

MOOTTORIKELKKAILIJAN KOHTAAMINEN POLIISIN TYÖTEHTÄVILLÄ

Opas lumikentille

Juulianna Oja

11/2020

Tiivistelmä

Tekijä(t)	Tutkinto
Juulianna Oja	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Moottorikelkkailijan kohtaaminen maastossa – Opas lumikentille	Julkinen, liitetiedosto 1 (opas) poistettu (JulKL (621/1999) 24.1 §:n 5 k)
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Jyrki Marttila ja Mika Kyyrö	Toiminnallinen opinnäytetyö
Tiivistelmä	
<p>Tämän toiminnallisen opinnäytetyön tarkoituksena oli luoda toimiva opas, jota Lapin poliisilaitoksen valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevät poliisit voivat hyödyntää niin maastoliikennevalvonnan yhteydessä kuin maastoliikenneonnettomuuspaikoilla. Poliiseille ei ole vielä suunnattu tällaista opasta tästä aiheesta. Opas on luotu viitekehyksen pohjalta, jossa käsittelem pääasiassa Lappia alueena, moottorikelkkailua, siihen liittyvää lainsäädäntöä sekä onnettomuuksia.</p> <p>Toteutin työn toiminnallisena opinnäytetyönä, jonka lopputuotoksena eli produktina syntyi opas. Työn lopputuotoksesta löytyy kootusti eri asioita, joita poliisin olisi hyvä ottaa huomioon kohdatessa moottorikelkkailija maastossa. Opas toimii työkaluna niin normaalissa maastoliikennevalvonnassa kuin maastoliikenneonnettomuuspaikoilla. Pyrin tekemään oppaasta mahdollisimman kattavan mutta samalla tiiviin, joka on helposti hyödynnettävissä sen koon vuoksi. Opas on salassa pidettävä.</p> <p>Produktin lisäksi olen tehnyt toiminnalliseen opinnäytetyöhön kuuluvan raportin. Se sisältää tietoa oppaan suunnittelusta ja toteutuksesta.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
39+20	11/2020
Avainsanat	
Moottorikelkka, moottorikelkkailu, Lappi, Lapin poliisilaitos, opas	

Sammanfattning

Författare	Examen
Juulianna Oja	Polis (YH)
Publikationens namn	Offentlighetsgrad
Att möta en skoterförare i terrängen - Guide till snövidderna	Offentlig, bilaga 1 (guide) borttagen MyndOffL (621/1999) 24.1 § punkt 5)
Handledare	Lärdomsprovets form
Jyrki Marttila och Mika Kyyrö	Operativt lärdomsprov
Sammanfattning	
<p>Syftet med detta operativa lärdomsprov var att utarbeta en guide som poliser som arbetar inom övervaknings- och alarmsektor vid Lapplands polisinrättning kan använda sig av i samband med såväl terrängtrafikövervakning som på olycksplatser i terrängen. En sådan här guide riktad till poliser om detta ämne finns ännu inte. Guiden har utarbetats utgående från referensramen i vilken jag behandlar Lappland som område, snöskoterkörning, lagstiftning gällande snöskotrar samt snöskoterolyckor.</p> <p>Jag genomförde arbetet som ett operativt lärdomsprov vars resultat dvs. produkt är en guide. Produkten innehåller en sammanställning över olika saker som det skulle vara bra för polisen att ta hänsyn till när man möter en snöskoterförare i terrängen. Guiden fungerar som ett verktyg för såväl normal terrängtrafikövervakning som på olycksplatser i terrängen. Mitt mål har varit att utarbeta en omfattande men kortfattad guide vars storlek gör den lätt att använda. Guiden är sekretessbelagd.</p> <p>Utöver att jag har utarbetat en produkt har jag också skrivit en rapport som ingår i det operativa lärdomsprovet. Den innehåller information om planeringen och genomförandet av guiden.</p>	
Sidantal	Månad och år då granskningen skett
39+20	11/2020
Nyckelord	
Snöskoter, snöskoterkörning, Lappland, Lapplands polisinrättning, guide	

LYHENTEET

Ajokorttilaki 386/2011	AKL
Ajoneuvolaki 1090/2002	ANL
Esitutkintalaki 805/2011	ETL
Hallituksen esitys 222/2010 vp	HE
Maastoliikennelaki 1710/1995	MaastoliikenneL
Pakkokeinolaki 806/2011	PKL
Poliisilaki 872/2011	PolL
Tieliikennelaki 729/2018	TLL

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
2 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS.....	4
2.1 Opinnäytetyöprosessi	4
2.2 Toiminnallinen opinnäytetyö	4
2.3 Tavoite ja tarkoitus	6
2.5 Aiheen rajaus	7
3 LAPPI JA LAPIN MATKAILU	7
3.1 Lappi.....	7
3.2 Rovaniemi ja matkailu.....	8
4 MOOTTORIKELKKA JA -KELKKAILU	9
4.1 Moottorikelkka	9
4.2 Moottorikelkkailu	11
4.3 Moottorikelkkailijan varusteet	11
4.4 Moottorikelkkailureitit	12
4.5 Lainsäädäntö.....	13
4.5.1 Ajoneuvolaki ja ajokorttilaki	13
4.5.2 Maastoliikennelaki.....	14
4.5.3 Tieliikennelaki	15
4.5.4 Metsästyslaki ja poronhoitolaki	16
4.6 Moottorikelkkapoliisi	17
5 ONNETTOMUUDET	18
5.1 Yleistä onnettomuuksista moottorikelkkailussa.....	18
5.2 Onnettomuudet Rovaniemen alueella talvella 2020.....	19
5.3 Muut viranomaiset.....	22
5.4 Onnettomuuspaikkatutkinta.....	24
5.5 Rattijuopumustutkinta	26
5.5.1 Tarkkuusalkometri.....	26
5.5.2 Verikoe	26
5.5.3 Jälkinauttimisväite	26
5.6 Palveluntarjoajan vastuu onnettomuuksissa.....	27
5.7 Tutkijalautakunta onnettomuuspaikalla	27

6 PRODUKTI.....	28
6.1 Oppaan sisältö ja ulkoasu	28
6.2 Aineiston kerääminen.....	29
6.3 Oppaan muoto	30
6.4 Salassapito	30
7 POHDINTA.....	31
7.1 Luotettavuus ja eettisyys	31
7.2 Opinnäytetyön pohdinta	32
8 LÄHTEET.....	35
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Joillekin Lappi on talvisin luminen maisema poroineen ja kesäisin ympärivuorokautinen auringonpaiste. Jotkut tulevat Lappiin rauhoittumaan ja nauttimaan hiljaisuudesta osan mennessä tunturikeskuksiin laskettelemaan ja juhlimaan. Toisille Lappi on koti.

Talvella Lapin kinokset ovat majesteettisia. Luminen aika kannattaa hyödyntää Lapin monipuolisen ja erilaisenkin aktiiviteettitarjonnan parissa. Lappia pystyy kokemaan rauhallisemmin vetämällä lumikengät tai hiihtomonot jalkaan ja suuntaamalla luontoon. Vauhdikkaampia vaihtoehtoja ovat esimerkiksi porojen vetämät rekiajelut, koiravaljakkoajelut tai moottorikelkkailu. (Lapland Safaris, luettu 22.8.2020.)

Talvisin moottorikelkkailua käytetään Lapissa yhtenä liikkumismuotona. Kelkkatyyppejä on useita, mutta karkeasti ne voidaan jakaa kolmeen eri kategoriaan: urheilu-, hyöty- ja retkikelkkoihin. (Liikenneturva 2005, 8.) Kypärä on pakollinen ja tärkein moottorikelkkailijan suojavaruste. Sen leukahihna on oltava ajon aikana kiinni. (Tanskanen, Karhima, 2009, 78.) Virallisella moottorikelkkareitillä vaaditaan vähintään T-luokan ajokortti (Ajokorttilaki 386/2011 2:4 § 7mom).

Moottorikelkkailijat saattavat aiheuttaa riskejä ja haittoja ei ainoastaan itselleen vaan myös muille liikkujille sekä ympäristölle. Joka talvi moottorikelkkailusta aiheutuu loukkaantumisiin tai kuolemaan johtavia onnettomuuksia. (Päivänen 2006, 7.) Jäällä yleisin kuolinsyy on hukkuminen. Moottorikelkkailijoille hankalia paikkoja ovat muun muassa sulat jääalueet, vasemmalle kaartuvat mutkat sekä moottorikelkkareittiä lähellä sijaitsevat puut ja suuret kivet. (Liikenneturva, luettu 5.5.2020.)

Virassa oleville poliiseille oikeus kuljettaa moottorikelkkaa työtehtävillä tulee moottorikelkkakoulutuksen myötä (Maastoliikennekoulutus, luettu 5.5.2020). Poliisi suorittaa monenlaista liikennevalvontaa ja yksi näistä on moottorikelkkaliikenteen valvonta maastossa. Maastossa tapahtuville onnettomuuspaikoille pääsee talvisin moottorikelkalla. Rovaniemellä valvonta- ja hälytyssektorilla toimii ainakin kaksi moottorikelkkapoliisiksi koulutautunutta poliisia yhtä ryhmää kohden. Liikenneryhmiä Rovaniemellä on kaksi ja kummassakin ryhmässä työskentelee poliisin maastoliikennekoulutuksen käyneitä poliiseja. Liikenneryhmät tekevät valvonta- ja hälytyssektoria enemmän maastoliikennevalvontaa mutta resurssien antaessa myöten myös kentän poliisimiehet käyvät maastossa moottorikelkoilla.

Haluan opinnäytetyölläni selvittää poliisin yleisiä toimintatapoja erityisesti maastossa tapahtuvissa työtehtävissä, joissa osallisena on moottorikelkkailija. Työssäni haluan kiinnittää huomioita siihen, kuinka paljon kelkkailu työstää poliisia Lapissa ja mikä on tyypillisin onnettomuuden aiheuttaja moottorikelkkailussa.

2 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS

2.1 Opinnäytetyöprosessi

Opinnäytetyö on nimensä mukaan näyte, osoitus siitä, mitä on oppinut. Toiseksi opinnäytetyö on työ sanan varsinaisessa merkityksessä. Opinnäytetyön tavoitteena on kehittää, vaatia, valmentaa ja ennen kaikkea siitä on hyötyä. Hyvä opinnäytetyö on käytännönläheinen. (Hakala 2004, 7-8, 33.) Opinnäytetyö voi olla esimerkiksi tutkimuksellinen tai toiminnallinen. Oma opinnäytetyöni on toiminnallinen ja käsittelem sitä laajemmin oman alaotsikkonsa alla. Tutkimuksellista opinnäytetyötä avaan seuraavassa kappaleessa.

Tutkimuksellisessa opinnäytetyössä etsitään vastauksia kysymyksiin ja ongelmiin tai voidaan selvittää tai arvioida jotakin ilmiötä (Haikansalo, Korander 2020, Opinnäytetyöohje, 4). Tutkimuksellinen opinnäytetyö jakautuu joko kvalitatiiviseen tai kvantitatiiviseen tutkimukseen. Laadullinen eli kvalitatiivinen menetelmä viittaa tutkimukseen, jossa käytetään kirjallisessa muodossa olevaa aineistoa, joka perustuu tutkijan tekemiin havaintoihin. Määrällisessä eli kvantitatiivisessa tutkimuksessa tilastot ovat keskeinen apuväline aineiston käsittelyssä. Erilaisia ilmiöitä voidaan selittää ja ennustaa tilastotieteen avulla. (Opinnäytetyön toteuttaminen, luettu 29.8.2020.)

En päätenyt heti toiminnalliseen opinnäytetyöhön. Minulla oli pitkään mielessäni aihe, josta olisin tehnyt tutkimuksellisen opinnäytetyön. En ollut kuitenkaan varma, olisinko saanut koottua tarpeeksi teoriaa kyseisestä aiheesta. Koen olevani käytännönläheinen ihminen ja halusin tehdä opinnäytetyön, josta olisi konkreettisesti hyötyä poliisiorganisaatiolle. Lisäksi olen itse hyötynyt monista oppaista, jotka on tehty opinnäytetöiden tuotteina. Nämä olivat suurimmat syyt, miksi päädyin tekemään toiminnallisen opinnäytetyön.

2.2 Toiminnallinen opinnäytetyö

Toiminnallisen opinnäytetyön on oltava sekä tutkivaa että kehittävää. Tutkiva ote täytty tulla ilmi toiminnallisessa opinnäytetyössä. Viitekehys on tässä isossa roolissa. Tekstin tulee pohjautua teoriaan. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 51-56.)

Toiminnallinen opinnäytetyö sisältää kaksi isoa kokonaisuutta: produktin sekä raportin, josta ilmenee opinnäyteprosessi (Vilka & Airaksinen 2003,10-13). Tavoitteen määrittely, suunnittelu, toteutus sekä lopuksi prosessin päättäminen ovat opinnäytetyöprosessin tärkeimmät osat. (Salonen 2013, 15). Työn täytyy pohjautua ammattitietoteorialle. Raportissa on oltava teoreettinen viitekehys. (Vilka & Airaksinen 2003,10-13.) Teoriaosuuden lisäksi työn lopullisena tuotoksena on aina jokin konkreettinen tuote, kuten kirja, opas, portfolio tai tapahtuma. (Vilka, Airaksinen 2003, 9, 51.)

Toiminnallisen opinnäytetyön työprosessi kirjoitetaan opinnäytetyöraportiksi. Siitä selvittää mitä, miksi ja miten työtä on tehty prosessin eri vaiheissa. Laadukas raportti syntyy vaiheittain ja kirjoittamiseen kannattaa varata aikaa. Raportissa ilmenee myös opinnäytetyön kautta syntyneet tulokset sekä johtopäätökset. Produktin tulee puhutella sen kohde- ja käyttäjäryhmää. Raportin pääpaino on opinnäytetyöprosessin selostamisessa. Myös omaa toimintaa, oppimista sekä itse tuotosta on arvioitava raportissa. Näiden arviointi kertoo opinnäytetyön onnistumisesta ja ammatillisen osaamisen kasvusta. (Vilka & Airaksinen 2003, 65, 67.)

