

Alkolukko

Informaatiopaketti alkolukosta ja sen hankkimisesta valvottuun ajo-oikeuteen

Juho Laitinen

8/2017

Tiivistelmä

| | | |
|--|---|--------------------------------------|
| Tekijä Juho Laitinen | Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike Poliisi (AMK) | |
| Julkaisun nimi Alkolukko – Informaatiopaketti alkolukosta ja sen hankkimisesta valvottuun ajo-oikeuteen | Julkisuusaste Julkinen | |
| Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi Mika Kyyrö, ylikonstaapeli, POLAMK Jyrki Marttila, ylikomisario, POLAMK | Opinnäytetyön muoto Toiminnallinen opinnäytetyö | |
| <p>Tiivistelmä</p> <p>Suomessa astui voimaan uusi alkolukkolaki (730/2016) 30.12.2016. Kyseisen lain tarkoitus on helpottaa alkolukon käyttöön liittyvää lainsäädäntöä ja tätä kautta yleistää alkolukon käyttöä. Opinnäytetyön aihe valikoitui ajankohtaisuuden vuoksi. Tällä tarkoittaen uuden lain voimaantulusta. Tämän lisäksi oma mielenkiinto liikenneturvallisuutta kohtaan ohjasi aiheen valinnassa.</p> <p>Opinnäytetyön tavoitteena on yleistää alkolukon käyttämistä ja näin parantaa jokaisen tienkäyttäjän liikenneturvallisuutta. Kyseinen kehittämistyö on toiminnallinen opinnäytetyö, jonka kehittämisprosessissa on käytetty spiraalimallia työn toteuttamiseksi. Työn tuotoksena syntyi informaatiopaketti, jossa esitellään valvottuun ajo-oikeuteen vaadittuja toimenpiteitä sekä siihen hyväksytyjä alkolukkoja. Näiden asioiden lisäksi tuotoksesta käy ilmi alkolukon kustannukset. Lopullinen tuotos muokkautui arvioinnissa saadun palautteen perusteella. Arviointi toteutettiin kysely haastatteluna.</p> <p>Opinnäytetyön toteuttamisessa on kerätty tietoa laadullista tutkimusmenetelmää käyttäen. Tarvittava tieto kerättiin haastattelemalla neljää alkolukkojen maahantuontiyritystä. Laadullisen tutkimuksen lisäksi opinnäytetyössä kerättiin tietoa alkolukosta tehdyistä tutkimuksista sekä Poliisiammattikorkeakoulun opettajilta.</p> <p>Opinnäytetyön tuotos on suunniteltu helpottamaan poliisin työtä markkinoidessaan rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle valvottua ajo-oikeutta. Tämän lisäksi työn tarkoituksena on antaa tietoa valvotusta ajo-oikeudesta rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle.</p> | | |
| Sivumäärä 36+7 | Tarkastuskuukausi ja vuosi Elokuu 2017 | Opinnäytetyökoodi (OPS) AMK2015_1 |
| Avainsanat Alkolukko, poliisi, liikenneturvallisuus, valvottu ajo-oikeus, rattijuopumus | | |



Sisällysluettelo

| | |
|---|-----------|
| 1 JOHDANTO | 2 |
| 2 Toiminnallinen opinnäytetyö | 4 |
| 2.1 Toiminnallisen opinnäytetyön lähtökohdat | 4 |
| 2.2 Kehittämistyö | 5 |
| 2.3 Kehittämisprosessissa käytettäviä kehittämismalleja | 6 |
| 2.4 Spiraalimallin toteuttaminen omassa työssäni..... | 7 |
| 3 Valvottuun ajo-oikeuteen liittyvä lainsäädäntö sekä siihen hyväksytyt alkolukot..... | 9 |
| 3.1 Alkolukon lainsäädäntö | 9 |
| 3.2 Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät alkolukot valvotussa ajo-oikeudessa..... | 11 |
| 3.2.1 Dräger | 12 |
| 3.2.2 Piirla Oy | 13 |
| 3.2.3 Malux Finland Oy | 15 |
| 3.2.4 Alcolock FI Oy | 16 |
| 3.3 Vapaaehtoiskäytössä käytettävät alkolukot | 16 |
| 4 Alkolukon käyttäminen | 17 |
| 4.1 Valvottu ajo-oikeus | 18 |
| 4.2 Alkolukon vapaaehtoiskäyttö | 20 |
| 4.3 Alkolukon käyttö ammattiliikenteessä..... | 21 |
| 4.4 Terveysperusteinen ajokortti..... | 22 |
| 4.5 Alkolukon toimintaperiaate..... | 23 |
| 4.6 Käyttökokemuksia alkolukosta ja sen hankinnasta | 25 |
| 5 Informaatiopaketin kehitysprosessi | 26 |
| 5.1 Informaatiopaketin ideointi, suunnittelu ja toteutus | 26 |
| 6 Informaatiopaketin arviointi | 28 |
| 7 Opinnäytetyöprosessin arviointi | 30 |
| 8 Pohdinta | 31 |
| 8.1 Opinnäytetyön eettisyys ja luotettavuus | 31 |
| 8.2 Jatkokehitysehdotukset..... | 32 |
| LÄHTEET | 34 |
| LIITTEET | |

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aihetta ja toteutusta pohiessani lähdin liikkeelle ajatuksesta tuottaa opinnäytetyö yksin. Kyseiseen ratkaisuun päädyin puhtaasti aikataulullisista syistä. Näin kykenin itse rytmittämään omaa työskentelyäni. Koin jo alun alkaen ennakko-odotusten perusteella opinnäytetyön olevan voimia, aikaa ja kärsivällisyyttä vaativa tuotos, joka kuitenkin varmasti loppupelissä tulee tekijänsä palkitsemaan. Opinnäytetyön aiheen valintaan vaikutti suurimmaksi osaksi luonnollisesti oma mielenkiinto liikenneturvallisuutta kohtaan. Halusin myös aiheen olevan ajankohtainen sekä sen verran laaja, että tietoa olisi työhön saatavilla luotettavasti sekä laajasti eri lähteistä. Suomeen 30.12.2016 voimaan astunut alkolukkolaki (730/2016) ja siihen tutustuminen sai mielenkiintoni heräämään. Alkolukkoon liittyvä aihe oli ajankohtainen sekä vastasi mielenkiinnon kohteitani. Tästä lähti käyntiin tarkempi tutustuminen aiheeseen, aihepiiriin kartoitus sekä rajaaminen. Olin jo aikaisemmin päättänyt sopivan aiheen löydyttyä toteuttaa mahdollisuuksien mukaan toiminnallisen opinnäytetyön. Alkolukon yleistäminen aiheena mahdollisti minulle työn tuottamisen kehittämistyönä mikä kuuluikin alkuperäiseen toimintasuunnitelmaani. Olennaisena osana työhöni kuului liikenneturvallisuus, alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyihin alkolukkoihin tutustuminen sekä laaja tiedon kerääminen.

Ryhtyessäni tekemään opinnäytetyötäni minulla ei ollut aikaisempaa tietoa alkolukosta. Alkolukko ja sen käyttömahdollisuudet kuitenkin kiinnostivat minua aiheena, joten päätin tehdä siitä opinnäytetyöni. Opinnäytetyötä tehdessäni huomasin alkolukolla olevan laajat käyttömahdollisuudet. Alkolukkolain mukaan alkolukkoa voidaan käyttää vapaaehtoisesti, valvotussa ajo-oikeudessa, ammattiliikenteessä sekä terveysperusteisesti. Käsittelen näitä aiheita työssäni, mutta tuotoksessani keskityn alkolukon käytön yleistymiseen valvotussa ajo-oikeudessa.

Yhdysvalloissa sekä Kanadassa alkolukko otettiin ensimmäisen kerran käyttöön 1980-luvulla osana rattijuopumukseen syyllistyneiden kuntoutusohjelmaa. Tämän jälkeen alkolukko on levinnyt maailmanlaajuisesti tuotteeksi. Suomessa alkolukon käyttökokeilut aloitettiin vuonna 2005. Tätä voidaan pitää melko myöhäisenä ajankohtana, koska esimerkiksi Ruotsissa alkolukon käyttökokeilut aloitettiin jo 1990-luvulla. Suomi ottikin ruotsalaisilta mallia suunnitellessaan alkolukon käyttökokeilua. (Vehmas ym. 2013, 1.) Yhdysvaltojen, Kanadan, Ruotsin lisäksi alkolukko on käytössä esimerkiksi seuraavissa

maissa: Norja, Tanska, Alankomaat, Ranska, Itävalta, Belgia, Saksa, Iso-Britannia, Slovenia sekä Australia. (Vehmas ym. 2013, 12–22).

Suomessa aikajaksolla 1.1.2014 – 1.1.2017 alkolukkojen määrä valvotussa ajo-oikeudessa ei ole lisääntynyt toivotulla tavalla. Vuoden 2014 tammikuussa Suomessa oli 986 valvottuun ajo-oikeuteen määrättyä ajokorttia. Vuoden 2017 tammikuussa kyseisiä ajokortteja oli enää ainoastaan 688 kappaletta. Toisaalta samalla aikajaksolla terveysperusteisesti määrättyjen ajokorttien määrä on noussut. Vuoden 2014 alussa terveysperusteisia ajokortteja oli määrätty viisi kappaletta, kun taas vuoden 2017 alussa niitä oli määrätty 72 kappaletta. Tämä ilmenee Liikenteen Turvallisuusvirastolla työskentelevän Marita Löytyn lähettämässä sähköpostissa. Taulukosta 1 näet valvotun ajo-oikeuden sekä terveysperusteisen ajo-oikeuden tilastoituja määriä 1.1.2014 – 1.1.2017 välisenä aikana. Vapaaehtoisesti käytettyjen alkolukkojen määrää ei voida tilastoida, koska alkolukkoja ei ole sidottu kuljettajan ajo-oikeuteen. Alkolukkoja ei myöskään tarvitse muutoskatsastaa silloin kun sitä käytetään vapaaehtoisesti. (Löytty 2017.)

| Erityisehto | 1.1.2014 | 1.7.2014 | 1.1.2015 | 1.7.2015 | 1.1.2016 | 1.7.2016 | 1.1.2017 |
|------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Valvottu ajo-oikeus | 986 | 931 | 901 | 869 | 851 | 756 | 688 |
| Terveysperusteinen alkolukko | 5 | 8 | 13 | 25 | 28 | 42 | 72 |

Taulukko 1: Kyseisessä taulukossa näet valvotussa ajo-oikeudessa sekä terveysperusteisesti käytettyjen alkolukkojen määrät 1.1.2014 – 1.1.2017 välisenä aikana. (Löytty 2017.)

Hallitus antoi esityksen (HE 68/2016) uudesta alkolukkolaista 28.04.2016 ja se astui voimaan 30.12.2016. Uuden lain tarkoituksena oli helpottaa lainsäädäntöä sekä sitä kautta yleistää alkolukon käyttöä liikenteessä. Opinnäytetyöni tarkoituksena olikin tuottaa jotain sellaista, joka tukisi uuden lain tarkoitusta eli alkolukon käytön yleistymistä. Opinnäytetyön tuotoksena onkin informaatiopaketti, jonka avulla rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö saa tietoa valvotun ajo-oikeuden hakemiseen liittyvistä toimenpiteistä. Tämän lisäksi produktissa esittelen valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyjä alkolukkoja, niiden kustannuksia sekä yhteystietoja. Näiden yhteystietojen avulla asiakas voi olla yhteydessä alkolukkojen maahantuojiin hankkiakseen alkolukon autoonsa.

2 TOIMINNALLINEN OPINNÄYTETYÖ

2.1 Toiminnallisen opinnäytetyön lähtökohdat

Ammattikorkeakoulussa opiskelevalla on mahdollisuus valita tekeekö hän toiminnallisen opinnäytetyön vai tutkimuksellisen opinnäytetyön. Toiminnallisessa opinnäytetyössä tavoitteena on tuottaa sellainen tuotos eli produkti, josta olisi hyötyä jatkossa. Tällainen esimerkki voi olla esimerkiksi opiskelijan oman alan yhtiöön suunnattu työohje tai tapahtuman järjestäminen. Opinnäytetöitä onkin useita erilaisia, mutta opinnäytetyössä on aina tietyt raamit joita opiskelijan tulee noudattaa. Toiminnallisen opinnäytetyön tuleekin rakentua käytännön toteutuksesta eli jonkinlaisesta tuotoksesta sekä itse tekstiosuudesta, jossa selostetaan tutkimusviestinnän keinoin. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 9.)

Ammattikorkeakoulun yksi asetettu tavoite opiskelijalle on, että hän kykenee toimimaan asiantuntijatehtävissä valmistuttuaan. Vilkan ja Airaksisen kirjassa toiminnallinen opinnäytetyö kerrotaankin, että tavoitteena on opiskelijan oppivan soveltamaan opittuja asioita sekä yhdistämään näitä oman alansa tietokirjallisuuteen. Tämän lisäksi opiskelijan on hyvä oppia pitkäjänteistä sekä järjestelmällistä työskentelyä. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 10.)

Voidaankin sanoa opinnäytetyön olevan työ, joka laittaa opiskelijan miettimään aikaisemmin oppimaansa. Näiden opittujen asioiden avulla opiskelija pyrkii tuomaan opitut asiat hänen oman alansa käytännön tekemiseen. Omana aiheenani on toiminnallinen opinnäytetyö, jonka tavoitteena on tuottaa tietopaketti alkolukon hankinnasta. Tämän ohjeen avulla uskon alkolukon yleistyvän ja sitä kautta parantavan liikenneturvallisuutta sekä vähentävän rattijuopumuksia Suomessa.

