

Satu Lahtisalo ja Karoliina Pienimäki

EHKT17SM

KYSELYTUTKIMUS ETELÄ-POHJAN- MAAN ENSIHOITOKESKUKSELLE AJOKOULUTUKSESTA

Opinnäytetyö
Ensihoito

2020



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Satu Lahtisalo ja Karoliina Pienimäki	Ensihoitaja (AMK)	Joulukuu 2020
Opinnäytetyön nimi		55 sivua
Kyselytutkimus Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskukselle ajo- koulutuksesta		17 liitesivua
Toimeksiantaja		
Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskus		
Ohjaaja		
Hannu Salonen, Mikko Salmenkangas		
Tiivistelmä		
<p>Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää ajokoulutuksen kehittämiskohteita ja millaisia haasteita ensihoitajat kokevat ajossa. Tavoitteena on tuottaa ajokoulutusvastaaville tietoa, jonka perusteella he voivat kehittää ajokoulutusta. Työn tilaajana toimii Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskus, joka on toteuttanut vastaavanlaisen kyselyn henkilöstölleen vuonna 2017.</p> <p>Tutkimukseen osallistui Ensihoitokeskuksen vakituiset työntekijät sekä määräaikaiset sijaiset. Kaikka- ja kesätyöntekijät rajattiin kyselyn ulkopuolelle, jotta kyselyyn vastaisivat vain ne henkilöt, jotka ovat käyneet Ensihoitokeskuksen ajokoulutuksissa. Kysely toteutettiin Webropol-ohjelmalla. Vastaajamäärä oli n=60. Tulokset siirrettiin Excel-ohjelmaan, jossa aineistosta muodostettiin tilastolliset tunnusluvut sekä pylväsdiagrammit. Avoimet vastaukset analysoitiin induktiivisella sisällönanalyysillä.</p> <p>Tutkimustulosten perusteella ensihoitajien kokemat yleisimmät haasteet voidaan jakaa kolmeen osa-alueeseen: ympäristöön, ambulanssiin ja kuljettajaan liittyviin asioihin. Ympäristöön liittyviä olivat kanssa-autoilijoiden piittaamattomuus ja liikennesäännöistä poikkeaminen, hälytysajoneuvon havainnoimattomuus, olosuhteiden vaikuttaminen näkyvyyteen ja ympäristön liikkuvat elementit. Ambulanssiin liittyviä olivat ajo-ominaisuudet sekä sääolojen vaikuttaminen ajettavuuteen. Kuljettajaan liittyviä asioita olivat muun muassa huono vireystila ja tietämyksen puute. Näihin haasteisiin voitaisiin vastata liukkaan ajoharjoitteluradan koulutuksella, asennekoulutuksella, teoreettisella kouluttamisella, sääolosuhteiden huomiointilla, ennakoivalla ajotavalla sekä ohjaamon komentokielellä. Tutkimustulokset osoittavat, että ensihoitajat kehittäisivät ajokoulutusta pääosin sisällön osalta. He lisäisivät erilaisia käytännönharjoitteita, kuten peruutusharjoittelua, erilaisten keliolosuhteiden harjoittelua ja auton ulottuvuuksien tunnistamiseen liittyviä harjoitteita. He myös lisäisivät teoreettista koulutusta.</p>		
Asiasanat		
Ajokoulutus, kehittäminen, ambulanssi, ensihoitaja		

Author (authors)	Degree	Time
Satu Lahtisalo and Karoliina Pienimäki	Bachelor of Health Care	December 2020
Thesis title Survey for Emergency Medical Service Center of South Ostrobothnia on driving training		55 pages 17 pages of appendices
Commissioned by Emergency Medical Service Center of South Ostrobothnia		
Supervisor Hannu Salonen, Mikko Salmenkangas		
Abstract <p>The objective of this thesis was to figure out, where there was room for improvement in emergency driving training and what kind of challenges paramedics face, while driving an ambulance. The main objective of this thesis was to provide information for the emergency driving instructors so that they could improve the quality of the training.</p> <p>Data for this thesis was gathered using a survey that was based on a survey conducted by the Emergency Medical Service Center of South Ostrobothnia in 2017. The survey was sent to the regular and part time staff of the Emergency Medical Service Center of South Ostrobothnia, who have participated in the driving training. The survey was made using Webropol and the number of answers was n=60. The results were analyzed, and charts were made by using Excel. Unstructured answers were analyzed using inductive analysis.</p> <p>Based on the results the most common challenges paramedics face while driving can be divided into three categories: environment related, ambulance related and driver related challenges. The environment related challenges were the ignorance of other drivers, not abiding traffic rules, inability to detect emergency vehicles, the influence of weather on visibility and the moving elements of the environment. Ambulance related challenges were the driving characteristics of the vehicle and the weather affecting vehicle characteristics. Driver related challenges were decreased alertness and the lack of knowledge. All these challenges could be met by training on a slippery road, by attitude training, by theoretical training, by taking the weather into account, with proactive driving style and by having a clear communication within the cockpit. The results show that paramedics would mainly improve the contents of the emergency driving training. They would increase practical training such as reversing training, training in different weather conditions and exercises that help to understand the dimensions of the ambulance. In addition, paramedics would increase the quantity of theoretical training.</p>		
Keywords Driving training, development, ambulance, paramedics		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	KIRJALLISUUSKATSAUS.....	7
2.1	Keskeisiä käsitteitä	7
2.2	Hälytysajon riskit.....	7
2.3	Riskien vähentäminen ja kehittämiskohteet.....	10
2.4	Työturvallisuus.....	12
2.5	Ajoturvallisuuden huomioiminen Etelä-Pohjanmaan ensihoitokeskuksessa	12
2.6	Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskuksen ajokoulutus.....	13
3	TUTKIMUSTEHTÄVÄ.....	14
4	TIEDONHAKU.....	15
5	TUTKIMUSMENETELMÄ	16
5.1	Kyselytutkimus.....	16
5.2	Aineiston kerääminen	17
6	AINEISTON ANALYYSI.....	19
7	TULOKSET.....	21
7.1	Vastaajien taustatiedot	21
7.2	Ensihoitokeskuksen järjestämä ajokoulutus	25
7.3	Muihin tienkäyttäjiin liittyvät haasteet.....	29
7.4	Näkyvyyteen liittyvät haasteet kuljettajan näkökulmasta	31
7.5	Ambulanssin haasteellinen ajettavuus.....	34
7.6	Ajokoulutus	35
7.7	Kuljettajaan liittyvät asiat	37
7.8	Ajoon keskittyminen.....	39
7.9	Välinpitämättömyys ja vastuuttomuus.....	40
7.10	Turvallisuus	43
8	KESKEISET TULOKSET.....	46
9	POHDINTA.....	48

9.1	Eettisyys	48
9.2	Luotettavuus	48
9.3	Tulosten tarkastelu	49
9.4	Jatkotutkimusehdotukset	52
LÄHTEET.....		53

LIITTEET

Liite 1: Kyselytutkimuksen saate ja suostumuslomake

Liite 2: Kyselylomake

Liite 3: Induktiivinen sisällönanalyysi, kysymys 14

Liite 4: Induktiivinen sisällönanalyysi, kysymys 31

1 JOHDANTO

Ambulanssin ajaminen vaatii erilaisempaa asennetta ja koulutusta kuin normaalin auton ajaminen erityisesti silloin, kun puhutaan hälytysajosta. Ajotaitoja on myös tärkeä ylläpitää ja harjoitella erilaisia liikenteen poikkeustilanteita, kuten äkkijarrutuksia ja hätäväistöjä. Näistä syistä työnantajan on hyvä tarjota ajokoulutusta. Kolareita ja läheltä piti -tilanteita sattuu silloin tällöin ja on tärkeää kartoittaa, millaisista tekijöistä ne johtuivat. Erityisesti ensihoidon opiskelijat keskustelevat paljon siitä, millaista ajokoulutusta oppilaitokset antavat ja millaiset ajovalmiudet ovat, kun valmistuu ja astuu työelämään.

Tämän työn tilaajana toimi Etelä-Pohjanmaan sairaanhoitopiirin Ensihoitokeskus. He ovat järjestäneet ensihoitajilleen kyselyn vuonna 2017 työnantajan pitämään ajokoulutukseen liittyen, jossa kysyttiin muun muassa. ajon aikaisia haasteita, tyytyväisyyttä ajokoulutuksen sisältöön ja mahdollisia kehitysideoita. Kyselyn jälkeen ajokoulutusta on lisätty ja Ensihoitokeskukseen on koulutettu lisää ajokouluttajia.

Tässä työssä toteutetaan uudistettu kysely. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää ajokoulutuksen kehittämiskohteita ja millaisia haasteita ensihoitajat kokevat ajossa. Tavoitteena on tuottaa ajokoulutusvastaaville tietoa, jonka perusteella he voivat kehittää ajokoulutusta. Tuloksista voi olla hyötyä myös muille organisaatioille ajokoulutuksen suunnitteluun.

2 KIRJALLISUUSKATSAUS

2.1 Keskeisiä käsitteitä

Hälytysajoneuvo on varusteltu näyttämään sinistä vilkkuvaa valoa ja ajoneuvossa on hälytysajoneuvon äänimerkkilaitte (Ajoneuvolaki 10.8.2018/730, 21 a §).

Ambulanssi on M-luokan ajoneuvo, jolla kuljetetaan sairaita ja loukkaantuneita. Ambulanssi on erityisvarusteltu ajoneuvo. (Ajoneuvolaki 23.11.2018/942, 21§.)

Hälytysajolla tarkoitetaan, että liikennesäännöistä (esim. nopeusrajoituksista ja liikenteenohjauslaitteiden osoittamasta velvoitteista) saa poiketa erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäen. Uudistuneen tieliikennelain 1.6.2020 mukaan hälytysääniä ja -valoja on käytettävä, mikäli se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen. (Tieliikennelaki 10.8.2018/729, 184 §.)

2.2 Hälytysajon riskit

Hälytysajoon sisältyviä riskejä on selvitetty erilaisilla tutkimuksilla Suomessa ja ulkomailla. Koski ja Sumanen (2019) ovat selvittäneet, mitä riskitekijöitä suomalaiset ensihoitajat tunnistavat hälytysajossa. Tuloksena tutkimuksessa oli, että riskit jakautuvat kahteen pääluokkaan, jotka ovat ambulanssimiehistöön liittyvät ja ympäristöön liittyvät riskit. Näihin pääluokkiin sisältyviä alaluokkia olivat muun muassa riittämätön keskittyminen ajamiseen ja hälytysajokoulutus. (Koski & Sumanen 2019.)

Aroalho (2019) on omassa opinnäytetyössään havainnut kolme pääteemaa hälytysajon riskeistä. Hän on jaotellut ne ajamiseen liittyviin riskitekijöihin, ensihoitajaan liittyviin ja toimintaympäristöön liittyviin riskeihin. Ajamiseen liittyviä riskejä ovat hälytysajoneuvon korkea nopeus, muiden tiellä liikkujien arvaamattomuus ja teiden risteysalueet. Aroalhon työstä ilmenee, että suurin osa ambulanssien onnettomuuksista tapahtuu risteysalueella. Yleensä onnettomuus tapahtuu hälytysajossa, jolloin ajetaan liikennesääntöjen vastaisesti esimerkiksi päin punaista liikennevaloa. Suuremmat nopeudet hälytysajossa altistavat ensihoitajat ja potilaat onnettomuuksille. Ensihoitajan kiire lisää työpainetta, jolloin

ambulanssilla ajetaan kovempaa ja riski joutua onnettomuuteen kasvaa. Muita tielläliikkuja pidetään riskinä, sillä heidän käyttäytymisensä on ennalta arvaamatonta, kun hälytysajossa oleva ambulanssi kohtaa heidät. Muut tienkäyttäjät saattavat pelästyä hälytysajoneuvoa tai he eivät tiedä, kuinka toimia kohdassa hälytysajossa olevan ambulanssi. Ensihoitajat olettavat, että hälytysajossa oleva ambulanssi huomataan, kun käytössä on hälytysvalot ja -vilkut. (Aroalho 2019, 20–22.)

Aroalhon (2019) työssä nousi esiin ensihoitajiin liittyviä riskejä, joita olivat turvavyön käyttämättä jättäminen, kuljettajan ominaisuudet sekä väsymys. Turvavöitä jätettiin Aroalhon opinnäytetyön mukaan laittamatta potilaalle ja myöskään ensihoitajat itse eivät aina käyttäneet turvavyötä. Turvavyön käyttämättä jättäminen lisää riskiä kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenneonnettomuudessa. Ensihoitajat jättivät helposti turvavyön laittamatta, sillä he hoitavat potilasta auton takatilassa auton liikkuesssa. Aroalhon suorittaman tutkimuksen mukaan kuljettajalla ja hänen ominaisuuksillaan on merkitystä. Alle 30-vuotiaalla naisella on suurin riski joutua hälytysajoneuvon kanssa onnettomuuteen. Alle 25-vuotiaat ensihoitajat ajavat tutkitun tiedon mukaan kovempaa ja aggressiivisemmin, eivätkä he käytä ennakoivaa ajotapaa. Ambulanssin kuljettajaa kohtaan kohdistuu aikapainetta ja työtehtävän tuomaa henkistä painetta. Heillä on pitkät työvuorot ja ajon aikana on työtehtäviä. Lisäksi riskiä tuo liiallinen itseluottamus ajaessa ja suuri luotto hälytyslaitteisiin. Pitkät työvuorot ja yötyö on turvallisuusriski, koska väsyneellä kuljettajalla on suurentunut riski joutua liikenneonnettomuuteen. (Aroalho 2019, 22–24.)

Teiden kunto, sääolosuhteet ja ambulanssin takatila muodostavat toimintaympäristöön liittyviä riskejä. Teiden huono kunto, jäinen tienpinta ja huono näkyvyys lisäävät onnettomuusriskiä Aroalhon tutkimuksen perusteella. Ambulanssin takatilassa saattaa olla irrallisia tavaroita, jotka onnettomuustilanteessa voivat pahimmassa tapauksessa aiheuttaa kuoleman. Potilasta on monesti hoidettava kesken kuljetuksen ja tällöin ensihoitaja ei välttämättä ole turvavöissä. Kolaritilanteessa tämä on erittäin vaarallista. Aroalhon tekemän kirjallisuuskatsauksen perusteella viikonloppuisin keskustassa tapahtuu enemmän onnettomuuksia kuin viikolla. Keskustassa tapahtuneet onnettomuudet eivät olleet vakavia onnettomuuksia, koska ajonopeudet siellä ovat matalampia. (Aroalho 2019, 24–26.)

Traficom (2019) teettämästä tutkimuksesta selviää, että useimmilla ensihoitajilla ei ole kokemusta autolla ajamisesta, saatikka ambulanssin kokoisella ajoneuvolla ajamisesta. Ambulanssilla ajon riskitekijöitä on tutkimuksen mukaan henkilöstön koulutuksen ja harjoituksen puute. Lisäksi tutkimukseen osallistuneet ensihoitajat ovat huomanneet, että riskiä lisää keskittymiskyvyttömyys ajosuoritukseen, väsynyt ja kuormittunut kuljettaja, vastuuttomuus ja välinpitämättömyys. Tässä tutkimuksessa nousi toinen tärkeä riskitekijä, joka on työskentely-ympäristö. Työskentely-ympäristön riskitekijät on jaettu kolmeen alakategoriaan. Muut tienkäyttäjät käyttäytyvät arvaamattomasti nähdessään hälytysajoneuvon. Ambulanssin kuljettaja kokee useasti, että hänellä on huono näkyväisyys. Lisäksi ambulanssi on koon ja painon puolesta haasteellinen käsiteltävä. (Jakonen ym. 2019.)

Koskinen (2018) selvitti YAMK-työssään ”Ensihoitoyksikön potilastilassa koettu turvallisuus ensihoitajan näkökulmasta” potilastilan turvallisuuteen vaikuttavia riskejä. Tunnistettujen riskien, joita olivat muun muassa yllättävät liikkeet ajossa sekä irtotavarat, ohella tutkimuksessa todettiin hälytysajokoulutuksen vaihtelevan suuresti eri oppilaitosten välillä, minkä takia kokemusta hälytysajosta ei kaikilla ensihoitajilla välttämättä ole. Koskinen tutkimuksen mukaan osalla oppilaitoksista ei ole ensihoitajan koulutusohjelmassaan lainkaan hälytysajokoulutusta. Keskimääräisesti ensihoitajat saavat ajokoulutusopetusta koulussa noin 8 tunnin verran. Käytännössä yhden ajokoulutuspäivän aikana käydään läpi teoriaa ja hälytysajo-opetusta. Vastaavasti poliisit ja pelastajatutkinnon suorittavat saavat hälytysajokoulutusta huomattavasti enemmän kuin ensihoitajat. Heillä opintoihin sisältyy ajokoulutusta noin 67–80 tunnin verran. (Koskinen 2018, 28.)

Ulkomailla aiheeseen liittyvää tutkimusta on tehty esimerkiksi Australiassa, jossa Scott-Parkerin ym. (2018) tutkimuksessa ”Situation awareness in young novice ambulance drivers: So much more than driving” tavoitteena oli selvittää, minkälaisia tilannekuvavaatimuksia aloittelevilla ambulanssikuljettajilla on. Tuloksena tutkimuksessa oli, että riittämättömät tilannekuvataidot vaikuttavat negatiivisesti turvallisuuteen. Näiden kehittämiseen tulee tutkimuksen mukaan kiinnittää huomiota ajokoulutuksessa. (Scott-Parker 2018.)

2.3 Riskien vähentäminen ja kehittämiskohteet

Aroalhon (2019) kirjallisuuskatsauksesta selviää, että ajamiseen liittyviä riskejä voidaan vähentää miettimällä hälytysajon tarpeellisuutta, huomioimalla ajonopeutta sekä järjestämällä kuljettajalle palautejärjestelmä. Hälytysajon ajaminen ei aina ole tarpeellista, etenkin jos tilanne ei ole esitietojen mukaan henkeä uhaava. Ensiohitajien on hyvä miettiä, millainen hyöty hälytysajosta saadaan ja millä ajonopeudella ajetaan. Kuljettajaa varoittavat seurantajärjestelmät ovat tutkitusti vähentäneet onnettomuuksia. Lisäksi kuljettajalle pitäisi antaa työrauha, ja ajoa häiritsevät häiriötekijät olisi poistettava tai ainakin minimoitava. Ensiohitajien olisi käytettävä turvavöitä ambulanssin liikkuesssa ja heidän olisi muistettava kiinnittää potilas myös turvavöillä. Ambulanssilla lähdettäessä ajoon on hoitovälineet ja tavarat kiinnitettävä huolella sekä kaappien ovet oltava kiinni. Nämä pienet toimet vähentävät vammautumista onnettomuustilanteessa. Tärkeää on muistaa kouluttaa ensiohitajat ajamaan suurempaa ja painavampaa autoa. Lisäksi he tarvitsevat lisäkoulutusta hälytysajosta. Näissä koulutuksissa olisi huomioitava risteysalueet, ympäristötekijät, sää olot sekä muut tien käyttäjät. (Aroalho 2019, 28–32.)

Xamkissa on tehty Liikenne- ja viestintäviraston kanssa yhteistyössä tutkimuksen ”Kohti turvallisempaa hälytysajoa: riskit tiedoksi ja turvallisuus käytännöksi”. Tämä tutkimus toi uutta tietoa hälytysajon nykytilasta, kehittämiskohteista sekä ensiohitajien miehistöyhteistyöstä. Tehdyssä tutkimuksessa huomattiin, että ensiohitajat tarvitsevat enemmän ajoharjoittelua ja -koulutusta. Hälytysajokoulutusta pitäisi tarjota ensiohitajien AMK-opinnoissa. (Jakonen ym. 2019.)

Jakonen ja Sumanen (2020) ovat tutkineet, kuinka hälytysajosta voisi tehdä turvallisempaa. He tekevät yhteistyötä Traficom ja Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun kanssa. Jakonen ja Sumanen ovat kehittäneet ambulanssin miehistölle komentokielen, jota on pilotoitu viidellä eri alueella. Tehdyn tutkimuksen mukaan ensiohitajat kokivat turvallisuuden, tilannetietoisuuden ja tiimityöskentelyn lisääntyneen. He kokivat käytetyn komentokielen niin hyväksi, että suosittelivat sen käytön jatkamista työssään. (Jakonen & Sumanen 2020, 30–31.)

Ambulanssihenkilöstö koetaan riskiksi, mutta hyvin koulutettuna vahvuudeksi. Avoin työilmapiiri, jossa on mahdollisuus antaa hälytysajoneuvon kuljettajalle palautetta hälytysajon aikana ja jälkeen, kehittää häntä paremmaksi kuljettajaksi. Hälytysajon olisi oltava ennakoivaa ja tasaista kyytiä. Kuljettajan on ehdottomasti pidättäydyttävä käyttämästä matkapuhelinta ajon aikana ja kaikki ylimääräiset ärsykkeet olisi poistettava. Hälytysajon turvallisuutta lisää selkeä työnjako työparin välillä. Työparilla kannattaa olla strukturoitu kommunikointitapa, hoitajan on hyvä avustaa kuljettajaa navigoinnissa ja liikenteen havainnoinnissa. Työparin on yhdessä huolehdittava turvallisuudesta esimerkiksi kiinnittämällä potilas turvavöihin. Kuljetuksen alkaessa on harkittava, onko hälytysajo tarpeellista. Jos päädytään ajamaan hälytysajoa, on käytettävä vilkkuja ja sireenejä. (Jakonen ym. 2019.)

Kivari (2020) on jaotellut kirjassaan riskien hallitsemisen kolmeen eri osa-alueeseen. Ensimmäiseksi yksilö pyritään kouluttamaan niin, ettei hän tekisi virheitä. Virheiden tekemistä ei voida estää, mutta organisaatioiden on opittava hyväksymään tehdyt virheet osaksi normaalia toimintaa. Toisella osa-alueella pyritään havaitsemaan ja välttämään virheet ennen niiden syntymistä. Kolmannella osa-alueella pyritään hallitsemaan ja varautumaan, jos vahinko käy. (Kivari 2020, 14–16.)

Traficom (2019) tekemässä tutkimuksessa kyselyyn vastanneet ensihoitajat lisäisivät ja monipuolistaisivat ajokoulutusta. Tutkimuksen perusteella ajokoulutuksen määrää tulisi lisätä ja vastuu koulutuksesta pitäisi olla kouluilla ja työpaikoilla. Ajokoulutuksen olisi oltava säännöllistä ja sitä olisi tarjottava kaikille. Ajokoulutuksen toivotaan käsittävän koko ajosuorituksen. Tähän sisältyisi ajoneuvon käsittelyä, asennekasvatusta ajamiseen, erilaisten työympäristön huomioiminen, työparin kanssa sovittu kommunikointi ja riskien hallitseminen. Tutkimuksen mukaan toivottiin, että kokeneet ajokouluttajat kouluttaisivat ensihoitajia käytännön tilanteissa, simulaatio-tiloissa ja -tilanteissa sekä teoriassa. (Jakonen ym. 2019.)

