

Helsingin poliisilaitoksen tunnuksellisten ajoneuvojen vauriot 2016-2017

Vaurioprosessin kuvaus ja kehittäminen
Venla Mattila

5/2018

Tiivistelmä

Tekijä		Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike
Venla Mattila		Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi		Julkisuusaste
Helsingin poliisilaitoksen tunnuksellisten ajoneuvojen vauriot 2016-2017. Vaurioproessin kuvaus ja kehittäminen.		Julkinen
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi		Opinnäytetyön muoto
ylikonstaapeli Mika Kyyrö & ylikomisario Jyrki Marttila		Tutkimuksellinen opinnäytetyö
Tiivistelmä		
<p>Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan Helsingin poliisilaitoksen tunnuksellisten ajoneuvojen ajoneuvovaurioita, niistä koituneita kustannuksia sekä vaurioihin johtaneita onnettomuustyyppisiä. Samalla tutkimuksessa tarkastellaan vaurioprossia nykyisenlaisenaan ja pohditaan, miten prosessia olisi mahdollista kehittää tulevaisuudessa. Tutkimuksen teoriapohjana toimi Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvotarkastajan Panse-ajoneuvojärjestelmästä koostetut ajoneuvovauriotiedot vuosilta 2016-2017.</p> <p>Tutkimus toteutettiin osittain kvalitatiivisena tutkimuksena haastatteleamalla ja osittain myös kvantitatiivisia menetelmiä hyödyntäen ajoneuvotarkastajalta saatuja excel-vauriotaulukoita. Teemahaastattelun kohteiksi valitsin Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvotarkastajan sekä Helsingin poliisilaitoksen sopimusvauriokorjaamon Incar Pasilan työnjohtajan.</p> <p>Työn tavoitteena on tarkastella ajoneuvojen vauriokorjausprosessia Helsingin poliisilaitoksella sekä pohtia kehitysideoita prosessin tehostamiseksi. Tutkimusongelmiksi osoittautuivat vauriutilanteessa toimineen ajoneuvon kuljettajan vastuulla oleva vaurioselosteen puutteellinen täyttäminen sekä Panse- ajoneuvotietosovelluksen käyttöhäiriöt nimenomaan yhteenvetoja ja koonteja tehdessä. Työssä esitellään joitakin kehittämisehdotuksia prosessin tehostamiseen.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
54	toukokuu 2018	AMK2018ONT
Avainsanat		
ajoneuvot, hälytysajoneuvot, liikenne, liikenneonnettomuudet, poliisiajoneuvot, tieliikenneonnettomuudet, tunnukselliset partioautot, vauriot		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
1.1 Opinnäytetyön tausta	5
1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteet	5
1.3 Tutkimuksen haasteita	6
1.4 Aihealueen rajaus	7
2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT	7
2.1 Tutkimuksen tietoperusta	8
2.2 Edellisiä tutkimuksia	8
3 TUTKIMUSMENETELMÄ	9
3.1 Tutkimusmetodin perustelu	10
3.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä.....	10
3.2.1 Teemahaastattelu ja avoin haastattelu.....	10
3.3 Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä.....	11
4 TUTKIMUSAINEISTON ESITTELY	12
4.1 Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvokalusto	13
4.2 Vaurioilmoitus	14
4.3 Poliisiajoneuvojen käyttö	14
4.4 Ajoneuvotarkastajat ja -vastaavat.....	15
4.5 Panse- ajoneuvotietosovellus	16
4.5.1 Panse-järjestelmässä ylläpidettävät tiedot	17
4.6 Vauriokorjauksiin liittyviä ohjeita ja määräyksiä.....	18
4.7 Määräys poliisin yhteistyökumppaneiden kilpailutuksesta	19
5 VAURIOANALYYSI VUOSILTA 2016-2017	20
5.1 Vauriomäärien jakautuminen laitoksen ajoneuvojen kesken	20
5.2 Vaurioiden kokonaismäärien jakautuminen yksiköittäin	21
5.3 Ajoneuvovaurioiden jakautuminen kuukausitasolla	22
5.4 Vauriotyyppien erittely.....	24
5.4.1 Vauriotyypit 2016	26
5.4.2 Vauriotyypit 2017	27
6 VAURIOKORJAUSPROSESSI.....	29
6.1 Vauriolomake	30
6.2 Vauriotarkastus ja kiireellisyysarviointi.....	31
6.3 Korjaamolle vienti	32
6.4 Vauriokorjaus	33
6.5 Erityispiirteitä virka-autojen korjausprosessissa	34
6.6 Ajoneuvon poisto vauriokorjauksen sijaan	35
6.7 Korjaamolta takaisin ajoon.....	36

7 VAURIOKORJAUKSISTA SYNTYVÄT HAITAT	36
7.1 Kustannustasolla.....	37
7.2 Välilliset vaikutukset.....	39
8 ESIMERKKITAPAUS – 340:N VAURIOPROSESSI	39
8.1 Ajoneuville syntyneet vauriot.....	39
8.2 Alustava laskelma.....	41
8.3 Toteutuneet kulut ja B-osilla saatu säästö	45
9 KEHITYSEHDOTUKSIA PROSESSIN TEHOSTAMISEKSI	46
9.1 Pansen käytön tehostaminen ja järjestelmän parantaminen	47
9.2 Vaurioiden tarkka kirjaus ja seuranta	48
9.3 Purkuosien tehokas käyttö	49
10 YHTEENVETO.....	50
10.1 Tutkimustulosten arviointia ja johtopäätökset	51
10.2 Oman työskentelyn arviointia.....	51
LÄHTEET	53

1 JOHDANTO

Helsingin poliisilaitoksen kalustoon kuuluu kaiken kaikkiaan yli 200 ajoneuvoa ja koko ajoneuvokaluston ylläpitoon kuluu vuosittain lähes 1,5 miljoonaa euroa. Kulut syntyvät bensiinistä, dieselistä, pesuista, varustelusta, renkaista, huolloista, katsastuksista sekä vauriokorjauksista. Pelkästään peltikorjausten kustannukset pyörivät Helsingin poliisilaitoksella noin 100 000-200 000 euron vuositasolla koko kaluston osalta, joista tunnuksellisten ajoneuvojen peltien oikomiseen kuluu noin puolet, eli 80 000-100 000 euroa vuosittain. (Panse-ajoneuvotietojärjestelmä 2018). Poliisiyksiköt vastaavat itsenäisesti määrärahojensa puitteissa kaikista ajoneuvoihin kohdistuvista korjaus-, huolto-, vaurio-, rengas-, polttoaine- ja muista syntyneistä käyttökuluista. Poliisin ajoneuvokannassa virka-autojen keskimääräinen elinkaari on noin seitsemän vuotta ja partioautojen käyttöikä vaihtelee neljästä viiteen vuotta hieman toimialueesta riippuen (Hansel 2014).

Poliisihallitus hankkii, toimittaa ja omistaa kaikki Suomen poliisilaitoksien ajoneuvot. Poliisiin käyttöön on myös vuokrattu ulkopuolisilta tahoilta ajoneuvoja eli käytössä on niin kutsuttuja leasingautoja. Kokonaisvastuu poliisin ajoneuvoista on Poliisihallituksen resurssiyksikön materiaali- ja toimitilahallinnolla, jotka myös vastaavat ajoneuvojen tilaamisesta, varustelusta, kunnossapidon ohjeistamisesta ja ajoneuvojen kehittämistyöstä. Poliisilaitoksiin on erikseen sijoitettu ajoneuvotarkastajia, jotka toimivat Poliisihallituksen toimeksiannosta asiantuntijatehtävissä sovitulla toiminta-alueillaan. Jokaiseen poliisiyksikköön on nimetty ajoneuvokaluston vastuuhenkilö, joka huolehtii yksikön ajoneuvojen sekä niiden varusteluiden uusintaan, käyttöön ja kunnossapitoon liittyvistä asioista. (Poliisihallitus 2013.)

Tutkimustyössäni avaan tilastollisella tasolla Helsingin poliisilaitoksen tunnuksellisten ajoneuvojen vahinkoja vuosilta 2016-2017, tutustun niistä seuraavaan korjausprosessiin sekä tarkastelen koko prosessin toimivuutta nykyisellään ja vierailen vauriokorjauksia tekevällä yrityksellä Incarissa Helsingin Pasilassa. Erittelen onnettomuuksiin johtaneita tilanteita, joissa vauriot ovat syntyneet sekä erittelen niistä seuranneita kustannuksia. Pohdin lisäksi mahdollisia kehittämissuhteita ajoneuvojen vaurioproessin tehostamiseksi ja tutustun prosessin käytännön tason ongelmiin, joita kohtasin itsekin tutkimusta tehdessäni.

Tutkimuksessa vauriokorjauksella tarkoitetaan prosessia, joka suoritetaan ajoneuvon vaurion korjaamiseksi joko kolarikorjaamolla tai laitoksen sisällä itse suoritettuna pienyönä.

Ajoneuvovauriolla taas tarkoitetaan ajoneuvon vahingoittumista tiellä liikennevahingossa tai tien ulkopuolella, esimerkiksi maastossa tai autotalleissa joko ajoneuvon oman liikkeen, toisen ajoneuvon liikkeen tai jonkin ulkoisen voiman vaikutuksesta. Vahingon kustannuksella tarkoitetaan omaisuuden vaurioitumisesta aiheutuvaa rahallista tappiota, yleensä vauriokorjausten tuloksena.

Tutkimuksessa ajoneuvolla tarkoitetaan Tieliikennelain (3.4.1981/267) 2 § a kohdan mukaista maalla kulkevaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa ja hälytysajoneuvolla erityisin valo- ja äänimerkinantolaittein varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa. Vaikka tutkimuksessa käytetään termejä henkilö- ja pakettiauto, kyseessä on kuitenkin molempien osalta Ajoneuvolain (28.6.2017/506) 10 § 1 kohdan mukainen M1-luokan ajoneuvo, joka on tarkoitettu ensisijaisesti matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamiseen ja niissä on kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan istumapaikkaa. Ajoneuvolain 10 § 3 kohdassa on määritelty erikseen N1-luokan ajoneuvo (pakettiauto), joka on tarkoitettu ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen. Hälytysajoneuvossa käytettävät tunnukselliset ”majat” kuitenkin poikkeavat tästä N1-luokan mukaisesta pakettiautosta istuimien lukumäärän vuoksi, minkä vuoksi ne lain mukaan luokitellaan M-luokan henkilöautoiksi. Tutkimuksessa termillä pakettiauto tarkoitetaan kuitenkin poliisin käytössä olevaa tunnuksellisia Volkswagen Transportereita eli niin kutsuttuja ”majvoja”.

Tutkimuksen kohteena ovat Helsingin poliisilaitoksen tunnukselliset paketti- ja henkilöautot. Tunnuksellisuudella tarkoitetaan, että kyseinen ajoneuvo on teipattu poliisin väreihin ja ajoneuvosta on luettavissa teksti ”Poliisi” tai ”Polis”. Lisäksi tunnuksellisten ajoneuvojen varusteisiin kuuluu aina ajoneuvon katolla oleva valopaneeli. Joissakin laitoksen A-hälytysvalmiudessa käytettävissä tunnuksettomissa ajoneuvoissa on katolla irrotettava valopaneeli ja vaikka ne toimivat usein samanlaisilla tehtävillä kuin tunnuksellisetkin ajoneuvot, en otanut näitä ajoneuvoja tutkimustyöni otantaan.

Tutkimustyössä Panse-järjestelmällä tarkoitetaan Poliisihallituksen resurssiyksikön materiaali- ja toimitilahallinnon ylläpitämää poliisin sisäisestä ajoneuvotietosovellusta, joka on luotu helpottamaan poliisiajoneuvojen kustannus- ja suoriteseurannan tekemistä. Työssä esitellään Panse-ajoneuvotietojärjestelmän toimintaa tarkemmin kappaleessa 3.3 ja järjestelmään liittyviä kehitysehdotuksia lisää työni loppupuolella luvussa 8.2. Jeeves-järjestelmä on toiminnanohjaus- ja logistiikkajärjestelmä, jota käytetään ajoneuvojen hallinnointisovelluksena, joka yhdessä muiden poliisin materiaalirekistereiden kanssa muodostaa keskitetyn materiaalitietojärjestelmän. Järjestelmää käytetään materiaalikeskuksen käyttäjien

työasemiin asennetun sovelluskäyttöliittymän lisäksi hajautetusti selaimella poliisin verkko-työasemilla. Jeevesiä olen käsitellyt lisää kappaleessa 8.3.

1.1 Opinnäytetyön tausta

Huomasin jo koululla tutkimukseni aihetta miettiessäni, että ajoneuvot tai niiden vauriot eivät ole olleet kovin yleinen aihe opinnäytetöitä tehdessä. Samoin jututtaessani ajo- ja liikennekoulutuksesta vastaavia opettajia huomasin, että kaavailemani opinnäytetyön aihe saattaisi sittenkin olla ajankohtainen ja sille löytyvän kiinnostunut lukijakunta, joskin hyvin rajattu sellainen. Valtakunnallisia katsauksia liikenneonnettomuuksista oli tehty muutamia, joissa lähinnä tarkasteltiin onnettomuustilanteita ajamisen psykologian tai hälytysajon kannalta eikä niinkään niistä seuraavia kustannuksia tai prosessia.

Aihevalintani juontaa juurensa edelliseen ammattiini. Ennen Poliisiammattikorkeakoulua työskentelin kuusi vuotta autojen vauriokorjaamolla, joista viimeiset kolme vuotta tein ajoneuvotarkastuksia leasingasiakkaille sekä toimin yhteyshenkilönä yritysten välillä. Toimenkuvaani kuului yrityksen palveluiden kehittäminen sekä edustamani yrityksen että asiakkaiden näkökulmasta, kustannustehokkuutta unohtamatta. Työssäni opin valtavasti ajoneuvojen rakenteesta ja sain paljon kokemusta niiden vauriokorjaamisesta teorian ja käytännön tasolla. Tutkimuksessa hyödynnän entisen ammattini tuomaa kokemusta muun muassa luvussa 6.4, jossa avaan vauriokorjausta prosessina tarkemmin.

1.2 Tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteet

Opinnäytetyöni tutkimusongelma on se, onko ajoneuvovaurioiden korjausprosessi nykyisenlaisenaan toimiva ja kustannustehokas Helsingin poliisilaitoksella vai voitaisiinko sitä tulevaisuudessa mahdollisesta parantaa. Työssä pohditaan myös voisiko nykyistä korjausprosessia kehittää ja miten tulevaisuudessa ajoneuvovaurioiden huolellisempaa kirjausta voitaisiin käyttää hyväksi tehdessä vuosittaisia tilannekarttoituksia tai seurattaessa kustannustilannetta.

Tutkimuksen tavoitteena on avata ajoneuvojen korjausprosessia nimenomaisesti huomioiden, että kohteena on valtion virkakäytössä oleva ajoneuvo sekä tuoda esille sen tuomat poikkeavuudet vauriokorjausprosessissa. Aion esitellä syntyneitä kokonaiskustannuksia ja kategorisoida onnettomuustilanteita, joissa peltivauriot ovat syntyneet. Tutkimuksen lopulla

pohdin olisiko vauriokorjausprosessia mahdollista parantaa käytännöllisyyden, ajankäytön tai kustannustehokkuuden kannalta.

1.3 Tutkimuksen haasteita

Helsingin poliisilaitoksen pääajoneuvovastaava vaihtui 2016-2017 vuodenvaihteessa. Uuden ajoneuvovastaavan myötä osa käytännöistä muuttui ja päivitti muotoaan, joka toi itselleni odottamattoman suuren haasteen tutkimuksen toteuttamiseen. Osa poliisilaitoksen ajoneuvokorjauksen yhteistyökumppaneista vaihtui, samoin käytännöt kirjatessa vaurioita ja niistä koituneita kuluja järjestelmiin. Näin ollen vuoden 2017 kulut ja tilastot olivat varsin helposti saatavilla sähköisessä muodossa, kun taas vuoden 2016 materiaali oli varsinkin Pasilan ajoneuvojen osalta kokonaisuudessaan paperisessa muodossa. Jouduin siis manuaalisesti käymään läpi koko vuoden 2016 vauriokorjaus- ja huoltotilausmateriaalin poimiakseni sieltä omaa tutkimustani koskevat tiedot.

Toinen suuri haasteeni oli Panse-järjestelmän toimimattomuus. Huolimatta siitä, että ajoneuvovastaava oli syöttänyt kaikki vuoden 2016 kulut suoraan Panse-järjestelmään, ei järjestelmä antanut realistista kokonaiskuvaa ajoneuvoihin kohdistuneista kuluista, vaan kokonaiskustannukset saattoivat poiketa jopa kymmeniä tuhansia euroja. Näin ollen kulujen reaaliaikainen tilastointi ja kokonaiskustannusten vertailu keskenään sähköisesti oli lähes mahdotonta, mikä tuntui eriskummalliselta siihen nähden, että tätä kyseistä tarkoitusta varten on luotu kyseinen ajoneuvokulujen seurantasovellus. Kaikki tutkimuksessani käytetyt tiedot on siis kerätty manuaalisesti ja lähdetarkistusta käyttäen. Tutkimuksessa käytetyt kustannukset on tarkastettu ajoneuvojen vauriokorjauksiin kohdistetusta laskutuksesta.

Poliisiajoneuvojen vaurioilmoitustiedot tarjoavat teoriassa mahdollisuuden tarkastella poliisin virka-autoille sattuneita onnettomuuksia laajemmaltikin, mikäli lomakkeita täytettäisiin ja käytettäisiin organisaatiossa oikein. Huolellisella lomakkeen täyttämällä olisi mahdollista luoda hyvinkin kattavia tutkimustuloksia sekä tilastoja vaurioiden synnystä sekä niiden aiheutumiseen johtaneista tekijöistä. Lomakkeen vajavaisesti täytettyjen ilmoitustietojen pohjalta on kuitenkin mahdotonta luoda eksaktia kokonaiskuvaa vaurion synnystä tai vauriohetkellä ajoneuvoa kuljettaneen henkilön ominaisuuksista. Tarkemmin lomakkeen täyttämistä ja sen seurauksia olen tarkastellut luvussa 8.2.

1.4 Aihealueen rajaus

Tutkimuksessa tarkasteluni kohteena ovat Helsingin poliisilaitoksen tunnukselliset paketti- ja henkilöautot, joita löytyy eteläisen, pohjoisen sekä itäisen kenttäjohtoalueen käytöstä, mutta myös erikoissektoreiden, kuten koira-, ratsu- ja venepoliisin partioautoista. Erikoissektoreista ainoastaan koirapartiot ovat A-hälytysvalmiudessa muiden hälytyspartioiden kanssa, joka tietysti on otettava huomioon jollain tapaa tarkastellessa peltivaurioihin johtaneita tilanteita luvussa 4 käsitellessäni vauriotyyppejä. A-hälytysvalmiuden autot ajavat useammin hälytysajoa sekä joutuvat todennäköisemmin muun muassa pakenevan seurantatilanteisiin.

Tutkimuksessa olisi ollut mielekästä esitellä vauriohetkellä poliisiajoneuvoa kuljettaneiden virkaikää, ajokoulutustaustaa tai kuljettajien sukupuolta, mutta vaurioilmoituksen tekijä ei välttämättä ole toiminut tapahtumahetkellä kuljettajana, vaan ilmoituksen pystyy kirjaamaan myös partion toinen jäsen. Vaurioilmoitustietojen pohjalta ei siis läheskään aina ollut mahdollista tehdä päätelmiä kuljettajan ajokokemuksesta tai onnettomuuteen johtaneista syistä. Tämän vuoksi en analysoi työssäni vauriohetkellä ajoneuvoja kuljettaneita poliisimiehiä olleena.

Rajasin tutkimuksen otanta-alueen osittain Helsingin poliisilaitoksen suuren ajoneuvomäärän vuoksi, mutta myös pystyäkseen paremmin perehtymään tietynlaisiin onnettomuustyyppisiin valikoimalla ajoneuvot niiden käyttöympäristön sekä -tarkoituksen mukaan mahdollisimman samankaltaisista olosuhteista. Olisi kohtuutonta verrata poliisiveneistä syntyviä kustannuksia tunnuksellisen pakettiauton kustannuksiin johtuen niiden täysin erilaisesta toimintaympäristöstä ja vuosittaisesta käyttöajasta. Päätin kuitenkin pitää otannassani rakenteellisesti samankaltaiset autot, vaikka niiden toimintaympäristö tai käyttöaste eivät ole täysin samanlaisia.

2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Tutkimuksen tietoperustana on käytetty laitokselta Panse- ajoneuvojärjestelmästä tulostettuja vauriotietoja esittelemään kahden edellisvuoden ajoneuvovaurioiden kokonaiskuvaa Helsingin poliisilaitoksella. Opinnäytetyön taustalla pyörii vahvasti tekijän oma työkokemus vauriokorjaamolta usean vuoden ajalta, jota on täsmennetty haastattelemalla tarkkaan valikoituja laitoksen työntekijöitä.

