

Poliisien kokemuksia vaativasta ajotapavallvonnasta ja sen koulutuksesta Itä-Suomessa

Roope Laitinen ja Aleksi Mattila

1/2022

TIIVISTELMÄ

Tekijät: Roope Laitinen ja Aleksi Mattila

Julkaisun nimi: Poliisien kokemuksia vaativasta ajotapavalvonnasta ja sen koulutuksesta Itä-Suomessa

Opinnäytetyön muoto: tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jyrki Marttila ja Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tässä opinnäytetyössä selvitettiin, kuinka vaativan ajotapavalvonnan koulutuksen saaneet poliisit kokevat koulutuksen hyödyllisyyden. Tutkimus sijoittui Itä-Suomen poliisilaitoksen alueelle ja siinä selvitettiin myös, miten kyseisen koulutuksen saaneet poliisit suhtautuvat ajotapavalvontaan oman poliisiaseman alueella. Tutkimus toteutettiin laadullisena tutkimuksena ja siinä haastateltiin valikoituja poliiseja Itä-Suomen poliisilaitoksen liikenneryhmistä. Haastatellut poliisit ovat saaneet kyseisen koulutuksen ja työskentelevät liikennesektorilla.

Tutkimuksessa selvitettiin myös, miten poliisilaitoksella hyödynnetään vaativaan ajotapavalvontaan tarkoitettua kalustoa ja miten paljon aikaa vaativaan ajotapavalvontaan käytetään. Tutkimuksen teoriaosuudessa käsitelimme liikennepsykologiaa, liikennettä ja poliisin AMK-tutkinnossa saatavaa ajotaitoa.

Tutkimuksen tuloksissa selvisi, että vaativan ajotapavalvonnan kurssi koetaan hyödylliseksi sekä vaativaan ajotapavalvontaan kouluttava, mutta myös muunkin liikennevalvonnan yhteydessä. Tuloksista selvisi myös, että Itä-Suomen poliisilaitoksella on eroja eri asemien välillä siinä, miten paljon vaativaa ajotapavalvontaan annetaan työaikaa. Tutkimuksen mukaan Pohjois-Karjalassa ajotapavalvontaa tehdään huomattavasti vähemmän, kuin Savon maakunnissa. Isoimmaksi syyksi tilanteeseen todettiin resurssien puute.

Sivumäärä: 35

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Tammikuu 2022

**Avainsanat: poliisi, vaativa ajotapavalvonta, liikenne, liikennepsykologia, liikenneturvalli-
suus**

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
1.1 Aiheen esittely	1
2 TUTKIMUKSEN PROSESSI	3
2.1 Laadullisen tutkimuksen prosessi	3
2.2 Laadullinen analyysi	5
2.3 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä	6
2.4 Aihe ja tutkimuskysymys.....	7
3 TEOREETTINEN VIITEKEHYS	8
3.1 Tielikenne	8
3.1.1 Liikennesäännöt.....	8
3.1.2 Onnettomuus ja ajoneuvo tilastoja	8
3.2 Poliisin AMK-tutkinnon ajokoulutus.....	10
3.3 Hälytysajoneuvolla ajaminen	11
3.4 Vaativa ajotapavalvonta.....	12
3.5 Liikennepsykologia	13
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	17
4.1 Alkuperäinen suunnitelma	17
4.2 Tutkimuskysymykset	17
4.3 Toteutus	18
5 HAASTATTELUT	19
5.1 Haastattelukysymykset.....	19
5.2 Haastattelu 1	19
5.3 Haastattelu 2	21
5.4 Haastattelu 3	23
5.5 Haastattelu 4	23
6 TUTKIMUKSEN TULOKSET	26
6.1 Tuloksista	26
6.2 Luotettavuus.....	28

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA.....	30
LÄHTEET	33

1 JOHDANTO

1.1 Aiheen esittely

Ajotaito on yksi poliisin tärkeimmistä taidoista, koska poliisit viettävät etenkin valvonta ja hälytyssektorilla suurimman osan työvuoroistaan autossa. Tämän takia ajotaito on merkittävä tekijä poliisin ammatissa. Poliisi saattaa kohdata ajoneuvolla äärimmäisiä tieolosuhteita ja tilannenopeudet voivat nousta korkeiksi, mikäli kyseessä on kiireellinen hälytystehtävä. Myös vuodenajat hankaloittavat ajamista, jolloin ajotaito merkitys kasvaa. Esimerkiksi talvisin Suomessa teiden talvikunnossapito ei ole aina paras mahdollinen, mutta poliisin tulee olosuhteista huolimatta olla nopeasti ja turvallisesti tehtäväpaikalla.

Poliisilla on käytössään suuri määrä erilaisia ja eri tehtäviin tarkoitettuja ajoneuvoja. Suurin osa poliisin ajoneuvoista on varusteltu hälytysajoneuvoiksi. Poliisilla on myös veneitä, vesiskoottereita, moottoripyöriä, moottorikelkkoja ja mönkijöitä. Nämä ovat pääsääntöisesti liikennesektorien käytössä. Muuten poliisilla on käytössä normaalisti henkilö-, paketti- ja kuorma-autoja ja pääsääntöisesti partiokäytössä käytetään henkilö- ja pakettiautoja. Osa poliisin ajoneuvoista on tunnuksettomia. (Poliisin ajoneuvot)

Tunnuksettomilla ajoneuvoilla ajaminen eroaa tunnuksellisilla ajoneuvoilla ajamisesta, koska muut autoilijat eivät todennäköisesti tunnista kyseistä ajoneuvoa poliisin ajoneuvoksi, ennen kuin hälytyslaitteet on kytketty päälle. Tunnuksellisella ajoneuvolla ajaessa monet osaavat ennakoida tilanteita, joissa poliisin tulee mahdollisesti tehdä U-käännös vastaantulevan ajoneuvon kiinni saamiseksi ja takana ajavat pitävät tästä syystä isompaa turvaväliä poliisin ajoneuvoon. Tunnuksettomalla ajoneuvolla ajaessa kanssa autoilijat eivät osaa toimia näin, joten se vaikuttaa poliisin ajamiseen ja varovaisuuteen. Lisäksi poliisilla voi tulla tilanteita, joissa kohdetta seurataan ilman hälytyslaitteita ja tällöin joudutaan poikkeamaan liikennesäännöistä taktisista syistä. Näissä tilanteissa poliisilla on velvollisuus noudattaa erityistä varovaisuutta ja huolellisuutta ajaessa.

Ajotaito on erittäin isossa roolissa niin poliisin työssä, kuin koulutuksessakin. Poliisin peruskoulutuksessa ajotekniikka ja –taktiikka –kurssiin on varattu opiskelua 77 tuntia. Lisäksi liikenneturvallisuus kurssilla on opetusta 183 tuntia, molemmissa itseopiskelu mukaan lukien. (Poliisiammattikorkeakoulu, 2020). Koulussa saa hyvän sekä kattavan peruspaketin poliisiauton kuljettamisesta, mutta pääpaino on enemmänkin itse normaalissa ajamisessa.

Poliiseilla on kuitenkin valmistumisen jälkeen mahdollisuus erilaisiin lisäkoulutuksiin liikenteeseen liittyen. Yksi näistä koulutuksista on vaativan ajotapavalvonnan koulutus. Aihe on erityisen mielenkiintoinen, eikä siitä ole tehty aiempia tutkimuksia. On hyvä saada tietoa myös muille organisaatiomme sisällä työskenteleville kyseisestä koulutuksesta. Kyseiseen koulutukseen voi hakeutua vain, jos työskentelee poliisina liikennesektorilla, koska vaativaa ajotapavalvontaa suorittavat vain liikennesektorilla työskentelevät poliisit. Kyseiseen valvontaan poliisilla on myös oma, siihen tarkoitettu ajoneuvokalusto ja koulutus.

2 TUTKIMUKSEN PROSESSI

2.1 Laadullisen tutkimuksen prosessi

Tieteellinen tutkimus prosessi etenee asteittain. Prosessissa on tarkoitus edetä tutkimusideasta tutkimusaiheen perehtymiseen ja seuraava vaihe prosessissa on tutkimussuunnitelman tekeminen, jonka jälkeen siirrytään aineiston keruuseen. Tämän jälkeen kerätty aineisto analysoidaan ja viimeisenä vaiheena on tutkimuksen raportointi analysoidun aineiston avulla. (Günther & Hasanen. Johdanto: Tutkimuksen kulku.)

Tutkimusprosessin suunnitteluvaihe alkaa aiheen valinnalla. Siinä on tärkeää valita tutkittavaksi aiheeksi sellainen, mikä on kiinnostava ja on tieteellisesti relevantti eli tutkimisen arvoinen aihe. Aiheen valinnan jälkeen on tärkeää rajata tutkimuksen aihe sopivan kokoiseksi ja määrittää tutkimukselle tutkimusongelma. Hyvän tutkimusongelman merkkejä ovat yksiselitteisyys ja selkeys. Tutkimusongelman tulee sisältää yhden tai useamman kysymyksen avulla kiteytyksen siitä, mitä halutaan aiheesta saada selville ja tutkia. Tutkimusongelman määrittämisen jälkeen edessä on aineiston valinta. Riippuen tutkimusongelmasta on mahdollista, että aiheesta on jo kirjallisuutta tai muuta valmista aineistoa, jolla tutkimusongelmaan saadaan vastauksia. Toisena vaihtoehtona on, että aineistoa aletaan hankkimaan itse. (Günther & Hasanen. Tutkimuksen suunnittelu.) Omassa opinäytetyössämme saimme kerättyä aineiston suurimmaksi osaksi haastattelujen kautta, sekä löysimme yhden vaativasta ajotapavalvonnasta tehdyn artikkelin.

Laadullisessa tutkimuksessa on monia erilaisia ja erityyppisiä aineistoja, joita on mahdollista hyödyntää tutkimusta tehdessä. Laadullista tutkimusta tehtäessä voidaan aineistotyyppit erottaa toisistaan seuraavalla tavalla: haastattelut, havaintoaineistot, kirjoitetut tekstiaineistot, kuvat, audiovisuaaliset aineistot, materiaallinen ympäristö ja tallenteet. Nämä kyseiset aineistotyyppit sisältävät monia alatyyppejä. Yhtenä yleisenä esimerkkinä voidaan nostaa haastattelut. (Vuori. Aineiston tuottaminen.)

Haastatteluita on monia erityyppisiä ja haastattelut ovat yksi yleisimmistä tavoista luoda tutkimusaineistoa. Tutkimushaastattelu tulee kuitenkin erottaa normaaleista haastatteluista, kuten journalistisesta haastattelusta. Tutkimushaastattelun tavoitteena tulee aina olla tiedon tuottaminen ja aineiston kerääminen tutkimusongelmaa varten. Tutkimuskysymyksiä ei saa koskaan käyttää haastattelun kysymyksinä. Tutkimuskysymyksiin vastaamisen tulee aina olla tutkijan tai tutkijoiden tehtävä. (Hyvärinen & Suoninen & Vuori. Haastattelut.)

Lähdettäessä toteuttamaan haastattelututkimusta tulee tutkijan tai tutkijoiden pohtia, millaista tietoa ollaan tavoittelemassa, sekä millaiset rajat kulkevat hankitun tiedon ympärillä. Haastatteluaineistolla on mahdollista päästä kartuttamaan hyvinkin erilaista tietoa. Haastattelujen pohjalta tutkija tai

tutkijat voivat analysoida esimerkiksi tosiasioita, kokemuksia tai puhetapoja. Haastattelun muoto riippuu paljon siitä, mitä haastattelulla halutaan saavuttaa. Mikäli halutaan saavuttaa todenmukaisia kuvauksia, on hyvä valita asiantuntijahaastattelu. Jos halutaan taas päästä haastateltavan mahdollisimman vapaaseen kertomukseen, valitaan tällöin kertomushaastattelu. Halutessaan päästä monialaiseen ja vireään keskusteluun, niin silloin täytyy valita ryhmähaastattelu. Teemahaastattelussa on kysymys siitä, että kysymysten etukäteinen muotoilu ei ole välttämättömän tärkeää, vaan se, että tutkija tai tutkijat ovat perehtyneet aiheita koskevaan kirjallisuuteen ja näin ollen on valittu tutkimukseen sopiva näkökulma. (Hyvärinen & Suoninen & Vuori. Haastattelut.)

Laadullisessa tutkimuksessa aineistot ovat yleensä puhetta tai vuorovaikutusta kahden tai useamman henkilön välillä. Laadullisessa aineiston haltuunotossa ja analyysiprosessissa tärkeässä osassa on litterointi eli puheen ja toiminnan muuttaminen kirjoitettuun muotoon. Litterointia voidaan pitää analysoinnin ensimmäisenä vaiheena, koska se tarjoaa mahdollisuuden tutustua aineistoon läheisesti. Tässä vaiheessa on hyvä myös tehdä haavainoja tulkintoja kerätystä aineistosta. Litterointi on siis kuvausta siitä, mitä tilanteessa tapahtuu. Litterointi on sitä työläämpi prosessi, mitä tarkempaa litterointia tahdotaan tehdä. Koko aineistoa ei yleensä kannata purkaa samalla tarkkuudella, vaan kannattaa valita, millaisia kohtia haastatteluista litteroi suuremmalla tarkkuudella. Osa puheesta on hyvä litteroida ylimalkaisemmin ja keskittyä enemmän haastattelun niihin kohtiin, jotka ovat oleellisia tutkimuskysymyksen kannalta. (Kallio. Litterointi.)