2.4 Työturvallisuus

Työnantajan on pidettävä huoli työntekijöistään, että heillä on turvallinen työympäristö sekä riittävät tiedot ja taidot tehdä töitä työnantajan tarjoamilla työvälineillä. Heidän on tunnettava työn luonne ja pyrittävä poistamaan tai estämään työstä aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät. Kaikkia vaara- ja haittatekijöitä ei voi poistaa, mutta ne on tunnistettava ja sitä kautta minimoitava. Työnantajan on huolehdittava työntekijöiden riittävästä koulutuksesta. Jos työnantajalla ei ole riittävä osaamista opettamaan, on hänen järjestettävä ulkopuolinen henkilö kouluttamaan. Kaikki työntekijät on perehdytettävä hyvin muun muassa työvälineisiin haittojen ja vaarojen estämiseksi. Koulutusta ja ohjausta on tarjottava tarvittaessa. (Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738.)

Hälytysajon turvallisuutta pystytään lisäämään yhtenäistämällä ohjeet, varmentamalla ajo-osaamisen sekä kehittämällä seuranta ja valvontaa. Ohjeiden yhtenäistäminen tarkoittaa, että alalla kehitettäisiin pakolliset lepoajat, kaikille yhteiset nopeusrajoitukset, kommunikointikieli ohjaamoon sekä yhtenäinen työnjako. Lisäksi alalle voidaan kehittää yhtenäinen standardoitu ajokoulutus. Ajo-osaamista voitaisi varmentaa ennen kuin on mahdollisuus ajaa hälytysajoa, lisäksi voitaisi vaatia pakollinen ajokoulutus. Kosken ja Sumasen tutkimuksessa todetaan, että valvonnan kehittäminen voi olla esim. ajoseurantajärjestelmien käyttöä, ajonopeuksien valvontaa ja rajoittamista, nauhoittavaa kameravalvontaa ohjaamoon, laiminlyöntien raportointi ja sanktioiden käyttöönotto. (Koski & Sumanen 2019.)

2.5 Ajoturvallisuuden huomioiminen Etelä-Pohjanmaan ensihoitokeskuksessa

Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskus on panostanut ajoturvallisuuteen laatimalla ajoturvallisuusohjeen alueelleen. Ohjeet on laadittu sekä normaaliajoon että hälytysajoon. Normaaliajossa on noudatettava liikennesääntöjen lisäksi ennakkoivaa ja sujuvaa ajotapaa. Hälytysajossa ambulanssissa kuuluu olla valo- ja äänimerkit käytössä ja tällöin on noudatettava erityistä varovaisuutta, jos normaali liikennesäännöistä poiketaan. Ensihoitajille jaettujen ohjeiden mukaan uudet työntekijät eivät aja ambulanssia ensimmäisten työvuorojen aikana. Heidän on käytävä vähintään Ensihoitokeskuksen ensimmäinen ajokoulutus ennen

kuin saavat ajavat hälytysajoa. Uudet työntekijät harjoittelevat ensin ajoharjoitteluradalla ambulanssilla ajoa ja käsittelyä, ja tämän jälkeen he ajavat paluumatkoja rauhallisesti asemalle. Ensihoitokeskuksen ohjeissa on annettu selkeästi maksimiajonopeudet talvi- ja kesäkeleille, lisäksi muun muassa matkapuhelimen käyttö ajon aikana on ehdottomasti kielletty. (Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskuksen ajoturvallisuusohje 2019.)

2.6 Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskuksen ajokoulutus

Ajokoulutusta on alettu pitämään vuonna 2014 koulutusrungon ensimmäisen koulutuksen osalta ja systemaattisesti 2017, jolloin aloitettiin toisen koulutuspäivän pitämiset koko henkilöstölle. Aluksi ajokouluttajia oli yksi, mutta ajokoulutuksen lisääntyessä on koulutettu lisää ajokouluttajia, joita on 12 koko alueella. Ajokoulutus sisältää kaksi erilaista koulutuspäivää. Ensimmäinen koulutuspäivä pitää sisällään teoriaopetusta hälytysajoneuvosta ja sitä koskevasta lainsäädännöstä. Teorian lisäksi kouluttajat opettavat ajoneuvon käsittelyä. Koulutus on noin puolen päivän mittainen ja ensimmäinen koulutuspäivä pidetään kaikille taloon tuleville ja kesätyöntekijöille ensimmäisten työpäivien aikana. (Salmenkangas 2019.)

Toinen koulutuspäivä pidetään Rengonharjun lentokentällä. Tähän päivään sisältyy puolen päivän mittainen teoriaosuus, jossa käydään tarkemmin läpi hälytysajoneuvoa koskevia lakeja ja riskien arviointia, loppupäivä pitää sisällään useita ajoharjoitteita lentokentällä. Ajoharjoitteita ajetaan usealla eri nopeudella. Harjoitteina on muun muassa väistöjä ja ajoneuvon käsittelyä ahtaissa paikoissa. (Salmenkangas 2019.)

Toinen koulutuspäivä pyritään suunnittelemaan jokaiselle työntekijälle erillisen koulutuskierroksen mukaisesti normaalille kesäkelille ja liukkaalle talvikelille. Koulutuskierroksen kahden päivän välillä on 2–3 vuotta suuren henkilömäärän takia. Ensihoitokeskus on lisäksi ohjeistanut uusia työntekijöitään, että heidän on työskenneltävä ensin noin 10 työvuoroa ennen kuin saavat ajaa hälytysajoa. (Salmenkangas 2019.)

3 TUTKIMUSTEHTÄVÄ

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää ajokoulutuksen kehittämiskohteita ja millaisia haasteita ensihoitajat kokevat ajossa. Tavoitteena on tuottaa ajokoulutusvastaaville tietoa, jonka perusteella he voivat kehittää ajokoulutusta.

Tutkimuskysymykset ovat:

- Millaisia mahdollisia kehittämiskohteita ensihoitajat kokevat ajokoulutuksessa olevan?
- Mitkä ovat ensihoitajien mielestä yleisimmät haasteet ambulanssia ajossa?
- Miten näihin haasteisiin voitaisiin vastata ajokoulutuksessa?

4 TIEDONHAKU

Tiedonhaussa on pyritty etsimään mahdollisimman tuoreita, sekä suomen- että englanninkielisiä, lähteitä. Tietokantahauissa on käytetty yhtenä kriteerinä 10 vuotta ja sitä uudempia lähteitä. Sisäänottokriteerinä on lähteiden maksuttomuus. Poissulkukriteereinä on ollut yli 10 vuotta vanhat aineistot. Muun kuin suomen- ja englanninkieliset aineistot on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle. Opinnäytetyössä ei ole käytetty lainkaan maksullista aineistoa.

Tiedonhakua on suoritettu kolmesta eri tietokannasta, Theseus:sta, Google Scholar:sta ja Finlex:stä. Theseukseen on tallennettu eri ammattikorkeakoulujen opinnäytetöitä. Opinnäytetyöhön löytyi lähteitä seuraavilla hakusanoilla: hälytysajo*, hälytysajo, ambulanssi, ajokoulutus, hälytysajokoulutus. Google Scholar:sta löydettiin erilaisia opinnäytetöitä sekä artikkeleita, jotka löydettiin seuraavin hakusanoin: hälytysajo, hälytysajokoulutus, ajokoulutus, ambulanssi, ambulanssilla ajaminen ja tieliikennelaki. Finlex-tietokannasta on saatavilla ajantasainen lainsäädäntö. Tietokannasta haettiin lakitietoutta tähän opinnäytetyöhön. Käytettyjä hakusanoja on ollut tieliikennelaki, ajokoulutus ja ajoneuvolaki.

5 TUTKIMUSMENETELMÄ

5.1 Kyselytutkimus

Tämä opinnäytetyö toteutettiin määrällisenä tutkimuksena. Tutkimusmenetelmänä käytettiin kyselytutkimusta sekä kirjallisuuskatsausta. Kirjallisuuskatsausta käytettiin, koska sillä voidaan rakentaa kuva käsiteltävästä asiakokonaisuudesta sekä tunnistaa ongelmia esimerkiksi ajokoulutuksessa (Salminen 2011.) Kirjallisuuskatsauksen tarkoituksena oli rakentaa tutkimuksen alkuasetelma ja tunnistaa mahdollisia osakokonaisuuksia, joita tulisi ottaa huomioon ajokoulutuksessa. Tämä oli mahdollista tarkastelemalla aiheesta tehtyjä aiempia tutkimuksia ja kirjallisuuskatsauksen avulla esittää tiivistelmä niiden keskeisistä sisällöistä (Salminen 2011.)

Kyselytutkimuksen valinta oli perusteltua, koska tarkoituksena oli tuottaa yleistettävää tietoa ensihoitajien kokemista haasteista ambulanssia ajaessa sekä heidän kokemistaan kehityskohteista ajokoulutuksessa. Kyselyn pohjana on käytetty Ensihoitokeskuksen vuonna 2017 toteutettua kyselyä ajokoulutuksesta. Ensihoitokeskus pystyy vertailemaan näiden kahden kyselyn tuloksia keskenään, joten kyselytutkimuksen toteuttaminen oli tältäkin osin perusteltua. Lisäksi tarkoituksena oli saada mahdollisimman suuri otos, joten haastattelut eivät olleet järkevä aineistonkeruumenetelmä. Haastattelut vievät myös paljon aikaa ja aikataulujen yhteensovittaminen on haastavaa (Vilka 2015).

Tämän opinnäytetyön aineisto kerättiin sähköisellä kyselylomakkeella, joka luotiin Webropol-ohjelmalla. Kyselylomakkeiden käyttäminen tutkimusaineistonkeräämistä varten on hyvin tavanomainen tapa. Määrällinen tutkimus on mittaamista. Kyselyn mittarit on valittava oikein, jotta mitataan oikeaa asiaa. Laadullisessa tutkimuksessa mitataan asioita ja niiden välisiä suhteita sekä määriä. Perusedellytyksenä on tutkimuksen mittareiden oikeellisuus eli validiteetti ja pysyvyys eli reliabiliteetti. Mittareiden huolellisella valinnalla varmistetaan, että validiteetti on hyvä eli mitataan oikeaa asiaa ja reliabiliteetti on hyvä eli kysely on toistettavissa. Mittaaminen tehtiin kysymyksillä ja vastausvaihtoehdoilla. (Kananen 2014, 133–140.)

Tässä työssä kysymysten muotoiluun kiinnitettiin erityistä huomiota, jotta vastaajat ymmärtävät kysymykset, kuten ne on tarkoitettu. Jos kysymykset ovat

epämääräisiä tai kysymyksiä voidaan ymmärtää väärin, vääristyy tutkimustulokset. Hyvät kysymykset ovat yksiselitteisiä, eikä niitä saa tehdä johdatteleviksi. (Valli 2018, 92–93.)

Kyselylomaketta laadittaessa on tärkeä miettiä kysymysten järjestys. Tämän lisäksi kysymykset on hyvä kysyä aihe kerrallaan (Kananen 2014). Tässä tutkimuksessa kysymykset jaoteltiin osa-alueittain omille sivuilleen. Määrällisessä tutkimuksessa voidaan käyttää myös avoimia kysymyksiä, joita tässä kyselytutkimuksessa oli kaksi. Avoimien kysymysten käsittely on aikaa vievää, mutta näillä kysymyksillä on mahdollista saada sellaista tietoa, mitä strukturoiduilla kysymyksillä ei saada (Kananen 2014).

Tämän tutkimuksen kyselylomake aloitettiin taustakysymysten tekemisellä. Niiden avulla herätellään kysymyslomakkeen täyttäjää. Taustakysymysten jälkeen suositellaan seuraavien kysymysten olevan helppoja. Näin haetaan luottamusta kyselylomakkeen tekijän ja täyttäjän välillä. Helppojen kysymysten jälkeen voi kyselylomakkeella olla vaikeat ja arat aiheet. Kyselyn loppua kohden olisi hyvä asettaa vielä helppoja ja nopeasti vastattavia kysymyksiä. Kyselylomakkeen olisi oltava riittävän lyhyt, että ihmiset aloittavat täyttämisen ja jaksavat täyttää sen loppuun asti. Kyselyn luotettavuus säilyy hyvänä ja laadukkaana kun vastaajat jaksavat täyttää lomakkeen ajatuksen kanssa alusta loppuun asti. (Valli 2018, 94.)

Tämän työn kyselylomakkeessa hyödynnettiin strukturoituja kysymyksiä, joiden mittarina käytettiin pääosin Likertin asteikkoa. Asteikon vastausvaihtoehdot olivat nimettyjä. Tarkoituksena oli, että jokaiselle kyselyyn vastaavalle löytyy oikea vastausvaihtoehto. Jokaisessa kysymyksessä oli myös vastausvaihtoehto ”en osaa sanoa”, jotta tutkimustulokset eivät vääristy pakkovastaamisen vuoksi. (Valli 2015, 57.)

5.2 Aineiston kerääminen

Kyselylomake tulee esitettäväksi 5–10:llä kohdejoukkoon kuuluvalla henkilöllä. Tavoitteena on selvittää kysymysten ja ohjeiden selkeys ja yksiselitteisyys, vastausvaihtojen sisällöllinen toimivuus ja lomakkeen täyttöön kuluva aika. Testaajien on myös hyvä arvioida, puuttuuko jokin oleellinen kysymys tai onko lomakkeessa turhia kysymyksiä. (Heikkilä 2014.)

Esitestausvaiheessa sähköinen kyselylomake lähetettiin työn tilaajalle, joka välitti lomakkeen 15:lle viimeisimmässä ajokoulutuksessa käyneelle ensihoitajalle. Esitestaukseen annettiin aikaa viikko. Vastauksia saatiin kuusi. Esitestauksen vastauksien perusteella tarkennettiin yhden kysymyksen vastausvaihtoehtoja ja yhteen kysymykseen lisättiin yksi vastausvaihtoehto. Lisäksi lomakkeen fonttikokoa otsikoissa ja ohjeissa suurennettiin, jotta lomake olisi helppolukuisempi ja selkeämpi. Neljä kysymystä yhdistettiin kahdeksi kysymykseksi ja kaksi kysymystä poistettiin kokonaan, jotta lomakkeesta saatiin hieman lyhyempi, sillä liian pitkä kyselylomake vähentää vastaajien motivaatiota.

Esitestausvaiheen jälkeen sähköinen kyselylomake lähetettiin työn toimeksiantajalle 27.3.2020, joka välitti sen Ensihoitokeskuksen ensihoitajille täytettäväksi. Lähetetyssä sähköpostiviestissä oli Ensihoitokeskuksen saatesanat ja saatekirje, joka sisälsi linkin sekä salasanan Webropol:n kyselyyn (Liite 1). Vastausaikaa oli kaksi viikkoa. Kyselystä lähetettiin muistutusviesti viikko ennen vastausajan päättymistä. Kyselyyn vastaamisaikaa pidennettiin viikolla vastausprosentin kasvattamiseksi. Sähköinen kyselylomake välitettiin vajaalle 300 ensihoitajalle, joista noin 220 olivat vakituisia tai määräaikaisia työntekijöitä. Vastauksia saatiin 60 kappaletta.

Kyselyn otoksena käytettiin Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskuksen henkilöstöä, kuten 2017 toteutetussakin kyselyssä. Kyselyn vastausaika mitoitettiin siten, että kaikki halukkaat pystyivät siihen vastaamaan. Ensihoitajilla oli mahdollisuus saada äänensä kuuluviin heidän koulutuksiinsa liittyvissä asioissa, joten voitiin olettaa sen toimivan hyvänä motivaattorina vastaamiselle. Kysely toteutettiin ajankohtana, jolloin vakituisella henkilökunnalla ei ollut lomia. Kyselyn otoksesta rajattiin sijaiset pois, jotta tulokset edustaisivat mahdollisimman hyvin kokoaikaisesti ambulanssia ajavien ensihoitajien näkemyksiä. Lisäksi tavoitteena oli, että mahdollisimman moni vastaajista olisi käynyt Ensihoitokeskuksen ajokoulutukset.

6 AINEISTON ANALYYSI

Kyselyn tulokset siirrettiin Webropolista xlsx-tiedostona Microsoft Exceliin, jolla aineistoa esikäsiteltiin ja siitä tehtiin muun muassa kaavioita. Aineiston esikäsitelyssä kysymysten, joissa oli vastausvaihtoehtona ”en ole käynyt”, vastausten numeraaliset arvot muutettiin. Tämä tehtiin, koska ”en ole käynyt” -vaihtoehto sai vastauksissa numeraalisen arvon nolla, joka olisi vääristänyt vastausten tilastollisia tunnuslukuja, kuten keskiarvoa. Esikäsitelyssä ”en ole käynyt” -vaihtoehdot suodatettiin pois keskiarvon laskemisesta. Aineiston esikäsitelyn jälkeen vastauksista laskettiin tilastolliset tunnusluvut.

Kyselytutkimusta analysoitaessa käytetään yleensä taulukoita, pylväs- tai piirakkadiagrammeja. Tässä tutkimuksessa aineistosta tehtiin pylväsdiagrammit, joissa kuvattiin vastausten prosenttijakaumia. Näiden tarkoituksena on selkeyttää tuloksia sekä havainnollistaa ja elävöittää tekstiä. Pelkät taulukot ja diagrammit eivät yksinään riitä kertoman tuloksista. (Vilka 2015.)

Tutkimustuloksia tarkasteltiin sanallisesti auki kirjoittamalla sekä graafisena esityksenä pääluvussa 7. Likertin asteikollisten kysymysten tulokset analysoitiin tilastollisten tunnuslukujen avulla. Tulosten analyysissa käytettiin prosentteja ja keskiarvoja, sillä ne ovat helppo tapa esittää asenteisiin ja mielipiteisiin liittyviä vastauksia numeraalisesti. (Vilka 2007.)

Kaksi avointa kysymystä on analysoitu induktiivisella sisällönanalyysillä. Aineistolähtöinen sisällönanalyysi toteutettiin kolmevaiheisesti: aineisto pelkistettiin, aineisto ryhmiteltiin sekä aineiston perusteella luotiin teoreettiset käsitteet. (ks. myös Tuomi & Sarajärvi 2009, 108–113.) Avoimet vastaukset tulostettiin paperille. Jokaisesta vastauksesta muodostettiin pelkistetty ilmaus, eli luotiin yksinkertainen kuvaus vastauksen sisällöstä. Kysymyksessä 14 yksi vastaus oli tulokinnanvarainen, joka on merkitty taulukkoon * -merkillä. Vastauksesta voitiin olettaa sen liittyvän ajokoulutuksen lisäämiseen. Vastauksista on käytetty suoria lainauksia. Yhdestä vastauksesta on poistettu viimeinen lause yksilöivän tiedon vuoksi. Pelkistetyistä ilmauksista etsittiin samankaltaisuuksia värikoodausta apuna käyttäen. Samaa asiaa tarkoittavat ryhmiteltiin alaluokkiin. Seuraavaksi käsitteellistämistä tulisi jatkaa luokitusten yhdistämisellä, niin kauan

kuin se on mahdollista. Aineiston yksinkertaisuuden vuoksi alaluokista muodostui suoraan pääluokkia. Induktiivisen sisällönanalyysin muodostuminen on esitetty taulukoissa liitteissä 3 ja 4.

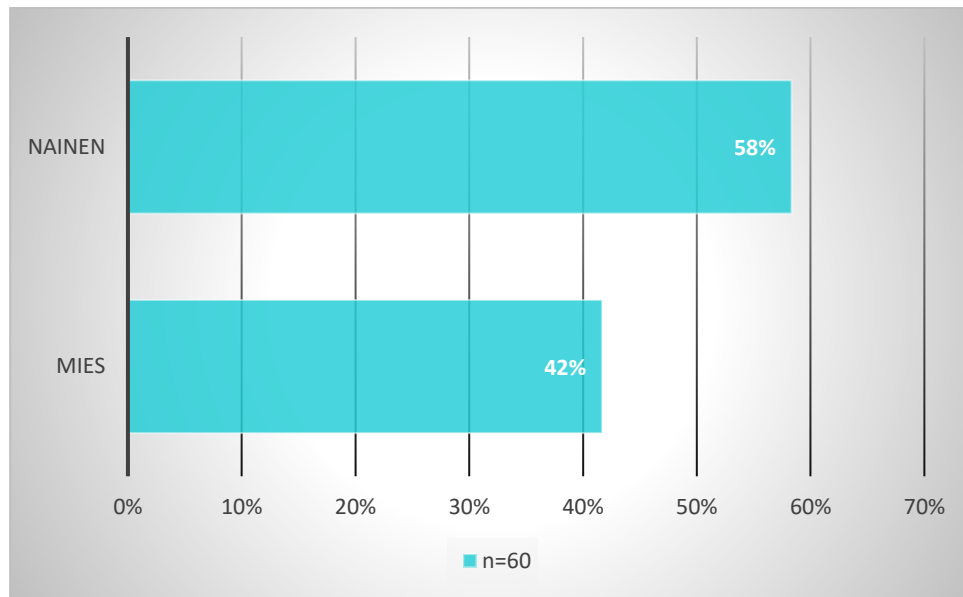
Kaikkien edellä mainittujen analyysimenetelmien jälkeen päälukuun 8 koottiin keskeiset tulokset. Tavoitteena oli luoda mahdollisimman yksinkertainen ja selkeä taulukko kertomaan tutkimuskysymyksiin löytyneet vastaukset. Tutkimuskysymykseen ”mitkä ovat yleisimmät haasteet, joita ensihoitajat kokevat ajossa?” päädyttiin nostamaan keskeisiksi tuloksiksi ne haasteet, joiden vastausten keskiarvo oli yli 3,0. Ne haasteet, jotka olivat lähellä arvoa 3, ovat nostettu esille alaluvussa 9.3.

7 TULOKSET

7.1 Vastaajien taustatiedot

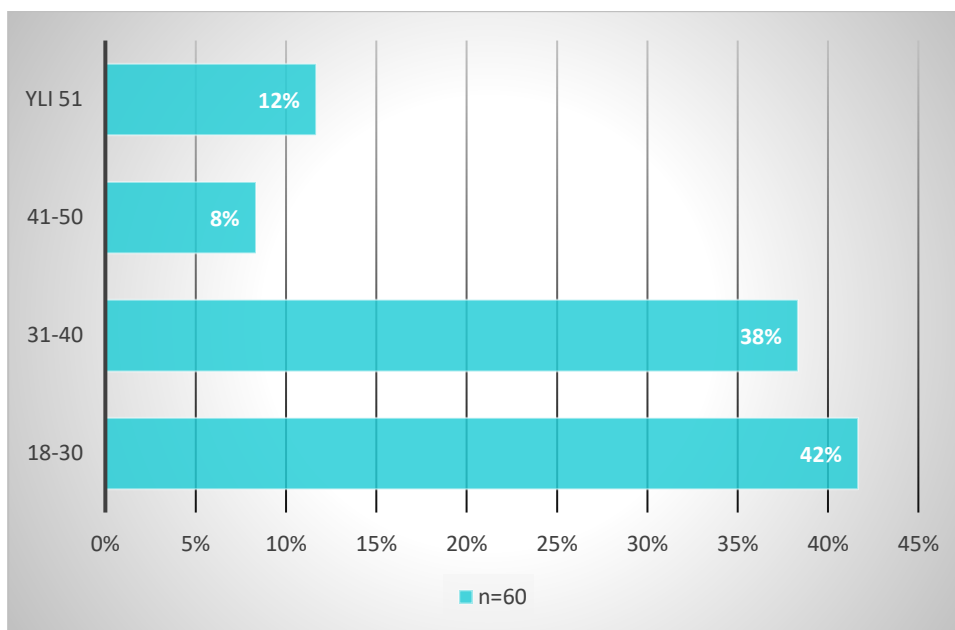
Vastaajien taustatietoja selvitetiin monivalintakysymyksillä ja yhdellä sekamuotoisella kysymyksellä.