Mielestäni opinnäytetyöt, joiden tuotoksena syntyy jonkinlainen ohje tai opas, ovat helposti hyödynnettävissä esimerkiksi arjessa. Myös minä hyödyin muiden opiskelijoiden tekemistä toiminnallisista opinnäytetöistä ja niiden produktina syntyneistä oppaista ja ohjeista harjoittelun aikana. Theseuksesta, jonne valmiit opinnäytetyöt julkaistaan, löytyi mm. ohje suppean esitutkintapöytäkirjan kasaamiseen sekä ravinto-opas vuorotyötä tekeville poliisille. Koin hyötyväni kyseisistä oppaista itse. Oppaat ja ohjeet tehdään toisten ihmisten avuksi. Tästä syystä halusin myös itse tehdä toiminnallisen opinnäytetyön.

Tekemäni opinnäytetyö koostuu edellä mainitusta produktista, jossa on ohjeita ja toimintamalleja poliisimiehille keikkapaikoilla toimimiseen. Halusin tehdä opinnäytetyöni sellaisesta aiheesta, jota virassa olevat poliisit voisivat käyttää apuna työssään. Oppaassa on aihealueeseen liittyvää tietoa kootusti yksissä kansissa, jotta tietoa ei tarvitsisi hakea eri paikoista. Kirjallinen osuus käsittelee aiheeseen liittyvää teoriaa ja tilastoa, sekä vaiheet, miten olen päätenyt lopulliseen produktiin. Kirjallinen osuus myös osoittaa tekijän perehtyneen aihealueeseensa ja se esitetään kirjallisessa muodossa. Tekstien suoraa kopioimista tulisi välttää. Olisi tärkeää pyrkiä ymmärtämään ja sisäistämään, mistä tekstissä on kyse. (Halttunen 2001, 62.)

2.3 Tavoite ja tarkoitus

Tämän toiminnallisen opinnäytetyön tarkoituksena oli luoda toimiva opas, jota Lapin poliisilaitoksen valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevät poliisit voivat hyödyntää. Tarkoituksena oli, että poliisit voivat hyödyntää opasta niin maastoliikennevalvonnan yhteydessä kuin maastoliikenneonnettomuuspaikoilla. Ohjeet eivät ole aina helposti saatavilla. Esimerkiksi olosuhteet, kuten heikot verkkoyhteydet voivat luoda haasteen materiaalin etsimiselle internetistä. Tästä syystä päädyin tekemään konkreettisen tuotoksen oppaan muodossa. Opinnäytetyön tarkoitus oli saada ohjeet helpommin saataville. Opas ei ole laajuudeltaan suuri, jotta se ei menettäisi tarkoitettua yksinkertaisuuttaan.

Tavoitteena oli, että yksien kansien välistä löytyisi ohjeita ja toimintatapoja. Tavoitteena ei ollut luoda uusia ohjeita vaan saada kasattua jo käytössä olevia ohjeita ja käytäntöjä yhteen. Tavoitteena olisi saada opas jokaiselle Rovaniemen poliisiasemalla valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevälle. Halusin, että työstäni olisi hyötyä poliisiorganisaatiolle. Henkilökohtaisena tavoitteenani opinnäytetyöprosessissa oli vahvistaa itsenäisen työskentelyn taitoja sekä kerätä tietoa aiheesta, jota voin myöhemmin hyödyntää myös työelämässä.

2.4 Aiheen valinta

Opinnäytetyön aihealueen olisi tärkeä olla itseä kiinnostava. Aihealueen olisi hyvä olla sellainen, josta on olemassa jonkinlaista tietoa ennakkoon. Se auttaa kirjoittajaa siinä, että työstä ei tule liian laaja. Aiheen ajankohtaisuus myös edesauttaa työn tekemisessä. Tällöin kirjoittaja ja lukija saavat työstä enemmän irti. (Hakala, 2004, 49.) Halusin, että edellä mainitut kriteerit täyttyivät aihealuetta valitessani ja työtä tehdessäni.

Löysin tarpeeksi lähteitä, jotta uskalsin valita aiheen opinnäytetyökseni. Valitsin tämän aiheen, koska koin, että sille on tarvetta, ja tällaista opasta ei ole aikaisemmin poliiseille suunnattu. Lisäksi on mielenkiintoista perehtyä juuri tähän aiheeseen, koska valmistuneella poliisilla on mahdollisuus kouluttautua moottorikelkkapoliisiksi.

Aihe on ajankohtainen, sillä talvisin moottorikelkkailu on Lapissa yleistä niin vapaaajan vietteenä kuin työtarkoituksessakin. Lisäksi Lapissa on myös koulutettuja moottorikelkkapoliiseja, jotka liikkuvat paljon maastossa tehden maastoliikennevalvontaa. Tällä hetkellä Lapin poliisilaitoksella ei ole minkäänlaista opasta liittyen työtehtäviin, joissa osallisena on moottorikelkka.

2.5 Aiheen raja

Aiheen rajaaminen on apuna siinä, että kirjoittaja ei joudu tekemään turhaa työtä ja opinnäytetyöstä ei tule liian laaja. Ajankohtaisimmillaan rajaamisen ongelmat ovat työn alkuvaiheessa. Työn on oltava sellainen, että tekijä hallitsee työn edistymistä eikä toisinpäin. Opinnäytetyön tulisi olla rajaukseltaan mieluummin suppea ja syvä kuin laaja ja pinnallinen. (Hakala 2004, 31, 62.)

Rajasin opinnäytetyöni aiheen Lappia koskeväksi sillä Lapissa kelkkailu on yleisempää kuin etelässä jo pelkästään lumitilanteen vuoksi. Lapin moottorikelkkailureiteistä suurin osa on virallisia reittejä ja niiden käyttö on ilmaista. Etelässä puolestaan valtaosa on maksullisia moottorikelkkauria, joilla ajamiseen tarvitaan ylläpitäjän maksullinen lupa. (Kelkkareitit, luettu 22.3.2020.) Maastossa urilla ajaminen kelkalla vaatii aina maanomistajan tai -haltijan luvan. Metsähallituksen uralupa tarvitaan Metsähallituksen kelkkaurilla. (Eräluvut, luettu 19.2.2020.)

Opasta pyrin rajaamaan siten, ettei siitä tulisi liian laaja. Tavoitteenani oppaan rajauksen osalta oli, että oppaasta löytyisi mielestäni kaikki sellainen hyödyllinen ja tärkeä tieto, jotka liittyvät moottorikelkkailuun ja -onnettomuuksiin. Sain rajattua sisältöä käyttäni keskustelua Rovaniemen poliisien kanssa.

Olen saanut tarkentavia kommentteja ja ajatuksia vanhemmalta konstaapelilta Eero Heikkilältä. Hän työskentelee Sodankylän liikenneryhmässä ja muun muassa kouluttaa moottorikelkkapoliiseja Taivalkoskella. Heikkilän kertomaa ilmenee opinnäytetyön edetessä.

3 LAPPI JA LAPIN MATKAILU

3.1 Lappi

Maakuntana ja lääninä Lappi on Suomen suurin. Se kattaa lähes kolmasosan Suomesta. Lapissa on 21 kuntaa, joista 16 on harva-alueita. Harvaan asuttujen määritelmänä voisi käyttää Tilastokeskuksen määritelmää maaseutumaisista kunnista. Kunnat, joiden väestöstä alle 60% asukkaista asuu taajamissa, luokitellaan maaseutumaisiin kuntiin. Tällaisten kuntien suurin väkiluku on alle 15 000. Myös ne kunnat kuuluvat maaseutumaisiin kuntiin, joiden väestöstä vähintään 60 %, mutta alle 90 % asuu taajamissa. Näissä kunnissa suurin väkiluku on alle 4000. (Sisäministeriön julkaisu 6/2014, 13.) Lapin maakunnan pinta-ala on 100 367 km². Suurin osa Lapista sijaitsee napapiirin pohjoispuolella. Väkiluku Lapissa on noin 183 348 (Lappi, luettu 5.3.2020). Lapin maakunnan

maakuntakeskukset ovat Rovaniemi ja Kemi-Tornio. Muuttotappiota ovat kokeneet viime vuosina monet Lapin kunnat. Syynä tähän on väestön siirtyminen kasvukeskuksiin. (Sisäministeriön julkaisu 6/2014, 10.)

Kesällä suuressa osassa Lappia vallitsee yötön yö, tällöin aurinko ei laske lainkaan. Talvella kaamoksen aikaan aurinko ei nouse lainkaan horisontin yläpuolelle. (Lappi, luettu 5.3.2020.) Lappi on monien matkailijoiden suosiossa. Sitä voitaisiinkin kutsua Suomen matkailun veturiksi. Matkailusta ensisijaisesti kansainvälinen matkailu kasvaa Lapissa. Tulevaisuus huomioon ottaen ympärivuotisen matkailun kehittäminen on tärkeää. (Tarssanen, luettu 5.5.2020.) Lapissa on paljon matkailualan yrityksiä ja hiihtokeskuksia, jotka pyörivät eteenkin talviajan sesonkina. Ylläs ja Levi kuuluvat Lapin suurimpiin hiihtokeskuksiin. (Lappi, luettu 5.3.2020.)

Kuvassa 1 on Lapin maakunnat. Lapin poliisilaitos toimii 21 maakunnan alueella. Kuu- dentoista poliisiaseman voimin poliisi palvelee noin 180 000 asukasta sekä suurta määrää matkailijoita. Työtehtävät huolehditaan laajan Pohjois-Suomen alueella Ranualta Utsjoelle. Pääpoliisiasema sijaitsee Rovaniemellä, jossa työskentelee noin 400 henkilöä. Poliisipäällikkönä toimii Esa Heikkinen. (Lapin poliisilaitos, luettu 21.3.2020.)



Kuva 1. Lapin poliisilaitos toimii Lapin maakunnan alueella (Poliisi- Lapin poliisilaitos).

3.2 Rovaniemi ja matkailu

Rovaniemi on Lapin pääkaupunki, joka sijaitsee pohjoisella napapiirillä Ounasjoen ja Kemijoen varrella. Pinta-alaltaan Rovaniemi on Euroopan suurin kaupunki. (Lapland Above Ordinary – Rovaniemi, luettu 5.5.2020.) Rovaniemen pinta-ala on 8 016 km²,

josta vesipinta-alaa on 415 km². Asukkaita Rovaniemellä on yli kuusikymmentätuhatta. (Rovaniemi, luettu 29.10.2020.) Lapin ihmeet, luonto ja modernin kaupungin palvelutarjonta on koettavissa ympäri vuoden (Lapland Above Ordinary – Rovaniemi, luettu 5.5.2020).

Rovaniemi tarjoaa vuodenajasta riippumatta monipuolista tekemistä. Kesällä Rovaniemelle houkuttelevat keskiyön aurinko, kesätapahtumat ja monet luontoelämykset. Lapin luontaisia palveluja täydentää talvella muun muassa opastetut safarit, moottorikelkkailu, lumikenkäily, hiihto, laskettelu ja revontulet. Suosittuja kohteita Rovaniemellä ovat muun muassa museo ja tiedekeskus Arktikum, Joulupukin Pajakylä Napapiirillä, Joulupukin Pääposti ja itse joulupukki Joulupukin Kammarissa sekä Santa Park, jota markkinoidaan joulupukin kotiluolana. Katukuvasta ja matkustajamääristä näkee etenkin talvella, että Rovaniemi on joulupukin virallinen kotikaupunki ja tästä syystä suosittu matkakohde. (Lapland Above Ordinary - Rovaniemi, luettu 5.5.2020.)

Rovaniemen lentoasema on matkustajamääriltään yksi Suomen suurimmista lentoasemista. Etenkin talvisaikaan liikenne Rovaniemelle on erityisen vilkasta (Finavia, luettu 4.3.2020). Lentokentälle saapui vuoden 2019 aikana yhteensä 326 000 matkailijaa. Tammi-joulukuussa 2019 Rovaniemellä kirjattiin ulkomaalaisten tekemiä yöpymisiä 479 000. Kiinasta saapui eniten kirjattuja ulkomaalaisia yöpymisiä (44 400 yötä). (Visitory Rovaniemi, luettu 27.2.2020.)

4 MOOTTORIKELKKA JA -KELKKAILU

4.1 Moottorikelkka

Moottorikelkka on telavetoinen moottorireki, jossa on tilaa kuljettajan lisäksi enintään kahdelle henkilölle (Ajoneuvolaki 1090/2002, 2:16 §). Moottorikelkan omamassa saa olla enintään 500 kiloa (Rautavaara 2008, 9; Ajoneuvolaki 2:16 §).

Moottorikelkka on rekisteröitävä ja siihen on otettava liikennevakuutus (Ajokortti-info, luettu 21.3.2020). Onnettomuuden sattuessa liikennevakuutuksesta korvataan aiheutuneet henkilövahingot ja syyttömän osapuolen omaisuusvahingot (Tanskanen & Karhima 2001, 76). Moottorikelkoissa on oltava rekisterikilpi. Rekisterikilvet ovat keltaisia ja heijastavalle pohjalle on merkitty rekisteritunnus mustin merkein, kuten kuvasta 2 ilmenee. Rekisteritunnus koostuu numero- ja kirjainyhdistelmästä. Numeroita on enintään kolme ja kirjaimia 2-3 kappaletta. Merkit ovat kilvessä kahdella rivillä. (Traficom,

luettu 15.4.2020.) Rekisteröityjä moottorikelkkoja on Suomessa noin 150 000 (Liikenneturva, luettu 31.1.2020).



Kuva 2. Moottorikelkan rekisterikilpi. (Traficom).

Mikäli rekisterikilpi puuttuu, voi kelkan tiedot saada selville ATJ-järjestelmästä runkonumeroa käyttämällä, kunhan kelkka on suomalainen. Runkonumero sijaitsee kelkoissa normaalisti telatunnelin kyljessä, yleensä oikealla puolella lähellä jalkatukea. Runkonumeron paikka vaihtelee riippuen kelkan merkistä ja siitä, kuinka vanha kelkka on kyseessä. Pääsääntö lienee se, että runkonumero on harvemmin pelkästään niitattuna lätkänä kelkassa, vaan tällöinkin runkonumero löytyy kelkan runkoon meistettynä. Esimerkkinä voi toimia Lynxin moottorikelkat 90-luvun loppupuolelta vanhempaan aikaan luettuna.

