

MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIEN PERUSKURSSI

– Vertailtavana Suomi ja yhteistyömaat Euroopassa

Henri Meriläinen

10/2019

Tiivistelmä

Tekijä(t)	Tutkinto
Henri Meriläinen	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Moottoripyöräpoliisien peruskurssi – Vertailtavana Suomi ja yhteistyömaat Euroopassa	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Matti Tuominen	Tutkimuksellinen opinnäytetyö
Tiivistelmä <p>Tämä opinnäytetyö käsittelee Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssia verrattuna muiden Euroopan maiden moottoripyöräpoliisien peruskursseihin. Opinnäytetyö on kvantitatiivinen tutkimus, jonka aineisto on kerätty kyselyllä. Poliisihallitus välitti kyselyn niihin Euroopan maihin, joiden kanssa Suomi tekee yhteistyötä moottoripyöräpoliisitoiminnassa. Kyselyyn vastasi 15 henkilöä 14 eri maasta. Kyselyllä on tarkoitus selvittää eroja Suomen ja muiden Euroopan maiden moottoripyöräpoliisien peruskurssien välillä. Kyselystä on valittu tutkimuskysymyksiä vastaavat pääkohdat. Nämä osat ovat peruskurssien yleinen toteutus, peruskurssien ajoharjoitteet ja peruskurssien loppukokeet. Ylikonstaapeli Kimmo Järvinen on toiminut tutkimuksessa asiantuntijaroolissa.</p> <p>Kyselyn vastausten analysoinnin perusteella voidaan todeta, että Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi eroaa muiden Euroopan maiden peruskursseista kurssin pituudessa, opetusmäärissä ja loppukokeiden läpäisyprosentissa. Suomessa opetusmäärät ovat jokaisella osa-alueella Euroopan maiden korkeimpia, ja myös kurssin pituus on pidempi moniin muihin maihin verrattuna. Suomessa jokainen peruskurssille tähän mennessä osallistunut henkilö on läpäissyt kurssin. Näin ei kuitenkaan ole muissa Euroopan maissa, joissa kaikki peruskurssille osallistuneet eivät läpäise kurssia. Suomen peruskurssi ja sen pääsykokeet vaikuttavat olevan laadukkaita ja monipuolisia Euroopan maihin verrattuna. Peruskurssia voisi kuitenkin kehittää mahdollisten jatkotutkimusten avulla, joilla voitaisiin tarkastella peruskurssien eroja tarkemmin ja yksityiskohtaisemmin. Lisäksi jo toteutetun kyselyn laajuus mahdollistaisi opinnäytetyön laajuutta tarkemman analyysin peruskurssien eroista.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
56 + 39 liitesivua	10/2019
Avainsanat <p>ajaminen, Eurooppa, kyselytutkimus, kvantitatiivinen tutkimus, moottoripyörä, moottoripyöräpoliisi, moottoripyöräpoliisien peruskurssi</p>	

SISÄLLYS

Sisällys	1
1 Johdanto.....	3
1.1 Aiempi tutkimus ja kirjallisuus	4
1.2 Tutkimusmenetelmät	5
2 Poliisimoottoripyörien historia Suomessa	5
3 Poliisimoottoripyörän kuljettaminen ja kuljettamisen oppiminen	7
3.1 Uusien taitojen oppiminen ja opettaminen	8
3.2 Ajoneuvon käsittelyn opettaminen	10
3.3 Moottoripyörän kuljettaminen.....	12
3.3.1 Havainnointi.....	15
3.3.2 Sään vaikutus moottoripyörän kuljettamiseen	17
3.3.3 Hallintalaitteiden käyttö	17
3.3.4 Kääntyminen	20
3.3.5 Poliisimoottoripyörän kuljettajaa avustavat järjestelmät	22
3.4 Poliisimoottoripyörille sattuneet liikenneonnettomuudet.....	24
4 Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi.....	26
4.1 Peruskurssille hakeminen	27
4.2 Peruskurssin valintakokeet	27
4.3 Peruskurssin sisältö	28
4.3.1 Teoriaopetus.....	28
4.3.2 Huolto- ja rakenneopetus	28
4.3.3 Ajo-opetus	29
4.3.4 Kokeet	30
4.4 Peruskurssilla käytettävät moottoripyörät	31
4.5 Peruskurssin jälkeiset jatkokoulutukset.....	31

5 Tutkimustulokset	32
5.1 Kysely.....	32
5.2 Peruskurssien yleinen toteutus	34
5.3 Peruskurssien ajoharjoitteet.....	38
5.3.1 Hidasajoharjoitteet	38
5.3.2 Maastojoharjoitteet.....	40
5.3.3 Märkien olosuhteiden ajoharjoitteet.....	42
5.4 Peruskurssien loppukokeet	43
5.4.1 Loppukokeen sisältö	46
5.4.2 Hylättyjen suoritusten määrä	47
6 Pohdinta	48
6.1 Tutkimuksen luotettavuus	48
6.2 Johtopäätökset	50
6.3 Kehittämisehdotukset	53
Lähteet.....	55
Liitteet	

1 JOHDANTO

Moottoripyöräpoliisien peruskurssilla koulutetaan uusia moottoripyöräpoliiseja. Peruskurssilla opiskelijat oppivat käsittelemään poliisimoottoripyörää ammattitaitoisesti ja monipuolisesti. Peruskurssin tarkoituksena on antaa uusille moottoripyöräpoliiseille tarvittavat taidot moottoripyöräpoliisin toimimiseen.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään eroja Suomen ja muiden Euroopan maiden moottoripyöräpoliisien peruskurssien välillä. Erityisesti peruskurssien yleinen toteutus, peruskurssien ajoharjoitteet ja peruskurssien loppukokeet ovat tarkastelun kohteina. Tutkimuksen tavoitteena on osoittaa, mitä eroja ja samankaltaisuuksia eri maiden moottoripyöräpoliisien peruskurssien välillä on. Kyselynä toteutetulla tutkimuksella saadaan erilaisia näkökulmia moottoripyöräpoliisien koulutukseen ja koulutuksen mahdolliseen kehittämiseen. Moottoripyöräpoliisien koulutukseen liittyviä aikaisempia tutkimuksia ei ole olemassa, ja siksi tutkimusaihe on ajankohtainen. Opinnäytetyön tutkimuskysymyksiä ovat:

- Miten moottoripyöräpoliisien peruskurssi vertautuu Euroopan maiden moottoripyöräpoliisien peruskursseihin?
- Miten peruskurssien yleinen toteutus eroaa Suomen peruskurssista?
- Miten peruskurssien ajoharjoitteet eroavat Suomen peruskurssin ajoharjoitteista?
- Miten peruskurssien loppukokeet eroavat Suomen peruskurssin loppukokeista?

Opinnäytetyö etenee seuraavasti: Luvussa 1 tarkastellaan aiempaa tutkimusta ja tässä työssä käytettyä kirjallisuutta. Lisäksi luvussa esitellään käytettyä tutkimusmenetelmää. Luvussa 2 ”Poliisimoottoripyörärien historia Suomessa” käsitellään ensimmäisten poliisimoottoripyörärien tuloa Suomeen ja sitä, kuinka näistä alkuperäisistä poliisimoottoripyöräistä on kehittynyt tämän päivän teknisesti edistyneet ja suuren suorituskyvyn omaavat poliisimoottoripyörät. Luvussa 3 ”Teoria moottoripyöräpoliisien koulutuksen taustalla” tarkastellaan taitoja, joita poliisimoottoripyöräajan kuljettaminen vaatii. Lisäksi luvussa perehdytään moottoripyöräpoliiseille tapahtuneisiin onnettomuuksiin. Luvussa 4 ”Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi” kerrotaan Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssin sisällöstä ja luodaan vertailukohta tutkimuksen kyselyn analysoinnille. Tämän jälkeen luvussa 5 ”Tutkimustulokset” kerrotaan opinnäytteeseen liittyvän kyselyn tulosten analysoinnista. Luvussa tutkimuksen tuloksia käsitellään tutkimuskysymyksiin verraten. Kaikkia kyselyn kysymyksiä ei

analysoida. Analysoinnin jälkeen luvussa 6 ”Pohdinta” opinnäytteessä pohditaan kyselyn tuloksia tarkemmin Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssiin verraten sekä pohditaan tutkimuksen luotettavuutta. Lopuksi opinnäytteessä käsitellään tutkimuksen ja uusien tutkimusten kehittämisehdotuksia sekä mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

1.1 Aiempi tutkimus ja kirjallisuus

Moottoripyöräpoliisien peruskurssista ei ole saatavilla aikaisempaa tutkimusta, eikä moottoripyöräpoliisien koulutukseen yleisesti liittyviä tutkimuksia ole tehty. Ylikonstaapeli Kimmo Järvinen on tehnyt vuonna 2017 opinnäytetyön *Poliisimoottoripyörien markkina-kartoitus*, mutta kyseissä opinnäytetyössä ei käsitellä koulutukseen liittyviä asioita. Muissa oppilaitoksissa on tehty poliisimoottoripyöriin liittyviä opinnäytetöitä, mutta näissäkään opinnäytteissä ei käsitellä koulutukseen liittyviä asioita.

Moottoripyöräpoliisitoiminnasta ei ole juurikaan kirjallisuutta, ja siksi tutkimusaiheeseen liittyvän teorian löytäminen on ollut haastavaa. Peruskurssiin liittyvää kirjallisuutta ei ole ollenkaan. Tässä opinnäytetyössä käytetään kasvatustieteellistä kirjallisuutta, koska moottoripyörän kuljettamisen opettamisessa on kyse opettajan ja opiskelijan välisestä vuorovaikutuksesta. Lisäksi opinnäytetyössä on katsottu tarpeelliseksi käyttää ajoneuvon käsittelyä opettavaa teosta, sillä moottoripyöräpoliisien peruskurssilla on kyse ajoneuvon käsittelyn oppimisesta. Erityisesti tutkimuksessa hyödynnetään Philip Coynen (1996) teosta *The police rider's handbook to better motorcycling* ja Ilkka Kososen (1992) teosta *Hallitse pyöräsi: Moottoripyörän ajotekniikan opas*. Coyne (1996) keskittyy moottoripyöräpoliisien näkökulmaan moottoripyörän kuljettamisesta ja Kososen (1992) teos luo sitä laajemman ja yleisemmän katsauksen moottoripyörien kuljettamiseen. Kasvatustieteellistä näkökulmaa opinnäytetyöhön tuovat Hannu Salakarin (2007) teos *Taitojen opetus* sekä Esko Keskisen, Sirkku Laapottin, Antero Lammin, Ari-Pekka Niemisen ja Martti Peräähön (2012) teos *Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa*.

Kirjallisuuden ja aiempien tutkimusten niukkuuden takia moottoripyöräpoliisitoimintaan on perehdytty ennen kyselyn tekemistä myös ylikonstaapeli Kimmo Järvisen avustuksella. Järvinen on antanut tarvittavan teoretiedon moottoripyöräpoliisien koulutuksesta.

1.2 Tutkimusmenetelmät

Tämä opinnäytetyö on kvantitatiivinen tutkimus. Kvantitatiivisella tutkimuksella tarkoitetaan määrällistä tutkimusta. Kvantitatiivinen tutkimus on lähtöisin luonnontieteistä, ja siinä painotetaan syyn ja seurauksen lakeja (Hirsjärvi & Remes & Sajavaara 2008, 135). Kvantitatiivisen tutkimuksen edellytyksenä on, että tutkija tietää teoriaa aiheesta ja on perehtynyt aiheeseen. Tietämyksen avulla tutkija pystyy tekemään kvantitatiivisille tutkimuksille tyyppillisen kyselylomakkeen, jolla pyritään saamaan vastaus tutkimusongelmaan. Kyselylomake ei kuitenkaan voi sisältää suoria kysymyksiä liittyen tutkimuskysymyksiin tai -ongelmaan, vaan kyselylomakkeen kysymysten avulla tutkija saa vastauksen tutkimuskysymyksiin ja -ongelmaan. (Kananen 2015, 197–198.)

Tässä opinnäytetyössä käytetty kysely luotiin Webropol-alustalle ylikonstaapeli Kimmo Järvisen avustuksella. Kyselyn tulosten analysointi tehtiin Webropol-alustan perusraportin avulla. Kyselyn tuloksia analysoitiin maakohtaisesti kysymys kerrallaan maita toisiinsa verraten. Kysely esitellään tarkemmin luvussa 5. Kysely löytyy myös liitteenä työn lopusta (Liite 1).

2 POLIISIMOOTTORIPYÖRIEN HISTORIA SUOMESSA

Suomessa ensimmäiset poliisimoottoripyörät otettiin käyttöön 1900-luvun alkupuolella. Ensimmäiset moottoripyörät olivat sivuvaunullisia, ja ne tulivat ensimmäisenä Helsinkiin ja Viipuriin. (Taivainen 2002, 85.) Keskuspoliisiosastoon perustettiin liikenneryhmä vuonna 1922, ja 1930-luvulla ryhmään liitettiin myös valvontapartio, joka käytti sivuvaunullista moottoripyörää liikennerikkomuksien tarkkailuun. (Keskinen & Silvennoinen 2004, 202.) Kuten ensimmäiset poliisiautotkin, myös ensimmäiset poliisimoottoripyörät olivat amerikkalaisvalmisteisia, merkiltään Harley Davidstoneja. Moottoripyörien määrä pysyi kuitenkin pienenä aina toisen maailmasodan jälkeisiin vuosiin asti. Vuoteen 1946 mennessä poliisilla oli 25 poliisimoottoripyörää. (Taivainen 2002, 85.)

1950-luvulla silloisen radiopoliisin moottoripyöräpartiot hoitivat liikenteenvalvonnan. Vuoden 1952 Helsingin olympialaisia varten poliisimoottoripyörien määrää haluttiin nostaa ja uudistaa, ja sivuvaunullisia Harley Davidstoneja hankittiin erityisesti liikenneturvallisuustyöhön. 1950-luvun lopulla radiopoliisilla oli käytössään neljä sivuvaunullista Harley

Davidson-moottoripyörää. Sivuvaunullisten moottoripyörien lisäksi vuonna 1958 hankittiin myös niin sanottuja ”soolo-moottoripyöriä”, joissa ei ollut sivuvaunua. Nämä moottoripyörät olivat merkiltään BMW R60 -moottoripyöriä. (Keskinen & Silvennoinen 2004, 203; Taivainen 2002, 85.) Näkyvyyden parantamiseksi uudet soolo-poliisimoottoripyörät olivat valkoisia. Kyseisissä moottoripyörissä oli radiot, joiden avulla moottoripyöräpoliisit pystyivät olemaan yhteydessä toisiin poliisimoottoripyöriin, radioautoihin ja tukiasemiin. (Tervämäki 2005, 98–99.) Sivuvaunullisia moottoripyöriä näkyi poliisin käytössä viimeisen kerran vuonna 1964, jolloin viimeiset sivuvaunulliset poliisimoottoripyörät jäivät pois käytöstä (Taivainen 2002, 85).

Vuonna 1961 Helsingin poliisilaitoksen poliisimoottoripyörät siirrettiin liikenneryhmän alaiseksi ja laitos sai käyttöönsä viisi ensimmäistä ”soolo-moottoripyörää”, jotka olivat BMW 600 -merkkisiä (Keskinen & Silvennoinen 2004, 202–205; Orasmala 1976, 229). Helsingin kaupunki lahjoitti vuonna 1967 Helsingin poliisilaitokselle viisi moottoripyörää, ja lahjoituksen jälkeen Helsingin poliisilaitoksella oli käytössään kymmenen poliisimoottoripyörää. Moottoripyörät oli tarkoitettu erityisesti Itäväylän valvontaan, ja niitä käytettiin erityisesti aamu- ja iltaruuhkan aikaan pääväylillä. (Keskinen & Silvennoinen 2004, 202–205.) 1960-luvulla poliisimoottoripyörät olivat vielä BMW R60 -mallisia. Seuraavaksi malliksi tulivat BMW R60/5 -malliset moottoripyörät ja niiden rinnalle poliisimoottoripyöriksi ostettiin myös 1970-luvun alkupuolella Moto Guzzeja. (Taivainen 2002, 86.) 1980-luvulla poliisilla oli 50 moottoripyörää, jotka olivat edelleen BMW-merkkisiä. (Tervämäki 2005, 104–106.) Liikenteenvalvonnan lisäksi soolo-moottoripyöriä käytettiin valtiovierailujen yhteydessä autosaattueiden saattotehtävissä. (Keskinen & Silvennoinen 2004, 202–205.) Vuonna 1965 liikenneryhmä otti vastuun myös valtiovierailujen, EM-kisojen ja muiden isojen tapahtumien liikennejärjestelyjen hoitamisesta (Orasmala 1976, 230).

1990-luvun alussa poliisimoottoripyörät olivat merkeiltään yhä BMW:itä ja Yamahoita. Poliisilla oli tuolloin 57 poliisimoottoripyörää, joista 34 kuului Liikkuvalla poliisille, 10 Helsingin poliisilaitokselle, kolme Turun ja Porin lääniin, kaksi Keski-Suomen lääniin ja yksi Oulun lääniin. Näiden lisäksi keskusrikospoliisilla oli kolme, suojelupoliisilla kaksi ja sisäministeriöllä kaksi poliisimoottoripyörää.

Uusien moottoripyörien hankinta tehtiin vuodesta 1992 lähtien Poliisivarikon toimesta. Poliisivarikon nimi muutettiin Poliisin tekniikkakeskukseksi vuonna 1996, jolloin uusien moottoripyörien hankinta tehtiin kyseisen keskuksen kautta. (Tervämäki 2005, 108–109.)

Joensuun poliisilaitos otti lisäksi vuonna 1996 ensimmäisenä poliisilaitoksena koko Suomesta käyttöön kaksi skootteria. Skoottereilla valvottiin kevyttä liikennettä ja yleistä järjestystä sekä turvallisuutta. Skoottereiden varusteisiin kuului sininen hälytys- ja punainen pysäytysvalo, poliisitunnukset ja radio. (Tervämäki 2005, 104–106.)

Poliisimoottoripyörien määrä ja varustus ovat siis kehittyneet tasaisesti vuosikymmenestä toiseen. Myös niiden tekninen varustus on kohentunut vähitellen. 1960-luvulla poliisimoottoripyörissä oli vielä putkiradiot. Putkiradioissa oli erikseen mikrofoni ja kaiutin. Kaiuttimesta kuunneltiin radioviestintää ja mikrofoniiin lausuttiin se radioviesti, mikä itse haluttiin lähettää. Moottoripyörien liikkua tuuli kuitenkin heikensi radioiden kuuluvuutta, minkä vuoksi kovassa vauhdissa ääni ei välttämättä kuulunut. Tällöin vauhtia hiljennettiin, jotta radioliikenteestä saatiin selvää. Myöhemmin moottoripyöräpoliiseille tulivat käyttöön kypäräradiot, joiden käyttöönoton yhteydessä poliisimoottoripyörien radiot uudistettiin. Tämä ei kuitenkaan ratkaissut kuuluvuusongelmia, sillä samaan aikaan moottoripyörien suorituskyky kasvoi, ja sen myötä yhteys- ja kuuluvuusongelmat jatkuivat. Ongelmia yritettiin korjata mikrofoneja ja kuulokkeita vaihtamalla, mutta ongelmia ei silti saatu täysin ratkaistua. Radioiden kehittymisen lisäksi askeleita otettiin myös muilla osa-alueilla, ja ensimmäiset Poliisi-tekstit tulivat Moto Guzzi -merkkisiin moottoripyöriin 1970-luvulla. (Taivainen 2002, 86–87.)

Nykypäivän poliisimoottoripyöriä ei oikeastaan edes pysty vertaamaan entisajan sivuvauhallisiin moottoripyöriin. 2000-luvulla poliisimoottoripyörissä on varusteina muun muassa hälytyslaitteet, nopeudenmittaustutkat, navigaattorit, go pro -kamerat, pieni tietokone ja tulostin. Lisäksi poliisille on tullut juuri koekäyttöön uusi moottoripyörä. Kyseinen moottoripyörä sisältää samaa tekniikkaa kuin poliisiautot, ja moottoripyörästä löytyy muun muassa rekisterikilven lukulaite. Uusi koekäytössä oleva moottoripyörä on maailman nopein poliisimoottoripyörä, ja se voi saavuttaa noin 300 kilometrin tuntinopeuden. (Sievinen 2019.)

3 POLIISIMOOTTORIPYÖRÄN KULJETTAMINEN JA KULJETTAMISEN OPPIMINEN

Moottoripyörän ajaminen on taito, jonka oppiminen vie aikaa. Kun tähän oppimisprosessiin liitetään lisäksi poliisimoottoripyörän varusteet, niiden käyttö ja muut poliisitoimintaan

oleellisesti liittyvät asiat, on opittavaa todella paljon. Taitojen oppiminen onkin omanlaisensa monimutkainen prosessi.

3.1 Uusien taitojen oppiminen ja opettaminen

Oppimisprosessi on monivaiheinen kokonaisuus. Keskinen ja Niemisen (2012) sekä Salakarin (2007) mukaan taidon oppimisen vaiheet on jaettu seuraavasti: Ensimmäisessä vaiheessa oppija seuraa esimerkkisuoritusta ja yrittää hahmottaa taitoon vaadittavia asioita parhaansa mukaan. Oppija siis luo mielikuvia suorituksesta ja yrittää sisäistää suorituksen eri vaiheet. Ensimmäisessä vaiheessa opitaan siis työn perusteita ja tässä vaiheessa voidaan käyttää erilaisia taitojen oppimisen tapoja. Vaihetta kutsutaan tiedostamisvaiheeksi (kognitiivinen vaihe). (Keskinen & Nieminen 2012, 123–124, Salakari 2007, 9; ks. myös Fitts ja Posner 1967.)

Toisessa vaiheessa oppija harjoittelee kyseistä taitoa yrityksen ja erehdyksen kautta. Suoritukset ovat usein tässä vaiheessa hitaita, ja virheitä sattuu paljon. Opittavan asian hallinta paranee pikkuhiljaa sujuvammaksi ja yhtenäisemmäksi. Perusteiden oppimisen jälkeen oppija alkaa siis hahmottaa suurempia kokonaisuuksia, ja toiminnasta tulee jatkuvaa. Tässä vaiheessa kouluttajan rooli ei ole enää yhtä suuri kuin aiemmin, ja hän voi olla enemmissä määrin taka-alalla ja seurata oppijan suoritusta. Kouluttajan tulee kuitenkin antaa oppijalle palautetta tämän toiminnasta ja antaa apua, mikäli oppija sitä tarvitsee. Myös oppimistehtävät tulee tässä vaiheessa suhteuttaa oppijan taitoihin, jotta ne eivät ole liian helppoja tai liian vaikeita. Toisessa vaiheessa vaaditaan yhä suuri määrä toistoja, joiden avulla oppija oppii suoritukseen tarvittavia taitoja ja ryhtyy myös huomaamaan mahdollisia virheitä omassa toiminnassaan. Tätä vaihetta kutsutaan asioiden toisiinsa liittämisvaiheeksi (assosiatiivinen vaihe). (Keskinen & Nieminen. 2012, 123–124, Salakari 2007, 9; ks. myös Fitts ja Posner 1967.)

Kolmannessa oppimisen vaiheessa oppija kehittää entisestään taitojaan, työskentelynopeutetaan ja työnsä laatua sekä sitä, miten hän kykenee käyttämään oppimiaan taitojaan uusien ongelmien ratkaisemisessa. Tällöin oppija on oppinut uuden taidon, ja siitä tulee automaatio. Oppijan ei enää tarvitse miettiä kaikkia suoritukseen tarvittavia yksityiskohtia, vaan hän voi tehdä suoritukset tiedostamatta. Tällöin oppiminen on edennyt automaatiivaiheeseen. (Keskinen & Nieminen 2012, 123–125, Salakari 2007, 9; ks. myös Fitts ja Posner 1967.)

Taitojen oppiminen on siis pitkälti kokemuksiin perustuvaa oppimista. Oppija oppii uuden taidon aluksi seuraamalla esimerkiksi opettajan antamaa esimerkkiä huomatakseen, mitä taito vaatii. Tämän jälkeen oppija kokeilee itse kyseistä harjoitusta ja saa siitä käytännön kokemuksen. Kokeilun jälkeen oppija alkaa omien kokemuksensa perusteella oppia taitoa paremmin ja kehittää omaa osaamistaan. Taitojen karttuessa opiskelijan oman toiminnan ja sen kehittämisen tärkeys kasvavat. (Salakari 2007, 15.) Käytännön työtaitojen oppiminen onnistuu vain tekemällä. Niitä ei voi oppia pelkästään kuuntelemalla opetusta ja lukemalla oppikirjoja. Käytännön työtaitoja voidaan oppia virheiden ja erehdyksen kautta, mutta tehokkainta niiden oppiminen on silloin, kun joku asian jo osaava henkilö opettaa ja neuvoo oppijaa. Tehokkaaseen käytännöntaitojen oppimiseen tarvitaan siis sekä opettajaa että itse työtaitojen harjoittelua. (Salakari 2007, 7.) Tämä koskee myös moottoripyörän hallitsemisen opettelua.

Moottoripyörän kuljettamisessa on kyse pitkälti motorisista taidoista. Motoristen taitojen oppiminen vaatii omakohtaista kokemusta ja virheiden tekemistä. Motoristen taitojen oppiminen perustuu harjoitteluun ja toistoihin, joiden avulla oppija kehittyy. Motorisiin taitoihin kuuluvat nopeus, tarkkuus, voima ja sujuvuus. Nämä ominaisuudet paranevat harjoittelun ja kokemusten kautta. Lisäksi niiden oppimiseen vaikuttavat opettajan palaute ja oppijan omat näkemykset suorituksestaan. (Salakari 2007, 2; ks. myös Gagné, Briggs ja Wager 1992, 92–93.)

Onkin tärkeää, että moottoripyörän käsittelyä harjoitellaan useasti ja kerrataan säännöllisesti. Motorisia taitoja opiskelevan henkilön tulee oppia virheistään, jotta hän voi kehittää taitojaan. Salakari (2007) on maininnut esimerkkinä motorisista taidoista vasaran käytön. Ensimmäistä kertaa vasaraa käyttävän henkilön tulee opetella, kuinka osua naulaan ja samaan aikaan saada lyöntiinsä voimaa, jotta naula uppoaa puuhun. Lisäksi hän on myös todennäköisesti seurannut jo taidon osaavan henkilön tekemistä ja siten saanut havaintoja siitä, miten vasaran kanssa tulisi toimia. (Salakari 2007, 15.) Motoristen taitojen oppiminen vaatii myös reflektointia eli oman suorituksensa arviointia. Reflektoidessaan oppija pohtii esimerkiksi sitä, miten hän voisi parantaa ja nopeuttaa omaa suoritustaan. (Salakari 2007, 15.) Tällainen ajatteluprosessi on tärkeä oppimisen kannalta, sillä reflektointi tehostaa oppimista. Reflektoinnin lisäksi motoristen taitojen oppiminen edellyttää suurta määrää harjoitusta, jotta oppija voi saavuttaa kyseisessä taidossa vaadittavan tason tai esimerkiksi ammattitaidon. (Salakari 2007, 15.)

Käytännössä opetus tulee toteuttaa siten, että oppimisessa saavutetaan asetetut tavoitteet. Lisäksi oppimisen tulee olla mahdollisimman tehokasta. Opetuksen tulee siis olla sisällöltään sellaista, että se tukee oppimista mahdollisimman hyvin, eikä opetuksessa ole oppimisen kannalta epäoleellisia osuuksia. Oppimistuloksiin vaikuttaa positiivisesti opiskelijan aktiivisuus, tekemällä oppiminen sekä esimerkiksi työelämän kannalta realististen oppimistehtävien tekeminen. (Salakari 2007, 9, 189.) Salakari (2007) mainitsee myös, että ammatin oppimisessa keskipisteenä on käytännön työn tekeminen. Oppiminen on siis tehokkainta silloin, kun se liittyy käytännön sanelemien harjoitteiden tekemiseen. Oppija oppii asiat tiettyyn pisteeseen saakka oppilaitosympäristössä, mutta ammatin oppiminen vaatii kuitenkin realistisia käytännönharjoitteita. Käytännönharjoitteet usein myös vahvistavat oppijoiden motivaatiota. (Salakari 2007, 9, 189.)

Moottoripyöräpoliisien koulutuksessa juuri tekemällä oppiminen ja työelämän kannalta realististen harjoitusten tekeminen korostuvat entisestään, sillä poliisimoottoripyörän kuljettaminen on konkreettinen käytännön taito. Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssilla tekemällä oppiminen on suuressa osassa ja kaikkien harjoitusten tavoitteena on kehittää opiskelijoiden kykyä suoriutua moottoripyöräpoliisin työtehtävistä.

3.2 Ajoneuvon käsittelyn opettaminen

Ajoneuvon kuljettamisen opettelu alkaa pienistä kokonaisuuksista. Ihmisen työmuisti on hyvin rajallinen, ja tämän vuoksi kuljettamista harjoitteleva ei pysty sisäistämään suuria kokonaisuuksia yhdellä kertaa. Keskinen ja Nieminen (2012) ovat käyttäneet esimerkkinä tästä auton siirtämistä tasaisella alustalla parkkipaikasta toiseen, jolloin kuljettaja nousee autoon, käynnistää auton, siirtää auton toisen parkkiruutuun, sammuttaa auton ja nousee autosta pois. Kyseinen suoritus koostuu useista pienemmistä osasuorituksista, jotka kuljettaja on joutunut opettelemaan yksittäisinä suoritteina. Kokenut kuljettaja taas ei edes välttämättä tiedosta kaikkia suorituksen osioita, sillä hänelle ne ovat rutiinia ja automaattisesti suoritettavia vaiheita. Osasuoritusten avulla oppija pystyy rakentamaan pikkuhiljaa suurempia ja vaativampia kokonaisuoritteita, joita ajoneuvon kuljettaminen vaatii. (Keskinen & Nieminen 2012, 121–123.)

Uusi kuljettaja joutuu opettelemaan kaikki ajoneuvon kuljettamiseen liittyvät seikat täysin alusta. Vähitellen uusi kuljettaja alkaa oppia niin sanottuja perusasioita, joista toistojen

myötä tulee kuljettajalle rutiinia. Taitojen kehittyessä tietyt ärsykkeet saavat aikaan tietyn rutiinin, toiminnan. Keskinen ja Nieminen (2012) ovat käyttäneet esimerkkinä vihreän ja punaisen valon palamista liikennevaloissa. Vihreän valon syttyessä rutiinin oppinut kuljettaja osaa lähteä liikkeelle ja tehdä liikkeelle lähtöä varten tarvittavat toimenpiteet. Punaisen valon palaessa tai syttyessä kuljettaja tietää, että hänen tulee pysähtyä ja että hän osaa tehdä tarvittavat toimet sen mukaan. Tietyt ärsykkeet siis laukaisevat tietyn rutiinin, jonka tekemistä tarpeeksi kokenut kuljettaja ei edes mieti. (Keskinen & Nieminen 2012, 117–119.) Myös moottoripyörän kuljettaminen koostuu rutiineista, joita kuljettaja toistaa tietyissä tilanteissa. Näiden rutiinien oppiminen ottaa oman aikansa ja vaatii lukuisia toistoja. Tämän vuoksi moottoripyöräpoliisin peruskurssilla harjoitellaan paljon moottoripyörällä ajamista. Moottoripyörän kuljettamisen oppimista ei voi suorittaa luennoilla tai vain kokeneempia kuljettajia seuraamalla, vaan taito tulee oppia konkreettisesti moottoripyörällä ajamalla.

