

Selvitys poliisi (AMK) opiskelijoiden ajotaidosta

Juho Mannila

3/2021

TIIVISTELMÄ

Juho Mannila: Selvitys poliisi (AMK) opiskelijoiden ajotaidosta

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Petri Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on ollut selvittää poliisi (AMK) tutkintoa suorittavien opiskelijoiden ajotaidon tilaa ja siinä mahdollisesti olevia ongelmia. Kyseessä on laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus, joka kuitenkin pitää sisällään myös määrälliselle eli kvantitatiiviselle tutkimukselle ominaisia piirteitä. Aineiston keräämiseen käytettiin kolmea teemahaastattelua, joiden lisäksi tarkasteltiin myös tutkintoon kuuluvan ajoneuvon käsittelykokeen tuloksia viiden kurssin osalta.

Tavoitteena oli selvittää, että millaisissa asioissa poliisiopiskelijoilla on ongelmia ja mitkä tekijät niihin mahdollisesti vaikuttavat taustalla. Tämän lisäksi tarkoituksena on yrittää löytää erilaisia ratkaisuja opiskelijoiden ajotaidon parantamiseksi. Tutkimuksen teoriaosuudessa käydään läpi muun muassa sitä millaisista asioista hyvä ajotaito rakentuu ja mikä sen merkitys on poliisityön näkökulmasta. Tarkoituksena on myös avata Poliisiammattikorkeakoulun ajokoulutuksen rakennetta ja sisältöä yleisellä tasolla.

Opinnäytetyön tutkimuksen tuloksista selvisi, että opiskelijoilla on ollut ongelmia muun muassa ajoneuvon käsittelyssä ja ennakkoinnissa. Käsittelyyn liittyvät ongelmat koskivat lähinnä sellaisia tilanteita, joissa etäisyyksien sekä ajoneuvon mittasuhteiden hahmottaminen korostuu. Ongelmien uskotaan johtuvan ensisijaisesti siitä, että opiskelijoille ei välttämättä ole kerennyt kertymään tarpeeksi ajokokemusta, mutta tämä ei ole täysin yksiselitteistä. Riittävä lähtötaso kuitenkin tekee opimisesta helpompaa ja antaa myös paremmat valmiudet kehittyä poliisiauton kuljettajana.

Sivumäärä: 34 sivua

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Helmikuu 2021

Avainsanat: tutkimus, ajotaito, ajo-opetus, Poliisiammattikorkeakoulu, liikenneturvallisuus

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 AJOTAIDOSTA JA LIIKENNETURVALLISUUDESTA	2
2.1 Yleistä.....	3
2.2 Ajotaito poliisin näkökulmasta	5
3 POLIISI (AMK) AJOKOULUTUKSESTA.....	8
3.1 Rakenne.....	9
3.2 Sisältö.....	9
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	10
4.1 Tutkimuskysymykset.....	11
4.2 Tutkimusmenetelmät.....	11
4.3 Alkuperäinen suunnitelma.....	12
5 AJONEUVON KÄSITTELYKOKEESTA.....	13
5.1 Yleistä.....	13
5.2 Tuloksia kursseittain.....	16
6 HAASTATTELUT	18
6.1 Haastattelu 1	19
6.2 Haastattelu 2	20
6.3 Haastattelu 3	22
7 TUTKIMUKSEN TULOKSET	24

7.1 Tuloksista.....	24
7.2 Voidaanko opiskelijoiden ajotaitoa parantaa?	27
7.3 Luotettavuus.....	27
8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA.....	29
8.1 Parannusehdotuksista	30
8.2 Muita havaintoja ja tulkintoja.....	31
8.3 Yhteenveto.....	31
9 LÄHTEET	33

1 JOHDANTO

Idea opinnäytetyöni aiheelle syntyi vasta hieman ennen, kun kurssimme oli määrä aloittaa työharjoittelu. Olin istumassa luennolla yhdessä koulumme auditorioista, kun kuulin ainakin omasta mielestäni varsin mielenkiintoisenväittämän. Se liittyi Poliisiammattikorkeakoululle tulevaan palautteeseen, joka koskee työharjoittelussa olevien opiskelijoiden yleisimpiä puutteita. Opettajan mukaan ehdottomasti eniten palautta tulisi opiskelijoiden puutteellisesta ajotaidosta.

En osaa sanoa miksi, mutta tämä tuli jostain syystä itselleni melkoisena yllätyksenä. Mikäli nyt oikein muistan, niin aiheesta ei keskusteltu tuolloin sen enempää, vaan jatkoimme ohjelmassa eteenpäin. Harmikseni näiden palautteiden sisältöjä ei avattu yhtään tarkemmin, joten uupumaan jäi varsinaisesti kokonaan tieto siitä, että millä tavoin ja missä olosuhteissa nämä puutteet opiskelijoiden ajamisessa oikein ilmenevät. Aloin myös siinä kohtaan muistelevaan, että joku toinenkin henkilökuntaan kuuluva olisi aikaisemmin saattanut mainita jotain vastaavaa koulutuksen aikana. Mielenkiintoni heräsi välittömästi siinä määrin, että ajattelin vihdoinkin löytäneeni sopivan aiheen opinnäytetyölleni ja päätin lähteä tutkimaan asiaa hieman tarkemmin.

Pyrin selvittämään näitä opiskelijoiden ajotaidossa mahdollisesti olevia ongelmia sekä niihin taustalla vaikuttavia syitä. Ennen kaikkea minua kiinnostaa tietää se millä tavoin nämä puutteet opiskelijoiden ajotaidossa konkreettisesti ilmenevät. Liittyvätkö kaikki mahdolliset ongelmat pelkästään ajoneuvon käsittelemiseen vai onko ongelmia ilmennyt myös jollain muilla ajamisen osa-alueilla? Näkisin ajotaidon kuitenkin muodostavan lukuisista eri asioista koostuvan kokonaisuuden, joista ajoneuvon käsittely on vain yksi osa. Tämän lisäksi haluan selvittää mistä mahdollisista eri tekijöistä näiden puutteiden voidaan katsoa johtuvan.

Hetken asiaa tutkittuani tulin siihen käsitykseen, että vastaavanlaista selvitystä poliisiopiskelijoiden ajotaidosta ei olisi ainakaan opinnäytetyönä aiemmin tehty. Pyrin tässä tutkimuksessa edellä mainittujen lisäksi myös selvittämään, että millaisia eri ratkaisuja opiskelijoiden ajotaidon parantamiseksi voitaisiin tehdä. Tarkoituksenani on myös luonnollisesti tuoda saatujen tutkimustulosten pohjalta esiin myös omia näkemyksiäni asiaan liittyen.

Aihe on omasta mielestäni tärkeä muun muassa sen takia, että ihmisten ajotaidolla on yleisesti ottaen liikenneturvallisuuden kannalta hyvin oleellinen merkitys. Poliisi käyttää myös ajoneuvoja liikumiseen työssään riippumatta siitä, että työskenteleekö rikostorjunnan tai valvonta- ja hälytystoimintasektorin puolella. Tämän lisäksi työn luonne asettaa poliiseille kuljettajina tiettyjä kriteereitä ja haasteita, mitkä korostavat ajotaidon merkitystä entisestään. Tuon näitä kyseisiä asioita tarkemmin esiin vielä työn myöhemmässä vaiheessa.

Ilmiönä opiskelijoiden puutteellinen ajotaito ei ole aivan uusi, sillä asia on ylittänyt uutiskynnyksen jo reilu kymmenen vuotta takaperin. Ylen verkkosivuilla julkaistussa uutisessa todetaan, että opiskelijoiden joukossa on paljon sellaisia, joilta löytyy koulutukseen vaadittava ajokortti, mutta ei niinkään ajokokemusta. Yhtenä selittävänä tekijänä esiin tuodaan myös se, että monet kouluun hakvista ovat kaupunkialueilta, eivätkä he siksi välttämättä ole koskaan omistaneet autoa. Lisäksi silloinen poliisitarkastaja Heikki Ihalainen poliisihallituksesta ehdottaa uutisessa, että osaksi koulun valintakoetta tulisi ottaa ajokoe. Ihalaisen mukaan ajokoe ei kuitenkaan olisi hakijaa poissulkeava, vaan enemminkin motivoisi ajoharjoitteluun silloin, kun hakija tietoon tulisi mahdolliset puutteet ajo- taidossa. (Yle, 2010.)

Oli myös mielenkiintoista saada selville, että muut viranomaiset ovat tiedostaneet vastaavan ilmiön olemassaolon. Löysin toisen uutisen, jonka mukaan poliisin lisäksi myös ensihoitajien ajotaito on heikentynyt. Uutisen mukaan vastavalmistuneiden ensihoitajien ja konstaapelien heikentynyt ajotaito näkyy muun muassa lisääntyneiden pienien kolarien määrässä. Tarkastaja Jouni Takalan mukaan ajotaidon heikentyminen johtuu ainakin osittain siitä, että ajokortti hankittiin ennen aiemmin ja monella oli oma auto. Nykyään käytetään myös enemmän julkisia kulkuvälineitä, jolloin ajokilometrejä ei välttämättä ole kerennyt kertymään Poliisiammattikorkeakouluun mennessä. (Niinistö, 2017.)

Tällä hetkellä ajotaitoa ei mitenkään mitata Poliisiammattikorkeakoulun valintakokeissa, joten Ihalaisen ehdotus valintakokeiden yhteydessä järjestettävästä ajokokeesta on ainakin omasta mielestäni varsin mielenkiintoinen. Teoriatasolla tämä kuulostaa kyllä hienolta ja yksiselitteiseltä ratkaisulta ongelmaan, mutta asian toteuttaminen käytännössä on aina oma asiansa. Valintakoe on jo tällä hetkellä kaksivaiheinen ja suhteellisen tiivis paketti, joten ajokokeen järjestäminen tuhansille hakijoille koko vuoden ympäri voisi tuottaa vaikeuksia. Mikäli ajokoe ei edes olisi hakijaa poissulkeva, niin minun on melko vaikea nähdä, että sillä olisi ainakaan yleisesti ottaen opiskelijoiden ajotaitoon kovin suuri merkitys. Voisihan se tietysti jo etukäteen motivoida hakijaa harjoittelemaan ajamista koetta varten, mutta valintakokeiden jälkeen tapahtuva omatoiminen ajoharjoittelu on jo tälläkin hetkellä yksittäisen opiskelijan oman motivaation varassa.

2 AJOTAIDOSTA JA LIIKENNETURVALLISUUDESTA

Ennen kuin lähden uppoutumaan varsinaisten poliisiopiskelijoiden ajotaitoon, niin koin tarpeelliseksi perehtyä ja tuoda esiin, että millaisista asioista hyvän ajotaidon yleisesti ottaen oikein katsotaan koostuvan. Niinpä tässä luvussa käsitellään yleisiä ajotaitoon ja liikenneturvallisuuteen liittyviä tekijöitä. Tarkoituksena on muun muassa tuoda esiin, että mitkä ovat hyvän kuljettajan ominaispiirteitä ja pyrkiä tämän lisäksi perustelemaan, että miksi ajotaidolla on omasta mielestäni iso merkitys

poliisityön kannalta. Tähän jälkimmäiseen liittyen nostan myös esiin, että millaisia eri haasteita ja ajotaitoon vaikuttavia elementtejä poliisin ammattiin itseasiassa liittyy.

2.1 Yleistä

Ajotaitoa on omalla tavallaan melko haastava määritellä yksittäisenä käsitteenä, sillä sitä voidaan jossain määrin pitää subjektiivisena asiana eli jokainen määrittelee sen omalla tavallaan. On kuitenkin olemassa tiettyjä ominaisuuksia, joita yleisesti ottaen hyvän kuljettajan voidaan katsoa omaavan. Hyvä ajotaito pitää sisällään ainakin turvallisen ajoneuvon käsittelyn, liikennelaitteiden tuntemisen ja kyvyn soveltaa niitä käytännössä, omien aikomusten tekemisen muille selväksi sekä kyvyn lukea muiden toimintaa. Muun muassa EU-direktiivissä ohjeistetaan kuljettajatutkinnon vastaanottajia kiinnittämään huomiota siihen, että osoittaako hakija harkitsevaa ja sosiaalista liikennekäyttäytymistä. Tällainen liikennekäyttäytyminen pitää sisällään mukautuvan ja määrätietoisensa ajamisen, tie- ja sääolosuhteiden, muiden tienkäyttäjien huomioon ottamisen sekä ennakkoinnin. (Keskinen ym. 2012, 13, 15.)

Ennakoivalla ajolla tarkoitetaan muun muassa tulevien tilanteiden ennustamista, erilaisten riskien olemassaolon tiedostamista ja niiden tunnistamista sekä torjumista muuttamalla omaa toimintaa. Etenkin ajonopeuksien ja turvavälien merkitystä liikenteessä korostetaan. (Liikenneturva: Ennakoiva ajo.) Hyvän ja turvallisen kuljettajan ominaisuuksia ovat lisäksi itsekriittisyys ja ymmärrys omista henkilökohtaisista piirteistä, asenteista, käytöksestä sekä omista rajoista. Kuljettajan tulee lisäksi keskittyä ajamiseen, havainnoida ympäristöä ja jatkuvasti sovittaa ajoneuvon suuntaa sekä nopeutta vaihtuviin olosuhteisiin. Tällainen tilannetietoisuus on ennen kaikkea välttämätöntä niin poliiseille, kuin muillekin hälytysajoneuvoja kuljettaville viranomaisille. (The Police Foundation, 2013, 3, 5.)

Näin ollen voidaan siis vastaavasti päätellä, että epäedullisia piirteitä kuljettajille puolestaan voisivat olla muun muassa ainakin seuraavat asiat:

- puutteellinen kyky käsitellä ajoneuvoa ja sen hallintalaitteita
- liikennelaitteiden heikko tuntemus ja kyky soveltaa niitä käytännössä
- itsekäs ja huono käyttäytyminen liikenteessä
- olemassa olevien riskien vähätteleminen sekä niiden ottaminen

Ajoneuvon käsittelyn on oltava riittävällä tasolla, jotta liikenteessä on mahdollista liikkua turvallisesti. On tunnettava ajoneuvon hallinta- ja turvalaitteet sekä ymmärrettävä ajoneuvon käsittelyyn ja hallintaan liittyvät riskit sekä oma vastuu niihin liittyen. Lisäksi on tiedettävä ajoneuvon vaatima ti-

lantarve sekä hallittava ajoneuvon suunta ja nopeus kaikissa olosuhteissa. Kuljettajana ei ole vastuussa pelkästään omasta, vaan myös mahdollisien matkustajien sekä muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta. (Ajokortti-info: Ajoneuvon käsittely ja hallinta.)