”Vanhemmissa kelkoissa runkonumero on paitsi niitatussa lätkässä kelkan telatunnelin takaosassa, rungon oikealla puolen, mutta se numero löytyy myös meistettynä kelkan konetilasta, niin ikään rungon oikealta puolen, joko telatunneliosan päältä, tai muusta rungossa olevasta rakenteesta. Kun tullaan ns. nykyaikaan, niin tällöin se numero on käytännössä aina meistetty telatunnelin oikealle puolen, jonnekin tunnelin puolenvälin ja jalkakotelon väliselle alueelle.” (Heikkilä 2020.)

Toimintaperiaate moottorikelkassa on varsin yksinkertainen. Moottorista voima johdetaan variaattorin kautta pyörivälle telalle, joka työntää kelkkaa eteenpäin. Etuosassa olevilla suksilla ohjataan ajoa ohjaustangosta kääntämällä. Nopeutta säädellään kaasuja jarruvivulla, jotka ovat ohjaustangon käsikahvoissa. (Rautavaara 2008, 20.)

Kelkan äänenvoimakkuus ei saa ylittää standardin mukaisesti 78:aa desibeliä. Moottorikelkoissa tulee olla hätäkatkaisin siltä varalta, että kuljettaja menettää otteensa hallintalaitteesta (Tieliikennelaki 729/2018 5:96 §). Hätäkatkaisin pysäyttää ajoneuvon ja se on yleensä kiinnitetty narulla kuljettajaan. Kuljettajan pudotessa kyydistä kelkan moottori sammuu. (Rautavaara 2008, 9.)

4.2 Moottorikelkkailu

Moottorikelkkailu on Suomessa yleinen talvikauden liikkumismuoto. Kelkkailulla on huomattavaa merkitystä sekä harrastuksena, ammattikäytössä että matkailuelinkeinona. (Päivänen 2006, 7.) On asianmukaista valita kelkka käytön mukaan, koska moottorikelkat ovat ominaisuuksiltaan ja käyttötarkoituksiltaan erilaisia (Liikenneturva 2005, 8). Kelkkatyypit jakautuvat kolmeen eri kategoriaan: urheilu- hyöty- ja retkikelkkoihin. Moottorikelkalla ajaminen on monille sydäntä lähellä oleva harrastus ja ajaminen on usein huviajtoa. Urheilukelkoissa on panostettu moottorin tehoon, urheilullisuuteen sekä hyviin reittiajo-ominaisuuksiin. Hyötykelkoilla ajaminen perustuu työkäyttöön. Työkelkka on suunniteltu vetotehtäviin ja umpilumessa ajoon. Retkikelkkoja käytetään yleisimmin moottorikelkkasafareilla. Retkikelkkailu on yleisimmin vuokra – ja safari-tyyppistä toimintaa. (Liikenneturva 2005, 8; Päivänen 2006, 7.)

4.3 Moottorikelkkailijan varusteet

Pakollisena varusteena moottorikelkan kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä suojakypärää (TLL 5:92 §). Suojakypärän on oltava tyyppihyväksyty, jolla tarkoitetaan ajoneuvo -tai komponenttityypin täyttävän sitä koskevat tekniset vaatimukset. Tyyppihyväksyntä on kansainvälisesti tai kansallisesti tunnustettu menettely. (Trafficom, luettu 1.9.2020.) Malliltaan tyyppihyväksytyjä moottorikelkkailijan suojakypäriä ovat E-säännön n:o 22/04 mukaisesti hyväksytyt suojakypärät ja standardin FMVSS 218 (DOT) vaatimukset täyttävät suojakypärät (Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 1256/1992, 10:202 §). Amerikkalaista testausstandardia ”The Department of Transportation” valvoo National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (Ton-up store, luettu 5.10.2020). Kypärän sisältä tai leukahihnasta löytyy tarra, mikäli kypärä on läpäissyt erilaisia testejä. Sen ulko- ja sisäkuorta ei saa lävistää minkäänlainen terävä esine. Kypärän on suojattava myös voimakkaalta puristukselta, joka aiheutuu esimerkiksi raskaan painon alle jäämisestä sekä kestää normaalia käyttöä ilman ominaisuuksien heikkenemistä. (Liikenneturva – mopo ja mopoilijan varusteet, luettu 5.10.2020.)

Kypärän koko on yksi tärkeimmistä asioista sitä valittaessa. Se ei saa olla liian löysä mutta se ei saa myöskään painaa päätä. Kypärän pitää leuan alta kiinnitettynä istua päähän tukevasti. Kylmällä säällä kypärän alla suositellaan käytettävän kasvoja suojaavaa huppua tai naamaria. (Tanskanen & Karhima 2001, 76,78.) Uuden tieliikennelain mukaan suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske moottorikelkan avonaisessa

perävaunussa olevia matkustajia silloin, kun käytettävä ajonopeus on enintään 20 kilometriä tunnissa ja tämä on osoitettu 102 §:ssä tarkoitetulla nopeuskilvellä. Suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske myöskään poronhoito- tai metsänhoitotöissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa ja matkustajaa. (TLL 5:93 §.)

Alusasun tulisi olla lämmin, hengittävä ja sellainen, joka imee kosteutta mutta tuntuu samaan aikaan kuivalta ihoa vasten. (Tanskanen & Karhima 2001, 78.) Omien mieltymysten mukaiset alus- ja väliasut toimivat myös moottorikelkkailussa (Rautavaara 2008, 78). Päällimmäiseksi puetaan tuulta pitävä asuste (Tanskanen & Karhima 2001, 78).

Henkilökohtaisista varusteista tärkeimpiä ovat kunnolliset jalkineet, jotka tuntuvat sopivilta jalassa. Vettä pitävät jalkineet ovat käytännöllisimmät sohjossa tai vesistöjä ylittäessä. Kuivat ja puhtaat sukat ovat tärkeä tekijä lämmön ylläpitämiseksi. (Rautavaara 2008, 78.)

Ajohanskoiksi suositellaan lämpimiä ja hyvin vuorattuja käsineitä. Ajohanskat eivät saa estää moottorikelkan hallintalaitteiden käsittelyä. (Tanskanen & Karhima 2001, 78.) Pintamateriaali, joka kestää kosteutta auttaa jossain määrin käsineiden pitämistä kuivana (Rautavaara 2008, 83).

4.4 Moottorikelkkailureitit

Maastoliikennelain 13 §:n 2 momentti kertoo moottorikelkkailureitin olevan tieliikennelain 2 §:ssä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen (Maastoliikennelaki 1710/1995 3:13 § 2 mom). Tieliikennelain mukaan tiellä tarkoitetaan myös moottorikelkkailureittiä (TLL 1:2 §). Tieliikennelain alaisuudessa olevat reitit ovat virallisia moottorikelkkareittejä ja niillä ajaminen on ilmaista (Kelkkareitit, luettu 11.10.2020). Moottorikelkkareiteillä ajettaessa pätee siis tieliikennelain säädökset (Tieliikennelaki-verkkokoulutus, katsottu 9.4.2020). Moottorikelkkailureitti on maastossa merkitty, erotettu reitti, jota pitkin on yleinen ajo-oikeus moottorikelkalla (Rautavaara 2008, 26). Moottorikelkkailureitti on pyritty tekemään siten, että luonnolle aiheutuisi mahdollisimman vähän haittaa (MaastoliikenneL 3:16 §).

Moottorikelkalla virallisella moottorikelkkareitillä ajettaessa suurin sallittu nopeus on 60 km/h (Maastoliikenneasetus 10/1996, 3:14 §). Se käsittää myös ne harvinaiset tilanteet, joissa virallinen reitti on tehty jääpeitteiselle alueelle, jossa muuten nopeusrajoitus olisi jääalueen 80 km/h (Moottorikelkkaopas, luettu 22.10.2020). Suurin sallittu

ajonopeus maastossa maa-alueella on 60km/h. Kelkkailtaessa jääpeitteisellä vesialueella suurin sallittu ajonopeus on 80km/h. Mikäli moottorikelkkaan on kytketty reki, jossa on matkustajia, on suurin sallittu ajonopeus enintään 40km/h. (Maastoliikenneasetus 3:14 §.)

Maastoliikenteen valvonta kuuluu poliisille, tullille ja rajavartiolaitokselle. Edellä mainittujen viranomaisten pysähtymismerkkiä on noudatettava liikkeessä moottorikelkalla (MaastoliikenneL 5:32 §, 5:33 §.) Tienkäyttäjää koskee muutamit velvoittajat tekijät, jotka ovat tärkeysjärjestyksessään: liikenteenvalvoja, liikennevalot ja liikennemerkit. Liikenteenvalvoja on siis velvoittavin, kun puhutaan esimerkiksi ajoneuvon pysäyttämisestä. Liikennevalot tulee seuraavaksi velvoittavimpana ja niitä pitää noudattaa, vaikka se edellyttäisi poikkeamaan liikennemerkeistä. Näiden jälkeen tulee muut liikenteenohjauslaitteet, kuten karkikolmio ja stop-merkki. Merkkejä pitää noudattaa, vaikka se edellyttäisi poikkeamaan liikennesäännöistä. (TLL-verkkokoulutus, katsottu 9.4.2020.)

Virallisia moottorikelkkailureittejä on Suomessa yhteensä 3800 kilometriä. Lapissa reittejä on 2935 kilometriä. (Eräluvut, luettu 31.1.2020.)

4.5 Lainsäädäntö

Moottorikelkkailua koskevaa lainsäädäntöä löytyy eri laeista. Ajoneuvolaissa määritellään moottorikelkka ja käsitellään moottorikelkan rekisteröintiä (Ajoneuvolaki 1090/2002). Ajokorttilaista löytyy moottorikelkan kuljettamiseen soveltuvat ajokortit (Ajokorttilaki 386/2011). Maastoliikennelaista löytyy mm. moottorikelkkailureitteihin liittyvää lainsäädäntöä (Maastoliikennelaki 1710/1995). Virallisilla reiteillä ajaessa sovelletaan tieliikennelakia. Kyseinen laki on myös moottorikelkkailua koskeva laki (Tieliikennelaki 729/2018.) Tieliikennelain alaisilla virallisilla moottorikelkkareiteillä moottorikelkkailua koskee tietyt rikoslain pykälät (Rikoslaki 39/1889). Nopeusrajoituksista säädetään Maastoliikenneasetuksessa (Maastoliikenneasetus 10/1996). Metsästyslaissa ja ampuma-aselaissa määritellään metsästysaseen kuljettamisesta moottorikelkalla (Ampuma-aselaki 1/1998, Metsästyslaki 615/1993).

4.5.1 Ajoneuvolaki ja ajokorttilaki

Ajoneuvolain 3 § määrittelee moottorikäyttöisen ajoneuvon tarkoittavan myös maastoajoneuvoa (ANL 1:3 §). Samaisen lain 16 § määrittelee tarkemmin maastoajoneuvon käsitteen. Maastoajoneuvolla tarkoitetaan moottorirekeä, jolla voi kuljettaa henkilöitä

tai tavaraa jäällä, lumessa tai vajottavassa maastossa vetämällä. Moottorikelkka on telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle. Sen omamassa on enintään 500 kiloa. (ANL 2:16 §.) Vuosittainen katsastusvelvollisuus ei koske moottorikelkkoja. Moottorikelkka tulee rekisteröidä käyttöön ottaessaan tai silloin, jos siihen tekee rakenteellisia muutoksia. (ANL 64 a §.) Ajokorttilain 4 §:ssä on määritelty ajokorttiluokat. Jotta moottorikelkkaa voi kuljettaa tieliikennelain alaisuudessa olevilla moottorikelkkareiteillä, vaaditaan vähintään T-luokan ajo-oikeus. (AKL 2:4 § 7 mom.)

4.5.2 Maastoliikennelaki

Maastoliikennelain 1 § määrittelee lain tarkoituksen, joka on ehkäistä haittoja, joita voi aiheutua moottorikäyttöisen ajoneuvojen käyttämisestä maastossa ja moottorikelkkailureiteillä. Maastoliikennelain tarkoitus on myös liikenneturvallisuuden edistäminen. (MaastoliikenneL 1:1 §.)

Maastossa moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa 15 vuotta täyttänyt. Edellä mainittu ikävaatimus ei koske moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa, joka ajaa yleiseltä liikenteeltä eristetyllä alueella. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa ei saa luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi, ellei kysymyksessä ole jollakin tavalla eristetty alue. (MaastoliikenneL 2:6 §.)

Moottorikelkkareitti voidaan perustaa maastoliikennelain 13 §:n mukaisesti. Samaisessa laissa on määritelty reitin pitäjä, joka voi olla kunta, kuntaryhmä, valtio tai yhteisö taikka elinkeinonharjoittaja. (MaastoliikenneL 3:13 §, 3:14 §.) Moottorikelkkailureittiä perustaessa täytyy olla reittisuunnitelma. Mikäli esimerkiksi luonnolle, maa- ja metsätaloudelle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle aiheutuisi huomattavaa haittaa ei moottorikelkkailureittiä saa perustaa. (MaastoliikenneL 3:15 §, 3:16 §; Saarinen 2010, 212.)

Maastoliikenneri rikkomuksista säädetään Maastoliikennelain 25 §:ssä. Mikäli maastoliikennelaissa sovellettuja säännöksiä rikkoo tahallaan tai huolimattomudesta, syyllistyy maastoliikenneri rikkomukseen. Tällöin edellä mainittu rikkomus tapahtuu maastoliikennelaissa määritellyssä maastossa. (MaastoliikenneL 4:25 §.)

Maastoliikenteen valvonta kuuluu poliisille, tullille ja rajavartiolaitokselle. Virkapukuisen tai näkyvällä virkamerkillä varustetun viranomaisen antamasta merkistä on välittömästi pysähdyttävä. (MaastoliikenneL 4:32§, 4:33§.)

4.5.3 Tieliikennelaki

Moottorikelkkareitti on tieliikennelaissa määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen (TLL 1:2 §). Moottorikelkkailureittiin voivat kuulua myös pysyvästi tarvittavat levähdysalueet ja reitin huoltoalueet ja näihin pätee tieliikennelain säännöt (MaastoliikenneL 3:13 §).

Moottorikelkan kuljettajan ja kyydissä istuvan matkustajan on käytettävä ajon aikana suojakypärää. On kuitenkin tiettyjä poikkeuksia, joita suojakypärän käyttövelvollisuus ei koske, kuten esimerkiksi poronhoitotöitä tekevät henkilöt. (TLL 5:92 §.) Pakollisena varusteena on oltava kypärä, jonka leukahihnan on oltava ajon aikana kiinni (Tanskanen, Karhima, 2009, 78).