Ajotaidon oppiminen oikein heti alkuvaiheessa on tärkeää. Mikäli oppija oppii jonkin ajotaidon osa-alueen aluksi väärin ja tekee kyseistä suoritusta useita kertoja, tulee väärästä toimintamallista hänelle rutiini. Rutiinista pois oppiminen on erittäin haastavaa, sillä oppija on jo ehtinyt sisäistää suorituksen tekemisen tietyllä tavalla. Tämän vuoksi opettajalla on suuri rooli taidon opettamisen alkuvaiheessa. Opettajan tulee olla tietoinen oppijan toiminnasta ja kiinnittää huomiota siihen, että oppija tekee suorituksen alusta asti oikein. (Keskinen & Nieminen 2012, 121.)

Oppimisessa opettajalla on suuri rooli. Opettajan ja oppijan välisessä suhteessa opettajan opetustyyllillä ja -metodeilla on iso merkitys. Opettajan tulisi osata valita tietylle oppijalle sopiva opetustyyli. Jokainen oppija oppii uusia asioita eri tavalla, ja siksi kaikkia oppijoita ei voi opettaa samalla tavalla. Tämän vuoksi opettajan tulee valita ”työkalupakistaan” sopiva opetusmetodi, jotta oppijan oppiminen on mahdollisimman tehokasta. Suurissa ryhmissä eriyttäminen ei välttämättä ole mahdollista. (Keskinen & Nieminen 2012, 123–124.)

Taitojen opettamiseen on Keskinen ja Niemisen (2012) mukaan kaksi yleistä menetelmää. Ensimmäinen ”kolmen askeleen menetelmä” on Romiszowskin (1999) kuvaama menetelmä. Kyseisen menetelmän mukaista mallia on käytetty kauan ajo-opetuksessa. Menetelmän kolme askelta ovat esittely, harjoittelu ja soveltaminen. Esittelyvaiheessa vaadittava suoritus esitellään ja sen perusteet kerrotaan oppijalle. Toisessa vaiheessa suoritus demonstroidaan ja oppija pääsee harjoittelemaan suoritusta. Kolmannessa vaiheessa oppija pääsee

kehittämään taitoaan monipuolisesti ja määrällisesti. Tässä vaiheessa suoritus automatisoituu. (Keskinen & Nieminen 2012, 124–125.)

Toinen menetelmä ajoneuvon kuljettamisen opettamiseen on Critical mental system (CMS) -menetelmä. Menetelmä on alun perin kehitetty motoristen taitojen opettamiseen, ja siinä keskitytään suorituksen kriittisiin kohtiin ja mielikuvaharjoitteluun. Kriittisillä kohdilla tarkoitetaan suorituksen kohtia, joiden epäonnistuminen tarkoittaa koko suorituksen epäonnistumista. Menetelmän alussa oppijalle kerrotaan suorituksen tavoitteet sekä opeteltavat termit ja käsitteet. Tämän jälkeen oppijalle näytetään kokonaissuoritus, jota seuraa vaiheittainen näytetty kokonaissuoritus. Tämän jälkeen oppija tekee mielikuvaharjoituksia kyseisestä suorituksesta, ja hänellä on mahdollisuus kysyä opettajalta kysymyksiä suoritukseen liittyen. Viimeisenä vaiheena menetelmässä on harjoittelu, jolloin oppija harjoittelee suoritusta. Tässä vaiheessa opettaja myös antaa palautetta oppijalle hänen suorituksestaan ja ohjaa oppijaa parempaan suoritukseen. (Keskinen & Nieminen 2012, 125; ks. myös Suonperä 1986; 1991.) CMS-menetelmä sopii hyvin esimerkiksi ajoneuvon käsittelyharjoitusten opettamiseen (Keskinen & Nieminen 2012, 126). Menetelmää käytetään sovellettuna myös Suomen moottoripyöräpoliiseiden koulutuksessa, sillä moottoripyöräpoliiseiden koulutus sisältää paljon moottoripyörän käsittely- ja ajoharjoitteita.

3.3 Moottoripyörän kuljettaminen

Moottoripyörän kuljettaminen on suurta taitoa vaativa suoritus. Kuljettaminen eroaa suuresti auton tai muiden nelipyöräisten ajoneuvojen kuljettamisesta, sillä moottoripyörässä on vain kaksi rengasta, ja moottoripyörää ohjataan painopisteen avulla.

Moottoripyörän kuljettaminen perustuu painovoimaan, keskipakoisvoimaan, hyrrävoimaan, painopisteeseen ja kitkavoimaan. Kitkavoima on voima, jonka avulla moottoripyörää pystytään hallitsemaan. Kitkavoimaa syntyy tien ja moottoripyörän renkaiden väliin, ja se määrittää esimerkiksi sen, sutiiko moottoripyörän takarengas vai ei. Ilman kitkavoimaa moottoripyörän kuljettaminen on mahdotonta. (Kosonen 1992, 4–5.) Kitkavoima määrittää myös sen, kuinka kovaa tietyllä pinnalla voidaan jarruttaa ja kiihdyttää tai kuinka kovaa mutkassa voidaan ajaa, ennen kuin pito menetetään. Kitkan määrään vaikuttaa nopeuden lisäksi myös tienpinta ja sen muutokset. (Lempinen & Eskola & Martikainen 2000, 6.)

Painopiste tarkoittaa pistettä, johon esineen paino keskittyy. Mikäli esine laitettaisiin roikkumaan ilmaan painopisteestä, se pysyisi eri asennoissa tasapainossa. Painopiste sijaitsee moottoripyörässä yleensä moottorin kohdalla. Se voi kuitenkin muuttua kuljettajan liikkeiden tai esimerkiksi matkustajan vuoksi. Painopiste on moottoripyörän kuljettamisen kannalta oleellinen käsite, sillä moottoripyörän ohjaus tapahtuu painopistettä siirtämällä. (Kosonen 1992, 6–7.) Moottoripyörän painopiste on melko korkealla ja sen tukipinta-ala, eli ala, joka koskettaa tienpintaa, on pieni. Tämän vuoksi moottoripyörän tasapainotilaa kutsutaan epävarmaksi tasapainotilaksi. (Lempinen ym. 2000, 4.) Moottoripyörän kuljettaminen on tasapainoilua, ja esimerkiksi kääntyminen edellyttää kuljettajalta painon siirtämistä ja vastaohjausta. Kyseisten taitojen oppiminen vaatii aikaa, ja siksi uusi moottoripyörän kuljettaja on erityisen altis kaatumiselle ja muilla onnettomuuksille.

Hyrrävoima esiintyy kaikissa kaksipyöräisissä kulkuvälineissä. Kaksipyöräiset ajoneuvot pysyvät pystyssä hyrrävoiman avulla. Hyrrävoiman suuruuteen vaikuttaa moottoripyörän paino, koko ja renkaiden pyörimisnopeus. Hyrrävoiman merkitystä voi kuvata hyrrän avulla. Kun hyrrä laitetaan pyörimään, se pysyy pystyssä niin kauan, kun se pyörii. Sama pätee moottoripyöriin, joissa hyrrävoima syntyy renkaiden pyörimisestä. Lisäksi hyrrävoimaa moottoripyörässä aiheuttaa moottorin osien pyöriminen moottorin sisällä. Tämä voi suuresti vaikuttaa moottoripyörän ohjaamiseen. (Kosonen 1992, 9; Lempinen ym. 2000, 20.)

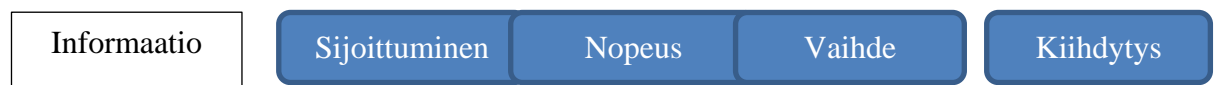
Keskipakoisvoimassa on kyse voimasta, joka työntää moottoripyörää kaarteesta ulos. Tämä johtuu moottoripyörän omaisuudesta pyrkiä kulkemaan suoraan. Keskipakoisvoimaan vaikuttaa moottoripyörän nopeus ja massa, eli mitä suurempi nopeus ja massa, niin sitä suurempi keskipakoisvoima. Lisäksi keskipakoisvoimaan vaikuttaa kaarten säde. Keskipakoisvoiman vuoksi moottoripyörän kuljettaja joutuu kallistamaan kaarten sisäpuolelle vastustamaan keskipakoisvoimaa. (Lempinen ym. 2000, 10–11.)

Coyne (1996) luettelee hyvän poliisimoottoripyörän kuljettajan ominaisuuksia. Hyvän kuljettajan ominaisuuksiin kuuluvat hyvä keskittyminen, tarkka havainnointi, oikea tilannepopeus, riskien tiedostaminen liikennetilanteissa, riskien minimointi, omien sekä moottoripyörän ja tien rajojen tunteminen, taitava hallintalaitteiden käyttö ja asenne, joka edistää liikenneturvallisuutta. (Coyne 1996, 1.) Nämä luetellut seikat kuuluvat niin moottoripyöräpoliisien kuin siviilimotoristienkin hyviin ominaisuuksiin, sillä ne parantavat niin kuljettajien kuin muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta.

Moottoripyörän kuljettaja on erittäin haavoittuvainen, sillä toisin kuin auton kuljettajalla, moottoripyörän kuljettajalla ei ole suojaavia rakenteita ympärillään. Lisäksi moottoripyörän vakaus on suurelta osin riippuvainen tienpinnasta, moottoripyörien näkyvyys muille tienkäyttäjille ei ole niin hyvä kuin autoilla ja toiset kuljettajat saattavat ottaa suurempia riskejä tullessaan moottoripyöräilijän eteen. Suurempien riskien lisäksi moottoripyörän kuljettajalla on myös etuja, kuten kuljettajan laaja näkökenttä, helpompi sijoittuminen liikenteessä ja hyvä kiihtyvyys. (Coyne 1996, 21.)

Vaatetus on moottoripyöräilijän paras suoja onnettomuustilanteissa. Moottoripyöräkypärän tulee olla hyväkuntoinen, sillä pienikin vahinko kypärässä vaikuttaa suuresti sen vahvuuteen. Muun vaatetuksen tulisi olla joustavaa ja hankausta kestävä, ja vaatteissa tulisi olla suoja erityisesti kyynärpäissä, olkapäissä ja polvissa. Nahka on yleisesti ottaen kaikista materiaaleista sopivin moottoripyöräilyyn. Moottoripyörän kuljettajalla tulisi olla myös ajosaappaat, jotka suojaavat jalkaterää, nilkkaa ja säärtä. Lisäksi kuljettajalla tulisi olla hanskat, jotka suojaavat käsiä. (Coyne 1996, 23.) Suomessa moottoripyöräpoliiseilla on nahkaiset ajopuvut, joissa on suojat kyynärpäissä, olkapäissä, polvissa ja selässä. Lisäksi heillä on sääreen asti ulottuvat jäykät ajosaappaat, moottoripyöräilyyn tarkoitetut hanskat ja umpikypärä, jonka leukaosan saa nostettua ylös.

Coyne (1996) kertoo teoksessaan moottoripyörän hallintamallista (ks. kaavio 1), joka tukee havainnointia, ennakointia ja systemaattista hallintalaitteiden käyttöä mahdollisimman vaakaan moottoripyörän kontrollin saavuttamiseksi. Hallintamalli auttaa kuljettajaa selviämään vaaroista ja riskipaikoista.



Kaavio 1. Moottoripyörän hallintamalli, Coyne 1996.

Hallintamallin ensimmäinen vaihe on informaation kerääminen, eli vaaran tai riskipaikan havaitseminen. Tässä vaiheessa kuljettaja ryhtyy valmistautumaan vaaratilanteeseen. Toinen vaihe on sijoittuminen, jossa kuljettaja sijoittaa moottoripyörän omalla kaistallaan omasta mielestään parhaimmalla tavalla. Hyvän sijoittumisen tarkoituksena on kohdata vaara tai riskipaikka mahdollisimman turvallisesti ja sujuvasti. Kolmas vaihe, eli nopeuden säätäminen, liittyy toisen vaiheen kanssa osittain päällekkäin, sillä samalla kun kuljettaja sijoittuu kaistallaan hän myös muuttaa nopeuttaan kyseiseen tilanteeseen sopivaksi. Nopeutta

valitessa kuljettajan tulee ottaa huomioon näkyvyys, tien pinta, mutkan jyrkkyys, muiden tiellä liikkuvien toiminta sekä mahdolliset havaitsemattomat vaarat. Neljäs vaihe, eli oikean vaihteen valinta, asettuu nopeuden kanssa osittain päällekkäin, sillä nopeuden vähentyessä tai noustessa kuljettaja joutuu vallitsemaan oikean vaihteen tilanteessa käytettävän nopeuden perusteella. Kuljettajan tulee välttää liian myöhäistä jarrutusta ja liian äkillisiä vaihteen vaihtoja. Viidentenä vaiheena on kiihdytys. Tässä vaiheessa kuljettaja on ohittanut vaaran tai riskipaikan, ja hän pääsee jatkamaan matkaansa. Kuljettajan tulee pyrkiä pitämään nopeus tasaisena vaaran tai riskipaikan ajan. Vaaran tai riskipaikan jälkeen kuljettaja voi kiihdyttää turvallisesti ja rauhallisesti liikenneolosuhteet huomioon ottaen. (Coyne 1996, 29–33.) Seuraavaksi käsittelen havainnoinnin, sään, hallintalaitteiden käytön ja kääntymisen merkitystä moottoripyörän kuljettamiseen.

3.3.1 Havainnointi

Havainnoinnilla tarkoitetaan aistien kuten, näön, kuulon ja hajuaistin käyttöä. Havainnoilla pyritään saamaan mahdollisimman paljon informaatiota ympäristöstä ja olosuhteista. Havainnointi on pohja hyvälle moottoripyörän kuljettamiselle, ja se voi tarkoittaa eroa elämän ja kuoleman välillä. Ilman havaintoa kuljettaja ei voi reagoida vaaraan. Huolellinen havainnointi antaa kuljettajalle aikaa ajatella ja reagoida sekä tekee ajamisesta vakaampaa. Moottoripyöräpoliiseilla havainnointi voi kärsiä esimerkiksi työn, tehtävien tai muun seikan takia. Tällöin moottoripyöräpoliisi on erittäin haavoittuvainen ja varautumaton mahdollisiin hätätilanteisiin ja altis muiden tienkäyttäjien tekemille virheille. (Coyne 1996, 39.) Ihmisen tärkein aisti liikenteessä on näköaisti. Havainnoista noin 90 % tehdään silmillä, joten näkö vaikuttaa suuresti kuljettajan tekemiin toimiin. Liikenteessä tarvittavasta hyvästä näkökyvystä käytetään myös nimitystä dynaaminen näkö. Se tarkoittaa kykyä nähdä liikkuvia esineitä ja nopeita tapahtumia. (Lempinen ym. 2000, 27–28.)

Havainnoinnin yksi osa-alue on suunnittelu. Tehtyjen havaintojen perusteella kuljettajan tulee suunnitella oma toimintansa. Suunnittelu jakautuu vaarojen ennakointiin, niiden priorisointiin sekä toimintaan. Vaarojen ennakoinnissa on kyse kuljettajan kokemustensa perusteella tekemästä ennakoinnista, siitä mitä tulee tapahtumaan. Kuljettaja siis osaa kuvitella mahdolliseksi jonkin tilanteen, johon hän osaa suunnittelun avulla varautua. Esimerkkinä Coyne (1996) kirjoittaa tilanteesta, jossa tiellä pomppii pallo. Kokenut kuljettaja osaa

odottaa tilannetta, että pallon perässä tielle juoksee lapsi. Tämän ennakkoinnin avulla kuljettaja osaa hiljentää vauhtiaan ja varautua lapsen juoksemiseen tielle. (Coyne 1996, 40–41.)

Vaarojen ja uhkien priorisointi tarkoittaa kuljettajan kykyä järjestää havaitut vaarat tärkeysjärjestykseen. Kuljettaja havaitsee jatkuvasti mahdollisia vaaroja, mutta kaikkia vaaroja ei ole välttämättä mahdollista ottaa huomioon samanaikaisesti. Vaarojen havainnointi perustuu muun muassa vaaran laatuun, vaaran etäisyyteen, tien pintaan ja nopeuteen, jolla vaaraa lähestytään. (Coyne 1996, 41–42.) Toimintavaiheessa kuljettaja päättää, kuinka hän toimii vaaratilanteessa. Toiminnan tavoitteena on aina turvata oma sekä muiden tienkäyttäjien turvallisuus. Oikeassa toimintamallissa kuljettaja ottaa huomioon sen mitä hän näkee, mitä hän ei näe, mitä hän odottaa tapahtuvan, mikä uhka on suurin sekä sen, mitä hän tekisi, jos tapahtuisikin jotain odottamatonta. Mikäli kuljettaja on suunnitellut toimintansa yllä mainituilla vaiheilla, on hänen toimintansa suunnitelmallista missä tahansa tilanteessa, eikä hän epäröi toimia. (Coyne 1996, 42.)

Nopeus vaikuttaa suuresti kuljettajan tekemien havaintojen määrään. Erityisesti hälytysajossa nopeudet voivat nousta todella koviksi, ja tällöin havaintojen tekeminen vaikeutuu huomattavasti. Kovassa nopeudessa kuljettajan katseen tulee olla suunnattuna kauemmas, jotta hän ehtii reagoida edessä oleviin tilanteisiin. Kovassa nopeudessa kuljettajan näkökenttä kaventuu, ja tätä kutsutaan kulmanopeudeksi. Näkökentän kaventuessa nopeuden kasvun myötä kuljettaja ei pysty tekemään näkökentän sivuilla olevia sivustahavaintoja samalla tavalla kuin pienemmissä nopeuksissa. Näkökentän kaventumista nopeuden myötä ei voi pienentää harjoittelulla tai kokemuksella. Kulmanopeus-ilmiön lisäksi kova nopeus pidentää matkaa, jonka aikana kuljettaja reagoi edessä olevaan tilanteeseen. Esimerkiksi 113 km/h -nopeudessa moottoripyörän pysähtymismatka on lyhyimmillään 96 metriä. (Coyne 1996, 46–47; Lempinen ym. 2000, 30–31.)

Myös varustus, kuten kypärä ja visiirit, vaikuttaa moottoripyörän kuljettajan tekemiin havaintoihin. Kypärä ja visiiri heikentävät kuljettajan ääreisnäköä, ja siksi pään kääntämisen merkitys korostuu enemmän kuin esimerkiksi autolla ajaessa. Lisäksi mahdollinen tummennettu visiiri huonontaa näkökykyä pimeällä ja huonossa näkyvyydessä. (Coyne 1996, 46.)

3.3.2 Sään vaikutus moottoripyörän kuljettamiseen

Sää vaikuttaa suuresti siihen, miten moottoripyörä käyttäytyy ja miten kuljettajan tulee kuljettaa moottoripyörää. Tuuli, huono näkyvyys, märkä tienpinta, sade ja auringonpaiste vaikuttavat moottoripyörällä ajamiseen. Tuuli, ja erityisesti sivuttaistuuli, voi vaikuttaa moottoripyörän kuljettamiseen työntämällä moottoripyörää sivuttaissuunnassa. Tällaisia tilanteita voi syntyä, kun moottoripyörän kuljettaja poistuu tuulensuojasta, kuten rakennusten tai ison ajoneuvoyhdistelmän luota. Tällöin tuulensuojassa ollut moottoripyöräilijä voi kohdata yhtäkkisen sivuttaistuulen. Lisäksi sama ilmiö voi syntyä puuskittaisesta tuulesta. Tällöin moottoripyörän kuljettajan tulee hidastaa vauhtia. (Coyne 1996, 53–56.) Sivuttaistuulen vuoksi kuljettaja joutuu kallistamaan moottoripyörää tuulen suuntaan korjatakseen tuulen aiheuttamaa sivuttaisvoimaa. Sivuttaistuulen loppuessa kuljettajan tulee vähentää sivuttaistuulesta johtuvaa kallistusta, jotta hän ei ajaudu pois ajoradalta. Sama pätee myös ajettaessa tuulensuojasta pois. Tällöin kuljettaja joutuu kallistamaan moottoripyörää, jotta tuuli ei työnnä moottoripyörää pois tieltä. (Lempinen ym. 2000, 11.)

Myös märkä tienpinta ja sade vaikuttavat suuresti moottoripyörän kuljettamiseen. Märkä tienpinta huonontaa renkaiden pitoa. Renkaiden pito on olennainen osa moottoripyörän hallintaa, sillä se määrittää moottoripyörän ohjattavuuden, kallistuskulman, kiihtyvyyden ja jarruttamisen. Kuljettajan tulee siis aina olla tietoinen tienpinnan muutoksista ja muokata toimintaansa sen mukaan. Sade voi myös kerryttää vettä tien pinnalle. Tällöin riski vesiliirtoon kasvaa huomattavasti. Tällaisessa tilanteessa moottoripyörän kuljettajan tulee pyrkiä välttämään tien kohtia, joissa on enemmän vettä, ja hiljentämään vauhtia ennakkoon. Märissä olosuhteissa ajaessa havainnoinnin ja ennakoinnin merkitys kasvaa entisestään. (Coyne 1996, 53–56.)

3.3.3 Hallintalaitteiden käyttö

Moottoripyörän hallintalaitteet voidaan jakaa karkeasti kaasuun, etu- ja takajarruun, kytkimeen ja vaihtajaan. Näiden hallintalaitteiden sujuvalla ja saumattomalla yhteiskäytöllä kuljettaja pystyy kuljettamaan moottoripyörää hallitusti ja turvallisesti.

Moottoripyörän kaasun käyttöä ohjataan oikean käden rannetta kääntämällä. Kahva kääntyy kuljettajaa päin rannetta kääntämällä, jolloin moottoripyörän vauhti kiihtyy. Palauttaessa

ranteen asennon ”normaaliksi” kaasun sulkeutuu. Kaasun käyttö vaikuttaa moottoripyörän painojakaumaan. Kiihdyttäessä paino siirtyy moottoripyörän takarenkaalle ja hidastettaessa paino siirtyy eturenkaalle. Moottoripyörän tehosta riippuen on mahdollista, että kiihdyttäessä moottoripyörän eturengas nousee ilmaan. Tämä heikentää suuresti moottoripyörän vakautta. Mikäli moottoripyörän takarenkaalle ei kuitenkaan ole tarpeeksi pitoa, saattaa takarengas sutia kiihdytyksen aikana, mikä myöskin heikentää moottoripyörän vakautta. Tämän vuoksi kuljettajan tulee olla tietoinen hänen kuljettamansa moottoripyörän ominaisuuksista ja tehosta. (Coyne 1996, 67–68.)

Moottoripyörä vauhti hidastuu käännettäessä ja tällöin moottoripyörän painopiste siirtyy eturenkaalle. Tällöin takarengas kevenee ja lähtee helpommin liukumaan sivuttaissuunnassa. Tämän vuoksi moottoripyörän kuljettajan tulisi pitää moottoripyörän nopeus samana koko mutkan ajan. Tämä tapahtuu rauhallisella kaasun käytöllä. Mikäli kaasua antaa liikaa, moottoripyörä kiihtyy ja paino siirtyy takarenkaalle, jolloin eturengas kevenee. Tämä taas voi johtaa jo aikaisemmin mainittuun pidon menetykseen. Kuljettajan on kuitenkin mahdollista kiihdyttää kaartein aikana, mutta tällöin hänen tulee käyttää kaasua rauhallisesti välttämättä äkinäisiä kaasun liikkeitä. Mikäli kuljettaja jarruttaa tai kiihdyttää mutkassa, kitka jakautuu kääntymisen ja jarruttamisen tai kiihdyttämisen välillä. Näin ollen moottoripyörä menettää helpommin kääntymiseen tarvittavan kitkan, ja moottoripyörä kaatuu. Tämän vuoksi moottoripyörän kuljettajan tulisi välttää jarruttamista ja kiihdyttämistä kaartein aikana. (Coyne 1996, 65–70.)

Moottoripyörän kuljettaja vaihtaa vaihteita vasemmalla jalallaan. Pääsääntöisesti ensimmäinen vaihde kytketään päälle painamalla vaihdinta alaspäin. Tämän jälkeen vaihteet ensimmäisestä eteenpäin vaihdetaan nostamalla vaihdinta. Pienemmälle vaihteelle vaihtaminen taas tapahtuu painamalla vaihdinta alaspäin. Moottoripyörän vaihteiden valinta tehdään nopeuden mukaan. Pienemmillä nopeuksilla vaihde on pienempi ja suuremmilla nopeuksilla isompi. Taitava vaihteiden käyttö perustuu moottorinnopeuden ja tienopeuden yhteen sovittamiseen. Jokaisella vaihteella on myös maksiminopeus. Tämän vuoksi kuljettajan tulee vaihtaa vaihdetta isommalle nopeuden kasvaessa. Vaihteissa on myös muita eroja, sillä pienemmät vaihteet tuottavat paljon voimaa, mutta eivät nopeutta. Suuret vaihteet taas tuottavat paljon nopeutta, mutta vain vähän voimaa. Tämän vuoksi kiihdyttäessä moottoripyöräilijä joutuu mahdollisesti vaihtamaan vaihdetta pienemmälle, kun taas kovissa nopeuksissa hänen tulisi ajaa mahdollisimman isolla vaihteella. Pienellä vaihteella kiihdyttäessä kuljettajan tulee kuitenkin ottaa huomioon mahdollinen takarengas sutiminen, sillä pienemmällä

vaihteella voimaa välittyy enemmän takarenkaalle kuin suuremmilla vaihteilla, ja siksi takarengas voi sutia. (Coyne 1996, 71–72.) Lisäksi moottoripyörän eturengas voi nousta ilmaan kovan kiihdyttämisen takia.

Moottoripyöräilijän tulee myös osata vaihtaa vaihteita niin vaiheittain kuin yhdellä kertaa. Vaiheittain vaihtamisella tarkoitetaan vaihteiden vaihtamista järjestyksessä. Yhdellä kertaa vaihtamisella taas tarkoitetaan usean vaihteen vaihtamista ilman, että kuljettaja palauttaa kytkimen vaihtojen välissä. Molempia tapoja voi käyttää esimerkiksi jarrutuksessa. Kerralla vaihdettaessa useampia vaihteita kuljettajan tulee kuitenkin olla tietoinen siitä, mille vaihteelle hän vaihtaa. Liian pienelle vaihteelle vaihtaminen voi aiheuttaa takapyörän lukkiintumisen, mikä taas johtaa pidon menettämiseen ja mahdolliseen kaatumiseen. Moottoripyörän kuljettajan on hyvä siis osata molemmat tavat. (Coyne 1996, 74–75.)

Moottoripyöräiden vauhti saadaan hidastumaan katkaisemalla kaasua, vaihtamalla vaihteita pienemmälle ja jarruttamalla. Kun kaasua ei anna, moottoripyörä alkaa moottorijarruttamaan. Moottorijarruttamista voidaan tehostaa vaihtamalla vaihteita pienemmälle. Tällaisessa tilanteessa jarruttava voima välittyy tiehen takarengaasta kautta, joten kuljettajan tulee ottaa tämä huomioon mahdollisen pidon menetyksen varalta. Jarruttaminen voidaan tehdä moottoripyörällä takajarrulla tai etujarrulla. Molempien jarrujen samanaikaisella käytöllä kuljettaja pysyy pysäyttämään moottoripyörän mahdollisimman lyhyelle matkalle. Suurin jarrutusteho moottoripyörässä tulee kuitenkin etujarrusta, ja siksi pelkällä takajarrunkäytöllä ei saavuteta lähellekään samaa jarrutus tehoa. (Coyne 1996, 75–77.) Asfaltilla jarruttaessa jarrutustehosta 90 % tulee etujarrusta ja 10 % takajarrusta. Moottoripyörää voidaan jarruttaa asfaltilla vain etujarrullakin, mutta takajarrun käyttö tehostaa jarruttamista entisestään. Molempien jarrujen yhtäaikaista käytöstä käytetään nimitystä tehojarrutus. Tehojarrutusta tulisi harjoitella niin nopeissa kuin hitaissakin tilanteissa, jotta siitä tulisi automaatio. Moni kuljettaja kuitenkin pelkää etujarrun tehokasta käyttöä, sille he luulevat, että moottoripyörän takarengas nousee ilmaan ja moottoripyörä kaatuu kuljettajan päälle. Etujarrun käytön pelko on kuitenkin jokseenkin turha, sillä moottoripyörä painaa paljon ja sen painopiste on alhaalla. Tämän vuoksi takarengas ei nouse kovinkaan helposti ilmaan, eikä varsikaan niin paljon, että se kaatuisi kuljettajan niskaan. (Kosonen 1992, 27–30.)

Soratiellä jarrutettaessa jarrujen käytön suhde kuitenkin muuttuu. Tällöin jarrutustehosta 70 % tulee takajarrusta ja 30 % etujarrusta. Liiallinen etujarrun käyttö soratiellä johtaa eturengaasta pidon menetykseen ja moottoripyörän kaatumiseen. Takajarrulla jarrutettaessa

soratiellä takarengas kuitenkin uppoaa tiehen. Tällöin takarengas pysyy urassa ja jarruttaa moottoripyörän vauhtia tehokkaammin kuin etujarru. Lukkiutumattomat ABS-jarrut kuitenkin estävät takarengaan uppoamisen tiellä, ja tämä tulee ottaa huomioon ajettaessa ABS-jarruilla varustetulla moottoripyörällä. ABS-jarruilla varustetulla moottoripyörällä jarrutettaessa soratiellä kuljettaja voi siis käyttää etujarrua, sillä se ei lukkiudu. Tämä tehostaa jarruttamista. Asfaltti- ja soratiejarrutusten lisäksi kuljettaja voi joutua tilanteeseen, jossa pito on muuttuva. Tällöin esimerkiksi asfaltin päällä on soraa. Tällaisessa tilanteessa jarrun välillä etu- ja takajarrun välillä ei ole välttämättä merkitystä, sillä on mahdollista, että renkaat vain liukuvat soran päällä. Kyseisten tilanteiden välttämiseksi kuljettajan tulee havainnoida tarkasti edessä olevaa tietä ja hidastaa ennen soraa. (Kosonen 1992, 31–33; Lempinen ym. 2000, 46.) Hallintalaitteiden käyttö liittyykin läheisesti havainnointiin.

