

Saimaan ammattikorkeakoulu
Sosiaali- ja terveysala, Lappeenranta
Ensihoidon koulutusohjelma

Juha Kangasniemi
Atte Pihkala

Ajokoulutusta ensihoitajaopiskelijoille – Eri vi- ranomaisasiantuntijoiden näkemyksiä koulutuk- sen toteuttamiseksi

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

Juha Kangasniemi ja Atte Pihkala

Ajokoulutusta ensihoitajaopiskelijoille – Eri viranomaisasiantuntijoiden näkemyksiä koulutuksen toteuttamiseksi, 37 sivua, 6 liitettä

Saimaan ammattikorkeakoulu, Lappeenranta

Sosiaali- ja terveysala, Ensihoidon koulutusohjelma

Ohjaajat: Lehtori Simo Saikko, työelämänohjaaja ensihoitaja Mika Vanhanen

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli kuvata asiantuntijoiden näkemyksiä ajokoulutuksesta ensihoitajaopiskelijoille, jotta siltä pohjalta voitaisiin laatia ensihoitaja (AMK)- tutkintoon ajokoulutuksesta opetusmalli. Lisäksi selvitettiin eri viranomaisorganisaatioiden tämänhetkistä ajokoulutusta.

Opinnäytetyö toteutettiin laadullisena tutkimuksena ja tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia teemahaastattelua käyttäen. Tutkimuksessa haastateltiin yhteensä kolmea asiantuntijaa Pelastusopiston ensihoidon- ja pelastustoiminnan opetusyksiköstä, Poliisiammattikorkeakoulusta ja Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveyspiirin ensihoidosta. Saatuja tuloksia analysoitiin induktiivisella sisällönanalyysillä.

Opinnäytetyön aihe on ajankohtainen, koska viime aikoina ensihoidon parissa työskentelevät ihmiset ovat havahtuneet siihen, että ensihoitajaopiskelijoille ei ole minkäänlaista ajokoulutusta. Ajokoulutus puuttuu myös Saimaan ammattikorkeakoulun ensihoidon koulutusohjelmasta. Tämä opinnäytetyö onkin yritys edesauttaa työ- ja potilasturvallisuuden kehitystä.

Opinnäytetyön tuloksissa kävi selvästi ilmi, että kaikkien haastateltavien mielestä ajokoulutuksen tulisi ehdottomasti sisältyä ensihoitajien tutkintoon johtavaan koulutukseen ja siitä pitäisi säätää jopa laissa. Asiantuntijoiden mielestä jo kolmen tai neljän päivän mittaisella koulutuksella saataisiin huomattavia parannuksia ajoneuvon hallintaan. Asennekasvatuksen tärkeyttä ajokoulutuksessa painotti jokainen asiantuntija.

Asiasanat: ajokoulutus, ambulanssi, ensihoito, liikenneturvallisuus, potilasturvallisuus

ABSTRACT

Juha Kangasniemi and Atte Pihkala

Driver training for paramedic students – Opinions of different public authority experts about the implementation of the training, 37 pages, 6 appendices

Saimaa University of Applied Sciences, Lappeenranta

Health Care and Social Services, Degree Program in Emergency Care Nursing
Bachelor's Thesis 2013

Instructors: Senior Lecturer Simo Saikko, Paramedic Nurse Mika Vanhanen

The purpose of this thesis was to depict the opinions of different experts about the driver training for paramedic students and could be used as a base for the creation of a driver training model for the paramedic nursing degree. In addition the task was to explore regulatory organisations' current driver training.

The thesis was executed as a qualitative research and the answers for the research questions were sought using theme interviews. For the research, three experts were interviewed from the Emergency Service College's paramedic and rescue operations unit, Police College of Finland, and the South Karelia Social and Health Care District's paramedic unit. The results were analysed with inductive content analysis.

The thesis subject is relevant because the people working in primary care have recently woken up to the fact that paramedic students do not have any driver training whatsoever. The same deficiency became apparent in the Saimaa University of Applied Science program for paramedic nurses. This research attempts to help to improve both work safety and patient safety.

The thesis findings clearly conclude that all the interviewees think driver training should definitely form a part of the emergency care degree program and should even be adjusted by law. According to the experts, even training for three or four days could lead to substantial improvements in vehicle management. The importance of attitude training was also emphasised by each expert.

Keywords: Driver training, Ambulance, Emergency care, Traffic safety, Patient safety

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	5
2 KESKEISET KÄSITTEET JA LAINSÄÄDÄNTÖ	6
3 AJO-OPETUS SUOMESSA	8
3.1 B-luokan ajokorttiin vaadittava koulutus	8
3.2 Viranomaistahojen ajokoulutus tutkintokoulutuksessa	10
3.2.1 Poliisin ajokoulutus	10
3.2.2 Pelastajien ajokoulutus	11
3.2.3 Ensihoitajien ajokoulutus	11
3.3 Yksityisten yritysten järjestämä hälytysajokoulutus	12
4 AJO-OPETUKSEN KEHITTÄMINEN	13
4.1 Aiheeseen liittyvät aikaisemmat tutkimukset	13
4.2 Ambulanssin ajo-opetuksen valtakunnallinen kehittäminen	15
4.3 Simulaatio-opetuksen mahdollisuudet	16
5 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS JA TUTKIMUSTEHTÄVÄT	16
6 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS	17
6.1 Tutkimuksen lähestymistapa	17
6.2 Tutkimusmenetelmän kuvaus	18
6.3 Tutkimuksen kohdejoukon valinta ja eettiset tekijät	18
6.4 Aineiston keruu ja analyysi	20
6.5 Tutkimuksen luotettavuus	22
7 TUTKIMUSTULOKSET	22
7.1 Nykyinen ajokoulutus haastatelluilla organisaatioilla	23
7.1.1 Teoriaopetus	23
7.1.2 Käytännönopetus	24
7.2 Mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää?	27
7.2.1 Teoriaopetus	27
7.2.2 Käytännönopetus	27
7.3 Miten ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi toteuttaa?	29
8 POHDINTA	31
LÄHTEET	35

LIITTEET

Liite 1	Saate
Liite 2	Teemahaastattelun teemakysymykset
Liite 3	Suostumus
Liite 4	Tutkimuslupa Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden tiedekunnan alueella
Liite 5	Tutkimuslupa Poliisiammattikorkeakoulu
Liite 6	Tutkimuslupa Pelastusopisto

1 JOHDANTO

Ammattikorkeakouluista valmistuvien ensihoitajien siirtyessä työelämään tulisi heidän olla kykeneviä turvalliseen hälytysajoon jopa heti ensimmäisestä työvuo- rosta lähtien. Opetusministeriön koulutuksesta valmistuvien ammatillista osaa- mista tutkineen työryhmän muistion ja selvityksen mukaan ammattikorkeakou- lusta valmistuvan ensihoitajan tulee osata *siirtää potilas oikeaoppisesti ja kuljet- taa hänet turvallisesti*. Saman ohjeistuksen mukaan koulutuksen aikana tulee *ymmärtää tarkoituksenmukaisen ja turvallisen hälytysajon periaatteet*. (Ope- tusministeriö 2006.) Emme kuitenkaan saa opintojemme aikana juurikaan kou- lutusta ajoneuvon turvalliseen käsittelyyn. Tämän johdosta pyrkimyksenämme on kerätä teemahaastatteluin ajo-opetuksesta alan kolmen asiantuntijan näke- myksiä. Näkemyksien pohjalta voisi laatia ensihoitaja (AMK)- tutkintoon ajokou- lutuksesta toimivan ja tarpeita vastaavan koulutuskokonaisuuden, joka antaisi hyvät valmiudet turvalliseen hälytysajoneuvon kuljettamiseen.

Syynä siihen, miksi teemme opinnäytetyömme ajokoulutuksesta, ovat viimeai- kaiset mediassakin uutisoidut ikävät tapaukset, joissa hälytysajossa oleva am- bulanssi on kolaroinut tai aiheuttanut vaaratilanteita liikenteessä. Nämä tapauk- set ovat saaneet meidät miettimään tulevaisuuttamme ambulanssin ratin taka- na. Potilaiden, ensihoitajien ja sivullisten turvallisuuden lisäämiseksi ajokoulu- tuksen tutkiminen ja kehittäminen on tärkeää. Asiaa on käsitelty useasti edus- kunnassakin asti ja Suomen ensihoitoalan liitto on antanut asiasta julkilausu- man. Viimeaikaisten ammattilehdissä olleiden kannanottojen ja muiden lehtiar- tikkeleiden perusteella vahvistuu käsityksemme aiheen ajankohtaisuudesta.

Aiheeseen perehtyminen auttaa meitä tulevina ensihoitajina ymmärtämään pa- remmin hälytysajoon liittyviä riskejä sekä ymmärtämään hälytysajon roolin teh- tävän onnistumisen kannalta. Potilaan hoidon aloitus sekä hoitopaikkaan pääsy viivästyy, jos ambulanssin eteneminen estyy esimerkiksi kolarin seurauksena. Tämän ymmärtäminen lisää, niin meidän omaa, työparin, kuin myös potilaan turvallisuutta, kun tulevaisuudessa työskentelemme ensihoidon saralla.

2 KESKEISET KÄSITTEET JA LAINSÄÄDÄNTÖ

Jotta voitaisiin ymmärtää sairaalan ulkopuolisen ensihoidon erityispiirteitä ja suunnitella ajokoulutusta opetuksen osaksi, on selvennettävä ja sisäistettävä muutamia käsitteitä.

Sairaankuljetus on ammattimaista asianmukaisen koulutuksen saaneen henkilöstön suorittamaa henkilökuljetusta sairaankuljetusajoneuvolla tai erityisajoneuvolla ja ennen kuljetusta tai kuljetuksen aikana annettavaa ensihoitoa (Kuisma, Holmström, Porthan 2009, 27).

Ensihoito on asianmukaisen koulutuksen saaneen henkilön tekemää tilanarvionta ja hänen antamaansa välitöntä hoitoa, jolla potilaan elintoiminnot pyritään käynnistämään, ylläpitämään ja turvaamaan (Kuisma ym. 2009, 27).

Ensihoitaja on ensihoidon asiantuntija, jonka tehtävä on arvioida itsenäisesti äkillisesti sairastuneen tai vammautuneen potilaan tila, käynnistää ja ylläpitää potilaan peruselintoimintoja, parantaa potilaan ennustetta ja kohentaa tai lievittää hänen tilaansa. Ensihoitajan tehtävä on myös tukea ja ohjata yksilöitä, perheitä ja yhteisöjä määrittämään, saavuttamaan ja ylläpitämään terveyttään erilaisissa akuuteissa tilanteissa elämän eri vaiheissa. Ensihoitajan vastuualueena on hoitotasoinen ensihoito ja sairaankuljetus. (Opetusministeriö 2006, 72.)

Ensihoitajakoulutus on 240 opintopisteen laajuinen ammattikorkeakoulututkinto. Yksi opintopiste vaatii keskimäärin noin 27 tuntia opiskelijan työpanosta. (Opetusministeriö 2006, 76.)

Hälytysajoneuvo on määritelty tieliikennelaissa seuraavasti: Tieliikennelaissa 2 a § 1. momentissa neljännessä kohdassa tarkoitetaan:

hälytysajoneuvolla erityisin valo- ja äänimerkinantolaittein varustettua moottori-käyttöistä ajoneuvoa; hälytysajoneuvoja ovat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto sekä vastaava muu ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen tai tullilaitoksen virkakäytössä oleva ajoneuvo.

Hälytysajoa määrittelevät seuraavat lait ja asetukset: Tieliikennelaissa 48 § ensimmäisen momentin poikkeussäännöksissä sanotaan:

Hälytysajoneuvon ja poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettaja saa kiireellisessä tehtävässä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa niistä liikennesäännöistä, jotka eivät erityisesti koske häntä. Hänen on kuitenkin annettava esteetön kulku junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle. Hälytysajoneuvon ja saattuetta vetävän poliisiajoneuvon kuljettajan on annettava säädettyjä ääni- ja valomerkkejä.

Tieliikennelain 48 § toisessa momentissa sanotaan:

Säädettyjä valomerkkejä antavaa hälytysajoneuvoa ja poliisin, rajavartiolaitoksen taikka tullin virkatehtävässä olevaa ajoneuvoa sekä sanottuja merkkejä antavan poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvaa ajoneuvoa saa, milloin tehtävä välttämättä sitä edellyttää, erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa sellaisella tiellä, tien osalla tai alueella, jolla ajaminen muutoin on kielletty.

Tieliikennelain 3 § tienkäyttäjän yleisissä velvollisuuksissa sanotaan:

tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tienkäyttäjällä ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä.

Tieliikenneasetuksen 52 § ensimmäisessä momentissa sanotaan:

Säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antavan hälytysajoneuvon sekä näitä merkkejä antavan poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettaja saa kiireellisessä tehtävässä poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä.

Työturvallisuuslain 1 § sanotaan:

Tämän lain tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitauteja ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden, jäljempänä terveys, haittoja.