Moottorikelkan hätäkatkaisin on kiinnitettävä kuljettajaan ennen moottorin käynnistämistä. Hätäkatkaisin on oltava kiinnitettynä ajon aikana. Käyttövelvollisuus ei koske poronhoito -tai metsänhoitotöissä taikka energiansiirto- tai televerkosto töissä olevaa moottorikelkan kuljettajaa. (TLL 5:96 §; Kiiski 2019.)

Maastoajoneuvon, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 60 km/h telaketjut saa varustaa nastoin, lumiketjuin tai vastaavin liukuestein, jotka eivät oleellisesti vahingoita tien pintaa (TLL 5:106 §).

Maastoajoneuvolla saa ylittää tien tai sillan. Näiden lisäksi maastoajoneuvo, johon moottorikelkka myös luokitellaan, saa tarpeellista varovaisuutta noudattaen tilapäisesti kuljettaa tiellä, jos

- 1) sen kuljettaminen maastossa on kohtuuttoman vaikeaa kuljetustehtävän tai maaston olosuhteiden vuoksi;
- 2) sen kuljettamista tiellä on pidettävä tien turvallisen ylittämisen kannalta tarpeellisena;
- 3) siihen lisätään polttoainetta sen käyttömaaston välittömässä läheisyydessä olevalla yleiselle liikenteelle tarkoitetulla alueella;
- 4) se on siirrettävä tieliikenteeseen tarkoitettu ajoneuvosta maastoon 3 kohdassa tarkoitetulla alueella;
- 5) sitä säilytetään 3 kohdassa tarkoitetulla alueella sijaitsevalla pysäköintipaikalla.

Edellä 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa on muuta kuin pyörillä varustettua maastoajoneuvoa kuljettava lumikelillä ensisijaisesti tien avaraamalla osalla. Muutoin tiellä kuljettaminen ei ole sallittua. (TLL 5:157 §.)

Tieliikennelaissa on pykälä, joka koskee liikenne rikkomusta ja pykälä viittaa myös tieliikennelain 157 §:än eli maastoajoneuvon käyttämiseen tiellä. Henkilö, joka tahallaan tai huolimattomuudesta ajaa tiellä on tuomittava liikenne rikkomuksesta sakkoon. (TLL 6:160 §.) Maastoajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos kuljettaja tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä säädetään ajoneuvon kuljettamisesta tiellä, telaketjujen käyttämisestä tiellä, tai moottorikelkan hätäkatkaisimen käytöstä. (TLL 6:172 §.)

4.5.4 Metsästyslaki ja poronhoitolaki

Siviilihenkilö saa kuljettaa ampuma-asetta mukanaan vain, kun siihen on hyväksyttävä syy. Tällaisia syitä voi olla esimerkiksi matka metsälle tai ampumaradalle. Ampumaseen on oltava luvanhaltijan tai muun kyseisen aseiden hallussapitoon oikeutetun henkilön, välittömässä valvonnassa (Partanen, Jahti, 2020). Moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ampuma-asetta saa kuljettaa vain lataamattomana suojuksessa tai sijoitettuna suojattuun tilaan. Metsästysaseiden kuljettamisessa noudatetaan lisäksi, mitä metsästyslaissa ja sen nojalla säädetään. (Ampuma-aselaki 10:106 a §.)

Ampuma-asetta voi säilyttää väliaikaisesti esimerkiksi mökillä. Tällöin ampumase-laki edellyttää aseiden välitöntä valvontaa tai säilyttämistä lukitussa paikassa tai muuten lukittuna. (Ampuma-aselaki 10:106 a §.) Jos mökillä vietetään pidempiä aikoja, kyseessä ei ole enää väliaikainen säilyttäminen. Tällöin aseille on oltava asekaappi ja mökin on vastattava turvatasoltaan vakituista asuntoa. (Partanen, Jahti, 2020.)

Paliskunnat eli poronhoitoyksiköt ovat pinta-aloiltaan ja poro määriltään erikokoisia. Sana paliskunta tulee saamen kielestä, ja tarkoittaa poron rauhatonta liikehdintää. Kukin poronhoitaja kuuluu vain yhteen paliskuntaan (Paliskunnat, luettu 29.6.2020.) Jokainen paliskunta on osakkaidensa muodostama yhteisö, joka vastaa poronhoitosta alueellaan (Poronhoitolaki 848/1990 2:6 §). Suomen poronhoitoalue on jaettu 54 paliskuntaan (Paliskunnat, luettu 29.6.2020).

Viranomaistoimituksessa olevat henkilöt, kuten poromiehet saavat kuljettaa metsästys-asetta, jos aseiden mukanaolo virantoimituksen laadusta johtuen on tarpeen.

(Metsästyslaki 4:35 §.) Paliskunnan poroisännän esityksestä poliisi voi poronhoitotyötä suorittavalle poromiehelle antaa luvan kuljettaa metsästyskivääriä, jonka luodin osu- maenergia täyttää tietyt kriteerit. (Valtioneuvoston asetus metsästysasetuksen muutta- misesta 270/2013 45 §, Saarinen 2010, 317.) Metsästysasetta saa kuljettaa moottorikel- kalla suojuksessa, suojatussa tilassa tai tilassa, josta se ei ole välittömästi käytettävissä metsästyksen (Metsästyslaki 4:35 §). Poroja hoitavat joutuvat usein etsimään maas- tosta auton alle jäänyttä, maastoon paennutta ja loukkaantunutta poroa, jota ei saada muuten kiinni kuin ampumalla. Myös petoeläimet raatelevat poroja ja raadeltuja poroja löytyy yhä enemmän, jolloin ne joudutaan lopettamaan ampumalla. (Paliskunnat, luettu 6.8.2020.)

4.6 Moottorikelkkapoliisi

Moottorikelkkapoliisin koulutus järjestetään Taivalkoskella, joka sijaitsee Pohjois-Poh- janmaan maakunnassa Koillismaalla (Taivalkoski, luettu 10.4.2020). Koulutus järjeste- tään joka talvi. Peruskoulutus sisältää osat A ja B. Ensimmäinen A-osuus kestää viisi päivää, seuraava B-osuus kaksi päivää ja ne jakaantuvat kahdelle peräkkäiselle vuo- delle. Koulutuksessa saa perusvalmiuden moottorikelkan kuljettamiseen työtehtävissä. Koulutuksessa opetellaan mm. kelkan korjaamista maastossa, turvallista hinaamista ja totuttaudutaan myös pelastusahkion vetämiseen. Myös ensiapukoulutus kuuluu koulu- tusohjelmaan. Koulutuskelkkoja on noin 35 kappaletta. (Tiura-Virta 2016.)

Julius Heide on tutkinut opinnäytetyössään (11/2018) moottorikelkkailussa tapahtu- nutta kehitystä ja sen vaikutuksia poliisin suorittamaa moottorikelkkavalvontaan. Hä- nen opinnäytetyöstään käy ilmi moottorikelkkakoulutuksen sisältöä. Heide on kirjoitta- nut, että kurssille lähtökohtaisesti hakeutuvat sellaiset poliisit, joilla on aikaisempaa ko- kemusta moottorikelkoista tai he ovat vähintään kiinnostuneet asiasta. Halusin käyttää omassa opinnäytetyössäni samaa lainausta Eero Heikkilältä, jota Heide oli myös käyt- tänyt omassa työssään.

”Kelkkakurssin tavoitteena ei ole tehdä kenestäkään valmista kelkkailijaa, vaan lä- hinnä tarjota ideoita, oppeja ja taitoja, joiden avulla jokainen pääsee kehittämään it- seään.” (Heikkilä 2008, 7)

Moottorikelkkapoliisi suorittaa maastovalvontaa lähtökohtaisesti siellä, missä on muita moottorikelkkailijoita. Moottorikelkkailijoiden ajonopeuksia ja -kuntoa sekä

pakollisten varusteiden, kuten kypärän ja hätäkatkaisimen käyttöä tarkastellaan. Samalla moottorikelkkapoliisi tekee ennalta estävää työtä näyttäytymällä maastossa (kuva 3.).



Kuva 3. Moottorikelkkapoliisi. (Kuvaaja: Olavi Airaksinen)

5 ONNETTOMUUDET

5.1 Yleistä onnettomuuksista moottorikelkkailussa

Halusin kiinnittää huomioita seuraaviin tutkimuskysymyksiin: Kuinka paljon kelkkailu työstää poliisia Lapissa? Mikä on tyypillisin onnettomuuden aiheuttaja moottorikelkkailussa?

Vuosittain kelkkailussa on kuollut kymmenkunta henkilöä, ja loukkaantumisia on tapahtunut useita satoja. Vuonna 2018 kuolemaan johtaneita kelkkaonnettomuuksia oli kymmenen, joista puolet tapahtui Lapissa. Suurin osa viime vuoden turmista sattui jäällä tai jäältä maalle siirryttäessä. (Ruokangas, Yle-uutiset, 2019.)

Kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa neljässä kelkalla ajettiin jäällä ja osuttiin suulaan (Ruokangas, Yle-uutiset, 2019). Jääalueella yleisin kuolinsyy on hukkuminen (Liikenneturva, luettu 21.1.2020). Kolmessa tapauksessa onnettomuus sattui jäältä maalle siirtyessä. Edellä mainittujen lisäksi kaksi onnettomuutta sattui moottorikelkkareitillä ja yksi metsäautotiellä. Kolmessa kuolemaan johtaneessa kelkkailuonnettomuudessa kuljettajaa epäillään rattijuopumuksesta. (Ruokangas, Yle-uutiset, 2019.)

Vuosittain sattuu satoja loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia. Moottorikelkkailijoille hankalia paikkoja ovat vasemmalle kaartuvat mutkat. Myös kelkkareittiä lähellä sijaitsevat puut ja suuret kivet ovat riskitekijöitä. (Liikenneturva, luettu 21.1.2020.)

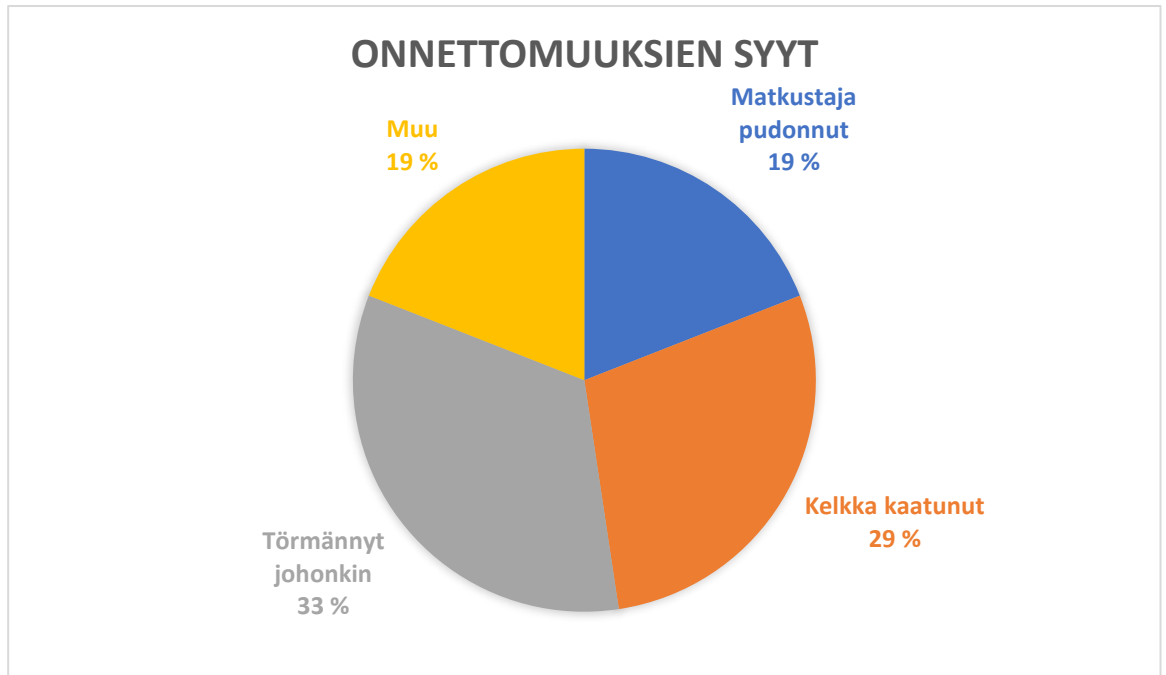
”Vasemmalle kaartuvat mutkat ovat haastavimpia, sillä silloin moni työntää oikealla kädellä ohjaustankoa ja samalla vahingossa puristaa oikeassa kahvassa sijaitsevan kaasuvivun pohjaan. Vauhdin äkillinen kiihtyminen yleensä yllättää, eikä törmäystä esimerkiksi reitin sivussa kasvaviin puihin ehdi enää estää.” (Ruokangas, Yle-uutiset, 2019.)

Moottorikelkkailu on haastava liikkumismuoto. Alkupalvella ongelmia tuottaa vähäinen lumi sekä se, että vesistöt eivät ole kaikki jäätyneet. Maastoliikkuminen vaatii alueen tuntemista, jotta onnettomuuksilta vältyttäisiin. On tärkeää olla poikkeamatta reitiltä varsinkin silloin, mikäli ei tunne aluetta tai ympäristöä. (Liikenneturva, luettu 21.1.2020.)

Moottorikelkkasafareilla sattuu myös onnettomuuksia. Lumeen tottumaton turisti, joka ei tunne aluetta luo omat haasteensa. Onnettomuuksia voidaan ehkäistä ottamalla erilaiset asiakasryhmät huomioon. Myös huomion kiinnittäminen reittien suunnitteluun ja kelkkaopetuksen suunnittelu toimivat ennalta estävänä toimintana. (Ruokangas, Yle-uutiset, 2019.)