Liikennesäännöt puolestaan ovat välttämättömiä muun muassa sen takia, että niillä pyritään takaamaan turvallinen ja joustava liikkuminen sekä tukemaan ihmisten oikeita tulkintoja liikenteessä. Ihmisten käyttäytyminen liikenteessä perustuu hyvin pitkälti olemassa oleviin liikennesääntöihin, vuorovaikutukseen sekä oman ja muiden toiminnan ennakoitavuuteen.

Myös ihmisten asenteiden ja liikennekäyttäytymisen merkitystä on yhtä lailla pidettävä merkittävänä asiana liikenneturvallisuuden kannalta. Liikenne on sosiaalinen verkosto, jonka sujuvuuteen ja turvallisuuteen jokainen yksittäinen tienkäyttäjä voi vaikuttaa omalla käyttäytymisellä ja tekemisellään. Liikenteessä niin sanotulla rattiraivolla tarkoitetaan usein jostain ulkoisesta ärsykkeestä, kuten esimerkiksi yllättävästä tilanteesta johtuvaa tunteiden kuumentumista. Vaikka kaikkia tunnekuohuja ei aina pysty ennalta ehkäisemään, niin jokainen meistä pystyy kuitenkin vaikuttamaan siihen kauanko nämä tunteet kestävät ja miten ne vaikuttavat omaan käyttäytymiseemme. Yleensä myös muiden tienkäyttäjien toimintaa saatetaan tulkita virheellisesti, joka puolestaan usein johtaa väärinymmärryksiin. (Liikenneturva: Vuorovaikutus liikenteessä: liikennekäyttäytymisen perusteet.)

Liikenneturvan toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen kertoo liikennesäännöistä seuraavasti: ”Puutteet sääntöjen tuntemuksessa tai sääntöjen piittaamaton noudattamatta jättäminen vaikeuttavat ennakoinnista liikenteessä ja pahimmillaan johtavat onnettomuuteen. Jos kokee, että toiset eivät noudata sääntöjä, voi seurauksena olla ärsyntyminen ja halua pitää kiinni omista oikeuksista hinnalla millä hyvänsä. Kun säännöt tunnetaan ja niitä noudatetaan, virheellinen käyttäytyminen ja virheellisen käyttäytymisen kokeminen vähenevät. (Liikenneturva: Tunne liikennesäännöt.)

Useissa tutkimuksissa ympäri maailmaa on todettu, että uusilla kuljettajilla on huomattavasti suurempi riski joutua onnettomuuteen, kun kokeneemmilla kuljettajilla. Vakavissa onnettomuuksissa riskin on todettu olevan jopa noin viisinkertainen. Tämän lisäksi on myös todettu, että riski joutua onnettomuuteen on nuorilla uusilla kuljettajilla suurempi, kun vastaavasti vanhemmilla uusilla kuljettajilla. Näin ollen ajouran alussa olevaa onnettomuusriskiä vähentää sekä suurempi ajokokemus, että aikuisempi ikä. Ajokokemuksen voidaan katsoa olevan kuitenkin jossain määrin valintakysymys, sillä osa uusista kuljettajista ajaa kortin saatuaan paljon, kun taas toiset ajavat vain hyvin vähän tai eivät ollenkaan. (Keskinen ym. 2012, 11-12.)

Noin joka kolmas liikenteessä loukkaantuneista ja noin viidennes liikenteessä menehtyneistä on 15-24 vuotias. Vakuutustilastoista ilmenee, että liikenneonnettomuuksien määrä suhteutettuna ajo-

korttien määrään on ensimmäisen ajovuoden aikana jopa kolminkertainen, kun verrataan esimerkiksi kolme vuotta ajaneisiin. (Liikenneturva: Nuoret (15-24) liikenteessä.) Henriikka Keinänen tutki vuonna 2019 nuorten riskialttiin liikennekäyttäytymisen ilmenemismuotoja ja syitä opinnäytetyössään: Nuorten riskialttius liikenteessä. Keinäsen mukaan ylinopeutta pidetään yhtenä suurimpana syynä nuorten liikenneonnettomuuksille. Taustasyiksi puolestaan selvisi muun muassa nuorten kokemattomuus kuljettajana, omien ajotaitojen yliarviointi, kaverien painostus ja näyttämisen halu. (Keinänen 2019.)

Huonot keliolosuhteet on myös syytä tuoda esiin, sillä muun muassa liukkaat tiet, pimeys ja rankat lumi- sekä vesisateet lisäävät riskejä ja vaikuttavat kaikkiin kuljettajiin rippumatta siitä, että minkä verran ajokokemusta on kerennyt kertymään. Varsinkin äkilliset muutokset keliolosuhteissa lisäävät onnettomuusriskiä. Nopeuden alentamisen ja turvavälien lisäämisen merkitys korostuu entisestään silloin, kun tie on liukas ja näkyvyys huono. Hyvä kuljettaja tiedostaa nämäkin riskit sekä osaa varautua niihin esimerkiksi varaamalla riittävästi aikaa matkan tekemiseen. Myös sääolosuhteisiin jo etukäteen perehtyminen on suotavaa. (Liikenneturva: Vaikeat ajo-olosuhteet.)

2.2 Ajotaito poliisin näkökulmasta

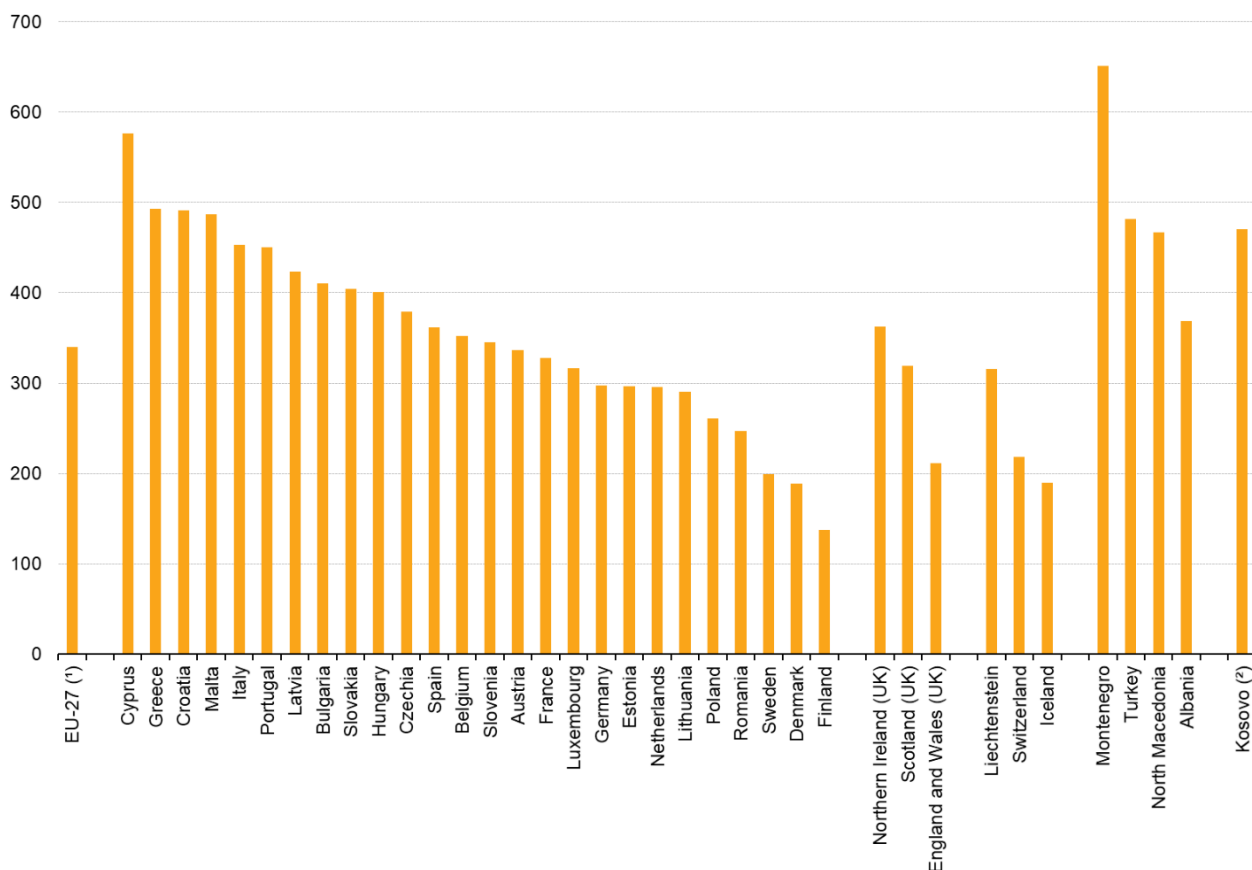
Turvallinen poliisiauton kuljettaminen eri olosuhteissa edellyttää muun muassa hyvää liikennelukutaitoa, liikennesääntöjen tuntemusta sekä ajoneuvon hallintaa. Auto on ehdottomasti yksi poliisin arkityön keskeisimmistä työvälineistä. (Poliisiammattikorkeakoulu: Lisätietoja ajokorttivaatimuksesta, poliisi (AMK).) Näin ollen on selvää, että kulkuneuvoilla liikkuminen on merkittävä osa poliisin toimintaa Suomessa monestakin eri syystä. Partiot muun muassa liikkuvat autoilla tehtäväpaikalta toiselle. Lisäksi tunnuksellisilla poliisiautoilla on tärkeä rooli näkyvässä järjestyksen- ja liikenteenvalvonnassa.

Myös yhtenä esimerkkinä mainittakoon se, että Suomi on maana pinta-alansa nähden melko harvaan asuttu ja poliisien määrä suhteessa asukaslukuun on yksi Euroopan alhaisimpia. Seuraavalla sivulla olevassa kuvassa (Kuva 1, sivu 6) näkyy, että poliisien määrä Suomessa vuosina 2016-2018 oli keskimäärin suhteutettuna 100 000 asukasta kohti 137 kappaletta. Luku oli alhaisin koko Euroopan Unionin alueella. (Eurostat: Police officers per 100 000 inhabitants.)

Lisäksi viimeisimmän 2012-2014 välisenä aikana tehdyn Poliisin rakenneuudistuksen, eli niin sanotun PORA III:n seurauksena, muun muassa poliisilaitoksien määrää vähennettiin 24:stä nykyiseen 11 kappaleeseen. Poliisilaitosten ja -asemien vähenemisen seurauksena toiminta-alueet ovat kasvaneet suuremmiksi. (Poliisi: Poliisin hallintorakenteen kehittämishanke (PORA III) – toimeenpanon loppuraportti)

Police officers, EU-27, average 2016-2018

(per hundred thousand inhabitants)



(*) Figures for Ireland are missing for all three years

(²) This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244/1999 and the ICJ Opinion on the Kosovo declaration of independence.

Source: Eurostat (online data code: crim_just_job)

eurostat 

Kuva 1: Poliisien määrä EU-valtioissa vuosina 2016-2018 suhteutettuna 100 000 asukasta kohti. (Eurostat)

Näin ollen poliisien vähäinen määrä suhteessa asukkaisiin ja pinta-alaan asettaa omat haasteensa tehtävistä suoriutumiselle. Lisäksi Suomen monenlainen ympäristö ja vaihtelevat vuodenajat tuovat ajamiselle omat haasteensa sekä edellyttävät, että poliisilla on käytössään useita erilaisia kulkuneuvoja. Rajaam tämän työn ulkopuolelle kuitenkin muut kuin autot, sillä lähtökohtaisesti nämä muut poliisin käytössä olevat kulkuneuvot edellyttävät erikoistumiskoulutusta, joka ei sisälly poliisi (AMK) koulutukseen. Esimerkiksi A-ajokorttiluokan eli ”moottoripyöräkortin” löytyminen ei siis automaattisesti tarkoita, että kyseinen henkilö voisi toimia työtehtävissään moottoripyöräpoliisina. Näin ollen poliisi (AMK) opiskelijat eivät koulussa tai työharjoittelussa ollessaan lähtökohtaisesti toimi, kuin ainoastaan sellaisten ajoneuvojen kuljettajina, joihin B-luokan ajokortti riittää.

Suurin osa poliisin käytössä olevasta ajoneuvokalustosta on sellaista, jonka kuljettaminen on mahdollista B-luokan ajokortilla. Poliisilla on käytössä yhteensä noin 1600 autoa. Näistä varmaan tunnetuimpia ovat perinteiset poliisin tunnuksin ja värein varustellut pakettiautorunkoiset partioautot, joista kansankielellä käytetään nimitystä ”maija”. Tällaisia pakettiautorunkoisia- ja farmarimallisesta henkilöautosta rakennettuja partioautoja on molempia yhteensä noin 500 kpl. Poliisilla on käytössä näiden lisäksi myös monia muita autoja ja ajoneuvoja useisiin eri käyttötarkoituksiin. (Poliisi: Ajoneuvot.)

Poliisien ja muiden hälytysajoneuvoja kuljettavien viranomaisten tulisi olla esimerkillisiä kuljettajia. Hälytysajoneuvojen kuljettajina toimivien henkilöiden tulisi aina tiedostaa, että heidät nähdään eräänlaisina roolimalleina kansalaisten toimesta. Omat asenteet ja toiminta liikenteessä vaikuttavat myös muiden käyttäytymiseen niin hyvässä, kuin huonossa. (The Police Foundation, 2013, 3.)

Poliisi joutuu välillä työnsä puolesta olemaan tekemisissä sellaisten asioiden kanssa, jotka kuormittavat sekä henkisesti että välillä fyysisestikin. On erittäin tärkeä tiedostaa, että stressi ja rasitus vaikuttavat ajokykyyn. Tietyt inhimilliset tekijät voivat tämänkaltaiseen työhön yhdistettynä lisätä riskin mahdollisuutta liikenteessä huomattavasti. Kun ajamiseen yhdistetään samanaikaisesti muun muassa kiireestä aiheutuva paineen tunne, vaativaan tehtävään henkisesti ja fyysisesti valmistautuminen, radioliikenteen kuunteleminen ja vieressä istuvan partiokaverin navigointi, niin on ajamiseen keskittyminen jo huomattavasti haastavampaa. (The Police Foundation, 2013, 13.)