Tutkimuksellisessa –sekä toiminnallisessa opinnäytetyössä on paljon yhteneväisyyksiä. Molemmat työt rakentuvat lähtökohtaisesti samanlaisista asioista, kuten kirjallisuudesta ja muusta materiaalista. Tämän lisäksi molemmista töistä tulee lopulta jonkinlainen tuotos taikka tulos. (Salonen 2013, 5.) Tuotosta taikka tulosta voidaan kumpaakin jälkepäin tarkistella ja hyödyntää omassa työssä mikäli kokee sen tarpeelliseksi. Opinnäytetyö on myös muiden käytettävissä, jolloin tieto ei jää ainoastaan yhdelle toimijalle.

Tutkimuksellisessa –sekä toiminnallisessa opinnäytetyössä on kuitenkin oleellisia eroja, jotka opinnäytetyön tekijän on hyvä tiedostaa. Tutkimuksellisen opinnäytetyön tavoitteena

on aina tuottaa uutta tietoa, kun taas toiminnallisen opinnäytetyön tavoitteena on kehittää jotain uutta. Toisena erona voidaan mainita toiminnallisessa työssä tehtävän yhteistyön muiden toimijoiden kanssa. Toiminnallisessa opinnäytetyössä yhtenä vaatimuksena onkin muiden toimijoiden mukana olo läpi opinnäytetyön eri vaiheiden. Tutkimuksellisessa kehittämistyössä opiskelija itse on merkittävin toimija. Kolmantena erona voidaan pitää kehittämistyössä tapahtuvaa sosiaalista kanssakäymistä. Tämän sosiaalisen kanssakäymisen avulla opiskelija saa esimerkiksi vertailla omaa työtään muiden henkilöiden kanssa. Näitä keskusteluja hyödyntämällä opiskelija kykenee parantamaan työtään jatkuvasti sitä arvioimalla. (Myllylä & Salonen 2016, 67 – 68.)

Hyvin monella on varmasti ennakkokäsitys ettei toiminnallisessa opinnäytetyössä tarvitse tehdä tutkimuksellista työtä lainkaan. Minä itse lukeuduin tähän kyseiseen ryhmään. Toiminnallisen opinnäytetyön tekijän tulee kuitenkin muistaa, että kyseisessä työssä tulee olla näkyvillä niin sanottu tutkiva ote. Tämä tutkimuksellinen näkemys voi ilmetä toiminnallisessa opinnäytetyössä esimerkiksi aiheen valinnan sekä työn vaiheiden perusteluna. (Virtuaali ammattikorkeakoulu, luettu: 27.04.2017.)

2.2 Kehittämistyö

Kehittämistyön tarkoituksena on aina kehittää jotain uutta. Kehittämistyönä voi myös kehittää jo keksittyä, esimerkiksi parantaa jo aikaisemmin suunniteltua tapahtumaa. Kehittämistyössä on viisi tehtävää, jotka kehittämistyötä tekevän henkilön tulisi ottaa huomioon. Ensimmäisenä asiana kehittämistyön tekijällä tulee olla ajatus siitä, että mitä ja miksi hän kehittää jotakin. Toisena kehittämistyön ajatuksena tekijän tulee tiedostaa käytössä olevat resurssit. Näitä resursseja hänen tulee kyetä organisoimaan siten, että saadaan paras mahdollinen lopputulos. Kolmantena asiana kehittämistyö vaatii olennaisesti myös toimintaa, jonka avulla kehittäminen tapahtuu. Neljäntenä asiana omaa kehittämistyötä tulee arvioida. Kehittämistyön viidentenä tarkoituksena on kehittämistyön käytännöllisyys. Onnistunut kehittämistyö vaatiikin sen oikeaa käyttämistä, jolloin kyseisestä työstä on oikeasti ollut hyötyä. (Toikko & Rantanen 2009, 56 – 57.)

2.3 Kehittämispöcessissa käytettäviä kehittämismalleja

Kehittämistöiminnassa ja sen pöcessiluontoisessa työskentelyssä on olemassa erilaisia malleja, joiden avulla kehittämistyön tekijä toteuttaa omaa kehittämistyötään. Tällaisia malleja ovat esimerkiksi lineaarinen malli, spiraalimalli sekä konstruktiiivinen malli. (Salonen 2013, 15–19). Omassa työssäni käytin spiraalimallia.

Linearisessa mallissa työ etenee suoraviivaisesti kohti kehittämistyön lopputulosta. Sitä onkin arvosteltu sen liiallisesti suoraviivaisuudesta, koska se antaa kehittämistöiminnan tekijälle todellisuutta mutkattomamman kuvan kehittämistyöstä. (Salonen 2013, 15.) Lineaarinen malli lähtee liikkeelle tavoitteen määrittelystä. Kehittämistyön tavoitteiden selkeydyttyä sen tekijälle hän ryhtyy suunnittelemaan työtään. Linearisessa mallissa suunnittelusta voidaan siirtyä työn toteuttamiseen, jonka jälkeen kehittämistyön viimeisenä vaiheena lineaarisen mallin mukaan on työn päättäminen ja arviointi. (Toikko & Rantanen 2009, 64.)

Spiraalimallista puhuttaessa voidaan keskustella työn lakkaamattomasta kehittämisestä. Spiraalimallissa yhdistyvät kehittämishankkeen tehtävät. Nämä kyseiset tehtävät ovat työn suunnittelu, toteuttaminen, havainnointi sekä arviointi. Nämä kyseiset kehittämishankkeen tehtävät muodostavat kehän, jonka tarkoituksena on luoda tietoa ja palautetta kehittämistyön tekijälle. Kehän viimeisenä olleen arvioinnin jälkeen muodostuu uusi kehä, jolloin tekijä palaa saamansa arvioinnin tuloksien kanssa aina työn suunnitteluun. (Salonen 2013, 15.)

Spiraalimallin mukainen työskentely vaatii tekijältä kärsivällistä työntekoa. Voidaankin sanoa ensimmäisen kehän rakentavan vasta perustan omalle työlle. Spiraalimallissa voikin olla hyvin useita kehiä. Tämän takia onkin tärkeää, että kehittämistyön tekijä tarkastelee jokaisen kehän aikana myös aikaisempia kehiä. Tällöin tuore kehä täydentää aikaisempia kehiä. (Toikko & Rantanen 2009, 67.)

Spiraalimallin tärkeimpänä kohtana voidaan pitää työn arviointia. Ilman työn arviointia ja siitä saatua palautetta ei kehittämistäkään tapahdu. Muilta toimijoilta saatu palaute auttaa kehittämistyön tekijää oppimaan sekä näkemään omassa työssä ilmeneviä asioita, joita ei mahdollisesti muuten ottaisi huomioon. (Toikko & Rantanen 2009, 67)

Konstruktivistinen malli tarkoittaa lineaarisen mallin sekä spiraalimallin yhdistämistä. Konstruktivistisessa mallissa yhdistyy lineaarisen mallin suoraviivainen työskentely tapa

sekä spiraalimallin kehittämisprosessin aikana tapahtuva työn arviointi. (Salonen 2013, 20.)

2.4 Spiraalimallin toteuttaminen omassa työssäni

Aloittaessani tekemään opinnäytetyötäni mietin tulenko käyttämään siinä spiraalimallia vai konstruktiivista mallia. Konstruktiivisessa mallissa omaa työtä arvioidaan samalla lailla kuin spiraalimallissa, mutta siinä syntyvä tuotos tulee olemaan niin sanottu valmis tuotos. (Salonen 2013, 19). Itse käsitän työni aiheen sellaiseksi, että sitä tulee jatkossakin muokata mikäli haluaa tiedon olevan ajantasaista. Tämä johtuu siitä, koska lainsäädäntö muuttuu jatkuvasti. Tämän lisäksi alkolukkojen tekniikka kehittyy, jolloin uusia tuotteita voi tulla markkinoille.

Käytin omassa työssäni siis spiraalimallia ja seuraavaksi tulenkin esittelemään työni vaiheita kyseisen mallin mukaisesti. Meidän kurssimme ensimmäiset tutkimus – ja kehittämismenetelmän kurssit alkoivat vuonna 2015. Näillä kursseilla kävimme asioita läpi esimerkiksi erilaisista tutkimusmenetelmistä. Tällöin minulle ryhtyi syntymään ajatus opinnäytetyöni aiheesta. Keskustelin aihevalinnasta yhdessä kurssilaisteni kanssa, jonka jälkeen sain heiltä kehittämisideoita tulevaan työhöni. Tätä kyseistä tapausta voidaan pitää, jo ensimmäisenä kehänä opinnäytetyöni spiraalimallissa.

Toisessa spiraalimallin kehässä suunnittelin työni aiheita ja sen sisältöä aikaisemmin saatujen kehittämisideoiden pohjalta. Menin esittelemään aiheitani kouluni opettajalle. Opettajani olikin erittäin kiinnostunut aiheestani eli alkolukosta. Kävimme hänen kanssaan useita keskusteluja alkolukon käyttämisestä sekä siihen liittyvästä lainsäädännöstä. Vuonna 2016 hallitus antoi esityksen (HE 68/2016) uudesta alkolukkolaista. Kyseisen esityksen pohjalta pohdimme minulle kehittämistyön, joka tukisi hallituksen tavoitetta alkolukon käytön yleistämisestä. Tällöin päätin lopullisesti opinnäytetyöni aiheen. Tämän jälkeen loimme yhdessä opettajan kanssaan ajatuksia keneen toimijoista minun tulisi olla yhteydessä, jotta kehittämistyöhöni saataisiin mahdollisen kattavasti materiaalia asiantuntijoilta.

Spiraalimallin seuraavassa kehässä aloitin työn varsinaisen suunnittelun. Lähtiessäni kesäkuussa 2016 työharjoitteluun Itä-Uudenmaan poliisilaitokselle minulla oli ajatus mitä työni tulee pitämään sisällään. Olin sähköpostitse yhteydessä alkolukkojen maahantuojiin.

Heille ilmoitin aiheestani ja siitä mitä se tulee pitämään sisällään. Sovimme heidän kanssaan, että tulen haastattelemaan heitä sähköpostitse siinä vaiheessa kun se on oman opinnäytetyöni kannalta ajankohtaista.

Palattuani työharjoittelusta olin suunnitellut kysymyksiä (liite 2), joita minun tulisi kysyä alkolukon maahantuojlta. Näiden kysymysten tarkoitus oli tuottaa tietoa niin tuotokseeni kuin myös raporttiini. Tällöin ryhdyin myös kirjoittamaan työni raporttia. Raporttiani kirjoittaessani minulla heräsi ajatuksia, joihin halusin saada tietoa asiantuntijoilta. Tehdessäni opinnäytetyötäni arvioin sitä jatkuvasti. Tekemäni arvioinnin perusteella työni muokkaantui eteenpäin valitsemaani suuntaan.

Kyseisessä opinnäytetyössäni käytin tiedon hankkimiseen laadullisen tutkimuksen tiedonhankintamenetelmiä. Laadullisessa tutkimuksessa tarkoituksena on saada mahdollisimman tarkkaa tietoa omasta aiheestaan. Tämän takia on tärkeää valita haastateltaviksi sellaiset henkilöt, jotka kykenevät antamaan mahdollisimman ajankohtaista ja tarkkaa tietoa aiheesta, jota opinnäytetyöntekijä tutkii. Laadullisessa tutkimuksessa haastateltavien henkilöiden määrä ei ole niin suuri, että haastattelussa saatujen vastausten perusteella voitaisiin yleistää haastattelussa käsiteltyä aihetta. (Kananen 2012, 100–101.) Haastattelin sähköpostitse neljää alkolukon maahantuojan edustajaa. Nämä kyseiset henkilöt valitsin, koska he ovat oman tuotteen asiantuntijoita. Heidän avullaan sain opinnäytetyöhöni ajankohtaista tietoa suoraan maahantuojalta.

Maahantuojlta saadun haastattelun jälkeen arvioin omaa työtäni uudelleen. Jatkoin kirjoittamista sekä aloitin itse produktin työstämisen. Produktin valmistuttua tarkastutin siitä tiettyjä osia kouluni opettajalta, jotta tiedot valvotun ajo-oikeuden hakemisesta pitivät varmasti paikkansa.

Tämän jälkeen kysyin ihmisiltä palautetta produktistani. Jokainen ajokortin omistava henkilö voi hankkia halutessaan alkolukon autoonsa, joten en asettanut valitsemilleni henkilöille mitään tarkempia kriteereitä. Halusin kuitenkin saada vastaajiksi miehiä sekä naisia. Heidän tuli kuitenkin olla 18-vuotta täytäneitä henkilöitä. Kysymykset, jotka kysyin valitsemiltani henkilöiltä ovat nähtävillä liitteessä 3. Vastanneista kaikki henkilöt olivat Suomen kansalaisia. Vastaajien keski-ikä oli 34 vuotta. Nuorin vastaajista oli 19-vuotias, kun taas vanhin vastaajista oli 46-vuotias. Jokainen vastaajista omisti ajokortin. Vastaajilta saadusta palautteesta kerron tarkemmin luvussa 6.

Tämän palautteen viimeistelin produktini valmiiksi. Opinnäytetyöni produktin näet liitteestä 1. Tuotoksen arvioiminen sekä kehittäminen kuitenkin tulee jatkumaan vielä palautettuani opinnäytetyöni, koska uusia alkolukkoja tulee markkinoille aika ajoin. Tämän takia työni käyttäjän tulee tarkistaa lakien sekä tuotoksessa olevien alkolukkojen paikkansa pitävyys sitä käyttäessään.

3 VALVOTTUUN AJO-OIKEUTEEN LIITTYVÄ LAINSÄÄDÄNTÖ SEKÄ SIIHEN HYVÄKSYTYT ALKOLUKOT

3.1 Alkolukon lainsäädäntö

Hallitus antoi esityksen (HE 68/2016) eduskunnalle uuden alkolukko sekä ajokorttilain uudelleen säätämisestä 28.04.2016. (Liikenne- ja viestintäministeriö, tiedote, luettu: 25.04.2017). Uusi alkolukkolaki (730/2016) astui voimaan 30.12.2016. Uuden alkolukkolain tarkoituksena selkeyttää alkolukkoon liittyvää säätelyä ja rakentaa yksi yhteinen laki alkolukon säätelyyn. Säätelyn helpotuksen avulla hallituksen esityksessä on mainittu tavoitteena olleen alkolukon käyttämisestä koituvien kustannusten pienentäminen sekä henkilötietojen salaamisen turvaaminen. Näiden asioiden avulla alkolukon käyttöä saataisiin yleistettyä ja sitä kautta parannettua liikenneturvallisuutta. (Kari Pitkänen 2016, luettu: 25.04.2017.)

