



Vanginkuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa - osapuolten kokemuksia pilotista

Topias Sarin ja Sanna-Sofia Tarvainen

2024 Laurea



Laurea-ammattikorkeakoulu

Vanginkuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa - osapuolten kokemuksia pilotista

Topias Sarin & Sanna-Sofia Tarvainen
Rikosseuraamusalan sosionomi
Opinnäytetyö
Toukokuu 2024

Sanna-Sofia Tarvainen, Topias Sarin

Vanginkuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa - osapuolten kokemuksia pilotista

Vuosi 2024 Sivumäärä 87

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää näkökulmia Kylmäkosken vankilassa aikavälillä 1.11.2022-30.4.2023 toteutetun vanginkuljetuspilotin toimivuudesta. Opinnäytetyön tilaajana toimi Kylmäkosken vankila. Tavoitteena tutkimuksella oli selvittää Kylmäkosken vankilassa toteutetun kuljetuspilotin toimimista valvontahenkilökunnan näkökulmasta, sen vaikutuksia Kylmäkosken vankilaan ja Sisä-Suomen poliisilaitokseen, sekä oliko kuljetuspilotti resursoitu oikein. Tavoitteena oli tarjota tietoa kuljetuspilotin onnistumisista, selvittää kehittämiskohteita, sekä mitä asioita tulisi ottaa huomioon, mikäli samankaltaista toimintamallia jatketaan tulevaisuudessa. Vanginkuljetuspilotti oli osa vanginkuljetuslainsäädännön uudistusta. Opinnäytetyön tietoperusta koostui aihetta koskevasta lainsäädännöstä, sen muutoksesta, vanginkuljetukseen liittyvästä teoriasta ja viranomaistoiminnan sekä projektien arvioinnista.

Opinnäytetyö toteutettiin monimenetelmätutkimuksena. Tutkimusmenetelmänä opinnäytetyössä on käytetty sekä laadullista, että määrällistä aineistoa, jotta saatiin mahdollisimman kokonaisvaltaisen kuvan vanginkuljetuspilotin toiminnasta. Määrällistä aineistoa kerättiin Kylmäkosken vankilan valvontahenkilökunnalle lähetetyllä kyselytutkimuksella ja laadullista aineistoa kerättiin teemahaastatteluilla. Haastattelimme vankilassa työskennellyttä pilotin suunnittelijaa, pilotin johtajaa ja Tampereen poliisivankilan yhteyshenkilöä.

Tutkimuksessa selvisi, että vanginkuljetuspilotti hoiti tehtävänsä, kaikki tarvittavat kuljetukset toteutuivat ja kuljetukset olivat ajallaan. Kuljetuspilotti tarjosi lisäresurssia niin Kylmäkosken vankilalle kuin Sisä-Suomen poliisilaitokselle ja viranomaisyhteistyö toimi. Vanginkuljetuspilotissa oli haasteita etukäteisvalmisteluissa ja aloituksessa. Kuljetuspilotin yhteenvedon puuttuminen ja keston supistaminen vuodesta puoleen vuoteen hankaloitti toiminnan ja vaikutusten arviointia pidemmällä aikavälillä. Vanginkuljetukseen liittyvää tutkimusta tarvittaisiin lisää.

Sanna-Sofia Tarvainen, Topias Sarin

Prisoner Transport Pilot in Kylmäkoski Prison - Experiences of the Parties Involved

Year	2024	Pages	87
------	------	-------	----

The purpose of this Bachelor's thesis was to investigate perspectives on the functionality of the prisoner transport pilot implemented at Kylmäkoski prison between 1 November 2022 and 30 April 2023. Kylmäkoski prison was the commissioner of the thesis. The goal of this thesis was to research how the transport pilot functioned from the point of view of the supervision staff, its effects on Kylmäkoski prison and the police department of Central Finland and whether the transport pilot was properly resourced. The aim was to provide information on the successes of the transport pilot, identify areas for development, and determine what issues should be considered if a similar operating model is continued in the future. The prisoner transport pilot was part of the reform of the prisoner transport legislation. The theoretical background of the thesis consisted of legislation on the subject, its changes, theory related to prisoner transport, and evaluation of official activities and projects.

The thesis was carried out as multi-method study. As a research method in this thesis, both qualitative and quantitative material was used in order to get as comprehensive a picture as possible of the operation of the prisoner transport pilot. Quantitative material was collected with a survey sent to the supervision staff of Kylmäkoski prison, and qualitative material with thematic interviews. The designer of the pilot, who worked in the prison, the director of the pilot and the contact person of the Tampere police prison were interviewed.

The investigation revealed that the prisoner transport pilot performed its duties, all the necessary transports were carried out and the transports were on time. The transportation pilot offered additional resources to both Kylmäkoski prison and the Police Department of Central Finland, and the cooperation between the authorities worked. The prisoner transport pilot had experienced challenges in advance preparations and at the beginning of the pilot. The absence of a summary of the transport pilot and the reduction of the duration from one year to half a year made it difficult to evaluate the operation and effects in the longer term. Further research related to prisoner transport would be needed.

Keywords: Criminal Sanctions Agency, prisoner transport, law reform, prisoner transport pilot

Sisällys

1	Johdanto	6
2	Toimintaympäristön esittely	7
2.1	Rikosseuraamuslaitos.....	7
2.2	Kylmäkosken vankila	8
3	Yhteiskunnalliset lähtökohdat.....	9
3.1	Vanginkuljetusta koskeva lainsäädäntö.....	10
3.2	Lainsääsäädännön muutos	12
4	Tietoperusta.....	15
4.1	Vanginkuljetuspilotti	16
4.2	Vanginkuljetuspilotin osapuolet ja toimintaympäristö	18
4.3	Vanginkuljetus	21
4.4	Projektien ja viranomaistoiminnan arviointi	23
5	Tutkimusasetelma	25
5.1	Tutkimustavoitteet ja -kysymykset	27
5.2	Aineistonkeruumenetelmät.....	28
5.3	Aineiston analyysi.....	30
5.4	Eettisyys ja luotettavuus	33
6	Tulokset.....	35
6.1	Tutkimukseen osallistuneiden taustatiedot	35
6.2	Kuljetuspilotin vaikutukset työhön	37
6.3	Kuljetuspilotin henkilöstömäärä ja rekrytointi	40
6.4	Koulutusvaatimukset	44
6.5	Tarkoitus ja toiminta.....	48
6.6	Kuljetuskalusto.....	55
7	Johtopäätökset.....	56
7.1	Kuljetuspilotti toimi.....	58
7.2	Resursointi oli riittävää	61
7.3	Lisäresurssia Kylmäkosken vankilan ja Sisä-Suomen poliisin arkeen	65
8	Pohdinta	67
8.1	Opinnäytetyöprosessi ja ammatillinen kehittyminen	67
8.2	Luotettavuus ja eettisyys.....	68
8.3	Tulosten hyödyllisyys ja kehittämissuhteet	69
	Lähteet	73
	Kuviot.....	77
	Taulukot.....	77
	Liitteet	78

1 Johdanto

Rikosseuraamuslaitos suorittaa vuosittain satoja vankikuljetuksia vankilan ulkopuolisiin kohteisiin. Kyseisiä kohteita ovat esimerkiksi ulkopuoliset sairaalapalvelut tai eritasoiset tuomioistuimet. Vankien kuljetus on ehkä Rikosseuraamuslaitoksen näkyvin tehtävä siviilihenkilöille esimerkiksi uutislähetyksistä tai sairaalan käytävillä. Vanginkuljetustehtävät ovat vankiloiden valvontahenkilökunnalle arkipäiväisiä työtehtäviä, mutta silti yksiä vaativimmista tehtävistä Rikosseuraamuslaitoksella. Olemme opinnäytetyöntekijöinä itse olleet mukana lukuisissa vanginkuljetustehtävissä, ja mielenkiintomme vanginkuljetukseen ohjasi meidät etsimään opinnäytetyöideaa vanginkuljetuksesta. Kylmäkosken vankilassa oli käynnissä vanginkuljetuspilotti ja päätimme tehdä opinnäytetyömme kyseisestä pilotista. Opinnäytetyön aihe valikoitui oman mielenkiintomme pohjalta, mutta saimme siihen kannustusta Kylmäkosken vankilalta, joka toimii tämän opinnäytetyön tilaajana.

Tämän opinnäytetyön aiheena on aikavälillä 1.11.2022-30.4.2023 Kylmäkosken vankilassa järjestetty kuljetuspilotti. Opinnäytetyömme tarkoituksena oli tutkia Kylmäkosken vankilassa järjestettyä kuljetuspilottia kyselytutkimuksen ja haastatteluiden avulla. Tavoitteenamme oli selvittää Kylmäkosken vankilan valvontahenkilökunnan kokemuksia ja mielipiteitä pilotista sekä sen toiminnasta ja vaikutuksista. Tämän lisäksi tavoitteenamme oli selvittää myös poliisin sekä poliisivankilan näkökulmaa pilotin toimivuudesta, vaikutuksista ja viranomaisyhteistyöstä. Halusimme myös kartoittaa, että miten molempien viranomaistahojen resursointi onnistui.

Toteutimme opinnäytetyömme monimenetelmätutkimuksena. Tutkimusmenetelmänä opinnäytetyössämme käytimme sekä laadullista, että määrällistä aineistoa saadaksemme mahdollisimman kokonaisvaltaisen kuvan vanginkuljetuspilotin toiminnasta. Tarkoituksenamme kahden tutkimusmenetelmän käytöllä oli mahdollistaa niiden toisiansa täydentävä vaikutus. Käyttämällä laadullista aineistoa, halusimme saada rajatummalta otokselta kattavamman ja syvemmän kuvan kuljetuspilotin toiminnasta. Määrällisen aineiston keräämisellä halusimme saada suuremmalta joukolta otoksen kuljetuspilotin toiminnasta saadaksemme laadullisen aineiston lisäksi hieman objektiivisempaa ja yleistettävämpää aineistoa opinnäytetyöhön. Määrällistä aineistoa keräsimme kyselytutkimuksella ja laadullista aineistoa keräsimme haastatteluilla. Opinnäytetyömme tarjoaa myös mahdollisuuksia vanginkuljetuksen laajempaan tutkimukseen.

Vanginkuljetuspilotti on osa vanginkuljetuslainsäädännön uudistusta, joten opinnäytetyön aihe on ajankohtainen sekä tärkeä. Tällä hetkellä noudatettava vanginkuljetuslaki on vuodelta 1925, eli se täyttää ensi vuonna 100 vuotta ja vanginkuljetusta koskeva asetus on

vuodelta 1954. Molemmat ovat vanhanaikaisia ja ne eivät palvele nykyaikaisia tarpeita vanginkuljetuksessa. Rikosseuraamuslaitoksen kaikki toiminta kaikki perustuu lakiin, joten vanhentunut lainsäädäntö voi vaarantaa nykypäiväisten oikeuksien toteutumisen.

Vanginkuljetuslainsäädäntöä uudistamaan perustettiin työryhmä vuonna 2018 ja vanginkuljetuspilotti järjestettiin osana lainsäädännön uudistusta. Uuden vanginkuljetuslain tulisi valmistua vuoteen 2025 mennessä. Lainsäädännön osalta uudistusta on tulossa myös tutkintavankien säilytysajan lyhentämisestä poliisivankilassa, joka vaikuttaa Rikosseuraamuslaitoksen suorittamiin vanginkuljetuksiin. Molemmat lakiuudistukset ovat lähtöisin kansainvälisten ja kansallisten valvontaelinten tarkastuskäyntien yhteydessä Suomelle tullessiin kritiikkeihin tutkintavankien säilytykseen liittyen.

2 Toimintaympäristön esittely

Opinnäytetyön tilaajana toimii Kylmäkosken vankila ja se on myös toimintaympäristönä tutkimukselle. Vanginkuljetuspilotti järjestettiin Kylmäkosken vankilassa 1.11.2022-30.4.2023. Kylmäkosken vankila on rikosseuraamuslaitokseen kuuluva suljettu vankila, joka kuuluu Hämeen ja Pirkanmaan rikosseuraamuskeskukseen.

Kylmäkosken vankilalla tilaajana ei ollut erityisiä toiveita kuljetuspilotin tutkimukseen liittyen. Kuljetuspilotin tutkimuksen idean keksimme opintojemme toisena vuonna seurattessamme kuljetuspilotin toimintaa. Kylmäkosken vankila kannatti kuljetuspilotin tutkimista, sillä sen mukaan tarkempi tarkastelu ja tutkiminen edesauttaisi tulevaa vanginkuljetuslakiuudistusta. Kylmäkosken vankila hyötyy vanginkuljetuspilotin tutkimisesta, sillä se voi hyödyntää tuloksia kuljetustoiminnan kehittämisessä tulevaisuudessa.

2.1 Rikosseuraamuslaitos

Rikosseuraamuslaitos on Suomessa toimiva valtakunnallinen virasto, joka on vankeusrangaistusten ja yhdyskuntaseuraamusten täytäntöönpanoviranomainen. Rikosseuraamuslaitos kuuluu Oikeusministeriön hallinnonalaan. Rikosseuraamuslaitoksen toiminnan tehtävänä on rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpano ja sen tavoitteena on uusintarikollisuuden ehkäisy ja turvallisuuden lisääminen yhteiskunnassa. Rangaistuksen aikana pyritään järjestämään sellaiset mahdollisuudet tuomitulle, että tämä pystyisi kehittämään valmiuksiaan rikoksettomaan elämään. (Rikosseuraamuslaitos 2024a.)

Rikosseuraamuslaitos koostuu nykyisin neljästä eri vastuualueesta: kehittämisen ja ohjaamisen vastuualue, asiakasprosessien vastuualue, hallinto- ja tukipalvelujen vastuualue sekä operatiivisen toiminnan vastuualue. Operatiivisen toiminnan vastuualue kattaa 11 rikosseuraamuskeskusta. Rikosseuraamuskeskukset koostuvat

yhdyksuntaseuraamustoimistoista sekä vankiloista. Rikosseuraamuslaitoksella työskentelee noin 2600 henkilöä. (Rikosseuraamuslaitos 2024a.)



Kuvio 1: Rikosseuraamuslaitoksen organisaatio (Rikosseuraamuslaitos 2024a).

Rikosseuraamuslaitoksen perustehtävänä on rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpano. Täytäntöönpanossa Rikosseuraamuslaitos huolehtii, että täytäntöönpano toteutetaan turvallisesti sekä lainmukaisesti. Rangaistusaikaa suunniteltaessa Rikosseuraamuslaitos pyrkii antamaan tuomitulle henkilölle valmiuksia rikoksettomaan elämäntapaan sekä tukea henkilön elämänhallintataitoja, jotta henkilöllä olisi paremmat mahdollisuudet integroitua takaisin yhteiskuntaan tuomionsa jälkeen. (Rikosseuraamuslaitos 2020.) Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että Rikosseuraamuslaitos pyrkii välttämään henkilön suljetusta vankilasta vapauttamista ja tuomittu pyritään vapauttamaan asteittain. Rikosseuraamuslaitoksen visiona on olla arvostettu sekä vaikuttava osa yhteiskunnan palvelujärjestelmää. Pyrkimyksenä on yhteistyön avulla mahdollistaa kulku kohti rikoksetonta elämää. (Rikosseuraamuslaitos 2024b).

2.2 Kylmäkosken vankila

Kylmäkosken vankila kuuluu Hämeen ja Pirkanmaan rikosseuraamuskeskukseen, johon kuuluvat myös Riihimäen vankila, Vilppulan vankila ja Ojoisten vankila. Tämän lisäksi se sisältää Tampereen yhdyskuntaseuraamustoimiston. (Rikosseuraamuslaitos 2023a.)

Kylmäkosken vankila on Hämeen ja Pirkanmaan rikosseuraamuskeskukseen kuuluva suljettu vankila Akaan kunnassa. Vankipaikkoja Kylmäkoskella on 113, joka koostuu sakko-, vankeus-

ja tutkintavangeista. Keskivankiluku oli 125 vuonna 2018. Henkilökuntaa laitoksessa on yhteensä noin 85 henkilöä. (Rikosseuraamuslaitos 2022a.)

Kylmäkosken vankila on entiseltä nimeltään Hämeen lääninvankila, joka avattiin 1.1.1993. Kylmäkosken vankilan alkuperäinen tarkoitus oli toimia vankilana sakko- ja tutkintavangeille Hämeen alueella. Vuoden 2000 jälkeen vankilan alettiin sijoittamaan myös vankeusvankeja. (Rikosseuraamuslaitos 2022a.)

Kylmäkosken vankila koostuu seitsemästä eri osastosta. Tämän lisäksi vastaanotto-osastoon kuuluvat matkaselliosasto ja eristysosasto, joita ei luonteensa vuoksi lasketa asunto-osastoiksi. Matkaselliosastolla asuminen saattaa kuitenkin kestää pidemmänkin aikaa, mikäli henkilö ei normaalilla osastolla ole kykenevä asumaan. (Päivärinta 2019, 59.)

Osastot 1.2 ja 2.1 ovat tavallisia asunto-osastoja vankeusvangeille. Osasto 1.1 on avo-osasto, johon pyritään asuttamaan vankeja, jotka ovat mukana työ- tai ohjelmatoiminnassa, sekä pitkäaikaisvankeja, joilla vapautuminen tai avoimpiin oloihin siirtyminen on pian ajankohtaista. Osasto 2.2 on tutkintavankiosasto, jonne asutetaan Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan käräjäoikeuden vangitsevat tutkintavangit. Vankilassa osasto 3.1 on sitoumusosasto, jossa jokainen vanki osallistuu työtoimintaan, opiskeluun tai ohjelmatoimintaan ja jokaisen osastolle asutettavan vangin kohdalla arvioidaan erikseen soveltuvuus osastolle. (Päivärinta 2019, 59.) Osasto 3.2 on olosuhteiltaan normaali asunto-osasto, mutta sinne asutetaan pääsääntöisesti vankeja, jotka eivät sovellu asumaan muille osastoille esimerkiksi rikostaustansa tai muun syyn perusteella (Juvakka 2021, 10-11). Osasto 4.0 on osasto, jolle asutetaan pakkokeinolain (806/2011) 4 luvussa tarkoitettavia tutkintavankeja, joilla on yhteydenpitorajoituksia tai tutkintavankeja, jotka eivät sovellu asumaan muille osastoille esimerkiksi rikostaustansa tai muun syyn perusteella.

3 Yhteiskunnalliset lähtökohdat

Rikosseuraamuslaitoksen virkamiestä toiminnassaan ohjaavat lainsäädäntö, määräykset ja ohjeet. Näiden lisäksi toimintaa ohjaavat Rikosseuraamuslaitoksen arvot. Opinnäytetyö käsittelee vanginkuljetusta, joten keskitymme käsittelemään vanginkuljetusta ohjaavaa lainsäädäntöä. Lisäksi vanginkuljettamisessa tulee ottaa huomioon muut tärkeä tuomittuja koskevat kansainväliset sopimukset ja suositukset. Seuraavissa kappaleissa käymme läpi nykyistä lainsäädäntöä aiheen ympäriltä, sekä lainsäädännön uudistamista koskevaa materiaalia. Vanginkuljetuslakia ollaan uudistamassa, mutta siihen liittyy vahvasti myös tutkintavankeuslakiin tulevat muutokset, sillä poliisin tutkintavankien säilytysaikaa koskevat lyhennykset vaikuttavat vanginkuljetuksiin.

3.1 Vanginkuljetusta koskeva lainsäädäntö

Rikosseuraamuslaitos noudattaa vanginkuljetuksessa lakia. Lainsäädännön osiassa käsitelme vanginkuljetusta ohjaavaa lainsäädäntöä. Opinnäytetyön kannalta ei ole relevanttia käsitellä esimerkiksi tieliikennelakia sillä se ei liity vangin kuljettamiseen opinnäytetyön kannalta oleellisesti. Suoraan vanginkuljetukseen liittyviä lakeja sekä asetuksia ovat vanginkuljetuslaki (220/1925), vanginkuljetusasetus (165/1954), tutkintavankeuslaki (768/2009) sekä vankeuslaki (767/2005). Tämän lisäksi vanginkuljetusta ohjaavat muut erinäiset kansainväliset ohjeet ja säännöt.

Laki vankien kuljetuksesta on vuodelta 1925. Lakia ei löydy enää edes oikeusministeriön ylläpitämästä maksuttomasta verkkopalvelusta Finlexistä, jossa on lakitekstejä ja säädöksiä. Kaupallisesta oikeudellisesta verkkopalvelusta Edilexistä laki kuitenkin vielä löytyy (Eduskunta 2024). Laki on kokonaisuudessaan todella lyhyt ja päätimme liittää lain kokonaisuudessaan työhömmme, havainnollistaaksemme kuinka suppea se on. Laista käy ilmi valtion velvollisuus huolehtia vanginkuljetuksesta. Laki vankien kuljetuksesta (220/1925) on kokonaisuudessaan seuraavanlainen:

17.6.1925/220

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään täten:

1 §

Manttaaliin pannun maan omistajain ja eräiden kaupunkien velvollisuus huolehtia vankien kuljetuksesta lakkautetaan tammikuun 1 päivästä 1927, ja tapahtuu vankien kuljetus siitä lähtien valtion toimesta ja kustannuksella.

2 §

Jos vankien kuljetuksesta on tehty sopimus, jonka voimassaoloaika jatkuu 1 §:ssä mainittua ajankohtaa pidemmälle, suorittaa valtio siitä lähtien sopimuksessa määrätyn korvauksen.

3 §

Tarkemmat säännökset tämän lain toimeenpanosta annetaan asetuksella.

Ks. VanginkuljetusA 165/1954.

Tätä kaikki asianomaiset noudattakoot.

Sen lisäksi, että laki vankien kuljetuksesta on vanha, se on myös lyhyt sekä sen sisältö on suppea. Lain sanamuodot ovat vanhanaikaisia ja opinnäytetyöntekijät joutuivat itsekin hakemaan sanakirjasta merkityksen termille ”manttaali”. Laissa määritellään vankien kuljetuksen olevan valtion toimesta sekä kustannuksella tapahtuvaa, joten siinä ei eritellä vastuita valtion eri toimijoiden välillä. Eri toimijoita vanginkuljetuksessa ovat poliisi, tulli,

rikosseuraamuslaitos ja rajavartiolaitos. Lakia vankien kuljetuksesta täydentää vanginkuljetusasetus (165/1954) joka on mainittu myös laissa.

Vanginkuljetusasetus täydentää lakia vankien kuljetuksesta. Vanginkuljetusasetus on vuodelta 1954. Vanginkuljetuslain (220/1925) 1§ mukaan vangin kuljettamisesta vastaa poliisi sekä vankilaviranomaiset. Vanginkuljetusasetuksen (165/1954) mukaan Rajavartiolaitos sekä Tulli eivät saa kuljettaa vankeja, vaikka ovat esitutkintaa suorittavia viranomaisia (Syyttäjälaitos 2024). Vanginkuljetusasetuksen mukaan he joutuvat pyytämään poliisilta tai Rikosseuraamuslaitokselta virka-apua vangin toimittamiseksi esimerkiksi kuulusteluihin. (Vanginkuljetusasetus 165/1954.) Rikosseuraamuslaitoksen sivuilla kuitenkin mainitaan, että Tulli ja Rajavartiolaitos saavat kuljettaa vankeja, mikäli se on heidän virkatehtävissään välttämätöntä (Rikosseuraamuslaitos 2022b).

Vanginkuljetusasetuksessa määrätään, että vankilaviranomaisen eli Rikosseuraamuslaitoksen vastuulla on kuljettaa vankeja vankiloiden välillä. Asetuksen mukaan Rikosseuraamuslaitoksen vastuulla on myös kuljettaa vankeja oikeuteen sekä vankilan ulkopuoliseen terveydenhoitoon. (Vanginkuljetusasetus 165/1954.) Kylmäkosken vankilassa on toimintamallina ollut yhteistyössä poliisin kanssa kuljettaa vankeja Pirkanmaan käräjäoikeuteen. Kylmäkosken vankila toimittaa vangit poliisin haltuun ja poliisi toimittaa vangit oikeuden istuntoihin Pirkanmaan käräjäoikeuteen. Poliisi palauttaa vangin takaisin Kylmäkosken vankilaan istuntojen päätyttyä.

Vanginkuljetusasetuksessa määrätään myös, että kuljetettavalle vangille on laadittava vankipassi, kuljetuksen tulee olla sellainen, että siitä ei ole vangin terveydelle haittaa sekä se, että kuljetuksen tulee tapahtua ilman tarpeetonta viivytystä. (Vanginkuljetusasetus 165/1954). Vaikka vanginkuljetusasetus on vanha, eikä aivan vastaa nykyajan tarkoituksia, noudatetaan kyseisiä asioita nykypäivänä vanginkuljetuksessa.

Vanginkuljetusasetuksen (165/1954) vanhanaikaisuudesta kertoo paljon se, että siinä mainitaan 2 luvun 7§ mukaan, että vanki voidaan kuljetuksen ajaksi kahlita. Asetuksessa mainitaan kuitenkin ”naista älköön kahlehdittako, elleivät erityiset syyt sitä välttämättömästi vaadi”. Kyseinen lainkohta voi antaa ymmärtää, että miespuolisia vankeja voidaan kahlita ilman välttämätöntä syytä. Nykypäivänä termiä ”kahlehtia” ei käytetä. Virallinen termi on ”sitominen”, joka määritellään vankeuslaissa (767/2005) ja tutkintavankeuslaissa (768/2005) turvaamistoimenpiteenä. Sitomisvälineiksi soveltuvat välineet ovat erikseen mainittu vankeuslaissa.

Lisäksi vanginkuljetusasetuksessa mainitaan, että on erikseen vanginkuljettaja, joka on valittu hakemuksen pohjalta enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Mikäli vanginkuljettaja on estynyt, tulee sijaisen olla poliisipiirin päällikön hyväksymä. (Vanginkuljetusasetus 165/1954.) Nykypäivänä vanginkuljetustehtäviä voi joutua tekemään jokainen vankilan

virkamies sillä vanginkuljetukset ovat arkipäiväisiä ja joskus kiireellisiä työtehtäviä vankiloissa.

Tutkintavankeuslaissa on oma kohtansa tutkintavankien kuljetuksesta. Tutkintavankeuslain (768/2005) 14 luvussa määritellään kuljetusvälineistä, kuljetuksen kestosta, tutkintavangin erillään pitämisestä kuljetuksen aikana sekä kohtelusta kuljetuksen aikana. Kuljetusvälineiden tulee olla tarkoitukseen sopivia, sekä niissä tulee olla tarpeelliset turvalaitteet. Tutkintavangin tulee saada viipymättä yhteys kuljetusta valvovaan viranomaiseen. Tutkintavangin kuljetus tulisi suorittaa ilman aiheetonta viivytystä, sekä se tulee suorittaa siten, ettei kuljetusajan pituus ole kohtuuttoman pitkä. Kuljetuksen pituutta arvioidessa huomioidaan kuitenkin kuljetusmatkan pituus, syy kuljetukseen sekä kuljetettavan terveydentila. (Tutkintavankeuslaki 768/2005.)

Kuljetus tulisi järjestää huomiota herättämättä. Mikäli kuljetuksessa käytetään yleisessä liikenteessä olevaa kulkuneuvoa, tulisi kuljetettava mahdollisuuksien mukaan pitää erillään muista matkustajista, sekä alaikäistä tutkintavankia tulisi pitää erillään aikuisista. Tutkintavangin kohtelu kuljetuksen aikana on määritelty niin, että kuljetuksen aikana noudatetaan soveltuvin osin tutkintavankeuslakia. Oikeus ulkoiluun, toimintaan, omaisuuden hallussapitoon ja käyttöön, puhelimen käyttöön sekä tapaamisiin voi olla rajoitettua, mikäli niiden järjestäminen kuljetuksen aikana on erityisen haastavaa järjestää. Tutkintavankeuslaissa kuljetuksen järjestämisvastuusta mainitaan se, että siitä säädetään erikseen. (Tutkintavankeuslaki 768/2005.) Vankeuslaissa (767/2005) vanginkuljetuksesta mainitaan ainoastaan se, että siitä säädetään erikseen.

Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöissä eli ns. Nelson Mandela -säännöissä on oma kohtansa vankien kuljetukselle ja siirtämiselle. Sääntö numero 73 määrää esimerkiksi sen, että kuljetuksen aikana on vältettävä sitä, että vanki joutuu julkisen huomion kohteeksi. Lisäksi säännössä mainitaan, että kuljetuskaluston täytyy olla kunnossa esimerkiksi ilmastoinnin, valaistuksen ja muidenkin ruumiillista rasittavien asioiden osalta. Lisäksi sääntö määrää sen, että kaikkia vankeja koskevat yhteiset ehdot kuljetusten aikana. (Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöt Nelson Mandela säännöt 2017, 51.) Eurooppalaisissa vankeinhoitosäännöissä mainitaan myös lähes samat asiat vangin kuljettamisesta ja siirtämisestä kuin Nelson Mandela -säännöissä. Yhtenä erona on erikseen maininta, että valvonta tapahtuu viranomaisen toimesta. (Eurooppalaiset vankeinhoitosäännöt 2020, 21).

3.2 Lainsäädännön muutos

Vanginkuljetuslainsäädäntöä on pyritty uudistamaan jo aikaisemmin. Hallitus antoi esityksen eduskunnalle syyskaudella 2010, jonka tarkoituksena oli säätää vanginkuljetuslaki, joka kumoaisi 1925 vuodelta olevan lain vankien kuljetuksesta. Hallituksen esityksen mukaan

määriteltäisiin kuljetusviranomaisten työnjakoa, joka säilytettäisiin pääosin nykyisellään. Uudessa laissa säädettäisiin säilytystilojen, kuljetusvälineiden ja kuljetustilojen olosuhteista sekä varustelutasosta. Myös kuljetettavan kohtelu, perushuolto, olosuhteet ja terveydentilan huolehtiminen olisi säädettynä laissa. Tämän lisäksi säädettynä olisi yhteydenpito kuljetusvälineen ja säilytystilan ulkopuolelle, valvonta, turvaamistoimenpiteet ja omaisuuden hallussapito. (HE 319/2010 vp.)

Hallituksen esityksessä (HE 319/2010 vp.) otetaan kantaa siihen, kuinka vanginkuljetustehtävät vievät aikaa poliisin perustehtäviltä. Laskelman mukaan vuosien 2005-2009 aikana vanginkuljetukseen kuluvat kustannukset ovat olleet 2,7 miljoonaa euroa vuosittain. Noin 700 000 euroa kyseisestä summasta kuluu pelkästään tuomioistuimeen viemisestä. Tämän lisäksi esityksessä tuodaan esille se, että sitomalla poliisin henkilökuntaa lisätehtävien muodossa vanginkuljetuksiin, kuten tuomioistuinten vartiointitehtäviin, vaarannetaan poliisin perustehtävien suorittamista ja näin ollen ihmisten ja yhteiskunnan turvallisuutta. Hallituksen esitykset raukesivat, sillä eduskunta ei ehtinyt käsitellä näitä hallituksen esityksiä, koska sen kausi päättyi keväällä 2011.

Vuonna 2020 oikeusministeriö ja sisäministeriö käynnistivät hankkeen tutkintavankien säilytystehtävien siirtämisestä Rikosseuraamuslaitokselle ja samassa hankkeessa on tarkoitus uudistaa vanginkuljetuslaki. Hankkeen toimikausi on merkitty päättyväksi toukokuussa 2024. Tarkoituksena on toteuttaa molempien hankkeessa käsiteltyjen asioiden samanaikainen uudistus, mutta vanginkuljetukseen liittyvät muutokset on mahdollista toteuttaa eri aikataulussa, mikäli se on tarpeellista. (Oikeusministeriö 2024.)

Tavoitteena vuonna 2020 aloitetulla hankkeella vanginkuljetuslainsäädännön uudistamisesta on toteuttaa vanginkuljetusjärjestelmä, joka on taloudellinen, tehokas ja turvallinen. Kuljetettavien kohtelun ja olosuhteiden parantaminen sekä kuljetusviranomaisten työnjaon selkeyttäminen ovat myös uudistuksen taustalla. Vanhentuneen lainsäädännön lisäksi vanginkuljetuksen haasteita ovat kohtuuttoman pitkä kesto kuljetuksissa, osittain puutteelliset kuljetusvälineet, tiedonkulun ongelmat, kuljetettavien olosuhteet ja tarvittava terveydentilan huomiointi. (Oikeusministeriö 2024.)

Vanginkuljetuslainsäädännön muutoksella tarkoituksena on kuljetusviranomaisten työnjaon selkeyttäminen. Tarkoituksena on parantaa viranomaisten edellytyksiä huolehtia kuljetustehtävistä. Lainmuutoksessa on myös tavoitteena täsmentää kuljetettavien olosuhteita sekä kohtelua koskevia säännöksiä. Lainmuutoksen tuomat muutokset parantaisivat kuljetettavien oikeusturvaa. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 27.)

Tutkintavankeuslain muutoksen tavoitteena on toteuttaa laillisuusvalvontakäytännössä esitetty vaatimus siitä, ettei tutkintavankia sijoiteta poliisin säilytystilaan vangitsemisoikeudenkäynnin jälkeen. Laki muutoksella parannettaisiin esimerkiksi

tutkintavankien olosuhteita sekä oikeusasemaa. Molemmissa lakimuutoksissa on tarkoituksena selkeyttää tutkintavankien sijoittamista ja siirtämistä koskevaa lainsäädäntöä.

Tämänhetkinen laki on monelta osaa puutteellista sekä tulkinnanvaraista. (Luonnos lakiesitykseksi, 27.)

Tutkintavankeuden vaihtoehtoja sekä järjestämistä varten perustettiin työryhmä 3.3.2014-31.12.2015. Työryhmä käsitteli tutkintavankeuden vaihtoehtojen käyttöönottoa ja siitä seuraavia lainmuutoksia. Työryhmän tehtävänä oli tehdä hallituksen esityksen muotoon oma mietintönsä. Työryhmän tehtävänä oli selvittää lainmuutoksia, resurssinsiirtoa ja määrärahatarpeita, joilta tarvittaisiin tutkintavankien säilyttämistä varten uudelleenorganisointia varten. (Kirilov 2021.)

Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen, joka koski tutkintavankeuden vaihtoehtoja ja järjestämistä. Hallituksen esityksessä esitettiin useita toimenpiteitä, joista yksi keskeinen muutos oli tutkintavankeuslain muuttaminen. Ehdotuksen mukaan tutkintavankia olisi voitu säilyttää poliisin ylläpitämässä säilytystilassa aiempaa lyhyemmän aikaa, samalla säilyttämisen edellytyksiä olisi tiukennettu. Hallituksen esityksessä korostettiin, että tutkintavankia ei saisi pitää poliisin säilytystilassa seitsemää vuorokautta pidempään, ellei siihen liittyisi poikkeuksellisen painavaa syytä. (Kirilov 2021.)

Valmistelu toimenpiteiden toteuttamiseksi aloitettiin yhteisellä työryhmällä, joka koostui Rikosseuraamuslaitoksen ja Poliisihallituksen jäsenistä toukokuussa 2017. Työryhmässä oli myös edustus sisäministeriöstä ja oikeusministeriöstä. Loppuraportti työryhmän tekemistä toimenpiteistä, joilla varmistetaan tutkintavankien entistä nopeampi siirtyminen poliisin säilytystiloista vankilaan, esiteltiin helmikuussa 2019. (Kirilov 2021.)

Tutkintavankeuslain (768/2005) muutos astui voimaan tammikuussa 2019. Muutoksen myötä Poliisi saa säilyttää tutkintavankeja tiloissa enintään seitsemän vuorokautta. Ennen lakimuutosta Poliisi sai säilyttää tutkintavankeja neljä viikkoa. Tutkintavankeuslakia tullaan muuttamaan jatkossa vaiheittain siten, että Poliisi ei säilytä poliisin tiloissa enää ollenkaan tutkintavankeja vuoteen 2025 mennessä.

Tutkintavankeuslain muutos perustuu kansainvälisten ja kansallisten valvontaelinten tarkastuskäyntien yhteydessä Suomelle tulleisiin kritiikkeihin. Yhtenä kritiikeistä on tutkintavankien säilyttäminen poliisin tiloissa. Eurooppalainen kidutuksen ja epäinhimillisen tai halveksuvan kohtelun tai rangaistuksen estämiseksi toimiva komitea (CPT) on selonteossaan kehottanut Suomen viranomaisia ryhtymään toimiin, joilla tutkintavankien sijoittaminen poliisin tiloissa loppuisi. (Kirilov 2021.) CPT korostaa loppuraportissaan sitä, että poliisin säilytystiloissa tutkintavankien olosuhteet ovat epäinhimillisiä muun muassa sellien huonokuntoisuuden sekä puutteellisen terveydenhuollon vuoksi. (CPT 2021.)

Hallituksen esitys vaikuttaa julkiseen talouteen ja erityisesti valtionhallintoa ja julkisyhteisöjen rahoitukseen. Esityksessä ehdotettujen asioiden mukaan Rikosseuraamuslaitokselle sijoitettavien tutkintavankien määrä tulee kasvamaan noin 20:llä tutkintavangilla päivittäin. Määrä tulee kasvamaan sen vuoksi, että vuoden 2025 alussa tutkintavanki tullaan sijoittamaan suoraan vangitsemispäätöksen jälkeen lähimpään tutkintavankilaan. Tällä on myös vaikutusta vanginkuljetustehtävien lisääntymiseen. Rikosseuraamuslaitoksen yhtenä ratkaisuna muutoksen aiheuttamaan rahoitukseen on otettu huomioon Vantaan sekä Oulun vankiloiden rakennushankkeissa. Oulun vankilan rahoitukseen osoitettiin 3,7 miljoonan lisärahoitus. Vantaan vankilan lisärakennuksen rahoitus oli puolestaan kokonaisuudessaan noin 13 miljoonaa euroa. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 36.)

Kun tutkintavankien sijoittamista koskeva muutos tulee voimaan, tulee se lisäämään poliisien kuljetuksia vankiloista poliisin tiloihin esimerkiksi kuulusteluja varten. Tämä tulee aiheuttamaan poliisilla esitutkintaan liittyvien asioiden järjestelyä esimerkiksi työvuorojen osalta. Esityksen mukaan voidaan arvioida, että tämä ei kuitenkaan lisää poliisin lisämäärärahan tarvetta. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 36.)

Yhtenä tavoitteena pääministeri Petteri Orpon hallituksessa on varmistaa poliisin resurssin riittävyys. Tämän takia on tarkoituksena lisätä poliisin operatiivisen toiminnan henkilöstömäärää. On myös tarkoituksena miettiä sekä siirtää pois poliisilta ne tehtävät, joiden ei ole tarpeen kuulua poliisille. Vuonna 2020 selvitettiin, että poliisilla kului vankien kuljettamiseen 14 henkilötyövuoden verran aikaa vuodessa. Tämä tarkoittaa palkka- ja henkilöstösivukuluina 980 000 euron osuutta. Nykyisessä ehdotuksessa poliisin suorittamat vanginkuljetukset tulevat laskemaan jonkin verran. Rikosseuraamuslaitoksen vanginkuljetukset tulevat lisääntymään huomattavasti, mikäli kaikki poliisin suorittamat vanginkuljetukset siirrettäisiin muille kuljetusviranomaisille. Rikosseuraamuslaitoksen resurssit eivät ole riittävät vanginkuljetuksen siirtämiseksi täysin pois poliisilta. Tämä johtuu henkilöstön saatauvuusvaikeuksista sekä siitä, ettei vankilaverkosto ole tarpeeksi tiheä kuljetustoiminnan järjestämiseksi ilman poliisin avustusta. Poliisin suorittamat vankikuljetukset liittyvät myös paljon poliisin suorittamaan esitutkintaan. Kyseiset syyt ovat niitä, miksi lainsäädännön muutosta tullaan esittämään siten, että kaikki vanginkuljetustehtävät eivät siirry pois poliisilta muille kuljetusviranomaisille. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 29.)

4 Tietoperusta

Tutkimuksessamme käsitellään vankilaan ja vanginkuljetukseen liittyviä asioita. Avaamme seuraavissa kappaleissa käsitteitä, jotka ovat oleellisia tutkimuksemme kannalta. Aluksi avaamme käsitteenä vanginkuljetuspilotin ja mitä kaikkea se piti sisällään, sen

toimijaosapuolet ja toimintaympäristön sekä vanginkuljetusta yleisesti. Viimeisenä avaamme viranomaistoiminnan elementtejä, sillä vanginkuljetuspilotti oli osa lainsäädännön uudistusta ja se kuuluu siten julkisen rahoituksen alaiseen toimintaan ja sen täytyy olla arvioitavissa. Lisäksi käsittelemme projektien arviointia.

4.1 Vanginkuljetuspilotti

Vanginkuljetuspilotti oli Pirkanmaalla Kylmäkosken vankilassa toteutettu pilotti. Pilotti oli osa vanginkuljetuslain uudistamista koskevaa hanketta. Pilotti järjestettiin aikavälillä 1.11.22-30.4.23. Tavoitteena vanginkuljetuspilotissa oli saada tietoa lainvalmisteluun. Vanginkuljetuspilotin toteutuksesta sekä saaduista tiedoista lainvalmistelutyöryhmälle tietoa toimitettiin pilotin aikana ja sen päätyttyä.

Vanginkuljetuslainsäädännön muutoksella tarkoituksena on kuljetusviranomaisten työnjaon selkeyttäminen. Tarkoituksena on parantaa viranomaisten edellytyksiä huolehtia kuljetustehtävistä sekä täsmentää kuljetettavien olosuhteita ja kohtelua koskevia säännöksiä. Vanginkuljetuspilotilla tarkoituksena oli tarjota tietoa lainvalmisteluun, joten pilotin tavoitteet olivat lähtöisin lainsäädännön muutoksesta ja tavoitteista. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 27.)

Rekrytointi vanginkuljetuspilottiin hoidettiin julkisessa haussa. Kuljetuspilottiin valittiin seitsemän henkilöä vanginkuljetustehtäviin ja yksi Kylmäkosken vankilassa työskentelevä suunnittelija. Kahdella vanginkuljetustehtäviin valituista henkilöistä ei ollut rikosseuraamusalan kokemusta ja lopuilla viidellä oli. Suunnittelijan rooliin valittu henkilö omasi myös rikosseuraamusalalta kokemusta erityisesti vanginkuljetustehtävistä. Yksi pilottiin osallistuneista vartijoista toimi päivävuorossa, muut vartijat tekivät jaksotyötä. Haku jouduttiin toteuttamaan kahteen kertaan, johtuen ensimmäisen hakukerran hakijoiden vähyydestä. Muutoksien myötä hakemuksia tuli enemmän. (Kirilov 2024; Luonnos lakiesitykseksi 2024, 11.)

Vanginkuljetuspilotin ensisijaisena tehtävänä oli hoitaa vankien kuljetuksia ja valvontaa Pirkanmaan käräjäoikeudessa. Sen lisäksi sen henkilöstö toimi tarvittaessa Kylmäkosken vankilassa muissa päivittäisissä tehtävissä, sekä hoiti muita vankilasta lähteviä kuljetuksia. Yhtenä pilotin kokeiluista oli nolla päivää vankihanke. Sen tarkoituksena oli pilotoida sitä, että käräjäoikeudessa vangittuja henkilöitä ei enää vietäisi takaisin poliisivankilaan vaan siirto tapahtuisi välittömästi Kylmäkosken vankilaan. (Kirilov 2024).

Kuljetuspilottia varten siihen osallistuvat vartijat koulutettiin voimankäyttöön ja uusittiin tarvittavat voimankäyttövälinelisenssit. Kuljetuspilotin ensimmäinen viikko varattiin perehdytykseen. Perehdytyksessä käytiin lävitse lainsäädäntöä ja muita ohjeita vanginkuljettamiseen sekä vankien oikeuksiin. Yhtenä päivänä koko kuljetuspilotin

vartijaryhmä lähti tutustumaan poliisivankilaan saaden sieltä perehdytystä kärkeäoikeusvalvontaan Pirkanmaan kärkeäoikeudessa. Kärkeäoikeuteen liittyvän perehdytyksen suoritti poliisivankilassa pitkään työskennellyt vartija. Perehdytykseen kuului myös käynti Pirkanmaan kärkeäoikeudessa, jossa kartoitettiin ongelmakohtat sekä toimintamallit. (Kirilov 2024; Makkonen 2024a).

Kuljetuspilottiin varattiin oma kuljetuskalusto. Alkuun oli tarkoituksena hankkia kuljetuspilotille uudet vanginkuljetusajoneuvot, mutta kuljetuspilotin kavennuttua puoleen vuoteen suunnitelmaa muutettiin. Lopuksi päädyttiin siihen, että kuljetuskalustoa järjesteltiin Rikosseuraamuslaitoksen sisäisesti, jolla kuljetuspilotin käyttöön saatiin kaksi käytettyä vanginkuljetukseen soveltuvaa ajoneuvoa. (Kirilov 2024).

Ennen kuljetuspilottia Kylmäkosken vankilassa kärkeäoikeusistuntojen kuljetukset hoidettiin kahdella eri tavalla. Kylmäkosken vankilan henkilökunta kuljetti ja valvoi Kanta-Hämeen kärkeäoikeudessa käsiteltävät Kylmäkosken vankilassa olevien vankien istunnot. Pirkanmaan kärkeäoikeudessa käsiteltävät istunnot hoidettiin siten, että Kylmäkosken henkilökunta kuljetti vangin Sisä-Suomen pääpoliisiasemalle, joka hoiti edelleen kuljetuksen Pirkanmaan kärkeäoikeuteen, valvoi istunnot ja kuljetti vangin takaisin Kylmäkosken vankilaan. Muut kuljetukset hoiti vankilan henkilökunta resurssien mukaisesti. Pääosin kuljetuksissa pyritään käyttämään vakituisesti kuljetustehtävissä toimivia henkilöitä, mutta aina resurssit eivät tätä tue.

Kuljetuspilotin aikana kaikki kärkeäoikeusistunnot Pirkanmaan kärkeäoikeudessa kuljetti ja valvoi Kylmäkosken vankilan kuljetuspilotin henkilökunta. Kylmäkosken vankilaan kuljetettiin muiden vankiloiden vangit, joilla oli istuntoja Pirkanmaan kärkeäoikeudessa. Joissain tapauksissa pilotin henkilökunta kävi noutamassa vangin Hämeenlinnan vankilasta ja kuljetti vangin sieltä Pirkanmaan kärkeäoikeuteen, sekä palautti vangin istunnon jälkeen takaisin vankilaansa. Kuljetuspilotin loppumisen jälkeen palattiin takaisin samaan toimintatapaan, joka oli ennen kuljetuspilottia. (Kirilov 2024.)

Ennen kuljetuspilottia ensisijaisesti Sisä-Suomen poliisilaitoksen Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö hoiti kärkeäoikeusistuntojen valvonnan Pirkanmaan kärkeäoikeudessa, sekä mahdollisen vangin kuljetuksen takaisin vankilaan. Mikäli vartiointiyksikön resurssi ei riittänyt, niin kärkeäoikeuskuljetukset sekä valvonnat suoritti Sisä-Suomen poliisi. Kylmäkosken vankilasta oikeuden istuntoihin osallistuvat vangit kuljetettiin Kylmäkosken vankilan henkilökunnan toimesta aamulla poliisivankilaan, josta vartiointiyksikön henkilökunta toimitti vangit istuntopaikalle ja istuntojen päätyttyä takaisin vankilaan. Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö vastasi myös vangin päivittäisistä lainmääräämien oikeuksien toteutumisesta kuten ulkoilusta ja ruokailusta. Sisä-Suomen poliisilaitos kuljetti vankilaan sellaisia tutkintavankeja, jotka kärkeäoikeus oli vanginnut ja poliisilta oli loppunut

säilyttämisaika. Poliisilaitos kuljetti myös sakon muuntorangaistusta suorittamaan määrättyjä kiinniottamiaan henkilöitä vankilaan. (Makkonen 2024a.)

Kuljetuspilotin aikana Sisä-Suomen poliisilaitokselta poistuivat Pirkanmaan käräjäoikeusistuntojen valvonta vankiloissa olevien vankien osalta. Sisä-Suomen poliisilaitos kuljetti kuitenkin vankilaan sellaisia tutkintavankeja, joita käräjäoikeus oli vanginnut ja poliisilta oli loppunut vangin säilytysaika. Tämän lisäksi poliisilaitos kuljetti vankilaan kiinniotettuja sakkovankeja. Kylmäkosken vankilassa toteutetun kuljetuspilotin loppumisen jälkeen vanginkuljetukset hoidettiin samalla tavalla kuin ennen pilottia. (Makkonen 2024a.)

4.2 Vanginkuljetuspilotin osapuolet ja toimintaympäristö

Seuraavissa kappaleissa käymme läpi vanginkuljetuspilottiin liittyvien osapuolten ja toimintaympäristön käsitteitä. Vanginkuljetuspilottiin osapuolina liittyvät käsitteet vanki ja vanginvartija. Tampereen poliisivankila ja Pirkanmaan käräjäoikeus toimivat kuljetuspilotin toimintaympäristönä, joten avaamme niiden käsitteet myös.

Rikosseuraamuslaitos vastaa vankeuden täytäntöönpanosta. Vankeuslaissa (767/2005) määritellään ehdottoman vankeusrangaistuksen sekä sakon muuntorangaistuksen täytäntöönpanon soveltaminen. Tutkintavankeusaikaa ohjaa tutkintavankeuslaki (767/2005).

Suomessa vankiloissa on erilaisia vankilajeja. Näitä lajeja ovat vankeusvanki, tutkintavanki ja sakkovanki. Vankeusvanki on vanki, joka suorittaa ehdotonta määräaikaista tai elinkautista vankeusrangaistusta. Tämän lisäksi ehdollinen vankeusrangaistus tai jäännösrangaistus ovat vankeusvankeutta, kun henkilö menettää ehdonalainen vapautensa ja rangaistus on määrätty täytäntöön pantavaksi. (Rikosseuraamuslaitos 2022d.)

Tutkintavanki on rikoksesta epäiltynä vangittuna oleva henkilö, jonka vangitsemisesta on päättänyt tuomioistuin (Rikosseuraamuslaitos 2022d). Henkilö, joka on vangittu rikoksen johdosta, on tutkintavanki siihen asti, kunnes käräjäoikeuden tuomio saa lainvoiman. Tutkintavangin laji säilyy myös siihen asti, kunnes hovioikeuden tuomio annetaan tai julistetaan ja tästä on tutkintavankia informoitu. Poliisi saa tutkintavankeuslain 2 luvun 1§:n mukaisesti säilyttää tutkintavankia 7 vuorokautta. Tämän jälkeen tutkintavanki on siirrettävä tutkintavankilaan. Tutkintavankia ei kuitenkaan saada sijoittaa avolaitokseen. (Tutkintavankeuslaki 768/2005). Sakkovanki on sakon muuntorangaistusta suorittava henkilö, jolta ei ole saatu perittyä sakkoa (Rikosseuraamuslaitos 2022d).

Tavoite vankeuden täytäntöönpanossa on vangin elämänhallinnan edistäminen ja näin lisätä valmiuksia rikoksettomaan elämäntapaan. Tämän lisäksi sen tavoitteena on estää rikosten teko rangaistusaikana. Tuomioistuin ilmoittaa rikosseuraamuslaitokselle tuomitsemastaan ehdottomasta vankeusrangaistuksesta ilman aiheutonta viivytystä. Rangaistus pannaan

täytäntöön, kun vankeusrangaistus on lainvoimainen ilman aiheetonta viivytystä. (Vankeuslaki 767/2005.)

Vankeuden täytäntöönpanossa tulee huolehtia siitä, että se on turvallista henkilökunnalle, vangeille ja yhteiskunnalle. Vapauden rajoittamisesta tai menetyksestä tulee pyrkiä minimoimaan haittoja ja vankeuden aikana olot tulisi järjestää mahdollisimman paljon vallitsevan yhteiskunnan oloja vastaaviksi. Ydinsisältönä vankeudessa on vapauden rajoittaminen tai sen menetys. Sen ei tule tuottaa muita rajoituksia oikeuksiin tai olosuhteisiin, kuin mitä on laissa määritelty tai jotka seuraavat rangaistuksesta. (Vankeuslaki 767/2005.)

Rikosseuraamuslaitoksella työskentelevä vartija toimii oikeusministeriön alaisuudessa joko suljetussa vankilassa tai avovankilassa. Vankilassa työskentelevää vartijaa kutsutaan vanginvartijaksi. Vartija huolehtii vankien, henkilökunnan sekä yhteiskunnan turvallisuudesta. Vankilassa työskentelevän vartijan työtä ohjaavat lainsäädäntö, määräykset ja ohjeet, sekä rikosseuraamusalan arvot. Vartijan työtehtäviin kuuluu mm. tarkastustoimintaa, valvontatehtäviä, saattovartiointia sekä vankien ohjaamista ja neuvontaa. Vartijan tehtäviin kuuluu myös kuntoutustehtäviin osallistuminen. Vankiloissa vartijat voivat toimia myös vankien vastuuvirkamiehinä. Vastuuvirkamiehenä toimiva vartija ohjaa sekä opastaa vankia vankilassa. Vastuuvirkamies tekee yhteistyötä vankiloissa työskentelevien tahojen kanssa mm. psykologi ja sosiaalityöntekijä. Tarkoituksena on saada vangille yksilöllistä ja tarkoituksenmukaista ohjausta tarvittavien palveluiden tai toimintojen piiriin. (Rikosseuraamuslaitos 2024c.)

Vartijan työ on vaativaa ihmissuhdetyötä. Vartijat ovat vankilan henkilökunnasta eniten tekemisissä vankien kanssa, sillä he ovat paikalla ympäri vuorokauden. Vartijan tekemä vaativa ihmissuhdetyö edellyttää vartijalta tasapainoisuutta, tervettä itsetuntoa, hyviä vuorovaikutustaitoja sekä ristiriitojen sietoa. Vartijan on myös tärkeä omata hyvät ratkaisukyvyt. Vuorovaikutustaidot korostuvat vartijan työssä hyvin paljon. Yhteistyötä tehdään muiden henkilökunnan jäsenten kanssa, eri viranomaistahojen kanssa sekä eri sidos- ja työryhmien kanssa. (Rikosseuraamuslaitos 2024c.)

Nelson Mandela -säännöissä määrätään myös vankilan henkilöstöstä säännöissä 74-81. Säännöissä määrätään esimerkiksi se, että vankeinhoitolaitoksen tulee valita henkilöstönsä huolellisesti, sillä vankiloiden asianmukainen hallinto riippuu henkilöstön kolmesta ominaisuudesta. Ominaisuuksia säännön mukaan ovat rehellisyys, inhimillisyys sekä ammattitaitoinen ja henkilökohtainen soveltuvuus vankilatyöhön. Lisäksi säännöissä määrätään, että kaikilla vankeinhoidon henkilöstön jäsenillä tulee olla ennen palvelukseen astumista koulutus, joka on sovitettu vastaamaan rikosseuraamusalan yleisiä sekä erityistehtäviä sekä mahdollisuus henkilöstölle täydentävää koulutusta. Kaikkien

vankeinhoidossa työskentelevien henkilöiden on käyttydyttävä ja suoritettava tehtävänsä siten, että he vaikuttavat vankeihin hyvällä esimerkillä ja saavuttavat kunnioituksen. (Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöt Nelson Mandela säännöt 2017, 51-55.)

Poliisihallitus on keskusvirasto, joka toimii Sisäministeriön hallinnonalla jonka tehtävänä on johtaa sekä ohjaa operatiivista poliisitoimintaa. Poliisihallituksen alaisuuteen kuuluvat kaikki yksitoista poliisilaitosta, Keskusrikospoliisi sekä Poliisiammattikorkeakoulu. (Sisäministeriö 2021.) Sisä-Suomen poliisilaitokseen kuuluu yhteensä 45 kuntaa Pirkanmaalta sekä Keski-Suomesta. Sisä-Suomen poliisilaitoksen pääpoliisiasema, hallinnollinen sekä johdollinen keskus sijaitsee Tampereella. Muita Sisä-Suomen poliisilaitoksen poliisiasemia sijaitsee 15 eri kunnassa. Sisä-Suomen poliisilaitoksen tehtävinä on estää ennalta rikoksia ja selvittää niitä, turvata yleistä järjestystä ja turvallisuutta ja tarjota alueella lupapalveluita. (Poliisi 2023.) Poliisin ydintehtäviä ovat esimerkiksi oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen. Lisäksi poliisin tehtäviin kuuluu yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen, rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen sekä rikosten syyteharkintaan saattaminen. (Poliisilaki 872/2011.)

Tampereen poliisivankila sijaitsee pääpoliisiaseman yhteydessä Tampereella. Tampereen poliisivankilassa on 32 erillistä asiakkaiden säilytystilaa. Poliisivankilalla on myös kaksi ulkoilupihaa, tapaamishuoneita, kuulusteluhuone, henkilökunnan taukotilat sekä valvomo. Tampereen poliisivankilalla vuorokaudessa vapautensa menettäneitä henkilöitä on keskimääräisesti noin kymmenen. Poliisivankilassa työskentelee noin 24 henkilöä virkanimikkeillä vartija, ylivartija sekä poliisi. Poliisivankilan henkilökunnan työtehtävät koostuvat poliisivankilan päivittäisistä toiminnoista huolehtimisesta. Päivittäisiä toimintoja ovat esimerkiksi vapautensa menettäneiden ulkoilujen, tapaamisten sekä puheluiden järjestämistä. Yhtenä isona poliisivankilan henkilökunnan työtehtävistä on vapautensa menettäneiden kuljettaminen käräjäoikeuteen sekä istuntojen valvominen. Tampereen poliisivankila huolehtii myös kuljetukset lähimpään suljettuun vankilaan esimerkiksi käräjäoikeuden passittamat vangitut henkilöt. (Räty 2021.)

Riita-, rikos- ja hakemusasioita käsittelevät yleiset tuomioistuimet. Niitä ovat käräjäoikeudet, hovioikeudet ja korkein oikeus. (Tuomioistuinlaitos 2021.) Tuomioistuinten tehtävänä on käyttää tuomiovaltaa. Ne ratkaisevat yksittäisessä asiassa mikä on oikein. Tuomioistuimet toimivat riippumattomasti ja ulkopuoliset tahot eivät voi puuttua niiden ratkaisuihin. Niiden riippumattomuus on kirjattu perustuslakiin. (Tuomioistuinlaitos 2024a.)

Pirkanmaan käräjäoikeuden istuntopaikka sijaitsee Tampereen keskustassa ja sen päällikkönä toimii laamanni Antero Nuotto. Pirkanmaan käräjäoikeuden tuomiopiiri kattaa 23 kuntaa. Loppuvuodesta 2023 Pirkanmaan käräjäoikeuden tuomiopiirin väestömäärä oli 540 000

henkilöä. Käräjäoikeudessa on henkilöstöä 172, joista tuomareina työskentelee 46. (Tuomioistuinlaitos 2024b.)

4.3 Vanginkuljetus

Vanginkuljetuksesta vastaa pääasiassa rikosseuraamuslaitos poliisin kanssa. Myös rajavartiolaitos ja tulli osallistuvat vanginkuljetukseen silloin, kun se sisältyy heidän virkatehtäviinsä. Vanginkuljetuksessa pyritään kiinnittämään huomiota turvallisuuteen, tehokkuuteen ja taloudellisuuteen. (Rikosseuraamuslaitos 2022b.)

Vanginkuljetukseen syntyy tarve, kun vangilla on vankilan ulkopuolella hoidettavia asioita, kuten terveydenhuollollisia käyntejä, tuomioistuinkäsittelyitä tai muita tarpeellisia käyntejä esimerkiksi virastoissa tai muunlaisia vankilan ulkopuolista käyntiä vaativia henkilökohtaisia menoja. Tämän lisäksi vankien siirtyminen toiseen vankilaan kuuluu vanginkuljetukseen. Kuljetukset ovat aikataulutettuja ja kuljetusreiteiltään vakioita tai yksittäisiä erikseen suunniteltuja kuljetuksia. Kuljetuksiin, jotka ovat aikataulutettuja käytetään yhteistyötä VR:n kanssa tai Rikosseuraamuslaitoksen järjestämää linja-autokuljetusta. Kuljetuskalustoon kuuluu tarkoitusta varten hankittu kalusto, joihin kuuluu esimerkiksi eri kokoiset tila-autot. (Rikosseuraamuslaitos 2022b.)

Rikosseuraamuslaitoksella on käytössä kaksi 32 paikkaista vankivaunua yhtityksessä VR-Yhtymän kanssa. Vankivaunut kulkevat osana henkilöliikennereittejä ja vankeja otetaan kyytiin sekä jätetään pois kyydistä usealla eri asemalla. Vankivaunujen operoinnista, siivouksesta ja ylläpidosta vastaa VR-Yhtymä. VR laskuttaa siitä Rikosseuraamuslaitosta ja vuosikustannukset ovat kokonaisuudessaan noin miljoona euroa. Rikosseuraamuslaitoksen vanginkuljettamiseen tarkoitetut vaunut alkavat olemaan käyttöikänsä päässä. Rautateitse kuljetettiin vuonna 2022 yhteensä 2750 vankia. Miesvankien osuus oli 2500 ja naisten 250. Suurin osa Rikosseuraamuslaitoksen suorittamista kuljetuksista tapahtuu maanteitse. Rikosseuraamuslaitoksella on noin 85 vanginkuljettamiseen soveltuvaa ajoneuvoa. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 8.)

Rikosseuraamuslaitoksen vanginkuljettamisen tulee olla tehokasta, taloudellista sekä turvallista. Kuljetuksen ja kuljetettavien turvallisuudesta sekä kuljetettavien asianmukaisista olosuhteista ja kohtelusta huolehtiminen, ovat keskeisimpiä huolehdittavia asioita vanginkuljetuksessa. Erityistä huomiota vanginkuljetuksissa tulee kiinnittää eri vankiryhmien erillään pitämiseen. Miesvangit eivät saa olla samassa tilassa naisvankien kanssa, alaikäiset vangit eivät saa olla tekemissä täysi-ikäisten vankien kanssa sekä yhteydenpidonrajoitusten toteutumisesta tulee huolehtia. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 9.)

Vuonna 2019 tehty mahdollisimman tarkka selvitys Rikosseuraamuslaitoksen vanginkuljetusten kustannuksista kertoo, että tuolloin vuosittaiset kokonaiskustannukset olivat 5,3 miljoonaa

euroa. Suurin osa kustannuksista olivat henkilöstökustannuksia. Henkilöstökustannuksiin kului rahaa 3,3 miljoonaa euroa eli 62 prosenttia kustannuksista. Ajoneuvokustannukset olivat 1,8 miljoonaa euroa (33 prosenttia) sekä muita kustannuksia 0,2 miljoonaa euroa (4 prosenttia). Selvityksen mukaan käräjäoikeusvartiointien kustannukset olivat noin 0,9 miljoonaa euroa (17 prosenttia), reitinmukaiset vanginkuljetukset 2,1 miljoonaa euroa (40 prosenttia), terveydenhuollon kuljetukset 0,9 miljoonaa euroa (17) ja muut kuljetukset 1,5 miljoonaa euroa (28 prosenttia). (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 10.)

Rikosseuraamuslaitos suorittaa reitinmukaisia vankikuljetuksia. Kyseisiä kuljetuksia ovat esimerkiksi tuomioistuinkäsittelyihin, poliisikuulusteluihin tai terveydenhuollon käynneille suuntaavia kuljetuksia. Reitinmukaisia kuljetuksia vuoden 2019 maalisi- ja lokakuun aikana Rikosseuraamuslaitos toteutti 10 092. Tämä tarkoittaa vuositasona noin 60 000 reitinmukaista kuljetusta. Päivittäinen keskimäärä olisi noin 166 vankia päivässä. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 9.)

Vankia, joka osallistuu tuomioistuimen istuntoon, on vartioitava. Tuomioistuinvartiointista vastaa se kuljetusviranomainen, joka on vangin istuntoon kuljettanut. Tuomioistuinvartiointiin kuuluu vangin toimittaminen istuntosaliin ja sieltä pois. Joissakin tuomioistuimissa on vankeja varten omat säilytystilansa sekä reitit, joiden kautta vanki saatetaan istuntosaliin ja sieltä pois. Vankia vartioi istuntosalissa koko istunnon ajan vähintään yksi viranomainen. Kuljetuksesta vastaavalla viranomaisella on vastuu huolehtia, että kuljetettavalle vangille on varattu matkalle eväät sekä tarvittavat lääkitykset, jotta vangin perushuolto voidaan toteuttaa kuljetuksen aikana. Mikäli tuomioistuin vapauttaa vangin, on kuljettavalla viranomaisella velvollisuus toimittaa henkilö takaisin vankilaan noutamaan henkilökohtaisen omaisuutensa, mikäli henkilö niin haluaa. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 16.)

Hallituksen esityksessä (320/2010 vp.) on mainittu, että Rikosseuraamuslaitoksen suorittamassa vanginkuljetuksessa vähimmäishenkilöstömäärä on kuljettaja ja kaksi vartijaa. Kun vangin kuljettamisesta päättävä viranomainen on päättänyt, että vankia kuljetetaan vankilan ulkopuolelle, vangille laaditaan vankipassi. Vankipassi sisältää vangin nimen, syntymäajan, henkilö- tai teknisentunnisteen, vanginkuljetuksen määrän, vanginkuljetuksen tarkoituksen, mahdolliset vanginkuljetuksessa huomion otettavat turvallisuustekijät, päiväyksen sekä tiedot passituksen antajasta. Lisäksi vankipassissa on hyvä olla kuva vangista. (548/2015)

Tutkintavankeuslain (768/2005) 14 luvun 1§ mukaan kuljetusvälineen tulee olla sellainen, että se on kuljetuskäyttöön sopiva sekä tarpeellisin turvallisuuslaittein varustettuja. Laki ei kerro sitä, että millainen on tarkoitukseen sopiva tai millaisia turvalaitteita tulisi olla. Vankeuslaissa ei määritellä erikseen vanginkuljetuskaluston vaatimuksia. Alatalo (2003) selvityksessään mainitsee, että vanginkuljetusajoneuvoista ei ole olemassa ohjeita tai yleistä

normia, joissa olisi selvitetty mahdolliset muutokset sekä niiden suhde muihin yleisiin vastaavia ajoneuvoja koskeviin säännöksiin. Jokainen ajoneuvo on erilainen ja eroja on esimerkiksi lukituksen sekä hätäpoistumisteiden osalta. Jokainen kuljetukseen käytettävä ajoneuvo katsastetaan vanginkuljetusajoneuvoksi.

Rikosseuraamusalan tutkintokoulutuksen edellytyksenä on B-luokan ajo-oikeus (Rikosseuraamusalan koulutuskeskus 2022). B-luokan ajo-oikeutta tarvitaan vartijan ammatissa sen vuoksi, että vartija voi joutua erilaisiin vanginkuljetustehtäviin. Tero Uuranmäki (2013) mainitsee Laurea-ammattikorkeakoulun opinnäytetyössään, että Rikosseuraamuslaitoksella on ajoneuvoluokitus. Rikosseuraamuslaitoksen käyttämät ajoneuvot on jaettu 4 eri kategoriaan. Aikataulunmukaisia reittejä ajavat kuljetuskapasiteetiltaan suurimmat ajoneuvot muodostavat kategorian yksi. Toisen kategorian muodostavat yksiköiden paikalliseen käyttöön eli esimerkiksi tuomioistuin tai siviilisairaalakuljetuksiin käytetyt henkilöautoa suuremmat ajoneuvot. Kyseisiä ajoneuvoja on esimerkiksi henkilöpakettiautot, joiden kriteereinä on kapasiteetiltaan maksimissaan 6 paikkaisia, matkustamo on erotettu ohjaamosta pleksiseinällä, ohjaamotilasta on avattava luukku matkustamoon, matkustamon oven avaaminen sisäpuolelta ei ole mahdollista, matkustamon ikkunat ovat himmennetty sekä ajoneuvo on varustettu VirVe-yhteydellä. Kolmannen kategorian muodostavat tavanomaiset henkilöautot, joiden käyttöä vanginkuljetukseen tulee välttää viimeiseen asti. Neljännen kategorian muodostavat ns. erityisajoneuvojen ryhmä. Erityisajoneuvoiksi lasketaan esimerkiksi koiranohjaajien käyttämät ajoneuvot. Kylmäkosken vankilassa toteutetussa kuljetuspilotissa vanginkuljetuskalustona toimi kategorian kaksi mukaiset ajoneuvot.