Takajarrun käytössä on omat riskinsä, sillä jarruttaessa moottoripyörän painopiste siirtyy eturenkaalle, jolloin takarengas kevenee. Liiallinen takajarrun käyttö voi johtaa takajarrun lukkiutumiseen. Tällöin takarengas voi lähteä liukumaan sivuttaissuunnassa ja johtaa kaatumiseen. Tämä johtuu siitä, että mikäli rengas menettää pidon pituussuunnassa, ei sitä ole myöskään sivuttaissuunnassa. Jarrujen käyttö tulee sovittaa nopeuden, vapaan tilan, tienpinnan ja kuljettajan omien arvioiden mukaan. Jarrituksen tulisi mieluiten olla vaihteittaista, jolloin kuljettaja lisää jarrujen tehoa vähitellen ja vähentää niiden tehoa kaartein tai estein lähestyessä. (Coyne 1996, 75–78; Lempinen ym. 2000, 47.) Hallintalaitteiden monipuolinen käyttö kehittyy kuljettajan kokemusten myötä.

3.3.4 Kääntyminen

Moottoripyörää voidaan kääntää kolmella tavalla. Hitaassa kävelyvauhdissa kääntäminen tapahtuu ohjaustankoa kääntämällä. Tällöin hyrrävoimat eivät vielä vaikuta moottoripyörään. (Kosonen 1992, 11.) Toinen moottoripyörän ohjaustapa on painopisteen siirtäminen. Tällöin kuljettaja siirtää painopistettään mutkan vastaiseen suuntaan, jolloin moottoripyörä kallistuu ja kääntyy. Moottoripyörän kokonaispainopiste vastustaa muutosta, ja siksi kuljettajan tulee siirtää painopistettään vastakkaiseen suuntaan, kuin mihin hän haluaa moottoripyörän kääntyvän. Tällöin hyrrävoimat vaikuttavat moottoripyörään: hyrrä pyrkii kaartumaan sinne, minne hyrrää kallistetaan. (Lempinen ym. 2000, 22.) Painopisteen siirtämisen vaikutuksen moottoripyörän suunnan muutoksiin ovat kuitenkin melko hitaita. Tämän vuoksi moottoripyörää pystyy kääntämään myös vastakkaisohjauksella. Tällaisessa

tilanteessa kuljettaja kääntää moottoripyörän ohjaustankoa vastakkaiseen suuntaan, kuin mi-
hin suuntaan hän haluaa kääntyä. Esimerkiksi kääntyessään oikealle kuljettaja kääntää oh-
jaustankoa hieman vasemmalle. Vastakkaisohjauksen ohjausliike on todella pieni, mutta se
siirtää moottoripyörän kokonaispainopistettä, jolloin moottoripyörä kääntyy. Vastakkaisoh-
jaus onkin nopea ja tehokas tapa kääntyä, ja siksi se mahdollistaa tehokkaan esteen väistä-
minen. Vastakkaisohjauksen hallitseminen on turvallisen moottoripyörän kuljettamisen
edellytys ja sen tuntemattomuus voi johtaa onnettomuuksiin. (Kosonen 1992, 13–15.)

Moottoripyörä on vakaimmillaan kulkiessaan suoraan tiettyä nopeutta. Tasapainon rikkomis-
seen tarvitaan jokin ulkoinen voima, jolla moottoripyörä saadaan kääntymään. Käännyt-
essä moottoripyörällä kuljettaja joutuu nojaamaan mutkan sisäpuolelle, jotta moottoripyörä
ei kaatuisi mutkan ulkoreunaa kohti. Kuljettaja joutuu siis tasapainottamaan moottoripyörää
sen painopisteen muuttuessa. Pidon kadotessa kesken mutkan moottoripyörä pyrkii jatka-
maan matkaansa suoran linjan mukaisesti. (Coyne 1996, 86–87.) Mikäli moottoripyörä ei
saa pitoaan takaisin, kaatuu se todennäköisesti kyljelleen. Kyseisessä tilanteessa moottori-
pyörään vaikuttaa keskipakovoima, joka pakottaa moottoripyörän kulkemaan suoraan (Ko-
sonen 1992, 23). Moottoripyörän kuljettajan luoma kallistuskulma vaihtelee mutkan jyrk-
kyden ja moottoripyörän nopeuden vuoksi. Mitä jyrkempi mutka ja mitä suurempi nopeus,
sitä enemmän kuljettaja joutuu kallistamaan moottoripyörää mutkasta selviämiseksi. Liian
suuri kallistuskulma ja liian suuri nopeus voivat molemmat johtaa moottoripyörän kaatumis-
seen. (Coyne 1996, 86–88.)

Moottoripyörän kallistustavat voidaan nekin jakaa kolmeen eri tyyliin. Näitä ovat stabiili-
tyyli, kallistus ulos -tyyli ja kallistus sisään -tyyli. Stabiili-tyyli on tavanomaisin tyyli, jossa
kuljettaja ja moottoripyörä kallistuvat yhtä paljon. Se sopii hyvin niin sanottuihin normaali-
leihin olosuhteisiin. Kallistus ulos -tyylissä kuljettaja kallistaa moottoripyörää enemmän,
kuin mitä hän itse kallistuu. Tämä tyyli soveltuu pieniin nopeuksiin ja tilanteisiin, joissa
kitkakerroin on pieni. Tällöin kuljettaja voi tukeutua sisäkaarteeseen puoleiseen jalkaansa las-
kemalla sen maahan. Tätä tyyliä voidaan käyttää myös esimerkiksi löysässä hiekassa ajetta-
essa. Kallistus sisään -tyyliä käytetään ajettaessa suuremmilla nopeuksilla asfaltilla. Tällöin
kuljettaja roikkuu mahdollisimman pitkällä ja matalalla sisäkaarteeseen päin. Tämän tyylin
tarkoituksena on pitää moottoripyörä mahdollisimman pystyssä, jotta sen kallistusvara ei
lopu kesken ja jotta kitka pysyy suurempana. Tyyli on kuitenkin altis esimerkiksi pienillekin
kiville, ja tämän vuoksi sen käytössä on omat riskinsä. (Kosonen 1992, 16–18.) Kallistus

sisään -tyylistä hyvänä esimerkkinä ovat ratamoottoripyöräilijät, jotka ”roikkuvat” moottoripyörästä mutkan sisäreunaan päin.

Moottoripyörällä kääntymiseen kuuluu myös riski renkaiden pidon menetyksestä. Pidon menetys on erittäin vaarallinen tilanne kuljettajan taidoista huolimatta. Kyseisessä tilanteessa kuljettajan tulee pystyä toimimaan nopeasti ja oikealla tavalla saadakseen moottoripyörän jälleen hallintaansa. Pidon menetys syntyy suurelta osin kuljettajan virheiden vuoksi. Pidon kadotessa ja luiston alkaessa kuljettaja on todennäköisesti kääntynyt tai vaihtanut nopeuttaan liian rajusti. (Coyne 1996, 99.)

Luisto, eli sivuttaispidon menetys, voidaan jakaa takarenkaan luistoon ja eturenkaan luistoon. Takarenkaan luistossa takarengas lähtee luistamaan jommallekummalle sivulle. Tällaisessa tilanteessa kuljettajan tulee päästää mahdollinen kaasua ja jarru pois. (Coyne 1996, 104–105.) Mikäli takarenkaan luisu kuitenkin johtuu liiallisesta takajarrun käytöstä ja takarenkaan lukkiutumisesta, ei takajarrua saa helpottaa ennen kuin kuljettaja on saanut sivuluisun pois. Takajarrun helpottaminen kesken sivuluisun voi aiheuttaa kuljettajan sinkoutumisen pois moottoripyörän päältä, sillä takarenkaan pidon äkillinen palautuminen aiheuttaa suuren sivuttaisvoiman. (Kosonen 1992, 41; Lempinen ym. 2000, 47.) Eturenkaan luistossa moottoripyörän eturengas lähtee luistamaan jommallekummalle sivulle. Tällainen tilanne on erittäin vaarallinen ja kuljettajan tulisi pyrkiä välttämään eturenkaan luistoa. Eturenkaan luiston tapahtuessa moottoripyörä tulisi pyrkiä saamaan pystyasentoon pidon saamiseksi takaisin. (Coyne 1996, 104–105.)

3.3.5 Poliisimoottoripyörän kuljettajaa avustavat järjestelmät

Nykyaikaisissa poliisimoottoripyörissä on paljon kuljettajaa avustavia sähköisiä järjestelmiä. Nämä järjestelmät parantavat turvallisuutta ja korjaavat mahdollisia kuljettajan tekemiä ajovirheitä. Tietoa nykypäivän poliisimoottoripyörien sähköisistä kuljettajaa avustavista järjestelmistä on saatu erityisesti ylikonstaapeli Kimmo Järviseltä (2019).

Nykypäivän poliisimoottoripyörässä kuljettajaa avustavat muun muassa Kawasaki Intelligent anti-lock Brake System (KIBS) -järjestelmä, luistonestojärjestelmä, luistokytkin, suti-misenestojärjestelmä ja erilaiset moottoritiehokartat. KIBS-järjestelmä estää moottoripyörän renkaiden lukkiutumisen jarrutuksessa ja toimii samalla tapaa kuin ABS-järjestelmä. KIBS-

järjestelmä estää renkaiden lukkiutumisen lisäksi takarenkaan ilmaan nousemisen jarrutuksessa. Puolestaan luistonestojärjestelmä estää takarenkaan sutimisen liukkaissa olosuhteissa. Luistonestojärjestelmässä on kolme eri vaihtoehtoa, jotka sallivat keskenään eri määrän luistoa. Sutimisenestojärjestelmä taas estää takarenkaan sutimisen kiihdytettäessä. Poliisimoottoripyörissä oleva luistokytkin estää takarenkaan lukkiutumisen tapauksessa, jossa kuljettaja vaihtaa erehdyksessä liian pienelle vaihteelle. Nykypäivän poliisimoottoripyörissä kuljettaja voi myös säätää moottoripyörän tehoja tilanteen ja olosuhteiden mukaan. Kuljettaja pystyy valitsemaan kahden eri moottoritehokartan välillä, josta toinen antaa kuljettajalle käyttöön enemmän tehoja kuin toinen. (Järvinen 2019.)

Lisäksi poliisimoottoripyörissä on Inertia Measurement Unit (IMU) -järjestelmä. Se tunnistaa moottoripyörän liikkeitä kuuteen eri suuntaan ja ohjaa sitä kautta muun muassa Kawasaki Cornering Management Function (KCMF) -järjestelmää. Imu-järjestelmä toimii eräänlaisina moottoripyörän ”aivoina”, jotka antavat ohjeita muille moottoripyörän järjestelmille, kuten KCMF-järjestelmälle. KCMF-järjestelmä auttaa kuljettajaa säilyttämään ajolinjansa kaarteissa hallitsemalla ja ohjaamalla keulimisen- ja luistonestoa. Järjestelmä myös estää takarenkaan nousua jarrutuksessa ja tarkkailee jarrutusta kaarteissa. (Järvinen 2019.)

Kuljettajaa avustavat järjestelmät siis nimensä mukaisesti auttavat kuljettajaa erilaisissa tilanteissa ja estävät moottoripyörän hallinnan menetyksen. Ne auttavat kuljettajaa jo aikaisemmin mainituissa riskejä sisältävissä tilanteissa, kuten kiihdytyksessä, jarruttamisessa ja kääntymisessä (ks. luku 3.3). Kuljettaja ei kuitenkaan saa luottaa täysin häntä avustaviin järjestelmiin, eikä poliisimoottoripyörän kuljettaminen saa perustua avustavien järjestelmien toimintaan. Tämän vuoksi peruskurssilla opetus toteutetaan pääasiassa moottoripyörillä, jotka eivät sisällä edistyneitä sähköisiä avustusjärjestelmiä. Peruskurssilla käytettävät moottoripyörät sisältävät vain Anti-lock Braking System (ABS) -järjestelmän, joka estää renkaiden lukkiutumisen jarrutuksen aikana. (Järvinen 2019.) Avustavat järjestelmät kuitenkin lisäävät turvallisuutta tilanteisiin, joissa sitä tarvitaan ja vähentävät moottoripyöräpoliiseille sattuvia onnettomuuksia. Järjestelmät ovat tärkeä osa nykypäivän poliisimoottoripyöriä, ja niiden merkitys moottoripyörien kuljettamisessa tulee ottaa huomioon.

3.4 Poliisimoottoripyörille sattuneet liikenneonnettomuudet

Moottoripyörille tapahtuvissa onnettomuuksissa moottoripyöräilijä on usein häviäjän roolissa suojaavien rakenteiden puutteen ja tasapainoilun vuoksi. Myös ajonopeudella on suuri merkitys vammojen syntyyn. Coynen (1996) mukaan moottoripyörien onnettomuustyypit jakautuvat seuraavasti:

- Yli puolet onnettomuuksista tapahtuu taajamassa.
- Vähän yli puolet kuolemaan johtuvista onnettomuuksista tapahtuu taajaman ulkopuolella.
- 15 % onnettomuuksista sattuu ohittamisen yhteydessä.
- 12 % onnettomuuksista sattuu käännäessä.
- 30 % määrissä olosuhteissa tapahtuneista onnettomuuksista johtuu pidon menetyksestä.

Raimo Karttusen ja Sauli Häkkisen vuonna 1987 toteuttamassa *Poliisiautojen ja -moottoripyörien vahinkotutkimus: liikennevahinkojen tutkijalautakuntien kokoama aineisto vuosilta 1983–1985* -raportista ilmenee, että vuosina 1983–1985 poliisimoottoripyörien kuljettajille sattui viisi liikenneonnettomuutta (ks. taulukko 1.) Kolmessa liikenneonnettomuudessa oli kyse peräänajotilanteista. Näiden lisäksi yhdessä onnettomuudessa oli kyse risteysonnettomuudesta ja yhdessä oli kyse muusta liikenneonnettomuudesta, jossa muu liikenne ei huomannut poliisimoottoripyörää. (Karttunen & Häkkinen 1987, 24–25, 33.)

Puolestaan Sisäasiainministeriön raportista *Poliisiautojen ja -moottoripyörien vahinkotutkimus 1998–2001* käy ilmi poliisimoottoripyörien kuljettajille sattuneet liikenneonnettomuudet 2000-luvun taitteesta. Tuona aikana poliisimoottoripyörien kuljettajille sattui viisi liikenneonnettomuutta, joista tutkijalautakunta tutki neljä kappaletta (ks. taulukko 1). Onnettomuuksista kolme oli moottoripyörän käsittelyvirheistä johtuneita kaatumisonnettomuuksia, joissa kahdessa oli kyse tienpinnan muutoksista ja yhdessä ajovirheestä. Muut kaksi onnettomuutta olivat muunlaisia onnettomuuksia, joissa ensimmäisessä oli kyse risteysonnettomuudesta, jossa muu liikenne ei huomannut poliisimoottoripyörää. Toisessa oli kyse peräänajosta. (Karttunen 2003, 16.)

Ylikonstaapeli Kimmo Järvinen (2019) on kerännyt tietoa moottoripyöräpoliiseille vuonna 2017 sattuneista onnettomuuksista. Vuonna 2017 poliisimoottoripyörien kuljettajille sattui yhteensä 19 onnettomuutta, joista kuudessa poliisimoottoripyörä kaatui paikaltaan (ks.

taulukko 1). Onnettomuuksista viisi sattui takaa-ajon yhteydessä, ja neljässä näistä onnettomuuksista kyseessä oli moottoripyörän hallinnan menetys. Yhdessä takaa-ajossa oli kyse törmäyksestä toiseen ajoneuvoon. Lisäksi yksi onnettomuus oli hälytysajossa sattunut risteyksolari ja viisi onnettomuutta johtui ajovirheestä aiheutuneesta hallinnanmenetyksestä muun muassa katukivetykseen, kuoppaan tai kiveen osuttaessa. Kahdessa onnettomuudessa syy oli tienpinnan muutoksissa.

Taulukko 1. Onnettomuustyypit vuosina 1983–1985, 1998–2001 ja 2017.

Onnettomuuden syy	Vuosina 1983-1985 (kpl)	Vuosina 1998-2001 (kpl)	Vuonna 2017 (kpl)
Takaa-ajo	0	0	5
Peräänajo (kuljettajan huomio kiinnittynyt muualle)	3	1	0
Ajovirhe (virhe hallintalaitteiden käytössä, ei huomattu estettä)	0	1	5
Muu liikenne ei huomannut poliisimoottoripyörää	2	1	0
Risteysonnettomuus	0	0	1
Tien pinnan muutokset (tien epäpuhtaudet, pikisauma)	0	2	2
Paikallaan kaatuminen	0	0	6

Kahdessa ensimmäisessä raportissa moottoripyöräpoliiseille on sattunut tarkasteluajanjaksossa viisi liikenneonnettomuutta. Yhteensä neljässä onnettomuudessa on ollut kyse peräänajotilanteesta, jossa kuljettajan huomio on herpaantunut liikenteessä tapahtuneista asioista. Herpaantumisen seurauksena on tapahtunut peräänajo. Poliisimoottoripyörän kuljettajalla on erityisen paljon asioita huomioitavanaan, minkä vuoksi jo lyhytaikainenkin tarkkaavaisuuden häiriö voi johtaa liikenneonnettomuuteen. Moottoripyöräpoliisin huomion voivat viedä ajamisen ja liikenteen lisäksi muun muassa poliisiradio tai mahdollinen käynnissä oleva poliisitehtävä. Peräänajo-onnettomuuksien lisäksi raporteista ilmenee kuljettajan ajovirheistä, kuten liian kovasta jarruttamisesta ja tienpinnan muutosten huomiotta jättämisestä, johtuneita onnettomuuksia. Tämä kuvastaa sitä, miten hyvin moottoripyörän kuljettajan tulee olla tietoinen tienpinnan olosuhteista ja oman toimintansa vaikutuksista moottoripyörän hallintaan. Raportit osoittavat myös, että vaikka poliisimoottoripyörissä on varusteina hälytysvalot ja sireenit, eivät ne välttämättä takaa sitä, että muut tienkäyttäjät huomaisivat muuta

liikennettä pienemmän ja mahdollisesti huomattavasti suurempaa nopeutta liikkuvan poliisimoottoripyörän.

Vuonna 2017 moottoripyöräpoliiseille on sattunut huomattavasti enemmän onnettomuuksia kuin muina tarkasteluvuosina. Tämä voi johtua tilastointimenetelmien muutoksista ja mahdollisesti tarkemmasta onnettomuuksien raportoinnista, sillä onnettomuuksien raportointitavat ja ohjeistus ovat kehittyneet vuosien saatossa. Lisäksi vuonna 2017 on raportoitu takaa-ajotilanteissa sattuneita onnettomuuksia, joita ei ole vanhemmissa raporteissa lainkaan. On mahdollista, että moottoripyöräpoliiseilla on nykyisin enemmän takaa-ajoja ja siten riski onnettomuuksiin on kasvanut tai sitten takaa-ajossa sattuneiden onnettomuuksien raportoinnissa on tapahtunut muutos.

4 SUOMEN MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIEN PERUSKURSSI

Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi järjestetään koulutustarpeen mukaan, ja se voidaan järjestää vuosittain, mikäli koulutustarvetta on. Moottoripyöräpoliisien koulutus on alkanut Rääskälässä 1970-luvun loppupuolella ja Suomen moottoripyöräpoliiseja koulutetaan Rääskälän lentokenttäalueella Lopella. (Stolt 2010, 81.) Peruskurssilla on keskimäärin 10–16 opiskelijaa. Peruskurssi kestää seitsemän viikkoa, ja se on jaettu kahteen osaan. Ensimmäinen osa järjestetään elo–syyskuussa, ja se on pituudeltaan neljä viikkoa. Toinen osa järjestetään touko–kesäkuussa, ja se on pituudeltaan kolme viikkoa. Osioiden välissä kurssilaiset tekevät kirjallisia tehtäviä ja ryhmätöitä sähköisellä alustalla. Lisäksi opiskelijat vertaisarvioivat muiden opiskelijoiden videoituja ajosuoritteita ja itsearvioivat omia suorituksiin.

Poliisin ajolupamääräys velvoittaa jokaisen moottoripyöräpoliisin käymään peruskurssin. Ilman peruskurssin suorittamista henkilö ei saa kuljettaa poliisimoottoripyörää. Peruskurssi oikeuttaa käyttämään poliisimoottoripyörää kaikissa tehtävissä. Skootterimallisia poliisimoottoripyöriä saa Suomessa ajaa skootteripoliisikurssin tai moottoripyöräpoliisiperuskurssin suorittanut henkilö. Mikäli henkilö on käynyt vain skootteripoliisikurssin, saa hän kuljettaa vain skootterimallista moottoripyörää. Skootteripoliisikursseja ei kuitenkaan enää järjestetä, vaan kaikki moottoripyöräpoliisit suorittavat ”normaalin” moottoripyöräpoliisiperuskurssin.

Tiedot Suomen moottoripyöräpoliisien koulutuksesta on saatu ylikonstaapeli Kimmo Järviseltä. Järvinen vastaa Suomen moottoripyöräpoliisien koulutuksesta. Tietoja on saatu Järviseltä sähköpostilla, puhelimitse ja kasvotusten. Erillisiä haastatteluja Järvisen kanssa ei ole tehty, vaan tietoa on saatu opinnäytetyötä suunnitellessa ja kyselyä tehtäessä. Moottoripyöräpoliisien koulutukseen liittyvät tiedot eivät ole salassa pidettäviä. Opinnäytetyön tietojen julkisuus on varmistettu Järviseltä, ja opinnäytetyön tekijä on tuonut Järviselle prosessin alusta asti ilmi, että opinnäytetyöstä tulee julkinen.

4.1 Peruskurssille hakeminen

Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssille ei ole ikärajaa. Hakijalla tulee kuitenkin olla riittävästi kokemusta poliisin työstä. Hänen tulee kyetä toimimaan omatoimisesti ilman partiokaveria, sillä Suomessa moottoripyöräpoliisit liikkuvat usein yksin. Peruskurssille hakiesaan hakijan tulee ensin ilmoittaa halukkuudestaan oman poliisilaitoksensa esimiehille. Esimiehet puoltavat hakijan peruskurssille pääsyä, mikäli he katsovat hakijan ominaisuuksiltaan sopivaksi. Puoltamiseen vaikuttavat myös muun muassa tarveharkinta ja henkilöstöressit.

Kurssille ilmoittautumisen jälkeen hakijan tulee suorittaa teoriakoe ja psykologiset testit sähköisellä alustalla. Teoriakoe ja psykologiset testit tehdään etänä Moodle-alustalla, ja hakija saa perehtyä ennalta teoriakokeen materiaaliin. Teoriakokeen hyväksyttävästi suorittanut hakija kutsutaan fyysisiin- ja ajotaidollisiin testeihin, jotka järjestetään Räyskälässä. Psykologinen koe ei ole pois rajaava, vaan sen tarkoituksena on parantaa hakijan tietoisuutta omasta osaamisestaan ja omista ominaisuuksistaan.

4.2 Peruskurssin valintakokeet

Fyysiset ja ajotaidolliset kokeet kestävät kaksi päivää. Aluksi hakijat tutustuvat ajokalustoon, heille esitellään taitoajokoe ja näytetään esimerkkisuoritus kyseisestä kokeesta. Esimerkkisuorituksen jälkeen he pääsevät harjoittelemaan taitoajokoetta. Taitoajokoe koostuu muun muassa hidasajosta, pujottelusta ja esteiden kiertämisestä. Taitoajokokeella mitataan hakijan motorisia kykyjä ja kykyä hallita moottoripyörää hitaassa vauhdissa. Ihanneaika taitoajokokeen suorittamiselle on 2 minuuttia ja 45 sekuntia. Taitoajokoetta arvioidaan ajan lisäksi myös virhepisteillä, joita kuljettaja voi saada esimerkiksi keilan kaatamisesta, jalan

laittamisesta maahan ja moottoripyörän sammumisesta. Taitoajokoeharjoittelun jälkeen he suorittavat ensin fyysisen kokeen, jossa hakijat työntävät täyteen tankattua poliisimoottoripyörää 460 metrin matkan. Aikaa kyseiseen suoritukseen on kolme minuuttia. Hakija saa tietää kokeen tuloksen heti suorituksen jälkeen. Fyysisen kokeen jälkeen hakijat suorittavat aiemmin harjoitellun taitoajokokeen. Fyysisen- ja taitoajokokeen hyväksytyt suorituksen jälkeen hakija hyväksytään peruskurssille.

4.3 Peruskurssin sisältö

Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi sisältää teoriaopetusta, ajo-opetusta, moottoripyörän rakenne- ja huolto-opetusta sekä erinäisiä kokeita. Ajo-, huolto- ja rakenneopetus tapahtuvat Räyskälässä. Teoriaopetusta on Räyskälässä, kahtena lähipäivänä Poliisiammattikorkeakoululla ja itseopiskeluna peruskurssin aikana sekä ensimmäisen ja toisen osion välillä.

4.3.1 Teoriaopetus

Peruskurssilla on teoriaopetusta yhteensä seitsemän päivää koko kurssin aikana. Teoriaopetus sisältää koulutusta moottoripyörien rakenteesta, melu- ja mopometrin käytöstä, tieliikennelaista ja säännöksistä, hälytysajoteoriasta, ennakoivasta ajamisesta, valvontalaitteiden käytöstä sekä ajotekniikasta.

Tieliikennelakia ja moottoripyöräpoliisitoimintaan liittyviä säännöksiä opetetaan syksyllä järjestettävässä ensimmäisessä koulutusjaksossa neljä tuntia ja keväällä järjestettävässä toisessa koulutusjaksossa kaksi tuntia. Lisäksi molemmissa koulutusjaksoissa on teoriakokeet kyseisestä aihepiiristä.

4.3.2 Huolto- ja rakenneopetus

Moottoripyörien huoltoa ja rakennetta koulutetaan peruskurssilla yhden päivän ajan. Kyseisenä päivänä keskitytään erityisesti moottoripyörien huoltoon, mutta myös moottoripyörien rakennetta sivutaan. Moottoripyörien rakennetta koulutetaan myös teoriaopintojen yhteydessä.

Huoltopäivän tarkoituksena on opettaa opiskelijoille moottoripyörien päivittäishuoltoa. Se pitää sisällään renkaiden vaihtoa, ketjujen kiristystä ja muita moottoripyörien päivittäishuoltoja. Huoltopäivän tavoitteena on, että opiskelija osaa pitää huolta ajokalustosta oikealla tavalla. Näin myös moottoripyörien käyttöaika pitenee. Lisäksi huoltopäivä opettaa opiskelijoille ymmärrystä moottoripyörän kuluista ja erityistä tarkkailua vaativista osista. Huoltopäivä parantaa siten myös työturvallisuutta, sillä moottoripyörien kunto vaikuttaa oleellisesti moottoripyörän kuljettamiseen ja sen käyttöturvallisuuteen.

4.3.3 Ajo-opetus

Ajo-opetus on keskeinen osa moottoripyöräpoliisien peruskurssia. Kurssille hyväksytyjen opiskelijoiden lähtötasot moottoripyörän kuljettamiseen ovat todella vaihtelevia, ja siksi ajoharjoitteet aloitetaan perusasioista. Tärkeimpänä seikkana ajoharjoituksissa on turvallisuus, ja siksi ajoharjoitteiden vauhti- ja vaatavuustasot ovat aluksi matalia verrattuna kurssin edessä tapahtuviin harjoitteisiin. Peruskurssilla toistetaan paljon samoja harjoituksia, sillä motoristen taitojen oppiminen perustuu useisiin toistoihin (ks. luku 3.1). Opiskelijoille näytetään jokaisesta harjoituksesta kokonainen esimerkkisuoritus ja myös osittaiset esimerkkisuoritukset. Näiden avulla opiskelijat saavat luotua mielikuvan harjoituksen kulusta, voivat kysyä kysymyksiä ja voivat harjoitella suoritusta mentaalisesti.

Peruskurssi sisältää asfalttiajoharjoitteita, hidasajoharjoitteita ja maastojoharjoitteita. Ensimmäisenä opiskelijoille opetetaan hidasajoa, sillä koulutuksen periaatteena on oppia ensin ajamaan hitaasti. Koko kurssin aikana noin 1,5 viikkoa ajetaan vain ykkösvaihdetta käyttäen. Hidasajoharjoitteiden tarkoituksena on opettaa pyörän- ja vartalon hallintaa, kaasun ja kytkimen käyttöä ja kehittää opiskelijoiden tasapainoa. Tällä tavalla vältetään myös turhia loukkaantumisia. Hidasajoharjoitteet sisältävät keilojen kiertämistä, u-käännöksiä, ympyrän ja kahdeksikon ajamista ja muita harjoitteita, jotka vaativat monipuolisia moottoripyörän käsittelytaitoja.

Asfalttiajoharjoitukset sisältävät muun muassa jarrutusharjoituksia, kaarreajoa, u-käännöksiä, pujottelua, väistöharjoituksia, kovavauhtista ajoa ja hälytysajoharjoituksia. Harjoituksissa kiinnitetään erityistä huomiota käytännön työelämässä tarvittaviin taitoihin, sillä suurimmaksi osaksi poliisimoottoripyörillä ajetaan päällystetyillä asfaltiteillä. Asfalttiajoharjoituksissa tarkoituksena on myös oppia ajamaan nopeasti ja käyttämään moottoripyörän

suorituskykyä, jotta moottoripyörien tuomia mahdollisuuksia esimerkiksi moottoripyörien seuranta-ajoissa voidaan käyttää hyödyksi.

Maastoajoharjoitukset koostuvat maastoajoharjoituksista katumoottoripyörillä ja motocrossharjoituksista motocross-moottoripyörillä. Räyskälän lentokenttäalueella on erikseen maastoajoharjoituksiin tarkoitettuja polkuja ja ratoja sekä kaksi motocross-ajoharjoitukseen tarkoitettu rataa. Maastoajoharjoituspaikat ovat suurelta osin hiekkaa, jolloin ne kehittävät erityisesti opiskelijoiden vartalonhallintaa ja ”tuntumaa” moottoripyörän hallintaan. Suomessa moottoripyöräpoliisit joutuvat melko usein kuljettamaan moottoripyörää asfalttiteiden ulkopuolella, ja siksi maastoajoharjoitteet ovat olennainen osa koulutusta.

Peruskurssilla opiskelijoille ei opeteta erikseen märissä olosuhteissa ajamista, vaan sama koulutus tapahtuu säästä riippumatta. Märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan kuitenkin teoriatasolla, jotta opiskelijat oppivat lainalaisuudet märissä olosuhteissa ajamisesta ja voivat soveltaa näitä oppeja työelämässä.