Alkolukkolain 7§:ssä (730/2016) kerrotaan alkolukon asentamisesta, sen käyttämisestä ajon aikana, huollosta ja kalibroinnista seuraavaa:

”Ajoneuvon liikenneturvallisuuden ja alkolukon toiminnan varmistamiseksi alkolukon asentamisessa, käyttämisessä ajossa, huollossa ja kalibroinnissa on toimittava huolellisesti ja noudatettava asianmukaisia menettelyjä.

Alkolukon voi asentaa ja huoltaa vain valtuutettu toiminnanharjoittaja. Toiminnanharjoittajalla on oltava käytettävissään alkolukon valmistajan tai valtuutetun edustajan määrittelemä alkolukon asennuksessa ja huollossa tarvittava tekninen laitteisto ja ohjelmisto.

Alkolukko on asennettava ajoneuvoon ja sitä on käytettävä ajossa niin, että se on ajon aikana toimintakykyinen. Alkolukkoon ei saa asentaa eikä liittää

laitteita, esineitä eikä ohjelmia, joita Liikenteen turvallisuusvirasto ja valmistaja tai valtuutettu edustaja eivät ole hyväksyneet.

Alkolukko on kalibroitava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymässä määräajassa.

Toiminnanharjoittajan on annettava alkolukon asennuksesta ja kalibroinnista todistus, josta käy ilmi asennetun alkolukon asennuspäivä ja -paikka, merkki, malli ja valmistusnumero sekä ajoneuvon rekisteritunnus ja alkolukon seuraavan kalibroinnin päivämäärä. Sekä asennus- että kalibrointitodistus on pidettävä ajoneuvossa mukana ajon aikana.

Liikenteen turvallisuusvirasto pitää luetteloa alkolukkojen myyntipaikoista ja toiminnanharjoittajista internet-tietoverkossaan.” (Alkolukkolaki 7§)

Kumotussa lainsäädännössä valvotussa ajo-oikeudessa olleen henkilön tuli luetuttaa alkolukon kontrolliyksikön tiedot 60 päivän välein. Tästä koitui kuljettajille lisämaksuja. Uudessa alkolukkolaissa tästä kyseisestä tapauksesta on luovuttu, mutta kuljettajan tulee kuitenkin muistaa kalibroida sekä tarkastaa alkolukon toimintakyky. Hallituksen esityksessä tämän toimenpiteen on arvioitu vähentävän alkolukon käyttökustannuksia valvotussa ajo-oikeudessa noin 200-300 euroa. (HE 68/2016, 19.)

Aikaisemmin alkolukon manipuloinnista ei oltu säädetty rangaistusta. Edellisessä kappaleessa mainitsemani luettamisvelvollisuuden päättymisen jälkeen tämä kyseinen asia kuitenkin tuli pohdittavaksi. Alkolukon väärinkäyttämistä onkin säädetty uudessa alkolukkolaissa rangaistus, alkolukkorikkomus. Alkolukkorikkomuksesta kerrotaan alkolukkolain (730/2016) 14§:ssä seuraavasti:

”Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

1) asentaa tai liittää alkolukkoon sen toimintakykyyn vaikuttavan laitteen, esineen tai ohjelman taikka käyttää alkolukkoa ajossa 7 §:n 3 momentin vastaisesti,

2) laiminlyö 7 §:n 5 momentissa säädetyn velvollisuuden pitää asennus- ja kalibrointitodistus ajoneuvossa mukana ajon aikana,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, alkolukkorikkomuksesta sakkoon.

Alkolukkorikkomuksesta tuomitaan myös 10 §:ssä tarkoitettusta kuljetuksesta vastaava liikenteenharjoittaja, joka laiminlyö ajoneuvon varustamisen alkolukolla tai sen pitämisen toimintakuntoisena.” (Alkolukkolaki 14§.)

Alkolukkolain (730/2016) 12§ kerrotaan, että alkolukon käyttöä koskevien lakien noudattamista valvoo Liikenteen turvallisuusvirasto. Tämä tarkoittaa, että poliisin tehtäväksi jäisi valvoa alkolukon oikeaa käyttöä lähinnä liikennevalvonnan aikana. Liikenteen turvallisuusviraston erityisasiantuntija Marita Löytty onkin huolissaan siitä, etteivät tapaukset alkolukon väärinkäytöksistä tulisi enää poliisin tietoon. (Kari Pitkänen 2016, luettu: 25.04.2017.)

3.2 Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymät alkolukot valvotussa ajo-oikeudessa

Alkolukkolain (730/2016) 3. pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto määrittelee Suomessa alkolukot, joita voidaan käyttää alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa. Näiden alkolukkojen tulee täyttää tietyt kriteerit, jotta ne voidaan hyväksyä käyttöön. Alkolukkolain 3. pykälän mukaan nämä kriteerit ovat seuraavat:

“1) standardin SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2 taikka Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa säädetyt mainitun standardin tasoa vastaavat kansalliset vaatimukset; ja

2) ajoneuvolain (1090/2002) ja sen nojalla annettujen säännösten ajoneuvoon asennettavia laitteita koskevat tekniset vaatimukset.”.

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa alkolukon tulee täyttää SFS-EN 50436-1 mukainen standardi, jotta sitä voidaan käyttää valvotussa ajo-oikeudessa. Standardi SFS-EN 50436-2 säätelee alkolukon vapaaehtoisikäyttöä. (HE 68/2016. 7.)

Tällä hetkellä Suomessa on neljän eri valmistajaa, joiden alkolukko on hyväksytty valvottuun ajo-oikeuteen. Jokaisella valmistajalla on oma maahantuojaansa Suomessa, ja ne ovat ALCOLOCK FI Oy, ALKOLOCK Sverige AB, Piirla Oy, Dräger Suomi Oy sekä Malux Finland Oy. (Trafi, Hyväksytyt alkolukot, luettu: 20.04.2017.) Lähetin jokaiselle alkolukon maahantuojan edustajalle haastattelun sähköpostitse.

3.2.1 Dräger

Seuraava tietopaketti perustuu sähköpostihaastatteluuni, johon vastasi Drägerillä työskentelevä Jörgen Forsblom. Forsblom kertoi Drägerin olevan vuonna 1889 perustettu Saksalainen perheyrittäjä, jonka tuotteena on turvallisuus. Drägerin palveluksessa työskentelee noin 14 000 työntekijää. Dräger on kansainvälinen yritys ja sen valmistamia alkolukkoja käytetäänkin ympäri maailmaa noin 190:ssä maassa. Drägerin valmistaman alkolukon myynti keskittyykin mm. seuraaviin maihin: USA, Australia, Ruotsi, Ranska, Suomi. Forsblom arvioi, että Drägerin valmistamia alkolukkoja on Suomessa käytössä noin 16 000 kappaletta. (Forsblom 2017.)

Drägerillä on kaksi mallia, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt valvottuun ajo-oikeuteen: Dräger Interlock 7000 sekä Dräger Interlock XT. Näistä Interlock XT on vanhempi malli. Forsblom kertoo standardien sekä kansallisten lakien määrättelevän pitkälti alkolukon toiminnan. Erona hän kuitenkin mainitsee, että Dräger on alun perin ollut mukana kehittämässä alkolukkoa 1970-luvulla. Tämän lisäksi Dräger valmistaa laitteensa itse anturista lähtien, kun taas suurin osa muista valmistajista valmistuttaa laitteensa muualla. (Forsblom 2017.)

Forsblom kertoo ettei heidän tuottensa kaipaa säännöllistä huoltoa muuten kuin kalibroinnin suhteen. Drägerin tuotteet ovat todella vakaita, mutta he suosittelevat alkolukon kalibrointia 12 kuukauden välein. Mikäli laitetta ei kalibroida niin jossain vaiheessa sen anturi alkaa ryömiä eikä välttämättä mittaa oikeaa lukemaa siihen puhaltaessa. (Forsblom 2017.)

Drägerin alkolukon lopullinen hinta tarkentuu vasta myyntipisteessä, koska asennusliikkeet määrittelevät itse asennushintansa. Alkolukko asennettuna maksaa kuitenkin noin. 1500 – 1600 euroa. Tämän lisäksi käyttökustannuksiin tulee laitteen kalibrointi, joka tulee tehdä kerran vuodessa. Kalibroinnin hinta on tyypillisesti noin 40 – 70 euroa. (Forsblom 2017.)

Drägerin alkolukon voi hankkia sekä asentuttaa Kaha Oy:n kautta. Kaha Oy:lla on noin 300 pistettä ympäri Suomea. Tiedot kyseisistä asennuspaikoista voi löytää Kaha Oy:n verkkosivuilta osoitteesta www.kaha.fi. Drägerin alkolukon voi myös kalibroida kyseisessä Kaha Oy:n toimipisteessä. (Forsblom 2017.)

Dräger Suomi Oy:llä ei ole olemassa erillistä puhelinnumeroa alkolukkoon liittyvissä asioissa, mutta heidän myynnissä sekä huollossa on henkilöitä, jotka voivat auttaa asiakasta alkolukkoon liittyvissä kysymyksissä. Puhelinnumero myyntiin sekä huoltoon on 0207119600 ja sähköposti asiakaspalvelu@draeger.com. Tämän lisäksi Kaha Oy vastaa myös alkolukkoa koskeviin kysymyksiin. Kaha Oy:n tavoittaa sähköpostitse osoitteesta asiakaspalvelu@kaha.fi. (Forsblom 2017.)

Jörgen Forsblom haluaakin mainita alkolukon hankintaa harkitsevalle henkilölle, että alkolukkoa on aina hyvä varuste ajoneuvossa. Se varmistaa aina kuljettajan olevan ajokuntoinen. Tämän lisäksi Forsblom nostaa esille alkolukon olevan erittäin järkevä silloin kuin ajoneuvoa lainaa toiselle. Tällöin alkolukko varmistaa kuljettajan olevan selvin päin. (Forsblom 2017.)

3.2.2 Piirla Oy

Seuraava tietopaketti perustuu Piirla Oy:n toimitusjohtajan antamaan sähköpostihaastatteluun 25.05.2017. Piirla Oy:n toimitusjohtaja kertoo heidän yrityksestään seuraavaa:

” Piirla Oy on johtava kotimainen ajopiirturituotteiden asiantuntija ja maahantuojana miltei 40 vuoden kokemuksella. Lisäksi olemme erikoistuneet ajoneuvojen turvallisuutta parantaviin jälkiasenteisiin lisävarusteisiin. Maahantuomme ja jälleenmyymme mm. alkolukot, alkometrit, ajotallentimet, hälytys-, paikannus- ja ajotavanseurantajärjestelmät, peruutustutkat ja –kamerat. Laadukkaat tuotteet ja erityisosaamisemme tekevät meistä arvostetun yhteistyökumppanin. Alkolukkojen osalta maahantuomme Ruotsalaisen Dignita Ab:n valmistamia alkolukkoja ja alkometrejä.” (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

Piirla Oy:n maahantuoma alkolukko Dignita AL-100 on vuoden 2017 alussa saanut tyyppihyväksynnän Norjassa, Suomessa sekä Ruotsissa. Tämän takia heidän maahantuomaa alkolukkoa ei ole vielä myyty markkinoilla montaa kappaletta. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

Piirla Oy:n toimitusjohtaja nostaa esille haastattelussa, että heidän alkolukkonsa on hyväksytty uusimman EN 50436-1:2014 standardin mukaisesti. Tämän lisäksi heidän

alkolukkonsa omaa myös uusimman EMC-hyväksynnän. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.) EMC-hyväksynnällä tarkoitetaan sitä, että laitteisto on yhteensopiva muun sähkölaitteiston kanssa eikä se näin aiheuta häiriöitä laitteen käyttäjälle. Sana EMC tulee englanninkielisistä sanoista electromagnetic compability. (Tukes 2017, luettu 05.06.2017.)

Piirla Oy:n toimitusjohtaja haluaa korostaa heidän tuotteestaan seuraavaa:

”Piirla Oy:n maahantuoma Dignita AL-100 tulee kalibroida 12 kuukauden välein. Sitä on kuitenkin testattu akreditoitun tutkimuslaboratorion vaativissa testeissä jopa 24 kuukauden ajan, joten laite on todistetusti stabiili myös pidemmällä aikavälillä.” (Piirla Oyn: toimitusjohtaja 2017.)

