

Kuljetuspartiokokeilu Itä-Suomen poliisilaitoksen pohjoisella alueella

Maria Suhonen 20192D

9/2021

Tiivistelmä

Tekijät: Maria Suhonen

Julkaisun nimi: Kuljetuspartiokokeilu Itä-Suomen poliisilaitoksen pohjoisella alueella

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen, kvalitatiivinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jari Saari, Mika Kyrönviita

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä on Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö, joka koskee Pohjois-Savossa aloitettua kuljetuspartiokokeilua. Kuljetuspartio on poliisivankilan vartijoista muodostettu partio, joka hoitaa kiinniotettujen kuljettamisia Iisalmen ja Kuopion välillä. Tällä opinnäytetyöllä pyrin saamaan kokonaiskuvan kuljetuspartiokokeilusta Itä-Suomen poliisilaitoksessa eri työtehtävissä työskentelevien näkökulmasta. Aihe on ajankohtainen, koska pohjoisen alueen kuljetuspartiokokeilu on alkanut vuoden 2021 tammikuussa ja on edelleen käynnissä opinnäytetyötä tehdessä.

Tämä on tutkimuksellinen opinnäytetyö, jossa olen kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Aineistona käytin muun muassa kuutta teemahaastattelua. Pyysin haastateltaviksi Iisalmen ja Kuopion poliisiasemilla työskenteleviä henkilöitä, joilta uskoin saavani mahdollisimman paljon tietoa kokeilusta. Haastattelut suoritettiin anonyyminä. Osa haastatteluista käytiin kasvotusten, osa sähköpostin välityksellä ja osa puhelimitse. Haastateltavat saivat halutessaan haastattelukysymykset etukäteen luettaviksi.

Sivumäärä: 34 + 5 liitettä

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Syyskuu 2021

Avainsanat: Kuljetuspartiokokeilu, kuljetuspartio, kiinniotettu, vartija, poliisivankila

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	3
1.1 Opinnäytetyön tarkoitus ja tavoitteet	4
1.2 Keskeiset käsitteet	4
2 Kuljetuspartiokokeilu	5
2.1 Työryhmä esitys	5
2.2 Vartijoiden resurssit ja työvuorot	6
2.3 Kuljetuspartion käyttämät ajoneuvot ja varusteet	7
2.4 Kustannukset	7
2.5 Tutkinnan järjestelyt kuljetuspartiokokeilun aikana	8
3 Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta	8
3.1 Nykyinen lainsäädäntö	8
2.1.1 Vapautensa menettäneen kohtelu	9
2.1.2 Valvonta säilytystilassa	9
2.1.3 Säilytystilan järjestys.....	9
2.1.4 Vapautensa menettäneen kuljetus	9
2.1.5 Vartijat	10
2.2 Lain uudistuminen	11
2.2.1 Vapautensa menettäneen kohtelu	11
2.2.2 Säilytystilan valvonta, järjestys, sekä säilytystilan ja vapautensa menettäneen tarkastaminen	12
2.2.3 Vapautensa menettäneen kuljetus	12
2.2.4 Vartijat	13
4 Tutkimuksen toteutus	13
4.1 Aineiston hankinta	13
4.2 Tutkimusmenetelmä	14
4.3 Tutkimuskysymykset	14
5 Haastatteluiden tulokset	15
5.1 Päällystön näkökulma	15
5.2 Kenttäjohtajan näkökulma	20
5.3 Rikostutkijoiden näkökulma	22

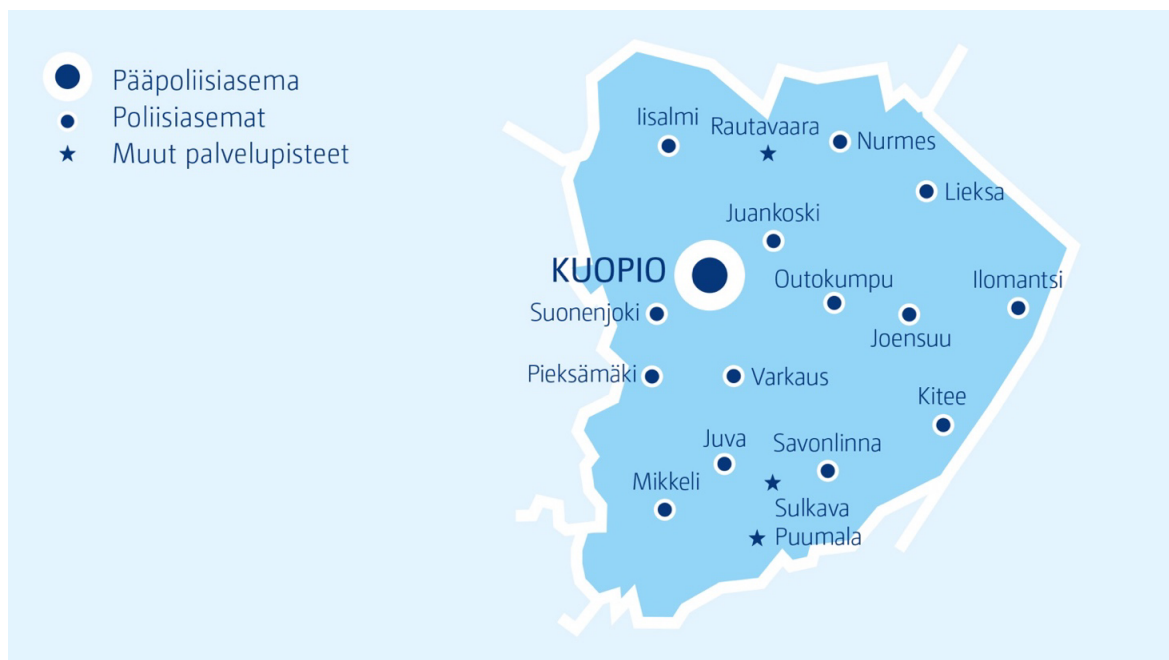
5.4 Vartijoiden näkökulma	28
6 Johtopäätökset	31
6.1 Kuljetuspartiokokeilun tuomat positiiviset ja negatiiviset vaikutukset.....	31
6.2 Kuljetuspartioon liittyvät riskit	32
6.3 Kuljetuspartiokokeiluun liittyvät kehittämissuhteet	33
7 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus	33
LÄHTEET	34
LIITTEET.....	36
Liite 1. Saatekirje haastateltaville.....	36
Liite 2. Hans Vuodin haastattelussa käytetty haastattelurunko	37
Liite 3. Vartijoiden haastatteluissa käytetty haastattelurunko.....	38
Liite 4. Rikostutkijoiden haastatteluihin käytetty haastattelurunko.....	39
Liite 5. Järjestyspoliisien haastatteluihin käytetty haastattelurunko.....	40

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö käsittelee Itä-Suomen poliisilaitoksen pohjoisella kenttäjohtoalueella alkanutta kuljetuspartiokokeilua. Kyseessä on tutkimuksellinen opinnäytetyö, jossa otan selvää kuljetuspartion toiminnasta ja vaikutuksista Iisalmen ja Kuopion poliisiyksiköissä eri henkilöstön työtehtäviin.

Pohjoisen alueen kuljetuspartiokokeilu alkoi vuoden 2021 tammikuussa. Olin itse silloin poliisiammattikorkeakoulun työharjoittelussa Iisalmen poliisiasemalla. Siellä kuulin puhuttavan kyseisestä kokeilusta ja päätin tutkia kuljetuspartiokokeilua opinnäytetyössäni.

Koen aiheen tarpeelliseksi, koska se on ensimmäistä kertaa Pohjois-Savon alueella kokeilussa. Aiheesta ei siis myöskään ole tehty ennen opinnäytetyötä tai muuta tutkimusta. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäisellä alueella kyseinen kuljetuspartiokokeilu on otettu käyttöön jo aiemmin, ja siihen liittyen on myös valmistunut Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö. Aihe on myös ajankohtainen, koska Pohjoisen alueen kuljetuspartiokokeilu otettiin käyttöön vuoden 2021 tammikuussa ja on edelleen tätä kirjoittaessani voimassa. Tässä tutkimuksessa kartoitan kokemuksia kuljetuspartiokokeilusta kokeilun aloittamisesta elokuun puoleen väliin saakka. Kokoan kokemuksia siis reilun puolen vuoden ajalta.



Kuva 1: Itä-Suomen poliisilaitoksen poliisiasemat ja muut palvelupisteet. Kuopion poliisilaitos on Itä-Suomen poliisilaitoksen pääpoliisiasema ja se on kuvassa suurennettuna.

1.1 Opinnäytetyön tarkoitus ja tavoitteet

Minulle aihe oli vieras ja aion tarkastella sitä opinnäytetyössäni uutena ilmiönä. Opinnäytetyöni tavoitteena olikin saada mahdollisimman paljon tietoa aiheesta ja kasata tietyn aikavälin kokemukset kokeilusta eri näkökulmista yhteen. Se voisi olla hyödyksi Itä-Suomen poliisilaitokselle, kun kokeilua aletaan siellä tarkastelemaan.

Työn tavoitteena on myös antaa kattavan kuvan siitä, mikä kokeilu on, miksi se on aloitettu ja mitä vaikutuksia sillä uskotaan olevan eri poliisin aloille. Aion tutkimuksellani selvittää, millaisia muutoksia ja ehkä haasteitakin kuljetuspartiokokeilu on tuonut valvontaja hälytyssektorilla työskentelevien poliisien, rikostutkijoiden ja vartioiden työpäiviin. Tuon tutkimuksessani esille myös päällystön näkökulmaa kokeilusta.

1.2 Keskeiset käsitteet

Vapautensa menettänyt= tarkoittaa tutkintavankia, pidätettyä ja kiinni otettua (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2)

Kiinniotettu= henkilö, joka on otettu kiinni poliisilain, pakkokeinolain, esitutkintalain tai muun laissa säädetyn perusteen nojalla. Kiinniotetulla ei tarkoiteta tutkintavankia tai pidätettyä (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2)

Vartija= virkasuhteinen vartija ja ylivartija, joka on poliisilaitoksen palveluksessa (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2)

Säilytystila= Poliisin hallinnoima tila, jota käytetään poliisin säilyttämien vapautensa menettäneiden säilytykseen. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2)

Tilannejohtaja= vastaa yksittäisestä poliisille kuuluvan tehtävän suorittamisesta. Tilannejohtaja on johtamaansa tehtävää suorittavan henkilöstön esimies. (Valtioneuvoston asetus poliisista 6§)

Kenttäjohtaja= vastaa toimialueensa kenttätöiminnan operatiivisesta johtamisesta. Toimii yleisjohtajan alaisuudessa. (Valtioneuvoston asetus poliisista 5§)

Yleisjohtaja= toimii toimialueella työvuorossa olevien operatiivisessa kenttätöiminnassa työskentelevien esimiehenä. Kiireellisen poliisitehtävän hoitamiseksi yleisjohtaja voi antaa koko toimialueensa poliisin henkilöstöä koskevia käskyjä. (Valtioneuvoston asetus poliisista 4§)

2 KULJETUSPARTIOKOEILU

Itä-Suomen poliisilaitoksen pohjoisella kenttäjohtoalueella aloitettu kuljetuspartiokokeilu esiteltiin ensimmäisen kerran Itä-Suomen poliisilaitoksen strategiaryhmän esityksessä vuosien 2021–2022 toimintaohjelmasta. Ehdotus oli esitelty henkilöstölle koko talon videopalaverissa. (Masalin ym. 26.11.2020).

Poliisipalvelulinjan tehtävänä oli suunnitella vartijoista muodostetun partion käyttämisestä kuljetuksiin Iisalmen poliisiaseman toimialueelta Kuopion poliisiaseman poliisivankilaan. Kokeilun oli tarkoitus alkaa alkuperäisen suunnitelman mukaan 1.1.2020 ja päättyä 31.12.2021. Poliisiylijohtaja ilmoitti poliisilaitoksen tulosneuvotteluissa 17.11.2020, että kokeilu saisi kestää vain 31.5.2021 saakka. Poliisilaitoksen tuli ilmoittaa kyseiseen päivämäärään mennessä Poliisihallitukselle, jatketaanko kokeilua vai ei. Tämänhetkisen tiedon mukaan kokeilua on tarkoitus jatkaa vuoden 2021 loppuun asti. (Masalin ym. 26.11.2020).

2.1 Työryhmä esitys

Ennen kuljetuspartiokokeilun alkamista perustettiin työryhmä, jonka puheenjohtajana toimi ylikomisario Hans Vuoti, varapuheenjohtajana ylikomisario Markus Taskinen, jäsenenä rikoskomisario Veli Pallonen, komisario Hannu Virolainen, ylivartija Kaj Kronberg, rikosylikonstaapeli Jari Rytönen ja ylikonstaapeli Marko Tervo. Työryhmän tehtävänä oli suunnitella, miten tutkintatoimet kokeilun aikana kyseisillä alueilla järjestetään ja kuulla asiasta henkilöstöä ja luottamusmiehiä. (Masalin ym. 26.11.2020).