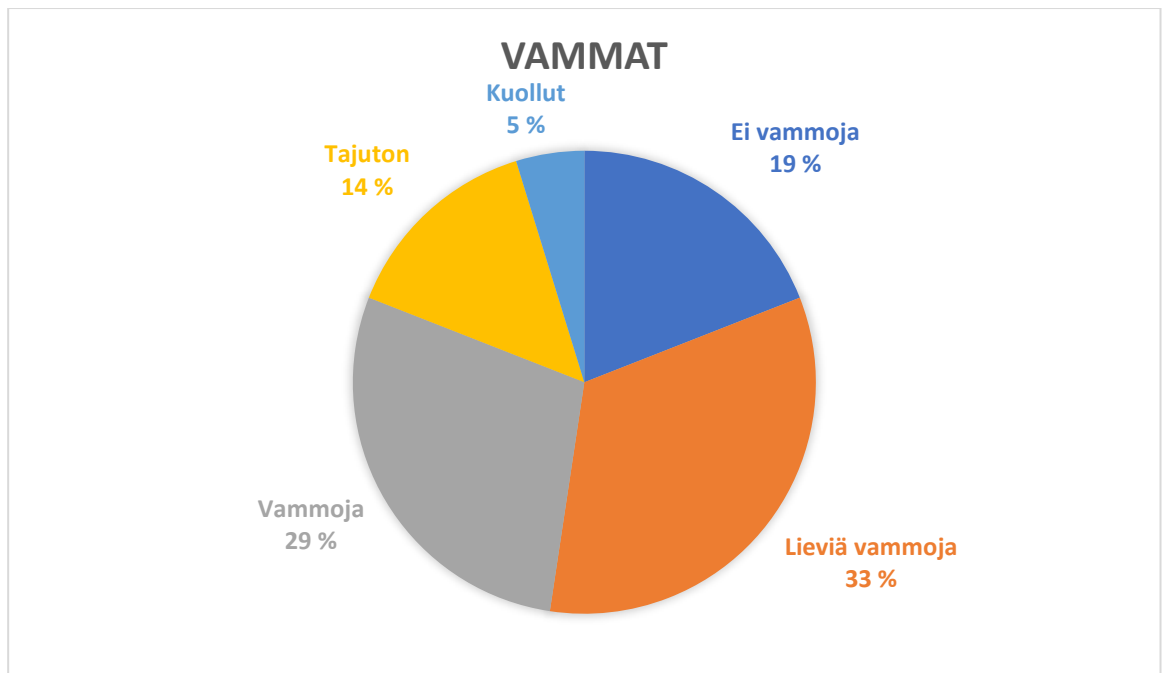
5.2 Onnettomuudet Rovaniemen alueella talvella 2020

Tarkastelin maastoliikennetehtäviin liittyviä tilastoja PolStat-järjestelmästä. Poliisin valtakunnallista tulostietojärjestelmää ylläpitää Poliisihallitus. PolStat sisältää tietoa monista eri tietojärjestelmistä. Se tuottaa erilaisia tilastoja ja raportteja. PolStatista saatavia tietoja voidaan käyttää esimerkiksi tutkimuksissa, analyyseissä ja selvityksissä. (Tuovi, luettu 9.7.2020.) Vuonna 2020 tammikuun ja huhtikuun välisenä aikana Rovaniemen alueella (Rovaniemi, Ranua) sattui 21 maastoliikenneonnettomuutta, jossa moottorikelkka oli osallisena. Olen rakentanut tilastot moottorikelkkaonnettomuuksia silmällä pitäen. Kuviossa yksi on kartoitettu hieman onnettomuuksien syitä ja kuviossa kaksi millaisia vammoja matkustajille on aiheutunut. Maastoliikenneonnettomuuksien henkilöiden kansalaisuutta ei ole erikseen eroteltu, mutta he ovat olleet sekä suomalaisia että ulkomaalaisia.



Kuvio 1. Kuvio onnettomuuksien syistä.

Suurimmassa osassa onnettomuuksista matkustaja törmäsi moottorikelkan kanssa johonkin, kuten puuhun (6). Toinen yleisimmistä syistä onnettomuuksille oli kelkan kaatuminen (6). Moni edellä mainituista tilanteista tapahtui henkilön kääntyessä vasemmalle samanaikaisesti painaen liikaa kaasua. Neljässä tapauksessa henkilö tai henkilöt tippuivat kelkan kyydistä. Loput viisi tapausta olivat yksittäisiä tapauksia.



Kuvio 2. Kuvio vammojen suuruuksista.

Lähes 80 % onnettomuuksista aiheutti jonkin asteisia vammoja, kuten kuvioista kaksi näkyy. Lieviä vammoja (7) on ollut esimerkiksi matkustajan mainitsema särky jossain kohtaa kehoa. Vakavampia vammoja (6) ovat olleet esimerkiksi raajojen virheasennot tai murtumat. Vakavia vammojen saaneet ovat tarvinneet jonkin tasoista hoitoa. Neljälle henkilölle onnettomuus aiheutti hetkellisen tajuttomuuden, mutta he tulivat tajuihinsa ennen hoitohenkilökunnan saapumista. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia sattui yksi. Vammoitta selvisi kolme henkilöä.

Lappi jakautuu kolmeen eri kenttäjohtoalueeseen. Rovaniemi ja Ranua kuuluvat kenttäjohtoalueeseen 1, Meri-Lappi 2 ja ns. harva-alue 3. (Lausunto harva-alueen poliisipalvelujen turvaamisesta, 1.) Aikaisemmin mainittuihin tutkimuskysymyksiin (sivu 17) pystyn vastaamaan Lapin 1-alueen, eli Rovaniemen ja Ranuan osalta. Vuonna 2020 tammikuun ja huhtikuun välisenä aikana hätäkeskuksen ilmoittamia tapauksia oli 21. Maastoliikenneonnettomuudet eivät lopulta työllistä kovinkaan paljoa poliisia ykkös-alueella. Törmäys, ihmisen putoaminen kelkan kyydistä tai kelkan kaatuminen ovat tyyppisimpiä onnettomuuden aiheuttajia Rovaniemen ja Ranuan alueella. Törmäys on monesti aiheutunut, kun reitti on kääntynyt vasemmalle ja kuljettaja on vahingossa painanut erehdyksissään liikaa kaasua.

Olen tarkastellut maastoliikenneonnettomuuksia ainoastaan Lapin 1 kenttäjohtoaluetta silmällä pitäen. Tarkasteleman aikaväli on hieman suppea. Tämä johtuu siitä, että olin itse työharjoitteluni kenttäjaksolla aikaan, jolloin moottorikelkkasesonki oli kuumimmillaan.

En halunnut tarkastella muiden Lapin alueiden maastoliikenneonnettomuuksia. Syy tähän on se, että olisi ollut vaikea rajata kuinka pitkältä ajalta olisin tarkastellut maastoliikenneonnettomuuksia tai mitkä kunnat olisin ottanut tarkasteluun Rovaniemen ja Ranuan lisäksi. Oli loogista valita ainoastaan Lapin 1 kenttäjohtoalue, jolla itsekin työskentelin. En myöskään etsinyt tilastotietoa pidemmältä aikaväliltä, koska opinnäyte-työni on toiminnallinen. Olisin perehtynyt syvemmin tilastoihin, jos olisin tehnyt tutkimuksellisen työn. Syvempi analyysi tilastoista ei ole tämän työn tarkoitus.

Kuvioilla 1 ja 2 (sivu 20) haluan tuoda ilmi faktaa maastoliikenneonnettomuuksien määrästä, syistä ja vammoista talvella 2020. Se tuo työlleni näkökulmaa siihen, että onnettomuuksia tapahtuu maastossa. Esimerkiksi tämän vuoksi moottorikelkkapoliisit ovat erittäin tärkeitä, ja jonka vuoksi heidän pitää tietää ja osata tiettyjä asioita.

5.3 Muut viranomaiset

Ensihoitopalvelulla tarkoitetaan terveydenhuollon toimintaa. Sen tarkoituksena on vastata hoitolaitosten ulkopuolisesta potilaiden kiireellisen hoidon tarpeen arvioinnista, hoidosta sekä tarvittaessa kuljetuksesta jatkohoitoon ja -tutkimuksiin, mikäli potilaan tila sitä vaatii. (Castrén 2012, 14.)

Pelastuslaitoksen toiminnan on tarkoitus pelastaa ja suojata ihmisiä, omaisuutta ja ympäristöä onnettomuuksien uhatessa tai sattuesssa. Lapin pelastuslaitoksella on vähintään yksi paloasema jokaisessa Lapin kunnassa. (Lapin pelastuslaitos, luettu 21.8.2020.) Lapin pelastuslaitoksen palopäällikkö Ari Saarenpää vastasi minulle sähköpostitse muutama kysymykseen liittyen pelastuslaitoksen rooliin maastotehtävillä. Pelastustehtävälle lähtee pelastushenkilöstöä kalustoineen, joko yhdeltä tai useammalta paloasemalta. Pelastustoiminnassa tarvittavat resurssit kootaan tarvittaessa useamman kunnan alueelta. Pelastuslaitos lähtee maastoon poliisin kanssa esimerkiksi etsintä tehtäville tai rikospaikalle, jos tehtävä on ollut pelastuslaitoksen hoidettavana. Tällaiset tapaukset tosin ovat harvinaisia. Myös ruumiin nouto maastosta virka-apuna on yksi pelastuslaitoksen ja poliisin välisistä tehtävistä. (Saarenpää 2020.)

Lapin Pelastuslaitoksella on käytössään monipuolinen pelastuskalusto. Kalustoon kuuluu mm. sammutusautoja, säiliöautoja, vesisukellukseen tarvittavaa kalustoa, sekä maastopelastukseen tarkoitettua kalustoa, kuten mönkijöitä ja moottorikelkkoja. (Lapin pelastuslaitos, luettu 21.8.2020.) Rovaniemen ja Ranuan pelastuslaitoksilla on käytössään yhteensä kolme moottorikelkkaa ja kaksi mönkijää (Saarenpää 2020).

Ympäri Lappia pelastuslaitoksen toimipisteissä on käytettävissä maastopelastukseen yleensä moottorikelkka ja mönkijä. Niiden perään voidaan laittaa esimerkiksi kammi, joka on katettu henkilökuljetusreki (kuva 4) tai jokin muu potilaan kuljetukseen soveltuva reki. Loukkaantuneen tai kuolleen kuljettaminen pois maastosta onnistuu kelkan tai mönkijän perässä kuljetukseen tarkoitettulla kammella, reellä tai purilailla. Joskus lievästi loukkaantunut ihminen voidaan kuljettaa istuen mönkijän tai kelkan penkillä kuljettajan takana. Vakavasti loukkaantuneiden kuljetukseen voidaan käyttää helikopteria. Pelastuslaitoksella ei ole omaa helikopteria. Koptereita on FinnHEMS:llä, Aslakilla ja rajavartiostolla. (Saarenpää 2020.) FinnHEMS eli Helicopter Emergency Medical Services on lääkärihelikopteri, jonka tärkein tehtävä on tarjota korkealaatuista ensihoitolääkärin palvelua äkillisissä tilanteissa osana ensihoitopalveluita. Helikopterin

miehistö koostuu lentäjistä, lääkäristä sekä lentoavustajasta, jotka ovat tyypillisesti palomiehiä, ensihoitajia tai sairaanhoitajia. FinnHEMS:illä on Suomessa kuusi tukikoh-
 ta, joista yksi sijaitsee Rovaniemellä. (FinnHEMS, luettu 24.8.2020.) Usein tehtävät
 ovat avustustehtäviä ensihoidolle, sillä ensihoidolla ei ole omaa maastokuljetusvälineis-
 töä. Pelastustoimi ja ensihoito tekevät yhteistyötä henkilöuhreja vaativissa onnetto-
 muuksissa. Pelastustoimella ja ensihoidolla on yhteiset toimintamallit tilanteisiin, jossa
 he toimivat yhteistyössä. (Lapin sairaanhoitopiirin kuntayhtymä 2012, 18.)



Kuva 4. Pelastuslaitoksen moottorikelkka ja sen perässä oleva kammi (Kittilän VPK)

Sisäministeriön johdolla toimiva rajavartiolaitos on sisäisen turvallisuuden viranomai-
 nen. Tavoitteena on rauhallisten olojen säilyttäminen Suomen rajoilla. (Rajavartiolaitos,
 luettu 22.8.2020.) Jos onnettomuuden laajuus sitä vaatii, voi rajavartiolaitos osal-
 listua maastoon eksyneiden tai siellä muutoin välittömän avun tarpeessa olevien hen-
 kilöiden etsintään asettamalla käytettäväksi henkilöitä ja materiaali- sekä kalustoapua
 (Pelastuslaki 379/2011 6:46 §). Suomessa poliisilla ei ole omia helikoptereita. Niitä
 saadaan käyttöön rajavartiolaitokselta tai puolustusvoimilta. Helikoptereita voidaan
 tarvita esimerkiksi kadonneiden etsinnässä. Rajavartiolaitos voi suorittaa kiireellisen
 sairaankuljetuksen, jos siitä vastaava viranomainen tai sairaankuljetuspalvelun tarjoaja
 ei voi suorittaa kuljetusta pelastumisen vaarantumatta. (Rajavartiolaitos 578/2005 4
 luku 26 §.)

5.4 Onnettomuuspaikkatutkinta

Liikenne rikostutkintaa säätelee liikenne rikostutkintaohje. Kyseessä on Poliisihallituksen tekemä ohje, joka kertoo, mitä liikenne rikostutkinnassa selvitetään. (Poliisihallitus POL-2020-27924.) Poliisilaki määrittelee poliisin tehtävät. Peruslähtökohta poliisin suorittamassa liikenne rikostutkinnassa tulee poliisilain 1 luvun 1 §:stä, jonka mukaan poliisin tehtävä on muun muassa rikosten ennalta estäminen, selvittäminen ja syyteharjintaan saattaminen. (Poliisilaki 872/2011.) Esitutkintalaki ja pakkokeinolaki säätävät tutkinnan toimittamisvelvollisuudesta sekä esitutkinnassa käytettävistä pakkokeinoista. Liikenne rikostutkintaohje koostuu edellä mainituista laeista. (POL-2020-27924.)

Poliisin tulisi selvittää asian laadun edellyttämällä tavalla epäilty rikos, sen teko-olosuhteet, sillä aiheutettu vahinko, asianosaiset ja muut seikat, jotka auttavat myöhemmissä vaiheissa prosessia (Esitutkintalaki 805/2011 1:2 §). Maastoliikenne onnettomuuksien tutkinnassa on tärkeää selvittää tapahtumapaikka ja se, onko kyseessä virallinen reitti, maksuton vai maksullinen ura tai yksityinen alue. Tavoitteena on kolaritutkinnan laadun parantaminen. Laadukas onnettomuuspaikkatutkinta luo mahdollisuuden päätöksentekoon heti paikan päällä. Mikäli päätöksentekoon ei ole mahdollisuutta, siirretään asia eteenpäin tutkittavaksi (Poliisiammattikorkeakoulu 2019.) Ensipartion tekemä huolellinen perustyö liikenne onnettomuuspaikalla edesauttaa esitutkintaa sen muissa vaiheissa. Huolellinen perustyö on laadukkaan esitutkinnan perusta. (POL-2020-27924.)