Piirla Oy:n toimitusjohtaja kertoo myös, että asennuksen yhteydessä ajoneuvon vilkkuihin yhdistetään esilämmitys, jolloin laite alkaa lämmittää itseään jo siinä vaiheessa, kun käyttäjä avaa ajoneuvon ovet. Tällöin alkolukko on esilämmitetty sopivaan puhallustilaan nopeammin. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

Niin kuin aikaisemmassa kappaleessa kerroin Dignita AL-100 tulee kalibroida 12 kuukauden välein. Piirla Oy:n toimitusjohtaja kertoo, että asetusten mukaan alkolukkojen asetukset tulee säätää siten, että alkolukko lukkiutuu 7 vuorokauden kuluessa kalibrointirajan umpeutumisen jälkeen. Mikäli alkolukkoa ei kalibroitaisi pitkään aikaan, sen mittaustarkkuus heikkenisi. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

Piirla Oy tarjoaa asiakkaalleen valvotun ajo-oikeuden osalta vuokralukkoa, jonka kustannukset ovat joko 12 kuukauden sopimuksella 109e/kk tai 24 kuukauden sopimuksella 79e/kk. Tämän lisäksi asiakkaan maksettavaksi tulee alkolukon asennus, irrotus sekä vuosittaiset kalibroinnit. Dignitan edustuspisteet määrittelevät nämä hinnat itsenäisesti, mutta arviona asennukselle on n. 300-400 euroa. Kalibroinnin kustannusarvio on n. 50-80 euroa. Laitteen mukana tulee myös 10 suukappaletta. Näitä kappaleita voi tarvittaessa ostaa lisää. Kaikki edellä mainitut hinnat sisältävät 24% arvonlisäveron. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

Dignita AL-100 alkolukon voi hankkia sekä asentuttaa valtuutettujen Dignita edustuspisteiden kautta tai suoraan maahantuojan kautta. Edustuspisteiden yhteystiedot tullaan päivittämään Dignitan verkkosivuilla lähiaikoina. Maahantuojaan voi olla yhteydessä sähköpostitse info@dignita.fi tai puhelimitse +358(0)10-235 3879. Verkkosivut löytyvät osoitteesta www.dignita.fi. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

Piirla Oy:n toimitusjohtaja haluaa kertoa alkolukon hankintaa harkitsevalle henkilölle ettei alkolukon omistaminen ole häpeä vaan osoitus vastuullisesta toiminnasta. Alkolukon hankinta osoittaa henkilön haluavan turvata sekä oma että muiden turvallisuus. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja.)

3.2.3 Malux Finland Oy

Seuraava tietopaketti perustuu sähköpostihaastatteluun, johon vastasi Malux Finland Oy:n alkolukkovastaava. Malux Finland Oy on erikoistunut ATEX tuotteisiin, mutta vuodesta 2011 asti heidän sivutuotteenaan ovat olleet SmartStart merkkiset alkolukot. Maluxin maahantuomat SmartStart merkkiset alkolukot valmistetaan Yhdysvalloissa. Heidän alkolukkoa käytetään Yhdysvalloissa, Australiassa, Ruotsissa, Suomessa sekä monessa muussa maassa. Malux Finland Oy:n alkolukkovastaava ei osaa sanoa tarkkaa lukua siitä kuinka yleinen heidän alkolukkonsa on Suomessa, mutta kertoo sen olevan alkolukkoyhteisössä aika yleinen. (Malux Finland Oy 2017.)

Malux maahantuo SmartStartilta kahta erilaista mallia, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt käytettäväksi alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa. Nämä tuotteet ovat SSI20/20 sekä SSI 20/30. Malux Finland Oy:n henkilö kertoo haastattelussa, että nämä kaksi tuotetta ovat hyvin pitkälti samanlaisia. (Malux Finland oy 2017.) SSI20/30 malli on uudempi ja siinä on myös värillinen näyttö, josta voi nähdä puhallustuloksen helpommin. (SmartStart, luettu 06.06.2017).

Malux Finland Oy:n alkolukkovastaava kertoo muiden valmistajien laitteiden eroavan aina toisistaan, mutta niiden toimintaperiaate pysyy silti samana. Hän nostaakin esille, että toiset kalibroidaan eritavalla. Tämän lisäksi niiden kalibrointivälit voivat olla pidemmät. SmartStart SSI20/20 tulee kalibroida 12 kuukauden välein, kun taas uudempi malli SSI20/30 tulee kalibroida 140 päivän välein. (Malux Finland Oy 2017.)

Malux Finland Oy vuokraa alkolukkoja ainoastaan, joten asiakkaan ei tarvitse ostaa alkolukkoa omakseen. Tällöin alkolukon vuokraajan ei tarvitse miettiä alkolukon myyntiä valvotun ajo-oikeuden päättymisen jälkeen, mikäli hän päättää poistaa alkolukon autostaan. Alkolukon vuokraus Maluxilta kustantaa noin 119 – 150 euroa kuukaudessa riippuen sopimuksen pituudesta. Tämän lisäksi alkolukon asenus maksaa keskimäärin noin 350 euroa. Maluxin maahantuoman SmartStart merkkisen alkolukon voi myös hankkia ostettuna suoraan jälleenmyyjiltä. (Malux Finland Oy.)

SmartStart merkkisen alkolukon voi asentuttaa sekä kalibroida jälleenmyyntiliikkeissä, jotka sijaitsevat ympäri Suomea. Useimmiten nämä liikkeet sijaitsevat suurkaupungeissa. Jälleenmyyjät voit tarkistaa osoitteesta <http://www.smartstart.fi/fi/jalleenmyyjat.html>. Mikäli asiakas on kiinnostunut Maluxin maahantuomasta alkolukosta hän voi olla yhteydessä sähköpostitse osoitteeseen alkolukko@smartstart.fi tai puhelimitse numeroon (019) 574 5763. (Malux Finland Oy.)

3.2.4 Alcolock FI Oy

Seuraava tietopaketti yhtiön nimeltä Alcolock FI Oy:n maahantuomasta alkolukosta perustuu heidän internetosoitteesta saatuun tietoon. Lähetin heidän edustajalle sähköpostihaastattelupyynnön. Kyseiseen haastatteluun ei kuitenkaan koskaan tullut vastausta useista muistutuksista huolimatta.

Alcolock FI Oy maahantuo yhdessä Alcolock Sverige AB:n kanssa ACS merkkisiä alkolukkoja. Heidän uusin mallinsa on Alcolock LR. Heidän internetsivustojensa mukaan kyseistä alkolukkoa on hankala manipuloida. Tämän lisäksi kyseistä alkolukkoa on helppo käyttää. (ALCOLOCK LR 2017, luettu 12.06.2017.)

Alcolock FI OY:n toimipiste sijaitsee Espoossa. (ALCOLOCK yhteystiedot 2017, luettu 12.06.2017). Mikäli asiakas on kiinnostunut hankkimaan alkolukon heidän verkkosivuilla ohjeistetaan asiakasta olemaan yhteydessä puhelinnumeroon 020 7343400. (ALCOLOCK usein kysyttyä, luettu 12.06.2017).

3.3 Vapaaehtoisikäytössä käytettävät alkolukot

Tässä kappaleessa en esittele, jokaista vapaaehtoiseen käyttöön soveltuvaa alkolukkoa vaan tuon esille miten vapaaehtoisessa käytössä oleva alkolukkoa eroaa valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyyn alkolukkoon. Valvotussa ajo-oikeudessa käytetyt alkolukot soveltuvat myös vapaaehtoisikäyttöön. Tällöin alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa olleen henkilön ei tarvitse asentaa uutta alkolukkoa autoonsa mikäli hän päättää käyttää sitä vapaaehtoisesti. (Malux Finland Oy.)

Alkolukoissa ei ole väliä onko se hyväksytty valvottuun ajo-oikeuteen vai ainoastaan vapaaehtoisikäyttöön, perussysteemi niissä on sama. Valvotussa ajo-oikeudessa alkolukko on kuitenkin tekniikaltaan monipuolisempi. Niissä on esimerkiksi laajempi manipulointisuoja. Tämän lisäksi valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyssä alkolukossa on mahdollista käyttää GPRS paikannusta sekä alkolukkokameraa. (Forsblom 2017.)

Piirla Oy:n toimitusjohtaja kertoo, että valvotussa ajo-oikeudessa alkolukon asetukset säädetään Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen mukaisesti. Vapaaehtoisikäytössä näitä asetuksia voidaan muuttaa niin ettei se vaadi enää ajon aikana alkolukkoon puhaltamista. Tämän lisäksi alkolukon asetuksista voidaan säätää puhalluksen alkoholipitoisuuden rajaa, jolloin ajoneuvo käynnistyy. (Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017.)

4 ALKOLUKON KÄYTTÄMINEN

Suomessa vuonna 2012 kirjattiin yhteensä 19 134 rattijuopumustapausta. Vuonna 2013 kyseinen luku oli pudonnut 17 994:ään. Tämän jälkeen vuoteen 2016 rattijuopumustapausten määrässä on näkynyt hyvin pientä pudotusta. Taulukossa 2 näet rattijuopumusten sekä törkeiden rattijuopumusten määrän vuosittain vuosien 2012-2016 välisenä aikana. (Tilastokeskus, luettu 28.04.2017.) Törkeän rattijuopumuksen alkoholipitoisuudenraja on 1,2 promillea ja rattijuopumuksen raja 0,5 promillea. (RL 23:3, 23:4).

| Vuosi | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Rattijuopumukset yhteensä | 19 134 | 17 994 | 17 608 | 17 638 | 17 308 |
| Törkeä rattijuopumus | 10 333 | 9001 | 8304 | 7816 | 7285 |

Taulukko 2. Rattijuopumusten ja törkeiden rattijuopumusten lukumäärät vuosina 2012 – 2016. (Tilastokeskus, luettu 28.04.2017.)

Tutkimukset ovat osoittaneet alkolukon olevan hyödyllinen laite ennalta ehkäisemään kuljettajaa ajamasta ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena. Tästä osoituksena voidaan pitää Liikenteen turvallisuusviraston vuonna 2013 tekemää julkaisua, jonka mukaan alkolukko oli estänyt Suomessa heinäkuusta 2008 alkaen vuoteen 2013 mennessä vähintään 12 000 kertaa kuljettajaa ajamasta autolla yli 0,5 promillen humalassa. Kyseinen 0,5 promillea olisi ylittänyt rattijuopumuksen rajan. Saman aikajakson aikana alkolukko oli estänyt kuljettajaa käynnistämästä ajoneuvoaan yli 40 000 kertaa, kun hän oli puhaltanut yli 0,2 promillea. (Löytty 2013, 7.) Näin ollen alkolukon mahdollisuus ennalta estää kuljettajaa ajamasta ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena on kiistaton. Alkolukon avulla yleistä liikenneturvallisuutta saataisiinkin parannettua ja näin vähennettäisiin rattijuopumustapauksia.

4.1 Valvottu ajo-oikeus

Alkolukon yksi käyttömahdollisuuksista on sen käyttäminen valvotussa ajo-oikeudessa. Alkolukko voidaan asentaa alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa alkolukkolain (730/2016) 8§:n mukaan esimerkiksi seuraaviin ajoneuvoihin: henkilöautoon, linja-autoon tai kuorma-autoon.

Valvottu ajo-oikeus voidaan myöntää henkilölle, joka on syyllistynyt rattijuopumukseen. Häntä ei ole kuitenkaan tuomittu ehdottomaan vankeusrangaistukseen. Rattijuopumukseen syyllistyneen henkilön on esitettävä pyyntö valvotusta ajo-oikeudesta poliisille tai tuomioistuimelle. Pyyntöä voi esittää poliisille jo esitutkinnan yhteydessä esimerkiksi kuulustelussa. Valvottua ajo-oikeutta hakevan henkilön tulee kuitenkin esittää pyyntö valvotusta ajo-oikeudesta viimeistään käräjäoikeudessa. (Tolvanen 2017, 226–227.)

Valvottua ajo-oikeutta hakevan henkilön tulee muistaa valvotun ajo-oikeuden alkavan vasta kun hän saa fyysisesti haltuunsa alkolukkoajokortin tai väliaikaisen ajokortin. Valvottu ajo-oikeus peruutetaan ja ehdoton ajokielto astuu voimaan mikäli valvottuun ajo-oikeuteen määrätty henkilö rikkoo siihen määrättyjä sääntöjä, esimerkiksi tekee tai yrittää tehdä alkolukon toimintakyvyttömäksi. (Tolvanen 2017, 226.)















Ennen kuin rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle voidaan luovuttaa alkolukkoajokortti tulee hänen tehdä seuraavia toimenpiteitä. Valvottuun ajo-oikeuteen määrättävän henkilön on hankittava alkolukko, ja asennettava se ajoneuvoon, jolla hän aikoo ajaa valvotun ajo-oikeuden aikana. Tämä kyseinen ajoneuvo on muutoksastettava ennen valvotun ajo-oikeuden alkamista. Muutoksastuksesta on toimitettava poliisille muutoksastuksen rekisteröintitodistuksen ensimmäinen osa. Mikäli valvotussa ajo-oikeudessa oleva henkilö haluaa poistaa alkolukon autostaan valvotun ajo-oikeuden päätyttyä tulee hänen muutoksastaa ajoneuvo uudelleen. Tämän lisäksi valvottua ajo-oikeutta hakevan henkilön tulee aloittaa päihderiippuvuuden arviointiohjelma. Hänen tulee sitoutua päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan vähintään kuuden kuukauden ajaksi. (Tolvanen 2017, 226.)

Edellä mainittujen velvollisuuksien täyttymisen jälkeen valvottua ajo-oikeutta hakevan henkilön tulee toimittaa poliisille todistus. Todistuksesta tulee ilmetä hänen suorittaneen kaikki aikaisemmassa kappaleessani mainitut toimenpiteet. Tämän jälkeen henkilö saa

alkolukkoajokortin haltuunsa ja koeaika alkaa. Koeaika tarkoittaa käräjäoikeuden määräämää aikaa, jolloin henkilön tulee käyttää alkolukkoa hänen ajoneuvossaan. Koeajan päätyttyä poliisi tarkistaa vielä henkilön suorittaneen kaikki valvotussa ajo-oikeudessa määrätyt velvollisuudet. Mikäli velvollisuudet on suoritettu henkilö saa poliisin haltuunottaman ajokortin takaisin. Mikäli poliisi ei ole saanut henkilön ajokorttia haltuunsa ajokieltoon määräämisen yhteydessä tehdään valvotussa ajo-oikeudessa olleelle henkilölle uusi ajokortti. (Tolvanen 2017, 226 – 227.)

Henkilölle, joka on määrätty alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen annetaan hänelle valvotun ajo-oikeuden ajaksi uusi ajokortti. Hänen aikaisempaa ajokorttiluokitusta ei kuitenkaan muuteta. On myös mahdollista määrätä alkolukolla valvottu ajo-oikeus useampaan ajokorttiluokkaan. (Tolvanen 2017, 226.) Esimerkkinä voidaan mainita henkilö, joka ajaa työkseen kuorma-autoa sekä vapaa-ajalla siviiliautoa. Tällöin hänellä on B-luokan – sekä C-luokan ajo-oikeus.

