

# ROAD POLICING: HUUMEITA TIELLÄ

**Huumausainerikollisuuden paljastaminen liikenteen valvonnassa  
Sisä-Suomen poliisilaitoksessa**

Tero Halmela

10/2016

## Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto	
Tero Halmela	Poliisi (AMK), muuntokoulutus	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Road policing: Huumeita tiellä. Huumausainerikollisuuden paljastaminen liikenteen valvonnassa Sisä-Suomen poliisilaitoksessa	Julkinen	
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto	
Matti Hänti	Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
<p>Opinnäytetyössä tarkastellaan Sisä-Suomen poliisilaitoksessa liikennevalvonnan yhteydessä, vuosina 2014 ja 2015, paljastettua huumausainerikollisuutta. Tarkastelun tavoitteena on selvittää, miten huumausainerikollisuus tyypillisesti tulee liikennevalvonnassa esiin, miten alustavat toimenpiteet liikennepoliisisektorilla suoritetaan ja millaisia tuloksia liikennepoliisisektori on vuosina 2014 ja 2015 saavuttanut. Tutkimuksen näkökulma on valvonnallinen.</p> <p>Tutkimus on luonteeltaan pääosin kvantitatiivinen, mutta se sisältää myös kvalitatiivisia piirteitä. Tutkimusaineistoa kerättiin käymällä läpi rikosilmoituksia poliisiasian tietojärjestelmästä. Tutkimuksessa esitetään myös poliisin aiemmin julkaisemia alueellisia ja valtakunnallisia tilastotietoja.</p> <p>Tutkimuksen teoriaosuudessa avataan Road policing -käsitettä ja selvitetään sen historiaa Suomen poliisissa. Toisessa osuudessa määritellään tavanomaisimmat huumausainerikokset ja selvitetään, miten huumausainerikollisuutta paljastetaan liikennevalvonnassa. Esimerkkitapauksessa käydään vaiheittain läpi tosielämässä tapahtunut tilanne.</p> <p>Tutkimuksen keskeisinä tuloksina voidaan todeta, että liikennepoliisisektorin huumausainevalvonnassa saavuttamat tulokset ovat olleet kehityssuunnaltaan samansuuntaiset koko poliisilaitoksen tietoon tulleen huumausainerikollisuuden tulosten kanssa. Huumausainerikollisuuden yleinen kasvu näkyy myös liikenteessä. Tutkimuksen lopussa tutkimuksen tulokset kootaan yhteen ja esitetään erilaisia toimenpiteitä toiminnan tehostamiseksi.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
58	lokakuu 2016	mAMK2015ONT
Avainsanat		
Poliisitoiminta, liikennevalvonta, huumausainerikollisuus		

## SISÄLLYS

<b>1. JOHDANTO</b> .....	<b>2</b>
<b>2. Tutkimustehtävä ja -menetelmä</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Liikennevalvonta ja Road policing</b> .....	<b>6</b>
3.1. Liikennevalvonta .....	6
3.2. Road policing – <i>laajennettu liikennevalvonta</i> .....	8
3.3. Road policing Suomessa .....	11
<b>4. Huumausainerikollisuuden paljastaminen Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorilla</b> .....	<b>12</b>
4.1. Huumausainerikollisuus .....	14
4.2. Valtakunnallinen huumausainetilanne .....	16
4.3. Sisä-Suomen poliisilaitoksen huumausainetilanne 2014-2015 .....	17
4.4. Liikennepoliisisektorin paljastama huumausainerikollisuus.....	19
<b>5. Huumausainerikollisuuden ilmitulo liikennevalvonnassa</b> .....	<b>23</b>
5.1. Liikennerikos.....	24
5.2. Muu syy.....	26
5.3. Ennakkotieto.....	27
<b>6. Sylkitesterit ja muut havainnot</b> .....	<b>28</b>
<b>7. Rikosepäilyyn liittyvät pakkokeinot</b> .....	<b>29</b>
7.1. Henkilönkatsastus.....	31
7.2. Henkilöntarkastus .....	32
7.3. Paikanetsintä .....	33
7.4. Kotietsintä .....	34
7.5. Kiinniottaminen.....	35
<b>8. Esimerkkitapaus</b> .....	<b>38</b>
<b>9. Toimintaresurssit</b> .....	<b>40</b>
<b>10. Toiminnan kehittäminen</b> .....	<b>43</b>
10.1. Tietojohtamisen hyödyntäminen .....	46
10.2. Sidosryhmäyhteistyö.....	49
<b>11. Yhteenveto ja analysointi</b> .....	<b>51</b>
<b>LÄHTEET</b> .....	<b>55</b>

## 1. JOHDANTO

Olen työskennellyt poliisissa lähes 15 vuotta. Koko virkaurani ajan päätyönäni on ollut monimuotoinen liikenteen valvonta. Liikennevalvonnan asema poliisiorganisaatiossa on ollut jatkuvan keskustelun ja tarkastelun alla ja liikennevalvontaan asetettujen resurssien uudelleensijoittamisestakin on ollut aika ajoin puhetta. Jossain kohtaa on esitetty jopa osaa liikennevalvonnasta siirrettäväksi kuntien vastuulle. Poliisin hallintorakennetta on viime vuosina uudistettu ja viimeisimmässä uudistuksessa (2014) valtakunnallinen liikennevalvontaan keskittynyt yksikkö, Liikkuva poliisi, lakkautettiin ja sen henkilöstö sijoitettiin paikallisiin poliisilaitoksiin.

Suomessa liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on vuodesta 2001 lähtien ollut tieliikenteen turvallisuusvisio, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visiossa painotetaan eettisellä tasolla ihmiselämän ja terveyden arvokkuutta suhteessa muihin arkielämän hyödykkeisiin. Vastuuta liikenneturvallisuudesta jaetaan liikenneympäristön kehittämisestä vastaaville tahoille ja myös tienkäyttäjille (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 6). Vastuun antamista täytyy kuitenkin valvoa, joten liikennevalvontaa on oltava. Euroopan komissio on tiedonannossaan tieliikenneturvallisuuden poliittisista suuntaviivoista, tavoitteenaan maininnut, että liikennesääntöjen valvontaa on tehostettava (Euroopan komissio 2010, 6).

Yhteiskunta on muuttunut ja myös liikenneympäristömme on muuttunut. Kansainvälistyminen ja teknologian voimakas kehittyminen ovat muuttaneet elämäämme myös Suomessa. Nämä tekijät ovat vaikuttaneet myös rikollisuuteen. Teknologian kehitys on muokannut myös rikollisuutta saaden aikaan aivan uudenlaisia rikoksia, ammattimainen rikollisuus on lisääntynyt ja rajojen avautumisen johdosta lisääntynyt ihmisten ja tavaroiden vapaa liikkuminen on lisännyt myös rikollisten liikehdintää maista toiseen.

Yhteiskunnan taloudellinen tilanne on ollut jo vuosia haastava. Julkiset toiminnot, kuten poliisitoiminta, rahoitetaan verovaroin ja haastavassa tilanteessa myös julkishallintoon on kohdistunut säästövelvoitteita ja vaatimuksia toiminnan tehostamisesta. Liikennevalvonnan osalta poliisihallinto on jo vastannut vaatimukseen lisäämällä nopeusvalvonnan avuksi automaattista kameravalvontaa, joka on osoittautunut ainakin määrällisesti varsin tehokkaaksi. Automaattivalvontaa esitetään edelleen lisättäväksi ja sen käytön

laajentamista nopeusvalvonnan ohella myös ajotapavalvontaan (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014, 6).

Rikollisuuden muuttumisesta huolimatta ihmisiä ja tavaroita liikkuu yhä paikasta toiseen. Rikollisuuteen on siksi mahdollista päästä kiinni juuri liikenteessä. Liikennevalvonnan tehostamiseksi ja uuden ajattelutavan oppimiseksi on kehitetty Road policing -toimintamalli. Suomessa tätä mallia on aiemmin ajettu sisään Keskusrikospoliisissa ja Liikkuvassa poliisissa, viimeksi toimintamallista oli pilottiprojekti Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella, jonka kokemuksia ollaan jalkauttamassa maan muihin poliisilaitoksiin.

Road policing tai Policing roads tarkoittaa siis tien päällä tapahtuvaa monimuotoista poliisitoimintaa, joka ennalta estävyyden ja nk. perinteisen liikennevalvonnan lisäksi pyrkii sekä paljastamaan rikoksia, että vaikeuttamaan rikollista toimintaa. Näkökulmaa liikenteessä siis avataan laajemmalle. Esimerkiksi laitton oleskelu maassa, huumausainerikokset, salakuljetus, anastetut ajoneuvot ja ”hit and run” -varkaudet ovat rikoksia, joihin on mahdollista tehokkaasti puuttua liikenteenvalvonnan ohessa (Poliisi & Oikeus 2012, 7). Vaikka liikennepoliisien arjessa tien päällä tapaamat rikokset ja rikolliset edustavat pääosin muita kuin organisoitunutta ja järjestäytynyttä rikollisuutta, niin sanottu kumipyöräliikenne liittyy lähes jokaiseen edellä mainituista rikollisuuden muodoista. (Kemppainen 2014, 138.)

Olen päätyönäni tehnyt liikenteen valvontaa sekä ollut mukana paljastamassa huumausainerikollisuutta ja tekemässä näihin liittyviä alustavia pakkokeinoja. Toimin Sisä-Suomen poliisilaitoksella tällä hetkellä liikennevalvontaryhmän ryhmänjohtajana. Huumausainerikollisuuden paljastaminen liikennevalvonnassa kiinnostaa minua ja itselleni on työssä ollessani tullut sellainen käsitys, että huumausaineiden läsnäolo liikenteessä on kasvanut voimakkaasti. Opinnäytetyölläni pystyn selvittämään, millainen tilanne poliisilaitoksemme alueella n. 80 henkilöä käsittävän liikennepoliisisektorin näkökulmasta katsottuna on vuosina 2014 ja 2015 ollut.

Tutkimuskysymyksenä on, miten huumausainerikollisuutta paljastetaan liikennevalvonnan yhteydessä ja millaisia tuloksia siinä on kahden vuoden aikana saatu. Kuvaan liikennevalvonnassa paljastettavan huumausainerikollisuuden nykytilan Sisä-Suomen poliisilaitoksessa prosessikaavion ja tilastojen valossa sekä analysoin näitä tilastoja ja menetelmiä. Prosessikaaviossa havainnollistetaan, miten Sisä-Suomen poliisilaitoksessa

liikennevalvonnassa paljastuva huumausainerikollisuus tulee ilmi ja miten asiaan liittyvät alkutoimet suoritetaan. Työssä esitetään myös tapaus tosielämästä asioiden etenemisen selkeyttämiseksi.

Tilastot osoittavat puolestaan kahden vuoden aikana saadut määrälliset tulokset. Analysoinnin ohella nostan esiin ideoita, joilla toimintaa Sisä-Suomen poliisilaitoksessa voitaisiin kehittää ja analysoin sekä vertailen Itä-Uudenmaan pilottiprojektin menetelmiä. Opinnäytetyöstäni voi olla hyötyä operatiivisen tiedonvälityksen tehostamisessa ja tietojohdoisen liikennevalvonnan kehittämisessä. Sitä voidaan käyttää myös havaintomateriaalina työpaikkakoulutuksessa.

Opinnäytetyössäni selvitän, miten Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorilla paljastetaan huumausainerikollisuutta ja millaisia tuloksia siinä on vuosina 2014 ja 2015 saatu. Sisä-Suomen poliisilaitos on aloittanut toimintansa vuoden 2014 alusta ja kahden eri poliisilaitoksen sekä kahden Liikkuvan poliisin yksikön yhdistäminen aiheutti muutoksia mm. kenttätoiminnan johtamiseen liittyvissä asioissa ja uudenlaista toimintakulttuuria alettiin ottaa käyttöön. Tästä aiheesta ei ole aiemmin tehty vastaavanlaisia tutkimuksia

.  
Vaikka Road policing -terminä kattaa alleen monipuolisesti erilaista tien päällä ilmenevää rikollisuutta, olen tässä tutkimuksessa rajannut aiheen koskettamaan vain liikennevalvonnan yhteydessä paljastettua huumausainerikollisuutta. Huumausainerikollisuuden määrä on tilastojen valossa ollut Suomessa viime vuosina kasvussa ja tällä on osaltaan vaikutusta myös muuhun rikollisuuteen mm. omaisuusrikollisuuteen.

Suomi on kuulunut Euroopan Unioniin vuodesta 1995. Euroopan Unionin neuvosto on toimiellin, joka mm. koordinoi politiikkaa ja ohjeistaa jäsenvaltioita erilaisissa asioissa. Neuvosto on tehnyt päätelmät vakavan ja järjestäytyneen rikollisuuden torjuntaa koskevien painopisteiden asettamisesta vuosiksi 2014-2017. Näissä painopisteissä yhtenä mainintana on huumausainerikollisuuden torjuminen (EU:n neuvosto 2013, 5). Noin yksi kolmasosa kaikista järjestäytyneen rikollisuuden ryhmistä Euroopan Unionin alueella on tekemisissä laittomien huumausaineiden tekemisen tai levittämisen kanssa (Europol 2013, 19).

## 2. TUTKIMUSTEHTÄVÄ JA -MENETELMÄ

Tieteellinen tutkimus on eräänlaista ongelmanratkaisua, joka pyrkii selvittämään vastauksia kysymyksiin, jotka johtuvat tutkimuskohteista. Tutkimus voi olla teoreettista tutkimusta tai empiiristä eli havainnoivaa tutkimusta. Empiirinen tutkimus voidaan jakaa kahdenlaisiin tutkimusmenetelmiin: kvalitatiivisiin tai kvantitatiivisiin menetelmiin. Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus pyrkii ymmärtämään ilmiöitä ja siihen vaikuttavia seikkoja, kun kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus kuvaa asioita yleensä numeeristen suureiden avulla.

Kvantitatiivista tutkimusta voidaan kutsua myös tilastolliseksi tutkimukseksi. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa voidaan tarvittavia tietoja etsiä erilaisista tilastoista, rekistereistä, tietokannoista tai kerätä tietoja myös itse (Heikkilä 2008, 13-18.). Opinnäytetyössäni tutkin poliisiasiaihin tietojärjestelmää ja kerään sieltä tutkimuskysymykseni kannalta oleellisen tiedon, jonka tulen esittämään tutkimustuloksena. Tutkimuksessani selvitän, millaisia määriä huumausainerikollisuutta Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektori on pystynyt liikennevalvonnan yhteydessä paljastamaan. Tutkimukseni on siis tältä osin kvantitatiivinen. Olen lisäksi luonut kuvauksen siitä, miten tyypillisimmin huumausainerikollisuus tulee liikennevalvonnassa ilmi, ja analysoin sitä, joten tältä osin näkökulma on kvalitatiivinen.

Tutkimuksen kohteena ovat vuosina 2014 ja 2015 poliisin rikostietojärjestelmään (Patja) Sisä-Suomen poliisilaitoksessa kirjatut rikosilmoitukset. Sisä-Suomen poliisilaitos aloitti toimintansa 1. tammikuuta 2014, samalla päivämäärällä aloitti toimintansa myös poliisilaitoksen liikennepoliisisektori. Näiden kahden vuoden ajalta tehtävällä tilastollisella tutkimuksella saadaan esitettyä hyvä kuva Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella olevasta tilanteesta ja liikennepoliisisektorin tuloksellisuudesta huumausainerikollisuuden paljastamisen suhteen. Tuloksissa saattaa olla merkittäviäkin kuukausittaisia vaihteluja, joten lyhyempien ajanjaksojen tulokset eivät olisi tilastollisesti merkittäviä.

Tutkimuksen aineistona toimivat vuosina 2014 ja 2015 Sisä-Suomen poliisilaitoksessa kirjatut rikosilmoitukset, joissa on rikosnimikkeenä huumausaineen käyttörikos, huumausainerikos tai törkeä huumausainerikos. Poimin tutkimukseeni ne rikosilmoitukset, joissa liikennepoliisisektori on rikokset liikennevalvonnan yhteydessä paljastanut. Tutkimuksessa tuodaan esiin myös, kuinka suureen osaan näistä rikoksista liittyy

rattijuopumusrikos. Tutkimuksen näkökulma on lähtökohtaisesti valvonnallinen, eikä tutkimuksessa seurata asioiden etenemistä rikostutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuinkäsittelyssä.

Osa kirjoittajista puhuu otantamenetelmien yhteydessä todennäköisyysotannasta ja harkintaan perustuvasta otannasta. Tässä jälkimmäisessä tapauksessa on kuitenkin oikeampaa puhua näytteestä kuin otoksesta, sillä silloin tutkija valitsee tiettyjen ominaisuuksien mukaan tutkimuksen kohderyhmän. (Valli 2015, 22.) Opinnäytetyöni aineisto on Vallin tulkinnan mukaan näyte, sillä olen valinnut itse aineiston tutkimustani varten.

### **3. LIIKENNEVALVONTA JA ROAD POLICING**

Liikennevalvonta ja Road policing kuuluvat yhteen. Seuraavissa alaluvuissa määritellään käsitteet liikennevalvonta ja Road policing, sekä kerrotaan Road policing -toiminnan tilasta Suomessa.

#### **3.1. Liikennevalvonta**

Poliisin tehtävistä säädetään Poliisilaisissa (22.7.2011/872) ja muissa laeissa. Poliisin tavanomaisimmat tehtävät muodostuvat Poliisilain 1. §:n 1. momentin mukaisesti: *Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Poliisi toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa ja huolehtii tehtäviinsä kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä.*

Liikennevalvonta kuuluu edellä mainitun lainkohdan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämisen sisälle. Liikenteeseen liittyvien sääntöjen noudattamisen valvominen edesauttaa liikenteen häiriöttömyyttä ja sujuvuutta sekä lisää turvallisuutta. Toisaalta varsinkin näkyvällä liikennevalvonnalla pyritään myös ennalta estämään rikoksia ja valvonnassa havaitut rikkomukset tai rikokset johdattavat rikosten paljastamiseen,



selvittämiseen jne. Liikennevalvontaa suoritettaessa ollaan siis peruspoliisitoiminnan ”kovassa ytimessä”.

Nimensä mukaisesti liikennevalvonnassa valvotaan liikennettä. Liikenne pitää sisällään henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen. Poliisin suorittama liikennevalvonta mielletään helposti tien päällä tapahtuvaksi valvonnaksi ja siitä puhuttaessa ihmisille tulevat kenties ensimmäiseksi mieleen puhallusratsiat tai nopeusvalvontaiskut. Liikennevalvontaa suoritetaan tiestön lisäksi myös vesillä ja maastossa. Tämä tutkimus keskittyy kuitenkin juuri tien päällä tapahtuvaan liikennevalvontaan.

Liikenneturvallisuustyö perustuu pitkäjänteiseen suunnitteluun ja erilaisten toimenpiteiden yhteisvaikutukseen. Se on pääasiassa vastuuviranomaisten ja liikenteen eri tahojen perustoimintaa, kuten teiden kunnossapitoa, liikenteen valvontaa ja valistustyötä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 5). Liikennevalvonta on siis yhtenä tärkeänä elementtinä liikenneturvallisuustyössä. Poliisilla on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden luomisessa ja ylläpidossa liikennettä valvovana viranomaisena (Poliisi 2016).

Suomi kuuluu osana Euroopan Unioniin. Unionilla on liikenneturvallisuuden suhteen kunnianhimoinen tulostavoite, jossa yritetään puolittaa Euroopan Unionin alueella vuonna 2010 tapahtuneiden liikennekuolemien määrä puoleen vuoteen 2020 mennessä (Euroopan komissio 2010, 4). Suomen osalta tilanne tarkoittaa sitä, että tavoitteena on, että Suomen tieliikenteessä kuolleita on vuonna 2020 enintään 136. Poliisi on sitoutunut tähän tavoitteeseen.

Liikenneturvallisuus on Suomessa pitkällä tarkastelujaksolla parantunut merkittävästi ja tieliikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrät ovat vähentyneet. Onnettomuudet ovat merkittävä yhteiskunnallinen ongelma ja niistä aiheutuvat kustannukset ovat vuositasolla 2-3 miljardia euroa. Pitkän tähtäimen tavoitteena on, että Suomessa liikenteessä menehtyneiden määrä olisi enintään 100 vuonna 2025 ja Suomen tavoitteena on olla Euroopan turvallisimpien maiden joukossa. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012, 6.)