Tutkiminen ja kirjoittaminen ovat hyvin läheisiä toistensa kanssa. Siitä kertoo se, että tutkimus toteutetaan raportoinnin kanssa lomittain. Kirjoittaminen on tiiviisti läsnä koko tutkimusprosessin ajan. Kirjoittaminen vain vaihtaa muotoa prosessin eri vaiheissa. Valmis opinnäytetyö lopputulos kaikesta kirjoitustyöstä, joka sisältyy opinnäytetyön tapaiseen tutkimustyön prosessiin. Kirjoittaminen on myös hyvä tapa selkeyttää omia ajatuksia tutkimus prosessin edetessä. Kirjoittamalla asioita ylös, voi jossain vaiheessa tutkimustyötä oivaltaa kyseisestä ylös kirjoitetusta asiasta jotain uutta. (Günther & Hasanen. Raportointi ja kirjoittaminen.)

Tutkimusprosessista kertova teksti tulee kirjoittaa siten, että se on läpinäkyvää lukijalle, jotta lukija pystyy seuraamaan tutkijan tai tutkijoiden tekemiä ratkaisuja ja ajatuksia. Tutkijan tai tutkijoiden toiminta tekee tutkimuksesta välttämättä subjektiivisen, joten on myös järkevää kirjoittaa itse tutkimuksesta subjektiivisesti. Kirjoittamisessa ei kuitenkaan saa unohtaa tekstin kieliasua ja oikeinkirjoitusta. Mikäli teksti on epäselvää ja vaikeasti luettava, voi yksinkertaisestakin asiasta tulla täysin mahdoton ymmärtää. Epäselvässä kielessä on myös se ongelma, että lukija saattaa ymmärtää asiat aivan toisella tavalla, mitä tutkija tai tutkijat ovat tarkoittaneet tekstillä. Asioiden ollessa selkeämpiä kirjoittajalle, myös tekstien jäsenteleminen ja tekstin muoto alkavat hahmottua paremmin. (Günther & Hasanen. Raportointi ja kirjoittaminen.)

2.2 Laadullinen analyysi

Laadullisella analyysillä tarkoitetaan aineiston tiivistämistä sekä jalostamista käsitteelliseksi ja teoreettiseksi. Ei ole olemassa yleispäteviä malleja tai ohjeita, miten laaditaan laadullisen aineiston analyysi. Pääasiana on se, että aineistossa pienestä pitäisi saada suurta ja tulisi päästä syvemmälle aiheeseen. Tätä edellä mainittua työskentelyä kutsutaan myös tulkinnaksi. Olennainen asia kuitenkin on se, että muistetaan, millaisesta aineistosta ja sisällöstä on kyse. Aineistoa tarkastellaan analyttisesti ja tehdyistä havainnoista tehdään havaintoja. Analyysillä pyritään siihen, että aineiston informaatioarvo saataisiin korkeammaksi. (Günther & Hasanen & Juhila. Johdanto: Analyysi ja tulkinta.)

Laadullisen analyysin tekemiseen on olemassa monia erilaisia menetelmiä. Näin ollen tutkijan tai tutkijoiden tulee aina pohtia tarkkaan, kun valitaan käytettävää analyysimenetelmää. Analyysimenetelmällä itsellään tarkoitetaan tilannetta ja tapaa, kun aineistoa konkreettisesti käsitellään ja analysoidaan. (Günther & Hasanen & Juhila. Johdanto: Analyysi ja tulkinta.)

Erilaisilla lähestymistavoilla on merkitystä analyysitavan valinnassa, ja lähestymistavat ohjaavatkin oikean analyysitavan valintaan. On olemassa realistinen tarkastelutapa, jossa ollaan kiinnostuneita aineistosta itsessään eli mitä aineistossa on ja mitä siinä kerrotaan tutkittavasta aiheesta. Toisena tarkastelutapana on sosiaaliset konstruktionismi pohjaiset analyysitavat. Näille tavoille tyypillistä on, että keskitytään siihen, miten asioista puhutaan ja minkälaisia seurauksia on erilaisten asioiden ymmärtämisen tavoilla ihmisen toimintaan. Fenomenologisilla, hermeneuttisilla ja eksistentiaalisilla analyysitavoilla on tyypillistä korostaa yksilön subjektiivisuutta. Näin ollen näiden analyysitapojen avulla tarkastellaan yksilön ainutlaatuisia kokemuksia. (Günther & Hasanen & Juhila. Johdanto: Analyysi ja tulkinta.)

Aineiston analyysi on monivaiheinen prosessi, joka tulee aloittaa tutustuen aineistoon, jonka jälkeen aineistosta saa rakennettua hyvän kokonaiskuvan. Aineiston teknisellä käsittelyllä tutkija tai tutkijat valmistavat itseään tekemään analyysia aineistosta. Aineiston hallitseminen on helpompaa, kun aineisto on muutettu tekstimuotoon, jolloin on helpompi hallita suuria teksti- ja puhemassoja. Kun aineisto on muunnettu tutkittavaan muotoon, aletaan aineistoa analysoimaan sopivaksi katsotulla menetelmällä. Tällöin aineistoa luetaan, katsotaan, kuunnellaan, jäsenellään, eritellään ja pohditaan. Näin ollen aineiston analysoiminen ei ole pelkästään aineiston järjestelyä vaan siihen sisältyy etsivää ja kokeilevaan lukemista. Tähän lukemiseen usein ohjaa uteliaisuus siitä, mitä kaikkea aineisto pitää sisällään ja minkälaisia tulkintoja aineistosta voidaan tehdä. Tutkijan tulee löytää ja jäsentää itse aineistosta tutkimusongelman kannalta tärkeät asiat. (Günther & Hasanen & Juhila. Johdanto: Analyysi ja tulkinta.)

2.3 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Laadullinen eli toisin sanoen kvalitatiivinen tutkimus on yksi tieteellisen tutkimuksen useasta tutkimusstrategiasta. Laadullista eli kvalitatiivista tutkimusta on mahdollista toteuttaa monella eri tavalla. Näissä menetelmissä on paljon yhteisiä piirteitä, joita ovat esimerkiksi kohteen taustoihin ja esiintymisympäristöön liittyvät näkökulmat. (Koppa 2021. Laadullinen tutkimus. Jyväskylän yliopisto)

Kvalitatiivisella tutkimuksella selvitetään tutkimuksen kohteen laatua, ominaisuuksia, sekä merkityksiä. Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä tarjoaa myös realistista tutkimustietoa, jota ei ole mahdollista saada esimerkiksi statistisesti tai numeraalisesti. Kvalitatiivisen tutkimuksen yksi peruspiirre on se, että tutkimuksen kohteena on luonnollinen tosielämän tilanne, jota ei manipuloida tai kontrolloida. (Auvinen & Tarkiainen 2018. Kvalitatiivinen tutkimus. Proakatemia-esseepankki.)

Kvalitatiiviselle tutkimusmenetelmälle tyypillisimpiä aineistonkeruumenetelmiä ovat henkilökohtaiset haastattelut, syvähaastattelut, ryhmähaastattelut, osallistuva havainnointi, eläytymismenetelmä ja valmiit aineistot sekä dokumentit. Kvalitatiivinen tutkimus vastaa kysymyksiin: Miksi? Miten? Millainen? Kvalitatiivinen tutkimus on myös suppeampi, kuin kvantitatiivinen tutkimus, eli se ei ole niin laaja. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa hankittu aineisto on kasattu hyvän harkinnan pohjalta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään asiat niin sanotusti pehmeän tiedon pohjalta, eikä niinkään numeeristen tietojen pohjalta, kuten kvantitatiivisessa tutkimuksessa. (Heikkilä 2014. Tilastollinen tutkimus.)

Heikkilä on tekemässään diasarjassaan kuvannut sekä koonnut hyvin myös yhteen kvalitatiivisen tutkimuksen perimmäisen tarkoituksen. Se kuuluu seuraavalla tavalla: ”Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus auttaa ymmärtämään tutkimuskohdetta (esim. yritys tai asiakas) ja sen käyttäytymisen ja päätösten syitä. Kvalitatiivinen tutkimus rajoittuu yleensä pieneen tutkittavien määrään. Tavoitteena on siis ymmärtäminen, ei määrien selvittäminen. Kvalitatiivinen tutkimus sopii hyvin esimerkiksi toiminnan kehittämiseen, vaihtoehtojen etsimiseen ja sosiaalisten ongelmien tutkimiseen. Tietoja kerätään usein syvähaastatteluilla tai ryhmäkeskusteluilla.” (Heikkilä 2014. Tilastollinen tutkimus.)

Laadullisessa tutkimuksessa puhutaan usein hypoteesittomuudesta. Tämä edellä mainittu tarkoittaa, että tutkijalla ei ole ennako-oletuksia tutkimuksen lopullisista tuloksista. Toisaalta on myös mahdollista, että laadullisessakin tutkimuksessa koetellaan teoriaa ja tämän toteutumista käytännön tasolla. Edellä mainitun laadullisen tutkimuksen aineiston analyysissä tutkijan tai tutkijoiden tarkoitus on myös oppia uusia asioita tutkimuksen edetessä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka. 2006. KvaliMOTV.)

Puhuttaessa laadullisen tutkimuksen luotettavuudesta eli reliabiliteetista tulee pohtia sitä, miten tutkimuksen luonne ja tutkimusaihe ovat mahdollisesti vaikuttaneet siihen, kuinka tutkimukseen osallistuneet ovat vastanneet. Vaikka edellä mainitut seikat eivät olisikaan vaikuttaneet mitenkään tutkimukseen osallistuviin, niin asia tulee aina huomioida. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka. 2006. KvaliMOTV.)

2.4 Aihe ja tutkimuskysymys

Tämän tutkimuksen avulla kartoitettiin sitä, miten hyödyllisenä Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella työskentelevät poliisit, jotka ovat suorittaneet vaativan ajotapavalvonnan koulutuksen, kokevat koulutuksen käytännön työelämässä kentällä. Tutkimuksen avulla selvitettiin, kokevatko poliisit kyseisen vaativan ajotapavalvonnan koulutuksen hyödyllisenä. Haastatteluissa selvitettiin, miten koulutuksesta saatu oppi on näkynyt työelämässä käytännön tasolla. Halusimme myös saada itse koulutuksen käyneiltä tietoa koulutuksen sisällöstä, jotta saamme omaa teoriapohjaa kattavammaksi. Lisäksi tutkimuksessa haetaan vastausta siihen, miten haastateltavat poliisit kokevat vaativan ajotapavalvonnan kaluston ja koulutuksen käytön ja hyödyntämisen omalla asemallaan. Koska haastatteluita pyritään saamaan koko Itä-Suomen alueelta, tulemme tutkimuksessa myös vertailemaan ajotapavalvonnan toteutusta eri Itä-Suomen laitosten poliisiasemien ja kenttäjohtoalueiden välillä.

Tämä tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena puolistrukturoituja teemahaastatteluita hyödyntäen. Kyseinen tutkimusmenetelmä sopii hyvin työhömmä, koska haastateltavien lukumäärä oli neljä poliisia. Haastattelut äänitettiin ja litteroitiin, jotta niitä oli helpompi hyödyntää haastatteluiden analysoinnissa. Haastattelut suoritettiin yksilöhaastatteluina sekä kasvotusten, että puhelinyhteyden välityksellä. Haastattelut 1 ja 2 on suoritettu kasvotusten, mutta koronatilanteen pahentuessa loppuvuodesta 2021 loput haastattelut on suoritettu puhelimen välityksellä. Tulimme siihen tulokseen, että haastatteluiden suorittaminen eri tavoilla ei vaikuta merkittävästi saatuihin tuloksiin. Haastattelut analysoidaan nimettömästi, eikä kenenkään haastateltavan henkilötietoja tai nimiä oteta työhön mukaan. Haastatteluista saadut vastaukset on analysoitu ja niistä tehtiin johtopäätökset tutkimukseen.

Puolistrukturoitu haastattelu etenee niin, että kaikille haastateltaville esitetään samat tai likipitään samat kysymykset samassa järjestyksessä. Joidenkin määritelmien mukaan puolistrukturoidussa haastattelussa – kuten teemahaastattelussa – voidaan vaihdella kysymysten järjestystä. Täysin yhtenäistä määritystä osittain strukturoitujen haastattelujen toteutuksesta ei ole olemassa. Osittain järjestelty ja osittain avoin haastattelu sijoittuu formaaliudessaan täysin strukturoidun lomakehaastattelun ja teemahaastattelun välille. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 4.) Koska kyseessä on laadullinen menetelmä ja haastateltavia on vähän, haastatteluista saatavat tulokset ja vastaukset raportoidaan tutkimukseen ja tutkimuskysymykseen vastataan niiden pohjalta.

3 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

3.1 Tieliikenne

3.1.1 Liikennesäännöt

Liikennettä ohjaa liikennesäännöt, jotka perustuvat lakiin. Näiden avulla on tavoitteena tukea ihmisten oikeita tulkintoja ja ennakkointia. Liikenne perustuu oletuksiin, jossa muut tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä. Mikäli kaikki tienkäyttäjät noudattaisivat liikennesääntöjä, ei onnettomuuksia tapahtuisi läheskään niin paljon kuin nyt. Ihmiset olettavat, että muut noudattavat sääntöjä, onnettomuudet tapahtuvat yleensä yllättävän ja odottamattoman tilanteen seurauksena. (Liikenneturva: Vuorovaikutus liikenteessä: liikennekäyttäytymisen perusteet.) Koska liikenne perustuu pitkälti oletukseen, että muut noudattavat myös liikennesääntöjä, on liikennesääntöjen rikkojilla erityinen vaara joutua onnettomuuksiin, koska muut tienkäyttäjät eivät osaa ennakoida esimerkiksi risteystä lähestyvän ajoneuvon ylinopeutta.