Alkolukolla valvottu ajo-kortti voidaan myöntää näihin molempiin ajokorttiluokkiin. Ajokortista näkyy henkilön velvollisuus käyttää alkolukkoa ajaessaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. (Tolvanen 2017, 227.) Kuljettajan tulee muistaa, että alkolukkoajokortti oikeuttaa häntä ajamaan ainoastaan sellaisella ajoneuvolla, jossa on toimivaksi osoitettu alkolukko. (Poliisi, Valvottu ajo-oikeus, luettu 20.04.2017.) Kuvitellaan siis tilanne, jossa Henkilö on määrätty alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Hän ajaa työkseen kuorma-autoa sekä vapaa-ajalla henkilöautoa. Henkilö pyytää alkolukolla vaadittua ajo-oikeutta B sekä C ajokorttiluokille. Hänen tulee siis asentaa kuorma-autoonsa sekä henkilöautoonsa alkolukko sekä muutoskatsastaa ajoneuvo ennekuin hän voi kyseisellä ajoneuvolla ajaa. (Poliisi, Valvottu ajo-oikeus, luettu 20.04.2017). Kuvassa 1 näet ajokortin ja siihen liittyvät erityisehdot.

| | | | | |
|-----|---|---|------------|-----------------|
| 13. | 9. | 10. | 11. | 12. |
| | A1  | | | |
| | A  | 25.02.2003 | 01.01.2055 | |
| | B  | 15.02.2003 | 01.01.2055 | |
| | C1  | | | |
| | C  | 01.04.2010 | 01.01.2055 | 95 (30.03.2015) |
| | D1  | | | |
| | D  | | | |
| | BE  | | | |
| | C1E  | | | |
| | CE  | | | |
| | D1E  | | | |
| | DE  | | | |
| | M  | 01.01.2000 | 01.01.2055 | |
| | T  | | | |
| | 12. 111 | Kansallinen erityisehto, korttikohtainen | | |

Kuva 1: Numeron 12 kohdalla näkyy erityisehto mikäli sellainen on ajokortin omistajalle määrätty. Alkolukon käyttövelvollisuuden koodi on 111. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafí, koulutusmateriaali 2011.)

4.2 Alkolukon vapaaehtoisikäyttö

Liikenteen turvallisuusministeriön tekemän julkaisun mukaan alkoholi liittyy noin joka neljännessä Euroopassa tapahtuneessa kuolemaan johtaneessa tieliikenneonnettomuudessa. Tämän lisäksi alkoholia esiintyy noin joka kymmenennessä Euroopassa tapahtuneessa tieliikenneonnettomuudessa, jossa joku henkilö on loukkaantunut. Liikenteen turvallisuusviraston tekemän tutkimuksen mukaan tapauksissa, jossa kuljettajalla oli ollut alkoholia veressä Suomessa vuonna 2012 loukkaantui 617 ihmistä sekä menehtyi 41 ihmistä. (Vehmas & Löytty 2013, 6.)

Tieliikenneonnettomuuksissa, jossa kuljettajalla on ollut alkoholia veressä ei ainoastaan tule henkilövahinkoja vaan siitä koituu valtiolle aina tiettyjä kustannuksia. Marita Löytty kirjoittaa liikenteen turvallisuusviraston julkaisemassa tema-analyysissä (Vehmas & Löytty 2013, 6.) myös rattijuopumistapausten kustannuksista seuraavista:

“Rattijuopumuksen kustannukset yhteiskunnalle ovat merkittävät. Rattijuopumusonnettomuudessa kuollut henkilö aiheuttaa noin 1 919 000 euron ja loukkaantunut noin 241 000 euron kustannukset. Rattijuopumusrikosten käsittely maksaa sekä poliisille että oikeuslaitokselle

useita satoja euroja per tapaus. Alkoholin käytöstä ylipäänsä aiheutuu yhteiskunnallemme vuosittain yli miljardin euron haittakustannukset.”

Alkolukon yhtenä tarkoituksena onkin ennalta ehkäistä tieliikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia. Jokaisella henkilöllä on mahdollisuus asentaa omaan autoonsa alkolukko, jonka avulla kuljettaja kykenisi olemaan varma ettei hänellä ole alkoholia veressään. Tämän avulla voisimme ehkäistä useita tieliikenneonnettomuuksia, joissa kuljettajalla on alkoholia veressä.

Vapaaehtoisesti alkolukon ostavan henkilön ei tarvitse muutoskatsastaa ajoneuvoaan alkolukon asentamisen jälkeen. Alkolukon vapaaehtoisikäyttö on muutenkin paljon vapaampaa kuin valvotussa ajo-oikeudessa. Alkolukon hankkija voi itse asettaa alkolukkoon sellaisia asetuksia mitkä kokee tarpeelliseksi. Vapaaehtoisesti hankittuun alkolukkoon puhalletaan yleensä ainoastaan liikkeelle lähdetessä. Alkolukkoon voidaan asettaa oletusasetukseksi esimerkiksi sellainen ominaisuus ettei se vaadi kuljettajaa puhaltamaan alkolukkoon moottorin käynnistämisen yhteydessä mikäli se on ollut pysähdyksissä alle tunnin. Tämän lisäksi vapaaehtoisesti käytetyssä alkolukossa on mahdollista säätää asetuksia niin ettei alkolukko vaadi kuin satunnaisesti kuljettajaa puhaltamaan siihen ennen moottorinkäynnistymistä. Kyseinen ominaisuus sopii erityisesti niihin ajoneuvoihin, jota ajaa useampi kuljettaja päivän aikana. (Liikenneturva, alkolukko, Luettu 22.04.2017.)

Alkolukon vapaaehtoisikäytön yleistämiseksi on pyritty tekemään kansainvälistä yhteistyötä. Tavoitteena on ollut saada alkolukko vakiovarusteeksi kaikkiin uusiin ajoneuvoihin. (Vehmas ym. 2012, 35.) Alkolukko onkin tullut lisälaitteeksi osassa uusissa automalleissa, esimerkiksi Volvossa (Autosalpa, luettu 22.04.2017). Onkin mielenkiintoista nähdä milloin muutkin valmistajat aktivoituvat asentamaan alkolukon lisälaitteeksi uusiin ajoneuvoihin.

4.3 Alkolukon käyttö ammattiliikenteessä

Vuonna 2006 liikenne – ja viestintäministeriö antoi suosituksen, jonka tarkoituksena oli yleistää alkolukon käyttöä ammattiliikenteessä. Kyseinen suositus ei kuitenkaan johtanut alkolukon yleistymiseen toivotulla tavalla. Vuonna 2007 – 2008 liikenne – ja viestintäministeriö järjesti tutkimuskokeilun alkolukon käyttämisestä ammattiliikenteessä. Tutkimuksen tekivät Jochim Donner, Anne Vehmas sekä Hanna Herkkola. Kokeilussa oli

ollut mukana viisi linja-auto, taksi- ja tavarankuljetusyrittästä sekä kaksi asiantuntijaorganisaatiota. Kokeiluun oli osallistunut yhteensä 64 alkolukolla varustettua ammattiliikenteessä kuljettavaa ajoneuvoa sekä yli 100 kuljettajaa. (Donner ym. 2008, 15 – 16.) Tutkimuksen lopputuloksena suurin osa ammattikuljettajista oli sitä mieltä, että alkolukon käyttöä voitiin pitää positiivisena asiana. (Donner ym. 2008, 42).

Vuonna 2011 astui voimaan laki alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. (Laki 1110/2010, asetus 405/2011). Uusi alkolukolaki (730/2016) astui voimaan 30.12.2016, joten aikaisemmin mainittu laki kumoutui, mutta kyseisen asian sisältö pysyi kuitenkin muuttumattomana. Alkolukolain 10§ kerrotaan alkolukon käyttämisestä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa seuraavasti:

“Jos kuljetuksen järjestää kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos tilausliikenteenä ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea, alkolukolla varustettua ajoneuvoa on käytettävä:

- 1) esiopetukseen, perusopetukseen ja lisäopetukseen osallistuvien oppilaiden kuljetuksissa;*
- 2) toisen asteen koulutukseen osallistuvien opiskelijoiden kuljetuksissa; ja*
- 3) päivähoitokuljetuksissa.*

Kuljetuksista vastaava liikenteenharjoittaja on vastuussa alkolukon asennuksesta ja alkolukon pitämisestä toimintakuntoisena.” (Alkolukolaki 10§.)

Kyseinen pykälä ei siis koske esimerkiksi linja-autoja, jotka ovat niin sanotussa ostoliikenteessä vaikka kuljettaisivatkin koululaisia. (Vehmas ym. 2012, 16). Alkolukolain 11§ssä (730/2016) kerrotaan, että ammatinharjoittaja voi alkolukollisen ajoneuvon rikkoutuessa käyttää enintään viiden päivän ajan muuta kuin alkolukolla varustettua ajoneuvoa. Kyseisestä tapauksesta on viipymättä ilmoitettava kuljetuksen tilaajalle. Vuonna 2012 tehdyn julkaisun mukaan ammattimaisessa liikenteessä oli käytössä noin 8000 alkolukkoa. (Vehmas ym. 2012, 16).

4.4 Terveysperusteinen ajokortti

Suomessa käytetään keskimääräisesti suhteellisen paljon alkoholia henkilöä kohden verrattuna muihin Euroopan maihin. Osalle suomalaisista alkoholi kuuluu joka päiväseen

elämään ja siitä on selkeästi haittaa hänelle itselleen kuin myös mahdollisesti muille. Suurimmalla osalla suomalaisista alkoholin käyttö kuitenkin rajoittuu viikonloppuihin. Noin kymmenesosa suomalaisista juo lähes puolet Suomessa käytetystä alkoholista, joten suurimmalla osalla alkoholin käyttäminen pysyy kohtuullisuuden rajoissa. (Österberg & Mäkelä 2013, luettu 12.05.2017.)

Alkoholi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn heikentävästi. Sosiaali- ja terveysministeriössä työskentelevä dosentti Pirjo Lillsunde on kirjoittanut Potilaan lääkärilehteen artikkelin nimeltä ”Päihteet ja liikenneturvallisuus”. Pirjo Lillsunde kirjoittaa alkoholin vaikutuksista kuljettajan ajokykyyn seuraavasti:

”Humalutila heikentää muun muassa suoritus- ja keskittymiskykyä, näköä ja liikkeiden hallintaa. Mitä enemmän alkoholia on veressä, sitä vaarallisempaa ajaminen on. Jo puolta promillea pienemmätkin pitoisuudet voivat heikentää suorituskykyä, erityisesti nuorilla. Väsymys on vaarallinen lisätekijä.” (Pirjo Lillsunde, Luettu 24.04.2017.)

Ajokorttilain 12§n (386/2011) mukaan ajokorttia hakevan henkilön tulee täyttää tietyt terveystvaatimukset. Yhtenä terveystvaatimuksena onkin ettei ajokortin hakijalla saa olla alkoholiriippuvuutta. Alkoholiriippuvuudessa olevan henkilön onkin mahdollista saada ajokortti, mikäli hänen ajoneuvossa on alkolukko joka estää häntä kuljettamasta ajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena. (Vehmas ym. 2013, 4.) Ajokorttilain 12§ toisessa momentissa kerrotaan, että jokaiseen ajokorttiin merkitään ehto alkolukosta.

Terveysperusteisesta ajo-oikeudesta kiinnostunut henkilö voi hakea kyseistä ajo-oikeutta Ajovarman toimipisteestä. Hänellä tulee tällöin olla mukana lääkärinlausunto alkoholin käytöstään. (Poliisi, terveystperusteinen alkolukko, luettu 24.04.2017.)

4.5 Alkolukon toimintaperiaate

Alkolukko on yksi keino ennalta ehkäistä kuljettajaa ajamasta ajoneuvollaan alkoholin vaikutuksen alaisena. Alkolukossa on kaksi erillistä yksikköä: kontrolli- tai viestiyksikkö sekä näyveysyksikkö. Näyveysyksikkö on ajoneuvon asennettava käsikappale, johon henkilö puhaltaa ennen ajamisen alkamista. Näyveysyksikkö mittaa puhaltajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden. Kontrolliyksikkö tallentaa kuljettajan kaikki puhalluskerrat. Tallentunut tiedosto sisältää yksityiskohtaista tietoa alkolukkoon tehdyistä puhalluksista.

Tällaisia tietoja ovat esimerkiksi: puhaltamisen päivämäärän, kellonaika sekä puhalluksen alkoholipitoisuus. Kontrolliyksikkö on mahdollista lukea jälkikäteen. (Alkolukkotyöryhmä 2004, 3.)

Alkolukko tarkistaa puhalluksen laadun kosteudentunnistimella sekä ääninäytteellä. Tämän toiminnon avulla pyritään estämään laitteen huijaaminen. Alkolukon huijaaminen voi tarkoittaa esimerkiksi toisen ilmalähteen käyttämistä. (Alkolukkotyöryhmä 2004, 3.)

Kirjoitin aikaisemmassa kappaleessani, että kuljettaja puhaltaa alkolukon näyteyksikköön ennen ajamisen alkamista. Alkolukko mittaa kuljettajan uloshengitysilmassa olevan alkoholin määrän. Voidaankin sanoa alkolukon olevan käynnistykseenestolaite ja sen toiminta perustuu alkometriin. Alkolukkoa ei käytetä ainoastaan valvottuun ajo-oikeuteen, vaan sitä voidaan myös käyttää vapaaehtoisikäytössä. (Liikenneturva, alkolukko, luettu 22.04.2017.)