Työryhmä laati esityksen, joka käsitteli edellytyksiä sille, että vartijapari voi suorittaa kuljetuksia Iisalmen toimialueelta Kuopion Poliisivankiloihin ja koko poliisilaitoksen alueella kiinniotettujen kuljetuksia poliisivankiloista vankiloihin sekä muita tehtäviä, jotka liittyvät kiinniotettujen kuljetukseen ja vartiointiin. Työryhmän esitys sisälsi muun muassa esityksen kuljetuspartion viestivälineistä, varusteista, työvuoroista ja työtehtävistä, kustannuksista, arvion tarvittavasta resursseista ja ajoneuvoista ja arvion kuljetuspartion vaikutuksesta toimintavalmius- ja tehtäväsidonnaisuusaikeisiin. Työryhmän laati esityksen myös siitä, miten Iisalmen tutkintajärjestelyt tulisi kokeilun aikana organisoida ottaen huomioon edellä kuvattu säilytyspaikkamuutos. (Masalin ym. 26.11.2020).

Työryhmällä oli kolme kokousta; 10.11.2020, 17.11.2020 ja 25.11.2020. Ensimmäisessä kokouksessa työryhmä keskittyi kuljetuspartio toimintaan liittyviin järjestelyihin, kuten tarvittaviin vartijaresursseihin, ajoneuvoasioihin, vartijoiden työtehtäviin ja työvuoroihin. Toinen

kokous keskittyi ensisijaisesti alueen rikostutkintaan vaikuttaviin tekijöihin, koska rikostutkinnan järjestelyt vaikuttavat suuresti kuljetuspartiokeilun onnistumiseen. Viimeisessä kokouksessa työryhmä kävi läpi puheenjohtajan laatimaa esitysluonnosta. (Masalin ym. 26.11.2020).

Esityksessä pohjoisen kenttäjohtoalueen kuljetuspartiokeilusta käy ilmi, että kokeilun avulla on tarkoitus lyhentää Pohjois-Savon kuntien toimintavalmiusaikoja pohjoisella kenttäjohtoalueella ja toisaalta osaltaan turvata lisälmen tutkintaan liittyvät asiat. Kuljetuspartion työtehtävät ja työvuorot pyritään suunnittelemaan siten, että ne vastaavat tätä tarkoitusta mahdollisimman hyvin. (Masalin ym. 26.11.2020).

2.2 Vartijoiden resurssit ja työvuorot

Kuopion poliisivankilan henkilöstövahvuus on vuoden 2020 lopulla ollut 11 vartijaa ja lisälmen poliisivankilan neljä vartijaa. Kokeiluun on lähdetty esityksen mukaan 15 vartijan vahvuudella. Tilastojen mukaan suurin osa kiinniotetuista sekä Kuopiossa että lisälmessä otetaan säilöön viikonloppuisin. Näin ollen kuljetuspartio tarvitaan töihin viikon jokaisena päivänä, mutta työvuoroja tulee painottaa erilaisiin arkipäiviin ja viikonloppuihin. (Masalin ym. 26.11.2020).

Yksi kokeiluun liittyvä tavoite on myös mahdollisuus hyödyntää vartijoita liikkuvana resursina, jolloin resurssia voidaan käyttää kokonaisvaltaisemmin. Lisälmen vartijoiden virkapaikana on edelleen lisälmi, ja mikäli lisälmessä sekä Kuopiossa on kuljetuspartioon käyttökelpoiset autot, työaika voidaan hyödyntää tehokkaasti. (Masalin ym. 26.11.2020).

Työryhmän esityksessä mainitaan, että kuljetuspartion työvuorot ovat kokeilun alussa maanantaista perjantaihin aikavälillä 08-18, perjantaisin ja lauantaisin 18–04 sekä viikonloppupäivisin 7–15 Vuoroja voidaan muuttaa havaittujen tarpeiden mukaan. Mikäli kuljetuspartiota muodostaessa tulee tarvittavaa liikkumista Kuopion ja lisälmen poliisiasemien välillä, voitaisiin se tulkita työajaksi. silloin siirtyvän vartijan työaika pitenis kaksi tuntia matka-ajat huomioiden. (Masalin ym. 26.11.2020).

Turvallisuusnäkökohdat ja tutkinnan turvaamisen huolehtimisesta vastaavat lähtökohtaisesti kiinnioton suorittanut poliisipartio ja kenttäjohtaja. Vartijat eivät kuljeta väkivaltaisesti käyttäytyvää asiakasta, vaan siinä tilanteessa poliisipartio huolehtii kiinniotetun kuljettamisesta poliisivankilalle. Joihinkin törkeisiin rikoksiin, kuten henkirikokset ja seksuaalirikokset syyllistyneiden kuljettamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota tutkinnan turvaamisen vuoksi. Näissä tilanteissa tilannejohtaja, kenttäjohtaja tai yleisjohtaja tekee päätöksen siitä,

voiko kuljetuspartio suorittaa kuljetuksen. Vakavammassa rikoksissa esimerkiksi kiinniotetun riisuttaminen lisalmen poliisiasemalla on mahdollista, jonka jälkeen kiinniotettu voidaan viedä kuljetuspartion suorittamana poliisivankilaan. (Masalin ym. 26.11.2020).

Vartijoiden ei tule ottaa omatoimisesti hälytystehtäviä hoitaakseen. Poliisipartio hoitaa hälytystehtävät, joissa kuljetuspartio voi toimia avustavassa roolissa. (Masalin ym. 26.11.2020).

Kuopion poliisivankilassa tulee olla vähintään kaksi vartijaa, joiden tehtävänä on hoitaa säilytykseen liittyviä asioita. (Masalin ym. 26.11.2020).

2.3 Kuljetuspartion käyttämät ajoneuvot ja varusteet

Kuljetuspartioon kuuluvat vartijat käyttävät työtehtävissään virkapukua, joka on varustettu suojaosilla ja voimankäyttövälineillä asetta lukuun ottamatta. Kuopion ja lisalmen poliisiasemilla on tällä hetkellä varattu yksi ilman poliisitarroja oleva poliisiauto kuljetuspartion käyttöön (vartija B, 2020). Lisalmesta on myös varattu myös yksi tunnuksellinen poliisiauto kuljetuspartion käyttöön. Kuljetuspartion ottaessa lisalmen poliisiauton käyttöönsä, hälytyspaneeli huputetaan ja poliisin teippaukset peitetään työvuoron ajaksi. Poliisiautojen poliisitarrojen on peitettävä kuljetuspartion käytössä, koska vartijoilla ei ole poliisin toimivaltuuksia ja tämä voi synnyttää kansalaisissa väärinkäsityksiä. (Masalin ym. 26.11.2020).

Kuljetuspartio hoitaa viestiliikennettä Virve-radioyhteyden välityksellä. Kuljetuspartiolla on myös partiotunnus Vanki405, joka syötetään myös poliisin kenttäjohdon ja hätäkeskuksen järjestelmiin. Kuljetuspartion vartijoilla on käytössään myös mobipol-puhelimet, koska se parantaa kuljetuspartion työturvallisuutta. (Masalin ym. 26.11.2020).

2.4 Kustannukset

lissalmessa on vuonna 2018 ollut kiinniotettuna yhteensä 622 henkilöä. Vuonna 2019 kiinniotettujen määrä on noussut 669 henkilöön. Vuoden 2020 kiinniotettujen lukumäärä laski 478 henkilöön. Poliisiauton keskikulutus 100 km aikana on noin 8.8 litraa ja polttoaineen hinta on noin 1.369 euroa. Ajokilometrin hinta polttoaineen osalta on 0.12 euroa. (Masalin ym. 26.11.2020).

Kun lasketaan 600 kiinniotetun kuljetukset lissalmesta Kuopioon, tulee kuljetusmatkaa yhteensä 98 400 kilometriä. Polttoainekulujen lisäkustannus vuodessa olisi silloin 11 808 euroa. (Masalin ym. 26.11.2020).

lisalmen nykyiset putkatilat eivät täytä poliisivankilalle annettuja ehtoja, lisalmen putkatilojen tilamuutokset olisivat alustavasti noin 500 000 euroa. Toisaalta uuteen lakiin poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta on ehdotettu, että jokaisessa poliisivankilassa kiinniotettujen valvonnassa tulisi olla vähintään kaksi vartijaa ympäri vuorokauden. Tämä tarkoittaa sitä, että jotta tämä ehto täytettäisiin, tulisi vartijaresurssia lisätä merkittävästi. Poliisivankilan pitäminen auki 24/7 kahden vartijan vahvuudella ottaen huomioon mahdolliset poistumat, tarkoittaisi kahdeksan uuden vartijan palkkaamista lisalmeen. Kustannusarvio tästä olisi 8 x 57.900,00 euroa eli yhteensä 463.200,00 euroa. (Poliisipalvelulinjan asettamis päätös, 2020).

2.5 Tutkinnan järjestelyt kuljetuspartiokokeilun aikana

lialmi vastaa tutkinnasta Pohjois-Savon juttujen osalta, joten jotta henkilöstön välisistä epäselvyyksistä välttyttäisiin, tulee menettelystä laatia selkeät pelisäännöt. Kuulusteluja suoritettaessa hyödynnetään videoyhteyksiä, koska suurin osa epäiltyjen kuulusteluista on mahdollista suorittaa etäyhteyden välityksellä. (Masalin ym. 26.11.2020).

Kiinniotettu kuljetetaan yöksi Kuopioon. Olisi kuitenkin järkevää, että isompien juttujen aikaan kiinniotettuja vartioitaisiin lialmessä, jotta kuulustelut voitaisiin hoitaa pidättämisen aikana kattavasti. Tutkinnan kannalta kuljetuspartiokokeiluun voi liittyä riskejä esimerkiksi esitutkinnan laadun heikkeneminen, selvitysprosenttien lasku, tutkinta-aikojen pidentyminen ja tutkijoiden työaikojen kuluminen muuhun kuin tutkintatyöhön. (Masalin ym. 26.11.2020).

3 LAKI POLIISIN SÄILYTTÄMIEN HENKILÖIDEN KOHTELUSTA

3.1 Nykyinen lainsäädäntö

Nykyinen laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta on tullut voimaan vuonna 2006. Käyn läpi aiheeseen liittyviä pykäläiä nykyisestä laista poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta. Kerron myös, mitä uudistuksia kyseiselle laille olisi tarkoitus tehdä. Uuden lain on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2023 (Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 29.3.2021).

2.1.1 Vapaudensa menettäneen kohtelu

Vapauden menettänyttä tulee kohdella oikeudenmukaisesti ja heidän ihmisarvoaan tulee kunnioittaa. Vapauden menettäneitä henkilöitä ei tule myöskään asettaa keskenään eri asemaan rodun, kansallisen tai etnisen alkuperän, ihonvärin, kielen, sukupuolen, iän, perhesuhteiden, sukupuolisen suuntautumisen, terveydentilan, vammaisuuden, uskonnon, yhteiskunnallisen mielipiteen, poliittisen tai ammatillisen toiminnan taikka muun henkilöön liittyvän syyn perusteella ilman hyväksyttävää syytä. Täytyy myös ottaa huomioon, että jos vapaudensa menettänyt rikoksen tehnyt tai muusta syystä vapaudensa menettänyt henkilö on alle 21-vuotias, tulee hänen kohdallaan noudattaa erityistä huomiota hänen iästään tai kehitysvaiheestaan johtuen, (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:4)

2.1.2 Valvonta säilytystilassa

”Vapautensa menettäneitä ja säilytystilaa on valvottava siten kuin vapautteen kohdistuvan toimenpiteen tarkoitus, säilytystilan järjestys, säilytystilassa pitämisen varmuus, karkaamisen tai säilytystilasta luvatta poistumisen estäminen, vapautensa menettäneiden ja muiden henkilöiden turvallisuus ja rikoksen estäminen edellyttävät.” (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 9:1).

Turvallisuus edellyttää, että säilytystilasta löytyy hälytys- ja muut tekniset turvajärjestelmät. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 9:1).

2.1.3 Säilytystilan järjestys

Säilytystilasta löydettävästä järjestysäännöstä tulee löytyä tätä lakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä tarkempia määräyksiä säilytystilan alueesta, säilytystilan alueella liikkumisesta ja tilojen lukittuna pitämisestä, osastoista, tapaamisten ja puhelimen käytön sekä vapaa-ajan järjestämisestä, omaisuuden hallussapidosta sekä muista vastaavista säilytystilan järjestyksen ylläpitämiseen ja toimintojen järjestämiseen liittyvistä yksittäisistä seikoista. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 8:1)

2.1.4 Vapaudensa menettäneen kuljetus

Vapauden menettäneen kuljetuksessa on käytettävä kuljetusvälineitä, jotka ovat tarkoitukseen sopivia ja turvallisin turvalaittein varustettuja. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 14:1). Sen lisäksi vapaudensa menettäneen henkilön kuljettamiseen menevä

aika ei saa muodostua kohtuuttoman pitkäksi vaan se täytyy suorittaa ilman aiheetonta viivytystä, ottaen huomioon esimerkiksi henkilön terveydentilan. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 14:2)

Jos vapautensa menettänyt kuljetetaan yleisessä liikenteessä olevaa ajoneuvoa käyttäen, on pyrittävä pitämään kuljetettava erillään muista matkustajista. Jos vapautensa menettänyt on alle 18-vuotias, on muistettava pitää hänet erillään aikuisista matkustajista, jos hänen etunsa ei vaadi toisin. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 14:3)

Vapautensa menettäneellä on oikeus ulkoilla, pitää omaisuuttaan hallussa ja käyttää, tavata ihmisiä sekä puhelimen käyttöä voidaan rajoittaa kuljetuksen aikana, jos niiden toteutuminen on erityisen hankalaa järjestää kuljetuksen kestäessä.