Täydellinen esitutkinta puolestaan vaaditaan silloin, kun asia ei ole yksinkertainen ja selvä. Esitutkinnassa tarkastellaan kokonaisuuden laajuutta. Mikäli kolarissa henkilö loukkaantuu tai kuolee, olisi syytä tehdä täydellinen esitutkinta. Loukkaantunut henkilö on silloin, kun henkilön vointi vaatii hoitoa tai tarkkailua sairaalassa tai kotona ja sairasloma on vuorokauden. Mikäli henkilö menehtyy 30 vuorokauden kuluessa kolarissa saamiinsa vammoihin, katsotaan, että kuolema aiheutuu onnettomuudesta. Kuolemaan johtaneista liikenne onnettomuuksista tehdään erillinen kuolemansyyn selvittäminen. (POL-2020-27924.)

Luonnospöytäkirja, mitat ja valokuvaus tulee tehdä aina kun kolari on vaatinut tapahtumapaikkatutkinnan ja johtaa varsinaiseen esitutkintaan. Mittakaavapöytäkirja ja valokuvavaliite puolestaan tulee tehdä aina kun kolarissa joku on kuollut, vakavasti loukkaantunut tai asia siirtyy syyttäjälle. (POL-2020-27924, Poliisiammattikorkeakoulu 2019.) Heikkilän mukaan RPAS on edellä mainittuja erittäin tukeva laite. RPAS eli Remotely Piloted

Aircraft System on kauko-ohjatun ilma-aluksen käytön kokonaisjärjestelmä, johon sisältyy kauko-ohjattu ilma-alus, sen kauko-ohjauspaikat, tarvittavat ohjaus- ja seuranta-yhteydet ja muut erikseen määrätyt käytön edellyttämät järjestelmän osat. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, luettu 19.12.2018.)

”Mikäli RPASia käytetään onnettomuuspaikan kuvaamisessa, niin myös perinteistä valokuvausta ja mittojen ottamista ei kannata unohtaa.”
(Heikkilä 2020).

Heikkilä jatkaa, että RPASilla kuvattaessa olisi tärkeää yrittää selvittää ensitöinä mahdollinen suistumispaikka, eli se hetki, kun asiat olivat jo kovaa vauhtia menossa pieleen. Pelkkä törmäyskohdan määrittäminen ei välttämättä kerro kuin lopputuloksesta. RPAS on hyvä työkalu mutta vaatii parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi hyvän pohjatyön.

Moottorikelkoista on mahdollista saada ulos tietoja, joista saa selville viimeisiä hetkiä esimerkiksi ennen kolaria. Kyseessä on moottorin ohjausyksikkö ECU-boksi eli engine control unit (Autowiki, luettu 6.8.2020). ECU eli moottorikelkan moottoria ohjaava tietokone sijaitsee moottorikelkan moottoritulassa. Joissain vanhemmissa malleissa kyseinen boksi on kuljettajan oikean polven etupuolella katteiden sisällä ja uudemmista se yleensä löytyy ohjauspylvään lähetyviltä kuomun katteiden sisäpuolelta. (Heikkilä 2020.)

Tietojen ottaminen moottorikelkasta on laite-etsintää. Laite-etsinnällä tarkoitetaan tietokoneessa, telepäätelaitteessa tai muussa vastaavassa teknisessä laitteessa tai tietojärjestelmässä etsinnän toimittamishetkellä olevaan tietosisältöön kohdistettavaa etsintää. Laite-etsinnän suorittaminen vaatii pidättämiseen oikeutetun virkamiehen luvan. Laite-etsintä saadaan toteuttaa, jos on syytä epäillä, että on tehty rikos, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään kuusi kuukautta vankeutta ja etsinnässä voidaan olettaa löytyvän tutkittavana olevaan rikokseen liittyvä tieto. Poliisi saa ottaa laitteen haltuunsa laite-etsinnän toimittamista varten. Kun etsintä on tehty, on laite palautettava ilman aiheutonta viivytystä sille, jonka hallusta se on otettu. Laite on takavarikoitava, jos laite-etsintää ei voida viivytyksettä toimittaa. (Pakkokeinolaki 806/2011, 8:20 §; 8:21 §; 8:22 §.)

Aina tapahtumat eivät vaadi täydellistä esitutkintaa. Suppea esitutkinta voidaan tehdä, kun kyseessä on yksinkertainen ja selvä asia ja odotettavissa ei ole ankarampaa rangaistusta kuin sakko. (ETL 3:14 §.) Suppeassa esitutkinnassa ei ole tutkinnanjohtajaa.

Kuulustelukertomukseen merkitään kuulusteltavan lausuman pääsisältö, joka voidaan kirjata kuulustelupöytäkirjan sijasta muuhun asiakirjaan. (ETL 11:2 §.) Suppeassa esitutkinnassa on myös kerrottava epäillylle hänen oikeuksistaan (POL-2020-27924).

Toisinaan tutkinta voi olla Poliisilakiin perustuvaa, jolloin kyseessä on muu tutkinta, kuin rikoksen takia toimitettavaa esitutkintaa (PolL 6:1 §). Esimerkkejä tilanteista, joihin ei välttämättä sisälly rikosta ovat eläinonnettomuudet, äkillinen, osallisesta riippumaton tekninen vika tai äkillinen sairauskohtaus (Poliisiammattikorkeakoulu 2019).

5.5 Rattijuopumustutkinta

Poliisimies voi määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi (alkometri, DrugWipe). Mikäli henkilö kieltäytyy kokeesta tai luotettavan koetuloksen saamisen vuoksi voidaan toimittaa henkilökatsastus, kuten tarkkuusalkometri tai verikoe. Rikoksesta epäillylle saadaan tehdä henkilönkatsastus, jos on todennäköisiä syitä epäillä häntä rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta, taikka rattijuopumuksesta tai huumausaineen käyttörikoksesta. (PKL 2011/806, 8:32 §.)

5.5.1 Tarkkuusalkometri

HALMI on poliisin käytössä oleva tarkkuusalkometri. Kyseinen laite on poliisin käytössä oleva tarkka tapa todeta hengitysilmassa oleva alkoholinmäärä. HALMI:in puhalletaan kaksi kertaa, jonka jälkeen tarkkuusalkometri mittaa hengitysilmassa olleen alkoholin ja varmistaa, että alkoholin määrä on 99,9999% varmuudella alle henkilön puhaltaaman alkoholin määrän. (Poliisiammattikorkeakoulu 2019.) Kyseiseen toimenpiteeseen ei tarvita pidättämiseen oikeutetun virkamiehen päätöstä (PKL 9:2 §).

5.5.2 Verikoe

Poliisi voi viedä henkilön verikokeisiin tavoitteenaan mitata veressä olevan alkoholin tai huumaavan aineen määrä. Verikokeen ottaa terveydenhuollon henkilöstöön kuuluva henkilö. Verikoe suoritetaan sekä jälkinauttimisväite- sekä huumerattiepäilytapauksissa. Verikokeen ottaminen henkilöltä liikenne rikostutkinnassa on pakkokeino, josta kohdehenkilölle on ilmoitettava. Verikokeen ottamisesta päättää poliisimies (Poliisiammattikorkeakoulu 2019.)

5.5.3 Jälkinauttimisväite

Tilannetta, jossa kuljettaja nauttii alkoholia ajon jälkeen, kutsutaan jälkinauttimiseksi. Jälkinauttimisväite tarkoittaa tapahtumaa, jossa rattijuopumuksesta epäilty kuljettaja

väittää juoneensa alkoholia ajamisen jälkeen. Tällaisessa tapauksessa henkilö viedään verikokeisiin, jolla todennetaan veressä tapahtumahetkellä ollut alkoholi. Rikostekninen laboratorio suorittaa takaisinlaskennan poliisin toteamien tietojen perusteella. Tarkkuusalkometriä ei voi käyttää todentamaan jälkinauttimisväitettä, sillä tarkkuusalkometrikoe mittaa henkilön uloshengitysilmassa olevan alkoholimäärän. (Poliisiammattikorkeakoulu 2019.)

5.6 Palveluntarjoajan vastuu onnettomuuksissa

Heikkilä toi esiin mielenkiintoisen näkökulman onnettomuuksien tutkintaan. Hän pohti sitä, että mikä on palveluntarjoajan vastuu tarjotessaan asiakaspalveluna moottorikelkkasafaria ja tapahtuukin onnettomuus. Mikäli kelkkakolaria voidaan pitää lähinnä palveluntarjoajan laiminlyöntien aikaansaamana lopputuloksena, niin voitaisiinko soveltaa Tuoteturvallisuuslain alta löytyvää terveysrikosta?

” Eli tässä Terveysrikos -pohdinnassa tarkoitan sitä, että palveluntarjoaja ei ole tehnyt kaikkia häntä velvoittavia asioita, kun hän on tarjonnut kelkkasafaria palveluna täysin kokemattomalle asiakkaalle. Safarin lähtötoimet ovat voineet olla hyvinkin retuperällä, safarin ajonopeus on voinut olla jotain sellaista, mihin kokematon asiakas ei kykene turvallisesti ja ajo on myös voinut tapahtua sellaisilla reitin kohdilla, jossa täysin kokematon ei voi kunnialla selvittää ja tällöin lopputuloksena tapahtunut kolari ja asiakkaan vakava vammautuminen tai jopa kuolema, ei siis välttämättä ole ollut ihan täysin hänen omaa syytään, vaan osansa on myös safarioppaalla tai / ja siten myös palvelun tarjoajalla. ” (Heikkilä 2020.)

5.7 Tutkijalautakunta onnettomuuspaikalla

Yhteistyö, jota poliisi ja tutkijalautakunta tekevät onnettomuuspaikalla perustuu tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin (POL-2016-9316). Tutkijalautakunta tutkii toimialueellaan tapahtuneet onnettomuudet, joissa joku on vakavasti loukkaantunut tai kuollut (Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 1512/2016). Poliisi suorittaa tutkintaa syyteharkintaa varten ja tutkijalautakunnan tavoitteena on onnettomuuden syiden selvittäminen ja vastaavien onnettomuuksien ennalta estäminen. Tavoitteet siis eroavat tosistaan. Tutkijalautakunnan tarkoituksena on selvittää onnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja onnettomuuden syntymiseen vaikuttaneet tekijät. Poliisi selvittää syyllisyyskysymyksen ja korvausasioita, tutkijalautakunta ei puutu niihin. (POL-2016-9316.) Suomessa toimii 20 tutkijalautakuntaa ja

lautakunnissa on noin 300 jäsentä. Pääosin rajat, joilla tutkijalautakunnat toimivat, noudattavat nykyisiä maakuntarajoja. (HE 240/2016, 4.)

”Käytännössä tutkijalautakunnalle tulisi ilmoittaa, kun potilas tarvitsee keskussairaaloista hoitoa. Vakaviin vammoihin johtanut onnettomuus on Lapin tutkijalautakunnan työkalu, koska Lapin alueella kelkkailusuo-rite on muuta maata suurempi” (Heikkilä 2020).

Tutkinta suoritetaan yhteistyönä samassa asiassa esitutkintaa tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa siinä laajuudessa kuin se on tarkoituksenmukaista (Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta). Kaikki se tieto, joka selviää poliisin ja tutkijalautakunnan yhteistyössä on yhteistä ja tutkijalautakunnan asiantuntemusta voidaan käyttää hyödyksi myös esitutkinnassa.

” Hyvänä esimerkkinä kolaripaikan mittaaminen, jossa poliisi on mittanauhan toisessa päässä ja lautakuntajäsen toisessa päässä.” (Heikkilä 2020).

Asiat monimutkaistuvat siinä vaiheessa, jos lautakunnan jäsen saa oman tutkintansa kautta esimerkiksi aiemmin määrittämättömän törmäys- tai suistumiskohdan tai moottorikelkan ECU-boksin tutkinnassa ilmenee esimerkiksi todella kovat nopeudet ennen tapahtunutta kolaria. Tällöin lautakuntajäsen ei voi tietoaan enää luovuttaa poliisille, vaikka sillä olisikin suuri merkitys asian - ja syyllisyyskysymysten selvittämisessä. (Heikkilä 2020.)

6 PRODUKTI

6.1 Oppaan sisältö ja ulkoasu

Oppaan otsikko antaa tietoa ja mielikuvan lukijalle siitä, mitä opas tulee sisältämään. Heti alussa pitäisi tuoda esiin, mitä opas koskee ja keille se on suunnattu. Hyvä opas on selkeä ja helppolukuinen, jotta tekstin asia on heti ymmärrettävissä. (Jäsmä & Manninen 2000, 57.) Ohjeita kirjoittaessa voi törmätä kahteen ongelmaan: ohjeita ei lueta tai niitä ei ymmärretä (Korpela 2012). Siihen, mihin järjestykseen asiat kootaan oppaassa, on merkityksellistä. Järjestykseen kannattaa kiinnittää huomiota, jotta asia etenisi loogisesti. Kun opinnäytetyön tekstin eheyttä ja tyyliä on tarkasteltu, tulisi siirtyä tekniseen oikolukuun. Pyrkimyksenä olisi poistaa työstä kaikki kieliopilliset virheet ja vastaavat

virheet, jotka vaikuttavat työn ulkoasuun. Oikoluku kannattaa luetuttaa ulkopuolisella ihmisellä. (Hakala 2004, 147.)

Opasta tehdessä tulee pohtia tuotteen kokoa sekä sen ulkoasua. Nämä vaikuttavat suoraan tuotteen luotettavuuteen. Tekstikoolla, paperin laadulla ja grafiikalla voi vaikuttaa oppaan ulkoasuun. Tuotteen tulisi erottua edukseen, mikäli on olemassa samantapaisia tuotteita. Tällöin tuote on yksilöllisen ja persoonallisen näköinen. (Vilka & Airaksinen 2003, 52-53.) Mielestäni poliiseille suunnattu opas kannattaa ulkoasultaan luoda sel-laiseksi, että se luo virallisen ja ammattimaisen vaikutteen.