4.3.4 Kokeet

Peruskurssin aikana opiskelijoilla on kaksi teoriakoetta, joista toinen on elo–syyskuun ja toinen touko–kesäkuun osajaksolla. Teoriakokeissa mitataan opiskelijoiden tieliikennelain ja muiden säännösten sekä moottoripyöräpoliisitoimintaan liittyvien asioiden osaamista. Opiskelijoiden tulee päästä teoriakokeista läpi, jotta he voivat valmistua kurssilta.

Kurssin toisen osajakson lopussa opiskelijoilla on kolme erilaista ajokoetta. Ensimmäinen ajokoe on Road Racing -tyylinen ajokoe, joka ajetaan asfaltilla. Kyseisessä kokeessa opiskelija ajaa asfalttiradalla neljä kierrosta aikaa vastaan. Toisena ajokokeena on motocross-tyylinen ajokoe, jossa opiskelija ajaa motocross-moottoripyörällä pehmeällä hiekkaradalla aikaa vastaan. Kolmantena ajokokeena on pääsykoetta vaativampi taitoajokoe, joka ajetaan asfaltilla. Taitoajokokeen rata on samantyylinen kuin pääsykokeessa, mutta radan mitat ja aika, joihin opiskelijan tulee päästä, ovat pienempiä. Ajan lisäksi loppukokeen taitoajokokeessa mitataan myös virhepisteitä samalla tavalla kuin pääsykokeen taitoajokokeessa. Jokaisen ajokokeen saa uusia kaksi kertaa, ja ne tulee suorittaa hyväksytysti, jotta opiskelija voi valmistua kurssilta.

4.4 Peruskurssilla käytettävät moottoripyörät

Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssilla on käytössä monia erilaisia moottoripyöriä. Asfalttiajoharjoituksissa käytetään Yamaha FZS800- ja Kawasaki Z650 -merkkisiä moottoripyöriä. Yamaha FZS800 -moottoripyörillä ajetaan vain asfalttiharjoituksissa. Maastoajoharjoituksissa käytetään Kawasaki Z650- ja Honda CRF 250 L -merkkisiä moottoripyöriä. Kawasaki Z650 -moottoripyöriä käytetään pienen kokonsa ja helpon käytettävyyden vuoksi sekä asfaltti- että maastoajoharjoituksissa. Niiden avulla opiskelijat oppivat ajamaan maastossa niin sanotusti katukäyttöön tarkoitetuilla moottoripyörillä, joissa on asfaltille tarkoitettut renkaat. Opiskelijoiden on tärkeää hallita tämä taito, sillä myös partiokäytössä olevissa moottoripyörissä on katurenkaat, ja joissain tilanteissa moottoripyöräpoliisit joutuvat ajamaan esimerkiksi päällystämättömillä teillä, kevyen liikenteen väylillä tai poluilla. Motocross-harjoituksissa käytetään Honda CRF 250 L -merkkisiä moottoripyöriä. Nämä moottoripyörät soveltuvat rakenteeltaan maastoajoon, ja niissä on maastoon soveltuvat ”nappularenkaat”.

Edellä mainittujen moottoripyörien lisäksi koulutuksessa käytetään myös poliisin partiokäytössä olevia poliisimoottoripyöriä. Pääasiassa koulutus tapahtuu kuitenkin edellä mainituilla moottoripyörillä. Moottoripyörien monipuolisuudella lisätään opiskelijoiden ajo- ja ammattitaitoa, sillä moottoripyöräpoliisien tulee hallita erilaisten moottoripyörien käyttö esimerkiksi moottoripyörää tai mopoa testatessa. Jokainen moottoripyörämalli on omalla tavallaan erilainen niin ajoasennon kuin moottoripyörän hallinnankin kannalta. Tämän vuoksi on tärkeää, että opiskelijat saavat jo peruskurssin aikana kokemusta erilaisista moottoripyöristä. Erilaisten moottoripyörien hallinta lisää myös työturvallisuutta.

4.5 Peruskurssin jälkeiset jatkokoulutukset

Ajolupamääräys velvoittaa jokaisen moottoripyöräpoliisin käymään joka kevät ennen uutta ajokautta pakollisen ammattikurssin. Kurssia kutsutaan myös ”lämmittelykurssiksi”. Ammattikurssi kestää kaksi päivää, ja se järjestetään Räyskälässä. Ammattikurssilla moottoripyöräpoliisit kertaavat oppimiaan asioita, harjoittelevat moottoripyörän hallintaa ja tekevät erilaisia ajoharjoitteita.

Kurssin tavoitteena on hakea ”tuntumaa” moottoripyörän kuljettamiseen talven jäljiltä. Tarkoituksena on myös parantaa työturvallisuutta ja ylläpitää moottoripyöräpoliisien ajotaitoa. Ammattikurssin suorittamisen jälkeen moottoripyöräpoliisi saa ajoluvan, joka oikeuttaa kuljettamaan poliisimoottoripyörää yhden ajokauden ajan. Vuosittain Suomessa järjestetään 10 ammattikurssia. Yhdelle ammattikurssille otetaan maksimissaan 24 moottoripyöräpoliisia.

5 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa analysoidaan Euroopan maihin lähetettyä kyselylomaketta *Questionnaire regarding the motorcycle police basic course* ja sen vastauksia. Luvussa 5.1 esitellään kyselyn rakenne ja tarkoitus. Myöhemmissä luvuissa analysoidaan kyselyn tuloksia.

5.1 Kysely

Tämän opinnäytetyön kysely on toteutettu yhteistyössä ylikonstaapeli Kimmo Järvisen kanssa. Kysely vastauksineen löytyy opinnäytteen lopusta (ks. liite 1). Kysymyksiä kyselyssä on 54. Kysymykset tehtiin ylikonstaapeli Järviseltä saatujen taustatietojen ja teorian pohjalta. Lisäksi kyselyn kysymysten joukossa on muutama Järvisen oma kysymys, joita Järvinen käyttää omassa tutkimuksessaan. Kyselyn kysymykset ja niiden vastausvaihtoehdot on tarkistutettu ylikonstaapeli Järvisellä. Järvinen lähetti kysymykset tarkistettaviksi myös muutamalle moottoripyöräpoliisien koulutukseen liittyvälle henkilölle ja Poliisihallituksessa työskentelevälle poliisitarkastaja Heikki Kalliolle. Poliisitarkastaja Kallio antoi palautetta ja ohjeita kyselyn tekemiseen. Kysymysten hyväksynnän ja tarkastuksen jälkeen Poliisihallituksen kustantama tulkki käänsi kysymykset ja vastausvaihtoehdot englannin kielelle. Tulkin käytöllä haluttiin taata se, että kysymykset välittyvät oikein vastaajille. Kyselyalusta oli auki 5.5.2019–10.6.2019.

Kysymysten kääntämisen jälkeen kysymyksistä tehtiin Webropol-kysely. Kysely jaettiin vastaajille sähköpostitse poliisitarkastaja Heikki Kallion kautta. Vastaajat saivat sähköpostitse avoimen linkin, joka ohjasi vastaajat Webropol-kyselyyn. Sähköpostin liitteenä vastaajille lähetettiin myös tietoa Suomen moottoripyöräpoliisien koulutuksesta. Tämän tarkoituksena oli motivoida vastaajia vastaamaan kyselyyn ja antaa heille tietoa Suomen koulutuksesta. Lisäksi vastaajille kerrottiin vastauslinkin yhteydessä lähetetyssä saatekirjeessä, että

opinnäytteestä, johon kyselyllä kerätään vastauksia, tulee julkinen. Tämä kerrottiin vastaajille siksi, että he eivät jakaisi oman maansa moottoripyöräpoliisikoulutuksesta mitään salassa pidettävää tietoa.

Kyselystä on valittu tutkimuskysymyksiä vastaavat pääkohdat, joiden avulla tutkimustuloksia on analysoitu. Nämä osat ovat peruskurssien yleinen toteutus (kysymykset 3–7), peruskurssien ajoharjoitteet (kysymykset 20–21, 23–24, 27–30) ja peruskurssien loppukokeet (kysymykset 44–47). Tämän luvun kuvioiden englanninkielistä ulkoasua ei ole haluttu kääntää suomeksi, jotta kuvat säilyisivät mahdollisimman objektiivisinä. Lisäksi on haluttu, että opinnäytetyön lukija voi tarkastella kuvioita sellaisina kuin ne ovat kyselyssä. Kysymykset ja muut kuvioiden tiedot on kuitenkin avattu leipätekstissä suomen kielellä. Kuvioissa ei ole maakohtaisia vastauksia, sillä ne ovat yhteenvetoja kaikkien vastaajien vastauksista. Analysoinnissa hyödynnetään kuitenkin vastaajakohtaisia kyselyvastauksia, ja näin kuvioita avataan tarkemmin. Kyselyn laajuuden takia yksittäisten vastaajien vastauksia ei ole mahdollista liittää työhön sellaisinaan.

Kyselyyn on vastannut 14 maata. Lisäksi kaksi maata, Kroatia ja Hollanti, ovat vastanneet kyselyyn Word-pohjaisella kysymyslomakkeella. Word-pohjaista kyselylomaketta ei ollut tarkoitus lähettää vastaajille, vaan Word-lomake lähti vastaajille jo 2.5.2019 tiedonkulkuvirheen vuoksi. Nämä vastaukset on kuitenkin syötetty jälkikäteen Webropol-alustalle, jotta ne olisivat mahdollista ottaa mukaan tutkimukseen. Ilman manuaalista syöttöä Webropol-alustalle olisi näiden kahden maan vastausten huomioon ottaminen ollut liki mahdotonta. Kroatian ja Hollannin vastausten lisäksi myös Belgia lähetti elokuussa 2019 sähköpostitse Word-pohjaisen vastauksen kyselyyn virallisen kyselyn jo sulkeuduttua. Belgian vastausta ei otettu kyselyn tulosten analysoinnissa huomioon, koska kysely olisi täytynyt avata syöttöä varten uudestaan. Vastaajille oli myös kerrottu saatekirjeessä mihin asti kyselyyn vastaaminen on mahdollista, ja Belgian vastaus tuli huomattavasti tämän ajan jälkeen.

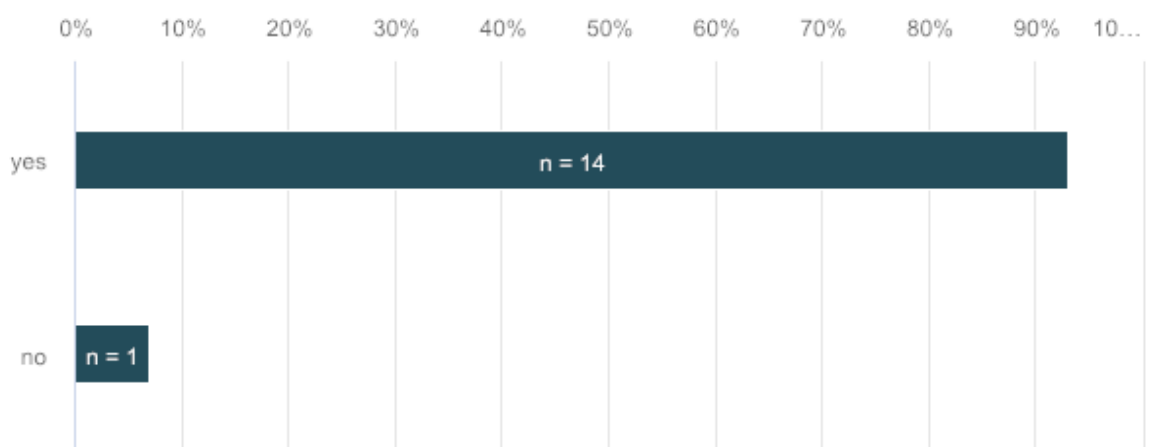
Luxemburgilta on tullut kyselyyn kaksi vastausta. Ensimmäinen vastaajista on valinnut kysymyksen 2 perusteella asemakseen moottoripyöräpoliisien koulutuksessa koulutussuunnittelijan, koulutuskoordinaattorin, pääkouluttajan ja kouluttajan. Toinen vastaajista on valinnut asemakseen koulutuskoordinaattorin ja liikennepoliisin päällikön. Vastaukset eroavat monissa kohdissa toisistaan, mutta vastauksia ei ole katsonut tarpeelliseksi poistaa kyselystä, sillä ne kuvastavat samalla eri asemassa olevien henkilöiden erilaisia näkemyksiä

koulutuksellisista asioista. Molemmat Luxemburgin vastaukset on siis otettu huomioon tulosten analysoinnissa. Siten myös esitetyt prosenttiosuudet kuvaavat osuutta vastaajista, eivät maista.

5.2 Peruskurssien yleinen toteutus

Ensimmäisenä analysoitavana kysymyksenä käsitellään kysymystä numero 3. Kysymys käsittelee sitä, onko kohde maassa peruskurssia vai ei. Kysymykseen on saatu 15 vastausta, eli kaikki kyselyyn vastanneet henkilöt ovat vastanneet tähän kysymykseen. Tämä johtuu kysymykset pakollisuudesta. Pakollisuus tarkoittaa sitä, että jokaisen vastaajan tulee vastata kyseiseen kysymykseen, päästäkseen kyselyssä eteenpäin.

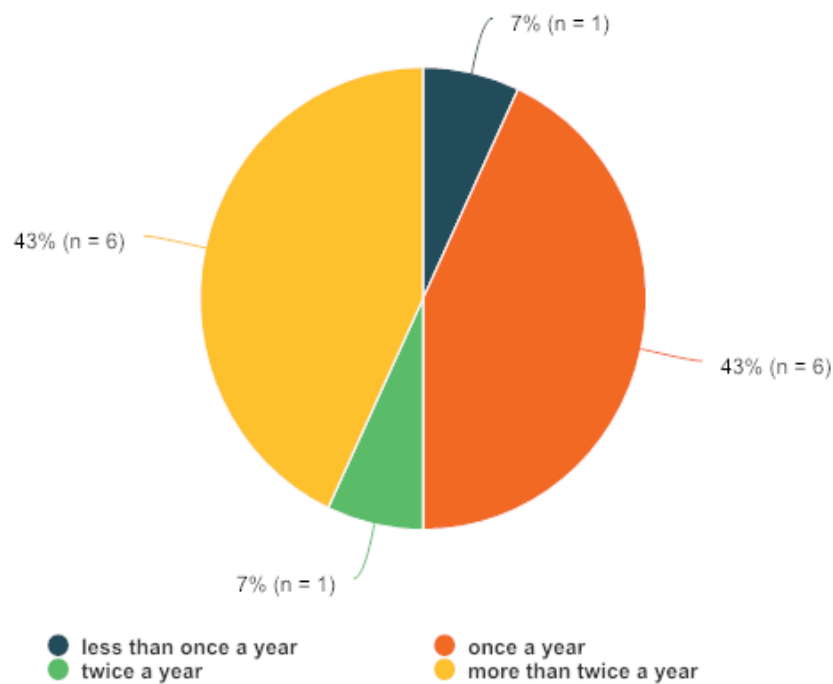
Kysymyksen 3 vastaajista 14 on vastannut, että heidän omassa maassaan heillä on uusille moottoripyöräpoliiseille peruskurssi. Vain yksi vastaaja, Bulgaria, on vastannut, että peruskurssia ei ole (ks. kuvio 1).



Kuvio 1. Is there a basic course for new motorcycle police officers?

Kysymyksen 3 vastauksista voidaan päätellä, että peruskurssia pidetään tarpeellisena moottoripyöräpoliisien koulutuksessa. Mikäli näin ei olisi, ei peruskurssia järjestettäisi. Vastauksen perusteella voidaan myös päätellä, että moottoripyörän kuljettamisen taidon ei ajatella olevan helposti ja itsenäisesti opittavissa, vaan siihen tarvitaan harjoitusta ja koulutusta. Suomessa peruskurssien ja ammattikurssien olemassaolo kertoo myös, että koulutusta arvostetaan.

Kuviosta 2 nähdään, että kysymykseen 4 on vastannut 14 vastaajaa (ks. kuvio 2). Kuusi vastaajaa on vastannut, että peruskurssi järjestetään kerran vuodessa. Nämä maat ovat Luxemburg, Iso-Britannia, Sveitsi, Serbia ja Slovenia. Luxemburgilla on kyselyssä kaksi vastausta, joissa molemmissa on sama vastaus. Toiset kuusi vastaajaa ovat vastanneet, että peruskurssi järjestetään useammin kuin kahdesti vuodessa. Nämä maat ovat Saksa, Kroatia, Kypros, Hollanti, Unkari ja Ruotsi. Itävallassa kurssi järjestetään harvemmin kuin kerran vuodessa ja Espanjassa kaksi kertaa vuodessa.



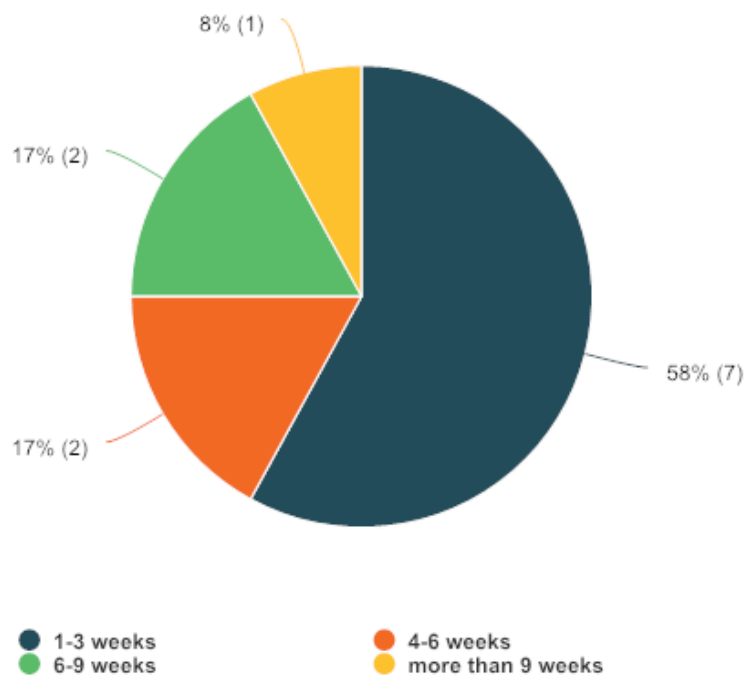
Kuvio 2. How often is the basic course arranged?

Peruskurssien järjestämistiheys vaihtelee suuresti eri maiden välillä. Järjestämistiheys ei näytä selittyvän maan asukasluvulla, sillä useammin kuin kaksi kertaa vuodessa peruskurssia järjestävien maiden joukossa on myös melko pieniä maita, kuten Kypros. Voi kuitenkin olla, että näissä maissa on muihin maihin nähden suurempi määrä moottoripyöräpoliiseja ja siksi peruskursseja järjestetään usein.

Suomessa peruskurssi järjestetään kerran vuodessa, mutta järjestämisessä otetaan kuitenkin huomioon koulutustarve. Mikäli koulutustarvetta ei ole, ei peruskurssia järjestetä. Suomen mallissa hyvänä puolena on joustavuus. Samanlaista joustavuutta voi esiintyä myös muissa maissa, mutta kysely ei sisältänyt kysymystä, josta tämä olisi selvinnyt.

Verrattaessa Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssia muiden maiden moottoripyöräpoliisien peruskursseihin on kurssin pituudella suuri merkitys, sillä kurssin pituus määrittää melko pitkälle sen, mitä kaikkea kurssilla voidaan opettaa. Moottoripyörän kuljettaminen on vaativa taito, jonka omaksuminen ottaa oman aikansa, kuten tässä opinnäytetyössä on aiemmin todettu. (ks. luku 3.)

Kysymyksessä 5 vastaajilta on kysytty, kuinka kauan moottoripyöräpoliisien peruskurssi kestää (ks. kuvio 3). Kysymykseen on vastannut 12 henkilöä, eli kaksi vastaajaa ei ole vastannut kysymykseen ollenkaan. Nämä maat ovat Slovenia ja Iso-Britannia. Voi olla, että vastaajat ovat epähuomiossa ohittaneet kysymyksen tai sitten kysely ei ole toiminut tarkoitetulla tavalla. On myös mahdollista, että kyseinen tieto ei ole kyseisissä maissa julkista, ja siksi nämä kaksi maata eivät ole voineet vastata kysymykseen.



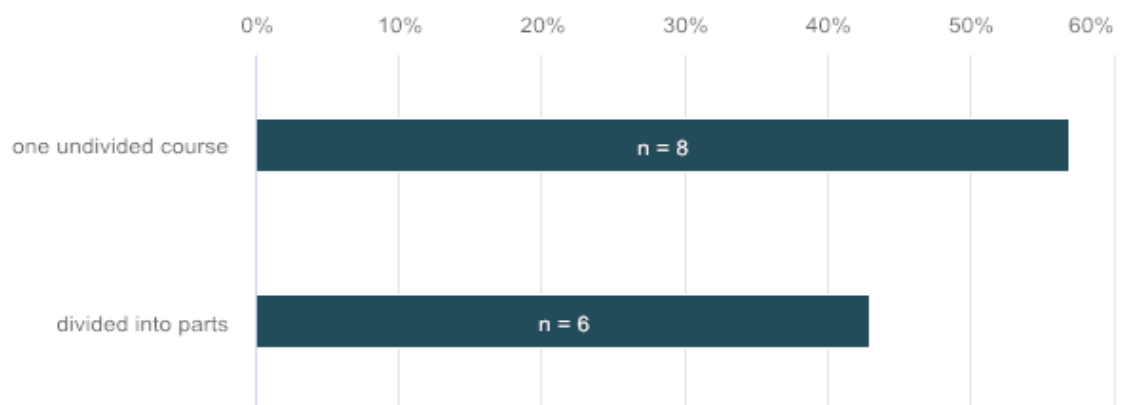
Kuvio 3. How long does the motorcycle police basic course last?

Seitsemän maata kysymyksen 5 vastaajista on vastannut, että peruskurssi kestää 1–3 viikkoa. Tämä on melko lyhyt aika moottoripyörän kuljettamisen opetteluun. Maat, jotka ovat vastanneet edellä mainitulla tavalla ovat Itävalta, Serbia, Sveitsi, Unkari, Kypros, Kroatia, Saksa. Ruotsi ja Luxemburg ovat vastanneet, että niiden peruskurssi kestää 6–9 viikkoa. Luxemburgin toisessa vastauksessa peruskurssin kestoksi on valittu 4–6 viikkoa. Tämä vastaus on henkilön, joka on valinnut asemakseen moottoripyöräpoliisien koulutuksessa

koulutuskoordinaattorin ja liikennepoliisin päällikön. Kysymyksen vastausvaihtoehdoiksi on annettu 1–3 viikkoa, 4–6 viikkoa, 6–9 viikkoa ja yli 9 viikkoa. Kyselyä tehdessä ei oltu huomattu vastausvaihtoehtojen 4–6 viikkoa ja 6–9 viikkoa rajoittavan toistensa päälle. Luxemburgin vastausten ero voi johtua tästä seikasta, jolloin molemmat vastaajat olisivat tarkoittaneet peruskurssin kestävän 6 viikkoa. Hollanti on vastannut, että sen peruskurssi kestää 4–6 viikkoa. Espanjassa peruskurssi kestää yli 9 viikkoa, joka on huomattavasti pidempi aika kuin Suomen seitsemän viikkoa. Jo yhdessä viikossa opiskelija ehtii oppia merkittävän paljon asioita, ja siksi jo kahdenkin viikon ero kurssien pituudessa on huomattava. Yli puolet kysymykseen vastaajista on kertonut peruskurssin olevan 1–3 viikkoa pitkä. Jo tämä vastaustavaihtoehdon sisällä kurssin keston vaihtelu yhdestä viikosta kolmeen viikkoon on merkittävä.

Kuten jo aiemmin tässä opinnäytteessä on kerrottu, Suomen peruskurssi kestää 7 viikkoa. Suomen peruskurssilla opetuspäivät ovat pitkiä ja opetettavaa asiaa on paljon. Suomessa moottoripyöräpoliisien osaamisen tason koetaan olevan kohdallaan, joten Suomen moottoripyöräpoliisien koulutuksen keston muuttamista ei ole nähty tarkoituksenmukaiseksi. On kuitenkin mielenkiintoista, miten useissa maissa moottoripyöräpoliisienkoulutus voidaan toteuttaa 1–3 viikossa. Tästä herääkin mielenkiinto eri maiden moottoripyöräpoliisien ammatitaidon tasoon, joka voi ainakin peruskurssien pituuden perusteella olla hyvin vaihteleva maiden välillä. Olisi mielenkiintoista tietää, millä perusteilla peruskurssin pituus määräytyy eri maissa.

Kyselyn kysymyksessä 6 vastaajalta on kysytty, onko peruskurssi jaettu osiin vai onko se yksi yhtenäinen kurssi. Kysymykseen on vastannut 14 maata (ks. kuvio 4).



Kuvio 4. Is the basic course divided into parts or is it one undivided course?

Kahdeksan vastaajaa on vastannut, että kurssi on yksi yhtenäinen kurssi ja kuusi on vastannut, että kurssi on jaettu osiin. Lisäksi kysymyksessä numero 7 näiltä kuudelta vastaajalta on kysytty, kuinka moneen osaan peruskurssi on jaettu. Hollanti, Espanja ja Luxemburg ovat vastanneet, että kurssin on jaettu kahteen osaan. Näistä neljästä vastauksesta kaksi on tullut Luxemburgista, joten voidaan todeta, että kolme maata on vastannut kurssin olevan kaksiosainen. Serbiassa ja Sveitsissä peruskurssi on jaettu yli kolmeen osaan.

Kysymyksen 6 perusteella voidaan todeta, että kahdeksalla maalla kaikista 14 vastaajasta peruskurssi on yksiosainen. Lisäksi näistä kahdeksasta maasta Unkarilla, Kroatialla, Saksalla, Itävallalla ja Kyproksella peruskurssi on 1–3 viikkoa pitkä. Tämä varmasti vaikuttaa peruskurssin yksiosaisuuteen, sillä 1–3 viikon peruskurssia on hankala jakaa pienempiin osiin. Ruotsissa peruskurssin pituus on 6–9 viikkoa, ja se on yksiosainen. Tästä herääkin kysymys siitä, miten hyvin opiskelija pystyy sisäistämään uusia asioita 6–9 viikon ajan. Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi on kaksiosainen, ja halu jakaa oppimäärää pienempiin osiin antaa opiskelijalle aikaa prosessoida oppimaansa eri osioiden välillä. Suomessa kaksiosaisuus on koettu toimivaksi tavaksi (Järvinen 2019).

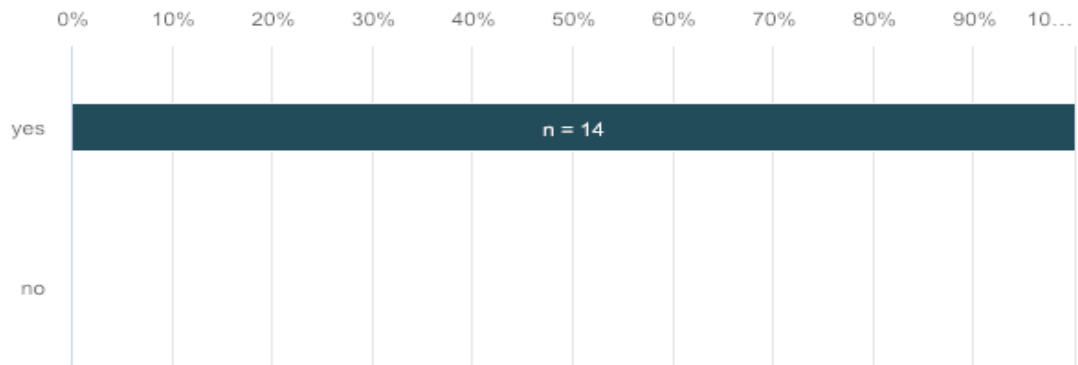
5.3 Peruskurssien ajoharjoitteet

Tässä luvussa käsitellään peruskurssien ajoharjoitteita. Jokaisessa vastaajamaassa, jossa on moottoripyöräpoliisien peruskurssi, opiskelijoilla on myös asfalttiajoharjoitteita. Tämä selviää kyselyn kysymyksestä 27, jossa vastaajat ovat saaneet kertoa avoimeen kysymykseen, minkälaisia asfalttiajoharjoituksia peruskurssi sisältää. Tähän kysymykseen ovat vastanneet kaikki peruskurssin omaavan 14 maan edustajaa.

Moottoripyöräpoliisit kuljettavat moottoripyöriä suurimmaksi osaksi asfaltilla. Myös harjoittelu tapahtuu pääosin asfaltilla, joten asfalttiajoharjoitteiden sisältyminen peruskurssiin on tämän tutkimuksen lähtökohtainen oletus. Tämän vuoksi tässä luvussa ei käsitellä asfalttiajoharjoitteita tarkemmin, vaan luvussa keskitytään muihin ajoharjoitteisiin.

5.3.1 Hidasajoharjoitteet

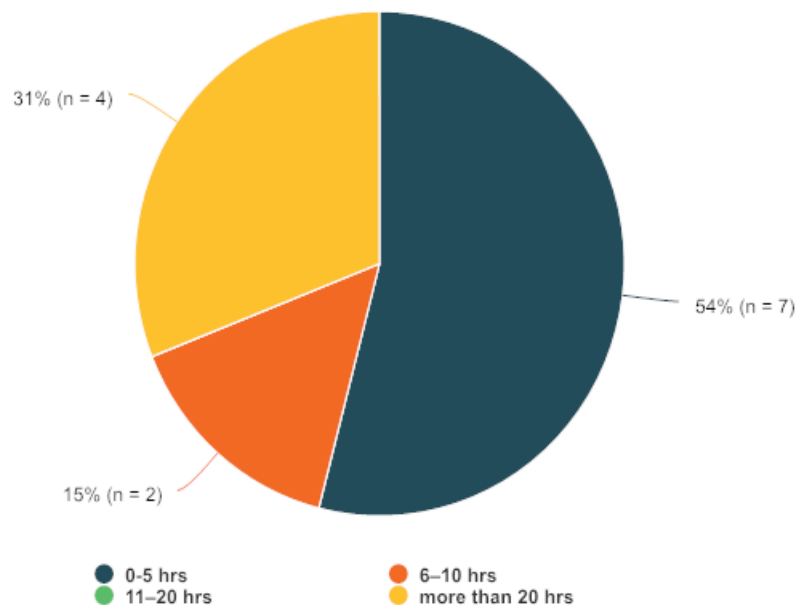
Kysymyksessä 20 vastaajilta on kysytty, sisältääkö peruskurssi hidasajoharjoitteita. Jokainen 14 vastaajasta on vastannut, että peruskurssi sisältää hidasajoharjoitteita (ks. kuvio 5).



Kuvio 5. Is there slow driving practice in the basic course?

Hidasajo kuuluu siis kaikkien vastaajamaiden peruskurssien sisältöön, joten sen voidaan sanoa olevan keskeinen osa moottoripyöräpoliisien koulutusta. Myös Suomessa hidasajoharjoitteet ovat suuressa roolissa peruskurssilla ja opiskelijoille opetetaan ensimmäiseksi hidasajoa (Järvinen 2019).