Vastaajien sukupuolta kysyttiin monivalintakysymyksellä, jossa oli kaksi vastausvaihtoehtoa. Vastaajista 42 % oli miehiä ja 58 % oli naisia. (Kuva 1.)



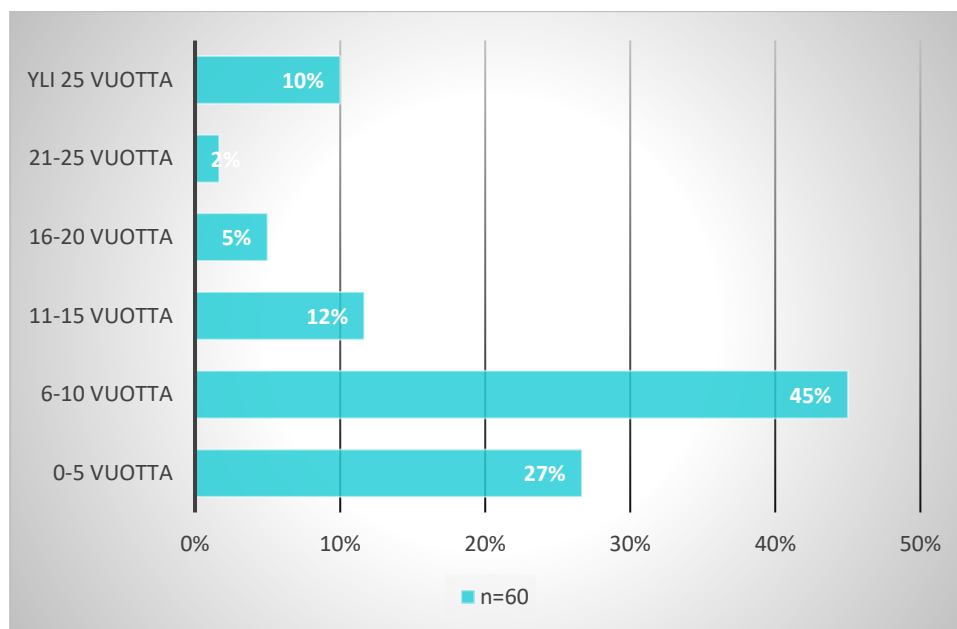
Kuva 1. Vastaajien sukupuoli

Vastaajien ikää kysyttiin monivalintakysymyksellä, jossa oli neljä vastausvaihtoehtoa. Suurin osa oli 18–30-vuotiaita (42 %) ja toiseksi suurin osa 31–40 –vuotiaita (38 %). Toiseksi vähiten vastaajia oli yli 51-vuotiaiden ikäluokassa (12 %) ja vähiten vastaajia oli 41–50-vuotiaiden ikäluokassa (8 %). (Kuva 2.)



Kuva 2. Vastaajien ikä

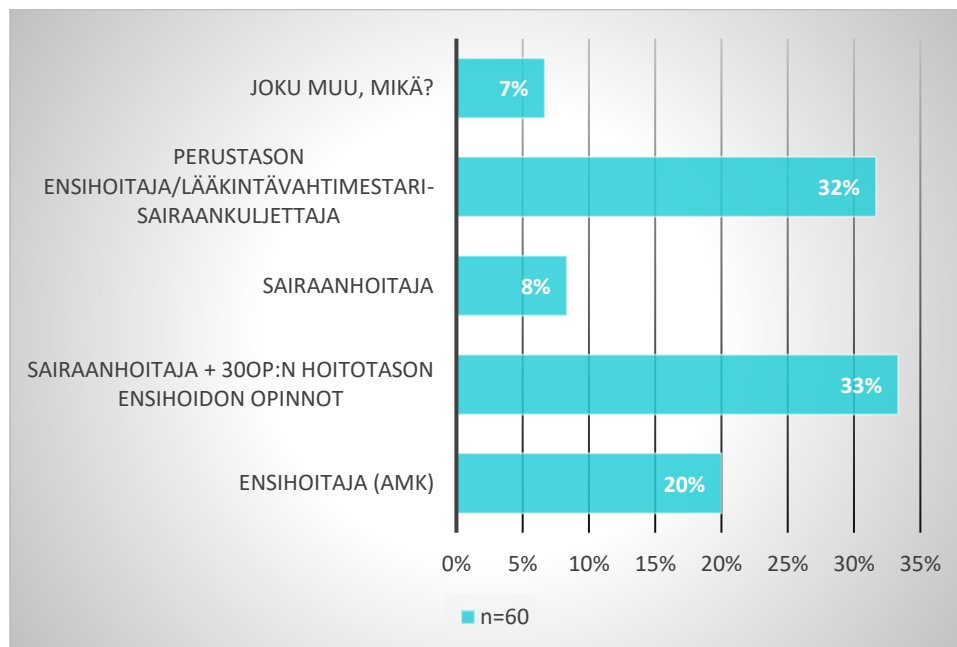
Vastaajien työkokemusta kysyttiin monivalintakysymyksellä, jossa oli kuusi vastausvaihtoehtoa. Suurimmalla osalla (45 %) on työkokemusta 6–10 vuotta ja toiseksi suurimmalla osalla (27 %) oli 0–5 vuotta. 12 %:lla vastaajista on työkokemusta 11–15 vuotta, 10 %:lla on yli 25 vuotta ja 5 %:lla on 16–20 vuotta. Pienimmällä osalla vastaajista (2 %) on työkokemusta 21–25 vuotta. (Kuva 3.)



Kuva 3. Vastaajien työkokemus

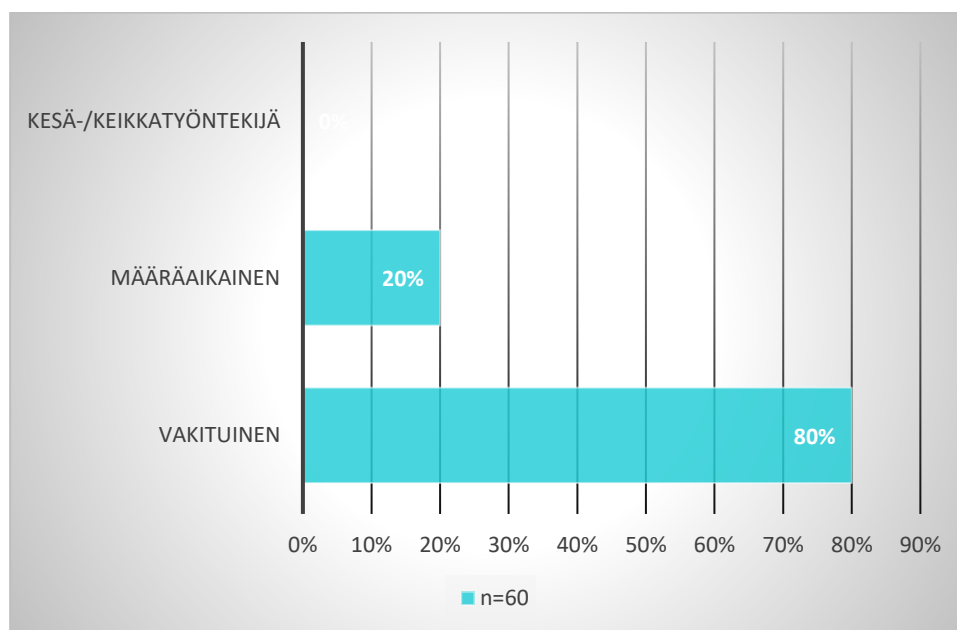
Vastaajien koulutustaustaa tutkittiin sekamuotoisella kysymyksellä, johon vastausvaihtoehdoiksi laitettiin yleisimmät ensihoidon ammattinimikkeet. Kaksi eniten edustettua ryhmää olivat sairaanhoitaja + 30 opintopisteen hoitotason ensi-

hoidon opinnot (33 %) ja perustason ensihoitaja/lääkintävahtimestari-sairaankuljettaja (32 %). Ensihoitaja (AMK) -tutkinnon suorittaneita oli 20 % ja sairaanhoitaja -tutkinnon suorittaneita 8 %. ”Joku muu, mikä?” vastasi 4 kappaletta (7 %): kaksi lähihoitajaa ja kaksi ensihoitaja YAMK –koulutuksen suorittaneita, joista toinen toimii kenttäjohtajana. (Kuva 4.)



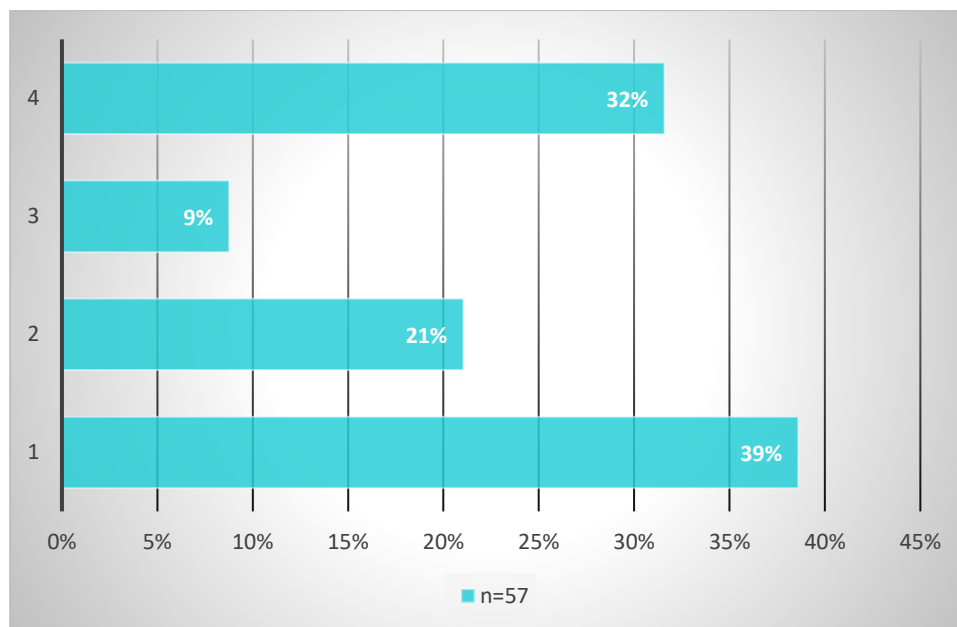
Kuva 4. Vastaajien koulutus

Vastaajien työsuhdetta kysyttiin monivalintakysymyksellä, jossa oli 3 vastausvaihtoehtoa. Kyselyyn vastanneista 80 % on vakituisessa työsuhhteessa ja 20 % on määräaikaisissa työsuhhteissa. (Kuva 5.)



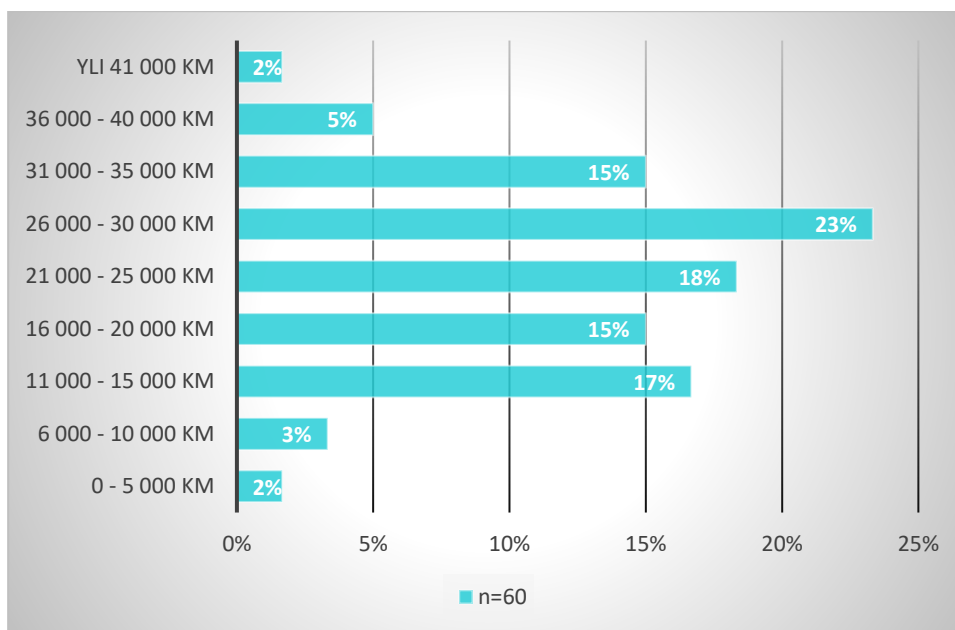
Kuva 5. Vastaajien työsuhde

Vastaajien toiminta-aluetta kysyttiin monivalintakysymyksellä, jossa on 4 vaihtoehtoa. Etelä-Pohjanmaan ensihoitokeskuksen alue on jaettu neljään alueeseen. Kaksi suurinta vastausjoukkoa työskentelevät alueilla yksi (39 %) ja neljä (31 %). Vähiten vastauksia tuli alueelta kaksi (21 %) ja kolme (9 %). (Kuva 6.)



Kuva 6. Vastaajien toiminta-alue

Kyselylomakkeessa kysyttiin, kuinka paljon vastaajat ajavat autolla vapaa-aikana vuodessa. Monivalintakysymyksessä oli 9 vaihtoehtoa. Suurin osa vastaajista (23 %) ajaa 26 000–30 000 kilometriä vuodessa. Vähiten vastauksia tuli 0–5 000 kilometriä (2 %), yli 41 000 kilometriä (2 %), 6 000–10 000 kilometriä (3 %) ja 36 000–40 000 kilometriä (5 %). Loput vastauksista jakautuivat tasaisesti seuraaville vaihtoehdoille: 21 000–25 000 kilometriä (18 %), 11 000–15 000 kilometriä (17 %), 31 000–35 000 kilometriä (15 %) ja 16 000–20 000 kilometriä (15 %). (Kuva 7.)

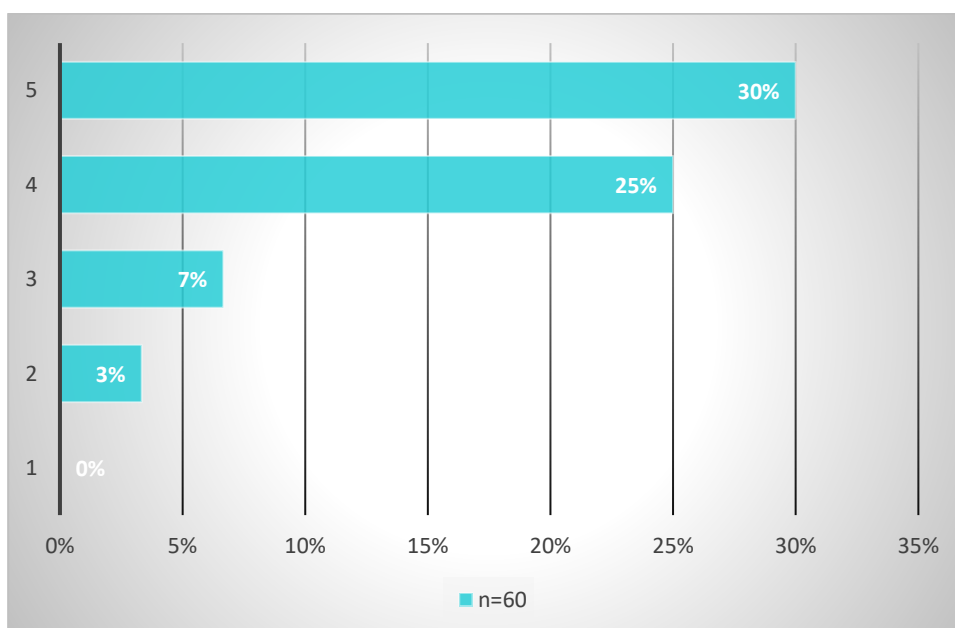


Kuva 7. Vastaajien ajokilometrit vuodessa vapaa-ajalla

7.2 Ensihoitokeskuksen järjestämä ajokoulutus

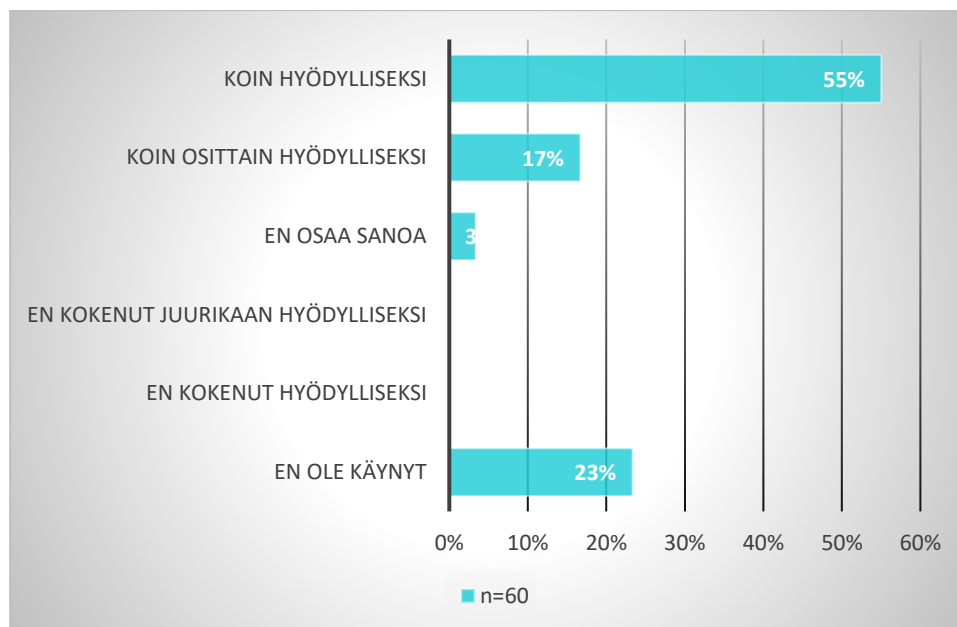
Vastaajien mielipidettä Ensihoitokeskuksen ajokoulutuksen 1. ja 2. osiosta kysyttiin Likertin asteikkoa hyödyntäen. Vastausvaihtoehdot olivat 0= en ole käynyt, 1= en kokenut hyödylliseksi, 2= en kokenut juurikaan hyödylliseksi, 3= en osaa sanoa, 4= koin osittain hyödylliseksi ja 5= koin hyödylliseksi.

Ajokoulutuksen 1. osion 30 % koki hyödylliseksi ja 25 % koki osittain hyödylliseksi. 3 % ei kokenut juurikaan hyödylliseksi, 7 % vastasi ”en osaa sanoa” ja vastausvaihtoehto ”en kokenut ollenkaan hyödylliseksi” jäi ilman vastauksia. Suurin osa vastaajista (35 %) ei ollut käynyt 1. osiota. (Kuva 8.)



Kuva 8. Vastaajien arviointi ajokoulutuksen 1. osiosta

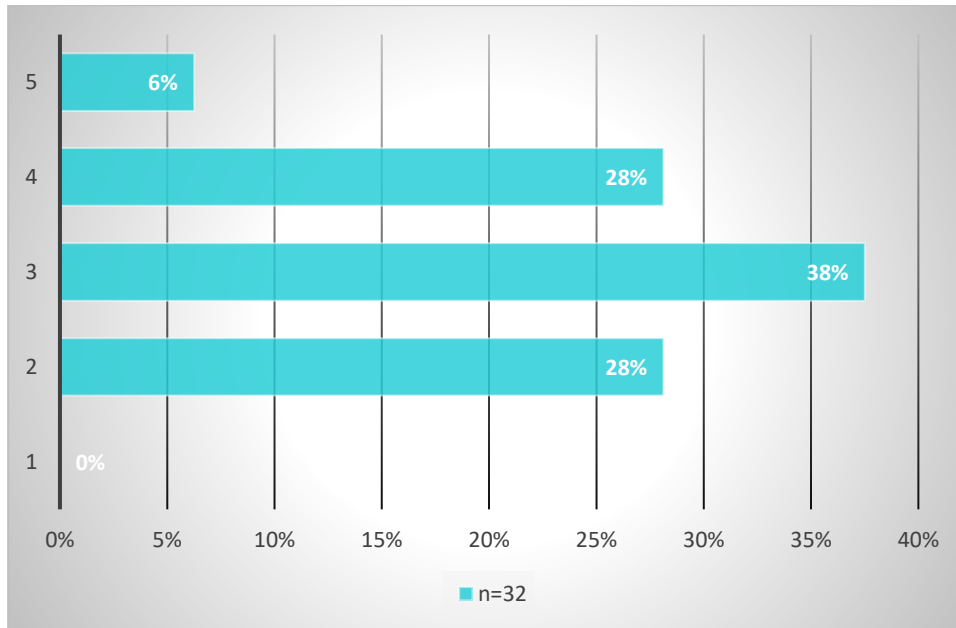
Ajokoulutuksen 2. osion 55 % koki hyödylliseksi ja 17 % koki osittain hyödylliseksi. 3 % vastasi ”en osaa sanoa”. ”En kokenut hyödylliseksi” ja ”en kokenut juurikaan hyödylliseksi” vastausvaihtoehdot jäivät ilman vastauksia. 23 % ei ollut käynyt 2. osiota. (Kuva 9.)



