttämällä on tarkoitus arvioida saadun tiedon oikeellisuutta sekä luotettavuutta, joiden perusteella taas voidaan arvioida sen käytettävyyttä. Oleellista on arvioida itse tieto ja tietolähde erillään.

Arvioinnissa tulee olla objektiivinen, eivätkä henkilökohtaiset kokemukset tai näkemykset saa vaikuttaa arviointiprosessiin (*Eml.*). Arvioitaessa kansalaisilta saatujen liikennevalvontapyyntöjen sisältämää tietoa ja niiden luotettavuutta, voidaan ne 4 x 4 menetelmää käyttämällä luokitella valtaosin vahvistamattomaksi tiedoksi. Olemme laatineet *Taulukko 1:n* 4 x 4 menetelmään pohjautuen, kuvaamaan tiedon arvioinnin perusteita.

		Tietolähteen luotettavuus				
		A	B	C	X	
		Viranomainen tai vastaava (esim. vakuutusyhtiö)	Vakiintunut lähde, jonka aikaisemmin antamat tiedot ovat pääosin osoittautuneet paikkansa pitäviksi	Vakiintunut lähde, jonka aikaisemmin antamat tiedot ovat pääosin osoittautuneet paikkansa pitämättömiksi	Tuntematon tai lähde, jonka ei vielä voida arvioida kuuluvan luokkiin B, C tai luokittelematon	
Tiedon oikeellisuus	1	Tosiasia. Todenperäisyys on kiistaton (rekisteritieto)	A1	B1	C1	X1
	VAHVISTETTU TIETO					
	2	Oman käden tieto. Tietolähteen oma havainto	A2	B2	C2	X2
	3	Toisen käden tieto. Välissä yksi henkilö.	A3	B3	C3	X3
VAHVISTAMATON TIETO						
4	Huhu. Enemmän kuin yksi henkilö välissä. Myös luokittelematon tieto.	A4	B4	C4	X4	

Taulukko 1. Tiedon arviointitaulukko 4x4 menetelmää mukaillen. Tekijä: Pekka Sumanen

Vaikka yksittäisen kansalaisen laatima yksittäinen liikennevalvontapyyntö luokitellaankin 4 x 4 menetelmällä vahvistamattomaksi tiedoksi, perusteena *tuntematon lähde (X)* sekä yleensä myös *tietolähteen oma havainto (2)*, saattaa sen informaatioarvo muuttua, jos sitä tukemaan tulee useampia vastaavia tai vastaavanlaisia pyyntöjä.

Osittain samaa periaatetta noudattaa kokemuksemme perusteella myös hätäkeskus, joka saattaa arvioida tiedon luotettavuutta uudelleen ja muuttaa tehtävän priorisointia kiireellisyysluokkaa korottamalla tai laskemalla, jos kyseiseen tehtävään liittyen tulee useampi ilmoitus. Pohdimme kansalaisilta tulleita liikennevalvontapyyntöjä vartenotettavina tietolähteinä myös siitä näkökulmasta, että ihmisten liikennekäyttäytyminen saattaa olla aidoimmillaan silloin, kun poliisi ei ole paikalla sitä valvomassa ja silloin myöskin havaintojen voidaan kuvitella olevan tyypilliseen liikennekäyttäytymiseen perustuvaa.

Pohdimme myös, millä keinoin olisi mahdollista vaikuttaa valvontaa suorittavien poliisien asenteisiin tietojohdoisemmasta poliisitoiminnasta liikennevalvontapyyntöihin liittyen.

Yhtenä keinona näimme liikennevalvontatyöstä viestimisen tehostamisen ja sitä kautta kansalaisilta saadun palautteen välittämisen myös sitä suorittaville henkilöille. Tämä saattaisi mielestämme vaikuttaa positiivisesti valvontatyötä tekeviin henkilöihin, kun heille viestitään kansalaisilta saatua huomiota heidän tekemäänsä työtä kohtaan. Näemme myös valvonnasta viestimisen mahdollisuutena vaikuttaa kansalaisten luottamukseen poliisin avoimemmasta ja näkyvämmästä toiminnasta ja jopa vaikuttamalla kansalaisten liikennekäyttäytymiseen liikenneturvallisuutta parantavalla tavalla. Esimerkkinä käytämme Helsingin poliisilaitoksen sosiaalisen median käyttäjätiliä Instagram -kuvapalvelussa, jolla oli 6.2.2019 tarkasteltuna noin 12900 käyttäjää, jotka seuraavat poliisilaitoksen palveluun lisäämää sisältöä. Kuten alla olevasta *kuvakaappaus 11*:sta voi nähdä, on kansalaisten esittämään liikennevalvontapyyntöön reagoiminen ja siitä viestiminen johtanut noin 500 käyttäjän positiiviseen reaktioon. Kävimme 28.9.2018 Helsingin poliisilaitoksen johtokeskuksessa tapaamassa viestinnän operatiivisen tuen (VOT) ryhmässä työskentelevää viestintäasiantuntijaa, joka kertoi kyseisen ryhmän mielellään toteuttavan valvontatoimiin liittyviä tiedotteita julkaistavaksi Helsingin poliisin sosiaalisen median eri kanavissa.



Kuvakaappaus 11. Liikennevalvonnasta viestimistä 28.9.2018. Helsingin poliisilaitoksen Instagram-tili.

Myös Poliisihallitus on tunnistanut kansalaisten esittämien valvontatoiveiden potentiaalin 23.8.2017 suoritetun 24:n tunnin mittaisen automaattisen nopeusvalvonnan yhteydessä, jolloin kansalaisille annettiin mahdollisuus uusien valvontatoiveiden esittämiseen sosiaalisen median kautta, edellisen valvonnan hyvien kokemusten perusteella (Poliisihallitus 2017, 7).