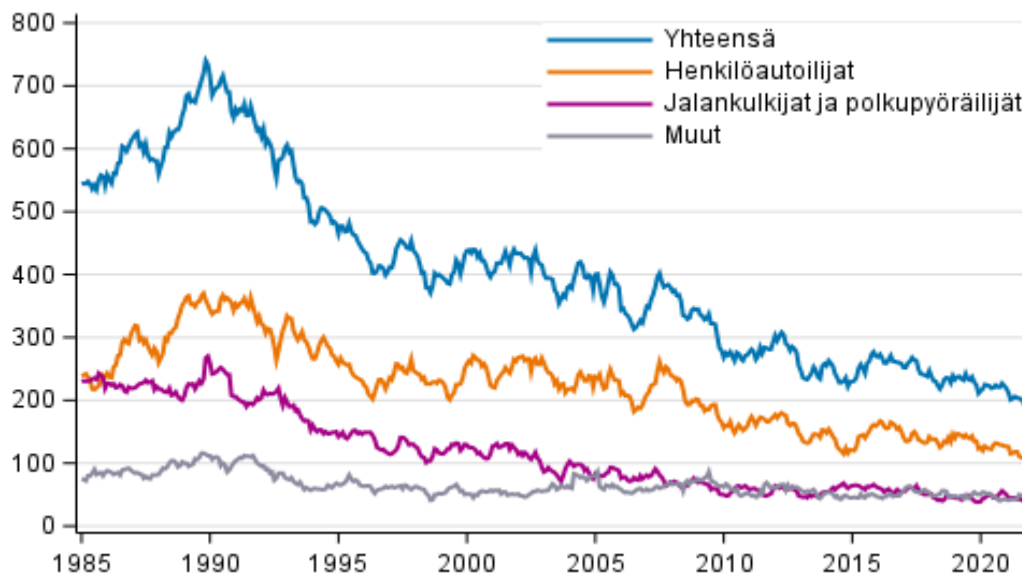
Ihmisen ajoneuvolla ajaminen liikenteessä menee pitkälti rutiinilla ja vanhoilla tottumuksilla, koska liikennesäännöt ovat samat kaikille ja ihmiset olettavat, että muutkin noudattavat kyseisiä sääntöjä. Kuitenkin liikenteessä voi tulla odottamattomia tilanteita, missä joku ei noudata näitä sääntöjä. Tieliikennelain (TieL 729/2018) 2 luvun 4 §:n mukaan kerrotaan tienkäyttäjän ennakkointivelvollisuudesta: ”Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.”

Suomessa poliisilla on eri tapoja valvoa liikennettä, kuten nopeuskameratolpat ja kamera-autot, ne eivät kuitenkaan poista liikenteestä rattijuoppoja ja monet osaavat välttää ne erilaisten sovellusten ansioista. Toinen on valvonta, missä sitä tehdään tunnuksellisilla ajoneuvoilla, nämäkin ihmiset huomaavat varsin helposti ja niitäkin pystyy välttämään suhteellisen helposti. Kolmantena on siviili-autoilla tehtävä valvonta, näitä ajoneuvoja ei monikaan enää tunnista, mutta jos on perehtynyt aiheeseen, huomaa autojen katoilla olevat antennit ja autoihin sijoitetut hälytysvalot. Ihmiset, jotka osaavat välttää tätä valvontaa, omaavat yleensä pidemmän rikoshistorian. Näiden edellä mainittujen tapausten takia poliisilla on vielä vaativa ajotapavalvonta ja siihen tarkoitettu kalusto, joiden avulla liikenteestä voidaan poimia pahimpia liikennesääntöjen rikkojia. (Tekniikan maailma, 2020A.)

3.1.2 Onnettomuus ja ajoneuvo tilastoja

Onnettomuustietoinstituutin mukaan vuonna 2020 tapahtuneista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista 88 prosentissa oli inhimillinen riskitekijä (Onnettomuustietoinstituutti (OTI) 2020).

Tieliikenteessä 12 viime kuukauden aikana kuolleet, 1/1985–11/2021 ennakkotiedot kuukausittain



Lähde: Tilastokeskus, 2021

Kuten yllä olevasta taulukosta on nähtävissä, tieliikenteessä tapahtuneet kuolemat ovat olleet selvässä laskussa 1990-luvulta lähtien. Vaikka autokanta on Suomessa lisääntynyt joka vuosi ja Suomessa oli vuonna 2021 tieliikennekäytössä 3 204 728 autoa, joista 2 754 665 oli henkilöautoja. Vertailun vuoksi vuonna 1990 Suomessa oli rekisteröity 2 197 108 ajoneuvoa. (Autoalan tiedotuskeskus, 2022.) Kuitenkin autojen keski-ikä on ollut tasaisessa kasvussa vuosien ajan, esimerkiksi vuonna 2020 henkilöautokannan keski-ikä oli 12.5 vuotta. Vuonna 1990 vastaava luku oli 7.4 vuotta. (Autoalan Tiedotuskeskus, 2021.)

Autojen turvavarusteet ja yleinen turvallisuus on parantunut huomattavasti vuosien aikana. Lisääntynyt elektroniikka ja sitä kautta turvavarusteiden ja erilaiset avustavat järjestelmät lisäävät liikenneturvallisuutta huomattavasti. Nykyään uusissa autoissa on lukkiutumattomat jarrut, joiden avulla ohjattavuus säilyy raskaassa jarrutuksessa, myös luistonesto ja ajonvakautusjärjestelmä ovat vakiovarusteina kaikissa uusissa autoissa. Ajonvakautusjärjestelmä estää auton luisuja ja niistä johtuvia hallinnan menetyksiä jarruttamalla oikea-aikaisesti yksittäisiä pyöriä ja vähentämällä moottorin tehoa. Auto pysyy hallinnassa tilanteissa, joissa se voisi ilman järjestelmää lähteä sivuluisuun tai ohjautua huonosti. Liukkaalla kelillä ajonvakautusjärjestelmän merkitys korostuu entisestään. Ajonvakautusjärjestelmä pystyy estämään huomattavan osan auton hallinnan menetyksestä johtuvista onnettomuuksista. Se ei silti pysty nousemaan fysiikan lakien yläpuolelle, eikä estämään onnettomuuksia, kun nopeutta on liikaa. Kyseinen järjestelmä on ollut pakollisena kaikissa myytävissä autoissa vuodesta 2014 lähtien. (Liikenneturva: henkilöautojen turvatekniikka.)

Uusissa autoissa on myös saatavana lukuisia muitakin avustavia järjestelmiä. Hyviä esimerkkejä ovat törmäyksen varoitusjärjestelmä ja törmäyksen ennakoitijärjestelmä, jotka varoittavat ja estävät törmäyksen edellä ajavaan autoon, mikäli kuljettajan huomio olisi siirtynyt pois liikenteestä eikä hän muuten pystyisi estämään törmäystä. (Liikenneturva: henkilöautojen turvatekniikka.)

3.2 Poliisin AMK-tutkinnon ajokoulutus

Poliisin AMK tutkintoon ei tarvita tällä hetkellä muuta kuin B-ajokortti, tämä tarkoittaa ajokorttilain (29.4.2011/386) 2 luvun 4 §:n 5 momentin mukaan ajokorttiluokkaa, johon kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä, ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg mutta ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 3 500 kg.

Kyseisellä kortilla saa siis kuljettaa poliisiautoa poliisin AMK-koulutuksen harjoittelussa ja sen suorituksen jälkeen, poliisikouluun hakiessa ei ajokokemuksella ei ole väliä eikä ajotaitoa testata hakuvaiheessa millään tavalla. Koulutuksen aikana ajoneuvon käsittelyä saa harjoitella siihen tarkoitettulla radalla lähes niin paljon kuin on tarvetta, tiettyjen aikojen puitteissa. Lisäksi koulutuksessa järjestetään ajoharjoituksia kaupungissa ja maanteillä. Ajotaitoa testataan käsittelykokeella, mikä ajetaan normaalilla poliisin pakettiautolla, sekä kaupunkiajoharjoituksella, jossa ajetaan poliisin siviili paketti- tai henkilöautolla. Testit pitää saada hyväksytysti läpi, jotta harjoittelujaksolle voi päästä.

Hyväksytyyn kaupunkiajosuoritukseen vaaditaan, että oppilas ”ajaa lähes virheettömästi ja pääosin taloudellisesti liikennesääntöjen mukaan. Ottaa muut tienkäyttäjät huomioon ja suhteuttaa ajotapansa kulloisenkin liikennetilanteen ja olosuhteiden mukaisesti. Kykenee tekemään havaintoja muiden tienkäyttäjien toiminnasta liikenteessä. Ajoneuvon käsittely ja kuljettaminen on pääosin sujuvaa.” (Opetussuunnitelma 2020–2022.)

Käsittelykokeessa tulee suorittaa rata, jossa on esteen tarpeeksi lähelle ajamista sekä peruuttaen, että keula edellä, pujottelua etu- ja takaperin, porteista ajamista, rampille ajamista sekä taskuparkkeeraukset kumminkin päin. Testi tulee suorittaa vaaditussa ajassa, suorituksessa sallitaan muutaman virhe, jotka lisäävät kokonaisaika ja liian moni virhe johtaa testin hylkäämiseen.

3.3 Hälytysajoneuvolla ajaminen

Tieliikenne on suurin liikennemuoto henkilökilometrien määrässä verrattuna muihin liikennemuotoihin. Muissa, kuin tieliikenteessä kuljettamisen hoitavat yleensä ammattikuljettajat, mutta tieliikenteessä suurimman osan henkilökuljetuksista hoitaa ei-ammattikuljettajat henkilöautoilla. Tieliikenne on myös vaarallisin liikennemuoto, kun mittarina käytetään henkilökilometriä. Tieliikenteen vaarallisuutta selittää salliva säätely ja valvonta ammattiliikenteeseen verrattuna, lisäksi ajo-oikeudelle ei ole asetettu korkeita ehtoja. (Kivari 2019, 6)

Kun yhtälöön lisätään vielä hälytysajoneuvo, mikä joutuu poikkeamaan liikennesäännöistä, riskit liikenteessä nousevat. Ihmiset eivät välttämättä huomaa lähestyvää ajoneuvoa hälytysäänistä ja -valoista huolimatta, jolloin sattuu onnettomuuksia, joissa hälytysajoneuvo on toinen osallinen. Tämä voi aiheuttaa loukkaantumisia ja pahimmillaan jonkun kuoleman, lisäksi tulee paljon välillisiä haittoja, sillä ihminen kuka on avun tarpeessa, ei välttämättä saa sitä niin nopeasti, kuin olisi tarve. Lisäksi hälytysajoneuvojen onnettomuudet saavat normaalisti paljon julkisuutta.

Tieliikennelain mukaan hälytysajoneuvon kuljettaja saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä (TieL 7:184.1) Ajoneuvolain (82/2021) 2 luvun 32 §:n mukaan hälytysajoneuvo on sellainen pelastusauto, poliisiajoneuvo, Rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo, Puolustusvoimien pelastusauto, Puolustusvoimien sairausauto ja sotilaspoliisiajoneuvo, joka on varustettu sinistä valoa näyttävällä vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella. Tieliikennelain mukaan tienkäyttäjän on liikenteenohjaus osoitetusta velvollisuudesta riippumatta annettava esteetön kulku hälytysääniä ja -valomerkkejä antavalle hälytysajoneuville. (TieL 3:10.1)

Hälytysajoneuvojen kuljettajilla ei ole ajo-oikeuden lisäksi ajokortti- tai tieliikennelakiin perustuvaa lisäkouluttamisvelvollisuutta. Tieliikennelaissa sanotaan kuitenkin, että ajoneuvoa ei saa ajaa henkilö, jolta puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. Poliisin perustutkinnossa opetussuunnitelmaan kuuluu 60 tunnin ajotekniikka ja -taktiikka kurssi, jossa opiskelija hankkii perusvalmiudet poliisiauton kuljettamiseen ja osaa tarkastaa ajoneuvon liikennekelpoisuuden. Osajakson suorittamisen jälkeen opiskelija osaa käsitellä ja kuljettaa poliisiautoa vaihtelevissa ajotilanteissa turvallisesti ja hallitsee poliisiauton käsitteleminen ja kuljettaminen erilaisissa ympäristöissä. Lisäksi osajaksoon kuuluu hälytysajo harjoitus, jossa opiskelijoille luodaan mahdollisimman todellinen ympäristö hälytysajoa varten. (Opetussuunnitelma 2020–2022.) Tieliikennelain esitöissä kuitenkin sanotaan, että

säännöistä poikkeavan kuljettajan taitojen ja kykyjen on oltava tehtävän edellyttämällä tasolla kaikissa liikennetilanteissa ja että osaamisen varmistamiseksi viranomaiset ja muut toimijat järjestävät oppilaitoksissa ja työpaikkakoulutuksessa muun muassa hälytysajokoulutusta (Kivari 2019, 6).

Tieliikennelain esitöissä on kuitenkin sanottu, että mikäli kuljettaja poikkeaa liikennesäännöistä, hänen kykijensä ja taitojen on oltava tehtävän edellyttämällä tasolla. Lisäksi osaamisen varmistamiseksi viranomaisten ja muiden toimijoiden tulee järjestää oppilaitoksilla ja työpaikoilla hälytysajokoulutusta. (Kivari, 2019, 7.)

3.4 Vaativa ajotapavalvonta

Tätä aihealuetta olemme avanneet tässä opinnäytetyössä vain siltä osin, miten siitä on ollut saatavilla julkista tietoa.

Vaativan ajotapavalvonnan kurssi on tarkoitettu poliiseille, jotka työssään joutuvat toimenkuvansa mukaisesti kuljettamaan poliisiautoa myös poikkeuksellisen vaativissa, erityisosaamista edellyttävissä tilanteissa käyttäen ajoneuvoon asennettua erityisvalvontavälineistöä. (Osaamistavoitteet, 2020.)