Lisäksi poliisien tulisi vielä ajamisen ohessa kyetä tekemään paljon erilaisia havaintoja, jotka voivat liittyä esimerkiksi juuri käsillä olevaan tehtävään tai muun liikenteen valvontaan. Jotta selviytyminen tästä kaikesta on mahdollista, niin ajamisen olisi syytä olla poliiseille edes sen verran luonnollista, että se tulisi jossain määrin alitajunnasta. Ajoneuvon turvallinen kuljettaminen on kuitenkin aina kuljettajan ensisijainen tehtävä. Tämän takia onkin hyvä tiedostaa, että ihmisen aivoilla on rajallinen kyky jakaa huomiota kilpailevien tehtävien välillä. Jopa aivotutkijat ovat sitä mieltä, että aivot eivät kykenisi todellisuudessa tekemään montaa asiaa samanaikaisesti, vaan ne siirtelevät tarkkaavaisuutta useamman eri tehtävän välillä. Kun samanaikaisesti yritetään tehdä kahta kognitiivisesti kuormittavaa tehtävää, niin suoritus heikkenee vähintäänkin toisen, ellei jopa molempien osalta. (Liikenneturva: Tarkkaamattomuus.)

Poliisilla on tietyin edellytyksin oikeus poiketa velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita ja ajoneuvon käyttöä koskevista säännöksistä. Kuljettaja on tällöin velvollinen noudattamaan erityistä varovaisuutta. Tietoisesti liikennesäännöistä poikettaessa muiden tienkäyttäjien havainnoinnin ja riskien tiedostamisen merkitys korostuu, sillä tällaista poikkeavaa toimintaan

ei välttämättä osata odottaa tai siihen reagoida. Ennakointi ja omien aikeiden muille selväksi tekeminen on tärkeää vahingon välttämiseksi, vaikka muut tienkäyttäjät ovatkin velvollisia antamaan esteettömän kulun hälytysääni- ja valomerkkejä antaville hälytysajoneuvoille. (Tieliikennelaki 729/2018 3:10§, 7:184§.)

Vuoden 2013 tilastojen perusteella yleisimpiä tilanteita, joissa poliisiajoneuvovaurioita ilmeni, olivat peruuttaminen ja esteeseen ajaminen. Lähes puolet (46 prosenttia) kaikista poliisiajoneuvovaurioista syntyivät parkkipaikoilla ja autotalleissa. Kääntymistilanteiden vaurioista 84 prosenttia, peruutustilanteiden vaurioista 82 prosenttia ja esteeseen ajoista 71 prosenttia olisi ollut estettävissä ennakoiden. Peruutustilanteissa tapahtuneista vaurioista 4,6 prosenttia ja esteeseen ajamisista 4,6 prosenttia oli johtunut huomion kiinnittymisestä muualle. Ainoastaan 15 prosenttia kaikista vaurioilmoituksista oli syntynyt hälytys- ja takaa-ajojen yhteydessä. Kaikki hälytysajoissa tapahtuneet vauriot jakautuivat seuraavasti: 31 prosenttia ennakoimattomuus, 25 prosenttia johtui yllättävästä tekiästä, 21 prosenttia pakkopysäytyksistä ja 15 prosenttia huomion kiinnittymisestä muualle. (Mansikkamäki, 2015, 47-48.)

3 POLIISI (AMK) AJOKOULUTUKSESTA

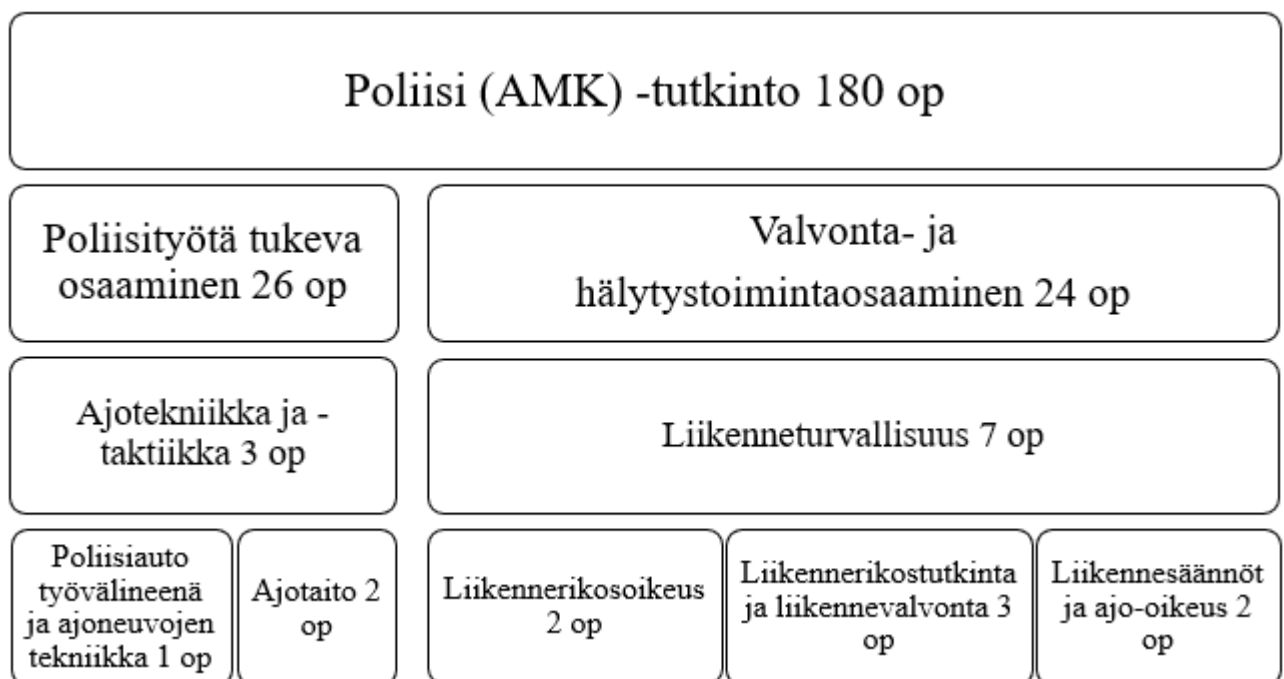
Poliisi (AMK) koulutukseen hakeutavalta edellytetään ajotaitoon liittyen tällä hetkellä ainoastaan voimassa olevaa B-luokan ajokorttia. (Poliisiammattikorkeakoulu: Hakuvaatimukset). Valintakokeen yhteydessä ei siis ole ajokoetta.

B-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan sellaisia ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3500kg ja jotka ovat sekä suunniteltu, että valmistettu kuljettamaan enintään kahdeksaa henkilöä kuljettajan lisäksi. Tämän lisäksi B-luokan ajokortti mahdollistaa sellaisten ajoneuvoyhdistelmien kuljettamisen, joissa on B-luokan vetoauton lisäksi hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750kg. Hinattavan ajoneuvon kokonaismassa voi ylittää 750kg sillä edellytyksellä, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3500kg. (Ajokorttilaki 386/2011 2:4§.)

Nykyään ajokorttilupa on mahdollista liittää ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan kuljettaessa ajoneuvossa on oltava automaattivaihteisto, mikäli tämä on suorittanut kuljettajatutkinnon ajokokeen automaattivaihteisella autolla. (Ajokorttilaki 386/2011 3:16§). Pelkästään automaattivaihteisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajokortti riittää hakuvaiheessa, mutta ajotutkinnon suorittamista manuaalivaihteisella autolla suositellaan kuitenkin jo ennen opintojen alkamista. (Poliisiammattikorkeakoulu: Lisätietoja ajokorttivaatimuksesta, poliisi (AMK)).

3.1 Rakenne

Tämänhetkinen Poliisi (AMK) -tutkinto on laajuudeltaan 180 opintopistettä (op) ja sen suoritus aika on noin 3 vuotta. Yhden opintopisteen tulisi vastata noin 27 tuntia työtä. Tutkintoon sisältyy lisäksi noin vuoden pituinen työharjoittelujakso, joka alkaa normaalin aikataulun mukaisesti silloin, kun takana on noin 1,5 vuotta opintoja. Koko tutkinnosta Ajotekniikka- ja taktiikka opintojakson osuus on 3 opintopistettä ja Liikenneturvallisuus opintojakson 7 opintopistettä. Ajotekniikka ja -taktiikka opintojakso asettuu laajemman Poliisityötä tukeva osaaminen -nimisen kokonaisuuden alle, kun taas Liikenneturvallisuus on vastaavasti yhtenä osana Valvonta- ja hälytystoimintaosaamista. (Poliisiammattikorkeakoulu: Tutkinnon rakenne.) Alapuolella oleva kuvio (Kuvio 1) havainnollistaa tätä kokonaisuutta.



Kuvio 1: Ajo- ja liikenneopintojen osuus koko poliisi (AMK) tutkinnosta

3.2 Sisältö

Ajotekniikka- ja taktiikka opintojakso on jaettu kahteen erilliseen osajaksoon, joista ensimmäinen on 1 opintopisteen laajuinen *Poliisiauto työvälineenä ja ajoneuvojen taktiikka* ja toinen 2 opintopisteen laajuinen *Ajotaito*. Osaamistavoitteeksi Poliisiauto työvälineenä ja ajoneuvojen taktiikka -osajaksolle on määritelty se, että opiskelija tietää poliisiauton hallintalaitteet, osaa tehdä sille päivittäisen huollon, tuntee sen varusteet ja kykenee suorittamaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden. Ajotaito -osajaksos osaamistavoitteena on, että sen suorittamisen jälkeen opiskelija osaa käsitellä ja kuljettaa poliisiautoa vaihtelevissa ajotilanteissa turvallisesti. Ajotaito -osajaksos asiakokonaisuudet

pitävät sisällään poliisiauton käsitlemisen ja kuljettamisen erilaisissa ympäristöissä. Molempien edellä mainittujen osajaksojen tulee olla hyväksytysti suoritettu ennen harjoittelua ja ne edellyttävät muun muassa verkkotenttien, ajokokeiden ja harjoitusten suorittamista hyväksytysti. Ajotaitoon liittyvä koulutus pitää siis sisällään sekä luentoja, että useita erilaisia käytännön harjoituksia. (Poliisi-ammattikorkeakoulu: Opetussuunnitelma 2020–2022, 22.)

Tällaisia ohjattuja käytännön harjoituksia ovat muun muassa kaupunkiajot, ajoneuvon käsittelykoe, rataharjoittelut, maantieajoharjoitus sekä hälytysajoharjoitus. Kaupunkiajoa on kolmella erillisellä kerralla yhteensä noin 12 oppituntia ja se pitää sisällään ohjattua kaupunkiajo-opetusta sekä arvioitavan ajokokeen. Rataharjoittelua on kahdella erillisellä kerralla yhteensä 8 oppituntia ja sen sisältö koostuu ajoharjoitteluradalla pidettävistä erilaisista harjoituksista, joiden yhtenä tavoitteena on tutustua käytännössä ajoneuvojen käyttäytymiseen erilaisissa ajo-olosuhteissa. Neljän oppitunnin mittainen maantieajoharjoitus puolestaan tähtää siihen, että opiskelija osaisi tulevaisuudessa kuljettaa tunnuksellista poliisiautoa taajaman ulkopuolisessa liikenteessä turvallisesti. Hälytysajoharjoitus puolestaan on koulun aitojen sisäpuolella suoritettava kahden oppitunnin mittainen harjoitus, jossa opiskelija pääsee kerran kokeilemaan hälytysajoa. Yksittäinen opiskelija pääsee kuitenkin ajamaan näistä tuntimääristä karkeasti vain puolet, sillä johtuen vuorottelusta toinen puoli ajasta menee seuraillessa opiskelijatovereiden suorituksia takapenkiltä. (Poliisi (AMK) tutkinto, Ajotekniikka – ja taktiikka, totutussuunnitelma.)

Ajoneuvon käsittelykokeesta ja sen sisällöstä kerrotaan tarkemmin luvussa 5. Mansikkamäki on vuonna 2015 avannut poliisin perustutkintovaiheen ajokoulutuksen sisältöä ja sen rakentumista hieman tarkemmin jo aiemmin mainitsemassani raportissa: Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista. Raportissa Mansikkamäki tuo muun muassa erilaisten harjoitusten lisäksi esiin sen, että millä tavoin nykyisen ajokoulutuksen sisältö on muuttunut vanhasta tutkinnosta. En tästä syystä lähde avaamaan näitä muita opintojaksojen sisältämiä harjoituksia enää sen tarkemmin. Koin silti aiheelliseksi avata Ajotekniikka – ja taktiikka opintojaksoa hieman yleisellä tasolla, koska sillä on kuitenkin oleellinen merkitys poliisiopiskelijoiden ajotaidon kannalta.

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa käsitellään tutkimuksen toteuttamiseen liittyviä asioita, kuten tutkimuksen tavoitteita ja siinä käytettyjä menetelmiä. Olen pohjustanut tutkimuksessa käyttämiäni tutkimus- ja analyysimenetelmiä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta apuna käyttäen. Pyrin muun muassa tämän kirjallisuuden kautta perustelemaan, että miksi juuri nämä menetelmät ovat hyviä ja minkä takia päädyin käyttämään niitä. Lopuksi kerron vielä lyhyesti siitä, että mitä olin alkuperäisesti suunnitellut tekemäni.

4.1 Tutkimuskysymykset

Tutkimuksen lähtökohtana ja kipinäni itselleni toimi toteamus siitä, että Poliisi (AMK) opiskelijoiden ajotaidosta on tullut palautetta Poliisiammattikorkeakoululle. Kaikessa yksinkertaisuudessaan tämän opinnäytetyön tarkoituksena on saada tietoa opiskelijoiden ajotaidosta, siinä mahdollisesti olevista ongelmista ja niiden syistä. Tutkimuksessa yritän saada vastaukset seuraaviin kysymyksiin:

1. Missä asioissa poliisiopiskelijoilla on ajamiseen liittyen ongelmia ja millä tavoin ne konkreettisesti ilmenevät?
2. Mistä ongelmat johtuvat? Mitkä tekijät vaikuttavat opiskelijoiden ajotaitoon?
3. Millä tavoilla opiskelijoiden ajotaitoa voitaisiin mahdollisesti parantaa?