2.1 Tutkimuksen tietoperusta

Opinnäytetyöni teoriapohjana on käytetty Helsingin poliisilaitoksen tunnuksellisten ajoneuvojen vauriotilastoja vuosilta 2016-2017. Tutkimusmateriaalin sain haltuuni ajoneuvotarkastajan sekä -vastaavien kautta Panse- ajoneuvojärjestelmästä. Kaikista vaurioista keräsin oman tutkimukseni otannan manuaalisesti ja taulukoin ne esiteltävään muotoon. Koko tutkimukseni ajan tarkoitukseni on pitää vertailukohteena rinnalla kokonaiskustannustilannetta muusta ajoneuvokalustosta sekä vertailla vuosia 2016 ja 2017 keskenään, mikäli vertailun käyttäminen on mielekästä. Työstämällä erilaisia kaavioita ajoneuvovastaavien kokoamista vauriotilastoista vuositasolla pystyn esittelemään kulujen laajuutta laitos- ja yksikkökohtaisesti sekä lukujen valossa esittämään vauriotilanteen tämän hetkistä kokonaiskuva. Tutkimukseni toisen tietoperustan luovat Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvotarkastajan sekä yhteistyösopimuskorjaamon työnjohtajan haastattelut.

2.2 Edellisiä tutkimuksia

Ajoneuvovaurioista ei ole juuri ennen tehty tutkimuksia, jotka käsittelevät poliisiajoneuvojen korjausta tai siihen liittyvää prosessia. Aiemmat tutkimukset ovat kohdistaneet fokuksensa ajokoulutuksen kehittämiseen (Mansikkamäki 2015) tai yleisesti tieliikenteessä sattuneisiin onnettomuuksiin, jotka ovat johtaneet kuolemaan (Luukkonen & Pekkala 2017). Ajamisen psykologiaan ja hälytysajon haasteisiin oli perehdytty vuonna 2017 opinnäytetyössä (Haikka & Honkanen 2017) ja hälytysajossa sattuneisiin vaurioihin päättötyössä vuonna 2006 (Nyman 2006). Helsingin poliisilaitos on jo kokonsa ja suuren ajoneuvokalustonsa vuoksi hyvä ottaa omaksi erilliseksi tarkastelukohteekseen,

Viimeksi poliisiajoneuvovaurioita tarkasteltiin kattavasti vuoden 2013 vaurioilmoituslomakkeiden pohjalta, tosin silloinkin valtakunnallisella eikä laitospohjaisella tasolla. Suvi-Tuuli Mansikkamäen vuonna 2015 koostamassa raportissa otetaan kantaa silloisen paperisen vaurioilmoituslomakkeen epäkäytännöllisyyteen sekä sen puutteelliseen täyttämiseen. Mansikkamäki havaitsi raporttia koostaessaan, että vaurioilmoitusten kirjaamisen taso ja tapa riippui myös hyvin paljon kirjaajan toimipaikan sijainnista. Eri laitoksissa vauriolomake kirjattiin hyvin eri tavoin. Mansikkamäen raportti on koostettu pääasiallisesti poliisin ajokoulutusta silmällä pitäen ja hän ehdottaakin työssään vaurioilmoitustiedon tallentamista samanaikaisesti myös valtakunnalliseen ajo-oikeusrekisteriin, jotta vahingot olisi helpompi

yksilöidä ja luoda kokonaiskuvaa sekä vaurioista että ajokoulutuksen vaikuttavuudesta. Näin olisi mahdollista kiinnittää huomiota systemaattisemmin ajoneuvovauriotilanteisiin sekä yksikköjen toiminnassa että poliisin ajokoulutuksessa. (Mansikkamäki 2015, 20-21, 48-49.)

3 TUTKIMUSMENETELMÄ

Tutkimuksia ryhmiteltäessä puhutaan yleisesti empiirisestä ja teoreettisesta tutkimuksesta. Teoreettinen tutkimus kohdistaa painopisteensä tieteenalojen teorioihin tai käsitteisiin ja tutkimusaineisto muodostuu usein näihin kohdistuneesta aikaisemmasta tutkimusaineistosta. Empiirisessä tutkimuksessa eli kokemusperäisessä tutkimuksessa kohteena on usein reaali-maailman ilmiö, joka esitellään tai josta hankitaan tietoa systemaattisella tiedonhankintamenetelmällä. (Uusitalo 2001, 60.) Rajanveto näiden kahden tutkimusmallin välillä ei ole selkeä, sillä kuten tässäkin opinnäytetyössä empiirisessä tutkimuksessa on myös teoreettisia aineksia.

Empiirisessä tutkimuksessa tutkimusongelmana voi olla tutkittavan ilmiön teoreettinen kuvaaminen, ilmiön perusteellinen ja tarkka kuvaus, tulevan kehityksen ennustaminen tai toiminnan kehittäminen ja arvioiminen (Uusitalo 2001, 61). Tutkimuksen aineiston keruu voi tapahtua joko määrällisellä eli kvantitatiivisella tai laadullisella eli kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä. Näitä menetelmiä voidaan myös yhdistää, mutta yleisesti ottaen tutkimuksen pääpaino valitaan jommallekummalle menetelmälle (Eskola & Suoranta 2008, 13). Tutkimukseni lähtökohdat ovat pragmaattiset eli käytännönläheiset ja tutkimukseni avulla tavoitellen käyttökelpoista tietoa, josta voi olla tulevaisuudessa hyötyä ajoneuvojen korjausprosessien kehittämisessä.

Opinnäytetyöni on sekä kvalitatiivinen että kvantitatiivinen tutkimustyö. Tutkimuksen teoreettisena tietoperustana toimii valmiiksi Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvovastaavilta keräämäni havaintoaineisto laitoksen tunnuksellisten ajoneuvojen vaurioista vuosilta 2016-2017, jotka kvantitatiivisia menetelmiä käyttäen avaan tilastografiikan muotoon. Varsinaisen tutkimuksen suoritin kvalitatiivisia menetelmiä käyttäen.

3.1 Tutkimusmetodin perustelu

Valitsin opinnäytetyöni tutkimusmenetelmäksi kvalitatiivisena menetelmänä haastattelun. Haastattelu metodina tukee tässä työssä parhaiten prosessiani tutkimusongelman vastauksen löytämiseksi, sillä ajoneuvovaurioiden asiantuntijoita on vain muutama Helsingin poliisilaitoksella, joten tutkimukseni kohderyhmä on hyvinkin suppea. Tutkimuksessa ei ollut tarkoituksenmukaista käyttää kovin spesifiä haastattelupohjaa tai esimerkiksi suorittaa kovin laajaa webropol-kyselyä, koska itse ajoneuvojen vauriokorjaus on minulle tuttu aihealue johon tuen ammattitaustastani. Toteutin tutkimukseni käyttäen avointa haastattelua eli teemahaastattelua, jota käsitelen tarkemmin myöhemmin luvussa 2.3.2.

3.2 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Kvalitatiivisen tutkimuksen yksi piirteistä on aineiston harkinnanvarainen, teoreettinen ja tarkoituksenmukainen poiminta. Karkeimmillaan laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä voidaan määrittää kerätyn aineiston muodon kuvaamiseksi. Pelkistetyimmillään laadullinen aineisto on ilmaisultaan tekstiä, kuten esimerkiksi haastattelu. Laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään ja selittämään tutkittavana olevaa ilmiötä sekä löytämään kokonaisvaltaisen käsityksen saamista ilmiöstä. Laadullisessa tutkimuksessa käytetään usein harkinnanvaraista otantaa, mutta otanta ja siitä syntyvä aineisto pyritään valitsemaan tutkimuksen kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei pyritä tilastolliseen yleistämiseen, vaan saatua tutkimusaineistoa pyritään tarkastelemaan monipuolisesti nostamalla esiin tutkimuksen kannalta merkityksellisiä teemoja. Laadullisessa tutkimuksessa puhutaan usein aineistolähtöisestä analyysistä, joka tarkoittaa tutkimuksen teorian rakentamista empiirisestä havaintoaineistosta lähtien, ikään kuin alhaalta ylöspäin. Tällöin onkin tärkeää rajata aineistoa siten, että sen analysointi on tutkimuksen kannalta mielekästä. (Eskola & Suoranta 2008, 13, 19, 60-61, 65, 161.)

3.2.1 Teemahaastattelu ja avoin haastattelu

Tutkimukseni eräs toteutustapa on haastattelu, johon olen rajannut otannaksi eli haastateltaviksi Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvovastaavan sekä korjauksia toteuttavan sopimusyrityksen päävastuun miehen. Käytän tutkimuksessani teemahaastattelua, jossa haastattelun tai keskustelun pääaihepiirit on ennalta määritelty. Haastatteluihin ei luotu ennalta tarkkaan strukturoituja kysymyksiä, vaan haastattelijana käytin muistilistaa käsiteltävistä asioista,

joihin halusin haastateltavalta vastauksen tai kannanoton. Haastatteluiden aikana tein muistiinpanoja, jotka täydensivät jo olemassa olevaa tietoperustaani aihetta esitellessäni.

Tutkimushaastattelu eri muodoissaan onkin käytetyimpiä tiedonhankinnan menetelmiä eri tieteenalojen tutkimuksia tehdessä ja niitä voidaan toteuttaa monella eri tapaa. Avointa haastattelua käyttämällä haastattelija pyrkii luomaan tilanteesta mahdollisimman avoimen ja saamaan keskustelusta luontevaa. Keskustelun etenemistä ei ennalta lyödä lukkoon vaan se etenee vapaasti valitun aihepiirin sisällä vapaasti. Avoimessa haastattelussa on tarkoitus edetä mahdollisimman keskustelunomaisesti antaen tilaa haastateltavan kokemuksille, mielipiteille sekä perusteluille. Haastateltavalle ei anneta valmiita vastauksia esitettyihin kysymyksiin. Tutkija voi halutessaan pyytää tarkennuksia tai selvennyksiä saamiinsa vastauksiin ja haastattelu voi luvan kanssa rönsyillä eri suuntiin, jos tutkija antaa sen tapahtua. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Haastattelun suunnittelu on tutkijalle ehdottoman tärkeää huomioitaessa tutkijan itsensä asettama tutkimusongelma sekä analysoitaessa haastatteluaineistoa luettavaan muotoon (Hirsjärvi & Hurme 2015). Tässä tutkimustyössä samankaltaiset haastattelukysymykset eivät olisi saaneet aikaan tarkoituksenmukaisia vastauksia, huomioitaessa haastateltavien eri ammattitaustat sekä roolit Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvojen korjausprosessissa.

3.3 Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä

Kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen tarkoituksena on kerätä ja saada tietoa, joka on luonteeltaan yleistä tai yleistettävissä. Määrällinen yleinen tai yleistettävissä oleva tieto on kriteereiltään tilastollismatemaattista eli siinä käsitellään tietoa tilastollisina yksiköinä. Kvantitatiivista menetelmää käyttävä tutkimus siis kuvaa ja tulkitsee ilmiöitä mittausmenetelmillä, jotka keräävät numeerista tutkimusainestoa. Määrällisen tutkimukseen peruskäsitteitä ovat näyte, otos ja tilastoyksikkö. Määrällisessä tutkimuksessa yksittäiset poikkeamat häivytetään pois, jotta saadaan keskiarvon käsite. Se osoittaa, millä tavoin yksittäistä havaintoa voidaan tarkastella suhteessa koko otantajoukkoon nähden ja millä tavoin koko aineiston kohteet asettuvat keskimäärin tutkimuksessa. Havaintoaineistoa tarkastelemalla tutkija pyrkii siis tekemään yleistyksiä kerätystä havaintoaineistoista. (Anttila, luettu 9.3.2018.)

Tavallisesti kvantitatiivisen tutkimuksen aluksi on kuitenkin tarpeen kuvata empiiristä aineistoa kokonaisuudessaan, ennen kuin sitä ryhdytään käsittelemään jollain erityisellä

analyysimenetelmällä. Yleensä aineiston keruu tapahtuu siten, että siihen saadaan mukaan sen ominaispiirteitä kuvaavia muuttujia, kuten ikä tai vaikkapa koulutustaso. Jos kyseessä on tutkimusongelma, jossa tutkitaan laitteita tai materiaalia, kuvaillaan vastaavalla tavalla niiden yhteisiä ja yleisiä piirteitä. Aineiston tilastollinen kuvaus käyttää tutkimuksen tarkastelun kohteena tilastoyksikköä, joka voi olla konkreettinen tai abstrakti yksikkö tai kuten tässä tutkimuksessa, tapahtuma, jossa poliisilaitoksen ajoneuvo on vaurioitunut. (Anttila, luettu 9.3.2018.)

Tilastollisen käsittelyn peruskäsitteet ovat eräänlaisia frekvenssejä, kuten tässä tutkimuksessa vaurioiden lukumäärät, niihin liittyviä muuttujat, kuten vuodenaika ja onnettomuustyyppi sekä muuttujien määräytyminen. Käytän tutkimuksessani systemaattista havainnointia käsitellessäni saamaani pohjamateriaalia sekä luon niiden pohjalla eräänlaisia yleistyksiä harkinnanvaraisen otannan avulla. Pyrin selittämään vaurioiden syntymistä ilmiönä ja kuvaamaan niiden luonnetta numeeristen suureiden ja taulukoiden avulla. Tarkastelen eri olosuhteiden välisiä riippuvuuksia liittyen onnettomuustilanteisiin siinä määrin, kun tapahtumatietoa on saatavilla sekä tutkittavassa ilmiössä tapahtuvia muutoksia esimerkiksi vuodenaikojen vaihteluiden mukaan.

4 TUTKIMUSAINEISTON ESITTELY

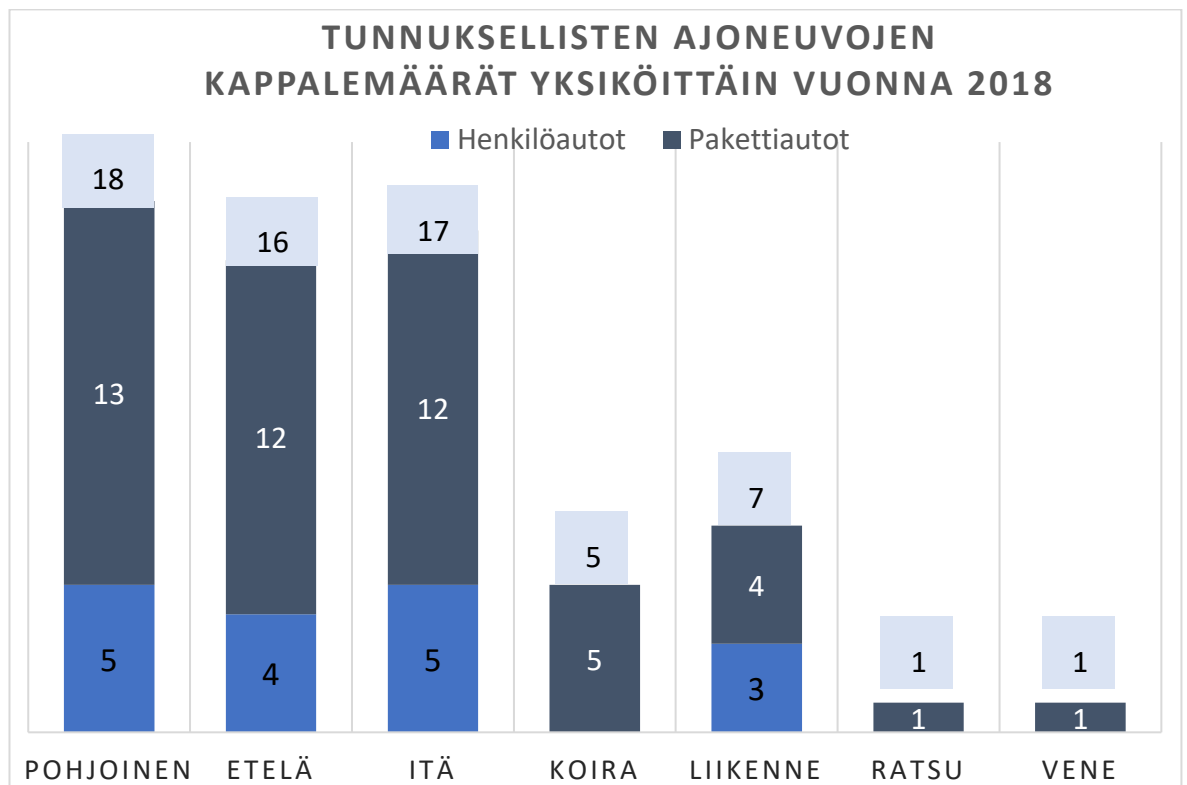
Poliisiajoneuvot voivat vaurioitua käytettäessä tiellä liikenteessä tai tien ulkopuolella erilaisissa ajotilanteissa. Poliisiajoneuvoihin voi tulla myös muita kuin sen ajosta johtuvia tai toisen ajoneuvon aiheuttamia vaurioita. Tällaisia vaurioita voivat esimerkiksi olla kiinniotetun asiakkaan aiheuttamat vauriot, ilkivallasta aiheutuneet vauriot tai ajoneuvon vaurioituminen voimankäyttö- tai suojautumistilanteessa, jolloin vaurion aiheuttaja ei aina ole tiedossa (Poliisihallitus 2017.)

Vaurioitumisen aiheuttanut tapahtuma voi joissakin tapauksissa olla tapaturmainen, mutta yleensä vahinko syntyy enemmän tai vähemmän tuottamuksellisesti. Tieliikennelaki (3.4.1981/267) 3 § mukaan tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi, mutta perussääntöön katsotaan kuitenkin sisältyvän ennakoitavuuden vaatimus eli tienkäyttäjän täytyy yleensä voida luottaa siihen, että muutkin tienkäyttäjät noudattavat

liikennesääntöjä. Ennakoimisen laiminlyönti luetaan kuitenkin usein tienkäyttäjän viaksi huolimattomuusperusteella. (Tolvanen 2018, 83.)

4.1 Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvokalusto

Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvokalustoon kuuluu vuoden 2018 alussa yhteensä 233 ajoneuvoa. Näihin on laskettu tunnukselliset sekä tunnuksettomat paketti- ja henkilöautot, tutkijoiden ja valtioneuvoston turvan käytössä olevat siviiliautot, moottori- ja kevytmoottori-pyörät, skootterit, veneet sekä erityisyksiköiden käytössä olevat erikoisajoneuvot. Tunnuksellisia pakettiautoja eli ”maijoja” laitoksella on 49 kappaletta, joihin lasketaan sekä A-hälytysvalmiudessa olevat partioautot että C-valmiudessa olevat erikoissektoreiden partioautot. Tunnuksellisia henkilöautoja laitoksella on 17 kappaletta. Vuositasolla määrät vaihtelevat lukumääräisesti muutaman auton verran, mutta kaluston vahvuus pysyy melko lailla saman suuruisena. (Panse-ajoneuvotietojärjestelmä 2018).



Kaavio 1. Tunnuksellisten ajoneuvojen kappalemäärien jakautuminen toimiyksiköittäin Helsingin poliisilaitoksessa vuonna 2018. Palkkien yläpäässä on merkitty ajoneuvojen kokonaismäärät.

Kuten kaaviosta 1 on havaittavissa tunnuksellisten virka-autojen lukumäärä pohjoisen, eteläisen ja itäisen kenttäjohtoalueen välillä on hyvinkin tasainen, joskin henkilö- ja

pakettiautojen suhde saattaa hieman vaihdella vuosittain. Kaikista Helsingin poliisilaitoksen toimintasektoreista tunnuksellisia autoja A-hälytysvalmiudessa käyttävät itäisen, pohjoisen ja eteläisen kenttäjohtoalueen lisäksi koirasektori. C-valmiudessa tunnuksellisia autoja käyttävät lähinnä erikoissektorit eli liikenne-, ratsu- ja venepoliisit. Ratsu- ja venepoliisin tunnukselliset pakettiautot on tarkoitettu lähinnä välimatkojen kulkemiseen, mutta niitäkin käytetään satunnaisesti valvontaan.