Kysymys 21 toimii jatkokysymyksenä kysymykselle 20. Kysymyksessä 21 vastaajilta on kysytty, kuinka paljon peruskurssilla opetetaan hidasajoa. Tähän kysymykseen on vastannut 13 vastaajaa (ks. kuvio 6). Voidaan siis todeta, että yksi vastaaja, joka on vastannut kysymykseen 20 ei vastannut kysymykseen numero 21. Tämä maa on Saksa. Vastaamattomuus voi johtua kysymyksen ohittamisesta vahingossa tai sitten opetusmäärät ovat Saksassa salassa pidettävää tietoa.



Kuvio 6. How much slow driving practice is there during the basic course?

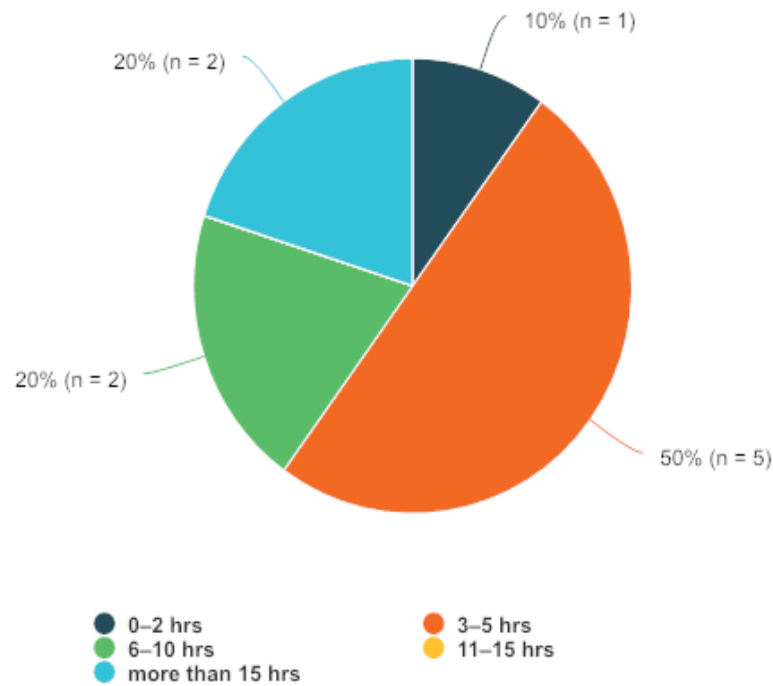
Seitsemän vastaajaa on vastannut, että hidasajoa harjoitellaan 0–5 tuntia peruskurssin aikana. Nämä maat ovat Itävalta, Hollanti, Serbia, Sveitsi, Iso-Britannia, Slovenia ja Kroatia. Espanja, Luxemburg, Ruotsi ja Unkari ovat vastanneet, että hidasajoa harjoitellaan yli 20 tuntia peruskurssin aikana. Kyproksen ja toisessa Luxemburgin vastauksessa hidasajoa on kerrottu olevan 6–10 tuntia peruskurssin aikana. Luxemburgin vastauksissa toisessa hidasajoa kerrotaan harjoiteltavan 6–10 tuntia ja toisessa yli 20 tuntia. Vastaus, jossa on valittu vastausvaihtoehto 6–10 tuntia, on vastaajan, joka on ilmoittanut asemakseen moottoripyöräpoliisikoulutuksessa koulutuskoordinaattorin ja liikennepoliisin päällikön. Luxemburgin vastauksissa on siis ristiriita.

Suomessa hidasajoharjoitteita on peruskurssin aikana noin 30–35 tuntia (Järvinen 2019). Vain neljä vastaajaa on vastannut kyselyssä hidasajoharjoitteita olevan yli 20 tuntia peruskurssin aikana. Mikäli näistä vastauksista otettaisiin Luxemburgin vastaus pois niiden keskinäisen ristiriidan vuoksi, olisi jäljellä enää kolme maata. Vaikkakaan vastausvaihtoehto ”yli 20 tuntia” ei kerro tarkkaa tuntimäärää hidasajoharjoitteille, voidaan kuitenkin todeta, että näissä maissa hidasajoharjoitteita pidetään tärkeinä ja niihin halutaan käyttää aikaa. Myös Suomessa hidasajoharjoitteet ovat tärkeässä roolissa ja niiden voidaan ajatella olevan koko moottoripyörän kuljettamisen perusta.

5.3.2 Maastoajoharjoitteet

Suomessa peruskurssilla harjoitellaan myös maastossa ajamista erilaisilla maastoajoharjoitteilla. Kyselyn kysymyksessä 23 vastaajilta on kysytty, sisältääkö peruskurssi maastoajoharjoitteita. Kysymykseen on vastannut 14 vastaajaa. 10 vastaajaa kertoo, että peruskurssi sisältää maastoajoharjoitteita ja loput neljä ovat vastanneet, että kurssi ei sisällä maastoajoharjoitteita. Nämä neljä maata ovat Kypros, Sveitsi, Iso-Britannia ja Slovenia.

Kysymyksessä 24 kymmeneltä kysymykseen 23 ”kyllä” vastanneelta on kysytty, kuinka paljon maastoajoharjoitteita peruskurssilla on (ks. kuvio 7).



Kuvio 7. How much offroad driving is there during the basic course?

Viisi eli 50 % kysymykseen vastanneista on vastannut, että peruskurssilla on 3–5 tuntia maastoajoharjoitteita. Nämä maat ovat Saksa, Serbia, Hollanti, Unkari ja Luxemburg. Kaksi vastaajaa on vastannut, että peruskurssi sisältää yli 15 tuntia maastoajoharjoitteita. Nämä maat ovat Espanja ja Ruotsi. Lisäksi Itävalta ja Luxemburg ovat vastanneet, että peruskurssi sisältää 6–10 tuntia maastoajoharjoitteita. Kroatia on vastannut, että peruskurssi sisältää vain 0–2 tuntia maastoajoharjoitteita.

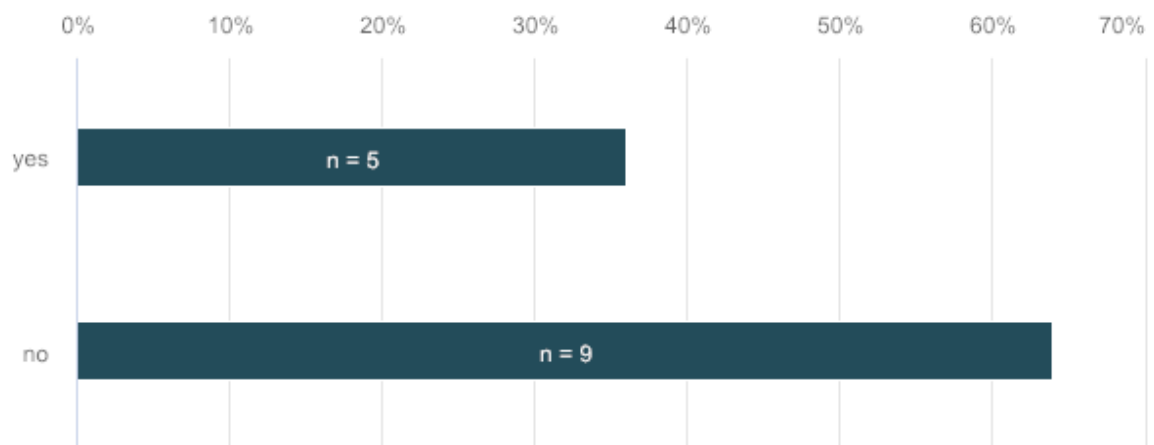
Luxemburgilla on tässäkin kysymyksessä kaksi vastausta. Vastaus, jossa maastoajoharjoitteita kerrotaan olevan 3–5 tuntia kuuluu henkilölle, joka on ilmoittanut asemakseen moottoripyöräpoliisien koulutuksessa koulutuskoordinaattorin ja liikennepoliisin päällikön.

Maastoajoharjoitteiden määrässä on siis jonkin verran hajontaa, vaikkakin puolet kymmenestä vastaajasta on vastannut, että harjoitteita on 3–5 tuntia. Espanjan ja Ruotsin vastaukset erottuvat selvästi joukosta, sillä yli 15 tuntia maastoajoharjoitteita on huomattavasti enemmän kuin 3–5 tuntia. Opiskelijoiden kehityksen erot ovat varmasti näin suurilla tuntimääräeroilla huomattavat. Suomessa maastoajoharjoitteita on peruskurssin aikana noin 15 tuntia (Järvinen 2019). Suomi siis asettuu maastoajoharjoitteiden tuntimäärien suhteen samalle linjalle Ruotsin ja Espanjan kanssa. Suomessa maastoajoharjoitteiden ajatellaan kehittävä kulkijattajan taitoa käsitellä moottoripyörää, ja lisäksi Suomessa tiedostetaan mahdollisuus sille,

että moottoripyöräpoliisi joutuu kuljettamaan moottoripyörää maastossa. On kuitenkin mahdollista, että maissa, jossa maastoajoharjoitteita ei ole, moottoripyöräpoliisit eivät aja maastossa, ja tästä syystä heille ei juuri kouluteta maastossa ajoa. Syyn selvittäminen vaatisi tarkemman kyselyn.

5.3.3 Märkien olosuhteiden ajoharjoitteet

Kysymyksessä 28 vastaajat ovat vastanneet kysymykseen, opetetaanko märissä olosuhteissa ajoa erikseen peruskurssin aikana. Tähän kysymykseen on vastannut 14 vastaajaa (ks. kuvio 8).



Kuvio 8. Is driving in wet conditions taught separately during the motorcycle police basic course?

Viisi heistä on vastannut, että märissä olosuhteissa ajamista opetetaan erikseen, ja nämä maat ovat Serbia, Unkari, Iso-Britannia ja Luxemburg. Luxemburgilta on tässä kysymyksessä kaksi vastausta. Yhdeksän vastaajaa taas on vastannut, että märissä olosuhteissa ajamista ei opeteta erikseen.

Kysymys 29 liittyy kysymykseen 28, sillä siinä kysytään, kuinka paljon märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan peruskurssin aikana. Tähän kysymykseen ovat vastanneet siis aikaisemmin kysymykseen 28 ”kyllä” vastanneet henkilöt. Kaksi vastaajaa on vastannut, että märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan 3–5 tuntia peruskurssin aikana. Nämä maat ovat Serbia ja Unkari. Iso-Britannia on vastannut, että märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan vain 0–2 tuntia.

Toisen Luxemburgin vastauksen mukaan märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan yli 15 tuntia kurssin aikana, kun taas toisen Luxemburgin vastauksen mukaan märissä olosuhteissa ajamista on 6–10 tuntia. Tässä kysymyksessä koulutuskoordinaattoriksi ja liikennepoliisin päälliköksi asemakseen valinneen henkilön vastaus oli pienempi, eli 6–10 tuntia.

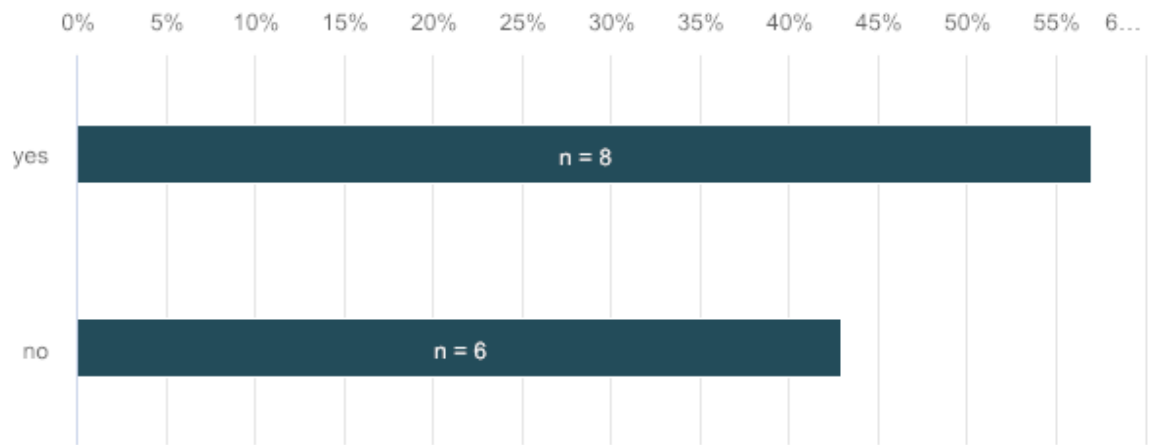
Kysymys 30 osoittaa kuitenkin epäkohdan kysymyksen numero 28 ymmärryksessä. Kysymyksessä 30 vastaajat ovat saaneet vapaasti kirjoittaa tekstikenttään, miten märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan. Tähän kenttää Iso-Britannia ja toinen Luxemburgin vastaaja ovat kirjoittaneet, että märissä olosuhteissa ajamisen koulutus riippuu säästä, eli toisin sanoen märissä olosuhteissa ajamisen koulutusta on, mikäli sää on sen mukainen. Kysymys 28 on kuitenkin tarkoitettu ymmärrettäväksi niin, että onko märissä olosuhteissa ajamisen koulutusta erikseen säästä huolimatta. On mahdollista, että vastaajat ovat ymmärtäneet kysymyksen väärin. Kaksi maata, Unkari ja Serbia, on ymmärtänyt kysymyksen 30 oikein. Unkari on vastannut, että märissä olosuhteissa ajamista koulutetaan nopeavauhtisissa kääntymisharjoituksissa (high speed cornering maneuvers). Serbia taas kertoo märissä olosuhteissa ajamis-harjoitteiden olevan normaalia ajoa (regular driving).

Suurimmalla osalla maista peruskurssi ei sisällä erikseen märissä olosuhteissa ajamista. Kysymyksen 28 perusteella yhdeksässä maassa ei ole erikseen märissä olosuhteissa ajamista. Mikäli tähän lukuun lisätään kaksi maata, jotka ovat vastanneet kysymyksessä 30, että märissä olosuhteissa ajamisen koulutus riippuu säästä, ei märissä olosuhteissa ajamista kouluteta erikseen kuin vain kolmessa maassa. Märissä olosuhteissa ajamista ei siis juurikaan kouluteta erikseen. Myöskään Suomessa märissä olosuhteissa ajamista ei kouluteta erikseen, vaan sama koulutus järjestetään, satoi vettä tai ei. Kyseinen malli on todettu Suomessa toimivaksi. Olisiko opiskelijoiden tärkeää kuitenkin saada kokemusta märissä olosuhteissa ajamisesta myös harjoitusympäristössä? Muiden maiden vastauksia katsottaessa tämä ei vaikuta olevan tarpeellista, mutta toisinaan totuttuja käytäntöjä on hyvä pohtia uudelleen.

5.4 Peruskurssien loppukokeet

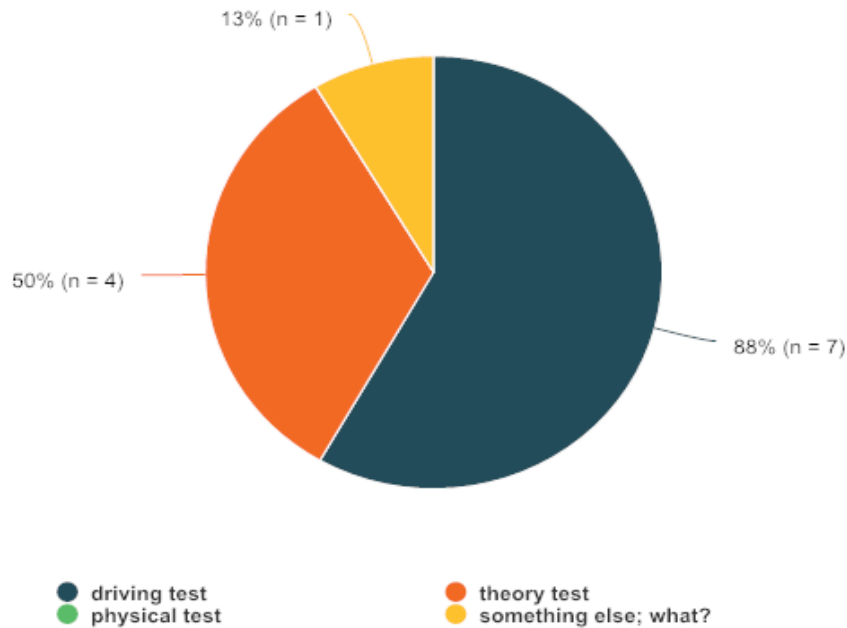
Kysymyksessä 44 vastaajilta on kysytty, sisältääkö moottoripyöräpoliisinperuskurssi loppukoetta. Kysymykseen on vastannut 14 vastaajaa, joista kahdeksan on vastannut, että peruskurssi sisältää loppukokeen (ks. kuvio 9). Tämä vastaa 57,14 % kysymykseen vastanneista.

Kuusi vastaajaa on vastannut, että peruskurssi ei sisällä loppukoetta. Nämä maat ovat Sveitsi, Slovenia, Saksa, Ruotsi, Iso Britannia ja Itävalta.



Kuvio 9. Does the motorcycle police basic course have a final examination?

Kysymyksessä 45 kysytään, mitä osa-alueita loppukokeeseen kuuluu (ks. kuvio 10). Kysymyksessä vastaajat ovat saaneet valita useita eri vaihtoehtoja. Tähän kysymykseen ovat vastanneet kaikki kahdeksan kysymykseen 44 ”kyllä” vastanneet maat. Nämä maat ovat Espanja, Hollanti, Kypros, Kroatia, Unkari, Serbia ja Luxemburg. Luxemburgilla on tässäkin kysymyksessä kaksi vastausta, jotka eroavat hieman keskenään. Luxemburgin vastauksissa toisessa on kerrottu, että loppukokeeseen kuuluu ajokoe ja teoriakoe. Toisessa vastauksessa loppukokeeseen on kerrottu kuuluvan vain ajokoe. Vastaus, jossa kerrotaan loppukokeeseen kuuluvan teoriakoe ja ajokoe, kuuluu vastaajalle, joka on kertonut asemakseen moottoripyöräpoliisien koulutuksessa koulutuskoordinaattorin ja liikennepoliisin päällikön.



Kuvio 10. What belongs on the final examination? You can choose more than one option.

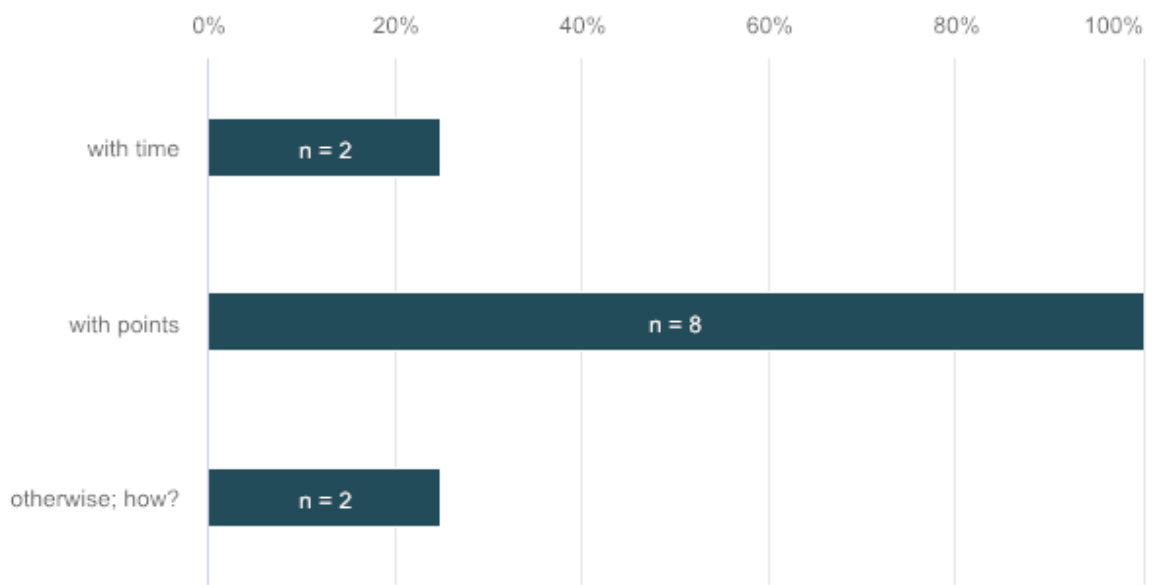
Seitsemän vastaajaa on vastannut kysymyksessä 45, että loppukoe sisältää ajokokeen. Serbia, Luxemburg, Espanja ja Kypros ovat vastanneet, että loppukoe sisältää teoriakokeen. Espanja on valinnut kohdan ”jotakin muuta, mitä?”. Tähän Espanjan edustaja on kirjoittanut ”Evaluation of practices in traffic units”. Vapaasti käännettynä vastaajan vastaus tarkoittaa ”harjoitteluiden arviointi liikenneyksiköissä”. Espanja on lisäksi ainut maa, joka ei ole valinnut kysymyksessä ajokoetta yhdeksi loppukokeen osa-alueeksi.

Kaikissa muissa loppukokeen pitävissä maissa kuin Espanjassa loppukokeeseen kuuluu ajokoe. Ajokokeella halutaan todennäköisesti varmistaa opiskelijoiden taitotaso työelämää varten. Teoriakoe kuuluu neljän maan loppukokeiden sisältöön. Myös Suomessa opiskelijoiden tulee suorittaa teoriakoe, jotta he voivat valmistua peruskurssilta (Järvinen 2019). Teoriakokeen ja ajokokeiden tarkoituksena on Suomessa varmistaa, että opiskelijoiden tieto- ja ajotaidollinen taso on riittävä työelämää varten.

Kaikista 14 vastaajasta kuudella vastaajalla ei kuitenkaan ole loppukoetta osana peruskursseja. Tästä herääkin kysymys, miten opiskelijoiden osaamisen taso varmistetaan. Näissä maissa opiskelijoiden osaamista voidaan kartoittaa tasaisesti koko kurssin ajan tai sitten opiskelijoiden tulee vain käydä peruskurssi, jotta he saavat oikeuden kuljettaa poliisimoottoripyörää. Taitotason arvioimisella voitaisiin varmistaa esimerkiksi työturvallisuus ja ammattitaito, eikä arviointia tulisi siten jättää kokonaan pois ilman painavaa syytä.

5.4.1 Loppukokeen sisältö

Olennainen tieto eri maiden loppukokeista on se, miten loppukoe arvioidaan. Tätä kysytään vastaajilta kysymyksessä 46. Vastausvaihtoehtoina kysymyksessä on kokeiden ”arviointi ajalla (with time)”, ”pisteillä (with points)” ja ”jotenkin muuten, miten (otherwise, how)”. Vastaajat ovat saaneet valita myös useita eri vastausvaihtoehtoja. Jokainen kahdeksasta kysymykseen 44 ”Kyllä” vastanneesta on vastannut, että loppukoe arvioidaan pisteillä. Serbia ja Unkari ovat vastanneet, että koe arvioidaan pisteiden lisäksi myös ajalla (ks. kuvio 11.)



Kuvio 11. How is the final examination evaluated? You can choose more than one option.

Toinen Luxemburgin vastaaja ja Kypros ovat valinneet kohdan muu. Vastauskenttään he ovat kirjoittaneet seuraavasti:

- Some eliminatory criteria, like failing to use the correct trajectory in corners. (Luxemburg)
- Practical driving test. (Kypros)

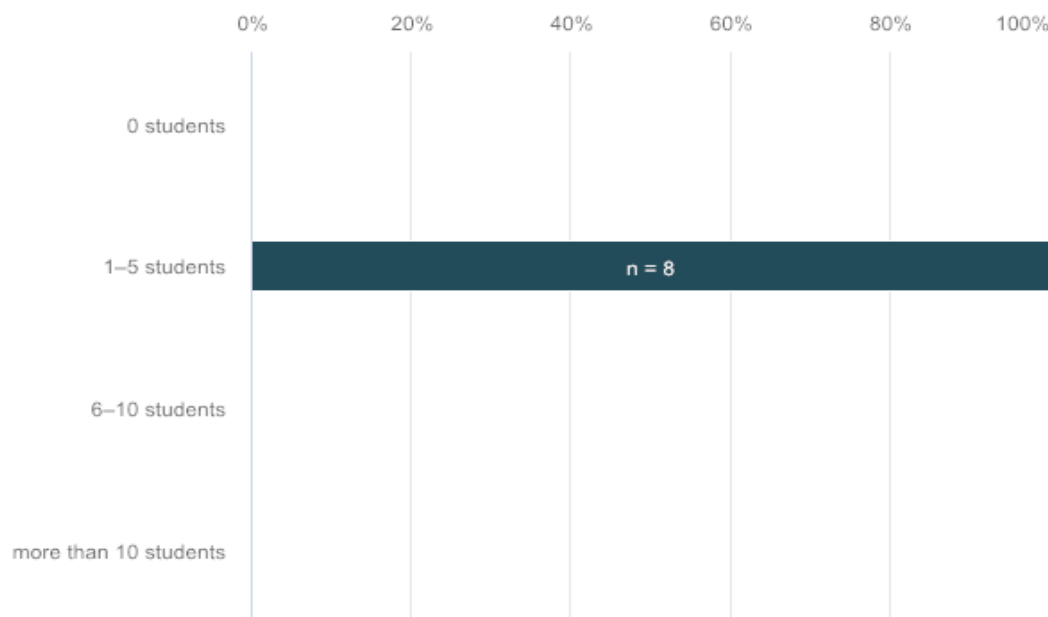
Ensimmäinen avoin vastaus tarkoittaa suomeksi, ”jokin karsiva tekijä, kuten väärän ajolinjan käyttö mutkissa.” Toinen avoin vastaus tarkoittaa suomeksi ”käytännön ajotesti”. Kyproksen edustajan vastaus ei vastaa kysymykseen halutulla tavalla. Kysymyksen tarkoituksena on osoittaa, miten loppukoe arvioidaan, kun taas kysymyksessä 45 kysytään mitä loppukokeeseen kuuluu. Kyproksen vastaus sopisi paremmin kysymykseen 45, johon Kypros on kuitenkin vastannut, että sen loppukokeeseen kuuluu ajokoe.

Luxemburgin vastauksissa on eroa keskenään. Toisessa vastauksessa on siis valittu arviointikriteereiksi pisteet ja muu tapa. Toisessa arviointikriteereiksi on valittu vain pisteet. Vastaus, jossa on valittu myös muu tapa, on henkilön, joka on ilmoittanut asemakseen koulutuskoordinaattorin ja liikennepoliisin päällikön.

Suomessa ajokokeita arvioidaan sekä ajalla että pisteillä ja teoriakoetta pisteillä. Kaikissa maissa, jossa on loppukoe, arvioidaan sitä pisteillä. Kysymys ei kuitenkaan määrittele, arvioidaanko pisteillä teoriakoetta, ajokoetta vai molempia kokeita. Loppukokeiden arviointi pisteillä on kuitenkin yleisempää kuin loppukokeen arviointi ajalla. Pisteillä arviointi voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että mahdolliseen keilaan osuminen vähentää tai tuo lisää pisteitä arviointitavasta riippuen. Suomessa ajokokeiden arviointi tapahtuu sekä ajalla että pisteillä. Suomessa arviointikriteerit ovat siis monipuolisemmat kuin maissa, joissa arviointikriteereinä on vain pisteet.

5.4.2 Hylättyjen suoritusten määrä

Vastaajilta on kysytty kysymyksessä 47, kuinka moni opiskelija ei läpäise loppukoetta. Tähän kysymykseen on vastannut kaikki kahdeksan vastaajaa, jotka ovat kertoneet, että heidän maansa peruskurssi sisältää loppukokeen (ks. kuvio 12).



Kuvio 12. How many students do not pass the basic course final examination?

Jokainen kahdeksasta vastaajasta on vastannut, että 1–5 opiskelijaa ei läpäise peruskurssia. Kysymyksessä numero 8 vastaajilta on kysytty, kuinka monta opiskelijaa peruskurssilla on keskimäärin. Vastaajista kuusi on vastannut, että peruskurssilla on keskimäärin 11–20 opiskelijaa. Vastausvaihtoehto 1–5 opiskelijaa antaa suurehkon vaihteluvälin sille, kuinka moni ei läpäise kurssia. Mikäli 5 opiskelijaa ei läpäisisi peruskurssia ja peruskurssilla olisi 11 opiskelijaa, olisi tämä huomattava prosenttiosuus kurssille osallistuvista. Mikäli kuitenkin vain yksi opiskelija ei pääsisi peruskurssia läpi ja kurssilla olisi 20 opiskelijaa, ei valmistumattomien opiskelijoiden osuus olisi kovin suuri.

6 POHDINTA

Tässä kappaleessa pohditaan opinnäytetyön ja siihen liittyvän kyselytutkimuksen onnistumista. Lisäksi kappaleessa tarkastellaan kyselyn tulosten luotettavuutta ja kyseisen tutkimusmenetelmän sopivuutta tähän opinnäytteeseen. Luvun tarkoituksena on tiivistää opinnäytetyön tuloksia ja pohtia, onko opinnäytetyö onnistunut.

6.1 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuus luo pohjan koko tutkimustyölle. Tutkimusprosessiin voi liittyä monenlaisia virheitä. Virheet voivat olla lähtöisin tutkijasta tai vaihtoehtoisesti tutkimusaineistosta. Tutkijan, eli tässä opinnäytetyöntekijän, tulisi pohtia työn luotettavuutta etukäteen, jotta hän olisi tietoinen mahdollisista virheistä tutkimusprosessissa. Virheet voivat kuitenkin olla myös tiedostamattomia, jolloin tutkijan on liki mahdotonta varautua niihin etukäteen. (Kananen 2015, 338.) Tutkija on myös voinut kuvitella tutkimusmittareiden antavan hänelle tiettyjä tuloksia. Tutkimukseen vastanneet ovat kuitenkin voineet ymmärtää kysymykset väärin, jolloin kysymykset eivät anna tutkijan haluamaa tulosta. Mikäli tutkija kuitenkin käsittelee kysymyksiä samalla tavalla, ottamatta huomioon mahdollista väärin ymmärrystä, eivät tulokset ole päteviä. (Hirsjärvi ym. 2008, 226.)

Kvantitatiivisen tutkimuksen luotettavuutta arvioidaan validiteetin ja reliabiliteetin avulla. Validiteetilla tarkoitetaan sitä, että tutkimuksella tutkitaan niitä asioita, joita tutkijan oli tarkoituskin tutkia. Validiteetti siis mittaa sitä, onko tutkimus ollut oikeanlainen. Reliabiliteetti

merkitsee tutkimustulosten toistettavuutta, eli voidaanko samat tutkimustulokset saavuttaa tutkimuksen toistolla. (Kananen 2015, 343.)