4.4 Projektien ja viranomaistoiminnan arviointi

Julkisen rahoituksen alaista toimintaa arvioidessa kiinnitetään huomiota taloudellisuuteen, tehokkuuteen ja vaikuttavuuteen (VTV 2024). Hallintolaki (434/2003) määrittelee hyvän hallinnon periaatteita, joissa mainitaan, että viranomaisen tulee suorittaa tehtävänsä tuloksellisesti ja saada asianmukaisesti hallinnon palveluita. Tuloksellisuusvaatimuksella tarkoitetaan hallinnollisten palveluiden määriteltyjen tavoitteiden ja tarkoituksen toteutusta tuloksellisesti ja tehokkaasti. Viranomaisen taloudellisessa toiminnassa on otettava huomioon tarkoin hallinnon oikeusperiaatteet, jonka lisäksi tulee edistää hallinnon palvelujen laatua ja tuloksellisuutta. (Mäenpää 2020, 35).

Tehokkuutta voidaan määritellä taloudellisen tehokkuuden mukaan, mutta se myös pitää sisällään toimijan joustavan ja virheettömän toiminnan sekä kustannuksien huomioon ottaminen myös muille toimijoille kuin itselleen. Tehokkuudella mitataan tavoitteiden toteutumisella ja tehokkuus tarkoittaa mahdollisimman vähillä resursseilla tavoitteiden saavuttamista. (VTV 2024; Liukkonen 2008, 126-127.) Muiden toimijoiden taloudellisten vaikutusten huomioonottaminen nousee esiin varsinkin lainvalmistelussa. Lainvalmistelussa

tulee huomioida taloudelliset vaikutuksen muihin toimijoihin. Tehokkuutta lainvalmistelun osalta käsitellään siten, että sen ei tulisi tuottaa tarpeettomia kustannuksia vajavaisen valmistelun takia. (VTV 2024.) Taloudellisuudella tarkoitetaan tulosten ja kustannusten suhdetta. Mittarina voidaan pitää esimerkiksi suoritteen suhdetta kustannukseen, kustannusten muutosta prosentuaalisesti tai summana. (Valtionvarainministeriö 2012, 2-11.)

Vaikuttavuudella tarkoitetaan onnistumista tavoitteiden saavuttamisessa ja kykyä haluttujen vaikutusten aikaansaamiseksi. Vaikutus voi kohdistua yksittäiseen asiakkaaseen tai yhteiskuntaan. Kun vaikuttavuutta arvioidaan, tulisi ottaa huomioon vaikutukset niin negatiivisessa kuin positiivisessakin mielessä, huomioida jokaisen tavoitteen vaikuttavimmat keinot ja käsittää se, että toiminnan vaikutuksen aikaansaamiseksi on oltava suoritemääriä, mutta niiden laatu ei välttämättä kerro yksiselitteisesti palvelun vaikuttavuudesta. (Valtionvarainministeriö 2012, 2-11; Kunnallinen työmarkkinalaitos 2005, 100.)

Projekti tarkoittaa ehdotusta ja siitä voidaan käyttää myös nimeä hanke. Hanke on yleisesti suurempi kokonaisuus ja hankkeessa voi olla useampi projekti. Projektiksi kutsutaan tilannetta, jossa kootaan tilapäisesti joukko ihmisiä ja resursseja suorittamaan tiettyä tehtävää. Projektilla on esimerkiksi tietty elinkaari eli kesto, tavoite, siinä on ryhmätyöskentelyä ja se on aina tilaustyö. Projekti on oppimisprosessi, josta saatua tietoa kannattaa hyödyntää. (Ruuska 2005, 18-19.)

Projekti perustetaan, kun halutaan muuttaa käytössä olevia työmenetelmiä. Projektille tehdään projektin alussa heti ensimmäisenä suunnitelma, jota kutsutaan projektisuunnitelmaksi. Projektisuunnitelma on paperi, joka määrittää projektin hallintaa ja sen onnistumisen arviointia. Projektit ovat kertaluontoisia, joten niiden lopputuloksia on haastava ennustaa etukäteen. Silti on tärkeää ohjata ja valvoa niiden toteutumista. Projektin hallinta pitää sisällään suunnan näyttämistä, päätöksentekoa, suunnittelua, ohjausta, valvontaa ja ihmisten johtamista. (Ruuska 2005, 21-29.)

Ennen projektin käynnistämistä tulisi tehdä esiselvitys, jonka tarkoituksena on selvittää hankkeesta teknis-taloudelliset edellytykset ja että projekti tukee tavoitteita organisaatiossa. Esiselvityksestä käy ilmi mm. keskeiset ongelma-alueet, tavoiteaikataulu, kustannusarvio, resurssitarve, tavoitteet, onnistumisen edellytykset ja lopputuloksen hahmotelma. Projektista tulisi aina selvittää etukäteen kustannukset ja hyödyt, sillä se on investointi.

Projektisuunnitelma laaditaan esiselvitysten jälkeen ja suunnitelman kattavuus ja yksityiskohtaisuus on keskeinen edellytys projektin hallinnan osalta. (Ruuska 2005, 33-38.)

Projektin lopuksi laaditaan siitä loppuraportti. Raportti yleensä laaditaan yleensä suoraan projektin päätyttyä. Loppuraportin tarkoituksena on verrata projektin tavoitteita niiden toteutumiseen, lopputuloksiin ja kokonaisuutena arvioida projektin toimintaa. (Ruuska 2005, 244.)

Projektin onnistumisen arviointi ei ole helppoa ja yksiselitteistä. Arvioinnissa otetaan huomioon erilaiset odotukset projektilta. Yleisesti projektin onnistumista arvioidaan projektisuunnitelmaan vertaamalla. Voidaan myös sanoa, että kun projektissa on saavutettu lopputuotteelle asetetut tavoitteet sovitulla aikataululla ja kustannuksilla, on projekti onnistunut. Onnistumista voidaan arvioida lopputuotteen ja tuotantoprosessin näkökulmasta. Kuitenkin onnistuminen on jollakin tasolla mielipidekysymys. Eri tahoilla onnistumiskriteerit voivat vaihdella. Aikataulua ja budjettia on helppo mitata, mutta lopputuloksen sisällöstä ja laadusta puhuessa mittaaminen on haastavampaa ja perustuu määrittelyyn ja arvostelukysymyksiin. (Ruuska 2005, 247-249.)

5 Tutkimusasetelma

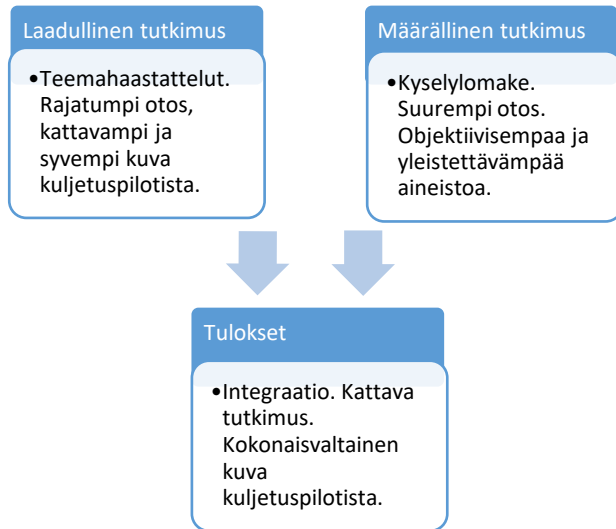
Tämä opinnäytetyö toteutetaan monimenetelmätutkimuksena. Käytämme sekä määrällistä eli kvantitatiivista, että laadullista eli kvalitatiivista aineistoa opinnäytetyössämme. Kun tutkimusmenetelmissä yhdistetään laadullista ja määrällistä tutkimusta, puhutaan menetelmätriangulaatiosta ja sen tarkoituksena on tutkimuksen kattavuuden lisääminen (Vilkkä 2015, 72).

Monimenetelmällisellä tutkimuksella pyritään ymmärtämään jonkin ilmiön moniulotteisuutta yksimetodista tutkimusta paremmin. Monimenetelmätutkimuksen osien tarkoituksena on tuottaa erilaista tietoa. Laadullinen tutkimus tarjoaa yksityiskohtaisempaa lähestymistapaa ja syvällisempää ymmärrystä ilmiöstä ja määrällinen tutkimus tuottaa yleistettävämpää aineistoa. (Mankki & Vilkkä 2024.) Koska tutkimuksemme kohteena on pilotti, koimme parhaaksi menetelmäksi mahdollisimman kokonaisvaltaisen kuvan tuottavan menetelmän, joten päädyimme monimenetelmätutkimukseen.

Kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen tutkimus mielletään usein vastakkaisiksi tutkimusmuodoiksi, vaikka todellisuudessa ne ovat toisiaan täydentäviä, eikä niitä pystytä toisistaan erottamaan tarkkarajaisesti. Tiivistetysti kvalitatiivinen tutkimus painottuu merkityksiin, kun kvantitatiivinen tutkimus taas nojaa numeerisiin arvoihin. Näitä tutkimussuuntia voidaan käyttää joko erikseen, rinnakkain tai peräkkäin tarpeen mukaan. Kvalitatiivista ja kvantitatiivista analyysia käytetään usein samassa tutkimuksessa ja niitä voidaankin pitää toistensa jatkumoina. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997, 133; Alasuutari 2014, 32.)

Valitsimme opinnäytetyöhömmä monimenetelmällisen tutkimustyyppin, sillä tarkoituksenamme on saada mahdollisimman kokonaisvaltainen kuva kuljetuspilotin toiminnasta. Kvalitatiivinen aineistomme koostuu haastatteluista, jotka toteutamme teemahaastatteluna ja kvantitatiivinen aineisto koostuu kyselystä, joka toteutetaan kyselylomakkeena Kylmäkosken vankilan valvontahenkilöstölle. Molemmat löytyvät liitteenä opinnäytetyön lopusta.

Käyttämällä laadullista aineistoa, halusimme saada rajatummalta otokselta kattavamman ja syvemmän kuvan kuljetuspilotin toiminnasta. Määrällisen aineiston keräämisellä halusimme saada suuremmalta joukolta otoksen kuljetuspilotin toiminnasta saadaksemme laadullisen aineiston lisäksi hieman objektiivisempaa ja yleistettävää aineistoa opinnäytetyöhön. Kuviossa (Kuvio 2) esittelemme kuinka ja miksi käytimme kahta eri aineiston keruumenetelmää.



Kuvio 2: Tutkimusasetelma

Haastateltavat henkilöt valitsimme sen perusteella, että saisimme tutkimuskysymyksiimme parhaiten vastauksia. Kuljetuspilotin johtavassa roolissa toiminutta henkilöä haastattelimme saadaksemme kokonaiskuvaa pilotin lähtökohdista, siihen liittyvistä toimenpiteistä, toteutuksesta, hallinnollisista asioista ja viranomaisyhteistyöstä. Kuljetuspilotin suunnittelijaa haastattelimme saadaksemme tietoa kuljetuspilotin toiminnasta, sillä suunnittelija työskenteli suorittavan tason kanssa tiiviisti yhteistyössä. Sisä-Suomen poliisin edustajaa haastattelimme saadaksemme tietoa poliisin ja poliisivankilan näkökulmia pilottiin ja sen vaikutuksista heidän työhönsä. Kyselylomakkeen lähetimme Kylmäkosken vankilan valvontapuolen henkilökunnalle, jotka työskentelivät Kylmäkosken vankilassa kuljetuspilotin aikaan saadaksemme laajemman kuvan henkilökunnan kokemuksista kuljetuspilotista. Kysely lähetettiin 49 henkilölle ja siihen vastasi 32.

Tutkimuksen kohderyhmänä toimivat Rikosseuraamuslaitoksella työskentelevät virkamiehet sekä yksi poliisilla työskentelevä henkilö. Rikosseuraamuslaitoksella tutkimuslupaprosessi oli helppo, sillä henkilökunnan kyselyä sekä haastatteluja varten riitti yksikönpäällikön lupa,

joka hoitui helposti kaikkien osapuolten kohdalla. Poliisin kautta tutkimuslupaprosessi oli hieman aikaa vievämpi, mutta saimme senkin kohtuullisen nopealla aikataululla.

Ensimmäisenä toteutimme kyselytutkimuksen maaliskuu- ja huhtikuun 2024 aikana. Huhtikuun aikana toteutimme myös kaikki haastattelut. Haastattelut suoritettiin jokaisen haastateltavan virkapaikalla heidän työajallaan. Haastattelut nauhoitettiin haastateltavan suostumuksella ja litteroimme ne huhtikuun aikana.

5.1 Tutkimustavoitteet ja -kysymykset

Tutkimuksessa perustana toimivat tutkimuskysymykset, jotka ovat johdettu tarkkaan määritellystä asiaongelmasta. Ongelmalla ei kuitenkaan tarkoiteta negatiivista asiaa, vaan enemmänkin ratkaistavaa tehtävää tai syvällistä kysymystä. Tutkimuskysymyksiä voi olla useampi. Tutkimuskysymykset ovat erittäin tärkeässä asemassa tutkimuksessa ja sen onnistumisessa. (Vilka 2015, 60.)

Tavoitteenamme tutkimuksella oli selvittää Kylmäkosken vankilassa toteutetun kuljetuspilotin toimimista, vaikutuksia Kylmäkosken vankilaan ja Sisä-Suomen poliisilaitokseen osapuolten näkökulmasta. Sen lisäksi tavoitteenamme on selvittää, oliko kuljetuspilotin toiminta riittävällä tavalla resursoitu. Tavoitteenamme on tarjota tietoa kuljetuspilotin onnistumisista, selvittää kehittämiskohteita sekä mitä asioita tulisi ottaa huomioon, mikäli samankaltaista toimintamallia jatketaan tulevaisuudessa.

Valitsimme tutkimuskysymykset tavoitteidemme perusteella, sekä sen, mitä halusimme kuljetuspilotista selvittää. Työn tilaajan luvalla saimme vapaat kädet tutkimuksen suorittamisessa, mukaan lukien tutkimuskysymyksien osalta. Halusimme alusta asti painottaa suorittavan tason henkilöstön kokemuksia pilotista, mutta saada myös näkökulmaa johtavalta tasolta. Halusimme selvittää, kuinka kuljetuspilotti vaikutti sekä Kylmäkosken vankilan, että poliisin arkeen sekä resursseihin ja niiden kohdistamiseen. Pyrimme myös selvittämään, kuinka viranomaisyhteistyö toteutui ja minkälaista vaikutusta pilotilla oli turvallisuuden osalta.

Tämän opinnäytetyön pääkysymys on

1. Toimiko Kylmäkosken vankilassa järjestetty kuljetuspilotti?

Täydentävinä kysymyksinä ovat

2. Oliko kuljetuspilotin toiminta resurssien kannalta optimia?
3. Miten kuljetuspilotti konkreettisesti vaikutti työhön Kylmäkosken vankilassa ja Sisä-Suomen poliisissa?

5.2 Aineistonkeruumenetelmät

Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa pyritään kuvaamaan todellista elämää laadun ja merkityksien näkökulmasta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyrkimys kohdetta tutkiessa on tehdä se kokonaisvaltaisesti. Henkilön omat arvot muovaavat sitä, mitä ja miten ilmiöiden ymmärtäminen muodostuu, jonka vuoksi tutkijan on otettava omat arvolähtökohtansa huomioon. (Hirsjärvi ym. 1997, 161.) Kvalitatiiviselle tutkimukselle yksi keskeinen piirre on painottaa tiedonkeruussa enemmän omaa havainnointia sekä nojata enemmän tutkittavien kanssa käytyihin keskusteluihin kuin mittausvälineistöön. Sen päällimmäisenä tarkoituksena onkin kerätä mahdollisimman normaalielämän tilanteissa hankittua aineistoa sekä saada kokonaisvaltaista kuvaa tutkittavasta ilmiöstä. Tutkijan ei tule itse määrittää sitä, mikä on tärkeää, vaan aineistoa tulee tarkastella monitahoisesti, eikä teorioiden tai hypoteesien testaaminen ole pääosassa. (Hirsjärvi ym. 1997, 165).

Aineistojen hankinnassa suositaan laadullisia metodeja, joilla saadaan tutkittavien kohteiden aidot kokemukset esille. Esimerkiksi ryhmähaastattelut, teemahaastattelut ja osallistuva havainnointi ovat laadullisessa tutkimuksessa käytettyjä metodeja. Laadullisessa tutkimuksessa tutkittavat ovat harkinnanvaraisesti valittuja ja heidän kokemuksiinsa suhtaudutaan yksilöllisesti. (Hirsjärvi ym. 1997, 165). Halusimme tutkimuksellamme kerätä aineistoa mahdollisimman normaalielämän tilanteissa, jotta saisimme haastateltavien aidot kokemukset esille. Hakalan (2018, 20) mukaan kvalitatiivisessa tutkimuksessa tyypillistä on se, että aineiston kerääminen ja käsittely tapahtuu osittain samanaikaisesti. Tutkijalta edellytetään tietynlaista analyysiin liittyvää osaamista jo siinä vaiheessa, kun aineistoa kerätään, sillä se voi ohjata aineistonkeruun jatkoa. Analysoimme aineistoa jo sen keruuvaiheessa ja luokittelimme jo ennen haastatteluita tiettyjä teemoja, jotta pystyimme suunnittelemaan aineistonkeruun jatkoa samanaikaisesti.

Tutkimushaastattelut on jaettu kolmeen ryhmään. Strukturoitu haastattelu on nimensä mukaisesti hyvin jäsennelty haastattelu, joka on hyvin järjestelmällinen ja tarkkarajainen. Teemahaastattelu on välimuoto haastattelutyyleistä, jossa on määritelty valmiiksi haastattelussa käytettävä aihepiiri, mutta kysymysten järjestely tai muoto ei ole tarkkaan asetettu. Kolmas haastattelumuoto on avoin haastattelu, joka on vailla runkoa ja sen aihekin voi haastattelun aikana muuttua. (Hirsjärvi ym. 1997, 208-209.) Teemahaastattelussa määritellään teemat ennen haastattelua ja haastattelun aikana voidaan tehdä lisää tarkentavia kysymyksiä vastauksien perusteella. Teemahaastattelun tarkoituksena on painottaa henkilöiden käsityksiä ja merkityksiä asioista, jotka ovat johdettu ja tutkimusongelmasta ja kysymyksistä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 84-85). Haastattelu voidaan toteuttaa yksilöhaastatteluna, parihaastatteluna tai ryhmähaastatteluna, ja niitä voidaan käyttää myös toisiaan täydentävinä. Yksilöhaastattelu on yleisimmin käytetty, mutta tutkijan

on itse päätettävä mikä menettely tukee tutkimuksen tarkoitusta. Haastattelumuodon valinta riippuu haastateltavista kohteista sekä tutkimuksen aiheesta. (Hirsjärvi ym. 1997, 210).

Laadullisessa tutkimusmenetelmässä käytimme metodina teemahaastattelua. Teemahaastattelurunko löytyy opinnäytetyön lopusta liitteenä (liite 4). Haastattelimme kuljetuspilotissa toiminutta vankilan suunnittelijaa, Tampereen poliisivankilan kuljetuspilotin parissa toiminutta henkilöä ja kuljetuspilotin johtavassa asemassa toiminutta henkilöä. Pyrkimyksenämme oli saada tietoa kuljetuspilotin onnistumisista ja parannettavista kohdista, sekä selvittää miten kuljetuspilotti vaikutti käytännössä poliisivankilan sekä Kylmäkosken vankilan arkeen. Haastatteluissa käytimme aineiston keruuseen haastattelutyylinä teemahaastattelua, sillä olimme valmiiksi määritelleet haastattelussa käytettävän aihepiirin, mutta kysymysten järjestely tai muoto ei ollut tarkkaan asetettu. Toteutimme haastattelut yksilöhaastatteluina, sillä pyrimme saamaan jokaisen henkilön omakohtaisen kokemuksen pilotin toiminnasta. Litteroimme haastatteluiden aiheiston.

Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus nojautuu syy- ja seuraussuhteeseen. Ajatuksen taustana on se, että kaikki tieto rakentuu aistihavaintoihin, loogiseen päättelyyn, sekä siihen, että todellisuus on kokonaisuus objektiivisista tosiasioista. (Hirsjärvi ym. 1997, 138) Määrällisessä tutkimusmenetelmässä pyritään siis etsimään taustamuuttujaa, joka on linkittynyt vastaajan mielipiteeseen ja niiden säännönmukaisuuksia. Menetelmällä saadaan kuvaa muuttujien välisistä suhteista ja niiden eroista. (Vilka 2015, 66.)

Keskeisiä asioita kvantitatiivisessa tutkimuksessa on hypoteesien esittäminen, aiemmat teoriat ja käsitteiden määrittely. Keskeistä on myös tutkittavien henkilöiden valinta siten, että usein käytetään tarkkaa rajausta valitsemalla perusjoukko, johon tulokset pätevät ja tästä perusjoukosta otetaan otos. Jo aineiston keräysvaiheessa tulisi ottaa suunnittelussa huomioon aineiston soveltuminen määrälliseen mittaamiseen ja se, että syntyvää aineistoa tulisi myös pystyä käsittelemään tilastollisessa muodossa. (Hirsjärvi ym. 1997, 138.)

Kvantitatiivisessa tutkimusmenetelmässä tutkimusaineisto kerätään joko kyselylomakkeella, systemaattisella havainnoinnilla tai valmiiden tilastojen ja rekisterien avulla. Yleisin näistä on kyselylomake ja siitä käytetään myös termejä postikysely, joukkokysely tai informoitu kysely. Kyselylomakkeella tutkimuksen tekijä on laatinut kyselyn kirjallisena, johon vastaaja vastaa myös kirjallisesti. Se soveltuu arkaluontoisiin kysymyksiin ja sopii käytettäväksi suurelle joukolle. (Vilka 2015, 94.)

Aineiston yksi keruutapa on kysely, joka on survey-tutkimuksen keskeinen menetelmä. Survey on otos perusjoukosta, josta on kerätty standardoidusti aineisto esimerkiksi kyselyllä tai haastattelulla. Kyselyllä pystytään keräämään aineistoa suurelta joukolta ja kysyä useaa asiaa. Kyselyn heikkoutena voidaan nähdä taas se, ettei tiedetä kuinka vakavasti vastaajat suhtautuvat tutkimukseen, vastaamattomuus tai kysymysten väärinymmärrys. (Hirsjärvi ym.

1997, 196.) Kyselylomake voidaan toteuttaa sähköposti- tai internetkyselynä ja tällöin täytyy varmistua siitä, että tutkimusjoukkoon kuuluvilla on mahdollisuus internetin ja sähköpostin käyttöön. Toimivin internet- tai sähköpostikysely on, kun perusjoukko on tarpeeksi suuri, kysely on helppokäyttöinen ja se muodostuu yrityksen tai organisaation toimijoista. (Vilka 2015, 95.)

Määrällisessä tutkimusmenetelmässä käytimme aineiston keräämiseen kyselylomaketta, joka toteutettiin internetissä Microsoft Formsin avulla. Kyselylomake löytyy kokonaisuudessaan opinnäytetyön lopusta liitteenä (liite 5). Kyselylomakkeen linkki lähetettiin koko Kylmäkosken vankilan valvontapuolen henkilökunnalle virkasähköpostilla saatekirjeen kanssa. Kysely lähetettiin 49 henkilölle, jotka työskentelivät Kylmäkosken vankilassa kuljetuspilotin aikana. Kyselyyn vastasi 32 henkilöä. Kyselyyn varasimme vastaamisaikaa kaksi viikkoa, jotta lomat ja vapaapäivät eivät estäneet vastaamista kyselyyn. Kyselylomakkeessa käytimme pääasiassa monivalintakysymyksiä, mutta niitä täydentämään myös avoimia kysymyksiä. Tämän lisäksi käytimme asteikkoihin perustuvaa kysymystyyppiä. Pyrkimyksenä oli saada tietoa kuljetuspilotin konkreettisista vaikutuksista työhön Kylmäkosken vankilassa ja saada sen parissa työskennelleiltä kokemuksia sen toimivuudesta.

5.3 Aineiston analyysi

Määrällisen menetelmän tuloksissa muuttujia voidaan kuvailla ja havainnollistaa tekstillä, taulukoilla tai kuvioilla. Ensimmäisenä tulisi jokaisen muuttujan kohdalla tutkia ja kuvailla sen saamia arvoja. Raportissa muuttujien kuvailu ei ole vain tulosten esittämistä varten, vaan niistä voidaan löytää riippuvuuksia tai riippumattomuuksia. Muuttujien vuorovaikutussuhteiden kuvailua voidaan tehdä monella eri tavalla. Ristiintaulukoinnilla voidaan havainnoida muuttujien välisiä yhteyksiä. (Heikkilä 2010, 144-150).

Kvantitatiivisessa tutkimusmenetelmässä käytimme metodina kyselylomaketta, joka toteutettiin internetissä Microsoft Formsin avulla. Kyselylomakkeen linkki lähetettiin koko Kylmäkosken vankilan valvontapuolen henkilökunnalle, jotka työskentelivät Kylmäkosken vankilassa kuljetuspilotin aikaan. Kysely lähetettiin 49 henkilölle, joista kyselyyn vastasi 32 henkilöä. Näin vastausprosentti oli noin 65 prosenttia. Kyselyyn varasimme vastaamisaikaa kaksi viikkoa, jotta lomat ja vapaapäivät eivät estäisi vastaamista kyselyyn. Kun vastausaikaa oli jäljellä viikko, lähetimme kyselyn uudestaan samalle joukolle muistutuksena. Alustavaa statistiikkaa vastauksista saimme jo Microsoft Formsin omasta vastausten koonnista, joka loi automaattisesti vastauksista prosentuaalisia sektoridiagrammeja. Tämä auttoi meitä heti alkuun hahmottamaan kokonaisuutta. Syötimme kuitenkin kyselystä saadut vastaukset Excel- taulukkoon tietojen tarkempaa analysointia varten. Käsittelimme aineistoa kokonaisuutena, mutta myös pienempinä otantoina. Pienemmät otannat muodostimme kyselylomakkeen taustamuuttujien mukaan, sen perusteella miten halusimme aineistoa analysoida.

Keskeisimpiä kysymyksiä ja tuloksia havainnollistimme ristiintaulukoinnin avulla kuvioiksi ja taulukoiksi

Teemahaastattelujen avulla kerätty aineisto on yleensä määrältään suuri, mikä tuo sekä haasteita, että mahdollisuuksia. Aineiston määrä tuo lisää työtä, mutta myös syvyyttä ja voi lisätä mielenkiintoa. Aineiston analyysitapa tulisi olla selkeä jo aineiston keruuvaiheessa ja usein aineistoa analysoidaan jo keruuvaiheessa. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 357-359.)

Analyysi laadullisessa aineistossa on moniosainen. Aineistokokonaisuus kuvaillaan, luokitellaan ja yhdistetään. Kuvailu on analyysin perusta ja sillä tarkoitetaan tutkimuksen kohteena olevan ilmiön kuvaamista tai ilmiön ominaisuuksien kartoittamista. Kuvaillessa tulisi huomioida asioiden relevanttius, jotta liikaa yksityiskohtia ei tulisi turhaan. Kuvailun yksityiskohtien arvottaminen samantarvoiseksi yleisesti johtuu siitä, että niin ajatellaan tutkimuksen säilyvän objektiivisena. Luokittelu tarkoittaa aineiston jäsentelyä, jotta sen osia voidaan vertailla toisiinsa. Aineiston yhdistely tarkoittaa aineiston luokkien esiintymisen väliltä samankaltaisuuksien löytämistä. Lopuksi aineistoa tulkitaan. Tulkintaan vaikuttaa vahvasti tutkija itse ja siksi on tärkeää, että tulkinnat ovat onnistuneita. (Hirsjärvi & Hurme 2011 384-399.)

Laadullisen tutkimuksen sisällönanalyysissä teksti, puhe tai muu aineisto eritellään ja numeroidaan yksilöllisesti. Sisällönanalyysissä pyritään löytämään merkityksiä ja niiden suhteita ja kokonaisuuksia. Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä aineisto tiivistetään ja järjestetään sen mukaan mitä aineistosta ollaan hakemassa. Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä aikaisemmat havainnot ja teoriat eivät ole tekemisissä lopputuloksen tai toteuttamisen kanssa, vaan tutkimusaineistosta luodaan teoreettinen kokonaisuus. (Vilka 2015, 163-164; Tuomi & Sarajärvi 2018 104-105.)

Käytimme opinnäytetyön laadullisen osan analyysimenetelmänä aineistolähtöistä sisällönanalyysiä. Luokittelimme aineistoa jo alkuun asettamalla teemahaastattelun teemoja, jotka olemme määritelleet tutkimuskysymysten pohjalta. Puramme laadullisen aineiston eli haastattelut litteroimalla ne kokonaisuudessaan. Litteroinnin avulla etsimme aineistosta kirjoitusohjelman toiminnolla teemoja analysoinnissa, jota käytämme aineiston pelkistämisen keinona. Aineiston litterointi tarkoittaa sanasanaista puhtaaksikirjoitusta. Se voidaan tehdä valikoiden haastattelusta, koko haastattelusta tai suoraan aineistosta koodaamalla päätelmiä tai teemoja. Aineistoa voidaan purkaa teema-alueittain tekstianalyysiohjelmalla, ilman sellaista tai ilman tietokonetta lainkaan. (Hirsjärvi & Hurme 2011, 367-378.) Lisäksi tulostimme litteroidut haastattelut ja merkitsimme eri väreillä haastatteluista eri teemoihin ja tutkimuskysymyksiin vastaavat kohdat. Tämän lisäksi kuuntelimme haastatteluista uudestaan kohtia, mikäli halusimme saada vastauksen sävyä tarkennettua.

Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä aineisto pelkistetään, ryhmitellään ja luodaan teoreettiset käsitteet lopuksi. Pelkistämällä karsitaan aineistosta ylimääräinen materiaali pois ja erotellaan tutkimukselle alkuperäiset ilmaukset tutkimukselle olennaisista asioista. Alkupäisistä ilmauksista luodaan pelkistetyt ilmaukset. Pelkistämisen jälkeen aineisto ryhmitellään, jossa aineistosta löytyvät samankaltaisuudet ja eroavaisuudet ryhmitellään ja luokitellaan alaluokkiin. Luokittelun myötä saadaan tiivistettyä aineistoa. Luokittelua jatketaan alaluokista yläluokkiin, jonka jälkeen saadaan pääluokat, jotka ovat yhteydessä tutkimustehtävään. (Tuomi & Sarajärvi 2018 119-123.) Seuraavassa taulukossa (Taulukko 1) havainnollistamme, kuinka olemme analysoineet aineistoa aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä ja tiivistäneet sitä.

Alkuperäisilmaisu	Pelkistetty ilmaisu	Alaluokka	Yläluokka
(H1) Ei siinä tainnut olla kun yhtenä päivänä sellainen tilanne, että olin useammat käräjät samaan aikaan, se oli sellainen ainut päivä, että oli vähän ongelmia. Sellanen kahdeksan siihen riittää, neljä päivässä olisi ihan hyvä. Aina siihen sai jonkun hälytettyä tai itse lähdettyä tai lainattua normi henkilökuntaa (Kylmäkoski)	Tarpeeksi vartijoita kuljetuspilotissa. Muutamia kertoja riittävydessä haasteita. Henkilöstön lainaaminen	Resursoinnin riittävyys. Tarvittaessa henkilöstön lainaaminen Kylmäkosken vankilan henkilöstöresurssista.	Henkilöstön resursointi kuljetuspilotissa.
(H2) Mä ajattelen, että siinä oli kyllä tarpeeksi vartijoita. Me saatiin pilotin aikaiset toimet hoidettua hyvin. Yhtenä tai kahtena päivänä oli niin, että ne kuljetuspilotin henkilöt ei siihen riittänyt, mutta siinä oli sellainen sopimus, että koska sitä työaika joka päivä aika paljon sinne Kylmäkosken vankilalle niiden pilotin vartijoiden toimesta tuli, niin sitten sieltä Kylmäkoskelta siihen irroitettiin lisäresurssia.	Kylmäkosken vankilalta tarvittaessa tai pilotin suunnittelijan käyttämistä kuljetuspilotin vartijana.		

Taulukko 1: Esimerkki laadullisen aineiston analyysimenetelmän käytöstä

Tutkimuksessa käytämme kahta eri menetelmää aineiston keruuseen. Molemmat aineistot ovat yhtä painoarvoisia tutkimuskysymyksiin vastatessa. Tutkimusasetelmana käytämme

yhdistävää asetelmaa. Yhdistävä asetelma monimenetelmällisessä tutkimuksessa on yleisin tutkimusasetelma. Asetelma antaa yhtä suuren painoarvon niin laadulliselle kuin määrällisellekin aineistolle ja sen tarkoitus on yhdistää ja verrata aineistoja saavuttamalla mahdollisimman laajan käsityksen aiheesta. Tarkoituksena on mahdollistaa molempien tutkimusmenetelmien etujen käyttö antaessa laadullisen tutkimuksen syvällisyys ja määrällisen tutkimuksen yleistettävyyttä. (Mankki & Vilka 2024, 62.)

Tulososassa pystytään päättämään se, onko tutkija kyennyt yhdistämään laadullista sekä määrällistä aineistoa. Usein monimenetelmätutkimuksessa käy niin, että päädytään keräämään sekä laadullista ja määrällistä aineistoa, mutta ei järjestellä tai vertailla niitä. Tuloksissa tulisi tuoda ilmi ne tulokset, jotka vahvistavat toisiaan, ne jotka laajentavat näkökulmaa, sekä ristiriitaiset tulokset. Yhteisellä esityksellä saadaan näytettyä se, mitä monimenetelmällisellä tutkimuksella saavutettiin enemmän kuin yksimenetelmällisellä. Luovien tapojen käytöllä tulosten havainnoinnissa pystytään lisäämään ymmärrettävyyttä. Näihin keinoihin kuuluvat esimerkiksi taulukot ja kuviot. (Mankki & Vilka 2024, 145-146). Seuraavassa taulukossa (Taulukko 2) havainnollistamme tutkimusaineistojen integraatiota taulukon muodossa.