4.2 Tutkimusmenetelmät

Tämä opinnäytetyö on ensisijaisesti kvalitatiivinen- eli laadullinen tutkimus, jossa kuitenkin on lisäksi hyödynnetty myös jonkun verran kvantitatiiviselle eli määrälliselle tutkimukselle ominaisia piirteitä. Tällaisesta laadullisen ja määrällisen tutkimuksen yhdistämisestä käytetään ilmaisua *mixed methods research*. Sen perusajatuksena on, että laadullisen ja määrällisen tutkimuksen yhdistäminen loisi paremmin ymmärrystä tutkimusongelmaan, kun jompikumpi edellä mainituista yksinään. Tämän lisäksi sen nähdään paikkaavan niitä heikkouksia, joita molemmat tutkimusmenetelmät yksinään pitävät sisällään. (Tuomi ja Sarajärvi, 2018, 58.)

Pääasiallisena tutkimusmenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Teemahaastattelulle on ominaista, että se rakentuu tiettyjen teemojen eli aiheiden ympärille ja haastateltavalle esitetään tarvittaessa lisäkysymyksiä, joilla pyritään saamaan tarkennusta vastauksiin. (Harisalo, Keski-Petäjä ja Talkkari, 2002, 28-29.) Yksi teemahaastattelun eduista on ehdottomasti se, että haastattelun aikana voidaan haastateltavien vastauksien perusteella tarkentaa ja syventää kysymyksiä. Yksi laadullisen tutkimuksen perinteisiin liittyvä kysymys on se, että pitäisikö kaikille haastateltaville esittää aina täysin samat kysymykset, samassa järjestyksessä ja samoilla sanamuodoilla. Teemahaastattelujen toteutukset voivat kuitenkin vaihdella tutkimusten välillä lähes avoin haastattelu tyyppisestä aina strukturoidusti etenevään haastatteluun. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, 65-66.)

Puolistrukturoidulla haastattelulla tarkoitetaan sitä, että kaikille haastateltaville esitetään samat kysymykset, mutta toisin kuin täysin strukturoidussa haastattelussa, niin kysymyksille ei ole määritetty erikseen valmiita vastausvaihtoehtoja. Puolistrukturoitu haastattelu mahdollistaa muun muassa

sen, että haastateltava voi vastata hänelle esitettyihin kysymyksiin avoimesti sekä perustella vastauksensa. (Harisalo ym. 2002, 28-29.)

Siitä huolimatta, että esitettyjen kysymysten sisällöt olivat pääasiassa kaikille haastateltaville samat, niin kysymyksiä jouduttiin kuitenkin mukauttamaan jokaiselle haastateltavalle sopiviksi. Tämän lisäksi joidenkin kohdalla jouduttiin karsimaan osa kysymyksistä pois, sillä vaikka kaikki haastattelut ovatkin poliiseja, niin yksikään heistä ei toimi aivan täysin samoissa tehtävissä. Näin ollen haastattelut eivät olleet aivan täysin puolistrukturoituja, vaan asettuvat enemmänkin johonkin avoimen haastattelun ja puolistrukturoidun haastattelun välimaastoon. Tämä sopi allekirjoittaneelle hyvin, sillä intressissä oli myös pystyä käymään avointa keskustelua aiheeseen liittyen. Lisäksi yhtenä tavoitteena oli mahdollisimman rento ilmapiiri haastattelutilanteessa.

Haastatteluista saadun aineiston käsittelemiseen käytettiin menetelmänä sisällönanalyysia, jota voidaan pitää perinteisenä laadullisen tutkimuksen perusanalyysimenetelmänä. Sen lisäksi, että sisällönanalyysia voidaan pitää yksittäisenä metodina, niin sitä voidaan pitää myös eräänlaisena väljänä teoreettisena kehyksenä, joka on mahdollista liittää erilaisiin analyysikokonaisuuksiin. Koska haastateltavilta oli tarkoituksena saada omia näkemyksiä opiskelijoiden ajotaitoon liittyen, niin vastauksia päädyttiin luokittelemaan teemojen perusteella. Tällaisesta *teemoittelu* on yksinkertaisimmillaan laadullisen aineiston pilkkomista ja ryhmittelemistä erilaisten aihepiirien mukaisesti. Tämä mahdollistaa muun muassa aineistossa esiintyvien tiettyjen teemojen vertailemisen. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, 78-79.)

Kuten jo aiemmin ilmeni, niin tässä tutkimuksessa on laadullisten menetelmien eli teemahaastattelujen lisäksi myös vivahde määrällisiä menetelmiä. Niille aineistona toimii kursseittain jaetut poliisiopiskelijoiden ajoneuvon käsittelykokeen tulokset, joiden saamisesta iso kiitos Poliisiammattikorkeakoulun ajo-opettajille ja heidän arkistolleen. Tämän aineiston tarkempaa sisältöä käsitellään myöhemmin. Analyysimenetelmänä käytetty *luokittelu* sopii allekirjoittaneen mielestä tässä tapauksessa erinomaisesti, sillä aineistoksi saadut valmiit dokumentit ovat taulukoita, joista ilmenee viideltä eri kurssilta yhteensä 420 poliisiopiskelijan yksilöivä suoritus ajoneuvon käsittelykokeessa. Luokittelu on yksi yksinkertaisimmista muodoista järjestää aineistoa, sillä alkeellisimmillaan aineiston perusteella määritellään erilaisia luokkia ja tämän jälkeen lasketaan, että kuinka monta kertaa jokin tietty luokka esiintyy aineistossa. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, 79.)

4.3 Alkuperäinen suunnitelma

Alkuperäisenä suunnitelmanani opinnäytetyön aiheeni suhteen oli kuitenkin tehdä määrällinen tutkimus, jossa olisin laatinut Webropol-kyselylomakkeen ja lähettänyt sen valvonta- ja hälytystoiminta

sektorilla työskenteleville poliisimiehille. Tarkemmin asiaa pohdittuani tulin kuitenkin siihen lopputulokseen, että ensisijaisena menetelmänä teemahaastattelu on parempi vaihtoehto sekä tutkimusongelman, että myös itseni kannalta. Omasta mielestäni haastattelemisella on varsinkin tässä tapauksessa mahdollista saada sekä enemmän, että tarkempaa tietoa aiheesta. Tämän lisäksi koen henkilökohtaisesti haastattelussa tapahtuvan vuorovaikutuksen mielekkäämpänä vaihtoehtona, kun pelkkien kyselylomakkeiden vastausten tulkitsemisen.

Toisaalta etuina kirjeitse- tai sähköpostitse lähetetyissä kyselylomakkeissa on muun muassa niiden taloudellisuus ja mahdollisuus tavoittaa useita vastaajia kerralla. Vastaajien on tällöin myös helposti mahdollista sekä pohtia, että tarkastaa omia vastauksiaan. Lisäksi vastaaja voi kokea tällöin arkaluontoisiin kysymyksiin vastaamisen helpommaksi, kun ollessaan haastateltavana henkilökohtaisesti. Vastaavasti tällaisten kyselylomakkeiden huonoja puolia ovat yleisesti ottaen heikompi vastaamisprosentti kuin haastatteluissa sekä rajallisempi mahdollisuus kysyä ja saada lisätietoa kysymyksistä. Laadittuihin kysymyksiin on tällöin kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta väärinymmärtämisen mahdollisuutta ei tulisi. Vastaamattomuus puolestaan voi vääristää saatuja tuloksia. (Jyrinki, 1974, 25-27.)

5 AJONEUVON KÄSITTELYKOEESTA

Tässä luvussa käsitellään tutkintoon kuuluvaa ajoneuvon käsittelykoetta tarkemmin. Kerron ensin yleisiä asioita kokeeseen ja sen suorittamiseen liittyen. Avaan muun muassa kokeen rakennetta ja arviointikriteerejä, jotta lukijan on mahdollista saada edes jonkinlainen käsitys siitä, ennen kuin kokeen tuloksiin paneudutaan tarkemmin. Tuon myös esiin, että millä perusteella valitsin aineistoksi yhteensä 5 kurssia, joista neljä on poliisi (AMK) ja yksi vanhanmallinen poliisin perustutkinto. Lopuksi avaan tuloksia jokaisen kurssin osalta yksitellen.

5.1 Yleistä

Kuten jo luvussa 3 tuli ilmi, niin osana opintoja suoritettava ajoneuvon käsittelykoe sisältyy Ajotaito-osajaksoon. Ennen kuin varsinainen arvioitava käsittelykoe suoritetaan, niin opiskelijoille on pidetty kahden oppitunnin mittainen harjoitus käsittelyradalla, jossa rataa ja kokeen arviointikriteereihin tutustutaan johdetusti. Radan läpiajamista oli tuolloin mahdollista päästä kokeilemaan ensimmäisen kerran. Vasta tämän harjoituksen jälkeen opiskelijoilla on mahdollisuus päästä harjoittelemaan omalla ajallaan radalla itsenäisesti tulevaa koetilannetta varten. Opiskelijoiden ei ole muun muassa mahdollista päästä työharjoitteluun ennen kuin he ovat läpäisseet käsittelykokeen ja koko opintojakson hyväksytysti.

Käsittelykoe suoritetaan ulkona tasaisella asfalttikentällä Poliisiammattikorkeakoulun alueella. Koe ajetaan pakettiautomallisella poliisiautolla, jossa on manuaalivaihteet. Johtuen auton välitilassa olevasta umpinaisesta seinästä taustapeilistä ei varsinaisesti ole hyötyä, vaan peruuttamisessa käytetään sivupeilejä. Peruutustutka ei myöskään ole käytettävissä siitä huolimatta, että sellainen useista poliisilaitoksien vastaavista autoista löytyy.

Käsittelykoe koostuu radasta, joka pitää sisällään muun muassa keilojen ja aurauskeppien pujottelea etu- ja takaperin, auton kohdistamisen ja pysäyttämisen ajosillalle sekä taskupysäköinnin saamaan ruutuun kummastakin suunnasta. Lisäksi etäisyyksiä hahmottamista mitataan peruuttamalla ja etuperin ajamalla aitaa vasten, jolloin peruutettaessa auton ja aidan välinen etäisyys saa olla enintään 50 cm ja etuperin ajettaessa 30cm.

Kuten seuraavalla sivulla olevasta kuvasta (Kuva 2) näkyy, niin kokeen hylkäysperusteita ovat enimmäisajan ylittyminen, kosketus aitaa vasten ajettaessa, taskupysäköinnin yhteydessä osuminen pysäköintiruudun kulmissa oleviin aurauskeppeihin tai yli viiden muun virheen tekeminen. Tällaisia muita virheitä voivat olla esimerkiksi kosketukset keiloihin/aurauskeppeihin, pyörän putoaminen ajosillalta tai siinä pysähtymättä jättäminen, taskupysäköinnin yhteydessä jalkakäytävän reunan osuminen, turvavyön käyttämättä jättäminen tai ajoneuvon virheellinen käsittely (Esim. renkaiden ulvottaminen tai vaihdelaatikon rusahdus).

Radan läpiajaminen mitataan kellottamalla ja virheiden tekemisestä kokeen aikana rangaistaan erilaisilla aikasakoilla, jotka lisätään lopuksi ajoaikaan. Näin ollen kokonaisaika pitää sisällään sekä ajoajan että kokeessa mahdollisesti tehdyt virheet. Yhtenä esimerkkinä virheistä mainittakoon, että pelkkä keilaan tai aurauskeppiin osuminen tietää 10 sekunnin sanktiota per pyörä, kun taas vastavasti keilan tai aurauskepin kokonaan kaatamisesta tulee 20 sekuntia.

Käsittelykokeen hylkäysperusteet
1. Kosketus aitaan peruutettaessa 2. Kokonaisajan ylittyminen 3. Yli 5 virheen tekeminen 4. Kosketus keppiin taskupysäköinnin yhteydessä 5. Kosketus aitaan kohti ajettaessa
Virheet aikasakkoineen
1. Ajovalojen käyttämättä jättäminen 30 sekuntia. Poistettu. 2. Turvavyön kiinnittämättä jättäminen 30 sekuntia. 3. Ajoneuvon virheellinen käsittely (esim. renkaiden ulvottaminen tai vaihdelaatikon rusahdus) 30 sekuntia. 4. Peruutettaessa aita vasten etäisyyden oltava enintään 50 cm. Ylimenevältä osalta 1 sekunti / 1 cm. 5. Kosketus keilaan tai auraskeppiin 10 sekuntia / pyörä. Keilan tai auraskepin kaataminen 20 sekuntia. 6. Pyörän putoaminen ajosillalta 10 sekuntia / pyörä. Pysähtymättä jättäminen ajosillalla 30 sekuntia. 7. Taskupysäköinnissä auton oltava ruudussa peilejä myöten. Jalkakäytävän reunaan osuminen 10 sekuntia / pyörä. 8. Kohti ajettaessa aita etäisyyden oltava enintään 30 cm. Ylimenevältä osalta 1 sekunti / 1 cm.

Kuva 2: Käsittelykokeen hylkäysperusteet ja virheet aikasakkoineen.

Tutkimukseen aineistoksi valituista kursseista kaksi (2018/3 ja 2019/1) valittiin sattumanvaraisesti, kun taas loput (2020/1, 2014/1 ja peruskurssi 150) puolestaan valitsin tietoisesti. Syynä 2020/1 kurssin osalta tähän oli se, että se oli aineistonkeruuhetkellä (4.11.2020) ainoa kurssi, joka oli suorittanut käsittelykokeen uudistuneilla arviointikriteereillä. Tarkoituksenani oli pyrkiä tekemään havaintoja siitä, että onko uudistuksella mitään vaikutusta opiskelijoiden tuloksiin. Tietysti vielä tässä kohtaan on vaikea tehdä kovin laajoja analyyskejä sen suhteen.

Tämän lisäksi valitsin johtuen minulle esitetystä pyynnöstä muutaman hieman vanhemmankin kurssin, jotta voisin yrittää vertailla kokeen tuloksia tuoreempien kurssien tulosten kanssa. 2014/1 on ensimmäinen poliisi (AMK) tutkinnon suorittanut kurssi. Valitsin peruskurssin 150 sillä perusteella, että se oli opiskelijamääränsä puolesta lähimpänä muita valitsemiani kursseja, kun taas valtaosassa muita peruskursseista oli huomattavasti vähemmän opiskelijoita.