Euroopassa on 51 maata, joista tutkimukseen on tavoitettu 14 maata. Tämä johtuu siitä, että kaikki maat, joihin kysely lähetettiin, eivät ole vastanneet kyselyyn. Suomella ei myöskään ole tiedonvaihtoa tai yhteistyötä kaikkien Euroopan maiden kanssa, ja siksi tutkimuksessa painottuu yhteistyötä tekevien maiden tiedot. Tämä vaikuttaa opinnäytetyön validiteettiin, sillä tutkimuksen alkuperäisenä tarkoituksena oli vertailla moottoripyöräpoliisien peruskursseja laajemmin Euroopan maiden peruskursseihin. Kaikkia Euroopan maita ei ole tavoitettu.

Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttaa se, miten vastaajat ovat ymmärtäneet kyselyn kysymykset. Validiteettiin vaikuttaa siten myös kyselyn englanninkielisyys. Vastaajat eivät välttämättä ole ymmärtäneet kysymyksiä tarkoitetulla tavalla, kuten kysymyksestä 28 ilmenee. Tutkija voi myös tulkita vastaajien avoimia vastauksia toisin kuin vastaajat ovat ne tarkoittaneet. Vastausten antamisen ja niiden tulkinnan vaikeus voi johtua siitä, että Englanti ei ole vastaajan tai opinnäytetyöntekijän äidinkieli.

Reliabiliteetti mittaa tutkimuksen tulosten toistettavuutta. Mikäli kysely lähetettäisiin samoihin kohdemiin uudestaan, olisi mahdollista, että kyselyyn vastaisi enemmän kohdemaita. Tällöin tutkimuksen tulokset voisivat olla erilaisia. Lisäksi kyselyn vastauksiin vaikuttaa vastaaja itsessään, kuten huomataan Luxemburgin vastausten kohdalla. Luxemburgin vastaukset toimivat esimerkkinä siitä, miten maan sisällä käsitykset moottoripyöräpoliisien koulutuksesta voivat vaihdella. Tämän vuoksi kyselyn vastaukset voisivat muuttua, mikäli aiheesta tehtäisiin uusi samanlainen tutkimus ja samasta maasta saataisiin useita eri asemassa olevia vastaajia. Tämä on kuitenkin seikka, johon tutkija ei voi juurikaan vaikuttaa.

Tutkimusta tehdessäni olen huomannut myös, että poliisimoottoripyörän kuljettamiseen liittyviä teoksia on vain vähän, ja nekin ovat melko vanhoja. Tämä herättää huolen teosten sisällön ajantasaisuudesta. Erityisesti moottoripyörän kuljettamiseen liittyvien lähteiden vanhuus pohdituttaa. Kyseisten teosten teoriat ovat kuitenkin pääasiassa käytössä nykypäivänkin, sillä moottoripyörän kuljettamisen teorian perusteet eivät ole juuri muuttunut. Tämän vuoksi niiden käyttö tässä opinnäytteessä on perusteltua. Ylikonstaapeli Kimmo Järvinen on ollut korvaamaton apu kyselyn ja opinnäytetyön onnistumisessa ja teoreettisten tietojen ajantasaistamisessa.

Kyselyn vastaajien henkilöllisyydestä ja asemasta ei voi olla täysin varma, sillä kysely toteutettiin internetin välityksellä Webropol-alustalla. Kysely lähetettiin vastaajille avoimella linkillä, jolloin kaikki linkin saaneet ovat voineet vastata kyselyyn. Mikäli kysely olisi lähetetty vastaajille esimerkiksi henkilökohtaisella linkillä, olisi voitu olla varmempia siitä, kuka kyselyyn on vastannut. Tässä tutkimuksessa avoin linkki on kuitenkin paras vaihtoehto kyselyn levittämiseen, sillä se mahdollistaa monien eri asemassa olevien vastaajien pääsyn kyselyyn samanaikaisesti.

6.2 Johtopäätökset

Peruskurssien yleisessä toteutuksessa on eroja Suomen peruskurssiin verrattuna. Kaikissa vastaajamaissa paitsi Bulgariassa on peruskurssi. Peruskurssin puuttuminen on yllättävää, sillä lähtöoletuksena oli, että jokaisessa maassa olisi edes jonkinlainen peruskurssi uusille moottoripyöräpoliiseille. Moottoripyörän kuljettaminen on kuitenkin vaativa taito, ja sen oppiminen varsinkin ilman opetusta on haastavaa. 93,33 %:lla vastaajista on siis kuitenkin peruskurssi, joten tässä suhteessa suuria eroja Suomeen ei ole.

Kyselyllä on selvitetty peruskurssien järjestämistiheyttä. Tiheyden avulla voidaan arvioida vastaajamaiden moottoripyöräpoliisien tarvetta, sillä mitä useammin peruskursseja järjestetään, sitä suurempi tarve uusille moottoripyöräpoliiseille on. Kuudessa vastaajamaassa järjestämistiheys on Suomea suurempi. Suomessa järjestämistiheys ei kuitenkaan ole riittämätön, koska uusia moottoripyöräpoliiseja koulutetaan tarpeen mukaan. Mikäli tulevaisuudessa poliisien ja siten moottoripyöräpoliisien tarve Suomessa kasvaa, Suomen tulisi harkita opiskelijoiden määrän kasvattamista ja mahdollisesti järjestää peruskurssi useammin kuin kerran vuodessa. Tämä kuitenkin vaatisi lisää resursseja koulutukseen. Mikäli uusien moottoripyöräpoliisien koulutusmääriä kuitenkin jouduttaisiin nostamaan, olisi Suomen mahdollista ottaa mallia maista, joiden koulutustiheys on suurempi kuin Suomella.

Peruskurssien kesto on tärkeä tieto peruskursseista. Suurimmalla osalla maista peruskurssi kestää vain 1–3 viikkoa, ja tämä on melko vähän. Espanjalla peruskurssi kestää yli 9 viikkoa, joka taas on enemmän kuin mitä Suomessa. Lyhyellä 1–3 viikon peruskurssilla opettavien asioiden määrä on pienempi kuin pidemmällä kurssilla. Myös opiskelijoiden saaman harjoituksen määrä on täten pienempi. Suomessa moottoripyöräpoliisien osaamisen taso on koettu hyväksi, ja tämän vuoksi peruskurssin pituus on vakiintunut seitsemään viikkoon.

Suomen peruskurssin pituuden lyhentäminen ei ainakaan parantaisi moottoripyöräpoliisien osaamista. Peruskurssin pidentäminen taas mahdollistaisi enemmän harjoittelua ja opetusta. Espanjan yli 9 viikon peruskurssi on huomattavasti pidempi kuin Suomen peruskurssi, joten Espanjan moottoripyöräpoliisien peruskurssin sisällöstä olisi mielenkiintoista saada lisää tietoa. Tällä tiedolla voitaisiin mahdollisesti saada myös uusia näkökulmia Suomen peruskurssin sisältöön ja verrata peruskurssien opetuksellisia kokonaisuuksia ja painotuksia.

57,14 %:lla vastaajista peruskurssi on yksiosainen, eli koko kurssi suoritetaan yhtäjaksoisesti. Suomessa peruskurssi on kuitenkin jaettu kahteen osaan. Lyhempien peruskurssien yksiosaisuus on kuitenkin ymmärrettävää, sillä lyhyen kurssin jakaminen osiin ei ole oppimisen kannalta tehokasta. Suomessa myös vuodenajat ohjaavat peruskurssin jakamista kahteen osaan. Esimerkiksi elokuussa alkava yksiosainen 7-viikkoinen peruskurssi kestäisi syyskuun loppuun, jolloin säät moottoripyöräilyyn Suomessa eivät ole kovinkaan otolliset. Myös oppimisen tehostaminen jakamalla peruskurssi kahteen osaan on perusteltua. Näiden seikkojen vuoksi Suomen koulutuksen muuttaminen yksiosaiseksi, kuten esimerkiksi Espanjassa, ei olisi kovinkaan toimiva ratkaisu.

Hidasajoharjoitteet kuuluvat kaikkien vastaajien peruskursseihin. Mielenkiintoista kuitenkin on, että 53,85 %:lla vastaajista hidasajoharjoitteita on vain 0–5 tuntia peruskurssin aikana. Tämä määrä on aika vähän, sillä Suomessa moottoripyörän käsittelyä ja hallintaa kehittäviä hidasajoharjoitteita on peruskurssin aikana noin 30–35 tuntia. Vain neljällä vastaajalla hidasajoharjoitteita on yli 20 tuntia peruskurssin aikana. Suomen peruskurssilla hidasajoharjoitteita painotetaan siis aivan eri tavalla kuin monissa muissa maissa, ja näin ollen moottoripyöräpoliisien kykyä hallita moottoripyörää turvallisesti ja taitavasti pidetään arvossaan. Suomessa hidasajoharjoitteiden ajatellaan olevan perustus moottoripyörän kuljettamiselle, ja se näkyy hidasajo-opetuksen määrässä. Kaikissa vastaajamaissa on hidasajoharjoitteita, mutta ajatusta ei kuitenkaan ole viety niin pitkälle kuin Suomessa. Tällä osa-alueella Suomi eroaa monista muista Euroopan maista.

Suomessa maastoajoharjoitteet ovat tärkeä osa moottoripyöräpoliisien peruskursseja. Kyselyyn vastanneissa 71,43 %:lla peruskurssi sisältää maastoajoharjoitteita. Puolella näistä vastaajista maastoajoharjoitteita on vain 3–5 tuntia koko peruskurssin aikana. Espanjalla ja Ruotsilla maastoajoharjoitteita on yli 15 tuntia. Suomen peruskurssilla maastoajoharjoitteita on noin 15 tuntia. Maastoajoharjoitteiden tarkoituksena on Suomessa kehittää moottoripyörän hallintaa, kuten aiemmin on jo todettu (ks. luku 5.3.2). Suomessa maastoajoharjoitteet

nähdään siis moottoripyöräpoliisitoimintaa tukevana toimintana. Maissa, joissa maastoajo-harjoitteita on vain 3–5 tuntia, ei niitä voida nähdä kovinkaan tärkeänä osana moottoripyöräpoliisitoimintaa. Moottoripyöräpoliisien toimenkuva voi kuitenkin vaihdella suuresti eri maiden välillä, ja siksi maastossa ajaminen ei välttämättä ole kovin oleellinen taito kaikissa maissa. Suomessa kyseiset harjoitteet tukevat päivittäistä moottoripyöräpoliisien toimintaa. Tämä johtuu siitä, että Suomessa on paljon päällystämättömiä teitä, kevyen liikenteen väyliä ja muita alueita, joissa moottoripyöräpoliisit joutuvat ajamaan.

Märissä olosuhteissa ajamisen koulutuksessa ei ollut juurikaan eroa Suomen malliin, jossa märissä olosuhteissa ajamista ei kouluteta erikseen. Kyselyyn vastanneista maista vain kahdessa koulutetaan erikseen märissä olosuhteissa ajamista. Suomessa märissä olosuhteissa ajamisista kuitenkin koulutetaan teoriassa. Tällä tavalla opiskelijat oppivat märissä olosuhteissa ajamisen lainalaisuudet. Kyselystä ei selviä, toimitaanko tällä tavalla myös muissa maissa. Kyselyn tulosten perusteella voidaan kuitenkin todeta, että märissä olosuhteissa ajamisen koulutus ei eroa suuresti muista maista, mikäli sitä mitataan erillisen märissä olosuhteissa ajamisen koulutuksen järjestämisellä. Erillisen koulutuksen järjestämisellä ei varmastikaan ajatella olevan suurta käytännön arvoa moottoripyöräpoliisien ammattitaitoa ajatellen.

Suomessa moottoripyöräpoliisien peruskurssiin sisältyy loppukokeita. Myös 57,14 %:lla vastaajista peruskurssi sisältää loppukokeen. Kuuden maan peruskurssiin ei kuitenkaan sisälly loppukoetta. Suomen peruskurssin loppukokeiden tarkoituksena on varmistaa kurssilta valmistuvien moottoripyöräpoliisien ammattitaito. Maissa, joissa ei ole loppukoetta on tämä ammattitaidon varmistaminen luultavasti varsin hankalaa. Vaikkakin näiden maiden opiskelijoiden taitotasoa varmasti arvioidaan peruskurssin aikana, ei se kuitenkaan takaa opiskelijoiden oppineen vaadittavia seikkoja. Loppukokeet takaavat myös tasaisen arvioinnin opiskelijoiden välillä, mikä ei välttämättä toteudu ilman loppukokeita.

Loppukokeiden sisällöstä korostuu erityisesti Espanjan vastaus, sillä Espanjan loppukokeeseen ei kuulunut ajokoetta. Kaikkien muiden maiden loppukokeeseen kuuluu ajokoe. Espanjan peruskurssilla opiskelijoiden ajamista harjoitellaan ”työharjoittelun” yhteydessä. Suomen loppukokeisiin kuuluu teoriakoe ja ajokokeita. Suomen peruskurssiin ei kuulu työharjoittelua, vaan opiskelijat saavat toimia moottoripyöräpoliisin tehtävissä kurssilta valmistumisen jälkeen. Työharjoittelun omainen jakso peruskurssilla on mielenkiintoinen ajatus, joka varmasti voisi toimia myös Suomessa. Tämä kuitenkin pidentäisi peruskurssin pituutta.

Espanjan yli yhdeksän viikkoa kestävä peruskurssin pituus voikin selittyä juuri tällä työharjoittelulla.

Suurimpana erona peruskurssien loppukokeissa verrattuna Suomen loppukokeisiin on loppukokeessa hylätty-arvosanan saaneiden määrä. Jokainen kahdeksasta maasta, jolla on peruskurssillaan loppukoe, on vastannut, että peruskurssia ei läpäise 1–5 opiskelijaa. Kyselyn vastaajat ovat saaneet myös kirjoittaa kyselyn lopussa olevaan vapaaseen kenttään lisätietoja oman maansa peruskurssiin liittyen. Eräs vastaaja on kirjoittanut kenttään seuraavasti: *Failure rates have risen over the past years. It is not impossible that nobody passes a course, which is very problematic of course.* Suomeksi kyseinen lause tarkoittaa: ”Hylättyjen suoritusten määrä on kasvanut muutaman viime vuoden aikana. Ei ole mahdotonta, että kukaan ei valmistuisi kurssilta, mikä on todella ongelmallista.” Se, että kukaan opiskelijoista ei pääse peruskurssia läpi, kuulostaa erittäin ongelmalliselta ja haastavalta tilanteelta ja asettaa kyseenalaiseksi koulutuksen laadun.

Suomessa jokainen peruskurssille osallistunut on päässyt peruskurssin läpi. Tästä herääkin kysymys siitä, onko Suomen peruskurssin loppukokeiden läpäisyvaatimukset liian matalat vai onko Suomen moottoripyöräpoliisien koulutus niin laadukasta, että jokainen opiskelija oppii peruskurssin aikana kaiken tarpeellisen ja vielä tarpeeksi hyvin. Tämän kyselyn perusteella väittäisin, että Suomen moottoripyöräpoliisien peruskurssi on todella laadukas ja ensiluokkainen. Peruskurssilla opiskelijat saavat laajan osaamisen moottoripyörän kuljettamiseen alkaen perusasioista ja päättyen haastavampiin taitoihin. Myös opetuksen tuntimäärät ovat Suomessa tämän tutkimuksen perusteella kärkiluokkaa. Lisäksi Suomen peruskurssien erinomaiseen läpäisyprosenttiin voivat vaikuttaa myös valintakokeet, jotka ovat Suomessa monipuoliset. Valintakokeilla saadaan karsittua pois hakijat, jotka eivät tulisi menestymään peruskurssilla. Tällä voi siis olla suuri vaikutus siihen, että yksikään henkilö ei ole saanut loppukokeista hylätty-arvosanaa.

6.3 Kehittämisehdotukset

Tämän opinnäytetyön aineistona toimineessa kyselyssä on useita kysymyksiä, jotka on jouduttu rajaamaan pois työn laajuuden vuoksi. Ne antavat kuitenkin paljon taustatietoa ja ymmärrystä eri maiden peruskursseista. Käsittelemättömiä kysymyksiä on mahdollista tutkia muissa tutkimuksissa ja ne voivat myös osoittaa, mitä seuraavaksi kannattaisi tutkia. Niiden

avulla pystytään myös suuntaamaan uusia tutkimuksia johonkin peruskurssin tiettyyn osa-alueeseen. Seuraavassa tutkimuksessa esimerkiksi ajoharjoitteiden analysoiminen voisi olla aihe, joka hyödyttäisi suuresti Suomen moottoripyöräpoliisien koulutusta. Ajoharjoitteet ovat peruskurssien kulmakiviä, ja ne koostuvat monista eri osa-alueista. Osa-alueiden sisälläkin on paljon erilaisia harjoituksia, ja jokaisella maalla on varmasti joitakin erityispiirteitä omissa harjoituksissaan. Ajoharjoitteiden analysointi voisi siis olla näin tulevana tutkimusaiheena merkittävä ja ajankohtainen.

Moottoripyöräpoliisien koulutukseen liittyvät jatkotutkimukset hyödyttäisivät koulutusta huomattavasti. Vaikkakin Suomen moottoripyöräpoliisien koulutus on todella laadukasta ja monipuolista, on siinä varmasti vielä kehitettäviä osa-alueita. Tutkimukset aiheesta voivat tuoda esille uusia näkökulmia, ja erityisesti muiden maiden koulutuksen tarkemmalla analysoinnilla on mahdollista vaikuttaa Suomen moottoripyöräpoliisien koulutukseen kehittävästä. Tämän opinnäytteen voisi katsoa olevan eräänlainen avaus moottoripyöräpoliisien koulutuksen tutkimukseen Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetöissä.

LÄHTEET

Coyne, Philip 1996: The police rider's handbook to better motorcycling. Lontoo, Police Foundation.

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2008: Tutki ja kirjoita. Helsinki, Tammi.

Järvinen, Kimmo 2019: Ylikonstaapeli. Sähköpostitse, puhelimitse. 31.1.2019–2.10.2019

Järvinen, Kimmo 2019: PowerPoint-diasarja. Poliisimoottoripyörien sähköiset järjestelmät ja poliisimoottoripyörien vauriot.

Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittajan opas: Näin kirjoitan opinnäytetyön ja pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä, Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Karttunen, Raimo 2003: Poliisiautojen ja -moottoripyörien vahinkotutkimus 1998–2001. Helsinki, Sisäasiainministeriö.

Karttunen, Raimo & Häkkinen, Sauli 1987: Poliisiautojen ja -moottoripyörien vahinkotutkimus: liikennevahinkojen tutkijalautakuntien kokoama aineisto vuosilta 1983–1985. Helsinki, Sisäasiainministeriö, Poliisiosasto.

Keskinen, Esko & Nieminen, Ari-Pekka 2012: Oppiminen ja opettaminen ajamisen hierarkian eri tasoilla. Teoksessa Keskinen, Esko & Laapotti, Sirkku & Lammi, Antero & Nieminen, Ari-Pekka & Peräaho, Martti (toim.) 2012: Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Helsinki, Opetustarvike, 88–153.

Keskinen, Kimmo & Silvennoinen, Oula 2004: Helsingin poliisilaitoksen historia 1826–2001. Helsinki, Helsingin kihlakunnan poliisilaitos.

Kosonen, Ilkka 1992: Hallitse pyöräsi: Moottoripyörän ajotekniikan opas. Turku, Da Vinci.

Lempinen, Olavi & Eskola, Manu & Martikainen, Hannu 2000: Moottoripyörän ajotekniikkaa. Sähköinen opetusmoniste.

Orasmala, Reino 1976: Autonomian alusta Etykin aikaan: historiikki Helsingin poliisilaitoksen vaiheista 1826–1976. Helsinki, Helsingin poliisilaitos.

Salakari, Hannu 2007: Taitojen opetus. Saarijärvi, Eduskills Consulting.

Sievinen, Anna 2019: Poliisi Minna Kastrén näkee moottoripyörän selästä suoraan auton sisälle ja tietää, mikä autoilijoiden käytöksessä mättää. Helsinki, Helsingin Sanomat. Luetavissa: <https://www.hs.fi/elama/art-2000006236454.html>. Luettu 17.9.2019.

Stolt, Veikko & Asikainen, Arto & Hakkarainen, Mika & Salomaa, Pekka & Torvinen, Timo 2010: ”Lentävät tulevat”: Liikkuvan poliisin kahdeksan vuosikymmentä. Helsinki, Liikkuva poliisi.

Taivainen, Miia 2002: Suomalaiset poliisiajoneuvot ja varusteet. Teoksessa Mobilia 2002, Made in Finland. Kangasala, Mobilia.

Tervämäki, Kirsi 2000: Porin poliisilaitos 100 vuotta 1900–2000. Pori, Kehitys.

Tervämäki, Kirsi 2005: Varusteita, välineitä ja kulkuneuvoja poliisille. Helsinki, Poliisin tekniikkakeskus.

LIITTEET

Liite 1. Kysely ja vastaukset.

Questionnaire regarding the motorcycle police basic course

Total number of respondents: 15

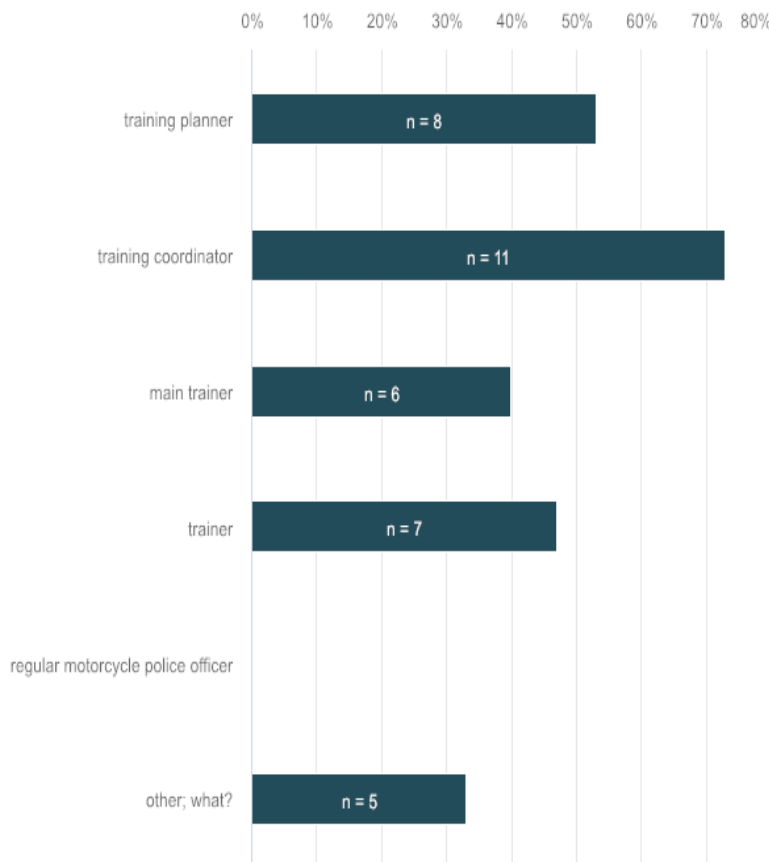
1. What country are you from? Write freely in the space below.

Number of respondents: 15

Responses
SERBIA
Luxembourg
Austria
Cyprus
Luxembourg
Sweden
Germany, state: Hessen
Slovenija
Switzerland, Canton Thurgau
united kingdom
Hungary
Spain
Bulgaria
The Netherlands
Repupic of Croatia

2. What is your position in the motorcycle police training? You can choose more than one option.

Number of respondents: 15, selected answers: 37



	n	Percent
training planner	8	53,33%
training coordinator	11	73,33%
main trainer	6	40%
trainer	7	46,67%
regular motorcycle police officer	0	0%
other; what?	5	33,33%

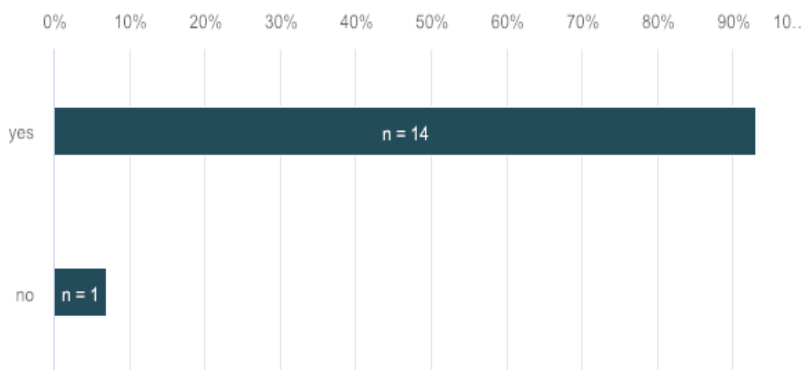
Answers given into free text field

Option names	Text
other; what?	Head of traffic police
other; what?	in former days i was a regular motorcycle police officer

other; what?	Chief Traffic Police
other; what?	Secretary of Studies in the Academy
other; what?	a former motorcycle patrol officer

3. Is there a basic course for new motorcycle police officers?

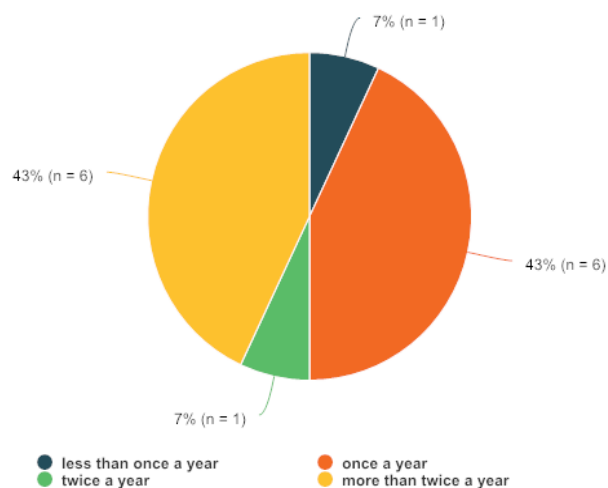
Number of respondents: 15



	n	Percent
yes	14	93,33%
no	1	6,67%

4. How often is the basic course arranged?

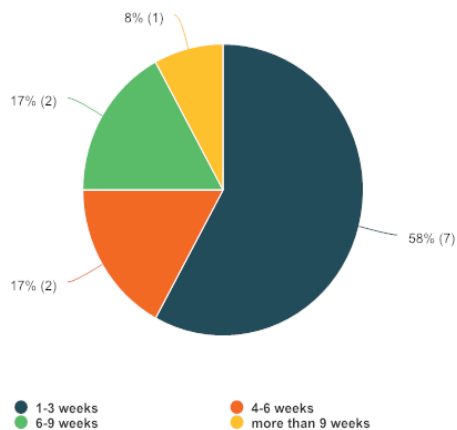
Number of respondents: 14



	n	Percent
less than once a year	1	7,14%
once a year	6	42,86%
twice a year	1	7,14%
more than twice a year	6	42,86%

5. How long does the motorcycle police basic course last?

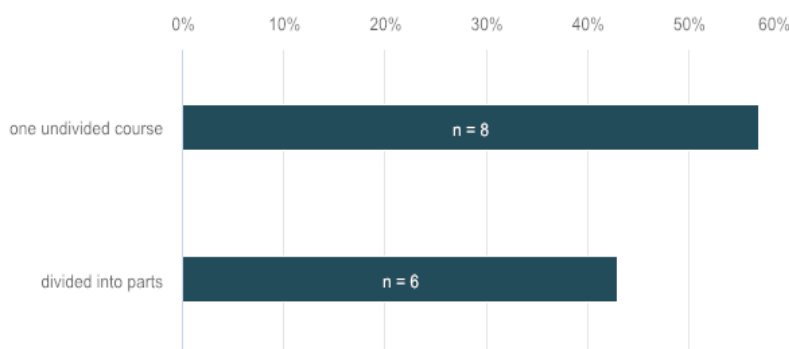
Number of respondents: 12



	n	Percent
1-3 weeks	7	58,33%
4-6 weeks	2	16,67%
6-9 weeks	2	16,67%
more than 9 weeks	1	8,33%

6. Is the basic course divided into parts or is it one undivided course?

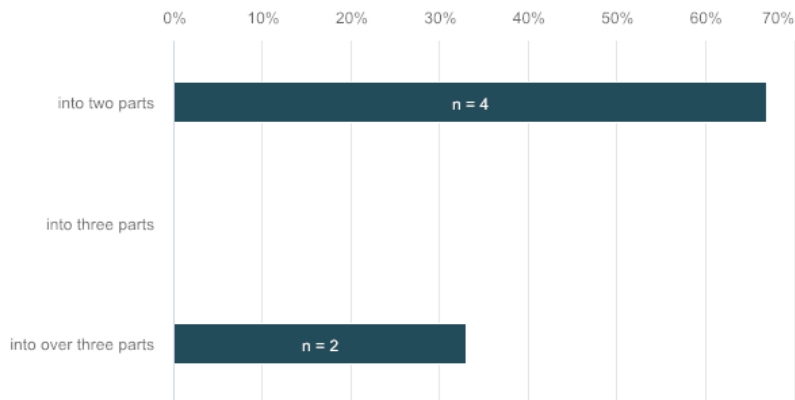
Number of respondents: 14



	n	Percent
one undivided course	8	57,14%
divided into parts	6	42,86%

7. Into how many parts is the basic course divided?

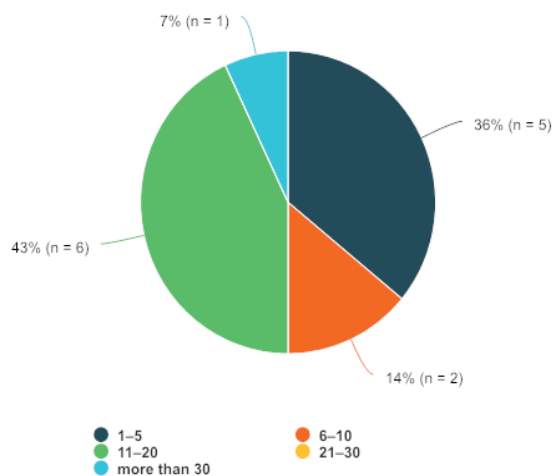
Number of respondents: 6



	n	Percent
into two parts	4	66,67%
into three parts	0	0%
into over three parts	2	33,33%

8. How many students are in one basic course on average?

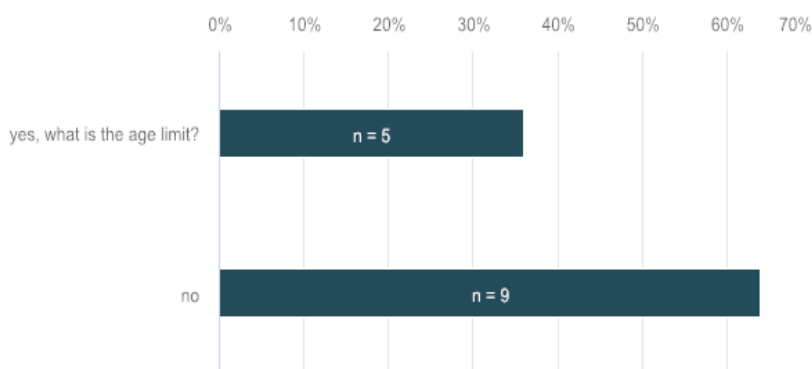
Number of respondents: 14



	n	Percent
1–5	5	35,71%
6–10	2	14,29%
11–20	6	42,86%
21–30	0	0%
more than 30	1	7,14%

9. Is there an age limit to get into the basic course?

Number of respondents: 14



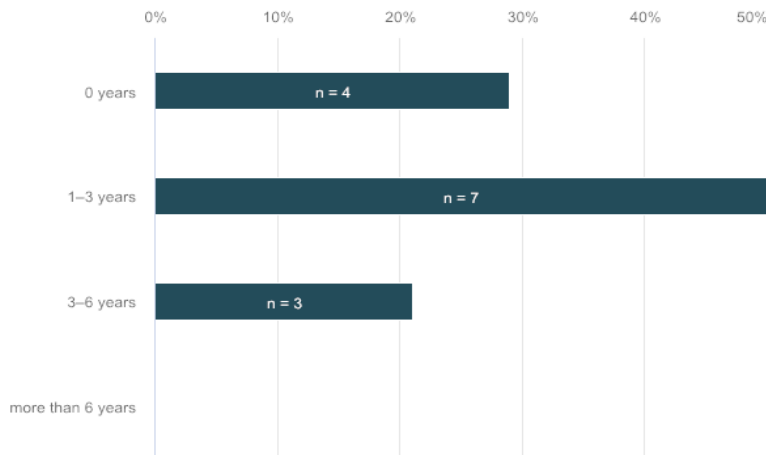
	n	Percent
yes, what is the age limit?	5	35,71%
no	9	64,29%

Answers given into free text field

Option names	Text
yes, what is the age limit?	35
yes, what is the age limit?	22
yes, what is the age limit?	26
yes, what is the age limit?	35
yes, what is the age limit?	24

10. How much experience does the applicant need from police work before he or she can apply to get into the motorcycle police basic course?