Teema	Laadullinen aineisto	Määrällinen aineisto	Päätelmä
Henkilöstöresurssit	(H2) Vartijoita pilotissa riittävästi pääsääntöisesti, lisäksi vankilan resurssseja. Työvuorosunnittelun kohdentaminen siten, että resurssi kohdennettaisiin ennakolta tarpeen mukaan. (H1) Pilotin henkilöstö tulisi resursoida omiin tehtäviin, tai olla vapautettavissa kuljetuskäyttöön tarpeen vaatiessa.	Tarpeeksi vartijoita pilotissa, työvuorot eivät tukeneet vankilan toimintaa, työntekijöiden määrän kohdistaminen kuljetustarpeeseen	Pilotin vartijoita riittävästi, työvuoroissa ja kohdentamisessa parannettavaa.

Taulukko 2: Tutkimusaineistojen integrointi esimerkki

5.4 Eettisyys ja luotettavuus

Tutkimusta tehdessä tulee aina noudattaa hyvää tieteellistä käytäntöä. Siihen sisältyy yleisten pelisääntöjen noudattaminen, hyväksytyjen tutkimusmenetelmien ja tiedonhankintamenetelmien käyttöä ja niissä sekä tutkimustuloksissa huolellisuuden ja tarkkuuden noudattaminen. Tämän lisäksi rehellinen ja vilpittömän toiminta tutkijan osalta on tutkimuksen edellytys. Se tarkoittaa niin lähdeviittausten tarkkaa huomiointia, kuin asioiden oikeinlaista esittämistä. (Vilka 2015, 42). Olemme pyrkineet koko opinnäytetyöprosessin ajan

olemaan huolellisia, tarkkoja sekä toimimaan rehellisesti ja vilpittömästi. Lähdeviitteiden merkitsemiseen olemme kiinnittäneet huomiota ja olemme pyrkineet tulkitsemaan huolellisia tutkimuksemme tuloksia.

Tutkimusta tehdessä tulisi kiinnittää huomiota puolueettomuuteen ja rehellisyyteen. Siinä täytyisi ottaa huomioon se, ettei se aiheuta haittaa siihen osallistujille. (Heikkilä 2010, 29.) Tutkimuksessamme pyrimme olemaan rehellisiä, puolueettomia ja otimme kaikki näkökannat huomioon, vaikka olisimme olleet eri mieltä vastausten kanssa. Järjestimme haastattelut haastateltavien työajalla, heille sopivaan aikaan. Myös kyselytutkimukseen vastaajat pystyivät vastaamaan työajallaan, joten pyrimme aiheuttamaan tutkimukseen osallistumisesta mahdollisimman vähän haittaa. Tutkimusta tehdessämme huomioimme, että omat arvomme muovaavat sitä mitä ja miten ilmiöiden ymmärtäminen muodostuu, joten pyrimme ottamaan omat arvot lähtökohdaksi huomioon (Hirsjärvi ym. 1997, 161).

Kun arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta, on siihen monia mittaus- ja tutkimustapoja. Reliaabelius tutkimuksessa tarkoittaa toistettavuutta mittaustuloksissa eli tulosten tarkkuutta. Tutkimusta voidaan pitää reliaabelina esimerkiksi, mikäli kaksi arvioijaa päätyy samanlaiseen tulokseen. Arvioinnissa voidaan käyttää myös tutkimuksen validius käsitettä. Se tarkoittaa tutkimuksen pätevyyttä, eli onko tutkimuksessa käytetty mittari tai menetelmä mitannut tutkimuksen kannalta oikeaa asiaa. Nämä molemmat liittyvät määrälliseen tutkimukseen. (Hirsjärvi ym. 1997, 231; Vilka 2015, 194.) Tutkimuksessamme on kaksi tutkijaa, joka tuo validiutta tutkimukselle.

Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuuteen vaikuttaa tutkija itse ja hänen luotettavuutensa. Aineistoon vaikuttavat kaikki tutkimuksessa tehdyt valinnat, teot ja ratkaisut. (Vilka 2015, 196.) Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuutta lisää tarkka kuvaus tutkimuksen toteutuksesta. Kuvaus haastatteluiden olosuhteista ja paikoista, niihin käytetystä ajasta sekä häiriötekijöiden mainitseminen. Validiutta tutkimukseen lisää myös niin kutsuttu metodologinen triangulaatio, eli useamman menetelmän käyttö tutkimuksessa. (Hirsjärvi ym. 1997, 232.) Haastattelut pidimme erillisissä tiloissa työntekijöiden omilla työpaikoilla. Kaikkia häiriötekijöitä ympäristöstä emme pystyneet poistamaan, mutta pyrimme ne minimoimaan. Haastattelut kestivät noin 0,5-1,5 tuntia.

Monimenetelmätutkimuksen käyttö tarjoaa sekä huonoja että hyviä kulmia tutkimuksen eettisyyteen. Toisaalta useamman menetelmän käyttö eettisten ja moraalisten pohdintojen määrä kasvaa, mutta toisaalta se voi tarjota myös laajemman valikoiman keinoja käsittelyyn eettisiä ongelmia kohtaan. Monimenetelmällinen tutkimus työllistää enemmän kuin yksimetodiset tutkimukset. On kerättävä osallistujia aineistoihin ja tämän lisäksi hankkia tutkimuslupia jokaiseen, joka on aikaa vievää. (Mankki & Vilka 2024, 26-37, 44-45.) Ymmärsimme monimenetelmällisen tutkimuksen olevan työllistävä, mutta päädyimme siihen,

jotta saisimme mahdollisimman kattavan kuvan kuljetuspilotin toiminnasta. Pyrimme molemmissa menetelmissä huomioimaan toimintamme eettisyyden. Käytämme tutkimuksessamme metodologista triangulaatiota, eli määrällistä ja laadullista menetelmää. Haastatteluihin osallistuminen ja kyselyyn vastaaminen ovat vapaaehtoista. Kysely toteutetaan internet-kyselynä ja anonyymisti. Noudatamme opinnäytetyöprosessissa Laurea-ammattikorkeakoulun viittausohjeita.

Työskentelemme molemmat Kylmäkosken vankilassa ja pääsimme sivusta seuraamaan kuljetuspilotin toimintaa. Toinen meistä työskentelee vanginkuljetuksessa, mutta kumpikaan ei osallistunut kuljetuspilottiin, joten suhteemme kuljetuspilottiin tutkijoina oli neutraali. Täysin ulkopuolisesti tutkimusta emme pysty tarkastelemaan, sillä työskentelimme samassa vankilassa, missä vanginkuljetuspilotti järjestettiin.

Kyselyssä ja haastatteluissa pyrimme pitämään kysymykset selkeinä ja neutraaleina, jotta ne eivät johdattelisi vastaamisessa. Kysymyslomakkeessa tarkensimme termejä tai aihetta lyhyesti, jotta kyselyn tekijällä olisi tarvittava tieto kysymykseen vastaamiseen. Kuljetuspilotista on kulunut kyselyn ja haastatteluiden suorittamisen aikaan yli vuosi, joten kaikki yksityiskohdat eivät välttämättä ole kaikilla muistissa, jonka vuoksi koimme tarpeelliseksi tarkentaa joitain kysymyksiä. Varsinkin henkilöt, jotka eivät osallistuneet kuljetuspilottiin suoranaisesti, eivät välttämättä ole sen yksityiskohdista niin tietoisia.

6 Tulokset

Käymme seuraavissa kappaleissa läpi kyselyn ja haastatteluiden tuloksia. Tuloksissa esittelemme teemoittain kysymyksiä vastauksia sanallisesti, kuvioilla ja suorilla lainauksilla. Keskeisimpiä asioita olemme havainnollistaneet kuvioilla. Käsittelemme osallistujien taustatietoja, kuljetuspilotin vaikutuksia työhön, sen resursointia sekä sen tarkoituksen ja toiminnan selkeyttä, koulutusvaatimuksia, kuljetuskalustoa sekä onnistumisia ja parannusehdotuksia.

6.1 Tutkimukseen osallistuneiden taustatiedot

Tässä kappaleessa käsittelemme kyselyyn vastanneiden taustatietoja. Taustatietoihin kuuluivat toimenkuva, virkasuhde, rikosseuraamusalan koulutus, alan työkokemus, pilotissa toimiminen ja säännöllinen työpiste. Taustatietoja keräsimme tuloksien analysointia varten. Lisäksi tutkimukseen osallistui kolme henkilöä, jotka olivat kuljetuspilotissa toiminut vankilan suunnittelijaa, Tampereen poliisivankilan kuljetuspilotin parissa toiminut henkilö ja kuljetuspilotin johtavassa asemassa toiminut henkilö.

Kysyimme kyselyssä henkilöiden toimenkuvaa. Vastausvaihtoehtoina olivat vartija, rikosseuraamusesimies tai muu. Muu vastausvaihtoehto sisälsi esimerkiksi nimikkeet rikosseuraamustyöntekijä, työnjohtaja tai ohjaaja. Kyselyyn vastanneista vartijan toimenkuvassa oli 25 henkilöä. Tämä tekee noin 78 prosentin osuuden vastaajista. Rikosseuraamusesimiehiä vastasi kyselyyn viisi henkilöä, joka tarkoittaa noin 16 prosentin osuutta. Vastausvaihtoehdon muu valitsivat 2 henkilöä.

Kyselyyn vastanneista 28 henkilöä on vakituudessa virkasuhteessa, joka tarkoittaa jopa 87 prosentin osuutta vastanneista. Neljä henkilöä kyselyyn vastanneista toimivat määräaikaisessa virkasuhteessa. Vastausvaihtoehtoina olivat vakituinen tai määräaikainen virkasuhde. Rikosseuraamusalan perustutkinnon käyneitä on kyselyyn vastanneista suurin osa, 30 henkilöä eli 94 prosenttia vastaajista. Vain kaksi vastanneista ei ole suorittanut alan tutkintoa. Kuljetuspilottiin valituista henkilöistä kaksi oli ilman alan kokemusta tai koulutusta. Muu vastaava tarkoittaa alan muuta koulutusta esimerkiksi Laurea ammattikorkeakoulussa oleva rikosseuraamusalan sosionomi -tutkintoa tai SAVONIA ammattikorkeakoulun rikosseuraamusalan sosionomi koulutusta. Myös entiset nimikkeet rikosseuraamusalan tutkinnolle lukeutuvat vastaavaan koulutukseen, kuten vankeinhoidon perustutkinto jne.

Kyselyyn vastanneista 20 henkilöä on työskennellyt rikosseuraamusalalla yli seitsemän vuotta, joka tarkoittaa noin 63 prosentin osuutta vastaajista. Toiseksi eniten vastanneet ovat työskennelleet 0-3 vuotta rikosseuraamuslaitoksella. Kyselyssä heidän osuutensa on noin 22 prosenttia. Vähiten vastauksia sai vastausvaihtoehto 4-7 vuotta. Sen vastasi viisi henkilöä, joka tarkoittaa 16 prosentin osuutta vastanneista.

Vastanneista 7 oli osallisena kuljetuspilottiin, joka tarkoittaa 22 prosentin osuutta koko kyselyyn vastanneista. Loput 25 kyselyyn vastanneista, eivät olleet osallisena kuljetuspilottiin suorittavana tahona. Kuljetuspilotissa toimineiden osalta vastausmäärä oli erittäin hyvä, vain yksi pilotissa toiminut jätti vastaamatta kyselyyn.

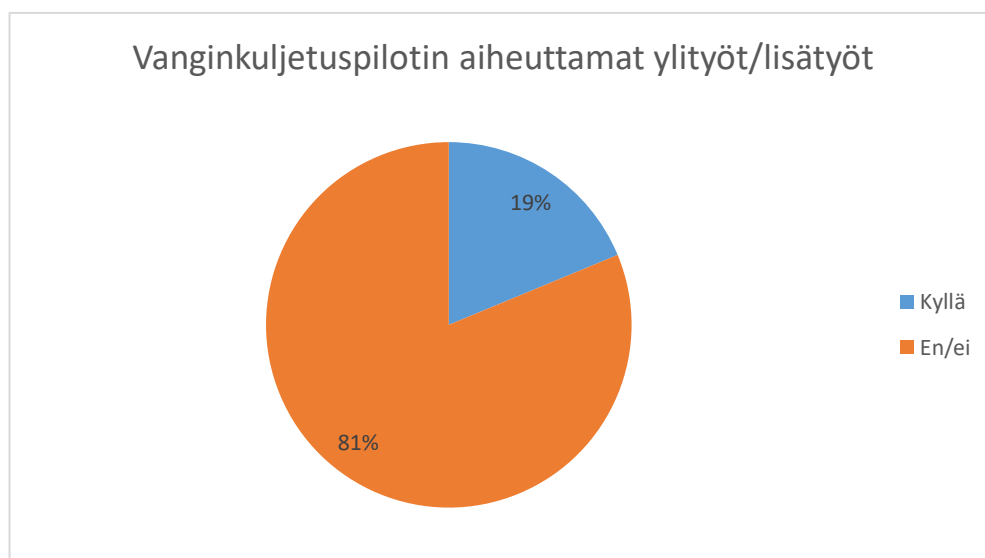
Valtaosa kyselyyn vastanneista oli työskennellyt kuljetuspilotin aikana osastonvartijana. Vastauksen osastonvartija vastasi 11 henkilöä. Toiseksi eniten vastanneista oli työskennellyt kategoriassa muu, sen valitsi kuusi henkilöä vastanneista. Rikosseuraamusesimiehiä kyselyyn vastasi viisi. Kylmäkosken vankilassa kuljetuspilotin aikana rikosseuraamusesimiehenä työskenteli alle kymmenen henkilöä, joten kyselyyn vastanneiden rikosseuraamusesimiesten osuus oli suuri. Kylmäkosken vankilassa vastaanotto/matkaselliosasto muodostaa yhden toimipisteen ja kyseisen toimipisteen valitsi 2 henkilöä. Kuljetustehtävä vastausvaihtoehdon valitsi 5 henkilöä ja valvomovartijan valitsi 3 henkilöä. Vastausvaihtoehtoina oli kuljetustehtävät, vastaanotto/matkaselliosasto, osastonvartija, valvomovartija, rikosseuraamusesimies, rikosseuraamustyöntekijä sekä muu. Osastonvartijoilla tarkoitetaan henkilöitä, jotka työskentelevät Kylmäkosken vankilan vankeusvanki- sekä

tutkintavankiosastoilla. Vastausvaihtoehto ”*muu*” sisältää ohjaajan, työnjohtajan tai käyttövartijan toimipisteet. Vakituksena toimipisteenä on myös niin sanottu käyttövartija, joka työskentelee monessa paikassa aina tarpeen mukaan kuten kuljetuksissa, tarkastustoiminnassa ja vankien poliklinikalle toimittamisessa.

Lisäksi haastattelimme kolmea henkilöä, jotka toimivat eri rooleissa kuljetuspilotin aikana. Yksi haastateltavista toimi Kylmäkosken vankilassa pilotin suunnittelijana ja toinen kuljetuspilotin johtajana. Lisäksi haastattelimme yhtä Sisä-Suomen poliisilaitoksen Tampereen poliisivankilan vartijaa.

6.2 Kuljetuspilotin vaikutukset työhön

Kyselyssä kysimme, että ”*Jouduitko kuljetuspilotin vuoksi tekemään ylityitä, lisätöitä tai lisäsikö se työkuormaasi?*”. Valtaosa eli noin 81 prosenttia koki, että kuljetuspilotti ei aiheuttanut heille ylimääräistä työtä. Puolestaan 19 prosenttia koki kuljetuspilotin aiheuttaneen ylimääräistä työtä. Kuviossa (Kuvio 3) on havainnollistettu kokemuksia kuljetuspilotin aiheuttamasta lisätyöstä.



Kuvio 3: Kuljetuspilotin aiheuttamat lisätyöt/ylityöt (n=32)

Kyselylomakkeessa oli avoin kysymys ”Miten kuljetuspilotti vaikutti työhösi?”. Suurin osa osastonvartijoista vastasi, että kuljetuspilotilla ei ollut vaikutusta työhön. Osa osastonvartijoista oli sitä mieltä, että kuljetuspilotti selkeytti työpistesijoitteluja. Esimerkiksi osastonvartijalla oli selkeä käsitys siitä, että kuljetustehtäviin ei tarvinnut lähteä vaan ne

toteutti kuljetuspilotti. Yksi osastonvartijoista kertoi, että kuljetuspilotin aikana hänellä lisääntyivät yövuorot. Tämä johtuu siitä, kun kuljetuspilottiin osallistui Kylmäkosken vankilan omaa henkilökuntaa eikä kuljetuspilottiin osallistuneet tehneet yövuoroja. Yksi vastanneista kertoi, että kuljetuspilotti vaikutti hänen työtehtäviensä muuttumiseen. Tällä hän tarkoitti sitä, että tuurasi kuljetuspilottiin siirtynyttä kollegaansa vankilan työtoiminnoissa työnjohtajana. Yksi vastaajista kertoi näin:

Selkeytti asioita. Kuljetuksia vankilan ulkopuolelle on kuitenkin siinä määrin, että ne syövät resursseja jostain muualta pois. Tässä kohtaa kun kuljetuksia hoitivat pilotissa olevat niin se helpotti arjen suunnittelua ja toteuttamista.

Rikosseuraamusesimiehet kokivat, että kuljetuspilotti selkeytti asioita, esimerkiksi vanginkuljetusten suunnitteleminen jäi pois päivystävältä rikosseuraamusesimieheltä, koska kuljetuspilotin koordinaattori hoiti kyseiset tehtävät. Kuljetuspilotti helpotti arjen suunnittelua esimerkiksi työpistesijoittelun kannalta. Kuljetuspilotti hoiti myös muita Kylmäkosken vankilan vanginkuljetuksia, jotka eivät olleet osana vanginkuljetuspilotin työtehtäviä ja näin ollen kuljetukset eivät vieneet resursseja pois muista tehtävistä. Kuljetuspilottiin osallistuneet vartijat toimivat myös lisäresurssina Kylmäkosken vankilassa, kun kuljetuspilotin kuljetustehtäviä ei ollut.

Suunnittelija kertoi, että kuljetuspilotin aikana Kylmäkosken arkeen tuli muutoksia. Muutoksena oli esimerkiksi se, että kuljetustehtävien suunnittelu siirtyi Kylmäkosken vankilan päivystävältä rikosseuraamusesimieheltä kuljetuspilotin suunnittelijalle. Suunnittelija kuitenkin pilotin aikana teki yhteistyötä rikosseuraamusesimiesten kanssa päivän suunnittelussa. Kuljetuspilotin aikana kuljetuspilotin vartijoita käytettiin myös Kylmäkosken vankilassa lisäresurssina. Suunnittelija mainitsee sen, että kuljetuspilotin vartijat olisi tullut sijoittaa Kylmäkosken vankilan toimintoihin siten, että heidät olisi helppo irrottaa kuljetustehtäviin tarvittaessa. Suunnittelija pyrki aina siihen, että yhteistyössä päivystävän rikosseuraamusesimiehen kanssa näin kuljetuspilotin vartijoiden sijoittelu tehtäisiin. Kuljetuspilotin aikana uutena arkeen vaikuttavana tekijänä oli Hämeenlinnan vankilan naisvankien käräjäoikeuskuljetukset sekä valvonnat. Tällä oli vaikutusta niin suunnittelijan kuin Kylmäkosken vankilan täytäntöönpanon virkamiesten arkeen uutena asiana. Lisäksi uutena arkeen vaikuttavana asiana oli yhteistyö poliisivankilan kanssa, että heidän ei aina tarvinnut toimittaa uusia vankeja itse vaan kuljetukset Kylmäkosken vankilaan paikoitellen toteutui kuljetuspilotin toimesta. Kylmäkosken vankilan henkilöstöresurssiin vaikutti myös positiivisesti se, että kuljetuspilotin vartijat työskentelivät myös viikonloppuisin. Lisäksi Kylmäkosken vankilan arkeen vaikuttavana tekijänä oli Kylmäkosken vankilan ajoneuvojen lainaaminen kuljetuspilotin käyttöön. Arjen toimintaan helpottavasti vaikutti se, että vangeille otettiin eväät mukaan käräjäoikeuden istuntoihin tai järjestettiin muutoin ruokailu kuljetuspilotin aikana Kylmäkosken vankilan toimesta.

Tuomioistuimen arkeen ei kuljetuspilotin toiminta vaikuttanut heiltä saadun palautteen mukaan. Kuljetuspilotin aikana käräjäoikeusvalvontaan ei juurikaan tarvittu poliisilta virka-apua. Tampereen poliisivankilasta saatiin ohjeita sekä neuvoja kysyttäessä. Kuljetuspilotilla oli kuitenkin tieto siitä, että virka-apua saa tarvittaessa. Suunnittelija kertoi, että Sisä-Suomen poliisin käräjäoikeudessa viettämä aika väheni huomattavasti. Pois lukien mahdolliset virka-avut, joissa ei aikaa kulu läheskään niin paljon aikaisempaan verrattuna.

Suunnittelija kertoi saaneensa Kylmäkosken vankilan rikosseuraamusesimiehiltä palautetta, että kuljetuspilotti ei rasittanut Kylmäkosken vankilan arkea vaan päinvastoin. Lisäksi kuljetuspilottiin osallistuneet vartijat kokivat olonsa hyväksi pilotin aikana. Suunnittelijan mielestä, mikäli vastaavanlainen kuljetuksiin tarkoitettu yksikkö tulisi, niin siihen olisi paljon hakijoita. Kuljetuspilotin vartijoiden päivät olivat suunnittelijan mukaan noin 11 tai 12 tuntia.

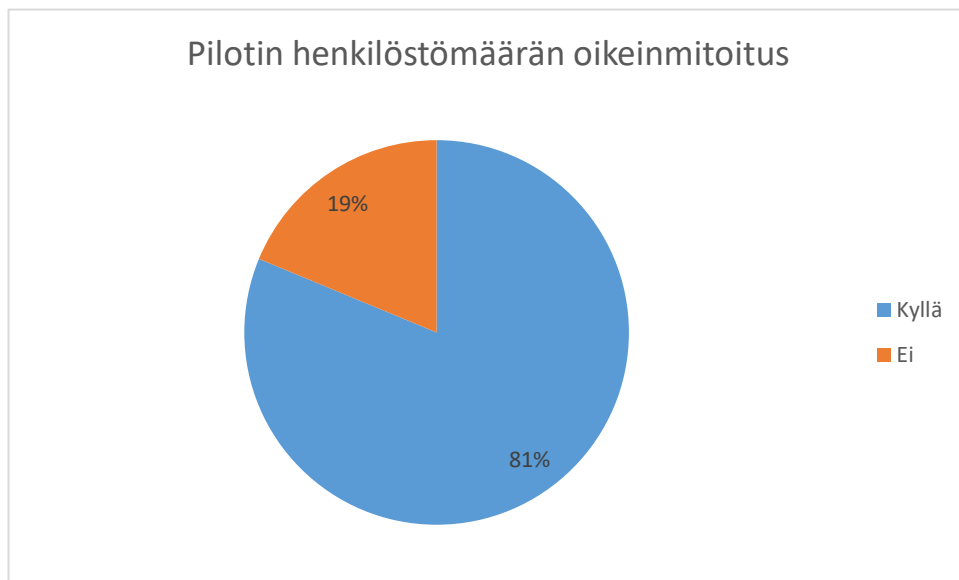
Kuljetuspilotin johtaja kertoi, että kuljetuspilotti toi lisää resurssia Kylmäkosken vankilaan silloin kun kuljetuspilotin omia kuljetuksia ei ollut. Vastavuoroisesti kuljetuspilotin avuksi saatiin lisäresurssia tarvittaessa Kylmäkosken vankilasta sopimuksen mukaisesti. Rikostorjunnan ja vankilan yhteistyö lisääntyi ja siinä olisi ollut kehitettävää kuljetuspilotin aikana.

Pilotin johtajan mukaan poliisi ei toteuttanut yhtäkään kuljetustehtävää käräjäoikeuteen. Poliisi olisi halunnut jatkaa toimintamallaan koska heiltä vapautui resurssia omiin tehtäviinsä. Johtaja piti hyvänä sitä, että poliisi sai kohdennettua omat resurssinsa heidän perustehtäviinsä. Etäkuulusteluilla pystyttäisiin vähentämään ajokilometrejä ja se olisi hyvä pilotoinnin kohde.

Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö sai päivätoimintaansa eli poliisivankilan toimintaan ja muihin kuljetuksiin lisää resurssia käräjäoikeusvalvontojen päätyttyä kuljetuspilotin aikana. Kuljetuspilotti helpotti poliisivankilaa todella paljon. Käräjäoikeusvalvontojen poistuttua poliisivankilan henkilökunnalle ei tullut uusia tehtäviä vaan he toteuttivat vankilan päivittäisiä toimintoja isommalla henkilöstöresurssilla. Tämän lisäksi he pystyivät keskittymään virkatehtäviensä lisäksi paremmin erityistehtäviinsä. Poliisivankilan yhteyshenkilö kertoi, että työhyvinvoini ja työturvallisuus lisääntyi Tampereen poliisivankilassa kuljetuspilotin aikana. Poliisivankila tarvittaessa avusti ja ohjeisti kuljetuspilotin henkilöstöä ja heidän toimintaansa.

6.3 Kuljetuspilotin henkilöstömäärä ja rekrytointi

Kyselyssä oli kysymyksenä, että ”*Oliko kuljetuspilottiin resursoitu henkilöstömäärä mielestäsi oikein mitoitettu?*”. Kuviossa (Kuvio 4) on havainnollistettu, kuinka kyselyssä koettiin kuljetuspilotin henkilöstömäärän oikeinmitoitus. Valtaosa kyselyyn vastanneista eli 26 henkilöä koki kuljetuspilotin henkilöstömäärän riittäväksi. Vain kuusi koki henkilöstömäärän riittämättömäksi. Kaikilla kyselyyn vastanneilla oli tieto siitä, kuinka monta henkilöä kuljetuspilottiin osallistui, sillä he työskentelivät samaan aikaan Kylmäkosken vankilassa, kun pilotti oli käynnissä. Kaikki kyselyyn vastanneet rikosseuraamuskesimiehet olivat yhtä mieltä siitä, että kuljetuspilottiin resursoitu henkilöstömäärä oli riittävällä tasolla. Tähän kysymykseen kysyimme avoimen täydentävän kysymyksen, mikäli vastaaja vastasi kysymykseen ”ei”.



Kuvio 4: Kuljetuspilotin henkilöstömäärän oikeinmitoitus (n=32)

Kyselylomakkeessa oli avoin kysymys ”*Jos vastasit edelliseen kysymykseen ei, peruste vastauksesi.*” Kysymykseen ei ollut pakko vastata. Kysymys oli tarkentava kysymys edelliseen kysymykseen siitä, oliko kuljetuspilotin henkilöstömäärä oikein mitoitettu. Kuusi henkilöä ei kokenut, että kuljetuspilottiin varattu henkilöstömäärä olisi ollut oikein mitoitettua. Viisi vastanneista olivat samoilla linjoilla vastaustensa kannalta. He kaikki kokivat kuljetuspilotin henkilöstöresurssin olevan alimitoitettu ottaen huomioon valtakunnallisen rikosseuraamusalan valvontahenkilöstön resurssipulan. Yksi mainitsi, että koska pilotissa ei kaikkina päivinä ollut riittävästi henkilöstöä, jouduttiin resursseja kuljetuksiin ottamaan muista tehtävistä. Yksi kuudesta oli sitä mieltä, että kuljetuspilotin vaikutus Kylmäkosken vankilaan oli hyvä lisäresurssin kannalta, mutta kokee määrän olleen liikaa varsinaisiin kuljetustehtäviin. Eräs vastaaja ilmaisi asian näin:

Aina linnassa resursoidaan väkeä ihan liian vähän.

Kyselyssä oli avoin kysymys ”Mitä parannettavaa näkisit kuljetuspilotin toiminnassa?”. Avoinnassa kohdassa tuli ilmi, että työvuorosuunnittelussa ja resurssien kohdistamisessa koettiin olevan parantamisen varaa. Vastauksissa nousi esiin, että jotenkin täytyisi saada kohdennettua työntekijöiden määrä kuljetustarpeeseen ja osa mainitsi vastauksissa, että arkipäiväisin päivävuorot voisivat olla tarkoitusta palveleva työaika. Vastauksissa ilmeni myös se, ettei pilotissa toimineiden työaika tukenut vankilan muuta toimintaa. Resursointiin liittyen yhdessä vastauksessa kerrottiin, että vankilan työntekijät joutuivat toisinaan paikkaamaan pilotin sairaslomien aiheuttamia puutteita kuljetuksissa. Yhtenä kuvaavana vastauksena oli erään vastaajan mielipide:

Jotenkin pitäisi saada työntekijöiden määrä kohdistumaan kuljetustarpeeseen. Käytännössä varmasti hankalaa, kun tulee äkkinäisiä kuljetuksia.

Kyselyssä oli avoin kysymys ”Mikä mielestäsi kuljetuspilotissa onnistui?”. Vastauksissa ilmeni vahvasti, että pilotin selkeytti työnjakoa vankilassa. Pilotin ollessa käytössä kuljetustehtäviin oli varattu oma henkilöstö, eli pilotin jäsenet, jolloin kuljetukset eivät rasittaneet vankilan resursseja kuten ne normaalisti tekevät. Pilotin koetaan tuoneen lisäresurssia vankilaan silloin kun kuljetuksia ei ollut. Kyseinen teema toistui useammassa vastauksessa eri muodoissa. Yksi vastaaja kertoi pilotin aiheuttaneen vajetta vankilan vahvuuteen.



Kuvio 5: Kuinka monta vartijaa kuljetuspilottiin (n=32)

Kyselyssä oli kysymyksenä ”Mikä henkilöstömäärä olisi mielestäsi sopiva kuljetuspilottiin? (vartijoita)”. Vastausvaihtoehtoina oli luvut 1-10. Rajasimme vastausvaihtoehdot 1-10 sen vuoksi, että yli kymmenen vartijaa olisi liikaa mitoitettu kuljetuspilotin tarpeisiin.

Kysymyksessä haettiin vartija henkilöstömäärää, tämän takia kysymyksessä oli asetettu

sulkeisiin sana ”vartijoita”. Kuviossa (Kuvio 5) on havainnollistettu kuinka montaa vartijaa kyselyyn vastaajat pitivät sopivana määränä kuljetuspilottiin.

Keskiarvallisesti kyselyyn vastanneet pitivät 6.81 henkilöä sopivana määränä kuljetuspilottiin. Eniten vastauksia sai vastausvaihtoehdot kuusi vartijaa sekä kahdeksan vartijaa. Molempiin vastauksia tuli 9 kappaletta. Kuusi henkilöä koki viiden vartijan olevan riittävää. Vastausvaihtoehdon neljä vartijaa sai yhden äänen ja kymmenen vartijaa sai vastauksia kolme kappaletta. Vastausvaihtoehtoja yksi, kaksi, kolme ja yhdeksän ei valinnut kukaan.

Kaikki kuljetuspilottiin osallistuneet henkilöt kokivat, että sopiva määrä olisi yli kuusi vartijaa. Kuljetuspilottiin osallistuneiden vastausten keskiarvo oli 7.28 vartijaa. Rikosseuraamuskeskimiesten vastauksista ilmenee, että vastauksissa on hajontaa. Vastauksia sai niin viisi, kuusi ja seitsemän. Suurin osa esimiehistä vastasi kuusi vartijaa olevan sopiva määrä kuljetuspilottiin. Vastauksen 10 vartijaa valinneista kaikki olivat nimikkeeltään vartijoita. Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikössä työskentelevä henkilö kertoi haastattelussa, että hänen näkemyksensä on se, että tulevaisuudessa vastaavanlaiseen toimintaan olisi hyvä varata enemmän vartijoita.

Kuljetuspilotin johtaja kertoi, että kuljetuspilottiin rekrytoitiin 7 vartijaa ja yksi suunnittelija. Kuusi vartijaa työskenteli jaksotyössä ja yksi vartija työskenteli päivätyössä. Kuljetuspilotin johtaja koki, että kuljetuspilotissa oli tarpeeksi vartijoita. Hän mainitsee muutamat kerrat, jolloin jouduttiin lainaamaan Kylmäkosken vankilan henkilöstöä kuljetuspilotin kuljetuksiin. Myös vastavuoroisesti kuljetuspilotin vartijoita käytettiin Kylmäkosken vankilan lisäresurssina, kun kuljetuspilotin kuljetustehtäviä ei ollut. Tosin hän mainitsi, että kuljetuspilotin aikana toteutettiin suuri määrä käräjäoikeuden istuntoja videoyhteyden välityksellä ja tämä vaikutti kokonaiskuvaan.

Johtajan mukaan toiminnan kannalta kolmeviikkoisjakso olisi parempi toteuttamistapa kuin kaksi kertaa kolmeviikkoisjakso. Kolmeviikkoisjakso sen takia koska silloin kuljetuksiin saataisiin varattua paremmin henkilökuntaa kuljetusten vaatimalla tavalla. Johtajan mielestä työvuorosuunnittelu sujui hänen näkökulmastaan hyvin. Hankaluuksia työvuorosuunnittelun kannalta tuotti, että koskaan ei tiedä kauanko käräjäoikeuden istunnot kestää ennakolta. Tämän vuoksi kuljetuspilotin henkilökunnalta vaadittiin joustoa tarpeen mukaan.