Ensihoidon tehtävät luokitellaan hätäkeskuksessa **kiireellisyysluokkiin**, jotka ovat A-, B-, C- ja D-tehtävät. A-, B- ja C-tehtävät luokitellaan kiireellisiksi sairaankuljetustehtäväksi ja D-tehtävät ovat kiireettömiä. A- ja B-tehtävissä on yleensä kyseessä vakavasta peruselintoiminnon häiriöstä ja kohteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman nopeasti hälytysajona. C-tehtävissä potilaan tila on vakaa, ja sen vuoksi tavoittamisajaksi on määritelty 30 minuuttia tehtävän vastaanottamisesta, C-luokan tehtävät ajetaan normaaliajona. Kiireettömissä D-

luokan tehtävissä tavoittamisajaksi on määritelty 120 minuuttia ja tehtävät ajetaan luonnollisesti normaaliajona. (Kuisma ym. 2009, 26.)

Potilasturvallisuuden tavoitteena on olla aiheuttamatta potilaalle hoitoon tai hoitoympäristöön kuulumatonta vaaraa tai haittaa, mahdolliset potilasturvallisuusriskit tulee ennakoita ja kehittää menetelmiä haittojen syntymisen välttämiseksi. Potilasturvallisuus muodostuu monista eri osa-alueista, kuten turvallisesta lääkehoidosta, aseptisestä työskentelystä ja laiteturvallisuudesta. (Terveyden ja hyvinvoinninlaitos 2011.)

3 AJO-OPETUS SUOMESSA

Ajoneuvon kuljettamiseksi tulee kuljettajalla olla suoritettuna ajoneuvoluokkaa vastaava lain edellyttämä kuljettajantutkinto. Kuljettajantutkinnon avulla varmistetaan uuden kuljettajan hallitsevan kuljettajaopetukseen sisältyvät asiat ja hänen kyvykkyytensä soveltaa opittuja asioita erilaisissa liikennetilanteissa turvallisesti ja liikennesääntöjä noudattaen. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2011.)

Ajokorttilain 35 § määrittelee seuraavaa:

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi antamalla heille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä. Tarkoituksena on, että he tuntevat vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta ja sovitavat ajotapansa sen mukaisesti.

3.1 B-luokan ajokorttiin vaadittava koulutus

Kappale käsittelee B-ajoneuvoluokan opetusta.

B-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3500 kilogrammaa ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä (Ajokorttilaki 2011).

Ajokorttilain 35 § määrittelee seuraavaa:

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi antamalla heille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä.

Tarkoituksena on, että he tuntevat vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta ja sovitavat ajotapansa sen mukaisesti.

Suomessa ajo-opetusta antavat pääasiallisesti autokoulut, mutta myös yksityinen henkilö voi antaa ajo-opetusta poliisin myöntämällä opetusluvalla. Suomessa kuljettajakoulutus suoritetaan kaksivaiheisena. Opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa opetussuunnitelmaa. (Ajokorttilaki 2011.)

Ensimmäisessä vaiheessa oppilaalle pyritään antamaan perusvalmiudet turvaliselle liikennekäyttäjäksi, jotta hän kykenee harjoittelemaan ajamista liikenteessä vaarantamatta muita tienkäyttäjiä. Lisäksi oppilaalle olisi tarkoitus luoda mahdollisimman realistinen kuva omista ajotaidoistaan ja autonkäsittelystä sekä motivoida oppilasta kehittämään itseään kuljettajana. Yksityiskohtaisemmat tiedot opetuksen etenemisestä löytyvät liikenteen turvallisuusviraston tekemästä B-luokan kuljettajaopetuksen opetussuunnitelmasta. Ensimmäisen vaiheen jälkeen suoritetaan kuljettajantutkinto, jonka hyväksytystä suorituksesta myönnetään oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoa Suomessa. Toisen vaiheen aikana syvennetään ajotaitoja, joiden tarkoituksena on saada oppilas ymmärtämään riskien tunnistamisen ja vaarojen ennakoimisen tärkeys. Toiseen vaiheeseen osallistuminen vaatii vähintään kuuden kuukauden itsenäisen ajoharjoittelun. (Ajoneuvohallintokeskus 2004.)

Ajokorttiasetuksessa kohdassa 25§ todetaan kuljettajantutkinnon tavoitteesta seuraavasti:

Tutkinnon suorittaja hallitsee kuljettajanopetukseen sisältyvät asiat sekä kykenee soveltamaan niitä ja toimimaan liikenteessä turvallisesti ja joustavasti.

Kuljettajantutkintoon pääsyn edellytyksenä on, että kokelaalla on tarpeeksi ikää ja häneltä löytyy poliisin myöntämä ajokorttilupa. Lisäksi B-luokan ajokortin luokakohtaisissa vaatimuksissa määrätään, että kokelaan on täytynyt suorittaa vaadittava kuljettajaopetus ja siitä on oltava näytöt. Teoriakokeen tulee olla suoritettuna hyväksytysti ennen ajokokeeseen pääsyä. Kuljettajantutkinnon voi vas-

taanottaa vain liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä tutkinnon vastaanottaja. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2011.)

Kuljettajantutkintoon kuuluvan teoriakokeen avulla varmistetaan kuljettajan osaavan ja ymmärtävän ajoneuvo-luokkaa koskevat asetukset ja määräykset. Lisäksi teoriakokeessa on osio, jossa testaan kuviin perustuen kuljettajan osaamista erilaisissa liikennetilanteissa. Teoriakoe suoritetaan itsenäisesti tietokoneen ääressä tutkinnon vastaanottajan toimipaikalla. Kuljettajantutkinnon ajokoeosuudessa varmistetaan kokelaan hallitsevan ajoneuvonsa erilaisissa liikennetilanteissa. Ajokoe on kestoltaan keskimäärin 45 minuuttia, ja se sisältää alku- ja loppukeskustelut sekä liikenteessä ajamisosuuden, jonka tutkinnon vastaanottaja arvioi. Lisäksi ajokoe sisältää ajoneuvon käsittelytaitoa mittaavia tehtäviä. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2011.)

B-luokan teoriaopetusta on annettava oppilaalle vähintään 20 tuntia, tunnin pituus on 45 minuuttia ja opetusta saa antaa enintään kolme tuntia päivässä. Ajo-opetusta oppilaalle on annettava vähintään 30 ajokertaa tai, jos opetus sisältää pimeällä ajamisen osuuden, vähintään 32 ajokertaa. Ajokerran pituus on 25 minuuttia, ja niitä voi yhdistää kaksi peräkkäin, jolloin kestoksi tulee 50 minuuttia. Oppilas voi ajaa päivässä yhteensä kaksi kertaa eli tunnin ja neljäkymmentä minuuttia. (Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta, 1990.)

3.2 Viranomaistahojen ajokoulutus tutkintokoulutuksessa

Hälytysajoneuvon turvallinen kuljettaminen vaatii hälytysajossa olevalta kuljettajalta hälytysajoon liittyvien lakitekstien tietämystä, sekä hänen pitää hallita ajoneuvonsa hälytyslaitteiden käyttö ja tiedostaa niiden näkyvyys ja kuuluvuus liikenteessä (Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö 2007, 7-8).

3.2.1 Poliisin ajokoulutus

Poliisiopiskelijoilla liikenne- ja ajokoulutus opintokokonaisuus alkaa opiskelujen alussa ja jatkuu läpi opintojen. Opiskelun aikana ajokokeiden arviointia seura-

taan ajokoulutuskortilla. Tavoitteina ensimmäisellä opintojaksolla on tunnistaa oman ajotaitonsa puutteet, kehittämistarpeet ja vahvuudet. Tämä toteutetaan arvioivalla ajoharjoituksella. Toisella opintojaksolla tavoitteena on muun muassa, että opiskelija hallitsee ajoneuvon käsittelyn ja kaupunkiajon perusteet. Opintojakson nämä tavoitteet saavutetaan kaupunkiajoharjoituksella sekä ajoneuvon käsittelyharjoituksilla. Neljännen opintojakson jälkeen opiskelija hallitsee poliisiajoneuvon käsittelyn ja ajamisen tavanomaisessa kaupunkiliikenteessä, osaa ennakoida erilaisia tilanteita liikenteessä, sekä osaa suhteuttaa ajoneuvon kuljettamisen vallitseviin erityisolosuhteisiin nähden. Opintojakson tavoitteet saavutetaan siis harjoituksin ja teoriaopinnoin. Koulutuksen loppupuolella opiskelijan tulee suorittaa poliisiauton kuljettajan näyttöajokoe sekä hälytysajoneuvon erioikeuksien teorialentti. (Poliisin perustutkinto 2012.)

3.2.2 Pelastajien ajokoulutus

Pelastajille opetetaan koulutuksen aikana hälytysajoa pelastajan perustaidot opintojaksossa. Opintosuunnitelmassa määritellään asian osaaminen seuraavasti: Opiskelija tuntee perusteet ajoneuvokalustosta, pelastusauton turvallisen kuljettamisesta sekä hälytysajon suorittamisesta. Opintojakso pitää sisältää ajokoulutuksen lisäksi ajoneuvokalustoon tutustumista ja hälytysajokurssin suorittamisen. Opetusmateriaalina käytetään Suomen pelastusalan keskusjärjestön julkaisemaa hälytysajo-opasta. Sammutus- ja pelastustekniikan opintojakso pitää sisällään harjoituksen, jonka tarkoituksena on antaa opiskelijalle kokemusta liukkaankelinajosta. (Pelastajan koulutusohjelma 2009.)

3.2.3 Ensihoitajien ajokoulutus

Ensihoitajia (AMK) koulutetaan Suomessa kahdeksassa eri ammattikorkeakoulussa, joiden opintosuunnitelmissa ajokoulutus näkyy opintojaksojen sisällössä ja tavoitteissa. Opinto-oppaita tarkastellessamme keväällä 2012 olemme valinneet silloin saatavilla olevat uusimmat opintosuunnitelmat.

Arcadan Internet-sivuilta ei löytynyt opintosuunnitelmaa. Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa opintosuunnitelmaan on kirjattu opetuksen sisältöön turvallisen hälytysajon periaatteet, ja opintojakson tavoitteena on ymmärtää tarkoituksenmukaisen ja turvallisen hälytysajon periaatteet (Kymenlaakson ammattikorkeakoulu). Metropolia ammattikorkeakoulun opinto-oppaassa perustason ensihoidon opintojaksossa on sisältönä liikenneturvallisuus ja hälytysajo (Metropolia ammattikorkeakoulu). Oulun seudun ammattikorkeakoulussa kahden eri perustasonharjoittelun yhteyteen on sisällytetty hälytysajoneuvon kuljettaminen sekä hälytysajoneuvon ajoharjoitukset (Oulun seudun ammattikorkeakoulu). Saimaan ammattikorkeakoulun opintosuunnitelmasta ei löytynyt merkintää ajokoulutuksesta. Savonia ammattikorkeakoulun opetussuunnitelman tavoitteista löytyi kohta, jossa sanotaan, että opiskelijan tulisi ymmärtää tarkoituksenmukaisen ja turvallisen hälytysajon periaatteet. Opintojakson sisällössä mainittiin hälytysajon perusteet. (Savonia ammattikorkeakoulu.) Tampereen ammattikorkeakoulun opinto-oppaan tavoitteiden mukaan opiskelijalla tulee olla perustiedot eriasteisesta hälytysajosta ambulanssilla, ja opintojakson sisältöön kuuluu hälytysajo ambulanssilla (Tampereen ammattikorkeakoulu 2010–2011). Turun ammattikorkeakoulussa tavoitteena on tietää hälytysajoneuvon kuljettamiseen liittyvät näkökohdat (Turun ammattikorkeakoulu).

3.3 Yksityisten yritysten järjestämä hälytysajokoulutus

Hälytysajokoulutusta antavat Suomessa viranomaisten lisäksi muutamat yksityiset yritykset, joissa ajokouluttajina toimivat ovat koulutukseltaan muun muassa poliiseja sekä autokoulunopettajia. Löysimme kaksi yritystä, joista kerromme alempana.

D.A.R.E Product Oy:llä on tarjolla erilaisia ajokoulutuspaketteja, jotka poikkeavat toisistaan niin sisällöltään kuin kestoltaankin. Lyhimmat koulutuspaketit ovat kuusituntisia, kun kattavin kurssi kestää 32 tuntia. Mitä lyhempi kurssi on, sitä tiiviimmässä muodossa asiat käydään läpi. Kurssien aikana käsitellään muun muassa lainsäädäntöä, hälytysajo-ohjeita, ennakoivan ajon ohjeita ja nopeuden vaikutusta turvallisuuteen. Kursseilla myös harjoitellaan ajoneuvonkäsittelyä,

liukkaalla alustalla ajamista, jarrutuksia ja väistöjä suoralla sekä jarrutuksia ja väistöjä kaarteessa. Kurssien käsittelyharjoitukset sisältävät esimerkiksi pujotte-
lua, ahtaassa tilassa ajamista, taskupysäköintiä ja kulmaperuu-
tusta talliin. Kat-
tavimpiin paketteihin kuuluu maantie- ja kaupunkiajoharjoitus sekä kuljettajien
ajon arviointi. Pisimmillä kursseilla osallistujat myös makaavat paareilla potilaa-
na ajoharjoitusten aikana, jolloin he ymmärtävät jarrutusten, kaarteiden ja tien-
pinnan vaikutukset potilaaseen. (D.A.R.E Product Oy.)

Tapaturva Oy järjestää ajo- ja liikennekoulutusta muun muassa hälytysajokurs-
seilla. Lisäksi sieltä saa verkkokoulutusmateriaalina hälytysajon turvallisuutta
käsittävän kurssin, jonka kohderyhmänä ovat hälytysajoa suorittavat organi-
saatiot. (Tapaturva Oy.)