Alkolukon virta aktivoituu, kun ajoneuvon kytketään sytytysvirta päälle. (Liikenneturva, alkolukko, luettu: 22.04.2017). Alkolukon asentamisen aikana alkolukko asennetaan niin ettei ajoneuvon moottori käynnisty ilman, että kuljettaja puhaltaa alkometriin sallitun lukeman. Sallittu lukema voi vaihdella laitekohtaisesti. Alkolukkoon puhaltamisen tarkoituksena on varmistua siitä, ettei kuljettajalla ole uloshengitysilmassa alkoholia. (HE 68/2016, 3.) Useimmissa laitteissa ajoneuvon moottori käynnistyy kuljettajan puhalttaessa alkolukkoon alle 0,1 milligramman tuloksen. Kyseinen tulos tarkoittaa noin 0,2 promillea. (Liikenneturva, alkolukko, luettu 22.04.2017.) Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt Suomessa neljän valmistajan alkolukon valvotussa ajo-oikeudessa käyttämiseen. (Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto, hyväksytyt alkolukot, luettu 20.04.2017).

Alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa alkolukko on ohjelmoitu niin, että kuljettajan tulee antaa puhallusnäyte ennen ajoon lähtöä sekä ajamisen aikana. Ajamisen aikana annettavan tarkastuspuhalluksen tarkoituksena on estää kuljettajaa nauttimasta alkoholia ajamisen aikana. Ajoneuvon kuljettajalla on kuitenkin useita minuutteja aikaa antaa tarkastuspuhallus, joten se ei vaaranna muiden tienkäyttäjien turvallisuutta eikä kuljettajan omaa keskittymistä ajoneuvon ohjaamiseen. Mikäli kuljettajan uloshengitysilmassa on alkoholia ajoneuvon moottori ei kuitenkaan sammua ja sammumisellaan aiheuta vaaratilannetta. Ajoneuvon äänimerkki käynnistyy ja näin varoittaa muita tienkäyttäjiä sekä estää kuljettajaa jatkamasta matkaansa. Sama ominaisuus on saatavilla myös

alkolukkoihin, jotka on hankittu muusta syystä kuin alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Joissakin valtioissa ajoneuvon hätävilkut syttyvät myös päälle. (HE 68/2016, 3–4.)

4.6 Käyttökokemuksia alkolukosta ja sen hankinnasta

Tässä kyseisessä luvussa käsittelen Liikenteen turvallisuusviraston vuonna 2013 julkaisemaa tutkimusta, jossa tarkoituksena oli selvittää alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa olleiden henkilöiden mielipiteitä sekä käyttökokemuksia alkolukon toimivuudesta ja vaikuttavuudesta. Tutkimus on tehty Ramboll Finland Oy:ssa ja sen on kirjoittanut Anne Vehmas sekä Liikenteen turvallisuusvirastossa työskentelevä Marita Löytty.

Tässä kyseisessä luvussa nostan esille kohtia, jotka liittyvät olennaisesti omaan opinnäytetyöhöni. Liikenteen turvallisuusviraston tekemässä tutkimuksessa saatiin mielestäni tuotua sellaisia epäkohtia esille, joiden avulla voidaan luoda uusia ohjeita. Näiden ohjeiden avulla alkolukkoa hankkivan henkilön olisi helpompi saada tietoa kyseisestä aiheesta ja sitä kautta alkolukon käyttäminenkin yleistyisi.

Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena. Kyselyjä lähetettiin postitse valvottuun ajo-oikeuteen osallistuneille henkilöille yhteensä 1569 kappaletta. Kyselyihin vastasi 704 henkilöä. Käräjäoikeudelle, maahantuojuille sekä poliisilaitoksille lähetettiin kysely sähköisenä. Tämän lisäksi tutkimuksessa haastateltiin muutamia kuljettajia sekä lääkäreitä. (Vehmas ym. 2013, 4–9.)

Tutkimuksessa oli selvinnyt monen kuljettajan olleen epätietoinen siitä, kuinka kauan alkolukkoa tulisi käyttää. Moni kyselyssä vastanneista ei ole ollut tietoinen siitä, että valvotussa ajo-oikeudessa alkolukon käyttöaika on pidempi kuin hänelle tuomittu ajokielto olisi ollut. Moni vastanneista oli myös ollut sitä mieltä ettei hän saanut alkolukosta tarpeeksi tietoa sitä hankkiessaan. Julkaisussa onkin otettu kantaa siihen, että pitäisikö alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen liittyviä säädöksiä selkeyttää, jotta esimerkiksi poliisi sekä käräjäoikeus voisivat antaa asiakkaalleen laajemmin tietoa alkolukolla vaaditusta ajo-oikeudesta. (Vehmas ym. 2013, 29-31.) Aleks Hallikkaan tekemässä kyselytutkimuksessa Pirkanmaan poliiseille oli selvinnyt, että moni poliisissa työskentelevä henkilö toivoisi enemmän koulutusta alkolukosta ja sen hankinnasta. (Hallikas 2017. Luettu 24.04.2017).

Liikenteen turvallisuusviraston tekemän tutkimuksen yhtenä selvitettävänä kohteena oli, että millaisena vastaajat ovat kokeneet alkolukon hankintaprosessin. Kyselyyn vastanneista henkilöistä noin 10 prosenttia oli kertonut heillä olleen ongelmia alkolukon hankkimisessa, asentamisessa tai muutoskatsastamisessa. Vastaajien mielestä he olivat saaneet alkolukosta vähän tietoa, jonka takia tieto oli pitänyt itse löytää internetistä. Tämän lisäksi alkolukon muutoskatsastuksessa oli ollut ongelmia. Syynä tähän pidettiin katsastajien heikkoa tietoutta alkolukosta. (Vehmas ym. 2013, 33–34.)

Kyselyyn vastanneista moni oli kertonut alkolukkoon vaadittavan puhalluksen olleen ongelmallinen. Osan mielestä oikean puhallustekniikan opittua ongelmia ei enää ollut, mutta osa kertoi ongelmien jatkuneen pidemmän ajan. Puhaltamisen lisäksi yhdeksi ongelmatekijäksi oli kerrottu alkolukon jäätyminen pakkasella. Tällöin alkolukko ei ole hyväksynyt puhallusta. (Vehmas ym. 2013, 43–44.)

Kyselyyn osallistuneiden mielestä alkolukko oli positiivinen asia. Syitä tähän oli ollut moni kuten esimerkiksi ajo-oikeuden säilyminen, työpaikan säilyminen sekä liikenneturvallisuuden parantuminen. Vastanneet olivat kertoneet alkolukon haittapuoleksi sen lämpenemisen sekä siihen koituvat kustannukset. Melkein puolet vastanneista piti myös ajon aikana vaadittua puhallusta huonona asiana sekä jopa turvallisuusriskinä. (Vehmas ym. 2013, 46–47.)

Tutkimuksessa kyselyiden vastausten perusteella on luotu erilaisia kehitysehdotuksia. Kehitysehdotusten avulla alkolukko mahdollisesti saataisiin yleisemmäksi ja tämän avulla myös saataisiin ennalta ehkäistyä jopa tuhansia rattijuopumus tapauksia. Tutkimuksen tekijät olivat nostaneet kehitysehdotuksena esimerkiksi tiedottamisen sekä ohjeistusten luomisen. (Vehmas ym. 2013, 73.)

5 INFROMAATIOPAKETIN KEHITYSPROSESSI

5.1 Informaatiopaketin ideointi, suunnittelu ja toteutus

Ryhtyessäni miettimään opinnäytetyöni aihetta halusin perehtyä sellaiseen aiheeseen, josta meillä ei koulussa ole puhuttu. Alkolukko kuulosti mielenkiintoiselta aiheelta eikä siitä ole vielä tehty opinnäytetöitä samasta näkökulmasta kuin itse ryhdyin tekemään. Alkolukon

tuomat hyödyt liikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat vielä suurilta osin käyttämättä. (Malux Finland Oy).

Ollessani työharjoittelussa Vantaan poliisilaitoksella huomasin etteivät rattijuopumukseen syyllistyneet henkilöt tienneet mahdollisuudesta saada alkolukolla valvottua ajo-oikeutta. Tällöin myös huomasin heidän tarvitsen tietoa alkolukosta ja sen toiminnasta. Silloin syntyi ajatus luoda niin sanottu informaatiopaketti, josta rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö kykenisi näkemään tiedon alkolukon hankinnasta, toiminnasta ja siihen sisältyvistä kustannuksista. Tavoitteena oli myös helpottaa poliisin työtä valvotun ajo-oikeuden markkinoinnissa rattijuopumukseen syyllistyneelle.

Lähdin suunnittelemaan omaa informaatiopakettia siitä näkökulmasta, että sen lukija kiinnostuisi tuotteesta ja saisi hänet ajattelemaan alkolukon hankintaa. Maailmassa on yleistä ettei ohje kiinnosta sen lukijaa eikä näin kukaan koskaan lue tehtyjä ohjeita. (Korpela 2012, luettu 06.06.2017). Tämän kyseisen ongelman pyrin ratkaisemaan tekemällä selkeän ohjeen, joka ei ole liian pitkä. Tein informaatiopaketistani kaksipuoleisen A4 paperin, jolloin sen lukeminen ei vie liian kauaa asiakkaalta. Tällöin hänen mielenkiinto aiheeseen säilyy. Kyseiset tekstit pyrin myös kirjoittamaan selkeästä jäseneltynä, jotta tuotoksen lukeminen ja tiedon sisällyttäminen ei olisi hankalaa.

Informaatiopaketistani suunnitellessani minulla oli selkeänä ajatuksena, että lopullinen tuotokseni tulee olla käytännöllinen. Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy määrittelee käytännöllisyyttä seuraavasti:

“Käytettävyys on järjestelmän laatutekijä käyttäjän näkökulmasta käsin. Tuotteen käytettävyys määrittelee, ratkaiseeko tuote käyttäjän näkökulmasta oikeat ongelmat (eli tuotteessa on käyttäjän tarvitsemat ominaisuudet) ja ratkaiseeko tuote ongelmat oikealla tavalla (eli tuotetta on helppo käyttää).” (VTT 2015).

Informaatiopaketitini lukijan on helppo käyttää tuotettani, koska olen tuonut siihen yhteystiedot joihin asiakas voi olla yhteydessä mikäli hän on kiinnostunut tuotteesta. Asiakkaan ei näin tarvitse itse etsiä maahantuojien puhelinnumeroita tai heidän jälleenmyyjiä vaan hän voi katsoa informaatiopaketistani kyseiset kontaktit joihin hän haluaa olla yhteydessä.

Metsäahon kirjoittamassa kirjassa työelämän toimivat tekstit kirjoitetaan hyvästä tiedotteesta. Metsäaho kirjoittaa kirjassaan, että hyvä tiedote välittää tietoa sen lukijalle.

Työssäni lopputuloksena syntyvä informaatiopaketti voidaan lukea myös tiedotteeksi, koska siinä luodaan informaatiota lukijalle. Tuotosta tehdessä tulee työlle saada hyvä otsikko, josta lukija saa heti havainnon mitä asia koskee. Otsikko ei saa olla liian määrittelemätön, koska tällöin lukija ei saa tietoa vaivattomasti. (Metsäaho 2013, 111.)

Omasta informaatiopaketissani tulee olemaan myös samoja piirteitä kuin esitteessä. Tiina Torppa kirjoittaa esitteestä kirjassaan työssään kirjoittavan opas seuraavanlaisesti:

” Esite kuvaa, kertoo sekä näyttää. Esite tuo esiin tuotetta tai palvelua. Jotkin esitteet kuvaavat toimintatapaa tai -ideaa, ja silloin niihin tarvitaan neuvova, opastava henki. Moni esite on sekä kertova että neuvova.” (Torppa 2014, 83.)

Informaatiopaketissani keskityinkin siihen, että tuotoksen lukija saa tiedon alkolukon hankinnasta neuvovalla tavalla. Informaatiopaketissani neuvotaan asiakasta suorittamaan tietyt toimenpiteet ennen alkolukon hankintaa. Tämän lisäksi tuotoksessani neuvotaan keneen hänen tulee olla yhteydessä. Tämän lisäksi tulen kertomaan tuotoksessani alkolukkojen kustannuksista.

6 INFORMAATIOPAKETIN ARVIOINTI

Seuraavassa luvussa arvioin informaatiopaketini onnistumista. Informaatiopaketin arvioinnin kannalta paras vaihtoehto olisi ollut, että sitä olisi kokeiltu sen oikeassa ympäristössä. Tämä tarkoittaa, että informaatiopaketti olisi annettu rattijuopumukseen syöllistyneelle henkilölle luettavaksi kuulustelutilaisuudessa. Toteutin informaatiopaketini arvioinnin kyselemällä kymmeneltä satunnaisesti valitulta ihmiseltä kadulla heidän mielipiteensä informaatiopaketistani.

Jokainen ajokortin omistava henkilö voi hankkia halutessaan alkolukon autoonsa, joten en asettanut valitsemilleni henkilöille mitään tarkempia kriteereitä. Halusin kuitenkin saada vastaajiksi miehiä sekä naisia. Heidän tuli kuitenkin olla 18-vuotta täyttäneitä henkilöitä. Kysymykset, jotka kysyin valitsemiltani henkilöiltä löytyvät liitteestä 3. Vastanneista kaikki henkilöt olivat Suomen kansalaisia. Vastaajien keski-ikä oli 34 vuotta. Nuorin vastaajista oli 19-vuotias, kun taas vanhin vastaajista oli 46-vuotias. Jokainen vastaajista omisti ajokortin. Kysely toteutettiin 03.06.2017 Hyvinkäällä. Kyselyssä saatiin palautetta vastaajilta ja palautteen avulla kehitettiin tuotosta.

Kyselyn aluksi alkukartoitin vastanneiden lähtötietoja alkolukosta sekä valvotusta ajo-oikeudesta. Kyselyyn vastanneista seitsemän henkilöä tiesi mikä alkolukko on. Valvotusta ajo-oikeudesta vain kolme osasi kertoa mitä se tarkoittaa. Kyselyyn osallistuneet antoivatkin minulle palautteen siitä, että he olisivat halunneet informaatiopakettiini selkeän kuvauksen valvotusta ajo-oikeudesta. Lähdin miettimään mitä kirjoittaisin produktiini valvotusta ajo-oikeudesta. Informaatiopakettini yhtenä suurimmista tarkoituksista oli pitää työ mahdollisimman helposti lähestyttävänä. Tämä tarkoittaa sitä ettei kyseinen tuotos saisi olla liian pitkä. Mielestäni kaksipuoleinen A4 olisi sopiva. Kyseinen informaatiopaketti on suunniteltu käytettäväksi silloin, kun rattijuopumukseen syylistynyttä henkilöä kuulustellaan. Tämän takia päätin jättää poliisille velvollisuuden kertoa mitä valvottu ajo-oikeus tarkoittaa.