Kuljetus on myös pyrittävä järjestämään huomiota herättämättä.

Kuljetettavalla on myös mahdollisuus saada yhteys kuljetusta valvovaan viranomaiseen ilman aiheetonta viivytystä. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 14:4).

2.1.5 Vartijat

Vartijoiden on toimittava sovinnollisuutta edistäen, asiallisesti sekä puolueettomasti. Vartijan tehtävänä on ylläpitää säilytysvarmuutta, säilytystilan järjestystä ja turvallisuutta sekä turvata vapautteen kohdistuvan toimenpiteen tarkoituksen toteutuminen ensisijaisesti käyttämällä neuvoja, kehotuksia ja käskyjä.

Vartija ei saa virkatehtävänsä suorittaessaan puuttua enempää kenenkään oikeuksiin ja aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä ja puolustettavaa tehtävän suorittamiseksi. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 15:1).

Vartijalla on oikeus virkatehtävää suorittaessaan käyttää voimakeinoja säilytystilassa, sen alueella ja välittömässä läheisyydessä, vapautensa menettäneen kuljetuksen aikana sekä poliisin valvomassa toiminnassa. Voimakeinojen käyttö on sallittua vapautensa menettäneen karkaamisen tai luvatta poistumisen estämiseksi, vastarinnan murtamiseksi ja valvonta-, tarkastus- ja turvaamistoimenpiteen suorittamiseksi. Sen lisäksi voimakeinoja saa käyttää säilytystilaan pääsyn estämiseksi, esineiden ja tavaroiden haltuun ottamiseksi sekä säilytystilasta ja sen alueelta poistamiseksi. Myös henkeen tai terveyteen kohdistuvan rikoksen taikka muun henkilön terveyttä vaarantavan teon taikka tapahtuman uhatessa luvattoman pääsyn estämiseksi, esteen poistamiseksi tai kulkuneuvon pysäyttämiseksi voimakeinojen käyttö on sallittua.

Kun vartija käyttää voimakeinoja, on niiden oltavia tarpeellisia ja olosuhteisiin nähden puolustettavia.

Arvioitaessa voimakeinojen puolustettavuutta, on otettava huomioon tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, käytettävissä olevat voimavarat sekä muut tilanteen kokonaisarvosteluun vaikuttavat seikat. Voimankäyttövälineitä saa käyttää vain asianmukaisen koulutuksen saanut virkamies. Toimenpiteestä on kirjattava myös sen syy ja kesto. (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 15.:2).

2.2 Lain uudistuminen

Sisäministeriön lausuntopyynnöstä 9.4.2021 käy ilmi työryhmän ehdotuksia hallituksen esitykseksi eduskunnalle lakiin poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta. Käyn läpi aiemmin käytyjen lakipykäliden osalta, miten kyseisiä pykälä ehdotetaan uudistettaviksi. (Sisäministeriö, 2021).

Työryhmän mietinnöissä ehdotetaan, että nykyisen lain poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta tilalle säädettäisiin uusi laki, joka korvaisi voimassa olleen nykyisen lain. Myös laki päihytyneiden käsittelystä kumottaisiin. Pakkokeinolakia ja lakia henkilötietojen käsittelystä poliisitoimesta esitetään muokattavaksi. (Sisäministeriö, 2021).

Esityksen tavoitteena on siis uudistaa poliisin lain nojalla säilyttämien vapautensa menettäneiden henkilöiden kohtelua koskeva lainsäädäntö. Säilytykseen liittyviä pykälä halutaan saattaa ajan tasalle. Esimerkiksi säilytykseen liittyviä vapautensa menettäneen oikeuksia, velvollisuuksia ja perusoikeuksien rajoituksia, vartiointitehtävissä toimivan henkilöstön toimivaltuuksia ja viranomaisten velvollisuuksia koskevat säännökset halutaan uudistaa. (Sisäministeriö, 2021).

2.2.1 Vapautensa menettäneen kohtelu

Lain poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta luvussa 1 käsiteltiin vapauden menettäneen kohtelua. Uuteen lakiin täsmennettäisiin sitä, että lakia sovelletaan myös poliisin kuljetusvastuulla oleviin vapautensa menettäneisiin. Laissa selkeytettäisiin myös lain soveltamisalan suhdetta muuhun vapautensa menettäneitä koskevaan sääntelyyn. Laissa myös korostettaisiin hallintolain merkitystä lain soveltamisessa.

2.2.2 Säilytystilan valvonta, järjestys, sekä säilytystilan ja vapautensa menettäneen tarkastaminen

Lain 8 luvun 1 § sisältäisi säilytystilan valvontaa koskevat uudet täsmällisemmät säännökset sekä valvontahenkilöstön vähimmäismäärää koskevan säännöksen, joka edellyttäisi yksinvartioinnista luopumista. Tämä tarkoittaa sitä, että vapautensa menettäneiden valvontaan pitäisi olla vähintään kaksi vartijaa.

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi viittaa asiassa eduskunnan oikeusasiamiehen antamaan kertomukseen vuodelta 2019, jossa poliisin säilytystiloissa toistuvista puutteista mainitaan ensimmäisenä vartijoiden yksinvartiointi. Eduskunnan oikeusasiamies tuo esille poliisin säilytystilojen henkilöstöresurssien vähyyden esimerkiksi putkakuolemia koskevassa ratkaisussaan EOAK 4103/2016, 31.7.2019.

Voimassa olevan lain poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta luvun 9 §1 voidaan katsoa edellyttävän mainintaa säilytystilan riittävästä henkilöresursoinnista. Laissa ei ole kuitenkaan säädelty henkilöstön vähimmäismäärää säilytystilaan. Hallituksen esityksessä tuodaan ilmi, että yksinvartiointi voi ongelmallista vartiointitehtävien ja valvonnan asianmukaista toteuttamista sekä myös henkilöstön työturvallisuutta. Esimerkiksi vapautensa menettäneen väkivaltaisuus, sairauskohtaus tai tulipalo voi aiheuttaa suuria ongelmia henkilöstömäärän vähäisyyden vuoksi.

Eduskunnan oikeusasiamies ottaa kantaa myös tilanteisiin, jossa yksin työskentelevä vartija on suorittanut myös muita hänelle määrättyjä tehtäviä, kuten henkilötuntemerkkien ottamisen.

2.2.3 Vapautensa menettäneen kuljetus

Nykyisessä laissa vapautensa menettäneiden kuljetuksesta säädettiin luvussa 14. Lain uudistuksessa esitetään vapauden menettäneiden kuljetuksesta säädettäväksi luvussa 11.

Kyseistä lukua säädettäisiin niin, että kuljetusvälineitä ja kuljetuksen kestoa koskevia säädöksiä täsmennettäisiin. Luvussa halutaan selventää, että kuljetuksella tarkoitetaan sekä varsinaista kuljetusta että myös väliaikaista kuljetukseen liittyvää säilytystä ja majoitusta poliisin vastuulla olevan kuljetuksen aikana.

Luvun 4 §:n mukaan vapauden menettäneen oikeutta ulkoiluun, omaisuuden hallussapitoon ja käyttöön sekä oikeutta tapaamisiin ja puhelimen käyttöön voidaan rajoittaa kuljetuksen aikana, jos oikeuksien toteuttaminen kuljetuksen kestäessä on erityisen vaikeaa järjestää.

Tähän halutaan lakiuudistuksella selventää, että tällä tarkoitettaisiin myös sitä, että poliisi-partiolla tai säilytystilaorganisaatiolla olisi aina viimekätinen oikeus päättää kyseisten oikeuksien toteuttamisesta. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös tutkintavankeuslain sääntelyä vastaavat säännökset rahan, aineiden ja esineiden vastaanottamisesta kuljetuksen aikana.

2.2.4 Vartijat

Nykyisessä laissa vartijoita koskeva sääntely löytyy luvusta 15. Hallituksen esityksessä esitetään, että vartijoiden voimankäytöstä säädettäisiin luvun 10. §6:ssa.

Voimakeinojen käyttöä koskevan yleissäännöksen käyttötarkoitukseluetteloon ehdotetaan lisättäväksi voimakeinojen käyttö kiinniottamisen toimittamiseksi. Sääntelyyn ehdotetaan lisättäväksi poliisilain 2 luvun 17 §:n 2 momenttia vastaavat säännökset vartiointitehtävissä toimivan virkamiehen virkavastuusta rikoslain 4 luvun 4 §:ssä tarkoitettussa hätävarjelussa virantoimituksessa.

Lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusia säännöksiä myös voimakeinojen käytön varautumisesta ja käytöstä varoittamisesta. Laissa halutaan myös ampuma-aseen käytöstä vastaavan sisältöisesti kuin poliisimiehiä koskevassa poliisilain 2 luvussa säädetään.

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

4.1 Aineiston hankinta

Hankin aineiston tutkimukseen suorittamalla kuusi eri teemahaastattelua. Haastattelin Iisalmen poliisiasemalta rikostutkijaa ja järjestyspoliisia ja vartijaa, sekä Kuopion poliisiasemalta rikostutkijaa ja vartijaa. Haastattelin myös ylikomisario Hans Vuotia päällystön näkökulmasta.

Alkuperäinen suunnitelmani oli haastatella sekä Iisalmen että Kuopion poliisiasemilta yhtä vartijaa, yhtä rikostutkijaa ja yhtä järjestyspoliisia, mutta yksi haastatteluista ei kuitenkaan toteutunut.

Rajasin aiheen käsittelemään vain Pohjoisen kenttäjohtoalueen kuljetuspartiokokeilua, koska esimerkiksi Pohjois-Karjalan kuljetuspartiokokeilusta on tehty opinnäytetyö. Pohjoiselta kenttäjohtoalueelta rajasin työn koskemaan ainoastaan Iisalmen ja Kuopion poliisiasemia, koska kyseiset poliisiasemat ovat keskeisessä roolissa tässä kokeilussa.

Koska aiheesta ei ole tehty aiempia tutkimuksia, tutkimus nojaa pitkälti haastatteluista saamiin tuloksiin. Käytän tutkimuksessa niukasti kirjallisteita, koska aiheeseen saatavaa kirjallisuutta oli vähän.

4.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmänä tekemässäni tutkimuksessa käytin laadullista eli kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Valitsin kyseisen tutkimusmenetelmän, koska tutkimuksen luontena oli tiedon kokonaisvaltainen hankinta ja aineiston kokoaminen todellisista tilanteista. Kohdejoukko haastatteluun on valittu tarkoituksenmukaisesti ja pyritty löytämään monia eri näkökulmia aiheesta. (Hirsjärvi ym. s. 164).

Käytin aineiston hankinnassa teemahaastatteluja. Teemahaastattelussa haastattelun aihepiirit ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuu. (Hirsjärvi ym. s.208)

Haastattelin tutkimukseen lisälimesta yhtä vartijaa, yhtä rikostutkijaa ja yhtä järjestyspoliisia. Kuopion poliisiasemalta haastattelen yhtä vartijaa, yhtä rikostutkijaa ja yhtä järjestyspoliisia. Päälystön puolelta haastattelen ylikomisario Hans Vuotia. Kaikki haastateltavat osallistuivat haastatteluun vapaaehtoisina, ja heille tarjottiin mahdollisuus esiintyä anonyyminä. Osa haastatteluista suoritettiin puhelimitse, jolloin puhelu äänitettiin. Osa haastatteluista käytiin sähköpostin välityksellä ja osa kasvotusten.

Vartijoiden, tutkijoiden ja valvonta- ja hälytystoiminnan haastatteluissa esitetyt kysymykset olivat samoja, koska halusin vertailla kuljetuspartiokokeilun tuomia vaikutuksia keskenään. Näissä kysymyksissä ei ollut valmiita vaihtoehtoja. Päälystön haastattelussa käytin eri kysymyksiä, jotta saisin eri näkökulmaa tutkimukseen. Myöskään päälystön haastattelussa kysymyksissä ei ollut valmiita vastausvaihtoehtoja vaan myös päälystön edustaja sai vastata omin sanoin.

Tutkimuksen haastattelut suoritettiin rauhallisessa paikassa ja tallennettiin äänityslaitteelle. Sen jälkeen aineisto litteroitiin kirjalliseen muotoon. (Hirsjärvi s. 222) Analysoin aineistoa poimimalla siitä tärkeimmät seikat ja kokoamalla niistä yksi monipuolinen kokonaisuus.