4.2 Vaurioilmoitus

Poliisiajoneuvojen vaurioista on ensisijaisesti tapahtumahetkellä kuljettajana toimineen työntekijän laadittava vaurioilmoitus poliisilomakkeelle tai Poliisihallituksen hyväksymään sähköiseen järjestelmään (Poliisihallitus 2013). Helsingin poliisilaitoksella tämä tarkoittaa käytännössä Sinetin etusivulta sähköisen Ajoneuvovaurio-nimisen Sharepoint-sovelluksen käyttämistä. Lomakkeen saa lähetettyä suoraan ajoneuvovastaavan sähköpostiin, joka reagoi asiaan lopulta sen vaatimalla tavalla. Vaurioilmoitus tehdään vähäisissäkin vaurioissa viipymättä, kuitenkin viikon sisällä vaurion syntymisestä tai sen havaitsemisesta (Poliisihallitus 2017). Poliisihallituksen määräyksen mukaan kuljettajan ei kuitenkaan tarvitse täyttää vaurioilmoitusta kuin niiltä osin mikä ei vaaranna hänen itsekriminointisuojaansa mahdollisen rikosepäilyn käsittelyssä. Mikäli vaurio havaitaan jälkikäteen tai kuljettajasta ei ole selvyyttä, vastaa vaurioilmoituksen täyttämisestä poliisiyksikön ajoneuvovastaava tai poliisiajoneuvon sen hetkinen vastuuhenkilö eli jompikumpi havainnon partion jäsenistä.

4.3 Poliisiajoneuvojen käyttö

Poliisiajoneuvoja saa käyttää ainoastaan poliisin virkatehtävien hoitamiseen, eikä sen matkustajiksi saa ottaa ilman esimiehen lupaa henkilöitä, jotka eivät liity käsillä olevaan virkatehtävään. Poliisiajoneuvoa saa ainoastaan kuljettaa henkilö, jolla on voimassa oleva ajo-oikeus vastaavaan ajoneuvoluokkaan, riittävä koulutus kyseisen poliisiajoneuvon kuljettamiseen sekä erikseen annetun ajonäytteen perusteella todettu kyky kuljettaa virka-ajoneuvoa turvallisesti ja olla esimerkkinä muille tien käyttäjille liikenteessä eli niin kutsuttu laitoksen myöntämä ajolupa. Hyväksytyille henkilöille myönnetään poliisin ajoneuvotyyppikohtainen ajolupa, joka on voimassa henkilön virkasuhteen ajan, ellei toisin määrätä. Poliisiajoneuvojen ajoluvat myöntää kyseisen poliisiyksikön päällikkö. (Poliisihallitus 2013.)

Poliisiajoneuvoilla on muutamia laeissa säädettyjä erioikeuksia tieliikenteessä, joskin suurin osa niistä edellyttää hälytysäänien tai/ja -valojen käyttöä. Tieliikennelain (3.4.1981/267) 16 § ja 25 § mukaan säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antava, kiireellisessä tehtävässä käytetylle hälytysajoneuvolle on annettava esteetön kulku, virkatehtävään käytettävän ajoneuvon kuljettaja sekä poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon saa ylittää suurimman sallitun nopeuden, jos tehtävän kiireellisyys sitä edellyttää. Hälytysajoneuvo saa kiireellisessä tehtävässä Tieliikennelaki 48 § mukaan tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa niistä liikennesäännöistä, jotka eivät erityisesti koske häntä käyttäen säädettyjä ääni- ja valomerkkejä. Ääni- ja valomerkkejä antavan poliisiajoneuvo saa kiireellisessä tehtävässä poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Tieliikenneasetuksen (5.3.1982/182) 52 § määrittää, että pelkkiä valomerkkejä käyttäen poliisiajoneuvo saa, jos virkatehtävä sitä välttämättä edellyttää, erityistä varovaisuutta noudattaen poiketa muusta kuin väistämisvelvollisuutta osoittavasta kiellosta, rajoituksesta tai määräyksestä. Käytännössä tämä siis tarkoittaa, että pelkkiä hälytysvaloja käyttämällä poliisiajoneuvo ei saa poiketa liikennevalojen osoittamasta punaisesta valosta tai väistämisvelvollisuutta osoittavasta kirkkolmiosta.

4.4 Ajoneuvotarkastajat ja -vastaavat

Kaikella poliisiyksikön hallinnassa olevalla materiaalilla on oltava nimetty vastuuhenkilö, jolla on tosiasiallinen mahdollisuus valvoa vastuullaan olevien tavaroiden tai hyödykkeiden säilymistä ja kuntoa. Nimeäminen voidaan tehdä erillisellä päätöksellä, henkilöiden toimenkuvissa tai yksikön työjärjestyksessä. Henkilökohtaiseen käyttöön tai tiettyä tarkoitusta varten luovutetusta materiaalista vastaa käyttäjä. (Poliisihallitus 2014a.)

Poliisilaitoksiin sijoitettujen ajoneuvotarkastajien tehtävänä on toimia ajoneuvoasioiden asiantuntijoina ja suorittaa tekniikan yksikön toimeksiannosta ajoneuvoihin liittyviä erillisiä asiantuntijatehtäviä ja lisäksi poliisiyksiköihin on nimetty ajoneuvokaluston vastuuhenkilöitä. Ajoneuvotarkastajien yksi keskeisimmistä tehtävistä on osallistua ajoneuvojen vaihto-, hankinta- ja poistoesitysten valmisteluun keräämällä vastuupoliisiyksiköistään päätöksentekoa varten tarvittavat tiedot, jotka esitellään myöhemmin tekniikan yksikölle. (Poliisihallitus 2011a.) Ajoneuvokaluston vastuuhenkilöt huolehtivat myös siitä, että Panse- seuranta-järjestelmään kirjataan vähintään kuukausittain kaikki ajoneuvoihin kohdistuneet kustannukset, ajokilometrit sekä muut tarvittavat merkinnät (Poliisihallitus 2013).

Heinäaro kertoo haastattelussa, että Helsingin poliisilaitoksella on yksi ajoneuvotarkastaja ja yhteensä viisi ajoneuvovastaavaa. Ajoneuvotarkastajana toimiva Heinäaro on siviilihenkilö ja koulutukseltaan autoinsinööri. Heinäaron alaisuudessa Helsingin poliisilaitoksella toimii lisäksi kolme ajoneuvojärjestelijää, jotka avustavat ajoneuvotarkastajaa sekä -vastaavia kaikissa ajoneuvoihin liittyvissä asioissa. Ajoneuvovastaavat on jaettu kenttäjohtoalueiden ja erityisjaostojen mukaan; eteläinen, pohjoinen ja itäinen kenttäjohtoalue sekä Karhuryhmä ja erityistoimintayksikkö eli ETY. Ajoneuvovastaavien työ hoidetaan muun poliisi-työn ohessa, kun taas Heinäaro vastaa kokopäivätyökseen laitoksen ajoneuvoasioista. Useimmilla ajoneuvovastaavilla on lisäksi ajo-opettajan vakanssi ja he hoitavat ajolupien ajattamisen omien vastuualueidensa sisällä.

Ajoneuvovastaavan työhön kuuluu Helsingin poliisilaitoksella lukea oman vastualueensa virka-autojen kilometrit kuukausittain ja syöttää kilometrilukemat Panse-järjestelmään. He vastaavat myös virka-autojen määräaikaishuolloista, huoltojen ajanvarauksista suoraan sopimuskorjaamojen kanssa sekä hoitavat autojen määräaikaiskatsastukset. Lisäksi autoissa olevat poliisivarusteet, kuten esimerkiksi Virve-radiot, Revikat, hälytinvalot sekä muut poliisivarusteet ja niiden ylläpito, ovat ajoneuvovastaavien vastuulla. Uusien varusteiden tai tekniikan kaikista hankinnoista vastaa kuitenkin Heinäaro yhdessä Poliisin materiaalihallinnon kanssa. (Poliisihallitus 2017.)

4.5 Panse- ajoneuvotietosovellus

Panse-ajoneuvotietosovellus on poliisin sisäinen poliisiajoneuvojen kustannus- ja suorite-seurantajärjestelmä, johon on syöttö- ja katseluoikeudet materiaalihallinnon työntekijöillä sekä laitosten ajoneuvovastaavilla. Käyttäjiä on yhteensä noin 500. Järjestelmän omistaa Poliisihallituksen materiaalikeskus ja sitä ylläpitää Valtori, joka on valtion tieto- ja viestintä-tekniikkakeskus. Poliisiyksiköiden ajoneuvovaurioiden käsittelijät voivat tarkastella Panse-järjestelmässä oman poliisiyksikkönsä vaurioilmoitusten lisäksi myös muiden poliisiyksiköiden ilmoituksia ja niiden prosesseja käsittelyssä. (Poliisihallitus 2017.) Vuosittain tammikuun loppuun mennessä jokainen poliisiyksikkö tulostaa Panse-järjestelmästä raportin edellisen vuoden ajoneuvovaurioista ja tallentaa raportin asianhallintajärjestelmään. Tällöin on oltava raportissa loppuun käsiteltyinä kaikki edellisvuoden vauriot ja kustannukset, jotka ovat vuoden loppuun mennessä kokonaan toteutuneet.

Poliisihallitus voi määrätä materiaalirekisterissä seurattavaksi myös muita erikseen määriteltyjä tavaroita, joiden seuranta on poliisitoiminnan resurssien hallinnan ja johtamisen kannalta tarkoituksenmukaista. Materiaalirekistereissä voi olla irtaimiston lisäksi myös käyttöomaisuusyksiköitä, jos niihin liittyy tiettyjä seurantarpeita, joihin käyttöomaisuusrekisterin ominaisuudet eivät riitä. Tällaisia ovat esimerkiksi moottoriajoneuvot, joiden materiaalirekisterinä toimii Panse-ajoneuvorekisteri. (Poliisihallitus 2014a.) Ihannetapauksessa järjestelmän avulla voitaisiin reaaliaikaisesti seurata ajoneuvoihin kohdistuneita kuluja ja ylläpitää tilannekuvaa koko ajoneuvokalustosta. Järjestelmän toimimattomuus on havaittu poliisilaitoksilla ja jos Panse- järjestelmä saataisiin ajantasaiseksi ja toimimaan kuten sen kuuluisi, kulujen seuranta sekä palveluntarjoajien vuosittainen kilpailuttaminen olisi tehokkaampaa.

4.5.1 Panse-järjestelmässä ylläpidettävät tiedot

Ajoneuvojen hallinnointisovelluksella ylläpidetään ajantasaista tietoa organisaation ajoneuvokalustosta sekä sen käytön kustannuksista sekä ohjataan ajoneuvoresurssien tasapuolista jakautumista organisaation sisällä. Panse- järjestelmällä voidaan seurata yksittäisten ajoneuvojen elinkaarta sekä tarkastella niiden kunnossapidon kustannuksia. Järjestelmässä ylläpidetään ajoneuvojen perustietoja, joita ovat ajoneuvon merkki ja malli, rekisteri- ja kutsutunnus, rekisteröintipäivä, katsastusaika, takuutiedot, omistussuhde, poliisiyksikkö, vastuuhenkilö, sijointipaikka, ajoneuvon tyyppi sekä sen käyttötarkoitus. Ajoneuvon elinkaaren aikana seurataan myös muuttuvia tietoja, kuten polttoainetankkaukset ja -kulutus, mittarilukema, kunnossapitotapahtumat ja -kustannukset (esimerkiksi huollot, vauriokorjaukset, renkaat), hankintasuunnitelma (ajoneuvojen suunnitellut poistovuodet) sekä ajoneuvoihin kohdistetut reklamaatiot. (Poliisihallitus 2018.)

Panse- järjestelmään merkitään poliisiyksiköittäin ajoneuvokohtaiset kunnossapitotapahtumat ja niistä aiheutuneet kustannukset menolajeittain, joita ovat korjaukset, huoltokulut, rengaskulut ja muun menot. Kaikista kustannuksista laaditaan tilaus ja tilauksen laskutustietoihin kirjataan laskun kustannukset arvonlisäverottomina hintoina, tehdyt työt ja työssä käytetyt varaosat riittävällä tarkkuudella, jotta historiatieto voidaan tallentaa. Kirjaamisen yhteydessä myös laskun tunnistenumero tallennetaan, jotta lasku on mahdollista löytää arkistoista jälkikäteen. (Poliisihallitus 2018.)

4.6 Vaurikorjauksiin liittyviä ohjeita ja määräyksiä

Poliisin valtakunnallisten yksiköiden ajoneuvovaurioiden käsittely perustuu Poliisihallituksen antamiin määräyksiin ja osassa laitoksissa ohjeita voi olla tarkennettu laitoksen omalla ohjeistuksella. Menettelyt ajoneuvovaurioiden käsittelyn, ilmoittamisen ja vastuiden osalta ovat vaihdelleet eri poliisilaitoksissa johtuen muun muassa laitoksen rakenteesta sekä organisaation koosta.

Poliisihallitus on laatinut 2017 ohjeen ajoneuvovaurioiden käsittelystä poliisiyksiköissä, johon viitataan useassa kohtaa tutkimustyössäni. Ohjeessa määritellään vaurioilmoituksen kirjaaminen, vauriokustannusten laskenta ja kirjaaminen, vahingonkorvauksen vaatiminen vahingon aiheuttajalta, vakuutuskäsittelyn kulku silloin kun vauriossa on korvausvelvollisena valtiokonttori tai vakuutusyhtiö, vuokrattujen ja leasingajoneuvojen vahingot, toimintatapa kun vahingon ratkaisu todetaan valtion tappioksi, ajoneuvon poistopäätös sekä raportointi ja ajoneuvovauriosovelluksen (Panse- järjestelmän) ylläpidosta. (Poliisihallitus 2017.)

Jokainen ajoneuvon kuljettaja vastaa siitä, että ajoneuvo on liikennekelppoinen ja ilmoittaa erikseen ohjeistetulla tavalla viipymättä havaitsemistaan vioista ja puutteista sekä tarvittaessa ajoneuvon kuljettaja keskeyttää ajon ja ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin ajoneuvon liikennekelppoiseksi saattamiseksi (Poliisihallitus 2013). Määräys käsittelee sitä, kenellä on vastuu poliisiajoneuvoista, niiden käytöstä yleisesti, ajoneuvojen hankintaa ja poistamista sekä niiden kunnossapitoa käsittelevää ohjeistusta. Määräyksen sisältöä on avattu lisäksi tarkemmin kappaleissa 3.2, 3.3 sekä 5.2, missä käsitellään ajoneuvojen käyttöön liittyvää ohjeistusta, ajoneuvovastaavien työtä sekä vauriotarkastusta ja kiireellisyysarvioinnin suorittamista vaurikorjauksen yhteydessä.

Helsingin poliisilaitos on luonut toimintaohjeen poliisiajoneuvojen huoltoon toimittamisesta ja noutamisesta, jossa ohjeistetaan käytännön tasolla ajoneuvon toimittamisesta korjaukseen tai huoltoon. Toimintaohjeen sisältöä on purettu tarkemmin kappaleessa 5.3, joka koskee korjaamolle vientiä osana vaurioprosessia. Helsingin poliisilaitoksessa ajoneuvotarkastaja säilyttää tiedot kaikista vaurioista ja laitoksen sisäinen valvonta ajoneuvovaurioiden pohjautuu ensisijaisesti esimiesvalvontaan.

Poliisihallitus on viimeksi tehnyt tarkastuskertomuksen liittyen poliisiajoneuvojen vahinkojen käsittelyprosessiin ja sen puutteisiin vuonna 2014. Tällöin nykyään käytössä oleva

sähköinen ajoneuvovauriolomake oli vasta kehitysvaiheessa ja tarkastuskertomuksen tarkoitus oli osittain kartoittaa vauriokäytäntöjen yhtenäistämisen tärkeyttä poliisilaitosten kesken. Tarkastuksen yhteenvedossa mainitaan seuraavaa: ”Sisäinen tarkastus suosittaa, että vastuusuhteita eri toimijoiden välillä ajoneuvovaurioasioiden käsittelyssä ja erityisesti niiden ilmoittamismenettelyssä tulee edelleen selkiyttää. Kaikilla poliisin valtakunnallisilla yksiköillä ja poliisilaitoksilla tulee olla yhteneväiset menettelytavat ajoneuvovaurioasioiden käsittelyssä perustuen Poliisihallituksen resurssiyksikön (aiemmin tekniikan yksikön) antamiin määräyksiin. Tämän lisäksi poliisin valtakunnalliset yksiköt ja poliisilaitokset voivat antaa muuta täsmentävää ohjeistusta ajoneuvostrategiassaan mm. koskien päätöksenteon prosessikuvausta. Sisäinen tarkastus suosittaa erillisen Poliisihallituksen määräyksen tai ohjeen laatimista ajoneuvovaurioiden käsittelystä poliisihallinnossa.”. (Poliisihallitus 2014b.)

4.7 Määräys poliisin yhteistyökumppaneiden kilpailutuksesta

Poliisin kaluston, välineiden, varusteiden hankinta, kehittäminen ja ylläpito toteutetaan noudattaen julkisia hankintoja koskevia säädöksiä (Laki julkisista hankinnoista 348/2007, Laki julkisista puolustus- ja turvallisuushankinnoista 1531/2011), hyvää hankintatapaa sekä poliisin toimintaa koskevaa muuta lainsäädäntöä. Poliisin hankintoja ohjaa Sisäasianministeriön hankintaohje ja vuosittain julkaistava Hankintojen toteuttamismenettelyt- kirje, joiden lisäksi hankinnoissa on noudatettava Poliisihallituksen antamia määräyksiä ja ohjeita. Poliisin välineiden, kaluston ja varusteiden hankinnalla tarkoitetaan tuotteiden ja palveluiden ostamista, teettämistä ja vuokraamista. Hankinnat toteutetaan keskitetysti ja suunnitelmallisesti ensisijaisesti Poliisihallituksen konsernipalvelujen kilpailuttamia hankintasopimuksia käyttäen.

Kaikissa poliisin hankintatoimen vaiheissa edellytetään hankkivalta yksiköltä kykyä objektiiviseen arviointiin sekä sitoutumattomuutta mihinkään tiettyyn vaihtoehtoon tai tavarantoi- mittajaan. Hankinnan tai kilpailutuksen valmisteluun, tarjousten vertailuun, päätöksen ja so- pimuksen tekemiseen osallistuvien henkilöiden on varmistettava esteettömyytensä asian kä- sittelyyn jo ennen hankintamenettelyyn ryhtymistä. Hankinnoissa voidaan tehdä yhteistyötä muiden poliisiyksiköiden ja muiden valtion virastojen kanssa. Poliisiyksiköt voivat myös omasta aloitteestaan tehdä hankintasuunnitelmiansa mukaisia toimeksiantoesityksiä hankin- tojensa kilpailuttamisesta Poliisihallituksen konsernipalveluille, joka toteuttaa kilpailutuk- sia. Kaikki toimeksiantoesitykset seuraavalle kalenterivuodelle on tehtävä kuluvan vuoden syyskuun loppuun mennessä. (Poliisihallitus 2014a.)

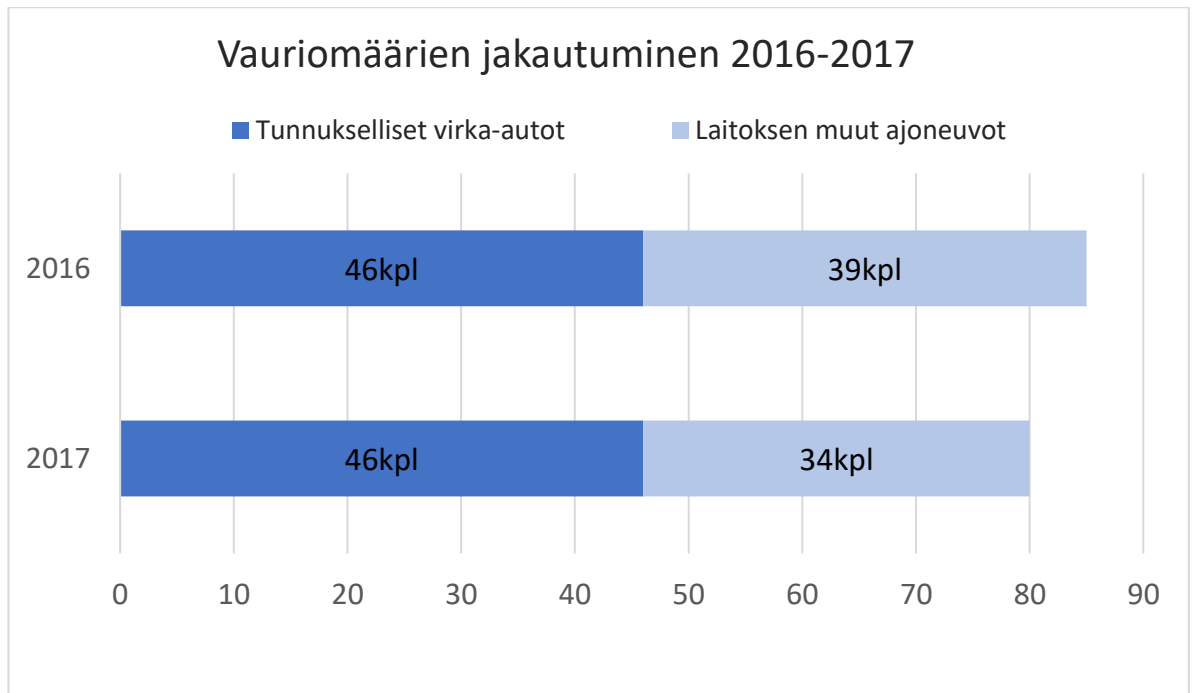
Poliisihallinnossa on erikseen määritelty ajoneuvotyöryhmä, jonka tehtävänä on poliisiajoneuvojen varusteluun liittyvä tuotekehitys, poliisille soveltuvien ajoneuvotyyppien valintakriteerien määrittely, kunnossapidon ja elinkaaren hallinnan kehittäminen, ajoneuvokaluston ylläpitoon liittyvien tietojärjestelmien käyttäjätarpeiden määrittely sekä ajoneuvojen turvallisuus- ja laatuksiteereiden luonti. Ajoneuvotyöryhmän ohjaus kuuluu siis Poliisihallituksen resurssiyksikön toimitila- ja materiaalihallinnon vastuualueelle. Vuosittaiset hankintasuunnitelmat sisällytetään poliisiyksiköiden omiin tulossuunnitelmiin ja täsmennetään poliisiyksikön budjettiin tulossopimuksen valmistelun yhteydessä. Hankintasuunnitelmat esitetään poliisiyksikön ja Poliisihallituksen välisissä tulosneuvotteluissa. (Poliisihallitus 2014a.)