Mielestämme myös se, että kaikkien Helsingin poliisilaitoksen työntekijät voivat tarkastella kansalaisten lähettämiä valvontapyyntöjä, saattaa lisätä tietoisuutta siitä, että poliisin

tekemää valvontaa todella toivotaan ja sille osataan myös antaa arvoa. Tämän toivomme osaltaan haastavan myös valvontaa tekevät henkilöt myöskin kehittämään liikenteen valvontaa tulevaisuudessa, niin tekniikan kuin taktiikankin osalta. Voisiko valvontatekniikkaa kehittää tai monipuolistaa esimerkiksi poliisilla jo käytössä olevilla droneilla, eli miehittämättömillä ilma-aluksilla. Poliisissa toiminta tunnetaan paremmin nimellä RPAS-toiminta. Tämän kaltaisessa toiminnassa näemme liikennevalvontatyötä suorittavien henkilöiden olevan erittäin merkittävässä asemassa.

LÄHTEET

Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.) 2010: Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Metodien valinta ja aineiston keruu: virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. Teoksessa Aarnos, Eila & Eskola, Jari & Grönfors, Martti & Hakala, Juha T. & Heikkinen, Hannu L.T. & Niikko, Anneli & Ropo, Eero & Saarela-Kinnunen, Maria & Saloviita, Timo & Siekkinen, Kirsi & Syrjälä, Leena & Vastamäki, Jaana & Åhlberg, Mauri. Juva, WS Bookwell Oy.

Aaltola Juhani & Raine Valli (toim.) 2010: Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin. Teoksessa Collin, Kaija & Eskola, Jari & Heikkinen, Hannu L.T. & Hänninen, Vilma & Ilmonen, Kari & Kiviniemi, Kari & Laine, Timo & Metsämuuronen, Jari & Moilanen, Pentti & Paloniemi, Susanna & Rajala, Raimo & Rantala, Irma & Räihä, Pekka & Suoranta, Juha. Juva, WS Bookwell Oy.

Carter, Jeremy G. 2013: Intelligence-Led Policing. A Policing Innovation. El Paso, LFB Scholarly Publishing LLC.

Hakaniemi, Jussi 2012: Analyysitoiminta ja päätöksenteko paikallispoliisissa. Tietojohdoisen poliisitoiminnan sovelluksia. PRO GRADU -Tutkielma. Tampere, Tampereen yliopisto. Luettavissa: <https://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/84412/gradu06592.pdf?sequence=1>. Luettu: 15.2.2019.

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2008: Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus Helsinki University Press Oy Yliopistokustannus.

Holopainen, Samppa 2018: Poliisiblogi 1.3.18. Liikenteen valvonta on myös raskasta. Luettavissa: <https://blogi.poliisi.fi/liikenteen-valvonta-on-myos-raskasta/> Luettu: 7.2.2019.

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

Kallio, Heikki 2019: Haastattelu 10.1.2019.

Karpila, Juha 2019: Haastattelu 10.1.2019.

Kiljunen Matti 2019: Sähköpostihaastattelu 24.1.2019.

Kolehmainen, Seppo 2018: Poliisiylijohtajan puhe, Poliisin päivä 26.7.2018, Oulu. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/63203_Poliisiylijohtajan_puhe_Poliisin_paivana.pdf?a491c80e954bd688. Luettu: 2.12.2018.

Koper, Christopher S. & Lum, Cynthia 2017: Evidence-Based Policing Translating Research into Practise. Oxford University Press.

Lehtinen, Jarkko 2019: Haastattelu 9.1.2019.

Metsämuuronen, Jari 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia – sarja 4. 2. tarkistettu painos. Viro, International Methelp Ky.

Mutttilainen, Vesa & Potila, Pauliina 2016: Poliisin toimintaympäristö. Poliisiammattikorkeakoulun 2016. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 125. Juvenes Print, Tampere.

Ojasalo, Kari & Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo 2009: Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki, WSOYpro Oy.

Poliisi: Poliisin strategia 2017-2020. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/57642_POL_ST_esite_suomi_210x280_LR.pdf?1ba9169f36d0d588. Luettu: 20.9.2018.

Poliisi: Poliisihallituksen organisaatiokaavio. Poliisihallituksen internetsivut. Kuvio 3. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/64766_POHA_org_20171001_FIN.png?1e81e6d4ee3fd688. Luettu: 15.9.2018.

Poliisi: [Poliisi.fi/poliisihallitus](https://www.poliisi.fi/poliisihallitus). Viitattu 18.1.2019.

Poliisiammattikorkeakoulu 2018: POLIISI (AMK) - TUTKINTO (180 op) OPETUSSUUNNITELMA Lukuvuodet 2018-2020. Luettavissa: https://www.polamk.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polamkwwwstructure/61107_Poliisi_amk_ops.pdf?8709481261dbd588. Luettu: 18.9.2018.

Poliisihallitus: POL-2017-6575 2017. Kausi III – Liikenneturvallisuuden kausitiedote 5.6.-17.9.2017. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/poliisitoiminta/liikenne/Sivut/Liikenteen-tietojohdoisuus.aspx>. Luettu: 06.02.2019. Sisäinen lähde.

Poliisihallitus 2018: Poliisihallituksen Työjärjestys POL-2018-3567. Liite 2. Poliisihallituksen yksiköiden, vastualueiden tehtävät, valtakunnallisten erillisten toimintojen, palvelukeskusten ja Arpajaishallinnon tehtävät. Luettavissa: https://sinetti.poliisi.fi/o/poha/ajankohtaista/paatoksenteko/Perustietoa_Poliisihallituksesta/Poliisihallituksen_työjärjestys_1.3.2018_-_toistaiseksi/Poliisihallituksen_työjärjestys.docx. Luettu: 9.11.2018. Sisäinen lähde.

Poliisihallitus 2018: Poliisihallituksen tiedote 24.7.2018. Poliisin tammi-kesäkuun tilastot. Liikennevalvontaa kohdistettu onnistuneesti - Haasteina huumausainerikollisuuden ja seksuaalisen häirinnän lisääntyminen. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/poliisihallitus/tiedotteet/1/0/poliisin_tammi-kesakuun_tilastot_liikennevalvontaa_kohdistettu_onnistuneesti_-_haasteina_huumausainerikollisuuden_ja_seksuaalisen_hairinnan_lisaantyminen_72531. Luettu: 15.1.2019.

Ratcliffe, Jerry H. 2008: Intelligence-Led Policing. Willan Publishing.

Roimu, Jere 2019: Haastattelu 9.1.2019.