Liikennevalvonnan tarkkailun alla on keskeisesti juuri turvallisuuden kannalta merkityksellisiä asioita, joita ovat mm. ihmisten ajokunto ja liikennekäyttäytyminen, ajoneuvojen rakenteellinen kunto sekä ajoneuvojen kuormauksiin liittyvät asiat. Kuitenkin,

etenkin tavaraliikenteen valvonnan osalta, näkökulmaa on viime aikoina laajennettu liikenneturvallisuuden ulkopuolellekin ja ajatusmaailmaa on laajennettu talousrikollisuuden torjunnan suuntaan.

Vuoden 2015 syksyllä Suomen hallitus päätöksellään kaksinkertaisti käytettyjen rikesakkojen rahamäärät. Tämä nosti esiin kansalaiskeskustelua myös liikennevalvonnan perimmäisestä tarkoituksesta, ovatko kyseessä turvallisuuteen vaikuttavat toimet vai valtiontalouden parantamiseen vaikuttavat toimet. Valvonnan tavoite on selkeästi turvallisuuteen vaikuttaminen, mutta myös taloudellinen näkökulma löytyy.

Liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia on pyritty laskemaan, jotta ymmärrettäisiin, kuinka suurista summista onnettomuuksissa on kansantaloudellisesti kyse. Onnettomuuskustannukset kuvaavat tieliikenneonnettomuuksien taloudellisia seuraamuksia. Niihin lukeutuvat aineelliset vahingot, taloudelliset menetykset ja uhrien aineettoman hyvinvoinnin menetykset. Yhden kuolemaan johtaneen liikenneonnettomuuden yksikköarvo on 2 364 000 euroa. (Liikennevirasto 2010, 12.) Ennakkotiedon perusteella Suomen tieliikenteessä kuoli vuonna 2015 yhteensä 266 henkilöä (Tilastokeskus 2006b). Tästä voidaan laskea, kuinka suurista summista vakavissa liikenneonnettomuuksissa puhutaan.

### **3.2. Road policing – laajennettu liikennevalvonta**

Englanninkieliselle Road policing -käsitteelle ei ole olemassa ytimekästä suomennosta. Road tarkoittaa tietä ja policing poliisitoimintaa, mutta ”tiepoliisitoiminta” ei ole oikea sana kuvaamaan, mitä tällä termillä tosiasiallisesti tarkoitetaan. Ilmeisesti alkuperämaassaan termi ei ole ollut riittävän selkeä, sillä Iso-Britanniassa on alettu hiljattain käyttää termiä Policing the roads. Yritin etsiä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta, mutta sitä on heikosti saatavilla suomalaisista kirjastoista. Löytämästäni aineistosta ei käynyt selville, milloin Road policing -termiä on alettu käyttämään, mutta Iso-Britanniassa sitä on internetistä löytämiäni tietojen perusteella käytetty ainakin jo vuodesta 2006.

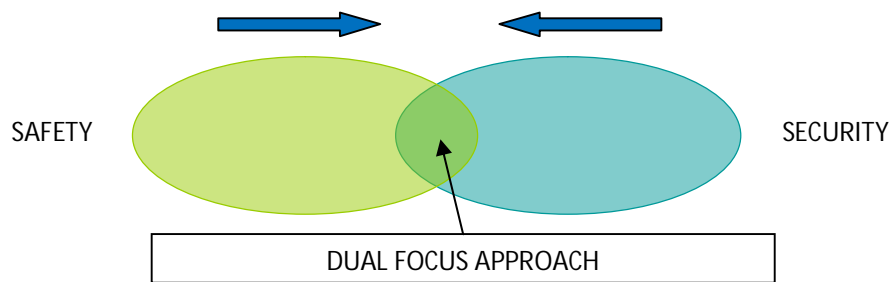
Aiheesta on kirjoitettu suomeksi vähän, mutta sain Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen projektista materiaalia ja löysin muutamia raportteja ja lehtijuttuja. Internetistä oli enimmäkseen löydettävissä erilaisia Iso-Britannian poliisilaitosten toimintasuunnitelmia, joissa Road policing -mainittiin.

Ison-Britannian parlamentin alahuoneen liikennekomitea (House of Commons, Transport Committee) julkaisi vuonna 2006 raportin, *Roads Policing and Technology: Getting the right balance*, Tenth Report of Session 2005-2006. Tässä raportissa olevassa liitteessä, englantilainen autoalan järjestö AA (Automobile Association) oli jättänyt muistion, jossa Road policing kuvailtiin seuraavalla tavalla: Road policing yhdistää kolme ”perinteisen” liikennepoliisin elementtiä kahden uuden elementin kanssa. Perinteiset elementit ovat tieliikenteessä kuolleiden määrän vähentäminen, tiestön antisosiaalisen käytön vähentäminen sekä kansalaisten luottamuksen ja turvallisuuden tunteen parantaminen partioinnin avulla. Raportissa mainitut uudet elementit ovat tiestön käytön kieltäminen rikollisilta ja terroriuhan taklaaminen. (House of Commons 2006.)

Suomi kuuluu vuonna 2000 perustettuun Euroopan liikennepoliisiverkoston (TISPOL), johon kuuluu 28 Euroopan maata. TISPOL pyrkii olemaan tehokkain liikennepoliisiverkosto maailmassa ja kertoo sitoutuneensa vähentämään kuolemia, vakavasti vammautumisia ja rikollisuutta Euroopan teillä (TISPOL 2016). Strategisessa suunnitelmassa vuosille 2015-2017, TISPOL mainitsee yhtenä strategisena tavoitteenaan yhteistyössä toimimisen ja rikollisuuden paljastamisen ja estämisen Euroopan teillä (TISPOL 2015a). Suomessa TISPOL näkyy muutamia kertoja vuodessa, kun Suomi osallistuu TISPOL:n koordinoimiin yhteis-eurooppalaisiin liikennevalvontateemoihin.

Suomen edustajana TISPOL -organisaatiossa on toiminut poliisitarkastaja Pasi Kempainen, joka työskenteli aiemmin Liikkuvan poliisin kehittämispäällikkönä ja poliisin organisaatiouudistuksen jälkeen hän on toiminut Poliisihallituksessa liikenneturvallisuuden vastuualueella. Kempainen toimi määräajan myös koko TISPOL -organisaation presidenttinä.

TISPOL on ottanut Road policing -toimintamallin käyttöön vuonna 2013, kun Tispol-neuvosto hyväksyi sitä kuvaavan toimintaperiaateohjelman lokakuussa 2013 (*Road Policing Policy Paper 2013-2015*). Pasi Kempainen määrittelee Road policing -toimintaa seuraavasti: Lähtökohtana on, että poliisin tulee edelleen toimia aktiivisesti liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentämiseksi. Lisäksi erityisesti liikennevalvontaa suorittavan poliisin tulee aktiivisesti häiritä, paljastaa ja torjua maanteillä ilmenevää rikollisuutta. Tiestöllä tapahtuva poliisitoiminta on siten nähtävä kokonaisuutena. (Kempainen 2014, 140.)



Kuvio 1. Road policing -mallin lähestymistapa: Yhdistetään liikenneturvallisuuden (safety) näkökulmaa kuljetusturvallisuuden (security) näkökulman kanssa. (TISPOL 2015b, 8)

Road policing tarkoittaa suppeasti määriteltynä tien päällä tapahtuvan poliisitoiminnan näkökulman avaamista liikennevalvontaa laajemmalle. Road policing voidaan kuvata siis *kokonaisvaltaisena poliisitoimintana tiestöllä* tai pelkistetympin, *laajennettuna liikennevalvontana*. Toimintamallissa yhdistetään liikennevalvonnan ja rikostorjunnan näkökulmat ja pyritään sekä-että ajatteluun, aiemmin vallalla olleen joko-tai -ajattelun sijaan (Kemppainen 2014, 141).

Iso-Britanniassa Road policing -termi vaikuttaa olevan käsitteenä laajempi ja kattaa sisälleen myös paljon muuta kuin pelkästään tien päällä tapahtuvan valvonnan. College of Policing (Iso-Britannia) on luonut internetiin poliisitoiminnan ammattimaisen rungon, eräänlaisen tietopankin, jonne on kerätty poliisitoimintaan liittyviä keskeisiä elementtejä taktisine menetelmineen ja lainsäädäntöineen. Osat tiedoista ovat julkisia, mutta tietopankin tietyt osiot ovat tarkoitettu vain viranomaistahojen käyttöön ja vaativat suojatun internet -yhteyden. Tietopankista käytetään lyhennettä APP (Authorised Professional Practice) (College of Policing 2016a.). Road policing mainitaan yhtenä APP:n osana.

Edellä mainitussa yhteydessä Road policing on jaettu eri osakokonaisuuksiin, joita ovat mm. poliisiajoneuvojen kuljettajakoulutus, rikollisuuden häirintä, tapahtumien hoitaminen, takaa-ajot, kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkinta, sidosryhmäyhteistyön hoitaminen, jne. (College of Policing 2016b.)

### 3.3. Road policing Suomessa

Organisoitu Road policing -toiminta on ollut toiminnassa Suomessa vasta vähän aikaa. KRP:lla oli asiasta oma projektinsa ja tämän jälkeen Liikkuvalle poliisilla oli omansa. Liikkuvan poliisin mallissa rikostorjuntaa yhdistettiin liikennevalvontaan ja LP:n tavoitteena olikin perinteisen ajoneuvorikollisuuden lisäksi muun muassa kuljetusrikollisuuteen liittyvän harmaan talouden estäminen ja paljastaminen, liikkuvien rikollisryhmien eli ns. hit and run -rikollisten seuranta, laittomasti maassa oleskelevien henkilöiden kiinniottaminen sekä tavaran ja ihmisten salakuljetuksen paljastaminen (Sisäasiainministeriö 2012, 80).

Valtakunnallinen liikenteen valvontaan keskittynyt yksikkö Liikkuva poliisi lakkautettiin ja sen henkilöstö siirrettiin paikallispoliisiin. Mediassakin esitettiin huoli siitä, miten liikennevalvonnan käy organisaatiouudistuksen jälkeen. Poliisin hallintorakenneuudistuksen (Pora III) hanketyöryhmän esityksessä todettiin, että liikennevalvonnan yhdistäminen mahdollistaa toiminnallisen kehitystyön ja antaa paremmat mahdollisuudet erityisesti Road policing -toimintamallin kehittämiseen (Sisäasiainministeriö 2012, 91).

Toimintamalli on Euroopassa osoittanut tehokkuutensa ja Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella aloitettiin Road policing 2015 -projekti, joka jatkoi vuonna 2012 aloitettua talousrikollisuuden ja harmaan talouden tehostettua torjuntaa. Toimintamallin vastuuhenkilöiksi valittiin edustajat sekä rikostutkinta- että liikennepoliisisektorilta. Tässä projektissa hyödynnettiin TISPOL:sta saatua tietoa ja istutettiin toimintamallikuvaus jo olemassa oleviin rakenteisiin (Itä-Uudenmaan poliisilaitos 2015a, 3).

Poliisin toukokuussa 2015 julkaistussa strategiassa mainitaan yhtenä kohtana mm. liikennevalvonnan ylläpitäminen ja Road policing -mallin toteuttaminen (Poliisihallitus 2015a). Aiheen tultua Suomen poliisihallinnossa nostetuksi esiin, kuului monen kokeneen poliisimiehen suusta kommentteja siitä, että tällaista toimintaahan on aina tehty. Road policing -mallissa toimintaa ohjaa kuitenkin tieto. Muitakin kuin liikennetikoksia on ennenkin saatu liikennevalvonnassa paljastettua, mutta tällä toimintamallilla pyritään saamaan kaikki mahdollinen tieto hyötykäyttöön, jotta toiminta olisi tehokkaampaa. Samalla yhteistyötä eri tahojen kanssa korostetaan. Jussi Hakaniemi on tarkastellut Pro gradu -tutkielmassaan (Hakaniemi 2012) tietojohdoista poliisitoimintaa ja vaikkakaan

tutkielmassa ei puhuta termistä Road policing, voidaan siinä esitettyjä tietojohtoisuuteen liittyviä asioita hyvinkin tarkastella Road policing -toimintamallia rakennettaessa ja käyttöönotettaessa.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen projekti on saatu päätökseen ja seuraavaksi on vuorossa toimintamallin jalkauttaminen muihin poliisilaitoksiin. Tätä varten poliisilaitokset ovat nimenneet omat Road policing -vastuuhenkilönsä. (Poliisihallitus 2016, 7.) Koska Road policing -mallissa yhdistetään liikennevalvonnan ja rikostorjunnan näkökulmia, esitettiin että vastuuhenkilöiksi nimettäisiin yksi henkilö liikennepoliisisektorilta ja yksi joko rikostutkinta- tai erityistutkintasektorilta (Itä-Uudenmaan poliisilaitos, 2015b, 7).

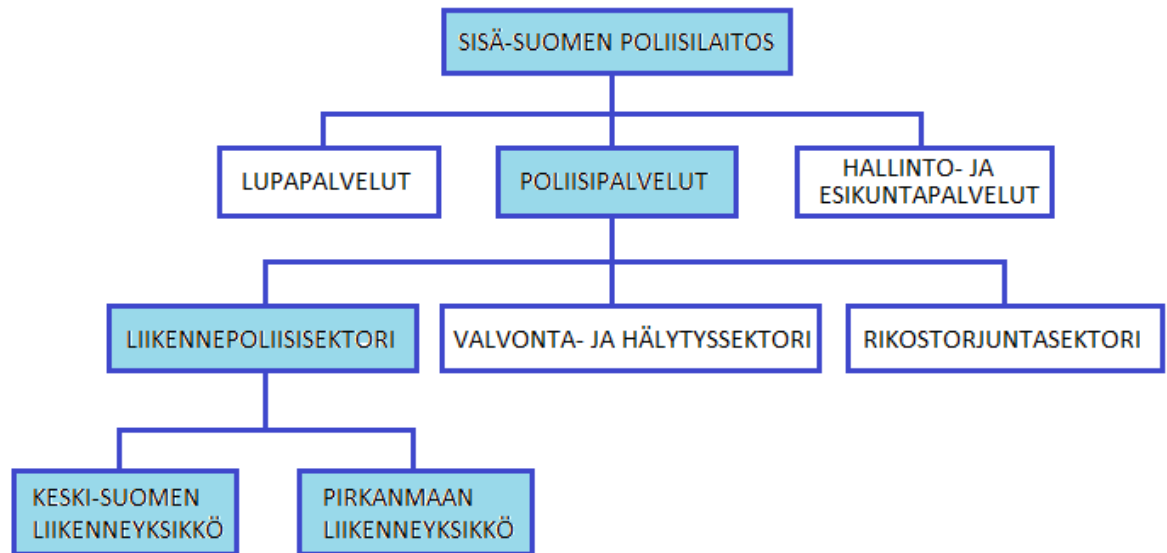
Tavoitteena on, että poliisilaitosten Road policing -vastuuhenkilöistä muodostuu verkosto, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin käsittelemään toiminnan sisältöä, jakamaan tietoa sekä tuomaan esiin parhaita käytäntöjä. Samalla nämä henkilöt toimivat aiheeseen liittyvissä koulutustehtävissä ja huolehtivat toimintamallin jalkauttamisesta omissa poliisilaitoksissaan. (Itä-Uudenmaan poliisilaitos, 2015b, 7-8.)

#### **4. HUUMAUSAINERIKOLLISUUDEN PALJASTAMINEN SISÄ-SUOMEN POLIISILAITOKSEN LIIKENNEPOLIISISEKTORILLA**

Sisä-Suomen poliisilaitos aloitti toimintansa poliisin rakenneuudistuksen (Pora III) myötä ensimmäisenä päivänä tammikuuta 2014. Poliisilaitos muodostui kahden maakunnallisen poliisilaitoksen, Keski-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitoksen sekä kahden Liikkuvan poliisin yksikön, Jyväskylän ja Tampereen yksikön fuusiosta. Poliisilaitoksen pääpoliisiasema ja samalla hallinnollinen keskus sijaitsee Tampereella. Poliisilaitos kattaa alueellisesti Keski-Suomen sekä Pirkanmaan maakuntien alueet, joilla asuu yhteensä yli 780 000 asukasta (Tilastokeskus, 2016a).

Poliisilaitoksen organisaatio on jaettu kolmeen linjaan, joista yksi on poliisipalvelulinja. Poliisipalvelulinja vastaa poliisitoiminnasta poliisilaitoksen alueella ja näkyy kansalaisille selvimmin. Linjaa johtaa apulaispoliisipäällikkö. Poliisipalvelulinja on jaettu päätehtäviensä mukaisesti kolmeen sektoriin, liikennepoliisisektoriin, valvonta- ja

hälytyssektoriin sekä rikostorjuntasektoriin. Liikennepoliisisektori koostuu kahdesta yksiköstä, Keski-Suomen ja Pirkanmaan liikenneyksiköstä, joissa työskentelee yhteensä n. 80 poliisimiestä. Liikennepoliisisektorin päätyönä on liikenteen valvonta, mutta se toimii myös muissa poliisitehtävissä.



Kuvio 2. Liikennepoliisitoiminnon sijoittuminen Sisä-Suomen poliisilaitoksen organisaatiossa

Poliisitoiminnan suoritteita seurataan tällä hetkellä Häätäkeskuslaitoksen ylläpitämän ELS - tietokannan kautta. Liikennepoliisisektorin tietyt suoritteet mm. puhalluskokeiden, rikosilmoitusten, ajo- ja lepoaikatarkastusten ja rangaistusvaatimusilmoitusten lukumäärät ovat seurannassa ja ne saadaan ajettua tilastoista erityistä Liikenne1 -projektikoodia apuna käyttäen. Näistä tilastoista ei saada kuitenkaan kuvaa siitä, miten paljon liikennepoliisisektori on paljastanut muuta rikollisuutta. Tämä asia kiinnosti minua ja opinnytetyössäni valitsin tutkittavakseni huumausainerikollisuuden. Omassa ryhmässäni työskentelee poliisimiehiä, jotka ovat olleet työkierrolla huumausaineiden kenttävalvontaryhmässä ja tuoneet sieltä mukanaan asiaan liittyvää tietämystä koko ryhmän käyttöön.

Huumausaineet ovat esillä mediassa jollain tavalla lähes päivittäin. Suurien huumausainerikosasioiden oikeuskäsittelyt ja tuomiot saavat suurta huomiota medioissa, toisaalta poliisi antaa omissa päivittäistiedotteissaan tietoa erityisesti liikenteessä tavatuista ”huumekuskeista”. Kansalaiskeskusteluissa keskustellaan säännöllisesti huumausaineiden haitallisuudesta ja vaarallisuudesta, puolesta ja vastaan.

#### 4.1. Huumausainerikollisuus

Huumausainerikollisuuteen liittyvät Rikoslain (19.12.1889/39) 50. luvussa määritellyt rikosnimikkeet. Niistä liikennevalvonnan yhteydessä tyypillisimmin tavattavat nimikkeet ovat huumausainerikos, törkeä huumausainerikos ja huumausaineen käyttörikos. Seuraavassa lainsäädännön määritelmät näistä nimikkeistä:

##### 1 § Huumausainerikos

Joka laittomasti

- 1) valmistaa tai yrittää valmistaa huumausainetta taikka viljelee tai yrittää viljellä kokapensasta, kat-kasvia (*Catha edulis*) tai *Psilocybe*-sieniä,
- 2) viljelee tai yrittää viljellä oopiumiunikkoa, hampua tai meskaliinia sisältäviä kaktuskasveja käytettäväksi huumausaineena tai sen raaka-aineena taikka käytettäväksi huumausaineen valmistuksessa tai tuotannossa,
- 3) tuo tai yrittää tuoda maahan taikka vie tai yrittää viedä maasta taikka kuljettaa tai kuljetuttaa tai yrittää kuljettaa tai kuljetuttaa huumausainetta,
- 4) myy, välittää, toiselle luovuttaa tai muulla tavoin levittää tai yrittää levittää huumausainetta, tai
- 5) pitää hallussaan tai yrittää hankkia huumausainetta,

on tuomittava *huumausainerikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

##### 2 § Törkeä huumausainerikos

Jos huumausainerikoksessa

- 1) rikoksen kohteena on erittäin vaarallinen huumausaine tai suuri määrä huumausainetta,
- 2) tavoitellaan huomattavaa taloudellista hyötyä,



3) rikos tehdään osana 6 luvun 5 §:n 2 momentissa tarkoitetun, huumausainerikoksen laajamittaiseen tekemiseen erityisesti järjestäytyneen rikollisryhmän toimintaa,

4) aiheutetaan usealle ihmiselle vakavaa hengen tai terveyden vaaraa, tai

5) levitetään huumausainetta alaikäisille tai muuten häikäilemättömällä tavalla

ja huumausainerikos on myös kokonaisuutena arvostellen törkeä, rikoksentehtäjä on tuomittava *törkeästä huumausainerikoksesta* vankeuteen vähintään yhdeksi ja enintään kymmeneksi vuodeksi.