5 VAURIOANALYYSI VUOSILTA 2016-2017

Helsingin poliisilaitoksella kirjataan vuosittain koko kaluston osalta yhteensä noin 100 vaurioilmoitusta. Läheskään kaikkia vaurioita ei korjata heti niiden aiheutumisen jälkeen, vaan pienemmät vauriot jäävät usein odottamaan muun isomman vaurion korjausta. Seuraavissa kappaleissa on käsitelty vauriomäärien jakautumista Helsingin poliisilaitoksen yksiköiden kesken sekä ajallisesti että kappalemääräisesti ja olen pyrkinyt kategorisoimaan syntyneiden vaurioiden aiheutumistilanteita. Seuraavan analyysin lähteenä on käytetty Panse- ajoneuvotietosovelluksesta saatuja tietoja.

5.1 Vauriomäärien jakautuminen laitoksen ajoneuvojen kesken

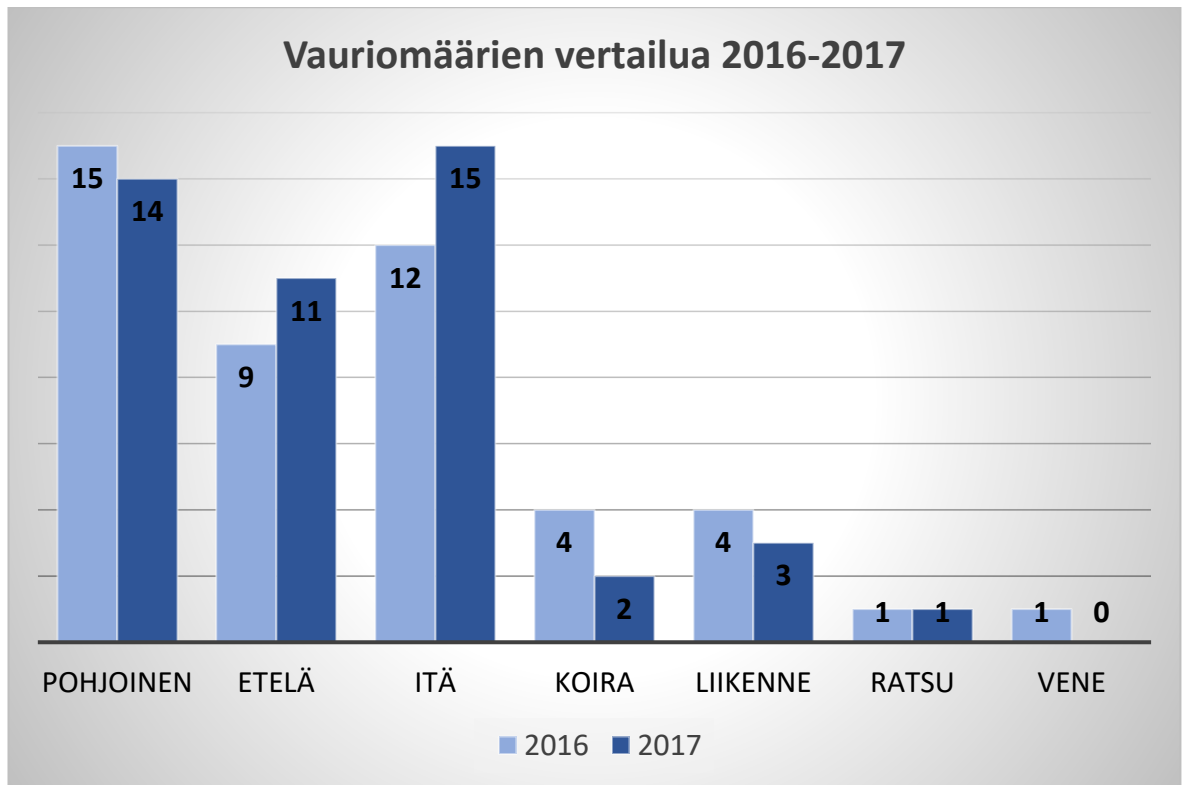
Yhteensä Helsingin poliisilaitoksella kirjattiin kaiken kaikkiaan ajoneuvovaurioita vuonna 2016 85 kappaletta ja vuonna 2017 80 kappaletta, joista molempina vuosina 46 vahinkoa aiheutui tunnuksellisille virka-autoille (kaavio 2). Molempina vuosina siis kaikista ajoneuvovaurioista yli 50 prosenttia aiheutui tunnuksellisille virka-autoille kokonaisvauriomäärien pysyessä kuitenkin lähes samoina.



Kaavio 2. Koko Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvovauriomäärien jakautuminen tunnuksellisten virka-autojen ja laitoksen muiden ajoneuvojen välillä vuosina 2016 ja 2017.

5.2 Vaurioiden kokonaismäärien jakautuminen yksiköittäin

Kun vertaillaan yksiköittäin vaurioiden lukumääriä Helsingin poliisilaitoksessa, on otettava huomioon ajoneuvojen kappalemäärän poikkeaminen eri toimisektoreiden kesken. Pohjoisella, eteläisellä sekä itäisellä kenttäjohtoalueella on A-hälytysvalmiuden partioautoja luonnollisesti enemmän kuin erityissektoreiden käytössä (katso kaavio 1 sivulla 12).

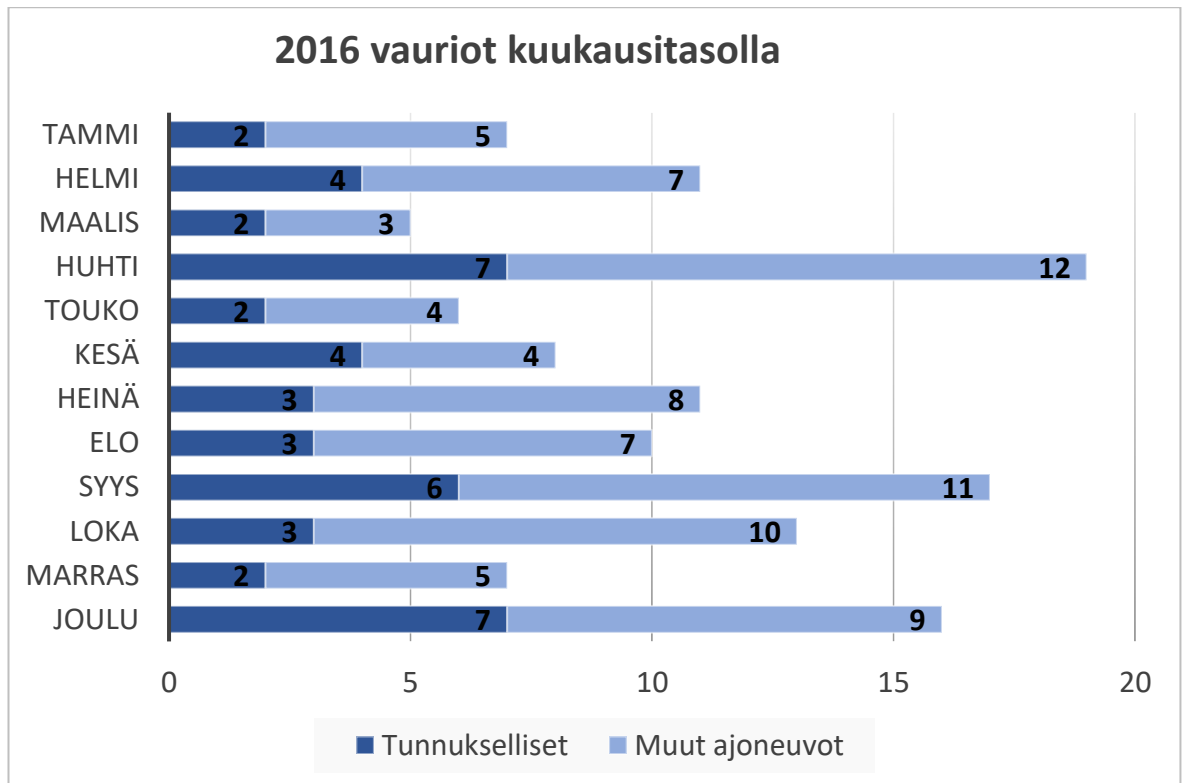


Kaavio 3. Vauriomäärien vertailua yksikkökohtaisesti vuosina 2016-2017.

Kuten kaaviosta 3 on havaittavissa vuositasolla vauriomäärät pysyvät toimiyksiköittäin melko samansuuruisina vuosina 2016-2017, eikä onnettomuustyyppien laadussa (katso luku 4.4) ollut havaittavissa tietyn onnettomuustilanteen huomiota kiinnittävää lisääntymistä tai vähentymistä.

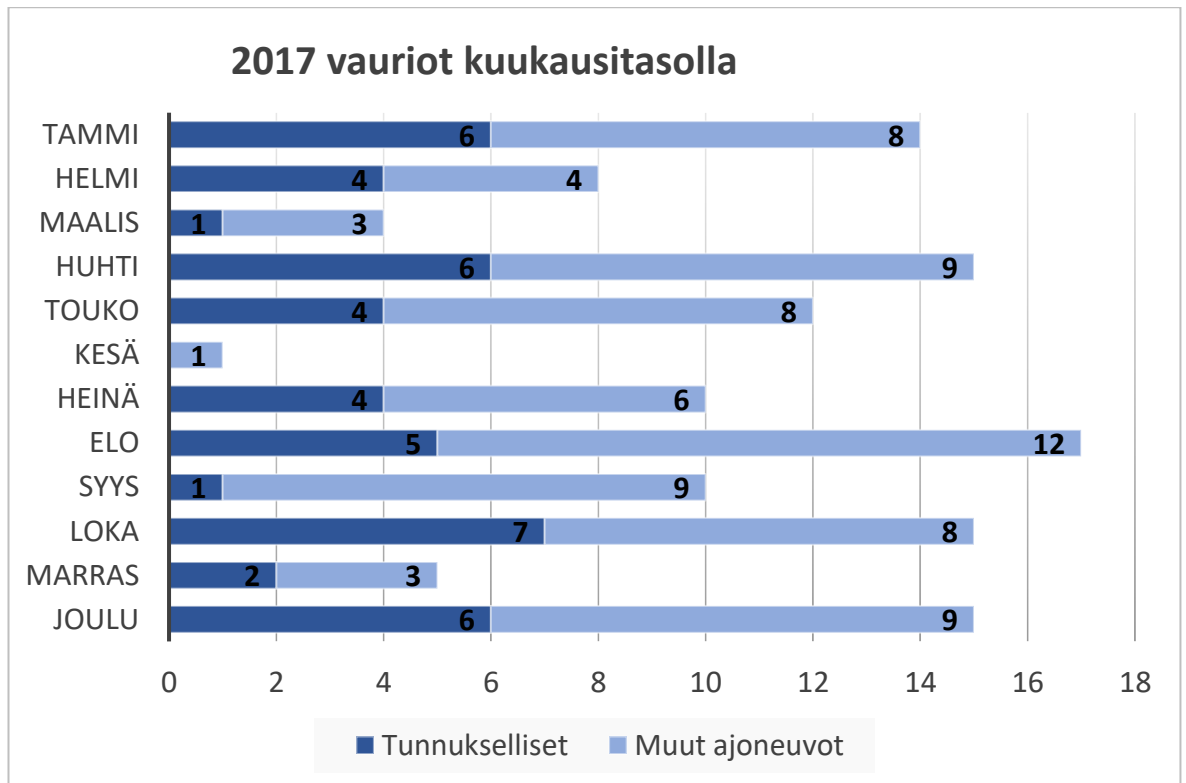
5.3 Ajoneuvovaurioiden jakautuminen kuukausitasolla

Tarkasteltaessa syntyneitä ajoneuvovaurioita kuukausitasolla ei ole myöskään havaittavissa selkeää piikkiä vuodenaikoihin tai tiettyihin kuukausiin nähden. Vauriot jakautuvat melko tasaisesti kaikille kahdelletoista kuukaudelle, joka on kuvattuna kaaviossa 4. Kuukausittain on toki eroja vauriomäärissä, mutta vuodenaikojä tarkastellessa erot kuitenkin tasoittuvat.



Kaavio 4. Vuoden 2016 ajoneuvovauriomäärien jakautuminen kuukausittain.

Vuonna 2016 suurimmat vaurioiden kokonaismäärät koko laitoksen ajoneuvokaluston osalta sijoittuvat keväällä huhtikuulle ja syksyn osalta syyskuulle, kun taas tunnuksellisten ajoneuvojen osalta tilastoissa ei ole huomattavissa samankaltaista suurta vaihtelua (kaavio 4). Kesäkuukausien pienet vauriomäärät ovat selitettävissä jo liikenneolosuhteiden osalta valoisuudella ja kuivalla tien pinnalla. Huhti- ja syyskuun vauriot kaikki ovat toisistaan poikkeavia, eikä näinä kuukausina syntyneitä tilastopiikkejä voida kuvata yksiselitteisesti.



Kaavio 5. Vuoden 2017 ajoneuvovauriomäärien jakautuminen kuukausittain.

Vuoden 2017 osalta vaurioiden määrät jakautuvat melko tasaisesti koko vuoden ajanjaksolle, joskin kokonaisvauriomäärissä on huomattavissa hetkellinen rauhoittuminen vuoden puoliväliin kesäkuulle. Varsinainen piikki tilastoihin tulee elokuun kohdalle laitoksen kaikkien ajoneuvojen vaurioiden osalta (katso yllä kaavio 5), joskaan tarkasteltaessa elokuun vaurioita kokonaistasolla ei vaurioissa ole huomattavissa yhteneväisyyksiä keskenään tai mitään yhteistä tekijää, jolla syntynyttä piikkiä voisi selittää.

5.4 Vauriotyyppien erittely

Vauriotyyppiä eriteltäessä eniten hankaluuksia tuotti vaurioilmoitusten vajavaiset kirjaukset. Aiheutuneen peltikolarin jälkeen ajoneuvon sen hetkinen käyttäjä on vastuussa vaurioilmoituksen kirjaamisesta ja ilmoituksen lopussa olevan ”lyhyt selostus tapahtumasta”-kentän täyttämistä. Kentän täyttämistä ei ole ohjeistettu missään erikseen ja se oli havaittavissa luettaessa tapahtumaselostuksia. Tutkimusta olisi palvellut erityisen paljon vauriotyyppiä luokiteltaessa tarkat tapahtumakuvaukset siitä, oliko kyseessä esimerkiksi peruutus- tai hälytysajotilanne. Monet vauriot oli kuvailtu ainoastaan siten, mitä vaurioita ajoneuvossa oli jälkikäteen omin silmin havaittavissa. Peltivaurion syntymiseen johtaneesta tilanteesta oli harvoin kattavaa kuvausta vaurioilmoituksen lopussa, joka siis vaikeutti tutkijan työtä

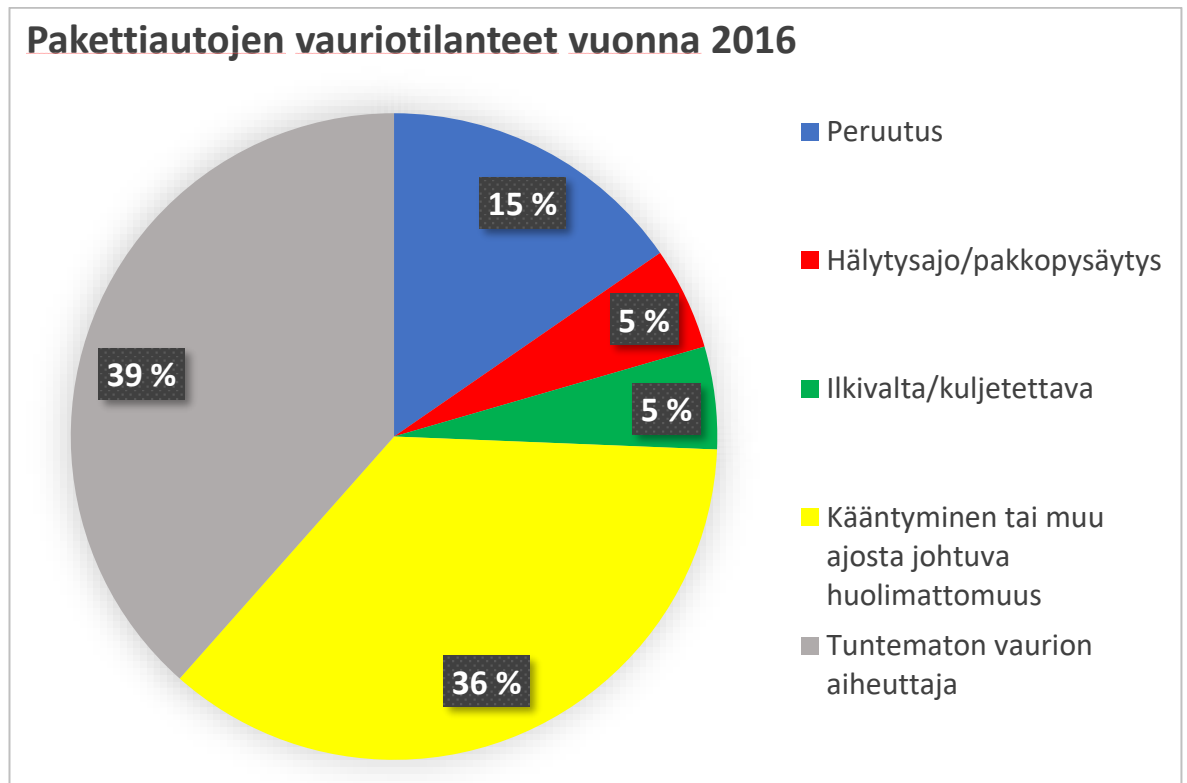
spesifioida peltikolareita erilaisiin onnettomuuskategorioihin. Vauriolomakkeen täyttämistä olen käsitellyt lisää luvuissa 5.1 ja 8.2.

Peruutustilanteiksi tutkimuksessa luettiin kaikki ne, joissa puhuttiin suoraan autolla peruuttamisesta. Jos peruuttamista ei ollut suoraan tapahtuman kuvauksessa mainittu, kyseinen vaurio siirrettiin jonkin muun vauriotyyppin alle. Hälytysajo tai pakkopysäytyskategoriaan laskettiin kaikki ne vauriot, jotka olivat aiheutuneet hälytysajoa ajettaessa tai pakenevan seurantatilanteissa pakkopysäyttämisen yhteydessä toiseen ajoneuvoon törmäämällä. Silloin kun kuljetettava kiinniotettuna vaurioitti poliisiautoa tai poliisiauto vaurioitui ilkevällä seurauksena, vaurio laskettiin ilkivalta- kategoriaan. Jos tapahtuman kuvauksessa oli kerrottu vaurion johtuneen ajoneuvolla kääntymisestä ajon aikana tai muusta ajoneuvon huolimattomasta käsittelystä, laskettiin vaurio nimensä mukaiseen vauriotyyppiin. Tähän ryhmään tutkimuksessa laskettiin myös huolimattomat auton oven avaamiset, kanttikiveen osumiset sekä esimerkiksi ajoneuvon kiinniajaminen katostaan parkkihalliolosuhteissa, kuten myös väärän polttoaineen tankkaaminen, liukuoven taikka puomin laskeutuminen ajoneuvon päälle. Helsingin poliisilaitoksen tunnukselliset ajoneuvot eivät joutuneet vuosien 2016-2017 aikana yhteenkään eläinonnettomuuteen, joten tätä onnettomuustyyppiä ei tarvinnut huomioida tutkimuksessa.