Vaativan ajotapavalvonnan kurssi perehdyttää liikenteenvalvontaan erikoistuneet, kokeneet poliisit ajotapavalvontaan tarkoitetun erityiskaluston ja -välineistön käyttämiseen eri virkatehtävien edellyttämällä tavalla. Kun kurssi on suoritettu, se oikeuttaa kuljettamaan vaativaan ajotapavalvontaan käytettävää poliisiautoa sen erityistarkoituksessa. (Osaamistavoitteet, 2020.)

Kurssin tavoitteena on saada osallistuja ymmärtämään turvallisen ja tarkoituksenmukaisen ajamisen edellytykset kuljettaessa erityisvarusteltua poliisiautoa vaativissa virkatehtävissä. Lisäksi koulutuksen käyneen tulee osata huomioida ja soveltaa käytännössä kuljettajatoiminnan erot sekä merkittävän vaatimustason nousun suorittaessa ajotapavalvontaa erityiskalustolla. Koulutettavan tulee hallita itsenäisesti ajotapavalvontaan tarkoitettu erityiskalusto ja -välineistö ja osata arvioida toimintansa vaikutusta muulle liikenteelle. (Osaamistavoitteet, 2020.)

Koulutuksessa asiakokonaisuuksina on ajotaidon täydentäminen pitävissä keliolosuhteissa suorittaessa vaativia virkatehtäviä erityisvarustellulla poliisiautolla, ajotapavalvonnassa käytettävien erityisvälineiden tehokas ja tarkoituksenmukainen oppiminen ja perehdytys ajotapavalvonnassa käytettäviin taktiikoihin. (Osaamistavoitteet, 2020.)

Vaativassa ajotapavalvonnassa poliisilla on erityiskalustoa, jotka ovat tunnuksettomia ajoneuvoja, joissa kaikki poliisiautoon viittaavat laitteet on pyritty piilottamaan niin hyvin, että paljon poliisien kanssa tekemisissä olleet liikennesääntöjen rikkojat, jotka mahdollisesti tunnistavat normaalit poliisin siviiliautot, eivät tunnistaisi näitä kyseisiä ajoneuvoja. Kyseisiä poliisin ajoneuvoja ei normaalisti

aja muut, kuin koulutuksen käyneet henkilöt, eikä ajoneuvoilla tehdä muuta, kuin vaativaa ajotapa-valvontaa. (Tekniikan maailma, 2020A.)

Kyseiseen valvontamuotoon ja kalustoon tarvitsee lisäkoulutusta poliisin normaalin ajokoulutuksen lisäksi, sillä kyseisessä valvonnassa voidaan joutua ajamaan ylinopeutta ja poikkeamaan liikennesäännöistä, mahdollisesti ilman hälytyslaitteita, taktisista syistä. Liikenteestä etsitään ja poimitaan kaikista vaarallisimpia tapauksia, jotka osaavat mahdollisesti välttää muita poliisin valvontamuotoja. (Tekniikan maailma, 2020A.)

3.5 Liikennepsykologia

Psykologian tarkoituksena on tutkia, selvittää ja ymmärtää ihmisten toimintaa ja käyttäytymistä. Käyttäytymistä tarkastellaan kokonaisuutena, tavoitteellisena, sekä tarkoituksellisena toimintana. Liikennepsykologiassa pyritään siten vastavuoroisesti selvittämään ihmisten käyttäytymistä liikenteessä. Tällä käyttäytymisen seuraamisella pyritään muodostamaan kuva, miksi ihminen toimii liikenteessä tietyllä tavalla tietyssä tilanteessa. Ihmiset noudattavat erilaisia periaatteita, lainmukaisuuksia ja toimintamalleja erilaisissa liikennetilanteissa. Juuri näitä kyseisiä asioita ja syitä näille tapahtumille pyritään liikennepsykologian avulla selvittämään. (Häkkinen ja Luoma 1990, 9.)

Liikennepsykologia on lähtenyt liikkeelle yksilöpsykologisista tutkimuksista. Se tarkoitti, että alettiin kehittämään psykologisia testejä, joiden avulla pystytään tutkimaan kuljettajien soveltuvuutta. Testien toinen tarkoitus oli saada kartoitettua teoreettisesti tapaturma-alttiutta, sen ilmenemistä ja alttiuteen vaikuttavia tekijöitä. (Häkkinen ja Luoma 1990, 10.)

Liikennepsykologisen tiedon avulla on tarkoitus saada suunniteltua liikennejärjestelmiä suoraan ihmisen toimintaedellytyksien lähtökohdista. Liikennepsykologia on poikkitieteellistä ja hyödyntää muita tieteen aloja ja haaroja. Tällaisia hyödynnettäviä muita aloja ovat esimerkiksi kognitiivinen psykologia, psykomotoriikka ja sosiaalipsykologia. (Kivari 2019, 83.)

Suomalainen liikennepsykologia on saanut hyvää mainetta kansainväliselläkin tasolla erään ajokoulutusta kehittävän GDE-mallin (Goals for Driving Education) ansiosta. Mallin avulla pyritään saamaan liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat tekijät helposti näkyviksi ja ymmärrettäviksi. Näin ollen on helpompi ottaa liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat tekijät huomioon, kun puhutaan riskien hallinnasta. (Kivari 2019, 84.)

Liikennepsykologien kehittämän GDE-mallin mukaan ajo-osaaminen ja liikennekäyttäytyminen koostuvat lisäksi muistakin asioista, kuin pelkästään ajoneuvon hallintataidoista teknisenä suoritteena sekä liikennetilanteiden hallitsemisesta liikennesääntöjen osaamisena. GDE-mallin mukaan ei voida pelkästään ajatella, että ajoharjoittelu, ajokokemus ja liikennesääntöjen osaaminen tekee

kuljettajasta ajamisen mestarin. Näin ollen tässä ajattelumallissa halutaankin, että korostettaisiin enemmän juuri käyttäytymis- ja kasvatustieteestä löytyviä liikennekompetensseja. (Kivari 2019, 84.)

Liikennekompetensseja on useita erilaisia tämän ajattelumallin mukaan. Alla esimerkkejä kompetensseista ja ymmärrettävistä asioista:

- Temperamentti
- Persoonallisuus
- Reagointi- ja käyttäytymismallien itsetuntemus
- Paineikäyttäytyminen
- Ärsytyskynnys
- Tunteiden hallinta
- Elämyshakuisuus
- Päätöksenteko
- Riskikäyttäytyminen

Nämä edellä mainitut asiat ovat GDE-mallin mukaan myös yhtä tärkeitä, kuin ajoneuvon hallitseminen tai liikennesääntöjen osaaminen. (Kivari 2019, 84.)

Liikennekäyttäytyminen on todella voimakkaasti sidoksissa kuljettajan persoonallisuuteen, sekä myös kuljettajan oman tilan- ja elämänhallintaan. Jokaisen ihmisen persoonallisuus muodostuu, ihmisen ympärillä vallitsevan kasvuympäristön sisällä, sosiaalisen oppimisen kautta. Tämä kyseinen oppimisen ja kasvamisen prosessi perustuu jokaisen yksilön omaan henkilökohtaiseen temperamentiin, mikä on koko prosessin lähtökohtana. Temperamentti määritteenä tarkoittaa ihmisen yksilöllistä tapaa käyttäytyä eri tilanteissa ja reagoida tilanteisiin eri tavoin. (Kivari 2019, 85.)

EU-direktiiveissä ohjeistetaan nykyään ajotutkintojen vastaanottajien kiinnittämään huomiota kuljettajien harkitsevaan ja sosiaaliseen liikennekäyttäytymiseen. Eri kuljettajilla voi esiintyä erilaisia persoonallisuuteen liittyviä, sekä päätöksentekoon vaikuttavia tekijöitä. Näitä edellä mainittuja tekijöitä ovat esimerkiksi turhautuminen, ärsyntyminen ja liikennekiukku, jonka äärimmäinen muoto on niin kutsuttu liikenne-raivo. Nämä edellä mainitut reaktiot johtuvat siitä, että kuljettaja ei siedä liikenteessä muiden tienkäyttäjien määräämää vauhtia tai muiden tienkäyttäjien estämää normaaliksi koettua etenemistä. (Kivari 2019, 86.)

Onnettomuuksia liikenteessä tapahtuu erityisesti miehille, Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2021 tammi-marraskuussa liikenteessä kuolleita oli 204 henkilöä, joista 151 oli miehiä. ”Tieliikenneonnet-

tomuudeksi katsotaan henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtanut tapahtuma, joka on sattunut tieliikennelain mukaan yleiselle liikenteelle tarkoitettulla tai yleisesti liikenteeseen käytetyllä alueella ja jossa on osallisena ainakin yksi liikkuva kulkuneuvo.” (Suomen virallinen tilasto (SVT).)

Uusien kuljettajien onnettomuuksien syitä ja tekijöitä on monia, ajoneuvon ja liikennetilanteiden hallinnassa, osaamattomuudessa ja turhassa riskinotossa. Yhteisiä tekijöitä nuorien kuljettajien onnettomuuksille ovat viikonloppu ja yöaika, ylinopeus ja kuljettajan ajokokemus on ollut yleensä pieni. Lisäksi autot ovat keskimääräistä vanhempia ja turvavyötä ei välttämättä käytetä. Lisäksi kuljettajilla voi olla haluttomuus ajaa turvallisesti ja ajamisen itsearviointitaidot ovat heikolla tasolla. Nuoret kuljettajat eivät välttämättä osaa arvioida omaa ajamisen taitotasoa oikein. Nuoret myös hakevat ja kokeilevat taitojensa rajoja helpommin. Kun nuoren tekniset ajotaidot lisääntyvät, nuori voi helposti uskoa omien kykyjensä nousseen enemmän, kuin todellisuudessa on. Eli nuori saattaa aliarvioida riskit ja yliarvioida omat kykynsä. (Keskinen 2012, 33–34.)

Nuorien kuljettajien riskinotto on iso tekijä liikenneonnettomuuksissa. Riskinotoksi voidaan katsoa toiminta, mikä lisää ei-toivotun tapahtuman todennäköisyyttä ja riskinottajalla on edes jonkinlainen käsitys tästä. Ihmiset normaalisti tietävät, että ylinopeus ja humaltuneena ajaminen lisäävät onnettomuusriskiä, mutta tekevät sen normaalisti tietoisesti. Riskinottoa voidaan selittää monella tavalla. Lapset ja nuoret elävät tietynlaisessa kasvuympäristössä, tämän ympäristön arvot, normit ja toimintatavat vaikuttavat siihen, miten nuori käyttäytyy itse ja minkälaisia valintoja hän tekee. Mikäli perheessä ei arvosteta sääntöjä ja normeja, nuorikaan ei todennäköisesti niitä opi arvostamaan. Mikäli lapsi ihannoit esimerkiksi isäänsä ja isä on riskejä ottava, joka ei noudata sääntöjä, niin lapsi todennäköisesti tulee käyttäytymään samalla tavalla. Perhe ei kuitenkaan ole ainoa vaikuttava tekijä, sillä vaikka perheessä arvostettaisiin ja kunnioitettaisiin sääntöjä, nuori voi saada kaveripiirinsä kautta huonoja vaikutuksia ajokäyttäytymiseensä. Nuorella on yleensä tarve saada hyväksyntää ja kuulua joukkoon, joten jos kaveripiirissä ei arvosteta sääntöjä ja ilmapiiri on painostava, nuoresta saattaa kasvaa riskinottaja. (Keskinen 2012, 35–37.)

Persoonalla on todettu myös olevan yhteys riskinottoon. Miehet ilmaisevat yleensä suuremmin aggressiivisuutta ja naiset epäsuuremmin. Suora aggressiivisuuden osoitus liikenteessä voi olla suoraan riskien oton lisääntyminen. Psykologin mukaan rauhallinenkin ihminen voi muuttua liikenteessä aggressiiviseksi. Tätä on perusteltu sillä, että autolla ajaessa on helpompi olla aggressiivinen, kuin esimerkiksi kasvotusten käytävässä neuvottelussa. Autolla ajaessa, mikäli turhautumiskohtaus iskee, on helppo pysyä nimettömänä. Autolla ajaessa ei tarvitse todennäköisesti ikinä tavata turhautumisen kohteeksi joutunutta henkilöä. Liikenteessä saattaa muutenkin tulla helpommin eteen turhauttavia tilanteita, kun esimerkiksi joku ajaa hitaasti edessä. Tällöin joku konkreettisesti estää oman etenemisen, mikä voi aiheuttaa turhautumista. (Keskinen 2012, 77–78.)

Liikennerikkomukset voidaan jakaa tahattomiin ja tahallisiin, joista jälkimmäisiä tekevät erityisesti nuoret kuljettajat. Elämyshakuiset kuljettajat saattavat ajaa erittäin kovia nopeuksia ja tehdä täpäriä ohituksia, tähän saattaa vaikuttaa myös autossa istuvat kaverit, joiden läsnäolo aiheuttaa painetta näyttää omia kykyjä. Lisäksi kehityspsykologisesta näkökulmasta, jos mietitään ajokortti-ikää, nuoret naiset osaavat käyttäytyä kyseisessä iässä jo aikuismaisemmin, kun taas nuoret miehet etsivät vielä identiteettiään. Tämä saattaa näkyä liikenteessä. Nuorten naisten riskikäyttäytyminen voi ajoittua nuoremmalle iälle. Evoluution näkökulmasta miehien riskinotto on välttämätöntä lajin kehittymisen ja säilymisen kannalta. (Keskinen 2012, 71–72, 80.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

4.1 Alkuperäinen suunnitelma

Tutkimuksen alkuperäinen tarkoitus oli keskittyä vain Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella sijaitsevaan Pohjois-Karjalan kenttäjohto alueeseen ja Joensuun poliisiasemaan. Joensuun poliisiasemalla on Pohjois-Karjalan ainoat liikennesektorin ryhmät. Olimme siinä käsityksessä, että Joensuun poliisiasemalla vaativan ajotapavalvonta koulutuksen saaneita poliiseja olisi enemmän kuin kaksi, joten ajattelimme kyseisen aseman ja alueen riittävän tarpeeksi kattavan tutkimuksen tekemiseksi. Tämä osoittautui kuitenkin vääräksi sen jälkeen, kun saimme tutkimusluvan ja aloimme sopia haastatteluja. Itä-Suomen poliisilaitoksen alue on jaettu 3 kenttäjohtoalueeseen, Pohjois-karjalaan, Pohjois-Savoon ja Etelä-Savoon. Itä-Suomen pääpoliisiasema on Pohjois-Savossa Kuopiossa. Pohjois-Karjalan alueella on poliisiasemia Joensuussa, Nurmeksessa, Lieksassa Ilomantsissa ja Kiteellä. (Poliisi: Itä-Suomen poliisilaitos.) Joensuussa on kuitenkin Pohjois-Karjalan ainoat liikennesektorin ryhmät, joten alue, millä he joutuvat valvomaan liikennettä on iso.