## **2 a § Huumausaineen käyttörikos**

Joka laittomasti käyttää taikka omaa käyttöä varten pitää hallussaan tai yrittää hankkia vähäisen määrän huumausainetta, on tuomittava *huumausaineen käyttörikoksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

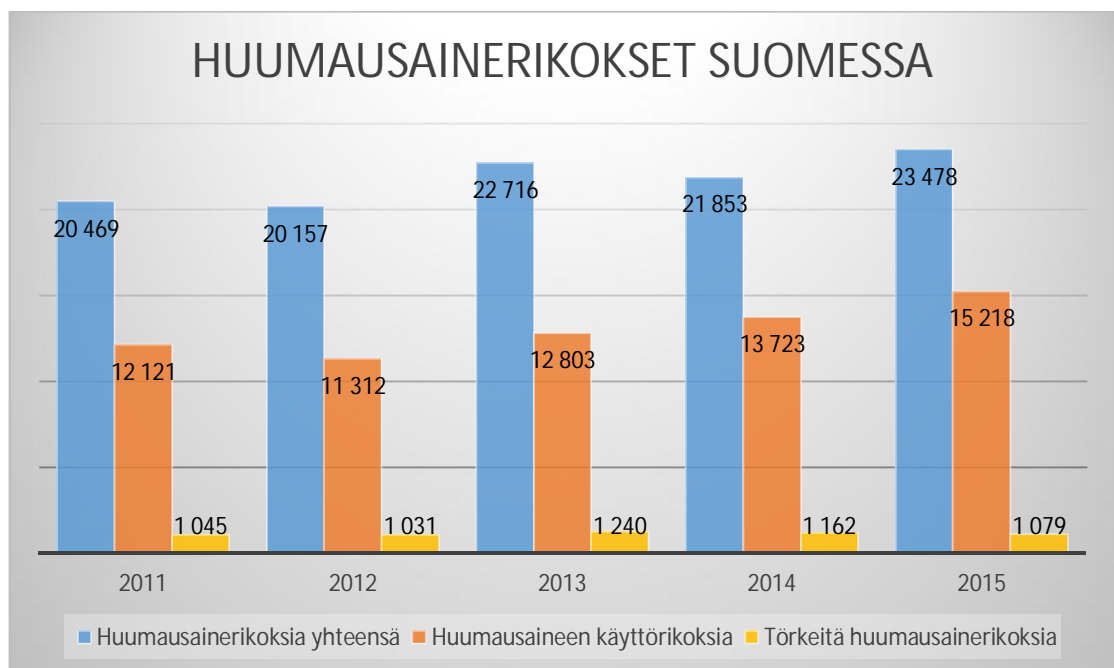
Huumausaineena tarkoitetaan huumausainelaisa tarkoitettua huumausainetta ja erittäin vaarallisella huumausaineella tarkoitetaan huumausainetta, jonka käyttöön liittyy virheellisestä annostelusta johtuva hengenvaara, lyhytaikaisestakin käytöstä johtuva vakavan terveydellisen vaurion vaara tai voimakkaat vieroitusoireet. (Rikoslaki 50:5§.)

Huumausaineisiin kuuluvat nk. varsinaiset huumeet ja myös eräät lääkeaineet. Tarkemmat määritelmät löytyvät Huumausainelain 3 §:stä. Tavanomaisista huumausaineista yleisin on kannabis eri muodoissaan (kasvit, marihuana ja hasis). Synteettisten huumausaineiden osalta suosituin on amfetamiini, jota vuonna 2015 takavarikoitiin yli 300 kg (KRP 2016). Määrän suuruudesta kertoo se, että tavanomainen ”käyttöannos” on gramman osia. Synteettisten huumausaineiden tilanne elää jatkuvassa muutoksessa, sillä huumausaineiden valmistajat tekevät jatkuvasti aineisiin pieniä kemikaalisia muutoksia, jotta kyseistä ainetta ei olisi koostumuksensa vuoksi määritelty kiellettyjen aineiden listalla. Näitä kutsutaan muuntohuumeiksi.

## 4.2. Valtakunnallinen huumausainetilanne

Huumausainetilanne Suomessa on jatkuvasti julkisessa keskustelussa esillä. Keskusrikospoliisi julkaisi maaliskuussa 2016 ilmiötiedotteen, jossa kerrotaan tilannetta huumausaineiden osalta viimeisen viiden vuoden ajalta. Tiedotteessa käytiin asiaa rikollisuustilanteen tilastojen kautta sekä ilmiötä laajemminkin ja siihen liittyviä faktoja esittelemällä.

Yleisellä tasolla voidaan kertoa, että huumausainerikosten kokonaismäärä on ollut viimeisen viiden vuoden aikana kasvussa. Törkeiden huumausainerikosten määrä laski vuonna 2015 hieman edellisestä vuodesta, mutta huumausaineiden käyttörikoksien määrä nousi huomattavasti. Käyttörikosten määrän kasvua KRP selittää kannabiksen kotikasvatuksen suosion kasvamisella ja marihuanan käytön voimakkaan lisääntymisen seurauksena. Törkeiden huumausainerikosten lukumäärät voivat vaihdella vuosittain huomattavasti törkeimpien tapausten tutkintaoperaatioiden etenemisen ja onnistumisen johdosta. (KRP 2016.)



Kuvio 3. Huumausainerikoksien lukumäärät Suomessa vuosina 2011-2015 (KRP 2016)

KRP:n tilastot osoittavat viiden vuoden aikajaksolla sen, että huumausainerikollisuutta on vuosittain ollut yli 20 000 tapausta ja vuonna 2015 rikollisuus oli noussut. Samalla voidaan todeta, että käyttörikoksien lukumäärät ovat viimeisen neljän vuoden aikana selvästi nousseet. Vuonna 2015 huumausaineen käyttörikoksia kirjattiin keskimäärin yli 40 kpl

jokaista päivää kohden, kun vuonna 2011 päivää kohden kirjauksia oli 33 kpl. Tilastoista ilmeni myös, että rikoksista epäiltynä on ollut vuonna 2015 enemmän eri henkilöitä, 7334, kuin viiden vuoden aikana aiemmin koskaan. (KRP 2016.)

### 4.3. Sisä-Suomen poliisilaitoksen huumausainetilanne 2014-2015

Sisä-Suomen poliisilaitos kattaa alueellisesti alleen kaksi maakuntaa: Keski-Suomen ja Pirkanmaan. Keski-Suomen asukasluku on yli 275 000 ja Pirkanmaan asukasluku on yli 506 000. Maakuntien alueella asuu yhteensä siis yli 780 000 asukasta, ja poliisilaitos on täten asukasluvultaan Suomen suurin. Maakuntien keskuksina ovat Keski-Suomessa Jyväskylä (137 414 asukasta) ja Pirkanmaalla Tampere (225 433 asukasta). (Tilastokeskus 2016a.)

Tässä luvussa tarkastellaan Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella ilmenevää huumausainerikollisuutta poliisin tulostietojärjestelmän tilastojen valossa. Sisä-Suomen poliisilaitos aloitti toimintansa vuoden 2014 alusta, mutta poliisilaitoksen tilastoja esitellessä on kuvaajiin otettu myös vuoden 2013 tilastoja.

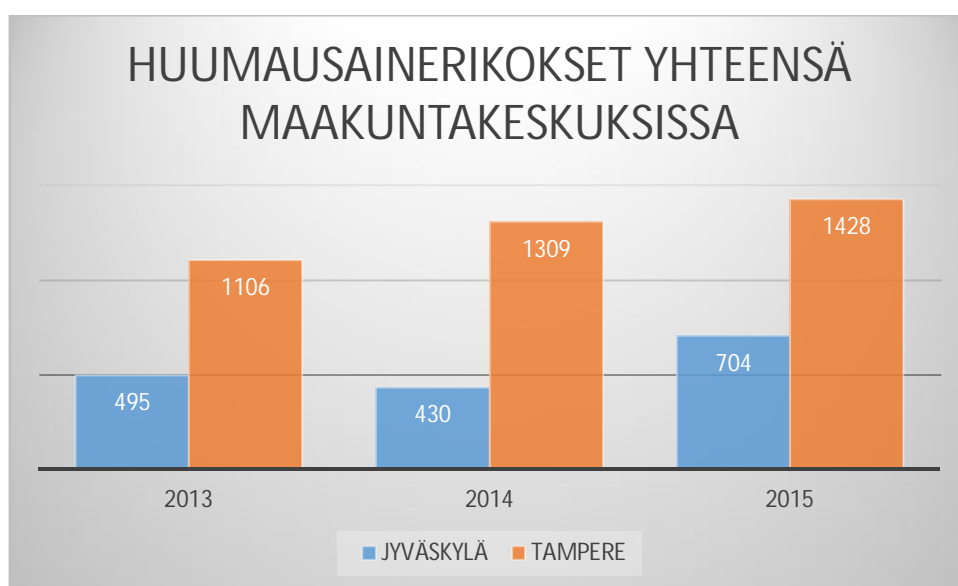


Kuvio 4. Sisä-Suomen poliisilaitoksen toimialueella maakunnittain kirjatut huumausainerikokset yhteensä vuosina 2013-2015 (PolStat 2016a)

Tilastojen perusteella Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella ollaan huumausainerikollisuuden kanssa tekemisissä päivittäin. Vuonna 2015 huumausainerikoksiin liittyviä rikosnimikkeitä kirjattiin yhteensä 3153 kappaletta. Tämä luku jaettuna vuoden päivillä antaa tilastokeskiarvoksi 8,64 nimikettä päivää kohden.

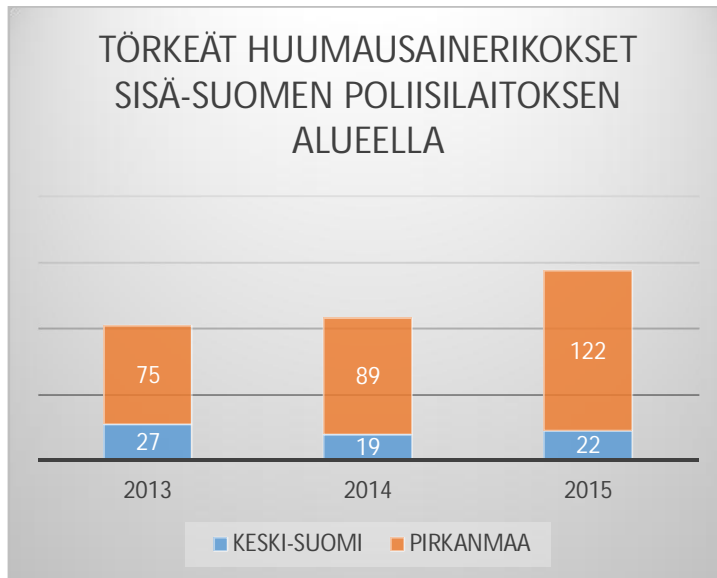
Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella huumausainerikollisuuden kehittyminen etenee kokonaisuutena samansuuntaisesti kuin muualla Suomessa ja rikosten lukumäärä kasvaa molemmissa maakunnissa. Maakuntien väestömäärän perusteella Pirkanmaalla oli vuonna 2015 keskimäärin 4,20 huumausainerikosta tuhatta asukasta kohden, Keski-Suomessa vastaava luku oli 3,72 huumausainerikosta tuhatta asukasta kohden. Koko poliisilaitoksen alueen keskimääräinen luku oli 4,03 huumausainerikosta tuhatta asukasta kohden.

Kuvioon 4. on otettu vertailuun myös vuosi 2013, jolloin toiminnassa olivat vielä maakunnalliset poliisilaitokset Keski-Suomen ja Pirkanmaan poliisilaitokset. Pirkanmaan osalta kehitys on ollut vuodesta toiseen nousujohteista. Keski-Suomessa kirjattiin vuonna 2014 edellistä vuotta vähemmän huumausainerikoksia, mutta vuonna 2015 lukumäärä on noussut huomattavasti.



Kuvio 5. Huumausainerikosten lukumäärät Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueen maakuntakeskuksissa 2013-2015 (PolStat 2016b).

Maakuntakeskukset edustavat selvästi suurta osaa kaikesta huumausainerikollisuudesta. Vertailtaessa kuvioissa 4 ja 5 esitettyjä tilastoja, on selvästi havaittavissa, että suurin osa Pirkanmaalla kirjatuista rikoksista tapahtui Tampereella ja Keski-Suomessa kirjatuista Jyväskylässä. Tampereella kasvua on tapahtunut joka vuosi, mutta Jyväskylässä vuonna 2014 rikoksia oli edellistä vuotta vähemmän. Vuonna 2015 rikosten lukumäärä Jyväskylässä nousi todella voimakkaasti, 274 kpl. Tampereen osuus Pirkanmaan alueen huumausainerikoksista vuonna 2015 oli 67 prosenttia ja Jyväskylän osuus Keski-Suomen huumausainerikollisuudesta oli yli 68 prosenttia.



Kuvio 6. Sisä-Suomen poliisilaitoksen toimialueella maakunnittain kirjatut törkeät huumausainerikokset yhteensä vuosina 2013-2015 (PolStat 2016a)

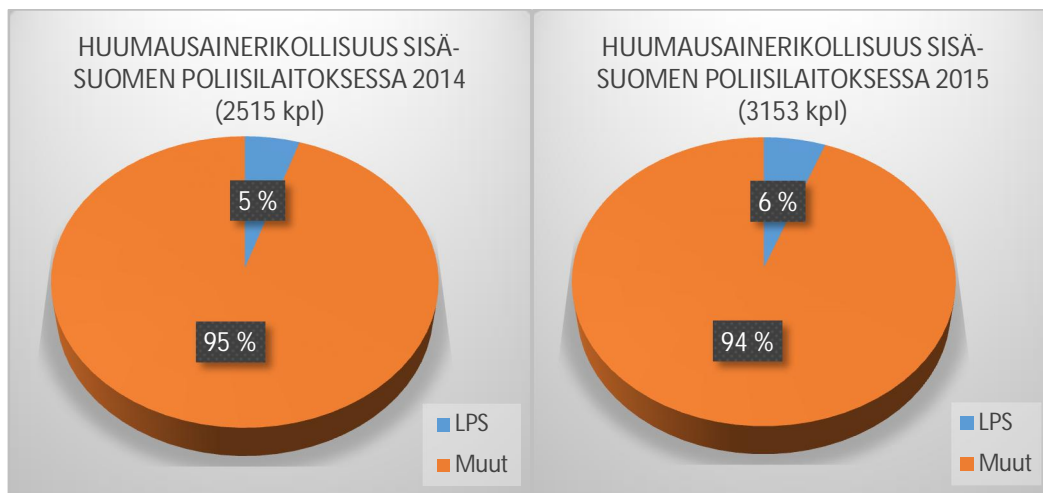
Törkeiden huumausainerikosten osalta kuvion kehitys Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella on kaikkien huumausainerikosten tilaston kaltainen. Rikoksien lukumäärä on näidenkin osalta kasvanut. Keski-Suomen alueella myös törkeiden huumausainerikosten määrä laski vuonna 2014 edellisestä vuodesta, mutta nousi jälleen vuonna 2015. Pirkanmaan alueella lukumäärä on kasvanut ja vuonna 2015 tehnyt tilastollisesti merkittävän nousun, 33 kpl.

Törkeiden huumausainerikosten osalta maakuntien erot ovat huomattavat. Keski-Suomessa kirjattiin törkeitä huumausainerikoksia asukaslukuun suhteutettuna 0,08 kpl tuhatta asukasta kohden, kun Pirkanmaalla vastaava luku oli 0,24 kpl tuhatta asukasta kohden. Koko poliisilaitoksen alueen luku oli 0,18 törkeää huumausainerikosta tuhatta asukasta kohden.

#### **4.4. Liikennepoliisisektorin paljastama huumausainerikollisuus**

Tutkimuksen kohteena on Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin liikenteen valvonnassa paljastama huumausainerikollisuus. Luvussa 4.3. esitettiin poliisilaitoksen tilastoja ja eriteltiin niitä maakuntien ja myös maakuntakeskusten osalta. Liikennepoliisisektorin paljastaman huumausainerikollisuuden osalta ei ole olemassa erillistä tilastoa, joten tutkimusmateriaalin kerääminen vaati paljon työtä.

Tutkimuksessa kerätty aineisto on saatu tutkimalla rikosilmoituksia poliisin rikosilmoitusjärjestelmän kyselykannan(RikiTrip) avulla. Ohjelmassa on mahdollista käyttää erilaisia hakukriteereitä työn helpottamiseksi. Tutkimuksessa otettiin tutkittavaksi kaikki Sisä-Suomen poliisilaitoksessa vuosina 2014 ja 2015 kirjatut rikosilmoitukset, joissa on rikosnimikkeeksi kirjattu huumausaineen käyttörikos, huumausainerikos tai törkeä huumausainerikos. Tämän jälkeen ilmoitukset käytiin yksitellen läpi ja sieltä poimittiin tilastoihin sellaiset rikosilmoitukset, jotka olivat liikennepoliisisektorin tekemiä ja joissa tehtävä oli alkanut liikennevalvonnan yhteydessä, joko partion omasta aloitteesta tai hätäkeskuksen tehtävänannon perusteella. Tutkimusaineistosta jätettiin pois sellaiset liikennepoliisisektorin kirjaamat rikosilmoitukset, joissa liittymäkohtaa liikennevalvontaan ei ollut.



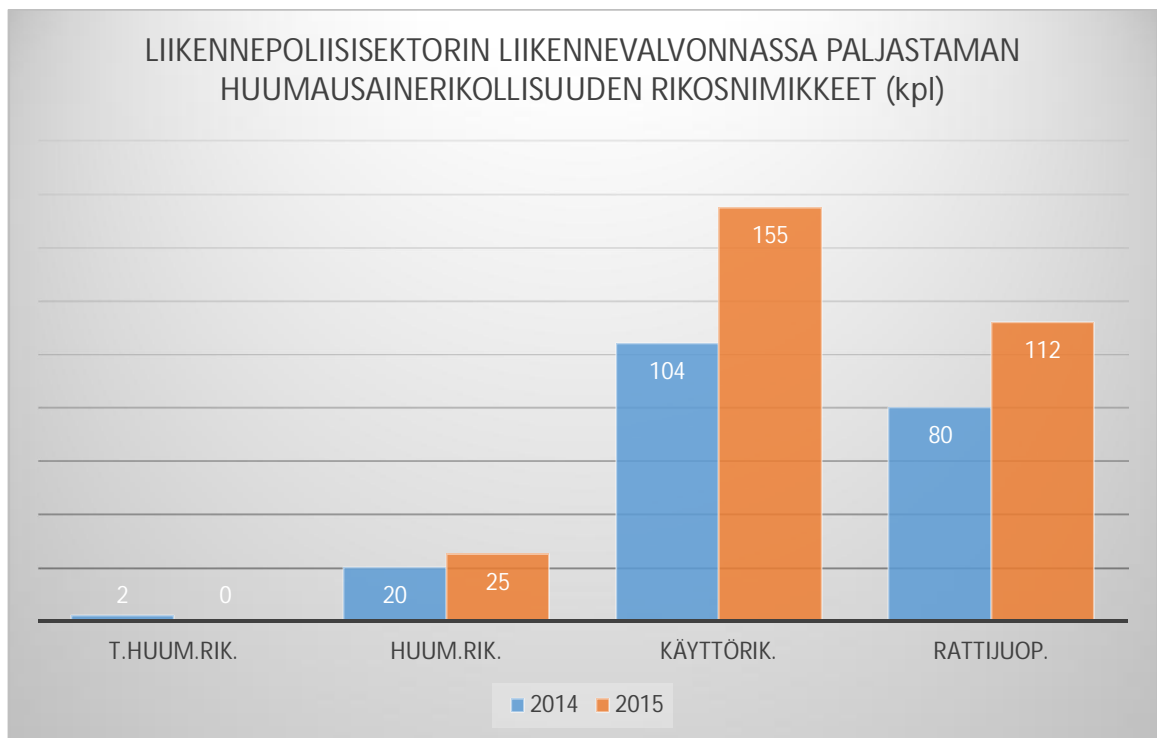
Kuvio 7. Liikennepoliisisektorin(LPS) liikennevalvonnassa paljastaman huumausainerikollisuuden prosenttiosuus kaikesta esiin tulleesta huumausainerikollisuudesta vuosittain (PATJA 2016, PolStat 2016a).