Suurimmassa osassa vaurioilmoituksia tapahtumaselostus oli kuitenkin vain peltivaurion kuvaamista eikä selosteessa ollut mainintaa vaurion synnystä. Näin ollen yhdeksi onnettomuustyyppiksi oli jätettävä ”tuntematon vaurionaiheuttaja”, jonne laskettiin ne raportissa mainitut vauriot, joiden alkuperää ei voitu tapahtumakuvausten perusteella saada selville. Samaan onnettomuustyyppiin kirjattiin tutkimuksessa tuulilasivahingot sekä lähtötarkastuksessa havaitut vauriot.

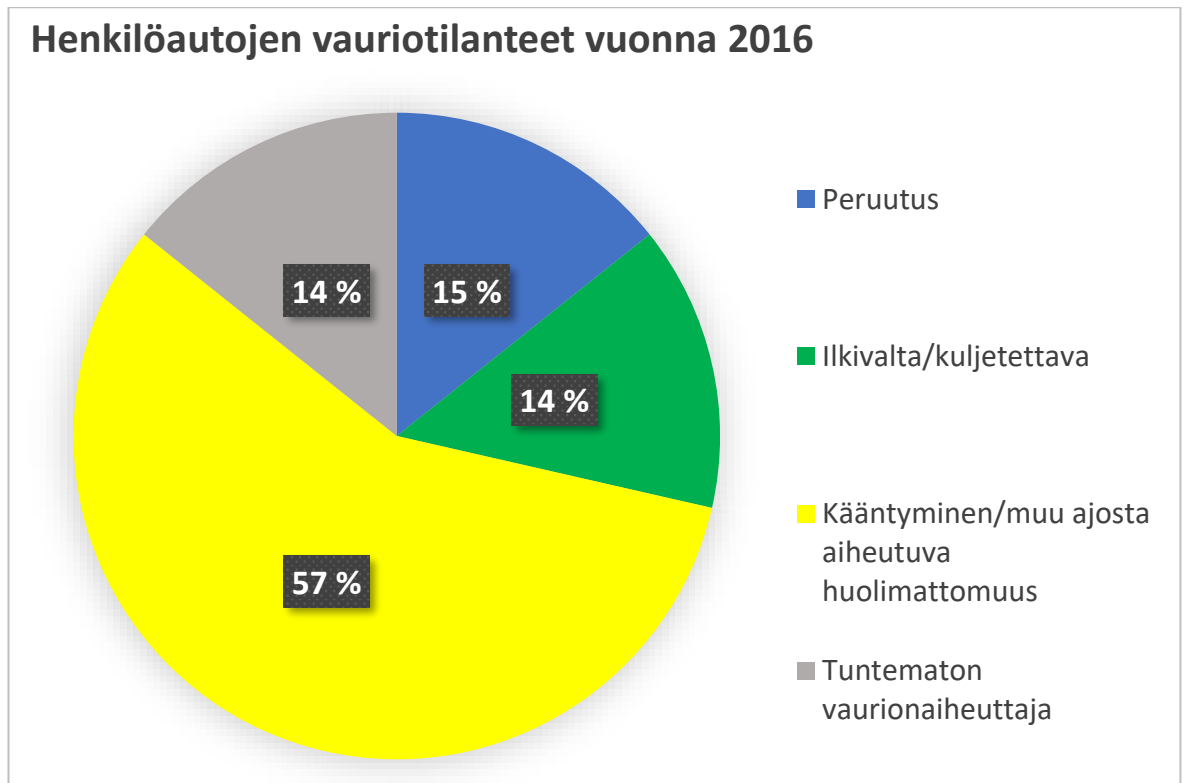
5.4.1 Vauriotyypit 2016

Tunnuksellisille ajoneuvoille kirjattiin vuoden 2016 yhteensä 46 vaurioilmoitusta, joista 39 kirjattiin pakettiautoille ja 7 henkilöautoille. Yhteensä 16 kappaletta kaikista tunnuksellisille ajoneuvoille aiheutuneista vaurioista oli kirjattu siten, ettei vaurion tarkkaa aiheutumistapaa ollut selvitettävissä.



Kaavio 6. Vuoden 2016 pakettiautojen vaurioilanteet, yhteensä 14 vaurioilmoitusta.

Vuonna 2016 tunnuksellisille pakettiautoille kirjattiin yhteensä 39 vauriota, joista suurin osa (15 kappaletta) oli havaittu joko lähtötarkastusta tehdessä tai vaurio oli kirjattu siten, ettei sen syntytapaa voitu selvittää. Kuten kaaviossa 6 (yllä) on huomattavissa, että peruutusvahinkoja pakettiautoille oli kirjattu yllättävän vähän, ainoastaan 6 kappaletta. Hälytysajossa sattuneita vahinkoja ja pakkopysäytystilanteita oli kirjattu yksi kumpaakin. Pakettiautolla kääntymiseen tai muuhun ajon aikana tapahtuneeseen huolimattomuuteen liittyviä vaurioita oli kirjattu yhteensä 14 kappaletta. 2 vahinkoa oli aiheutunut ilkivallan tai kuljetettavan kiinnitetun toimesta.

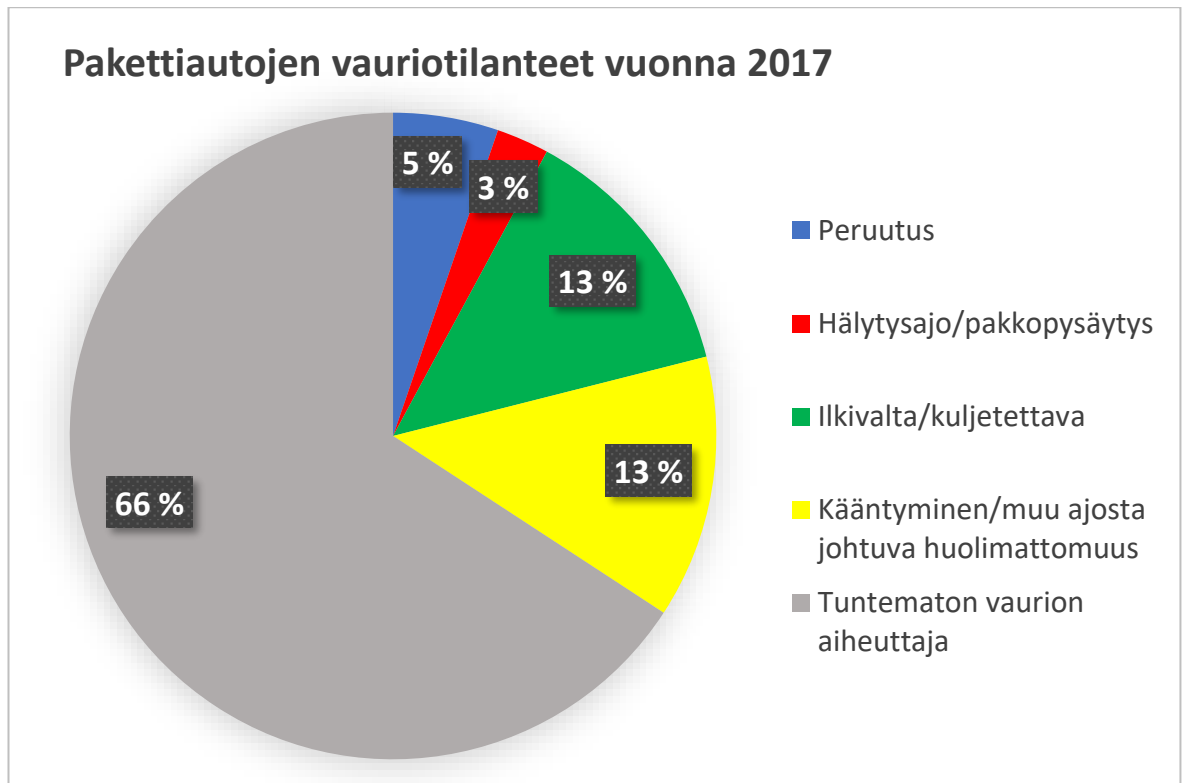


Kaavio 7. Henkilöautojen vauriotilanteet vuonna 2016, yhteensä 7 vaurioilmoitusta.

Tunnuksellisille henkilöautoille oli kirjattu vuoden 2016 aikana yhteensä 7 vauriota, joista 4 vauriota aiheutui ajoneuvolla kääntymisestä tai muusta huolimattomuudesta. Peruutustilanteisiin ja ilkivallasta aiheutuneita vaurioita kirjattiin ainoastaan 1 molempia sekä 1 vahingoista oli havaittu lähtötarkastuksen yhteydessä. Kaaviossa 7 (yllä) on kuvattu vauriotilanteiden jakautuminen prosentuaalisesti.

5.4.2 Vauriotyypit 2017

Helsingin poliisilaitoksen tunnuksellisille ajoneuvoille kirjattiin vuonna 2017 yhteensä vaurioilmoitusta, joista 38 oli aiheutunut pakettiautoille ja 8 henkilöautoille. Pakettiautoille kirjatuista vaurioista jopa 25 kappaletta oli kirjattu siten, ettei eksaktia vauriotilannetta ollut mahdollista selvittää vaurioilmoituksen perusteella ja vauriot jouduttiin kategorisoimaan ”Tuntematon vaurion aiheuttaja”- onnettomuustyyppiin. Tämä on peräti 9 kappaletta enemmän kuin edellisvuonna.



Kaavio 8. Pakettiautojen vauriutilanteet vuonna 2017, yhteensä 38 vaurioilmoitusta.

Kaaviossa 8 (yllä) on kuvattu tunnuksellisille pakettiautoille kirjatut vuoden 2017 aikana tapahtuneet yhteensä 38 vaurioilmoituksen onnettomuustyyppien prosentuaalinen jakautuminen. Suurin osa kirjatuista tapahtumakuvauksista kuvaili ainoastaan jo syntynyttä peltivauriota tai vauriot havaittiin lähtötarkastusta tehdessä. Vain kahdessa tapauksessa näistä kyseessä oli tuulilasivaurio. Peruutusvahinkoja kirjattiin ainoastaan 2 kappaletta ja hälytysajossa tapahtuneita vaurioita 1. Ilkivaltaa joko kuljetettavan kiinniötetun tai satunnaisen ohikulkijan johdosta tapahtui yhteensä 5 kertaa vuoden aikana. Ajon aikana huolimattomuudesta tai pakettiauton kääntämisestä seuranneita vaurioita syntyi yhteensä 5 kappaletta.



Kaavio 9. Henkilöautojen vauriotilanteet vuonna 2017, yhteensä 8 vaurioilmoitusta.

Henkilöautoille kirjattiin peltivahinkoja yhteensä 8 kappaletta, joista peräti 5 oli aiheutunut peruutustilanteissa (katso kaavio 9). Kääntymisestä tai muusta huolimattomuudesta kirjattiin 2 vahinkoa ja hälytysajossa sattuneita vahinkoja ainoastaan 1 kappale vuodelle 2017.

6 VAURIOKORJAUSPROSESSI

Tunnuksellisen poliisiajoneuvon tulisi toimia liikenteessä esimerkkinä muille autoilijoille ja tienkäyttäjille. Näyttävästi teipatut viran toimitukseen tarkoitetut ajoneuvot ovat kansalaisten suurennuslasin alla mitä tulee liikennesääntöjen noudattamiseen. Liikennesääntöjen sivuuttaminen tai ajoneuvon kolhimiset saatikka isommat kolarit heijastavat näin koko ammattikuntaan ja tältä osin luovat myös kuvaa Suomen poliisista. Kolaroitu ja kolhuinen auto on esimerkkinä kansalaiselle tien päällä ja edustaa myös poliisin julkisuuskuvaa. Siksi ajoneuvossa ei saisi olla näkyviä vaurioita. ”Poliisiautojen pitäisi kuitenkin näyttää siltä, että niillä osataan ajaa” Anna-Kaisa Heinäaro totesi ytimekkäästi haastattelun yhteydessä. Kuitenkin jokaisen kolhun kohdalla käytetään harkintakykyä asian kiireellisyydestä ja onko mahdollista sekä kustannustehokkaampaa korjata hieman pienempi jälki seuraavan isomman vauriokorjauksen yhteydessä.

Tässä kappaleessa avaan tarkemmin vauriokorjausprosessia ja sen erinäisiä vaiheita virka-autojen korjauksessa. Suurin osa kappaleen tietoperustasta on peräisin tutkimuksen tekijän omasta ammattikokemuksesta, johon on haettu täsmennystä tutkimukseen valittujen Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvotarkastaja Anna-Kaisa Heinäaron sekä Incarin työnjohtajan Matti Alaheinon haastatteluista.

6.1 Vauriolomake

Sähköisesti täytettävän lomakkeen ”Ajoneuvon tiedot”-osiossa pyydetään seuraavia tietoja; ajoneuvon tyyppi, merkki, malli, rekisterinumero, kutsutunnus, poliisiyksikkö, asema sekä auton tapahtumahetken mittarilukemaa. ”Vahingon tiedot”- osiossa pyydetään syöttämään ilmoitusnumero, jos ilmoitus on kirjattu ja perustelut sekä päätöksentekijä mikäli tapahtumasta ei ole kirjattu ilmoitusta. Lomakkeessa pyydetään myös tarkentamaan, onko vaurio tapahtunut vaiko havaittu ajoon lähdössä. Seuraavaksi kysytään tapahtumapäivämäärää, -aikaa, vahinkopaikan luokittelua sekä tapahtuman tarkkaa osoitetta. Vauriotilanne on luokiteltu lomakkeessa kymmeneen eri vaihtoehtoon; eläimeen törmääminen, ilkivalta/vahingon teko, esteeseen ajaminen, kaistanvaihto, kääntymistilanne, peruuttaminen, peräänajo, pakopysäytys, suistuminen tieltä tai muu tilanne. Osittain näitä luokitteluja olen myös käyttänyt itse tutkimuksen luvussa 4.5 luokitelllessani erilaisia vauriotyyppejä. Tapahtuman olosuhteet on jaoteltu keliolosuhteisiin, näkyvyyteen ja alustaan. (Poliisihallitus 2013.)

Vaurioilmoituksessa pyydetään valitsemaan ajon laji rastittamalla ruutuun joko ei ajossa, harjoittelu, hälytysajo (valo/ääni), seuranta, pakenevan seuranta (valo/ääni), virka-ajo tai virka-ajo (valo) sekä kirjaamaan vastapuolen tiedot, mikä vauriotilanteessa on sellainen ollut. Vauriokuvauksen kirjaamiseen on varattu vapaan tekstin kenttä, jonka sivussa muistetaan itsekriminointisuojasta ja pyydetään arvioimaan oman menettelyn vaikutuksen vaurion syntyyn. Lomakkeen lopussa pyydetään ajoneuvon kuljettajan tai lomakkeen kirjaajan tiedot allekirjoituksineen. Kuljettajan muissa tiedoissa pyydetään täyttämään kuljettajan henkilöstöryhmä, ikä, valmistumisvuosi, töihin tulovuosi ja viimeisimmän ajokoulutuksen ajankohta. (Poliisihallitus 2013.)

Vahinkotapauksista on tarvittaessa suoritettava esitutkinta. Mikäli epäilty on poliisimies, tutkintajärjestelyiden ja esitutkinnan osalta on noudatettava poliisimiehen tekemäksi epäillyn rikoksen osalta annettuja ohjeita, ellei kyseessä ole sakkomenettelyssä käsiteltävä asia. Tämä käytännössä tarkoittaa, että onnettomuuspaikalle pyydetään poikkeuksetta toisen

poliisiipiirin virkapartio suorittamaan tapahtumapaikkatutkintaa. Esitutkinnassa poliisiautojen vaurioitumista koskevissa asioissa asianomistajaa edustaa normaalisti poliisiyksikön päällikkö. Mikäli on kuitenkin ilmeistä, ettei asia kuulu syyttäjän toimivaltaan eikä onnettomuudessa ole muita osapuolia, riittää vaurioilmoituksen laatiminen. Kaikki vahinkotapaukset, joissa poliisiautoille tai sivullisille on syntynyt vahinkoja, tulee kuitenkin viipymättä ilmoittaa poliisiyksikön määräämälle esimiehelle. Jos liikennevahinko on vastapuolen aiheuttama, poliisiyksikkö huolehtii, että poliisiajoneuvo tarkastetaan ja korjautetaan vastapuolen vakuutusyhtiön korvaamana. Jos liikennevahingoissa vaurioita syntyy myös kolmannelle osapuolelle, poliisiyksikkö saattaa olla niin sanotun isännänvastuusäännöstön (työsuhteen osapuolten välistä vastuuta syntyneistä vahingoista) perusteella olla velvoitettu korvaamaan syntynyt vahinko kolmannelle osapuolelle. (Poliisihallitus 2013.)

6.2 Vauriotarkastus ja kiireellisyysarviointi

Osa vaurioista on isompia kuin toiset ja vaativat välittömiä toimenpiteitä. Haastatellun ajoneuvotarkastaja Heinäaron mukaan pienempien peltivaurioiden osalta ohjeistetaan täyttämään sähköinen ajoneuvovauriolomake, mutta isommissa vaurioissa kehoitetaan virka-aikana olemaan suoraan yhteydessä ajoneuvovastaavaan jatkotoimenpiteiden sopimiseksi. Jos partioauton vauriot ovat sen kaltaisia, että ajoneuvo on ajokelvoton, ohjeistetaan hinaamaan ajoneuvo suoraan Pasilan poliisilaitoksen ajoneuvohalliin. Jos taas partioauto on edelleen ajettavissa, mutta vaurio on näkyvä ja vaikuttaa sen virkakäyttöön, ohjeistetaan ensisijaisesti valitsemaan toinen vapaana oleva partioauto ja ajamaan vaurioitunut ajoneuvo Pasilan autohalliin. Virka-aikana voidaan toimia myös niin, että ajoneuvovastaavan sekä kenttäjohtajana suostumuksella auto voidaan käydä suoraan näyttämässä Incar Pasilan toimipisteessä.

Heinäaron mukaan vaurioilmoituksen saadessaan ajoneuvovastaavat pyrkivät pikimmiten selvittämään vaurioiden laajuuden tarkastaen ajoneuvon itse. Ajoneuvon vaurioista otetaan hyvät valokuvat ja valokuvat välitetään joko suoraan Incariin vauriokustannusarvion saamiseksi tai harkittaessa korjataan itse. Pasilan poliisilaitoksella on palkattuna kaksi siviilihenkilöä Heinäaron lisäksi huolehtimaan ajoneuvoista. Lunastukseen tai kustannusperusteeseen poistoon lähteneet ajoneuvot puretaan yleensä osiksi ja ehjät osat säilytetään Pasilassa vastaavien vaurioiden varalle. Yksinkertaiset vaihtotyöt kuten esimerkiksi sivupeilien tai puskureiden vaihdot on mahdollista suorittaa poliisilaitoksen toimesta itse, jos vastaava osa löytyy Pasilan purkuosista. Yhtenä ongelmana Heinäaron mukaan on tällä hetkellä partioautojen teippaus; uusissa partioautoissa on erittäin kallista keltaista heijastinteippiä, jonka

varastoon ostaminen on huomattava kuluerä. Samoin isompien teippien asennus vaatii ammattilaisen työn ja tällä hetkellä on poliisilaitos kilpailuttaa teippausfirmoja saadakseen ostettua edullisesti palvelua myös provisiotyönä silloin kun partioautojen pienemmät vauriot korjataan itse. Jos peltivaurio vaatii hitsausta, korin vetotyötä tai maalausta, tunnuksellisten ajoneuvojen vauriokorjaus suoritetaan aina Incar Pasilan toimipisteessä.

6.3 Korjaamolle vienti

Haastattelussa Incarin työnjohtaja Matti Alaheino kertoo, että vauriosta riippuen ajoneuvon vaurio käydään näyttämässä suoraan Pasilan Incarissa tai valokuvat vauriosta lähetetään Incariin sähköpostitse. Alaheino tilaa korjaukseen tarvittavat varaosat ja korjaukselle varataan aika. Kun aika on varattu, Heinäaro siirtää ajanvaraustiedon Panseen sekä Pansessa sijaitsevaan kalenteriin, jonne merkitään myös ajoneuvojen huollot sekä muut poistumat virkakäytöstä. Samasta kalenterista tieto menee suoraan kentän tukeen ja sitä kautta myös vuorossa oleville kenttäjohtajille. Korjauspäivänä vuorossa oleva kenttäjohtaja määrää partion kuljettamaan ajoneuvon vauriokorjaukseen Incariin yleensä aamupalaverin yhteydessä. Partiolle annetaan Pansesta tulostettava ajanvarauslomake mukaan, jossa täsmentyy ajankohdat, vaurion kuvaus sekä ajoneuvon tunnus.