4.2 Tutkimuskysymykset

Ensimmäisellä tutkimuskysymyksellä on tarkoitus selvittää pelkästään sitä, kokevatko sen käyneet poliisit sen hyödyllisenä, tässä kysymyksessä ei ole tarkoitus vertailla kurssin käymisen ajankohtaan liittyneitä eroja. Kolme seuraavaa kysymystä liittyvät enemmän toisiinsa, niillä on tarkoitus selvittää Itä-Suomen poliisilaitoksen vaativan ajotapavalvonnan tilaa käytännön tasolla. Tarkoituksena on selvittää, miten valvontaa tehdään ja miten poliisit kokevat valvonnan. Lisäksi tarkoituksena on vertailla eri kenttäjohtoalueiden välisiä eroja siinä, miten paljon valvontaa tehdään työaikaan suhteutettuna ja miten poliisit kokevat tämän.

1. Kokevatko vaativan ajotapavalvonnan saaneet poliisit koulutuksen hyödylliseksi?
2. Millä tasolla vaativa ajotapavalvonta on poliisiasemilla Itä-Suomessa?
3. Miten koulutuksen saaneet poliisit kokevat sen, miten paljon heidän koulutustansa ja siihen varattua erityiskalustoa hyödynnetään asemilla?
4. Minkälaisia eroja eri asemien välillä on ja mistä ne johtuvat?

4.3 Toteutus

Olimme hakeneet tutkimusluvan poliisiammattikorkeakoululta Pohjois-Karjalan alueelle, mutta ymmärrettyämme, että Joensuussa ei ole tarpeeksi haastateltavia, haimme uuden tutkimusluvan koko Itä-Suomen alueelle suoraan Itä-Suomen poliisilaitokselta.

Koska Pohjois-Karjalan alueella ei ollut kuin kaksi haastateltavaa, niin laajensimme tutkimusta koko Itä-Suomen poliisilaitoksen alueelle. Haastattelut toteutettiin niin, että Itä-Suomen poliisilaitoksen alueelta pyrittiin haastattelemaan henkilöä kaikilta asemilta, missä toimii liikennesektorinryhmä, joissa on vaatimaan ajotapavalvontaan koulutettuja poliiseja. Tarkoituksenamme oli vertailla Itä-Suomen alueella vaativan ajotapavalvonnan eroja eri asemien välillä, koska Kuopion ja Mikkelin asemilla liikennevirta, mikä kulkee vitostien kautta meno ja paluuliikenteenä on huomattavasti suurempi, kuin Joensuun ja Savonlinnan alueilla. Tarkoituksena on selvittää, miten asemilla toteutetaan ja hyödynnetään vaativan ajotapavalvonnan saaneiden koulutusta ja laitoksen siihen tarkoitettua kalustoa, ja miten koulutuksen saaneet poliisit kokevat koulutuksen hyödyllisyyden suhteessa työpaikkansa maantieteelliseen sijaintiin ja liikennemääriin.

Joensuun asukasluku vuonna 2020 oli 76 935, Savonlinnassa 32 662, Mikkelissä 52 583 ja Kuopiossa 120 210 (Tilastokeskus 2020: tunnuslukuja väestöstä alueittain). Joensuussa liikennepoliisin sektori valvoo koko Pohjois-Karjalan aluetta, Mikkelin liikennepoliisi valvoo sekä Etelä-, että Pohjois-Savon alueilla sekä Savonlinnassa Etelä-Savon alueella olevissa kunnissa.

Tarkoituksena oli myös vertailla, miten paljon vaativaa ajotapavalvontaa tehdään asemilla suhteessa paikkojen asukaslukuun nähden ja miten paljon maantieteellinen sijainti vaikuttaa tehtävään valvontaan ja mitä muita tähän vaikuttavia tekijöitä mahdollisesti on.

5 HAASTATTELUT

5.1 Haastattelukysymykset

Milloin olet valmistunut poliisiksi ja mistä lähtien työskennellyt liikennesektorilla, ennen kuin hakeuduit kurssille?

Miten olet kokenut kurssista saadun hyödyn poliisityössä / onko töissä tullut tilanteita, missä olet päässyt hyödyntämään kurssilta saatua oppia, muuallakin kuin ajotapavalvonnassa?

Mitä mieltä olet kurssin hyödyllisyydestä nyt, kun olet ollut töissä kurssin jälkeen?

Hyödynnetäänkö mielestäsi kurssilta saatuja valmiuksia oman laitoksesi alueella ja tehdäänkö ajotapavalvontaa mielestäsi riittävästi?

Miten paljon ohi ajava liikenne lisää valvonnan tuloksia vt.5 varrella? (Mikkeli ja Kuopio)

5.2 Haastattelu 1

Ensimmäinen haastateltava oli Joensuun poliisilaitoksen liikenneryhmästä. Hän on valmistunut poliisiksi alkuvuodesta 2017, jonka jälkeen toiminut 2 vuotta Itä-Suomen ulkopuolella poliisin tehtävissä. Siirryttyään Itä-Suomeen Mikkeliin töihin hän toimi Mikkelin liikenneryhmässä noin 3 vuotta ja suoritti vaativan ajotapavalvonnan kurssin toukokuussa 2020. Haastateltava toimii myös moottoripyöräpoliisina.

Haastateltava on ehtinyt ajamaan liikenneryhmässä noin 1,5 vuotta kurssin käymisen ja haastattelun välissä ja on suorittanut ajotapavalvontaa kahden eri paikkakunnan poliisiaseman alueella. Joensuun poliisiasemalle haastateltava siirtyi töihin alkuvuodesta 2021.

Haastateltava kertoi hakeutuneensa kurssille, koska se oli jatkumossa aikaisempiin hänen käyneisiin koulutuksiin ja näin ollen kurssi oli luontainen jatkumo aiempiin koulutuksiin ja työntekoon liikennesektorilla.

Kurssi oli kolmen päivän mittainen. Ensimmäisenä päivänä ajettiin normaalia tehokkaammilla autoilla ja opeteltiin kyseisten autojen käyttäytymistä. Lisäksi autoilla tehtiin erilaisia seuranta ja ohi-tusharjoituksia. Kurssilla käytiin myös läpi erilaisia valvontaan liittyviä tekniikoita ja taktiikoita, joita lähdettiin harjoittelemaan partioittain normaalin liikenteen joukkoon. Päivän aikana puututtiin mahdollisiin liikenne rikkomuksiin, jos niitä tuli vastaan, sekä hoidettiin mahdolliset tehtävät loppuun normaalin työvuoron mukaisesti. Kurssin lopussa pidettiin yhteenveto valvontapäivästä ja koulutuksesta kokonaisuudessaan.

Haastateltu poliisi koki kurssin sisällön hyödylliseksi myös normaalissa liikennevalvonnassa. Vaikka vaativaa ajotapavalvontaa ei pääsisikään tekemään usein, niin samat säännöt ja lainalaisuudet pätevät normaaleissa poliisiautoissakin Revikan keskinopeusmittareiden ja videon tallennuksen suhteen. Revikalla tarkoitetaan poliisiautoissa käytettävää automaattista rekisterikilpien lukulaitetta, joka lukee ajoneuvon rekisterikilven ja hakee siitä tietoa Trafista ja poliisin tietojärjestelmistä (Tekniikan Maailma, 2020B). Haastateltu kertoi, että esimerkiksi Revikaa on hyvin arvokas työkalu jokapäiväisessä työssä. Revikan monipuolisempaa käyttöä harjoiteltiin nimenomaan kursilla. Haastateltava kertoi, että poliisimoottoripyörässä ei ole poikkeuksellisesti Revikaa vaan normaali videokamera missä näkyy ainoastaan nopeus. Kyseisellä videokameralla voidaan mitata, kuitenkin esimerkiksi takaa-ajon jälkeen keskinopeuksia videolta. Näin ollen haastateltava koki kursilta saadun opin erittäin hyödylliseksi myös normaaleissa työtehtävissään. Kurssilta saatuja oppeja pystyy siis hyödyntämään lähes kaikella kalustolla.

Vaikka kurssilta saatuja oppeja pystyy hyödyntämään liikennevalvonnassa käytännössä millä tahansa poliisin liikenteenvalvonta kalustolla, kuitenkin vakavampia liikennerikostapauksia on silti paljon vaikeampi havaita tunnuksellisella kalustolla. Tämä siksi, että tunnuksellinen poliisiauto huomataan usein jo kaukaa. Tilanne on täysin eri normaalien siviiliautojen ja varsinkin vaativan ajotapavalvonnan autojen kohdalla, koska ne on tarkoituksella rakennettu vaikeasti tunnistettaviksi. Haastattelussa selvisi, että ajotapavalvonnassa on tarkoitus puuttua normaalia suurempiin nopeudenlytysiin ja vakavampiin liikennerikoksiin. Edellä mainittuihin räikeisiin liikennerikoksiin on helpompaa puuttua, kun ajetaan siviilivaatteissa tunnuksittomilla poliisiautoilla. Liikuttaessa huomattomasti on luonnollista, että kyseisiä tapauksia osuu kohdalle suuremmalla todennäköisyydellä ajettaessa tunnuksittomalla poliisiautolla siviilivaatteissa. Ajotapavalvontaan tarkoitettut autot ovat normaaleja poliisiautoja tehokkaampia. Näin ollen niillä on helpompi seurata edellä ajavaa kohdetta ja jättää tarvittaessa väliäkin. Jätetty väli pystytään tarvittaessa kuromaan nopeasti umpeen, koska käytössä on tällöin normaalia poliisiautoa huomattavasti tehokkaampi auto.

Haastateltava kertoi kurssin valmentavan myös siihen, että pystytään tekemään valvontaa sekä samanaikaisesti hallitsemaan oma ajoneuvo turvallisesti kovissakin nopeuksissa. Poliisin on kuitenkin pystyttävä kuljettamaan ajoneuvoa siten, ettei siitä synny vaaraa muille tienkäyttäjille.

Haastateltavan mukaan Joensuussa ajotapavalvontaa tehdään liian vähän ja kalustoa käytetään muihin tarkoituksiin, kuten kurssimatkoihin paljon enemmän kuin siihen, mihin auto on alun perin tarkoitettu. Kurssimatkoja on haastateltavan mukaan perusteltu käyttökertojen saamisella.

Yksi syy, minkä haastateltava näkee vaativan ajotapavalvonnan vähäiselle hyödyntämiselle, on resurssien puute. Pohjois-Karjalan alueella liikennepoliisia käytetään paljon harva alueilla kenttätoiminnan tueksi, jolloin poliisilla on oltava kuljetuskapasiteettia eli toisin sanoen pakettiauto mallinen

poliisiauto. Esimerkiksi liikenneryhmästä lähtee kaksi partiota ulos, niin kumpikin lähtee eri suuntiin, joten molemmilla partioilla täytyy olla kuljetuskapasiteettia. Lisäksi haastateltava koki, että esimiestasolla ei välttämättä tiedetä, mitä kaikkea vaativalla ajotapavalvonnalla voidaan saavuttaa ja miten monipuolista se voi olla tuloksellisesti, mikäli vaativaan ajotapavalvontaan annettaisiin enemmän työaikaa.

Haastateltava kertoi esimerkiksi, että mikäli vaativan ajotapavalvonnan autolla lähtee liikenteeseen ja sillä täytyykin lähtemään suorittamaan harva-alueen tehtävää, esimerkiksi perus kolari tehtävää. Näin ollen auto on voinut olla kolaripaikalla useamman tunnin. Tämän jälkeen kyseisellä ajotapavalvonnan autolla on käytännössä turha alkaa suorittamaan ajotapavalvontaa. Näin siksi, että pienellä paikkakunnalla ihmiset huomaavat nopeasti, että kyseessä on siviilipoliisiauto ja auton tarkoitus pääsee vesittymään.

Haastateltava kokee myös Joensuun ajotapavalvonnan auton niin sanottuna välimallina, josta on yritetty tehdä kyseiseen tarkoitukseen sopivaa, mutta siinä on silti asioita, joiden avulla se on helpompi tunnistaa poliisiautoksi. Lisäksi ajoneuvo on haastateltavan kertoman mukaan hieman alitehoinen. Muita ongelmia ajoneuvossa tuottaa liian pieni näyttö, jolla on erittäin hankala hoitaa paperiasioita, esimerkiksi jos pitää tapahtuma paikalla kuulustella rikoksesta epäilty, tehdä ajokieltopäätös ja valvontailmoitus. Kyseisellä autolla se on haastateltavan mukaan todella vaikeaa.