Opinnäytetyön ja sen produktina syntyvän oppaan tulisi herättää luottamusta ja lähteet valita sen mukaan. Alusta asti lähteiden etsimisen olisi hyvä olla yhtä aikaa kriittistä mutta merkittävää. Siihen, millaiseen kirjallisuuteen ja sähköiseen materiaaliin on tarttumassa, kannattaa tutustua syvällisemmin. (Hakala 2004, 88-89.)

Oppaan kansilehden jälkeen tulee sisällysluettelo, josta saa kokonaiskuvan, mitä opas tulee pitämään sisällään. Sisällysluettelon avulla käyttäjä voi siirtyä sille sivulle, josta uskoo löytävänsä tarvitsemansa tiedon. Oppaan varsinainen osuus alkaa sisällysluette-lon jälkeen. (Korander, Haikansalo 2020, 17.)

6.2 Aineiston kerääminen

Aloitin aineiston keräämisen opinnäytetyöhöni lähes heti sen jälkeen, kun aiheeni varmistui tammikuussa 2020. Poliisiorganisaation ulkopuolisia lähteitä lähdin etsimään kirjallisuuden ja nettilähteiden kautta. Kirjastosta löytyi useampi kirja liittyen moottorikelkkailuun. Netistä löytyvää aineistoa on hyvä arvioida ennen käyttämistä omassa työssä. (Halttunen 2001, 59). Etsiessäni lähteitä netistä olen suhtautunut erityisesti niiden valintaan kriittisesti. Hyödynsin myös lainsäädäntöä koskevia nettisivuja. Minun tuli ottaa huomioon se, että tieliikennelaki vaihtui kesäkuussa 2020. Jotta opinnäyte-työni sisältäisi ajantasaista ja uusinta tietoa, piti minun olla tarkkana lakilähteitä käyt-täessä. Käytin myös AMK-tutkinnossa käytyjen kurssien materiaaleja.

Halusin hyödyntää virassa olevien poliisien tietotaitoa opinnäytetyötä tehdessäni. Hälytys – ja valvontasektorilla työskentelevillä poliiseilla on käytännön tietoa siitä, kuinka erilaisissa tilanteissa toimitaan kohdatessa moottorikelkkailija tehtävällä. Henkilöläh-teenäni sähköpostitse oli vanhempi konstaapeli Eero Heikkilä sekä Lapin pelastuslai-toksen palopäällikkö Ari Saarenpää. Heikkilällä on laaja tietämys liikennepuolesta, moottorikelkkakoulutuksesta sekä tutkijalautakunnasta. Saarenpää tietää Lapin

pelastuslaitoksella käytössä olevasta kalustosta sekä yhteistyöstä eri viranomaisten kanssa. Tämän vuoksi päädyin laittamaan heille sähköpostia. Kävin muutaman muun poliisin kanssa niin sanottuja ”kahvipöytäkeskusteluja” opinnäytetyöni aiheesta. Poliisit, joiden kanssa puhuin, olivat käyneet moottorikelkkapoliisin kurssin ja heillä on lupa kuljettaa moottorikelkkaa työtehtävillä. Käytyjen keskustelujen perusteella olen valinnut oppaan sisällön. Kirjallisten lähteiden avulla olen täydentänyt tietoa oppaaseen.

6.3 Oppaan muoto

Suunnittelin ja kokosin oppaan A5-muotoon Word-tekstinkäsittelyohjelmalla. Tarkoituksena olisi, että poliisimiehet tulostaisivat oppaan vihkosi, jotta se kulkisi helposti matkassa ja olisi tarpeen tullen nopeasti saatavilla. Mikäli olisin itse painattanut konkreettisen oppaan, olisi se vaatinut todennäköisesti jonkunlaisen rahoituksen. Opas ei ollut tilaustyönä tehty opinnäytetyö. Päädyin siihen, että opas tulee olemaan sähköinen tiedosto, jonka poliisimies voi halutessaan tulostaa itselleen tai vaihtoehtoisesti avata tiedoston esimerkiksi tietokoneelta tai matkapuhelimesta. Näin vältin kustannukset, joita olisi syntynyt oppaan painatuksesta.

Lapissa vallitsevat olosuhteet luovat perusteen paperiselle versiolle. Poliisien mennessä maastoon ei voi luottaa siihen, että laitteissa on kenttää juuri sillä hetkellä, kun tarvitsisi. Edellä mainitun syyn vuoksi koen, että paperiselle oppaalle on käyttöä, vaikka teknologiaa tunnutaan suosittavan nykyaikana paperia enemmän.

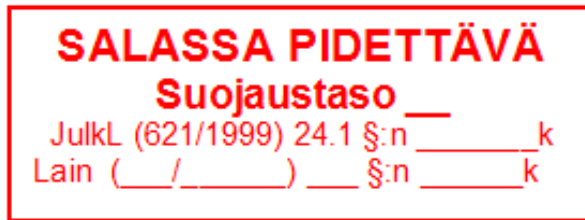
Opasta on helppo päivittää tarpeen vaatiessa sen ollessa tallennettuna koneelle. Opas sisältää lakipykälä, jotka voivat muuttua ja elää maailmantilanteen mukaan. Sähköisenä oleva opas luo mahdollisuuden pitää oppaan ajantasaisena, eikä työ mene hukkaan, vaikka lait uudistuisivat tai ohjeet ja määräykset päivittyisivät.

Koska opas on suunniteltu eri muotoon, mitä Word-tekstinkäsittelyohjelma tarjoaa oletuksena, olen lisännyt tulostusohjeet helpottamaan oppaan tulostamista sen suunniteltuun kokoon. Tulostusohjeet löytyvät opinnäytetyön liitteestä 2.

6.4 Salassapito

Poliisiammattikorkeakoululla ja sen kirjastolla on oikeus julkaista opinnäytetyöt. Opinnäytetyöt ovat lähtökohtaisesti aina julkisia. Mikäli opinnäytetyö sisältää osioita, joiden julkisuutta on syytä rajoittaa, sijoitetaan ne liitteisiin. Rajoitetut osat eivät ole mukana Theseuksessa tai kirjastossa julkaistavassa versioissa. Salassa pidettävä osio merkitään asiaan kuuluvalla tavalla (Kuva 5). (Korander, Haikansalo 2020, 32.)

Tekemäni opas sisältää osittain tietoja, jotka ovat poliisin salassa pidettäviä asioita ja ne eivät saa päätyä julkiseksi. Opas ei mene julkiseen jakoon Theseukseen. Ensisijaisesti opas on käytettävänä Rovaniemen pääpoliisiaseman poliiseilla. Mikäli muut Lapin poliisiasemat kokevat tarvitsevansa opasta, he tulevat sen saamaan. Salassapitomerkinät tulee oppaaseen julkisuuslain 24.1 §:n 5.k mukaan. (Laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta 621/1999 6:24 §.)



Kuva 5. Esimerkki salassa pidettävien asiakirjojen leimasta (Kuva: Valtionvarainministeriö).

7 POHDINTA

7.1 Luotettavuus ja eettisyys

Opinnäytetyötä tehdessä työn tekijöiden on otettava huomioon eettiset kysymykset. Jotta työ olisi eettisesti hyvä, tulee työtä tehdessä noudattaa hyvää tieteellistä käytäntöä. Opinnäytetyön eettisyyden kannalta tulee huomioida muutamia peruseriaatteita, kuten esimerkiksi se, että toisten kirjoittamaa tekstiä ei plagioida, eikä työn tekijät myöskään plagioi itseään. (Hirsjärvi 2009, 23.) Plagiointi tarkoittaa toisen tekstin esittämistä omana tekstinään ilman viitettä (Hakala 2004, 138). Plagiointia on myös esimerkiksi epäselvät ja vaillinaiset viittaukset. Siksi onkin tärkeää, että lähdeviitteet on merkitty tarkasti ja tunnollisesti. (Vilka & Airaksinen 2004, 78.) Opinnäytetyön teoriaosuudessa olen pyrkinyt käyttämään monipuolisia ja luotettavia lähteitä sekä kirjoista että internetistä. Oppaan ohjeistukset pohjautuvat lakeihin, Poliisiammattikorkeakoulun oppimateriaaleihin sekä poliisihallituksen ohjeisiin tai määräyksiin. Mitään opinnäytetyön sisällöstä en ole keksinyt itse. Pyrin siihen, että kappaleista löytyisi vähintään kaksi eri lähdettä, joka lisäisi luotettavuutta.

Oppaan kannessa oleva salassapitoleima kertoo siitä, että koko opas on salainen. Opas ei tule menemään julkiseen jakoon, sillä se sisältää poliisin salassa pidettäviä toimintatapoja ja ohjeita. (Laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta 6:24 §.) Oppaan salassapito tulee ottaa huomioon, mikäli oppaan tulostaa fyysiseksi kappaleeksi.

Halusin sisällyttää oppaaseen kuvia moottorikelkkapoliiseista. Kaikissa kuvissa esiintyy Lapin poliisilaitoksella työskenteleviä poliiseja. Poliisien kasvot eivät näy ja täten heitä ei pysty tunnistamaan. Olen kysynyt luvan kuvien käyttöön Lapin poliisilaitoksen viestintäpäälliköltä. Samaisia kuvia löytyy myös Lapin poliisilaitoksen Facebook ja Instagram sivuilta ja julkaisuun on kysytty kuvassa esiintyvien lupa.

Pyysin useampaa henkilöä tarkistamaan opinnäytetyötäni sen eri vaiheissa niin sisältöä – kuin oikeinkirjoitusta silmällä pitäen. Minulle oli tärkeää alusta asti kiinnittää huomiota siihen, että opas, joka tulisi muiden käyttöön sisältäisi oikeaa ja ajankohtaista tietoa. Kuten olen aikaisemmin kirjoittanut, aloitin opinnäytetyöni kirjoittamisen jo vuoden alusta. Tällöin käytössä oli vanha tieliikennelaki (Tieliikennelaki (kumottu) 3.4.1891/267). Uusi tieliikennelaki tuli käyttöön kesäkuussa 2020. Lakiin perustuva tietopohja voi muuttua ja päivittyä, jonka vuoksi se voidaan kokea myös heikkoutena. Tieto voi päivittyä useinkin, jolloin opinnäytetyössä oleva tieto voi olla pian vanhentunut.

7.2 Opinnäytetyön pohdinta

Ajatukseni oli alusta asti tehdä työ, joka hyödyttäisi poliisiorganisaatiota ja tulisi konkreettisesti käyttöön. Halusin, että aihealue liittyisi jollakin tavalla Lappiin, josta olen kotoisin. Aihealue ei ollut minulle ennestään tuttu, joten valitsemalla aiheen haastoin itseäni.

Opinnäytetyössäni käytin lähteinä kirjallisuutta, internetiä ja henkilöitä. Pysin etsimään tietoa mahdollisimman tuoreista lähteistä, joissa keskityttäisiin moottorikelkkoihin, niihin liittyvään lainsäädäntöön ja ohjeistuksiin. Internetistä löytyi huomattavasti enemmän lähteitä kuin kirjallisuudesta. Moottorikelkkoihin liittyvä kirjallinen materiaali oli niukkaa, joten se pakotti minut tekemään kompromisseja lähteiden iän suhteen. Moottorikelkkailu painottuu Suomessa Lappiin, minkä takia internet lähteet painottuivat vahvasti alueellisesti Lappiin. Ajattelin, että saisin myös Ruotsista lähteitä työhöni, mutta en kuitenkaan löytänyt mielestäni sopivia lähteitä naapurimaastamme. Suomessa ja Ruotsissa lainsäädäntö poikkeaa toisistaan. Tämä oli suurin syy siihen, että en hyödynnänyt ruotsalaisia lähteitä työssäni. Läpi työn pyrin käyttämään valideja lähteitä ja mielestäni onnistuin siinä vähintäänkin kelvollisesti.

Opasta aloin suunnitella vasta, kun olin perehtynyt lähteisiin, jotta opas vastaisi poliisien tarpeita mahdollisimman hyvin. Viitekehysten ollessa riittävällä tasolla aloitin

oppaan työstämisen. Tässä vaiheessa minulla oli jo vahva käsitys siitä, mitä asioita oppaassa olisi hyvä tuoda esiin. Viitekehys muodosti suuntaviivat aihealueista, jotka päätyivät oppaaseen. Mielestäni löysin monipuolisesti lähteitä niin kirjallisuudesta kuin internetistäkin. Pääasiassa onnistuin löytämään alkuperäisen lähteen ongelmitta. Kuitenkin esimerkiksi liikenne-rikostutkintaohjeen alkuperäisen lähteen löytäminen osoittautui haastavaksi. Viimeistelyvaiheessa muokkasin oppaan ulkoasua, sekä hioin sisällön järjestystä.

En perehtynyt tarkemmin rikoslain lakipykäliin. En kokenut niiden avaamista olennaisiksi, koska ne ovat yleisiä ja jokapäiväisessä käytössä olevia pykälä poliisin työssä. Moottorikelkkailijan ajaessa virallisella moottorikelkkareitillä häntä koskee samat rikoslain pykälät kuin autoilijaa maantiellä. Työssäni olisin voinut käsitellä hieman enemmän virallisen reitin ja uran eroavaisuuksia, koska viralliset reitit ovat tieliikennelain alla ja urat maastoliikennelain alla. Tulevissa opinnäytetöissä voisi esimerkiksi tutkia: Maastoliikennettömyyksiä ja niiden aiheuttajia laajemmin, Mistä kelkkailija tietää onko kyseessä reitti vai ura? Millainen on uralupa? ja mitä voi seurata, jos ajaa urilla ilman uralupaa?

Opinnäytetyötä kirjoittaessani pyrin noudattamaan Haikansalon ja Koranderin (2020) tekemää opinnäytetyöohjetta mahdollisimman tarkasti ja johdonmukaisesti. Yritin rakentaa sisällysluettelon siten, että tekstiosuudessa toistoa tulisi mahdollisimman vähän peräkkäisten otsikkojen alle. Huomasin, että toistoa esiintyy tahtomattaankin muutamissa kappaleissa, mikäli ohjetta noudatti kuuliaisesti. Esimerkiksi työn tavoite ja tarkoitus tulisi ilmi ainakin kolmessa eri kohdassa ohjetta noudattamalla. Näin ollen sovelsin opinnäytetyöohjetta siten, että toistoa tulisi mahdollisimman vähän.