Liikennevalvonnassa paljastetun huumausainerikollisuuden prosenttiosuus on noussut vuonna 2015 edellisestä vuodesta yhdellä prosenttiyksiköllä (Kuvio 7). Samanaikaisesti on kuitenkin koko poliisilaitoksen huumausainerikollisuuden määrä noussut 25 prosenttia. Näistä tilastoista ei kuitenkaan poliisilaitostasolla voida tehdä johtopäätöksiä siitä, johtuuko lukumäärän voimakas kasvaminen pelkästään huumausaineiden käyttämisen lisääntymisestä, poliisitoiminnan tehostamisesta, näistä molemmista vai aivan jostain muusta seikasta.

Tutkimuksessa otettiin tarkastelun alle liikennepoliisisektorin suorittaman liikennevalvonnan yhteydessä paljastettu huumausainerikollisuus. Myöskään näissä tilastoissa ei muutosta voida selittää pelkästään yhden asian muuttumisella, mutta

näkemykseni mukaan kehitystä on tapahtunut ainakin toiminnan tehostamisen suhteen. Liikennepoliisisektorin liikennevalvonnassa paljastama huumausainerikollisuus on keskimäärin 1/20 kaikesta poliisilaitoksen tilastoissa ilmenevästä huumausainerikollisuudesta.

Liikennepoliisin perustoimintoihin kuuluu luonnollisesti liikennevalvonta ja päihteiden käytön valvonta on yleisesti kansalaisten keskuudessa suosituimpia poliisin suorittaman liikennevalvonnan muotoja. Päihteet vaikuttavat ihmisen havainnointi- ja toimintakykyyn ja muodostavat merkittävän riskin liikenneturvallisuudelle. Tutkimuksessa otettiin yhdeksi tutkimusnäkökulmaksi myös huumausainerikollisuuteen liittyvissä tapauksissa olleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä.



Kuvio 8. Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin liikennevalvonnassa paljastama huumausainerikollisuus vuosina 2014 ja 2015 (PATJA 2016).

Liikennepoliisisektorin tilastot rikosnimikkeittäin ovat kehityssuunnaltaan samansuuntaiset valtakunnan ja Sisä-Suomen poliisilaitoksenkin tilastojen kanssa. Ainoastaan törkeiden huumausainerikoksien osalta suunta on toisenlainen, liikennepoliisisektori paljasti vuonna 2014 niitä kaksi kappaletta, mutta vuonna 2015 ei yhtään. Kaksi rikosta vuodelta 2014 on kuitenkin niin pieni määrä, ettei sillä ole tilastollista merkittävyyttä verrattaessa esimerkiksi koko poliisilaitoksen tilastoon. Näissä tapauksissa saatiin kuitenkin

huumausaineita takavarikkoon ja pois markkinoilta, joten tosiasiallista merkittävyyttä kahdellakin tapauksella on.

Huumausainerikosten osalta on tilastoissa havaittavissa kasvua, mutta merkittävin kasvu on huumausaineiden käyttörिकosten osalta. Käyttörिकosten määrä oli vuodessa noussut 51 kpl. Kuviossa oikeassa reunassa on tilastot huumausainerikollisuuteen liittyvien nimikkeiden ohessa olleista rattijuopumusrikoksista. Myös näiden rattijuopumusten määrä on kasvussa. Poliisihallitus on ohjeistanut, että aina epäiltäessä henkilöä rattijuopumusrikoksesta, jossa päihteenä ovat huumeet, tulee rikosilmoitukseen kirjata nimikkeeksi myös huumausaineen käyttörिकos (Poliisihallitus 2013). Tutkittaessa huumausaineiden käyttörिकosten ja rattijuopumusrikosten kehitystä, voidaan todeta niiden olevan samansuuntaiset.

Itselläni oli ennen tutkimusta ennakkokäsitys, että huumausainerikollisuuden näkyminen liikenteessä on kasvussa. Tutkimuksessa esiin tulleet liikennepoliisisektorin tulokset antavat samanlaisen kuvan, tosin tutkimusaineiston rajauksesta johtuen vain alueellisesti poliisilaitoksen toimialueen mukaan. Tutkimusaineistoa käytiin läpi tapahtuma-ajankohdan mukaan kuukausi kerrallaan. Tällä pystyttiin rajaamaan tutkimusaineistoa sopivan kokoiseksi massoiksi, joista tiedon koostaminen oli järkevää. Tutkimusaineistossa oli havaittavissa suuria kuukausivaihteluja: elokuussa 2014 liikennepoliisisektori kirjasi yhden huumausaineen käyttörिकoksen ja rattijuopumusrikoksen, kun toisessa ääripäässä oli syyskuu 2015, jolloin liikennepoliisisektorin laatimiin rikosilmoituksiin kirjattiin 20 huumausaineen käyttörिकosta, 10 huumausainerikosta ja 17 näihin liittyvää rattijuopumusrikosta.

Vaikkakaan tutkimuksessa ei ole esitetty liikennepoliisisektorin osalta tuloksia koko poliisilaitoksen tuloksien tavoin maakunnittain, voidaan tutkimusaineiston osalta sanoa, että huumausainerikosten painotus on koko poliisilaitoksen tulosten tavoin selvästi Pirkanmaalla. Liikennepoliisisektori kirjasi kaikista Sisä-Suomen poliisilaitoksen kirjaamista huumausainerikoksista 5,0 prosenttia vuonna 2014 ja 5,7 prosenttia vuonna 2015. Tutkimuksessa ei tutkimuslähtökohtana ollut tutkia, miten eri liikennevalvontaryhmät ovat toiminnassaan paljastaneet huumausainerikollisuutta, mutta tutkimusaineistosta oli selkeästi havaittavissa, että yksi liikennepoliisisektorin liikennevalvontaryhmistä vastasi yli kahdesta kolmasosasta kaikista huumausainerikollisuuteen liittyvistä tapauksista.



Tutkimusaineistossa on lueteltuna rikosnimikkeet lukumäärittäin. Tutkimuksen tuloksia tulkittaessa on syytä ottaa huomioon, ettei tutkimuksessa käy ilmi, kuinka montaa eri henkilöä on syytä epäillä näihin rikoksiin. On selvää, että myös valtakunnallisissa tilastoissa huumausainerikollisuuden osalta samat henkilöt voivat olla epäiltyinä vuoden aikana useisiin rikoksiin. KRP:n mukaan vuoden 2015 huumausainerikollisuutta esittävässä tilastoissa oli rikoksista epäiltyinä enemmän eri henkilöitä, kuin viiden vuoden ajanjaksolla koskaan aiemmin. Tämä osoittaa selkeästi kokonaiskuvan kehittymisen. Tässä tutkimuksessa esitetyissä Sisä-Suomen poliisilaitoksen tilastoissa rikoksista epäiltyinä olleiden eri henkilöiden lukumääriä ei ole eritelty. Oman kokemuksen mukaan, liikennevalvonnassa on kuitenkin viime aikoina tullut enemmän ilmi huumausainerikollisuutta myös sellaisten henkilöiden kanssa, joilla ei poliisin tietojärjestelmien mukaan ole huumausaine -taustaa.

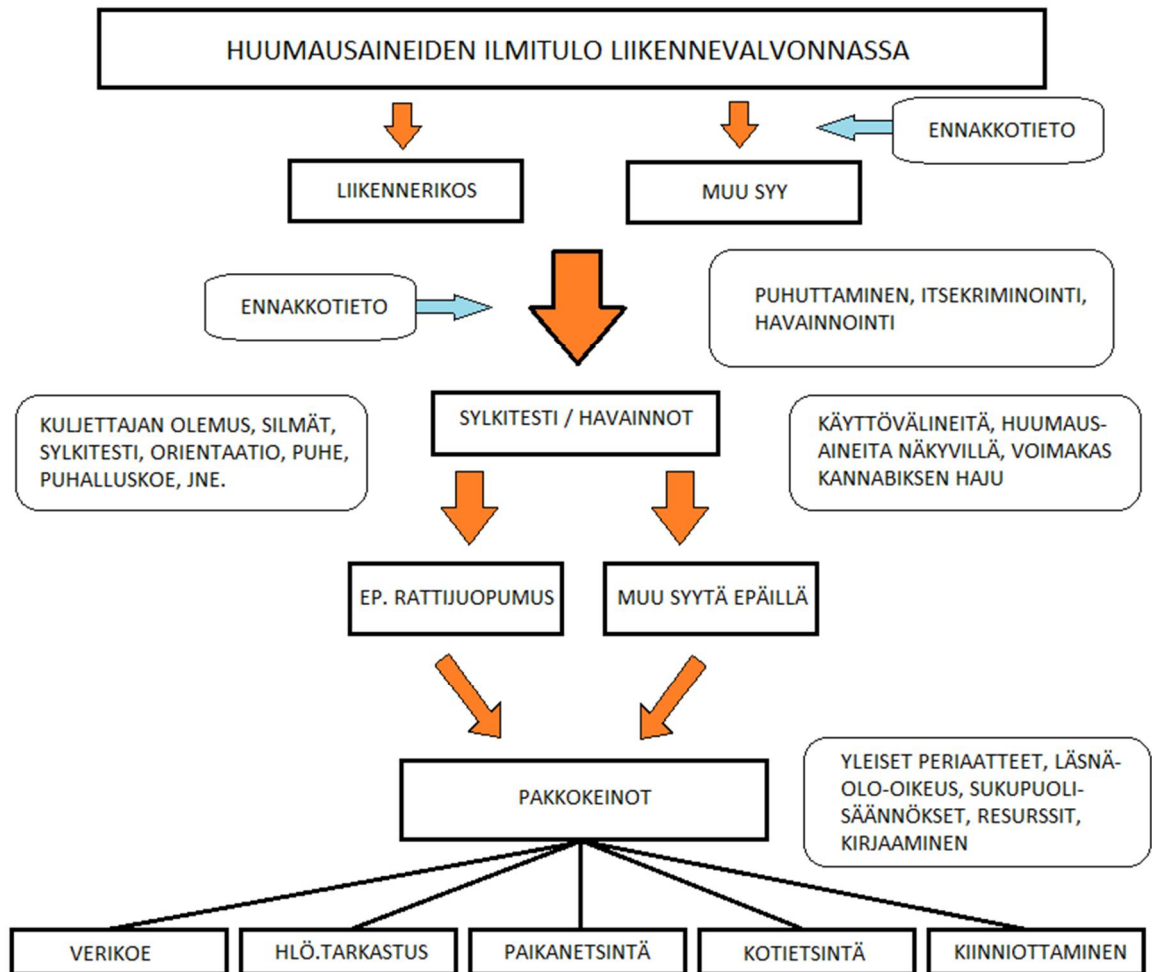
## **5. HUUMAUSAINERIKOLLISUUDEN ILMITULO LIIKENNEVALVONNASSA**

Edellisessä luvussa esiteltiin Sisä-Suomen poliisilaitoksen organisaatiota, sekä liikennepoliisitoiminnon sijoittumista organisaatiossa. Luvussa esitettiin myös sekä valtakunnallisia että poliisilaitoksen tilastoja huumausainerikoksista, ja lisäksi myös tilastoja liikennepoliisisektorin huumausainerikollisuutta paljastavasta toiminnasta vuosilta 2014 ja 2015. Tässä luvussa esitellään vaiheittain, miten toiminta käytännössä tapahtuu.

Huumausainerikollisuutta tulee ilmi liikennevalvonnassa kahdella tavalla. Seuraavassa prosessikuvauksessa esitetään nämä kaksi vaihtoehtoa. Kuviossa ja sitä avaavassa tekstissä mainitaan useita kertoja ”syytä epäillä” -kynnys. Tämä on rikosprosessissa yleisesti käytetty termi, joka tarkoittaa lainsäädännöstä johtuvaa ilmaisua, milloin esitutkintaviranomaisen on saamiensa tietojen valossa syytä epäillä rikosta ja aloitettava sen johdosta esitutkinta (Esitutkintalaki 3:3§). Kynnyksen ylittäminen aloittaa siis rikoksen esitutkinnan ja saattaa mahdollistaa mm. erilaisten pakkokeinojen käyttämisen.

Voimassaolevan Esitutkintalain 22.7.2011/805 valmisteluteksteissä asiasta mainitaan seuraavasti: *Esitutkintakynnystä ei kuitenkaan asetettaisi kovin korkealle. Varmuutta tai suurta todennäköisyyttä rikoksen tekemisestä ei siis vaadita* (HE 222/2010 vp, 177).

Esitutkintaviranomaisella on siis harkintavaltaa asian suhteen ja hän pystyy itse tietoonsa tulleiden seikkojen valossa määrittämään, onko rikosta syytä epäillä tapahtuneen. Toisaalta, samassa valmistelutekstissä mainitaan myös: *Pelkkä väite rikoksen tapahtumisesta ei vielä ylitä esitutkintakynnystä. Esitutinnan aloittamispäätökselle on voitava esittää asianmukaiset konkreettiset perusteet* (HE 222/2010 vp, 177). Esitutkintaviranomaisen on siis myös pystyttävä perustelevaan, miksi ja mihin perustuen esitutkinta on pohjautunut.



Kuvio 9. Huumausaineiden ilmitulo liikennevalvonnassa

### 5.1. Liikennerikos

Ensimmäisessä tilanteessa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan epäillään syyllistyneen johonkin ajoneuvo- tai liikennerikkomukseen ja hän tulee tämän johdosta pysäytetyksi. Perinteistä liikennevalvontaa tehdään paikallaan olevissa ratsioissa ja myös liikennevirrassa kulkiessa. Poliisimies valvoo liikennettä ja havainnoi ajoneuvo- tai

liikenne rikkomuksia. Joissain tapauksissa havainnointiin käytetään apuna myös teknistä apuvälinettä. Tyypillisimpiä liikennevalvonnassa käytettyjä teknisiä apuvälineitä ovat tutka ja ajoneuvojen rekisterikilpiä lukeva laite.

Pysäytystilanteessa ajoneuvon kuljettaja tyypillisesti puhallutetaan seulonta-alkometrillä ja häntä puhutetaan. Tässä vaiheessa näitä toimenpiteitä suorittava poliisimies tekee havaintoja kuljettajasta, esimerkiksi tämän olemuksesta ja puheesta. Näiden seikkojen perusteella poliisimies päättää, tullaanko kuljettajalle suorittamaan sylkitesti, jolla mahdollisia huumausaineita voidaan seuloa. Testaamiseen käytettävistä sylkitestereistä kerrotaan lisää luvussa 6.

Tilanteessa, jossa sylkitestereitä ei ole käytettävissä, poliisimies/-partio joutuu tekemään arviota kuljettajan mahdollisesta päihtymyksestä pelkästään ajamisen aikana ja puhuttamisen aikana tehtyjen havaintojen perusteella. Ajoneuvo- tai liikenne rikkomuksesta epäillyn henkilön sekä tämän käyttämän ajoneuvon tiedot tarkastetaan yleensä poliisiauton päätelaitteella ja täältä saattaa tulla esiin merkittävää lisätietoa, esimerkiksi henkilön tai ajoneuvon mahdolliset etsintäkuulutukset, jotka saattavat vaatia toimenpiteitä. Toisaalta sieltä voi löytyä merkintä mahdollisesta aiemmasta huumausaineiden kanssa toimimisesta, joka voi poliisimiehen tekemien tavallisuudesta poikkeavien havaintojen lisäksi antaa lisävahvistusta epäilylle huumausaineista.

Poliisipartion havainnoista ja/tai sylkitestin tuloksesta johtuen ajoneuvon kuljettajaa voi olla siis syytä epäillä rattijuopumuksesta. Rikoslain määritelmä rattijuopumuksesta huumausaineiden osalta täyttyy nk. nollaraja -periaatteella. Mikäli moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan elimistössä on huumaavaa ainetta tai tämän aineenvaihduntatuotetta, syyllistyy hän rattijuopumukseen (Rikoslaki 23:3§). Ilmoitusta huumausaineperustaisesta rattijuopumuksesta kirjattaessa kirjataan ilmoitukseen nimikkeeksi myös huumausaineen käyttörikos (Poliisihallitus 2013). Sylkitestereistä kieltäytyminen antaa pakkokeinolain mukaan mahdollisuuden henkilökatsastukseen (verikokeen ottaminen).

Henkilönkatsastus voidaan toteuttaa, jos on olemassa todennäköisiä syitä epäillä rattijuopumuksen tunnusmerkistön täyttymisestä (Poliisihallitus 2014b). Poliisipartiolla tulee siis olla syytä epäillä -kynnystä enemmän sellaisia havaintoja, jotka tukevat epäilyä. Näitä voivat olla esimerkiksi henkilön tuntuva sekavuustila, vaikka seulonta-alkometri on

osoittanut nollatulosta, tms. Kaikki poikkeavat havainnot kirjataan poliisin päihdetutkimuslomakkeeseen (Poliisihallitus 2014b).

Pysäytystilanteen jälkeisen puhuttamisen yhteydessä voi tulla esiin myös muita ”syytä epäillä” -kynnyksen ylittäviä asioita. Tällaisia asioita voivat olla esimerkiksi ajoneuvossa näkyvillä olevia epäiltyjä huumausaineita, näiden käyttövälineitä tai ajoneuvosta voi tulla kannabiksen hajua. Voi siis olla, että ajoneuvon kuljettajaa ja mahdollisia matkustajia epäillään esimerkiksi huumausaineen käyttörikoksesta, vaikka kuljettajaa ei epäiltäisi rattijuopumusrikoksesta.

## **5.2. Muu syy**

Toinen mahdollinen tilanne liikennevalvonnassa on muu kuin ajoneuvo- tai liikenne rikkomuksesta johtuva liikennepysäyttäminen. Lainsäädäntö antaa poliisimiehelle mahdollisuuden pysäyttää ajoneuvo sen liikennekelpoisuuden tarkastamiseksi tai kuljettajan testaamiseksi ilman rikosepäilyä (Tieliikennelaki 93§). Tässäkin tilanteessa kuljettaja tyypillisesti puhallutetaan ja häntä puhutetaan ja mahdolliset jatkotoimenpiteet tapahtuvat, kuten kohdassa 5.1 on kuvattu. Pysäyttäminen saattaa siis olla satunnaispysäytys tai tilanteeseen saattaa liittyä ennakkotietoa ajoneuvosta tai sillä mahdollisesti liikkuvista henkilöistä.

Pysäytettävästä ajoneuvosta ja sen liikkumisesta saattaa olla tullut ilmoitus hätäkeskukseen. Lähes jokaisella tien päällä kulkevalla on nykypäivänä mukanaan matkapuhelin, ja toisen ajoneuvon poikkeavasta liikkumisesta ilmoitetaan herkästi kohdeajoneuvon kuljettajan ajokuntoa epäillen. Ilmoitusten perusteella havaittuja ajoneuvoja pysäytetään ja tarkistetaan.

Liikennevalvonnassa havaittu ajoneuvo voi olla myös etsintäkuulutettu ja sillä liikkuviin henkilöihin saattaa olla jo ennalta määrätty kohdistettavaksi erilaisia pakkokeinoja, heidän henkilöllisyydestään riippumatta. Tieto voi olla luonteeltaan myös sellaista, että kyseisellä ajoneuvolla liikkuvien henkilöiden tiedetään olevan aktiivisesti mukana rikollisessa toiminnassa, vaikkakaan mitään yksittäistä ja akuuttia tapahtumaa ei juuri sillä hetkellä olekaan käsillä.

Useiden rikollisten täytyy käyttää tiestöä toteuttaakseen laittomat toimintonsa tehokkaasti. Usein rikolliset ovat haavoittuvaisimmillaan kulkiessaan tiestöllä joko siksi, että he ovat poliisin tuntemia tai etsintäkuulutettuja tai he kuljettavat ajoneuvoissaan laittomia tavaroita tai varusteita rikoksissa käytettäväksi. (TISPOL 2015b, 1.) Myös omat kokemukseni ovat samansuuntaiset.

Liikennepoliisilla on useassa Euroopan maassa lainsäädännön näkökulmasta erinomainen mahdollisuus toteuttaa tätä Road Policing -toimintamallia, koska liikennettä valvoessaan poliisilla on oikeus pysäyttää ajoneuvoja liikennetarkastuksia varten. Toimintamallin käyttöönotto mahdollistaa poliisitoiminnan tehostamisen edellä kuvattujen syiden perusteella. (Kempainen 2014, 141.)