Yhteenvetona haastateltava kokee kurssin hyödyllisenä, mutta Pohjois-Karjalassa valvontaa tehdään liian vähän ja kalusto voisi olla parempi kyseiseen valvontaan. Valvonnan vähyys johtuu haastateltavan mukaan poistumista liikennepuolen ryhmissä, jolloin resursseja ei ole tarpeeksi. Haastateltava kokee myös, että esimiestasolta olisi hyvä saada enemmän ymmärrystä ajotapavalvontaa kohtaan. Eli ymmärtää valvonnan tuoman hyödyn pidemmällä aika välillä ja näin ollen kohdistaa enemmän resursseja ajotapavalvontaan.

5.3 Haastattelu 2

Toinen haastateltava oli myös Pohjois-Karjalasta Joensuun poliisiaseman liikenneryhmästä. Kyseinen henkilö valmistui poliisiksi vuonna 2009 ja hän on toiminut liikkuvassa poliisissa valmistumisesta lähtien ja siirtynyt liikennesektorille, kun liikkuva poliisi on lakkautettu. Haastateltava suoritti vaativan ajotapavalvonnan kurssin vuonna 2013, jolloin kurssi järjestettiin ensimmäisen kerran.

Kurssin suorittamisen jälkeen hän oli siis ensimmäinen kurssin suorittanut koko Itä-Suomesta ja Pohjois-Karjalasta. Tuolloin vaativaksi ajotapavalvonnaksi miellettiin vielä kaikki siviiliautolla siviilivaatteissa ajaminen. Kurssin suorittamisen jälkeen haastateltava oli huomannut, että kurssi on erittäin paljon muutakin kuin edellä ajavien autojen seuraamista.

Haastateltava kertoi, että vaativa ajotapavalvonta on ajoneuvojen, kuljettajien ja matkustajien profiilointia ja mahdollisten tieliikennelakia rikkovien etsintää. Hänen mukaansa mahdolliset kovia ylinopeuksia ajavat ja liikennerikoksia tekevät henkilöt ja ajoneuvot ovat suhteellisen helppo tunnistaa tietyistä piirteistä.

Haastateltava kertoi, että kurssin suorittamisen jälkeen Joensuun poliisiasemalta kävi toinenkin poliisi kyseisen kurssin, jonka jälkeen molemmat kurssin suorittaneet alkoivat tekemään vaativaa ajotapavalvontaa Joensuun poliisiaseman alueella.

Haastateltava koki edellisen haastateltavan tavoin, että kurssi oli erittäin hyödyllinen ja sieltä sai hyvän pohjan vaativan ajotapavalvonnan suorittamiselle käytännön työelämässä. Haastateltava mukaan kurssilta opittuja valmiuksia ja taitoja tulee hyödynnettyä myös normaalilla kalustolla ajatessa.

Haastateltava kertoi ensimmäisen haastateltavan tavoin, että Pohjois-Karjalassa Joensuun alueella ajotapavalvonta koulutuksen saaneita henkilöitä ja kalustoa hyödynnetään liian vähän. Valvontaa tehdään kyseisellä autolla erittäin vähän ainakin koulutuksen saaneiden henkilöiden toimesta. Hänen mukaansa ajoneuvolla ajaa myös henkilöitä, jotka eivät ole käyneet kyseistä koulutusta. Näin ei tulisi lähtökohtaisesti olla, koska ajotapavalvonnan auton kuljettamiseksi täytyy ensin suorittaa kyseinen kurssi.

Haastateltava kertoi, että yhtenä syynä kyseiseen tilanteeseen on esimiesten väärä käsitys ajotapavalvonnan tehokkuudesta. Haastateltava koki, että ajotapavalvonta koetaan esimiestasolla liian hankalaksi valvontamuodoksi. Haastateltava kertoi osaamista ja halua löytyvän ajotapavalvontaa kohtaan. Haastateltava oli sitä mieltä, että esimiestasolla ajotapavalvonta koetaan ongelmalliseksi ja huonoksi valvontamuodoksi sen vuoksi, että siihen täytyy käyttää liikaa aikaa, jotta tuloksia alkaa syntyä. Haastateltavan mukaan ajotapavalvonta on tehokas keino, mutta siihen täytyy panostaa. Toinen syy on resurssien puute ja vähäiset partiomäärät, koska Pohjois-Karjala on suuri alue ja suhteellisen vähän partioita. Näin ollen kenttäjohtaja voi välillä pyytää, että liikennesektorillakin olisi kuljetuskapasiteettia, jotta kenttätoiminnan tukeminen olisi mahdollisimman sujuvaa.

Haastateltava kertoi ymmärtävänsä, että aina ei voi keskittyä omaan erikoisalaansa, eikä sitä ole aina kukaan muukaan tekemässä. Hän koki silti, ettei Joensuussa hyödynnetä tätä valvontamuotoa tarpeeksi. Haastateltava kuvaili kaluston olevan suhteellisen hyvällä tasolla, mutta paremmallakin tasolla kalusto voisi olla. Hän kertoi kaluston olleen aikaisemmin vielä huonommalla tasolla. Haastateltava kritisoi kuitenkin sitä, että normaalisti kalustohankinnoissa loppukäyttäjiltä ei kysytä mieltä siitä, minkälaista kalustoa pitäisi hankkia, vaan nämä päätökset hoitaa henkilö, joka ei kyseisiä autoja pääsääntöisesti käytä.

Yhteenvedona haastateltava kertoi, että innostusta ja osaamista olisi, mutta tällä hetkellä resurssit ja esimiestason päätökset vaikuttavat ajotapavalvonnan suorittamisen määrään. Haastateltava koki, että päätettäviin asioihin vaikuttaminen on suhteellisen vaikeaa.

5.4 Haastattelu 3

Kolmas haastateltava kertoi, että on toiminut valmistumisensa jälkeen noin kaksi vuotta vanhemman konstaapelin virassa Itä-Suomen poliisilaitoksella Mikkelin poliisiasemalla Etelä-Savossa. Hän on suorittanut vaativan ajotapavalvonnan kurssin tänä aikana.

Haastateltava kertoi, että hän suorittaa keskimäärin puolet työajastaan vaativaa ajotapavalvontaa, ja näin ollen on kokenut kurssin todella hyödylliseksi. Hän kertoi, että Mikkeli on kaksi koulutuksen saanutta ja kyseistä valvontaa tehdään haastateltavan kertoman mukaan sopivasti. Mikkeli on linjattu komisarion toimesta, että autoa ei käytetä muuhun toimintaan tai muiden toimesta, kuin koulutuksen saaneiden. Koulutuksen saaneita henkilöitä ja kalustoa hyödynnetään haastateltavan mukaan Mikkeli monipuolisesti esimerkiksi mopovalvontaan ja erilaisiin valvontapyyntöihin.

Mikkelin ohi kulkevan valtatie 5:n vaikutus Mikkelin ajotapavalvonnan tuloksiin on merkittävä, haastateltava kertoi, että valtatie 5:ltä poliisiin haltuun päätyvistä ajokorteista noin 95 % on ulkopaikkakuntalaisia, jotka ovat ohikulkumatalla. Taajamissa korttinsa menettävät ovat normaalisti omalta alueelta.

Haastateltava kertoi, että Mikkelin ajotapavalvontaan tarkoitettu ajoneuvo on erittäin hyvä ja pätevä auto kyseiseen valvontaan. Hän kuvaili Mikkeli vaativan ajotapavalvonnan autoa yhdeksi Suomen parhaimmista ajotapavalvontautoista soveltuvista.

5.5 Haastattelu 4

Neljäs haastateltava oli pitkään Kuopion poliisiasemalla työskennellyt konstaapeli. Hän on valmistunut poliisiksi vuonna 1996 ja toiminut valmistuttuaan vuoden valvonta- ja hälytyssektorilla, jonka jälkeen hän oli siirtynyt liikkuvaan poliisiin. Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen hän on jatkanut työskentelyä Kuopiossa liikennesektorilla. Hän oli suorittanut ajotapavalvonnan kurssin viimeksi 4 vuotta sitten, kun haastattelu suoritettiin. Hän kertoi myös, että on käynyt kahdesti vastaavan kurssin aiemmin.

Haastateltava koki, että kurssin sisällöstä on hyötyä muussakin poliisityössä, kuin ainoastaan vaativaa ajotapavalvontaa tehdessä. Hän kertoi, että esimerkiksi koulutuksessa olevista ennakoitiharjoitteista on ollut hyötyä takaa-ajoissa. Tämän lisäksi koulutus on antanut valmiuksia tilanteisiin,

joissa takaa-ajossa autoa yritetään ohjata tiettyyn paikkaan esimerkiksi estämällä sen pääsy ennalta sovituille teille. Haastateltava mainitsi myös, että koulutuksessa oppi seuraamaan kohdetta siten, ettei paljastu poliisiksi.

Haastateltavan mukaan Kuopiossa tehdään ajotapavalvontaa hänen näkemyksensä mukaan sopivissa määrin. Hän kertoi, että jos vertaa valtakunnallisella tasolla, niin Kuopion ajotapavalvonta on määrällisesti hyvällä tasolla. Kuitenkin valvontaa voisi tehdä enemmän, koska sille olisi tarvetta. Hän kertoi, että ajotapavalvonnan kohderyhmien ollessa liikkeellä, resurssit eivät riitä valvonnan suorittamiseen siltä osin, kuin olisi tarve. Kohderyhmiksi haastateltava kertoi erityisesti nuorison, erilaiset tapahtumat, meno ja paluuliikenteen.

Kuopiossa on vain yksi kyseiseen tarkoitukseen tehty auto, mutta koulutuksen saaneiden määrä on niin iso, että valvontaa suoritetaan välillä normaalilla siviiliautollakin.

Haastateltava kertoi, ettei valvontaa voida tehdä niin paljon, kuin olisi tarve, koska ei ole yksinkertaisesti tarpeeksi resursseja. Hän kertoi, että esimiehet näyttävät valvonnalle vihreää valoa ja yhden liikenne ryhmän ryhmänjohtaja tekee myös valvontaa erittäin paljon. Eli ajotapavalvonta nähdään Kuopiossa erittäin positiivisena asiana sekä valvontamuotona.

Pohjois-Savon liikennesektori tekee yhteistyötä Etelä-Savon liikennesektorien kanssa, sekä jonkin verran Pohjois-Karjalan liikennesektorin kanssa. Yhteistyö on kuitenkin vähentynyt viimeisen kahden vuoden aikana. Yleensä yhteistyötä on tehty maakuntien liikennesektorien kesken isoissa tapahtumissa. Haastateltava kuitenkin mainitsi, että Etelä-Savon kanssa tehdään enemmän yhteistyötä, kuin Pohjois-Karjalan kanssa. Haastateltava kertoi, että ennen vuotta 2013 yhteistyö oli paljon aktiivisemmalla tasolla, mutta liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen yhteistyö on vähentynyt.

Haastateltava kertoi, että välillä he saattavat käydä Kajaanin ja Jyväskylän puolella, koska on linjattu, että vaativa ajotapavalvonta ei ole kiinni tarkasti maakuntarajoissa. Ajotapavalvontaa tulee suorittaa siellä missä ihmiset liikkuvat ja missä valvonnalle on tarvetta. Haastateltava kuitenkin sanoi, että kertoja tulee vuodessa noin kymmenen.

Haastateltava kertoi, että Valtatie 5:n liikenne vaikuttaa Kuopiossa jonkin verran. Haastateltava kertoi, että ulkopaikkakuntalaisilta poliisi haltuun päätyneiden ajokorttien määrän suhde on noin puolet – ¼, riippuen valvonnan ajankohdasta. Pääasiallisesti kuitenkin koronan alkamisen jälkeen nuorison kokoontumiset ovat näkyneet valvonnan tuloksissa. Haastateltava kertoi, että baarien ollessa kiinni nuoriso kokoontuu isommilla porukoilla autojen kanssa. Tämä taas altistaa liikennesääntöjen rikkomiselle ja tämä ilmiö on nähtävissä erityisesti viikonloppuisin, kertoo haastateltava. Pitkämatalaiset näkyvät valvonnassa kohtalaisesti. Haastateltavan mukaan on kiinni paljon valvontapäi-

västä, kohdataanko valvonnassa enemmän ulkopaikkakuntalaisilta, kuin oman alueen ihmisiä. Arki-
sin maakunnan pienissä kunnissa valvottaessa iso osa valvonnasta kohdistuu nuorisoon, kun taas
perjantaisin Valtatie 5:llä on paljon liikennettä pohjoisen suuntaan.

Kuopiossa ajotapavalvonta-autoa ei käytetä haastateltavan mukaan muuhun tarkoitukseen, kuin
ajotapavalvontaan. Autoa ei myöskään saa lähtökohtaisesti ajaa muut, kuin koulutuksen saaneet,
kertoi haastateltava.

6 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tässä osassa käsittelemme vain tutkimuksista haastattelujen perusteella saatuja tuloksia ja sen luotettavuutta, oman pohdinnan ja johtopäätökset olemme jättäneet seuraavaan osaan. Tulokset - osiossa tuodaan esiin yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia vastausten välillä ja mahdollisia syitä, mitä haastateltavat ovat kertoneet.

6.1 Tuloksista

Haastattelujen perusteella voidaan sanoa, että vaativan ajotapavalvonnan koulutus on hyödyllinen tai erittäin hyödyllinen, kun poliisi työskentelee liikennesektorissa. Koulutus on koettu jokaisen haastateltavan mukaan hyödylliseksi vaatimaan ajotapavalvontaan ja muidenkin liikennevalvontamuotojen yhteydessä. Muissa liikennetehtävissä koulutuksesta on koettu hyötyä erityisesti pakenevan seurannassa, keskinopeusmittauksia tehdessä ja autoa seurattaessa niin, että ei paljastuta poliisiksi.