Suunnittelija kertoi haastattelussa, että hänen työtehtävänään oli järjestellä kuljetukset ja pitää siitä tilastoa, että montako vartijaa tarvitaan. Hän kertoi, että kuljetuspilottiin varattu henkilöstö resurssi oli 7 vartijaa sekä yksi suunnittelija. Hän koki kyseisen henkilöstömäärän riittävän kuljetuspilotin toimintaa. Edellytyksenä suunnittelijan mielestä oli, että 4 vartijaa olisi varattuna kuljetuspilotin käyttöön päivässä. Suunnittelija osallistui myös tarvittaessa itse kuljetuspilotin kuljetuksiin. Hän mainitsee, että muutaman kerran oli tilanne, jolloin päivässä tarvittiin enemmän kuljetuskäyttöön vartijoita ja hän meni tuuraamaan. Henkilöstöresurssin

vaje johtui esimerkiksi siitä, että kuljetustehtäviä oli saman päivän aikana paljon tai kuljetuspilotin vartijoiden poissaoloista esimerkiksi sairauspoissaolo tai opintovapaa. Suunnittelija kertoi, että yksi pilottiin osallistuneista henkilöistä suoritti kuljetuspilotin aikana opintoja, jotka aiheuttivat poissaoloja. Suunnittelija kertoi myös, että muutaman kerran kuljetuspilotin käyttöön jouduttiin lainamaan Kylmäkosken vankilan henkilökuntaa, vaikka hän kuitenkin pyrki järjestämään kuljetukset aina edellispäivänä siten, että kaikki kuljetukset saadaan toteutettua mieluiten aina kuljetuspilotin omalla resurssilla. Kuljetukset toteutettiin aina siten, että kuljetuksella oli kaksi vartijaa. Suunnittelijan mukaan kuljetuspilotin aikana ei saatu pilotoitua esimerkiksi laajoja käräjäoikeuden istuntoja, joissa olisi läsnä paljon epäiltyjä vankeja. Suunnittelijan mielestä olisi ollut hyvä saada pilotoitua suurempia käräjäistuntoja, jotta yhteistyötä poliisin sekä muiden vankiloiden kanssa olisi voitu toteuttaa. Lisäksi suurempien käräjäistuntokokonaisuuksien avulla kuljetuspilottiin varatuista resursseista olisi saatu kaikki irti.

Resurssien osalta poliisivankilan yhteyshenkilö näki, että kuljetuspilotissa olisi voinut olla enemmän vartioita. Tampereen poliisivankila ei tehnyt tarkkoja laskelmia kuljetuspilotin tuottamista säästöistä mutta hän arvioi, että kuljetusten kulut nousivat paljon Rikosseuraamuslaitoksella ja laskivat paljon poliisilla. Poliisivankilan näkökulmasta kuljetuspilotin rekrytointi onnistui hyvien työntekijöiden valinnalla.



Kuvio 6: Kuljetuspilotin rekrytointi (n=32)

Kyselyssä kysimme ”Oliko kuljetuspilotin rekrytointi toteutettu hyvin?”.

Vastausvaihtoehtoina oli arvosanat 1-5. Vastausvaihtoehto yksi oli ”erittäin huonosti” ja

vastausvaihtoehto viisi oli ”erittäin hyvin”. Kuviossa (Kuvio 6) on havainnollistettu, kuinka kyselyyn vastaajat kokivat kuljetuspilotin rekrytoinnin toteutuksen.

Hieman yli puolet vastanneista valitsi vaihtoehdon kolme eli vaihtoehdon, joka oli neutraalein. Neljä henkilöä vastanneista koki kuljetuspilotin rekrytoinnin olleen erittäin huonoa tai huonoa. Yksi henkilö koki kuljetuspilotin rekrytoinnin onnistuneen erittäin hyvin. Kymmenen henkilöä puolestaan koki rekrytoinnin olleen hyvä. Molemmat kuljetuspilottiin alan ulkopuolelta hakenneet henkilöt kokivat kuljetuspilotin rekrytoinnin olleen hyvää tai erittäin hyvää. Tähän kysymykseen esitimme avoimen tarkentavan kysymyksen niille, jotka olivat vastanneet, vastausvaihtoedot yksi tai kaksi.

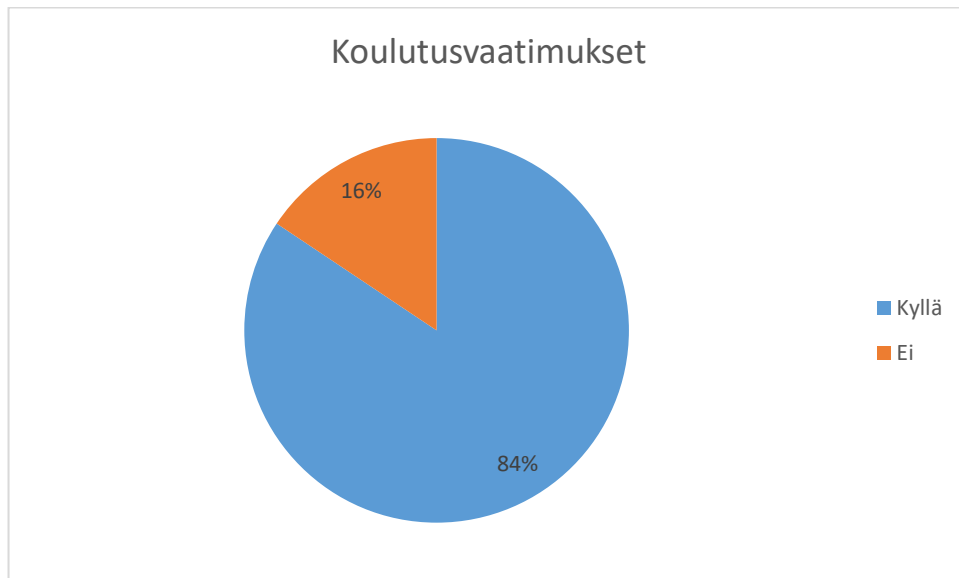
Kysymyslomakkeessa oli avoin kysymys ”*Jos vastasit edelliseen kysymykseen vaihtoehdoilla 1 tai 2, perustele vastauksesi.*”. Kysymys oli tarkentava kysymys edelliseen kysymykseen siitä, oliko kuljetuspilotin rekrytointi toteutettu hyvin. Vastausta tähän kysymykseen pyydettiin, mikäli vastaaja oli valinnut asteikosta 1 tai 2 kohdan. Asteikossa 1 tarkoitti ”*erittäin huonosti*”.

Kolme henkilöä vastasi kysymykseen yksi tai kaksi. Kaikki kolme kokivat rekrytoinnin olleen huonoa, sillä siihen valittiin Kylmäkosken vankilan omaa henkilökuntaa. Kaikki vastanneista olivat sitä mieltä, että valittujen sijaistamiseen ja Kylmäkosken vankilan omaan resurssiin tuli heikennystä. Yksi vastaajista kertoo esimerkiksi näin:

Talon sisäistä henkilökuntaa hävisi kuljetuspilottiin. Tämä vaikutti esimerkiksi juuri yövuorojen lisääntymiseen.

6.4 Koulutusvaatimukset

Kyselyssä kysymys oli ”*Kuljetuspilottiin osallistui rikosseuraamusalan koulutuksen käyneitä, sekä henkilöitä ilman rise-alan koulutusta. Olisiko kuljetuspilottiin hyvä olla vaatimuksena alan koulutus?*”. Selvensimme kysymyksessä, että kuljetuspilottiin pääsyvaatimuksena ei ollut rikosseuraamusalan koulutus. Kuviossa (Kuvio 7) on havainnollistettu, pitivätkö kyselyyn vastaajat rikosseuraamusalan koulutusta hyvänä vaatimuksena kuljetuspilotin osallistujille.



Kuvio 7: Koulutusvaatimuksena rise-ala (n=32)

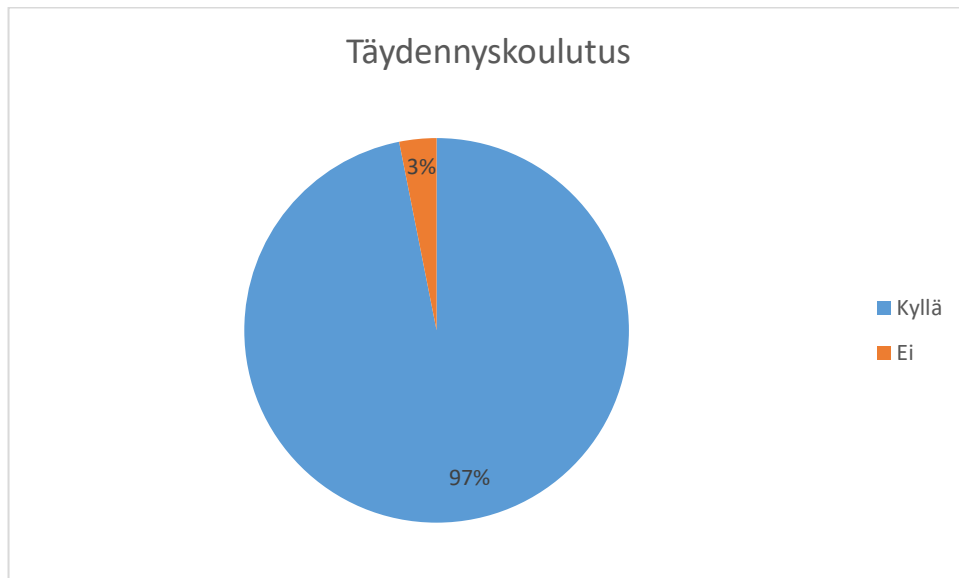
Suurin osa vastaajista eli 27 henkilöä vastasi, että kuljetuspilotissa työskentelevillä henkilöillä olisi hyvä olla vaatimuksena rikosseuraamusalan koulutus. Tämä on 84 prosenttia vastaajista. Viisi vastaajaa vastasi, ettei vaatimuksena tarvitsisi olla koulutusta. Kuljetuspilottiin valittiin kaksi henkilöä, joilla ei ole rikosseuraamusalan aiempaa osaamista. Yksi rikosseuraamusesimiehenä työskentelevä vastasi, että kuljetuspilottia varten ei tarvitsisi olla rikosseuraamusalan tutkinnon suorittamisen vaatimusta ja muut kyselyyn vastanneista rikosseuraamusesimiehistä olivat sitä mieltä, että kuljetuspilotin tehtävään olisi hyvä ollut olla käytynä rikosseuraamusalan perustutkinto.

Kyselyssä oli avoin kysymys ”Mitä parannettavaa näkisit kuljetuspilotin toiminnassa?”. Yhtenä avoimen kysymysten vastauksissa toistuva teema oli koulutusvaatimukset. Muutamassa vastauksessa kerrottiin, että pilotilla olisi ollut hyvä olla oma esimies. Tätä perusteltiin toimivaltuuksilla. Yksi vastaajista ehdotti, että olisi ollut hyvä olla joko esimies tai muutama koordinoija, sillä yksi oli liian vähän. Tämän lisäksi osassa vastauksissa kerrottiin, että rikosseuraamusalan koulutus olisi hyvä olla kaikilla pilotin osallistujilla, sekä täydennyskoulutus nähtiin tarvittavaksi asiaksi kuljetuspilotin osallistujilla.

Kuljetuspilotin johtaja kertoi haastattelussa, että kuljetustehtävät ovat Rikosseuraamuslaitoksella yhtenä vaativimmista työtehtävistä. Hän mainitsee, että sitä varten tulee kuljetustehtäviä suorittavien henkilöiden tuntee alan lainsäädäntöä. Hän mainitsee tärkeäksi esimerkiksi vankeuslain ja tutkintavankeuslain riittävää osaamista kuljetustehtävien hoitamisen kannalta. Kuljetustehtävissä saattaa tulla poikkeustilanteita ja hänen mukaansa kuljetusta suorittavien henkilöiden pitää pystyä huolehtimaan vangin, henkilökunnan sekä yhteiskunnan turvallisuudesta, joten kuljetustehtävissä toimivien tulee olla koulutettua

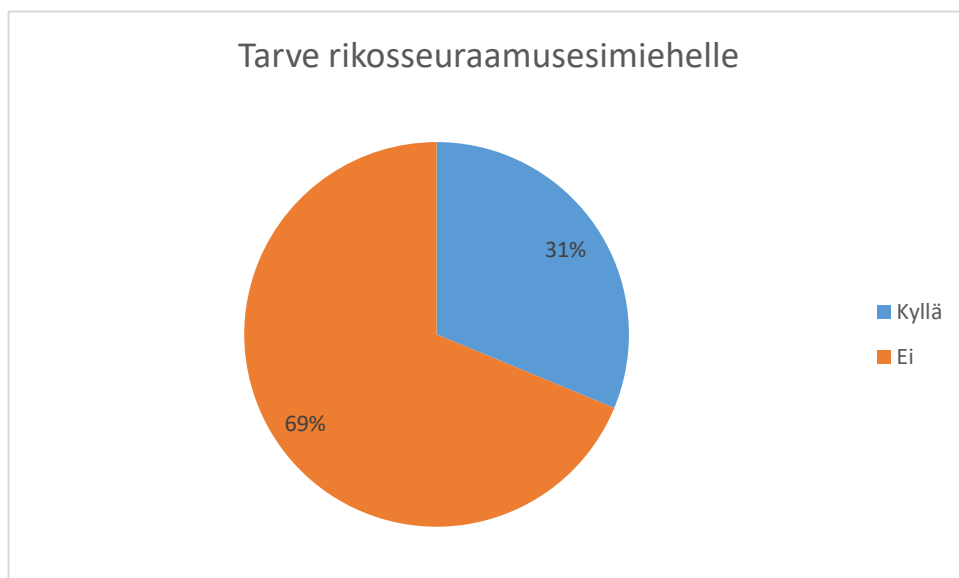
voimankäyttöön, voimankäyttövälineisiin sekä niiden käyttämistä ohjaaviin lakeihin. Hän mainitsee myös, että hyvä hallintolain sekä perustuslain tunteminen ohjaa kuljetustehtäviä suorittavia henkilöitä hyvään käyttäytymiseen kuljetusten aikana. Tärkeänä hän pitää myös vanginkuljetuskaluston tuntemista. Pilotin johtaja kokee, että alan täydentävää koulutusta vaativiin saattovartiointitehtäviin tulisi olla. Hän mainitsee, että jokaisen ei sitä tarvitse käydä mutta tilanteen niin vaatiessa vankilalla olisi tarpeeksi kyseisiin tehtäviin koulutettuja henkilöitä, jotta tilanteet saadaan hoidetuksi.

Suunnittelija kertoi, että kuljetuspilottiin valittiin seitsemän vartijaa. Viidellä heistä on taustatutkintona rikosseuraamusalan perustutkinto, ja he ovat työskennelleet Kylmäkosken vankilassa. Kaksi pilottiin valituista olivat alan ulkopuolisia, eikä heillä ollut alan tutkintoa tai aikaisempaa kokemusta rikosseuraamusalasta. Suunnittelijan mukaan asetelma oli hyvä. Valtaosa oli koulutettua ja kokenutta ja alan ulkopuolisilla oli kokemusta esimerkiksi turvallisuusalasta. Suunnittelija sai suunniteltua kuljetusparit siten, että kuljetuksilla oli kokenut ja kokematon, eikä kokemattomat olleet keskenään kuljetusparina kertaakaan. Suunnittelijan mielestä kuitenkin paras tilanne olisi se, että kaikilla olisi sama koulutustausta rikosseuraamusalalla, jotta kaikilla olisi samat lähtökohdat vanginkuljetukseen. Suunnittelija kertoi, että kuljetuspilotin ensimmäisellä viikolla koko kuljetuspilotin henkilöstö sai voimankäyttö- sekä lakikoulutusta. Voimankäyttökoulutuksissa uusittiin myös esimerkiksi voimankäyttövälineisiin liittyvät lisenssit. Lisäksi kuljetuspilotin henkilöstö perehdytettiin Tampereen poliisivankilan toimesta poliisivankilaan sekä Pirkanmaan käräjäoikeuteen. Perehdytyksessä kerrottiin, miten tuomioistuinvartiointi Pirkanmaan käräjäoikeudessa toteutetaan sekä miten siellä liikutaan vangin kanssa. Kuljetuspilotin henkilöstö sai myös esittää kysymyksiä aiheeseen liittyen. Suunnittelijan mukaan kuljetuspilotin henkilöstöllä olisi hyvä olla käytynä esimerkiksi täydentäväkoulutus vaativiin kuljetuksiin koska sellaisia voi tulla vastaan.



Kuvio 8: Täydennyskoulutus (n=32)

Kyselyssä kysymyksenä oli ”*Olisiko kuljetuspilotissa hyvä olla lisäkoulutusta esimerkiksi vaativan saattovartioiden täydennyskoulutuksen osalta*”. 31 henkilö vastasi kysymykseen kyllä. Suurin osa vastaajista, eli kaikki lukuun ottamatta yhtä vastasivat, että kuljetuspilotissa toimivilla olisi hyvä olla lisäkoulutusta esimerkiksi vaativan saattovartioiden täydennyskoulutuksen osalta. Tämän kysymyksen kohdalla mielipide kyselyyn vastanneilla oli hyvin yksimielinen. Kuviossa (Kuvio 8) on havainnollistettu, kuinka kyselyyn vastaajat olivat lähes yksimielisiä täydennyskoulutuksen tarpeellisuudesta kuljetuspilotin osallistujilla.



Kuvio 9: Tarve rikosseuraamusesimiehelle (n=32)

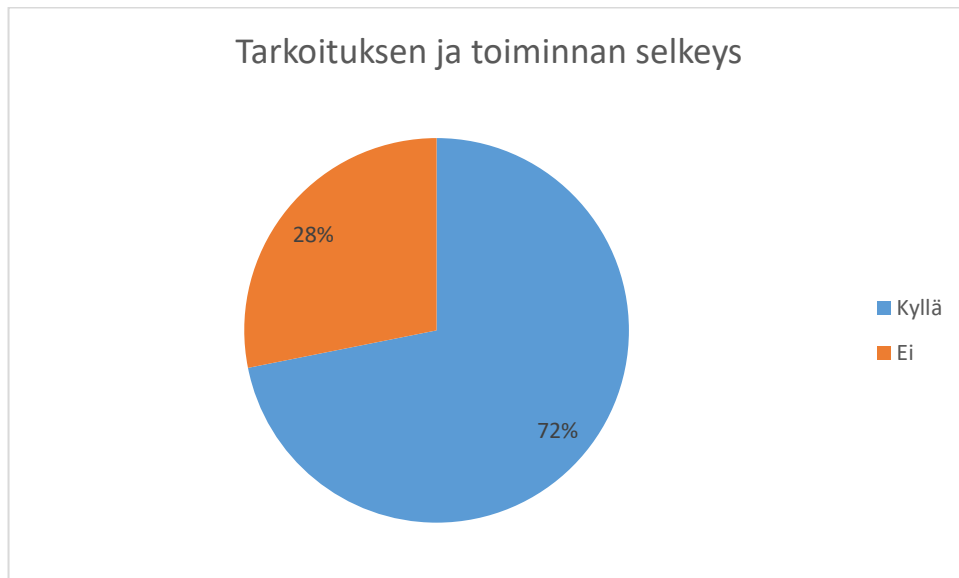
Kyselylomakkeessa kysymys oli ”Kuljetuspilotissa oli vankilassa oma koordinoija. Koetko että kuljetuspilotilla olisi ollut tarvetta omalle rikosseuraamusesimiehelle?”. Kysymykseen vastasi ”ei” 22 henkilöä, eli suurin osa vastaajista. Tämä on 69 prosenttia kyselyyn vastanneista. 10 henkilöä vastasi, että kuljetuspilotilla olisi ollut tarve omalle rikosseuraamusesimiehelle. Kuviossa (Kuvio 9) on havainnollistettu, pitivätkö kyselyyn vastaajat rikosseuraamusesimestä tarpeellisena kuljetuspilotille.

Kaikki kyselyyn vastanneet rikosseuraamusesimiehet olivat kysymyksestä yhtä mielisiä. He kaikki kokivat, että kuljetuspilottiin ei olisi ollut tarvetta omalle rikosseuraamusesimiehelle. Vain yksi kuljetuspilottiin osallistuneista vastaajista oli sitä mieltä, että kuljetuspilotti olisi tarvinnut oman rikosseuraamusesimiehen. Loput kuljetuspilottiin osallistuneet eivät kokeneet tarvetta omalle rikosseuraamusesimiehelle.

Suunnittelijan mukaan kuljetuspilotin kannalta oma rikosseuraamusmies ei olisi huono idea. Suunnittelijan mukaan rikosseuraamusesimiehen asema mahdollistaisi tehokkaamman vuorosuunnittelun sekä toisi päätäntävaltaa, kuten esimerkiksi vangin sitomiseen liittyen. Hän koki, että rikosseuraamusesimiehellä olisi esimerkiksi parempi laintuntemus sekä käsitys työaikasunnittelusta. Suunnittelija kuitenkin mainitsi, että rikosseuraamusesimiehellä tulee olla myös kokemusta kuljetustehtävistä. Kuljetuspilotissa välikäsinä toimi työvuorosuunnittelija sekä Kylmäkosken vankilan rikosseuraamusesimiehet.

6.5 Tarkoitus ja toiminta

Kyselytutkimuksessa kysymyksenä oli ”Oliko kuljetuspilotin tarkoitus sekä toiminta selkeää?”. Kyselyyn vastasi 23 henkilöä, että kuljetuspilotin tarkoitus ja toiminta oli selkeää, eli 72 prosenttia vastaajista. 9 henkilöä vastasi, että se ei ollut selkeää. Kaikki kuljetuspilottiin osallistuneet vastaajat olivat sitä mieltä, että kuljetuspilotin tarkoitus ja toiminta oli selkeää. Kuviossa (Kuvio 10) on havainnollistettu, kuinka kuljetuspilotin tarkoitus ja toiminta nähtiin suurimman osan kyselyyn vastaajan mukaan selkeäksi.



Kuvio 10: Tarkoituksen ja toiminnan selkeys (n=32)

Kyselyssä oli avoin kysymys ”Mitä parannettavaa näkisit kuljetuspilotin toiminnassa?”. Parannusehdotuksia kysyttäessä vastauksissa nousi etukäteissuunnittelu ja organisointi, jotka toistuivat vastauksissa niin kaluston kuin kokonaisuuden osalta.

Kyselyssä oli avoin kysymys ”Mikä mielestäsi kuljetuspilotissa onnistui?”. Kokonaisuutena kuljetuspilottia pidettiin onnistuneena. Pilottiin osallistunut henkilökunta kertoi, että pilotti sujui alun haasteiden jälkeen hyvin. Kärjäkuljetuksien koettiin hoituneen ilman ongelmia tai viivytyksiä. Eräs pilottiin osallistunut vastaaja kertoi onnistumisista seuraavasti:

Tarkoituksenmukaisuus. Poliisilta sekä poliisivankilalta tuli paljon positiivista palautetta, kun heidän aikaa säästy, eikä ollut tarvetta istua kärjillä. Pilotin henkilöstö oli todella sopivaa kyseisiin työtehtäviin. Tältä osin rekrytointi onnistui erittäin hyvin. Pilotti myös suoritettiin loppuun ilman ongelmia. Kaluston kanssa ei ollut teknisiä ongelmia ja kalustosta pidettiin huolta yhteistoimin mallikkaasti.

Kuljetuspilotin johtaja koki kuljetuspilotin toiminnan sekä tarkoituksen selkeäksi. Hän oli mukana kuljetuspilottia koskeissa neuvotteluissa ja suunnitteluryhmissä sekä oli ajan tasalla ja tietoinen mitä kuljetuspilotilla tavoiteltiin.

Kuljetuspilotin suunnittelijakin koki kuljetuspilotin toiminnan sekä tarkoituksen selkeäksi alussa ilmenneiden ongelmien jälkeen. Kuljetuspilotin suunnittelija kertoi, että suunnittelijan työtehtäviin kuului suunnitella sekä järjestää henkilöstöä kärjäkuljetuksiin Pirkanmaan kärjäoikeuteen. Lisäksi suunnittelija suunnitteli Kylmäkosken vankilan vankikuljetuksia, kun kärjäoikeusistuntoja ei ollut. Näiden kuljetusten suunnittelu tapahtui yhdessä Kylmäkosken vankilan rikosseuraamusesimiesten kanssa. Kyseisiä kuljetuksia ovat esimerkiksi terveydenhuollon kuljetukset. Suunnittelija sai pilotin johtajalta ohjeistusta mitä tavoitellaan

ja mistä raportoidaan. Raportoinnin osalta ohjeistuksena oli pitää kirjanpitoa laajasti, eikä ollut täysin selkeää, mikä kaikki olisi varta vasten tilastoitavaa.

Suunnittelija koki kuljetuspilotin aloituksen olleen turhan nopea sekä epäselvä. Hän perustelee vastaustaan esimerkiksi kuljetuskalustossa ilmenneiden ongelmien sekä rekrytoinnissa ilmenneiden haasteiden vuoksi. Myös epäselvänä oli, että kuka informoi ketäkin, että kärjäkuljetukset saatiin toteutettua ajallaan. Suunnittelija koki, että yhteydenpito hankkeen järjestävän tahon kanssa on ollut puutteellista ja sitä olisi voinut parantaa pilotin aikana. Suunnittelija lähetti väliaikatietoja kuukausittain pilotista. Loppuraporttia ei ole pilotista tehty. Suunnittelija kertoi, että kuljetuskaluston hankinta ja käyttöönotto tulisi suunnitella ennakkoon huolellisesti. Kuljetuspilotin kuljetuskalusto toimitettiin viimeinkin sekä niissä oli ongelmia. Suunnittelija mainitsi parannusehdotukseksi, että kuljetuspilotin aikana olisi pidetty enemmän yhteyttä kuljettavan partion sekä suunnittelijan välillä, mutta myös suunnittelijan ja poliisivankilan välillä. Yhteydenpidon parantamiseksi kuljettavan partion kanssa hän mainitsi esimerkiksi sen, että partio informoisi kauanko tuomioistuimen istunto kestää, jotta vankilan päässä voitaisiin suunnitella ulkoilut sekä ruokailut. Poliisivankilan välistä kommunikaatiota hän parantaisi siten, että kärjäkuljetuksella oleva kuljetuspilotin partio ilmoittaisi aikataulua, jotta suunnittelija voisi olla yhteydessä poliisivankilaan, että onko sieltä mahdollisesti kuljetustarvetta Kylmäkosken vankilaan. Myös se, että kärjäkuljetuksella oleva henkilöstö olisi oma-aloitteista olemaan poliisivankilaan yhteydessä.

Pilotin suunnittelijan mukaan resursseja saatiin kohdennettua mutta parannettavaa olisi. Esimerkiksi kommunikaatio poliisin kanssa siitä, että kuljetuspilotti hoitaisi kuljetuksia poliisivankilasta Kylmäkosken vankilaan. Tällä vältettäisiin kahden viranomaisen peräkkäistä ajamista. Kyseisellä toimintamallilla saataisiin resurssit kohdennettua taloudellisemmin. Suunnittelijan mukaan haasteita alussa tuotti myös kuljetuspilotin myötä tulleet Hämeenlinnan vankilan kuljetukset organisoinnin osalta. Hämeenlinnan vankilassa on vain naisvankeja. Kuljetuspilotti sai kuitenkin tarvittaessa ohjeita ja tukea Sisä-Suomen poliisilta sekä Tampereen poliisivankilalta tarvittaessa. Budjetista suunnittelija ei osannut varmaksii sanoa mitään. Hän mainitsee sen, että kuljetuspilotin piti kestää vuoden mutta se rahoituksen vuoksi lyhennettiin puoleen vuoteen.

Suunnittelija piti tärkeänä sitä, että pyrki toiminnassaan parantamaan kommunikaatiota Tampereen poliisivankilan kanssa. Esimerkiksi siten, että soitti poliisivankilaan, että onko tarvetta noutaa heillä kiinniotettuja ja vankilaan kuljetuksia odottavia vankeja. Tarkoituksena oli se, ettei Rikosseuraamuslaitos ja Sisä-Suomen poliisilaitos ajaisi turhia ajoja vaan kuljetukset järjestettäisiin siten, että se oli taloudellisesti kannattavaa. Positiiviseksi suunnittelija kokee, että kärjäkuljetukset toteutettiin ajallaan sekä niin kuin niiden pitää eikä kuljetuksilla ilmennyt mitään yllättäviä tilanteita. Toiminnan osalta suunnittelija sanoi,

että yhteistyö poliisivankilan kanssa oli hyvää ja tarvittaessa sieltä sai kysymällä ohjeita ja neuvoja. Suunnittelija antaisi kuljetuspilotin vartijoille arvosanan 4/5 mutta kokonaisarvosanan 2/5 pilotille. Hän perustelee sitä alun haasteiden vuoksi.

Kuljetuspilotin johtaja kertoi, että oli osallisena tutkintavankien sijoittamista tutkintavankiloihin ja vanginkuljetusta koskevien lainsäädäntöjä uudistavassa työryhmässä. Vanginkuljetusta selvittäneessä työryhmässä nostettiin esille vanginkuljetuspilotin kokeilu. Tarkoituksena oli pilotoida ja katsoa kuinka Rikosseuraamuslaitos pystyisi kuljetuksista vastaamaan, minkälaista yhteistyötä se vaatisi sekä vastuunjako viranomaisten välillä. Myös tarkoituksena oli selvittää vankien kohteluihin, säilytystiloihin sekä Tuomioistuimen kanssa tehtävää yhteistyötä. Kuljetuspilotti päätettiin toteuttaa Kylmäkosken vankilassa, koska sieltä on lyhyt matka Pirkanmaan käräjäoikeuteen ja paljon vankeja, joilla on siellä tuomioistuimen istuntoja. Kuljetuspilotin johtajalle osoitettiin seuravaksi tehtäväksi toteuttaa henkilökunnan rekrytointi. Rekrytoinnissa oli haasteita eikä hakijoita alkuun juuri ilmennyt. Johtaja mainitsee sen liittyneen lyhyestä määräaikaaisuudesta sekä palkkaukseen liittyvistä asioista. Työvuoroja järjesteltiin siten, että kuljetuspilotin henkilökunta teki jaksotyötä. Tämän jälkeen hakemuksia saatiin ja pilotti saatiin käynnistymään. Kuljetuspilotin henkilökunnan valintoihin vaikutti kokemus vanginkuljetuksesta. Kuljetuspilotin johtaja kertoo rekrytoinnin haasteista näin:

Siinähan me koettiin vähän haasteita, eli henkilökuntaa ei meinannut oikeen löytyä johtuen varmaan isona osana siitä, että oli aika lyhyt määräaikainen sopimus kyseessä. Se, että joku lähtee omasta työstänsä hetkeksi toiseen paikkaan ja ei oo asuntoja, mutta sen lisäksi sitten siinä ensimmäisessä vaiheessa niin oli kyse pelkästään päivätyöstä ja se sitten karsi aika paljon hakijoita pois.

Johtajalle oli alusta asti selkeää, mikä on kuljetuspilotin tarkoitus ja mistä se on saanut alkunsa. Hän mainitsee vanginkuljetuslain olevan vuodelta 1925 ja sitä on yritetty useaan otteeseen uudistaa. Aikaisemmat uudistukset ovat usein kaatuneet rahan puutteeseen. Eli ei ole löydetty riittävää budjettia, että tiettyjä tehtäviä voitaisiin siirtää eri viranomaisille. Maailma muuttuu ja vanginkuljetuslaki on vanhanaikaista. Vankeuslakia ja tutkintavankeuslakia on muutettu ajan myötä useasti, mutta ne eivät näyttäydy vanhentuneessa vanginkuljetuslaissa. Johtaja kokee pilotin tarkoituksen selkeäksi ja korostaa hyvää yhteistyösopimusta Sisä-Suomen poliisiin, Rikosseuraamuslaitoksen ja Pirkanmaan käräjäoikeuden välillä. Se selkeytti sitä mitä kuljetuspilotilla tavoitellaan ja tuotetaan. Yhtenä pilotoimisen kohteena johtaja näkisi sen, että olisi saatu pilotoitua muuta viranomaisten välistä kuljetusta tehokkaammin. Sen lisäksi yhteistyötä vankilan ja rikostorjunnan välillä sekä vankilan ja poliisin välillä. Lisäksi vankilan ja poliisin välistä tiedonjakoa strukturoitaisiin.

Johtaja kertoo, että kuljetuspilotin edellytyksenä oli tehdä sopimus, jolla poikettiin vanginkuljetuslaista ja asetuksesta. Sopimuksessa oli tärkeää, että siinä huomioitiin jokaisen viranomaisen kohdalta, huomioitaisiin mitkä heidän roolinsa ovat. Viranomaisia olivat poliisi, Rikosseuraamuslaitos sekä tuomioistuinelaitos. Tarpeen vaatiessa kuljetuspilotin henkilöstön ollessa kuljetustehtävällä Tampereella, otettiin poliisivankilalta tarvittaessa kyytiin Kylmäkoskelle toimitettavia vankeja.

Kuljetuspilotin johtaja toimitti tietoa kuljetuspilotin etenemisestä lakimuutoksen yhteistyöryhmälle. Kuljetuspilotin tuottamia tuloksia käytettiin lakimuutoksen tukena. Johtaja mainitsi, että jää nähtäväksi, että riittääkö Rikosseuraamuslaitoksen resurssi siihen, että se vastaisi enenevässä määrin käräjäoikeuden valvonnoista sekä kuljetuksista.

Johtaja kokee, että ”nolla päivää vanki” kokeilu jäi pilotoimatta. Nolla päivää vanki tarkoittaa kokeilua, jossa henkilö tuodaan suoraan vangitsemisen jälkeen vankilaan. Muuten kuljetuspilotista saatiin tietoa työn- ja vastuunjaosta sekä siihen liittyvistä resurssitarpeista. Lisäksi saatiin tietoa kuljetettujen vankien kohtelusta ja heidän säilyttämisensä liittyvistä asioista. Johtaja mainitsee, että kuljetuspilottiin liittyvä ns. nolla päivää vanki kokeilu tuli kesken kuljetuspilotin toiminnan. Nolla päivää kokeilussa oli kyse siitä, että vanki tuodaan suoraan vangitsemisen jälkeen Kylmäkosken vankilaan. Ongelmakohtia tässä oli se, että poliisilla on helpompi pitää vanki poliisivankilassa ja suorittaa kuulustelut siinä lähellä. Ongelma on se, että Kylmäkosken vankilaan on pidempi matka, jolloin vankia pitäisi tulla kuulustelemaan Kylmäkoskelle asti tai lähettää vanki erikseen kuulusteluihin poliisin tiloihin Tampereelle.