4 AJO-OPETUKSEN KEHITTÄMINEN

Ensihoidossa ja sairaankuljetuksessa on paljon potilasturvallisuuteen vaikutta-
via elementtejä, mutta yksi, joka on jäänyt liian vähälle huomiolle, on turvallinen
ja ennakoiva hälytysajo. (Suomen ensihoitoalan liitto ry 2007.)

Ajo-opetuksen tarve ensihoidon työkentällä ja ensihoidon koulutuksissa on tie-
dostettu jo pitkään, mutta sitä ei ole saatu mukaan koulutusohjelmiin rahanpuut-
teen ja koulutuksen ajallisen rajallisuuden takia.

4.1 Aiheeseen liittyvät aikaisemmat tutkimukset

Tietoa etsittäessä huomasimme, ettei tutkittua tietoa ajokoulutuksesta hälytys-
ajoneuvolla juurikaan ole saatavilla suomen kielellä, emmekä löytäneet edes
englanninkielisiä tutkimuksia aiheesta. Suomenkielisistä tietokannoista käytim-
me Saimaan ammattikorkeakoululla olevia tiedonhakupalveluja: viitetietokantoja
Artoa ja Aleksia sekä yliopistojen ja korkeakoulujen yhteistietokantaa Lindaa.
Asiahakusanoina käytimme seuraavia sanoja yksinään ja yhdisteltynä: ajo-

opetus, ajokoulutus, hälytysajo, ambulanssit, sairaankuljetus, ensihoito, potilasturvallisuus ja liikenneturvallisuus.

Viitetietokanta Aleksin avulla löysimme Ensihoidon erikoislehdestä Systolesta ja palo-, pelastus- ja väestönsuojelualan ammattilehdestä Pelastustiedosta asiasanoilla ambulanssit ja hälytysajo muutamia aiheeseemme viittaavia artikkeleja. Ammattikorkeakoulujen verkkokirjastosta Theseuksesta löysimme Anssi Heikkisen opinnäytetyön hakusanalla hälytysajo. Löysimme myös Mika Kuljun ja Teemu Pappisen opinnäytetyön Siirtokuljetus osana ensihoitotyön potilasturvallisuutta käyttäessämme hakusanoja ensihoito, potilasturvallisuus ja liikenneturvallisuus. Englanninkielisiä tutkimuksia ja artikkeleita aiheesta koetimme löytää Saimaan ammattikorkeakoululle ostetuilta tiedonhakupalveluilta ScienceDirectista ja EBSCOsta. Teimme tiedonhakua myös Lappeenrannan teknilliselle yliopistolle hankitulta Elsevier-tietokannalta sekä sen alla olevalta Scopus-tietokannalta. Hakusanoina käytimme ambulance, driving, paramedic, emergency nursing, driving instruction. Emme löytäneet näillä hakusanoilla yhtään artikkelia, joka olisi liittynyt suoraan meidän aiheeseemme. Sen sijaan löysimme muutamia lehtiartikkeleita, joissa oli todettu ongelmana ambulanssien hälytysajon seurauksena tapahtuvat vahingot ja loukkaantumiset.

Löytämämme Anssi Heikkisen opinnäytetyö kertoo pelastustoimen hälytysajonnettomuuksista, jossa selvitettiin ensihoidon ja pelastustoimen hälytysajossa tapahtuneiden onnettomuuksien olosuhteita ja määriä. Opinnäytetyö on tehty Savonia ammattikorkeakoulussa palopäällystön koulutusohjelmassa vuonna 2009. Heikkisen opinnäytetyön tarkoituksena oli lisäksi tutkia, voiko koulutuksella vaikuttaa ja ennaltaehkäistä syntyviä onnettomuuksia sekä tarvitaanko käytännön koulutusta vai riittääkö teoriaopetus. Tutkimuksen tiedot on kerätty poliisi-asiain tietojärjestelmästä ja aineisto on analysoitu SPSS-ohjelmistolla. Heikkisen mukaan hälytysajo-osaamista pitäisi täydentää käytännön harjoittein ja opitua testata kokeella. Tutkimuksessa paljastui hälytysajo-onnettomuuksien useimmiten johtuvan liian suuresta tilannenopeudesta sekä liian suuresta luottamuksesta hälytyslaitteiden kuuluvuuteen ja näkyvyyteen. Heikkisen mukaan

onnettomuustyyppien luonne on sellainen, että koulutuksella voitaisiin vähentää onnettomuuksien määrää. (Heikkinen 2009.)

Mika Kuljun ja Teemu Pappisen opinnäytetyössä on tutkittu siirtokuljetuksen aikana potilasturvallisuuteen vaikuttavia riskitekijöitä, sekä löytyykö selviä syitä ja riskitekijöitä liikenneonnettomuuksiin, joissa ambulanssi on ollut osallisena. Työ on tehty Savonia ammattikorkeakoulussa vuonna 2011, ja toimeksiantajana on ollut T:mi informationsymmetry.com/ Jukka Pappinen. Työn tavoitteena oli, että saatuja tuloksia voidaan käyttää ensihoidon henkilöstön ammattitaidon kehittämiseen. Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisena, ja Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnalta valmiiksi saadut tutkimusaineistot analysoitiin SPSS-ohjelmistolla. Tutkimuksen mukaan suurimmassa osassa onnettomuuksia ambulanssi oli aiheuttavana osapuolena. Pääasiassa onnettomuudet tapahtuivat taajamissa, matalilla nopeuksilla ja onnettomuuksia sattui eniten kokeneille kuljettajille. Kuljun ja Pappisen mielestä ensihoitohenkilöstölle tulisi järjestää ajokoulutusta ja riittävä ajokoulutus tulisi sisällyttää jo tutkintoon johtavaan koulutukseen. Näin saavutettaisiin parempi ajoneuvon hallinta- ja käsittelytaito. (Kulju & Pappinen 2011.)

4.2 Ambulanssin ajo-opetuksen valtakunnallinen kehittäminen

Ajokoulutuksen järjestäminen on nykyisillään jätetty lähes kokonaan työnantajien harteille, näin Suomen ensihoitoalan liiton antamassa julkilausumassa vuonna 2007 annetaan ymmärtää. Työssä olevan työntekijän ajokoulutuksen saanti on vaikeaa, jos työnantajilla ei ole välttämättä resursseja eikä halua järjestää koulutusta. Mitään jatko- tai lisäkoulutusta ajamiseen ei lain mukaan vaadita työssä olevilta ensihoitajilta. Keskustelu julkisuudessa ajokoulutuksen lisäämisestä opetukseen on lähtöisin ensihoidon työkentältä, jossa on huomattu vasta valmistuneiden ensihoitajien puutteet ajoneuvon käsittelyssä ja hälytysajossa.

Eduskunnan puhemiehelle vuonna 2007 oli tehty kirjallinen kysymys, jossa kansanedustaja Arto Satonen kysyy, aikooko hallitus kehittää ambulanssinkuljettajille nykyistä tehokkaamman ajoharjoittelukoulutuksen, jotta hälyttävällä tasolla

olevat onnettomuudet, joissa ambulanssi on ollut osallisena, saadaan vähene-
mään? (Ambulanssinkuljettajien ajoharjoittelukoulutuksen kehittäminen 2007.)

Eduskunnassa vuonna 2010 tehty toimenpidealoite, jossa hallitusta kehoitettiin
ryhtymään toimenpiteisiin, joilla ajokoulutus lisättäisiin velvoittavaksi opetussi-
sällöksi kaikkiin ensihoidon koulutusohjelmiin. Lisäksi veloitettaisiin sairaankul-
jetuksen kuljettajat määräajoin täydennyskoulutukseen. Tämä aloite ei johtanut
toimenpiteisiin liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyn jälkeen. (Sairaankulje-
tuksen ajokoulutus 2010.)

4.3 Simulaatio-opetuksen mahdollisuudet

Valde Mikkosen tekemässä tutkimuksessa Simulaattorien hyödyntäminen ajo-
opetuksessa ja kuljettajantutkinnossa, jonka on tilannut ajoneuvohallintokeskus
vuonna 2008, selvitetään ajosimulaattorien käyttökelpoisuutta ajokoulutuksessa
Suomessa, Alankomaissa, Britanniassa, Ranskassa, Ruotsissa ja Saksassa.
Tuloksissa ilmenee simulaattorien opettavan kattavammin vaaratilanteiden hal-
linnan ja vaikeissa olosuhteissa selviytymisen kuin perinteiset ajo-
opetusmenetelmät.

Tutkimuksessa myös selviää, kuinka simulaatioilla voitaisiin korvata jopa koko-
naan perinteinen ajoharjoittelu, jolloin saavutettaisiin suuria pedagogisia, ekolo-
gisia ja taloudellisia säästöjä. Silti opetussimulaattori on vain väline, jonka avulla
oppimista voidaan edistää, mutta se vaatii kuitenkin osaavan opettajan, jotta
saadaan oppimiselle suotuisa sosiaalinen vuorovaikutus mukaan oppimistapah-
tumaan. Yleisesti hyväksytty näkemys kuitenkin on se, ettei kuljettajaopetusta
voida kokonaan järjestää simulaattorilla. (Mikkonen 2008)

5 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS JA TUTKIMUSTEHTÄVÄT

Opinnäytetyömme tarkoituksena on kuvata teemahaastatteluin alan asiantunti-
joiden näkemyksiä ajokoulutuksesta. Opinnäytetyön pohjalta voidaan laatia en-

sihoitaja (AMK)- tutkintoon ajokoulutuksen opetusmalli, joka antaisi hyvät valmiudet turvalliseen ja ammattitaitoiseen hälytysajoneuvon kuljettamiseen. Haastattemme yhtä edustajaa seuraavista organisaatioista: Pelastusopiston ensihoidon ja pelastustoiminnan opetuksesta, Poliisiammattikorkeakoulusta ja Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidosta.

Haemme vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- 1) Miten ajokoulutus toteutuu nykyisin asiantuntijoiden kuvaamana?
- 2) Mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää?
- 3) Miten ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi toteuttaa?

6 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS

Tässä kappaleessa kuvaamme opinnäytetyöprosessin etenemistä. Selvitämme tutkimuksessa käytettyjä tutkimus- ja analyysimenetelmiä sekä niiden valintojen perusteita. Pohdimme myös tutkimuksemme luotettavuutta ja eettisyyttä.

6.1 Tutkimuksen lähestymistapa

Opinnäytetyömme lähestymistapa oli kvalitatiivinen eli laadullinen. Laadullisen tutkimuksen tarkoituksena on tuottaa uutta tietoa tai teoriaa, ja sitä käytetäänkin silloin, kun tutkimuksen kohteena olevasta aiheesta on vähän aikaisempaa tutkimustietoa (Kylmä & Juvakka 2007, 30). Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on saada esille tutkittavan oma näkemys kyseisestä aiheesta, ja liian suppea teema-asetelma saattaa vaikeuttaa tutkittavan oman näkemyksen esiintuontia (Paunonen & Vehviläinen-Julkunen 2006, 217).

Päädyimme valitsemaan laadullisen tutkimuksen juuri edellä mainittujen seikkojen takia, sillä opinnäytetyömme aiheesta ei ole juurikaan tehty aikaisempia tutkimuksia ja halusimme saada uutta tutkimustietoa tästä vähän tutkitusta aiheesta. Näinpä kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus ei tullut tässä tutkimuksessa kyseeseen.

6.2 Tutkimusmenetelmän kuvaus

Tutkimusmenetelmäksi tiedonhankintaa varten valitsimme teemahaastattelun eli puolistrukturoidun haastattelun. Teemahaastattelulla kyetään hakemaan vastauksia erilaisiin ongelmiin sekä tutkimaan erilaisia ilmiöitä. Menetelmällisesti teemahaastattelussa korostetaan sitä, miten ihmiset tulkitsevat asioita ja miten he antavat asioille merkityksiä, sekä sitä, miten merkitykset syntyvät vuorovaikutuksessa. (Tuomi & Sarajärvi 2009 75) Haastattelumuodoksi teemahaastattelu sopii erityisen hyvin silloin, kun tutkittavasta ilmiöstä halutaan saada uutta tietoa ja kun asiasta on vain vähän aikaisempaa tutkittua tietoa (KvaliMOTV).

Alusta alkaen oli selvää, että keräämme tietoa tutkimukseemme haastatteluiden avulla. Perehdyttyämme tutkimusmenetelmiin ja tutkimukseemme aiheeseen totesimme teemahaastattelun olevan tutkimukseemme tiedonhankintaan parhaiten soveltuva vaihtoehto.

6.3 Tutkimuksen kohdejoukon valinta ja eettiset tekijät

Laadullisessa tutkimuksessa on tärkeää kerätä tietoa sellaisilta henkilöiltä, joilla on mahdollisimman paljon kokemusta ja tietoa tutkittavasta aiheesta. Myös tutkimuksen luotettavuuden lisäämiseksi henkilövalinnoilla on suuri merkitys. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 85)

Tarkoituksenamme oli kerätä tietoa sellaisilta tahoilta, joilla olisi paras mahdollinen tietotaito ajokouluttamisesta oppilaitoksissa. Opinnäytetyön suunnitelmavaiheessa pohdimme haastateltaviksi valittavia tahoja, jolloin heti päädyimme valitsemaan mukaan Pelastusopiston ensihoidon- ja pelastustoiminnan jaoksen ja Poliisiammattikorkeakoulun. Näissä oppilaitoksissa on pitkät perinteet ajokoulutukseen, ja poliisit sekä palomiehet ajavat työelämässä paljonkin hälytysajoa. Kolmanneksi haastateltavaksi tahoksi suunnittelimme valittavan Rajavartiolaikoksen raja- ja merivartiokoulun, sillä ajokoulutus kuuluu rajavartijan perustutkin-

toon. Päätimme kuitenkin jättää Rajavartiolaitoksen pois laskuistamme, sillä rajavartijat ajavat työssään vain harvoin hälytysajoa.