Helsingin poliisilaitos on laatinut toimintaohjeen poliisiajoneuvojen huoltoon toimittamisesta ja noutamisesta. Ohjeen mukaan avaintaulusta otetaan yhdet auton avaimet ja tilalle jätetään lappu, missä ilmenee kyseisen ajoneuvon olevan korjauksessa. Ajoneuvosta otetaan pois autohallin peltikaappiin perhekaasu (suurempi kaasusumutin, joka on tarkoitettu käytettäväksi suuriin väkijoukkoihin), piikkimatto, alkometrit, ajopäiväkirja, digi- sekä videokamerat ja tunnisteliivit. Samalla tarkastetaan, ettei ajoneuvon jää mitään tietosuojalain alaista materiaalia kuten sakkolappuja, toimintaohjeita tai rikosilmoituksen jäljennöksiä. Ajoneuvoa viedessä huoltoon tai vauriokorjaukseen sen järjestelmästä poistumisesta tai noudettaessa järjestelmään uudelleen kytkemisestä ilmoitetaan Virve-palveluihin. (Helsingin poliisilaitos, 2018). Ajoneuvon siirrosta korjaamoon luodaan partiolle tehtävä Pokelle siirron ajaksi.

Alaheinin mukaan Pasilan Incarissa korjataan Helsingin poliisilaitoksen lisäksi myös Järvenpään, Porvoon, Vantaan, Hyvinkään virka-ajoneuvot. Incar Pasila huolehtii pääasiassa Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvovaurioiden korjaamisesta, mutta myös tarvittaessa muiden poliisipiirien ajoneuvoista. Esimerkiksi Incarin Järvenpään toimipisteet ovat niin pienet,

että Alaheinin mukaan jo parin virka-auton kiireellinen korjaustarve vaikeuttaa yksityisasiakkaiden palvelemista ja näissä tapauksissa virka-autot hinataan johonkin toiseen Incarin toimipisteeseen. Parhaiten korjausprosessi toimii Alaheinin mukaan silloin, kun auton vauriot on nähty etukäteen, tarvittavat varaosat tilattu etukäteen ja ajoneuvon vaurioon kuluvat työtunnit on otettu huomioon korjausaikaa varattaessa. Incarin työjonot vaihtelevat hieman vuodenajasta ja lomasesongeista riippuen kaikkea kahden päivän ja kahden viikon välillä. Auton ilmestyessä pihalle työ jaetaan peltisepälle, joka ajaa kyseisen ajoneuvon halliin ja aloittaa työt.

6.4 Vauriokorjaus

Johdannon kappaleessa 1.1 on avattu tutkimuksen tehneen henkilökohtaisesta ammattikokemuksesta autojen vauriokorjauksen parista usean vuoden ajalta. Seuraavissa kappaleissa käsitellyn vauriokorjauksen prosessi onkin kuvattu tutkijan oman kokemuksen ja entisessä ammatissa opitun tiedon pohjalta, mutta prosessia on täsmennetty tutkimuksen haastattelujen tiimoilta.

Suuremmat peltivauriot saattavat vaatia pellin oikaisemista mekaanisesti tai pahimmillaan auton kori on taipunut niin pahasti, että vaurio vaatii vetotyötä. Vaurion laajuudesta ja vauriokohdasta riippuen ajoneuvon osia joudutaan usein purkamaan ennen veto- tai oikaisutyön aloittamista. Korin vetotyötä joudutaan tekemään muun muassa silloin, kun ajoneuvoon on kohdistunut erittäin kova törmäysvoima ja auton runko on tästä syystä vääntynyt. Vetotyö on kallista ja aikaa vievää ja usein korjauksen kustannuksia joudutaan tässä vaiheessa vertaamaan ajoneuvon todelliseen hankintahintaan ja käyttöarvoon ennen korjauksen aloittamista. Vetotyö suoritetaan usein niin sanotussa ”vetopenkissä”, joka on useiden tuhansien eurojen arvoinen alusta ajoneuvon korjaamiseen. Perinteisempi vaurio, missä vahinko on kohdistunut pintapuolisesti peltiin eikä niinkään auton runkoon asti, vaatii usein oikaisua ja maalaustyötä. Jos peltiosan vaurio on pinta-alaltaan suuri, harkitaan aina tapauskohtaisesti kustannuksia kokonaan uuden peltiosan ja oikomisen välillä.

Pienemmissä vaurioissa korjaustyö voi olla hyvinkin nopea. Valtaosassa virka-autojen puskurit ovat muovisia ja muoviosien korjaus tarkoittaakin yleensä suoraan vaihtoa. Rikkoonnutta mustaa muoviosaa, kuten esimerkiksi sivupeilin kuorta tai puskurin päätyjä ei voida korjata lämmittämällä tai paikkaamalla, sillä nämä muoviosat eivät kestä lainkaan pintapuolista syvempää käsittelyä. Maalatut muovipuskurit taas sietävät joiltain osin

kuumennuskäsittelyä, jossa muovia lämmitetään ja sitä muokataan tarvittaessa paikka-ainetta käyttäen. Jos muoviosasta puuttuu konkreettisesti pala tai siihen on syntynyt reikä, ei osaa voida korjata vaan se on aina vaihdettava uuteen. Ajoneuvon merkistä ja osasta riippuen maalattavat muoviosat, kuten vaikkapa puskurit, saapuvat maahantuojalta joko maalattuna alkuperäiseen väriin tai sitten korjaamo hoitaa maalauksen itse.

Ajoneuvot tai niiden osat maalataan erityisessä maalausunissa, jossa ilmankosteus, ilman kierto sekä lämpötila on tehty optimaaliseksi maalin kuivumista ajatellen. Muoviosat käsitellään alustusaineella, joka helpottaa maalin tarttumista liukkaaseen muovipintaan. Peltiosillekin käytetään niin sanottua esikäsittelyä, joka takaa tasaisimman lopputuloksen. Usein riittää, että ainoastaan korjattava tai oiottu ajoneuvon osa maalataan, mutta haasteellisimmissä sävyissä tai isompaa pinta-alaa käsiteltäessä koko ajoneuvo ajetaan uuniin ja käsittelemätön ajoneuvon osa suojataan maalauksen ajaksi. Kun maalikerroksia on ruiskutettu tarpeeksi, maalari viimeistelee maalipinnan lakalla. Kun maalatut osat ovat kuivuneet, ajoneuvo lopulta kasataan ja tarvittaessa siitä tarkastetaan renkaiden aurauskulmat, jos vaurioon on liittynyt jokin alustaan kohdistunut isku tai korjauksen yhteydessä on vaihdettu alustan osia.

6.5 Erityispiirteitä virka-autojen korjausprosessissa

Erityisiä piirteitä virka-autojen korjaamisessa verrattaessa yksityis- tai siviilikäytössä olevien ajoneuvojen korjaamiseen on muutamia. Incarin työnjohtaja Matti Alaheino kertoo haastattelussa, että virka-autoissa on valtavasti tekniikkaa, joka kuluttaa auton akkuja varakusta huolimatta. Autoja käynnistellään ja ajellaan sisään ja ulos useaan kertaan korjausprosessin aikana, mikä on valttavan kuluttavaa poliisiautojen kovassa kulutuksessa oleville akuille. Peltiseppien onkin muistettava laittaa autojen prosessorit niin sanottuun virransäästötilaan korjauksen ajaksi, ellei partio ole sitä muistanut tehdä matkalla korjaamolle. Virransäästötila antaa akun luovuttaa virtaa vain ajoon ja auton peruskäyttöön tarvittaviin toimintoihin, kun poliisityössä tarvittava tekniikka on suljettuna. Rungas tekniikka on myös otettava huomioon ajoneuvoja purettaessa, käsiteltäessä sekä korjattaessa auton osia, minne on asennettu erikoisteknologiaa. Incar Pasilassa pystytään asentamaan korjauksen yhteydessä virka-autojen hälytysvaloihin liittyviä osia, mutta muu poliisiauton tekniikan asennus ja huolto hoidetaan poliisilaitoksen toimesta toisaalla. Korjaamon sulkeutuessa virka-autot ajetaan aina korjaamon sisätiloihin yöksi.

Virka-autojen kohdalla on otettava huomioon ajoneuvojen teippaus. Tunnukselliset virka-autot ovat aina osittain teipattuja ja vauriokorjaamo huolehtii ajoneuvoon asianmukaisen teippauksen korjauksen jälkeen. Haastattelussa Alaheinon mukaan Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvojen teippaukset hoitaa normaalisti sopimuksen mukaan yksityinen pienyrittäjä, joka teippaa vauriokorjauksien jälkeen suurempialaisia teippauksia vaativat ajoneuvot, kuten esimerkiksi pakettiautojen kyljet. Pienemmät teippaukset hoitavat useimmiten kuitenkin korjaamon peltisepät. Virka-autoihin käytettäviä teippejä on jonkun verran Incarin varastossa. Aina kaikkeen ei ole ehditty varautua etukäteen ja teipit tilataan Brand Factorylta Espoosta. Teipit ovat aina tilaustavaraa ja pahimmassa tapauksessa korjauksesta valmistunut virka-auto odottaa teippien saapumista valmiina korjaamalla useamman päivän ajan. Helsingin poliisilaitoksen tämän hetkisissä virka-autossa on kolmea eri mustan teippisävyä, joka on otettava huomioon teippejä tilatessa.

Alaheinon mukaan vauriokorjauksessa käytettävät varaosat tilataan pääsääntöisesti suoraan maahantuojalta (Volkswagen), mutta joitakin osia on saatavilla myös niin sanottuina purkuosina. Suurin osa virka-autojen vauriokorjauksessa käytettävistä B-osista on poliisilaitokselta poistoon menneiden autojen korin osia, mutta jonkin verran käytetään myös ulkopuolisia purkamoja. Kappaleessa 8.3 käsittelen enemmän purkuosien käytön tehostamista Helsingin poliisilaitoksessa. Harkittaessa uuden osan hankintaa korjauksen yhteydessä on kuitenkin otettava huomioon korjauksen kohteena olevan ajoneuvon ikä, siihenastinen käyttöaste sekä sen tuleva käyttöikä. Alaheino hyväksyy korjauskustannuslaskelmat pääsääntöisesti aina Heinäarolla, joka päättää hyväksyykö hän arvioidut korjauskustannuskulut vai harkitaanko joissain tapauksissa jopa auton poistoa korjauskustannusten noustessa liian suuriksi virka-auton käypään arvoon nähden.

6.6 Ajoneuvon poisto vauriokorjauksen sijaan

Jos poliisiajoneuvo on vaurioitunut korjauskelvottomaksi, tekee ajoneuvon haltijana oleva poliisiyksikkö poistoesityksen Poliisihallituksen materiaalihalintapäällikölle. Poistoesityksen liitteenä tulee olla vahinkotarkastajan tekemä alustava kustannusvaurio, valokuvat vauriosta sekä jäljennös vaurioilmoituksesta, josta ilmenee vahingonkorvausasian ratkaisu. Poliisiyksikkö voi jo poistoesityksen yhteydessä esittää korvaavaa ajoneuvoa poistettavan ajoneuvon tilalle. Poliisihallitus arvioi tapauskohtaisesti voidaanko poistoon menevä ajoneuvo luovuttaa suoraan vakuutusyhtiölle, mutta jos ajoneuvo on tunnuksellinen, sitä ei normaalisti luovuteta. Tällaisissa tapauksissa vakuutusyhtiön kanssa sovitaan normaalisti kertakorvaus,

jolloin poistettava ajoneuvo jää Poliisihallituksen omistukseen ja ajoneuvo joko huutokaupataan tai romutetaan. Vahingon arvoksi kirjataan tällöin ajoneuvon arvo ennen vaurioitumista, huomioiden kuitenkin ajoneuvosta saatavien purkuosien arvo. (Poliisihallitus 2017.)

Vaurioituneen ajoneuvon poiston johdosta maksettavat vakuutuskorvaukset tuloutetaan määräyksen mukaan Poliisihallitukselle kohdennettavaksi uusien ajoneuvojen hankintaan (Poliisihallitus 2013). Omaisuuden käytöstä poistamisesta tulee aina päättää kirjallisesti ja keskitetysti poistamisen ratkaisee hankkiva taho, yleensä siis poliisihallitus. Materiaalipoistojen jälkeen materiaalirekisterit on viipymättä saatettava ajan tasalle (Poliisihallitus 2014a). Vaurioituneen ajoneuvon poiston johdosta maksettavat vakuutuskorvaukset tuloutetaan määräyksen mukaan Poliisihallitukselle kohdennettavaksi uusien ajoneuvojen hankintaan (Poliisihallitus 2013).

6.7 Korjaamolta takaisin ajoon

Kun ajoneuvo on valmis vauriokorjauksesta, korjaamolta ollaan suoraan yhteydessä ajoneuvovastaavaan, joka sitten huolehtii jonkun vuorossa olevista partioista noutamaan auton. Partio luo itselleen jälleen Pokella kuljetustehtävän ja kuljettaa auton joko Malmin tai Pasilan autohalliin. Auton korjauksesta noutavan partion tehtävään kuuluu autohallissa auton uudelleen varustaminen ja tavaroiden pakkaus, jotta seuraavaksi autolla ajoon lähtevä partio voi aloittaa työvuoronsa välittömästi. Ajoneuvon Virve kytketään takaisin verkkoon soittamalla Virve-palveluihin ja avaimet toimitetaan omalle paikalleen.

7 VAURIOKORJAUKSISTA SYNTYVÄT HAITAT

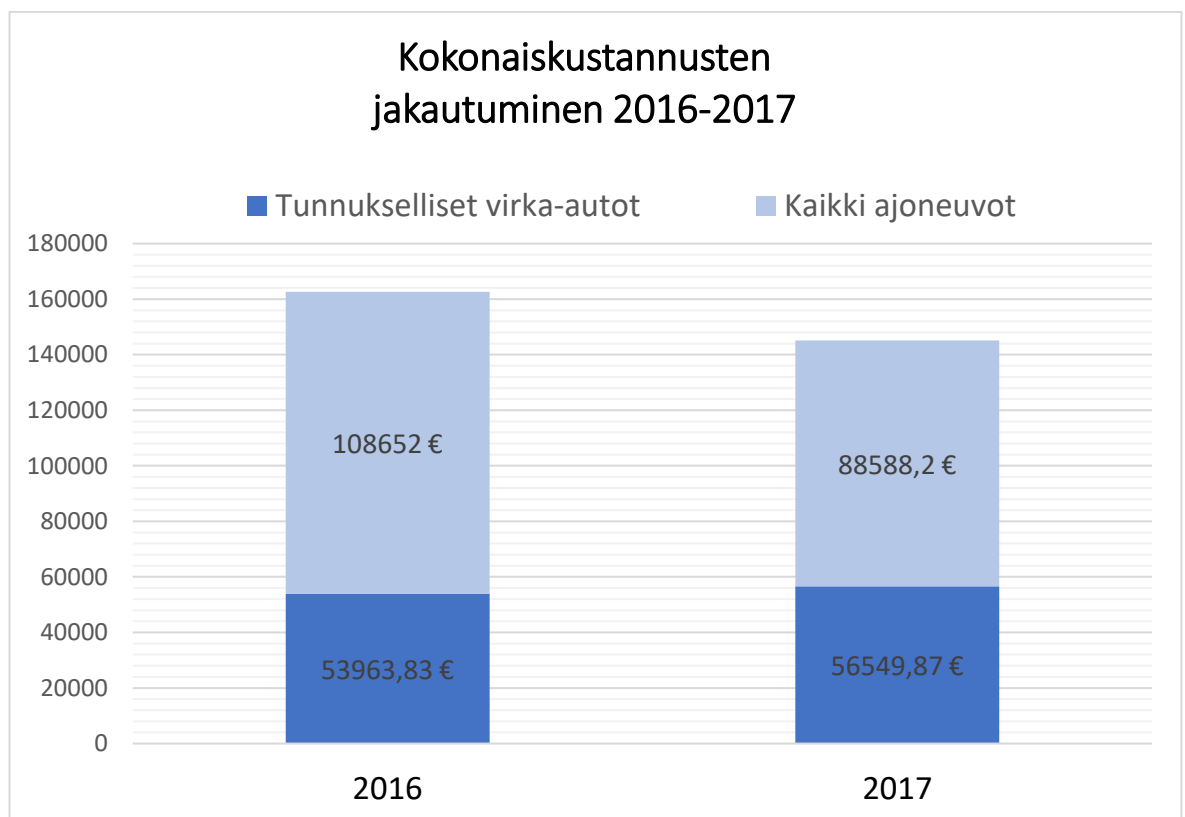
Ajoneuvovaurioista johtuvien ajoneuvopoistumien tai muita välillisiä haittoja on lähes mahdotonta asettaa spesifiin mittariin tai löytää vertailukelpoista asteikkoa, jossa niitä voitaisiin tarkastella. Toki on päivän selvää, että niistä seuraa laitoksille euromääräisten kustannusten ohella poliisitoiminnan tehokkuuteen liittyviä haittoja, jonka lisäksi ajoneuvopoistumat myös monimutkaistavat työvuorojen suunnittelua, kun kalustoa on vähemmän käytettävissä. Seuraavissa olen kuitenkin avannut joitakin asiaan liittyviä ongelmia.

Osa vaurioista olivat syntyneet tilanteissa, joissa aiheuttaja oli kykenemätön korvaamaan koituneita vahinkoja. Esimerkkinä tilanne, jossa takaa-ajettava oli omalla toiminnallaan aiheuttanut vahinkoa poliisiajoneuville, mutta ei omannut liikennevakuutusta tai oli

kykenemätön korvaamaan poliisiajoneuvolle aiheutuneet vahingot käräjäoikeuden tuomitsemanakin. Tällöin varsinkin vauriot, jotka haittaavat ajoneuvon käyttöä hälytystehtävissä korjattiin välittömästi laitoksen omaan piikkiin ja koituneita kuluja vaadittiin vastaajalta jälkikäteen. Samoin tilanteissa, joissa poliisiajoneuvo oli törmännyt toiseen ajoneuvoon ja esitutkinta vielä suorittamatta, suuremmat vauriot korjattiin viipymättä ja syyllisyyden ratkessa vauriokustannukset veloitettiin jälkikäteen onnettomuuden aiheuttajalta tai tämän vakuutusyhtiöltä. Vastapuolen korvattavaksi meneviä vahinkoja vauriokorjaamo saa siis pahimmillaan odotella kuukausia. Olen tarkastellut seuraavaksi kustannuksia siltä osin, kun laitos on niitä omaksi tappiokseen kirjannut.

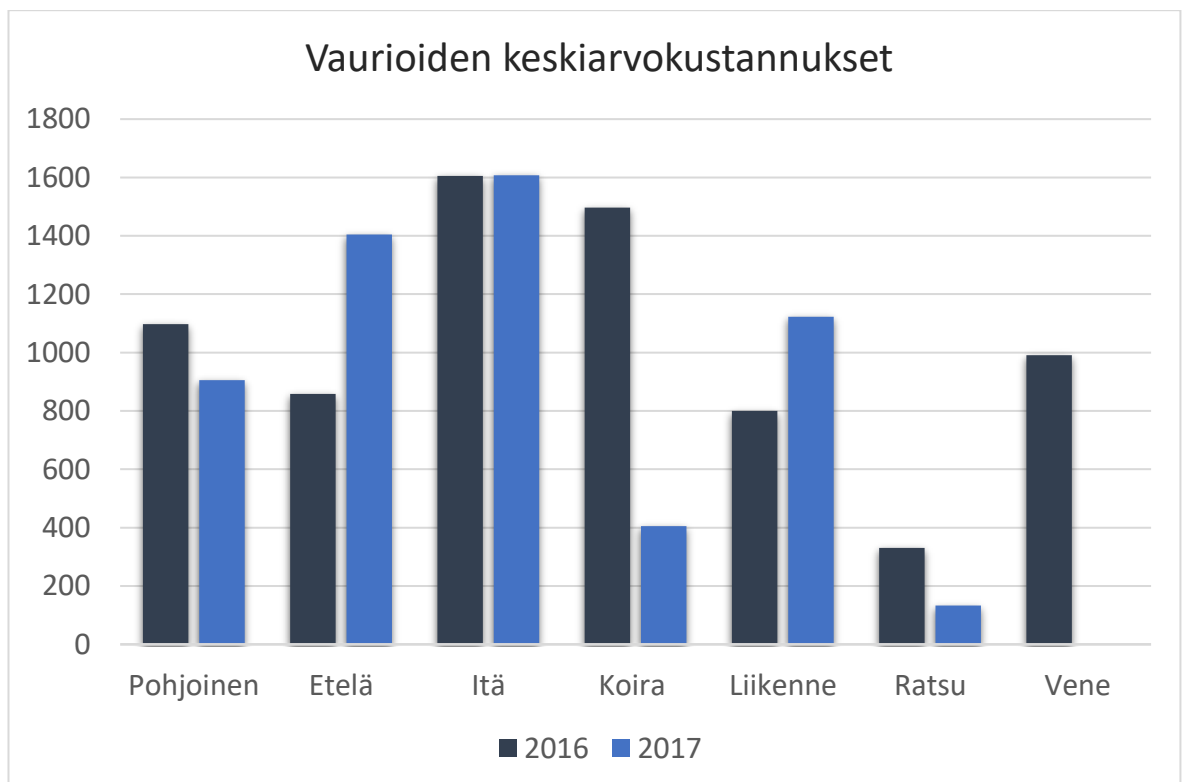
7.1 Kustannustasolla

Helsingin poliisilaitoksella ajoneuvovaurioiden peltikorjausten kustannukset pyörivät vuositasolla noin 80 000-100 000 euron välillä koko laitoksen kaluston osalta. Seuraavassa kaaviossa 10 on eritelty kustannuksia tunnuksellisten virka-ajoneuvojen ja koko laitoksen kaluston osalta.