Johtaja kertoi, että kuljetuspilottiin valitun suunnittelijan kanssa yhdessä mietittiin, miten kuljetuspilotti saataisiin mahdollisimman hyvin toteutettua. Johtaja kertoi myös, että kuljetuspilotin ensimmäisellä viikolla järjestettiin perehdytystä kaikille vanginkuljetuspilottiin osallistuneille. Alun jälkeen kuljetuspilotin johtajan rooli oli taustalla ohjaavaa toimintaa. Suunnittelija raportoi, että pilotti pyörii hyvin ja välitti tilastoa toteutuneista kuljetuksista. Johtaja kertoi tuomioistuimen olleen aluksi huolissaan, että toteutuuko kuljetuspilotin aikana tuomioistuimen istunnot ajallaan. Kuljetukset saatiin toteutettua ajallaan. Johtaja mainitsee, että kuljetuspilottiin valitut vartijat toimivat Kylmäkosken vankilan lisäresurssina silloin kun kuljetuksia ei ollut. Johtaja kertoo, että kuljetuskalustossa sekä niiden hankinnassa oli hankaluuksia, sillä projektin piti kestää vuoden mutta rahoitus saatiinkin vain puolelle vuodelle. Loppujen lopuksi kuljetuskalusto saatiin, jotta kuljetuspilotti pystyttiin toteuttamaan. Johtajan tehtävänä oli vielä tehdä vanginkuljetuspilotista loppuraportti mitä ei ole vielä tehty.

Johtajan mielestä kuljetuspilotin aikaiset toimet saatiin hoidettua hyvin. Kuljetuspilotin aikana ei ollut syytä tai toisesta käräjäistuntoja ihan niin paljon niitä on aikaisemmin ollut.

Syynä tälle johtaja kertoi olevan todennäköisesti lisääntyneet videon välityksellä toteutuneet käräjäoikeuden istunnot. Kuljetuspilottiin liittyneen sopimuksen mukaisesti, mikäli kuljetuspilottiin varattu henkilökunta ei riittänyt niin Kylmäkosken vankilasta saatiin lisäresurssia kuljetuspilotin käyttöön.

Johtaja näkee kuljetuspilotissa parannettavaksi sen, että nolla päivää vankeja olisi saatu pilotoitua enemmän siltä kannalta mitä lakimuutos mahdollisesti toisi tulevaisuudessa. Nyt niitä ei monesta syystä pystytty tekemään. Sopimuksen laatimisen aikaan aikataulullisista syistä sekä poliisin suorittamien esitutkintojen kannalta ei pystytty nopealla aikataululla vaihtamaan toimintamallia. Myös Kylmäkosken vankilan yliasutustila ja matkasellien rajallinen kapasiteetti vaikutti. Matkaselleissä vankien asuttaminen esimerkiksi yhteydenpitorajoitusten aikana ei palvele tarkoitusta. Myös olisi voinut käsitellä pilotissa sitä, että mitä tavaroita vanki ottaa mukaan käräjäoikeuden istuntoon siltä kannalta, mikäli vanki vapautuisi käräjäoikeuden istunnosta.

Johtaja mainitsee, että kuljetuspilotin käynnistäminen ja aikatalutus olisi pitänyt organisoida paremmin. Kuljetuspilotin aloituspäivämäärää jouduttiin vaihtamaan johtuen rekrytoinnissa ilmenneistä haasteista. Koska henkilökuntaa ei saatu rekrytoitua tarpeeksi nopeasti, niin esimerkiksi kuljetuskalustoa tai viestintävälineitä ei voitu vielä hankkia. Toiminnan aikana suunnittelijan kanssa olisi voinut tehdä enemmän yhteistyötä. Johtajalle jäi käsitys suunnittelijan lähettämistä raporteista, että pilotti sujuu hyvin. Johtaja mainitsee, että suunnittelijalle sekä muulle kuljetuspilotin henkilökunnalle olisi voinut enemmän antaa ohjeistusta. Johtaja kertoo, että on saanut hyvää palautetta kuljetuspilotista kuljetuspilotin henkilökunnalla mutta myös yhteistyötahoilta eli Pirkanmaan käräjäoikeudesta sekä Sisä-Suomen poliisilta. Johtaja kuitenkin mietti, että hänen roolissaan olisi voinut olla aktiivisempi yhteistyötahojen suuntaan esimerkiksi tarkentavien kysymysten kannalta. Johtaja toteaa, että vastaavanlaisiin projekteihin löytyy aina lopussa parannettavaa.

Johtaja kertoi, että kuljetuspilotin aikana kaikki käräjäoikeuteen suoritetut kuljetukset toteutuivat ajallaan, eikä niissä ilmennyt mitään isoja ongelmia. Johtajan mukaan suuri merkitys onnistuneissa kuljetuksissa oli kokenut kuljetuspilotin henkilökunta. Kuljetuspilotissa vartijoina työskenteli Kylmäkosken vankilassa työskennelleitä vartijoita ja heillä oli hyvä vankituntemus kuljetettaviin. Tämän myötä vartijoilla oli johtajan mukaan tietynlainen hallinta kuljetettaviin vankeihin. Hyvän vankituntemuksen kautta vartija kykenee tunnistamaan vangin käytöksestä poikkeavia asioita. Vangille tuttu vartija myös pystyy rauhoittamaan vankia eikä kuljetuksilla tapahtunut mitään ylilyöntejä. Myös yksikään vanki ei yrittänyt karata tai tehdä muutakaan poikkeavaa käräjäoikeuden kuljetusten sekä istuntojen aikana. Lisäksi vangeilta saadusta palautteesta ilmenee, että kun mukana oli tuttu vartija, se toi rauhallisuutta sekä turvaa. Vangit mainitsivat myös, että vankien olosuhteet olivat paremmat. Esimerkiksi kuljetuspilotin aikana ei tarvinnut viettää pitkiä aikoja poliisivankilan

tiloissa ja käräjäoikeuspäivät lyhenivät. Päivien lyhentymisen myötä käräjäoikeuspäivillä ei ollut Kylmäkosken vankilan toimintoihin vaikuttavia tekijöitä kuten kanttiinien tai ulkoilujen uudelleen järjestelyä.

Viranomaisyhteistyön kannalta pilotti onnistui johtajan mukaan. Pirkanmaan käräjäoikeudesta saatiin hyvää palautetta kuljetuspilotin toiminnasta. He eivät kokeneet turvallisuustason laskeneen. Sisä-Suomen poliisin näkökulmasta oli hyvää, että poliisi sai kohdistettua omaa toimintaansa muihin töihin, kun vankien käräjäoikeuskuljetuksiin ja tuomioistuinvarjoihin.

Kuljetuspilottiin valmistautumisesta johtaja toteaa, että siinä tulee olla huolellinen, tarkka ja ottaa monta eri asiaa huomioon. Esimerkiksi se, että henkilöstöresurssi, kuljetuskalusto ja muut tarvikkeet tulee olla kunnossa. Yhteistyötä suunnitellussa pitää tehdä monen tahon kanssa ja selvittää sieltä eri asiantuntijoita ja suunnitella yhteistyössä heidän kanssaan asioita. Kuljetuspilotin suunnittelussa otettiin esimerkiksi huomioon Kylmäkosken vankilan kuljetuksiin perehtyneen henkilö ajatuksia. Tärkeänä toiminnan kannalta johtaja kokee tiedottamisen. Kommunikaatio kuljetusten aikana ja talon sisällä on tärkeää kyseisen toiminnan kannalta. Tärkeänä on myös kommunikointi yhteistyötahojen kanssa. Johtaja kertoo, että käytännötason osaamisella on toiminnan kannalta suuri merkitys. Yhteistyötä tulee tehdä monen eri tahon kanssa.

Johtaja kokee, että tietynlainen suorittavan tason vastuuttaminen ja sitä myötä luottamuksen antaminen on tärkeää toiminnan kannalta. Toiminnan kannalta on myös tärkeää, että kuljetusvartijalla pitää olla selkeät tehtäväkuvat mitä toimeen kuuluu. Kuljetuspilotissa tehtiin kyseisellä tavalla.

Kuljetuspilotin johtaja pitäisi ratkaisuna vangin kuljettamiseen edestakaisin kuulusteluja varten sitä, että järjestettäisiin etäkuulusteluja videoyhteyden välityksellä. Huomioon tulee ottaa kuitenkin se, että etäkuulustelut eivät kaikissa olosuhteissa ole paras mahdollinen ratkaisu. Johtajan mukaan etäkuulusteluita olisi voinut pilotoida enemmän, jotta pystyisi selvittämään kuinka paljon ajokilometrejä ja poliisivankilassa säilyttämisen aikaa pystyttäisiin vähentämään.

Johtaja antaa kuljetuspilotille arvosanaksi 3,5/5 siitä, että se saatiin toteutettua. Osa pilotin asioista jäi pilotoimatta. Pilotin suorittavalle henkilöstölle arvosana on 4/5. Toteutus oli johtajan mielestä hyvää.

Poliisivankilan yhteyshenkilö kertoi, että Sisä-Suomen poliisin Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö perehdytti kuljetuspilotin henkilöstön Pirkanmaan käräjäoikeuteen. Tampereen poliisivankilassa toimi kaksi yhdyshenkilöä kuljetuspilotin aikana. Poliisivankilan yhteyshenkilö kertoi, että heidän ainoa tulostavoitteensa oli pitää resurssit heidän omissa

työtehtävissään. Hänen mukaansa pilotin aloitus tuli nopealla aikataululla. Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö antoi perehdytyksen lisäksi ohjeita ja neuvoja kuljetuspilotin aikana tarvittaessa.

Poliisi koki yhteistyön hyväksi. Kuljetuspilotin henkilöstö koettiin ammattitaitoiseksi. Kuljetuspilotti ei saanut yhtään huonoa palautetta Sisä-Suomen poliisilta tai Tampereen poliisivankilan vartiointiyksiköltä. Koko kuljetuspilotti nähtiin positiivisena apuna. Pirkanmaan käräjäoikeus ei ollut juurikaan huomannut tuomioistuinvarvartiointia suorittavan viranomaisen vaihdosta. Kysyttäessä kokonaisarvosanaa pilotista asteikolla 1-5, poliisivankilan edustaja kertoi seuraavaa:

Mä voin antaa tolle ihan täyden vitosen, ja mä annan sen kyllä varmastikin koko poliisilaitoksen puolesta.

6.6 Kuljetuskalusto

Kyselyssä oli avoin kysymys ”*Oliko kuljetuskalusto asianmukaista ja riittävää, perustelee.*”. Kysymykseen ei ollut pakko vastata, mutta 24 kyselyyn vastanneista vastasi kysymykseen. Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että kalustoa oli riittävästi. Eräs vastanneista totesi sen, että vain kaksi autoa riitti kaikkiin kuljetuspilotin tarpeisiin. Vastaaja kuitenkin totesi, että autojen olisi pitänyt olla osastoituja ja perusteli vastaustaan sillä, että kuljetettavia vankeja oli paikoitellen useampi samassa autossa. Vastaaja myös mainitsi, että erillään pidettäviä vankeja kuljetettiin pilotin aikana ja erillään pitämisen toteuttaminen oli haasteellista.

Yksi vastaajista kokee, että kalustoa oli riittävästi alun hankaluuksien jälkeen. Alussa kaikki ajoneuvot eivät olleet vielä käytössä eikä niitä ollut varusteltu tarvittavalla tavalla. Vastaaja koki kuitenkin kaluston olleen hyvää loppua kohden. Vastaavanlaista kritiikkiä kuljetuspilotin alkuun vastasi toinenkin vastaaja. Hänen mukaansa kalustoa oli riittävästi vasta puolessa välissä kuljetuspilottia saadun ajoneuvon saapumisen myötä. Osa vastaajista koki kuitenkin, että vanginkuljetuskalustoa olisi voinut olla enemmän yhden tai kahden ylimääräisen vanginkuljetusajoneuvon verran.

Kehitettävää mainitsi yksi vastaajista siltä osin, että kuljetuspilotissa olisi hyvä ollut olla vaativaan saattovartiointiin varusteltu sekä tarkoitettu ajoneuvo. Myös kehitettävää ilmeni esimerkiksi ajoneuvojen vankien matkustustilan valvonnassa. Pääsääntöisesti kyselyyn vastanneet ja kuljetuspilottiin osallistuneet henkilöt olivat sitä mieltä, että kuljetuskalustoon liittyi ongelmia kuljetuspilotin alussa. Kuljetuspilottiin osallistuneet kokivat kuljetuskaluston olleen riittämätöntä ja huonosti varusteltua kuljetuspilotin tarpeisiin nähden. Vastaajat kuitenkin olivat sitä mieltä, että kuljetuskaluston vikojen ja puutteiden korjaamisen jälkeen kalusto oli hyvää sekä riittävää.

Kyselyssä oli avoin kysymys ”Mitä parannettavaa näkisit kuljetuspilotin toiminnassa?”. Parannusehdotuksia kysyttäessä vastauksissa nousi myös esiin kuljetuskaluston haasteet. Ilmeni, että kuljetuskalustossa oli alkuun haasteita, niin sen hankkimisen kuin kunnan osalta. Etukäteissuunnittelu ja organisointi toistuivat vastauksissa niin kaluston kuin kokonaisuuden osalta.

Suunnittelija kertoi haastattelussa, että kuljetuspilottiin varattiin kaksi autoa sekä tarvittaessa pilotin käytössä oli myös Kylmäkosken vankilan kuljetuskalusto. Suunnittelijan mukaan ajoneuvoissa oli alussa ongelmia. Toisessa ajoneuvossa ongelmana oli ajoneuvon osastoinnissa ja se jouduttiin varustelemaan pilotin jo alettua. Toinen pilotin ajoneuvoista oli alun jälkeen kaksi kuukautta pois pilotin käytöstä. Kyseisessä ajoneuvossa oli puutteita valvontalaitteistossa, sekä se ei ollut ajettavassa kunnossa vaan piti huoltaa välittömästi. Suunnittelijan mukaan ongelmana pilotin alun toimivuuteen oli se, että kalusto ei ollut kunnossa. Suunnittelija kokee, että ajoneuvojen tulisi muutenkin olla parempia kuljetuspilottiin, esimerkiksi järeämmin varusteltuja. Suunnittelijan mukaan yhteydenpitorajoitusten vuoksi ajoneuvojen tulisi olla hyvin osastoituja sekä valvontalaitteiston toimivaa. Loppujen lopuksi kuljetuskalustojen ongelmat saatiin suunnittelijan mukaan korjattua ja kuljetuspilotin toiminnan kannalta kuljetuskalusto oli toimivaa sekä riittävää. Suunnittelijan näkemys millaisia vanginkuljetusajoneuvojen tulisi olla:

Pitäisi vähän ennakkoon suunnitella ja kattoo minkälaisia autoja tarvitaan. Tarvisi olla tommosia vähän järeämmin varusteltuja, kaksi erillistä vankiloosia täytyisi olla, että jos tarvitsisi erillään kuljetella. Myös valvontalaitteiston tulee olla kunnossa.

Kuljetuspilotin piti alun perin kestää vuoden, mutta rahoitus saatiin vain puolelle vuodelle. Tarkoituksen aluksi oli, että kuljetuspilotin käyttöön hankittaisiin uudet vanginkuljetukseen soveltuvat ajoneuvot mutta kuljetuspilotin keston lyhentymisestä päätettiin järjestellä kuljetuskalusto Rikosseuraamuslaitoksen sisäisillä toimenpiteillä. Kuljetuskalustoa järjesteltiin niin, että kuljetuspilotin käyttöön saatiin kaksi ajoneuvoa. Lisäksi kuljetuspilotilla oli käytettävissään Kylmäkosken vankilan ajoneuvoja tarvittaessa. Kuljetuspilotin käyttöön saaduissa autoissa ilmeni alussa varustukseen liittyviä ongelmia. Ongelmia olivat esimerkiksi osastoinnissa. Alussa kuljetuspilotin varustaminen esimerkiksi viestintä- ja voimankäyttövälineillä tai kuljetuskalustolla ei ollut mahdollista, sillä henkilökuntaa ei ollut saatu aluksi rekrytoitua ja oli mahdollista, että kuljetuspilottia ei olisi pystytty toteuttamaan.

7 Johtopäätökset

Tutkimuskysymyksillämme pyrimme selvittämään Kylmäkosken vankilassa toimineen kuljetuspilotin toiminnan onnistumista henkilökunnan näkemysten osalta. Tulokset

keräsimme suorittamalla kyselyn Kylmäkosken vankilan henkilökunnalle ja haastattelimme kolmea kuljetuspilotin parissa toiminutta henkilöä: kuljetuspilotissa toiminutta vankilan suunnittelijaa, Tampereen poliisivankilan kuljetuspilotin parissa toiminutta henkilöä ja kuljetuspilotin johtavassa asemassa toiminutta henkilöä. Seuraavassa kappaleessa käsittelemme opinnäytetyömme tuloksista saatuja johtopäätöksiä ja vastaamme tutkimuskysymyksiimme. Aiempaa tutkimusta aiheesta ei löydy, sillä opinnäytetyömme aiheena on pilotti, mutta vertaamme tuloksia teoreettiseen viitekehykseen.

Vanginkuljetuksen ja tutkintavankeuslain uudistamisen hanke sisälsi projektina vanginkuljetuspilotin, joka järjestettiin Kylmäkosken vankilassa. Hanke on suurempi kokonaisuus, joka voi sisältää useamman projektin ja projekti perustetaan, kun halutaan muuttaa käytössä olevia työmenetelmiä (Ruuska 2005, 18). Projektin onnistumisen arviointi ei ole yksiselitteistä, sen arvioinnissa on huomioitava erilaiset odotukset projektilta. Odotuksia on niin projektisuunnitelmaan verraten kuin lopputuotteeseen ja tuotantoprosessin näkökulmasta arviointi. Aikataulu ja budjetti ovat helposti mitattavia asioita, mutta lopputuloksen sisältö ja laatu on haastavampaa määritellä ja siinä korostuvat arvostelukysymykset ja eri tahojen onnistumiskriteerit. (Ruuska 2005, 247-249.) Tutkimuksessamme vanginkuljetuspilotista korostamme henkilöstön näkökulmia eli painotamme tuloksien mittaamisessa laatua ja lopputuloksen sisältöä.

Kyselytutkimuksessa keräsimme vastaajilta useita taustatietoja, jotta saimme tulosten analysointivaiheessa kohdennettua vastauksia ja vertailtua taustatietoja vastauksiin. Taustatietoihin kuuluivat toimenkuva, virkasuhde, rikosseuraamusalan koulutus, alan työkokemus, pilotissa toimiminen ja säännöllinen työpiste.

Vartijoiden suuri osuus kyselyyn vastanneista johtuu siitä, että Kylmäkosken vankilan henkilökunnasta suurin osa työskentelee nimikkeellä vartija. Valvontapuolen henkilökunnasta, jolle lähetimme kyselyn, suurin osa koostuu nimenomaisesti vartijoista. Vartija nimikkeellä työskentelivät myös kaikki kuljetuspilottiin osallistuneet henkilöt mukaan lukien kuljetuspilotin suunnittelija. Halusimme myös selvittää, onko rikosseuraamusalan tutkinnon suorittaneilla eriäviä vastauksia sekä näkökulmia aiheeseen, kuin niillä, jotka eivät ole suorittaneet alan tutkintoa. Rikosseuraamusalan perustutkinnolta saa laajemman käsityksen alan ohjeista, määräyksistä, lainsäädännöstä sekä toimintamalleista. Osalla kuljetuspilottiin osallistuneista ei ollut myöskään alan koulutusta. Työkokemuksen kysymisellä halusimme selvittää, onko työkokemuksella eriäviä vastauksia sekä näkökulmia aiheeseen.

Kyselyssä halusimme tietää, kuinka monta henkilöä vastanneista olivat osana suorittavaa tasoa kuljetuspilotissa. Kuljetuspilottiin valittiin kahdeksan henkilöä, joista yksi toimi kuljetuspilotin koordinaattorina. Kysymys oli erittäin tärkeä, sillä kysymyksellä saimme analysoitua muiden vastausten kohdalla näkökulmia pilotissa toimineiden osalta.

Kuljetuspilottiin valittiin Kylmäkosken vankilan henkilökuntaa sekä ulkopuolisia. Vankilan sisältä valittujen henkilöiden työt jouduttiin toteuttamaan muilla Kylmäkosken vankilan henkilökunnan jäsenillä.

Kylmäkosken vankilassa suurimmalla osalla työntekijöistä on vakituinen toimipiste. Kaikilla työntekijöillä tätä ei ole, joten kysyimme missä on työskennellyt eniten kuljetuspilotin aikana. Halusimme selvittää, oliko eri toimipisteillä toimivilla henkilöillä erilaisia kokemuksia kuljetuspilotin toimintaan liittyen. Halusimme myös nähdä, oliko eri henkilöstöryhmillä, kuten esihenkilöasemassa toimivilla eri näkemyksiä kuin vartijoilla. Suurin osa kyselyyn vastanneista kertoi työskentelevänsä työnkuvaltaan osastonvartijana. Tämä tuli ottaa huomioon tulosten analysoinnissa, sillä osastonvartijoilla saattaa olla vaihtelevaa kosketuspintaa kuljetuspilotin toimintaan, toiset olivat tekemisissä kuljetuspilotin kanssa lähes päivittäin, toiset eivät lähes koskaan. Esimerkiksi osastonvartijoista suurin osa oli sitä mieltä, että kuljetuskalusto oli riittävää tai ei osaa sanoa. Tästä on huomattavissa se, että osastonvartijat eivät ole välttämättä kiinnittäneet asiaan huomiota kuljetuspilotin aikana, eivätkä ole havainneet samoja ongelmia kuten esimerkiksi kuljetuspilottiin osallistuneet henkilöt. Joistain avoimen kysymyksen vastauksista ilmenee, että kuljetuskalustoon liittyvät ongelmat olivat joidenkin osastonvartijoiden tiedossa. Kyseiset tiedot voivat johtua siitä, sillä Kylmäkosken vankilan henkilökunta muodostaa tiiviin yhteisön ja keskustelevat esimerkiksi kuljetuspilottiin osallistuneiden kanssa päivittäin.

7.1 Kuljetuspilotti toimi

Tutkimuksemme ensimmäinen tutkimuskysymys oli ”toimiko Kylmäkosken vankilassa järjestetty kuljetuspilotti?”. Alun haasteiden jälkeen kuljetuspilotti toimi ja hoiti tehtävänsä. Kaikki sille osoitetut kuljetukset hoituivat ilman turvallisuuspoikkeamia. Kuljetuspilotin osapuolilta saatu tavoite oli hyvää ja viranomaisyhteistyön nähtiin toimineen. Pilotin aikana Sisä-Suomen poliisi sai keskitettyä resurssejaan omiin ydintehtäviinsä, jolla oli vaikutusta yhteiskunnalliseen turvallisuuteen. Vapautensa menettäneiden olosuhteet paranivat ja viranomaisten välistä työnjakoa vanginkuljetukseen liittyen saatiin pilotoitua. Sisä-Suomen poliisilaitos sekä Tampereen poliisivankila kokivat saaneensa kohdennettua omat resurssit tehokkaammin omiin tehtäviinsä.

Kuljetuspilotin ensisijaisena tehtävänä oli hoitaa vankien kuljetuksia ja valvontaa Pirkanmaan käräjäoikeudessa. Kuljetuspilotin henkilöstö toimi lisäksi tarvittaessa Kylmäkosken vankilassa muissa päivittäisissä tehtävissä, sekä hoiti muita vankilasta lähteviä kuljetuksia. Kuljetuspilotin tavoitteena oli saada tietoa lainvalmisteluun. (Kirilov 2024). Tutkimuksessa ilmeni, että kuljetuspilotin koettiin hoitaneen oman tehtävänsä ja savuttaneen tavoitteensa. Ilmeni myös, että kuljetuspilotin aloitus tapahtui nopealla aikataululla ja sen myötä pilotin aloituksessa oli ongelmia. Käräjäoikeuden istuntojen kuljetus ja valvonta sujui ongelmitta ja

sai hyvää palautetta myös yhteistyötahoilta. Kuljetuspilotti hoiti tehtävänsä, kaikki tarvittavat kuljetukset toteutuivat ja kuljetukset olivat ajallaan. Tämän lisäksi kuljetuspilotti hoiti tarpeen vaatiessa Kylmäkosken vankilan muita kuljetuksia omien tehtäviensä ohella. Kuljetuspilotti toimitti tietoa kuljetuspilotin etenemisestä lakimuutoksen yhteistyöryhmälle. Kuljetuspilotin suorittamissa käräjäoikeuskuljetuksissa ei ilmennyt turvallisuuspoikkeamia ja viranomaisyhteistyön nähtiin toimineen hyvin. Yhtenä pilotin kokeiluista oli nolla päivää vankihanke, jonka tarkoituksena oli pilotoida sitä, että käräjäoikeudessa vangittuja henkilöitä ei enää vietäisi takaisin poliisivankilaan vaan siirto tapahtuisi välittömästi Kylmäkosken vankilaan (Kirilov 2024). Tämä kokeilu ei toteutunut.

Rikosseuraamuslaitoksen suorittama vanginkuljetus tulee olla tehokasta, turvallista sekä taloudellista (Rikosseuraamuslaitos 2022b). Vanginkuljetuspilotin suorittamat vanginkuljetukset olivat tutkimuksen mukaan tehokkaita sekä turvallisia. Ongelmatilanteita ei pilotin suorittamissa vanginkuljetuksissa ilmennyt ja kuljetukset toteutuivat ajallaan. Kuljetuksissa otettiin turvallisuus huomioon jo kuljetusten suunnittelemisen aikana. Kuljetukset suunniteltiin ja toteutettiin siten, että kuljetusta suoritti aina vähintään kaksi virkamiestä.

Arvioidessa projektin onnistumista on otettava huomioon erilaiset odotukset projektilta, mutta yksiselitteisesti määrittelemällä projekti on onnistunut, kun projekti on saavuttanut lopputuotteelle asetetut tavoitteet sovitulla aikataululla ja kustannuksilla (Ruuska 2005, 247). Vanginkuljetuspilotin tavoitteena oli tarjota tietoa vanginkuljetuslain uudistusta käsittelevälle työryhmälle, jonka pilotti täytti. Pilotin kesto lyhennettiin vuodesta puoleen vuoteen heti sen alussa, mutta sovittu aikataulu vanginkuljetuspilotille piti.

Kuljetusten nähtiin hoituneen ammattitaitoisesti ja luotettavasti. Kokemus oli, että kuljetuspilottiin oli valittu oikeanlaisia henkilöitä työnkuviinsa. Poliisilta ja tuomioistuimelta saatu palaute kuljetuspilotista ja sen henkilöstöstä oli positiivista. Kuljetuspilotin johtavassa asemassa olleen mukaan myös vangeilta saatu palaute oli hyvää. Vankien päivittäiset toiminnot hoituivat ja vangit kokivat positiivisena asiana tutun henkilökunnan. Poliisivankilan osalta palaute oli yksiselitteistä, pilotti palveli heitä hyvin. Poliisivankilan edustaja kertoi haastattelussa, että heidän tavoitteenaan pilotille oli saada kohdennettua resurssejaan omiin tehtäviin ja se toteutui pilotin aikana.

Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöissä eli ns. Nelson Mandela -säännöissä käsitellään vankeinhoidon vähimmäissääntöjä. Vankilan henkilökunnan osalta määritellään sitä, että vankeinhoitolaitoksen tulee valita henkilöstönsä huolellisesti. Henkilöille kuuluvia ominaisuuksia tulisi olla rehellisyys, inhimillisyys, ammattitaito ja soveltuvuus vankilatyöhön. Kaikkien vankeinhoidossa työskentelevien henkilöiden on käytäyttyävä ja suoritettava tehtävänsä siten, että he vaikuttavat vankeihin hyvällä

esimerkillä ja saavuttavat kunnioituksen. (Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöt Nelson Mandela säännöt 2017, 51-55.) Vartijan työ on vaativaa ihmissuhdetyötä. Vartijat ovat vankilan henkilökunnasta eniten tekemisissä vankien kanssa, sillä he ovat paikalla ympäri vuorokauden. Vartijan tekemä vaativa ihmissuhdetyö edellyttää vartijalta tasapainoisuutta, tervettä itsetuntoa, hyviä vuorovaikutustaitoja sekä ristiriitojen sietoa. Vartijan on myös tärkeä omata hyvät ratkaisukyvyt taidot. Vuorovaikutustaidot korostuvat vartijan työssä hyvin paljon. Yhteistyötä tehdään muiden henkilökunnan jäsenten kanssa, eri viranomaistahojen kanssa sekä eri sidos- ja työryhmien kanssa.

(Rikosseuraamuslaitos 2024c.) Tutkimuksessa saaduista tuloksista kävi ilmi, että yleinen kokemus oli, että kuljetuspilotin rekrytoinnissa onnistuttiin. Henkilökunta joka kuljetuksia kuljetuspilotissa suoritti, nähtiin ammattitaitoisena ja soveltuvana tehtävään. Vuorovaikutustaitojen osalta oli hyödyllistä, että kuljetuspilottiin valittiin henkilökuntaa Kylmäkosken vankilasta, sillä heillä oli vankituntemusta entuudestaan osaan vangeista.

Ennen kuljetuspilottia ensisijaisesti Sisä-Suomen poliisilaitoksen Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö hoiti käräjäoikeusistuntojen valvonnan Pirkanmaan käräjäoikeudessa, sekä mahdollisen vangin kuljetuksen takaisin vankilaan. Mikäli vartiointiyksikön resurssi ei riittänyt, niin käräjäoikeuskuljetukset sekä valvonnat suoritti Sisä-Suomen poliisi. (Makkonen 2024a). Pilotin aikana Sisä-Suomen poliisilta poistuivat käräjäoikeusvalvonnat, mikä mahdollisti poliisin resurssien kohdennuksen heidän ydintehtäviinsä. Pilotti vapautti poliisin partioita hälytys - ja muihin tehtäviin sekä hätäkeskuksen välittämät tehtävät kansalaisten turvaamiseksi saatiin hoidettua ajoissa. Käräjäkuljetukset ja -vartioinnit ovat työllistäneet välillä huomattavan suurta osaa päivän partioista ennen kuljetuspilottia, joten kuljetuspilotin vapauttama poliisin resurssi on merkittävä. (Makkonen 2024b.)

Kuljetuspilotin tehtävä on ollut selkeä kaikille osapuolille. Kyselytutkimuksessa ilmeni, että pienelle osalle Kylmäkosken vankilan valvontahenkilöstöstä on jäänyt epäselväksi tarkoitus ja toiminta. Vaikutusta toiminnan selkeyden hahmottamiseen on sillä, kuinka läheisesti kuljetuspilotin toiminnassa oli mukana. Kyselytutkimus suoritettiin kaikille Kylmäkosken vankilan valvontahenkilökunnalle, jotka työskentelivät Kylmäkosken vankilassa kuljetuspilotin aikana. Selkeyden ja toiminnan ymmärtäminen oli riippuvainen vastaajien työnkuvasta kuljetuspilotin aikana. Toimipisteet, joissa työntekijä on joko vähän tai ei ollenkaan tekemisissä kuljetustehtävien kanssa, olivat edustettuina epäselkeyden kanssa.

Kuljetuspilotissa haasteellisinta oli sen käynnistäminen ja aikataulutus. Etukäteisvalmistelut kuljetuspilottiin koettiin puutteellisiksi. Etukäteisvalmisteluun vaikuttivat ongelmat rekrytoinnissa ja kaluston hankkimisessa. Vaikuttajina olivat kuljetuspilotin keston lyhentyminen vuodesta puoleen vuoteen, aloitusajankohdan siirtyminen ja mahdollisuus siitä, ettei pilottia olisi kyetty toteuttamaan ollenkaan. Kuljetuskaluston tuottamat haasteet jatkuivat pilotin alettua, mutta se saatiin vastaamaan vanginkuljetustarpeisiin kuljetuspilotin

edetessä. Koettiin myös, että kuljetuspilotin organisoinnissa ja pilottiin liittyvässä kommunikaatiossa oli parannettavaa.

Ennen projektin aloittamista tulisi tehdä projektisuunnitelma, joka määrittelee projektin hallintaa ja sen onnistumisen arviointia, sillä on tärkeää ohjata ja valvoa sen toteutumista. Yksityiskohtaisen ja kattavan suunnitelman avulla pystytään hallitsemaan projektia. (Ruuska 2005, 34.) Pilotin etukäteisvalmistelussa havaittiin haasteita. Aloittaminen ei sujunut suunnitelmien mukaisesti, joka asetti koko pilotin aloittamisen vaakalaudalle. Vaikka suunnitelma olisi laadittu kattavasti, olisi tärkeää varautua muuttujiin, jotta niihin kyettäisiin reagoida ajoissa.

Julkisen rahoituksen alaista toimintaa arvioidessa huomiota tulee kiinnittää toiminnan vaikuttavuuteen (VTV 2024). Vaikuttavuus tarkoittaa haluttujen vaikutusten aikaansaamista ja tavoitteiden saavuttamista (Valtionvarainministeriö 2012, 2-11; Kunnallinen työmarkkinalaitos 2005, 100). Vanginkuljetuspilotti oli osa vanginkuljetuslain uudistamista koskevaa hanketta, joka tarjosi tietoa lainvalmisteluun. Vanginkuljetuslainsäädännön muutoksella tarkoituksena on kuljetusviranomaisten työnjaon selkeyttäminen. Tarkoituksena on parantaa viranomaisten edellytyksiä huolehtia kuljetustehtävistä sekä täsmentää kuljetettävien olosuhteita ja kohtelua koskevia säännöksiä. Vanginkuljetuspilotilla tarkoituksena oli tarjota tietoa lainvalmisteluun, joten pilotin tavoitteet olivat lähtöisin lainsäädännön muutoksesta ja tavoitteista. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 11.) Tutkimuksen perusteella vanginkuljetuspilotilla saatiin tietoa lainmuutosta varten eli tavoite saavutettiin. Esimerkiksi viranomaisten työnjaon uudelleenjärjestelyä saatiin kokeiltua Pirkanmaan käräjäoikeuden vanginkuljetusten osalta, vankien olosuhteissa oli kuljetuspilotin aikana positiivisia vaikutuksia esimerkiksi kuljetusaikojen osalta ja viranomaisyhteistyötä tehostettiin.