Sinetti: Helsingin poliisilaitoksen organisaatiokaavio. Kuvio 4. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/ohjeet/ohjekirjasto/layouts/WopiFrame2.aspx?sourcedoc=/o/hpl/ohjeet/ohjekirjasto/Helsingin%20ohjekirjasto/Helsingin%20ohjes%C3%A4%C3%A4nt%C3%B6/Helsingin%20poliisilaitoksen%20organisaatiokaavio.pdf&action=default&Source=https%3A%2F%2Fsinetti%2Epoliisi%2Efi%2Fo%2Fhpl%2Fohjeet%2Fohjekirjasto%2FSivut%2Fdefault%2Easpx%3FRootFolder%3D%252Fo%252Fhpl%252Fohjeet%252Fohjekirjasto%252FHelsingin%2520ohjekirjasto%252FHelsingin%2520ohjes%25C3%25A4%25C3%25A4nt%25C3%25B6%26FolderCTID%3D0x0120000238ED76B8FA6348B83AD364847384FC%26View%3D%257b79FDfE18%2D905B%2D4263%2D9D11%2DAB4986A1C77%257d&DefaultItemOpen=1>. Luettu: 17.10.2018. Sisäinen lähde.

Sisäministeriö: Organisaatiokaavio. Kuvio 1. Luettavissa: https://intermin.fi/documents/1410869/3724304/SMOrganisaatio_fi_1.pdf/74132d9d-ccdb-4444-b702-23a7227b3aa4/SMOrganisaatio_fi_1.pdf.pdf. Luettu: 15.10.2018.

Sisäministeriö: Organisaatiokaavio Sisäministeriön hallinnonala. Kuvio 2. Luettavissa: https://intermin.fi/documents/1410869/3724304/SMhallinnonala_organisaatio_fi_1.pdf/f9b3c192-ac7d-40f3-8145-abf39626feaa/SMhallinnonala_organisaatio_fi_1.pdf.pdf. Luettu: 15.10.2018.

Sisäministeriö: Osastot ja yksiköt, Poliisiosasto. Luettavissa: <https://intermin.fi/ministerio/johto-ja-organisaatio/osastot-ja-yksikot>. Luettu: 15.10.2018.

Sisäministeriö: Poliisiasiat, Poliisitoimintaa koskevat lait ja asetukset. Luettavissa: <https://intermin.fi/poliisiasiat>. Luettu: 15.10.2018.

Sisäministeriö 2006: Poliisin liikenneturvallisuusstrategia 2007 – 2010. Poliisin ylijohdon julkaisusarja. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/julkaisut/prime101/prime152_fi.aspx?docID=25721. Luettu: 10.10.2018.

Sisäministeriö 2014: Poliisin ennalta estävän työn strategia 2014-2018. Monistamo. Luettavissa: <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79008/Poliisin%20ennalta%20estävän%20toiminnan%20strategia%20vuosille%202014%20-%202018.pdf>. Luettu: 16.10.2018.

Sisäministeriö 2016: Sisäministeriön julkaisu 8/2016 Valtioneuvoston selonteko sisäisestä turvallisuudesta. Luettavissa: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/74957/Sisaisen_turvallisuuden_selonteko_SUOMI_18052016.pdf. Luettu: 18.1.2019

Sisäministeriö 2017: Sisäministeriön julkaisu 15/2017 Valtioneuvoston periaatepäätös Sisäisen turvallisuuden strategiasta 5.10.2017, Sisäministeriö Helsinki 2017. Luettavissa: <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/80782/sisaisen-turvallisuuden-strategia-verkko.pdf>. Luettu: 18.1.2019.

Sisäministeriö 2018: Poliisin ennalta estävän työn strategia 2018-2023, SM023:00/2017 Kehittäminen. Luettavissa: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/aa4271b3-1b30-4959-aa5-2e4fb8425b1f/0159dba7-5c25-460a-9b3f-197400020480/LIITE_20180831061818.pdf. Luettu: 5.1.2019.

Tolvanen, Matti 2018: Tieliikenteen käsikirja 2018. Edita Publishing Oy.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2002: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Valtioneuvosto 2018: Valtioneuvoston internetsivut, Tietoa valtioneuvostosta. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/tietoa>. Luettu: 18.10.2018.

Valtioneuvosto 2012: Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 5.12.2012. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1210166/periaatepaatostieliikenneturvallisuudesta.pdf/5643d869-a781-4d5a-98a9-7a44b61656ab/periaatepaatostieliikenneturvallisuudesta.pdf.pdf>. Luettu: 15.10.2018.

Vilkkä, Hanna & Airaksinen, Tiina 2004: Toiminnallinen opinnäytetyö. 1.–2. painos. Helsinki, Tammi.

Vuorensyrjä, Martti & Fagerlund, Monica 2018: Poliisibarometri 2018. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 130. Tampere, Poliisiammattikorkeakoulu.

LIITTEET

Produkti

SharePoint Uutissyöte OneDrive Sivustot Nikkinen Antti POLI POLAMK SEURAA SYNERONCI MUOKKAA

SELA SIVU

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Hae tätä sivustoa

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Lisää uusi liikennevalvontapyyntö vastaamalla kyselyyn alla.

Älä laita pyyntöön henkilökohtaisia luokiteltavia yksilöllisiä tietoja tai asuinsoitteita!

Muokataksesi vastausta, valitse Toiminnot -> Näytä RSS-syöte -> Hae ja valitse ko. vastaus -> Muokkaa vastausta.