Kaavio 10. Ajoneuvovaurioiden kokonaiskustannusten jakautuminen laitoksen ajoneuvojen kesken.

Kuten kaaviosta 10 on havaittavissa, vauriokorjausten kokonaiskustannukset eivät juurikaan vaihtele vuosien 2016 ja 2017 välillä. Vuonna 2016 peltivaurioita sattui kaikille Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvoille lukumäärällisesti ainoastaan 5 kappaletta enemmän kuin vuonna 2017 (katso kaavio 2). Kokonaiskuvaa tarkastellessa kaaviossa 10 (yllä) huomataan kuitenkin kokonaiskustannusten olleen hieman yli 20 000 euroa korkeammat vuonna 2016 kuin vuonna 2017. Tästä syystä onkin hyvä tarkastella vaurioiden keskiarvokustannusten suhdetta toisiinsa. Keskiarvot on laskettu verraten kaikkia vaurioita ja kaikkia vauriokorjauksista syntyneitä kustannuksia keskenään.



Kaavio 11. Lasketut keskiarvokustannukset ajoneuvovahingoille vuosina 2016 ja 2017.

Kuten kaaviossa 11 on havaittavissa, suurin vauriokohtainen keskiarvokustannus molempina vuosina aiheutui itäisen kenttäjohtoalueen ajoneuvoille keskiarvokustannuksen ollessa noin 1600 euroa. Seuraavaksi suurimmat keskiarvokustannukset syntyivät vuonna 2016 koirapoliisin sektorin autoille keskiarvon ollessa lähes 1500 euroa ja eteläisen kenttäjohtoalueen autoille vuonna 2017 keskiarvoisen kustannuksen ollessa 1400 euroa. Vertaillen keskiarvokuluja keskenään on kuitenkin huomioitava, että vauriomäärät sektoreiden kesken ovat hyvinkin erilaiset johtuen muun muassa sektoreiden käytössä olevan kaluston määrästä. Esimerkiksi vene- ja ratsupoliisin on molemmilla käytössään ainoastaan yksi tunnuksellinen

pakettiauto, joille sattui vuosina 2016-2017 ainoastaan maksimillaan yksi vaurio per vuosi, joten näillä sektoreilla keskiarvokustannus on laskettu näiden yksittäisten vaurioiden kustannusten pohjalta.

7.2 Välilliset vaikutukset

Kun useampi ajoneuvo on yhtä aikaa korjaamolla, on selvää, että tämä aiheuttaa hankaluuksia myös käytännön tasolla työvuorosunnittelussa. Työvuorosunnittelulla tarkoitan tässä yhteydessä kentän tuen tekemää päiväkohtaista partio- ja autojakolistaa. Jos suunnitellut partiovahvuudet eivät kohtaa hallissa olevien autojen lukumäärän kanssa on alettava sovelta-
maan. Autotarpeen mennessä päällekkäin kahden partion kesken laitetaan toinen autoa käyttävä partio esimerkiksi liikuntavapaille työvuoron aluksi tai lopuksi, jotta toiselle partiolle löytyy työauto. Tämä tarkoittaa sitä, että vuoronvaihtoaikaan kentän suunnitellusta sen päivän vahvuudesta uupuu yksi partio auton päällekkäisen käyttötarpeen takia. Sama tilanne on myös silloin, kun edellisen vuoron partiolla menee jokin työtehtävä pitkäksi ja vuoroon tuleva partio odottaa autoa juuri niin kauan kun edellinen partio on sidottu ylitöiksi tehtävälle, jollei hallista löydy vapaita autoja.

8 ESIMERKKITAPPAUS – 340:N VAURIOPROSESSI

28.päivä helmikuuta 2018 itäisen kenttäjohtoalueen tunnuksellinen Volkswagen Passat kutsutunnuksella 340 törmäsi hälytysajossa ajoneuvon keula edellä lumivalliin ja vaurioitui ajo-
kelvottomaksi. Partio oli saanut arki-aamuna hälytyksen, jossa Helsingissä sijaitsevassa pankissa oli lauennut jostain syystä murtohälytys ennen pankin työntekijöiden työajan alkamista. Partio lähti ajamaan kohteeseen hälytysajossa, mutta erään risteyksen liukkaus yllätti kuljettajan ja 340 liukui T-risteyksen läpi suoraan päin lumivallia. Ulosajossa ei tullut henkilövahinkoja ja ajoneuvo siirrettiin hinaamalla Pasin Incariin. Ajoneuvo oli korjaamolla 28.2-19.3.2018 eli kaiken kaikkiaan 14 arkipäivää, joista itse vauriokorjaukseen kului 6 arkipäivää.

8.1 Ajoneuvolle syntyneet vauriot

Ajoneuvon törmätessä lumivalliin tilannenopeus oli jokseenkin kova, jonka voi päätellä jo törmäyksessä vaurioituneista osista. Usein törmäyksessä ajoneuvossa päällisin puolin

havaittavat vauriot eivät näytä niin vakavilta, kuin mikä todellinen vahinko pellin alla oikeastaan onkaan.



Kuva 1. Yleiskuvaa GLY-202:n vaurioista kuvattuna Incarin toimesta.



Kuva 2. Lähikuvaa GLY-202:n keulan vaurioista kuvattuna Incarin toimesta.

Kuvissa 1 ja 2 (yllä) on kuvattu GLY-202:n keulavaurioita tapahtumapäivän iltapäivällä Incar Pasilan pihassa. Kuvista on havaittavissa keulan laajat vauriot sekä koko etupuskurin irti repeytyminen. Koska törmäys on ollut kova, ajoneuvon vauriot ulottuvat aina etulokasuojiin saakka.



Kuva 3. Kuvaa GLY-202:n takapuskurin vaurioista, jotka korjattiin samalla keulavahingon yhteydessä. Kuva Incar Pasila.

Kuvassa 3 on lähikuvaa takapuskurin vanhasta vauriosta, joka ei liittynyt käsiteltävään vahinkoon, mutta korjattiin samalla muun peltikorjauksen yhteydessä.

8.2 Alustava laskelma

Kun vauriokorjaamo vastaanottaa vauriotyön tai on vasta varaamassa ajoneuvolle korjausaikaa, tehdään vaurioituneelle ajoneuvolle aina alustava korjauskustannuslaskelma. Korjauskustannuslaskelma tulee hyväksyttäväksi aina laskun maksajalla ennen korjaustöiden aloittamista. Laskun maksajana toimii normaalisti joko ajoneuvon omistaja tai vakuutusyhtiö. Poliisiajoneuvoissa ei ole kaskovakuutuksia, jonka vuoksi laskut ohjataan aina suoraan ajoneuvoa hallinnoivalle poliisilaitokselle ja siellä vauriokorjauksista vastaavalle henkilölle.

Kun alustava laskelma on hyväksytty, voidaan korjausprosessi aloittaa. Joskus vaurioiden kartoittaminen vaatii ajoneuvon perusteellista purkamista, joten on hyvinkin tyypillistä, että kustannukset saattavat nousta tai laskea vielä vauriokorjauksen edetessä. Asiakkaasta riippuen jokainen lisäkustannus hyväksytetään maksajalla, mutta korjaamot ovat usein tehneet sopimuksia alkuperäisen laskelman ylittävistä kustannuskatoista muun muassa vakuutusyhtiöiden kanssa, jolloin jokaista lisäkustannusta varten ei tarvita uutta hyväksyntää.



Päälaskelma

Tarkastuspäivä

Tuloskuu pvm
2.3.2018
Laskelma luku
2.3.2018

Sivu
A1(1)

Rek.no
GLY-202-02

Ajoneuvon omistaja POLIISI	Haltija	Käyttäjä	
Vastapuoli	Vahinkolaji Törmäys	Vahinkopäivä	Vahinkotunnus
Rek.no	Sesontakorvaus	Työmaääritys, nro	Laskutuslupa Ei
Mallitunnus 02-27096-2016 VW PASSAT 2.0D WAGON 5D	Valmistajan mallitunnus		Vuosimalli 2016
Valmistenumero	Mittari lukema 57335	Lasikerron	Käyttö
Renkaat	Maakustapa 2		Liikennekelpoisuus Lavakuljetus
Käyttöönotto pvm	Vuokra-auto Ei	Hintamuutos varaosat 1,000	Lasikerron 1,000
Tulo pvm 28.2.2018	Korj. aloituspäivä 12.3.2018	Valmis pvm 19.3.2018	
Vastaanottaja Hansel Oy	Maalaaamo Incar Oy Helsinki Pasila		
PL 1386 00101 HELSINKI 0294 444 300 asiakaspalvelu@hansel.fi	Postintaival 5 A portti 7 ovi 13 00240 HELSINKI +358 207347510 helsinki.rk@incarc.fi		

	Aika	Veloitus	Summa
Korityö - Vaihto, I/A	1646		
Mek. työ	30		
Varaosat			
Muut varaosat			
Alihankintatyö			
Maalaus	496		
Maalausmateriaali			
Pientarvike 3% Summa Max 70,00			
Korjauskustannukset (sis. ALV 24% 1 385,29)			7 157,34
Summa			7 157,34

Kuva 4. Incarin 2.3.2018 tekemä päälaskelma ajoneuvon GLY-202 korjauskustannuksista.

Incarin tehdessä alustavaa korjauskustannuslaskelmaa huomattiin samalla autoa purettaessa takapuskurin vauriot (katso kuva 2). Takapuskurista lähetettiin valokuva Heinäarolle, jonka päätöksellä takapuskurin vauriot korjataan samassa yhteydessä. Alustavan laskelman mukaan ajoneuvon GLY-202 vauriokorjauksen kokonaiskustannukset olivat yhteensä 7157,3 euroa (katso kuva 4), josta suurin osa koostui uusittavista varaosista. Varaosien laskettu kokonaiskustannus laskelmassa oli yhteensä 4719,93 euroa. Varaosien kokonaiskustannukseen oli laskettu myös uusittavan takapuskurin arvo (641 euroa), joten pelkkään keulavaurioon oli arvioitu kuluvan varaosien osalta 4078,93 euroa.

Työerittely		Tulotus pvm 2.3.2018	Sivu B1(2)
Tarkastuspäivä		Laskelma koht 2.3.2018	
		Rik.nro GLY-202-02	
Mallinumero	Valmistajan mallinumero	Vuosi malli	
02-27096-2016 VW PASSAT 2.0D WAGON 5D		2016	
Korityö - Vaihto, I/A	Toimenpide	Aika	
V LISÄSISÄSUOJA ETUPYÖRÄ ETUOSA	Vaihto		
V LISÄSISÄSUOJA ETUPYÖRÄ TAKAOSA	Vaihto		
O LISÄSISÄSUOJA ETUPYÖRÄ ETUOSA	Vaihto		
O LISÄSISÄSUOJA ETUPYÖRÄ TAKAOSA	Vaihto		
PÄÄLLYSTE ETUPUSKURI AJOVALON PESURI P-TUTKA REIÄNTEKO	Vaihto		
RITILÄ ETUPUSKURI ESIM.	Vaihto		
KENNO ETUPUSKURI	Vaihto		
RUNKO ETUPUSKURI YLIN	Vaihto		
KIINNIKE ETUPUSKURI	Vaihto		
SPOILERI ETUPUSKURI	Vaihto		
ASENNUS-SARJA ETUPUSKURI	Vaihto		
JOHTOSARJA P-TUTKA ETUM. ESIM.	Vaihto		
SÄLEIKKÖ ESIM.	Vaihto		
O SIVULEVIKE	Vaihto		
O KIINNIKE SIVULEVIKE	Vaihto		
O K-LISTA SIVULEVIKE KROMI ESIM.	Vaihto		
O PIDIKE SIVULEVIKE SISÄOSA (14 KPL)	Vaihto		
O PIDIKE SIVULEVIKE ALIN 12 KPL	Vaihto		
O LISÄSISÄSUOJA TAKAPYÖRÄ	Vaihto		
PÄÄLLYSTE TAKAPUSKURI P-TUTKA REIÄNTEKO	Vaihto		
ETUPELTI TÄYD. 1.6TDI, 2.0TDI	Vaihto		
TUKIRAUTA ETUPELTI	Vaihto		
V ÄÄNIMERKKI KORKEAÄÄNI	Vaihto		
O ÄÄNIMERKKI MATALAÄÄNI	Vaihto		
V KIINNIKE ÄÄNIMERKKI KORKEAÄÄNI	Vaihto		
O KIINNIKE ÄÄNIMERKKI MATALAÄÄNI	Vaihto		
V ILMANOHJAIN JÄÄHDYTIN 2.0TDI ESIM.	Vaihto		
O ILMANOHJAIN JÄÄHDYTIN 2.0TDI ESIM.	Vaihto		
V ILMANOHJAIN JÄÄHDYTIN SISIM. 2.0TDI (DDAA)	Vaihto		
O ILMANOHJAIN JÄÄHDYTIN SISIM. 2.0TDI (DDAA)	Vaihto		
ILMANOHJAIN JÄÄHDYTIN YLIN ESIM.	Vaihto		
PESURINSÄILIÖ	Vaihto		
PÖLYKAPSELI	Vaihto		
MOOTTORIN ALASUOJA DIESEL ESIM.	Vaihto		
JÄÄHDYTIN/VÄLIJÄÄHDYTIN 2.0TDI ESIM.	Vaihto		
V KIINNIKE JÄÄHDYTIN ALIN	Vaihto		
O KIINNIKE JÄÄHDYTIN ALIN	Vaihto		
LAUHUTIN AC	Vaihto		
I/A maalauksen yhteydessä			
Työaika yhteensä			1438
Vaurioiden korjaaja vahvistaa allekirjottuksellaan työn valmistumisen jälkeen, että laskelma vastaa suoritettua työtä.			
Huomautus			

Kuva 5. Alkuperäisen Incarin tekemän vauriokustannuslaskelman varaosalistaus.

Incarin alustavan laskelman mukaan ajoneuvon korjaukseen vaadittavia varaosia oli siis yhteensä 41 kappaletta, joiden arvioitu kokonaiskustannus yhteensä oli 4719,93 euroa. Varaosaerittelyssä otetaan huomioon kaikki varaosat kiinnikkeistä lähtien ja usein alustava laskelma onkin hyvin suuntaa antava, jottei ikäviä yllätyksiä synny kovin helposti. Tässäkin vauriotapauksessa oli tosin selvää, että ajoneuvo korjataan sen nuoren käyttöiän ja runsaan varustelun takia, kustannuslaskelman jäädessä vielä reilusti alle 10 000 euron.



Työerittely

Tarkastuspäivä

Tulostus-pvm 2.3.2018 Sivut B2(2)

Laskelma luku 2.3.2018

Rek.no
GLY-202-02

Mallinumero	Vuorokauden mallinumero	Vuosi
02-27096-2016 VW PASSAT 2.0D WAGON 5D		2016
etupuskurin oik. reunan ruuhkavallo	Muu	30
Lohkolämmittimen johto Vaihto	Vaihto	50
WEBASTO	Vaihto	80
Aloitusaika		48
Summa Korityö - Vaihto, I/A		1648
Mekaaninen	Toimenpide	Aika
Vikakoodien luku/nollaus	Säätö	30
Summa Mekaaninen		30
Alihankintatyö		Summa
Maalaamokuljetus		94,74
Ohjauskulmien tarkastus/säätö		125,00
Työaika yhteensä		1676

Kuva 6. Alkuperäisen Incarin tekemän vauriokustannuslaskelman varaosaerittely.

Kuvassa 6 on eritelty korjauksen kokonaiskustannuksia työsektoreittain. Korityöllä tai vaihdolla tarkoitetaan kaikkea korin muokkaamiseen liittyvää työtä, kuten varaosien irrotusta ja asennusta sekä esimerkiksi hitsaustyötä. Korityöhön merkitty aika tarkoittaa cabas- ohjelman yksiköitä, jotka jakamalla 100:lla saadaan käytetty työaika tunneissa. Tässä tapauksessa työaika oli siis arvioitu kuluvan hieman yli 16 tuntia. Mekaanisella työllä tarkoitetaan laitteella suoritettavaa työtä, joka yleisesti liittyy jollain tavalla ajoneuvon vikakoodien lukuun tai esimerkiksi uusien arvojen asettamiseen moottorinohjausyksikköön. Tässä laskelmassa arvioitu kustannus korityöstä ja mekaanisesta työstä yhteensä 1458,12 euroa. Alihankintatyöllä tarkoitetaan sitä, että työn tekemiseen on käytetty korjaamon ulkopuolista yritystä ja työ on tehty sopimusalihankintatyönä. Tällaisia töitä ovat useimmiten esimerkiksi vaativamat vikakoodin luvut, jotkut koodaukset tai esimerkiksi oman välineistön puuttuessa ajoneuvon aurasulkimien säätö. Tässä vaurikorjauksessa alihankintatyöllä tarkoitettiin korjattavan ajoneuvon kuljetusta maalaamoon hinausautolla sekä ohjauskulmien säätöä.

Ajoneuvon maalaamiseen ja maalaustarvikkeisiin oli arvioitu kuluvan yhteensä 689,55 euroa. Pientarvikekuluilla tarkoitetaan kaikkea korjauksen ohessa kuluvaan pientavaraa, kuten esimerkiksi puhdistusaineita, maalarinteippiä ja ruosteensuojausaineita ja niiden osuus koko laskelmassa oli 70 euroa.

8.3 Toteutuneet kulut ja B-osilla saatu säästö

Kustannuslaskelman hyväksynnän jälkeen tarkastelun alle otettiin erittäin pitkä lista tarvittavia varaosia. Korjaukseen tarvittavia varaosia löydettiin Pasilan purkuosavarastosta yhteensä 12 kappaletta toisesta Passat-henkilöautosta, joka oli purettu osiin laitoksen muiden ajoneuvojen korjauskäyttöön. Käytettyinä B-osina Pasilan purkuosavarastosta löytyi korjattavaan Passattiin etupuskuri, etumaski, pesunestesäiliö, pohjapanssari, oikea sekä vasen sisälokasuoja, oikea sekä vasen etusumuvaloumpio, webasto, flekti, jäähdytin ja turbon jäähdytin.

Autoa purettaessa uusittavien varaosien tarve kuitenkin muuttui ja samalla uusittavien osien lista kasvoi. Toteutuneessa korjauksessa varaosia uusittiin yhteensä 57 kappaletta, joista pientarvikkeet, kuten kiinnikkeet, laskettiin yhtenä kappaleena per tarvittava kiinnike. Yksi uusittava osa oli takapuskuri, joka oli vaurioitunut eri vahingossa, mutta korjattiin samalla kertaa (katso kuva 2.). Osalista kasvoi siis yli kymmenellä rivillä, mutta osista 12 kappaletta saatiin purkuosina suoraan Pasilasta. Toteutunut lasku varaosien osalta oli 1979,94 euroa purkuosien käytön jälkeen. Haettaessa alkuperäisestä laskelmasta purkuosina käytettyjen varaosien listahintoja, saadaan niiden arvoksi yhteensä 3533,77 euroa. Lisäksi laitos säästi maalauskuiluissa 350 euroa, kun purkuosana käytetty etupuskuri oli valmiiksi värissä, eikä sitä tarvinnut maalata. Säästöä purkuosien käytöstä syntyi laitokselle siis lähes 4000 euroa tässä esimerkkinä käytetyssä vauriokorjauksessa. Takapuskurin vaihtoon maalauksineen kului 950 euroa.