Merkittävin asia ajoneuvon käsittelykokeen arviointikriteerien muuttumisessa kurssilla 2020/1 oli siirtyminen numeraalisesta arvostelusta asteikolla 1-5 uuteen hyväksytty/hylätty malliin. Näin ollen kokeen aikana mahdollisesti tulevat virheet eivät myöskään enää pudota kokonaisajan perusteella annettavaa numeroa. Muutoksia tuli myös suurimpaan sallittuun kokonaisaikaan, jota käsitellään vielä hetken kuluttua tarkemmin. Siitä huolimatta, että arviointikriteerit ovat muuttuneet, niin on varsinainen käsittelykoe pysynyt samanlaisena jo useiden vuosien ajan.

Ennen 2020/1 kurssia hyväksytty suoritus virheineen oli alle 7 minuuttia. Tuolloin 1-2 virheen tekeminen kokeen aikana pudotti kokonaisajan perusteella saatavaa numeroa yhdellä ja 3-5 virheen tekeminen kahdella. 2020/1 kurssista alkaen hyväksytyn suorituksen virheineen tulee olla alle 5 minuuttia 30 sekuntia.

5.2 Tuloksia kursseittain

Seuraavaksi käsitelen äsken mainitsemieni neljän Poliisi (AMK) kurssin ja yhden vanhan peruskurssin ajoneuvon käsittelykokeen tuloksia, jotka perustuvat Poliisiammattikorkeakoulun ajo-opettajien pitämään kirjanpitoon. Sivulla 18 olevasta taulukosta (Taulukko 1) näkyy yhteenvetona jakauma hyväksyttyjen ja hylättyjen suoritusten välillä. Ennen aineiston haltuun saamista oli opiskelijoiden yksilölliset tiedot poistettu näkyvistä. Aineistosta ilmenee täten ainoastaan kurssitasolla yksittäisten käsittelykokeen suorittajien mahdollisesti tekemät virheet, ajo- ja kokonaisaika sekä kokeen hylkääminen tai hyväksyminen. Yksi huomioon otettava asia on se, että aineisto pitää sisällään ainoastaan käsittelykokeen ensimmäisen yrityskerran. Näin ollen aineistosta ei ilmene se, että kuinka ensimmäisellä yrityksellä hylätyn suorituksen saaneiden uusinnat ovat menneet.

Peruskurssille numero 150 käsittelykoe pidettiin helmikuussa 2011. Käsittelykoetta oli tuolloin tekemässä 72 opiskelijaa. Hylätyn suorituksen sai heistä 15 kappaletta seuraavin perustein: Viidellä tuli kosketus aitaan päin peruutettaessa, kahdella ylittyi kokonaisaika, neljällä virheet pudottivat numeroa, kolmella kosketus tuli taskupysäköinnin yhteydessä ja yksi osui lopuksi aitaan sitä kohti ajettaessa. Virheettömästi radan onnistui läpäisemään 34 opiskelijaa, joista 14 kappaletta sai arvosanakseen 5.

Kurssin 2014/1 käsittelykoe pidettiin 16.2 – 19.2.2015 välisenä aikana. Kokeen suoritti tuona aikana yhteensä 79 opiskelijaa, joista hylätyn suorituksen sai 28 opiskelijaa. Hylkäysperusteet jakautuivat tällä kertaa seuraavasti: 11 opiskelijaa peruutti aitaan päin, yhdellä tuli kokeen aikana yli 5 virhettä, kahdella ylittyi kokonaisaika, kymmenen opiskelijan koe hylättiin numeron putoamisen seurauksena ja neljällä opiskelijalla tuli kosketus taskupysäköinnin yhteydessä. Täysin virheettömiä suorituksia oli 19 kappaletta ja 5 opiskelijaa onnistui saamaan arvosanakseen 5.

Kurssi 2018/3 on suorittanut käsittelykokeen 7.1 – 21.1.2019 välisenä aikana. Käsittelykoetta oli yhteensä tuolloin tekemässä 101 opiskelijaa, joista hylätyn suorituksen sai 29 kappaletta. Näistä yhdeksällä kokeen hylkäämisen perusteena oli kosketus aitaan päin peruutettaessa, kahdeksalla kosketus taskupysäköinnin yhteydessä, kolmella ylittyi enimmäisaika ajamisen puolesta, yhdellä oli virheitä yli sallitun enimmäismäärän (7/5) ja lopuilla kahdeksalla hylkääminen johtui joko kokonaisajan ylittymisestä aikasakkojen seurauksena tai virheiden määrän laskiessa kokonaisajan puolesta hyväksytyn numeron nolliin. Vastaavasti arvosanaan 5 yltäneitä oli ainoastaan seitsemän kappaletta. Täysin virheettömiä hyväksytyjä suorituksia oli 34 kappaletta.

Kurssi 2019/1 suoritti käsittelykokeen 5.8 – 19.8.2019 välisenä aikana. Vastaavasti opiskelijoita oli tekemässä käsittelykoetta tuolloin 99 kappaletta, joista 11 opiskelijan suoritus hylättiin. Hylkäysperusteet jakautuivat tällä kertaa seuraavasti: 1 kpl kosketuksia aitaan päin peruutettaessa, 3 kpl kosketuksia taskupysäköinnin yhteydessä, 1 kpl enimmäisajan ylityksiä pelkästään ajamisen puolesta ja 6 kpl aikasakoista sekä virheistä seuranneita kokonaisajan ylityksiä/numeron putoamisia. Opiskelijoista jopa 17 kappaletta sai arvosanakseen 5 ja täysin virheettömiä hyväksytyjä suorituksia oli 47 kappaletta.

2020/1 oli ensimmäinen kurssi, joka suoritti käsittelykokeen uudistuneilla arviointikriteereillä elokuun aikana vuonna 2020. Opiskelijoita suorittamassa käsittelykoetta oli tällä kertaa 69 kappaletta ja heistä hylätyn suorituksen sai 12 kappaletta. Hylätyistä suorituksista kahdella syynä oli kosketus aitaan peruutettaessa, neljällä kosketus taskupysäköinnin yhteydessä, kaksi ajoi radan liian hiljaa ja lopuilla neljällä ylittyi kokonaisaika virheistä tulleiden aikasakkojen seurauksena. Täysin virheettömiä hyväksytyjä suorituksia oli 42 kappaletta.

Kurssi	150	2014/1	2018/3	2019/1	2020/1
Ajankohta	Helmikuu 2011	Helmikuu 2015	Tammikuu 2019	Elokuu 2019	Elokuu 2020
Opiskelijat	72	79	101	99	69
Hylätyt	15	28	29	11	12
Hyväksytyt (ei virheitä)	34	19	34	47	42
Hyväksytyt (virheitä)	23	32	38	41	15

Taulukko 1: Taulukko opiskelijoiden käsittelykokeen tulosten jakautumisesta

6 HAASTATTELUT

Haastattelin kolmea henkilöä tutkimuksessani. Yleisesti ottaen pyrin valitsemaan haastateltaviksi parhaani mukaan sellaisia henkilöitä, jotka osaisivat vastata ja ottaa kantaa opiskelijoiden ajotaitoa koskeviin kysymyksiin. Haastateltavien valinta ei siis ollut sattumanvaraista. Kaikki kolme haastateltavaa ovat virassa olevia poliisimiehiä, ja heistä jokaisella on työnsä kautta kokemuksia poliisiopiskelijoiden kanssa ajamisesta.

Olin päättänyt asettaa kriteeriksi, että jokaisella haastateltavalla on oltava riittävästi omakohtaista kokemusta poliisiopiskelijoiden kanssa toimimisesta. Arvioin tämän toteutumista aina tapauskohtaisesti jokaisen kohdalla alustavien puhutteluiden perusteella ennen varsinaiseen haastatteluun kelpuuttamista. Tämä näkyy muun muassa siinä, että yksikään haastateltavista ei ole työskennellyt poliisina alle 10 vuotta. Lisäksi kaikkien haastateltavien työnkuvat eroavat hieman toisistaan, mikä on omasta mielestäni tutkimuksen kannalta hieno asia siinä mielessä, että asiaa saadaan tarkasteltua hieman eri näkökulmista. Jokaiselle haastateltavista annettiin jälkeenpäin mahdollisuus tarkastaa, että heidän lausumansa ovat oikein kirjattu.

6.1 Haastattelu 1

Ensimmäinen haastateltavani oli ylikonstaapeli Hannu Soilumo, joka toimii Poliisiammattikorkeakoulussa ajokouluttajana opiskelijoille, jotka suorittavat poliisi (AMK) tutkintoa. Haastattelu toteutettiin 1.10.2020 Tampereella Poliisiammattikorkeakoululla. Pyysin nimenomaan Soilumoa haastateltavaksi sen takia, koska tiesin hänen toimineen jo pitkään poliisiopiskelijoiden ajokouluttajana aiemmin käytyjen keskustelujen perusteella. Näin ollen ajattelin, että Soilumo osaisi lähes varmulla tarjota tarvitsemaani tietoa, sillä hän on työnsä puolesta kerennyt näkemään useiden poliisiopiskelijoiden ajosuorituksia. Soilumo kertoi haastattelussa hakeutuneensa töihin silloiselle poliisikoululle (nykyisin Poliisiammattikorkeakoulu) jo vuonna 2000 sekä toimineensa liikenne- ja ajokoulutus tehtävissä siitä asti.

Lähestyin Soilumoa haastattelun tiimoilta alun perin sähköpostitse, mutta tarkemman ajan ja paikan haastattelulle sovimme puhelimitse. Olin laatinut kysymyksiä valmiiksi jo etukäteen, mutta taroitukseni oli myös yhtä lailla käydä avointa keskustelua aiheeseen liittyen. Ennen varsinaisen haastattelun alkamista kävin vielä kertaalleen läpi sen, että mitä pyrin tutkimuksellani tavoittelemaan ja miten tulen haastattelusta kertyvää aineistoa käsittelemään.

Soilumo näki ajotaidon merkityksen osana poliisin ammattia hyvin oleellisena asiana, sillä ainakin vielä toistaiseksi autoa käytetään paikasta toiseen siirtymiseen riippumatta siitä, että työskenteleekö rikos- tai järjestyspoliisin puolella. Yleisesti ottaen Soilumo korosti liikennesääntöjen mukaan ajamista etenkin tunnuksellisella poliisiautolla liikuttaessa, sillä ihmiset kiinnittävät silloin herkemmin huomiota. Poliisin tulisi myös Soilumon mukaan hallita erityisesti ajoneuvon käsittely ja sen hallintalaitteet, sillä jos kaikki keskittyminen menee itse ajamiseen, niin on samanaikaisesti enää vaikea yrittää tehdä mitään muuta.

Soilumo oli tietoinen palautteesta, joka koskee työharjoittelussa olevien opiskelijoiden puutteellista ajotaitoa. Tällaista palautetta tulee tasaiseen tahtiin. Positiivista palautetta opiskelijoiden ajotaidosta ei Soilumon mukaan kuitenkaan tule koskaan. Syynä tähän voi olla se, että kentällä ajotaitoa mahdollisesti pidetään itsestäänselvyytenä. Soilumo arvioi, että palautetta opiskelijoiden puutteellisesta ajotaidosta tulisi nykyään enemmän, kun aikaisemmin.

Yleisesti ottaen heikentyneeseen ajotaitoon voi vaikuttaa Soilumon mukaan muun muassa se, että ihmisillä ei välttämättä nykyään ole omia autoja käytössä. Lisäksi ajokortti maksaa niin paljon, että kaikki ihmiset eivät sitä edes hommaa. Ajokokemuksen puute on kuitenkin yksi merkittävimmistä asioista. Soilumon mukaan Poliisiammattikorkeakoulussa aloittavilla opiskelijoilla kertyneiden ajokilometrien määrä saattaa vaihdella jopa noin 200-1000000 kilometrin väliltä. Osalla opiskelijoista saattaa olla varta vasten Poliisiammattikorkeakouluun hakeutumista varten hankittu ajokortti.

Myös automaattivaihteistot ovat lisääntyneet, jolloin ei välttämättä osata käyttää kunnolla kytkintä ja manuaalivaihteistoa.

Valtaosalla opiskelijoista on B-luokan ajokortti, jolloin isommilla autoilla ajamisesta ei välttämättä ole kokemusta entuudestaan. Osalla opiskelijoista on ollut kaupungissa ajettaessa haasteita yksisuuntaisten katujen kanssa. Soilumon mukaan opiskelijoiden ajotaitoon voi vaikuttaa myös se, että mistä päin he ovat kotoisin. Syrjäseudulla asuville on saattanut kertyä paljonkin ajokilometrejä, mutta he ovat mahdollisesti tottuneet ajamaan pääosin maanteillä, jossa muuta liikennettä ei ole paljoa. Kaupungeissa asuvat autoilijat puolestaan ajavat mahdollisesti lyhyempiä matkoja, mutta ovat tottuneet siellä oleviin liikennejärjestelyihin.

Soilumo kertoo, että opiskelijat ottavat rakentavaa palautetta hyvin vastaan ja suurimmalla osalla opiskelijoista ei ole merkittäviä ongelmia ajotaidossa. Lähtökohtaisesti opiskelijat ovat asennoituneet jo poliisikoulutukseen hakeutuessaan valmiiksi noudattamaan muun muassa nopeusrajoituksia, eikä niihin jouduta puuttumaan kovinkaan paljon. Soilumo toi myös esiin, että opiskelijoilla on lähtökohtaisesti jo valmiiksi yllättävän hyvä ajoasento. Opiskelijoissa lähes toivottomia tapauksia, joilla työharjoittelu lykkääntyy ajotaidon takia, on vuositasolla arvioiden ainoastaan 2-5 kappaletta. Tämä on hyvin vähän siihen nähden, että normaalioloissa Poliisiammattikorkeakoulussa aloittaa vuodessa 4 suomenkielistä kurssia, joiden kunkin vahvuudet ovat noin 100 opiskelijaa. Ruotsinkielinen kurssi aloittaa noin puolentoista vuoden välein.

Yleisesti ottaen opiskelijoita kiinnostaa ajokoulutus ja sitä toivottaisiin lisää. Soilumon mukaan tämänhetkisen opintosuunnitelman mukaiset ajotunnit antavat osalle opiskelijoista riittävät valmiudet työharjoitteluun, mutta osalle taas ei.