Liikennevalvontapyyntö

Vastaa tähän kyselyyn Toiminnot Asetukset 1 - 30

Sisältö - ÄLÄ LAITA PYYNTÖÖN HENKILÖKOHTAISIA LUOKITELTAVIA Tietoja tai ASUINSOITTEITA	Liikennevalvontapyynnön laji	Osoite	Kenttäpostiosoite	Alue
Idän suunnasta, Naurislaamen siltaa pitkin ajavat pyöräilijät ajavat melkoista vauhtia alamäkeen Risto Rytin tieä pitkin. Alamäen lopussa on suojatie, jonka yrittäessään matkaa jatkuu pyörätietä pitkin kohti Tupasaarentietä. Ongelma vain on, että 99% pyöräilijöistä ei aja suojatiele alle vaan he lähtevät oikeasemaan ajoväylän halki avan liian ajossa. Koska pyöräilijät ovat kovassa alamäkevauhdissa, evätkä autotiljat ja kävelijät osaa lukea pyöräilijöiden ajatuksia, aiheutuu tästä päivittäin lukuisia vaaratilanteita. Paikassa on myös jo sattunut useampia onnettomuuksia.	Polkupyöräilijävalvonta	Risto Rytin tie	Itä	Kulosaari
"Voisiko H+G:n poliisin toimia näin kuten linkki alla. Hyvä paikka olisi kevyenliikenteen väylät uuden kalasataman kohdalla Itäväylän molemmin puolin. On hengenvaarallista kun joku työmaika tulee vastaan kymmeniä valottomia." Valottomien polkupyöräilijävalvontaa.	Polkupyöräilijävalvonta	Helsinki	Etelä	Kamppi

Ohje ja yhteenvetolomake

Uusi tiedosto tai vedä tiedostot tähän

- ✓ Nimi
- Liikennevalvontapyynnöt ...
- Ohje lomakkeen täyttämiseen ...

SharePoint Uutissyöte OneDrive Sivustot Nikkinen Antti POLI POLAMK SEURAA SYNERONCI MUOKKAA

SELA SIVU

oikeudekseen käyttää kyseistä ulkoiluetta ajoreittina työpaikalle, tuolla kyseisellä tiellä liikkuu paljon ulkoilijoita, koiranukoluttajia, maunslan kouluun meneviä lapsia ym. Nyt on ollut kahtena päivänä peräkkäin tsellä vaarattoman jäädä kaahavan työmiehen alle. Voisiko näitä käydä mitenkään valvomassa ja puuttua mikäli tilanne näyttää Poliisin silmin sellaiselta?

Olen nyt useampana päivänä seurannut mielenkiinnosta Helsingin Rautatietorin bussin renkaiden urasyvyys. Olen huomannut, ettei moneksakaan renkaassa ole lainkaan edes kuivota näkyvissä. Ei edessä, ei keskimmäisessä, eikä viimeisenäkään olevassa renkaassa.	Taksi- ja linja-autoliikenne	Etelänseläntie	Etelä	Kamppi
Hei, olisiko mahdollista asettaa kamera-auto/tutkaparisto Helsingin Latokartanon alueelle mielellään mahdollisimman useiin? Kyseessä kohta jossa on vuotokaudet ajettu ihan jatkuvasti reipastakin ylinopeutta, ihan busseista lähtien. Osoite: Latokartanonkaari, länteen ajettaessa. Biologinkatu - Agronominkatu väli. Eli mäikä tullaan kovaa alas siihen bussin kääntöpaikan kohdalle asti. Katua yrittää paljon koiranukoluttajia/lapsia. Tähän pitäisi saada jatkava valvonta tai kumron hidasteet, mutta bussin takia ei varmasti voi hidasteltakaan laittaan	Nopeusvalvonta/Muu pyyntö	Latokartanonkaari Biologinkatu Agronominkatu	Itä	Vaikki
Puuttii Rantakartanonliikenteen valvomiseksi ja kadun turvallisuuden parantamiseksi. Asimme täällä kadulla ja taas tänään todistiin kun yksi autoilija kihdytti suoralla ja ajoi aivan selvää törkeää ylinopeutta. Viereissä sijaitsee jalkapallokenttä ja alueella liikkuu paljon lapsia, mutta autoilija ei ollut väittä nopeusrajoituksesta tai noista kahdesta hidasteesta mitä kadun pätkälle on laitettu. Katua myös ylitetään paljon, koska alueella on paljon asutusta, mutta nämä kaaharit eivät välitä tästä tippaakaan. Katu on todella turvaton näiden kaahareiden vuoksi.	Nopeusvalvonta	Rantakartanonentie	Itä	Puotila
pyydän, että tämä viesti välitetään kaikille valvontakamera autoista vastaaville henkilöille kaikkialla Suomessa. Toivoin, että kamera autoja sijoitetaan kaikkialtaisten teiden tietoaueille ja erityisesti vasenta kaistaa valvomaa. Rekan kuljettajia ahdistaa ja pelottaa, kun lappella kaistalla joutuu ajamaan lähes keskiväylä pitkin. Ja aina vaan on suurta ylinopeutta ajavia vasemman kaistan hosojia, jotka turkevat suurella ylinopeudella chi. Rohkenen väittää, että kuvia ylinopeudesta tulisi paljon. Ystävällisin terveisin Rekkamies Ippo	Muu pyyntö	Ei tiedossa		Tattaruo- Helsinki

Liikennevalvontapyyntö - Uusi kohde



Valmis

Peruuta



Vastaanottotapa *

Liikennevalvontapyyntönnön laji *

- Jalankulkuliikenne
- Liikennemerkkivalvonta
- Liikennevalovalvonta
- Läpiajovalvonta
- Maastoliikenne
- Mopo- ja moottoripyöräliikenne
- Nopeusvalvonta
- Polkupyöräilijävalvonta
- Raskas liikenne
- Rattijuopumusvalvonta
- Risteysajovalvonta
- Suojatievalvonta
- Taksi- ja linja-autoliikenne
- Vaarantava pysäköinti
- Vesiliikenne
- Muu pyyntö

Osoite *

Alue *

Selostus - ÄLÄ LAITA PYYNTÖÖN HENKILÖTIEDOIKSI LUOKITELTAVIA TIETOJA TAI ASUINOSOITTEITA! *

Kenttäjohto-alue *

- Etelä
- Pohjoinen
- **



Kenttäjohto-alue *

- Etelä
- Pohjoinen
- Itä

Vastaanottoaika *

17.1.2019  16: 00

Valmis

Peruuta

SharePoint

Uutissyöte OneDrive Sivustot

Nikkinen Antti POL POLAMK   SEURAA 

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Hae tästä sivustosta 

Liikennevalvontapyyntö

Liikennevalvontapyyntö

 Vastaa tähän kyselyyn Toiminnot Asetukset Näytä: Yleiskatsaus

Kyselyn nimi:	Liikennevalvontapyyntö
Kyselyn kuvaus:	
Luotu:	26.9.2018 15:48
Vastausten määrä:	82