Halusimme tietysti saada mukaan myös puhtaasti ensihoidon näkökulmaa ajokoulutukseen. Tutkiessamme ammattikorkeakoulujen opintosuunnitelmia, huomasimme, ettei oikeastaan yhdenkään ammattikorkeakoulun ensihoidon opinnoissa ole käytännön ajokoulutusta. Joten tällaisen koulun valinta yhdeksi haastateltavaksi ei olisi vastannut tutkimuksemme tarkoitusta. Siksi päädyimmekin jättämään ammattikorkeakoulut pois haastatteluvaihtoehtoistamme ja valitsemaan ensihoidon edustajan työelämästä. Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidon Imatran toimipisteen päädyimme valitsemaan, koska halusimme selvittää oman alueemme ajokoulutuksen tilannetta, ja lisäksi opinnäytetyömme ohjaaja suositteli paikkaa.

Pyysimme tutkimusluvan yhteydessä kunkin organisaation osoittamaan tutkimukseemme sopivimman henkilön haastattelua varten. Lähetimme myönnettyjen tutkimuslupien (liitteet 4–6) yhteydessä osoitetuille asiantuntijahenkilöille saatekirjeen (liite 1), teemat (liite 2) ja opinnäytetyösuunnitelman sekä suostumuslomakkeen (liite 3).

Poliisiammattikorkeakoululta haastattelimme liikennetiimin esimiestä, ylikomisario Matti Luomaa. Luoma on toiminut poliisina 29 vuotta, joista lähes 17 vuotta liikkuvassa poliisissa. Tällä hetkellä hän vastaa poliisiammattikorkeakoululla liikenteenopetuksesta ja ajoneuvokoulutuksesta. Kyseisissä tehtävissä hän on toiminut kaksi ja puoli vuotta. 1990-luvun loppupuolella Luoma suoritti liikenneopettajatutkinnon, jonka jälkeen hän toimi vähän aikaa opettajana autokouluissa.

Pelastusopistolta haastattelimme opettaja Raine Luukkosta ensihoidon ja pelastustoimen opetuksen puolelta. Peruskoulutukseltaan Luukkonen on sairaanhoitaja, ja hän on toiminut Pelastusopistolla opettajana 17 vuotta ja on siellä myös ajokouluttajana sairaankuljetuspuolella. Lisäksi hän on toiminut viimeiset seitsemän vuotta poliisin ja valtionhallinnon ajokouluttajana poliisin ajokoulutuskes-

kuksessa Pieksämäellä. Luukkonen on lisäksi käynyt kouluttajakurssit raskaan-
kaluston ja ennakoivan ajon saralla.

Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidosta haastattelimme apulais-
osastonhoitajana toimivaa Timo Tannista. Hän on koulutukseltaan lääkintävah-
timestari-sairaankuljettaja sekä ensihoitaja AMK. Ensihoidossa hän on työsken-
nellyt vuodesta 1992 ja esimiestehtävissä vuodesta 2009 lähtien. Tanninen on
toiminut myös opettajana Pelastusopistossa vuosina 1999–2003 ja Saimaan
ammattikorkeakoulussa vuosina 2008–2009.

Opinnäytetyössämme noudatimme hyvää tieteellistä käytäntöä. Sen mukaan
tutkimus kuuluu toteuttaa rehellisesti, huolellisuutta ja tarkkuutta noudattaen.
Raportointi suoritettiin tieteelliselle tutkimukselle asetettujen vaatimusten mu-
kaisesti, kunnioittaen muiden aikaisempien tutkijoiden julkaisuja ja saavutuksia.
Opinnäytetyötä varten anoimme tutkimusluvut osallistuvien asiantuntijoiden or-
ganisaatioiden ohjeiden mukaan. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012.)

Haastatteluun osallistuminen oli vapaaehtoista, ja asiantuntijoilla oli myös mah-
dollisuus kieltää nimensä julkaiseminen opinnäytetyössä, mutta toivoimme jo-
kaisen esiintyvän omalla nimellään opinnäytetyömme luotettavuuden lisäämi-
seksi. Suostumus varmistettiin ennen haastattelun aloittamista. Koottu teema-
haastatteluaineisto käsiteltiin luottamuksellisesti, eikä aineistoa luovutettu ulko-
puolisille. Opinnäytetyön valmistuttua aineistot hävitettiin asianmukaisesti.

6.4 Aineiston keruu ja analyysi

Idea opinnäytetyön tekemiseen syntyi koulussa syksyllä 2010, minkä jälkeen
aloimme etsiä tietoa aiheesta ja tehdä opinnäytetyön suunnitelmaa. Syksyllä
2011 oli suunnitelma valmis, ja kevään 2012 aikana haimme tutkimusluvut.
Loppukevään ja kesän 2012 aikana teimme haastattelut ja saadut tulokset ana-
lysoitiin syksyn 2012 kuluessa. Keväällä 2013 viimeistelimme opinnäytetyön
raporttimme ja esitimme työmme.

Teemahaastattelua varten valittiin teemat (liite 2), joiden mukaan haastattelussa edettiin. Teemojen lisäksi haastattelua varten teimme itsellemme etukäteen tarkentavia kysymyksiä, joita kysyimme haastattelun aikana, mikäli asia ei tullut haastateltavan tuomana ilmi. Laadimme teemat siten, että saisimme muodostamiimme tutkimuskysymyksiin mahdollisimman kattavat vastaukset haastatteluiden perusteella. Lähetimme tutkimusluvut saatuamme haastattelussa läpikäytävät teemat etukäteen haastateltaville sähköpostitse, jolloin heille jäi aikaa pohdita etukäteen vastauksiaan. Teemahaastatteluja varten matkustimme kulloisenkin haastateltavan luo, jolloin haastattelu tapahtui kasvotusten. Haastattelutapahtumaan varattiin aikaa noin yksi tunti ja haastattelut nauhoitettiin analysointia varten.

Haastatteluaineisto analysoitiin käyttäen aineistolähtöistä sisällön analyysimenetelmää, jolla muodostimme haastateltavien mielipiteistä yhteneväisiä kokonaisuuksia (Tuomi & Sarajärvi 2009, 109). Sisällönanalyysi perustuu tulkintaan ja päättelyyn, jossa edetään empiirisestä aineistosta kohti käsitteellisempää näkemystä tutkittavasta ilmiöstä (Tuomi & Sarajärvi 2009, 112). Aineistolähtöisessä analyysissä analyysiyksiköt valittiin aineistosta tutkimuksen tarkoituksen ja tehtävänasettelun mukaisesti. Avainajatus oli, että analyysiyksiköt eivät ole etukäteen sovittuja tai harkittuja. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 95.)

Varsinainen aineiston analyysi aloitettiin kuuntelemalla nauhurilta haastattelut ja kirjoittamalla haastattelut sanatarkasti auki tekstinkäsittelyohjelmaan. Tulostimme auki kirjoitetut haastattelut lukemisen helpottamiseksi. Tämän jälkeen perehdyimme haastatteluaineistoon. Valitsimme analyysiyksiköksi ajatuskokonaisuuden, sillä auki kirjoitetusta haastatteluista ei aina saanut selvää, mihin lause loppuu ja mistä seuraava alkaa. Seuraavaksi pelkistimme tekstiä, eli jätimme aineistosta huomiotta tutkimukselle epäolennaiset asiat ja alleviivasimme tutkimustehtäviimme vastaavat ajatuskokonaisuudet. Tämän jälkeen leikkelimme pelkistetyt ajatuskokonaisuudet irti tekstistä ja aloimme ryhmitellä niitä samankaltaisuuksien ja eroavaisuuksien mukaisesti. Tässä vaiheessa yhdistettiin samaa asiaa käsittelevät pelkistykset omiin ryhmiinsä ja muodostimme niistä alaluokkia, minkä jälkeen teippasimme ne pahviin kiinni. Seuraavaksi mietimme

tutkimustehtäviin sopivat yläluokat, joiden alle kokosimme alaluokat. Kokoavana käsitteenä käytimme teemoja.

6.5 Tutkimuksen luotettavuus

Tieteellisen tutkimuksen luotettavuuden kannalta on tutkimuksessa tärkeää pyrkiä tuottamaan mahdollisimman luotettavaa tietoa tutkittavasta aiheesta (Kylmä & Juvakka 2007, 127). Tulosten yhteys tutkimuksen aineistoon osoitetaan tutkimusaineistosta otetuilla suorilla lainauksilla. Niitä käytetään säästeliäästi ja valitaan vain sellaisia lainauksia, jotka kuvaavat tutkimusaineiston ja tutkimuksen tekijän tuloksen yhteyttä parhaiten. (Kylmä & Juvakka 2007, 167–168.)

Aineiston keruu on tapahtunut nauhoittamalla haastattelut, jolloin haastattelun aikana on pystytty keskittymään siihen, mitä haastateltava sanoo ja samalla on voitu esittää tarkentavia kysymyksiä. Aineiston auki kirjoitusta ei siis ole jouduttu tekemään tutkijan muistin eikä muistiinpanojen varassa, vaan on pystytty sanatarkasti kuuntelemaan, mitä haastateltava on sanonut. Näin on voitu varmistua siitä, että olemme saaneet luotettavasti ja tarkasti haastateltavien ajatukset ylös. Tutkimuksemme luotettavuutta lisää se, että haastateltavat ovat olleet halukkaita osallistumaan tutkimukseen. (Paunonen & Vehviläinen 2006, 155–156.)

7 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä tutkimuksessa pyrkimyksenämme oli saada käsitys ajokoulutuksen nykytilasta eri organisaatioissa sekä koota tietoa ajokoulutuksen järjestämisen avuksi ensihoitajakoulutuksen aikana.

Tutkimuksessa saimme paljon hyviä ehdotuksia siitä, miten ja millä tavalla ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi järjestää. Alla luemme keskeisimpiä tuloksia, joista koulutuksen kesto oli eräs esille noussut asia. Haastateltavien mielestä jo kolmen tai neljän päivän koulutuksella saataisiin huomattava parannus opiskelijoiden ajoneuvon hallintaan ja asenteisiin ajamista kohtaan. Mo-

lemmat edellä mainitut asiat nousivat myös tärkeiksi opetuksen painopisteiksi haastateltavien mielestä. Koulutus tulisi aloittaa teoriaopinnoilla, joiden jälkeen siirryttäisiin asteittain vaikeampiin ajoharjoitteisiin. Ajoharjoituksissa kouluttajana tulisi toimia henkilön, jolla on omaa hälytysajokokemusta. Simulaation hyödynnettävyys ajokoulutuksessa nousi myös esille, ja tulevaisuudessa sitä ehkä pysyttäisiin hyödyntämään opetuksessa. Opittujen tietojen ja taitojen sisäistäminen olisi tärkeää varmistaa testaamalla.

7.1 Nykyinen ajokoulutus haastatelluilla organisaatioilla

Tämän kappaleen alla kuvaamme Poliisiammattikorkeakoulun, Pelastusopiston ja Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden korkeakoulun nykyistä ajokoulutusta. Kuvaukset pohjautuvat haastatteluista saamiimme tietoihin.

7.1.1 Teoriaopetus

Poliisiammattikorkeakoululla poliisin perustutkinto kestää noin kaksi ja puoli vuotta, jona aikana käydään läpi yhdeksän lähiohjaintaksoa, yksi työharjoittelutakso ja yksi kenttätöjätakso. Lähiohjainnot oli järjestetty kuuden viikon pituisina jaksoina, joista lähes jokaisella oli liikenteen luokkaopetusta. Yhteensä liikenteenopetusta ja ajokoulutusta oli noin 220 tuntia, joista teoriaopetusta oli noin 150–160 tuntia. Nelosjaksolla oli pari tuntia ajofysiikkaa rataopetuksen pohjatuksena. Tämän enempää tietoa teoriaopintojen sisällöstä ei haastattelussa tullut esiin. Teoriatunneilla ei juurikaan käytetty valmiita oppikirjoja, vaan opetusmateriaalit olivat pääasiassa itse koottuja paketteja.

Pelastusopistolla pelastajan perustutkinnossa ajokoulutusta oli yhteensä kahden opintopisteen verran ja teoriaopintoja tästä kokonaisuudesta oli noin kuuden tunnin verran. Teoriatuntien aikana käytiin läpi lainsäädäntö, hälytysajon taktiikat sekä muodostelmassa ajaminen. Opetusmateriaaleina teoriaopinnoissa käytettiin Suomen pelastusalan keskusjärjestön julkaisemia materiaaleja sekä Tapaturva-nimisen yrityksen materiaaleja. Tapaturvan koulutusmateriaalit sisälsivät lainsäädäntöä, vinkkejä siitä, miten tulisi ajaa ja niissä myös käytiin läpi

erilaisia tilanteita, joissa onnettomuuksia saattaa tapahtua. Tapaturvan opetusmateriaali sisälsi myös videokuvaa.

Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidossa Imatran toimipisteessä ajokoulutuksen teoriaosuus toteutui poliisin noin puolitoistatuntisena luentona, jossa käytiin läpi hälytysajoneuvoilla ajamista ja mitä silloin tulee ottaa huomioon. Luentomateriaalin lisänä oli poliisin kuvaamaa videomateriaalia oikeista tilanteista.

7.1.2 Käytännönopetus

Poliisiammattikorkeakoulussa poliisin perustutkinnossa käytännönopetusta oli noin 70 tuntia. Ajokoulutus alkoi tutustumisella erilaisiin ajoneuvokalustoihin, ja samalla harjoiteltiin erilaisten tarkastusten tekemistä ajoneuvoille. Samanaikaisesti alkoivat ensimmäiset käsittelyharjoitukset poliisiammattikorkeakoulun käsittelyradalla, joiden tarkoituksena oli saada oppilaat hahmottamaan auton ääri- ja mahdollisimman tarkasti. Käsittelyharjoituksessa ajettiin sekä pujoteltiin etuperin että takaperin, ajettiin etuperin ja takaperin mahdollisimman lähelle estettä sekä ajettiin keilaporttien välistä. Harjoiteltiin myös taskuperuutusta molemmille puolille. Tämän harjoituksen jälkeen oppilailla oli vapaa mahdollisuus omatoimiseen harjoitteluun käsittelyradalla.

Kakkosjaksolla oli ohjattu kaupunkiajoharjoitus, jossa autokoulumaisesti mietittiin liikennesääntöjä ja ajotapoja. Nelosjaksolla oli kahdeksan tunnin kestoisen ratakoulutus ja neljän tunnin kaupunkiajoharjoitus. Seitsemännellä jaksolla järjestettiin maantieharjoitus, jossa harjoiteltiin auton kääntämistä tiellä, sekä ohituksia ja ohituksen perumisia. Samaan harjoitukseen sisältyi hälytysäänten kuuluminen ja valojen näkyvyyden havainnoiminen.

Liukkaan kelin rataharjoituksissa käytiin autokoulumaisesti läpi erilaisia jarrutuksia, väistöjä ja hätäväistöjä. Seitsemännellä jaksolla oli hälytysajoharjoitus suljetulla ajoharjoitteluradalla ja harjoituskaupungissa, joissa harjoiteltiin risteysten lähestymistä ja punaisia päin ajamista.

Koulutuksen seurannassa käytettiin ajo-opetuskorttia, johon merkittiin kaikki opiskelun aikana käydyt ajokoulutukset. Ajo-opetuskortista seuraava opettaja näkee, missä mennään ja mihin asioihin tulevassa harjoitteessa tulee kiinnittää huomiota. Koulutuksen alussa tehtiin ajosuorite, jossa arvioitiin opiskelijan ajokoulutuksen lähtötaso, ja sen jälkeen heikoimmille kuljettajille annettiin tarvittaessa tukiovetusta. Toisella jaksolla oli ryhmätyö, jossa pohdittiin arvioivan ajon pohjalta omaa liikennekäyttäytymistä ja muita esille tulleita asioita.

Toisen jakson lopussa oli käsittelykoe, jossa ajettiin käsittelyrata läpi aikaa vastaan. Radalla tehdyistä virheistä sai eriarvoisia virhepisteitä ja lopussa laskettiin, riittääkö suoritus ajokokeen läpäisyyn. Neljännellä jaksolla opiskelijoilla oli kaupunkiajokoe, jossa testattiin, oliko edelliset asiat opittu. Työharjoittelujaksolla poliisilaitoksen ajokouluttaja otti vastaan opiskelijalta ajonäytteen, jonka perusteella hän päätti, saako opiskelija ajoluvan harjoittelujakson ajaksi. Viimeisellä jaksolla oppilaat suorittivat poliisiautonkuljettajan näyttökokeen, joka koostuu kirjallisesta osiosta ja kuljettajan näyttökokeesta. Kirjallisessa osiossa testattiin hälytysajosäännöksiä ja poliisiajoneuvon erityisoikeuksien tunteminen. Kuljettajannäyttökokeessa testattiin noin puolentoista tunnin aikana koko ajo-opetuksen skaala läpi.

Pelastusopistolla pelastajan perustutkinnossa käytännön ajokoulutusta oli noin 48 tuntia. Ensimmäisenä ajokoulutuksen osalta tuli harjoitus, jossa tutustuttiin ajoneuvokalustoon. Tutustumisharjoitusta seurasi tutustumisajoharjoittelu, jossa ajettiin erilaisilla ajoneuvokalustoilla, sekä automaattivaihteisilla että manuaalivaihteisilla. Seuraavana ajoharjoituksena oli päivän mittainen ajoneuvon käsittelykoulutus, joka ajettiin pelastusopiston suljetulla harjoitusalueella. Tämän koulutuspäivän aikana harjoiteltiin peruuttamista peileistä sekä parkkeeraamista, ja näillä harjoituksilla haettiin auton ominaisuuksien ja ääriarvojen hahmottamista.

Pelastajan perustutkintoon sisältyi myös liukkaankelinajokoulutusta, jonka aikana päästiin tutustumaan ajonvakautusjärjestelmien hyötyihin liukkaalla ajaessa. Ajoharjoitteluradalla toteutettiin erilaisia harjoitteita, kuten kaarrejarrutuksia, hä-

täväistöjä ja hätäjarrutusväistöjä. Näissä harjoitteissa yksi opiskelija oli potilaana paareilla, jotta saadaan opiskelijoille käsitys siitä, miltä äkkinäiset ohjausliikkeet ja jarrutukset tuntuvat potilaasta. Tutkinnon aikana käytiin läpi myös pimeänajonkoulutus liukkaalla radalla, jossa tarkoituksena oli havainnollistaa opiskelijoille ajovalojen sekä hälytysvalojen näkyvyyttä pimeällä, sekä myös harjoitella väistöjä ja jarrutuksia.

Perusharjoitteiden jälkeen tehtiin soveltava harjoite, jossa ajoradalla oli kohtaamistilanne vastaantulevan ajoneuvon kanssa. Kohtaamisen jälkeen tiellä oli este ja se väistettiin tekemällä joko väistö, hätäjarrutus ja väistö tai hätäväistö. Harjoitteen tarkoituksena oli myös havainnollistaa, miten vastaantulevan ajoneuvon valot tekevät niin sanotun valoseinän ja ymmärtää oman auton oikea-aikaisen valojen vaihtamisen tärkeys. Sairaankuljetusjaksolla opiskelijat ajavat harjoitusalueella ensihoitotehtävien yhteydessä ajoharjoitteluradan kautta, jossa tekevät hätäjarrutuksen tai hätäväistön radalle rakennetun esteen mukaan.

Harjoitusalueella ajettavien kiireellisten hälytystehtävien yhteydessä opiskelijat käyttävät ajoneujensa hälytyslaitteita, jotta heiltä saataisiin pois niin sanottua ”pillihulluutta” ja ymmärrettäisiin, ettei hälytyslaitteiden päällä olo muuta fysiikan lakeja.

Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden toimipisteessä Imatran toimipisteessä ajokoulutus toteutettiin kerran vuodessa työvuoroon sisällytetyllä parin tunnin kestoisella liukkaana kelin ajoharjoituksella. Ajo toteutettiin rataolosuhteissa, joissa harjoiteltiin erilaisia väistö- ja jarrutustekniikoita käyttäen nopeuksia 60km/h ja 80 km/h. Tarkoituksena oli myös oppia ajoneuvon käsittely tilanteessa, jossa liian kovan tilannenopeuden takia kuljettaja menettää ajoneuvonsa hallinnan. Harjoitus pyrittiin tekemään pimeän aikana, jotta kyetään havainnoimaan lyhyiden ja pitkien ajovalojen merkitys eri tilanteissa, sekä vastaantulevan ajoneuvon valojen merkitys tiellä olevan esteen näkemiselle.

7.2 Mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää?

Haastateltavat olivat yksimielisiä ajokoulutuksen kestosta, jonka tulisi olla ainakin kolmen päivän pituinen, mahdollisesti jopa pidempi. Pelastusopiston opettajan Raine Luukkosen mielestä tämän mittaisella koulutuksella saavutettaisiin riittävä tietotaito siitä, miten tulee ajaa. Koulutuksen voisi järjestää yhdellä kertaa tai pariin osaan jaettuna, kertoo Matti Luoma Poliisiammattikorkeakoululta. Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidon apulaisosastonhoitajan Timo Tannisen mielestä ajokoulutuksen keston tulisi olla jopa kolmesta – viiteen opintopistettä.

7.2.1 Teoriaopetus

Kaikkien haastateltavien mielestä ajokoulutus tulisi aloittaa teoriaopinnoilla, joihin sisältyisivät lait, asetukset ja säädökset hälytysajosta. Luoman mukaan teoriaopetukseen tulisi käyttää kahdesta neljään tuntia ja siinä pitäisi tuoda myös potilasturvallisuus näkökulma esiin.

Jokainen haastateltava oli sitä mieltä, että asennekasvatus on tärkeä osa opetusta, ja sitä tulisi korostaa läpi koko koulutuksen. Luukkosen mukaan asennekasvatuksen eräänä tavoitteena olisi saada opiskelijat ymmärtämään, etteivät hälytyslaitteet kumoa fysiikan lakeja, ja sen takia nopeudet tulee suhteuttaa tilanteen mukaan. Hälytysajossa kohteeseen perille pääsy oli kaikkien haastateltavien mielestä tärkein asia, joka opiskelijoiden tulisi sisäistää, sillä ambulanssi, joka ei tavoita potilasta, on hyödytön.

Sinne asennepuolelle täytyisi saada että, tärkeintä siinä hälytysajossa on se perillepääsy, että se ei paljoo auta jos joku on hätää kärsimässä ja ambulanssi on rusinana liikennevaloissa ja ei pääse perille.

7.2.2 Käytännönopetus

Käytännönopetus tulisi aloittaa kaikkien mielestä ajoneuvon peruskäsittelyn opettelulla, sillä joillakin opiskelijoilla voi olla ajokokemusta hyvin vähän ja var-

sinkin isoilla pakettiautoilla ajamiskokemus olematonta. Luoman kertoman mukaan käsittelyharjoituksilla pyrittäisiin saamaan ajoneuvon ääriviivat tutuiksi. Luukkosen mukaan käsittelyharjoitusten tulisi sisältää pujotteluja, parkkeeraamista, peruuttamista peilien kautta sekä taskuun peruuttamista. Tanninen tuo esiin ambulanssin hallintalaitteiden säätämisen tärkeyden ennen ajon alkua, sisältäen penkin, ratin ja peilien säädön.

Toki tämmöseen koulutukseen pitää sisällyttää sitä käsittelyajoharjoitusta aika paljonkin, että tulee ne ambulanssin ääriviivat tutuiksi, että missä sen auton kulmat menee, että ne täytyis tietää. Koska ambulanssiki joutuu ajaa hirveen ahtaisiin paikkoihin ja tehdä käännöksiä tuolla tien päällä.

Kaikkien mielestä ajokoulutuksen tulisi sisältää ajoharjoittelua ajoradalla, jotta saadaan tuntumaa ajamiseen. Luoma nostaa tässä vaiheessa esiin ennakoivan ajon kurssin, jonka hänen mielestään tulisi olla kaikille pakollinen. Lisäksi Luukkonen korostaa ajoharjoituksia erilaisilla ambulansseilla. Hänen mukaansa ajamista tulisi harjoitella manuaalivaihteisella ja automaattivaihteisella ambulanssilla sekä myös ambulanssilla, jossa on ja ei ole ajonvakautusjärjestelmää.

Ajoharjoitteita tulisi tehdä erilaisissa olosuhteissa sekä liukkaalla että pitävällä alustalla. Lisäksi tulisi harjoitella erilaisia toimintamalleja hätätilanteita varten, kuten hätäjarrutusta, väistöä, hätäväistöä ja kaarrejarrutusta.

Hätäväistöjä, niin liukkaalla kuin sitten pitävällä alustalla, ollaan ihan kuivalla asfaltilla, niin myös sinne puolelle harjotusta, koska ne on kuitenkin ihan erilaisia elementtejä ja voimat on ihan erilaiset, sivuttaisvoimat ku ollaan pitävällä alustalla.

Itse hälytysajokoulutuksessa tulisi oppilaan saada tuntumaa hälytyslaitteet päällä ajoon, jotta saataisiin niin sanottua pillikuumetta pois, mainitsee Luukkonen. Hälytysajokoulutuksella saataisiin oppilaiden tietoisuuteen se, etteivät kanssa-autoilijat välttämättä näe, eivätkä kuule ambulanssin hälytyslaitteita, ja tämä riski tulee osata huomioida hälytysajossa. Luukkonen kertoo, että jokaisella hälytysajoa ajavalla tulisi olla niin hyvä ajoneuvonkäsittelytaito, ettei hän aiheuta vaaraa toisille, itselleen eikä potilaalle.