Soilumo näkisi opiskelijoiden ajotaidon parantamisen kannalta hyödyllisenä muun muassa ajokoulutuksen tuntimäärän lisäämisen ja opiskelijoiden omaehtoisen harjoittelun mahdollistamisen myös liukasradalla, pelkän nykyisen ajoneuvon käsittelykentän lisäksi. Soilumo ehdotti myös, että mikäli vain olisi mahdollista, niin osa tuntimäärästä voitaisiin suorittaa Pieksämäellä sijaitsevassa poliisin ajokoulutuskeskuksessa. "Pieksämäki" on myös osa Poliisiammattikorkeakoulua ja se kykenisi tarjoamaan paremmat puitteet ajoharjoittelulle. Koulun alueella voi olla ongelmana, että tila loppuu kesken, mikäli samanaikaisesti käynnissä on useita eri harjoituksia tai esimerkiksi koulun valintakokeiden kuntokokeen juoksu osio.

6.2 Haastattelu 2

Haastattelin toisena henkilönä Simo Luhtaselaa, joka työskentelee vanhempana konstaapelina liikenneryhmässä Tampereella Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella. Luhtasela toimii tämän lisäksi

jäsenenä onnettomuustutkintalautakunnassa ja käy luennoimassa työelämän vaatimuksista Poliisi-ammattikorkeakoululla noin neljä kertaa vuodessa vastikään aloittaneille Poliisi (AMK) kursseille. Haastattelu pidettiin 24.10.2020 poliisiautossa työvuoron aikana, sillä olin itse tuohon aikaan työharjoittelussa samaisessa liikenneryhmässä kolmen viikon verran.

Luhtasela kertoo työskennelleensä liikennepuolella koko noin 10 vuotisen virkauransa ajan. Hän kertoi siirtyneensä vuonna 2009 silloiseen poliisin perustutkintoon osana kuuluneelle kenttäjaksolle liikkuvaan poliisiin Tampereelle, jonka jälkeen sai sieltä viran. Päädyin pyytämään Luhtaselaa haastateltavaksi sen takia, että tämän ammattitaito ja tietämys ennen kaikkea liikenteestä, mutta myös muusta poliisi työstä teki itseeni vaikutuksen. Lisäksi hän kertoo myös ohjanneensa itse henkilökohtaisesti arviolta noin toistakymmentä harjoittelijaa, joten uskoin hänen olevan kykenevä antamaan tarvitsemiani vastauksia opiskelijoiden ajotaitoa koskeviin kysymyksiin. Luhtasela kertoo edellä mainittujen lisäksi ajaneensa myös satunnaisesti vuoroja muidenkin työharjoittelijoiden kanssa.

Luhtasela pitää turvallisuutta, ennakointia sekä muiden havainnointia tärkeimpinä asioina osana hyvää ajotaitoa. Edellä mainituilla hän tarkoittaa muun muassa sekä muiden tienkäyttäjien havaitsemista, että mahdollisten riskien olemassaolon tiedostamista tarpeeksi laajasti ja aikaisin. Poliisi-työn kannalta Luhtasela pitää myös ajoneuvon käsittelyn merkitystä isona asiana. Hänen mukaansa työssä joudutaan usein menemään ahtaisiin väleihin, puikkelehtimaan ruuhkassa tai pyrkiään nopeasti pois liikenteen seasta esimerkiksi tekemällä U-käännöksiä.

Myös Luhtasela oli sitä mieltä, että varsinaisen ajamisen pitäisi poliisina jossain määrin tulla alitajunnasta, sillä samanaikaisesti tulisi kyetä suorittamaan niin sanottua työperäistä havainnointia eli kiinnittämään huomiota esimerkiksi muiden tekemiin virheisiin liikenteessä. Huomio ei näin ollen voi vain olla pelkästään omassa tekemisessä, vaan sitä joudutaan jakamaan monen eri asian välillä. Tämä taas asettaa omat haasteensa ja vaatimuksensa ajamiselle. Luhtaselan mielestä poliisilta edellytetään enemmän ennakoimisen, ympäristön havainnoinnin ja ajoneuvon käsittelyn suhteen, kun tavallisilta kansalaisilta. Sen lisäksi, että huomiota joudutaan jakamaan ja muiden tekemistä valvomaan, niin tulisi oman ajamisen olla esimerkillistä.

Laki sallii poliisille tietyin edellytyksin liikennesäännöistä poikkeamisen, mutta normaaliajossa ei vahingossakaan saisi tulla sellaisia virheitä, joiden noudattamista itse valvotaan. Varsinkin hälytysajon aikana, kun nopeudet kasvavat ja liikennesäännöistä mahdollisesti poiketaan, niin ennakoinnin ja havainnoinnin merkitys korostuu entisestään.

Luhtaselan mukaan suurin osa työharjoittelijoiden ajamisen ongelmista koskee havainnointia ja ajoneuvon käsittelyä, joista jälkimmäinen kuitenkin on pääsääntöisesti ollut ihan hyvää. Käsittelyn

osalta ongelmia on saattanut tuottaa esimerkiksi ahtaat välit, taskupysäköinti, pysäköintiruutuun peruuttaminen ja liikenteessä nopeasti auton ympäri saaminen. Hän arvioi edellä mainittujen ongelmien johtuvan puhtaasti harjoittelun ja ajokokemuksen puutteesta. Luhtasela ei itse näe, että esimerkiksi manuaalivaihteet olisivat tuottaneet mitenkään isompia ongelmia. Hänen mukaansa arviolta puolet heidän liikenneryhmänsä käytössä olevista autoistaan olisivat automaattivaihteisia ja vastaavasti loput manuaalivaihteisia.

Havainnointi puolestaan on ollut Luhtaselan mukaan työharjoittelijoilla isoin ongelma. Hän arvioi sen johtuvan osaltaan siitä, että tavallisesta poikkeavat tapahtumat mahdollisesti jännittävät heitä, jolloin muun liikenteen havainnointi saattaa unohtua. Esimerkiksi kiireellinen hälytystehtävä tai takaa-ajo tuovat mukanaan jännityselementin, joka voi aiheuttaa niin sanotun putkinäköefektin. Puutteet ovat korostuneet nimenomaan tällaisissa poikkeavissa tapahtumissa, kun taas perusajaminen luonnistuu lähtökohtaisesti hyvin. Harjoittelijoiden ei tarvitse olla rallikuskeja, vaan heiltä odotetaan nimenomaan, että turvallinen perusajaminen luonnistuu.

Luhtaselan mielestä tämänhetkiset ajo- ja liikenneopinnot Poliisiammattikorkeakoululla antavat hyvät lähtökohdat opiskelijoille työharjoitteluun. Ajo-opetus on laadukasta ja koululla on hyvät tilat harjoittelemista varten. Opiskelijoilla on mahdollisuus omatoimiseen käsittelyharjoitteluun ja muun muassa osana opintoja pidettävä hälytysajoharjoitus voidaan toteuttaa turvallisessa ympäristössä koulun aitojen sisäpuolella. Toisin kun ennen poliisin perustutkinnon aikaan, niin opiskelijoiden ei enää nykyään ole mahdollista mennä tunnuksellisilla poliisiajoneuvoilla tekemään harjoituksia liikenteeseen koulun alueen ulkopuolelle. Luhtasela tuo esiin, että tunnuksellisella poliisiautolla liikenteen seassa ajaminen on kuitenkin aina eri asia, kun omalla autolla ajaminen riippumatta siitä, että minkä verran ajokokemusta on jo kertynyt.

Luhtasela ei itse näe, että tämän hetkistä ajokoulutusta olisi välttämättä tarpeen muuttaa, mutta hän painottaisi koulutuksessa havainnoinnin merkitystä entisestään. Se korostuu ennen kaikkea kaupunkialueilla, jossa liikennemäärät ovat isompia ja varsinkin kevyttä liikennettä on paljon. Mentäessä kiireellisille hälytystehtäville hälytysvalot- ja äänet päälle kytkettynä, niin suurin etu kaupunkialueilla saavutetaan ajamalla punaisia liikennevaloja päin, eikä niinkään suurilla nopeuksilla. Taajaman ulkopuolella yksi suurimpia riskejä on pimeissä kohdissa ohittaminen. Oli olosuhteet mitkä tahansa, niin kaikista tärkeintä on aina päästä perille kohteeseen.

6.3 Haastattelu 3

Tiedustelin suostumusta kolmanteen haastatteluun useammalta poliisimieheltä. Suurin osa olisi suostunut haastatteluun, mutta monet heistä kokivat ja toivat keskusteluissa esiin, että eivät välttämättä olisi parhaita henkilöitä antamaan vastauksia aiheeseeni. Tätä perusteltiin muun

muassa sillä, että kokemuksia harjoittelijoiden ohjaamisesta tai heidän kanssaan ajamisesta ei koettu olevan riittävästi. Näin ollen tulimme yhdessätuumin kyseisten henkilöiden kanssa siihen lopputulokseen, että haastattelemisen ei olisi tällöin tarkoituksenmukaista. Haastatteluun löytyi onneksi kuitenkin sopiva henkilö Tampereella valvonta- ja hälytystoimintasektorilta. Haastattelun antanut vanhempi konstaapeli halusi pysytellä nimettömänä.

Haastattelu pidettiin Tampereen pääpoliisiasemalla 25.11.2020. Haastateltava on työskennellyt poliisina valmistumisen jälkeen noin 15 vuotta ja hän on tähän mennessä toiminut kolmen työharjoittelijan ohjaajana. Tämän lisäksi hän on myös ajanut yksittäisiä vuoroja satunnaisesti työharjoittelussa olevien opiskelijoiden kanssa ja hänellä on ollut myös useita harjoittelijoita kenttäjaksolla vanhan tutkinnon aikana. Haastateltavalla on myös ollut itsellään omakohtaisia kokemuksia sellaisten opiskelijoiden kanssa ajamisesta, joiden ajotaidossa on ilmennyt ongelmia. Haastateltava kertoo työskennelleensä muutaman kuukauden patkää lukuunottamatta käytännössä kokoajan Tampereella ja hän on lisäksi suorittanut kenttäjohtolisenssin noin 7 vuotta sitten.

Haastateltavan mielestä hyvä ajotaito pitää sisällään ennakoivan ja jouhean tavan ajaa. Näiden lisäksi esiin nostettiin muun muassa varmuus ajamiseen ja ajoneuvon hallintaan, rauhallinen käyttäytyminen liikenteessä sekä muun liikenteen lukeminen. Haastateltava näkee, että poliisin ammatti asettaa ajotaidolle eräänlaiset vaatimukset. Poliisin pitää olla keskivertoa huomattavasti parempi kuljettaja muun muassa sen takia, koska olemme koko ajan esikuvana muille tielläliikkuville. Sen lisäksi, että liikenteessä tulee osata liikkua, niin pitää myös tietää liikennesäännöt sekä noudattaa niitä.

Ajamisen on tultava selkärangasta, sillä samaan aikaan tulisi vielä pystyä suorittamaan esimerkiksi liikenteenvalvontaa, kuten havaita mahdollisia ylinopeuksia sekä muita rikkeitä. On kuitenkin ymmärrettävää, että harjoittelijoilta jää osa havaitsematta. Haastateltava on itse todennut opiskelijoilla olevan eniten ongelmia ennakoinnissa, hälytysajossa ja ajoneuvon käsittelyssä. Ajamisen tulisi hälytysajossa olla rauhallista, sillä liikennesäännöistä poiketaan, mutta varovaisuusvelvoite on silti olemassa. Riski on hälytysajossa aina paljon korkeampi, sillä muut ihmiset eivät välttämättä aina huomaa meitä. Hälytyslaitteet eivät näin ollen suojaa meitä, joten ennakointi korostuu ja riskit pitäisi huomioida ja sisäistää.

Ajoneuvon käsittelyyn vaikuttaa muun muassa se, että minkä verran ajokokemusta on entuudestaan. Osalla harjoittelijoista kokemusta ajamisesta saattaa olla autokoulun lisäksi ainostaan Poliisiammattikorkeakoululta. Lisäksi osa taas saattaa olla jopa niin tottuneita ajamaan vain ja ainoastaan omalla autollaan, että erilaisten autojen käsitteleminen ei välttämättä tahdo luonnistua. Osalla ongelmia on ollut peruuttamisessa, kun joku taas on saattanut ajaa pienillä

nopeuksilla liian suurilla vaihteilla. Vaihteistot ja muut hallintalaitteet ovat kuitenkin vain tottumiskysymyksiä, mutta täällä töissä on kaikesta huolimatta silti pystyttävä toimimaan liikenteessä. Työelämässä ei ole mahdollista toimia pelkästään apukuljettajana.

Haastateltava on saanut sellaisen käsityksen muutaman vuoden sisällä, että opiskelijoiden ajotaito olisi huonontunut. Se voi mahdollisesti johtua nuoresta iästä, ajokokemuksen puutteesta sekä siitä, että omaa autoa ei välttämättä enää hankita yhtä herkästi. Kuitenkin niillä harjoittelijoilla, joilla ajokilometrejä ja kokemusta ajamisesta on jo entuudestaan, niin poliisiautolla ajaminen ei välttämättä eroa omalla autolla ajamisesta hirveästi. Haastateltava itse odottaa, että harjoittelijalta luonnistuisi ajoneuvon käsittely, vaikka itse ajoneuvon tekniikasta ei mitään tietäisikään. Harjoittelijan odotetaan myös itse ilmoittavan, mikäli hän ei osaa jotain, sillä perehdyttäjän on vaikea opettaa sellaista mistä ei tiedä.

Haastateltavan mielestä Poliisiammattikorkeakoululla kriteerien ajoneuvon käsittelyn suhteen tulisi olla korkeammalla, sillä kuljettajien taso vaihtelee. Lisäksi hän toivoo, että ajoneuvon käsittelyn tärkeys nähtäisiin laajemmin. Haastateltava ei osaa ottaa tarkemmin kantaa siihen, että mitä ajokoulutuksessa tulisi muuttaa, sillä hän ei ole täysin tietoinen tämän hetkisen opintosuunnitelman sisällöstä.

7 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tässä luvussa käsittelen tutkimuksen tuloksia, joiden perustana on sekä haastatteluista, että ajoneuvon käsittelykokeista saamani aineisto. Esiin tuodaan vain ja ainoastaan tutkimuksessa ilmi käyneitä seikkoja eli jätän omat johtopäätökseni niihin liittyen vasta seuraavaan lukuun. Tuon silti myös esiin millaisia yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia saamillani tuloksilla on mahdollisesti muiden tutkimuksien sekä ajotaitoa ja liikenneturvallisuutta käsittelevään teoriapohjan kanssa. Lisäksi pohdin tutkimuksen luotettavuutta ja onnistumista.