Kyselyyn vastanneet olivat yhtä mieltä produktin helppolukuisuudesta. Tekstit ovat jäsenneily helposti luettaviksi. Yksi vastanneista antoi minulle kehittämisidean ihmisiä kiinnostavien kohtien tummentamisesta huomion kohdentamiseksi. Tämän kehitysehdotuksen pohjalta tein muutokseen omaan työhöni. Tummensin informaatiopaketistani valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyt alkolukot, kalibrointi ajat, kustannukset sekä yhteystiedot joihin asiakas voi olla yhteydessä.

Yhteenvedon vastanneiden palautteesta voidaan todeta tuotoksen olevan käytännöllinen sekä helpottavan ihmisten toimintaa hakiessaan valvottua ajo-oikeutta. Neljä vastanneista nosti yhteystietojen liittämisen tuotokseen hyvänä ideana.

Viimeisenä kysymyksenä tiedustelin vastanneiden kiinnostusta valvotusta ajo-oikeudesta mikäli syylistyisivät rattijuopumukseen. Kuusi vastanneista kertoi ettei tarvitse ajokorttia niin paljo, että olisi kannattavaa maksaa valvottuun ajo-oikeuteen sisältyvät kustannukset. Kaksi vastanneista kertoi olevansa mahdollisesti kiinnostunut osallistumisesta valvottuun ajo-oikeuteen. Yksi vastanneista kertoi ehdottomasti hakeutuvansa silloin valvottuun ajo-oikeuteen, kunhan saisi pitää vain ajokorttinsa ja sitä kautta työnsä. Yksi vastanneista kertoi ettei syylistyminen rattijuopumukseen ole mahdollista, koska hän ei käytä alkoholia.

7 OPINNÄYTETYÖPROSESSIN ARVIOINTI

Opinnäytetyöprosessini alkoi vuonna 2015 oppitunneilla, joissa käsiteltiin tutkimus – ja kehittämämenetelmiä. Kyseisten oppituntien jälkeen opinnäytetyötä on tehty välillä enemmän ja välillä vähemmän.

Ensimmäinen vuosi oli täysin ajatustyötä siitä mitä opinnäytetyöni tulee pitämään sisällään. Olen ollut tiiviissä vuorovaikutuksessa kouluni opettajien sekä luokkatovereihini. Heidän kanssa olen keskustellut ajatuksista millaista työtä minun tulisi lähteä tekemään. Tästä haluankin kiittää niin opettajiani kuin myös luokkatovereitani.

Itse opinnäytetyönkirjoittaminen ei ollut niin iso urakka kuin olin kuvitellut vaan se sujui melko jouhevasti. Tähän syynä voikin olla pidempi aikainen suunnittelu sekä eri lähteiden hankkiminen ennen kirjoittamista. Omakohtaisena vinkkinä voinkin sanoa opinnäytetyötä tekeväälle henkilölle, että hänen kannattaa suunnitella työnsä huolella ennen kuin hän aloittaa kirjoittamaan sitä. Lähteiden hankinta sekä työn sisällysluettelon suunnittelu helpottivat omaa kirjoittamistani hyvin paljon.

Työni tekeminen ei kuitenkaan ollut pelkästään sujuvaa sekä jouhevaa. Huomasin työtä tehdessäni, että haastattelujen suorittaminen ei käy niin nopeasti kuin olin odottanut vaan ne tulisi tehdä aikaisemmin, varsinkin mikäli ne suorittaa sähköpostitse. Itse noudatin tarkasti järjestystä, jonka olin suunnitellut. Tämän takia suoritin haastattelut siinä vaiheessa, kun ne kirjoittamisen sekä tuotoksen tekemisen kannalta oli ajankohtaista. Tällöin huomasinkin ettei vastausten saaminen tapahdu hetkessä. Annoin vastaajille kolme viikkoa vastausaikaa. Kaksi viikkoa sähköpostin lähettämisen jälkeen neljästä vastaajasta kukaan ei ollut vielä vastannut mitään, joten soitin heille kaikille. Tämän jälkeen vastauksia rupesi tulemaan ripotellen, osa melkein kerkesi annettuun määräaikaan mennessä ja osa tuli sen jälkeen. Työni kannalta erittäin harmilliseksi asiaksi koitui se ettei yksi maahantuoja vastannut ollenkaan kyseiseen sähköpostiini useista puhelinkeskusteluista huolimatta.

Kun tarkastellaan koko opinnäytetyöprosessiani, voin sanoa sen sujuneen aikataulussa sekä onnistuneesti. Matkalla on ollut hankaliakin hetkiä, mutta ne kuuluvat pitkäjänteiseen työskentelyyn. Hankalien hetkien lisäksi opinnäytetyöprosessin aikana on ollut myös positiivisia hetkiä, jolloin työn tekemiseen on löytynyt lisää virtaa.

Kaiken kaikkiaan opinnäytetyön tekeminen on ollut opettavainen matka. Olen kehittynyt työtä tehdessä niin ammatillisessa mielessä kuin myös muilla osa-alueilla. Työtä tehdessä olen päässyt opettelemaan kuinka olla yhteydessä eri toimijoihin ja tekemään heidän kanssaan yhteistyötä. Tämän lisäksi olen oppinut etsimään sellaista tietoa, joka ei aina ole löydettävissä oppikirjasta. Opinnäytetyö on opettanut minulle myös pitkäjänteistä työskentelyä, josta tulee olemaan varmasti olemaan hyötyä jatkossa.

Loppujen lopuksi työstäni tärkeimpänä asiana jäi oman ammattitaidon kehittyminen. Minulla on tällä hetkellä paljon parempi tietopohja alkolukosta ja sen käyttömahdollisuuksista, kuin aloittaessani tekemään opinnäytetyötä. Uskon sekä toivon tästä tiedosta olevan hyötyä minulle jatkossa työelämässä. Tämän lisäksi olen oppinut tutkimus –ja kehittämismenetelmien eroja sekä yhteneväisyyksiä. Ilman opinnäytetyön tekemistä ei tällaista tietoa olisi saanut.

8 POHDINTA

8.1 Opinnäytetyön eettisyys ja luotettavuus

Opinnäytetyötäni tarkastellessani voin todeta sen olevan eettisesti oikein tehty. Eettisyyttä tarkasteltaessa tulee arvioida onko työssä pyritty oikeudenmukaisiin ja vastuullisiin ratkaisuihin (Turun yliopisto, luettu 14.06.2017).

Opinnäytetyössäni tehtyjä haastatteluja tarkasteltaessa eettisestä näkökulmasta voidaan todeta niiden olevan oikeudenmukaisia jokaista haastateltavaa kohtaan. Varasin kaikille haastateltaville riittävästi aikaa vastata niihin. Mikäli vastaus ei ollut saapunut sovittuun määräaikaan mennessä soitin heille ja sovimme uuden päivämäärän johon mennessä vastausten olisi tultava.

Haastatteluja suunnitellessani alkuperäinen ajatus sekä tavoite oli suorittaa haastattelut paikan päällä alkolukon maahantuojien toimipisteessä. Haastattelujen suorittaminen heidän toimipisteessä kasvokkain kuitenkin osoittautui haastavaksi asiaksi osittain aikatauluni sekä välimatkojen takia. Eettisesti tarkasteltuna tein oikean ratkaisun suorittaa kaikki haastattelut sähköpostitse. Mikäli olisin suorittanut osan haastatteluista sähköpostitse ja osan haastateltavien toimipisteessä olisi toisen maahantuojan vastaukset voineet saada suuremman painoarvon työssäni kuin toisen.

Työn luotettavuutta arvioitaessa on hyvä tuoda esille ettei työssä kyetty esittelemään jokaisen maahantuojan valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyä alkolukkoa. Tämä johtui siitä etten saanut ALCOLOCK FI OY:lta vastauksia haastatteluuni. Tällöin jouduin kirjoittamaan vain lyhyen kirjoituksen heidän verkkosivujensa perusteella. Lähdin arvioimaan, että tuleeko minun esitellä heidän alkolukkoaan omassa tuotoksessani, jossa esittelen valvottua ajo-oikeutta harkitsevalle henkilölle valvotussa ajo-oikeudessa hyväksyttävä alkolukkoja. Päätin jättää kyseisen maahantuojan alkolukon pois tuotoksestani, koska minulla oli niin rajallisesti tietoa kyseisestä tuotteesta ettei se olisi tuonut juurikaan lisäarvon tuotokseeni.

Lähtiessäni suorittamaan tuotokseni arviota mietin, että kuinka monelta henkilöltä minun tulisi kysyä palautetta omasta tuotoksestani. Päätin jättää henkilömäärän kymmeneen, koska tavoitteenani oli saada suppea otanta siitä millaisena ihmiset pitävät työtäni. Ajatuksenani oli, että mikäli kymmeneltä henkilöltä ei tule mitään korjausehdotuksia niin laajennan arvioijien määrää 20:neen. Sain kuitenkin 10:neltä henkilöltä korjausehdotuksia ja päätin muokata tuotostani heidän arvioiden perusteella. Toinen asia, jonka takia pidin arvioijien määrää pienempänä oli se, että ihmisiä on niin paljon kuin mielipiteitäkin. Tuotokseni tilamäärä on rajallinen, koska haluan pitää sen lyhyenä ja yksinkertaisena. Tietyn laista yleistettävyyttä kyseisellä 10:nen vastaajan määrällä ei voi saada, mutta se antoi itselleni kehittämissideoita tuotoksen tekemiseen.

Työssäni on lakitekstiä. Lakiteksti voi olla joissakin tapauksissa hankalasti ymmärrettävää. Työni luotettavuuden takia en lähtenyt itse kirjoittamaan lakitekstiä omilla sanoilla vaan suuremmilta osin lainasin tekstin suoraan niillä sanoilla, kuin sen on päättäjät tehneet. Näin lakiteksti pysyy muuttumattomana eikä minulla tule sitä kirjoitettaessa väärinymmärryksiä.

Tämän kaiken lisäksi olen luetuttanut työtäni kahdella opinnäytetyöni ohjaajalla sekä yhdellä ulkopuolisella henkilöllä. Nämä toimijat ovat lukeneet työni läpi ja nostaneet esille korjausehdotuksia koskien kielioppia.

8.2 Jatkokehitysehdotukset

Kyseisessä opinnäytetyössä olisi ollut järkevää tuoda Liikenteen turvallisuusvirasto mukaan työhön yhteistyötahona. Näin ollen jatkokehitys ehdotuksena voitaisiin pitää heidän mukaan saattamista kyseisessä työssä. Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy alkolukot valvotussa ajo-oikeudessa, joten heillä on kyseinen tieto siitä mitä alkolukkoja

on mahdollisuus markkinoida rattijuopumukseen syyllistyneelle. Näin ollen he kykenisivät myös päivittämään informaatiopakettiani.

Toisena kehittämissuunnitelmana tulevaisuutta ajatellen informaatiopaketti voitaisiin poliisihallituksen hyväksymänä ottaa koko valtakunnan käyttöön. Informaatiopaketin levittämiseksi voisi olla positiiviset seuraukset liikenneturvallisuuden parantumisen kannalta, mikäli rattijuopumukseen syyllistyneet henkilöt saataisiin harkitsemaan alkoholilla valvottua ajo-oikeutta.

Työtä tehdessäni jouduin tiivistämään aihettani ja jättämään vapaaehtoisikäytössä olevat alkoholit esittelemättä. Kehittämissuunnitelmana opinnäytetyötä harkitsevalle henkilölle jätänkin, että hän tekisi opinnäytetyön vapaaehtoisikäytössä olevista alkoholikoista. Tätä informaatiopakettia olisi helppo tuoda esimerkiksi esille internetissä ja se voisi johtaa alkoholikon vapaaehtoisikäytön lisääntymiseen.

Uskon työstäni olevan myös apua alkoholikon tietoisuuden lisäämisestä ihan poliisinkin tasolla. Työni avulla poliisille voitaisiin pitää lyhyt koulutus siitä mitä toimenpiteitä henkilön tulee tehdä saadakseen valvottu ajo-oikeus. Tämän lisäksi koulutuksessa voitaisiin kertoa alkoholikon hankinnasta, käytöstä sekä siihen sisältyvistä kustannuksista.

LÄHTEET

Autosalpa: Volvo on kehittänyt turvallisuutta. Luettavissa:

<http://kampanja.autosalpa.fi/retro/volvo-historia/>. Luettu: 22.04.2017.

ALCOLOCK 2017, ALCOLOCK LR. Luettavissa: <http://alcolock.fi/tuotteet/alcolock-lr/>. Luettu: 12.06.2017.

ALCOLOCK 2017, usein kysyttyä. Luettavissa: <http://alcolock.fi/valvottu-ajo-oikeus/usein-kysyttya/>. Luettu: 12.06.2017.

ALCOLOCK 2017, yhteystiedot. Luettavissa: <http://alcolock.fi/yhteystiedot/>. Luettu: 12.06.2017.

Alkolukkotyöryhmä. Roine, Matti & Mänttari, Janne & Maunu, Eija & Andersson, Lena & Nevala, Pentti & Harjula, Jukka & Risku, Veli-Matti & Mans-Haatanen, Heidi 2004: Alkolukkokeilu, Alkolukkotyöryhmän mietintö. Teoksessa: Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2004. Helsinki, Liikenne- ja viestintäministeriö.