### **5.3. Ennakkotieto**

Kaaviossa olevat ennakkotiedot ovat poliisipartion saamia tietoja, jotka voivat olla tukena mm. mahdollisia huumausaineita epäiltäessä. Ennakkotietoa voi olla olemassa ja tiedostettuna jo ennen ajoneuvon pysäytystä tai ennakkotieto voi tulla esiin taustatietona, kun poliisipartio on saanut pysäyttämisen jälkeen selville, kenen kanssa on tekemisissä. Ennakkotieto itsessään ei muodosta oikeutta pakkokeinojen käyttöön muissa kuin mahdollisissa etsintäkuulutuksissa. Täytyy myös muistaa, että ajoneuvolla ei aina ole liikenteessä se henkilö, joka on sen rekisteriin merkitty omistaja tai haltija tai muu sellainen henkilö, joka poliisimiehen henkilökohtaisen kokemuksen mukaan ”aina” ajaa kyseisellä ajoneuvolla.

Ennako- ja taustatiedoilla on kuitenkin suuri merkitys ja liikennettä valvovalla poliisilla tulisi olla kaikki oleellinen tieto käytettävissään. Tämä ei koske pelkästään huumausainerikollisuutta, vaan tiedon saatavuus on merkityksellinen kaiken tyyppisten rikosten paljastamisen kannalta. Tässä organisaation sisäisellä tiedonkululla ja -jakamisella on suuri merkitys.

Muun kuin hätäkeskukseen tulleen ilmoituksen pohjalta saadun ennakkotiedon saanti on tähän saakka perustunut poliisimiesten omaan aktiivisuuteen ja myös henkilökohtaisiin kontakteihin rikostorjunnan henkilöstöön. Uskon, että suuri osa liikennepoliisisektorin tutkimusvuosina paljastamista huumausaineisiin liittyvistä rikoksista perustuu nimenomaan tällaisiin ennakkotietoihin.

Tiedän kyllä omakohtaisista kokemuksistani tapauksia, joissa ennako-/taustatietoa ei huumausaineiden osalta ole ollut, mutta liikennepysäytyksessä tulleiden seikkojen perusteella kuljettajaa on ollut syytä epäillä huumausaineen käyttör rikoksesta. Kuitenkin oma näkemykseni on, että tällaiset tilanteet ovat vielä selkeä vähemmistö kaikista tapauksista, vaikka tällaiset tapaukset tuntuvat lisääntyneen.

Road policing -toiminta perustuu suurelta osin tiedonkulkuun ja tietojohdantamiseen, joten on selvää, että tehokkaan toiminnan saavuttamiseksi on tähän asiaan panostettava.

## **6. SYLKITESTERIT JA MUUT HAVAINNOT**

Poliisi voi suorittaa liikenteessä seulontatestejä moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille. Tyypillisimmin tämä näkyy tien päällä puhallusratsioina, joissa kuljettajia testataan mahdollisesti alkoholia nauttineiden löytämiseksi liikennevirrasta. Näitä testejä voidaan tehdä ilman erillistä epäilyä rikoksesta. Tästä säädetään Pakkokeinolain 9:2 §:ssä. Alkoholin tunnistamiseen poliisilla on alkometrit, mutta huumausaineiden osalta poliisilla on käytössään sylkitestereitä. Sylkitestin tuloksella voidaan saada lisätukea poliisimiehen tekemiin havaintoihin epäiltäessä kuljettajaa huumausaineisiin liittyvästä rattijuopumusrikoksesta.

Testereinä tällä hetkellä yleisimmin on käytössä Drugwipe -merkinen kertakäyttöinen testeri. Siinä kuljettajalta otetaan testeriin sylkeä pyyhkäisemällä muutama kerta kielen pinnalta ja poskista. Testeri analysoi syljestä opiaatit, amfetamiinin/metamfetamiinin, kokaiinin, kannabiksen ja benzodiatsepiinin. Tämä testeri on pienikokoinen, varsin yksinkertainen käyttää ja sylkinäytteen ottaminen käy varsin nopeasti. Testerin tulokset valmistuvat vajaassa kymmenessä minuutissa. Tulokset ilmestyvät liuskoille punaisina viivoina. Aina viivat eivät kuitenkaan ole yhtä selkeitä ja tulkinnallisuudelle jää tilaa.

Toisena testilaittevaihtoehtona on Dräger Drugtest 5000. Tämä testilaitte on sähköllä toimiva pienoislaboratorio, joka analysoi kertakäyttöisten sylkikeräimien näytteitä. Laitteessa on akku, ja sitä voidaan käyttää myös verkkovirralla tai ajoneuvosta saatavalla 12 V sähköllä. Testeri analysoi syljestä opiaatit, amfetamiinin, metamfetamiinin, kokaiinin, kannabiksen, benzodiatsepiinin ja metadonin. Testeri on kookkaampi, ja saanut ulkonäkönsä johdosta Sisä-Suomen poliisilaitoksella lempinimen ”leipäkone”.

Sylkinäytteen ottamisessa epäillylle annetaan omaan käteen sylkikeräin, jota hän pyörittelee suunsa sisäpinnoilla muutaman minuutin. Keräimessä on indikaattori, joka muuttuu siniseksi sylkimäärän ollessa riittävä.

Itse sylkinäytteen ottaminen vaatii siis Drugwipea pidemmän ajan ja kohdehenkilöltä enemmän myötävaikutusta. Tämän jälkeen keräin asetetaan itse laitteeseen, joka analysoi tulokset alle kymmenessä minuutissa. Tulosten valmistuttua ne näkyvät digitaalisella näytöllä tekstinä jokaisen aineen osalta eriteltynä negatiivisena tai positiivisena. Tuloksen ollessa positiivinen teksti on punaisena. Tuloksissa ei ole siis tulkinnanvaraa. Kone tallettaa tulokset päivämäärineen ja kellonaikoineen muistiinsa, joten tuloksiin on helppo palata tarvittaessa myöhemmin.

Edellä kuvatut testerit auttavat liikennevalvonnassa mahdollisten huumausaineiden seulomista. Alkoholiammittaavien alkometrien toimintaan verraten huumausainetesterit ovat kuitenkin paljon hitaampia, eikä puhallusratsian tyyppistä massatestausta huumausaineiden osalta ole näillä mahdollista toteuttaa. Testerit ovat myös tuntuvasti kalliimpia verrattuna alkometrin pilleihin.

Vaikkakin poliisilla on käytössään tällaisia testereitä, tehdään havaintoja vielä paljon luottaen omiin näkö- ja kuulohavaintoihin. Syytä epäillä -kynnys voi ylittyä, vaikka testeri ei mitään näyttäisikään. Täytyy muistaa, että maailmassa on muitakin huumeita tai huumausaineiksi luokiteltavia lääkeaineita, kuin testereiden valikoimassa olevat aineet. Kuljettaja voi kieltäytyä sylkitestistä tai toisaalta, mikäli henkilön olemus ja käytös ovat aivan erityisen poikkeavia, voi olla mahdollista, ettei sylkitestistä pystytä edes tekemään. Tällöinkin mahdollinen epäily rattijuopumusrikoksesta perustuu pelkästään poliisimiehen/-partion havaintoihin.

## **7. RIKOSEPÄILYYN LIITTYVÄT PAKKOKKEINOT**

Epäiltäessä henkilöitä erilaisista rikoksista, on esitutkintaviranomaisella käytössään erilaisia pakkokeinoja eli toimenpiteitä, joilla voidaan laillisesti puuttua henkilön perustuslaillisiin oikeuksiin. Näistä toimenpiteistä ja niihin liittyvistä asioista säädetään Pakkokeinolaisissa (22.7.2011/806). Käytettävissä olevat pakkokeinovalikoimat riippuvat

siitä, millaisista rikoksista on kyse. Olen seuraavassa listannut yleisimmät opinnäytetyöhöni liittyvät pakkokeinot ja kuvannut niiden menettelyä suppeasti liikennepysäytystilanteesta johtuvissa tapauksissa. Etsintöihin liittyvistä pakkokeinoista säädetään tarkemmin Pakkokeinolain 8. ja 9. luvussa ja kiinniottamisesta 2. luvussa.

Joidenkin pakkokeinojen suorittamisesta voi päättää yksittäinen poliisimies, toisten pakkokeinojen osalta päätöksen tekee pidättämiseen oikeutettu, eli poliisin päällystöön kuuluva poliisimies (Pakkokeinolaki 2:9§). Näissä tapauksissa kentällä toimiva poliisimies esittää asian päällystölle, joka määrää pakkokeinon suoritettavaksi. Joidenkin pakkokeinojen osalta on olemassa mahdollisuus, että kiireellisessä tapauksessa pakkokeino voidaan suorittaa yksittäisen poliisimiehen päätöksellä, mutta liikennevalvonnassa näitä tapauksia ei kokemukseni mukaan juurikaan ole.

Jokaisesta pakkokeinosta kirjataan poliisiasiaan tietojärjestelmään rikosilmoituksen yhteyteen oma pakkokeinopöytäkirjansa, mistä asiat ovat jälkikäteen tarkistettavissa.

### ***Pakkokeinolaki 8:19§***

#### ***Pöytäkirja***

*Etsinnän toimittajan on ilman aiheetonta viivytystä laadittava kotietsinnästä pöytäkirja, jossa selostetaan etsintämenettely riittävällä tarkkuudella. Pöytäkirjaan on kirjattava tai liitettävä etsintävaltuutetun lausumat tarpeellisessa laajuudessa.*

*Pöytäkirjasta on pyynnöstä annettava jäljennös etsintävaltuutetulle ja sille, jonka luona etsintä on toimitettu. Tarvittaessa jäljennös on toimitettava myös muulle henkilölle, jota asia koskee.*



## 7.1. Henkilönkatsastus

### *Pakkokeinolaki 8:32§*

#### *Henkilönkatsastuksen edellytykset*

*Rikoksesta epäillylle saadaan tehdä henkilönkatsastus esineen, omaisuuden, asiakirjan, tiedon tai seikan löytämiseksi 2 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyin edellytyksin, jos on todennäköisiä syitä epäillä häntä rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta, taikka rattijuopumuksesta tai huumausaineen käyttörikoksesta. Jollei epäilyyn ole todennäköisiä syitä, epäilty saadaan katsastaa vain, jos erittäin pätevin perustein voidaan olettaa löytyvän mainitussa kohdassa tarkoitettu esine, omaisuus, asiakirja, tieto tai seikka.*

Kun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa epäillään rattijuopumusrikoksesta, suoritetaan hänelle Pakkokeinolain nojalla henkilönkatsastus. Jos epäillään, että kyseessä on alkoholi, kuljettaja voidaan viedä tarkkuusalkometrikokeeseen, jossa analysoidaan hengitysilman alkoholipitoisuus tai verikokeeseen, jossa määritetään veren alkoholipitoisuus.

Mikäli kuljettajan epäillään olevan huumausaineiden tai huumausaineiden ja alkoholin vaikutuksen alaisena, henkilönkatsastus on aina kuitenkin verikoe. Kuljettajalta otetaan kaksi näyteputkea verta, jotka keskitetysti analysoidaan Keskusrikospoliisin laboratoriossa. Verestä saadaan tarkat laboratoriotulokset ja verikokeesta pystytään analysoimaan hyvinkin pieniä määriä eri aineita. Verinäytteen ottaminen näissä tapauksissa voidaan tehdä yksittäisen poliisimiehen päätöksellä (Pakkokeinolaki 9:2§).

Verikoe voidaan ottaa ainoastaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalta. Henkilöä, joka on ollut ajoneuvossa matkustajana ja jota liikennepysäytyksen yhteydessä epäillään esimerkiksi huumausaineen käyttörikoksesta, ei voida viedä verikokeeseen.

## 7.2. Henkilöntarkastus

### *Pakkokeinolaki 8:31§*

#### *Henkilöntarkastuksen edellytykset*

*Henkilöntarkastus esineen, omaisuuden, asiakirjan, tiedon tai seikan löytämiseksi saadaan tehdä 2 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyn edellytyksin sille, jota on syytä epäillä:*

- 1) rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään kuusi kuukautta vankeutta;*
- 2) lievistä pahoinpitelystä;*
- 3) näpistyksestä, lievästä kavalluksesta, lievästä luvattomasta käytöstä, lievästä moottorikulkuneuvon käyttövarkaudesta, murtovälineen hallussapidosta, lievästä alkoholirikoksesta;*
- 4) lievästä vahingonteosta; tai*
- 5) lievästä petoksesta.*

Mikäli henkilöä epäillään huumausaineen käyttörikoksesta, voidaan hänelle suorittaa henkilöntarkastus sellaisen esineen tai aineen löytämiseksi, joka voi olla todisteena rikosasiassa. Tämä tarkoittaa käytännössä siis sitä, että henkilön yllä olevat vaatteet ja hänen hallussaan olevat tavarat tarkastetaan. Tämä on varsin yksinkertainen perustoimenpide, joka tulisi tehdä aina tällaisen rikoksen ollessa kyseessä. Henkilöntarkastuksesta päättää pidättämiseen oikeutettu virkamies ja sitä ei saa tehdä eri sukupuolta oleva henkilö. Henkilöntarkastus on hyvä suorittaa aivan erillisessä tilassa.

Epäiltäessä henkilöä rattijuopumusrikoksesta huumausaineiden vaikutuksen alaisena, epäillään häntä myös huumausaineen käyttörikoksesta. Näin ollen mahdollisuus henkilöntarkastukselle on olemassa. Henkilöntarkastus voidaan tehdä myös ajoneuvon matkustajalle, jos häntä on syytä epäillä huumausaineen käyttörikoksesta.

Henkilöntarkastus on syytä tehdä erityisen huolellisesti. Huumausaineita on vuosien varrella tullut löydettyä varsin kekseliäästi vaatteiden vuoriin, ym. piilotettuina. Pieniä pakkauksia voi olla vaikea havaita vain päällisin puolin tunnustelemalla.

### 7.3. Paikanetsintä

#### *Pakkokeinolaki 8:4§*

#### *Paikanetsinnän edellytykset*

*Paikanetsintä saadaan toimittaa esineen, omaisuuden, asiakirjan, tiedon tai seikan löytämiseksi 2 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyin edellytyksin ja 3 §:n 1 momentissa tarkoitetun henkilön löytämiseksi.*

Paikanetsinnällä (Pakkokeinolaki 8:1§) tarkoitetaan liikennepysäytyksessä kohdehenkilön käyttämään ajoneuvoon tehtävää etsintää. Etsintä voidaan suorittaa sellaisen esineen tai aineen löytämiseksi, joka voi olla todisteena rikosasiassa. Pääsääntöisesti paikanetsinnästä päättää pidättämiseen oikeutettu virkamies (Pakkokeinolaki 8:15§). Paikanetsinnän suorittamisella ei ole vaatimusta tietyn tyyppisestä rikoksesta, vaan se voidaan suorittaa, jos etsinnässä voidaan olettaa löytyvän tutkittavana olevaan rikokseen liittyvä asia. Tutkittavana oleva rikosnimike on tutkimuksessani ”minimissään” huumausaineen käyttörikos.

Paikanetsinnällä ajoneuvon kuljettajalla on oikeus olla läsnä etsinnän aikana. Kohdeajoneuvoa ei välttämättä tarvitse siirtää minnekään, vaan paikanetsintä voidaan tarvittaessa suorittaa pysäytyspaikalla, jos se voidaan siinä turvallisesti ja huolellisesti tehdä. Tarvittaessa ajoneuvo voidaan siirtää esimerkiksi poliisiaseman autotalliin paikanetsintää varten. Etsintä on tehtävä siten, ettei aiheuteta enempää haittaa tai vahinkoa kuin on välttämätöntä (Pakkokeinolaki 8:6§).

Paikanetsintä on hyvä tehdä aina, mikäli se on mahdollista. Toimenpiteenä se on huomattavasti kotietsintää helpompi ja nopeampi toteuttaa. Paikanetsinnän tuloksena voi löytyä sellaista, mikä antaa lisää todisteita tai viitteitä epäiltyyn rikosasiaan. Tulokset voivat antaa mahdollisuuden myös muiden pakkokeinojen käyttöön. Mikäli käytettävissä on huumausaineiden löytämiseen koulutettu koira, voidaan paikanetsinnän suorittamista jouduttaa.

## 7.4. Kotietsintä

### *Pakkokeinolaki 8:2§*

#### *Kotietsinnän edellytykset*

*Yleinen tai erityinen kotietsintä saadaan toimittaa rikoksesta epäillyn hallinnassa olevassa paikassa, jos:*

*1) on syytä epäillä, että on tehty rikos, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään kuusi kuukautta vankeutta, tai jos selvittävänä ovat yhteisöskon tuomitsemiseen liittyvät seikat; ja*

*2) etsinnässä voidaan olettaa löytyvän tutkittavana olevaan rikokseen liittyvä:*

*a) 7 luvun 1 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettu takavarikoitava esine, omaisuus, asiakirja tai tieto;*

*b) 7 luvun 2 §:n nojalla jäljennettävä asiakirja;*

*c) vakuustakavarikkoon määrättävä omaisuus; tai*

*d) seikka, jolla voi olla merkitystä rikoksen selvittämisessä.*

*Paikassa, joka ei ole rikoksesta epäillyn hallinnassa, kotietsintä saadaan toimittaa 1 momentin 1 kohdassa säädetyin edellytyksin vain, jos rikos on tehty siellä tai epäilty on otettu siellä kiinni taikka jos muuten voidaan erittäin pätevin perustein olettaa, että etsinnässä löytyy 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu esine, omaisuus, asiakirja, tieto tai seikka.  
(30.12.2013/1146)*

Kotietsinnällä tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä Pakkokeinolaisissa mainittua yleistä kotietsintää. Kun kohdehenkilö epäillään esimerkiksi huumausaineen käyttörikoksesta, voidaan hänen kotiinsa suorittaa kotietsintä. Etsinnällä pyritään löytämään sellaisia esineitä tai asioita, jotka voivat olla todisteena rikosasiassa. Pääsääntöisesti paikanetsinnästä päättää pidättämiseen oikeutettu virkamies (Pakkokeinolaki 8:15§). Kohdehenkilöllä on

oikeus olla läsnä kotietsinnällä ja hänelle on ilmoitettava oikeudesta saattaa etsintä oikeuden tutkittavaksi. Tästä oikeudesta säädetään Pakkokeinolain 8:18§:ssä:

*Kotietsinnän saattaminen tuomioistuimen tutkittavaksi*

*Sen vaatimuksesta, jonka luona kotietsintä on toimitettu, tuomioistuimen on todettava, ovatko kotietsinnän toimittamisen edellytykset olleet olemassa taikka onko kotietsinnässä menetelty 5 tai 6 §:n edellyttämällä tavalla. Vaatimus on tehtävä 30 päivän kuluessa kotietsinnän toimittamisesta tai siitä myöhemmästä ajankohdasta, jolloin vaatimuksen esittäjä on saanut tiedon etsinnän toimittamisesta.*

Kotietsintä on myös hyvä suorittaa mahdollisimman pian, mikäli tämä on mahdollista. Etsintää ei kuitenkaan saa suorittaa ilman erityistä syytä klo 22-07 välisenä aikana (Pakkokeinolaki 8:6§). Kotietsinnän tuloksena voi löytyä sellaista, mikä antaa lisää todisteita tai viitteitä epäiltyyn rikosasiaan. Tulokset voivat antaa mahdollisuuden myös muiden pakkokeinojen käyttöön.

Kotietsintä on toimenpiteenä yleensä paikanetsintää huomattavasti työläämpä. Etsinnän keston vaikuttavat monet asiat, mm. kohdeasunnon etäisyys tapahtumapaikalta, asunnon koko, irtaimiston määrä jne. Mikäli on mahdollista käyttää huumausaineita etsivää koira, on tällainen hyvä ottaa mukaan etsinnän jouduttamiseksi.