7.2 Resursointi oli riittävää

Toisena tutkimuskysymyksenämme oli ”Oliko kuljetuspilotin toiminta resurssien kannalta optimia?”. Tutkimuksesta käy ilmi, että kuljetuspilottiin palkattu henkilöstö koettiin riittäväksi. Kuljetuspilotin alussa ilmeni kalustoon liittyviä ongelmia, mutta korjaustoimenpiteiden jälkeen niiden katsottiin olleen soveltuvat ja riittävät kuljetuspilotin toteutumisen kannalta. Kuljetuspilotin rekrytointi meinasi alun haasteiden myötä peruuttaa koko kuljetuspilotin toteutuksen. Rekrytoinnissa kuitenkin onnistuttiin ja kuljetuspilotti voitiin aloittaa ja toteuttaa seitsemällä vartijalla ja yhdellä suunnittelijalla.

Rikosseuraamusalan koulutuksen katsottiin olevan tarpeellista kuljetuspilotin sekä yleisesti vanginkuljetusten kannalta. Oma rikosseuraamusesimiestä ei tarvinnut, mutta sellaisen olemista vastaavanlaisessa toiminnassa ei katsota pahalla. Sisä-Suomen poliisilaitos sekä Tampereen poliisivankila kokivat saaneensa kohdennettua omat resurssit tehokkaammin omiin tehtäviinsä. Kuljetuspilotin resursointi onnistui taloudellisesti ja tehokkaasti. Pilotissa oli

varattuna tarpeeksi vartijoita ja kalustoa alun haasteiden jälkeen täten voidaan todeta, että resursointi oli optimaalista.

Tutkimuksesta käy ilmi, että pilotin henkilöstömäärä koettiin oikeaksi muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Osa koki, että olisi tarvittu lisää henkilöstöä. Muutamia kertoja kuljetuspilotti joutui lainaamaan henkilökuntaa Kylmäkosken vankilan vahvuudesta. Tämä johtui esimerkiksi sairauspoissaoloista tai monen käräjäoikeuden istunnon samanaikaisuudesta. Kuljetuspilottiin valittu henkilöstö koettiin sopivaksi kuljetuspilotin toteuttamiin tehtäviin. Tutkimuksesta ilmenee myös havainto siitä, että henkilöitä, jotka eivät ole suorittaneet rikosseuraamusalan perustutkintoa ei olisi hyvä valita enempää pilottiin. Kouluttamattomia vartijoita ei mieluiten laiteta keskenään kuljetustehtävälle vaan kuljetusparit muodostettiin siten, että kouluttamattoman kanssa työskenteli aina koulutettu vartija. Kuljetuspilotin henkilöstöön valittiin Kylmäkosken vankilan sisältä vartijoita eikä heidän tilalleen palkattu sijaistajia kuljetuspilotin ajaksi. Tutkimuksesta käy ilmi, että tällä oli vaikutusta esimerkiksi yövuorojen lisääntymiseen.

Vastauksista ilmenee, että kuljetuspilotin rekrytoinnissa koettiin alussa haasteita. Ensimmäisellä hakukerralla ei hakemuksia juuri tullut johtuen esimerkiksi työvuoroihin liittyvistä asioista tai siitä, että kyseessä oli lyhyt määräaikaisuus. Toiselle hakukerralle tehtiin muutoksia työvuoroihin ja hakemuksia saapui riittävästi, jotta kuljetuspilotin henkilöstö saatiin palkattua ja pilotti aloitettua. Oli mahdollisuutena, että kuljetuspilotti ei toteudu, mikäli henkilökuntaa ei saada rekrytoitua. Kuljetuspilottiin rekrytoitiin 7 vartijaa ja yksi suunnittelija. Rekrytointi oli alkuun haastavaa, meinasi kaataa koko pilotin järjestämisen. Alun ongelmiin sisältyi myös se, että tarvittavien viestintävälineiden hankinta ei onnistunut.

Projekti on oppimisprosessi, josta saatua tietoa on kannattavaa hyödyntää (Ruuska 2005, 19). Kuljetuspilotin yhtenä suurena haasteena oli työntekijöiden rekrytointi pilottiin. Muokkaamalla ensimmäisen hakukerran jälkeen kuljetuspilotin työvuoroja, saatiin pilottiin rekrytoitua henkilöstöä. Tämän lisäksi haasteita aiheutti kuljetuskaluston hankkiminen ja sen kunto. Vastaavanlaisissa projekteissa tulisi hyödyntää varsinkin näistä osa-alueista saatuja tuloksia, samojen haasteiden välttämiseksi.

Tutkimus osoittaa, että rikosseuraamusalan koulutus nähtiin pääsääntöisesti tarpeelliseksi kuljetuspilotin toiminnan kannalta. Lisäksi tutkimuksessa käy ilmi, että rikosseuraamusalan ja varsinkin vanginkuljettamiseen liittyvien lakien, ohjeiden sekä määräysten tulee olla kunnossa vanginkuljetustehtävissä. Lisäksi melkein yksimielinen mielipide tutkimuksessa ilmenee, että rikosseuraamusalan täydentävään koulutukseen liittyen vaativiin saattovartiointeihin katsotaan olevan tarpeellista kuljetuspilotin ja muun vanginkuljetusta tekevän henkilöstön kannalta. Vaativia kuljetuksia tai tilanteita ei kuljetuspilotin aikana tullut, mutta niihin

varautuminen on tärkeää. Tutkimus osoittaa, että vastaajat kokivat pääsääntöisesti, että kuljetuspilotti ei tarvitse omaa rikosseuraamusesimiestä. Osassa vastauksista kerrotaan kuitenkin, ettei siitä olisi haittaa, vaikka suunnittelijan sijasta olisikin rikosseuraamusesimies tai jos vastaavanlainen toiminta muuttuu päivittäiseksi. Vastauksista ilmenee, että rikosseuraamusesimiehen kautta saataisiin parempaa laintuntemusta, organisointikykyä sekä toimivaltaa kuljetusten järjestämiseen ja toteuttamiseen. Lisäksi rikosseuraamusesimies kykenisi paremmin hoitamaan tehokkaammin työvuorosuunnitteluun liittyviä asioita. Tutkimuksessa ilmenee, että kuljetuspilotin henkilökunnan työaikojen kohdentamisessa olisi parantamista enemmän kuljetuksia ja Kylmäkosken vankilan toimintoja tukevammaksi toiminnaksi.

Nelson Mandela -säännöissä käsitellään vankeinhoidon vähimmäissääntöjä (Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöt Nelson Mandela säännöt 2017). Vankilan henkilökunnan osalta määritellään sitä, että vankeinhoitolaitoksen tulee valita henkilöstönsä huolellisesti. Henkilöille kuuluvia ominaisuuksia tulisi olla rehellisyys, inhimillisyys, ammattitaito ja soveltuvuus vankilatyöhön. Sääntöjen mukaan kaikilla vankeinhoidossa työskentelevillä tulisi olla alalle soveltuva koulutus ja sekä mahdollisuus täydennys koulutusta. Tutkimustulosten kautta käy ilmi, että suurin osa kyselyyn vastanneista ja haastatelluista ovat sitä mieltä, että vanginkuljetuspilottiin tulisi olla rikosseuraamusalan koulutus taustalla. Lähes kaikki olivat myös sitä mieltä, että kaikkien kuljetuspilotin jäsenten sekä muutoinkin kuljetuksia suorittavien vartijoiden tulisi olla koulutettuna alan täydentävään koulutukseen vaativista kuljetuksista.

Tutkimuksessa käy vahvasti ilmi se, että kuljetuspilotin alussa oli ongelmia kuljetuskaluston kanssa. Ongelmat alkoivat jo kuljetuspilotin alussa ajoneuvojen hankinnassa. Ajoneuvojen hankintaan vaikutti vahvasti se, että kuljetuspilotin kestoa lyhennettiin vuodesta puoleen vuoteen, eikä tämän myötä aluksi suunniteltuja uusia ajoneuvoja saatu tilattua. Ajoneuvot järjesteltiin Rikosseuraamuslaitoksen sisäisillä siirroilla siten, että kuljetuspilotin käyttöön saatiin kaksi käytettyä ajoneuvoa. Saaduissa autoissa oli tarvetta huollolle ja puutteita varusteluissa. Ajoneuvoihin tehtyjen korjaustöiden jälkeen kuljetuspilotin kaluston katsottiin olevan riittävää ja vanginkuljetukseen soveltuvaa. Kuljetuspilotin kahden ajoneuvon lisäksi kuljetuspilotti sai lainata Kylmäkosken vankilan vanginkuljetusajoneuvoja. Kuljetuspilotti lainasi muutaman kerran Kylmäkosken vankilan ajoneuvoja. Vastauksista ilmenee myös, että vastaavanlaiseen toimintaan tarvittaisiin kuitenkin uudempia ja paremmin vanginkuljetukseen soveltuvia ajoneuvoja. Tutkintavankeuslain (768/2005) mukaisesti kuljetusvälineiden tulee olla tarkoitukseen sopivia sekä niissä tulee olla tarpeelliset turvalaitteet.

Nelson Mandela -säännöissä käsitellään vankien kuljetusta ja siirtämistä (Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöt Nelson Mandela säännöt 2017, 51). Kuljetuspilotin käytössä olleet ajoneuvot ovat suunniteltu siten, että ne soveltuvat

vanginkuljettamiseen. Kuljetukseen käytetyissä ajoneuvoissa oli otettu huomioon Nelson Mandela -säännön mukaiset kriteerit kuten esimerkiksi ilmastoinnin ja ruumiillista rasitusta aiheuttavien tekijöiden osalta.

Projekti on oppimisprosessi, josta saatua tietoa on kannattavaa hyödyntää (Ruuska 2005, 19). Kuljetuspilotin yhtenä suurena haasteena oli työntekijöiden rekrytointi pilottiin. Muokkaamalla ensimmäisen hakukerran jälkeen kuljetuspilotin työvuoroja, saatiin pilottiin rekrytoitua henkilöstöä. Tämän lisäksi haasteita aiheutti kuljetuskaluston hankkiminen ja sen kunto. Vastaavanlaisissa projekteissa tulisi hyödyntää varsinkin näistä osa-alueista saatuja tuloksia, samojen haasteiden välttämiseksi.

Julkisen rahoituksen alaista toimintaa arvioidessa kiinnitetään huomiota taloudellisuuteen ja tehokkuuteen (VTV 2024). Tehokkuutta voidaan määritellä taloudellisen tehokkuuden mukaan, mutta se myös pitää sisällään toimijan joustavan ja virheettömän toiminnan sekä kustannuksien huomioon ottaminen myös muille toimijoille kuin itselleen. Tehokkuus tarkoittaa mahdollisimman vähillä resursseilla tavoitteiden saavuttamista. (VTV 2024.) Muiden toimijoiden taloudellisten vaikutusten huomioonottaminen nousee esiin varsinkin lainvalmistelussa. Lainvalmistelussa tulee huomioida taloudelliset vaikutuksen muihin toimijoihin. Tehokkuutta lainvalmistelun osalta käsitellään siten, että sen ei tulisi tuottaa tarpeettomia kustannuksia vajavaisen valmistelun takia. (VTV 2024.) Taloudellisuudella tarkoitetaan tulosten ja kustannusten suhdetta. Mittarina voidaan pitää esimerkiksi suoritteen suhdetta kustannukseen, kustannusten muutosta prosentuaalisesti tai summana. (Valtionvarainministeriö 2012, 2-11.) Tutkimuksen tulosten mukaan kuljetuspilotin resursointi onnistui taloudellisesti ja tehokkaasti. Pilotissa oli varattuna tarpeeksi vartijoita ja kalustoa alun haasteiden jälkeen. Selvisi, että kuljetuspilotin tarkkoja taloudellisia lukemia tai laskelmia ei ole saatavilla, sillä kuljetuspilotin loppuraportti on vielä työnalla. Sisä-Suomen poliisi ei ole myöskään tehnyt kuljetuspilotista mitään taloudellisia laskelmia. He kuitenkin arvioivat, että kuljetuspilotin aikana heidän kulunsa laskivat paljon ja vastaavasti Rikosseuraamuslaitoksen kulut nousivat paljon. Kuljetuspilotin aikana kuljetuspilotin henkilöstön ollessa kuljetustehtävällä Tampereella, otettiin poliisivankilalta tarvittaessa kyytiin Kylmäkoskelle toimitettavia vankeja. Tämä vähensi poliisin ajokilometrejä ja näin kustannuksia. Pilotoimalla etäkuulusteluja voitaisiin ajokilometriä kuluja vähentää entisestään. Kuljetuspilotista ei ole siis tarjolla lopullisia taloudellisia laskelmia, joilla voitaisiin määritellä kuljetuspilotin kokonaiskustannuksia tai kustannustehokkuutta. Tutkimuksessamme käy kuitenkin ilmi, että Sisä-Suomen poliisilaitos sai poliisipartioita enemmän käyttöönsä, kun heitä ei ollut kiinnitetty käräjäoikeuskuljetuksiin ja tuomioistuinvalvontoihin. Tällä oli merkitystä siinä, että poliisi pystyi reagoimaan hätäkeskuksen antamiin tehtäviin nopeammin ja tällä tavoin yhteiskunnan ja kansalaisten turvallisuutta saatiin parannettua.

Projektin loppuessa, siitä laaditaan loppuraportti. Loppuraportin tarkoituksena on verrata projektin tavoitteita niiden toteutumiseen, lopputuloksiin ja arvioida kokonaisuutena projektin toimintaa. (Ruuska 2005, 244.) Kuljetuspilotin loppuraportin puuttuessa sen kokonaisarviointia on haastava toteuttaa. Sen taloudellisten tietojen puuttuessa lopputuloksen onnistumisen kokonaisuutta ei voida täysin arvioida. Projektista tulisi jo etukäteen selvittää kustannukset ja hyödyt, onhan se investointi (Ruuska 2005, 38).

7.3 Lisäresurssia Kylmäkosken vankilan ja Sisä-Suomen poliisin arkeen

Tutkimuskysymyksenämme oli ”Miten vanginkuljetuspilotti vaikutti työhön Kylmäkosken vankilassa ja Sisä-Suomen poliisivankilassa?”. Kuljetuspilotti vaikutti sekä Kylmäkosken vankilan, että Sisä-Suomen poliisin arkeen positiivisella tavalla. Kylmäkosken vankila sai kuljetuspilotin vartijoista lisäresurssia silloin kun kuljetuspilotin vartijoilla ei ollut kuljetustehtäviä. Kuljetuspilotti avusti Kylmäkoskea myös muissa kuljetuksissa. Sisä-Suomen poliisilaitos ja Tampereen poliisivankila saivat keskitettyä resursseja omiin tehtäviinsä käräjäoikeusvalvontojen poistuttua ja kuljetusten vähennyttyä.

Tutkimus osoittaa, että kuljetuspilotin koettiin helpottaneen Kylmäkosken vankilan, Sisä-Suomen poliisin ja Tampereen poliisivankilan arkea. Kuljetuspilotin aikana Kylmäkosken vankila sai lisäresurssia päivittäiseen toimintaansa. Suurimman osan Kylmäkosken vankilan kuljetuksista pystyttiin hoitamaan kuljetuspilotin henkilöstön toimesta. Kun kuljetustehtäviin ei tarvinnut kuljetuspilotin aikana sijoittaa väkeä niin vankilan henkilöstöä saatiin sijoitettua talon sisäisesti eri työtehtäviin paremmin. Kylmäkosken vankila sai lisäresurssia kuljetuspilotin henkilöstöstä ja vastavuoroisesti kuljetuspilotti joutui muutaman kerran lainaamaan henkilöstöä Kylmäkosken vankilan vahvuudesta. Kuljetukset yleisesti vievät resurssia vankilan vahvuudesta, ja kuljetuspilotin aikana tämä helpotti arkea, sillä kuljetuspilotin henkilöstö hoiti kuljetuksia, eikä resurssia jouduttu vähentämään vankilalta. Pilotti helpotti vankilan työpistesijoittelua ja arjen suunnittelemista. Työvuorojen kohdennus ei kuitenkaan täysin tukenut vankilan arkea.

Vangeilla on lainmukaiset päivittäiset toiminnot, jotka ovat pakko toteuttaa, mikäli vanki niin tahtoo. Kyseisiä asioita ovat esimerkiksi ulkoilu tai ruokailu (Vankeuslaki 767/2005). Tutkimuksessa käy ilmi, että vankien lainmukaisten päivittäisten toimintojen toteuttaminen helpottui kuljetuspilotin aikana sillä kuljetuspilotin aikana vankien käräjäoikeusistunto, päivät lyhenivät huomattavasti. Tutkintavankeuslain (768/2005) tutkintavangin kuljetus tulisi suorittaa siten, että kuljetusaika ei olisi kohtuuttoman pitkä. Käräjäoikeuspäivien lyhentyminen helpotti sitä, että vankien ulkoilut ja ruokailut saatiin järjestettyä ilman ylimääräisiä aikatauluun liittyviä toimenpiteitä. Ennen kuljetuspilottia vankien käräjäoikeusistunto päivät saattoivat olla pitkiä ja esimerkiksi ulkoilujen järjestäminen haastavaa.

Tutkimuksessa käy ilmi, että Pirkanmaan käräjäoikeus ei ollut juuri huomannut tuomioistuinvarvointia suorittavan viranomaisen vaihdosta. Alkuun käräjäoikeus oli huolissaan, että kykeneekö Rikosseuraamuslaitos toteuttamaan kuljetukset ajoissa mutta kuljetuspilotti onnistui tehtävässään ja jokainen Rikosseuraamuslaitoksen suorittama kuljetus Pirkanmaan käräjäoikeuteen toteutui ajallaan. Myöskään Pirkanmaan käräjäoikeudessa ei koettu turvallisuustason laskeneen kuljetuspilotin aikana. Kuljetuspilotin aikana vankilan rikostorjunnan kanssa käyty yhteistyö lisääntyi ja kuljetuspilotin aikana havaittiin, että siinä olisi parannettavaa sekä kehitettävää.

Tampereen poliisivankilan vartiointiyksikkö sai päivätoimintaansa eli poliisivankilan toimintaan ja muihin kuljetuksiin lisää resurssia käräjäoikeusvalvontojen päätyttyä kuljetuspilotin aikana. Kuljetuspilotti helpotti poliisivankilaa todella paljon. Käräjäoikeusvalvontojen poistuttua poliisivankilan henkilökunnalle ei tullut uusia tehtäviä vaan he toteuttivat vankilan päivittäisiä toimintoja isommalla henkilöstöresurssilla. Tämän lisäksi he pystyivät keskittymään virkatehtäviensä lisäksi paremmin erityistehtäviinsä. Poliisivankilan yhteyshenkilö kertoi, että työhyvinvoini ja työturvallisuus lisääntyi Tampereen poliisivankilassa kuljetuspilotin aikana. Poliisivankila tarvittaessa avusti ja ohjeisti kuljetuspilotin henkilöstöä ja heidän toimintaansa. Myös poliisivankilan tilat, joissa aikaisemmin on säilytetty Kylmäkosken vankilan vankeja, joilla oli käräjäoikeuden istunto samana päivänä, saatiin varattua vain poliisivankilan omaan käyttöön.

Poliisilain (872/2011) mukaan poliisin ydintehtäviin kuuluvat oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen. Tämän lisäksi poliisin tehtäviin kuuluvat yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen. Tärkeänä yhteiskunnan turvallisuuteen liittyvänä tekijänä poliisi pystyi suorittamaan hälytyskeskuksen antamia hälytystehtäviä ajoissa. Tämä johtuu siitä, että poliisipartioita ei ollut sidottu käräjäoikeudessa suoritettaviin kuljetus- ja valvontatehtäviin, vaan poliisin oma resurssi saatiin kohdennettua poliisin suorittamiin hälytys- ja muihin tehtäviin kansalaisten ja yhteiskunnan järjestyksen ja turvallisuuden takaamiseksi. Poliisin jo itsessään kiireiseen sekä työllistävään arkeen saatiin helpotusta kuljetuspilotin myötä. Hallituksen esityksessä (HE 319/2010 vp) tuodaan ilmi, että sitomalla poliisin resurssia vanginkuljetuksiin kuten tuomioistuinten vartiointitehtäviin, vaarannetaan poliisin perustehtävien suorittamista ja näin ollen ihmisten ja yhteiskunnan turvallisuutta.

Julkisen rahoituksen alaista toimintaa arvioidessa kiinnitetään huomiota vaikuttavuuteen (VTV 2024). Vaikuttavuudella tarkoitetaan onnistumista tavoitteiden saavuttamisessa ja kykyä haluttujen vaikutusten aikaansaamiseksi. Vaikutus voi kohdistua yksittäiseen asiakkaaseen tai yhteiskuntaan. Kun vaikuttavuutta arvioidaan, tulisi ottaa huomioon vaikutukset niin negatiivisessa kuin positiivisessakin mielessä, huomioida jokaisen tavoitteen vaikuttavimmat keinot ja käsittää se, että toiminnan vaikutuksen aikaansaamiseksi on oltava suoritemääriä, mutta niiden laatu ei välttämättä kerro yksiselitteisesti palvelun vaikuttavuudesta.

(Valtionvarainministeriö 2012, 2-11; Kunnallinen työmarkkinalaitos 2005, 100.)

Tutkimuksessamme selvisi, että vanginkuljetuspilotilla oli huomattavia vaikutuksia niin Kylmäkosken kuin Sisä-Suomen poliisivankilan arkeen. Vaikutus kohdistui Kylmäkosken vankilaan resurssien osalta lisäävästi, mutta suurempi vaikutus sillä oli Sisä-Suomen poliisilaitokseen. Yhteiskunnallisena vaikutuksena kuljetuspilotti vaikutti hetkellisesti Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueen poliisipartioiden resurssiin, ja näin ollen yleiseen turvallisuuteen.

8 Pohdinta

Tässä luvussa käsittelemme opinnäytetyöprosessia, omaa ammatillista kehittymistämme, tulosten luotettavuutta ja eettisyyttä sekä tulosten hyödyllisyyttä ja kehitysehdotuksia. Opinnäytetyön tekeminen kehitti meitä tutkijoina ja lisäsi ammattitaitoamme liittyen vanginkuljetukseen. Opinnäytetyö opetti paljon uutta aiheesta, jonka molemmat kuvittelimme tuntevamme. Sen lisäksi ymmärrämme nyt paremmin miten paljon työtä ja aikaa lakimuutoksen taustalla on ja kuinka paljon asioita tulee ottaa huomioon kaikenlaisissa hankkeissa ja projekteissa sekä kuinka pienet yksityiskohdat voivat vaikuttaa suuresti lopputulokseen.

8.1 Opinnäytetyöprosessi ja ammatillinen kehittyminen

Opinnäytetyöhömmä saimme idean jo varhain opintojemme alussa. Yhteinen kiinnostus vanginkuljetukseen ja juuri järjestetty vanginkuljetuspilotti vankilassa, jossa työskentelimme, ohjasivat meidät aiheen äärelle. Lisäksi työn tilannut Kylmäkosken vankila halusi saada myös tietoa, miten kuljetuspilotti vaikutti Kylmäkosken vankilan arkeen sekä sen, miten se koettiin henkilökunnan keskuudessa. Saimme työn tilaajalta hyvin vapaat kädet tutkimuksen toteuttamiseen ja saimme opinnäytetyön tekoon tukea niin rikosseuraamuslaitokselta kuin erityisesti omalta laitokseltamme.

Olimme kumpikin kirjoittamassa ensimmäistä kertaa korkeakoulutasoista opinnäytetyötä ja kohtasimme matkan varrella useita haasteita. Monimuoto-opiskelijoina suoritimme molemmat koulua täyspäiväisen työn ohella, joka aiheutti omanlaista aikatauluhaastetta. Tutkijoina kehityimme opinnäytetyöprosessin aikana paljon. On monia asioita, joita näin jälkepäin ajateltuna tekisimme toisin, jos aloittaisimme tutkimuksen nyt alusta.

Teoreettisen viitekehyksen kokoaminen aiheutti erityisiä haasteita. Tutkimusten ja lähteiden puuttuessa tai ollessa hyvin vähäisiä aiheesta, oli kokonaisuuden hahmottaminen hankalaa. Täydensimme teoreettista viitekehystä asiantuntijahaastatteluilla, jotta saimme aihepiiristä tietoa. Dokumenttien, kuten loppuraportin puuttuessa pilotista, oli haastavaa tehdä johtopäätöksiä pilotin onnistumisesta, mutta kyselyn ja tutkimushaastatteluiden kautta

saimme tarpeellisesti tietoa siitä, kuinka pilotin onnistuminen koettiin henkilöstön osalta. Lisäksi saimme arvokasta tietoa siitä, kuinka vanginkuljetus koetaan ja mitä kaikkea se vaatii ja kehittämisehdotuksia siihen.

Opimme aineiston keräämisen vaiheessa, kuinka suuri merkitys on kysymysten oikeanlaisella ja oikeassa järjestyksessä esittämisellä. Opimme myös, kuinka tärkeää on muotoilla jo alkuun tutkimuskysymykset tarkoitusta palvelevaksi. Aiheen rajaaminen oli alkuun haastavaa, mutta työn edetessä se hahmottui paremmin.

Opinnäytetyöprosessissa teimme paljon yhteistyötä. Kirjoitimme opinnäytetyötä lähes poikkeuksetta aina yhdessä, jolloin saimme pohdittua aihetta yhdessä. Yhdessä työskentely helpotti meidän kohdallamme opinnäytetyöprosessin toteutusta ja etenemistä. Tulosten tulkinta ja johtopäätösten tekeminen oli helpompaa, kun kävimme yhdessä aineistoa läpi, jolla uskomme saaneemme vähennettyä virhetulkintojen määrää.

Saimme opinnäytetyöprosessin aikana hyviä verkostoitumismahdollisuuksia ja pääsimme vierailemaan uusissa paikoissa. Saimme nähdä uusien vanginkuljetusajoneuvojen valmistusprosessia ja pääsimme useampaan laitokseen vierailemaan. Keskustelimme useamman viranomaisen kanssa aiheesta ja saimme vaihdettua ajatuksia niin opinnäytetyön aiheeseen liittyen kuin muihinkin tärkeisiin ja ajankohtaisiin teemoihin.

8.2 Luotettavuus ja eettisyys

Huomasimme hyvinkin varhain, että monimenetelmällisen tutkimusmenetelmän käyttö on selkeästi työläämpi kuin mitä ajattelimme. Tutkimusmenetelmänä se oli myös molemmille uusi, joten opettelemista oli. Tutkimuksia kumpikaan meistä ei ole paljoa tehnyt, joten jouduimme perehtymään aiheeseen paljon, ja nyt vielä kahden menetelmän verran. Koemme kuitenkin, että tässä tutkimuksessa kahden eri menetelmän käyttö oli perusteltua ja se kantoi haluamaamme tulosta.

Teoriapohjaan aineistoa oli osittain haastavaa hankkia. Havaitimme, että vertaisarvioitua tutkimusta tai tutkimuksia ylipäättänsä vanginkuljetuksesta on tehty hyvin vähän. Tämän vuoksi aineistoa hankimme itse keräten sitä useista eri viranomaislähteistä yhdistellen ja haastatteluista. Vanginkuljetusta koskevaa lainsäädäntöä on pyritty useampaan kertaan uudistamaan, jonka vuoksi aineistoa löytyi useasta eri lähteestä. Jouduimme punnitsemaan ja rajaamaan, mitkä lähteet palvelivat meitä parhaiten ja olivat ajantasaisimpia. Tutkimusten vähäisen määrän tiedostamme vaikuttavan oman tutkimuksemme luotettavuuteen.

Tutkimusten lisääminen aiheesta olisi tarpeellista, mutta teemaan liittyy hyvin paljon salassa pidettäviä asioita, esimerkiksi kuljetuksen tarkemmat tekniset ja taktiset toimintatavat, joten tutkimuksen julkisuus voi olla haastavaa määritellä. Itse koimme haasteelliseksi alussa

sen, mitä kaikkea tietoa voimme käyttää julkisessa opinnäytetyössä. Päätimme että kaikki aineistomme ovat julkisista lähteistä, ja ettemme käsitteisi salassa pidettävää tietoa. Esimerkiksi kuljetuskaluston ja taktiseen toimintaan liittyviä osia emme halunneet sisällyttää opinnäytetyöhömmen ollenkaan, ja tämän vuoksi jouduimme karsimaan aineistoa ja harkitsemaan tarkkaan kaikki kirjoittamamme teksti.

Kirjoitimme opinnäytetyötä lähes poikkeuksetta kahdestaan, eli olemme käyneet yhdessä läpi jokaisen tutkimuksen kohdan, joka lisää tulosten luotettavuutta. Työskentelemme molemmat vankilassa, jossa kuljetuspilotti ja tutkimus toteutettiin, joka omalta osaltaan auttaa hahmottamaan kokonaisuutta, mutta osaltaan tuo haastetta objektiivisuuteen. Haastattelemamme henkilöt olivat osaltaan myös meille tuttuja, joka auttoi meitä aineiston analyysissä mm. puheen sävyjen tulkinnassa.

Hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti olemme pyrkineet opinnäytetyössämme noudattamaan luotettavuutta, rehellisyyttä, vastuunkantoa ja arvostusta (TENK 2023, 11). Olemme pyrkineet avaamaan tutkimuksemme kaikki vaiheet mahdollisimman läpinäkyvästi, jotta opinnäytetyömme olisi luotettava.

8.3 Tulosten hyödyllisyys ja kehittämis ehdotukset

Tavoitteena vuonna 2020 aloitetulla hankkeella vanginkuljetuslainsäädännön uudistamisesta on toteuttaa vanginkuljetusjärjestelmä, joka on taloudellinen, tehokas ja turvallinen. Kuljetettavien kohtelun ja olosuhteiden parantaminen sekä kuljetusviranomaisten työnjaon selkeyttäminen ovat myös uudistuksen taustalla. Vanhentuneen lainsäädännön lisäksi vanginkuljetuksen haasteita ovat kohtuuttoman pitkä kesto kuljetuksissa, osittain puutteelliset kuljetusvälineet, tiedonkulun ongelmat, kuljetettavien olosuhteet ja tarvittava terveydentilan huomiointi. (Oikeusministeriö 2024.) Kylmäkosken vankilassa toteutetun vanginkuljetuspilotin toteuttamat vanginkuljetukset olivat kokemusten mukaan tehokkaita ja turvallisia. Kuljetusviranomaisten työnjako selkeni ja syventyi kuljetuspilotin aikana. Kuljetettavien olosuhteet paranivat muun muassa käräjäoikeuspäivien lyhentymisen myötä.

Vanginkuljetuslaki täyttää pian sata vuotta, joten se kaipaa pikaista päivittämistä. Muu vankeutta ja vankeja koskeva lainsäädäntö on päivittynyt ja osa useampaan kertaan, vaikka kuljetusta koskevaan lainsäädäntöön ei ole saatu päivitystä. Maailma on muuttunut huomattavasti sadan vuoden aikana ja tämänhetkinen toimintaa ohjaava laki on vanhentunut, eikä palvele nykypäivän tarpeita. Esimerkiksi rikollisuuden kenttä on muuttunut ja pohjoismaista on raportoitu aseellisista vangin vapauttamisista sekä niiden yrityksistä. Olisi siis tärkeää, että Suomessa toteutettavien vanginkuljetuksien turvallisuuteen kiinnitettäisiin huomiota esimerkiksi laadukkaalla koulutuksella sekä kuljetuksia tukevalla nykyaikaisella lainsäädännöllä. Rikosseuraamusalan koulutuskeskuksessa järjestetty

rikosseuraamusalan perustutkinto antaa vanginkuljetustehtäviä suorittaville virkamiehille hyvät lähtökohdat toteuttaa kuljetukset turvallisesti sekä lainmukaisesti.

Tutkimuksen kautta saimme hyvän käsityksen siitä, miten Kylmäkosken vankilassa kyetään vastaamaan lisääntyvään vanginkuljetukseen. Rikosseuraamuslaitoksella on valtakunnallinen henkilöstöresurssi ongelma ja Kylmäkosken vankila ei ole tässä poikkeus. Kylmäkosken vankilassa on ammattitaitoista henkilökuntaa, mutta lisärahoitusta ja lisäresurssia tarvitaan, jotta Kylmäkosken vankila pystyy toteuttamaan vanginkuljetukset tulevaisuudessa niiden vaatimalla tehokkuudella. Tutkimus osoitti sen, että Kylmäkosken vankilassa on hyvät henkilökohtaiset suhteet Tampereen poliisivankilan kanssa. Viranomaisyhteistyön parantamisen lähtökohdat ovat siis hyvällä tasolla.

Tutkimuksessa käy ilmi, että rikosseuraamusalan koulutus on arvostettua. Rikosseuraamusalan oma tutkintokoulutus on tarpeellinen päivittäisessä vankityöskentelyssä.

Vanginkuljetustehtävät ovat yksi Rikosseuraamuslaitoksen vaativimmista työtehtävistä, sillä kuljetusten aikana tulee ottaa lukuisia asioita huomioon. Rikosseuraamusalan perustutkinnolta saadaan hyvä tietoperusta vangin oikeuksiin, virkamiehen velvollisuuksiin sekä tarvittava tieto sekä taitoja suoritua kuljetustehtävistä hyvin. Vanginkuljetustehtävissä hyvä lain, ohjeiden sekä määräysten tietäminen on tärkeää. Lisäksi voimankäyttöön liittyvät koulutukset ja taidot korostuvat vankilan muurien ulkopuolella tapahtuvassa toiminnassa. Voimankäyttötilanteissa vankilan ulkopuolella tulee ottaa myös siviilien turvallisuus huomioon. Rikosseuraamusalan tutkintokoulutus tuo Rikosseuraamuslaitoksella valvontahenkilöstölle hyvää sekä tarpeellista tietotaitoa. On tärkeää, että kaikilla olisi samanlainen alan koulutus, jotta työskentely tapahtuu ammattitaitoisesti sekä lainmukaisesti. Tutkimus osoittaa, että niin kuljetuspilotissa, kun kaikissa muissakin vanginkuljetuksissa, henkilökunnalla nähtäisiin hyväksi olla vaativiin kuljetuksiin liittyvä koulutus.