Näytä graafinen yhteenveto vastauksista
 Näytä kaikki vastaukset



Liikennevalvontapyyntöt Helsinki

Liikennevalvontapyyntöt Helsinki

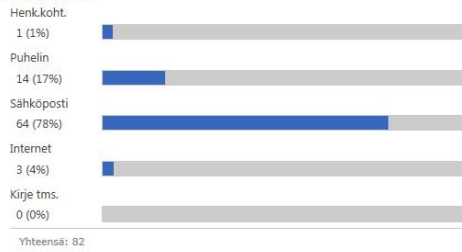
Hae 18518 sivustosta

Liikennevalvontapyyntö

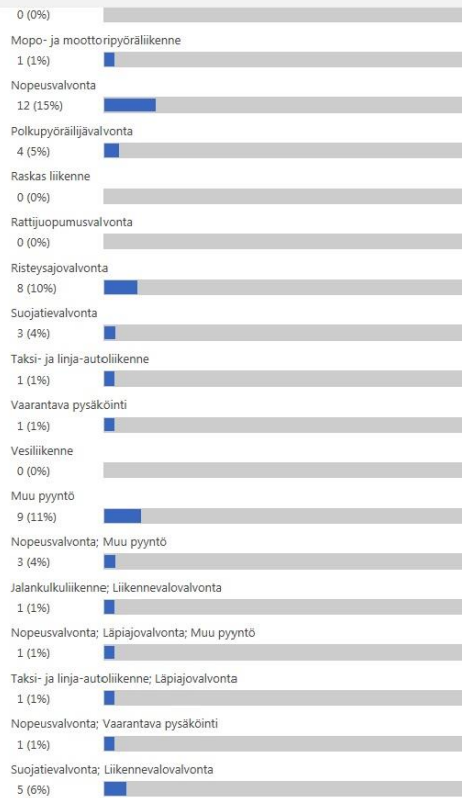
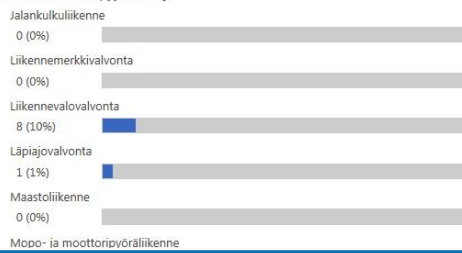
Vastaa tähän kyselyyn Toiminnot Asetukset

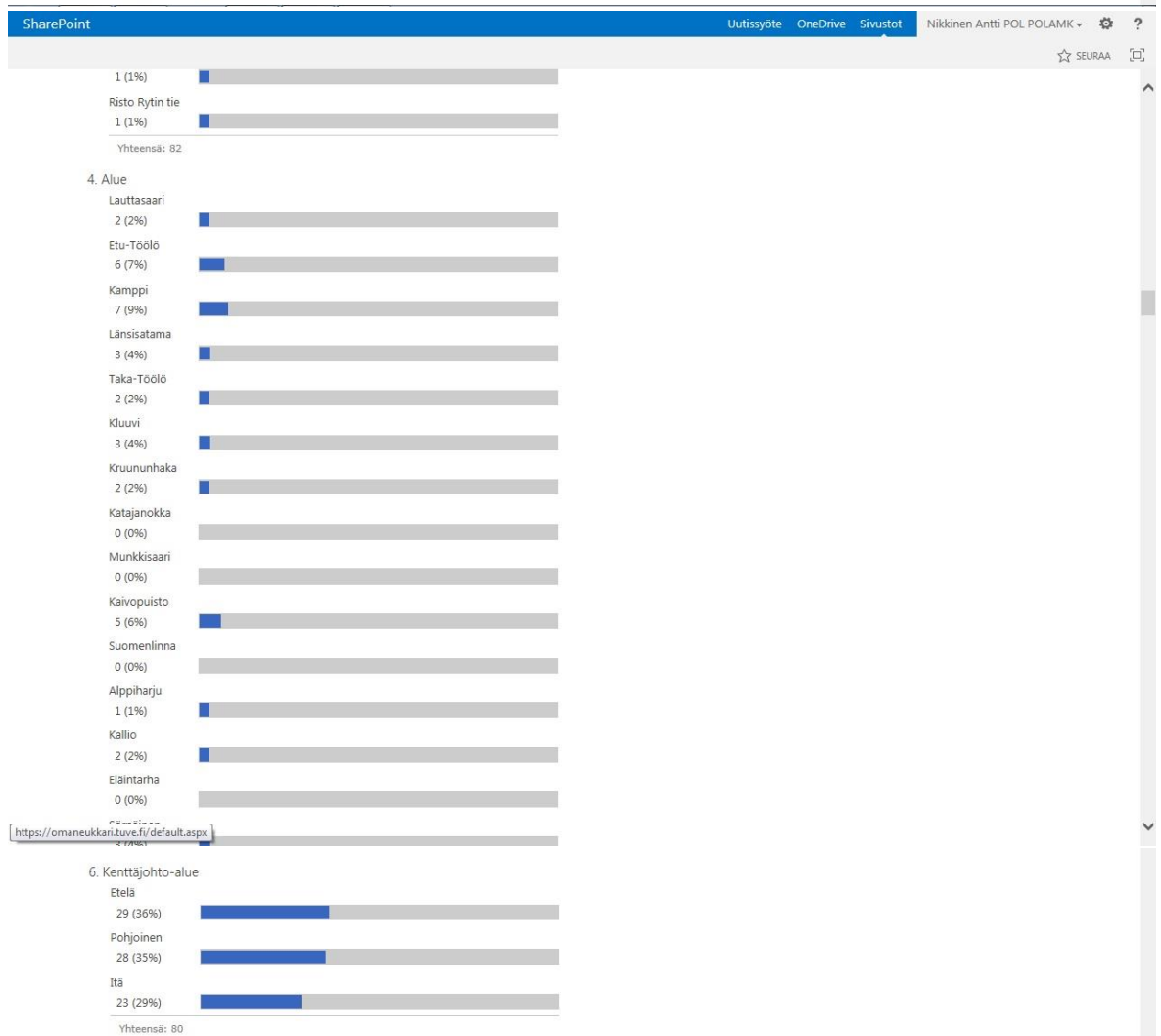
Näytä: Graafinen yhteenveto

1. Vastaanottotapa



2. Liikennevalvontapyyntön laji





Liikennevalvontapyynnöt Helsinki: Liikennevalvontapyynnöt

Tarkastelet syötettä, joka sisältää usein päivittyvää sisältöä. Kun tilaat syötteen, se lisätään yleiseen syöteluetteloon. Syötteen päivittyvä sisältö ladataan tietokoneeseen automaattisesti ja sitä voidaan tarkastella Internet Explorerilla ja muilla ohjelmilla. Lisätietoa syötteistä