7.1 Tuloksista

Opiskelijoiden käsittelykokeiden tulosten perusteella voidaan todeta, että selkeästi eniten virheitä kaikilla viidellä kurssilla tuli ajettaessa etuperin ahtaista väleistä, kuten aurauskepeistä ja keiloista tehdyistä porteista. Näiden virheiden lisäksi hylättyihin suorituksiin johtivat usein myös kosketukset suoraan peruutettaessa sekä taskupysäköintiä tehdessä. Kuitenkin ainoastaan yksitoista opiskelijaa kaikista viidestä kurssista teki virheen pujotellessaan aurauskeppejä peruuttamalla. Haastateltavista Luhtasela kertoo, että työharjoittelijoilla on ajoneuvon käsittelyyn liittyen ilmennyt ongelmia muun muassa pysäköintiruutuun peruuttamisen, ahtaiden välien ja taskupysäköinnin yhteydessä. Myös kolmas haastateltava mainitsi, että joillain opiskelijoilla on ollut ongelmia peruuttamisessa.

Näitä tuloksia peilaisin Suvi Mansikkamäen laatiman raporttiin, jonka tuloksien perusteella poliisijoneuvovaurioita aiheutui yleisimmin peruuttamisen ja esteeseen ajamisen seurauksena. Näistä vaurioista lähes puolet syntyivät parkkipaikoilla sekä autotalleissa, joista ainakin jälkimmäiset ovat useimmiten ahtaita tiloja. Tutkimuksien tulokset ainakin tältä osin tukevat toinen toisiaan. Peruutus-tilanteiden vaurioista jopa 82 prosenttia ja esteeseen ajoista 71 prosenttia olisi ollut estettävissä ennakoimalla. Myös haastateltavista kaikki kolme olivat sitä mieltä, että kyky käsitellä ajoneuvoa on merkittävä asia poliisin ammatissa. Haastatteluissa todettiin myös, että opiskelijoilla on ollut käsittelyn lisäksi myös ongelmia havainnoinnissa, ennakkoinnissa ja hälytysajossa.

Lisäksi haastateltavat nostivat edellä mainittujen lisäksi esiin muutamia tilanteita, joissa he olivat itse todenneet opiskelijoilla olleen haasteita. Näitä olivat yksisuuntaiset kadut kaupungissa, liikenteessä nopeasti auton ympäri saaminen ja pienillä nopeuksilla liian suurilla vaihteilla ajaminen. Haastatteluissa mainittiin, että opiskelijoilta lähtökohtaisesti kuitenkin luonnistuu perusajaminen, nopeusrajoituksia noudattamiseen ei yleensä tarvitse puuttua ja ajoasennotkin ovat yllättävän hyviä.

Käsittelykokeen tuloksien jakautumisen (Taulukko 1, sivu 18) perusteella nähdään, että elokuussa kokeen suorittaneilla 2019/1 ja 2020/1 kursseilla on vähemmän hylättyjä- ja enemmän täysin virheettömiä suorituksia, kun oman kokeensa tammi- ja helmikuussa suorittaneilla kursseilla. Esimerkiksi tammikuussa kokeen suorittaneen 2018/3 kurssin hylättyjen suoritusten osuus oli noin 30%, kun taas elokuussa kokeen suorittaneilla 2019/1 ja 2020/1 kursseilla se oli vastaavasti molemmilla noin 10%.

Vastaavan ajankohtaan liittyvän havainnon tein myös nopeimpien virheettömiin kokonaisaikojen osalta. Kuten seuraavalla sivulla olevasta taulukosta (Taulukko 2) näkyy, niin elokuussa kokeen suorittaneilla kursseilla oli nopeammat virheettömät kokonaisajat, kuin tammi- ja helmikuussa kokeen suorittaneilla kursseilla. Näiden lisäksi oli myös mielenkiintoista huomata, että elokuussa kokeen suorittaneilla kursseilla oli myös muita vähemmän hylkäyksiä aitaan vasten peruuttamisessa. Kokonaisajan puolesta opiskelijoista 21 kappaletta kurssilta 2019/1, 24 kappaletta kurssilta 2018/3, 18 kappaletta kurssilta 2014/1 ja 12 kappaletta peruskurssilta 150 ei olisi alittanut uudistunutta 5 minuutin ja 30 sekunnin suurinta sallittua kokonaisaika.

Kurssi	150	2014/1	2018/3	2019/1	2020/1
Ajankohta	Helmikuu	Helmikuu	Tammikuu	Elokuu	Elokuu
Nopein virheetön kokonaisaika	3 min 17 s	3 min 13 s	3 min 13 s	2 min 58 s	2 min 31 s
Hylkäykset peruutettaessa aita vasten	5 kpl	11 kpl	9 kpl	1 kpl	2 kpl

Taulukko 2: Ajankohtaan liittyviä havaintoja käsittelykokeen tuloksista

Kaikki kolme haastateltavaa nostivat esiin, että ajamisen olisi tultava poliisilla alitajunnasta, sillä samanaikaisesti tulee myös pystyä tekemään havaintoja sekä keskittymään tarvittaessa muihinkin asioihin. Tutkimusten mukaan tällaisen huomion jakamisen monen asian välillä on todettu olevan haastavaa ihmisäivoille. Tämän lisäksi jokainen haastateltavista oli samaa mieltä siitä, että poliisin on oltava liikenteessä esimerkkinä muille ihmisille, mikä puolestaan edellyttää ennen kaikkea liikennesääntöjen tuntemusta ja niiden noudattamista. Näin ollen vaatimuksia ajamisen suhteen pidettiin poliiseilla korkeammalla, kuin mitä ne ovat tavallisilla kansalaisilla. Muita tärkeitä asioita ajamiseen liittyen poliisityön näkökulmasta oli myös ennakointi, havainnointi ja riskien tiedostaminen.

Opiskelijoiden heikon ajotaidon uskottiin johtuvan ensisijaisesti ajokokemuksen puutteesta. Poliisi-ammattikorkeakouluun hakevalta edellytetään B-luokan ajokorttia, mutta se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että ajokilometrejä olisi välttämättä kerennyt kertymään. Nuorimmat koulussa aloittavat opiskelijat ovat 18-vuotiaita. Ainakaan tällaisilla opiskelijoilla ei mahdollisesta poikkeusluvastakaan huolimatta ole välttämättä kerennyt kertymään paljon ajokokemusta. Kaksi haastateltavista nosti yhdeksi syyksi esiin myös sen, että ihmiset eivät nykypäivänä välttämättä hanki itselleen omaa autoa yhtä herkästi, sillä muun muassa pyöräily ja julkisen liikenteen käyttäminen ovat yleistyneet. Täysin samat asiat nousivat esiin myös poliisien ajotaitoa käsittelevissä uutisissa työn alkupuolella ensimmäisessä luvussa.

Olisi ollut mielenkiintoista saada tutkimusta varten selville aineistossa olleiden opiskelijoiden ikäkauma, sekä ajokokemuksen määrä ennen opiskelujen aloittamista. Näitä muuttujia olisi voitu esimerkiksi verrata menestymiseen käsittelykokeessa. Yrityksestä huolimatta näiden tietojen saaminen valitettavasti kaatui salassapitosäännöksiin, yksityisyydensuojaan, ynnä muihin vastaaviin.

Varsinkin nuorten kuljettajien on myös useissa tutkimuksissa ja tilastoissa todettu olevan huomattavasti riskialttiimpia liikenteessä, kuin kokeneempien kuljettajien. Tähän vaikuttaa useat eri tekijät, mutta muun muassa ajokokemuksen puute on yksi niistä. (Keskinen yms.) toi kuitenkin esiin, että ajokokemuksen voidaan katsoa olevan jossain määrin valintakysymys, koska osa uusista kuljettajista ajaa kortin saatuaan paljon, kun taas toiset ajavat vain hyvin vähän tai eivät ollenkaan.

7.2 Voidaanko opiskelijoiden ajotaitoa parantaa?

Haastateltavista Soilumo toi esiin, että mikäli Poliisiammattikorkeakoulussa ajokoulutuksen tuntimäärää lisättäisiin, niin opiskelijoiden ajotaito voisi parantua. Hänen mukaansa myös opiskelijat itse ovat lähtökohtaisesti kiinnostuneita ajokoulutuksesta ja toivoisivat sitä enemmän. Lisäksi koululla todettiin olevan melko hyvät puitteet ajoharjoitteluun, mutta tilan todettiin kuitenkin tahtovan loppua kesken aina silloin, kun käynnissä on samanaikaisesti useita muita harjoituksia. Soilumo nosti esiin ajatuksen Pieksämäen ajokoulutuskeskuksen entistäkin kattavampien puitteiden käyttämisestä. Tällä hetkellä Poliisi (AMK) tutkintoa suorittavat eivät käy koulutuksensa aikana Pieksämäen Naarajärvellä olevalla ajokoulutuskeskuksella, vaan siellä järjestetään ainoastaan täydennyskoulutusta jo valmistuneille poliiseille.

Kolmantena haastattelemani poliisimies toivoi, että ajoneuvon käsittelyyn liittyviä kriteerejä nostettaisiin koululla, sillä ajotaito opiskelijoiden välillä vaihtelee paljon. Ajatuksena oli, että mikäli rima olisi korkeammalla, niin kontrasti hyvien ja huonojen välillä ei olisi yhtä suuri. Soilumo mainitsi haastattelussaan, että tälläkin hetkellä vuositasolla on aina muutama opiskelija, joilla on vaikeuksia päästä läpi ajoneuvon käsittelykokeesta. Opiskelijoiden joukossa on siis hyvin eri tasoisia kuljettajia. Luhtasela ei nähnyt tarvetta isommille muutoksille, mutta painottaisi ajokoulutuksessa ennakoinnin merkitystä entistäkin enemmän. Poliisitarkastaja Heikki Ihalainen poliisihallituksesta puolestaan toi aiheeseen liittyvässä uutisessa esiin, että ajokoe voitaisiin ottaa osaksi koulun valinta-koea.

Soilumon mukaan valtaosalla opiskelijoista ei kuitenkaan ole mitään isompia ongelmia ajamisen suhteen. Myös käsittelykokeiden tuloksien perusteella voidaan laskea, että noin 23% yhteensä 420 opiskelijasta viideltä eri kurssilta sai hylätyn suorituksen ensimmäisellä yrityksellään. Vastaavasti noin 42% opiskelijoista läpäisi ensimmäisellä yrityksellään käsittelykokeen tekemättä yhtäkään virhettä.

7.3 Luotettavuus

Valitsin tutkimusta varten haastateltaviksi kolme poliisimiestä sillä perusteella, että olin vakuuttunut heidän olevan sekä ammattitaitoisia, että kykeneviä antamaan vastauksia esittämiini kysymyksiin.

Mikäli haastateltavat olisi valittu jotenkin sattumanvaraisesti, niin olisi voinut olla hyvin mahdollista, että he eivät välttämättä olisi syystä tai toisesta osanneet ottaa kantaa opiskelijoiden ajotaitoon.

Haastateltavien kokemuksen ja vastausten luotettavuuden puolesta puhuu muun muassa se, että kaikki heistä ovat tehneet poliisin töitä vähintään yli 10 vuotta. On tietysti otettava huomioon, että jokainen haastateltava kertoi asiasta omien kokemuksiansa perusteella. Eri henkilöt olisivat todennäköisesti myös vastanneet eri tavalla.

Olen itse sitä mieltä, että sain kolmella haastattelulla riittävästi tietoa opiskelijoiden ajotaidosta varsinkin, kun analysoin niiden lisäksi käsittelykokeen tuloksia. Vastaukset olisivat tietysti voineet olla kattavampia, mikäli haastateltavia olisi ollut enemmän kuin kolme kappaletta. On kuitenkin muistettava, että myös opiskelijoilla saattaa tulla yksilöllisiä virheitä ajamisen yhteydessä, sillä olosuhteet ovat aina hieman erilaiset kussakin tilanteessa.

Halusinkin tuoda esiin ennen kaikkea opiskelijoiden ajotaidon yleisiä ongelmia, enkä niinkään suurta määrää yksittäisiä tilanteita, jotka eivät välttämättä olisi edes toisiinsa verrattavissa. Haastateltavien vastauksissa nousi jo nyt esiin täysin samoja asioita. Näin ollen pidän hyvin todennäköisenä sitä, että jossain vaiheessa tulisi joka tapauksessa vastaan raja, jonka jälkeen uusilla haastatteluilla ei enää saavutettaisi ongelman kannalta merkittävää uutta tietoa.

Ajoneuvon käsittelykoetta käsittelevä aineisto olisi toki voinut olla nykyistä laajempikin. Kuitenkin myös tässä on huomioitava, että lähes kaikki kurssit ovat eri kokoisia ja tulokset niiden välillä vaihtelevat. Mikäli nykyisessä aineistossa olisi käytetty jotain muita kurssia, niin olisi esimerkiksi jakauma hyväksytyjen ja hylättyjen suoritusten sekä hylkäysperusteiden välillä voinut vaihdella hyvinkin paljon. Tämän takia en itse näe, että ainakaan tutkimustuloksia heikentäisi merkittävästi se, että kaikkia aineiston kursseista ei valikoitu sattumanvaraisesti.

Tutkimustulokset antoivat vastauksia asettamiini tutkimuskysymyksiin ja onnistuin niiden lisäksi myös saamaan muutakin tietoa. Olisin kuitenkin halunnut saada vielä hieman yksityiskohtaisempaa tietoa niistä konkreettisista tilanteista, joissa opiskelijoilla on ollut ongelmia. Tämä olisi voinut mahdollisesti olla korjattavissa sillä, että käyttämäni haastattelurungot olisivat olleet paremmin laadittuja. Tässä tutkimuksessa saadut tulokset kuitenkin mahdollistavat sen, että jonkun toisen ei välttämättä myöhemmin tarvitse lähteä ihan nollasta liikenteeseen.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tämä luku pitää sisällään aineistosta ja tutkimustuloksista tekemiäni johtopäätöksiä. Näin ollen esitän omia ajatuksiani niihin liittyen ja pyrin pohtimaan kriittisesti etenkin niissä ilmi tulleita parannusehdotuksia. Lopuksi kerron vielä lyhyesti siitä, että millaisia ajatuksia tutkimusprosessi herätti itsessäni.