Jokainen haastateltava sanoi, että osaa vaativan ajotapavalvonnan asioista voi hyvin tehdä myös normaalilla siviiliautolla ja jopa poliisin normaalilla pakettiautollakin, joten koulutus antaa monipuoliset valmiudet sekä ajotapavalvontaan, että normaaliin liikennevalvontaan.

Yksi haastateltavista kertoi, että ei ollut tiennyt ennen kurssin käymistä, miten monipuolinen vaativa ajotapavalvonta on. Hän kertoi myös, että monet, jotka eivät ole käyneet kurssia, mieltävät vaativan ajotapavalvonnan helposti vain siviiliautolla.

Siinä, koetaanko kurssi hyödylliseksi, ei tullut haastateltavien keskuudessa eroja, mutta Itä-Suomen alueella vaativan ajotapavalvonnan tekemisestä nousi eroja kenttäjohtoalueiden välillä.

Pohjois- ja Etelä-Savossa haastateltavat kokivat, että vaativan ajotapavalvonnan taso on hyvällä tasolla ja sitä tehdään riittävästi tai melkein riittävästi. Pohjois-Karjalassa kyseinen valvontamuoto on jäänyt vähemmälle.

Etelä-Savosta haastateltava kertoi, että he tekevät parinsa kanssa valvontaa noin puolet työajastaan ja piti tätä riittävänä valvonnan tarpeeseen nähden. Hän kertoi myös, että Mikkelin ohi kulkeva Valtatie 5 vaikuttaa merkittävästi valvonnasta saatuihin tuloksiin, lisäten tapauksia, johon valvonnalla pitää puuttua. Lisäksi haastateltu poliisi kertoi, että kyseiseen tarkoitukseen käytetty auto sopii erittäin hyvin tarkoitukseen. Haastateltavalla ei ollut kehitysehdotuksia valvontaan liittyen.

Pohjois-Savossa tehdään myös kattavasti ajotapavalvontaa haastateltavan mukaan. Kuopiossa koulutettuja oli yli 10 ja valvontaa tehdään paljon, jos verrataan haastateltavan mukaan valtakunnallisesti tehtyä valvontaa. Kuitenkin valvonnan tarve olisi suurempi, mitä tällä hetkellä pystytään

tekemään. Haasteltavan mukaan resurssit eivät riitä siihen, että valvontaa tehtäisiin silloin, kun valvonnan kohderyhmät ovat liikkeellä. Valvontaan käytetään myös normaaleja siviilijoneuvoja, koska koulutettuja on paljon ja tarkoitukseen varattuja autoja on vähän. Haastateltavan mukaan Valtatie 5 ei vaikuta erityisen merkittävästi valvonnan tuloksiin ja sen tarpeisiin. Tämä on kuitenkin riippuvainen mitatusta ajankohdasta, sillä tiellä on isompi vaikutus valvontaan juuri viikonlopun alussa ja eri tapahtumien aikaan. Normaaleina arkipäivinä valvonnan tulokset tulevat lähinnä omasta maakunnasta. Yhteenvetona haastateltavan mukaan valvontaa voisi tehdä enemmän, mutta tämä johtuu resurssien puutteesta, eikä esimiehistä. Kuopiossa käytössä oleva kalusto on haastateltavan mukaan erittäin sopiva kyseiseen tarkoitukseen.

Pohjois-Karjalassa haastateltavat kertoivat, että ajotapavalvontaa tehdään erittäin vähän suhteessa annettuun työaikaan. Suurimmiksi syiksi kerrottiin resurssien puute. Liikenneryhmissä on paljon poistumia. Liikennepoliiseja käytetään tukemaan kenttätoimintaa etenkin harvaan asutuilla alueilla, jolloin joudutaan lähtemään liikenteeseen kalustolla, missä on kuljetuskapasiteettia, eli toisin sanoen pakettiautolla. Yleensä tätä tapahtuu juuri viikonloppuisin, kun vaativan ajotapavalvonnan kohderyhmät ovat liikkeellä. Eli partioita ei ole tarpeeksi, jotta valvontaa voisi tehdä. Toinen syy, minkä haastateltavat mainitsivat, olivat esimiehet, jotka eivät ole käyneet koulutusta, eivätkä välttämättä tiedä, mitä kaikkea kyseisellä valvontamuodolla voisi valvoa. Lisäksi haastateltavat sanovat, että Pohjois-Karjalan ajotapavalvonta-auto on niin sanottu välimalli, josta on yritetty tehdä kyseiseen tarkoitukseen soveltuvaa autoa, mutta siihen on jäänyt paljon asioita, mistä sen tunnistaa poliisiautoksi.

Haastatteluissa selvisi myös, että eri kenttäjohtoalueet ovat tehneet yhteistyötä liikennevalvonnan aikaisempina vuosina esimerkiksi eri tapahtumien yhteydessä. Nyt kahden viimeisen vuoden aikana yhteistyö on kuitenkin vähentynyt. Syynä tähän on mitä ilmeisemmin COVID-19 pandemia, jonka vuoksi suuria tapahtumia on jouduttu perumaan paljon viimeisen kahden vuoden aikana.

Tutkimuksessa kävi ilmi, että ajotapavalvonta-autoja käytetään Pohjois-Karjalassa muuhunkin, kuin ajotapavalvontaan. Esimerkkinä mainittiin haastateltavien toimesta kurssimatkat. Muillakin laitoksilla oli haastateltavien mukaan autoja käytetty aikaisemmin muuhun toimintaan, mutta myöhemmin esimiehet ovat linjanneet, että autoa käytetään vaan siihen tarkoitukseen, johon se on suunniteltu.

Yhteenvetona voidaan todeta, että koulutus on koettu jokaisen haastateltavan osalta hyödylliseksi. Valvonnan tekemisestä voidaan todeta, että Pohjois-Karjalassa valvontaa tehdään paljon vähemmän, kuin muualla Itä-Suomessa, jos määrät suhteutetaan työaikaan. Resurssien puute koettiin Pohjois-Savossa lievänä ja Pohjois-Karjalassa suurena ongelmana. Pohjois-Karjalassa esimiehet vaikuttavat osittain valvonnan vähäisyyteen.

6.2 Luotettavuus

Itä-Suomen poliisilaitos on jaettu kolmeen eri kenttäjohtoalueeseen, Pohjois- ja Etelä-Savoon ja Pohjois-Karjalaan. Jokaisessa kenttäjohtoalueessa toimii liikennepoliisin ryhmiä, Pohjois-Karjalassa Joensuussa, Pohjois-Savossa Kuopiossa ja Etelä-Savossa Mikkelissä ja Savonlinnassa. Tarkoituksenamme oli haastatella viittä eri poliisimiestä, mutta haastatteluja kertyi neljä, Savon alueilta kummastakin yksi ja Pohjois-Karjalasta kaksi. Emme kokeneet tarpeelliseksi ottaa lisää haastatteluja, koska yhdelläkin haastattelulla sai varsin kattavan kuvan kyseisen alueen vaativan ajotapavalvonnan tilasta.

Haastateltavat valikoituivat satunnaisesti haastatteluihin, Joensuussa on haastateltu kumpikin koulutuksen käynyt poliisi, joten otanta ei voisi olla Pohjois-Karjalasta isompi. Kuopion haastateltu on tehnyt liikennepoliisin hommia yli kaksi vuosikymmentä, joten todennäköisesti hänen näkökulmansa ja vastauksensa ovat varsin kattavia. Mikkelissä oli kaksi koulutuksen saanutta, joista toinen haastateltiin. Mikkelin haastateltu kertoi ajavansa yhdessä toisen koulutuksen käyneen poliisin kanssa erittäin usein, joten heidän vastauksensa eivät olisi todennäköisesti poikenneet toisistaan merkittävästi. Tämän voi perustaa siihen, että Joensuusta saatujen kummankin haastattelut olivat melko identtiset vastauksiltaan, joten voidaan vetää johtopäätös, että näin olisi myös muilla kenttäjohtoalueilla.

Haastateltavien joukossa ei ollut muita, kuin miehistötason poliiseja, mikäli tutkimukseen olisi haastateltu ryhmänjohtajia, olisivat vastaukset voineet poiketa merkittävästi. Se, tarkastelisiko asiaa esimies vai miehistö näkökulmasta, vaikuttaisi todennäköisesti merkittävästi tutkimuksen tuloksiin. Tämä korostuisi erityisesti silloin, jos tutkimuksessa tarkasteltava asia ei olisi sillä tasolla, millä sen pitäisi olla. Tällöin miehistön ja esimiesten välillä voisi olla suuriakin näkemuseroja tutkittavasta asiasta, sen tilasta ja siihen tilaan johtaneista syistä.

Luotettavuutta arvioitaessa pitää kuitenkin muistaa, että kaikki haastateltavat ovat kuitenkin perustaneet vastauksensa omaan näkemykseen ja kertoivat asioista omien kokemustensa perusteella. Eroja on siinä, milloin haastateltavat on käynyt koulutuksen, mutta jokainen haastateltava on tehnyt liikennepoliisin töitä yli puolitoistavuotta koulutuksen saamisen jälkeen, joten heidän ammattitaitoaan voidaan pitää riittävänä tutkimukseen. Olimme myös haastatteluja tehdessä vakuuttuneita haastateltavien ammattitaidosta.

Tutkimuksen alkuperäinen idea oli kuitenkin selvittää vaativan ajotapavalvonnan kurssin käyneiden poliisien kokemuksia kurssista ja sitä, pitävätkö he kurssia hyödyllisenä. Tästä näkökulmasta tutkimusta voi pitää luotettavana, koska kenenkään kokemuksia ei voi kyseenalaistaa. Kuitenkin tutkimuksessa tulee ilmi myös vaativan ajotapavalvonnan tila eri kenttäjohto alueilla Itä-Suomessa ja näkökulmia siitä, miten valvontaa tehdään ja miten sitä pitäisi tehdä. Tästä kulmasta tarkasteltuna

tutkimusta voidaan pitää joiltain osin suuntaa antavana, koska kuten aikaisemmin mainittu, niin miehistötasolla voi olla eri näkemykset kuin esimiestasolla.

Tutkimuksessa oli tarkoitus haastatella yhtä Etelä-Savon alueen Savonlinnan liikennesektorin henkilöä, mutta emme saaneet häneen yhteyttä tarpeeksi ajoissa tutkimuksen aikatauluun nähden, joten Mikkelistä saadut vastaukset toimivat tutkimuksessa Etelä-Savon otantana. Yhdessä haastattelussa tuli myös ilmi, että Savonlinnan liikennepoliisilla ei olisi juuri kyseiseen tarkoitukseen tehtyä autoa käytössään, vaikka koulutettuja henkilöitä olisi ollut. Näistä syistä johtuen jätimme Savonlinnan haastattelun tekemättä, ja päätimme luottaa, että Mikkelistä saadut vastaukset antavat tarpeeksi kattavan kuvan tilanteesta. Lisäksi voi todeta, että jos kaikki haastateltavat olivat pitäneet koulutusta hyödyllisenä, niin heidän vastausten perusteella voi päätellä, että koulutus on hyödyllinen suurimman osan mielestä.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä osassa kerromme tutkimuksen kulusta ja siinä ilmenneistä haasteista. Tulemme esittämään omia pohdintoja ja johtopäätöksiä saaduista haastatteluista ja tuloksista. Esitämme siis omia ajatuksiamme ja mahdollisia parannusehdotuksia.

Tutkimus eteni mielestämme kohtalaisen hyvin, aloitimme sen tekemisen vasta opinnäyteseminaarien jälkeen, mutta saimme seminaareissa hyviä ideoita tutkimukseen ja opinnäytetyön toteutukseen liittyen. Toinen opinnäytetyön tehneistä on suorittanut työharjoittelun Joensuun poliisi-asemalla, joten tältä asemalta haastattelujen saaminen oli suhteellisen helppoa. Kuitenkin haastattelujen yhteydessä saimme kerättyä yhteystietoja muille Itä-Suomen asemalta työskenteleville, jotka ovat kyseisen koulutuksen käyneet. Näin saimme haastateltavat ihmiset kerättyä. Haastateltavat valikoituivat siis satunnaisesti sen mukaan, kenen yhteystietoja saimme ja ketkä vastasivat haastattelupyyntöömme nopeimmin. Tarkoitus oli alun perin haastatella myös Savonlinnasta koulutuksen käyntyä poliisia, mutta sieltä ei vastattu meille aikataulun puitteissa tarpeeksi nopeasti, joten emme saaneet Savonlinnaa mukaan tähän tutkimukseen. Kuitenkin erään toisen haastattelun yhteydessä kävi ilmi, että Savonlinnan poliisi-asemalla ei ole käytössä vaativan ajotapavalvonnan aulaa, joten kyseisen aseman poisjääminen tutkimuksesta ei todennäköisesti vaikuta siihen merkittävästi.

Työn aikana oli myös epäselvyyksiä siitä, mikä kurssin aineisto ja mitkä siellä käydyt asiat ovat salassa pidettävää aineistoa. Tutkimuksen alussa oletimme ja jälkeempäin meille kerrottiin, että koko kurssi on salainen ja tarkoituksenamme oli kirjoittaa siitä yleisesti, ilman, että lukijalle paljastuu aiheesta mitään poliisin taktisia menetelmiä tai työtapoja valvontaan liittyen. Kuitenkin tutkimuksen aikana löysimme Tekniikan Maailman artikkelin, jossa toimittaja oli päästetty seuraamaan kolme päiväästä kurssia ja sen tapahtumia. Kyseisessä artikkelissa oli kirjoitettu varsin avoimesti asioista, jotka oletimme olevan salassa pidon alaista. Tämän jälkeen otimme yhteyttä opinnäytetyön ohjaajaamme ja keskustelimme hänen kanssaan siitä, millä tasolla koulutusta voi avata tässä työssä. Saimme ohjeet, jonka mukaan aiheesta voi kirjoittaa Tekniikan Maailman artikkelin (Tekniikan Maailma, 2020) tasolla.