Tilaa tämä syöte

Näytetään 25 / 25

All 25

Lajitteluperuste:

- ▼ Päivämäärä
- Otsikko
- Tekija

Näytä vastaus #99

10. tammikuuta 2019, 15:39:27 | Nikkinen Antti POL POLAMK

Liikennevalvontapyynnön laji: Polkupyöräilijävalvonta

Osoite: Risto Rytin tie

Selostus:

Idän suunnasta, Naurissalmen siltaa pitkin ajavat pyöräilijät ajavat melkoista vauhtia alamäkeen Risto Rytin tietä pitkin. Alamäen lopussa on suojatie, jonka ylittäessään matka jatkuu pyörätietä pitkin kohti Tupasaarentietä. Ongelma vain on, että 99% pyöräilijöistä ei aja suojatielle asti vaan he lähtevät oikaisemaan ajoväylän halki aivan liian ajoissa. Koska pyöräilijät ovat kovassa alamäkvauhdissa, eivätkä autoilijat ja kävelijät osaa lukea pyöräilijöiden ajatuksia, aiheutuu tästä päivittäin lukuisia vaaratilanteita. Paikassa on myös jo sattunut useampia onnettomuuksia.

Kenttäjohto-alue: Itä

Luotu: 10.1.2019 15:39

Muokkaaja: Nikkinen Antti POL POLAMK

Alue: Kulosaari

Näytä vastaus #98

10. tammikuuta 2019, 15:37:28 | Nikkinen Antti POL POLAMK

Liikennevalvontapyynnön laji: Polkupyöräilijävalvonta

Osoite: Helsinki

Selostus:

"Voisiko H:Gin poliisikin toimia näin kuten linkki alla. Hyvä paikka olisi kevyenliikenteen väylät uuden kalasataman kohdalla Itäväylän molemmin puolin. On hengenvaarallista kun joka työmatka tulee vastaan kymmeniä valottomia." Valottomien polkupyöräilijävalvontaa.

Kenttäjohto-alue: Etelä

Luotu: 10.1.2019 15:37

Muokkaaja: Nikkinen Antti POL POLAMK

Alue: Kamppi

Näytä vastaus #97

10. tammikuuta 2019, 15:36:30 | Sumanen Pekka POL POLAMK

Liikennevalvontapyynnön laji: Maastoliikenne, Muu pyyntö

Osoite: Metsäpuronkuja

Selostus:

SharePoint
Uutissyöte OneDrive Sivustot
Nikkinen Antti POL POLAMK



Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Hae tästä sivustosta

Liikennevalvontapyyntö

Muokkaa vastausta | Poista vastaus | Hallitse käyttöoikeuksia | Työnkulut | Ilmoita minulle

Vastaanottotapa	Sähköposti
Liikennevalvontapyynnön laji	Polkupyöräilijävalvonta
Osoite	Risto Rytin tie
Alue	Kulosaari
Selostus	Idän suunnasta, Naurissalmen siltaa pitkin ajavat pyöräilijät ajavat melkoista vauhtia alamäkeen Risto Rytin tietä pitkin. Alamäen lopussa on suojatie, jonka ylittäessään matka jatkuu pyörätietä pitkin kohti Tupasaarentietä. Ongelma vain on, että 99% pyöräilijöistä ei aja suojatielle asti vaan he lähtevät oikaisemaan ajoväylän halki aivan liian ajoissa. Koska pyöräilijät ovat kovassa alamäkvauhdissa, eivätkä autoilijat ja kävelijät osaa lukea pyöräilijöiden ajatuksia, aiheutuu tästä päivittäin lukuisia vaaratilanteita. Paikassa on myös jo sattunut useampia onnettomuuksia.
Kenttäjohto-alue	Itä
Vastaanottoaika	16.10.2018 10:20
Nikkinen Antti POL POLAMK loi tämän 10.1.2019 15:39	
Viimeisin muokkaaja: Nikkinen Antti POL POLAMK 10.1.2019 15:39	

Sulje

Yhteenvetoraportti

Liikennevalvontapyyntöjä lkm hälytysalue

Kamppi	7
Etu-Toolie	6
Käivopuisto	5
Tapanila	4
Munkkiniemi	3
Käpylä	3
Kluuvi	3
Vinkki	3
Sirniäinen	3
Laisisatama	3
Laajasalo	2
Vallila	2
Tatarisuo...	2
Melunkylä	2
Taka-Toolie	2
Häikeskus	2
Kallio	2
Melasti	2
Laitasaari	2
Korona	2
Kruununhaka	2
Konttula	2
Hermann	2
Ruskasuo	1
Kumpula	1
Puuhla	1
Meri-Rastila	1
Pitäjämäki	1
Kannelmäki	1
Pakila	1
Herttoniemi	1
Oulunkylä	1
Kolosaari	1
Myllypyöri	1
Toukoila	1
Munkkivuori	1
Mannala-Meresta	1
Alppiharju	1
Manni	1

Liikennevalvontapyyntöjä lkm osoite

Munkkiniemen aulio	3
Leppäsuonkatu	2
Vihdintie X Konalantie	2
Vatunniemenkuja	2
Vanhastienvie	2
Tyrmäemmenkatu...	2
Tyrmäemmenkatu	2
Turkkiläheikentie Vihenkylä	2
Tullivuorentie 6	2
Tuuholmankatu	2
Teddisuuskatu, Väskiyntie	2
Tekniikankatu X Laituririnne	2
Tatariharjuntie	2
Semäntien rantatie X...	2
Svenne Oksanen puistikuj	2
Sturenkatu	2
Sofienkatu	2
Sibeliuskatu	2
Suomalais-Ahteenkatu...	2
Runeberginkatu X Ahteenkatu	2
Runeberginkatu Meckelininkatu	2
Riso Ryin tie	2
Raunontie	2
Rantakarranontie	2
Päivätorontori X Kanavakatu	2
Porkkalankatu	2
Pihlajatie X Honkatie	2
Pihlajämsentie	2
Mekelininkatu Suurenkatu	2
Myrskyläntie	2
Myllytie	2
Metsäpuonkatu X...	2
Mekiläntu	2
Meunmäentie	2
Mechelininkatu X...	2
Mechelininkatu Herttoniemenkatu	2