Kuva 9. Vastaajien arviointi ajokoulutuksen 2. osiosta

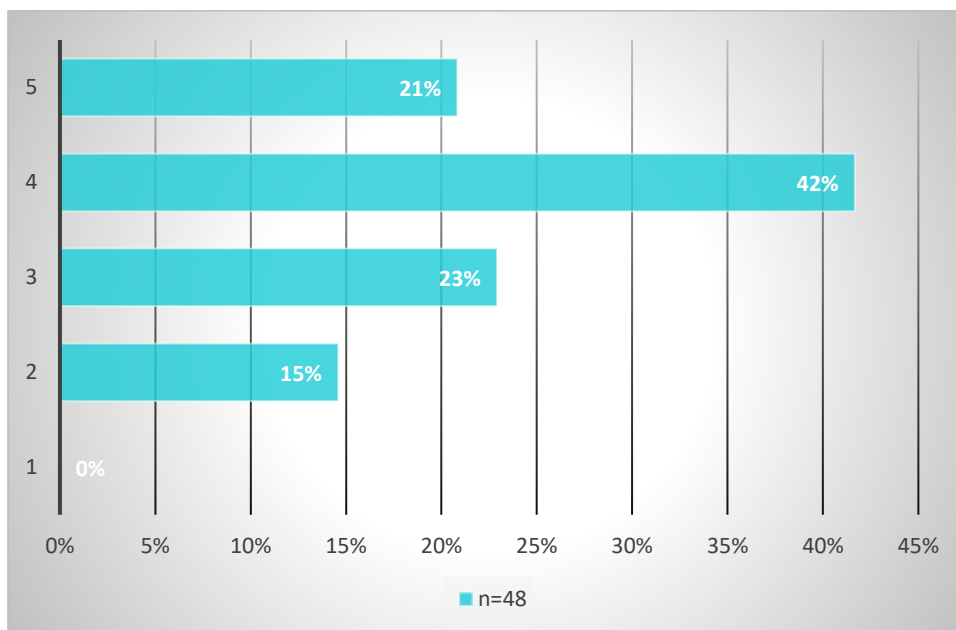
Vastaajilta kysyttiin, huomasivatko he ajotaitonsa kehittyneen ajokoulutuksen 1. osion ja 2. osion jälkeen. Vastaaminen tapahtui liukukytkimen avulla asteikolla yhdestä viiteen: 1= en ollenkaan ja 5= huomattavasti. Vastausten keskiarvo 1. osiosta oli 2,86 (n= 37) ja 2. osiosta 3,24 (n= 42).

Seuraavassa kysymyksessä pyrittiin selvittämään, onko vastaaja pystynyt välttämään vaaratilanteen tai onnettomuuden ajokoulutuksien jälkeen. Vastaaminen tapahtui liukukytkimen avulla, jonka ääripäinä olivat vastausvaihtoehdot 1= en ollenkaan ja 5= huomattavasti. Kysymykseen vastasivat vain ne henkilöt, jotka ovat käyneet edellä mainitut ajokoulutukset. Vastauksien keskiarvoksi muodostui 3,13. ”En ollenkaan” jäi ilman vastauksia. (Kuva 10.)



Kuva 10. Vastaajien arvio siitä, ovatko pystyneet välttämään onnettomuuden tai vaaratilanteen ajokoulutuksen jälkeen

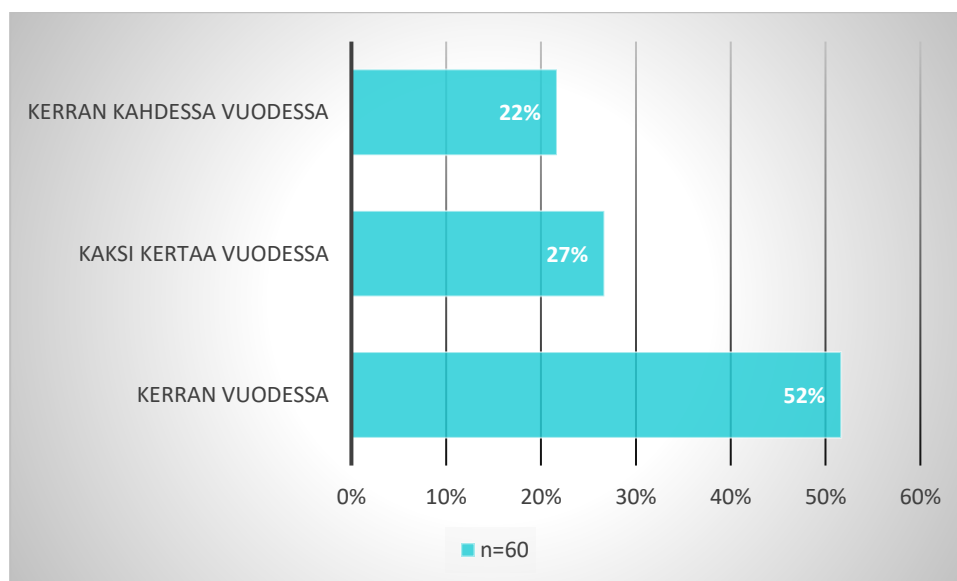
Kyselyssä kysyttiin vastaajilta, kuinka tyytyväisiä he ovat työnantajan järjestämään ajokoulutukseen. Mieliä pidettä arvioitiin liukukytkimen avulla asteikolla 1-5, jonka ääripäinä olivat vastausvaihtoehdot 1= en ollenkaan tyytyväinen ja 5= erittäin tyytyväinen. Vastauksien keskiarvoksi muodostui 3,69. Suurin osa vastaajista (42 %) olivat hyvin tyytyväisiä ajokoulutukseen. Erittäin tyytyväisiä oli 21 % ja tyytyväisiä oli 23 %. Vastausvaihtoehto ”en ollenkaan tyytyväinen” jäi ilman vastauksia. (Kuva 11.)



Kuva 11. Vastaajien tyytyväisyys työnantajan järjestämään ajokoulutukseen

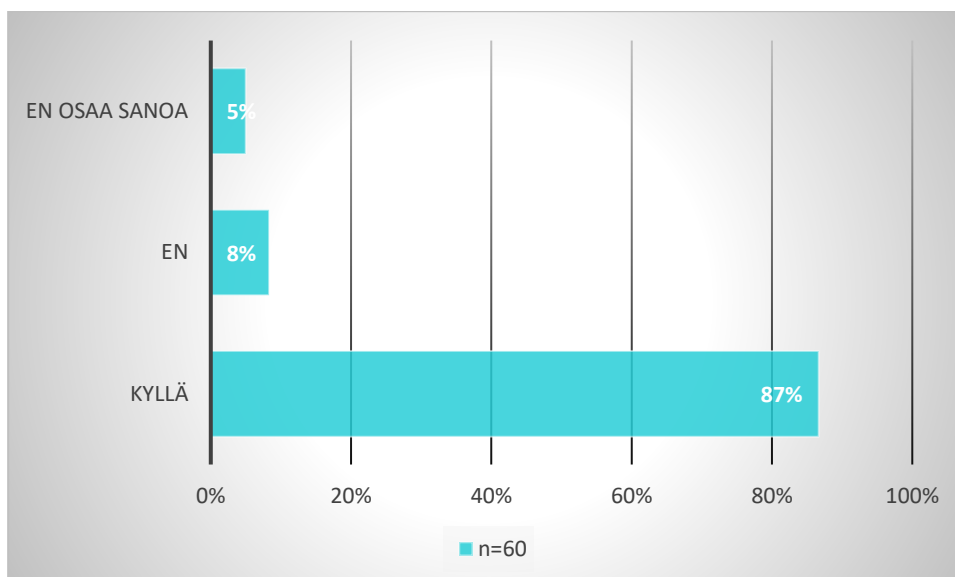
Vastaajilta kysyttiin avoimen kysymyksen avulla mielipidettä siitä, miten he kehittävätt ajokoulutusta. Vastauksia saatiin 23 kappaletta. Tulosten perusteella pääluokiksi muodostuivat ajokoulutuksen määrä, ajokoulutuksen sisältö, ajokoulutuksen kohderyhmä, kouluttajat sekä ajokoulutukseen osallistuminen. Suurin osa vastaajista (13 kpl) toivoisi ajokoulutuksen sisällön kehittämistä. Esille tulleita asioita olivat muun muassa auton ulottuvuuksien tunnistaminen, asennekoulutus, peruutusharjoittelut sekä liukkaan ja pimeän kelin harjoittelu. 6 vastaajaa lisäisi ajokoulutuksen määrää. Suorat lainaukset sekä pääluokkien muodostuminen on esitetty liitteessä 3.

Vastaajien mielipidettä sopivasta määrästä ajokoulutusta kysyttiin monivalintakysymyksellä, jossa oli kolme vastausvaihtoehtoa. Puolet vastaajista (52 %) vastasi kerran vuodessa. Loput vastauksista jakoutuivat tasaisesti: kaksi kertaa vuodessa (26 %) ja kerran kahdessa vuodessa (22 %). (Kuva 12.)



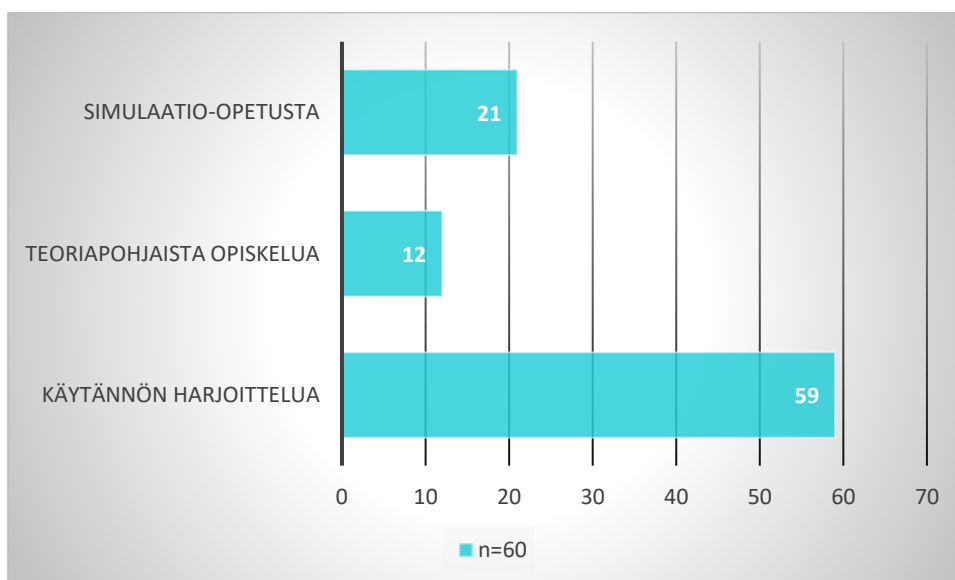
Kuva 12. Vastaajien näkemys, kuinka usein ajokoulutusta tulisi järjestää

Vastaajilta kysyttiin monivalintakysymyksellä, haluaisivatko tai kokevatko tarvetta harjoitella liukkaalla ajoradalla. Vastausvaihtoehtoja oli 3: kyllä, ei ja en osaa sanoa. Suurin osa vastaajista (87 %) vastasi "kyllä" ja 8 % vastasi "ei". Vähiten vastauksia sai vastausvaihtoehto "en osaa sanoa" (5 %). (Kuva 13.)



Kuva 13. Vastaajien näkemys, haluaisivatko he harjoitella liukkaalla ajoradalla

Kyselylomakkeessa kysyttiin monivalintakysymyksellä, toivoisiko vastaaja ajo-harjoittelun olevan käytännön harjoittelua, teoriapohjaista opiskelua vai simulaatio-opetusta. Vastaaja pystyi valitsemaan yhden tai useamman vaihtoehdon. Suurimman luokan muodosti käytännön harjoittelu, jota halusi 59 vastaajaa. Toiseksi eniten vastauksia sai simulaatio-opetus, jonka valitsi 21 vastaajaa. Vähiten haluttiin teoriapohjaista opetusta, jonka valitsi 12 vastaajaa. (Kuva 14.)

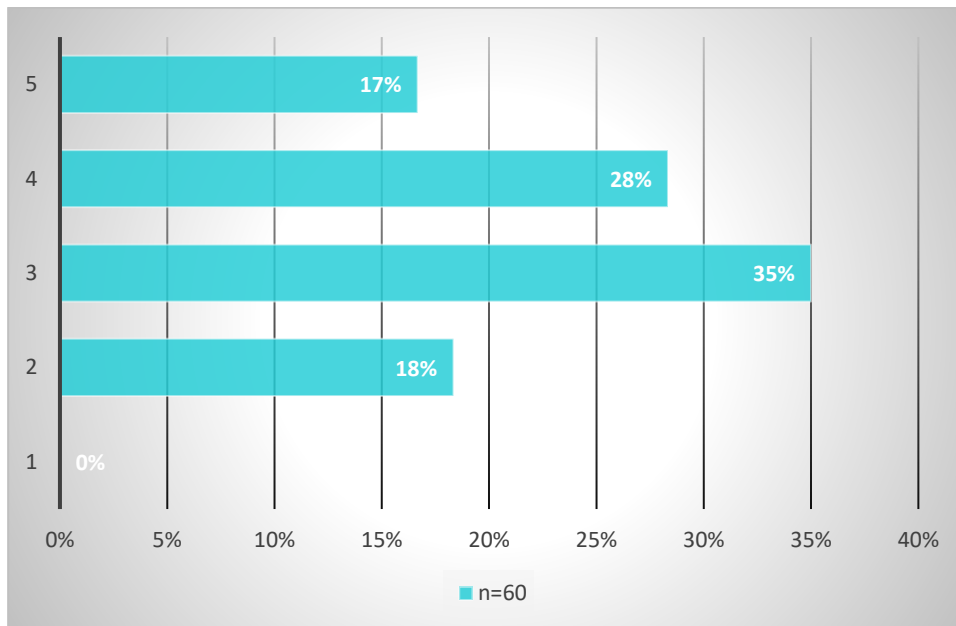


Kuva 14. Vastaajien näkemys, minkälaista ajoharjoittelun tulisi olla

7.3 Muihin tienkäyttäjiin liittyvät haasteet

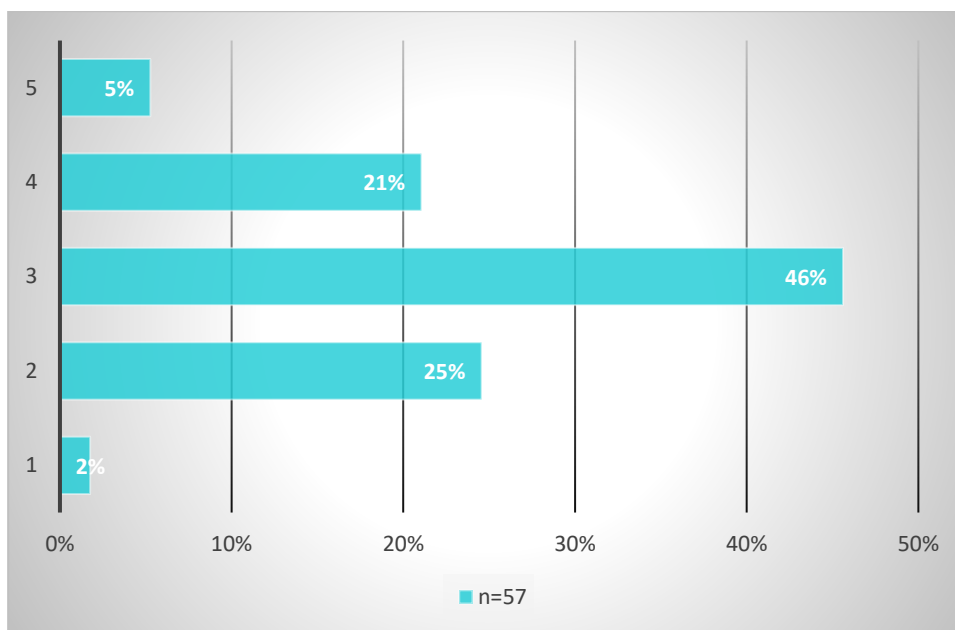
Muihin tienkäyttäjiin liittyviä haasteita kartoitettiin kolmen kysymyksen avulla, johon vastattiin liukukytkimellä. Liukukytkimen vaihtoehdot olivat ”en koskaan” (1), ”harvoin” (2), ”jonkin verran” (3), ”usein” (4) ja ”hyvin usein” (5).

Osa-alueen ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaaja on havainnut kanssa-autoilijoiden piittaamattomuutta. Kysymykseen vastasi 60 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,4. Suurin osa vastaajista (35 %) vastasi ”jonkin verran”. Vastausvaihtoehdon ”harvoin” vastasi 18 %, ”usein” 28 % ja ”hyvin usein” 17 %. Vastausvaihtoehto ”en koskaan” jäi ilman vastauksia. (Kuva 15.)



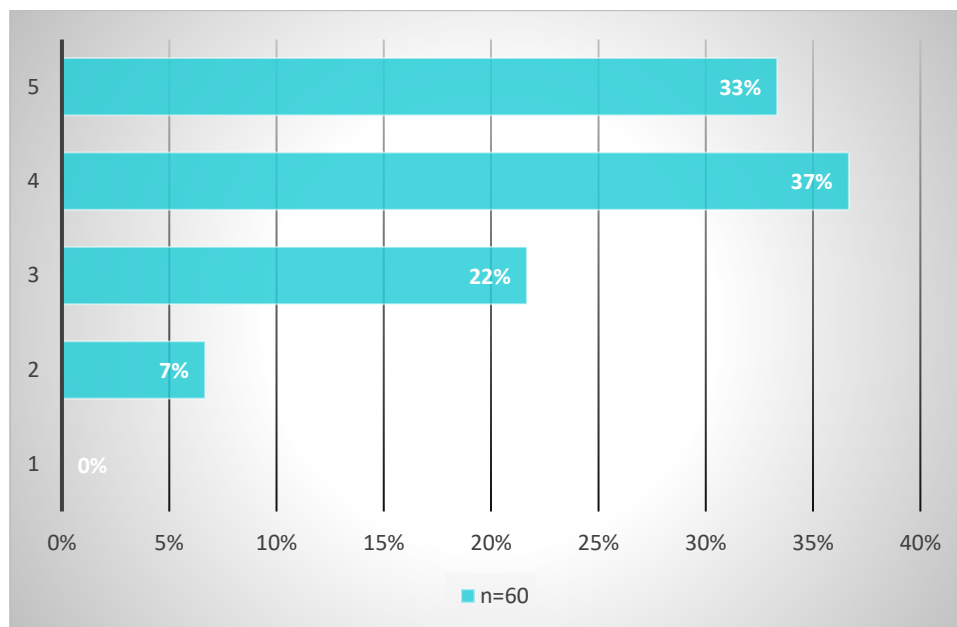
Kuva 15. Kanssa-autoilijoiden piittaamattomuus

Tämän osa-alueen toisessa kysymyksessä vastaajat arvioivat, kuinka usein he huomaavat muiden tienkäyttäjien poikkeavan liikennesäännöistä. Kysymykseen vastasi 57 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,0. Lähes puolet vastaajista (46 %) olivat sitä mieltä, että jonkin verran. Kaksi seuraavaksi suurinta vastausmäärää saivat ”harvoin” (25 %) ja ”usein” (21 %). Ääripäät saivat hyvin vähän vastauksia: ”hyvin usein” 5 % ja ”en koskaan” 2 %. (Kuva 16.)



Kuva 16. Muiden tienkäyttäjien poikkeaminen liikennesäännöistä

Osa-alueen viimeisessä kysymyksessä vastaajat pääsivät arvioimaan, kuinka usein he huomaavat, etteivät muut tienkäyttäjät huomaa hälytysajoneuvoa. Kysymykseen vastasi 60 henkilöä. Vastausten keskiarvoksi muodostui 4,0. Kolme eniten vastauksia saaneet vastausvaihtoehdot olivat "usein" (37 %), "hyvin usein" (33 %) ja "jonkin verran" (22 %). "Harvoin" vastasi 7 % ja "en koskaan" - vastausvaihtoehto ei saanut yhtään vastausta. (Kuva 17.)

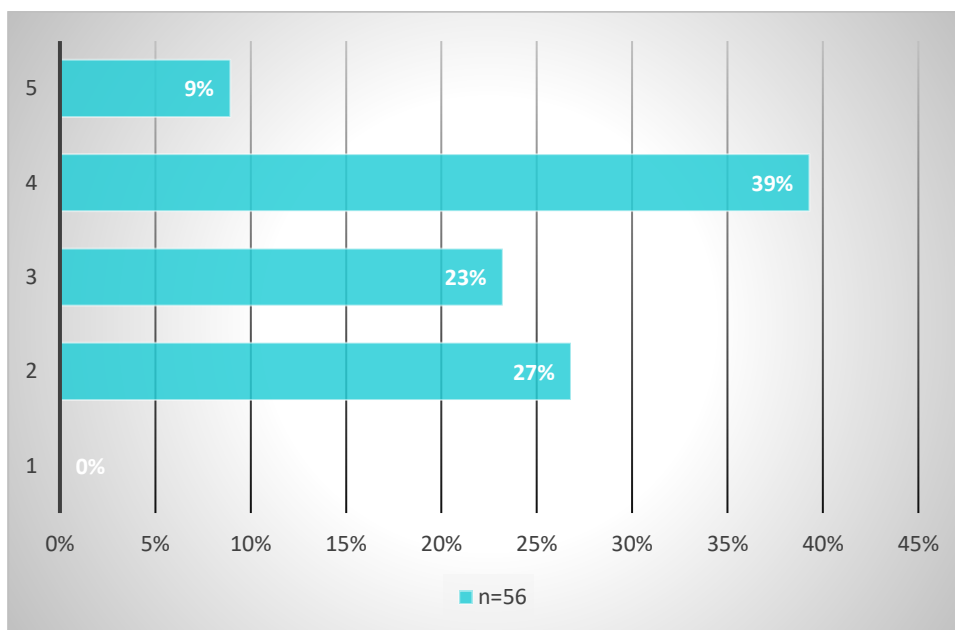


Kuva 17. Hälytysajoneuvoa ei havaita

7.4 Näkyvyyteen liittyvät haasteet kuljettajan näkökulmasta

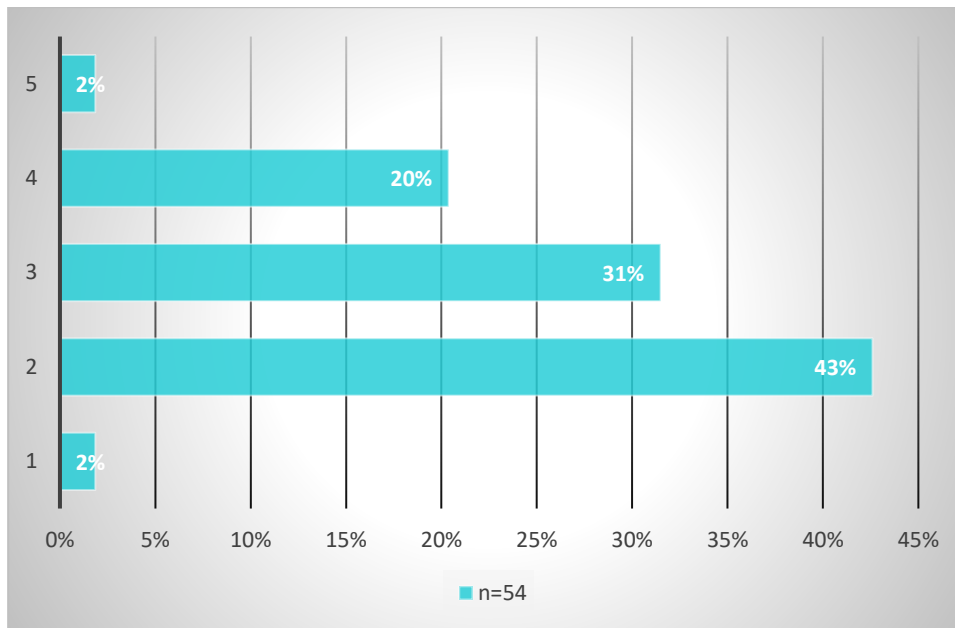
Tässä osa-alueessa oli kolme kysymystä. Niissä kysyttiin näkyvyyteen liittyvistä haasteista kuljettajana ollessa. Kysymyksiin vastattiin liukukytkimellä.