4.3 Tutkimuskysymykset

1. Mikä koppikokeilu on?
2. Mitä varten se on otettu käyttöön?
3. Mitä vaikutuksia sillä uskotaan olevan poliisin työhön?

4. Miten koppikokeilu vaikuttaa kentän, tutkinnan ja vartijoiden työskentelyyn?
5. Mitä riskejä koppikokeiluun liittyy?

5 HAASTATTELUIDEN TULOKSET

5.1 Päällystön näkökulma

Haastattelin päällystön edustajaksi ylikomisario Hans Vuotia. Vuoti halusi osallistua haastatteluun omalla nimellään.

Pyysin Vuotia ensimmäiseksi **kertomaan omin sanoin kuljetuspartiokokeilusta**. Vuoti kertoi, että kuljetuspartio muodostuu poliisivankilan vartijoista. Itä-Suomen poliisilaitoksella poliisivankiloita on lialmessa ja Kuopiossa, ja ne ovat poliisihallituksen hyväksymiä. lialmen osalta haasteena on niin pieni vartijamäärä, että lialmen poliisivankila ei ole ollut auki kuin satunnaisesti. Ennen kuljetuspartiota lialmessa työskenteli neljä vartijaa.

Lisäksi kuljetuspartiokokeiluun liittyy putkalain lainsäädännölliset uudistukset ja muutokset. Siinä yhtenä vaatimuksena on, että aina kun poliisivankilassa on joku asiakas, pitäisi poliisivankilassa olla vähintään kaksi vartijaa. Se tarkoittaisi käytännössä sitä, että lialmessa pitäisi olla aina noin 14 vartijaa, mikä on suuri kustannuslisäys poliisille.

Toisaalta lialmen poliisivankila ei täytä kaikkia kriteerejä, joita poliisivankilalta vaaditaan lakiuudistuksen myötä. Sen takia lialmen poliisivankilaa tulisi korjata. Tähän menevät korjauskustannukset olisivat kuitenkin useita satoja tuhansia euroja.

Seuraavaksi kysyin Vuodilta, **mitä varten kuljetuspartiokokeilu on otettu käyttöön**. Vuoti kertoi, että kokeiluun lähteminen johtuu näistä edellä mainituista syistä, eli tulevat lainsäädännön muutokset edellyttävät, että vartijoiden määrää kasvatettaisiin. Sen taloudelliset kustannukset olisivat aika merkittäviä. Samoin siihen vaikutti remontti, mikä jouduttaisiin lialmeen tekemään.

Myös hyvät kokemukset kuljetuspartiokokeilusta itäisellä eli Pohjois-Karjalan alueella vaikuttivat kuljetuspartiokokeilun aloittamiseen. Itäisellä alueella Nurmeksen poliisivankila suljetaan ja kaikki kiinniotetut kuljetetaan Itäiseltä johtoalueelta Joensuuhun. Siellä on kuljetuspartio toiminnassa noin kahden vuoden kokemuksella ja kokemukset kokeilusta olivat hyviä.

Se, minkä takia Pohjoisella alueella aloitettiin kokeilu, johtui myös vartijoiden halukkuudesta kokeilun aloittamiseen. Työhyvinvointi on parantunut vartijoilla merkittävästi Itäisellä alueella, mikä on näkynyt esimerkiksi sairaspöissaolojen vähentymisenä. Vartijat ovat arvioineet kokeilun olevan voimavara. Koska työntekijöiden hyvinvointi on tärkeä asia, päädyttiin kokeilemaan kuljetuspartiokokeilua.

Tästä voisi päätellä lakiuudistuksen vaikuttavan poliisiorganisaatioon niin, että lisälmen poliisiaseman tulisi tehdä remontti putkatiloihinsa, joka olisi iso lisäys kustannuksissa. Toisaalta lakiuudistuksen myötä poliisivankiloihin tulisi lisätä vartijaresurssia, jotta poliisivankiloissa täytetään vartijoiden määrään liittyvät uudistukset. Tämä on myös yksi tekijä, joka lisää poliisin kustannuksia. Näin ollen kuljetuspartiokokeilu mahdollistaa lisälmen putkatilojen sulkemisen, joka tuo budjettiin säästöjä.

Myös itäisen alueen kokeilun positiiviset kokemukset on otettu pohjoisen alueen kokeilussa huomioon ja pyritty samaan lopputulokseen. Myös vartijoiden työhyvinvointi on tärkeä asia, ja sitä on haluttu kokeilun avulla parantaa.

Kysyin tarkentavasti, **mitkä asiat kokeilussa on voineet vaikuttaa vartijoiden työhyvinvoinnin kasvuun**. Vuoti vastasi seuraavaa:

”Vartijoiden työtehtävät monipuolistuvat aika lailla eli työ ei ole pelkästään siellä poliisivankilassa olemista, vaan pääsee sitten jokaisessa jaksossa niitä vuoroja tekemään myös ulkona. Vartijat ovat mukana tavallaan lähemmin siinä poliisin operatiivisissa toimissa, ja yhteenkuuluvuuden tunne varmaan samaan organisaatioon lisääntyy. Vartijat ovat siis mukana tuolla kenttätoiminnassa sitten tukemassa poliiseja käytännön tekemisessä eli työn kuva on muuttunut paljon monipuolisemmaksi.” (Vuoti, 2021)

Tästä voisi päätellä, että vartijoiden tehtävänkuva laajenee ja he pääsevät tekemään uusia työtehtäviä. Tämä varmasti lisää vartijoiden työmotivaatiota ja lisää eri näkökulmia työhön.

Kysyin Vuodilta, **onko vartijat saaneet kuljetuspartiokokeilua varten jotain erityistä koulutusta**. Vuoti vastasi, että vartijoiden kanssa käytiin läpi lainsäädännölliset asiat ja käytiin läpi heidän työtehtäviään. Vartijat koulutettiin myös välineitten kuten Virve-radion ja Poken käyttöön. Myös ajoneuvon käyttöä käytiin läpi, jos oli tarvetta. Vartijoilla on Itä-Suomessa käytössään voimankäyttövälineet asetta lukuun ottamassa. Vartijat saavat kantaa niitä välineitä, joihin ovat koulutuksen saaneet.

Kysyin Vuodilta, **ketkä ovat aloittaneet kuljetuspartiokokeilun ja ketkä siitä vastaavat Kuopion ja Iisalmen toimipisteissä.** Vuodin mukaan poliisihallituksesta tuli hyväksyntä kuljetuspartiokokeilun aloittamiselle, ja poliisipäällikkö teki päätöksen, että kokeilu voidaan aloittaa. Sen jälkeen Pohjois-Savossa perustettiin työryhmä, joka teki kattavan työn asioista, joita tulee kokeilussa huomioida.

Iisalmen ja Kuopion poliisiasemilla on vartijaryhmä, johon kuuluu nykyään Iisalmen ja Kuopion vartijoista koottuna yhteensä 16 vartijaa. Silloin kun kuljetuspartiokokeilua aloitettiin, oli paljon erinäköisiä poistumia, eli kokeiluun lähdettiin 12 vartijalla. Vartijaryhmällä on erikseen määrätty ryhmänjohtaja. Sitten on yksi päällystövastaava eli Pohjois-Savon komisario toimii päällystoesimiehenä. Operatiivisen toiminnan johtamisesta vastaa yleisjohtaja ja kenttäjohtaja, eli he vastaavat siitä, mihin kuljetuspartiota käytetään. Kuljetuspartiota käytetään lähinnä kuljetustehtäviin, mutta myös muihin asioihin, joihin normaalisti joudutaan sitomaan poliisipartio.

Kuljetuspartiokokeilun tavoitteena on parantaa toimintavalmiusaikaa. Ennen kuljetuspartiokokeilua Iisalmen vankilan ollessa kiinni, poliisipartiot veivät kiinniotettuja Kuopioon. Kuljetusmatkan ollessa Iisalimesta Kuopioon noin 85 kilometriä. Silloin tilanne oli se, että Iisalmissa ollessa vain yksi partio töissä ja se lähti kuljettamaan kiinniotettua, jäi Iisalmi tyhjäksi poliisipartioista. Kuljetuspartion ollessa nyt toiminnassa, se ajaa poliisipartiota vastaan ja ottaa kiinniotetun kuljettaakseen hänet Kuopioon kiinniotetun ollessa rauhallinen. Väkivaltaisten kiinniotettujen kuljetukset poliisipartio hoitaa alusta loppuun itse. Kuljetuspartio pystyy ennakoimaan kuljetuksen sillä tavoin, että he kuuntelevat töissä ollessaan Virve-radiota ja voivat etukäteen arvioida, olisiko tarvetta kuljetukseen.

Tästä voisi päätellä, että kuljetuspartiokokeilun alettua poliisipartiot ovat paremmin ja nopeammin ihmisten saavutettavissa ja hälytystehtävien hoitaminen nopeutuu, koska partiot pystyvät paremmin ottamaan hälytystehtäviä vastaan. Ennen kuljetuspartiokokeilua Iisalmen ainoana partiona olleen partion täytyi lähteä kuljettamaan kiinniotettua Kuopioon Iisalmen putkatilan ollessa kiinni, jolloin hälytystehtävien vastaanottamiseen Iisalmen alueella meni aikaa.

Kuljetuspartiokokeilun ensimmäinen puoli vuotta oli sellaista, ettei kuljetuspartiota saatu kuin satunnaisesti käyttöön. Tämä johtui siitä, että vartijamäärät olivat niin pienet. Henkilöitä myös irtisanoutui tai he siirtyivät muihin tehtäviin Pohjois-Savon alueella sisäisesti eli toiseen poliisivankilaan henkilökohtaisista syistä. Poistumiin ei vaikuttanut kuljetuspartiokokeilu, vaan esimerkiksi se, että osa vartijoista asuivat muualla ja halusivat sitten työpaikan lähempää.

Vasta heinäkuun lopulla saatiin vartijamäärää nostettua Pohjois-Savon alueella niin, että resurssit olivat kohdallaan. Vartijoita on nyt toiminnassa mukana 16 kappaletta, ja kokeilu jatkuu vuoden loppuun. 16 vartijalla saadaan kuljetuspartio päivittäin käyttöön, mutta se ei tarkoita, että vartija olisi saatavilla 24/7. Vartijoiden päätehtävä on kuitenkin asiakkaiden hoito poliisivankilassa. Kuljetuspartio kokeilu saadaan kuitenkin nyt kattavaksi.

Tästä voisi päätellä, että pohjoisen alueen henkilöstöresurssit ovat olleet pienemmät kuin itäisellä alueella kuljetuspartio kokeilun alkaessa eikä resursseja ole ollut tarpeeksi, jotta kuljetuspartion tarve vastaisi sen tarjontaa. Siitä syystä kokeilu ei ole aluksi lähtenyt toivotulla tavalla liikkeelle, mutta resurssien noustessa se on alkanut toimia paremmin.

Kysyin **vartijoiden työpäivistä**. Vuoti vastasi seuraavaa:

”Oleellista vartijoiden työpäivissä on resurssin lisäys, mutta työvuoroja on pyritty rakentaa siihen suuntaan, että kysely vastaa tarjontaa. Työvuoroja on myös vähän muutettu vastaamaan tarvetta kuljetuspartiolle.” (Vuoti, 2021)

Tästä voisi päätellä, että vartijoiden työpäivien suunnittelussa on painotettu viikonloppuja ja niitä päiviä, jolloin voidaan ennalta olettaa olevan paljon kiinniotettuja.

Kysyin seuraavaksi Vuodilta, **miten kuljetuspartio kokeilu on vaikuttanut hänen omaan työhönsä**. Vuoti vastasi, että sinällään henkilökohtaisella tasolla hän on tyytyväinen kuljetuspartio kokeilun olemassaoloon. Toimintaa täytyy koko ajan kehittää ja miettiä uusien vaatien ja lainsäädännön muutosten aikaan, että millä tavalla poliisitoiminta mukaan lukien vankilatoiminta saadaan pyörimään niin, että pystytään kuitenkin hoitamaan omat lakisääteiset tehtävämme. Yhtenä tehtävänä on huolehtia myös siitä, että kokonaisuus toimii hyvin.

Voisi päätellä, että kokeilu on lisännyt Vuodin työhön enemmän pohdintaa toiminnan kehittämisestä ja kokeilun parantamisesta kokonaisuudessaan ottaen huomioon kaikki poliisialan osa-alueet.

Seuraavaksi kysyin, **liittyykö kuljetuspartio kokeiluun mitään riskejä**. Vuodin mukaan kokeiluun ei oikeastaan liity riskejä. Ennen kokeilun aloittamista käytiin oikeusyksikön kanssa keskustelu vartijoiden toimivalta-asioista. Vartijoilla ei ole poliisivankilan ulkopuolella sellaista toimivaltaa kuin poliiseilla, joten on jouduttu miettimään, mihin tehtäviin kuljetuspartiota voidaan käyttää. Työturvallisuusriskit on pyritty karsimaan niin, että kuljetuspartio ei kuljeta väkivaltaisia asiakkaita, vaan poliisi hoitaa ne. Kuljetuspartio ei myöskään ota oma-aloitteisesti mitään tehtäviä itse hoitaakseen, vaan tehtävät menevät kenttäjohtajan

kautta kuljetuspartiolle. Joitain tavaroiden kuljetuksia voi kuljetuspartio hoitaa oma-aloitteisesti, mutta työnjohdon on oltava kuitenkin kenttäjohtajalla.