Tanninen nostaa esiin simulaatiokoulutuksen mahdollisuudet muun ajokoulutuksen lisänä tukemassa oppimista. Hän myös nostaa esiin ajatuksen siitä, että jos opiskelija olisi hyväksytysti suorittanut teoriaopinnot, ajoharjoittelut suljetulla alueella sekä lisäksi simulaatioharjoitukset, voitaisiin antaa hänen ajaa työharjoittelun yhteydessä ambulanssia muun liikenteen seassa. Tannisen mielestä perustason ensihoidon harjoittelun aikana opiskelija voisi ajaa kiireettömällä tehtävillä ja vastaavasti hoitotason ensihoidon harjoittelussa voisi opiskelija mahdollisesti ajaa hälytysajoa.

Luoman ehdotus olisi järjestää koulun alussa lähtötasotesti, jolla selvitetäisiin, kuinka paljon kukin opiskelija tarvitsisi ajokoulutusta. Lisäksi vielä koulutuksen loppupuolella järjestettäisiin käsittelyajokoe, jossa arvioitaisiin opiskelijan osaaminen ajoneuvon käsittelyn osalta.

7.3 Miten ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi toteuttaa?

Haastateltavien mielestä ajo-opetuksen tulee tapahtua ammattitaitoisten opettajien pitämänä. Lisäksi käytännön ajokoulutusta tulisi pitää sellaisen henkilön, jolla on itsellään kokemusta hälytysajosta. Luukkosen mielestä ammattitaitoisen ajokouluttajan tulisi olla poliisin tai sairaankuljetuksen puolelta, ja hänellä tulee olla oikea ajatusmalli ja asenne kouluttamiseen. Tannisen mukaan olisi hyvä, että osan teoriaopetuksesta pitäisi hälytysajokokemusta omaava poliisin, pelastuspuolen tai ensihoidon edustaja ja osan teoriakoulutuksesta autokoulunopettaja.

Tannisen mukaan ensihoidossa tehtävien työharjoitteluiden aikana tulisi opiskelijalla olla mahdollisuus ajaa ambulanssia kansalaistehtäviä suorittaessaan. Tämä tietysti edellyttäisi tiettyjen edeltävien opintojen hyväksytysti suorittamista. Luukkonen suosittelisi ajokoulutuksen järjestämistä ostopalveluna, sillä kouluilla ei ole kalustoa, eikä ajoharjoitteluratoja järjestää opetusta itse.

Ois mahollisuus et on käyty se teoria osuus, sen jälkeen pääsis suljetulla alueella, pelastusopiston tyyppisellä alueella, harjottelemaan sitä auton ajamista. Kyl mie vaan nostan simulaation sieltä hyvin tärkeeks asiaks, sitä päästäis har-

jottelee kunnan simulaattorilla mikä ois oikeesti suunniteltu hälytysajoneuvon ajamiseen. Ja sitten ku ne kolme asiaa ois, sen jälkeen ne ihmiset vois harjotella, osana tätä työharjoittelua sitä hälytysajoa.

Ajokoulutus tulisi toteuttaa siten, että ensiksi käytäisiin läpi teoriaosuus, jonka jälkeen siirryttäisiin käytännön harjoitteisiin. Teoriaosuudessa käytäisiin lait, asetukset ja liikennesäännöt läpi. Koko ajokoulutuksen ajan pyrittäisiin saamaan muokattua opiskelijoiden asennetta ajamista kohtaan kypsempään suuntaan.

Ajokoulutuksen onnistumisen kannalta olisi tärkeää se, että kaikki opiskelijat pääsisivät ajoharjoitteluradalle ajamaan. Luoman mukaan esimerkiksi autokouluilla on ympäri Suomea ajoharjoitteluratoja, joita voisi käyttää ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutukseen. Lisäksi näitä kyseisiä ratoja voitaisiin käyttää turvaliseen hälytysajoharjoitteluun, koska radat ovat suljettuja. Näiden ratojen huonona puolena on se, ettei niilläkään voida käyttää maantienopeuksia, mikä olisi oleellista hälytysajokoulutuksessa. Luoma lisäisi vielä kaupunkiajoharjoituksen koulutukseen, koska ajaminen kaupungissa ja maantiellä on erilaista.

Käytännönharjoittelut tulisi aloittaa ajoneuvon peruskäsittelystä, kuten sisältö-kohdassa kuvailtiin, edeten portaittain yhä haastavampiin ajoharjoituksiin ja viimeisenä olisi hälytysajoharjoituksia pillit ja vilkut päällä. Ajoharjoitukset tulisi tehdä sekä liukkaalla että pitävällä alustalla, ja molemmilla alustoilla harjoiteltaisiin erilaisia ajon aikana mahdollisesti vastaantulevia hätätilanteita.

Simulaatiokoulutuksen käyttö ajokoulutuksessa jakaa haastateltavien mielipiteitä, kuitenkin kukaan ei tyrmää simulaatiokoulutuksen soveltuvuutta ajo-opetuksen osana. Luoma mieltää simulaatiokoulutuksen hyväksi koulutustavaksi hälytysajon opetteluun. Luukkosen mielestä simulaatiokoulutus sopii paremmin siihen tilanteeseen, kun ei ole tarjota aitoa ajokokemusta. Luoman mukaan simulaattorilla saataisiin erilaisia ja todenmukaisia harjoitteita aikaiseksi. Tanninen ja Luukkonen ovat yhtä mieltä siitä, että simulaattorissa tulisi olla ohjaajana itse hälytysajoa ajanut henkilö, jolla olisi lisäksi simulaatio-ohjaajan koulutus. Luukkonen mainitsee simulaatiosta saatavan mahdollisimman suuren

hyödyn irti, kun on pätevä kouluttaja, joka vetää simulaatiota. Tanninen toteaa, että simulaatio-opetusta voisi olla jopa 38 tuntia jaettuna koulutuksen eri vaiheisiin. Luukkonen kertoo simulaatio-opetuksen soveltuvan vain hätätilanteiden sekä liikennetilanteiden läpikäyntiin.

Ajokoulutuksen läpikäytyään opiskelijan osaaminen testattaisiin kirjallisella kokeella sekä ajokokeella. Luoman mukaan pitäisi olla valtakunnallinen koulutuspaketti ajamisesta sekä osaamisen testaus ja ne pitäisi läpäistä, jotta pääsisi ajamaan hälytysajoa.

Luukkonen nostaisi vielä ensihoidon erikoispiirteensä esiin potilaan huomioimisen kuljetuksen aikana. Opiskelijoiden tulisi ymmärtää potilaaseen kohdistuvat liike-energiat ajon aikana ja ymmärtää, miltä potilaasta tuntuu ajonopeuden sekä ajoneuvon käsittelyn vaikutus kuljetuksen aikana.

Mitä se on sitte ku me vielä kuljetetaan sitä potilasta, että miten silloin tulee ajaa, nii se on yks erittäin tärkeä asia. Minkälaisia liike-energioita sitten siihen potilaaseen kohdistuu sielä ja miltä se potilas tuntee sen, että sen ymmärtäis sitten sen ajonopeuden merkityksen, sekä sitten sen ajoneuvon käsittelyn muutenkin sen kuljetuksen aikana.

8 POHDINTA

Alun perin opinnäytetyömme tavoitteena oli luoda ajokoulutuksesta malli ensihoitajaopiskelijoille. Työn edetessä tavoite kuitenkin hioutui nykyiseen muotoonsa. Opinnäytetyömme tavoitteena oli kuvata teemahaastattelun avulla asiantuntijoiden näkemyksiä siitä, millaista ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi olla ja mitä sen tulisi sisältää. Haastatteluista saatuja tuloksia voitaisiin hyödyntää suunniteltaessa ajokoulutusta ensihoitajaopiskelijoille. Lisäksi tavoitteenamme oli selvittää, millaista ajokoulutusta muiden hälytysajoa suorittavien ammattiryhmien ammatillisessa koulutuksessa järjestetään.

Mielestämme saavutimme tutkimuksen tavoitteet hyvin. Saimme asiantuntijoilta kattavat kuvaukset siitä, kuinka heidän organisaatiossaan järjestetään ajokoulu-

tusta. Haastattelemissamme oppilaitoksissa ajokoulutusta järjestetään reilusti verrattuna Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoitoon, tämä johtuu oppilaitosten ja työelämän erilaisesta perustehtävästä. Työelämää koskevia tuloksia ei voida yleistää, koska olemme käsitelleet vain yhden toimipisteen käytäntöjä. Asiantuntijat ottivat hyvin kantaa siihen, mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää ja miten se tulisi toteuttaa.

Saatuja tuloksia voidaan hyödyntää ammattikorkeakoulussa ensihoitajien ajokoulutusta suunniteltaessa ja mikseipä myös lähihoitajien ajokoulutuksen suunnittelussa. Näitä samoja tuloksia voitaisiin mielestämme hyödyntää myös ensihoitajien täydennyskoulutuksessa ajokoulutuksen osalta. Saatuja tuloksia voitaisiin käyttää lisäksi ensihoidon toimipisteiden sisäistä ajokoulutusta suunniteltaessa.

Teemahaastatteluissa olisimme voineet onnistua paremmin, mikäli menetelmästä olisi ollut aikaisempaa kokemusta. Olisi ollut tärkeää osata kysyä tarkentavia kysymyksiä sellaisista aiheista, joita haastateltavat toivat ilmi ja joita emme olleet ajatelleet aiemmin. Nyt haastatteluista saatu tieto jäi joiltain osin hieman vajavaiseksi, kun tarkentavat kysymykset jäivät uupumaan. Ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen sisältöä ja toteutusta käsittelevät teemat olivat liian lähellä toisiaan, jolloin haastateltavilla tuntui olevan vaikea vastata, sillä he joutuivat kertaamaan samoja asioita viimeisessä teemassa.

Haastatteluita purettaessa ja tuloksia analysoitaessa huomasimme, että teemat olisi pitänyt käsitellä eri järjestyksessä. Ensin olisi kannattanut kysyä asiantuntijoiden mielipiteitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutukseen ja viimeisenä kulloisenkin tahon omasta ajokoulutuksesta. Nyt jokainen asiantuntija kertoi paljon heidän omasta ajokoulutuksesta ja jälkimmäisissä teemoissa he välillä vain viittasivat, että tulisi järjestää samalla tavalla kuin heillä järjestetään, eivätkä näin ollen kuvanneet kovinkaan tarkasti, millaista ja millä tavalla koulutusta tulisi järjestää.

Sisällönanalyysiä tehdessä heräsi kysymys siitä, olisiko tutkimuksen kannalta ollut järkevämpää haastatella ainoastaan oppilaitosten edustajia, jolloin tulokset olisivat olleet enemmän vertailtavissa keskenään. Tutkiessamme vaihtoehtoja huomasimme, ettei yhteenkään ensihoitaja AMK-tutkintoon kuulu varsinaista ajokoulutusta, joten rajasimme ammattikorkeakoulut pois ja valitsimme ensihoidon edustajan työelämästä. Tutkimusresurssit ovat olleet rajalliset, joten olemme tietoisesti rajanneet tiedonantajien määrän vähäiseksi, ja siksi olemme haastatelleet vain yhtä työelämäedustajaa. Olisimme mieluummin ottaneet useampia haastateltavia, jolloin tulokset olisivat olleet kattavampia, mutta työmäärä olisi kasvanut kohtuuttoman suureksi. Pitää muistaa, että tämä on vain opinnäytetyö ja olisi ollut huomattava ero haastatella esimerkiksi kuutta henkilöä kolmen sijaan.

Tutkimuksen tekemisen mielekkyyttä lisäsi oma kiinnostuksemme aiheeseen. Lisäksi haastattelukäynnit Pelastusopistossa, Poliisiammattikorkeakoulussa sekä Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidossa Imatran toimipisteessä innosti meitä jatkamaan työn tekoa.

Tutkimuksen aikana nousi esiin muutamia jatkotutkimusaiheita. Eräs niistä olisi simulaation hyödyntäminen ajokoulutuksessa ja hälytysajokoulutuksessa. Olisi mielenkiintoista tietää, miten simulaatiota pystyttäisiin parhaiten hyödyntämään ajokoulutuksessa. Lisäksi suurempana projektina ja yhteistyössä muiden alojen kanssa voisi olla mahdollista rakentaa hälytysajosimulaattori. Toinen jatkotutkimusaihe olisi tehdä toiminnallinen opinnäytetyö, jossa yhteistyötahojen kanssa koottaisiin ensihoitajaopiskelijoille ajokoulutuksen opintokokonaisuus, käyttäen apuna tämän opinnäytetyön tuloksia.

Opimme tutkimusprosessin aikana tieteellisen tekstin kirjoittamista sekä laadullisen tutkimuksen perusteita. Opimme myös tiedonhakua erilaisista tietokannoista sekä lähdekriittisen ajattelun soveltamista tietoa etsittäessä. Opimme ajokoulutuksessa tarvittavan asennekasvatuksen tärkeyden työtä tehdessämme.

Tutkimuksen tulokset vahvistavat käsityksemme siitä, että ensihoitajaopetukseen tulisi ehdottomasti kuulua ajokoulutusta. Haastateltavien mielestä ajokoulutuksesta tulisi säätää jopa laissa, jotta se saataisiin ensihoidon opintokokonaisuuteen mukaan. Kolmesta neljään päivää kestäväällä koulutuksella saavutettaisiin jo merkittäviä hyötyjä ajoneuvon hallintaan, sekä asenteisiin ajamista kohtaan. Ensihoidon näkökulmasta olisi tärkeää ottaa huomioon potilaan asema, eli se, kuinka liike-energiat vaikuttavat potilaaseen ajon aikana.