Yhtenä tutkimuksen tavoitteena oli saada selville, että minkälaisia ongelmia poliisi (AMK) opiskelijoilla on ajotaidossa. Tein aineiston ja tutkimustulosten perusteella seuraavan päätelmän: Opiskelijoiden yleisimmät virheet ja hylkäysperusteet ajoneuvon käsittelykokeessa kertovat siitä, että ongelmia on ajoneuvon mittasuhteiden ja etäisyyksien hahmottamisessa. Virheitä tehdään niin eteenpäin ajamisen, kuin peruuttamistakin yhteydessä. Myös haastatteluissa nostettiin esiin, että työharjoittelussa olevilla opiskelijoilla on ollut ajoneuvon käsittelyssä ongelmia etenkin sellaisissa tilanteissa, joissa tilaa on vähän ja välit ovat ahtaat. Lisäksi tilastojen perusteella on muun tutkimuksen yhteydessä todettu, että valtaosa poliisiajoneuvovaurioista aiheutuu useimmiten joko peruuttamisen tai esteeseen ajamisen seurauksena. Melkein puolet näistä poliisiajoneuvovaurioista olivat sattuneet parkkipaikoilla ja -halleissa.

Omasta mielestäni näitä kaikkia yhdistää ainakin se, että tilanteissa liikutaan pääsääntöisesti pienillä nopeuksilla. Voidaan siis todeta, että ahtaissa paikoissa ja pienillä nopeuksilla liikuttaessa ajoneuvon käsittelyn merkitys erityisesti korostuu. Vahinkoja voi sattua tietysti epähuomiossa kenelle tahansa, mutta poliisiajoneuvojen vaurioiden korjaamiseen palaa vuosittain kuitenkin sen verran paljon rahaa, että vähintäänkin huolimattoman käsittelyn seurauksena aiheutuneet lommot olisi syytä saada karsittua minimiin. On siis ehdottomasti tärkeää, että ajoneuvon käsittelyä ja sen merkitystä tullaan myös jatkossa painottamaan poliisi (AMK) tutkinnon ajokoulutuksessa.

Haastatteluissa nostettiin myös esille, että käsittelyn lisäksi joillain opiskelijoilla on ollut myös ongelmia ennakkoinnissa ja havainnoinnissa. Varsinkin hälytysajossa tai muiden tavallisesta poikkeavien tilanteiden yhteydessä tällaisten puutteiden oli todettu korostuneen. Tämä on tietysti siinä mielessä täysin luonnollista, sillä hyvin harvalla opiskelijalla on kokemusta entuudestaan hälytysajon ajamisesta, vaikka ajokilometrejä muuten olisikin kerennyt kertymään. Ennakointi ja havainnointi ovat kuitenkin käsittelyyn verrattuna paljon kriittisempiä asioita siinä mielessä, että niiden merkitys korostuu etenkin nopeuksien kasvaessa. Tällöin pienestäkin virhearviosta voi seurata vahinko, jonka jälki on huomattavasti pahempaa.

On kuitenkin syytä muistaa, että opiskelijat ovat työharjoittelussa vasta oppimassa ja perehtymässä poliisin työhön. Heiltä olisi omasta mielestäni jopa kohtuutonta odottaa, että hälytysajo luonnistuisi

samalla tavalla, kun jo pidempään töissä olleilta poliiseilta. Vaikka hälytysajoa ei ennen työharjoittelua päästäkään harjoittelemaan liikenteen seassa, niin koululla pidettävä kahden oppitunnin mittainen käytännön hälytysajoharjoitus on ehdottomasti parempi, kun ei mitään. Tosiasialliset valmiudet hälytysajoon kehittyvät vasta myöhemmin työelämässä kokemuksien pohjalta.

Tutkimustulosten perusteella ajokokemuksen puutetta pidettiin suosituimpana selittävänä tekijänä sille, että miksi osalla opiskelijoista on puutteita ajotaidossa. Myös teoriapohja puhuu sen puolesta, että uusille ja etenkin nuoremmille kuljettajille sattuu enemmän vahinkoja liikenteessä. Oman näkemykseni mukaan ikä ja ajokokemus kulkevat ainakin jossain määrin käsikädessä. Tutkimustulosten perusteella ei voida silti kuitenkaan suoraan todeta, että nuorien opiskelijoiden ajotaito olisi huonompi kuin vanhempien opiskelijoiden.

8.1 Parannusehdotuksista

Olen osittain samaa mieltä Soilumon kanssa siitä, että ajokoulutuksen tuntimäärän lisääminen voisi näkyä myönteisesti opiskelijoiden ajotaidossa. Se olisi ehdottomasti toivottavaa ja mielekästä opiskelijoillekin, mutta muutama ylimääräinenkin tunti ei silti riitä siihen, että täysin kokemattomasta kuljettajasta kerettäisiin saamaan kaikin puolin täydellinen. Lisäksi Soilumo ehdotti Pieksämäen ajokoulutuskeskuksen hyödyntämistä poliisi (AMK) tutkinnon ajokoulutuksessa. Kannatan molempia ehdotuksia, mutta valitettavasti kummassakin taitaa muodostua ongelmaksi käytössä olevat rajalliset resurssit, eli toisin sanoen raha ja aika.

Koska poliisi (AMK) tutkinto on 180 opintopistettä, niin ajokoulutuksen määrän lisääminen tarkoittaisi sitä, että se olisi silloin pois jostain muusta osa-alueesta. Näkisin omaehtoisen liukasrataharjoittelun mahdollistamisen olevan näistä realistisimmin toteutettavissa oleva vaihtoehto, mutta senkin järjestäminen käytännössä tulisi osata suunnitella tarkkaan etukäteen.

Kolmannen haastateltavan ehdotus puolestaan oli, että opiskelijoiden osaaminen voisi olla tasaisempaa, mikäli vaatimuksia koululla nostettaisiin. Myös tässä asiassa on sekä hyvät, että huonot puolensa. Tällä hetkellä käsittelykoe tuntuu tuottavan ylitsepääsemättömiä haasteita ainoastaan hyvin pienelle osalle opiskelijoita. Mikäli vaatimukset olisivat paljon nykyistä korkeammalla, niin ainakaan tämänhetkiset resurssit eivät välttämättä riittäisi siihen, että heikoimmille kuljettajille pystyttäisiin tarjoamaan ainakaan koulun puolesta tarpeeksi tukiopetusta kokeesta läpipääsemiseksi. Toisaalta tämä taas voisi ohjata opiskelijoita harjoittelemaan ajoneuvon käsittelyä paljon enemmän itsenäisesti. Ajokouluttajien mukaan vaatimuksia on kuitenkin nostettu sekä käsittelykokeessa, että kaupunkiajokokeessa.

Olen itse sitä mieltä, että tämänhetkinen ajokoulutus vain ja ainoastaan tukee opiskelijoiden ajotaidon kehittymistä. Silloin kun aiempaa ajokokemusta on hyvin vähän tai ei ollenkaan, niin se ei jokaisen kohdalla kuitenkaan välttämättä riitä. Karkeasti sanottuna ongelmat poliisiopiskelijoiden ajotaidossa tuntuvat olevan lähinnä yksittäisten henkilöiden ongelmia, jotka enimmäkseen johtuvat ajokokemuksen puutteesta. Ongelmaan on vaikea löytää toimivaa ja järkevää ratkaisua. Ehkä kouluun hakevilta voitaisiin esimerkiksi edellyttää, että heillä olisi ollut ajokortti vähintään kahden vuoden ajan?

8.2 Muita havaintoja ja tulkintoja

Käsittelykokeen tuloksia tarkastelemalla voidaan päätellä, että vuodenaikalla ja sen myötä keliolosuhteilla voi olla jonkin verran vaikutusta suorituksiin. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että keuhalla kuivalla asfaltilla pito on huomattavasti parempi, kun talvella jäällä tai lumella. Tällöin ei ole mahdollista ajaa yhtä kovaa. On silti vaikea sanoa, että mistä erot aita vasten peruuttamisessa johtuvat. Joko vuodenaika vaikeuttaa jollain tavalla etäisyyden arvioimista aitaan, tai sitten kyseessä on vain yksittäisten opiskelijoiden tekemät virhearvot. Kurssien välillä on kuitenkin paljon myös yksilökohtaisia eroja.

Kaksi haastateltavista oli sitä mieltä, että opiskelijoiden ajotaito olisi nykyisin keskimäärin huonompi kuin aiemmin. Sama asia tuotiin myös esiin uutisissa, joihin tämän työn alussa viittasin. Käsittelykokeen tuloksia koskeva aineisto oli kuitenkin liian suppea siihen, että niiden perusteella pystytäisiin ottamaan kantaa väittämään.

8.3 Yhteenveto

Minulla oli vielä opintojen alussa ennakoluuloja opinnäytetyön tekemiseen liittyen. Arvioisin tässä kohtaan niiden johtuneen todennäköisesti siitä, että ajatus sen tekemisestä jopa vähän pelotti ja tuntui ahdistavalta. En ollut silloin tottunut kirjoittamaan monen sivun pituisia tekstejä enkä tiennyt yhtään mitään tutkimuksen tekemisestä. Siitä huolimatta, että kyseessä on omalla kohdallani ensimmäinen opinnäytetyö, niin olen melko tyytyväinen tutkimuksessa saatuihin tuloksiin sekä prosessiin kokonaisuudessaan.

Näin jälkeenpäin on helppo todeta, että koulu antaa oikeasti hyvät valmiudet opinnäytetyön tekemiselle. Työssä alkuun pääseminen tuntui olevan kaikista haastavinta, mutta tekeminen helpottui jo hyvin pian sen jälkeen. Opinnäytetyön tekeminen kehitti minua ehdottomasti sekä kirjoittajana, että tutkijana. Oli myös todella yllättävää huomata, että kuinka mukaansatempaavaa tutkimuksen tekeminen voi parhaimmillaan olla.

Toivottavasti tutkimuksessa saatuja tuloksia pystytään hyödyntämään jollain tavalla tulevaisuudessa. Toivon, että tulevat poliisiopiskelijat pysähtyisivät hetkeksi miettimään omia vahvuuksia ja heikkouksiaan ajamiseen liittyen. Omasta ajoharjoittelusta ja kehittymisestä saa tällöin enemmän irti. Jo pelkästään näiden yleisien tai omien henkilökohtaisten kipukohtien tiedostamisella voi olla vaikutusta.

9 LÄHTEET

Yle: Yhä useampi poliisiksi hakeva ei osaa ajaa autoa. 9.11.2010. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-5666970>

Meeri Niinistö: Vastavalmistuneiden ensihoitajien ja poliisien ajotaidot heikentyneet – ”Ei ole ollenkaan harvinaista, että ambulanssia kolhitaan sieltä täältä” 1.9.2017. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9793834>

Keskinen, Laapotti, Lammi, Nieminen ja Peräaho: Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettaja-opetuksessa. 2012.

Liikenneturva: Ennakoiva-ajo. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakoiva-ajo-1#03f8cbc8>

The Police Foundation: Roadcraft. The Police Driver's Handbook. 2013.

Ajokortti-info: Ajoneuvon käsittely ja hallinta. Luettavissa: <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/ajotaidon-abc/ajoneuvon-kasittely-ja-hallinta>

Liikenneturva: Vuorovaikutus liikenteessä: liikennekäyttäytymisen perusteet. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/liikennekayttaytyminen#6c8e1f20>

Liikenneturva: Tunne liikennesäännöt. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/tunne-liikennesaannot#6c8e1f20>

Liikenneturva: Nuoret (15-24) liikenteessä. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/eri-ikaisena/nuoret-15-24-liikenteessa#03f8cbc8>

Keinänen: Nuorten riskialttius liikenteessä. 2019. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/165817/ON_Keinanen.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Liikenneturva: Vaikeat ajo-olosuhteet. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/vaikeat-ajo-olosuhteet#708c0a1e>

Eurostat: Police officers per 100 000 inhabitants. Luettavissa: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/DDN-20190104-1>

Poliisi: Poliisin hallintorakenteen kehittämishanke (PORA III) – toimeenpanon loppuraportti. Luettavissa: https://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/julkaisut/prime101/prime102_fi.aspx

Kuva 1: Poliisien määrä EU-valtioissa vuosina 2016-2018 suhteutettuna 100 000 asukasta kohti. Nähtävissä: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Police_officers,_EU-27,_average_2016-2018_\(per_hundred_thousand_inhabitants\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Police_officers,_EU-27,_average_2016-2018_(per_hundred_thousand_inhabitants).png)

Poliisi: Ajoneuvot. Luettavissa: <https://poliisi.fi/ajoneuvot>

Liikenneturva: Tarkkaamattomuus. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/tarkkaamattomuus#708c0a1e>

Finlex: Tieliikennelaki 729/2018. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>

Mansikkamäki: Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista. 2015. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/97460/POLAMK_raportteja_116_Poliisin_ajokoulutus_verkko.pdf

Poliisiammattikorkeakoulu: https://www.polamk.fi/polamk_tiedottaa/1/0/selvitys_puolet_poliisiautojen_vaurioista_voitaisiin_valttaa_38369

Poliisiammattikorkeakoulu: Hakuvaatimukset. Luettavissa: <https://polamk.fi/hakuvaatimukset>

Finlex: Ajokorttilaki 386/2011. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386>

Poliisiammattikorkeakoulu: Lisätietoja ajokorttivaatimuksesta, poliisi (AMK). Luettavissa: <https://polamk.fi/documents/25254699/0/Sujuva-ajotaito-helpottaa-opintoja.pdf.pdf/f1f179f1-bbd3-8341-0aa3-f27d6e7de77c/Sujuva-ajotaito-helpottaa-opintoja.pdf.pdf?t=1601968770534>

Poliisiammattikorkeakoulu: Tutkinnon rakenne. Luettavissa: <https://polamk.fi/tutkinnon-rakenne>

Poliisiammattikorkeakoulu: Opetussuunnitelma, lukuvuodet 2020-2022. Luettavissa: <https://polamk.fi/documents/25254699/37709942/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf/739255c8-04c2-f693-c381-0128bbe13c09/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf?t=1602071169979>

Poliisi (AMK) tutkinto, Ajotekniikka – ja taktiikka, totutussuunnitelma.

Jouni Tuomi & Anneli Sarajärvi: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 2018.

Harisalo, Keski-Petäjä ja Talkkari: Otin kynän kynsihini. Ohjeita tutkimuksen tekijälle. 2002.

Jyrinki: Kysely ja haastattelu tutkimuksessa. 1974.