Donner, Jochim & Vehmas, Anne & Herkkola, Hanna 2008: Alkolukon vapaaehtoinen käyttökokeilu. Teoksessa: LINTU-julkaisuja 3/2008. Helsinki, Edita Prima Oy.

Forsblom, Jörgen 2017: Dräger, Technical Director. Sähköposti 26.05.2017.

Hallikas, Alekski 2017: Poliisit kaipaavat lisää koulutusta alkolukosta, Kyselytutkimus Pirkanmaan poliiseille valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta. Poliisiammattikorkeakoulu, opinnäytetyö. Luettavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/124389/Opinnaytetyo_Hallikas.pdf?sequence=1. Luettu: 24.04.2017.

HE 68/2016 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle alkolukkolaiksi sekä laiksi ajokorttilain muuttamisesta.

Kananen, Jorma 2012: Kehittämistutkimus opinnäytetyönä, Kehittämistutkimuksen kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 134. Jyväskylä, Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Korpela, Jukka 2012: Ohjeen kirjoittaminen. Luettavissa:

<https://www.cs.tut.fi/~jkorpela/kirj/7.7.html>. Luettu: 06.06.2017.

Liikenne- ja viestintäministeriö, tiedote 2016: Uusi alkolukolaki selkeyttää sääntelyä. Luettavissa: <https://www.lvm.fi/-/uusi-alkolukolaki-selkeyttaa-saantelya>. Luettu: 25.04.2017.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: Koulutusmateriaali 2011.

Liikenneturva: Alkolukko. Luettavissa:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/autoilijat/alkolukko>. Luettu: 22.04.2017

Lillsunde, Pirjo 2015: Päihteet ja liikenneturvallisuus. Luettavissa:

<http://www.potilaanlaakarilehti.fi/uutiset/miten-paihteet-vaikuttavat-ajokykyyn/>. Luettu: 24.04.2017. Artikkelin julkaistu: Lääkärilehti 40/15.

Löytty, Marita 2017: Liikenteen turvallisuusviraston erityisasiantuntija. Sähköposti 19.06.2017.

Malux Finland Oy 2017: Alkolukko. Sähköposti 22.05.2017.

Marita Löytty 2013: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä ja juopumuksen yleisyys ilma-, juna- ja vesiliikenteessä. Trafin julkaisuja 11/2013. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Metsäaho, Tuija 2013: Työelämän toimivat tekstit. Helsinki, Suomen yrityskirjat Oy.

Myllylä, Markku & Salonen, Kari 2016: Kehittämistyön soveltuvuus poliisitutkimuksen opinnäytteeksi. Teoksessa: Poliisin toimintaympäristö, Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2016. Muttilainen, Vesa & Potila, Pauliina (toim.). Tampere, Poliisiammattikorkeakoulu.

Piirla Oy:n toimitusjohtaja 2017: Sähköposti 25.05.2017.

Pitkänen, Kari 2016: Laki muuttuu: Alkolukkoa ei saa harhauttaa enää ilman rangaistusta. Aamulehti. Luettavissa: <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/laki-muuttuu-alkolukkoa-ei-saa-enaaharhauttaa-ilman-rangaistusta-24138029/>. Luettu 25.04.2017.

Poliisi: Terveysperusteinen alkolukko. Luettavissa: http://www.poliisi.fi/ajokortti/alkolukko/terveysperusteinen_alkolukko. Luettu 24.04.2017.

Poliisi: Valvottu ajo-oikeus. Luettavissa: http://www.poliisi.fi/ajokortti/valvottu_ajo-oikeus. Luettu: 20.04.2017

Salonen, Kari 2013: Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäytetyöhön, opas opiskelijoille, opettajille ja TKI-henkilöstölle. Turku, Turun ammattikorkeakoulu.

SmartStart: SmartStart SSI20/30. Luettavissa: <https://www.smartstartinc.com/best-ignition-interlock-device-ssi-2030/>. Luettu: 06.06.2017.

Tilastokeskus 2017: Liitetaulukko 1: Eräiden rikostyyppien kehitys 2012-2016. Luettavissa: http://www.stat.fi/til/rpk/2016/13/rpk_2016_13_2017-03-23_tau_001_fi.html#_ga=1.109106752.471210612.1493201390. Luettu: 28.04.2017.

Toikko, Timo & Rantanen, Teemu 2009: Tutkimuksellinen kehittämistoiminta, näkökulmia kehittämisprosessiin, osallistamiseen ja tiedontuotantoon. 3. korjattu painos. Tampere, Tampere University Press ja tekijät.

Tolvanen, Matti 2017: Tieliikenteen käsikirja. Helsinki, Edita.

Torppa, Tiina 2014: Työssään kirjoittavan opas. Talentum Media Oy.

Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto: Hyväksytyt alkolukot 2017. Luettavissa: https://www.trafi.fi/hyvaksytyt_alkolukot. Luettu: 20.04.2017

Tukes 2017: Lisätietoa sähkömagneettisesta yhteensopivuudesta. Luettavissa: <http://www.tukes.fi/fi/Toimialat/Sahko-ja-hissit/Sahkolaitteet1/Sahkolaitteiden->

[vaatimukset/EMC---sahkomagneettinen-yhteensopivuus/EMC---Sahkomagneettinen-yhteensopivuus/](#). Luettu 05.06.2017.

Turun yliopisto: Eettisyys. Luettavissa:

<https://www.utu.fi/fi/yksikot/tse/tietoa/arvot/eettisyys/Sivut/home.aspx>. Luettu 14.06.2017.

Vehmas, Anne & Sirkiä, Ari & Kinnunen, Teemu & Ramboll Finland Oy 2012: Alkolukon käyttöönotto ja vaikutukset ammattimaisissa kuljetuksissa. Trafin julkaisuja 1/2012. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Vehmas, Anne & Löytty, Marita & Ramboll Finland Oy 2013: Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus. Trafin julkaisuja 5/2013. Helsinki, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Vilka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2003: Toiminnallinen opinnäytetyö, Jyväskylä, Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Virtuaali ammattikorkeakoulu. Monimuotoinen / toiminnallinen opinnäytetyö. Luettavissa:

<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/030906/1113558655385/1154602577913/1154670359399/1154756862024.html>. Luettu: 27.04.2017.

VTT, Teknologian tutkimuskeskus 2015. Luettavissa: <http://www.vtt.fi/sites/hti/mita-kayttavyys-tarκοittaa>. Luettu: 07.06.2017.

Österberg, Esa & Mäkelä, Pia 2013: Alkoholinkäyttö Suomessa. Luettavissa:

<https://www.paihdelinkki.fi/fi/tietopankki/tietoiskut/alkoholi/alkoholinkaytto-suomessa>. Luettu: 12.05.2017.

LIITTEET

Liite 1. Alkolukon hankinta valvottuun ajo-oikeuteen

Liite 2. Haastattelurunko

Liite 3. Informaatiopaketin arviointilomake

Liite 4: Sähköpostikysely Marita Löytty

ALKOLUKON HANKINTA VALVOTTUUN AJO-OIKEUTEEN

1. Ilmoita halukkuutesi alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen joko poliisille tai viimeistään käräjäoikeudelle.
2. Hanki alkolukko ja asenna se.
3. Muutoksatsasta ajoneuvo ja toimita siitä todistus poliisille.
4. Käy keskustelemassa päihteiden käytöstä terveydenhuollon ammattihenkilön kanssa. Pyydä käynnistäsi todistus ja toimita se poliisille.
5. Valvottu ajo-oikeus alkaa vasta kun saat fyysisesti uuden ajokortin haltuusi!

VALVOTTUUN AJO-OIKEUTEEN HYVÄKSYTTYJÄ ALKOLUKKOJA:

DRÄGER:

- Dräger ollut mukana kehittämässä alkolukkoa jo 1970 luvulla.
- Kaksi hyväksyttyä mallia valvottuun ajo-oikeuteen: **Dräger interlock 7000** sekä **Interlock XT** (vanhempi malli).
- Kalibrointi 12kk välein.
- Alkolukko asennettuna maksaa noin **1500-1600 euroa**.
- **Kalibrointi maksaa noin 40-70 euroa**.
- Myynti / Huolto
puh. 0207119600
asiakaspalvelu@draeger.com
- **Katso asennuspisteet Kaha Oy:n verkkosivuilta!**



(Kuvassa Dräger Interlock 7000)

SmartStart:

- Maahantuo Malux Finland Oy
- Kaksi hyväksyttyä mallia valvottuun ajo-oikeuteen: **SSI20/20** sekä **SSI20/30**.
- Kalibrointi: SSI20/20 **12kk** välein, SSI20/30 **140 pv** välein.
- Maahantuojalta **vuokrasopimuksella**.
- **Vuokraus maksaa n. 119 – 150 euroa kuukaudessa**.
- Asennus keskimäärin **n. 350 euroa**.
- alkolukko@smartstart.fi



(Kuvassa SmartStart SSI20/20)

DIGNITA:

- Maahantuojaja: Piirla OY
- Yksi hyväksytty alkolukko valvottuun ajo-oikeuteen:
Dignita AL-100
- **Kalibrointi: 12kk välein**
- Alkolukon voi **vuokrata** suoraan maahantuojalta tai valtuutettujen edustuspisteiden kautta.
- **12 kk vuokrasopimus / 109e kk**
- **24 kk vuokrasopimus / 79e kk**
- **Asennus 300-400 e**
- **Kalibrointi 50-80 e**
- Hinnat sisältävät arvonlisäveron!
- info@dignita.fi
- +358 (0)10-235 3879
- www.dignita.fi



(Kuvassa Dignita AL-100)

*** Alkolukon asennusliikkeet määrittelevät itse hintansa. Tämän takia alkolukon asentamisessa sekä kalibroinnissa hinnat voivat vaihdella!**

- Tuotoksesta puuttuu ALCOLOCK FI OY:n maahantuoma alkolukko. Tutustu siihen osoitteessa www.alcolock.fi.
- Alkolukkoajokorttia haetaan Ajovarmalta, joka on traFin palveluntuottaja.

Haastattelukysymyksiä:

1. Kerro lyhyesti teidän yrityksestänne?
2. Onko tuotteenne maailmanlaajuinen? Missä sitä käytetään?
3. Kuinka yleinen teidän tuotteenne on Suomessa?
4. Mitkä teidän alkolukoistanne on hyväksytty käytettäväksi valvotussa ajo-oikeudessa?
5. Mitkä teidän alkolukoistanne on mahdollista hankkia vapaaehtoisikäyttöön?
6. Miten nämä tuotteet eroavat toisistaan?
7. Kerro lyhyesti teidän alkolukon toimintaperiaatteesta?
8. Onko teidän tuotteessanne jotain eroa muiden valmistajien valmistamaan alkolukkoon?
9. Kuinka usein alkolukkoanne tulee huoltaa?
10. Mitä käy, jos laitettanne ei huolla?
11. Kuinka usein laitteenne tulee kalibroida?
12. Vaatiiko ainoastaan valvottuun ajo-oikeuteen hyväksytyt alkolukot kuljettajaa puhaltamaan ajamisen aikana?
13. Onko teidän kaikissa alkolukoissa kuljettajan puhalluksen alkoholipitoisuuden raja 0,1 mg/l?
14. Mikäli kuljettaja puhaltaa yli sallitun rajan, mitä tapahtuu?
15. Kuinka usein kuljettaja voi putkeen puhaltaa yli sallitun rajan?
16. Mitkä ovat teidän tuotteenne käyttökustannukset?
17. Onko alkolukon hankintaan liittyvät kustannukset pienentyneet uuden alkolukkolain myötä?
18. Onko uusi alkolukkolaki vaikuttanut alkolukon yleistymiseen?

19. Tuleeko se teidän mielestä vaikuttamaan kuinka paljon alkolukon yleistymiseen Suomessa?
20. Mitä haluaisitte kertoa tuotteestanne henkilölle, joka harkitsee sen hankkimista?
21. Mistä teidän alkolukon voi hankkia?
22. Missä teidän alkolukon voi asentuttaa?
23. Kuinka usein teidän alkolukko tulee huoltaa / kalibroida?
24. Missä teidän alkolukon voi huoltaa / kalibroida?
25. Mihin asiakkaan tulisi olla yhteydessä mikäli hän haluaa hankkia teidän alkolukon?
Onko tähän olemassa esimerkiksi puhelinnumeroa tai sähköpostia, johon hänen tulisi olla yhteydessä?
26. Voiko teidän nimeä käyttää opinnäytetyössä asiantuntijan nimikkeellä vai käytäkö ainoastaan teidän edustamanne yhtiön nimeä?
27. Onko teillä jotain muuta mitä haluatte tuoda esille teidän tuotteistanne?

PRODUKTIN ARVIOINTI:

1. Mitä tiedät valvotusta ajo-oikeudesta?
2. Mitä tiedät alkolukosta?
3. Antaako tuotoksen otsikko sinulle millaisen kuvan informaatiopaketista?
4. Saatko tarpeeksi tietoa valvotun ajo-oikeuden hakemiseen liittyvistä toimenpiteistä?
5. Löydätkö informaatiopaketista eri maahantuojien alkolukot, jotka ovat hyväksytyt valvottuun ajo-oikeuteen?
6. Löydätkö informaatiopaketista tietoa alkolukkojen kustannuksista?
7. Löydätkö informaatiopaketista yhteystiedot joihin olla yhteydessä alkolukon hankkimiseksi?
8. Onko tuotos mielestäsi helposti luettava?
9. Kaipaatko tuotokseen lisää informaatiota? Mitä informaatiota?
10. Olisitko kiinnostunut hakeutumisesta valvottuun ajo-oikeuteen mikäli syyllistyisit rattijuopumukseen?

SÄHKÖPOSTIKYSELY MARITA LÖYTTY:

1. Kuinka yleinen alkoholukon käyttö on Suomessa?
2. Kuinka yleinen alkoholukon käyttäminen on valvotussa ajo-oikeudessa? Entä terveysperusteisesti?
3. Onko alkoholukon vapaaehtoisikäytön yleisyydestä mahdollisuutta saada tilastoitua tietoa?