Ensimmäisessä kysymyksessä vastaajat arvioivat, kuinka usein liikkuvat elementit ympäristössä tuntuivat haasteellisilta. Kysymykseen vastasi 56 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,3. Suurin osa vastaajista (39 %) vastasi ”hyvin usein”. Liikkuvat elementit kokivat harvoin haasteeksi 27 % ja jonkin verran 23 %. ”Hyvin usein” vastasi 9 % ja ”en koskaan” -vastausvaihtoehto jäi ilman vastauksia. (Kuva 18.)



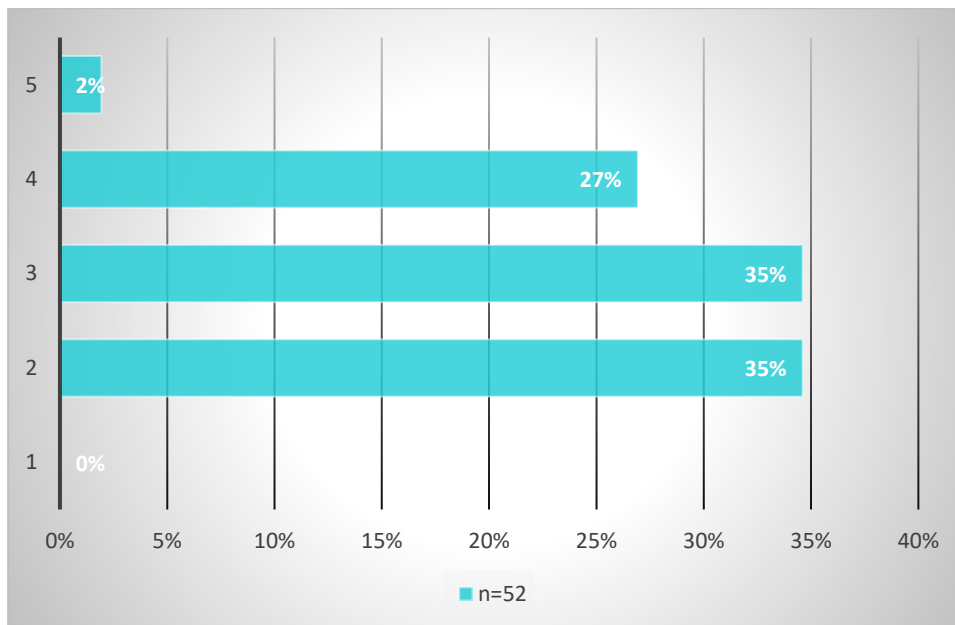
Kuva 18. Haasteena ympäristön liikkuvat elementit

Toisessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein ohjaamon rajoittunut näkyvyys tuntui haasteelliselta. Kysymykseen vastasi 54 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,8. Suurin osa (43 %) koki rajoittuneen näkyvyyden harvoin haasteelliseksi. ”Jonkin verran” sai 31 % vastauksista ja ”usein” 20 %. Ääripäät saivat muutamman vastauksen. (Kuva 19.)



Kuva 19. Haasteena ohjaamon rajoittunut näkyvyys

Kolmannessa kysymyksessä vastaajat arvioivat, kuinka usein ajoympäristöä ei ole nähnyt tarpeeksi hyvin olosuhteiden vuoksi. Kysymykseen vastasi 52 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,0. Suurin osa vastauksista jakautuivat tasaisesti "harvoin" (35 %) ja "jonkin verran" (35 %). Myös "usein" sai paljon vastauksia (27 %). Vain 2 % vastasi "hyvin usein". "En koskaan" jäi ilman vastauksia. (Kuva 20.)

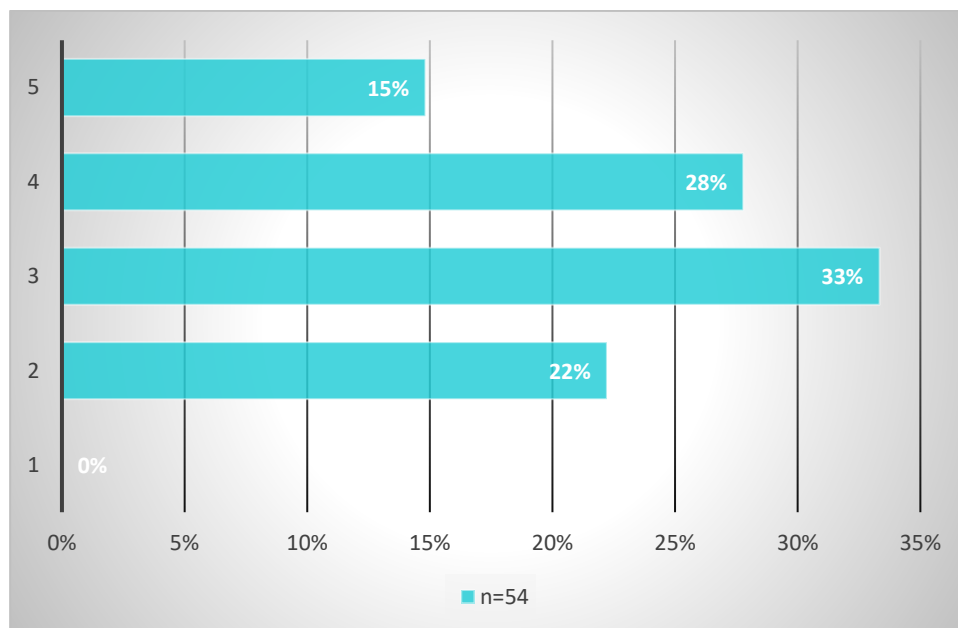


Kuva 20. Haasteena ajoympäristön haastava näkyvyys olosuhteiden vuoksi

7.5 Ambulanssin haasteellinen ajettavuus

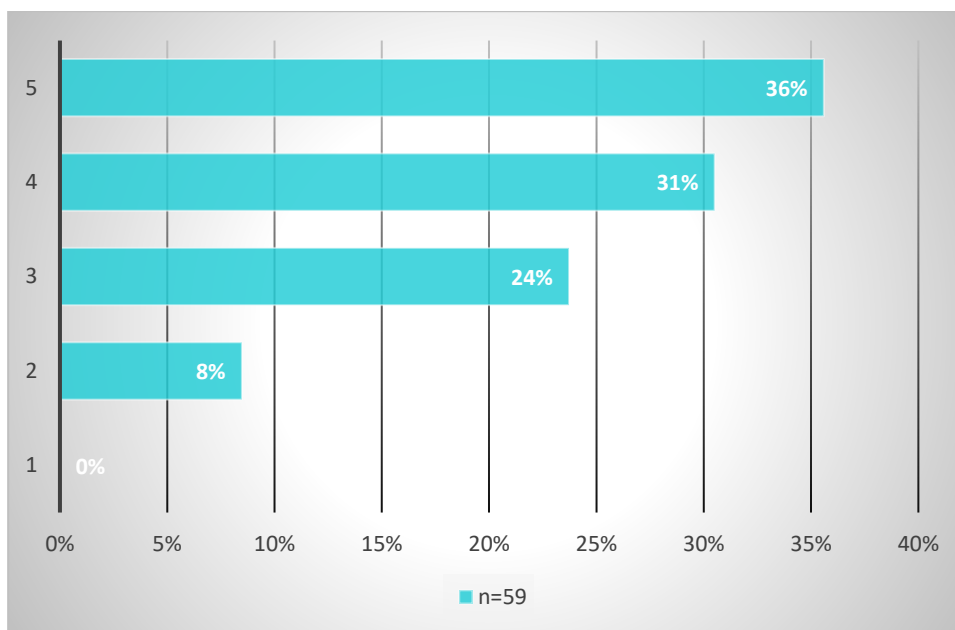
Tässä osa-alueessa oli kaksi kysymystä. Niissä kysyttiin ambulanssin haasteelliseen ajettavuuteen liittyviä tekijöitä. Kysymyksiin vastattiin liukukytkimellä.

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein ambulanssin erilaiset ajo-ominaisuudet verrattuna henkilöautoon tuottavat haasteita. Kysymykseen vastasi 54 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,4. Suurin osa vastaajista (33 %) oli sitä mieltä, että jonkin verran tuottaa haasteita. ”Usein” vastasi 28 %, ”harvoin” 22 % ja ”hyvin usein” 15 %. ”Ei koskaan” -vastausvaihtoehto jäi ilman vastauksia. (Kuva 21.)



Kuva 21. Haasteena ambulanssin ajo-ominaisuudet verrattuna henkilöautoon

Toisessa kysymyksessä vastaajat arvioivat, miten usein sääolosuhteet vaikuttavat ambulanssin ajettavuuteen. Kysymykseen vastasi 59 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 4,0. Suurin osa vastaajista (36 %) vastasi ”usein”. ”Hyvin usein” vastasi 31 % ja ”jonkin verran” 24 %. Vähiten vastauksia sai ”harvoin” (8 %) ja ”en koskaan” jäi ilman vastauksia. (Kuva 22.)

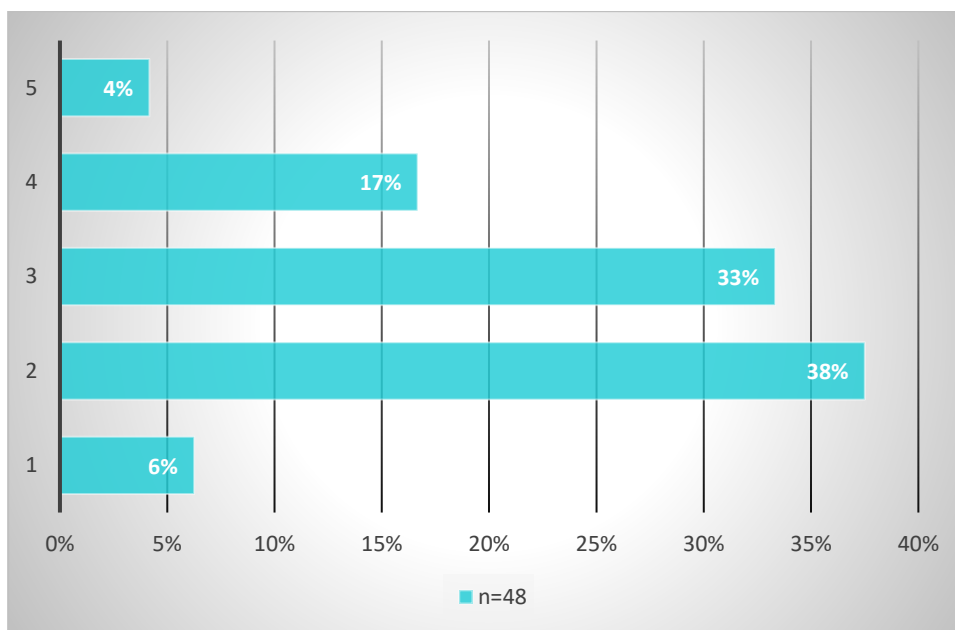


Kuva 22. Haasteena sääolosuhteiden vaikutus ambulanssin ajettavuuteen

7.6 Ajokoulutus

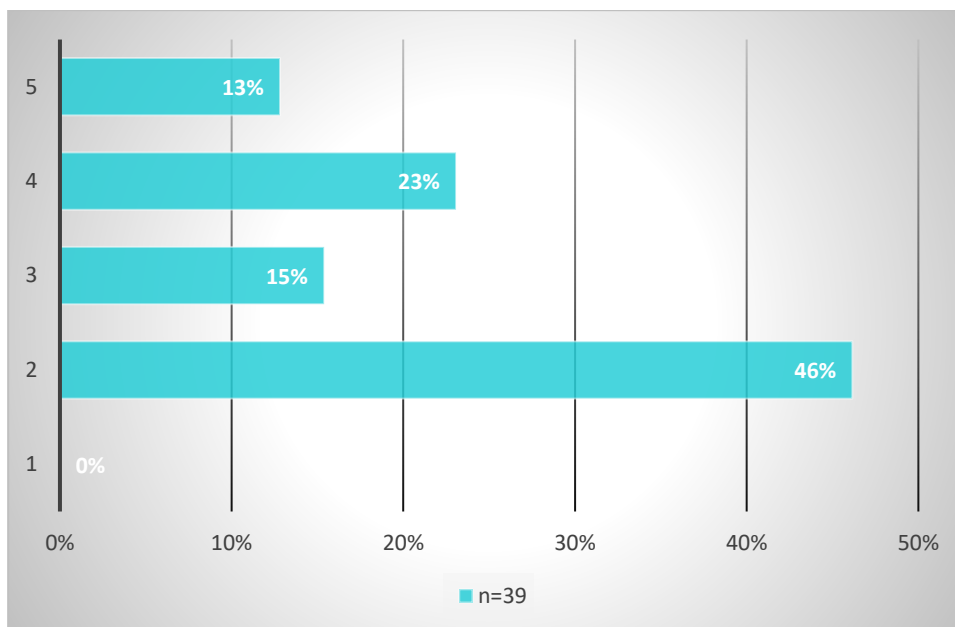
Tässä osa-alueessa oli kaksi kysymystä. Niissä kysyttiin ajokoulutukseen liittyviä asioita. Kysymyksiin vastattiin liukukytkimellä.

Ensimmäisessä kysyttiin, kuinka usein ajokoulutuksen puute tai vähäisyys aiheuttaa haasteita ambulanssia ajaessa. Kysymykseen vastasi 48 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,8. Suurin osa vastaajista (38 %) vastasi ”harvoin” ja toiseksi eniten vastauksia (33 %) sai ”jonkin verran”. ”Usein” vastasi 17 % ja muutamia vastauksia saivat vaihtoehdot ”hyvin usein” (4 %) ja ”en koskaan” (6 %). (Kuva 23.)



Kuva 23. Haasteena ajokoulutuksen puute tai vähäisyys ambulanssia ajaessa

Toisessa kysymyksessä vastaajat arvioivat, kuinka usein tietämyksen puute (esim. hälytysajoa koskeva lainsäädäntö) aiheuttaa haasteita ambulanssia ajaessa. Kysymykseen vastasi 39 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,0. Lähes puolet vastaajista (46 %) vastasivat "harvoin". "Usein" vastasi 23 %, "jonkin verran" vastasi 15 % ja "hyvin usein" vastasi 13 %. "En koskaan" jäi ilman vastauksia. (Kuva 24.)

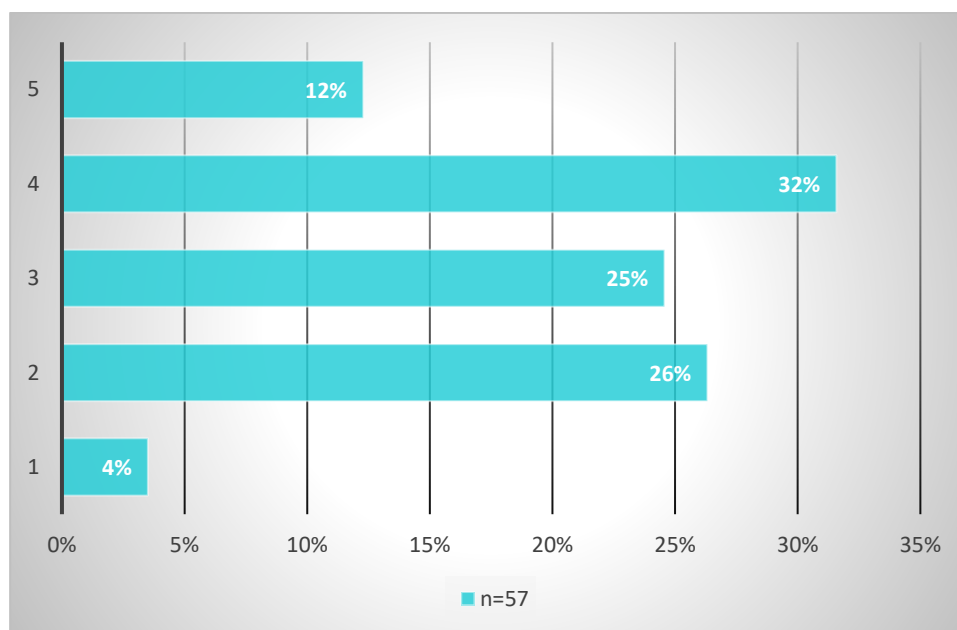


Kuva 24. Haasteena tietämyksen puute (esim. hälytysajoa koskeva lainsäädäntö) ambulanssia ajaessa

7.7 Kuljettajaan liittyvät asiat

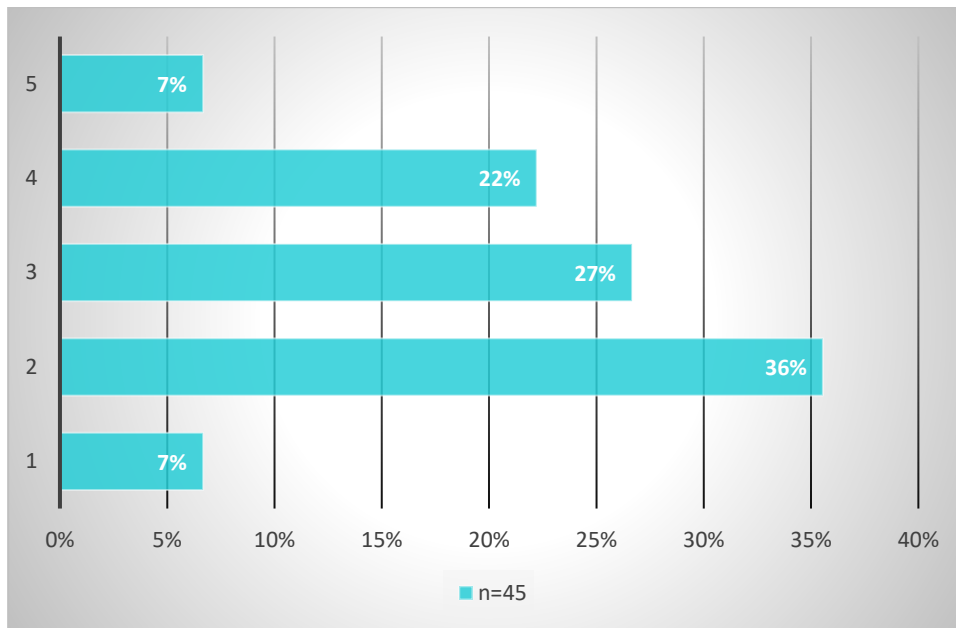
Tässä osa-alueessa oli neljä kysymystä, joissa kysyttiin kuljettajaan liittyviä asioita. Kolmeen ensimmäiseen vastattiin liukukytkimellä ja neljäs kysymys oli avoin, jolla pystyi tarkentamaan kolmannen kysymyksen vastausta.

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein huono vireystila vaikuttaa ajamiseen. Kysymykseen vastasi 57 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 3,2. Vastaukset jakautuivat tasaisesti kolmeen suurimpaan luokkaan. ”Usein” vastasi 32 %, ”jonkin verran” vastasi 25 % ja ”harvoin” 26 %. Vähiten vastauksia saivat ”hyvin usein” (12 %) ja ”ei koskaan” (4 %). (Kuva 25.)



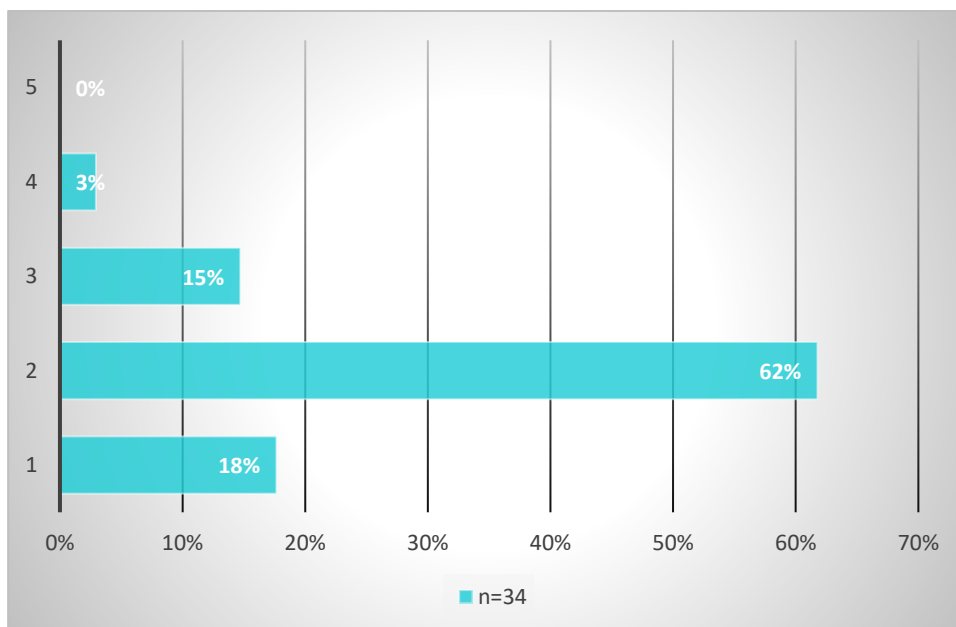
Kuva 25. Haasteena ajamiseen vaikuttaa huono vireystila

Toisessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein psyykinen kuorma vaikuttaa ajamiseen. Kysymykseen vastasi 45 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,8. Suurin osa vastaajista (36 %) vastasi harvoin. ”Jonkin verran” vastasi 27 % ja ”usein” vastasi 22 %. ”Hyvin usein” ja ”ei koskaan” saivat vähiten vastauksia (7 %). (Kuva 26.)



Kuva 26. Haasteena psyykkisen kuorman vaikuttaminen ajamiseen

Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaajat kokevat epävarmuutta ajaessaan. Kysymykseen vastasi 34 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,0. Suurin osa vastaajista (62 %) kokivat harvoin epävarmuutta. 18 % vastasi "ei koskaan", 15 % vastasi "jonkin verran" ja 3 % "usein". Vastausvaihtoehto "hyvin usein" jäi ilman vastauksia. (Kuva 27.)