## **7.5. Kiinniottaminen**

***Pakkokeinolaki 2:1§***

***Poliisimiehen kiinniotto-oikeus***

*Poliisimies saa rikoksen selvittämistä varten ottaa kiinni verekseltä tai pakenemasta tavatun rikoksesta epäillyn.*

*Poliisimies saa myös ottaa kiinni rikoksesta epäillyn, joka on määrätty pidätettäväksi tai vangittavaksi. Poliisimies saa lisäksi ottaa tuomioistuimen pääkäsitteilyn tai päätösharkinnan aikana kiinni vastaajan, jonka*

*vangitsemista on vaadittu tuomitsemisen yhteydessä, jos kiinniottaminen on tarpeen hänen poistumisensa estämiseksi.*

*Jos pidättämiseen on edellytykset, poliisimies saa ottaa rikoksesta epäillyn kiinni ilman pidättämismääräystäkin, jos pidättäminen voi muuten vaarantua. Poliisimiehen on ilmoitettava kiinniottamisesta viipymättä pidättämiseen oikeutetulle virkamiehelle. Tämän on 24 tunnin kuluessa kiinniottamisesta päätettävä, onko kiinni otettu päästettävä vapaaksi vai pidätettävä. Kiinnioton jatkuminen yli 12 tuntia edellyttää pidättämisen edellytysten olemassaoloa.*

Henkilön vapaus on suuri oikeus. Tähänkin oikeuteen on kuitenkin tietyissä tapauksissa mahdollisuus puuttua. Kuten aiemmin totesin, käytössä olevat pakkokeinovalikoimat perustuvat siihen, millaisesta rikoksesta tai millaisista rikoksista on kyse. Mikäli liikennepysäytyksessä kuljettajaa epäillään rattijuopumuksesta ja huumausaineen käyttörikoksesta tai matkustajaa huumausaineen käyttörikoksesta, häntä ei voida ottaa kiinni rikoksesta epäiltynä. Henkilön kiinniottaminen vaatii nk. pidättämisen edellytykset ja rikosnimikkeissä rattijuopumus ja huumausaineen käyttörikos, nämä edellytykset eivät täyty.

### ***Pakkokeinolaki 2:5§***

#### ***Pidättämisen edellytykset***

*Rikoksesta todennäköisin syin epäilty saadaan pidättää, jos:*

- 1) rikoksesta ei ole säädetty lievempää rangaistusta kuin kaksi vuotta vankeutta;*
- 2) rikoksesta on säädetty lievempi rangaistus kuin kaksi vuotta vankeutta, mutta siitä säädetty ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta ja epäillyn henkilökohtaisten olosuhteiden tai muiden seikkojen perusteella on syytä epäillä, että hän:*
  - a) lähtee pakoon taikka muuten karttaa esitutkintaa, oikeudenkäyntiä tai rangaistuksen täytäntöönpanoa;*

*b) vaikeuttaa asian selvittämistä hävittämällä, turmelemalla, muuttamalla tai kätkemällä todistusaineistoa taikka vaikuttamalla todistajaan, asianomistajaan, asiantuntijaan tai rikoskumppaniinsa; taikka*

*c) jatkaa rikollista toimintaa;*

*3) hän on tuntematon ja kieltäytyy ilmoittamasta nimeään tai osoitettaan taikka antaa siitä ilmeisesti virheellisen tiedon; tai*

*4) hänellä ei ole vakinaista asuntoa Suomessa ja on todennäköistä, että hän poistumalla maasta karttaa esitutkintaa, oikeudenkäyntiä tai rangaistuksen täytäntöönpanoa.*

*Kun henkilöä on syytä epäillä rikoksesta, hänet saadaan pidättää, vaikka epäilyyn ei ole todennäköisiä syitä, jos pidättämiseen on muuten 1 momentissa säädetyt edellytykset ja epäilyn pidättäminen on odotettavissa olevan lisäselvityksen vuoksi erittäin tärkeää.*

*Alle 15-vuotiaana tehdystä rikollisesta teosta epäiltyä ei saa pidättää.*

Henkilö voidaan ilman pidättämisen edellytyksiäkin lyhyeksi aikaa laittaa lukittuun tilaan, esimerkiksi etsintätoimen ajaksi. Tällöin puhutaan kiinniottosta poistumisen estämiseksi ja tästä säädetään Esitutkintalain 6:6 §:ssä.

Mikäli kuljettajaa epäillään törkeästä rattijuopumuksesta (Rikoslaki 23:4§), huumausainerikoksesta tai törkeästä huumausainerikoksesta, voidaan hänet tarvittaessa ottaa kiinni. Kiinniottamisesta päättää pääsääntöisesti pidättämiseen oikeutettu virkamies.

Tarkastuksia ja etsintöjä tehdessä täytyy toimia huolellisesti. On mahdollista, että lähtökohtaisesti epäiltäessä huumausaineen käyttörikosta, saadaan henkilötarkastuksen, paikanetsinnän tai kotietsinnän tuloksena sellaista todistusaineistoa, että epäiltäväksi rikosnimikkeeksi muuttuukin huumausainerikos tai jopa törkeä huumausainerikos. Näiden rikosten ollessa kyseessä, voivat pidättämisen edellytykset täytyä ja rikostutkinta saattaa muutenkin laajentua siten, että kiinniottaminen on välttämätöntä. Pidättämisen edellytyksistä säädetään Pakkokeinolain 2:5§:ssä.

Huumausainerikoksilla on yhtymäkohtia esimerkiksi omaisuusrikollisuuteen ja oman kokemukseni perusteella etsinnöillä löytyy usein sellaisia esineitä ja tavaroita, jotka ovat anastettuja tai joita on syytä epäillä anastetuksi.

## 8. ESIMERKKITAPAUS

Oheisessa esimerkissä on tutkimusaineistoista otettu tapaus tosielämästä, jossa rikosnimikkeinä rikosilmoituksessa ovat törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen, rattijuopumus, huumausaineen käyttörikos ja huumausainerikos. Rikosilmoituksen selostusosan tekstin kirjoitusasua on hieman muokattu ja siitä on poistettu yksilöivät yksityiskohdat.

*Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin 3 partiota olivat suorittamassa puhallusratsiaa. Partiot havaitsivat ratsiaa lähestyvän auton käyttävän silminnähden erittäin kovaa nopeutta ja autolle mitattiin tutkalla nopeudeksi 107 km/h, kun paikalla on 50 km/h rajoitus. Tapahtuma-aikaan oli pimeä vuorokauden aika, tien pinta oli märkä asfaltti ja tie oli tapahtumapaikalla valaistu. Kyseinen henkilöauto saatiin pysäytettyä paikalle ja kuljettajaksi ilmeni mieshenkilö, joka oli ajoneuvon haltija. Autossa ei ollut matkustajia.*

Edellä kuvatussa rikosilmoituksen tekstissä, voidaan pysäytyksen syyksi varsin nopeasti todeta suuri ylinopeus. Ylinopeus oli nopeusrajoitukseen nähden erittäin suuri ja rikosnimikkeeksi kirjattiin törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Lähtökohtana on siis prosessikuvauksessa (kuvio 8.) mainittu liikennesrikos.

*Kuljettajalle suoritettu puhalluskoe antoi tuloksen 0,00 o/oo. Mies tuoksui selvästi kannabikselle ja hänelle suoritettu Dräger Drugtest 5000 -sylkitesti antoi positiivisen tuloksen kannabiksen osalta.*

*Miehelle kerrottiin suullisesti hänen oikeutensa ja velvollisuutensa hänen ollessa epäiltynä rattijuopumukseen ja huumausaineen käyttörikokseen. Alustavassa puhuttelussa kuljettaja kertoi polttaneensa illan aikana kannabista ja ettei hänellä ole muuta huumausainetta hallussaan.*



*Mies määrättiin ajokieltoon epäillyn törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja rattijuopumuksen vuoksi. Hänen B-luokan ajokorttinsa otettiin poliisin haltuun.*

Kuljettaja oli pysäyttämisen jälkeen puhallutettu ja puhalluskokeen tulos oli nolla. Kohdehenkilö tuoksui kuitenkin voimakkaasti kannabikselle ja hänelle suoritettiin sylkitesti mahdollisten käytettyjen huumausaineiden osoittamiseksi. Tekstistä ei ilmene, oliko tilanteessa ennakkotietoa tai taustatietoa kohdehenkilöstä.

Sylkitestin tulos oli positiivinen huumausaineen osalta, jolloin syntyi epäily rattijuopumuksesta ja huumausaineen käyttörikkeestä. Tämä antaa poliisimiehelle mahdollisuuden viedä rikoksesta epäilty verikokeeseen.

*Miehen käytössä olleeseen henkilöautoon tehtiin paikanetsintä yleisjohtajan määräyksellä. Auton kuljettaja oli läsnä paikanetsinnällä. Autoon tehdyssä etsinnässä löytyi minigrip -pussi, jossa oli noin 30 grammaa marihuanaa.*

Partiot olivat puhelimitse yhteydessä työvuorossa olleeseen, poliisin päällystöön kuluvaan, yleisjohtajaan. Yleisjohtaja määräsi ajoneuvon suoritettavaksi paikanetsinnän. Paikanetsintä suoritettiin epäillyn läsnä ollessa tapahtumapaikalla, ja paikanetsinnällä ajoneuvosta löytyikin huumausaineita.

*Yleisjohtajan määräyksellä tehtiin kuljettajan asuntoon myös kotietsintä kahden partion voimin. Kotietsinnässä löytyi asunnon makuuhuoneesta kannabis-kasvattamo, josta otettiin haltuun 10 kappaletta kannabiskasveja. Asunnosta löytyi myös noin 40 g huumausaineeksi epäiltävää ainetta. Kasvatuslaitteistoa otettiin myös poliisin haltuun. Asunnon omistaja oli läsnä kotietsinnällä.*

Yleisjohtaja määräsi rikoksesta epäillyn kotiin suoritettavaksi kotietsinnän. Kaksi partiota meni epäillyn kanssa tämän kotiosoitteeseen ja kotietsinnällä epäillyn asunnosta löytyi kannabis-kasvattamo sekä lisää huumausaineeksi epäiltyä ainetta. Huumausaineiden valmistus täyttää huumausainerikoksen tunnusmerkistön. Kannabiskasvit ja kasvatuslaitteistoa otettiin poliisin haltuun. ja henkilölle suoritettavaksi henkilöntarkastuksen

*Yksi partio kuljetti rikoksesta epäillyn verikokeeseen sairaalalle. Sairaalalla epäillylle suoritettiin myös henkilöntarkastus, jonka yhteydessä epäillyn alusvaatteista löytyi 8 kpl ekstaasipillereitä.*

Koska tapauksessa kohdehenkilöä epäiltiin rattijuopumuksesta, otettiin hänestä verikoe sairaalalla. Samalla poliisipartio suoritti kohdehenkilölle henkilöntarkastuksen, jonka yhteydessä hänen hallustaan löytyi vielä lisää huumausaineita.

*Epäilty otettiin kiinni yleisjohtajan määräyksellä ja hänet vietiin poliisiasemalle säilöön.*

Toimenpiteiden jälkeen yleisjohtaja määräsi henkilön kiinniotettavaksi. Tämän jälkeen asiasta kirjattiin rikosilmoitus ja tarvittavat pakkokeinopöytäkirjat.

Esimerkitapauksen kulku eteni luvussa 5. esitetyn kuvion 9. vasemman laidan mukaisesti liikennerikoksesta sylkitestin ja rattijuopumusepäilyn kautta lopulta kaikkien alustavien pakkokeinojen käyttöön. Huumausainerikollisuutta paljastui liikennevalvonnan kautta Road policing -toimintamallin mukaisesti.

## **9. TOIMINTARESURSSIT**

Olen edellä kuvannut, miten tyypillisimmin liikennevalvonnassa paljastetaan huumausainerikollisuutta ja esitellyt lyhyesti niihin liittyvät alustavat pakkokeinot ja esimerkitapauksessa on kerrottu yksittäistapaus tosielämästä. Kuten kaikessa toiminnassa, myös näissä tilanteissa käytettävissä olevilla resursseilla on suuri merkitys toimintaan ja tapahtumien kulkuun.

Itse liikennepysäytys saattaa tapahtua ratsiassa, johon osallistuu useita partioita tai yksittäisen partion suorittamana. Tilanteeseen saattaa liittyä ainoastaan kohdeajoneuvon kuljettaja tai auto voi olla täynnä ihmisiä. Pelkästään työturvallisuutta ajatellen, nämä asiat tulee tiedostaa. Perinteisessä alkoholiin perustuvassa rattijuopumustilanteessa tapahtumat etenevät yleensä yhden partion voimin tai hetkellisesti toista partiota apuna käyttäen. Näissä tilanteissa ajoneuvon kuljettajaan kohdistuu ainoastaan alkoholipitoisuuden määrittämiseen tähtäävä pakkokeino, jolloin lisäresursseja tarvitaan yleensä ainoastaan

kohdeajoneuvon siirtämiseen toiseen parempaan säilytyspaikkaan tai muuhun lyhytkestoiseen toimenpiteeseen.

Mikäli pysäytystilanteessa tulee eteen seikkoja, jotka antavat syytä epäillä kuljettajaa rattijuopumuksesta ja/tai huumausaineen käyttörikoksesta, on hyvä ottaa avuksi lisäresursseja. Kuljettajaan, tämän kuljettamaan ajoneuvoon ja mahdollisesti kotiin suoritettavat etsinnät vievät aikaa ja riittäväillä resursseilla pystytään toimenpiteet suorittamaan tehokkaammin ja nopeammin. Huumausaine-etsintää pystytään jouduttamaan, mikäli käytettävissä on huumausaineiden etsintään koulutettu koira.

Liikennevalvonta liikennepoliisisektorilla on perinteisesti ollut ryhmätoimintaa ja oman näkemykseni mukaan tällaisella toiminnalla mahdollistetaan myös alustavien pakkokeinojen tehokas ja laadukas käyttö sekä saadaan työtaakkaa jaettua. Riittävien resurssien saatavuudella on varmasti merkitystä myös työmotivaation kannalta. Toisaalta, mikäli partio suorittaa pakkokeinot itsenäisesti hosuen ja huonosti, ei toiminta ole ollut alkuunkaan laadukasta.

Kohdeajoneuvoon suoritettu paikanetsintä on usein suhteellisen nopea toimenpide eikä vaadi mittavia lisäresursseja, mutta kotietsintä saattaa kohdistua pienestä yksiestä suureen maatalaan lukuisine ulkorakennuksineen, jolloin etsinnän suorittaminen vaatii tilannekohtaisesti erinäisen määrän resursseja. Toisaalta ajoneuvossa olleita saattaa olla enemmänkin, ja mikäli useampaa henkilöä epäillään huumausaineisiin liittyvistä rikoksista voi, olla että etsintöjä joudutaan tekemään vielä laajemminkin.

Tutkimusaineistossa olleissa rikosilmoituksissa, joissa rikosnimikkeeksi oli kirjattu huumausainerikos tai törkeä huumausainerikos, pakkokeinoja oli käytetty varsin tehokkaasti. Tarkasteluajanjaksona oli tällaisia rikosilmoituksia liikennepoliisisektorilla kirjattu 41 kappaletta. Näistä ilmoituksista 38:ssa oli paikanetsintä suoritettu alustavana pakkokeinona. Kolmessa tapauksessa näin ei oltu tehty, mutta rikoksesta epäillyt henkilöt oli otettu heti kiinni. Näiden tapausten osalta paikanetsintä on voitu suorittaa myöhemmin rikostutinnan toimesta. Kotietsintä oli alustavana pakkokeinona suoritettu 27:ssä tapauksessa. Syytä siihen, miksi kotietsintää ei ollut alustavana pakkokeinona kaikkiin tapauksiin tehty, ei suoraan käynyt rikosilmoituksista ilmi.

Paikanetsinnän jälkeen oli joissain tapauksissa kuitenkin tehty kiinniottoja, jolloin kotietsintä on voitu suorittaa rikostutkinnan toimesta myöhemmin. Muutamassa tapauksessa syynä saattaa olla tapahtumapaikan ja henkilön kodin välinen suuri etäisyys (satoja kilometrejä) tai se ettei henkilöllä ole ollut tapahtumahetkellä, tiedossa olevaa, vakituista asuinpaikkaa. Pakkokeinojen suorittamisesta päättää kuitenkin, poliisin päällystöön kuuluva, pidättämiseen oikeutettu virkamies. Joissain tapauksissa voi olla, etteivät perusteet kotietsinnän suorittamiselle ole olleet hänen mielestään riittävät.

Itse etsinnän viedessä aikaa ja resursseja, tulee huomioon ottaa myös mahdolliset haltuunotot ja niiden kirjaaminen ja dokumentointi. Mikäli etsinnällä saadaan poliisin haltuun esimerkiksi pieni määrä huumausainetta, on kirjaaminen ja dokumentointi varsin helppoa. Toisessa äärilaidassa saattaa olla esimerkiksi suuren kannabiskasvattamon purkaminen, jolloin haltuun otettavaa tavaraa tulee määrällisesti ja lajikkeellisesti paljon. Tämä vaatii myös kirjaus- ja dokumentointipuolelta enemmän. Kuten edellä olen maininnut, saattaa olla, että etsinnällä tulee näiden lisäksi esiin myös muihin rikoksiin liittyviä asioita, kuten anastettua omaisuutta, joka tulee myös kirjata ja dokumentoida.

Pääsääntönä on, että kohdehenkilö saa olla läsnä etsintää suoritettaessa. Mikäli kohdehenkilö haluaa näin menetellä, tulee tämän henkilön valvontaan olla varattuna henkilö. Kohdehenkilö voidaan poistaa etsintäpaikalta, mikäli hän käyttäytymisellään haittaa etsinnän toimittamista tai vaarantaa sen tarkoituksen toteutumisen (Pakkokeinolaki 6 § 3).

On selvää, että mitä enemmän erilaisia toimenpiteitä tehdään, sitä enemmän asioita kirjataan tietokoneelle. Resurssien tarve ei siis välttämättä lopu etsintätapahtuman päättymiseen, vaan niistä voi olla apua vielä tämän jälkeenkin. Rikosilmoituksen kirjaaminen, jokaisen pakkokeinopöytäkirjan ja takavarikkopöytäkirjan kirjaaminen, haltuun otettujen esineiden ja aineiden säilytykseen siirtäminen sekä kiinniotetun/kiinniotettujen kuljettaminen vievät aikaa ja resursseja. Viime kädessä esimiesportaassa päätetään, millaisilla lisäresursseilla asioita hoidetaan. Esimerkkitapahtuman tekstiä lukiessa voi helposti tulla siihen johtopäätökseen, että myös tuossa tilanteessa aikaa on kulunut reilusti, vaikka suorittamassa on ollut alusta alkaen useampi poliisipartio.

Lisäresursseja saattaa olla käytettävissä myös muilla viranomaistahoilla ja omassa yksikössämme olemme varsin tehokkaasti pystyneet saamaan virka-apua huume-etsinnöille Rajavartiolaitokselta ja Tullilta. Road policing -toimintamallissa painotetaan eri toimijoiden välistä yhteistyötä ja viranomaisyhteistyötä voidaan paikallistasolla suorittaa tehokkaasti tällaisilla tehtävillä.

Huolellisen etsinnän lisäksi huolellinen kirjaaminen on tärkeää. Tässä korostuvat niin asiakkaan oikeusturvan kuin myös laillisuusvalvonnan näkökulmat. Jälkikäteen pöytäkirjoista tarkasteltaessa voidaan helposti todeta, miten pakkokeinojen suorittaminen on tapahtunut.

## **10. TOIMINNAN KEHITTÄMINEN**

Pasi Kemppainen kuvaa artikkelissaan neljä poliisitoiminnan kehittämisen kriittistä menestystekijää. Nämä tekijät ovat tahtotilan määrittäminen, tietojohdoisuutta tuottava yhteistyö, poliisin resursoinnin varmistaminen ja tehokas ja uusiin toimintataktiikoihin tukeutuva operatiivinen toiminta tien päältä rikostutkintaan. (Kemppainen 2014, 139)

Kemppainen mainitsi ensimmäisenä menestystekijänä tahtotilan määrittämisen. Suomessa Road policing -toimintaa ollaan ottamassa käyttöön ja Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen toimintamallia ollaan jalkauttamassa muihin poliisilaitoksiin Poliisihallituksen ohjeistuksella. Voidaan siis todeta, että valtakunnallinen tahtotila on jo olemassa.

Systemaattinen Road policing -toiminta myös Sisä-Suomen poliisilaitoksessa on vasta alkumetreillä. Poliisihallituksen ja Sisä-Suomen poliisilaitoksen välisessä tulossopimuksessa vuodelle 2015 mainittiin yhtenä kohtana: Poliisilaitos hyödyntää liikenneturvallisuustyössä uutta toimintamallia ("Road Policing"), jossa liikennettä valvova poliisi tukee laaja-alaisesti muiden poliisin tehtävääalueiden tuloksellisuutta (Poliisihallitus 2014a). Vuoden 2016 tulossopimuksessa ei varsinaisesta Road policing -toiminnasta ole kuitenkaan suoraa merkintää (Poliisihallitus 2015). Sisä-Suomen poliisilaitoksen sisällä ei liikennepoliisisektorille ole laadittu erillistä tulossopimusta, jossa liikennevalvonnan osalta asioita täsmennettäisiin. Tässä olisi mahdollisuus asiaa kehittää.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mallia on esitelty poliisilaitoksille ja Sisä-Suomen poliisilaitoksellekin on nimetty vastuuhenkilöt liikennepoliisi- ja rikostorjuntasektorilta

Road policing -toimintamalliin. Edellä on käynyt ilmi, että malli pitää sisällään erilaisia toimintoja ja jotta toimintaa voidaan tehostaa, jokaista toimintoa täytyisi miettiä. Itä-Uudenmaan pilottiprojektissa toiminnan keskipisteessä olivat harmaan talouden ja talousrikollisuuden torjuminen (Itä-Uudenmaan poliisilaitos 2015a). Aiheena tämä on merkittävä ja monisäikeinen ja vaatii koulutusta, yhteistyön lisäämistä sekä voimakasta verkostoitumista. Myös sisäistä tiedonkulkua on kehitettävä, jotta tien päällä olisi aina paras mahdollinen tieto käytettävissä.