Tutkimuksessa käy ilmi, että olisi hyvä pilotoida videoyhteyksillä tapahtuvia käräjäoikeudenistuntoja sekä poliisin suorittamia kuulusteluja. Pilotoinnilla voitaisiin lisätä kyseisten tapahtumien määrää ja saada tuloksia niiden toimivuudesta sekä tehokkuudesta. Näin saataisiin vähennettyä ajokilometrejä ja kokeiltua niiden toimivuutta. Etäyhteyksillä tapahtuvat kuulustelut eivät aina tietenkään ole ideaaleja, mutta niiden lisääminen tarkoituksenmukaisissa tapauksissa voisi olla hyödyllistä sellaisten vankiloiden osalta, joista on pidempi matka poliisilaitoksille tai muihin kuulusteluiden suorittamisen paikkoihin. Lisäksi se helpottaisi lakimuutosten myötä lisääntyvää vankien kuljettamista sekä viranomaisten välistä yhteistyötä.

Vanginkuljetustoiminnan lisääntymisen myötä laitoksissa, joissa kuljetuksia tapahtuu paljon, voisi olla hyödyllistä olla kuljetuksia järjestävä sekä organisoiva oma rikosseuraamusesimies. Laitoksissa kuljetuksiin varattu oma rikosseuraamusesimies saisi rauhassa organisoitua

kuljetuksia eikä vastuu olisi esimerkiksi laitoksen päivystävällä rikosseuraamusesimiehellä, jolla on vastuullaan myös vankilan arjen organisointi.

Rikosseuraamuslaitoksen vankilaverkko on laaja. Esimerkiksi pohjoisessa sijaitseissa vankiloissa kulkuyhteydet sekä vanginkuljetukset ovat kilometrimääräisesti pitkiä. Esimerkiksi Ruotsissa on käytössä oma valtakunnallinen kuljetusyksikkö, joka hoitaa pääsääntöisesti vankien kuljetustehtäviä. Lakimuutoksen myötä Rikosseuraamuslaitoksen kuljetustehtävien lukumäärä tulee nousemaan nykyistä suuremmaksi. Kuljetuksiin erikoistunut yksikkö voisi helpottaa vanginkuljetusten tehokkaampaa suunnittelua ja toteutusta. Myös sitä kautta viranomaisyhteistyö voisi parantua ja poliisin suorittamat vanginkuljetukset minimoitua. Tässä kuitenkin haastavuutta lisää nykyisen vankilaverkoston suuret välimatkat.

Yhtenä tavoitteena pääministeri Petteri Orpon hallituksessa on varmistaa poliisin resurssin riittävyys. Tämän takia on tarkoituksena lisätä poliisin operatiivisen toiminnan henkilöstömäärää. Rikosseuraamuslaitoksella ei ole tarpeeksi resursseja vanginkuljettamisen siirtämiseen täysin pois poliisilta johtuen esimerkiksi henkilöstön saatavuusvaikeuksista sekä siitä, että vankilaverkosto ei ole tarpeeksi tiheä, että kuljetustoiminta olisi tarkoituksenmukaisesti järjestettävissä ilman poliisin avustusta. Poliisin suorittamat vankikuljetukset liittyvät myös paljon poliisin suorittamiin esitutkintoihin. Kyseiset syyt ovat niitä, miksi lainsäädännön muutosta tullaan esittämään siten, että kaikki vanginkuljetustehtävät eivät siirry pois poliisilta muille kuljetusviranomaisille. (Luonnos lakiesitykseksi 2024, 29.) Rikosseuraamuslaitoksen valtakunnallisen henkilöstön riittävyysshaasteen vuoksi olisi tärkeää ottaa huomioon vankiloiden päivittäisen toiminnan turvaaminen, eli mikäli henkilöstöä kuluu kuljetuksiin, tulisi tämä resursoinnissa huomioida. Toistaiseksi kaikkea vanginkuljetusta ei siis tulisi kokonaisuudessaan siirtää Rikosseuraamuslaitoksen tehtäväksi, mutta viranomaisten työnjaon tarkentaminen ja viranomaisyhteistyön lisääminen olisi tarpeen. Lisäksi poliisin resurssien riittävyyden varmistamiseen tulisi liittyä Rikosseuraamuslaitoksen resurssien riittävyyden varmistamiseen.

Vanginkuljetukset kuluttavat Rikosseuraamuslaitoksen resurssia paljon. Kuljetuksia hankaloittavat erilaiset vankityypit esimerkiksi yhteydenpidon rajoituksiin määräytyt tutkintavangit, naisvangit sekä alaikäiset vangit. Naisvankien kuljettamisessa on omat haasteensa. Kuljetukselle tulisi varata vähintään yksi naispuolinen virkamies, jotta kuljetusten aikana toiminta olisi hienotunteisuusperiaatteen mukaista. Alaikäinen vanki on aina pidettävä erillään täysi-ikäisistä vangeista. Esimerkiksi alaikäisen ja täysi-ikäisen vangin kuljettaminen samanaikaisesti on haasteellista, mutta toteutettavissa oleva asia esimerkiksi hyvin osastoiduilla vanginkuljetusajoneuvoilla. Lisäksi tärkeää on se, että vanginkuljetus ei vaarana poliisin suorittamaa esitutkintaa. Yhteydenpidon rajoitukset ovat haastava toteuttaa kuljetusten aikana.

Vanginkuljetuspilotin piti kestää vuoden. Nyt se toteutettiin siten, että se kesti vain puolivuotta. Herää kysymys, mitä kaikkea tietoa olisi voitu saada enemmän irti, mikäli pilotti olisi kestänyt vuoden. Tutkimuksessa käy ilmi, että suurempia, montaa vankia koskevat käräjäoikeuden istunnot eivät toteutuneet kuljetuspilotin aikana. Kyseisten tapahtumien kautta olisi saanut enemmän tietoa siitä, että riittääkö Rikosseuraamuslaitoksen resurssi hoitamaan sen tasoisia suuria resurssimääriä kuluttavia tilanteita. Myös vaativia saattovartiointi tehtäviä ei toteutettu kuljetuspilotin aikana.

Vanginkuljetuksesta löytyy huonosti tutkimuksia. Aiheen tarkempi tutkiminen mahdollistaisi mahdollisimman tehokkaan, taloudellisen ja turvallisen vanginkuljetusjärjestelmän, jossa käytännöt olisivat yhtenäiset. Laitosten erilaiset kuljetuksiin liittyvät tarpeet tulisi ottaa huomioon. Myös vanginkuljetuspilottia voisi tutkia tarkemmin, varsinkin sen jälkeen, kun sen loppuraportti on tehty ja kaikki asianmukainen tieto on kerätty.

Lähteet

Painetut

Alasuutari, P. 2014. Laadullinen tutkimus 2.0 5. painos. Tampere: Osuuskunta Vastapaino.

Hakala, J. 2018. Toimivan tutkimusmenetelmän löytäminen. Teoksessa: J. Aaltola & R. Valli. 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1: Metodien valinta ja aineistonkeruu: Virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. 5. uudistettu painos. Jyväskylä: PS-Kustannus, 14-26.

Heikkilä, T. 2008. 7. painos. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita.

Hirsjärvi, S & Hurme, H. 2022. Tutkimushaastattelu. E-kirja. Helsinki: Gaudeamus.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2013. Tutki ja kirjoita. 18. painos. Porvoo: Bookwell Oy.

Kunnallinen työmarkkinalaitos. 2009. Yhteistoiminta ja työelämän kehittäminen kunta-alalla. Sopimuksia ja suosituksia yhteistoiminnasta, tuloksellisuudesta, henkilöstöjohtamisesta ja työhyvinvoinnista. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.

Liukkonen, P. 2008: Henkilöstön arvon mittaaminen. Helsinki: Talentum Media Oy.

Mankki, V & Vilka, H. 2024. Johdatus monimenetelmä tutkimukseen. Jyväskylä: Santalahti-kustannus.

Tuomi, J & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. E-kirja. Helsinki: Tammi.

Vilka, H. 2015. Tutki ja kehitä. 4. painos. Jyväskylä: PS-Kustannus.

Sähköiset

Alatalo, I.A. 2003. Selvitys vanginkuljetuksen nykytilasta. Lausuntoja ja selvityksiä 2003:22. Oikeusministeriö. Helsinki.
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75879/omls_2003_22.pdf?sequence=1

Eurooppalaiset vankeinhoitosäännöt 2020. Viitattu 2.5.2024.
https://www.rikosseuraamus.fi/material/collections/20210511151538/7QDxBFdo9/Eurooppalaiset_vankeinhoitosaannot.pdf

Edilex. Laki vankien kuljetuksesta 220/1925. Viitattu 4.4.2024.
<https://www.edilex.fi/lainsaadanto/19250220#P1>

Eduskunta. 2024. Oikeudelliset verkkopalvelut. Viitattu 4.4.2024.
https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/kotimaiset-oikeuslahteet/Sivut/Oikeudelliset-verkkopalvelut.aspx

European Committee for the Prevention of Torture and Inhuman or Degrading Treatment or Punishment (CPT). 2021. Report to the Finnish Government on the visit to Finland carried out by the European Committee for the Prevention of Torture and Inhuman or Degrading Treatment or Punishment (CPT). Council of Europe. <https://rm.coe.int/1680a25b54>

HE 319/2010. Hallituksen esitys Eduskunnalle vanginkuljetusta koskevaksi lainsäädännöksi. Viitattu 7.5.2024.

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/he_319+2010.pdf

HE 320/2010. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi vanginkuljetuksen hankkimisesta yksityiseltä palveluntuottajalta. Viitattu 5.4.2024.

<https://www.edilex.fi/he/fi20100320.pdf>

HE 43/2010 vp. Hallituksen esitys vanginkuljetusta koskevaksi lainsäädännöksi.

Hallitusvaliokunnan lausunto. Viitattu 15.4.2024.

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Lausunto/Documents/havl_43+2010.pdf

Juvakka, M. 2021. Vankien asuttamiseen vaikuttavat tekijät Kylmäkosken vankilassa.

Opinnäytetyö. Laurea-ammattikorkeakoulu.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/493900/%28Juvakka_Mika.pdf%29..pdf?sequence=2&isAllowed=y

Kirilov, K. 2021. Tutkintavankien vankiloihin sijoittamista ja vanginkuljetusta koskevan

lainsäädännön uudistaminen: tutkintavankien sijoittamista pohtivan työryhmän loppuraportti.

Rikosseuraamusalan monisteita 6/2021. Rikosseuraamuslaitos.

[https://www.rikosseuraamus.fi/material/collections/20211119081227/7UvcoRpUP/2021-6_Tutkintavankien_sijoittamista_pohtivan_tyoryhman_loppuraportti.pdf](https://www rikosseuraamus.fi/material/collections/20211119081227/7UvcoRpUP/2021-6_Tutkintavankien_sijoittamista_pohtivan_tyoryhman_loppuraportti.pdf)

Luonnos lakiesitykseksi vanginkuljetuksesta ja eräksi siihen liittyvistä laeista. 31.1.2024.

Oikeusministeriö. Viitattu 29.4.2024. https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/851ebafc-22fc-4bb4-8018-818a67f24d6f/b6b7cb1e-618d-4d9c-859c-a793da151274/MIETINTO_20240219082104.docx

Mäenpää, O. 2020. Julkinen valta ja oikeusvaltio. Oikeuden perusteet, Nro 2. Helsingin yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta, Helsinki. Viitattu 26.4.2024.

<https://helda.helsinki.fi/server/api/core/bitstreams/13a432ba-00bd-4ad5-abf8-b12c4f16603b/content>

Oikeusministeriö. 2024. Vanginkuljetuslainsäädännön uudistaminen. Viitattu 15.4.2024.

<https://oikeusministerio.fi/hanke?tunnus=OM017:00/2020>

Pakkokeinolaki 806/2011. Viitattu 27.11.2023.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110806>

Poliisi. 2023. Sisä-Suomen poliisilaitos. Viitattu 26.11.2023. <https://poliisi.fi/sisa-suomen-poliisilaitos>

Poliisilaki 872/2011. Viitattu 2.5.2024. <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110872>

Päivärinta, T. 2019. Perehdyttäminen uuteen työhön osana työn kehittämistä Kylmäkosken vankilassa. Kylmäkosken vankilan perehdytysopas. Opinnäytetyö. Laurea-ammattikorkeakoulu. Vantaa.

<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/170749/ONTP%E4iv%E4rintaTimo.pdf;jsessi-onid=B16569314D4AAC5A6AC9B1CA448099AB?sequence=3>

Rikosseuraamusalan koulutuskeskus. 2022. Pääsyaatimukset. Viitattu 26.11.2023.

https://rskk.fi/fi/index/perustutkinto_1/opiskelijavalinta/paasyvaatimukset.html#

Rikosseuraamuslaitos. 2022. Rikosseuraamuslaitoksen tilastoja 2022. Viitattu 26.3.2024.

https://www.rikosseuraamus.fi/material/sites/rise_ ja_rskk_yhteiset/dokumentit/p8tplmq0/RISE_Tilastollinen_vuosikirja_2022_FI.pdf

Rikosseuraamuslaitos. 2020. Rikosseuraamuslaitos. Viitattu 5.10.2023

<https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/rikosseuraamuslaitos.html>

- Rikosseuraamuslaitos. 2022a. Kylmäkosken vankila. Viitattu 5.10.2023
<https://rikosseuraamus.fi/fi/index/toimipaikatjayhteystiedot/vankilat/kylmakoskenvankila.html>
- Rikosseuraamuslaitos. 2022b. Vanginkuljetus. Viitattu 22.2.2024.
<https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/seuraamukset/vankiloissatehtavatyo/vanginkuljetus.html>
- Rikosseuraamuslaitos. 2023a. Rikosseuraamuskeskukset. Viitattu 5.10.2023
<https://rikosseuraamus.fi/fi/index/yhteystiedot/rikosseuraamuskeskukset.html>
- Rikosseuraamuslaitos. 2024a. Organisaatio. Viitattu 31.3.2024.
<https://www.rikosseuraamus.fi/fi/index/rikosseuraamuslaitos/organisaatio.html#>
- Rikosseuraamuslaitos. 2024b. Arvot ja strategia. Viitattu 29.3.2024.
<https://www.rikosseuraamus.fi/fi/aindex/rikosseuraamuslaitos/arvot.html#>
- Rikosseuraamuslaitos. 2024c. Ammattina vartija. Viitattu 29.3.2024.
https://www.rskk.fi/fi/index/perustutkinto_1/ammattinavartija.html
- Räty, E. 2021. Tukena rikollisuudesta irrottautumisesta: opas Tampereen poliisivankilan vapautensa menettäneille. Opinnäytetyö. Laurea ammattikorkeakoulu. Vantaa. Viitattu 9.4.2024.
https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/507951/Raty_Emlia.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Sisäministeriö. 2023. Hallinnonala. Viitattu 26.11.2023.
<https://intermin.fi/ministerio/hallinnonala>
- Syyttäjälaitos. 2024. Esitutkinta. Viitattu 4.4.2024. <https://syyttajalaitos.fi/esitutkinta>
- Tuomioistuinlaitos. 2021. Tuomioistuimet. Viitattu 22.2.2024.
<https://oikeus.fi/tuomioistuimet/fi/index/tuomioistuinlaitos/tuomioistuimet.html>
- Tuomiosituinlaitos. 2024a. Tuomioistuinlaitos. Viitattu 22.2.2024.
<https://oikeus.fi/tuomioistuimet/fi/index.html>
- Tuomioistuinlaitos. 2024b. Pirkanmaan käräjäoikeus. Viitattu 29.3.2024.
<https://oikeus.fi/karajaoikeudet/pirkanmaankarajaoikeus/fi/index.html>
- Tutkintavankeuslaki 768/2005. Viitattu 31.1.2023
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050768>
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2023. Hyvä tieteellinen käytäntö (HTK). Viitattu 2.5.2024.
https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf
- Uuranmäki, T. 2013. Vanginkuljetusajoneuvo VW Transporter, käytettävyys ja käyttö. Opinnäytetyö. Laurea-ammattikorkeakoulu. Vantaa. Viitattu 26.11.2023
- Valtioneuvoston asetus vankeudesta 548/2015. Viitattu 4.4.2024
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150548>
- Valtiontalouden tarkastusvirasto (VTV). 2024. Mitä tehokkuus merkitsee valtionhallinnossa? Viitattu 26.4.2024. <https://www.vtv.fi/muut-artikkelit/mita-tehokkuus-merkitsee-valtionihallinnossa/>
- Valtiovarainministeriö. 2012. Tuloksellisuusajattelu ja tuloksellisuuden arviointi vaikuttavuus- ja tuloksellisuusohjelmassa. Ohje. Viitattu 26.4.2024.

<https://vm.fi/documents/10623/360860/Liite+2+Tuloksellisuusajattelu+ja+tuloksellisuuden+arvoointi+vaikuttavuus+ja+tuloksellisuusohjelmassa.pdf/4845b4c7-c700-4a3c-9c01-07d3903ffbf8>

Vankeuslaki 767/2005. Viitattu 2.1.2024.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050767>

Vanginkuljetusasetus 165/1954. Viitattu 4.4.2024.
<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1954/19540165>

Yhdistyneiden kansakuntien vankeinhoidon vähimmäissäännöt Nelson Mandela säännöt 2017. Rikosseuraamuslaitoksen julkaisu. Viitattu 2.5.2024.
https://www.rikosseuraamus.fi/material/attachments/rise/julkaisut-muut/MZQ5slnl7/Vankeinhoidon_va776himma776issa776a776nno776t_low.pdf

Julkaisemattomat lähteet

Kirilov, K. 2024. Asiantuntijahaastattelu. 17.4.2024. Hämeenlinnan vankila. Hämeenlinna.

Makkonen, S. 2024a. Asiantuntijahaastattelu. 23.4.2024. Sisä-Suomen poliisilaitos. Tampere

Makkonen, S. 2024b. Poliisivankilan työntekijän sähköpostiviesti 23.4.2024. Sisä-Suomen poliisilaitos. Tampere.

Kuviot

Kuvio 1: Rikosseuraamuslaitoksen organisaatio (Rikosseuraamuslaitos 2024a).	8
Kuvio 2: Tutkimusasetelma	26
Kuvio 3: Kuljetuspilotin aiheuttamat lisätyöt/ylityöt (n=32)	37
Kuvio 4: Kuljetuspilotin henkilöstömäärän oikeinmitoitus (n=32)	40
Kuvio 5: Kuinka monta vartijaa kuljetuspilottiin (n=32)	41
Kuvio 6: Kuljetuspilotin rekrytointi (n=32)	43
Kuvio 7: Koulutusvaatimuksena rise-ala (n=32)	45
Kuvio 8: Täydennyskoulutus (n=32)	47
Kuvio 9: Tarve rikosseuraamusesimiehelle (n=32)	47
Kuvio 10: Tarkoituksen ja toiminnan selkeys (n=32)	49

Taulukot

Taulukko 1: Esimerkki laadullisen aineiston analyysimenetelmän käytöstä.....	32
Taulukko 2: Tutkimusaineistojen integrointi esimerkki.....	33

Liitteet

Liite 1: Tutkimuslupa	79
Liite 2: Saatekirje internet-kyselyyn	81
Liite 3: Haastateltavan suostumuslomake	82
Liite 4: Teemahaastattelurunko	84
Liite 5: Internet-kysely	86

Liite 1: Tutkimuslupa

15.3.2024

Tutkimuslupahakemuksen tulee sisältää ainakin seuraavat seikat.
 Tarvittaessa voit antaa lisätietoja liitteessä

Nimi: Sanna-Sofia Tarvainen ja Topias Sarin	
Tehtävä/virka-asema/oppiarvo: Vartija	
Osoite:	
Puhelinnumero:	
Sähköposti: sanna-sofia.tarvainen@om.fi & topias.sarin@om.fi	
Päiväys: 15.3.2024	
Työn [tutkimuksen, opinnäytetyön, jatkotutkinnon] tekijä/t:	Sanna-Sofia Tarvainen ja Topias Sarin
Koulutusohjelma/ korkeakoulu/ yliopisto:	Laurea ammattikorkeakoulu, rikosseuraamusalan sosionomi -tutkinto
Toimipiste:	Tikkurila (Ratatie 22, 01300 Vantaa)
[tutkimuksen, opinnäytetyön, jatkotutkinnon] Ohjaaja/ohjaajat:	Antti Hamari
Työn/tutkimuksen nimi:	Kylmäkosken vankilan kuljetuspilotti
Tavoitteet/ tutkimusongelma:	<p>Opinnäytetyön aiheena on Kylmäkosken vankilassa 1.11.22-30.4.23 järjestetty kuljetuspilotti. Haluamme selvittää, kuinka kuljetuspilotti vaikutti sekä Kylmäkosken vankilan, että poliisin resursseihin ja niiden kohdistamiseen. Pyrimme myös selvittämään, kuinka viranomaisyhteistyö toteutui ja minkälaista vaikutusta pilotilla oli turvallisuuden osalta. Mitkä asiat onnistuivat pilotissa ja missä olisi vielä kehitettävää.</p> <p>Pääkysymys: Miten kuljetuspilotti toimi Kylmäkosken vankilassa? Täydentävät kysymykset: Oliko kuljetuspilotin toiminta taloudellisesti ja resurssien kannalta optimaista? Miten kuljetuspilotti konkreettisesti vaikutti työhön Kylmäkosken vankilassa ja Sisä- Suomen poliisivankilassa?</p>

Laurea-ammattikorkeakoulu

Tutkimuslupahakemus

2 (2)

15.3.2024

<p>Tarvittavien tietojen / aineistojen määrittely: Tarkka rajausta mitä tietoja tarvitaan, missä tiedostomuodossa ne tarvitaan ja miten tiedot toimitetaan tutkimusluvan hakijoille:</p>	<p>Tiedonkeruun menetelmänä toimivat haastattelut ja kyselylomake. Kyselylomake toteutetaan Microsoft formsin avulla internet -kyselynä, joka lähetetään Kylmäkosken vankilassa valvontatehtävissä toimiville. Haastattelut toteutetaan teemahaastatteluna yksilohaastatteluina. Haastattelemme Kylmäkosken vankilan koordinoijaa, Tampereen poliisivankilan koordinoijaa ja kuljetuspilotin johtavassa asemassa toimivaa henkilöä.</p>
<p>Aikataulu (noin kahden kuukauden tarkkuudella):</p>	<p>Helmikuu 2024: Suunnitelmaseminaari. Maaliskuu 2024: Kyselylomakkeen lähetyksen ja haastatteluiden teko. Huhtikuun ja toukokuun aikana 2024: tutkimustulosten raportointi ja opinnäytetyön saaminen julkaistavaan muotoon ja esittäminen seminaarissa</p>
<p>Liitteet (edellytetään: tutkimussuunnitelma, kyselylomake, teemahaastattelurunko, tietosuojaseloste, jne.):</p>	<p>Tutkimussuunnitelma, teemahaastattelurunko, kyselylomake.</p>
<p>Päätöksentekijä täyttää</p>	<p>Tutkimuslupa myönnetään <input checked="" type="checkbox"/> Tutkimuslupaa ei myönnetä <input type="checkbox"/></p> <p>Perusteet Kuljetuspilotin tarkempi tarkastelu ja tutkimuksen edesauttaa tulevaa vankien kuljetusta ja aineistoa.</p>
<p>Päätöksentekijä nimi ja päivämäärä</p>	<p>Kv 19.3.24 Harri Rämö yksikönpäällikkö</p>

Tutkimusluvan myöntämisen ja tietojen/aineiston luovuttamisen ehtona on se, että tutkimuksen/selvityksen tekijä sitoutuu huolehtimaan tietojen käsittelystä ottaen huomioon henkilötietojen käsittelyä ja yksityisyyden suojaa koskevan lainsäädännön. Tutkimuksen/selvityksen tekijä on velvollinen käyttämään tietoja/aineistoa luottamuksellisesti ja ainoastaan tämän tutkimuksen/selvityksen tekemiseksi sekä turvaamaan tarkastelemissaan henkilöiden intimitteetin ja anonymiteetin. Tutkimuksen/selvityksen toteuttamisen jälkeen aineisto hävitetään asianmukaisella tavalla.

Jos tutkimuksessa syntyy henkilötietoja koskeva rekisteri, tulee liitteenä olla myös EU:n yleisen tietosuojasetuksen 13 ja 14 artiklojen mukainen tietosuojaseloste. Tarvittaessa hakemuksen liitteenä tulee olla myös tutkimuseettinen ennakoarviointilausunto.

Tutkimusluvan hakija toimittaa myönteisen päätöksen henkilölle, joka vastaa aineiston luovuttamisesta Laurea-ammattikorkeakoulun sovelluksesta. Tässä yhteydessä tutkimusluvan saanut sopii myös esim. kyselyjen lähettämisen käytännön toteuttamisesta.

Liite 2: Saatekirje internet-kyselyyn

Opiskelemme Laurea ammattikorkeakoulussa rikosseuraamusalan sosionomi -tutkintoa. Teemme tutkimusta koskien Kylmäkosken vankilassa toteutettua vanginkuljetuspilottia.

Opinnäytetyö toteutetaan kyselytutkimuksena, johon kutsumme teidät osallistumaan. Osallistuminen merkitsee oheisen kyselylomakkeen täyttämistä ja palauttamista. Osallistuminen kyselyyn on vapaaehtoista ja luottamuksellista. Teillä on mahdollisuus saada apua kyselylomakkeen täyttämiseen tutkimuksen tekijöiltä.

Tutkimuksen tekemiseen on saatu asianmukainen lupa. Antamanne vastaukset käsitellään nimettöminä ja ehdottaman luottamuksellisesti. Kenenkään vastaajan tiedot eivät paljastu tuloksissa. Kyselyyn vastaamiseen on aikaa kaksi viikkoa.

Ohessa lähetämme linkin kyselyyn. Jos osallistutte kyselyyn, pyydän teitä palauttamaan kyselylomakkeen 3.4.2024 mennessä.

Opinnäytetyöni ohjaajana toimii Antti Hamari Rikosseuraamusalan koulutuskeskuksesta. Opinnäytetyö tullaan julkaisemaan Internetissä osoitteessa www.theseus.fi.

Ystävällisin terveisin,

Sanna-Sofia Tarvainen & Topias Sarin

Laurea ammattikorkeakoulu

Liite 3: Haastateltavan suostumuslomake



SUOSTUMUS OPINNÄYTETYÖHÖN OSALLISTUMISEEN

Laurea-ammattikorkeakoulu, Tikkurilan kampus
 Sosionomi, Rikosseuraamusala
 Opinnäytetyö

Opinnäytetyö toteutetaan noudattaen tutkimuseettisen neuvottelukunnan määrittelemää hyvää tieteellistä käytäntöä (Hyvä tieteellinen käytäntö ... 2012). Olen saanut kirjallista tietoa opinnäytetyön sisällöistä, sen tavoitteista sekä nähnyt opinnäytetyöhön liittyvät teemahaastattelun teemat ja/tai kysymykset (ks. lopussa)

- Suostun vapaaehtoisesti osallistumaan opinnäytetyön haastatteluun
- Henkilötietoja ei kerätä, joten tutkimusrekisteriä ei synny
- Antamiani vastauksia ei voi yhdistää minuun jälkikäteen opinnäytetyön kirjallisessa tuotoksessa
- Kaikki vastaustiedot ovat luottamuksellisia

Minulle on selvitetty opinnäytetyön tarkoitus ja siinä käytettävät tiedonkeruun (kuten haastattelu/videointi/valokuvaaminen/ääninauhoitteet) ja tutkimusmenetelmät. Olen tietoinen siitä, että opinnäytetyöhön osallistuminen on vapaaehtoista. Olen myös tietoinen siitä, että opinnäytetyöhön osallistuminen ei aiheuta minulle minkäänlaisia kustannuksia.

Suostun siihen, että minua haastatellaan ja haastattelussa antamiani tietoja ja tiedonkeruussa saatua materiaalia

(kuten videointi/valokuvaaminen/ääninauhoitteet) käytetään kyseisen opinnäytetyön tarpeisiin sekä sen loppuraportointiin/esittämiseen. Voin halutessani keskeyttää opinnäytetyöhön osallistumisen milloin tahansa ilman, että minun täytyy perustella keskeyttämistäni.

Päiväys ja paikka _____

Opinnäytetyöhön osallistuvan haastateltavan allekirjoitus ja nimenselvennys

Opinnäytetyön tekijän allekirjoitus ja nimenselvennys

Opinnäytetyön tekijän allekirjoitus ja nimeselvennys

(Vastaajien tiedot eivät tule näkyviin, suostumuslomakkeet kansioidaan ja säilytetään lukitussa tilassa)

Liite 4: Teemahaastattelurunko

Kuljetuspilotin suunnittelijan haastattelu

- koordinoijan työtehtävät
- oliko riittävästi vartijoita varattu pilottiin / monta oli / monta tulisi olla
- vuorosuunnittelu
- koulutusvaatimukset
- mitä parannettavaa / mitä hyvää
- oliko mikään epäselvää
- kokonaisarvosana pilotille 1-5
- budjetti
- kuljetuspilottiin oma rse / miksi, miksi ei
- oliko vuorosuunnittelun oikeudet / miten olisi vaikuttanut/vaikutti työhön
- kuljetuskalusto
- yhteistyö, tuki
- kuljetuspilottiin valmistautuminen

Poliisivankilan henkilön haastattelu

- miten koki kuljetuspilotin
- miten kuljetukset on hoitunut pilotin jälkeen
- mikä onnistui / mitä parannettavaa
- budjetti, säästöt
- arvosana 1-5
- resurssien uudelleenjärjestely (arjen muutokset)
- tulostavoitteet
- yhteistyö
- palaute

Kuljetuspilotissa johtavassa roolissa toiminut henkilö

- Rooli vanginkuljetuspilotissa
- mistä vanginkuljetuspilotti lähti, miten Kylmäkoski valittiin
- kuljetuskalusto (miten hankittiin, millaista)
- resursointi
- vuorosuunnittelu

- mitä parannettavaa yleisesti / omassa roolissa
- mikä onnistui yleisesti / omassa roolissa
- oliko mikään epäselvää
- arvosana 1-5
- budjetti
- olisiko rse tarpeellinen
- yhteistyö
- palautetta pilotista lakiuudistukselta ja poliisilta ja pilotin henkilöstöltä
- tulokset pilotista

Liite 5: Internet-kysely

20.3.2024 15.38

Kuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa

Kuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa

* Pakollinen

⋮

1. Toimenkuvasi *

- Vartija
- Rikosseuraamusesimies
- Muu

2. Virkasuhteeni on *

- Vakinaisen
- Määräaikainen

3. Oletko suorittanut rikosseuraamusalan perustutkinnon? (tai muun vastaavan) *

- Kyllä
- En

4. Kuinka pitkään olet työskennellyt Rikosseuraamuslaitoksella? *

- 0-3 vuotta
- 4-7 vuotta
- yli 7 vuotta

5. Olitko osana kuljetuspilottia? *

- Kyllä
- En

20.3.2024 15.38

Kuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa

6. Mikä oli työnkuvasi kuljetuspilotin aikana? (mikäli ei vakituista toimipistettä, valitse se, missä toimit eniten) *

- Kuljetustehtävät
- Vastaanotto/matkaseliosasto
- Osastonvartija
- Valvomovartija
- Rikosseuraamusesimies
- Rikosseuraamustyöntekijä
- Muu

7. Miten kuljetuspilotti vaikutti työhösi? *

8. Oliko kuljetuspilottiin resursoitu henkilöstömäärä mielestäsi oikein mitoitettu? *

- Kyllä
- Ei

9. Jos vastasit edelliseen kysymykseen ei, peruste vastauksesi.

10. Mikä henkilöstömäärä olisi mielestäsi sopiva kuljetuspilottiin? (vartijoita) *

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

11. Jouduitko kuljetuspilotin vuoksi tekemään ylityötä, lisätöitä tai lisäaikaa se työkuormaasi? *

- Kyllä
- En/ei

12. Oliko kuljetuspilotin rekrytointi toteutettu hyvin? *

- | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1. Erittäin huonosti | 2 | 3 | 4 | 5. Erittäin hyvin |
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

20.3.2024 15.38

Kuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa

13. Jos vastasit edelliseen kysymykseen vaihtoehtoilla 1 tai 2, perustele vastauksesi.

14. Kuljetuspilotissa oli vankilassa oma koordinoija. Koetko että kuljetuspilotilla olisi ollut tarvetta omalle rikosseuraamusesimiehelle?

Kyllä

Ei

15. Kuljetuspilottiin osallistui rikosseuraamusalan koulutuksen käyneitä, sekä henkilöitä ilman rise-alan koulutusta. Olisiko kuljetuspilottiin hyvä olla vaatimuksena alan koulutus? *

Kyllä

Ei

16. Olisiko kuljetuspilotissa hyvä olla lisäkoulutusta esimerkiksi vaativan saattovartiointin täydennyskoulutus?

Kyllä

Ei

17. Oliko kuljetuspilotin tarkoitus sekä toiminta selkeää? *

Kyllä

Ei

18. Oliko kuljetuskalusto asianmukaista ja riittävää, perustele.

19. Mitä parannettavaa näkisit kuljetuspilotin toiminnassa? *

20. Mikä mielestäsi kuljetuspilotissa onnistui? *

Tämä ei ole Microsoftin luomaa tai suosittelemaa sisältöä. Lähettämäsi tiedot lähetetään lomakkeen omistajalle.

20.3.2024 15.38

Kuljetuspilotti Kylmäkosken vankilassa

 Microsoft Forms