Kuva 27. Haasteena epävarmuus ajaessa

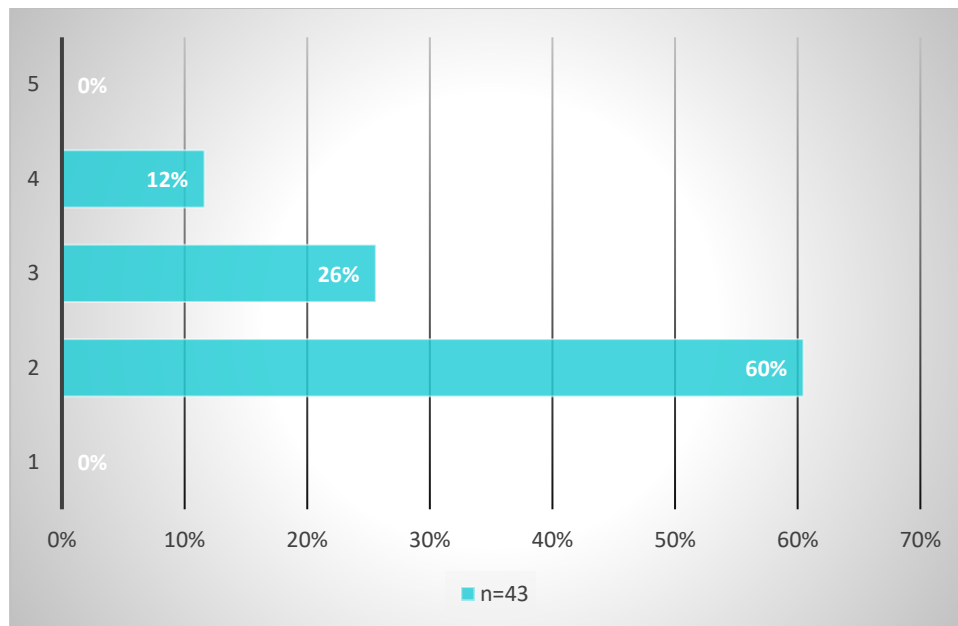
Neljäs kysymys oli avoin. Vastaajat pääsivät avaamaan syitä, jotka aiheuttavat epävarmuutta ajamisessa. Vastauksia saatiin 16. Pääluokiksi muodostuivat kuljettaja, ajoympäristön elementit ja ajo-olosuhteet. Suurin osa vastaajista (12 kpl) mainitsi sääolosuhteet. Osassa vastauksissa oli mainittu yleisesti ottaen huonot

sääolosuhteet, mutta myös liukkaus oli mainittu usein. Ajoympäristön elementeissä oli mainittuna muut tienkäyttäjät sekä ahtaat paikat. Kuljettajaan liittyvät epävarmuustekijät olivat väsymys ja riskien tiedostaminen. Vastaukset ja pääluokkien muodostuminen on esitetty liitteessä 4.

7.8 Ajoon keskittyminen

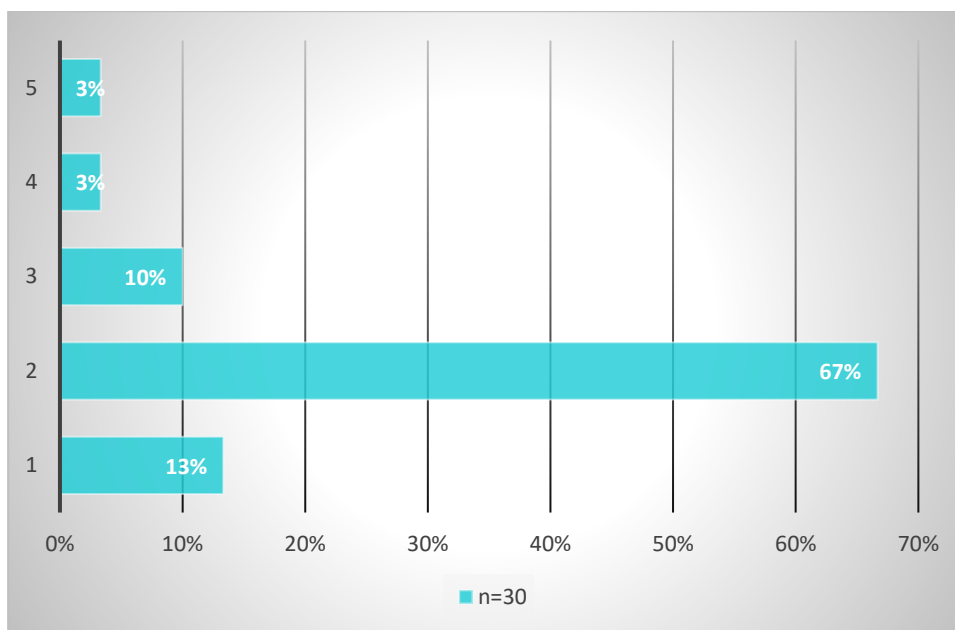
Tämä osa-alue sisälsi kolme kysymystä. Niissä kysyttiin ajoon keskittymiseen liittyviä haasteita. Kysymyksiin vastattiin liukukytkimellä.

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein ambulanssin sisällä on häiriötekijöitä tai ajamiseen kuulumatonta oheistoimintaa, jotka herpaannuttavat keskittymisen ajoon. Kysymykseen vastasi 43 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,5. Suurin osa vastaajista (60 %) vastasi ”harvoin”. Toiseksi eniten vastauksia (26 %) sai ”jonkin verran” ja kolmanneksi eniten (12 %) sai ”usein”. Ääripäät jäivät ilman vastauksia. (Kuva 28.)



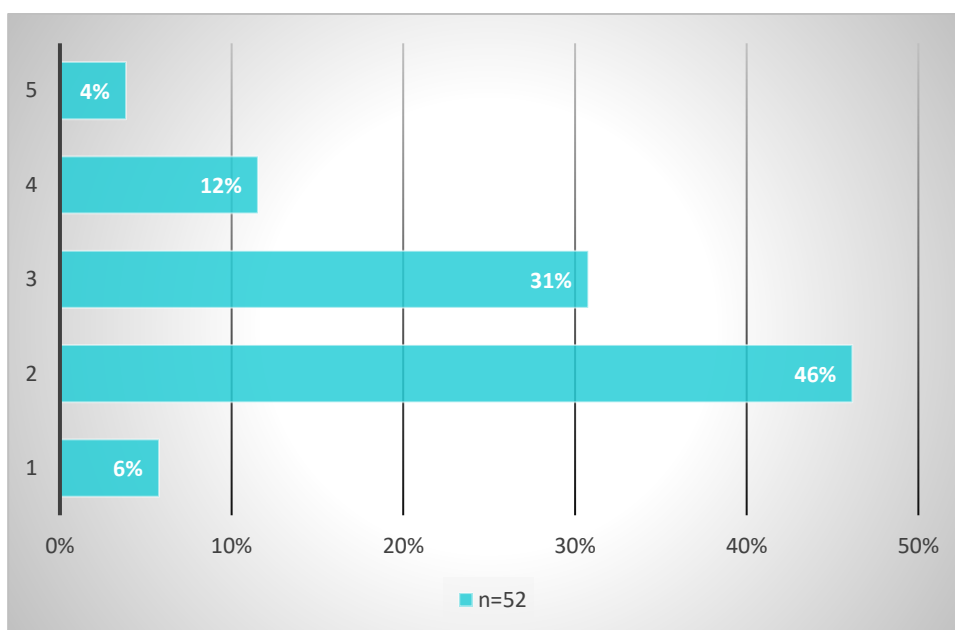
Kuva 28. Haasteena häiriötekijät ambulanssin sisällä ajon aikana

Toisessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaajia pelottaa ajaa hälytysajoa. Kysymykseen vastasi 30 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,5. Suurin osa vastaajista (67 %) vastasi ”harvoin”. ”Ei koskaan” vastasi 13 % ja ”jonkin verran” vastasi 10 %. Vastausvaihtoehdot ”usein” ja ”hyvin usein” saivat kumpikin 3 % vastauksista. (Kuva 29.)



Kuva 29. Haasteena pelko hälytysajon ajamisesta

Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaajia pelottaa olla kyydissä hälytysajossa. Kysymykseen vastasi 52 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,6. Suurin osa vastaajista (46 %) vastasi "harvoin". Toiseksi eniten vastauksia (31 %) sai "jonkin verran" ja kolmanneksi eniten (12 %) sai "usein". Vähiten vastauksia saivat "ei koskaan" (6 %) ja "hyvin usein" (4 %). (Kuva 30.)

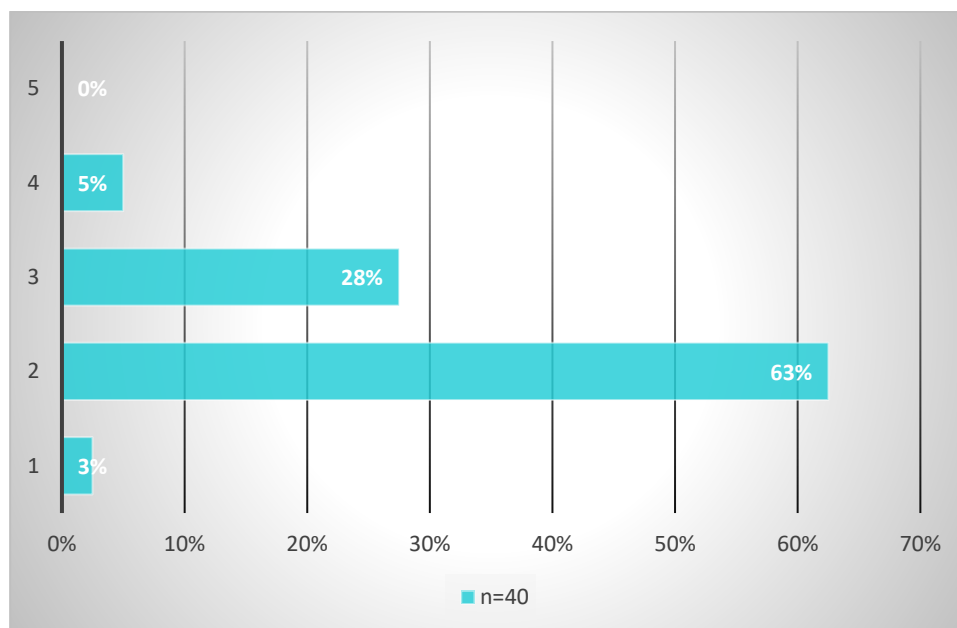


Kuva 30. Haasteena pelko kyydissä olemisesta hälytysajossa

7.9 Välinpitämättömyys ja vastuuttomuus

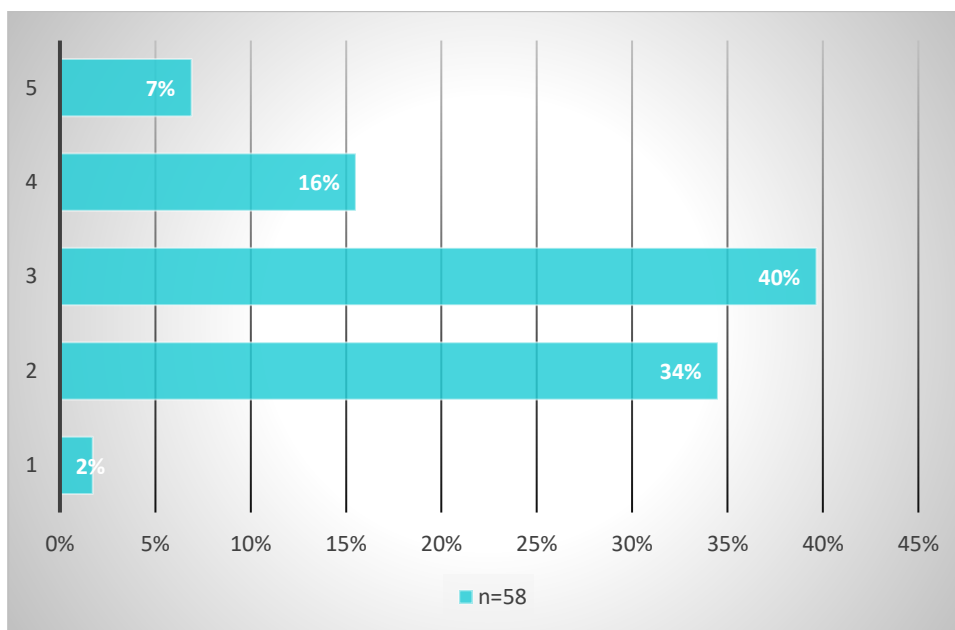
Tässä osa-alueessa oli neljä kysymystä. Niissä kysyttiin vastaajilta heidän ollessaan hoitajan roolissa, kuinka usein he huomaavat kuljettajassa välinpitämättömyyttä ja vastuuttomuutta. Kysymyksiin vastattiin liukukytkimellä.

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein kuljettaja on välinpitämätön muita kohtaan. Kysymykseen vastasi 40 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,4. Suurin osa vastaajista (63 %) vastasi ”harvoin”. Toiseksi eniten vastauksia (28 %) sai ”jonkin verran”, kolmanneksi eniten vastauksia (5 %) sai ”usein” ja neljänneksi eniten (3 %) ”ei koskaan”. Vastausvaihtoehto ”hyvin usein” jäi ilman vastauksia. (Kuva 31.)



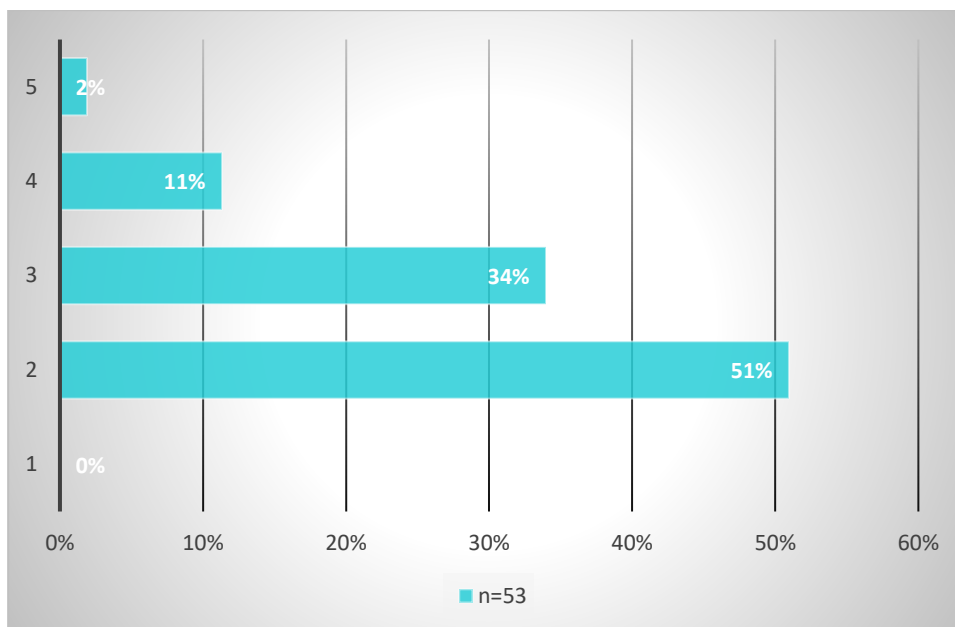
Kuva 31. Kuljettaja on välinpitämätön muita kohtaan

Toisessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein kuljettajalla on liian suuri tilanopeus. Kysymykseen vastasi 58 henkilöä. Vastausten keskiarvoksi muodostui 2,9. Suurin osa vastaajista (40 %) vastasi ”jonkin verran” ja toiseksi suurin osa (34 %) vastasi ”harvoin”. Kolmanneksi eniten vastauksia (16 %) sai ”usein”. Vähiten vastauksia saivat vastausvaihtoehdot ”hyvin usein” (7 %) ja ”ei koskaan” (2 %). (Kuva 32.)



Kuva 32. Kuljettajan liian suuri tilannenopeus

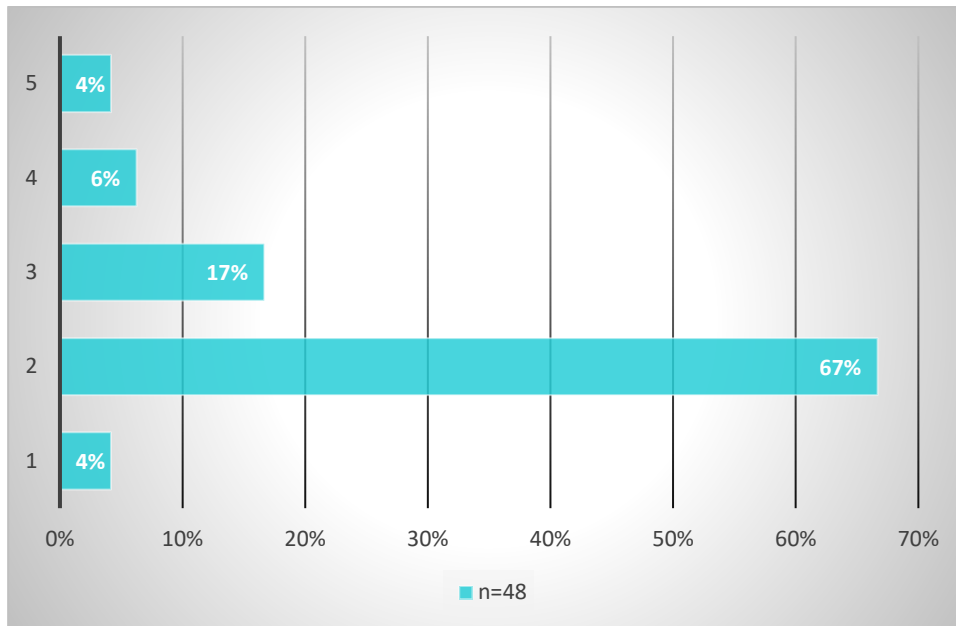
Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein he kokevat kuljettajan olevan huoleton ja kuvittelevan itsestään liikoja. Kysymykseen vastasi 53 henkilöä. Vastausten keskiarvoksi muodostui 2,6. Puolet vastaajista (51 %) vastasi ”harvoin”. Toiseksi eniten vastauksia (34 %) sai ”jonkin verran”, kolmanneksi eniten (11 %) sai ”usein” ja neljänneksi eniten (2 %) ”hyvin usein”. Vastausvaihtoehto ”ei koskaan” jäi ilman vastauksia. (Kuva 33.)



Kuva 33. Kuljettaja on huoleton ja kuvittelee itsestään liikoja

Neljännessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein kuljettaja käyttää puhelin-taan ajaessaan. Kysymykseen vastasi 48 henkilöä. Vastausten keskiarvoksi muodostui 2,4. Suurin osa vastaajista (67 %) vastasi ”harvoin” ja toiseksi suurin

osa (17 %) vastasi ”jonkin verran”. Loput vastauksista jakautuivat tasaisesti ”usein” (6 %), ”hyvin usein” (4 %) ja ”ei koskaan” (4 %) -vastausvaihtoehtojen kesken. (Kuva 34.)

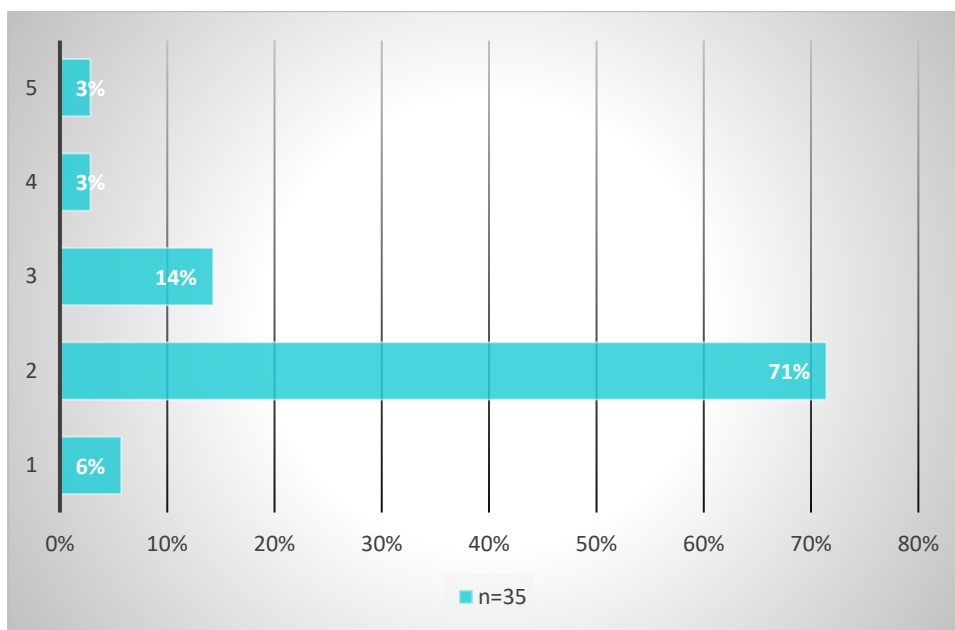


Kuva 34. Kuljettaja käyttää matkapuhelintaan ajaessaan

7.10 Turvallisuus

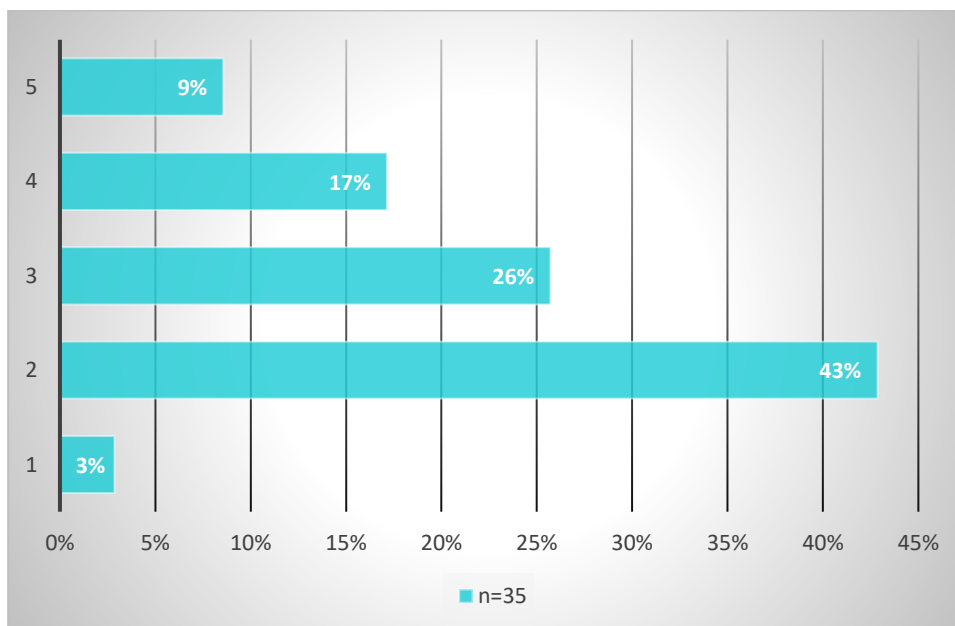
Tässä osa-alueessa oli neljä kysymystä. Niissä kysyttiin turvallisuuteen liittyviä asioita. Kysymyksiin vastattiin liukukytkimellä.

Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaajat kokivat, ettei työpari ota vastuuta turvallisuudesta. Kysymykseen vastasi 35 henkilöä. Vastauksen keskiarvoksi muodostui 2,2. Suurin osa vastaajista (71 %) vastasi ”harvoin”. Toiseksi eniten vastauksia (14 %) sai ”jonkin verran” ja kolmanneksi eniten (6 %) ”ei koskaan”. Vähiten vastauksia (3 %) saivat ”usein” ja ”hyvin usein”. (Kuva 35.)