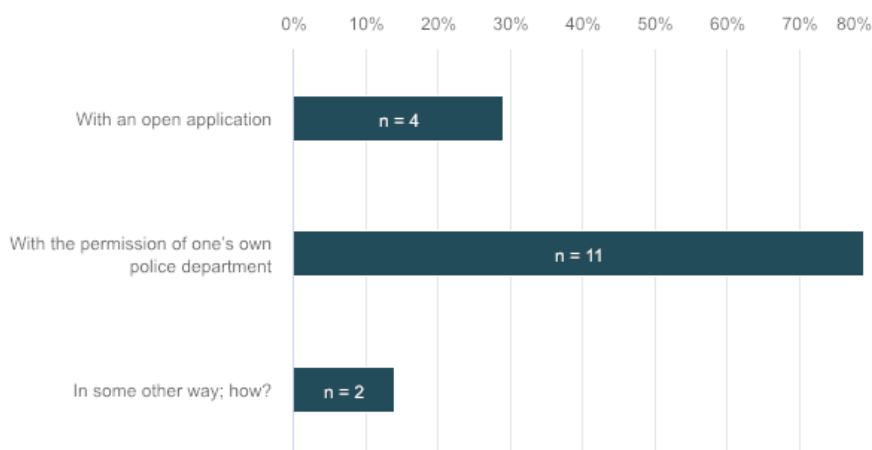
Number of respondents: 14



	n	Percent
0 years	4	28,57%
1-3 years	7	50%
3-6 years	3	21,43%
more than 6 years	0	0%

11. How does one apply to get into the basic course?

Number of respondents: 14, selected answers: 17



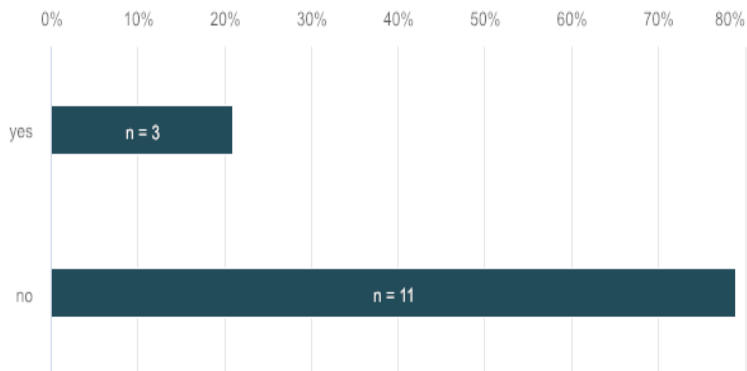
	n	Percent
With an open application	4	28,57%
With the permission of one's own police department	11	78,57%
In some other way; how?	2	14,29%

Answers given into free text field

Option names	Text
In some other way; how?	we ask young policeofficers
In some other way; how?	With manager's permission

12. Does the entrance exam have a theory exam?

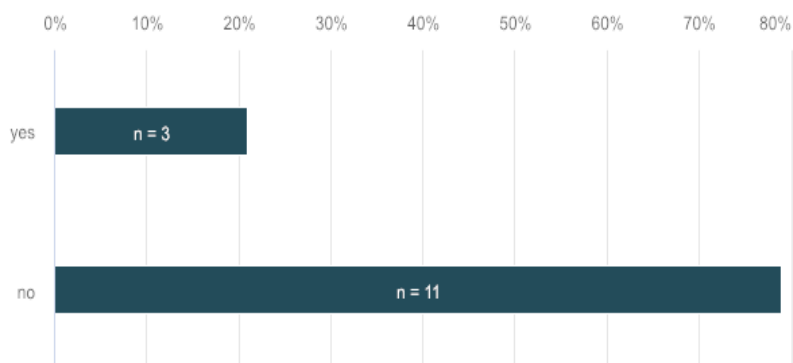
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	3	21,43%
no	11	78,57%

13. Are there physical tests in the entrance exam?

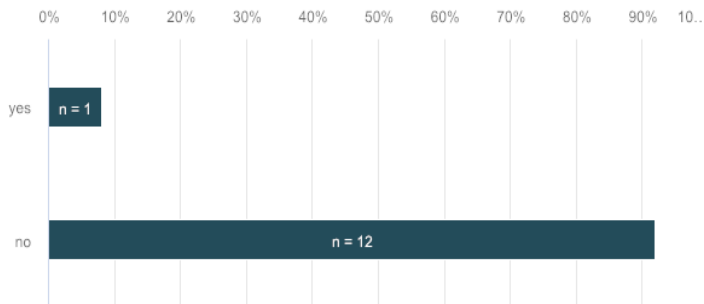
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	3	21,43%
no	11	78,57%

14. Are there psychological tests in the entrance exam?

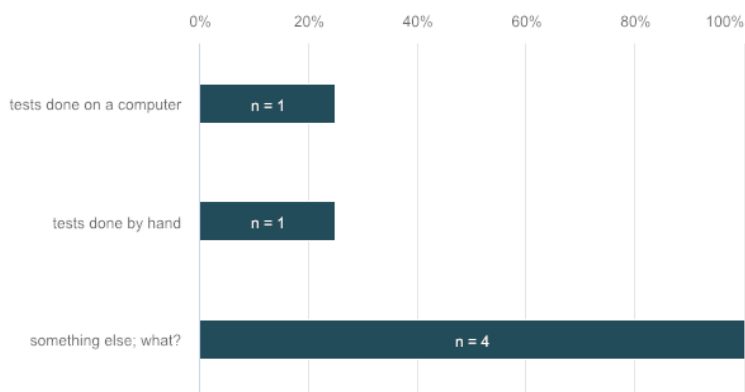
Number of respondents: 13



	n	Percent
yes	1	7,69%
no	12	92,31%

15. What kinds of psychological tests are on the entrance exam? You can choose more than one option.

Number of respondents: 4, selected answers: 6



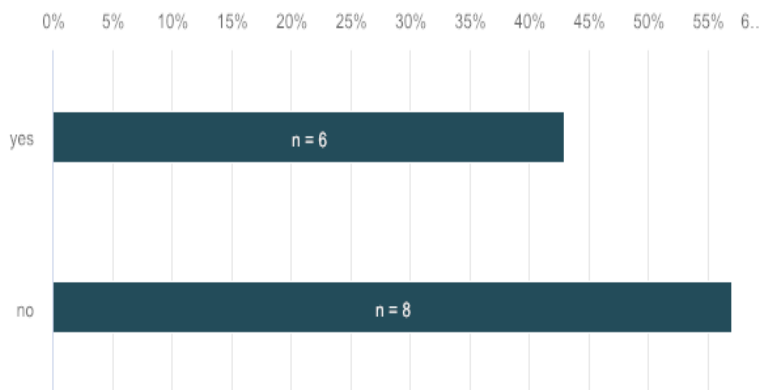
	n	Percent
tests done on a computer	1	25%
tests done by hand	1	25%
something else; what?	4	100%

Answers given into free text field

Option names	Text
something else; what?	only personal and professional fitness determined by his superior
something else; what?	tests done on a simulator
something else; what?	By hand on an answer sheet, that is corrected by a computer.
something else; what?	Nothing

16. Are there driving tests on the entrance exams?

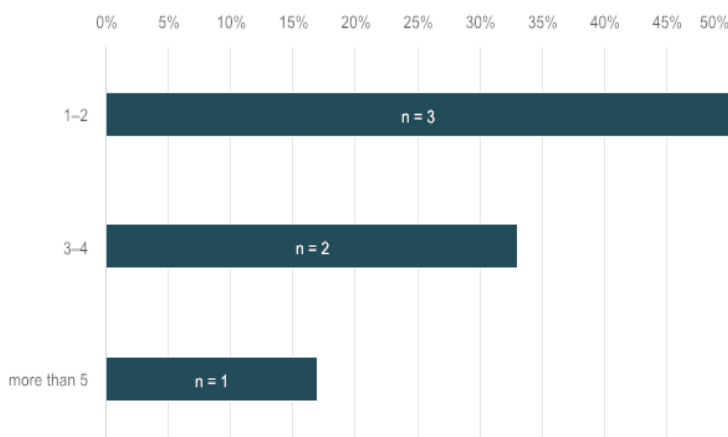
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	6	42,86%
no	8	57,14%

17. How many different driving tests are there on the entrance exams?

Number of respondents: 6

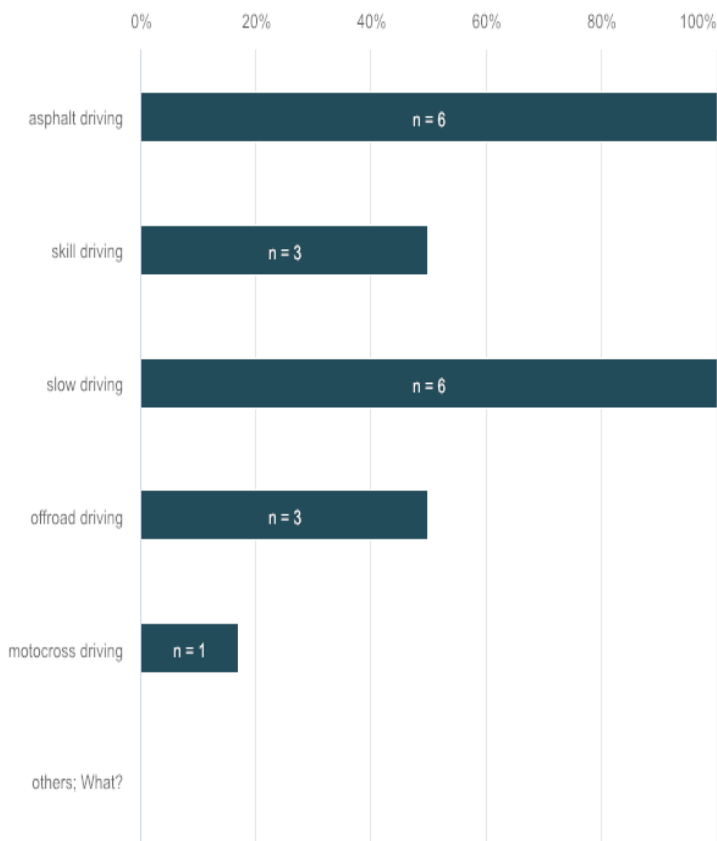


	n	Percent
1-2	3	50%

3–4	2	33,33%
more than 5	1	16,67%

18. What kinds of driving tests are on the entrance exam? You can choose more than one option.

Number of respondents: 6, selected answers: 19



	n	Percent
asphalt driving	6	100%
skill driving	3	50%
slow driving	6	100%
offroad driving	3	50%
motocross driving	1	16,67%
others; What?	0	0%

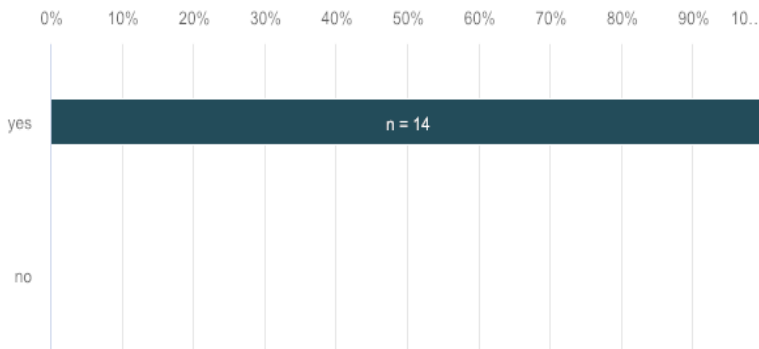
19. What kinds of physical test are there on the entrance exam? Write freely in the space below.

Number of respondents: 0

Responses

20. Is there slow driving practice in the basic course?

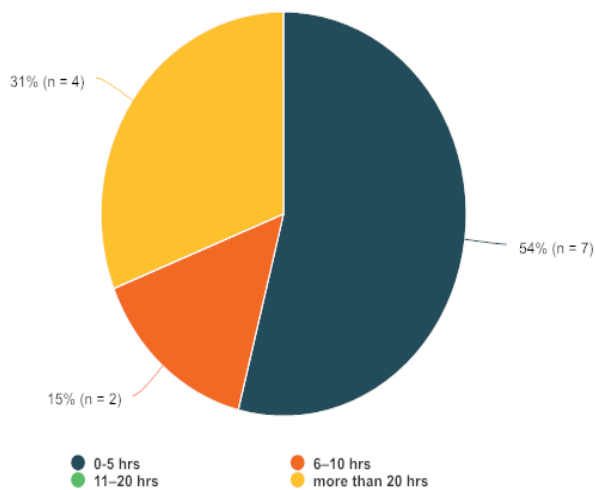
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	14	100%
no	0	0%

21. How much slow driving practice is there during the basic course?

Number of respondents: 13



	n	Percent
0-5 hrs	7	53,85%
6-10 hrs	2	15,38%
11-20 hrs	0	0%

more than 20 hrs	4	30,77%
------------------	---	--------

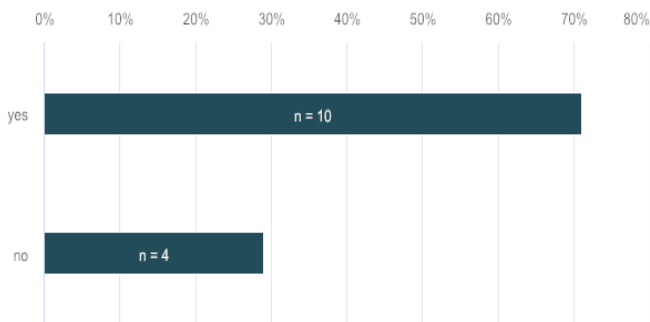
22. What kind of slow driving practice is there during the basic course? Write freely in the space below.

Number of respondents: 13

Responses
Driving between two marked lines at the special polygon.
Formation training (for parades, for example), zigzagging, ...
track alley, slow-moving competition
Practice in a special "park" desing for road safety.
Maniability trainings and driving practices
Övningar med fokus på gas-, koppling-, bromskontroll samt körställning både på grus och asfalt. Växlingsövningar. Bromsövningar. Motstyrningsövningar. Manövergårdsövningar. Skjutövningar (vapen).
<ul style="list-style-type: none"> - stop-and-go - driving slowly straight - slalom - tight turns - narrow passages
Different exercises on the polygon. Mostly set with cones. All exercises that are on the driving test for driving a motorcycle are also carried out.
manoeuvring whilst balancing the rear brake, clutch and revs to be able to control the bike whilst in traffic, without 'filtering'.
low speed slalom practice, circle practice, eight circle practice, eight circle practice with chain (left arm free), etc.
Circuits of cones: zig-zag, slalom, circles, linked circles, maneuvers to avoid obstacles. Changes of direction. Starting on slope.
Different exercises for example to turn around and to maneuver.
Escort of VIPs, escort of special vehicles, escort of cycle races, escort of motorcades.

23. Are there offroad driving exercises during the basic course?

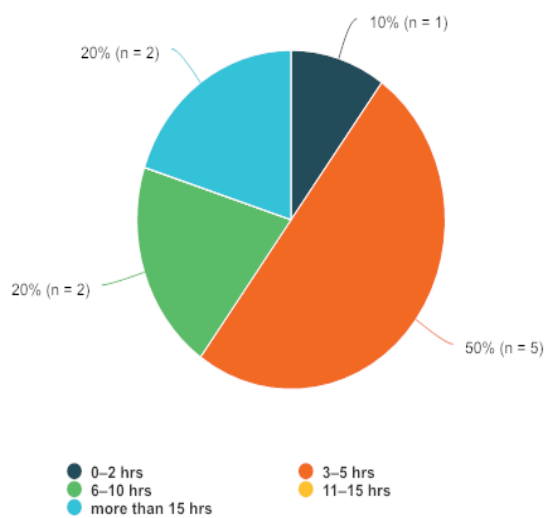
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	10	71,43%
no	4	28,57%

24. How much offroad driving is there during the basic course?

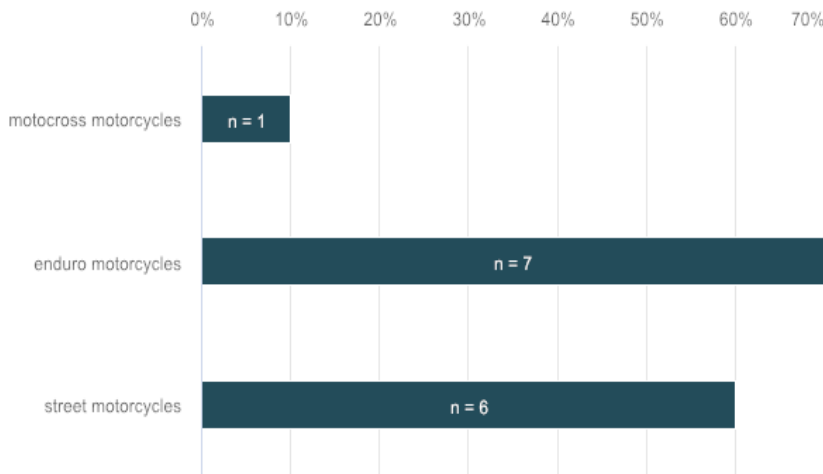
Number of respondents: 10



	n	Percent
0-2 hrs	1	10%
3-5 hrs	5	50%
6-10 hrs	2	20%
11-15 hrs	0	0%
more than 15 hrs	2	20%

25. What kind of motorcycle is used for the offroad driving? You can choose more than one option.

Number of respondents: 10, selected answers: 14



	n	Percent
motocross motorcycles	1	10%
enduro motorcycles	7	70%
street motorcycles	6	60%

26. What kind of offroad driving exercises are there during the basic course? Write freely in the space below.

Number of respondents: 10

Responses
Regular driving in order to gain stability.
Pursuits across difficult terrain, hillclimbing skill tests, ...
we use trial motorcycles - barrier get over, driving outdoors terrain
Enduro Track and off road
Grusplaner, grusvägar, motorcrossbana, stigar, endurospår, lättare terräng.
- accelerate/ slow down
- curves
- slalom
- drive sitting/ standing
- up-/ downhill
- up-/ downstairs

- driving on different groundconditions
street motorcycles and enduro motorcycles drive only dirt road
Obstacle tracks: driving between walls, continuous ups and downs, pits, curves with high camber, narrow tracks, and different kinds of ground (land, cement, asphalt, concrete, stones).
Offroad driving on narrow tracks and terrains with steep slope, Offroad driving on small obstacles standing on the stirrups, making gear changes both standing and sitting.
Trial exercises, braking exercises and general offroad driving exercises.
Uphill and downhill driving on high and steep slopes, driving through forest, driving on rocky terrain.

27. What kind of asphalt driving exercises are there during the basic course? Write freely in the space below.

Number of respondents: 14

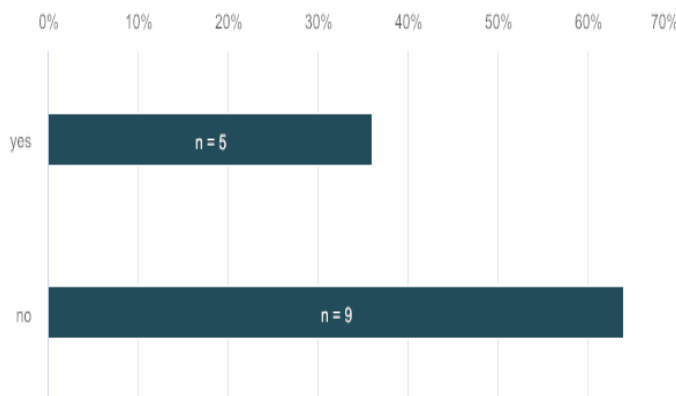
Responses
Regular driving, polygon driving.
Fast driving, slow driving, difficult country roads, danger awareness, pursuits, police escorts, ...
looking technology, braking exercises with evasive hooks, curve running, slalom, ride rollercoaster, track alley
We follow the "police riders handbook" named "Motorcycle roadcraft" and the "BikeSafe".
Street drive and circuit
Broms och undanmanöver i hög hastighet. Motstyrningsövningar. Körställningsövningar. Övningar i körteknik på motorbana (blick, spårval, hastighetsanpassning, gas-, broms-, styrkontroll, körställning). Övningar i körteknik på väg (riskområden, tempoväxling m.m.). Omkörningsövningar. Körning i mörker. Stadskörning. Tagande av dike. Körning i formation. Eskortövningar.
- do gymnastics on the motorcycle - slow driving exercises - right curve style and "safety line" - braking - braking and dodging

<ul style="list-style-type: none"> - dodging without braking - banking technique - driving with pillion
The whole course takes place on the asphalt.
basic motorcycle training park, training on paved testtrak of a private company (armored vehicule manufacturer)
braking firmly to a standstill. town riding and 'open road' riding. positioning for safety in congested urban areas
good quality asphalt, on 17621 square meter
<p>In addition to those mentioned for driving at low speed:</p> <p>Driving with intermittent stops, putting neutral.</p> <p>With two hands on the handlebar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Running next to the motorcycle pushing it. - Standing in the stirrups. - Kneeling on the saddle. - Squatting on the saddle. - Sitting laterally on the saddle. - Legs on the handlebars. - Lying forward. - Legs stretched over the saddle. - Leg stretched on the stirrup, the other stretched back. - Foot on footboard on the opposite side and the other leg stretched aside. - Foot on footboard on the opposite side and squatting on the crouch. <p>With only one hand on the handlebar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standing in the stirrups. - Kneeling on the saddle. - Sitting laterally on the saddle. - Squatting on the saddle. <p>Performance of braking exercises:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Braking with rear brake without blocking and without engine brake. - Braking with front brake without blocking and without engine brake. - Braking with both brakes without blocking and without engine brake. - Braking with both brakes without blocking and with engine brake.

Drawing curves. Reduction with intermediate acceleration. Driving practices on all types of roads open to traffic (one morning, morning and afternoon, two days, three days).
Vehicle control, cornering, overtaking, driving at high speed, how to stop vehicles, driving with flashing lights and siren.
Driving in urban areas, driving on roads outside of inhabited areas, driving in special conditions.

28. Is driving in wet conditions taught separately during the motorcycle police basic course?

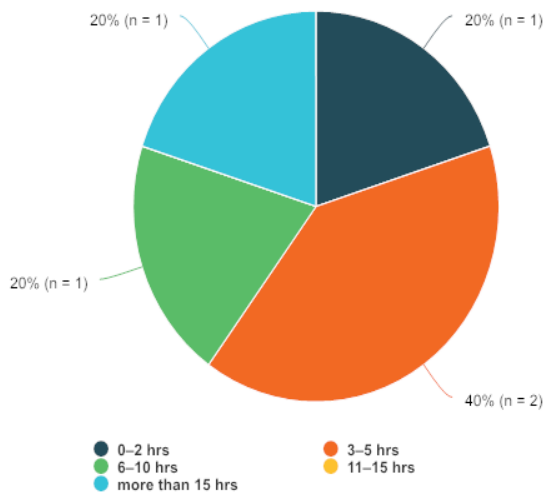
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	5	35,71%
no	9	64,29%

29. How much of this type of training is there?

Number of respondents: 5



	n	Percent
0–2 hrs	1	20%
3–5 hrs	2	40%
6–10 hrs	1	20%
11–15 hrs	0	0%
more than 15 hrs	1	20%

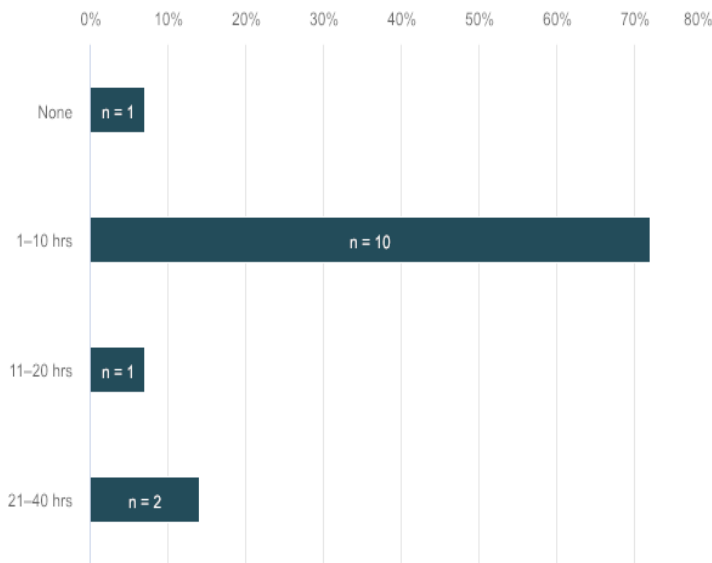
30. How is driving in wet conditions trained? Write freely in the space below.

Number of respondents: 5

Responses
Regular driving
Pretty much the same things as in asphalt driving, but in wet conditions
It depends of the weather
this is entirely dependant on the weather during the course. if it doesn't rain, there is no provision for wet riding.
high speed cornering maneuvers

31. Is there theory instruction during the basic course?

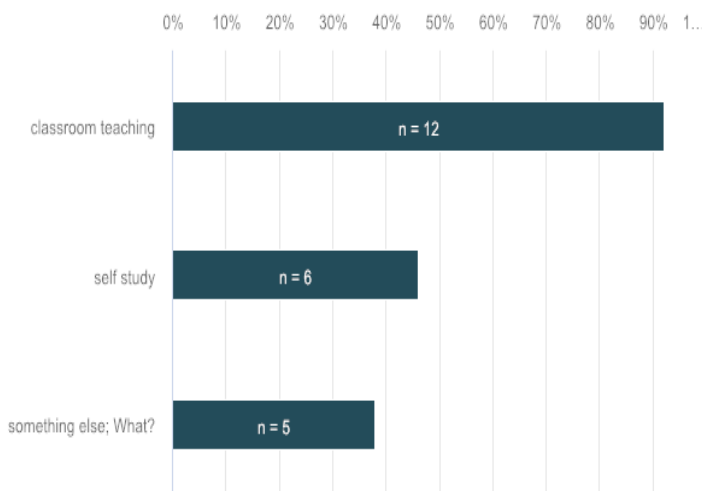
Number of respondents: 14



	n	Percent
None	1	7,14%
1-10 hrs	10	71,43%
11-20 hrs	1	7,14%
21-40 hrs	2	14,29%

32. What kind of theory instruction is there? You can choose more than one option.

Number of respondents: 13, selected answers: 23



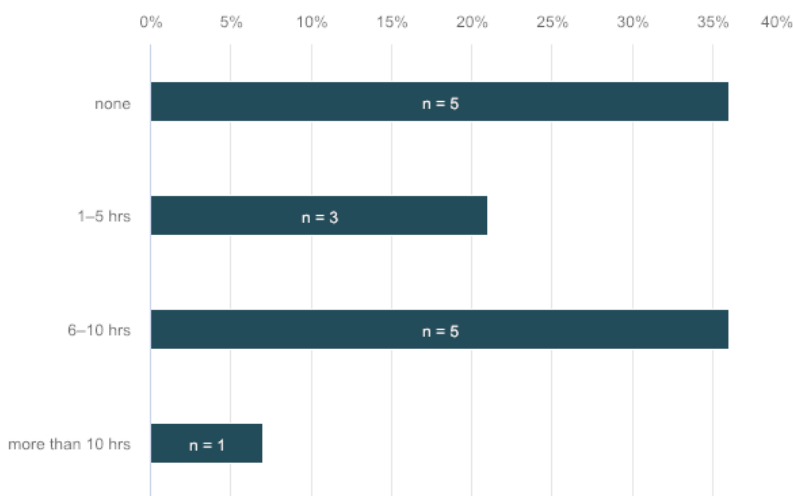
	n	Percent
classroom teaching	12	92,31%
self study	6	46,15%
something else; What?	5	38,46%

Answers given into free text field

Option names	Text
something else; What?	discussion of experiences
something else; What?	before the start of the exercise theory instruction
something else; What?	outdoor within the practical exercises
something else; What?	An e-learning period.
something else; What?	Motorcycle simulator

33. How much time is used during the basic course to teach traffic law and regulations and instructions for motorcycle police functions?