Talousrikollisuus ja harmaan talouden torjunta ovat tärkeitä ja yhteiskunnallisesti merkittäviä asioita, mutta samalla ei kuitenkaan tulisi unohtaa Road policing -toimintamallin sisältämiä muita rikollisuuden osa-alueita, kuten esimerkiksi huumausaineita. Huumausainerikollisuus on tilastojen valossa valtakunnan tasollakin lisääntynyt ja sillä on selviä yhdyskohtia muuhun rikollisuuteen. Kentällä toimivilla poliisimiehillä on jo paljon ammattitaitoa näiden asioiden hoitamiseen, mutta tässäkin asiassa nimenomaan tiedonkulun saralla olisi varmasti kehitettävää, jotta toimintaa saataisiin tehostettua.

Tietojohtoinen yhteistyö on pitää sisällään poliisin sisäisen yhteistyön lisäämisen ja myös muiden viranomaistahojen sekä yksityisten tahojen kanssa tehtävän yhteistyön (Kemppainen 2014, 139). Uskon, että toimintamallin jalkauttamisen jälkeen tiedonkulkuun liittyviin asioihin otetaan kantaa ja yhteistyötä mm. eri sektoreiden välillä lisätään. Suuret odotukset ovat myös analyysitoiminnan suhteen, jotta sieltä pystyttäisiin tarjoamaan liikennevalvonnan suunnittelun kannalta merkityksellistä tietoa myös Road policing -näkökulmaa ajatellen.

Viranomaisyhteistyön merkitys on suuri ja myös näissä Road policing -toiminnoissa voimme saada apua muilta viranomaistahoilta. Tästä on omassa yksikössämme kokemusta. Tätä yhteistyötä tulee kehittää ja ylläpitää sekä erilaisilla sopimuksilla mahdollistaa, että toiminta sujuu mahdollisimman helposti myös käytännön tasolla.

Resursoinnilla Kemppainen tarkoittaa taloudellisten resurssien riittävyyttä, teknologian mahdollisimman hyvää hyödyntämistä ja poliisin osaamisen varmistamista (Kemppainen 2014, 139). Käytettävissä olevat taloudelliset resurssit määritellään ylemmällä taholla, mutta jo Sisä-Suomen poliisilaitoksella olemassa olevan teknologian parempi

hyödyntäminen ja osaamisen jakaminen työpaikkakoulutuksella yli sektorirajojen ovat varmasti mahdollisia.

Perinteisen liikennevalvonnan tueksi ja sen tehostamiseksi on automaattista liikennevalvontaa lisätty, mutta Road policing -mallin mukaisesti tien päällä on oltava myös poliisin henkilöstöä, joka pystyy reaaliaikaisesti puuttumaan mahdolliseen muuhunkin rikollisuuteen. Näin ollen liikenteen valvontaan asetettujen resurssien tulee pysyä sellaisella tasolla, jotta toiminta voi olla tehokasta.

Poliisilla on ollut jonkin aikaa käytettävissään autojen rekisteritunnuksia lukeva laite, joka poimii liikennevirrasta esimerkiksi sellaisia ajoneuvoja, joiden määräaikaikatsastus on suorittamatta. Tulevaisuudessa voisi olla hyvä selvittää, olisiko tätä tekniikkaa mahdollista hyödyntää myös muunlaisen rikollisuuden valvontaan. Tämä saattaa vaatia myös lainsäädännön muuttamista.

Liikennepoliisisektorin osalta mainitsinkin jo, että perinteinen liikennepoliisitoiminta on perustunut ryhmätoimintaan ja resursseja alustavien pakkokeinojen suorittamiseksi saattaa olla nykyisillä vahvuuksilla ryhmän sisältä helposti saatavilla. Resurssien käyttöä tulee kuitenkin joka kerta miettiä tapauskohtaisesti. Road policing -mallissa otetaan kuitenkin huomioon myös liikennevalvonnallinen näkökulma, eikä sitä sovi unohtaa. On selvää, että jokaisesta huumausaineisiin liittyvästä pysäytyksestä ei tule esiin törkeää huumausainerikosta tai edes huumausainerikosta. Näitäkin on kuitenkin tullut vastaan ja joitain varsin huomattaviakin huumausainemääriä on saatu pois markkinoilta suorittamalla laadukkaita etsintöjä alustavina pakkokeinoina.

Toisaalta, yhteistyön nimissä, tulee miettiä myös resurssien tarjoamista toisten sektorien avuksi, milloin tällaiselle on tarvetta ja näin on pienempien poliisiasemien osalta jo toimittukin. Uusia toimintataktiikoita tullaan toimintamallia käyttöönotettaessa varmasti luomaan ja tässä henkilöstön jäsenten tulee olla ennakkoluulottomia ja aktiivisia, jotta parhaat mahdolliset menetelmät ja käytännöt saadaan otettua käyttöön.

Poliisin liikennevalvonnan tuloksia seurataan säännöllisesti erilaisilla mittareilla. Suomi on jo vuosia osallistunut TISPOL -yhteisvalvontajaksoihin, joissa eri valtioiden poliisiviranomaiset valvovat samanaikaisesti samoja asioita eri puolilla Eurooppaa. Näiden valvontateemojen seurantatietoihin on kerätty kyseisen valvonnan tulosten lisäksi myös

Road policing -toimintaan liittyviä asioita (Road Policing Activities). Näitä tietoja ei kuitenkaan tällä hetkellä poliisissa tallenneta tai arkistoida siten, että tilastoista olisi helppo seurata Road policing -toimintojen tuloksia (Kemppainen 2016.). Liikennevalvonnalle on esitetty tehostamispaineita ja Road policing -mallilla on tähän pyritty vastaamaan. Tätä taustaa vasten voisi ajatella, että myös Road policing -seurantatietojen keräämiselle olisi tarvetta.

Poliisin tiedottaminen on viime vuosina muuttunut avoimempaan suuntaan ja siitä on tullut myös aiempaa oma-aloitteellisempaa. Poliisilaitosten päivittäistiedotteissa kerrotaan joitain tapahtumia poliisilaitoksen toimialueella sattuneista tapahtumista ja erillisissä tiedotteissa kerrotaan suuremmista kokonaisuuksista tai muuten merkittävämmistä tapahtumista. On selvää, että poliisin tulee jokaisessa tapauksessa miettiä, miten ja kuinka paljon kustakin asiasta voidaan kertoa, ettei esimerkiksi tutkinnan suorittaminen vaarannu. Road policing -asioistakin tiedotetaan mm. päivittäistiedotteissa. Erillisten valvontajaksojen tuloksista tiedotetaan valtakunnan ja poliisilaitoksen tasolla ja sivumainintana usein kerrotaan, esim. kuinka monta etsintäkuulutettua on valvonnan ohessa tavattu

Tiedottaminen lisää tavallisten kansalaisten tietämystä poliisin toiminnasta ja lisää uskoakseni myös turvallisuuden tunnetta ja luottamusta poliisiin tehokkaana viranomaistahona. Uskon, että näiden Road policing -tapausten tiedottamisella voidaan pystyä vaikuttamaan ennalta estävästi myös tien päällä tapahtuvaan rikolliseen toimintaan.

### **10.1. Tietojohtamisen hyödyntäminen**

Tietojohtamisessa tarvitaan tiedon keskittämistä ja johtamista. Vaikka tuloksia saataisiinkin, toiminta ei voi olla tehokasta, jos tieto kulkeutuu vain yksilötasolla ja perustuen henkilökohtaisiin kontakteihin. Yksilöiden vuorovaikutukseen perustuva viestintä ei laajojen kontaktiverkkojen kokonaisuudessa enää riitä (Hakaniemi, 2012. 44-45).

Pirjo Ståhlen mukaan on helppoa ymmärtää, että yrityksen todellinen osaamis pääoma vaihtelee sen mukaan, toimiiko se yksilö- vai systeemivetoisesti. Yksilöt voivat toimia yhdessä muodostamatta silti toimivaa kokonaisuutta. Systemi sen sijaan on jo itsessään toimiva kokonaisuus, jonka jokainen osa toimii mielekkäästi yhdessä toisten kanssa. (Ståhle, 1999, 73.) Vaikka Ståhlen teos liittyykin enemmän yritysmaailmaan, voidaan tätä



ajatusta kuitenkin soveltaa myös julkishallinnolliseen toimintaan ja siihen viitaten arvioida nykyisiä toimintamalleja.

Road policing -mallissa keskeistä on olemassa olevan tiedon hyödyntäminen toimintaa ohjaavana elementtinä. Kyse on siis tilannekuvan luomisesta, ylläpitämisestä sekä tietojohdoisuudesta. Täten poliisilaitoksen tiedonhallinnalla ja analyysitoiminnalla tulee olla vankka rooli osana yhteistyötä. (Itä-Uudenmaan poliisilaitos 2015a, 3.)

Rikostiedustelu- ja analyysitoimintaa sekä tiedonkulun johtamista on kehitettävä. Hieman yli tuhat henkilöä työllistävään ja kahden maakunnan ja yli 780 000 asukkaan alueella toimivaan Sisä-Suomen poliisilaitokseen tulee tietoa monia eri kanavia pitkin. Rikostiedustelun ja analyysitoiminnan lisäksi tietoa tulee eri viranomaisilta ja poliisilaitoksen toimialueen ulkopuolellakin olevilta yksityisiltä tahoilta. Tietoyhteiskunnassa tiedon määrään voi helposti hukkuu, joten nämä tiedot pitäisi suodattaa, lajitella ja järjestää siten, että oikeat ja tarpeelliset tiedot olisivat mahdollisimman hyvin hyödynnettävissä päivittäistoiminnassa.

Toisaalta on luotava sellainen järjestelmä, että tiedon siirtäminen myös ”kentältä sisälle” saadaan lähes reaaliaikaisesti suoritettua. Tiedon eteenpäin välittäminen kuuluu jokaiselle poliisimiehelle ja yksittäisen tehtävän yhteydessä saadulla tiedolla voi olla ratkaisevaa merkitystä toisessa asiayhteydessä (Hakaniemi 2012, 44).

Tietojohdaminen rinnastetaan poliisissa ja muissa lainvalvontaviranomaistahoissa varsin yleisesti tietojen käsittelyyn ja informaatiotekniikkaan (Dean & Gottschalk 2007, 12). Informaatiotekniikkaa on Suomen poliisillakin jo nyt paljon käytössä ja sen kehittäminen jatkuu koko ajan. Tietojohdaminen on kuitenkin paljon muutakin kuin pelkästään teknisiä sovelluksia.

Road policing -toimintojen yhteydessä mainitaan usein kansainväliset kontaktit. Tämä ei välttämättä näy jokapäiväisessä toiminnassa paikallistasolla. Tietoa täytyy olla käytettävissä paikallisista ilmiöistä, tapahtumista ja toimijoista. Rikostiedustelu- ja analyysitoiminnan kehittäminen vastaamaan tehokkaasti paikallisiin, valtakunnallisiin ja kansainvälisiin on merkittävä satsaus koko poliisitoiminnan kehittämisen kannalta.

Opinnäytetyössäni tarkastellaan Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueen tapahtuvaa huumausainerikollisuutta. Vaikka huumausainerikollisuudessakin suurin osa välittämisestä tapahtuu paikallisten toimijoiden tekeminä, on huumausainerikollisuus kuitenkin kansainvälistä rikollisuutta ja Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella on jäänyt kiinni viime aikoina merkittäviä huumausainemääriä, joissa mukana on kansainvälinen rikollisuus. KRP:n ilmiötiedotteessa todetaan, että suomalaiset rikolliset huolehtivat yleensä huumausaineiden vastaanottamisesta ja jakelusta Suomessa, kun ulkomaalaiset rikolliset toimivat maahantuojina ja salakuljettajina (KRP 2016).

Kannabis lienee tällä hetkellä ainoa huumausaine, jonka osalta pystytään Suomessa toimimaan osittain ”omavaraisesti” kotikasvattamisen yleistyttyä. Vaikka kasvattaminen on pääosin pienimuotoista, on viime vuosien aikana paljastunut myös muutamia 1 000–2 000 kasvin kasvattamoita. Huumausaineita tuodaan kuitenkin ulkomailta Suomeen suuria määriä, jotka jaetaan pitkin maata pienemmissä erissä. Tämä tuli esiin viimeisimmässä Keskusrikospoliisin huumaus- ja dopingaineita koskevassa katsauksessakin (KRP 2016). Huumausainerikollisuudella on yhteyksiä järjestäytyneeseen rikollisuuteen, joten tehokas tiedonkulku poliisihallinnossa antaa tehokkaammin mahdollisuuksia myös tällaisen toiminnan torjumiseen.

Liikennepoliisisektori on jaettu Keski-Suomen (virka-alue Jyväskylä) ja Pirkanmaan (virka-alue Tampere) liikenneyksiköihin. Yksiköt toimivat suurelta osin omien maakuntiensa alueella, mutta tarpeen mukaan myös muualla. Toiminta-alue on siis laaja ja toimintaa on helposti ohjattavissa tietojohtoisesti sinne, minne tarvitaan. Tämä tulee ottaa myös huomioon operatiivisessa toiminnassa ja esimerkiksi tietojohtoisessa kohdetoiminnassa. Näin muuhunkin rikostorjuntaan tähtäävää vaikuttavuutta voidaan siirtää ajoittain sellaisellekin alueelle, missä muuten poliisin toiminnallisesti resurssit ovat pienemmät. Näen järkevänä hyödyntää liikennepoliisisektorin osaamista ja resursseja enemmän mm. vaativammassa rikostorjuntaoperaatioissa.

Poliisin tietojohtamisen potentiaalin avaaminen on kaksitahoinen: ensiksi tulee löytää parempia tapoja jakaa tietoa ja toiseksi, löytää parempia keinoja hyödyntää yksilöillä olevaa hiljaista tietoa. Nämä kaksi asiaa – tiedon jakaminen ja hiljaisen tiedon hyödyntäminen – eivät ole toisiaan kumoavia, vaan kulkevat mieluummin rinnakkain ja usein päällekkäin. Poliisin tietojohtamisen laadun kasvu tulevaisuudessa lepää laajasti

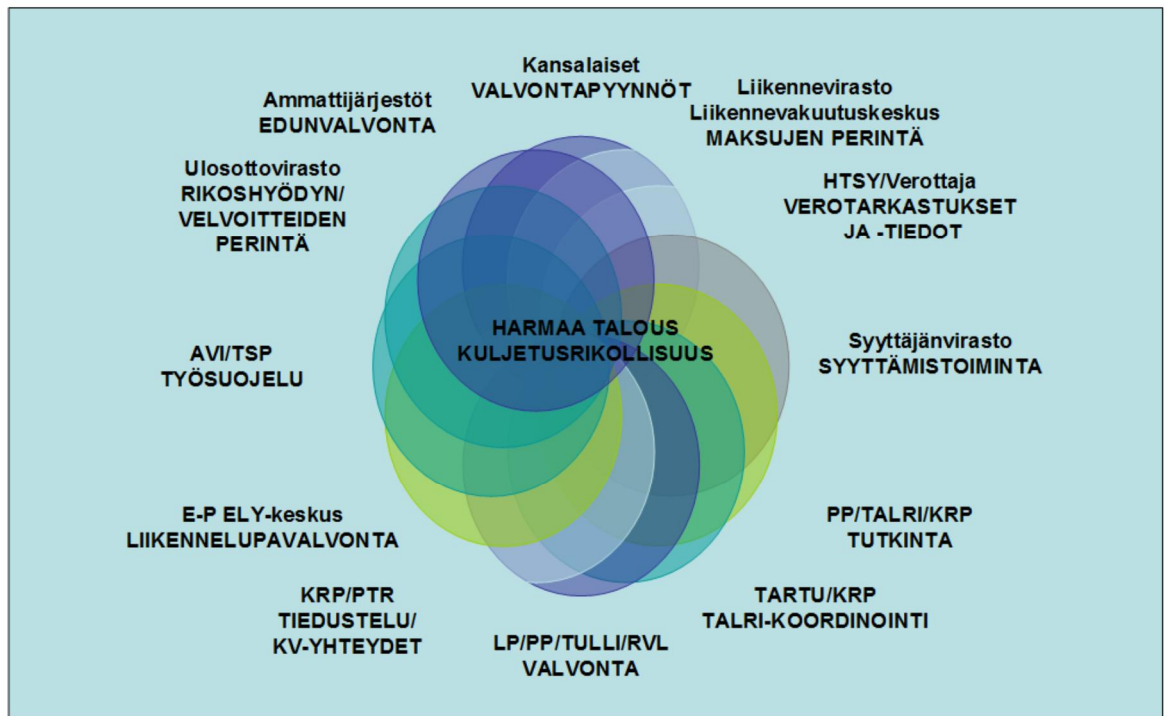
poliisin esimiesten näkemyksellisen ja rohkean johtajuuden varassa. (Dean & Gottschalk 2007, 243-245.)

## **10.2. Sidosryhmäyhteistyö**

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen pilottiprojekti otti Road policing -mallissaan tarkastelun alle kuljetusrikollisuuden ja harmaan talouden torjumisen. Tavoitteena on siis toisaalta liikenneturvallisuuden parantaminen, mutta samalla kuljetusalan kilpailun tasapuolistaminen. Liikenneturvallisuuteen selkeästi vaikuttavat ajoneuvojen ja kuljettajan kunto, ajoneuvon kuormaus sekä ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen. Kilpailuasetelman valvontaan vaikuttavat mm. erilaisten lupa-asioiden ja muiden lakisääteisten velvoitteiden suorittaminen ja ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen.

Toimintamallissa hyödynnettiin jo olemassa olevia rakenteita ja tehostettiin yhteistyötä kuljetusalan kanssa toimivien sidosryhmien kanssa. Näitä yhteistyökumppaneita ovat mm. ELY -keskus, Aluehallintovirasto (AVI) sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (Itä-Uudenmaan poliisilaitos 2015b.). ELY -keskuksen toimialaan kuuluvat luvanvaraisen liikenteen liikennelupa-asiat. AVI valvoo mm. yritysten kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädöksiä. SKAL toimii kuljetusalan suurena edunvalvontajärjestönä. Yhteistyöhön oli otettu keskeiset kuljetusalaan liittyvät viranomais- ja yksityistahot.

Ammattiliikenne on tarkoin säänneltyä ja kuten seuraavasta kuviosta on havaittavissa, ammattiliikenteen ja kuljetusrikollisuuden valvonnassa poliisilla on useita yhteistyötahoja. Tehokas toimiminen tällaisten rikosten torjunnassa perustuu tiiviiseen yhteistyöhön.



Kuvio 10. Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen Road policing -mallin yhteistyötahot ja niiden tehtävät (Aho 2015).

Huumausaineet ovat Suomen lainsäädännön mukaan pääsääntöisesti kiellettyjä, eikä huumausainesäännösten valvontaan ole olemassa kovinkaan montaa tahoja. Huumausainerikollisuuden osalta poliisilla ovat selkeästi yhteistyötahoina Rajavartiolaitos ja Tulli, jotka viranomaisina itekin suorittavat huumausainerikollisuuteen liittyvää rikostutkintaa. Molemmilla tahoilla on myös oma roolinsa maahan tulevien henkilöiden ja tavaroiden valvonnassa.

Huumausainerikollisuudella on kuitenkin selkeästi liittymäkohtia muuhun rikollisuuteen, jolloin yhteistyökumppaneiksi voi yksittäistapauksissa tulla myös muita tahoja. Tiedonkulkua pitää olla myös oman hallinnon ulkopuolelle ja toimintaa tulee tehdä yhteistyössä myös käytännön toiminnan osalta entistä tiiviimmin. Juuri tällaisesta käytännön valvontatoimen viranomaisyhteistyöstä on Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorilla jo kokemuksia, ja sitä pystytään varmasti vielä lisäämään ja tehostamaan.