Kuva 35. Työpari ei ota vastuuta turvallisuudesta

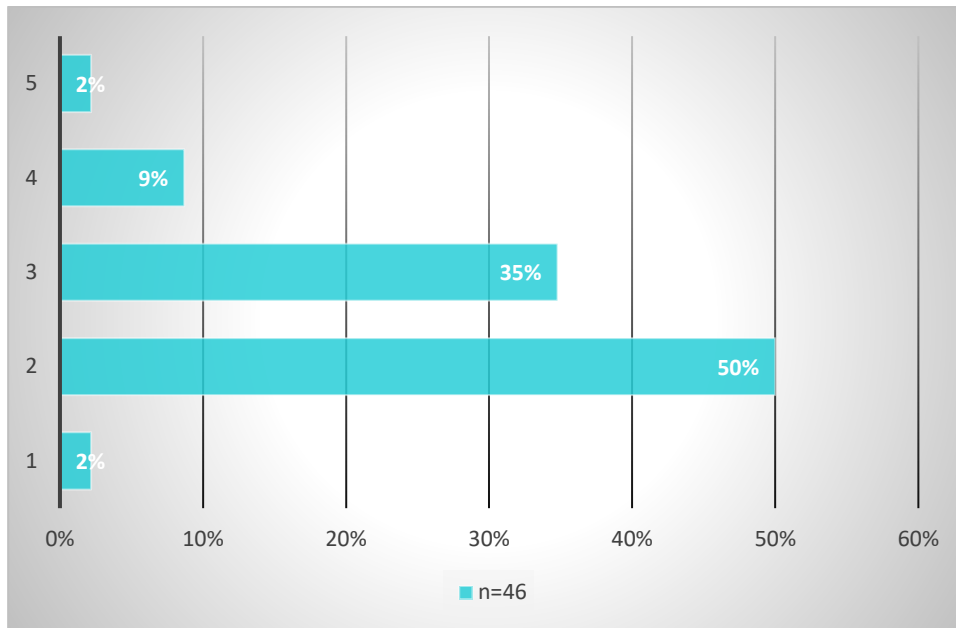
Toisessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaajat ovat kiinnittäneet huomiota turvavöiden laiminlyöntiin. Kysymykseen vastasi 35 henkilöä. Keskiarvoksi muodostui 2,8. Suurin osa vastaajista (43 %) vastasi ”harvoin”. Toiseksi eniten vastauksia (26 %) sai ”jonkin verran”, kolmanneksi eniten vastauksia (17 %) sai ”usein” ja neljänneksi eniten vastauksia (9 %) sai ”hyvin usein”. Vastausvaihtoehto ”ei koskaan” sai vähiten vastauksia (3 %). (Kuva 36.)



Kuva 36. Turvavöiden käytön laiminlyönti

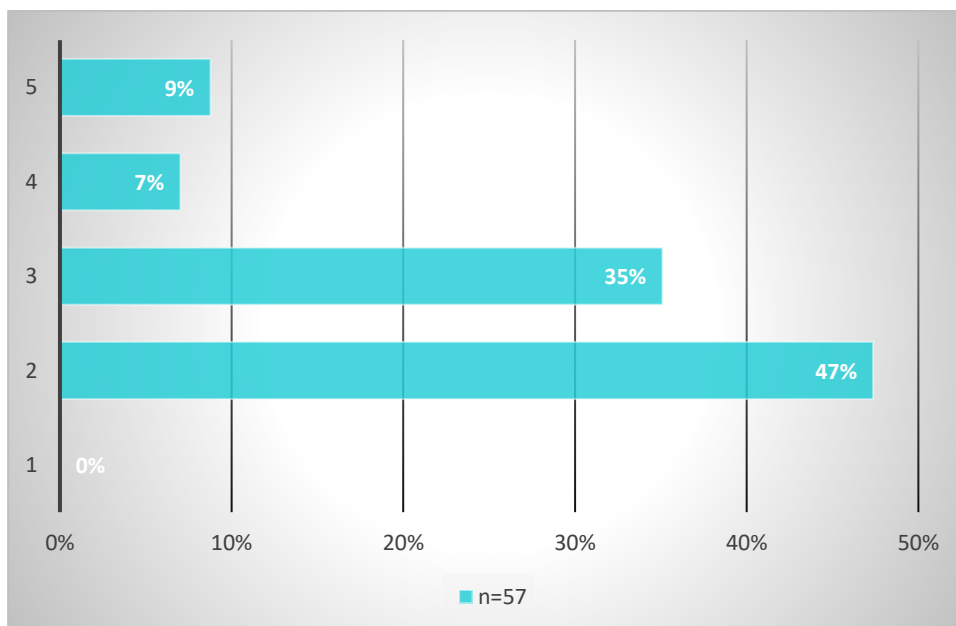
Kolmannessa kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein toimimaton paridynamiikka on huonontanut kommunikaatiota. Kysymykseen vastasi 46 henkilöä. Vastusten keskiarvoksi muodostui 2,5. Suurin osa vastaajista (50 %) vastasi ”harvoin”.

Toiseksi eniten vastauksia (35 %) sai ”jonkin verran” ja kolmanneksi eniten vastauksia (9 %) sai ”usein”. Vähiten vastauksia (2 %) saivat ”hyvin usein” ja ”ei koskaan”. (Kuva 37.)



Kuva 37. Toimimaton paridynamiikka huonontaa kommunikaatiota

Neljännessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka usein vastaajat ovat kokeneet turvattomuutta ambulanssin takatilassa äkillisten liikkeiden vuoksi. Kysymykseen vastasi 57 henkilöä. Vastausten keskiarvoksi muodostui 2,8. Kaksi eniten vastauksia saaneita vastausvaihtoehtoja olivat ”harvoin” (47 %) ja ”jonkin verran” (35 %). Vähiten vastauksia saivat vastausvaihtoehdot ”hyvin usein” (9 %) ja ”usein” (7 %). Vastausvaihtoehto ”en koskaan” jäi ilman vastauksia. (Kuva 38.)



Kuva 38. Turvattomuuden kokeminen ambulanssin takatilassa äkillisten liikkeiden vuoksi

8 KESKEISET TULOKSET

Tässä luvussa esitetään jokaiseen tutkimuskysymykseen saadut vastaukset taulukoittain. Taulukossa 1 käsitellään ensimmäinen tutkimuskysymys, jonka tarkoituksena oli selvittää ajokoulutuksen kehittämiskohteita. Tulokset jakautuivat selvästi kolmeen osa-alueeseen: ajokoulutuksen sisältöön, sen määrään sekä kohderyhmään. Mainitsemisen arvoista on, että ajokoulutuksen määrän lisääminen nousi monissa vastauksissa esille kehittämiskohteissa ja täten muodostui keskeiseksi tulokseksi tässä tutkimuskysymyksessä. Haasteissa se ei noussut keskeiseksi tulokseksi (keskiarvo 2,8).

Taulukossa 2 esitellään yleisimmät haasteet ambulanssia ajaessa. Keskeisimmiksi vastauksiksi nostettiin ne, joiden keskiarvo oli yli 3,0. Haasteet luokiteltiin kolmeen osa-alueeseen: ympäristöön, ambulanssiin sekä kuljettajaan liittyviin haasteisiin. Taulukossa 3 esitetään, miten taulukon 2 haasteisiin voisi vastata ajokoulutuksessa. Esille nousseita asioita olivat koulutukseen, ympäristöön ja kommunikaatioon liittyviä.

Taulukko 1. Ensimmäiseen tutkimuskysymykseen saadut keskeiset vastaukset

Millaisia mahdollisia kehittämiskohteita ensihoitajat kokevat ajokoulutuksessa olevan?		
Ajokoulutuksen sisältö Teoreettinen kouluttaminen Keliolosuhteiden harjoittelu Hälytysajoharjoittelu Auton ulottuvuuksien tunnistaminen Peruutusharjoittelu Simulaatioharjoittelu Ajoharjoittelu pienillä nopeuksilla	Ajokoulutuksen määrä Ajokoulutuksen lisääminen	Ajokoulutuksen kohderyhmä Uudet työntekijät Opiskelijat

Taulukko 2. Toiseen tutkimuskysymykseen saadut keskeiset vastaukset

Mitkä ovat ensihoitajien mielestä yleisimmät haasteet ambulanssia ajaessa?		
<p>Ympäristö</p> <p>Kanssa-autoilijoiden piittaamattomuus ja liikennesäänöistä poikkeaminen</p> <p>Hälytysajoneuvoa ei havaita</p> <p>Ympäristön liikkuvat elementit</p> <p>Olosuhteet vaikuttaa näkyvyyteen</p>	<p>Ambulanssi</p> <p>Ambulanssin ajo-ominaisuudet</p> <p>Sääolot vaikuttaa ajettavuuteen</p>	<p>Kuljettaja</p> <p>Huono vireystila</p> <p>Tietämyksen puute (esim. hälytysajoa koskeva lainsäädäntö)</p>

Taulukko 3. Kolmanteen tutkimuskysymykseen saadut keskeiset vastaukset

Miten näihin haasteisiin voisi vastata ajokoulutuksessa?		
<p>Koulutus</p> <p>Liukkaan ajoradan koulutus</p> <p>Asennekoulutus</p> <p>Teoreettinen kouluttaminen (esim. hälytysajoa koskeva lainsäädäntö)</p>	<p>Ympäristö</p> <p>Sääolosuhteiden huomioiminen</p> <p>Ennakoiva ajotapa</p>	<p>Kommunikaatio</p> <p>Ohjaamon komentokieli</p>

9 POHDINTA

9.1 Eettisyys

Eettisesti kestävät tiedonhankinamenetelmät ja tutkimusmenetelmät nimetään hyvällä tieteellisellä käytännöllä. Tällöin tietoa työhön etsitään ammattikirjallisuudesta, oman tieteellisen alan ammattikirjallisuudesta ja havainnoista. Valmiilla tutkimuksella osoitetaan, että opinnäytetyön tekijät osaavat käyttää johdonmukaisesti tutkimusmenetelmiä, tiedonhankintaa ja he osaavat tulkita saamiaan tutkimustuloksia. Tehdyn tutkimuksen on tuotava uutta tietoa tai sen on kerrottava, kuinka vanhaa tietoa voidaan yhdistellä ja käyttää uudella tavalla. Tutkimusta tehdessä on noudatettava rehellisyyttä, tarkkuutta ja huolellisuutta. Ennen tutkimuksen tekemistä on tutkittavilta saatava suostumus tutkimusaineiston keräämistä varten. (Vilka. 2015.)

Työssä on noudatettu hyvää tieteellistä käytäntöä ja käytetty mahdollisimman paljon alkuperäislähteitä sekä -aineistoja. Työssä on analysoitu tutkimustulokset rehellisesti sekä huolellisesti. Kyselytutkimus on tehty siten, ettei vastauksista ole pääteltävissä vastaajaa vaan vastaukset tehtiin anonymisti. Taustatietoihin liittyvät kysymykset ja niiden vastausvaihtoehdot muodostettiin siten, ettei yksittäistä vastaajaa voi tunnistaa joukosta.

Kysely on lähetetty sähköpostilla kaikille otantaan kuuluville. Heillä on ollut mahdollisuus kieltäytyä vastaamasta kyselyyn. Tutkimukseen osallistuvat saivat saatekirjeen ennen tutkimukseen vastaamista. Saatekirjeessä on kerrottu, että kyselyyn vastaamalla he antavat suostumuksensa osallistumisesta. Saatekirje on esitetty tämän raportin liitteessä 1. Saatteessa oli tutkijoiden yhteystiedot sekä tietoa itse tutkimuksesta esimerkiksi, miksi tutkimusta tehdään ja mihin tutkimuksen tuloksia käytetään. Vastaajille kerrottiin, että vastaaminen tapahtuu anonymisti eikä vastauksia tulla käyttämään muualla kuin tässä opinnäytetyössä.

9.2 Luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuudella eli reliabiliteetilla tarkoitetaan mittaustuloksen tarkkuutta ja kuinka hyvin mittaustulos on toistettavissa (Hirsijärvi ym. 2009, 231–232).

Opinnäytetyön jokaisessa vaiheessa on noudatettu rehellisyyttä, huolellisuutta ja tarkkuutta. Työn lähdemerkinnät on tehty Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun virallisten ohjeiden mukaisesti. Tämän lisäksi työ on tarkastettu plagiointiohjelma Urgundissa. Teoriaosion muodostamiseen käytetyt tutkimukset on haettu yleisistä hyväksytyistä tietokannoista. Tietokannat sekä hakusanat on mainittu opinnäytetyössä.

Tutkimuksen luotettavuutta miettiessä tutkimukseen tuo luotettavuutta suuri otanta ja kyselyn ajankohta. Kyselyn ajankohdaksi oli alustavasti suunniteltu marraskuu 2019. Aikataulu venyi, koska tutkimuslupahakuprosessissa kesti 4,5 kuukautta. Tutkimusluvut saatiin helmikuussa 2020 ja kysely toteutettiin huhtikuussa. Samaan aikaan Suomeen saapui covid-19, joka lisäsi tutkijoiden työtunteja työelämässä, joten opinnäytetyön kirjoittaminen jäi vähäiseksi ja aikataulu venyi lisää.

Kysely ajoitettiin lomakauden ulkopuolelle niin, että kyselyyn vastaa vakituinen ja määräaikainen henkilökunta. Tavoitteena oli kerätä tietoa niiltä henkilöiltä, jotka ovat saaneet Ensihoitokeskuksen molemmat ajokoulutukset. Henkilökemiot eivät vaikuttaneet kyselyn tuloksiin, koska tutkimus tehtiin täysin sähköisesti Webropol-ohjelman avulla.

Työn luotettavuuden kannalta tehtiin selkeä työnjako tutkijoiden kesken. Työtehtävät jaettiin, jotta kokonaisuudesta tulee selkeä ja tekstistä jouhevaa. Molemmat tutkijat osallistuivat työn teoriaosuuden kirjoittamiseen sekä kyselylomakkeen laadintaan. Pohdinta on kirjoitettu kahden tutkijan toimesta, jotta molemmille välittyi selkeä kuva tutkimuksen tuloksista. Tutkimuksen luotettavuutta lisää, kun molemmat tutkijat ovat kirjoittaneet ja analysoineet saatuja tuloksia yhdessä.

9.3 Tulosten tarkastelu

Jakonen ym. (2019) ovat tutkimuksessaan havainneet, että muut tielläliikkujat koetaan haasteiksi muun muassa piittaamattomuuden, yllättävien liikkeiden vuoksi tai he eivät havaitse hälytysajoneuvoa. Tässä opinnäytetyössä tulokset

ovat hyvin samankaltaiset. Vastaajat kokivat kanssa-autoilijat haasteeksi piittaamattomuuden ja liikennesäännöistä poikkeamisen vuoksi. Lisäksi ensihoitajat huomaavat usein, etteivät kanssa-autoilijat havaitse hälytysajoneuvoa.

Kosken ja Sumasen (2019) sekä Aroalhon (2019) tutkimuksissa ajamisen epävarmuutta luo kuljettaja, ajoympäristön elementit ja ajo-olosuhteet eli samat elementit, jotka nousivat esiin haasteina tässäkin tutkimuksessa. Nämä tekijät voivat osaltaan luoda psyykkistä kuormaa, joka todettiin Aroalhon (2019) tekemässä tutkimuksessa riskitekijäksi. Täten Aroalhon (2019) tutkimuksen mukaan kuljettajalla olevia ärsykeitä olisi vähennettävä. Myös tämän opinnäytetyön tulosten perusteella psyykinen kuorma koetaan jonkin verran haasteena (keskiarvo 2,8).

Psyykkisen kuorman aiheuttamasta haasteesta huolimatta tässä tutkimuksessa selvisi, että ensihoitajat kokivat oheistoiminnan harvoin olevan haastavaa ajamisen aikana. Myöskään ambulanssin häiriötekijöiden ei koettu merkittävästi haittaavan toimintaa. Vastaavasti Jakosen ym. (2019) tekemässä tutkimuksessa tutkijat olivat nostaneet esille oheistoiminnan ajoa häiritseväksi tekijäksi.

Aroalhon (2019) tekemässä tutkimuksessa yhdeksi ajamisen riskitekijäksi nousi erilaiset sääolot, erityisesti liukkaus. Tämän opinnäytetyön tulosten perusteella voidaan todeta, että ensihoitajat kokevat erilaiset sääolot haasteina, erityisesti liukkaat kelit. Vastauksista nousikin esiin selkeästi tarve liukkaan ajoradan harjoittelulle. Kuten alaluvussa 2.5 on mainittu, Ensihoitokeskus järjestää liukkaan kelin ajokoulutuspäiviä ensihoitajilleen.

Jakonen ym. (2019) ovat tutkimuksessaan havainneet, että kuljettajan huono vireystila koettiin riskitekijäksi. Myös Aroalhon (2019) tutkimuksessa ensihoitajien väsymyksen todettiin vaikuttavan ambulanssin kuljettamiseen ja olevan näin ollen riski. Tämän opinnäytetyön kyselyssä puolet vastaajista kertoi huonon vireystilan vaikuttavan ajosuoritukseen.

Turvavöiden käytön vähyys huolestutti ja nousi esiin Aroalhon (2019) tutkimuksessa. Tämän työn kyselyssä ensihoitajat käyttivät turvavöitä ahkerammin, eikä näin ollen nouse suureksi riskitekijäksi. Koskinen (2018) oli selvittänyt omassa

tutkimuksessa ensihoitajien kokemuksia ambulanssin takatilasta. Tällöin hoitajan roolissa olivat kokeneet turvattomuutta ambulanssin takatilassa. Samanlaisen tulokseen on päätynyt Aroalho (2019) tutkimuksessaan, jossa ensihoitajat ovat kokeneet turvattomuutta ambulanssin takatilassa hoitaessaan potilasta. Tässä tutkimuksessa turvattomuus takatilassa ei noussut keskeiseksi tulokseksi, mutta tuloksista voidaan päätellä turvattomuutta esiintyvän ajoittain.

Suurinta osaa tähän kyselyyn vastanneista ei pelota ajaa hälytysajoa, mikä on positiivinen havainto. Tämän lisäksi tähän tutkimukseen vastanneet henkilöt myös pelkäävät harvoin ambulanssin kyydissä. Tähän vaikuttaa todennäköisesti se, että vastaajat ovat tutkimuksen mukaan vastuullisia kuljettajia, jotka ottavat muut tiellä liikkujat huomioon. Tätä väitettä tukee se, etteivät kyselyyn vastanneet ensihoitajat kokeneet kuljettajan olevan huoleton tai kuvittelevan itsestään liikoja.

Ambulanssin erilaiset ajo-ominaisuudet verrattuna henkilöautoon tuovat ensihoitajille haasteita. Tämä saattaa osittain vaikuttaa siihen, että kuljettajilla on toisinaan liian suuri tilannenopeus, kuten tässä tutkimuksessa nousi esille. Lisäksi ambulanssin rajoittunut näkyvyys koettiin ajoittain haasteeksi. Jakonen ym. (2019) tutkimuksessa päädyttiin samankaltaiseen tulokseen ambulanssin ajo-ominaisuuksien osalta.

Suurin osa kyselyyn vastanneista koki järjestetyt ajokoulutukset hyödyllisiksi ja toivoivat ajokoulutuksia olevan kerran vuodessa. Niin kuin aikaisemminkin todettu, yhdeksi ajokoulutuksen kehittämiskohteeksi nousi ajokoulutuksen lisääminen. Keskeiseksi tulokseksi ajokoulutuksen puute tai vähäisyys ei noussut, mutta vastauksista voidaan päätellä sen aiheuttavan haasteita ajoittain. Ajokoulutuksen ja -harjoittelun lisääminen nousi esille myös Jakosen ym. (2019) tekemässä tutkimuksessa.

Ensihoitokeskuksen ensihoitajat kokevat kommunikoinnin työparinsa kanssa pääsääntöisesti hyväksi ja riittäväksi. Jakonen ym. (2019) sekä Jakonen ja Sumanen (2019) toivat tutkimuksissaan esille kehittämiskohteenä ensihoitajille työnjaon selkiyttämisen, kommunikoinnin lisäämisen ja komentokielen käytön.

Aikaisempiin tutkimuksiin nähden tulokset olivat hyvin samankaltaisia. Yllättävää oli, että liikenteen liikkuvat elementit koettiin noinkin suureksi haasteeksi. Ennalta odotettavaa oli, että ensihoitajat haluavat enemmän käytännön ajoharjoittelua kuin teoriaopetusta. Lisäksi tutkimustuloksista oli yllättävää huomata, että yhdeksi keskeiseksi tulokseksi nousi tietämyksen puute esimerkiksi hälytysajoon liittyvästä lainsäädännöstä.

9.4 Jatkotutkimusehdotukset

Ajokoulutus ja sen kehittäminen niin, että ne vastaavat koettuihin ja tutkittuihin haasteisiin, ovat aina ajankohtaisia tutkittavia asioita. Ambulanssit päivittyvät ja uudenlaisia ominaisuuksia tulee lisää. Keskeinen jatkotutkimusehdotus on, että kysely toistettaisiin muutamien vuosien välein, jotta ajokoulutuksen sisältöä ja määrää voidaan kohdistaa sen hetkisten haasteiden ja kehitysehdotusten mukaisiksi. Lisäksi voisi vertailla, vaikuttivatko edelliset muutokset ajokoulutuksessa jonkin koetun haasteen pienenemiseen. Mielenkiintoista olisi myös toteuttaa kysely kesäsijaisille ja keikkatyöntekijöille, joista oletetusti suurin osa ovat vastavalmistuneita tai uransa alkupuolella. Näin voisi vertailla, miten muun muassa ajo- ja työkokemus vaikuttaa tutkimuksen tuloksiin ja olisivatko tämän työntekijäryhmän ajokoulutuksen tavoitteet ja sisältö erilaiset.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki. 23.11.2018/942

Aroalho, M. 2019. Hälytysajon riskit ensihoidossa. YAMK-opinnäytetyö. XAMK.

Saatavissa:

<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/171031/Markus%20Aroalho.%20YAMK%2c%202019.pdf?sequence=2&isAllowed=y> [viitattu 3.11.2019].

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. 9. uudistettu painos. Edita.

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Jakonen, A & Sumanen, H. Hälytysajoa komentokielellä. *Systole* 5/2020, 30–31. 2020.

Jakonen, A., Koski, A. & Sumanen, H. 2019. Kohti turvallisempaa hälytysajoa: Riskit tiedoksi ja turvallisuus käytännöksi. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 33/2019. WWW-dokumentti. Saatavissa:

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Kohti_turvallisempaa_h%C3%A4lytysajoa_Traficom_tutkimuksia_33_2019.pdf [viitattu 26.1.2020].

Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä: Miten kirjoitan kvalitatiivisen opinnäytetyön vaihe vaiheelta. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kivari, A. 2019. Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta. WWW-dokumentti. 1/2019 Pelastusopisto. Saatavissa

http://info.smedu.fi/kirjasto/Sarja_A/A1_2019.pdf [viitattu 21.1.2020].