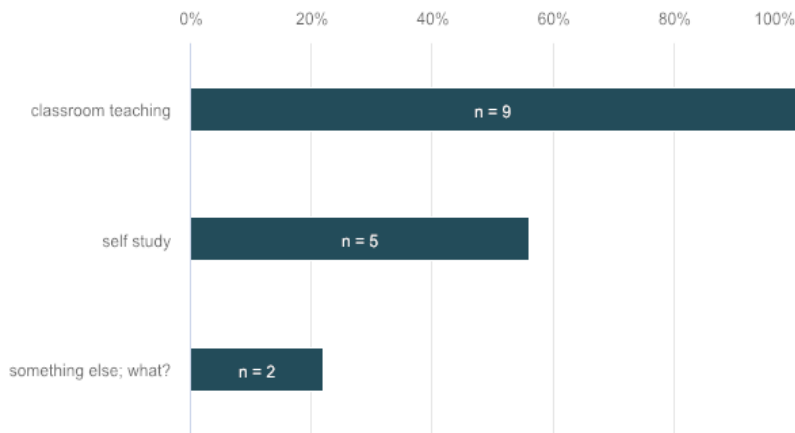
Number of respondents: 14



	n	Percent
none	5	35,72%
1-5 hrs	3	21,43%
6-10 hrs	5	35,71%
more than 10 hrs	1	7,14%

34. How are traffic law, regulations, and instructions taught? You can choose more than one option.

Number of respondents: 9, selected answers: 16



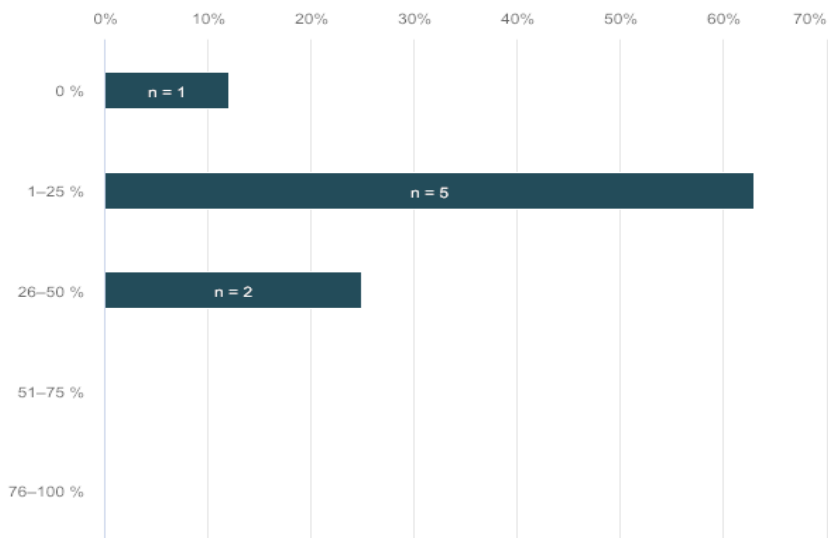
	n	Percent
classroom teaching	9	100%
self study	5	55,56%
something else; what?	2	22,22%

Answers given into free text field

Option names	Text
something else; what?	outdoor within the practical exercises
something else; what?	An e-learning period.

35. How great a percentage of the instruction of traffic law and motorcycle police regulations and instructions self study? Estimate the percentage.

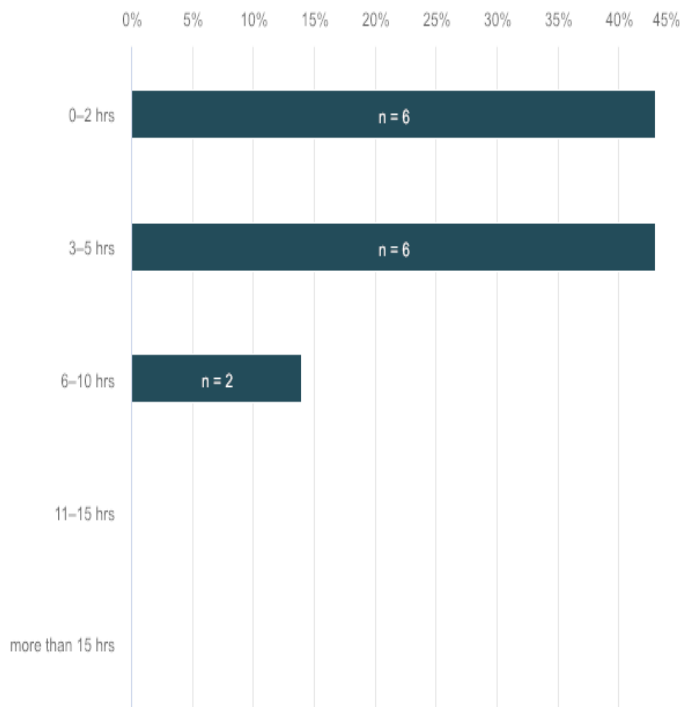
Number of respondents: 8



	n	Percent
0 %	1	12,5%
1-25 %	5	62,5%
26-50 %	2	25%
51-75 %	0	0%
76-100 %	0	0%

36. How much instruction is given during the motorcycle police basic course regarding the use of the equipment on the police motorcycle?

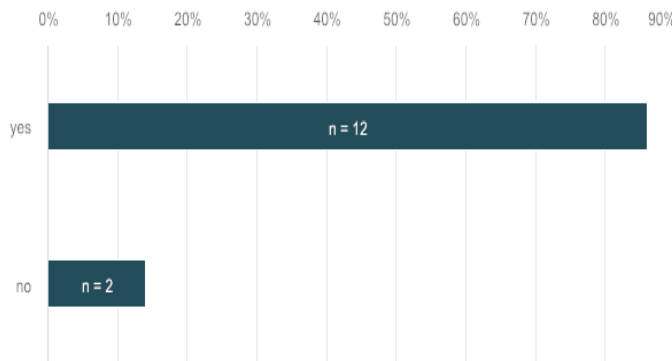
Number of respondents: 14



	n	Percent
0-2 hrs	6	42,86%
3-5 hrs	6	42,86%
6-10 hrs	2	14,28%
11-15 hrs	0	0%
more than 15 hrs	0	0%

37. Is the maintenance and construction of motorcycles taught in the motorcycle police basic course?

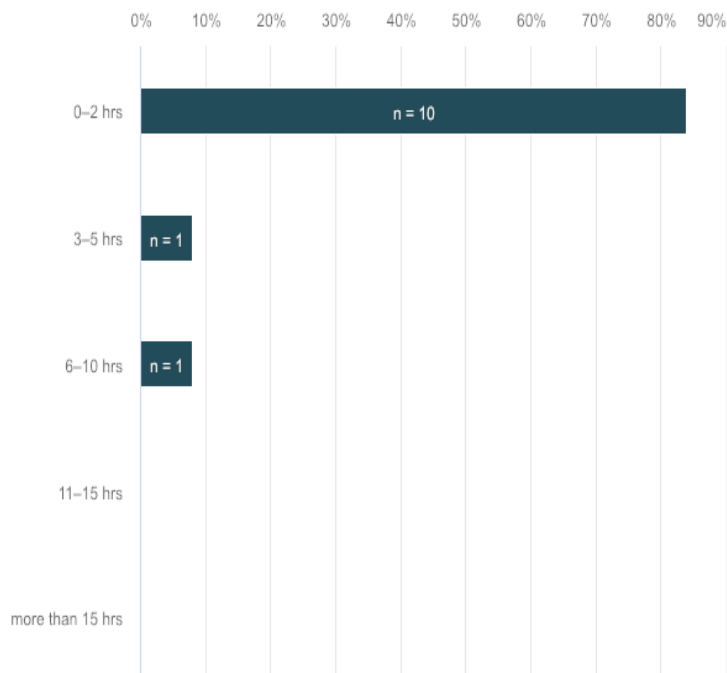
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	12	85,71%
no	2	14,29%

38. How much is the maintenance and construction of motorcycles taught in the motorcycle police basic course?

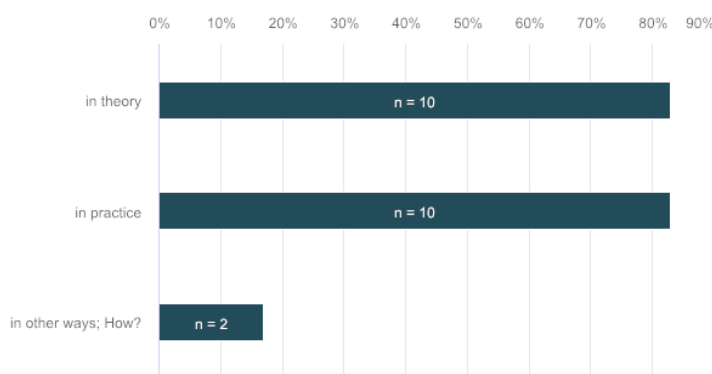
Number of respondents: 12



	n	Percent
0–2 hrs	10	83,34%
3–5 hrs	1	8,33%
6–10 hrs	1	8,33%
11–15 hrs	0	0%
more than 15 hrs	0	0%

39. How is the training done? You can choose more than one option.

Number of respondents: 12, selected answers: 22



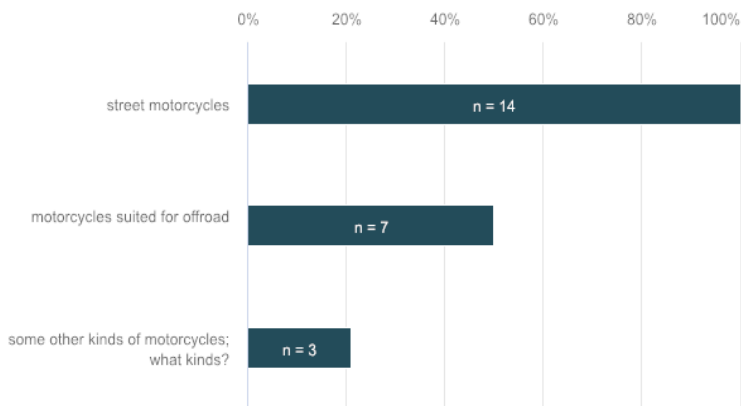
	n	Percent
in theory	10	83,33%
in practice	10	83,33%
in other ways; How?	2	16,67%

Answers given into free text field

Option names	Text
in other ways; How?	Everything is explained during training on your own motorcycle
in other ways; How?	discussion with the student

40. What kinds of motorcycles are used during the basic course? You can choose more than one option.

Number of respondents: 14, selected answers: 24



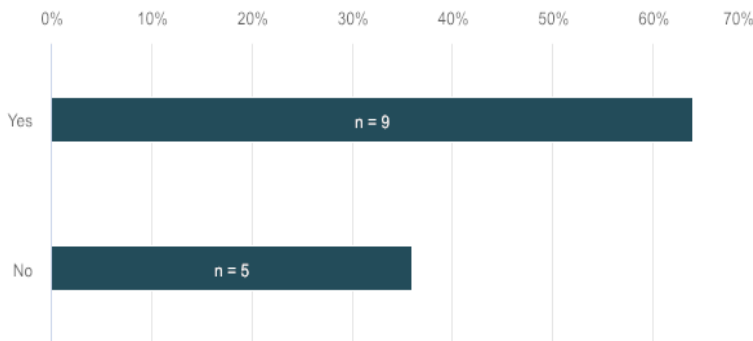
	n	Percent
street motorcycles	14	100%
motorcycles suited for offroad driving	7	50%
some other kinds of motorcycles; what kinds?	3	21,43%

Answers given into free text field

Option names	Text
some other kinds of motorcycles; what kinds?	trial
some other kinds of motorcycles; what kinds?	on/off like Honda Varadero and chrossrunner
some other kinds of motorcycles; what kinds?	motorcycles specially designed for initial acquiring of driving skills.

41. Are the same motorcycles used during the basic course as in the work itself?

Number of respondents: 14



	n	Percent
Yes	9	64,29%
No	5	35,71%

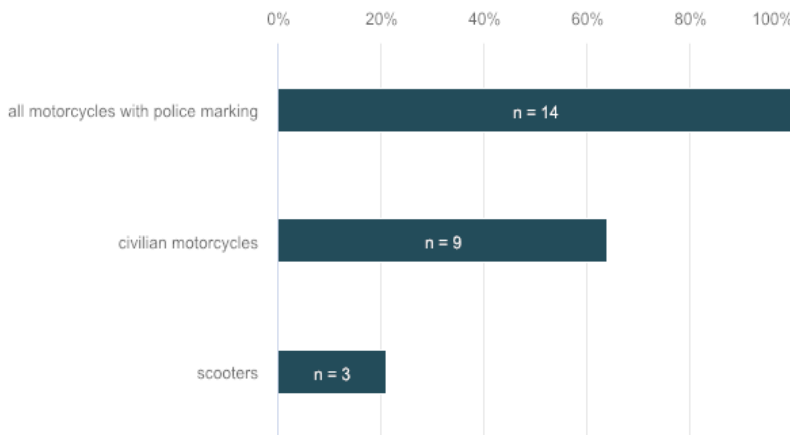
42. Are certain motorcycles used in certain exercises? Choose the options on the basis of which bikes are used in which exercises.

Number of respondents: 13, selected answers: 76

	1 offroad driving exercises	2 asphalt driving exercises	3 slow driving exercises	4 skill driving exercises	5 wet condition driving exercises	Total	Average	Median
street motorcycles	7	13	12	12	10	13	3,09	3
motorcycles suited for offroad driving	7	3	4	4	4	13	2,77	3
Total	14	16	16	16	14	13	3	3

43. What kinds of police motorcycles does the basic course authorize graduates to use? You can choose more than one option.

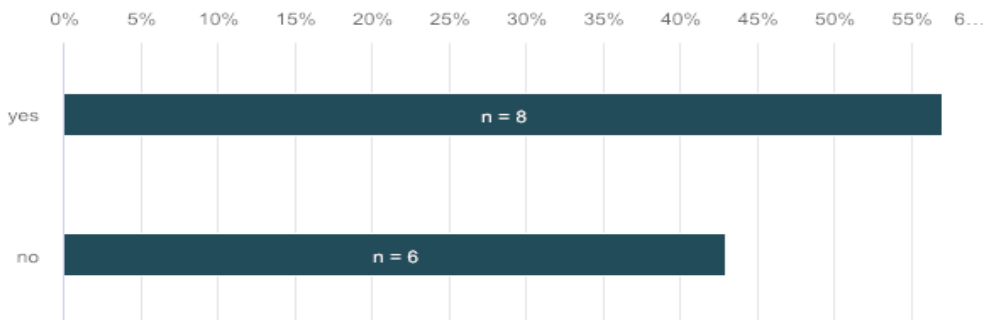
Number of respondents: 14, selected answers: 26



	n	Percent
all motorcycles with police marking	14	100%
civilian motorcycles	9	64,29%
scooters	3	21,43%

44. Does the motorcycle police basic course have a final examination?

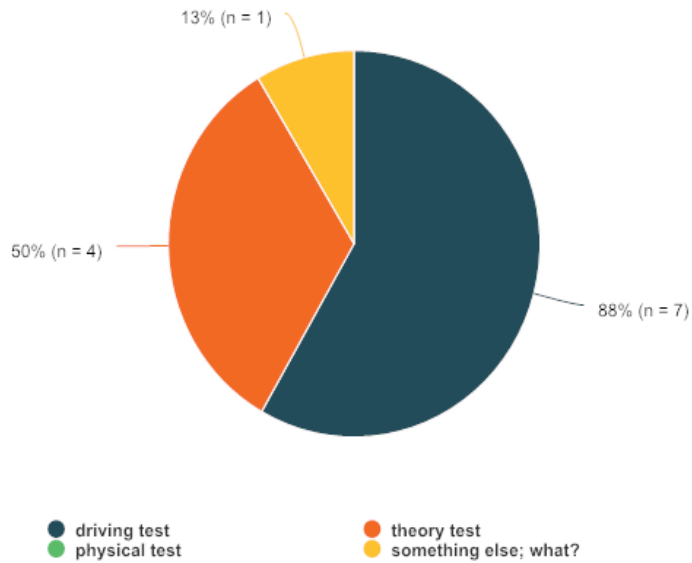
Number of respondents: 14



	n	Percent
yes	8	57,14%
no	6	42,86%

45. What belongs on the final examination? You can choose more than one option.

Number of respondents: 8, selected answers: 12



	n	Percent
driving test	7	87,5%
theory test	4	50%
physical test	0	0%
something else; what?	1	12,5%

Answers given into free text field

Option names	Text
something else; what?	Evaluation of practices in traffic units.

46. How is the final examination evaluated? You can choose more than one option.

Number of respondents: 8, selected answers: 12



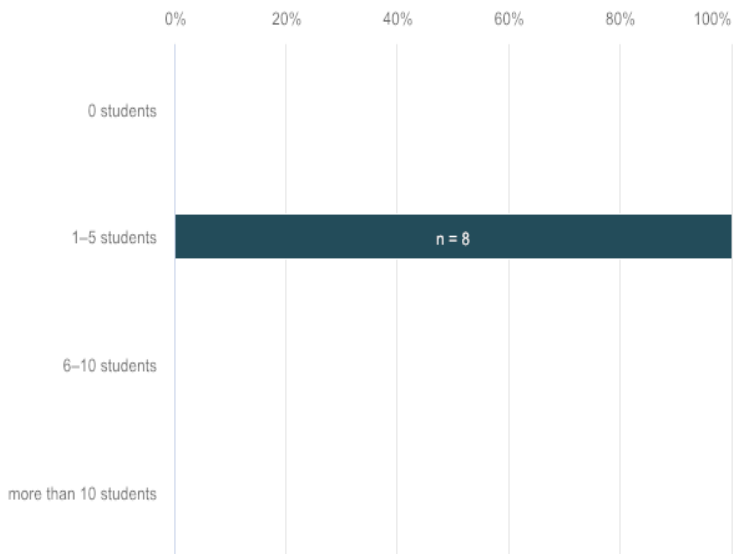
	n	Percent
with time	2	25%
with points	8	100%
otherwise; how?	2	25%

Answers given into free text field

Option names	Text
otherwise; how?	Some eliminatory criteria, like failing to use the correct trajectory in corners
otherwise; how?	Practical driving test

47. How many students do not pass the basic course final examination?

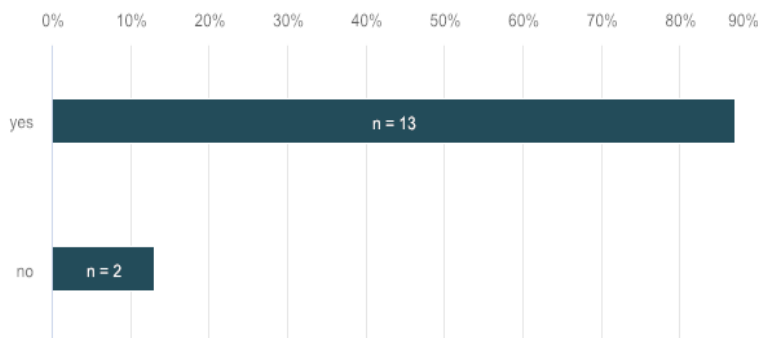
Number of respondents: 8



	n	Percent
0 students	0	0%
1-5 students	8	100%
6-10 students	0	0%
more than 10 students	0	0%

48. Do you have continuation courses for graduated motorcycle police officers?

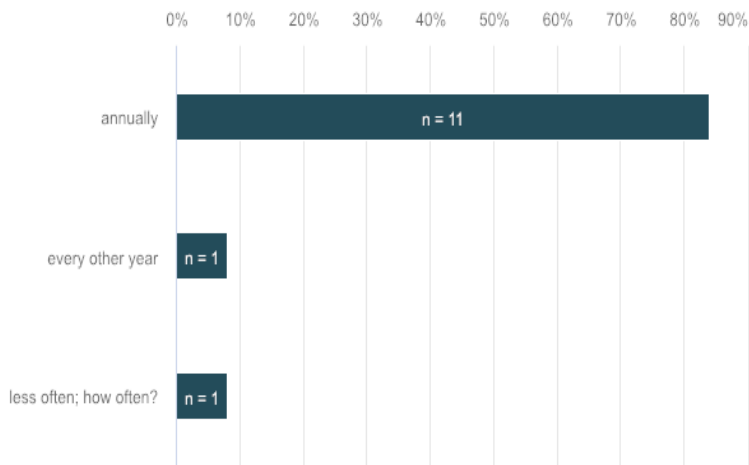
Number of respondents: 15



	n	Percent
yes	13	86,67%
no	2	13,33%

49. How often are continuation courses arranged?

Number of respondents: 13



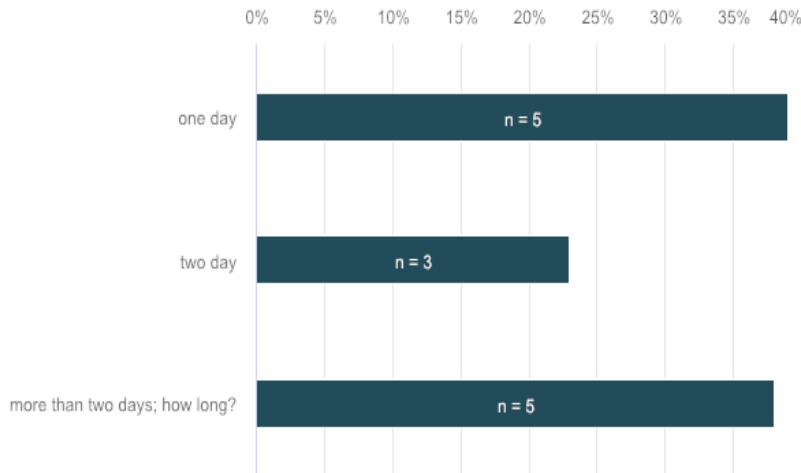
	n	Percent
annually	11	84,62%
every other year	1	7,69%
less often; how often?	1	7,69%

Answers given into free text field

Option names	Text
less often; how often?	every five years

50. How long do the continuation courses last?

Number of respondents: 13



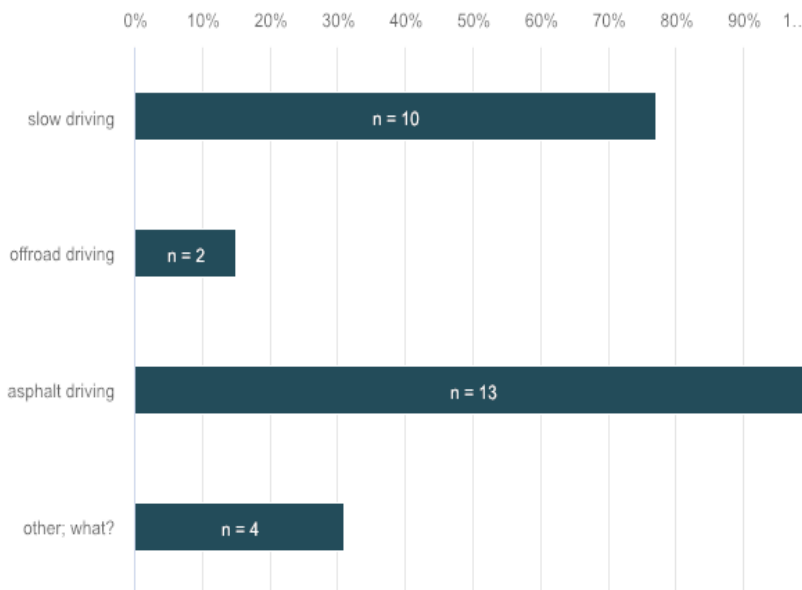
	n	Percent
one day	5	38,46%
two day	3	23,08%
more than two days; how long?	5	38,46%

Answers given into free text field

Option names	Text
more than two days; how long?	3 days
more than two days; how long?	Minst 3 dagar
more than two days; how long?	3
more than two days; how long?	five days
more than two days; how long?	3 weeks

51. What do these courses contain? You can choose more than one option.

Number of respondents: 13, selected answers: 29



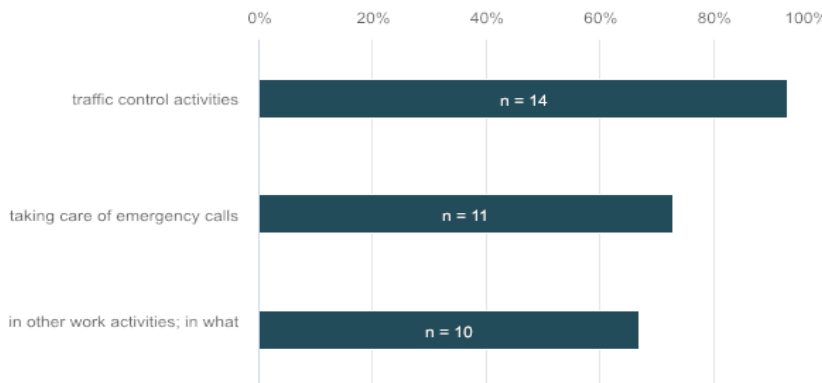
	n	Percent
slow driving	10	76,92%
offroad driving	2	15,38%
asphalt driving	13	100%
other; what?	4	30,77%

Answers given into free text field

Option names	Text
other; what?	polygon
other; what?	Track days
other; what?	Utbildningen är till viss del behovsstyrd och kan innehålla olika saker beroende på enhet.
other; what?	Mainly theory updates

52. What kinds of activities are graduated motorcycle police officers working in? You can choose more than one option.

Number of respondents: 15, selected answers: 35



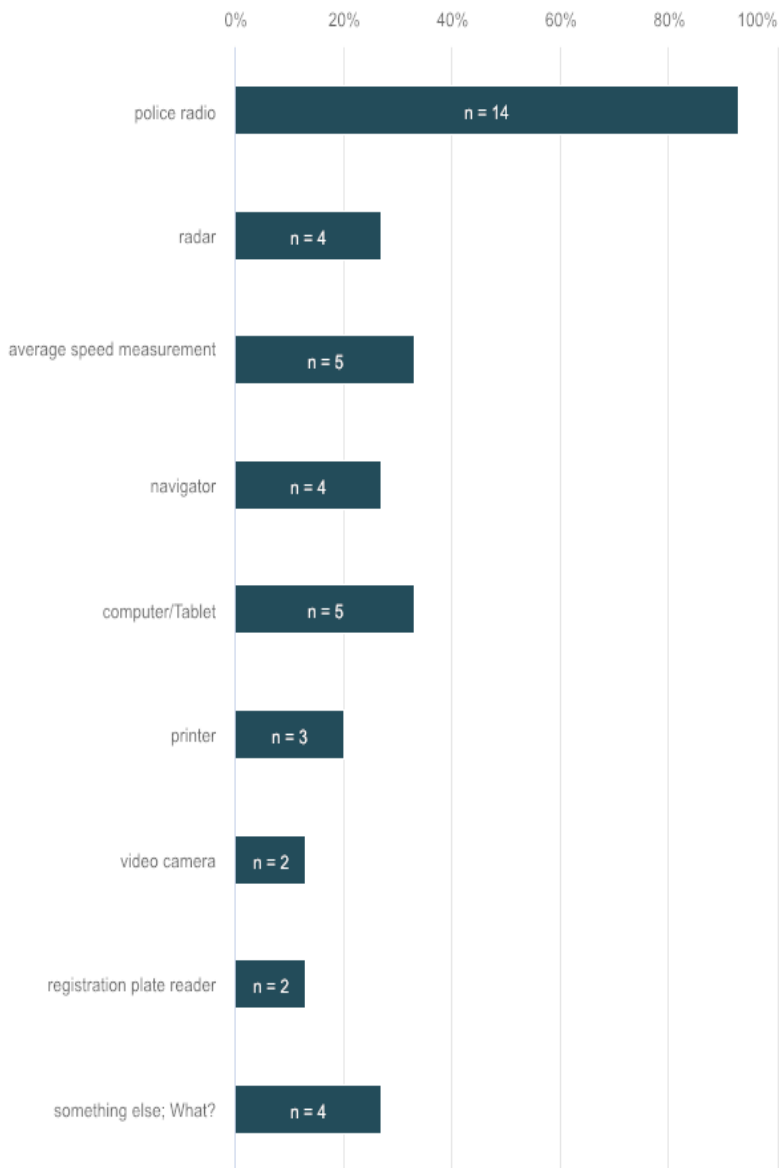
	n	Percent
traffic control activities	14	93,33%
taking care of emergency calls	11	73,33%
in other work activities; in what kind?	10	66,67%

Answers given into free text field

Option names	Text
in other work activities; in what kind?	traffic regulation
in other work activities; in what kind?	Police escorts
in other work activities; in what kind?	demonstrations; escorting
in other work activities; in what kind?	Escortes
in other work activities; in what kind?	Spaning. Specialenheter (olika insatsstyrkor)
in other work activities; in what kind?	special tactics for special forces
in other work activities; in what kind?	Exactly the same as traffic police officers in cars.
in other work activities; in what kind?	movement of motorcycles, general police enquiries
in other work activities; in what kind?	Breathalyzer and drug controls.
in other work activities; in what kind?	All

53. What kind of equipment does a marked police motorcycle have? You can choose more than one option.

Number of respondents: 15, selected answers: 43



	n	Percent
police radio	14	93,33%
radar	4	26,67%
average speed measurement device	5	33,33%
navigator	4	26,67%
computer/Tablet	5	33,33%
printer	3	20%
video camera	2	13,33%

registration plate reader	2	13,33%
something else; What?	4	26,67%

Answers given into free text field

Option names	Text
something else; What?	there are not on the police motorcycle, the policeman carry them if needed.
something else; What?	"follow me"-sign, speaker
something else; What?	nothing
something else; What?	traffic signals

54. You may write in the space below whatever else you want to tell about the motorcycle police basic course in your own country.

Number of respondents: 8

Responses
Failure rates have risen over the past years. It is not impossible that nobody passes a course, which is very problematic of course.
https://www.youtube.com/watch?v=v_KK61GDT24 https://www.facebook.com/PolizeiSalzburg/videos/272040800071565/
The basic course is especially designed to bring the new drivers into contact with the heavy, powerful policemotorcycles. To improve the driving skill and get used to the motorcycles, which are used in daily work, we do the training with the original ones from beginning on. It is just the first step in education and further education.
The desire to ride a police motorcycle is decreasing. Police officers perform the exact same tasks with those in the car. The payment is the same...
in the west midlands police area we only use basic grade motorcyclist for the routine movement of motorcycles. Any motorcycle can be used, liveried or otherwise, but the rider cannot claim to use any legal exemptions, such as speed limits. A 6 week course split into 2 is needed to ride motorcycles on a daily basis and to be able to exceed speed limits etc.

Very important extension: educational methodology for the use of distinctive signs (use blue-red light and siren of the police motorcycles)

The face-to-face period lasts 15 weeks long. Driving classes are only one of 17 subjects. It takes 122 hours (14 of which are for car driving), and the whole period takes 438.

There isn't a final driving test, because the driving evaluation is continuous: most of the students who don't pass the course are expelled in the first 3 weeks.

The subjects are:

- Administrative Law of Road Safety
- Administrative Law of Transport
- Criminal Procedural Law
- Criminal Law of Circulation
- Breathalyzer and Drugs
- Investigation of Road Casualties
- Technical Support Investigation of Road Casualties
- Culture of Security
- Driving of Vehicles
- First Aid Intervention
- Psychology applied to Road Safety
- Operational Intervention
- Rules of the Traffic Group
- Road Safety Strategy
- Planning and Appointment of the Service
- Procedures for the Execution of the Traffic Service
- Quality and Results

Upon the completion of the course, students can independently and safely operate motorcycles in various weather and terrain conditions. Likewise, they can control traffic and carry out traffic surveillance tasks. They can also detect risk situations in traffic, apply principles of defensive driving, apply police tactics and techniques and take care of proper maintenance and rational usage of motorcycles by preserving the environment.