Oma osaamiseni moottorikelkkojen ja niiden tekniikan kanssa ei ole vahvuuteni. Aloittaessani opinnäytetyötä tiesin kelkoista ainoastaan yleisesti tiedossa olevia asioita, kuten kottivaatimuksen ja vaatimuksen käyttöä hätäkatkaisinta ajaessa. En olisi osannut vastata kysymyksiin nopeusrajoituksista tai mikä ero on virallisella reitillä ja uralla. Olin kuitenkin kykenevä tekemään tämän työn hyödyntäen paljon eri lähdemateriaalia.

En ole koskaan aikaisemmin tehnyt näin suurta työtä, jossa tarvitsee perehtyä eri lähteisiin ja tuottaa tekstiä useita kymmeniä sivuja. Mielestäni koko opinnäytetyöprosessi on ollut aikaa vievä ja työläs mutta samalla myös opettavainen ja antoisa kokemus. Olen kehittynyt erityisesti lainsäädännössä, moottorikelkkojen teknisissä ominaisuuksissa,

tiedon hankinnassa, työn kirjoittamisessa sekä lähteiden käytössä. Tällaisen toiminnallisen työn tekeminen on harjaannuttanut ammatillista osaamistani ja antanut pientä osviittaa siitä, mitä erityispiirteitä moottorikelkkapoliisin työssä voi kohdata.

8 LÄHTEET

Henkilölähteet

Heikkilä, Eero 2020: Vanhempi konstaapeli. Sähköposti 27.4.2020.

Saarenpää, Ari 2020: Palopääällikkö. Sähköposti 24.8.2020.

Kirjallisuuslähteet

Bister, Timo 2019: Tietojenkäsittelyn opinnäytetyö, Viittoja ja karttoja tutkimisen ja kehittämisen teille, Jyväskylä, Punamusta Oy.

Castrén, M., Helveranta, K., Kinnunen, A., Korte, H., Laurila, K., Paakkonen, H., Pousi, J & Väisänen, O. 2012: Ensihoidon perusteet. Keuruu, Otavan kirjapaino Oy

Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2020: Opinnäyteohje. Poliisiammattikorkeakoulu.

Hakala, Juha T 2004: Opinnäyteopas ammattikorkeakouluille, Helsinki, Tammer-Paino Oy.

Halttunen, Kai & Hirvimäki, Eija & Niinikangas, Liisa & Perttula, Suvi 2001: Tiedonhakijan opas, Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy.

Heikkilä, Eero 2008: Poliisi ja Oikeus, Lumikenttien poliisit, Kouvola, Scanweb Oy.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2009: Tutki ja Kirjoita. Helsinki: Tammi.

Jämsä, Kaisa & Manninen, Elsa 2000: Osaamisen tuotteistaminen sosiaali- ja terveysalalla, Helsinki, Tammi.

Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittajan opas, Näin kirjoitat opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun, Jyväskylä, Suomen yliopistopaino Oy.

Liikenneturva 2005: Moottorikelkkailijan opas, Sulkava, Finnreklama Oy.

Päivänen, Jani & Virrankoski, Lauri & Liikonen Larri 2006: Moottorikelkkailu huvina, hyötynä ja häiriönä – Harrastajien, yritysten ja luonnon virkistyskäytön näkökulmia, Helsinki, Edita Prima Oy.

Rautavaara, Matti 2008: Lumikenttien kulkurit, monipuolinen tietopaketti moottorikelkkailusta, Tallinna, Tallinna Raamatutrukikoda.

Salonen, Kari 2013: Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäytetyöhön. Opas opiskelijoille, opettajille ja TKI-henkilöstölle, Turku, Turun ammattikorkeakoulu.

Tanskanen, Timo & Karhima Matti 2-2009: Mopo, traktori, moottorikelkka kuljettajakoulu, Jyskä, Skoob Oy.

Vilka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2004: Toiminnallinen opinnäytetyö. 1.-2. painos. Jyväskylä, Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Oikeudelliset lähteet

Ajokorttilaki 386/2011

Ajoneuvolaki 1090/2002

Ampuma-aselaki 1/1998

Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 1256/1996

Esitutkintalaki 805/2011

HE 222/2010 vp.

Laki tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta 1512/2016

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 621/1999

Maastoliikenneasetus 10/1996

Maastoliikennelaki 1710/1995

Metsästyslaki 615/1993

Pakkokeinolaki 806/2011

Pelastuslaki 379/2011

Poliisihallitus POL-2020-27924

Poliisilaki 872/2011

Poronhoitolaki 848/1990

Rajavartiolaki 578/2005

Rikoslaki 39/1889

Tieliikennelaki 729/2018

Valtionneuvoston asetus metsästysasetuksen muuttamisesta 270/2013

Sähköiset lähteet

Ajokortti-info. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/perustietoa-ajokortista/moottorikelkalla-ajaminen>. Luettu 21.3.2020

Autowiki, moottorinohjausyksikkö. Luettavissa: <http://www.autowiki.fi/index.php/Moottorinohjausyksikk%C3%B6>. Luettu 6.8.2020.

Droneinfo. Luettavissa: https://www.droneinfo.fi/fi/usein_kysyttya/ilmailu_-_miehitamattomat_ilma-alukset_ja_lennokit. Luettu 18.5.2020

Eduskunnan hallintovaliokunta: Lausunto harva-alueen poliisipalvelujen turvaamisesta. Luettavissa: <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2017-AK-147920.pdf>. Luettu 22.8.2020

Finavia: Rovaniemen lentoasema. Luettavissa: <https://www.finavia.fi/fi/lentoasemat/rovaniemi?navref=airport-select>. Luettu 4.3.2020

FinnHEMS: Lääkärihelikopteri-palvelua Suomessa. Luettavissa: <https://finnhems.fi/>. Luettu 24.8.2020

Partanen, Jussi 2020: Kuljeta asetta oikein. Luettavissa: <https://jahtimedia.fi/metsastys-ammunta/aseen-kuljetus>. Luettu 5.11.2020

Kiinalaisten matkailijoiden ryntäys ja muita myyntejä – Yli 10 faktaa Lapin matkailusta. Luettavissa: <https://www.lapland.fi/fi/business-2/nousukayralla-blogi/kiinalaisten-matkailijoiden-ryntays-ja-muita-myynteja-yli-10-faktaa-lapin-matkailusta/>. Luettu 5.5.2020.

Lapin AMK- Opinnäytetyön toteuttaminen: Luettavissa <https://www.lapinamk.fi/fi/Opiskelijalle/Opinto-opas,-AMK-tutkinto/Opinnaytetyoohje/Opinnaytetyon-toteuttaminen>. Luettu 29.6.2020.

Lapin pelastuslaitos. Luettavissa: <http://www.lapinpelastuslaitos.fi>. Luettu 21.8.2020

Lapin poliisilaitos. Luettavissa: <https://www.poliisi.fi/lappi>. Luettu 21.3.2020.

Lapin sairaanhoitopiirin kuntayhtymä 2012. Luettavissa: file:///C:/Users/JUU-LIA~1/AppData/Local/Temp/LSHP_ensihoitopalvelun%20palvelutasop%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s%201.1.2014%20alkaen.pdf. Luettu 3.9.2020

Lapland Above Ordinary - Rovaniemi- Capital of Finnish Lapland & hometown of Santa claus. Luettavissa: <https://www.lapland.fi/visit/plan-your-stay/rovaniemi-santa-northern-lights-trip/>. Luettu 27.2.2020.

Lapland Safaris. Luettavissa: <https://www.laplandsafaris.com/fi>. Luettu 18.3.2020.

Lappi. Luettavissa: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75308/11%20Lappi.pdf?sequence=12&isAllowed=y>. Luettu 5.3.2020

Liikenne- ja poliisilaitoksen intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/ohjeet/ohjekirjasto/Ohjekirjaston%20liitteet/Ohje%2028.2.2017%20Liikenne- ja poliisilaitoksen intranet Sinetti.pdf>. Luettu 16.2.2020

Poliisiammattikorkeakoulu: Maastoliikennekoulutus. Luettavissa: <https://www.polamk.fi/ajokoulutus/maastoliikennekoulutus>. Luettu 5.5.2020.

Moottorikelkkailureitit- ja urat. Luettavissa: <https://www.eraluvat.fi/maastoliikenne/moottorikelkkailureitit-ja-urat.html>. Luettu 31.1.2020

Moottorikelkkaopas. Luettavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Liikenteessa/lt_moottorikelkkaopas2016_web.pdf. Luettu 29.1.2020

Ohjeen kirjoittaminen. Luettavissa: <http://jkorpela.fi/kirj/7.7.html>. Luettu 2.3.2020

Paliskunnat. Luettavissa: <https://paliskunnat.fi/poro/poronhoito/paliskunnat/>. Luettu 29.6.2020

Paliskunnat, lausuntopyyntö. Luettavissa: https://paliskunnat.fi/lausunnot2017/MMM_VN_asetukseksi_metsastyslain_ilmoitusmenettelysta_seka_metsastysasetuksen_muuttamisesta_30-6-2017.pdf. Luettu 6.8.2020.

Poliisi. Tilastot - Koko maa. Luettavissa: https://www.polamk.fi/instance/data/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polamkwwwstructure/53037_Polstat_tilastot_loka2016.pdf?bd738acaa812d488. Luettu 29.6.2020.

Poliisiammattikorkeakoulu 2019, Moodle. Liikenneonnettomuuspaikka- ja liikennejuopumustutkimateriaalit. Luettavissa: <https://moodle.polamk.fi/mod/folder/view.php?id=46562>. Luettu 2019.

Rajavartiolaitos. Luettavissa: <https://www.raja.fi/rajavartiolaitos>. Luettu 22.8.2020.

Rovaniemi. Luettavissa: <https://www.rovaniemi.fi/Asuminen-ja-ymparisto/Asuminen>. Luettu 29.10.2020.

Rovaniemi matka ja majoitustilastot. Luettavissa: <https://visitory.io/fi/rovaniemi/2019-01/2019-12/>. Luettu 27.2.2020.

Ruokangas, Perttu 2019. Moottorikelkkaonnettomuuksissa kuoli 11 ihmistä viime vuonna. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10684022>. Luettu 5.3.2020

Saarinen, Juhani 2010. Metsästäjän lakikirja. Luettavissa: http://lhpsori.netti-sivu.org/wp-content/uploads/sites/1046/2010/06/metsastajan_lakikirja.pdf. Luettu 9.5.2020.

Sisäministeriö 2014: Turvallisuutta harvassa? Tilanneraportti turvallisuudesta harvaan asutuilla alueilla. Luettavissa: <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79003/062014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Luettu 21.3.2020

Suomen moottorikelkkareitit ja -urat. Luettavissa: <https://www.kelkkareitit.fi/>. Luettu 28.1.2020

Suomessa käytettävät rekisterikilvet. Luettavissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom_Kilpajuliste_700x1000%2B5mm_screen_010319.pdf. Luettu 15.4.2020

Taivalkoski. Luettavissa: <http://www.taivalkoski.fi/kuntainfo/yleistietoa>. Luettu 10.4.2020.

Tilastokeskus. Luettavissa: https://www.stat.fi/meta/kas/til_kuntaryhmit.html. Luettu 9.7.2020

Tieliikennelaki verkkokoulutus. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Katsottavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/ajankohtaista/uutiset/Sivut/uuttieliikennelakia-koskevat-luentovideot-julkaistu.aspx>. Katsottu 9.4.2020.

Tiura-Virta, Helinä 2016. Polamk ajokoulutus. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: https://sinetti.poliisi.fi/o/polamk/koulutus/Tydennyskoulutus/Polamk_ajokoulutus_lyhyt_diaesitys.pptx. Luettu 9.4.2020

Ton-Up Store – Mitä eroa on DOT ja ECE kypärällä. Luettavissa: <https://www.tonups-tore.com/news/78/mita-eroa-on-dot-ja-ece-kyparalla>. Luettu 5.10.2020

Traficom – Liikenne ja viestintävirasto. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tyyppihyaksynta>. 1.9.2020

Tuovi – Sisäisen turvallisuuden portaali, Tilastot. Luettavissa <https://sisainturvallisuus.fi/tilastot>. Luettu 9.7.2020.

Kiiski, Kimmo. Uusi tieliikennelaki poliisille. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: https://sinetti.poliisi.fi/o/polamk/koulutus/Tydennyskoulutuksen_materiaaleja/Liikenneturvallisuusseminaari_1.-3.10.2019/Uusi_tieliikennelaki_poliisille.pptx. Luettu 9.4.2020

Visit Rovaniemi: Käyntikohteet. Luettavissa: <https://www.visitrovaniemi.fi/fi/nae-koe/kayntikohteet/>. Luettu 21.3.2020.

LIITTEET

Liite 1. Opas lumikentille (salattu julkisuuslain 24.1 §:n 5.k perusteella)

Liite 2. Oppaan tulostusohje A5 kokoon

LIITE 2. Tulostusohje

TULOSTUS MONITOIMITULOSTIMELLA:

Tulostusohje A5 kokoon:

1. Ota 7 kappaletta A4-kokoista tulostuspapereita ja aseta ne tulostimeen
2. Avaa Word-tiedosto ”Opas lumikentille”
3. Mene Tiedosto ja valitse Tulosta
4. Valitse ”tulostus asetuksista”
 - **Tulosta molemmille puolille (käännä sivut lyhyen reunan ympäri)**
5. Valitse alareunasta ”sivun asetukset”
 1. Valitse aukeavasta ikkunasta ”sivut” kohdan alavetovalikosta **kirjaitaitto**.
 2. Valitse alapuolelta ”Arkkeja kirjasessa” -kohdasta: **kaikki**
6. Jos haluat käsikirjan värillisenä, valitse tulostimen ominaisuudet -kohdasta ”**mustavalkotulostus**” valinta pois
7. Tämän jälkeen paina **TULOSTA**

Tiedosto tulostuu automaattisesti käsikirjan muotoon. Tulostuksen jälkeen taita paperi tarkasti keskeltä kahtia ja nido keskeltä.

Suosittelen laittamaan tulostimeen paksumpaa paperia, kuin tavallinen tulostuspapereita. Lisäksi suosittelen oppaan päällystämistä kontaktimuovilla.