Vartijat ovat itse kertoneet, että suurimmat työturvallisuusriskit ovat edelleen poliisivankilan tiloissa laitettaessa asiakas säilytystilaan tai sieltä pois otettaessa. Varsinaisesti kuljetuspartiokeilussa ei ole tullut sellaisia tilanteita, että niistä olisi aiheutunut riskejä. Vuodin mukaan poliisissa on tehty tietoinen valinta siitä, että vartijoita ei ole aseistettu virka-aseella, koska työtehtävät eivät sitä tässä vaiheessa vaadi.

Tästä voisi päätellä, että kuljetuspartiokeilun tuomat mahdolliset riskit on otettu heti kokeilu suunnitelmassa huomioon ja pyritty minimoimaan ne. Myöskään vartijat eivät ole huanneet työssään kokeilun tuoneen mitään riskejä.

Kysyin Vuodilta, että **onko kokeilun kehittämiseksi tarvetta ja jos on, miten hän lähtisi sitä kehittämään**. Vuoti vastasi, että kuljetuspartiokeilu on ollut vasta niin vähän aikaa toiminnassa, että kokemuksia kokeilusta on vielä vähän. Vuoti pitää kuitenkin todella tärkeänä, että kokeilun alkaessa itäisellä alueella työhyvinvointi on parantunut. Pidän tärkeänä asiana sitä, että ihmiset voivat töissä hyvin.

Toisaalta kuljetuspartiokeilu ei ole heikentänyt millään tavalla toimintaa ja itäisellä alueella jopa kysyttiin, miksi tällaista kokeilua ei ole aikaisemmin aloitettu. Vuoti uskoo, että Pohjois-Savossa resurssien saatua kuntoon on vastaanotto kokeilulle samanlainen. Jotain kehitettävää kokeilussa voi matkan varrella tulla ja totta kai palautetta kokeilun aikana tulee. Palaute on kuitenkin oleellinen asia toiminnan kehittämiseksi.

Vuoti kertoo haastattelussa kokeilun tuomista vaikutuksista vain noin puolen vuoden ajalta. Siksi on ymmärrettävää, että kokemuksia kokeilusta on tullut melko vähän. Kokeilun edetessä on kuitenkin esimerkiksi huomattu resurssien vähäisyys, jota on pyritty parantamaan.

Kysyin seuraavaksi, **uskooko Vuoti kokeilun jäävän pysyväksi toiminnaksi Pohjois-Savoon**. Vuoti vastasi, että taloustilanteen ja tulevan lainsäädännön muutoksen myötä tilanteessa ei ole oikeastaan muita vaihtoehtoja kuin jatkaa kuljetuspartiotointia. Vuoti uskoo toiminnan jatkumiseen ja valtakunnalliseen laajenemiseen. Pohjanmaan poliisilaitos oli ensimmäinen, kuka lähti tähän kokeiluun. Sieltä se laajeni Itä-Suomeen. Ilmeisesti Sisä-Suomessa, Oulussa ja Itä-Uudellamaalla on jonkinlainen malli kuljetuspartiotoinnasta. Helsingissä on omat järjestelmänsä.

Viimeisenä kysyin, **mitä mieltä Hans Vuoti on itse kuljetuspartiokokeilusta**. Vuoti vastasi seuraavaa:

”Olen erittäin tyytyväinen, että tähän kokeiluun on päädytty. On oikeastaan vähä pakko kokeilla, koska on parempi tehdä itse ratkaisuja, kuin että vasta lainsäätäjän edellyttäessä kahta vartijaa aletaan miettimään asian hoitamista. On hyvä, että saadaan kokemusta siitä, miten tämä toiminta pystytään järjestämään, jos muutokset lakisäädöksissä toteutuu. Ajankohtaisesti puhuttaessa poliisien sopeuttamisesityksistä, niin täytyy miettiä, että mikä on kustannustehokasta ja niin edelleen. On parempi, että me itse ohjaamme laivaa kuin että joku muu ohjaa sitä, koska me olemme kuitenkin pystyneet ratkaisemaan itse sen, miten me pyritään tätä toimintaa hoitamaan.”

5.2 Kenttäjohtajan näkökulma

Haastattelin tutkimukseen yhtä pohjoisella kenttäjohtoalueella työskentelevää valvonta- ja hälytyspuolen kenttäjohtajaa. Haastattelu suoritettiin anonyyminä. Käytän tutkimuksessa haastateltavasta *Kenttäjohtaja A*.

Ensimmäisenä pyysin kenttäjohtaja A:ta kertomaan **omin sanoin kuljetuspartiokokeilusta**. Kenttäjohtaja A kertoi alkuperäisen tarkoitus olleen, että lisälmen putkatilat lakkauteaan eli kiinniotetut henkilöt kuljetetaan Kuopioon. Kuljetuspartion tehtävänä olisi hoitaa kiinniotettujen sekä tavaroiden kuljetus Kuopioon. Kenttäjohtaja A kertoo olleensa itse työryhmässä ja saaneensa kokeilusta etukäteistietoa. Pohjois-Karjalassa on ollut hyviä kokemuksia kuljetuspartiokokeilusta, mikä sai Pohjois-Savon kokeilemaan kokeilua myös.

Kysyin kenttäjohtaja A:lta, **miksi kokeilu on otettu käyttöön**. Kenttäjohtaja A:n mukaan lisälmen putkatilat tarvitsevat springlerijärjestelmän ja kamerajärjestelmiä. Putkalaki on uudistumassa vuonna 2023, eli vartijoita pitäisi olla jokaisessa poliisivankilassa vähintään kaksi kappaletta. Putkatilan remontointi maksaisi niin paljon, että kustannukset eivät siihen riitä.

Kysyin kenttäjohtaja A:lta, **mitä vaikutuksia hän oletti kuljetuspartiokokeilulla olevan valvonta- ja hälytystoiminnan työhön**. Kenttäjohtaja A vastasi, että lisälmen hälytyspartiot olisivat entistä enemmän sidottuna siihen, eikä resurssit riittäisi, koska olivat alun perin liian pienet. Kuljetuspartiokokeilun myötä myös tehtäväsidonnaisuus pitenisi ja hälytysvalvallaolo laskisi.

Tästä voisi päätellä, että kuljetuspartion on ajateltu vaikuttavan hälytystehtävien hoitoon negatiivisesti. Partio on yhdellä tehtävällä pidempään, jos partio joutuu kuljettamaan henkilöitä Kuopioon. Silloin partiota ei voitaisi hälyttää muille hälytystehtäville. Silloin myös esimerkiksi lisalmi voi tyhjentyä poliisipartiosta, jos lisalmen ainut partio on kuljettamassa henkilöä Kuopioon.

Seuraavaksi kysyin kenttäjohtaja A:lta, **miten koppikokeilu on vaikuttanut ja muuttanut työskentelyä valvonta- ja hälytystoiminnassa**. Kenttäjohtaja A vastasi seuraavaa:

”Tehtävillä, joissa joutuu kuljettamaan, tehtäväsidonnaisuus kasvaa ja hälytysvaste pienenee. Kun lisalmen putkatilat olivat auki, vartijat hoitivat kiinniotettuihin liittyvät kirjaukset, mutta nykyään kirjaukset tekevät partiot itse. Kenttäjohtajan roolissa kuljetuspartiokokeilu on lisännyt aikataulujen sovittamista eli Kuopion päästä pyritään saamaan partio avuksi kuljetukseen. Partioiden tulisi myös kirjata kokeilun aikana tapahtuneet kuljetukset Kuopioon ylös, jotta ne voitaisiin tilastoida. Kaikki partiot eivät kuitenkaan muista kirjata kuljetuksia, eli tilastot eivät ole oikein. Kuljetuksia olisi siis todellisuudessa enemmän, kuin mitä tilastot antavat ymmärtää.” (Kenttäjohtaja A, 2021).

Tästä voisi päätellä, että kokeilun myötä poliisien työtehtävien määrä on lisääntynyt kirjauksien myötä. Tilastojen tulokset voivat myös poiketa todellisuudesta unohdettujen kirjauksien myötä.

Kysyin kenttäjohtaja A:lta, **onko kuljetuspartiokokeilu vaikuttanut psyykkisiin voimavaroihin**. Kenttäjohtaja A vastasi, ettei ole huomannut kokeilun vaikuttaneen hänen psyykkisiin voimavaroihinsa.

Kysyin, **mitä riskejä kuljetuspartioon liittyy kenttäjohtaja A mielestä**. Kenttäjohtaja A:n mukaan työturvallisuusasiat ovat yksi riski kokeilun aikana. Yläsavossa ei välttämättä ole yhtään tai vain yksi partio hälytettävissä tehtäville eli tukipartio voi olla melko kaukana. Kotietsinnät sitovat hälytyspartioita eli jos lisalmen putkatilat olisivat auki, kuljetusmatkat olisivat lyhyempiä myös kotietsinnöille.

Kysyin kenttäjohtaja A:lta, että **millaisia kehittämisideoita hänellä olisi kuljetuspartiokokeiluun**. Kenttäjohtaja A muuttaisi kokeilua niin, että vartijoiden määrää tulisi lisätä. Silloin kuljetuspartio olisi oikeasti käytettävissä eli viikonloppuisin koko ajan ja arkisin ainakin päivävuo-rot.

Pohjasyhyn eli kustannuksiin pitäisi tehdä oikea kartoitus. Pitäisi ottaa huomioon se, että kiinnilaitetuista tiloista maksetaan kuitenkin vuokraa.

Kenttäjohtaja A nostaa esille vartijoiden resurssien vähyden kokeilussa. Viikonloppuna voidaan olettaa poliisin kiinniottavan enemmän ihmisiä kuin arkipäivinä. Vartijoiden työpäivät tulisi rakentaa niin, että kuljetuspartio olisi saatavilla tarvittaessa.

Kysyin kenttäjohtaja A:lta, **että mitä mieltä hän itse on kuljetuspartiokokeilusta**. Hän vastasi seuraavaa:

”Kokeilu voidaan pitää siinä tapauksessa, että resurssit ovat oikein, mutta näillä vartijaresursseilla ei ole järkeä tehdä kokeilua. Tällä hetkellä ei tule nähtyä alkuperäistä ajatusta kokeilulle.

Kokonaisuus pitäisi miettiä kustannusvaikutuksineen, ennen kuin aletaan tekemään päätöksiä. Onko esimerkiksi selvitetty, onko talon omistaja valmis tekemään remonttia.” (Kenttäjohtaja A, 2021)

5.3 Rikostutkijoiden näkökulma

Haastattelin tutkimukseen kaksi rikostutkijaa. Toinen tutkijoista työskentelee Kuopion poliisiasemalla ja toinen Iisalmen poliisiasemalla. Molemmat haastattelut suoritettiin anonymiminä. Käytän tutkimuksessa haastateltavista aliasnimiä *Tutkija A* ja *Tutkija B*.

Ensimmäisenä kysymyksenä pyysin Tutkija A:ta kertomaan **omin sanoin koppipartiokokeilusta**. Tutkija A sanoi, että Kuljetuspartiokokeilussa kokeillaan, miten onnistuu, kun Iisalmen putkatilat ovat lakkauttamisuhan alla ja ne korvataan. Tarkoituksena on myös huomata kokeilun tuomat hyvät ja huonot kohdat. Tutkija A kertoi, että kokeilun oli tarkoitus loppua 30.9, mutta vuoden 2021 toukokuussa oli välikokous, jossa poliisipäällikön päätöksellä päätettiin, että kokeilua jatketaan vuoden 2021 loppuun.

Tutkija A kertoi myös kuljetuspartiokokeilua varten perustetusta **putkatyöryhmästä** seuraavaa:

”Putkatyöryhmä perustettiin Iisalmen asemalle viime marraskuussa, kun tuli tieto, että kokeilu alkaa tammikuussa. Putkatyöryhmässä on kentän, tutkinnan ja vartijan edustajia, Hans vuoti toimii siinä puheenjohtajana.” (Tutkija A, 2021)

Tutkija B vastasi ensimmäiseen kysymykseen seuraavaa:

”Pohjois-Savossa suljettiin tuo lisalmen poliisivankila, eli sinne ei enää ole otettu kiinniotettuja eikä poliisilakiperusteisia kiinniotettuja, vaan ne on kaikki kuljetettu tällä alueella Kuopion poliisivankilaan. Sitten näistä Kuopion ja lisalmen päissä olevista vartijoista on muodostettu yksi vartijaryhmä, joista sitten vuorollaan pitäisi olla jokaisena päivänä kaksi vartijaa nimetty koppipartioon. Koppipartio on käytössä muun muassa kiinniotettujen kuljetusta varten. Sitä voidaan käyttää esimerkiksi kiinniotettujen kuljettamiseen Kuopiosta lisalmeen tutkijoita varten, eli lisalmessa pystyvät tutkijat kuulustelemaan näitä kiinniotettuja. Koppipartiota voi käyttää myös kentän apuna kuljetuksissa poliisivankilalle, jos on joku tapaus, josta tulee useita kiinniottoja. Koppipartiota voidaan käyttää myös kotiinkuljetuksessa, jos jollain kiinniotetulla on vaikea päästä julkisilla kotiinsa, eikä muuta kyytiä ole saatavissa.” (Tutkija B, 2021)

Kysyttäessä, **mitä etukäteistietoa** Tutkija B sai kuljetuspartiokeoilusta ennen sen alkamista, tutkija B kertoi, että hän on lukenut poliisin tietojärjestelmästä uutisia aiheesta ja kuullut samasta kokeilusta Pohjois-Karjalan alueelta. Tutkija B kertoo, että olisi kaivannut lisää tietoa asiasta etukäteen, koska toimii rikos1-roolissa ja varsinkin niihin vuoroihin kokeilu vaikuttaa. Tutkija B on sitä mieltä, että asiasta informoitiin liian vähän niitä henkilöitä, joita kokeilu oikeasti koskee.