## 11. YHTEENVETO JA ANALYSOINTI

Tutkimuksen tarkoituksena oli esittää, millaisia tuloksia Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektori on saanut aikaan paljastaessaan huumausainerikollisuutta liikennevalvonnan yhteydessä ja toisaalta miten tällaiset rikokset tulevat ilmi.

Opinnäytetyössä on tutkittu poliisiasiain tietojärjestelmästä Sisä-Suomen poliisilaitoksen huumausainerikollisuuteen liittyviä rikosilmoituksia vuosilta 2014 ja 2015 ja eritelty tilastoihin niistä liikennepoliisisektorin paljastamat rikokset. Sivunäkökulmana on myös tutkittu, kuinka moneen näistä rikoksista liittyy rattijuopumusrikos.

Työmäärä oli melkoinen. Rikosilmoituksia, joissa tutkittavana olevia rikosnimikkeitä esiintyi, oli kahden vuoden aikana poliisilaitoksessamme useita satoja. Kävin nämä ilmoitukset läpi yksitellen ja jaksotin keräysvaiheessa ajallisesti aina yhden kuukauden kerrallaan, jotka kokosin lopuksi yhteen. Tehtävää lisäsi myös se, että joissain ilmoituksissa rikoksesta epäiltyjä oli useampi kuin yksi ja tämän hidasti ilmoitusten tutkimista, kun samoja nimikkeitä saattoi olla ilmoituksessa enemmän kuin yksi. Sain laadittua näistä tiedoista määrällisen tilaston.

Rikosilmoituksia tutkiessani havaitsin, että ilmoitusten kirjaamiskäytäntö ei ollut yhtenäinen. Liikkuvassa poliisissa käytettiin rikosilmoituksissa omaa LP:n koodi -kenttää, jonka avulla tilastointi oli helppoa suorittaa. Suurin osa liikennepoliisisektorin henkilöstöstä on aiemmin työskennellyt Liikkuvassa poliisissa ja mm. tilastoinnin helpottamiseksi oli organisaatiomuutoksen yhteydessä puhetta siitä, että vanhaa kirjaamiskäytäntöä jatkettaisiin. Materiaalia tutkiessani havaitsin, ettei näin kuitenkaan ollut kaikissa ilmoituksissa menetelty.

Toisena havaintona oli, että joissain rikosilmoituksissa, joissa ”alkurikoksena” oli ollut epäily huumausaineiden vaikutuksena alaisena ajamisesta (rikosnimikkeinä rattijuopumus ja huumausaineen käyttörikos), oli etsinnässä löydettyjen huumausaineiden suuremman määrän vuoksi kirjattu nimikkeeksi huumausainerikos ja jätetty huumausaineen käyttörikos nimikkeistöstä kokonaan pois. Tämän havainnon perusteella tietoa täytyy viedä eteenpäin, sillä Poliisihallituksen ohjeen, 2020/2013/5233, mukaan huumausaineen käyttörikos tulee näissä tapauksissa kirjata. Myöskään luvussa 4.1. esitetystä Rikoslain määritelmässä huumausainerikos ei huumausaineen käyttämistä mainita.

Koska halusin esittää tutkimustuloksena liikennevalvonnan yhteydessä paljastettua huumausainerikollisuutta, jätin tutkimustulosten ulkopuolelle sellaiset rikosilmoitukset, joista liikennevalvonnallinen näkökulma puuttui. Tällaisiakin ilmoituksia tutkittavasta aineistosta löytyi. Havaintona mainittakoon, että yhdessä tapauksessa henkilöä epäiltiin vesiliikennejuopumuksesta ja hänelle suoritetun turvallisuustarkastuksen yhteydessä hänen hallustaan löytyi pieni määrä huumausainetta, jonka johdosta rikosnimikkeeksi kirjattiin myös huumausaineen käyttörikos. Tutkimuksen aiheena oli kuitenkin Road policing, joten tämä vesillä sattunut tapaus jätettiin tutkimustuloksista ulkopuolelle.

Tässä opinnäytetyössä on esitetty myös eräänlainen prosessikuvaus, kuinka Sisä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorilla on paljastettu huumausainerikollisuutta. Tämä kuvaus on esitetty yhdelle liikennepoliisisektorin liikennevalvontaryhmälle, joka on hyväksynyt sen kuvaamaan tämänhetkistä tilannetta. Kyseinen liikennevalvontaryhmä on paljastanut valtaosan kaikista liikennepoliisisektorin vuosina 2014-2015 paljastamista huumausainerikoksista.

Työssä on esitetty yksilöivät tiedot muutettuna myös yksi tosielämän tapaus, jossa liikennevalvonnan yhteydessä havaitusta lähtötiedoiltaan ylinopeudesta johtuvasta liikenneerikoksesta tilanne laajentui pysäytyspaikalla epäilyksi huumausaineista. Asiat etenivät ja johtivat lopulta kaikkien kuvauksessakin esitettyjen alustavien pakkokeinojen käyttöön. Tämän tyyppisiä tapauksia oli tutkittavassa aineistossa useampiakin, ja joissain tapauksissa etsinnöillä löytyi huumausaineiden lisäksi anastettua omaisuutta tai esimerkiksi laitton ampuma-ase.

Vaikka liikennepoliisisektorin tulokset vaikuttavat koko poliisilaitoksen tilastoihin verrattaessa pieniltä, ovat ne mielestäni kohtuullisen hyviä. Tuloksia tutkittaessa voidaan selvästi todeta, että vuodet 2014 ja 2015 ovat olleet erilaiset. Vuonna 2015 rikosnimikkeiden lukumäärä kasvoi edelliseen vuoteen nähden yhteensä 86 kappaletta. Tämä osaltaan voi johtua siitä, että uuden toimintaorganisaation tavat ovat tulleet ensimmäisen vuoden aikana tutuiksi, ja erilaisten oppimis- ja järjestelyasioiden sijaan on pystytty enemmän keskittymään perustyön tekemiseen. Lyhyempien ajanjaksojen tilastoerot ovat olleet vieläkin merkittävimpiä, kuten luvussa 4.4. on tilastollisten ääripäiden osalta esitetty.

Toisaalta tutkittavasta aineistosta kävi varsin selvästi ilmi, että yksi liikennepoliisisektorin liikennevalvontaryhmä vastasi suurimmasta osasta kaikista huumausainerikoksiin liittyvistä tapauksista. Tähän saattaa vaikuttaa kyseisen ryhmän henkilöstön, tutkimusajankohtana toimineen ryhmänjohtajan ja myös nykyisen ryhmänjohtajan vahva kiinnostus ja ammattitaito näihin asioihin sekä henkilöstön henkilökohtaiset kontaktit rikostorjuntasektoriin. Ryhmän osalta tätä voidaan tulkita tehokkuutena, mutta kokonaisuutena ajatellen tätä ei voida pitää hyvänä asiana. Liikennepoliisisektorilla toimii tällä hetkellä seitsemän perinteistä liikennevalvontaa suorittavaa ryhmää.

Liikennepoliisisektorin päätyöksi on määritelty liikennevalvonta ja nämä muut rikosnimikkeet ovat tulleet ikään kuin liikennevalvonnan sivutuotteena. Huumausainerikollisuutta paljastavaan toimintaan liittyvien ennakkotietojen saanti ei ole tähän asti ollut systemaattisesti johdettua, vaan se on perustunut lähes pelkästään tiettyjen poliisimiesten henkilökohtaisiin kontakteihin. Tämä ei pitkällä tähtäimellä voi olla tuloksellista ja johtaa sellaiseen tilanteeseen, että toiminta seisahtuu tai ainakin hidastuu, kun kyseinen henkilö/kyseiset henkilöt eivät ole työvuorossa.

Toisaalta täytyy kuitenkin muistaa, että suurin osa liikennepoliisisektorin liikennevalvonnassa kohtaamista ”asiakkaista” on aivan tavallisia ihmisiä eikä heillä välttämättä ole mitään kosketuspintaa huumausaineisiin. On silti tärkeää, että valvontaa voidaan tehokkaasti kohdentaa myös rikolliseen toimintaan, mikäli sitä kohdataan tavallisen liikennevalvonnan yhteydessä.

Itselläni oli ennakkokäsitys, että huumausaineiden näkyminen liikenteessä on lisääntynyt. Tutkimusaineisto osoittaa sen, että ainakin kiinnijääneiden osuus on kasvussa. Tilastolliset tulokset kertovat kuitenkin tilanteesta vain Sisä-Suomen poliisilaitoksessa ja sen toimialueella, eikä niitä voi suoraan verrata toisten poliisilaitosten tilanteisiin mm. organisaatorakenteellisista ja toiminta-alueellisista eroista johtuen. Valtakunnallisissa tilastoissa huumausainerikollisuuden määrä on niin ikään kasvanut.

Road policing -mallin mukainen systemaattinen toiminta on Sisä-Suomen poliisilaitoksessa vasta alkuvaiheessa. Toimintoja suunnitellessa täytyy tarkasti miettiä, miten kaikki rikostorjunnan kannalta tarpeellinen tieto olisi liikenteen valvonnassa käytettävissä ja miten tietoa saadaan tehokkaasti välitettyä myös kentältä sisälle.

Vaikka tiedon kulku tällä hetkellä perustuu pääasiassa henkilökohtaisiin kontakteihin ja henkilökohtaiseen aktiivisuuteen ja sen voidaan todeta olevan siltä osin tehotonta, ei liikennepoliisisektorin sisällä ammatillinen tietämyskään huumausaineisiin liittyvistä asioista ole mielestäni vielä hyvällä tasolla. Tason nostaminen on mahdollista antamalla henkilöstölle koulutusta joko sektorirajojen yli tai hyödyntäen omassa sektorissa jo olevaa osaamista.

Vuosien kokemukseni liikennevalvonnasta ja henkilökohtainen kiinnostukseni huumausainerikollisuuden paljastamiseen saivat minut valitsemaan tutkimukseni aiheeksi Road policing -toimintamallin. Omat ennakkokäsitykseni ja tuntemukseni asioiden kulusta saivat vahvistusta. Huumausainerikollisuuden ilmitulo liikenteessä Sisä-Suomen poliisilaitoksen alueella on lisääntynyt liikennepoliisisektorin näkökulmasta katsottuna.

Opinnäytetyötä tehdessäni sain samalla tutustua TISPOL -organisaation ja Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen tuottamaan materiaaliin Road policing -toimintamallin periaatteista ja sain syvennettyä omaa tietämystäni asiasta.



## LÄHTEET

Aho, Jyrki 2015: IU Road Policing -seminaarimateriaali. 28.10.2015. Luettavissa: [www.polamkseminaarit.fi/uploads/liikenne2015/Aho.pdf](http://www.polamkseminaarit.fi/uploads/liikenne2015/Aho.pdf)  
Luettu 3.10.2016.

College of Policing 2016b: Road Policing Index. Luettavissa: <https://www.app.college.police.uk/road-policing-index/>  
Luettu 03.03.2016.

College of Policing 2016a: APP-information. Luettavissa: <https://www.app.college.police.uk/app-information/>  
Luettu 04.03.2016.

Dean Geoff & Gottschalk Petter 2007: Knowledge Management in Policing an Law Enforcement: Foundations, Structures, Applications. Oxford University Press. Great Britain.

Esitutkintalaki 22.7.2011/805

Euroopan komissio 2010: Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011-2020. Bryssel 20.7.2010 Luettavissa: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_fi.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_fi.pdf)  
Luettu 10.3.2016.

EU:n neuvosto 2013. Neuvoston päätelmät vakavan ja järjestäytyneen rikollisuuden torjuntaa koskevien EU:n painopisteiden asettamisesta vuosiksi 2014-2017. 12095/13, Euroopan Unionin neuvosto, Bryssel 26.7.2013. Luettavissa: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12095-2013-INIT/fi/pdf>  
Luettu 22.4.2016.

Europol 2013: Europol SOCTA: EU Serious and Organised Crime Threat Assessment. Luettavissa: <https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/socta2013.pdf>  
Luettu 10.3.2016.

Hakaniemi Jussi 2012: Analyysitoiminta ja päätöksenteko paikallispoliisissa, tietojohtoisen poliisitoiminnan sovelluksia. Tampereen yliopisto, Tampere. Luettavissa: <https://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/84412/gradu06592.pdf?sequence=1>  
Luettu 21.3.2016.

HE 222/2010 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle esitutkinta- ja pakko-keinolainsäädännön uudistamiseksi

Heikkilä Tarja 2008: Tilastollinen tutkimus, Edita. Helsinki. 7. uudistettu painos

House of Commons 2006: Transport Committee, Roads Policing and Technology: Getting the right balance, Tenth Report of Session 2005-2006. Luettavissa:  
[https://books.google.fi/books?id=DRn6seiQhx0C&pg=PA139&lpg=PA139&dq=policing+roads&source=bl&ots=IuMb6MMIbL&sig=XXOwA1v3ghsXKrWrVPK9SjbpwGc&hl=fi&sa=X&ved=0ahUKEwir4LT\\_wpzLAhUMAp0KHcI4AX8Q6AEIYDAJ#v=onepage&q=policing%20roads&f=false](https://books.google.fi/books?id=DRn6seiQhx0C&pg=PA139&lpg=PA139&dq=policing+roads&source=bl&ots=IuMb6MMIbL&sig=XXOwA1v3ghsXKrWrVPK9SjbpwGc&hl=fi&sa=X&ved=0ahUKEwir4LT_wpzLAhUMAp0KHcI4AX8Q6AEIYDAJ#v=onepage&q=policing%20roads&f=false)  
 Luettu 29.02.2016.

Itä-Uudenmaan poliisilaitos 2015a, toimintamallikuvaus: IUPOL Road Policing 2015 – toimintamallikuvaus. 17.12.2015. Vantaa.

Itä-Uudenmaan poliisilaitos 2015b: IUPOL Road policing 2015 – Loppuraportti ja jalkauttamissuunnitelma vuodelle 2016. 16.12.2015. Vantaa.

Kempainen, Pasi 2014: Road Policing – poliisin toimintakulttuuri muutoksessa. Teoksessa Poliisiammattikorkeakoulu 2014: Poliisin toimintaympäristö – Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2014. Tampere. Luettavissa:  
[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/86728/Raportteja\\_112\\_web.pdf](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/86728/Raportteja_112_web.pdf)  
 Luettu 04.03.2016.

Kempainen, Pasi 2016: Poliisitarkastaja, Poliisihallitus. Sähköposti 29.09.2016.

KRP 2016: Ilmiötiedote, Huumaus- ja dopingainerikollisuuden tilannekatsaus 2015–2016. Luettavissa:  
[http://poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/45667\\_Huumaus- ja dopingainerikollisuuden\\_tilannekatsaus\\_2015-2016.pdf?668a1fed8051d388](http://poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/45667_Huumaus- ja dopingainerikollisuuden_tilannekatsaus_2015-2016.pdf?668a1fed8051d388)  
 Luettu 22.3.2016.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2012: Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Ohjelmia ja strategioita. Erweko Painotuote Oy. Helsinki. Luettavissa:  
<http://www.lvm.fi/documents/20181/812548/Tavoitteet+todeksi.+Tieliikenteen+turvallisuussuunnitelma+vuoteen+2014/47d781cf-d0df-4805-a19c-5e83e1d57cac?version=1.0>  
 Luettu 22.4.2016.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2014: Yhteinen tie tulevaisuuteen, Liikenneturvallisuuden tulevaisuus katsaus. 3.10.2014. Luettavissa:  
<http://www.lvm.fi/documents/20181/797516/Julkaisu+25-2014/8960b009-0da3-484c-af54-5ad84106e078?version=1.0>  
 Luettu 22.4.2016.

Liikennevirasto 2010: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010. Helsinki. Luettavissa:  
[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo\\_2010-21\\_tieliikenteen\\_ajokustannusten\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2010-21_tieliikenteen_ajokustannusten_web.pdf)  
 Luettu 27.9.2016.

Pakkokeinolaki 22.7.2011/806

PATJA 2016: Poliisiasiain tietojärjestelmä

Poliisi 2016: <http://poliisi.fi/liikenneturvallisuus>  
Luettu 21.9.2016.

Poliisi & Oikeus 2012, 5/2012: Rosvo ja poliisi kohtaavat tiellä. Luettavissa:  
[http://www.spjl.fi/files/1671/PO05\\_Rosvo\\_ja\\_poliisi\\_kohtaavat\\_tiella.pdf](http://www.spjl.fi/files/1671/PO05_Rosvo_ja_poliisi_kohtaavat_tiella.pdf)  
Luettu 04.03.2016.

Poliisihallitus 2013: Huumausainerikosten kirjaamisohje, 2020/2013/5233, 05.12.2013.

Poliisihallitus 2014a: Vuoden 2015 tulossopimus, sopijat Poliisihallitus ja Sisä-Suomen poliisilaitos, POL-2014-12146. Luettavissa:  
[https://www.poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/30234\\_Sisa-Suomi\\_tuso.pdf?dbcb5e234031d388](https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/30234_Sisa-Suomi_tuso.pdf?dbcb5e234031d388)  
Luettu 22.4.2016.

Poliisihallitus 2014b: Puhalluskoe, sylkitesti ja henkilönkatsastus rattijuopumustapauksissa. Ohje. POL-2014-9220.

Poliisihallitus 2015a: Poliisin strategia. Luettavissa:  
[https://www.poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/30185\\_POL\\_strategia\\_esite\\_210x280\\_FI\\_LR.pdf?78d3fd5fd261d288](https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/30185_POL_strategia_esite_210x280_FI_LR.pdf?78d3fd5fd261d288)  
Luettu 21.3.2016.

Poliisihallitus 2015b: Vuoden 2106 tulossopimus, sopijat Poliisihallitus ja Sisä-Suomen poliisilaitos, POL-2015-12787.

Poliisihallitus 2016: Liikenneturvallisuuden vuoden 2016 kausitiedote 2. POL-2016-2027.

Polstat 2016a:  
[http://poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44148\\_Mediatilastot\\_maakunnittain.pdf?490bb7aa9b2bd388](http://poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44148_Mediatilastot_maakunnittain.pdf?490bb7aa9b2bd388)  
Luettu 04.10.2016.

Polstat 2016b:  
[http://poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44149\\_Mediatilastot\\_kunnittain.pdf?ffcfbbaa9b2bd388](http://poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/polisenaxwwwstructure/44149_Mediatilastot_kunnittain.pdf?ffcfbbaa9b2bd388)  
Luettu 5.10.2016

Europol 2013: Europol SOCTA: EU Serious and Organised Crime Threat Assessment. Luettavissa:  
<https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/publications/socta2013.pdf>  
Luettu 10.3.2016.

Rikoslaki 19.12.1889/39

Sisäasiainministeriö: Poliisin hallintorakennemuutos Pora III -päälinjaukset, hanketyöryhmän esitys. Sisäasiainministeriön julkaisu 34/2012. Luettavissa:  
[https://www.intermin.fi/download/36149\\_342012.pdf?6aef508fabe9d188](https://www.intermin.fi/download/36149_342012.pdf?6aef508fabe9d188)  
Luettu 21.3.2016.

Stähle, Pirjo & Grönroos, Mauri 1999: Knowledge Management – tietopääoma yrityksen kilpailutekijänä. Porvoo. WSOY. Kolmas painos.

Tieliikennelaki 3.4.1981/267

Tilastokeskus 2016a: Ennakkoväkiluku muuttujina alue. Luettavissa:

[http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_vrm\\_vamuu/005\\_vamuu\\_tau\\_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=dd362ad5-c9f2-4d7b-8da3-72d44cb6deb2](http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_vrm_vamuu/005_vamuu_tau_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=dd362ad5-c9f2-4d7b-8da3-72d44cb6deb2)

Luettu 21.3.2016.

Tilastokeskus 2016b: Liitetaulukko 1. Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet 1995-2015.

Luettavissa: [http://www.stat.fi/til/ton/2015/ton\\_2015\\_2016-06-15\\_tau\\_001.fi.html](http://www.stat.fi/til/ton/2015/ton_2015_2016-06-15_tau_001.fi.html)

Luettu 27.09.2016.

TISPOL 2015: 3 Year Strategic Plan 2015-2017. Luettavissa:

<https://www.tispol.org/system/files/TISPOL%20Strategic%20Plan%202015-2017.pdf>

Luettu 10.3.2016.

TISPOL 2015: Tispol Road Policing Policy Paper. London.

TISPOL 2016: About us. Internet -sivusto. Luettavissa: <https://www.tispol.org/>

Luettu 10.3.2016.

Valli, Raine 2015: Johdatus tilastolliseen tutkimukseen. Juva. PS-Kustannus. 2. uudistettu painos.