LÄHTEET

Ajokorttiasetus 1990/845

Ajokorttilaki 2011/386

Ajoneuvohallintokeskus. 2004. Opetussuunnitelma. B-luokan kuljettajaopetus.

Ambulanssinkuljettajien ajoharjoittelukoulutuksen kehittäminen 2007. Kirjallinen kysymys eduskunnassa (Satonen, Arto /kok)

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/kk_315_2007_p.shtml (Luettu 31.1.2011)

D.A.R.E Product Oy.

http://dare.fi/site/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=3&Itemid=5 (Luettu 15.3.2012)

Heikkinen, A. 2009. Pelastustoimen Hälytysajo-onnettomuudet. Pelastusopisto. Palopäälylystön koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

Kuisma, M., Holmström, P. & Porthan, K. (toim.) 2009. Ensihoito. 1.-2. painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Kulju, M. & Pappinen, T. 2011. Siirtokuljetus osana ensihoitotyön potilasturvallisuutta. Savonia-ammattikorkeakoulu. Hoitotyön koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

KvaliMOTV. Teemahaastattelu.

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_2.html (Luettu 10.3.2013)

Kylmä, J., Juvakka, T. 2007. Laadullinen terveystutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy.

Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. SoleOPS.

https://soleops.kyamk.fi/opsnet/disp/fi/ops_ojYllapito/edi/tab/ops?ryhman_id=4669317&opinkohd=3487220&id2=4669421&valkiel=fi&stack=push (Luettu 18.2.2012)

Liikenneministeriön päätös ajokorttiasetuksen soveltamisesta 1990/846

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

http://www.ake.fi/AKE/Ajokotit_ja_tutkinnot/Tutkinnot/Tutkinnot.htm (Luettu 1.11.2011)

Metropolia ammattikorkeakoulu. Opinto-opas.

<http://opinto-opas-ops.metropolia.fi/index.php?rt=index/nuoretJaAikuiset/SE11S2/32665&lang=fi#22924> (Luettu 18.2.2012)

Mikkonen, V. 2008. Simulaattorien hyödyntäminen ajo-opetuksessa ja kuljettajantutkinnossa.

<http://m.trafi.fi/filebank/a/1321969262/cfa94d604a557b62e2bebf81c7cd9d7b/1325-AKE0808Simulaattorienhyodyntaminen.pdf> (Luettu 7.3.2013)

Opetusministeriö. 2006. Ammattikorkeakoulusta terveydenhuoltoon. Koulutuksesta valmistuvien ammatillinen osaaminen, keskeiset opinnot ja vähimmäisopintopisteet. Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2006:24.

Oulun seudun ammattikorkeakoulu, Opinto-opas.

http://www.oamk.fi/koulutus_ja_hakeminen/opiskelu_oamkissa/opinto-opas/koulutusohjelmat/index.php?sivu=oj&koodi1=O2008EH&kieli=FI&opas=2010-2011&lk=s2010&vuosi=10S11K&t=harj (Luettu 18.2.2012) ja

http://www.oamk.fi/koulutus_ja_hakeminen/opiskelu_oamkissa/opinto-opas/koulutusohjelmat/index.php?sivu=oj&koodi1=O2009EH&kieli=FI&opas=2010-2011&lk=s2010&vuosi=10S11K&t=harj (Luettu 18.2.2012)

Paunonen, M. & Vehviläinen-Julkunen, K. 2006. Hoitotieteen tutkimusmetodiikka. 1.-4. painos. Helsinki: WSOY Oppimateriaalit Oy.

Pelastajan koulutusohjelma. Pelastajatutkinto. Opetussuunnitelma. 2009.

[http://www.pelastusopisto.fi/pelastus/images.nsf/files/3352D6913D60A378C2257641002A90E6/\\$file/Pelastaja%20-ops%2068%20-%2071.pdf](http://www.pelastusopisto.fi/pelastus/images.nsf/files/3352D6913D60A378C2257641002A90E6/$file/Pelastaja%20-ops%2068%20-%2071.pdf) (Luettu 19.11.2011)

Poliisin perustutkinto. Opinto-opas 2011-2012. Poliisiammattikorkeakoulu.

[http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/344221698A13DF4FC22578F0003602F5/\\$file/opinto_opas_petu_0811.pdf](http://www.polamk.fi/poliisi/poliisioppilaitos/home.nsf/files/344221698A13DF4FC22578F0003602F5/$file/opinto_opas_petu_0811.pdf) (Luettu 18.2.2012)

Sairaankuljetuksen ajokoulutus, 2010. Toimenpideoite (Tallqvist, Tarja /kd ym.)

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/tpa_60_2010_p.shtml (Luettu 31.1.2011)

Savonia ammattikorkeakoulu, Opetussuunnitelma.

<http://portal.savonia.fi/amk/opiskelijalle/opetussuunnitelmat/sosiaali-ja-terveysala-kuopio?konr=2484&ojnr=34566&yks=KS> (Luettu 18.2.2012)

Suomen ensihoitoalan liitto ry. 2007. Julkilausuma. Ensihoidon potilasturvallisuuteen tulee kiinnittää enemmän huomiota myös sairaankuljetuksen aikana.

<http://www.sehl.fi/index.phtml?s=66> (Luettu 13.5.2011)

Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. 2007. Hälytysajo-opas. 3. uusittu painos. Savion kirjapaino.

Tampereen ammattikorkeakoulu. Opinto-opas 2010-2012.

<http://opinto-opas.tamk.fi/ops/opas/ops/kops.php?y=2010&c=714&lang=fi&mod=6477> (Luettu 18.2.2012)

Tapaturva Oy. <http://www.tapaturva.fi> (Luettu 11.3.2013)

Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, Potilas turvallisuutta taidolla –verkkopalvelu. http://www.thl.fi/fi_FI/web/potilasturvallisuus-fi/mita-on-potilasturvallisuus (Luettu 20.11.2011)

Tieliikenneasetus 1982/182

Tieliikennelaki 1981/267

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 6. uudistettu laitos. Helsinki: Tammi.

Turun ammattikorkeakoulu. SoleOPS.

https://ops.turkuamk.fi/opsnet/disp/fi/ops_OpetTapTeks/tab/tab/sea?opettap_id=3209852&opettap_kohde=&soleid=49fea89c3a686254ca6e4f817e5d2fce&stack=push (luettu 18.2.2012)

Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa
http://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_verkkoversio180113.pdf (luettu 5.3.2013)

Työturvallisuuslaki 2002/738

Kevät 2012

Sosiaali- ja terveysala, Lappeenranta
Ensihoidon koulutusohjelma

SAATE

Hyvä asiantuntija!

Olemme kaksi ensihoitajaopiskelijaa Saimaan ammattikorkeakoulusta ja teemme opinnäytetyötä aiheesta ajokoulutuksen opetusmalli ensihoitajaopiskelijoille. Työhön tarvitsimme asiantuntijatietoutta, jota toivomme saavamme Teiltä. Työn tarkoituksena on luoda malli ensihoitaja (AMK) opetuksen ambulanssin ajokoulutukseen.

Teidän osallistumisenne on tärkeää opinnäytetyömme toteuttamisen kannalta, sillä Suomessa on vähän viranomaisajo-opetuksen ammattilaisia. Teemme opinnäytetyötä kyseisestä aiheesta, koska mielestämme ajokoulutusta ei tarjota tarpeeksi koulutuksen aikana. Kuitenkin hälytysajo on vaativa tehtävä ja vaikuttaa potilasturvallisuuteen kuten varsinaiset ensihoidolliset toimenpiteet. Valmiissa opinnäytetyössä esiteltävä ajokoulutuksen opetusmalli tulee pohjautumaan kolmen eri asiantuntijan haastatteluista koottuihin kokemuksiin ja mielipiteisiin.

Haastattelu tullaan toteuttamaan temahaastatteluna ja teemat ovat tämän saatteen liitteenä, jotta voitte pohtia vastauksianne etukäteen. Haastattelu tullaan nauhoittamaan myöhempää aineiston purkua ja analyysia varten. Haastattelun tulemme analysoimaan sisällönanalyysin menetelmällä, jolla haemme yhteneväisyyksiä, eroavaisuuksia ja hyviä käytänteitä haastateltavien henkilöiden kokemuksista sekä mielipiteistä. Aineisto käsitellään täysin luottamuksellisesti ja haastattelunauhoitukset sekä kirjallinen materiaali tullaan hävittämään opinnäytetyön valmistuttua.

Kertaluontoinen haastattelu tullaan suorittamaan kevään tai kesän 2012 aikana ja opinnäytetyön olisi tarkoitus valmistua vuoden 2012 lopulla. Tarkempi haastatteluajankohta sovitaan myöhemmin. Tulemme haastattelemaan Teitä paikanpäälle ja haastatteluun varataan aikaa noin tunti. Haastatteluun lupautuneelta tullaan pyytämään kirjallinen suostumus haastatteluun.

Jos Teillä tulee mieleenne jotain tutkimukseen tai haastatteluun liittyviä kysymyksiä, voitte ottaa meihin yhteyttä sähköpostitse tai puhelimitse.

Etukäteen yhteistyöstä kiittäen

Atte Pihkala ja Juha Kangasniemi
Puhelinnumero: xxx-xxxxxxx
Sähköposti: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

HAASTATTELUN TEEMAT

1. Millaista ajokoulutusta teillä on nyt?
2. Mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää?
3. Miten ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi toteuttaa?

Sosiaali- ja terveysala, Lappeenranta
Ensihoidon koulutusohjelma

Kevät 2012

SUOSTUMUS

Olen saanut riittävästi tietoa tästä ”Ajokoulutuksen opetusmalli ensihoitajaopiskelijoille” -
opinnäytetyöstä ja olen ymmärtänyt saamani tiedon. Olen voinut esittää kysymyksiä ja
olen saanut kysymyksiini riittävät vastaukset. Suostun osallistumaan tähän tutkimukseen.

Saako nimenne julkaista opinnäytetyön raportissa? Kyllä Ei

Paikka

Aika

Haastateltava

Opiskelijat

Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymä
Sosiaali- ja terveystyöpiiri
Kehittämissuunnittelija

Viranhaltijapäätös

1

16.04.2012 Dnro 238/13.00/2012

§ 10/2012/ Tutkimuslupapäätös

TUTKIMUSLUPA / Juha Kangasniemi ja Atte Pihkala

Päätös

Teille on myönnetty tutkimuslupa koskien tutkimustanne "Ajokoulutuksen opetusmalli ensihoitajaopiskelijoille".

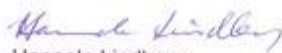
Loppuraportti tulee toimittaa sähköisenä Eksotelle, jotta se voidaan mahdollisesti julkaista verkkosivuillemme.

Lappeenrannassa 16.4.2012



Minna Jokinen
Kehittämissuunnittelija
Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystyöpiiri
Koulutuspalvelut
PL 24
53101 Lappeenranta
puh. 044-7914863
minna.jokinen@eksote.fi

Tämä päätös on postitettu asianosaisille 17.4.2012



Hannele Lindberg
sihteeri

HAKEMUS TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMISEKSI POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUSSA

Hakemuslomake toimitetaan täytettynä Poliisiammattikorkeakoulun kirjaamon virkasähköpostiosoitteeseen
polamk@polisi.fi

TUTKIMUS ON LUONTEELTAAN

- Opinnäytetyö Muu tieteellinen tutkimus
 Muu tutkimus-, kehittämis- tai selvitystyö, mikä?