Tästä voisi päätellä, että työryhmässä olevat ovat saaneet kokeilusta tietoa pari kuukautta ennen kokeilun alkamista. Muut poliisin työntekijät ovat saaneet kokeilusta tietoa poliisin tiedotuskanavista.

Kysyin Tutkija A:lta, **miksi koppipartio on otettu käyttöön**. Tutkija A vastasi seuraavaa:

”lisalmen poliisiasemalla olisi pitänyt tehdä kattava remontti ja taustalla oli putkalin uudistuminen, jossa on tullut ohjeistus, että jokaisessa putkatilassa pitäisi olla 2 vartijaa. Kustannukset siihen ovat suuria. Siihen vaikuttaa myös se, että Pohjois-Karjalan kokeilusta on hyviä kokemuksia.

Syynä kokeiluun oli myös vartijoiden toimenkuvan laajentaminen, eli vartijat saavat olla kotietsinnöillä todistajina. Vartijat saavat myös kokeilun myötä tehdä yleistä järjestystä ylläpitävää valvontaa. Kokeilun kautta myös vartijoiden työhyvinvointia on parannettu. Tämä on tullut vartijoiden puolelta esille. Tämä ei kuitenkaan mielestäni lisää tutkijoiden ja kenttämiesten hyvinvointia vaan lisää heille haasteita.” (Tutkija A, 2021)

Tästä voisi päätellä, että kokeilu vaikuttaa positiivisesti vartijoiden työnkuvaan, mutta samalla se heikentää tutkijoiden hyvinvointia haasteiden myötä.

Kysyin Tutkija B:ltä, että **mitä vaikutuksia hän oletti kokeilulla olevan rikostutkijan työhön**. Tutkija B kertoi, että työnjohdollisesta näkökulmasta katsottuna oli varmasti tiedossa, että kokeilu vaatii enemmän järjestelyjä esimerkiksi siinä, kuka hoitaa lisälnessä kiinniotettujen henkilöiden kuulemisen ja kuka Kuopiossa kiinniotettujen kuulemisen. Tutkija B:n mukaan oli ajatus siitä, että kokeilu tulee varmasti teettämään enemmän töitä sekä lisälmen että Kuopion päässä.

Myös Tutkija A kertoi, että hän oletti kokeilun vaikeuttamaan toimintaa monin tavoin lisälmen ja Kuopion asemilla. Eli kuka esimerkiksi hoitaa kiinniotettujen kuulemiset.

Tästä voisi päätellä, että sekä lisälmen että Kuopion päässä kokeilu on vaatinut paljon asioiden järjestelemistä ja suunnittelemista asemien välillä, jotta tutkinnalliset asiat saadaan suoritettua.

Kysyttäessä Tutkija A:lta, **miten koppikokeilu on vaikuttanut ja muuttanut rikostutkijan työskentelyä**, toi Tutkija A esille seuraavaa:

”Videokuulustelu on otettu kokeilun myötä käyttöön eli kuulusteltavia kuullaan etänä. Tätä käytetään vain pienemmissä jutuissa ja videokuulustelua on käytetty vaihtelevalla menestyksellä.” (Tutkija A, 2021)

Myös tutkija B toi esille videokuulustelun:

”Videokuulusteluissa videoyhteydet eivät aluksi toimineet ja välillä oli ongelmaa, ettei videokuulustelu toiminut muutenkaan jostain syystä, mutta käsittääkseni se on ollut yksinkertainen ja hyväksi havaittu tapa kuulla henkilöitä. Varsinkin tämmöisiä selviä, yksinkertaisia juttuja on helppo kuulla videon välityksellä ja se on mielestäni toiminut hyvin. itse en henkilökohtaisesti ole nähnyt, miten videokuulustelu tapahtuu. Mulla on annettu vaan paperinen ohje tiedoksi, jos minun pitää neuvoa jotakuta sen käytössä. Koen, että pystyisin avaamaan esimerkiksi videoyhteyden. Videokuulustelusta ei ole minun mielestäni huonoa palautetta tullut, kun se vaan on toiminut.” (Tutkija B, 2021)

Tästä voisi päätellä, että kuljetuspartio-kokeilun myötä tutkintaan on tullut uusi toimintamenetelmä, eli videokuuleminen. Molempien tutkijoiden mielestä videon kautta kuustelu on toimiva ratkaisu pienemmissä jutuissa.

Molemmat tutkijat kertovat **kokeilun alkuvaiheessa ilmenneistä ongelmista**. Tutkija A kertoo, että eräänä viikonloppuna oli useampi henkilö kiinni lisalmen juttuun Kuopiossa. Oli epäselvää, kuka tekee mitäkin ja mikä on koppipartion rooli tilanteessa. Asiassa tuli eripuraa tutkinnan ja kentän välille, mutta tilanteesta selvittiin puhumalla. Kuljetuspartio-kokeilusta pitäisi tutkija A:n mukaan olla vielä selkeämmät pelisäännöt ja käydä läpi, mikä on kuljetuspartion rooli ja keitä on tarpeellista kuljettaa lisalmeen, koska näistä asioista tuli vääntöä.

Tutkija A kertoo, että on itse tuonut kokeilun putkatyöryhmässä esille sitä, että aikoina, kun on mahdollista ennakoida henkilöitä otettavan paljon kiinni eli esimerkiksi tapahtumien aikaan, voitaisiin lisalmen putkatiloja pitää auki.

Tutkija B otti puheeksi samaisen viikonlopun:

”Taisi olla ensimmäinen viikonloppu, kun tämä koppipartio-kokeilu otettiin käyttöön ja minä olin itse rikos1:senä. Täällä Kuopiossa oli seitsemän kiinniotettua pelkästään lisalmen juttuihin. Silloin meillä oli kuljetuspartio käytössä. Mutta vallitseva koronatilanne rajoitti poliisiasemien välisiä liikkumisia, joten siinä oli pieniä sumplimisia, että kuka kuulee ketäkin. Sen lisäksi Kuopiossa oli silloin samaan juttuun liittyviä kiinniotettuja, joten heitä ei voitu tietenkään kuljettaa samalla kyydillä lisalmeen. No Kuopiosta sitten kuljettiin niitä kiinniotettuja lisalmeen, minkä lisäksi sinne piti jäädä koppipartio vielä vartioimaan heitä, sillä siellä ei voinut tietenkään säilyttää ilman vartiointia ketään väliaikaisesti. Sitten taidettiin tehdä niin, että yksi tutkija tuli kuulemaan kiinniotettuja tänne Kuopioon ja osa hoidettiin videokuulustelulla. Osa tutkijoista taisi hoitaa kuulusteluja sitten täällä Kuopion päässä. Mielestäni tässä oli tosi paljon turhaa säätämistä.” (Tutkija B, 2021)

Tästä voisi päätellä, että esimerkiksi tutkijoille ei ole annettu tarpeeksi ohjeistusta käytännön järjestelyistä ja siitä, milloin kuljetuspartiota voidaan käyttää. Kyseinen viikonloppu on vaatinut tutkijoiden väliltä paljon järjestelyjä ja kompromisseja työtehtävien suorittamiseksi. Myös koronaviruspandemia on hankaloittanut kuljetuspartion toimintaa.

Tutkija A:n mukaan kuljetuspartiokokeilu on lisännyt Kuopion tutkinnan työtä kiinniotettujen osalta ja luonut eripuraa Kuopion ja lisalmen henkilöstön välille. Kokeilu on myös lisännyt matkustamista lialmesta Kuopioon, vaikka koronavirus on matkustamista hillinnytkin.

Tutkija B kommentoi matkustamiseen asemien välillä, että Kuopion tutkinta ei ole pahemmin joutunut liikkumaan asemien välillä kokeilun vuoksi. Eräs Kuopiossa asuva, mutta lialmessa työskentelevä työntekijä oli tehnyt niin, että työntekijä meni Kuopion asemalle suoraan kuulustelemaan lialmen juttuihin kiinniotettuja, jotta hänen ei tarvinnut ajaa ensin lialmeeseen.

”Sitten myös se, kun kuljetuspartio ei välttämättä voi kuljettaa kuin yhden kiinniotetun kerrallaan, jos on samaan juttuun kiinniotettu useampi. Kenttää työllistää se, että heidän pitää olla siinä kuljetuksessa mukana, ja joskus kuljetuspartiolla on loppunut vuoro viikonloppuna niin aikaisin, että sitten heidän on täytynyt lähteä vuoron lopettamiseen ja kenttä on joutunut hoitamaan sen kuljetuksen takaisin jompaankumpaan suuntaan.” (Tutkija B, 2021)

Molemmat tutkijat toivat esille, että kotietsinnät ovat vaikeutuneet kuljetuspartiokokeilun myötä, koska rikoksesta epäillyn on oikeus olla läsnä kotietsinnällä. Kiinniotettu joudutaan siis kuljettamaan Kuopiosta läsnä olevaksi kotietsinnälle ja sen jälkeen takaisin Kuopioon.

Tutkija A tuo myös esille myös kokeilun vaikutuksia kuulustelujen suorittamiseen:

”lialmen tutkijan on opastettava Kuopion tutkijaa lialmessa tapahtuneesta jutusta. Pitkäkestoisten juttujen osalta puhuttamis- ja kuulemistaktiset asiat ovat heikentyneet. Koska kuultavat ovat Kuopiossa, ei lialmen tutkijat voi luoda luottamusta kuulusteltavan kanssa esimerkiksi puhuttamisen kannalta. Voi olla myös vaarana, että isot jutut siirretään Kuopioon tutkittavaksi kokonaan. Samalla esitutkinnan laadun vaatimukset nousevat koko ajan” (Tutkija A, 2021)

Tutkija B kertoo, että kuulusteluja hoidettaessa sellainen ”yhden kosketuksen periaate” ei enää onnistu, koska vaikka Kuopiossa olisi kuulusteltu henkilöitä lialmen juttuihin, ei Kuopion tutkijat voi ottaa niitä juttuja kokonaan hoitaakseen, koska se kuormittaa Kuopion tutkijoita lisää.

Tästä voisi päätellä, että kokeilu heikentää luottamuksen syntymistä tutkijan ja kuulusteltavan välillä. Jutut saattavat kiertää myös usean eri tutkijan kautta, jolloin tutkinnan laatu voi kärsiä. Samalla kuitenkin esitutkinnan laatuvaatimukset nousevat.

Kysyin tutkijoilta, onko kuljetuspartiokokeilu **vaikuttanut heidän työhyvinvointiinsa**. Tutkija A vastasi, ettei ole kokenut kokeilun vaikuttaneen hänen työhyvinvointiinsa oikeastaan. Tutkijoiden väliset riidat ovat voineet aiheuttaa pientä turhautumista. Tutkija B vastasi, ettei kokeilu ole vaikuttanut hänen työssään jaksamiseen mitenkään, mutta voi olla hetkellistä ärsytystä, siitä että tutkijat joutuvat selvittämään asioita, jotka voisivat olla helpomminkin hoidettavissa, mutta kokeilun takia tuntuu, että asiat tehdään vaikeamman kautta.

Tutkija A:n mukaan kuljetuspartiokokeilun myötä työaika on kulunut turhaan odotteluun ja aikataulujen yhteensovittamiseen. Aiemmin lisälmen tutkijat ovat antaneet vartijoille tuki-tehtäviä, kuten henkilöiden rekisteröimisen. Nyt se on siirtynyt takaisin tutkijoiden tehtäväksi. Vartijoilta on saanut myös tietoa kaupunkikameroista, mutta nyt sitä tietoa ei enää saa.

Tästä voisi päätellä, ettei kuljetuspartiokokeilu ole suoranaisesti vaikuttanut tutkijoiden työssä jaksamiseen, mutta kokeilu on tuonut lisää työtehtäviä ja haasteita työpäiviin.

Positiivisena seikkana molemmat tutkijat ottavat esille, että yhteistyö Kuopion ja lisälmen poliisiasemien välillä on lisääntynyt, mitä he pitävät hyvänä asiana.