Liikennevalvontapyyntöjen n lkm KJ-alue

(tyhjä)	29
Etelä	28
Itä	23
Pohjoinen	2

Vastaanottotapa lkm

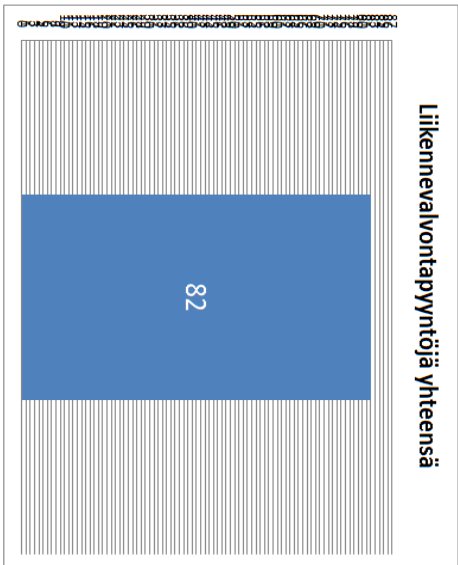
Henkköhti	64
Puhelin	14
Internet	13
Sähköposti	1

Liikennevalvontapyynnön laji

Muu pyyntö	12
Retevysovalvonta	9
Polkupyöräilijävalvonta	8
Suojatievalvonta	5
Maastoliikenne #Muu pyyntö	4
Suojatievalvonta	4
Maastoliikenne #Muu pyyntö	3
Liikennevalvontat #Risteysajov...	3
Vaarantava pysäköinti	2
Läpjovalvontat #Muu pyyntö	2
Mopo- ja moottoripyöräliikenne	2
Läpjovalvontat	1
Nopeusvalvontat #Läpjovalvonta...	1
Maastoliikenne #Läpjovalvonta...	1
Taksit- ja linjat	1
Jalankeuhkuliikenne #Suojatievalv...	1
Jalankeuhkuliikenne #Polkupyöräilij...	1
Jalankeuhkuliikenne #Polkupyöräilij...	1

Vastaanottoaika	Alue	Kenttäjohto-alue
1.10.2018 9:00	Alppiharju	Etelä
4.10.2018 9:40	Etu-Toolie	Itä
4.10.2018 13:00	Hermann	Pohjoinen
8.10.2018 10:20	Herttoniemi	(tyhjä)
8.10.2018 12:50	Itäkeskus	Osoite
8.10.2018 17:00	Käivopuisto	Albertinkatu X Uudenmaank...
9.10.2018 11:00	Kallio	Aleksis Kivenkatu
9.10.2018 21:00	Kamppi	Artelinkatu 16
9.10.2018 14:45	Kannelmäki	Etiudessa
11.10.2018 10:00	Kluuvi	Etelänaako
11.10.2018 10:25	Korona	Etelä-Espanadi Eteläinen M...
11.10.2018 15:45	Konttula	Fredrikinkatu Iso hoodertink...
11.10.2018 16:00	Kruununhaka	Gustav Pauligin katu
12.10.2018 9:45	Kulosaari	Liikennevalvontapyynnön laji
12.10.2018 14:45	Kumpula	Jalankeuhkuliikenne #Liikenne...
12.10.2018 14:35	Käpylä	Jalankeuhkuliikenne #suojatie...
15.10.2018 9:30	Laajasalo	Jalankeuhkuliikenne #suojatie...
16.10.2018 10:00	Laittasaaari	Liikennevalvontat #Riste...

	56	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
45	Rivotskot																			
46	"Voisiko H:gin poliisikin toimia näin kuten linkki alia. Hyvä paikka olisi keyvenliikenteen väylät uuden kaivataman kohdalla tätäyän molemmin puolin. On hengenvaarallista kun joka työmätkä tulee vastaan kymmeniä valittomia " Valottomien polkupyörien vaihtoa.																			
47	Aamulla lähdin Kästijärven 3:n kohdalta ja samaan aikaan vastapuolelle pysäköi keltainen pakettiauto jossa oli saksalaiset rekisterikilvet. Nämä olivat reunalta keitaiset, eli näissä liikenneväkurus on voimassa vain Saksassa ei Suomessa. Jos autoilla saa ajaa Suomessa kilvissä on punainen reuna. Toivon, että panostatte tähän vaihtoon.																			
48	Aarelinkadun osuus Acturuksekkadun-Polaruksekkadun välillä on käsitteäkseni jätinkuljolle ja pyöräilijöille varattu, eikä autoilijoille, jotka jatkuvasti ajavat ko. katuosuutta. Vaaratilanteita lisää, että katuosuden viereen on varastoitu trukkilavoissa olevia katukiviä ja muita romua, mikä entisestään kaventaa katuosuutta. Huomioitava, että viereessä on Kalasataman koulu, minkä vuoksi osuus on turvattava.																			
49	Asiakas soittaa pyytää Päiväkotit Poutapilven, Malminlla alueelle Tuulivuorente 6 vaihtoa. Alueella myös tiettyönaa. Mielellään aamulle tai iltapäivälle. Olivat mietittneet vanhemmat hyvinkin eksosoittista ajonopeuksien hillintää, omatekoista toipoa tielle...																			
50	asiakas soitti ja ilmoitti, että Laippatien kohdalla ajaa moori ylinopeutta ja vaarallista etenkin lapsille, jotka menevät siitä yli Rauhapolon Bändikouluun. Toivoi, että saisi sinne vaihtoa.																			
51	Asiakas soitti ja kertoi toivovansa liikennevaihtoa Helsingin Sibeliuskadulle, etenkin Medehelinkadun ja Väiskärnkadun väliselle teosuudelle, jolla ajetaan jatkuvasti ylinopeutta.																			
52	Asiakas soitti ja pyysi vaihtoa punavalosteykseen (kustaa Vaasan tien) ja Intankadun risteyks). Ertty/sest kilo 15-17 ja ulospäin kaupungista ajavat autot menevät usein punaisia päin.																			
53	Asiakas soitti liikenneturvallisuuskeskukseen ja ilmoitti vattunienkujan vaaralliseksi. Toivoi vaihtoa sinne, koska rakennustyömaata sekä yksisuuntainen tie, josta autoilijat eivät välitä. Alueella kulkee paljon lapsia ja vattunienkujan 8 kohdan parkkihallista näkyvyys huono.																			
54	Asiakas soitti liikenneturvallisuuskeskukseen ja toivoi vaihtoa Pihlajajättä Honkatelle olevalle kulmalle, jossa läpijoikehto. Kieuloista huolimatta ajoneuvot ajaa kova ja varsinkin kello 14 aikaen.																			
	asiani koskee liikenteenvaihtoa alueelle Medehelinkatu ja Caloniuskankatu risteysalue Helsingissä. itse olen melannut jäädä kaksi kertaa auton alle tuossa suojatella. ja se pahinhan on se, että tuossa viereessä on koulu. Noin viikko sitten yksi pieni tyttö lähti vihreillä yrittämään suojateta, niin pakettiauto vain ajoi suoraan punaisia valoja päin. Onneksi sain repäistyä tytön takin hupusta ja vedettyä näin hänet pois auton alta. Pakettiauto vain jatkoi matkaa pyhänyttä. Tyttö kyllä pelästyi paljon tilanteesta. Onneksi ei tällä kertalla käynyt mitään, mutta																			