1 Tutkimuksen nimi	Ajokoulutuksen opetusmalli ensihoitajaopiskelijoille
2 Tutkimuksen laatimisesta vastaava organisaatio/ tutkijaryhmä/ tutkija ja tutkimuksen rahoitusperusta	<p>a) Tutkimuksen laatimisesta vastaava organisaatio/ tutkijaryhmä/ tutkija Saimaan ammattikorkeakoulu Ensihoidon koulutusohjelma</p> <p>b) Tutkimuksen rahoittajat -</p> <p>c) Tutkimuksen toteuttamiseksi on edellisten lisäksi haettu rahoitusta seuraavilta tahoilta (ei vielä päätöstä) -</p>
3 Tutkimuksen toteuttajat, tutkimustyön suorituspaikka	<p>a) Tutkimuksen vastuullinen johtaja (ml. opinnäytetyön ohjaaja) Opinnäytetyön ohjaaja Lehtori Simo Saikko</p> <p>b) Tutkijat Atte Pihkala Juha Kangasniemi</p> <p>c) Tutkimuksen suorituspaikka ja sen osoite Saimaan ammattikorkeakoulu Skinnarilankatu 36, 53850 Lappeenranta</p>
4 Yhteyshenkilö yhteystietoineen	<p>Atte Pihkala [Puhelinnumero]</p>
5 Tutkimuksessa kerättävän aineiston käyttötarkoitus ja -aika	<p>Tutkimuksessa kerättävien tietojen/tutkimusaineiston käyttötarkoitus Opinnäytetyön tarkoituksena on kuvata teemahaastatteluin kolmen alan huippuosaajan kokemuksia ajokoulutuksesta, joiden pohjalta voidaan laatia ensihoitaja (AMK) -tutkintoon ajokoulutuksen opetusmalli, joka antaisi hyvät valmiudet turvalliseen ja ammattitaitoiseen hälytysajoneuvon kuljettamiseen. Haastattelemme yhtä edustajaa seuraavista organisaatioista: Pelastusopiston ensihoidon ja pelastustoiminnan opetuksesta, Poliisiammattikorkeakoululta ja Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveystieteiden ensihoidosta.</p> <p>Haemme vastauksia seuraaviin kysymyksiin: 1) Miten ajokoulutus toteutuu näiden asiantuntijoiden kuvaamana nykyisin? 2) Mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää? 3) Miten ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi toteuttaa?</p>

	<p>Teemahaastattelun nauhoitteen perusteella kirjoitamme haastattelun sanatarkasti auki, jonka jälkeen suoritamme aineistolle sisällön analyysin. Vertailemme syntynyttä aineistoa muista haastatteluista saamiimme aineistoihin, etsien haastateltavien puheista yhteneväisiä kokonaisuuksia. Haastatteluista yhteisesti esille nousseiden asioiden pohjalta voidaan laatia ehdotus opetusmalliksi ensihoitajien ajokoulutukseen.</p>
	<p>Tutkimuksessa kerättävien tietojen/tutkimusaineiston käyttöaika Tutkimuksessa kerättyjä tietoja käytetään opinnäytetyön valmistumiseen asti. Opinnäytetyön arvioitu valmistumisaika on vuoden 2012 loppupuoli.</p>

HAKEMUS TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMISEKSI POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUSSA

<p>6 Tutkimuksessa kerättävän aineiston määrittely (menetelmät, tutkimuksen kohdehenkilöt, aineiston muoto)</p>	<p>Tutkimuksessa kerättävän aineiston määrittely Kvalitatiivinen tutkimus, menetelmänä teemahaastattelu. Toivomme organisaation osoittavan meille haastatteluun halukkaan ajokoulutuksen asiantuntijan. Haastattelu tullaan suorittamaan paikan päälle ja haastattelu nauhoitetaan myöhempää analysointia varten.</p>
	<p>Sisältääkö tutkimusaineisto henkilötietoja tai muutoin luottamuksellisia tai salassa pidettäviä tietoja? Ei sisällä. Toivomme kuitenkin, että saamme mainita haastateltavan henkilön nimen sekä valottaa hieman hänen työtaustansa nykyisessä työorganisaatiossa tutkimuksemme luotettavuuden lisäämiseksi.</p>

<p>7 Tutkimusaineiston suojaus</p>	<p>Tutkimusaineiston suojaus: tietojenkäsittely- ja säilytystilojen suojaus ja valvonta: Tutkimusaineistoa tullaan käsittelemään luottamuksellisesti ja ne tullaan hävittämään opinnäytetyön valmistuttua.</p>
	<p><input type="checkbox"/> Pääsy tietojärjestelmiin on valvottua, miten:</p>
	<p><input type="checkbox"/> Käyttöoikeudet on rajattu, miten:</p>

HAKEMUS TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMISEKSI POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUSSA

8 Tutkimusaineiston luovuttaminen Poliisiammattikorkeakoulun tai Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston haltuun tutkimushankkeen päättymisen jälkeen Tutkimusaineiston muiden kopioiden hävittäminen tutkimushankkeen päättymisen jälkeen	Tutkimusaineiston luovuttaminen Poliisiammattikorkeakoulun tai Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston haltuun, tutkija esittää vaihtoehtoa (a) tai (b)
	<p>(a) <input checked="" type="checkbox"/> Tutkija sitoutuu siihen, että Poliisiammattikorkeakoulusta kerätty tutkimusaineisto luovutetaan Poliisiammattikorkeakoulun haltuun tutkimushankkeen päättymisen jälkeen. Tutkimusaineiston luovutusosoitteena on oppilaitoksen kirjaamo. Tässä on huomattava, että Poliisiammattikorkeakoulu voi ottaa vastaan vain sähköisiä aineistoja, ei paperikopioita tms. Tutkimusaineiston mahdollisesta tutkimuksellisesta jatkokäytöstä ei sovita tutkijaa kuulematta, vaan yhdessä tutkijan kanssa.</p> <p>Tutkimusaineisto luovutetaan Poliisiammattikorkeakoulun haltuun, mihin päivämäärään mennessä: 31.5.2013</p>
	<p>(b) <input type="checkbox"/> Tutkija sitoutuu siihen, että Poliisiammattikorkeakoulusta kerätty tutkimusaineisto luovutetaan Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston haltuun tutkimushankkeen päättymisen jälkeen. Luovutuksen yksityiskohdista ja ehdoista sovitaan yhdessä Poliisiammattikorkeakoulun, Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston ja tutkijan kesken.</p> <p>Tutkimusaineisto luovutetaan Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston haltuun, mihin päivämäärään mennessä:</p>
	Tutkimusaineiston hävittäminen
	<p><input checked="" type="checkbox"/> Tutkija sitoutuu siihen, että tutkijan haltuun ei jää Poliisiammattikorkeakoulusta kerättyä tutkimusaineistoa sen jälkeen, kun tutkimusaineisto on luovutettu Poliisiammattikorkeakoulun tai Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston haltuun. Tutkijan hallussa olevat tutkimusaineiston kopiot hävitetään.</p> <p>Tutkijan hallussa olevat tutkimusaineiston kopiot hävitetään, milten ja mihin päivämäärään mennessä: Silppuamalla paperiversiot sekä poistamalla sähköisessä muodossa olevat tiedot 31.5.2013</p>

9 Liitteet	<input checked="" type="checkbox"/> Tutkimussuunnitelma [pakollinen]
	<input checked="" type="checkbox"/> Tutkimusinstrumentti, esim. kyselylomake tai haastattelurunko [pakollinen]
	<input type="checkbox"/> Tutkimusta varten mahdollisesti myönnettyt muut luvat [pakollinen]
	<input checked="" type="checkbox"/> Muut mahdolliset liitteet 2 kpl

Hakija sitoutuu siihen, että tutkimusaineistoa ei käytetä muuhun kuin kohdassa 5 kuvattuun käyttötarkoitukseen ja että Poliisiammattikorkeakoulusta ei kerätä muuta tutkimusaineistoa kuin kohdassa 6 kuvattu aineisto. Hakija sitoutuu myös siihen, että aineisto suojataan muilta kuin hakemuksen allekirjoittaneilta tutkijoilta, niin että se ei missään tutkimuksen vaiheessa joudu ulkopuolisten haltuun. Tutkimusaineisto suojataan ja tutkimusaineisto hävitetään kohdissa 7 ja 8 kuvatuilla tavoilla. Hakija huolehtii itse tutkimuksensa mahdollisen rekisteri-ilmoituksen ja rekisteriselosteen laatimisesta.

Hakija sitoutuu noudattamaan tutkimuksen toteutuksessa, tietojen käsittelyssä ja tutkimuksen tulosten raportoinnissa voimassa olevaa lainsäädäntöä ja tieteellisesti kestävästä eettisestä toiminnan yleisistä ohjeista ja periaatteista. Henkilötietoja sisältäviä tutkimusaineistoja koskevasta lainsäädännöstä saa tarvittaessa lisätietoa mm. tietosuojavaltuutetun toimistosta (<http://www.tietosuoja.fi/>). Tieteellisesti kestävästä eettisestä toiminnan yleisistä ohjeista ja periaatteista saa tarvittaessa lisätietoa mm. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (<http://www.tenk.fi>) ja Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston Internet-sivuilta (<http://www.fsd.uta.fi/>).



10 Päiväys, hakijan nimi ja päätöksen lähetysosoite	Päiväys 22.4.2012
	Hakijan nimi Atte Pihkala
	Osoite, johon päätös lähetetään <input type="text"/>

HAKEMUS TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMISEKSI POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUSSA




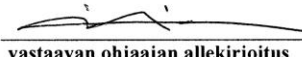
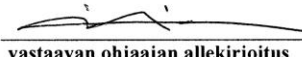
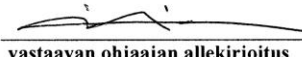

(Poliisiammattikorkeakoulu täyttää)

11 Osaston johtajan lausunto	Osasto	Osaston johtaja
	Koulutusosasto	Petri Alkiora
	a) Ovatko kohdissa 1, 5 ja 6 ja tutkimussuunnitelmassa kuvatut tutkimushanke ja vastaava tutkimuksellinen aineistotarve perusteltuja? Onko kohdassa 6 kuvatun aineiston keruu mahdollista toteuttaa? Kyllä	
	b) Lisätietoja tai tutkimuksen toteuttamiselle mahdollisesti asetettavia lisäehtoja -	
c) Osaston johtajan määräämä yhteyshenkilö yhteystietoineen Ylikomisario Matti Luoma, matti.luoma@poliisi.fi		

(Poliisiammattikorkeakoulu täyttää)

12 Päätös	<input checked="" type="checkbox"/> Lupa tutkimuksen toteuttamiseksi Poliisiammattikorkeakoulussa myönnetään. Päätös ei velvoita Poliisiammattikorkeakoulun henkilöstöä eikä opiskelijoita osallistumaan aineiston keruuseen eikä tutkimuksen toteuttamiseen	
	Luvan myöntämisen mahdolliset lisäehdot	
	<input type="checkbox"/> Lupaa tutkimuksen toteuttamiseksi Poliisiammattikorkeakoulussa ei myönnetä	
	Perustelut	
Päiväys 16.5.2012	Rehtorin allekirjoitus (päätös) 	
Päiväys 16.5.2012	Nimen selvennys Tutkimusjohtajan allekirjoitus (esittely)  VEERA MUTTUURINEN	
	Nimen selvennys	

TUTKIMUSLUPAHAKEMUS/OPINNÄYTETYÖ	
1	Opinnäytetyön suorituspaikka (organisaatio ja osoite) Saimaan ammattikorkeakoulu Skinnarilankatu 36, 53850 Lappeenranta
2	Opinnäytetyön nimi Ajokoulutuksen opetusmalli ensihoitajaopiskelijoille
3	Opinnäytetyön suorittajat Juha Kangasniemi Atte Pihkala
4	Opinnäytetyön ohjaaja /ohjaajat Simo Saikko
5	Opinnäytetyösuunnitelma tiivistelmä Opinnäytetyön tarkoituksena on kuvata teemahaastatteluun kolmen alan huippuosaajan kokemuksia ajokoulutuksesta, joiden pohjalta voidaan laatia ensihoitaja (AMK)-tutkintoon ajokoulutuksen opetusmalli, joka antaisi hyvät valmiudet turvalliseen ja ammattitaitoiseen hälytysajoneuvon kuljettamiseen. Haastattelemme yhtä edustajaa seuraavista organisaatiosta: Pelastusopiston ensihoidon ja pelastustoiminnan opetuksesta, Poliisiammattikorkeakoululta ja Etelä-Karjalan sosiaali- ja terveyspiirin ensihoidosta. Haemme vastauksia seuraaviin kysymyksiin: 1) Miten ajokoulutus toteutuu näiden asiantuntijoiden kuvaamana nykyisin? 2) Mitä ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksen tulisi sisältää? 3) Miten ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutus tulisi toteuttaa?
6	Menetelmien kuvaus Kvalitatiivinen tutkimus menetelmänä teemahaastattelu.
7	Opinnäytetyössä käytettäväksi pyydetty aineisto Organisaation esittämän haastatteluun halukkaan asiantuntijan yhteystiedot.
8	Muut opinnäytetyössä käytettävät tiedot -
9	Opinnäytetyön aikataulu Opinnäytetyön toteutusvaihe aloitetaan suunnitelman pohjalta kevään 2012 loppupuolella. Aineiston analyysi ja raportin kirjoittaminen tapahtuu syksyllä 2012. Toivomme opinnäytetyömme olevan valmis vuoden 2012 lopulla.

10	Opinnäytetyön hyödyntäminen Valmista opinnäytetyötä voi käyttää hyödyksi ensihoitaja (AMK)- tutkintoon sisältyvän ajokoulutuksen suunnittelussa.						
11	Sitoumukset -						
12	Liitteet Opinnäytetyösuunnitelma, jossa liitteinä saatekirje, teemahaastattelun teemat sekä suostumus.						
13	<table border="0"> <tr> <td><u>2.4.2012</u></td> <td></td> <td><u>atte.pihkala@student.saimia.fi</u></td> </tr> <tr> <td>Päiväys</td> <td>hakijan allekirjoitus</td> <td>osoite</td> </tr> </table>	<u>2.4.2012</u>		<u>atte.pihkala@student.saimia.fi</u>	Päiväys	hakijan allekirjoitus	osoite
<u>2.4.2012</u>		<u>atte.pihkala@student.saimia.fi</u>					
Päiväys	hakijan allekirjoitus	osoite					
14	<table border="0"> <tr> <td><u>2.4.2012</u></td> <td></td> <td><u>simo.saikko@saimia.fi</u></td> </tr> <tr> <td>Päiväys</td> <td>vastaavan ohjaajan allekirjoitus</td> <td></td> </tr> </table>	<u>2.4.2012</u>		<u>simo.saikko@saimia.fi</u>	Päiväys	vastaavan ohjaajan allekirjoitus	
<u>2.4.2012</u>		<u>simo.saikko@saimia.fi</u>					
Päiväys	vastaavan ohjaajan allekirjoitus						
15	Tutkimusluvan myöntämistä koskeva päätös <i>Pelastusopisto myöntää tutkimusluvan edellä kohdassa 5 kuvadilla tavalla tehtävään oppi- laitteemme opettajan haastatteluun.</i> 						

*Koulujohtaja
Pelastusopisto*