Kysyin tutkijoilta, **millaisia riskejä kuljetuspartiokokeiluun liittyy**. Tutkija B vastasi seuraavasti:

”vartijoilla on käytössä tietyt voimankäyttövälineet, mutta heillä ei ole samoja oikeuksia kuin poliiseilla. Vartijat kyllä ajavat tunnuksettomalla autolla, mutta varmaan jotkut voivat tunnistaa sen poliisiautoksi. Joillakin vartijoilla on käytössä myös haalarit, joissa on poliisilogo ja sen takia heidät voidaan tunnistaa poliisin työntekijöiksi.” (Tutkija B, 2021)

Tutkija A kertoi, että kuljetuspartiokokeilussa on riski, että sen myötä tutkinnan laatu laskee ja tutkinta-ajat pitenevät. Sen lisäksi myös juttujen selvitysprosentti laskee. Kuulusteluihin ei myöskään tule ehkä panostettua kaikilla niin paljon. Sen lisäksi kynnys tehdä kotietsintöjä, jotka vaativat kuljetusta nousee, koska se voisi vaatia monta eri kuljettajaa eri paikkoihin. Myös suhteellisuusperiaate kärsii, koska onko kohtuullista, että ihmistä lähdetään kusaamaan pitkiä matkoja edestakaisin.

Seuraava kysymys tutkijoille oli, että **mitä mieltä he henkilökohtaisesti ovat kuljetuspartiokeilusta**. Tutkija A oli sitä mieltä, että kuljetuspartiokeilu ei ole toiminut. Ongelmana on se, ettei koppipartiota saada kasattua niin usein kun olisi tarve. Kuljetuspartioiden työvuorot ovat olleet sellaisia, ettei kuljetus mahdollistu. Kun kuljetuspartiolle on tullut kuljetus, heillä on kiire takaisin Kuopioon. Kokeilu on vaikeuttanut tutkintaa.

Tutkija A toi esille myös seuraavaa:

”Kun tehdään muutoksia, niin pitäisi aina ottaa huomioon poliisin perus tehtäväkuva, eli esimerkiksi tutkinnassa rikosten selvittäminen. Poliisin ei omilla toimilla pitäisi vaikeuttaa työn päämäärää. Aina pitäisi myös miettiä, mitä uudistuksilla saavutetaan ja menetetään. Ihmisten turva ja perusoikeudet ovat päätöksissä vaakakupissa, paikkakuntaa sitomatta. Uudistuksia pitää tehdä kuitenkin, en ole niitä vastaan.” (Tutkija A, 2021)

Tutkija B kertoi, ettei ole ollut kovin tyytyväinen kokeiluun. Entinen systeemi oli ollut parempi, koska vankilat olivat molemmilla asemilla auki, kiinniotettujen asioiden hoitaminen helpompaa, eikä tarvinnut miettiä, onko koppipartio käytössä vai ei.

Lopuksi kysyin tutkijoilta, **miten kuljetuspartiota voisi kehittää**. Tutkija A oli sitä mieltä, että kuljetuspartioiden työvuoroja pitäisi muuttaa ja pidentää. Sen lisäksi pitäisi palkata lisää vartijoita. Kuljetuspartio ei ole ollut niin paljon käytössä, kun annettiin alussa ymmärtää. Myös tutkija B oli sitä mieltä, että vartijoiden määrää pitäisi lisätä, jotta kuljetuspartio toteutuisi.

5.4 Vartijoiden näkökulma

Haastattelin tutkimukseen kahta vartijaa. Kumpikin haastateltavista työskentelee Pohjois-Savon alueella. Haastattelut suoritettiin anonyyminä. Käytän tutkimuksessa haastateltavista aliasnimiä *Vartija A* ja *Vartija B*.

Ensimmäisenä pyysin vartijoita **selittämään omin sanoin, mikä kuljetuspartiokeilu on**. Vartija B vastasi, että kuljetuspartiokeilu on vartijoista koottu kuljetuspartio. Tehtävästä tuli tietoa Joensuun poliisilaitokselta, missä kyseinen kokeilu oli jo aiemmin toiminnassa.

Vartija A vastasi, että kuljetuspartiossa vartijat hoitavat muun muassa kiinniotettujen kuljetuksia. Vartijoiden kuljettamat kiinniotetut eivät saa olla aggressiivisia tai mielenterveyspotilaita. Hannu Virolainen ja Markus Taskinen vastaa kuljetuspartiokokeilusta Pohjois-Savon alueella ja vartijat vastaavat kokeilun toiminnasta. Vartija A kertoo lukeneensa kuljetuspartiokokeilusta poliisin tiedotuskanavista ja jutelleensa kokeilusta työkavereidensa kanssa. Muuta tietoa kokeilusta ei ole tullut.

Tästä voisi päätellä, että kokeilusta on informoitu melko niukasti vartijoille, mutta kokeilusta on tiedotettu kuitenkin yleisesti poliisin tiedotuskanavissa ja eri poliisiasemien väliltä.

Seuraavaksi kysyin, **miksi kuljetuspartiokokeilu on otettu käyttöön.** Vartija A seuraavaa:

”Kaiketi säästö syistä enemmälti, kun on tulossa laki muutoksia sekä kalliita remontteja poliisivankiloihin. Niillä supistetaan poliisivankiloiden verkkoa ja alueiden kuljetuksissa apuna on koppipartio poliisivankilalle.” (Vartija A, 2021)

Vartija B vastasi, että kuljetuspartio on otettu käyttöön mahdollisen poliisivankilaverkoston supistamisen takia eli vähennetään kenttäpartioiden resurssien käyttöä kuljetustehtäviin. Kyseinen tehtävä markkinoitiin Vartija B:n mukaan Joensuusta toimivana, vaikka siellä oli täysin eri lähtökohdat kuin Kuopio-lisalmi kokeilussa eli kiinniottomäärät ovat aivan eri luokkaa.

Kysyin vartija A:lta, **mitä vaikutuksia hän oletti kokeilulla olevan vartijan työhön.** Vartija A vastasi, että hän oletti kokeilun monipuolistavan töitä ja tuovan vaihtelua työnkuvaan. Kokeilu tulisi myös lisäämään resurssien tarvetta Kuopiossa. Hän oletti kokeilun myös helpottavan kiireen aikaan poliisivankilalla työskentelyä.

Tästä voisi päätellä, että kokeilun on odotettu helpottamaan vartijan töitä kiireisissä vuoroissa. Kokeilun on odotettu myös tuovan työhön monipuolisuutta ja erilaisia työtehtäviä, jotka varmasti vaikuttavan positiivisesti vartijoiden työssä jaksamiseen.

Seuraavaksi kysyin vartija A:lta, **miten kuljetuspartiokokeilu on muuttanut ja vaikuttanut vartijan työskentelyä.** Vartija A vastasi seuraavaa:

”Kuljetuspartiokokeilu ei ole juurikaan toiminut, kun ei ole resursseja, rupeaa toimimaan kaiketi syksyllä kunnolla. Ei myöskään osata käyttää tehtäviin koppipartiota, eikä muisteta, että se on olemassa. Kokeilu on kuitenkin mukava ja

se tuo vaihtelua hommiin Tykkään itse ajella ja tykkään koppihommasta. (Vartija A, 2021)

Vartija B vastasi, että lisalmen koppikokeilu vietiin läpi kiireellä. Aloituksen jälkeen ei oikeastaan ole ollut minkäänlaisia ohjeita siitä, miten toimitaan tai mitä toimenkuvaan kuuluu. Vartija B tuo esille myös sen, että kalusto on ollut vähän sinnepäin, esim. Poke-järjestelmässä ilmenneen vian korjaaminen oli kestänyt kolme kuukautta, vaikka viasta useita kertoja oli ilmoitettu.

Vartija B tuo esille myös työvuorojen muuttumisen. Kokeilusta on vartija B:n mukaan aiheutunut myös työvuorojen lyhenemistä, jotta saataisiin lisättyä vähintään yksi ylimääräinen työvuoro kolmiviikkoisjaksoon. Se taas vaikeuttaa työstä palautumista.

Tästä voisi päätellä, että kuljetuspartiota ei ole osattu hyödyntää välttämättä kaikissa tehtävissä, missä siitä olisi voinut olla hyötyä. Poliisipartio voi olla myös melko sidottu kuljetukseen, koska lisalmen putkatilaa ei ole enää käytettävissä. Tällöin voi tulla ongelmia hälytystehtävien hoitamisessa.

Vartija B nostaa esille kokeilun kiireellisen alkamisen ja ohjeiden vähäisyyden. Myös kalusteiden toimivuudessa on ollut heikkouksia.

Kokeilu on Vartija A:n mielestä vaikuttanut positiivisesti vartijoiden työpäiviin tuomalla vaihtelua ja monipuolisuutta. Vartija B taas on sitä mieltä, että kokeilu vaikeuttaa työvuorosta palautumista.

Sitten kysyin vartijoilta, **mitä riskejä kuljetuspartiokeiluun voisi liittyä**. Vartija B vastasi, että tulevaisuudessa kokeilun mahdollinen vakinaistaminen tuo lisalmen vartijoiden virkapaikkojen pakkosiirtämisen Kuopioon. Tämän myötä Vartija B:n työmatka kasvaa 10-kertaiseksi, eli työssäjaksaminen kärsii ja vapaa-aika vähenee sekä kulut nousevat.

”Riski on siinä, että partioita joudutaan sitomaan paljon asemien välisiin kuljetushommiin, kun poliisivankilan verkkoa supistetaan, eikä partioita voida silloin irrottaa tärkeämpiin tehtäviin. Kokeilu sitoo turhaan poliisin resursseja.”
(Vartija A, 2021)

Lopuksi pyysin vartijoita kertomaan, **mitä mieltä he ovat henkilökohtaisesti kuljetuspartiokeilusta**. Vartija B kertoi, että hän on vastustanut koko kokeilua alusta alkaen eikä kokeilu ole tuonut omiin työtehtäviin mitään positiivista.

”Kuljetuspartio on minun mielestäni tehtävä, johon pitäisi jokaiselta kysyä halukkuutta. Siinä ei pitäisi menetellä niin, että oletetaan jokaisen haluavan tehdä sitä. Kuljetuspartio ei korvaa toiminnassa olevaa poliisivankilaa, vaan on vartijoiden resurssien tuhlausta. Kyseessä oleva toiminto sitoo myös kenttäpartioita kuljetustehtäviin enemmässä määrin, koska kuljetuspartiota ei saada koskaan toimimaan niin, että se olisi toiminnassa 24/7.” (Vartija B, 2021)

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tavoitteena oli saada vastaus siihen, mikä kuljetuspartio on ja mitä varten se on otettu käyttöön. Tavoitteena oli myös selvittää sen vaikutuksia eri poliisi aloihin ja mahdollisia riskejä, mitä kuljetuspartion myötä voi ilmetä. Teemahaastatteluilla ja muulla aineistolla olen saanut kattavasti vastauksia tutkimuskysymyksiini.

Tutkimukseni nojaa pitkälti haastatteluista saamiin tuloksiin. Koen, että teemahaastatteluista saadut mielipiteet ja näkemykset olivat kattavia ja monipuolisia. Kokoan seuraavaksi saamiani vastauksia johtopäätöksiksi ja sisällytän siihen omaa pohdintaa aiheesta.

6.1 Kuljetuspartiokokeilun tuomat positiiviset ja negatiiviset vaikutukset

Teemahaastatteluissa kävi ilmi, että lisälmen sulkiessa poliisivankilansa, partioiden tehtäväsidonnaisuus pitenee ja hälytysvarallaolo laskee. Tämä johtuu siitä, että partion lähtiessä kuljettamaan kiinniotettua Kuopioon, on partio samalla poissa hälytystehtäviltä. Partiot ovat tehtävillä myös pidempään kiinni kuljetusten takia.

Kuljetuspartion tullessa käyttöön, on tehtäväsidonnaisuus lyhentynyt ja hälytysvarallaolo lisääntynyt. Tämä johtuu siitä, että vartijat tulevat kiinniotettua kuljettavaa poliisipartiota vastaan, ja kiinniotettu jatkaa kuljetuspartion kyydissä poliisivankilalle.

Tutkimuksessa kävi ilmi, että kuljetuspartiokokeilu on vaikuttanut myös rikostutkinnan toimintaan. Negatiivisina vaikutuksina tuli ilmi se, että tutkijoille annettu ohjeistus kuljetuspartiokokeilun tuomista käytännön järjestelyistä on ollut melko vähäistä. Tutkijat olisivat myös kaivanneet tietoa siitä, milloin kuljetuspartiota voidaan käyttää. Työaikaa kuluu myös paljon odotteluun ja aikataulujen yhteensovittamiseen. Sen lisäksi kävi ilmi, että kuljetuspartiokokeilu on lisännyt kiinniotettujen kuljettamista esimerkiksi kotietsinnöille, ja kuljetusmatkat voivat olla pitkiä. Myös kiinniotettujen tavaroiden kuljetus on lisääntynyt. Tämä johtuu siitä,

että epäilyllä on oikeus olla läsnä kotietsinnällä, jolloin poliisivankilassa oleva epäilty joudutaan kuljettamaan joskus pitkiäkin matkoja kotietsinnälle ja takaisin poliisivankilaan.