Ohje liikennevalvontapyyntö -kyselylomakkeen täyttämiseksi



Liikennevalvontapyyntöt Helsinki

Ohje liikennevalvontapyyntö – kyselylomakkeen täyttämiseksi

Helsingin poliisilaitos, 2019

1. Liikennevalvontapyyntölomake




Linkit:



- Liikennevalvontapyyntö – lomake löytyy **Sinetistä, Helsingin poliisilaitoksen** omilta sivuilta, ***Helsingin linkit*** listauksesta.
- Linkki vie suoraan täytettävään lomakkeeseen, joka tallentuu *Liikennevalvontapyyntöt Helsinki –neukkariin*.

2. Lomakkeen täyttö


Liikennevalvontapyynnöt Helsinki
Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Liikennevalvontapyyntö Valmis Peruuta

Vastaanottotapa *

Liikennevalvontapyynnön laji *

Jalankulku liikenne
 Liikennemerkki valvonta
 Liikennevalvonta
 Maastoliikenne
 Lapsivalvonta
 Mopo- ja moottoripyörä liikenne
 Nopeusvalvonta
 Poliisipöytävalvonta
 Raikas liikenne
 Rattijuopumusvalvonta
 Risteysohjausvalvonta
 Suojatievalvonta
 Taksi- ja linja-autoliikenne
 Vaarantava pysäköinti
 Vesiliikenne
 Muu pyyntö

Osoite *

Alue *

Selostus - ÄLÄ LAITA PYYNTÖÖN HENKILÖTIEDOKSIA LUOKITELTAVIA Tietoja tai ASUNOSOITTEITA! *

- Täytä jokainen kohta lomakkeesta!
- Valvontapyyntölajiin voit valita useamman vaihtoehdon
- Älä kirjaa yksilöivää osoitetta tai nimeä!
- Kopioi selostukseen pyynnön esittäjän saateteksti kokonaisuudessaan

3

6.2.2019



3. Liikennevalvontapyynnöt Helsinki -neukkari



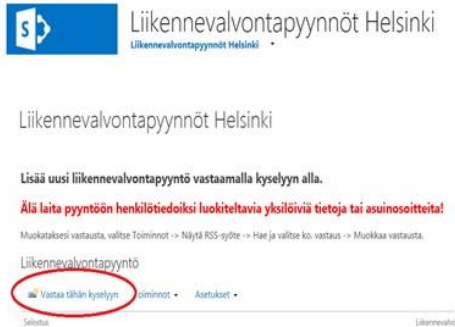
- Siirry *Liikennevalvontapyynnöt Helsinki* Sharepoint ryhmätötilaan
- Ryhmätötila löytyy työaseman työpöytänäkymän *Sharepoint työtilat -kansio*sta

4

6.2.2019



4. Uuden pyynnön kirjaaminen neukkarissa



Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Lisää uusi liikennevalvontapyyntö vastaamalla kyselyyn alla.

Älä laita pyyntöön henkilötiedoiksi luokiteltavia yksilöiviä tietoja tai asuinosoitteita!

Muokataksesi vastausta, valitse Toiminnot -> Näytä RSS-syöte -> Hae ja valitse ko. vastaus -> Muokkaa vastausta.

Liikennevalvontapyyntö

Vastaa tähän kyselyyn • Kirjinnot • Asetukset

Seloste Liikennevalv

- Liikennevalvontapyynnön voit kirjata Helsingin linkeistä löytyvän oikopolun lisäksi myös neukkarissa
- Kirjaa uusi liikennevalvontapyyntö valitsemalla ryhmätyötilan aloitusnäkyssä oleva **Vastaa tähän kyselyyn**, joka avaa kyselylomakkeen ponnahdusikkunassa

5

6.2.2019



5. Yhteenveto liikennevalvontapyynnöistä

- Voit tarkastella ja suodattaa tietoa kirjatusta liikennevalvontapyynnöistä avaamalla niistä erillisen yhteenvedon.
- Yhteenveto löytyy neukkarin aloitusnäkyvän alavetovalikosta.



Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Liikennevalvontapyynnöt Helsinki

Aloitussivu
Muistikirja
Tiedostot
Viimeisimmät
Yhteenveto
Sivuston sisältö

Liikennevalvo... t Helsinki

Lisää uusi liikennevalvontapyyntö vastaamalla kyselyyn alla.

Älä laita pyyntöön henkilötiedoiksi luokiteltavia yksilöiviä tietoja tai asuinosoitteita!

Muokataksesi vastausta, valitse Toiminnot -> Näytä RSS-syöte -> Hae ja valitse ko. vastaus -> Muokkaa vastausta.

Liikennevalvontapyyntö

6

6.2.2019