Kohti turvallisempaa hälytysajoa II: Ensihoitoyksikön turvallisuuskriittinen miehistöyhteistyö. 2019. Xamk. WWW-dokumentti. Saatavissa

<https://www.xamk.fi/tutkimus-ja-kehitys/kohti-turvallisempaa-halytysajoa-ii-ensihoitoyksikon-turvallisuuskriittinen-miehistoyhteistyo/> [viitattu 19.10.2019].

Koski, A. & Sumanen, H. 2019. The risk factors Finnish paramedics recognize when performing emergency response driving. *Accident Analysis & Prevention*. Volume 125, pp. 40–48. Saatavissa: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457519301253> [viitattu 2.10.2019].

Koskinen, M. 2018. Ensihoitoyksikön potilastilassa koettu turvallisuus ensihoitajan näkökulmasta. YAMK-opinnäytetyö. XAMK. Saatavissa: <https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/155940/Mika%20Koskinen%20YAMK%202018.pdf?sequence=1> [viitattu 28.9.2019].

Saikkonen, M, Salmenkangas, M ja Keto J-J. Ajoturvallisuusohje. 19.8.2019. Etelä-Pohjanmaan ensihoitokeskus.

Salmenkangas, M. 2019. Ajokoulutusvastaava. Haastattelu 21.10.2019. Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskus.

Salminen, A. 2011. Mikä on kirjallisuuskatsaus? Johdatus kirjallisuuskatsauksen tyypeihin ja hallintotieteellisiin sovelluksiin. Vaasan yliopiston julkaisuja, Opetusjulkaisuja 62, Julkisojohtaminen 4. Vaasa. Saatavissa: https://www.univaasa.fi/materiaali/pdf/isbn_978-952-476-349-3.pdf [viitattu 30.9.2019].

Scott-Parker, B., Curran, M., Rune, K., Lord, W. & Salmon, P.M. 2018. Situation awareness in young novice ambulance drivers: So much more than driving. *Safety science*. Volume 108, pp. 48–58. Saatavissa: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517314224> [viitattu 30.9.2019].

Tieliikennelaki 10.8.2018/729.

Tieliikennelaki 11.12.2002/1091.

Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738

Tuomi, J. & Sarajärvi A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 6. painos. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Valli, R. 2015. Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. 2 uudistettu painos. Juva. PS-kustannus.

Valli, R. 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. 5. Painos. Jyväskylä. PS-kustannus.

Vilka, H. 2015. Tutki ja kehitä. 4. Painos. Jyväskylä. PS-kustannus.

Vilka, H. 2007. Tutki ja mittaa. Aineiston analysointi. Helsinki. Kustannusosakeyhtiö Tammi.

KYSELYTUTKIMUKSEN SAATE

Hei!

Olemme Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun XAMK:n ensihoidon opiskelijoita. Teemme opinnäytetyönämme kyselytutkimuksen ajokoulutuksesta Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskukselle. Kyselytutkimuksessa kysymme muun muassa mielipidettänne ajokoulutuksen sisällöstä ja mahdollisista kehityskohteista sekä ambulanssilla ajon haasteista ja riskeistä. Tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa ajokoulutuksesta saatu hyöty sekä mahdollinen lisäkoulutuksen tarve. Kyselyn tuloksia voidaan käyttää ajokoulutukseen kehittämiseen. Kysely koskee vakituisia ja määräaikaisia työntekijöitä, jos olet kesätyöntekijä tai keikka-työntekijä ethän vastaa kyselyyn.

Vastauksia käsitellään anonyymisti, eikä kukaan ole tunnistettavissa vastauksista. Vastauslinkki on kaikille sama, joten ette ole yksilöitävissä myöskään linkin perusteella. Kyselyyn vastaaminen on vapaaehtoista. Käytämme kyselyn vastauksia ainoastaan opinnäytetyössämme.

Toivottavasti teillä on hetki aikaa vastata kyselyymme. Vastaaminen vie aikaa noin 15 minuuttia. Kyselyyn on mahdollista vastata 24.3.–8.4.2020 välillä. Jokaisen sivunvaihdon yhteydessä on mahdollisuus tallentaa vastaukset ja jatkaa myöhemmin sähköpostiin tulevan linkin kautta.

Linkki kyselyyn: <https://link.webpolsurveys.com/S/D2CBE4800FF509CD>

Salasana: Ajokoulutus2020

Kiitos vastauksista!

Jos teillä on kysyttävää tutkimuksesta, vastaamme mielellämme kysymyksiinne.

Tietoa tutkimuksesta ja tutkimuksen tekijät:

Karoliina Pienimäki okapi017@edu.xamk.fi

Satu Lahtisalo osala084@edu.xamk.fi

Tutkimuksen tilaaja:

Etelä-Pohjanmaan Ensihoitokeskus, Mikko Salmenkangas. mikko.salmenkangas@epshp.fi

Keväisin terveisin,
Karoliina Pienimäki ja Satu Lahtisalo

KYSELYLOMAKE



**Kyselytutkimus Etelä-Pohjanmaan
Ensihoitokeskukselle ajokoulutuksesta**

1. Sukupuoli

- Mies
- Nainen

2. Ikä

- 18-30
- 31-40
- 41-50
- Yli 51

3. Työkokemus ensihoidossa

- 0-5 vuotta
- 6-10 vuotta
- 11-15 vuotta
- 16-20 vuotta
- 21-25 vuotta
- Yli 25 vuotta

4. Tutkinto

- Ensihoitaja (AMK)
- Sairaanhoitaja + 30op:n hoitotason ensihoidon opinnot
- Sairaanhoitaja
- Perustason ensihoitaja/lääkintävahvistimestari-sairaankuljettaja
- Joku muu, mikä?

5. Työsuhde

- Vakituinen
- Määräaikainen
- Kesä-/keikkatyöntekijä

6. Ensihoitoalue

- 1
- 2
- 3
- 4

7. Kuinka paljon ajat vapaa-ajalla vuodessa ?

- 0 - 5 000 km
- 6 000km - 10 000 km
- 11 000- 15 000 km
- 16 000 km - 20 000 km
- 21 000 km - 25 000 km
- 26 000 km - 30 000 km
- 31 000 - 35 000 km
- 36 000 - 40 000 km
- yli 41 000 km

Seuraavissa kysymyksissä kysytään EPSHP:n järjestämistä ajokoulutuksista. Mikäli et ole käynyt niitä, vastaa kysymyksiin 8 ja 10 "en ole käynyt" ja siirry kysymykseen 15.

8. Arvioi EPSHP:n ajokoulutuksen 1. osio, joka on pidetty perehdytyspäivänä tai asemakohtaisena koulutuksena

- En ole käynyt
- En kokenut hyödylliseksi
- En kokenut juurikaan hyödylliseksi
- En osaa sanoa
- Koin osittain hyödylliseksi
- Koin hyödylliseksi

9. Huomaatko ajotaitosi kehittyneen 1. osion jälkeen?

En ollenkaan Huomattavasti

10. Arvioi EPSHP:n ajokoulutuksen 2. osio, joka on pidetty Rengonharjun ajokoulutusradalla

- En ole käynyt
- En kokenut hyödylliseksi
- En kokenut juurikaan hyödylliseksi
- En osaa sanoa
- Koin osittain hyödylliseksi
- Koin hyödylliseksi

11. Huomaatko ajotaitosi kehittyneen 2. osion jälkeen?

En ollenkaan 1 Huomattavasti

12. Koetko, että olet pystynyt välttämään vaaratilanteen tai onnettomuuden ajokoulutuksien jälkeen?

En ollenkaan 1 Huomattavasti En osaa sanoa

13. Oletko tyytyväinen työnantajan järjestämään ajokoulutukseen?

En ollenkaan tyytyväinen 1 Erittäin tyytyväinen

14. Miten kehittäisit ajokoulutusta?

15. Mikä on mielestäsi sopiva määrä ajokoulutusta?

- Kerran vuodessa
- Kaksi kertaa vuodessa
- Kerran kahdessa vuodessa

16. Haluaisitko tai koetko tarvetta harjoitella ajamista liukkaalla ajoradalla?

- Kyllä
- En
- En osaa sanoa

17. Toivoisitko ajoharjoittelun olevan (voit valita useamman vaihtoehdon)

- Käytännön harjoittelua
- Teoriapohjaista opiskelua
- Simulaatio-opetusta

Seuraavissa osioissa kysytään osa-alueittain, millaisia haasteita ambulanssin ajossa on ja kuinka usein niitä kohdataan:

Muihin tienkäyttäjiin liittyvät haasteet, kuinka usein kohtaavat niitä?

1= en koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

18. Kanssa-autoilijoiden piittaamattomuus

1

En osaa sanoa

19. Liikennesäännöistä poikkeaminen

1

En osaa sanoa

20. Hälytysajoneuvoa ei havaita

1

En osaa sanoa

Näkyvyyteen liittyvät haasteet kuljettajan näkökulmasta:

1= ei koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

21. Ympäristössä on paljon liikkuvia elementtejä

1

En osaa sanoa

22. Ohjaamosta on rajoittunut näkyvyys

1

En osaa sanoa

23. Olosuhteiden vuoksi ajoympäristöä ei näe tarpeeksi hyvin

1


En osaa sanoa

Ambulanssin haasteellinen ajettavuus:

1= en koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

24. Ambulanssin ajo-ominaisuudet poikkeavat henkilöautosta


1

En osaa sanoa

25. Ajettavuuteen vaikuttavat sääolosuhteet

1

En osaa sanoa


Seuraavissa osioissa kysytään osa-alueittain ambulanssin henkilöstöön liittyviä asioita ja sitä, kuinka paljon/usein ne vaikuttavat ajosuoritukseen:

Ajokoulutus

1= ei koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

26. Koen, että ajokoulutuksen puute/vähäisyys aiheuttaa haasteita ambulanssia ajaessa


1

En osaa sanoa

27. Koen, että tietämyksen puute (esim. hälytysajoa koskeva lainsäädäntö) aiheuttaa haasteita ambulanssia ajaessa

1

En osaa sanoa

Kuljettajaan liittyvät asiat

1= ei koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

28. Huono vireystila vaikuttaa ajamiseen

1

En osaa sanoa

29. Psykkinen kuorma vaikuttaa ajamiseen

1
Sukupuoli

En osaa sanoa

30. Koen epävarmuutta ajaessani

1

En osaa sanoa

31. Jos koet epävarmuutta ajaessasi, mistä se johtuu?

Työkokemus ensihoidossa

Ajoon keskittyminen

1= ei koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

32. Ambulanssin sisällä on häiriötekijöitä tai ajamiseen kuulumatonta oheistoimintaa, jotka herpaannuttavat keskittymiseni ajoon

1

En osaa sanoa

33. Pelottaako sinua ajaa hälytysajoa?

1

En osaa sanoa

34. Pelottaako sinua olla kyydissä hälytysajossa?

1

En osaa sanoa

(Välinpitämättömyys ja vastuuttomuus) Kuinka usein huomaat hoitajana ollessasi seuraavia piirteitä kuljettajassa?

1= en koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

35. Kuljettaja on välinpitämätön muita kohtaan

1

En osaa sanoa

36. Kuljettajalla on liian suuri tilannenopeus

1

En osaa sanoa


37. Kuljettaja on huoleton ja kuvittelee itsestään liikoja

1

En osaa sanoa

38. Kuljettaja käyttää matkapuhelinta ajaessaan

1



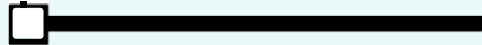
En osaa sanoa

Turvallisuus

1= ei/en koskaan, 2= harvoin, 3= jonkin verran, 4= usein, 5= hyvin usein

39. Koen, että työpari ei ota vastuuta turvallisuudesta


1



En osaa sanoa

40. Olen kiinnittänyt huomiota turvavöiden käytön laiminlyöntiin

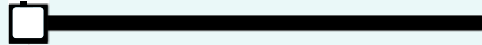
1



En osaa sanoa

41. Toimimaton paridynamiikka on huonontanut kommunikointia

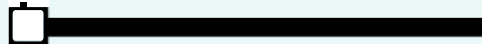
1



En osaa sanoa

42. Olen kokenut turvattomuutta ambulanssin takatilassa äkillisten liikkeiden vuoksi

1



En osaa sanoa

INDUKTIIVINEN SISÄLLÖNANALYYSI, KYSYMYS 14

Alkuperäisilmaus	Pelkistetty ilmaus
<i>"Useammin ajokoulutusta pitäisi saada"</i>	Ajokoulutusta lisää
<i>"Jos ajokoulutuksessa ilmaantuu jotain puutetta taidoissa, ei siihen kuitenkaan tarjota mitään ohjausta. Koulutus on enemmänkin testaus tilanne."</i>	Henkilökohtaista ohjausta ajokoulutuksessa
<i>"Opiskelun aikana harjoittelujaksoilla olisi mielestäni hyvä että ajoharjoittelua saisi jo siellä, esim paluumatkoilla asemapaikoille. Tässä pystyy ohjaajan kanssa käymään ajoon liittyviä asioita rauhassa läpi. Monella ei ole kokemusta pakettiauton ajamisesta ennen töihin tuloa."</i>	Ajoharjoittelua kouluihin ja harjoitteluihin, ajokokemusta lisää
<i>"Enemmän asennekoulutusta ja vinkkejä tähän, vähemmän käsitteilyä"</i>	Asennekoulutus, vähemmän käsittelyharjoituksia
<i>"peruuttelutehtäviä ja auton hahmotustehtäviä (auton ulottuvuus) voisi olla enemmän"</i>	Peruutusharjoittelua, auton ulottuvuuksien tunnistamista
<i>"Hälytysajoa "potilas" kyydissä josta palaute, ennakoivaa harjoittelua ja palaute" (Jälkimmäinen lause poistettu yksilöivän tiedon vuoksi)</i>	Hälytysajon harjoittelua
<i>"Liukkaan ajon koulutusta en ole saanut"</i>	Liukkaan kelin harjoittelua
<i>"Niin, että uudet työntekijät/lomasijaiset saisivat hälytysajoluvat jo ennen varsinaisen työn alkamista. Useasti oltu tilanteessa, jolloin ht:n pitäisi ajaa ja hoitaa potilas"</i>	Hälytysajoluvat sijaisille ennen töiden alkua
<i>"Uusille työntekijöille koulutusta ja ajoharjoitusta enemmän! Ihan pelkkää perusajoa ja hälytysajoa "tyhjänä" sekä niin että joutuu itse olemaan takana paareilla. Monella ei ymmärrystä auton koosta ja mitoista, jotka tärkeitä myös normaalissa ajossa, peruuttamisessa ja liukkaalla. Myös niille perusharjoittelua, jotka kokevat epävarmuutta ja ajavat normaalisti "pikkuautolla" ja vähän. Ymmärrystä miksi käytetään vilkkuja ja vilkun käyttö hälytysajossa, ei unohdeta normaaleja liikennekäytännön malleja!"</i>	Uusille työntekijöille ajokoulutusta enemmän, hälytysajon harjoittelu, auton ulottuvuuksien tunnistamista

<i>"Enemmän ajokoulutusta, esim liukkaan kelin olosuhteissa, samoin pimeällä."</i>	Liukkaan kelin harjoittelua, pimeän kelin harjoittelua
<i>"Useampia kertoja, yhdestä kerrasta ei kovin paljoa iloa ole kuin ehkä siinä mielessä että näytetään mitä VOI tapahtua.."</i>	Ajokoulutusta lisää
<i>" Useammin."</i>	Ajokoulutusta lisää
<i>"Enemmän näitä"</i>	Ajokoulutusta lisää*
<i>"Auton ääri rajojen hahmottamista. Mahtuuko tietystä välistä vai ei. Kokemattomat eivät uskalla ohittaa vaikka olisi tilaa kun eivät hahmota missä apukuskin puoleinen rengas menee."</i>	Auton ulottuvuuksien tunnistamista
<i>"Esim ennakoivan ajon simulaattori hälyajosta"</i>	Simulaattoriharjoittelu
<i>"Paha sanoa kun en ole päässyt koulutukseen"</i>	Koulutukseen pääseminen
<i>"Useammin"</i>	Ajokoulutusta lisää
<i>"Käytännön esimerkkejä sattuneista vahingoista ja niihin johtaneista tekijöistä."</i>	Tapahtuneet vahingot esimerkkinä koulutuksessa
<i>"Ajamista voisi kuvata, jotta näkisi kolmannesta perspektiivistä, miten eri harjoituksista on suoriutunut. Esimerkiksi erilaisia pujotteluja, nelisakaraa tms. tehtäessä etäisyyksien hahmottamiseen voisi olla apua siitä, että toimintaa on kuvattu."</i>	Ajosuoritteen kuvaaminen ajokoulutuksessa
<i>"Useammin"</i>	Ajokoulutusta lisää
<i>"Erilaisia harjoituksia pienillä nopeuksilla. Myös työvuorokohtaisten harjoitusten lisäämistä."</i>	Ajoharjoittelua pienillä nopeuksilla, työvuorokohtaiset harjoittelut
<i>"kouluttajien keskeistä kommunikaatiota"</i>	Kouluttajien välinen kommunikaatio
<i>"Lisäisin ajoneuvon käsittelyn jälkeen normaalia ajamista ja kohtauksia liikenteessä."</i>	Ajokokemuksen lisääminen

Pelkistetty ilmaus	Alaluokka
Ajokoulutusta lisää	Ajokoulutuksen lisääminen
Hälytysajoluvat sijaisille ennen töiden alkua Uusille työntekijöille ajokoulutusta enemmän	Uusien työntekijöiden ajokouluttaminen
Ajoharjoittelua kouluihin ja harjoitteluihin	Opiskelijoiden ajokouluttaminen

Asennekoulutusta Tapahtuneet vahingot esimerkkinä koulutuksessa	Teoreettinen kouluttaminen
Liukkaan kelin harjoittelua Pimeän kelin harjoittelua	Sääolosuhteiden harjoittelua
Hälytysajon harjoittelua	Hälytysajon harjoittelua
Henkilökohtaista ohjausta ajokoulu- tuksessa Ajosuoritteen kuvaaminen ajokoulu- tuksessa	Henkilökohtainen opettaminen
Auton ulottuvuuksien tunnistaminen	Auton ulottuvuuksien tunnistaminen
Peruutusharjoittelua	Peruutusharjoittelua
Simulaattoriharjoittelua	Simulaattoriharjoittelua
Ajoharjoittelua pienillä nopeuksilla	Ajoharjoittelua pienillä nopeuksilla
Työvuorokohtaista harjoittelua	Työvuorokohtaista harjoittelua
Kouluttajien välinen kommunikaatio	Kouluttajien välinen kommunikaatio
Pääseminen ajokoulutukseen	Pääseminen ajokoulutukseen

Alaluokka	Pääluokka
Ajokoulutuksen lisääminen Työvuorokohtainen harjoittelu	Ajokoulutuksen määrä
Teoreettinen kouluttaminen Keliolosuhteiden harjoittelua Hälytysajoharjoittelua Auton ulottuvuuksien tunnistaminen Peruutusharjoittelua Simulaatioharjoittelua Ajoharjoittelua pienillä nopeuksilla	Ajokoulutuksen sisältö
Uusien työntekijöiden ajokouluttami- nen Opiskelijoiden ajokouluttaminen	Ajokoulutuksen kohderyhmä
Henkilökohtainen opettaminen Kouluttajien välinen kommunikaatio	Kouluttajat
Pääseminen ajokoulutukseen	Ajokoulutukseen osallistuminen

INDUKTIIVINEN SISÄLLÖNANALYYSI, KYSYMYS 31

Alkuperäisilmaukset	Pelkistetty ilmaus
<i>"Usein ajo olosuhteista."</i>	Ajo-olosuhteet
<i>"Muun liikenteen aiheuttamat vaarat"</i>	Muu liikenne
<i>"Lisää kokemusta"</i>	Kokemattomuus
<i>"epävarmuutta luo huono ajokeli (kova tuuli, liukkaus)"</i>	Kova tuuli, liukkaus
<i>"Jäisestä tienpinnasta tai huono näkyvyys johtuen sateesta ja pimeydestä."</i>	Liukkaus, sade, pimeys
<i>"Useimmiten väsymys, liukas tienpinta ja siihen liittyvät muut keliolosuhteet (sade/sohjo/sumu jne) lisäävät varovaisuutta. Tosin tällöin ajetaan kelin vaati- malla tavalla. Pääasia, että pääsee ehjänä perille. Lisäksi liikkuminen hämärässä alueella jossa hirvieläimiä, lisää epävarmuuden tunnetta."</i>	Väsymys, liukkaus, sade, sohjo, sumu, eläimet
<i>"Muista liikenteessä olojoista ja liukkaudesta"</i>	Muu liikenne, liukkaus
<i>"Sääolosuhteet, paljon liikennettä"</i>	Sääolosuhteet, liikenteen paljous
<i>"sääolosuhteista, mahd liukkaus, sateet, pimeä"</i>	Liukkaus, sade pimeä
<i>"Sääolosuhteet, väsy."</i>	Sääolosuhteet, väsymys
<i>"Huono keli, liukkaus ja hälytysajo"</i>	Huono keli, liukkaus, hälytysajo huonossa kelissä
<i>"Huono ajokeli"</i>	Sääolosuhteet
<i>"Hälytysajossa riskien tiedostaminen. Koen kokemuksen tuoneen osittain myös epävarmuutta, koska tiedostaa riskit paremmin."</i>	Hälytysajo, riskien tiedostaminen
<i>"Huonot sääolosuhteet, esim. talvella loskainen tai peilijäinen tie, erityisesti silloin kun yhdistetään häly-</i>	Sääolosuhteet, loska, hälytysajo huonossa kelissä,

<i>tysajo huonoon säähän. Ahtaat pihat ja auton ääri-vojen hahmottaminen. Läheltä piti -tilanteet lisäävät epävarmuutta jonkin aikaa, kun hetkeksi jää pelko tilanteen toistumisesta.”</i>	ahtaat pihat, auton mittojen hahmottaminen, läheltä piti -tilanteet
<i>”epävarmuus liittyy enemmän keliolosuhteisiin varsinkin talvella”</i>	Sääolosuhteet

Pelkistetty ilmaus	Alaluokka
Ajo-olosuhteet	Ajo-olosuhteet
Muu liikenne Liikenteen paljous	Muu liikenne
Kokemattomuus	Kokemattomuus
Kova tuuli Liukkaus Sade Pimeys Sohjo Sumu Loska Sääolosuhteet Huono keli	Sääolosuhteet
Väsymys	Väsymys
Eläimet	Eläimet
Hälytysajo	Hälytysajo
Hälytysajo huonossa kelissä	Hälytysajo huonossa kelissä
Ahtaat pihat	Ahtaat pihat
Auton mittojen hahmottaminen	Auton mittojen hahmottaminen
Läheltä piti -tilanteet	Läheltä piti -tilanteet
Riskien tiedostaminen	

Alaluokka	Päälukka
Väsymys Kokemattomuus Auton mittojen hahmottaminen Riskien tiedostaminen	Kuljettaja

Hälytysajo Läheltä piti- tilanteet	
Muu liikenne Eläimet Ahtaat pihat	Ajoympäristön elementit
Sääolosuhteet Hälytysajo huonossa kelissä Ajo-olosuhteet	Ajo-olosuhteet