Saatujen aineistojen perusteella vaikuttaa siltä, että itse vaativan ajotapavalvonnan kurssi on hyödyllinen ja palvelee tarkoitustaan. Lisäksi kurssista on hyötyä muussakin liikennevalvonnassa, vaikka ei tekisi vaativaa ajotapavalvontaa. Yksikään haastateltava ei kertonut mitään negatiivista itse kurssista ja sen sisällöstä, joten kurssia voidaan pitää varsin onnistuneena näinkin pienellä otannalla. Tämä voidaan perustella sillä, että vaikka ajotapavalvonnan tila ei olisi tietyllä poliisi-asemalla toivotulla tasolla, niin itse kurssi koettiin silti hyödylliseksi jokaisen haastateltavan taholta.

Alun perin tutkimuksessa oli siis tarkoitus selvittää vain kurssin hyödyllisyyttä ja poliisien kokemuksia kurssista, mutta haastatteluja tehdessä aihe siirtyi myös valvonnan tekemisen tasolle poliisilaitoksessa ja omilla poliisiasemilla. Koska haastattelujen yhteydessä saatiin erittäin kattavasti materiaalia juuri laitoksen toiminnasta ajotapavalvontaan liittyen, päätettiin tämä ottaa mukaan tutkimukseen. Mikäli tutkimuksessa olisi selvitetty vain sitä, kokevatko vaativan ajotapavalvonnan kurssin käyneet poliisit sen hyödylliseksi vai eivät, olisi tutkimus jäänyt suppeaksi Itä-Suomen alueelta ja näin pienellä otannalla. Kyseinen tutkimus, jossa selvitetään vain hyödyllisyyttä, olisi ollut parempi suorittaa kvantitatiivisena tutkimuksena suuremmalta alueelta, mahdollisesti koko Suomen kattavasti.

Tutkimuksen laajentaminen Pohjois-Karjalasta ensin koko Itä-Suomen alueelle ohjaajien ehdotuksesta ja sitten vielä laitoskohtaisten erojen mukaan ottaminen oli mielestämme toimiva ratkaisu, jotta tutkimuksesta saatiin kattava ja siinä saatiin tuotua esiin eroja haastateltavien välillä.

Vaativasta ajotapavalvonnasta ei ole tehty tutkimusta aikaisemmin, tämä voi johtua siitä, että kursilla käsitellään myös salassa pidettävää materiaalia, jolloin tutkimus pitää tilata poliisihallituksen toimesta. Tutkimuksen tuloksista ja haastatteluista oli pääteltävissä, että esimiesten ja miehistön välillä on mielipide eroja tutkittavasta aiheesta, joten jatkotutkimusta olisi mielenkiintoista tehdä miehistön ja esimiesten välisistä näkemyseroista. Toki tutkimuksen aihe saattaisi olla sellainen, että siihen ei haluta osallistua. Lisäksi tutkimusta olisi mahdollista laajentaa muualle Suomeen, sillä olisi mielenkiintoista tietää, miten esimerkiksi pääkaupunkiseudulla vaativa ajotapavalvonta koetaan ja miten siihen suhtaudutaan, koska resurssit ovat siellä huomattavasti Itä-Suomea suuremmat.

Tutkimuksen alueen asemien välillä oli suuria eroja vaativaan ajotapavalvontaan annettavassa työajassa ja sen tekemisessä. Tähän syyksi kerrottiin erityisesti resurssipula, mutta myös esimies- ja miehistötason väliset erimielisyydet. Resurssipula ei todennäköisesti parannu, ennen kuin poliisille annetaan lisää määrärahoja, tai poliisin määrärahoja ohjataan enemmän liikennesektorille. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että yksi liikenneryhmä toimii vajaalla henkilöstöllä haastattelujen tekoai-kaan, mutta ei ole tietoa siitä, olisiko täysikoisella ryhmällä ulosmeneviä partioita enemmän vai olisiko vuorojen ajankohtia jaettu niin, että samaan aikaan ei olisi tästäkään huolimatta riittävästi partioita, jotta vaativaa ajotapavalvontaa voitaisiin tehdä enemmän.

Toinen epäkohta, mikä oli pääteltävissä tuloksista, oli esimiesten ja miehistön väliset näkemyserot. Näkemyserot liittyivät siihen, että esimiestasolla ei koettaisi ajotapavalvonnan olevan hyödyllistä tai tuottavaa. Näin ollen siihen ei myöskään anneta aikaa tai rahaa.

Haastatteluista jäi vaikutelma, että ajotapavalvonta on todella tehokas valvontamuoto, mutta se tarvitse aikaa tuottaakseen tulosta. Näin ollen vaikuttaa siltä, että esimiehet odottavat paljon tuloksia

pienessä ajassa. Olisi hienoa, mikäli ajotapavalvontaan annettaisiin lisää aikaa asemilla ja hyödynnettäisiin tällaista valvontamuotoa. Se on tutkimuksen tutkimuksesta saadun kuvan perusteella tehokas ja toimiva valvontamuoto, kun siihen annetaan työaikaa.

Tämän tutkimuksen teoriapohjan kanssa oli aluksi ongelmia, kun pohdimme millaista aineistoa työhön voi hyödyntää. Tämä oli myös haasteellista sen vuoksi, että vaativan ajotapavalvonnan kursista ei löytynyt julkisista lähteistä muuta, kuin Tekniikan maailman artikkeli (Tekniikan Maailma, 2020A). Työhön päädyimme valitsemaan liikenteen perusasioita käsitteleviä teoksia ja julkaisuja. Kirjoitimme kattavan paketin myös valitsemastamme tutkimustavasta eli kvalitatiivisesta tutkimuksesta ja sen prosesseista. Liikenteeseen liittyen otimme myös liikennepsykologiaa mukaan työhön. Liikennepsykologian avulla on helpompi oppia ja yrittää ymmärtää ihmisten käyttäytymistä liikenteessä. Tämä on liikennepsykologian perusajatus. Liikennepsykologia sopii hyvin työhömmä, koska aiheena on nimenomaan vaativa ajotapavalvonta. Poliisina meidän tulee pystyä ymmärtämään syytä sille, miksi joku ihminen toimii liikenteessä tietyllä tavalla. Siksi mielestämme liikennepsykologian lisääminen teoriapohjaan oli perusteltua.

Tutkimuksesta oli myös erityisesti hyötyä meille molemmille, koska oli kiinnostavaa saada tietoa kyseisestä kurssista ja sen sisällöstä, sillä meitä molempia kiinnostaa liikennesektorin työtehtävät, joten tämä tutkimus on ollut siitäkin näkökulmasta mielenkiintoinen tehdä. Lisäksi mielenkiintoa tutkimukseen toi se, että aikaisempaa tutkimusta kyseisestä aiheesta ei ole.

Tämä tutkimus oli myös hyvä toteuttaa, jotta muutkin organisaatioissamme työskentelevistä voisivat tutustua aiheeseen, jos kiinnostusta aiheeseen löytyy. Tästä kyseisestä aiheesta ei löydy paljoakaan luettavaa, mutta tämän opinnäytetyön jälkeen aiheesta on enemmän tietoa saatavilla.

Yhteenvetona koko prosessista voidaan todeta, että tutkimuksen tekeminen oli kokonaisuudessaan opettavainen prosessi. Tutkimusta tehdessä oppi, mitä kaikkea on otettava huomioon, kun tekee tutkimusta. Tutkimus oli mielestämme onnistunut, koska tutkimuskysymyksiin saatiin erilaisia vastauksia ja ne olivat hyvin vertailukelpoisia. Näin ollen vastausten analysointi onnistui odotetulla tavalla. Tutkimuksessamme ei ollut mitään hypoteesia eli emme odottaneet saavamme tietynlaisia vastauksia. Vastaukset olivat hyvin monipuolisia, mikä oli positiivista ja helpotti erojen löytymistä. Haastatteluihin suhtauduttiin myös haastateltavien puolesta hyvällä asenteella. Kokonaisuudessaan tämä tutkimustyö on ollut todella antoisa. Tämän tyyppinen tutkimustyö jättää myös mahdollisuutta tehdä aiheesta jatkotutkimuksia, kuten edellä aikaisemmin mainittiin.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki (15.1.2021/82) Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2021/20210082>

Ajokorttilaki (29.4.2021/386) Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110386#L2P4>

Autoalan Tiedotuskeskus, 2021, Luettavissa: https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/autokannan_ikatilastoja/henkiloautokannan_ikakehitys Alkuperäinen lähde: Traficom, Tilastokeskus

Autoalan tiedotuskeskus, 2022, Luettavissa: https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/liikennekaytossa_olevat_autot Alkuperäinen lähde: Tieliikenneonnettomuustilasto, Tilastokeskus

Günther, Kirsi & Hasanen, Kirsi & Juhila, Kirsi. Johdanto: Analyysi ja tulkinta. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/analyysitavan-valinta-ja-yleiset-analyysitavat/analyysi-ja-tulkinta/>. Viitattu 05.01.2022

Günther, Kirsi & Hasanen, Kirsi. Johdanto: Tutkimuksen kulku. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/tutkimuksen-kulku/>. Viitattu 04.01.2022

Günther, Kirsi & Hasanen Kirsi. Raportointi ja kirjoittaminen. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/raportointi-ja-kirjoittaminen/> Viitattu 04.01.2022

Günther, Kirsi & Hasanen Kirsi. Tutkimuksen suunnittelu. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/tutkimuksen-suunnittelu/> Viitattu 04.01.2022

Heikkilä, Tarja: 2014. Tilastollinen tutkimus. 9. uud.p. tai uusin painos. Edita Publishing Oy, Helsinki. Luettavissa: <http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena. 2001. Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino

Hyvärinen, Matti & Suoninen, Eero & Vuori, Jaana. Haastattelut. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-aineistot/haastattelut/> Viitattu 04.01.2022

Häkkinen, Sauli & Luoma, Juha 1990: Liikennepsykologia. Hämeenlinna, Otatieto Oy

Kallio, Aku. Litterointi. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/litterointi/> Viitattu 04.01.2022

Keskinen, E., Laapotti, S., Lammi, A., Nieminen, A.P., Peräaho, M. 2012. Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Liikenneturvallisuuden edistämissäätö. Otavan kirjapaino Oy, Keuruu. ISBN 978-952-5247-33-6.

Kivari Ari, 2019: Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta, Luettavissa: http://info.smedu.fi/kirjasto/Sarja_A/A1_2020.pdf

Koppa, Jyväskylän yliopisto, Laadullinen tutkimus, 2021, Luettavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Liikenneturva: Henkilöautojen turvatekniikka. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/henkilöautojen-turvatekniikka/>. Luettu 3.1.2022

Liikenneturva: Vuorovaikutus liikenteessä: liikennekäyttäytymisen perusteet, Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/vuorovaikutus-liikenteessa/#4e72a0ac>

Onnettomuustietoinstituutti (OTI) 2020: Vuosiraportti, Luettavissa: <https://www.lvk.fi/document/292458/73333ECAB6D3FA7B39377DC8B8F32AC487AC84A3C8BA063431422DE35805B0AB>

Poliisiammattikorkeakoulu 2020: Poliisi (AMK) -tutkinon opetussuunnitelma. Luettavissa: <https://poliisiamk.fi/documents/25254699/37709942/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf/739255c8-04c2-f693-c381-0128bbe13c09/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf?t=1602071169977>

Osaamistavoitteet, vaativan ajotapavalvonnan kurssi 2020 (Harri Niiniojalta saatu materiaali)

Poliisi: Itä-Suomen poliisilaitos, Luettavissa: <https://poliisi.fi/ita-suomen-poliisilaitos>

Poliisin ajoneuvot, Luettavissa: <https://poliisi.fi/ajoneuvot>

Proakatemia essee- ja tutkimuspankki: Soluessee: Kvalitatiivinen tutkimus, Atte Auvinen ja Elisa Tarkiainen, 2018, Luettavissa: <https://essee- ja tutkimuspankki.proakatemia.fi/soluessee-kvalitatiivinen-tutkimus-2>

Saaranen-Kauppinen Anita & Puusniekka Anna. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/menetelma-opetus/kvali/index.html>. Viitattu 04.01.2022

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkopublication]. ISSN=1798-758X. Marraskuu 2021, Liitetaulukko 3. Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet sukupuolen ja iän mukaan tammi-marraskuussa 2021 ja vertailuajankohdan vastaava ennakkotieto. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 5.1.2022].

Saantitapa: https://tilastokeskus.fi/til/ton/2021/11/ton_2021_11_2021-12-17_tau_003_fi.html

Tekniikan Maailma, 2020A: Tero Kiira, 4.10.2020: Liikennepoliisien eliittijoukko, Luettavissa: <https://tekniikanmaailma.fi/lehti/18b-2020/liikennepoliisien-eliittijoukko/> (Kyseiseen artikkeliin vaaditaan tunnuksellinen kirjautuminen)

Tekniikan Maailma, 2020B: Tero Kiira 30.5.2020: Poliisin uusin ase rikollisia vastaan on Revika – Rekisterikilpiä lukeva järjestelmä mahtuu nyt myös poliisimoottoripyörän kyytiin. Luettavissa: <https://tekniikanmaailma.fi/poliisin-uusin-ase-rikollisia-vastaan-on-revika-rekisterikilpia-lukeva-jarjestelma-mahtuu-nyt-myo-poliisimoottoripyoran-kyytiin/> viitattu 14.1.2022

Tieliikennelaki (10.8.2018/729), Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729>

Vuori, Jaana. Aineiston tuottaminen. Teoksessa Jaana Vuori Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tietoarkisto. Luettavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/metelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/aineiston-tuottaminen/> Viitattu 04.01.2022