Positiivisina seikkoina tuli ilmi se, että kokeilun myötä tutkinnan käyttöön on tullut videokuulustelu, joka on hyvä keino suorittaa varsinkin pienempiä juttuja. Sen lisäksi yhteistyö Kuopion ja Iisalmen poliisiasemien välillä on lisääntynyt. Tämä johtuu siitä, että kuljetuspartio-kokeilu vaatii tutkijoilta yhteistä järjestelyä esimerkiksi tilanteessa, jossa Iisalmen juttuun kiinniotettu henkilö on poliisivankilassa Kuopiossa. Silloin herää kysymys, kuulustellaanko tämä kiinniotettu Iisalmeista käsin videokuulustelulla, kuulusteleeko hänet Kuopion tutkijan toimesta vai tuleeko Iisalmen tutkija kuulustelemaan hänet Kuopioon. Yksi mahdollisuus on, että kuljetuspartio kuljettaa kiinniotetun Iisalmeen kuulusteltavaksi ja sieltä takaisin poliisivankilaan.

Teemahaastatteluissa kävi ilmi, että kuljetuspartio-kokeilusta ei ole tullut tarpeeksi ohjeistusta vartijoille. Resurssien vähäisyys on myös vaikeuttanut kuljetuspartion toimimista. Tutkimuksesta kävi myös ilmi, että vartijoiden työpäivät on rakennettu siten, ettei työpäivistä ehdi palautumaan. Kuljetuspartio-kokeilu on tuonut kuitenkin vartijoiden työtehtäviin vaihtelevuutta ja monipuolisuutta. Vartijat ovat päässeet kentän partioiden mukaan operatiiviseen toimintaan.

Tutkimuksessa kävi ilmi se, että vaikka henkilöstöresurssit ovat olleet liian vähäiset kuljetuspartio-kokeilun onnistumiselle, vartijaresurssia on kuitenkin lisätty ja kokeilun toiminta on parantunut sen alkuvaiheeseen verrattuna.

Kuljetuspartio-kokeilulla on siis ollut sekä negatiivisia että positiivisia vaikutuksia valvontaja hälytyssektorin, rikostutkinnan ja vartijoiden työhön. Mielestäni kuljetuspartio-toiminta on tarpeellinen alueella, jossa on pienet poliisiresurssit ja välimatkat ovat pitkiä.

6.2 Kuljetuspartioon liittyvät riskit

Tutkimuksessa ilmeni, että kuljetuspartio-kokeiluun liittyy riskejä muun muassa rikostorjunnan puolella. Riskinä nähtiin esimerkiksi tutkinnan laadun mahdollinen heikkeneminen ja tutkinta-aikojen piteneminen. Myös juttujen selvitysprosentin ennustettiin laskevan. Kotietsinnöille tarvittavien kuljetusten lisääntymisen vuoksi kynnys suorittaa kotietsintöjen saattaisi nousta.

Esitutkinnan laadusta kävi ilmi, että luottamussuhde kuulusteltavan ja kuulustelijan välillä voi heiketä. Juttujen tutkinnassa myös yhden kosketuksen periaate vähenee, eli varsinkin

lisalmen juttuja voi tutkia monta tutkijaa riippuen siitä, suoritetaanko kuulusteluja lisalmessa vai Kuopiossa.

Kuljetuspartiokokeilun tuomina riskeinä esiin nousi myös esimerkiksi työturvallisuusseikka. Pohjois-Savossa ei välttämättä ole yhtään tai vain yksi partio hälytettävissä tehtäville, minkä takia tukipartion saaminen tehtävälle voi olla haastavaa.

Tutkimuksessa ilmeni myös, että tulevaisuudessa kokeilun mahdollinen vakinaistaminen saattaisi tuoda lisalmen vartijoiden virkapaikkojen pakkosiirtämisen Kuopioon. Tämä tarkoittaisi lisalmessa työskennelleiden vartijoiden työmatkojen pitenemistä.

Sen lisäksi tuli ilmi, että poliisipartioiden resursseja voi kuljetuspartiokokeilun myötä olla yhä enemmän sidoksissa kuljetustehtäviin.

6.3 Kuljetuspartiokokeiluun liittyvät kehittämisehdotukset

Tutkimuksesta kävi ilmi, että kuljetuspartioiden työvuoroja pitäisi muuttaa ja pidentää. Silloin kuljetuspartio olisi oikeasti käytettävissä eli viikonloppuisin koko ajan ja arkisin ainakin päivävuorot. Sen lisäksi pitäisi palkata lisää vartijoita, jotta kuljetuspartiota voitaisiin käyttää tarkoituksenmukaisesti. Tuloksissa nostettiin esille se, että kokeilun edetessä on huomattu resurssien vähäisyys, jota on pyritty parantamaan.

7 TUTKIMUKSEN EETTISYYS JA LUOTETTAVUUS

Tutkimuksissa pyritään aina arvioimaan tehdyn tutkimuksen luotettavuutta ja pätevyyttä. Laadullisuutta voi kohentaa esimerkiksi selostamalla tutkimuksen vaiheita selvästi ja totuudenmukaisesti. Myös aineiston tuottamisessa vallinneet olosuhteet tulisi kertoa selkeästi. Jos tarkastellaan esimerkiksi olosuhteita, joissa haastattelu on käyty, tulisi tutkijan kertoa haastattelun olosuhteista ja paikoista, joissa aineisto on kerätty. (Hirsjärvi ym. s.231–232).

Tämän tutkimuksen haastattelemani henkilöt suostuivat vapaaehtoisesti osallistumaan haastatteluihin. Haastateltavat saivat osallistua haastatteluun anonymisti. Osa haastatteluista äänitettiin, ja äänitteet hävitettiin heti tutkimuksen valmistuttua.

Kaksi haastatteluista käytiin kasvokkain poliisiaseman tiloissa. Kaksi muuta haastattelua käytiin puhelimitse. Kaksi viimeistä haastattelua käytiin sähköpostin välityksellä. Haastateltavat saivat halutessaan haastattelukysymykset etukäteen luettaviksi.

Monien eri haastattelutapojen käyttämiseen vaikutti vallitseva Covid-19-virus. Sen lisäksi aikataulujen yhteensovittaminen haastateltavien kanssa oli haastavaa. Päätin ensisijaisesti käyttää haastattelutapana haastattelua kasvokkain haastattelijan kanssa. Aiemmin mainittujen syiden vuoksi jouduin järjestämään haastattelut myös puhelimitse ja sähköpostin välityksellä.

Äänitetyt haastattelut litteroin kirjalliseen muotoon. Tämän jälkeen poimin aineistosta pääkohdat, joita analysoin opinnäytetyössäni. Kaikille haastateltaville on tarjottu tilaisuus oikolukea oma osuutensa tutkimuksesta ennen opinnäytetyön julkistamista.

Tutkimuksessa saatujen aineistojen tulkinnassa tulisi kertoa, millä perusteella tutkija esittää tulkintoja aineistosta. Näin ollen tutkimuksen tuloksia on välillä rikastutettu myös suorilla haastatteluotteilla. (Hirsjärvi ym. s.233).

Hain tutkimukselle tutkimuslupaa 11.4.2021 Itä-Suomen poliisilaitokselta sähköpostitse. Tutkimukseen myönnettiin tutkimuslupa 22.4.2021. Prosessi tutkimusluvan saamiseen oli nopea.

LÄHTEET

Finlex, Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta, 29.9.2006/841, luettu 24.8.2021

Finlex, Valtioneuvoston asetus poliisista 19.12.2013/1080, luettu 24.8.2021

Hirsjärvi, Sirkka; Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2014: Tutki ja kirjoita. 19. p. Porvoo, Bookwell Oy

Kenttäjohtaja A haastattelu, 2021

Masalin Mikko 2020: Esitys pohjoisen kenttäjohtoalueen kuljetuspartiokokeilusta

Poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta annetun lain kokonaisuudistus. Luettavissa: https://www.edus-kunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/poliisin-sailyttamien-henkiloiden-kohtelusta-annetun-lain-kokonaisuudistus.aspx Luettu 15.8.2021

Poliisipalvelulinja 2020: Asettamispäätös POL-2020-71257

Rikostutkija A haastattelu, 2021

Rikostutkija B haastattelu, 2021

Sisäministeriö 2021: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Sisäministeriö 2021: Lausuntopyyntö VN/6255/2021

Vartija A haastattelu, 2021

Vartija B haastattelu, 2021

Vuoti, Hans haastattelu, 2021

Kuva: <https://poliisi.fi/ita-suomen-poliisilaitos>

LIITTEET

Liite 1. Saatekirje haastateltaville

Hyvä vastaanottaja

Itä-Suomen poliisilaitoksen pohjoisella alueella on 18.1.2021 aloitettu koppipartiokokeilu. Aikomukseni on tehdä kyseisestä koppipartiokokeilusta Poliisiammattikorkeakoulun opin-
näytetyö, jossa tutkin kokeilua uutena ilmiönä. Tavoitteenani on muun muassa selvittää,
mikä koppipartiokokeilu on, miksi se on aloitettu ja mitä vaikutuksia sillä on eri poliisialojen
sekä vartijoiden työpäiviin.

Vastaaminen

Toteutan tutkimuksen teemahaastatteluna. Haastattelun kysymyksiin voi haastateltava
vastata omin sanoin. Haastateltavalla on myös mahdollisuus itse luoda uusia kysymyksiä
aiheesta.

Haastattelu on mahdollisuus hoitaa kasvotusten tai sähköisesti esimerkiksi puhelimitse.
Haastattelu on tarkoitus äänittää sen analysoimista varten. Analysoinnin jälkeen äänite
haastattelusta hävitetään asianmukaisesti.

Tulokset

Haastatteluun olisi hyvä varata vähintään 15 minuuttia. Tutkimuksessa esitellään haasta-
teltavat nimeltä, ellei haastateltava ole halunnut haastattelun tehtäväksi anonyyminä.
Haastattelun vastaukset käsitellään ehdottoman luottamuksellisesti.

Lisätiedot

Jos suostut osallistumaan haastatteluun, ilmoittaisitko siitä minulle sähköpostitse tai puhe-
limitse. Ilmoittaisitko myös, jos haluat, että tietojasi käsitellään tutkimuksessa anonyyminä.

Ystävällisin terveisin

Maria Suhonen
Poliisiopiskelija Poliisiammattikorkeakoulusta

Liite 2. Hans Vuodin haastattelussa käytetty haastattelurunko

1. Mikä kuljetuspartiokokeilu on?
 - kuka sen aloitti
 - ketkä siitä vastaa Iisalmen ja Kuopion toimipisteissä?
2. Mitä varten se on otettu käyttöön?
3. Miten kuljetuspartiokokeilu on vaikuttanut omaan työhösi?
4. Mitä riskejä koppikokeiluun liittyy?
5. Mitä mieltä olet itse kokeilusta?
6. Onko kokeilun kehittämiseksi tarvetta ja jos on, miten kehittäisit sitä?

Liite 3. Vartijoiden haastatteluissa käytetty haastattelurunko

1. Mikä koppikokeilu on?
 - millaista tietoa sait etukäteen kokeilusta, vai saitko?
 - kuka sen aloitti
 - ketkä siitä vastaa lisälmen ja Kuopion toimipisteissä?

2. Mitä varten se on otettu käyttöön?

3. Mitä vaikutuksia oletit sillä olevan vartijan työhön?

4. Miten koppikokeilu on vaikuttanut ja muuttanut vartijan työskentelyä?

5. Mitä riskejä koppikokeiluun liittyy?

6. Mitä mieltä olet itse kokeilusta?

7. Onko vielä jotain lisättävää?

Liite 4. Rikostutkijoiden haastatteluihin käytetty haastattelurunko

1. Mikä koppikokeilu on?
 - millaista tietoa sait etukäteen kokeilusta, vai saitko?
 - kuka sen aloitti
 - ketkä siitä vastaa lisälmen ja Kuopion toimipisteissä?
2. Mitä varten se on otettu käyttöön?
3. Mitä vaikutuksia oletit sillä olevan rikostutkijan työhön?
4. Miten koppikokeilu on vaikuttanut ja muuttanut rikostutkijan työskentelyä?
5. Mitä riskejä koppikokeiluun liittyy?
6. Mitä mieltä olet itse kokeilusta?
7. Onko vielä jotain lisättävää?

Liite 5. Järjestyspoliisien haastatteluihin käytetty haastattelurunko

1. Mikä koppikokeilu on?
 - millaista tietoa sait etukäteen kokeilusta, vai saitko?
 - kuka sen aloitti
 - ketkä siitä vastaa Iisalmen ja Kuopion toimipisteissä?

2. Mitä varten se on otettu käyttöön?

3. Mitä vaikutuksia oletit sillä olevan kenttäpuolen työhön?

4. Miten koppikokeilu on vaikuttanut ja muuttanut järjestyspoliisin työskentelyä?

5. Mitä riskejä koppikokeiluun liittyy?

6. Mitä mieltä olet itse kokeilusta?

7. Onko vielä jotain lisättävää?