		LASKU YHTEENSÄ: 5699,54 EUR	
		ALV-erittely:	
		Veroton määrä:	4596,40 EUR
		Alv 24,00 %:	1103,14 EUR (4596,40 EUR)
Toimitustiedot			
Toimitustapa:	Nouto		
----- Työmääräyksen tiedot -----			
Työmääräysno:	7007629	Rekisterinro:	GLY-202
Merkki:	VOLKSWAGEN, VW	Malli:	PASSAT FARMARI (AC)
Vuosimalli:	2016	Rek.pvm:	15.6.2016
Iskutilaus:	1968	Kn-määrä:	57335 km
Valmisteno:			
Tuotu:	28.2.2018	Valmis:	27.3.2018
Toimitettu:	28.2.2018		
Selvitys:			
	1. KEULA + OIK. KYLKI 4749,54		
	2. TAKAPUSKURI 950		
	=====		
	YHT. 5699,54		
TILAUSNUMERO:	196009		
VAURIONRO:	28HPL/18-20180228072031		
PARTIOTUNNUS:	340		
YHTEYSHENKILÖ:	AK/PJ		
KORJAUSAIKA:	28.2.2018 - 15.3.2018		
KÄYTETTY POLIISIN TUOMIA B-OSIA. B-OSIEN KOHDALLA HINTA VARAOSAN KOHDALLA 0			
SÄÄSTÖ OMIEN OSIEN KÄYTÖSTÄ NOIN 4000 + ETUPUSKURIA EI MAALATTU, KUN OLI VALMIIKSI OIKEAN VÄRINEN, SIITÄ SÄÄSTÖ NOIN 350			
Postintaival 5 A portti 7 00240 Helsinki	Puhelin: 0300 247 241 WWW-osoite: www.incar.fi	Kotipaikka: Helsinki Y-tunnus: FI08297419	NDEAFIHH: FI47 1522 3000 0130 46 OKOYFIHH: FI07 5721 9420 0460 52 DABAFIHH: FI50 8000 1500 5857 90

Kuva 7. Vaurikorjauksen toteutunut kustannus ja Incarin lasku.

Kuvassa 7 on luettavissa toteutunut vaurikorjauksen kustannus, jonka mukaan lopullinen kustannus laitokselle oli yhteensä 5699,54 euroa, josta keulan törmäysvahingon osuus 4749,54 euroa ja aiemmin syntyneen takapuskurivaurion korjauskulut 950,00 euroa.

9 KEHITYSEHDOTUKSIA PROSESSIN TEHOSTAMISEKSI

Opinnäytetyöni tutkimustuloksia koostaessani huomasin muutamia käytännötason ongelmia, jotka hankaloittivat sekä omaa tutkimustyötäni että ajoneuvovaurioiden parissa työskentelevien ihmisten tehokasta työntekoa. Moni käytännön tason ongelmista johtuu ajoneuvovastaavien huimasta työtehtävien määrästä, osa järjestelmiin liittyvistä ongelmista ja osa ajoneuvojen päivittäisten käyttäjien huolimattomuudesta ja jopa laiskuudesta. Esimerkiksi vaurioilmoitusten täyden ohjeistamisella saatettaisiin saada kannustettua kuljettajia huolellisempaan lomakkeen täyttöön, mutta helpompi ratkaisu voisi olla lomakkeen yksinkertaistaminen monivalintaraksittamiseksi. Ajoneuvojen korjausprosessi on nykyisellään käyttäjien mielestä toimiva, mutta siihen liittyvää kustannusseurantaa on äärimmäisen hankala

toteuttaa, jolloin kustannustehokkuus tai sen parantaminen myös kärsii. Seuraavissa luvuissa olen pohtinut vauriokorjausprosessin tehostamiselle muutamia kehitysehdotuksia.

9.1 Pansen käytön tehostaminen ja järjestelmän parantaminen

Tutkimusta aloittaessani luulin tulevani olemaan tekemisissä ainoastaan sähköisen tutkimusmateriaalin parissa ja uskoin materiaalin saamisen olevan melko yksinkertaista, sillä tiesin Panse-järjestelmän olemassa olosta jo ennen tutkimusta. Panse-järjestelmä ei kuitenkaan toiminut odotetusti, sillä kaikki manuaalisesti tehdyt syötöt kustannusjärjestelmään ei näkynyt järjestelmästä haettavassa yhteenvedossa, vaan tulokset saattoivat poiketa kymmeniä tuhansia alkuperäisestä manuaalisesti lasketusta. Heinäaron mukaan tilanne on jokseenkin sietämätön, sillä sekä hän että Poliisihallituksen edustajat haluaisivat olla paremmin perillä todellisista kustannuksista vuosittain. Reaaliaikainen kulujen seuranta on lähes mahdotonta, kun järjestelmä ei päivitä lukemaa totuudenmukaisesti. Heinäaron mukaan Panse-järjestelmä olisi toimiessaan moitteettomasti loistava työkalu.

Jo vuonna 2014 julkaistussa Poliisihallituksen omassa tarkastuskertomuksessa todettiin ongelmia tarkasteltaessa valtakunnallisesti ajoneuvovaurioita ja niiden Panse-syöttöjä: ”*Pansen listalla on vain 124 vauriota, vaikka poliisilaitoksen tietojen mukaan vaurioiden määrä vuonna 2013 oli kuitenkin 217. [– –] Informaatio paranee edellyttäen, että Panse-sovellukseen tehdään asialliset ja riittävän laajat syötöt sekä saadaan vaurioilmoitukset ja niiden päätökset sähköiseen järjestelmään.*” (Poliisihallitus 2014b). Tarkastuskertomuksessa siis otettiin Poliisihallituksen toimesta kantaa siihen jo neljä vuotta sitten, onko Panse-järjestelmä nykyisellään riittävä.

Käytännön haasteita Panse-järjestelmän käytössä tulee vastaan, kun sinne syötettyjä tietoja haluttaisiin hyödyntää kulunseurannassa, seisontapäivien tarkastelussa tai vaikkapa tarkasteltaessa kaluston ikäkehityksen vaikutusta kulurakenteisiin. Heinäaro kertoo haastattelussa, että Panse-ohjelma hakee tiedot ja syöttää ne Jeeves-ohjelmaan, josta seuraa tiettyjä kankeuksia. Heinäaro kirjaa itse kulut eri kululajeihin, korjaamolle vientipäivät sekä ajoneuvon valmistuspäivät heti kun lasku tulee Heinäarolle asiatarvikkeeseen. Nämä edellä mainitut tiedot mahdollistaisivat kulujaottelun systemaattisen tarkkailun ja läpivientien vertailun eri korjaamojen kesken, samoin kuin kaikki kaluston käyttöasteeseen vaikuttavien asioiden seurannan, kuten esimerkiksi vaurioiden aiheuttamisen vaikutukset kuluina tai välilliset vaikutukset korjaamolla olopäivinä. Kulujen seuranta on hankalaa myös siksi, että kun ajoneuvo

poistuu Helsingin poliisilaitokselta ja se myydään pois, ajoneuvo häviää Panse-järjestelmästä kokonaan. Tämä johtaa siihen, että poistettujen autojen kulut eivät näy raportissa, kun haetaan esimerkiksi koko vuoden kuluja jälkeenpäin eikä ajoneuvon korjaamalla olopäiviä saa haettua enää millään. Heinäaron mukaan edellä mainittuja ominaisuuksia kehittämällä voitaisiin esimerkiksi vauriokorjauksien kirjauksiin lisätä niin sanottu ”huolimattomuustäppä” ja seurata sitä, kuinka iso osa kuluista syntyy kuljettajan ajotaidon puutteen, asenteen tai väsymyksen johdosta.

Tutkimukseni perusteella havaitsin, ettei Panse-ajoneuvotietosovellus sovellu kunnolla poliisiin ajoneuvovaurioiden tallentamiseen, sillä järjestelmä on perustettu lähinnä ajoneuvoista johtuvien kustannusten seurantaan. Pansen tallettamisongelmat hankaloittaa näin kokonaiskustannusten seurantaa, joka olisi tärkeää myös yhteistyökumppaneiden säännöllisessä kilpailuttamisessa. Olisikin tarpeen selvittää, saadaanko Panse- järjestelmää kehittämällä perustettua toimiva ja yhtenäinen kirjaamismenettely vai olisiko aiheellista ottaa käyttöön ajoneuvovaurioiden kirjaamista, seurantaa, käsittelyä ja raportointia varten täysin uusi koko poliisiorganisaation kattava sähköinen vaurioilmoitusjärjestelmä.

9.2 Vaurioiden tarkka kirjaus ja seuranta

Tutkimuksen suunnittelun myötä havaitsin ajoneuvovaurioiden parissa työskentelevien kiinnostuvan nimenomaisesti kokonaiskustannuksista, mutta myös vauriotyyppien kokonaiskuvasta. Vaurioita sattuu vuosittain, osittain myös kuljettajista riippumattomista syistä, mutta osa peltivaurioista johtuu silti puhtaasti huolimattomuudesta, väsymyksestä tai välinpitämättömyydestä ajoneuvoa kuljettaessa. Vaurioiden syntyyn johtaneista tekijöistä olisi mielekästä julkaista todenmukainen tilasto, mutta vauriotilanteet harvoin kirjataan reaaliajassa, totuudenmukaisesti tai sitten niitä ei pahimmassa tapauksessa kirjata lainkaan. Tarkemmalla ohjeistuksella ja huolellisemmalla kirjauksella ajoneuvovauriolomakkeista saataisiin kattavasti tietoa koko maan laajuisella tasolla ja tilastointi oli luotettavampaa vaurioihin johtaneiden tilanteiden osalta. Ajoneuvovauriotietojen heikko kokonaishallinta ja raportoinnin epäluotettavuus johtuu siis pääsääntöisesti puutteellisesta kirjauksesta. Kirjausten huolellisuudella voitaisiin tarkemmin tarkastella sitä, toistuuko jokin sama onnettomuuspaikka useammassa vaurioraportissa ja voitaisiinko kyseisen paikan liikenneolosuhteille tehdä ennalta estävästi jotain tilanteiden ennalta ehkäisemiseksi. Samalla voitaisiin vaikka tarkastella esimerkiksi vähentäisikö poliisilaitosten omien parkkihallien parempi valaistus siellä tapahtuvia peruutusvahinkoja.

Jo neljä vuotta sitten Poliisihallituksen vuonna 2014 sisäisen tarkastuksen yhteenvedossa on havaittu sama ongelma kirjauksen suhteen ja suositellaan selvittämään kokonaan uuden vaurioilmoitusjärjestelmän tarpeellisuutta: *”Sisäinen tarkastus suosittaa, että ajoneuvovaurioista Panse-sovellukseen tehtävät kirjaamiskäytännöt samoin kuin vaurioilmoitusten arkistointiin liittyvät prosessit tulee selkiyttää ja yhdenmukaistaa poliisin yksiköissä. Sisäinen tarkastus suosittaa lisäksi, että Poliisihallituksen resurssiyksikkö selvittää onko tarpeellista ottaa käyttöön ajoneuvovaurioiden kirjaamista, käsittelyä, seuranta, raportointia ja tilastointia varten kokonaan uusi poliisihallinnon kattava sähköinen vaurioilmoitusjärjestelmä esim. Sharepoint-sovelluksena vai voidaanko nykyisiä järjestelmiä (esim. Panse, Aspo tai Patja) kehittämällä saada perustettua yhtenäinen ja toimiva ajoneuvovaurioiden kirjaamismenettely.”* (Poliisihallitus 2014b.)

9.3 Purkuosien tehokas käyttö

Helsingin poliisilaitokselta lähtee vuositasolla aina muutama auto lunastukseen eli auton käyttöikä tai vauriot huomioiden ajoneuvoa ei kannata enää korjauttaa liikennekelpoiseksi. Tapauksissa, joissa ajoneuvo on suhteellisen uusi tai laitoksen käytöstä löytyy edelleen samaa korimallia olevia ajoneuvoja, otetaan ajoneuvon osat aina uusiokäyttöön. Tämä tarkoittaa sitä, että ehjänä säilyneitä helposti irrotettavia osia kuten lokasuojat, puskurit, sivupeilit tai vaikkapa ajovalot puretaan poistoon menevistä autoista ja varastoidaan. Purkuosien säilytys tapahtuu tällä hetkellä Pasilan poliisilaitoksen tiloissa, joskin pieni osa on jäänyt suoraan Incarin tiloihin, mikäli autoa on keretty purkamaan korjaamon päässä.

Helsingin poliisilaitos on ainoa laitos, jolla on oma purkuosavarasto olemassa. Kaikki varastossa olevat B-osat on käytettävissä koko maan laitosten kalustoon tarpeen tullen ja niillä säästetäänkin vuositasolla suuria summia, vaikka iso osa varastosta on edelleen käyttämättä. Purkuosataulukkoa ylläpitää Pasilan ajoneuvotoimiston väki, eikä se ole toistaiseksi Incarin tai muiden tahojen nähtävissä, vaikka välillä Incarille on lähetetty taulukko sen hetkisestä tilanteesta. Ajoneuvotoimiston väki päivittää purkuosataulukkoa aina sitä mukaa, kun sieltä on osia käytetty tai tullut jonkin ajoneuvopoistuman myötä lisää osia. Taulukon hintojen päivityksiä tehdään sitä mukaa, kun niitä erikseen pyytämällä korjaamon työnjohtajalta saadaan.

Haastattellessani Alaheinoa Incarin Pasilan toimitiloissa Alaheino kertoi, ettei heillä vauriokorjaamolla ollut kovin kattavaa kuvaa siitä, minkä verran tai minkälaisia purkuosia Pasilassa olisi käytettävissä vauriokorjauksiin. Sekä Alaheinin että Heinäaron yhteisiin intresseihin kuuluu saada virka-autojen vauriokorjaus suoritettua mahdollisimman säädyllisessä ajassa sekä kustannustehokkaasti, joten purkuosien tehokas käyttö palvelisi molempia osapuolia. Uudet varaosat ovat tietysti kalliimpia ja joitakin osia joudutaan pahimmillaan odottamaan päivistä viikkoihin. Osa purkuautojen osista ovat siinä kunnossa, että ne voitaisiin teippaamatta asentaa suoraan kolariautoihin. Alaheino toivoisikin jatkossa, että korjaamon käytettävissä olevat purkuosat olisivat sekä hänen että Heinäaron tiedossa paremmin, jotta niiden käyttöaste olisi optimaalinen korjausprosessissa. Tällä hetkellä purkuosia on kahdessa eri sijoituspisteessä, eikä kukaan ole täysin kirjoilla siitä, mitä osia laitokselta löytyy.

Mielestäni tehokkain keino purkuosien uusiokäyttöön olisi nykyisen olemassa olevan taulukon huolellisempi ylläpitäminen. Taulukko päivitetäisiin aina kun uusia purkuosia otetaan irti lunastusautoista ja taulukko olisi myös sähköisesti Alaheinin saatavilla ja muokattavissa. Samalla olisi tarkoituksenmukaista merkitä, onko osa teipattu valmiiksi tai vaatiiko se muuta pohjatyötä ennen seuraavaan ajoneuvoon asentamista. Aina tarpeen vaatiessa osat kuljetettaisiin poliisitalolta suoraan Incariin. Taulukon tehokas päivittäminen helpottaisi siis molempien työtä ja tekisi prosessista tehokkaampaa sekä pitäisi kustannussäästöjen silmällä pitämisestä helpompaa. Purkuosien käytöstä vauriokorjauksessa säästetään vuositasolla useita tuhansia euroja, jotka pitäisi kirjata jokaisesta vauriokustannuslaskusta ylös. Tämä vaatii myös tiivistä työssä jatkossakin Incarin kanssa ja vaivannäköä myös Incarin työnjohdolta, jotka töistä laskuttavat.

10 YHTEENVETO

Helsingin poliisilaitos on kokonaisuutena maamme suurin poliisilaitos ja poikkeaa toimintaympäristönsä, suuren henkilöstömääränsä sekä sisäisten strategioiden osalta merkittävästi muista poliisilaitoksista. Näin ollen tutkimuksen osalta oli myös mielekästä perehtyä ainoastaan Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvovaurion jo pelkästään työmäärän rajauksen vuoksi. Kattavampi tutkimus koko maan poliisiajoneuvojen vauriotilastoista olisi hyvinkin ajankohtainen, mutta rajallinen tutkimukseen varaamani aika ja tutkimuksen myötä huomattut puutteet tilastoinnissa vaikeuttavat työn perusteellista kokoamista nykyisellään. Jos vaurioista halutaan saada valtakunnallisesti kattavaa tietoa, toimintaan tulisi kohdistaa täsmennyksiä tai vauriokuvaa rajata huomattavasti todenmukaisen tiedon saamiseksi.

10.1 Tutkimustulosten arviointia ja johtopäätökset

Puutteellisesti täytettyjen ajoneuvovauriolomaketietojen perusteella ei voitu tehdä yksiselitteisiä päätelmiä siitä, mikä vauriotilanne on kussakin tilanteessa tosiasiallisesti ollut. Samoin myöskään kirjausten perusteella oli mahdotonta muodostaa tarkkaa kokonaiskuvaa vaurioihin johtaneista tilanteista, sillä niin monesta vaurioilmoituksesta puuttui täsmällinen tieto sen hetkisistä olosuhteista. Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvojen vauriokorjausprosessi on nykyisellään tehokas ja haastateltavien mielestä yhteistyö toimii korjaamon ja laitoksen välillä toimii erittäin hyvin. Kuitenkin pienet ongelmat Pansen käytössä hankaloittavat varsinkin Heinäaron työtä kulujen seurannassa ja kirjauksessa. Pansen-järjestelmä on toimiessaan oivallinen työkalu, mutta tutkimusta tehdessäni havaitsin, ettei järjestelmä toimi aivan moitteettomasti. Tämä osaltaan aiheutti ongelmia myös tutkimusmateriaalin keräämisessä.

Niin kauan kuin poliisin työ vaatii autolla ajamista, ei vaurioilta voida välttyä. Onnettomuudet voivat johtua kuljettajasta riippumattomista syistä, mutta myös ennakoimalla ja asennoitumalla liikennetilanteisiin oikealla tavalla. (Mansikkamäki 2015, 47). Kyse ei siis aina ole kuljettajan ajoneuvon käsittelytaidoista ja ennakkoinnin merkityksen korostamisella voi olla suurin rooli vaurioiden vähentämisessä. Kuljettaja ei myöskään välttämättä ole motivoitunut välttämään itse vaurion syntymistä, vaan pikemminkin sen seurauksia. Yhteiskäytössä olevan materiaalin, kuten tässä tapauksessa ajoneuvojen, käyttö ja kunnioitus on aina hieman haastavaa, kun käyttäjiä on useampia ja vastuuta kunnossapidosta pitäisi jakaa tasaisesti kaikkien kesken. Asennemuutoksia ei tapahdu hetkessä, mutta kunnollisella ohjeistuksella ja seurannalla voitaisiin saada parempia tuloksia aikaan.

10.2 Oman työskentelyn arviointia

Tutkimukseni tavoite muuttui vaihkeaa prosessin edetessä, sillä alkuperäinen suunnitelmani ja tutkimusongelmani muuttivat muotoaan kohdatessani joitakin vaikeuksia. Alkuperäinen tavoitteeni oli esitellä hyvinkin kattavasti Helsingin poliisilaitoksen ajoneuvovauriotilanteita, niistä johtuvia kustannuksia ja pohtia onnettomuuksiin johtaneita olosuhteita, mutta pian ymmärsin, että tarpeellisen tiedon hankkiminen olisi lähes mahdotonta. Puutteelliset vauriotiedot ja osan tiedoista puuttuminen pakottivat minut vaihtamaan hieman tutkimukseni suuntaa, mikä ei toisaalta ollut kovin odottamatonta. Lopulta olen kuitenkin tyytyväinen kohtaamistani esteistä tutkimustyöni aikana, sillä tarkoitus oli löytää juuri ajoneuvojen vauriokorjausprosessiin liittyvät hankaluudet ja pohtia niihin mahdollisia kehittämissuunnitelmia.

Tutkimusmenetelmän valinta oli mielestäni onnistunut. Kvalitatiivinen metodi ja nimenomaan haastattelu olivat mielestäni ainoa oikea tapa toteuttaa juuri tämä tutkimus. Haastateltavien määrää olisi ollut tarpeeton lisätä, sillä juuri haastattelemani pääajoneuvovastaava sekä sopimuskorjaamon korjaamopäällikkö olivat työni rajauksenkin vuoksi ainoat, joilta relevanttia tietoa asiassa oli mahdollisuus saada. Haastateltavani olivat myös ainoita Helsingin poliisilaitoksella, jotka työskentelevät päätoimisesti ajoneuvovaurioiden parissa.

Tutkimuksen ohessa havaitsin prosessissa kuitenkin joitain epäkohtia ja niiden tiimoilta syntyi ideoita niiden kehittämiseen. Osa kehittämisideoista on kuitenkin täysin teoreettisella tasolla ja esimerkiksi Panse-järjestelmän uudistamiseen oma osaamiseni ja tietoperustani ei nykyisellä tasollaan riitä. Jatkotutkimusehdotuksena voisikin olla perehtyä Panse-järjestelmään paremmin ja miettiä yhdessä järjestelmän säännöllisten käyttäjien sekä sen ylläpitäjien kanssa parannuskeinoja sen tehokkaampaan käyttöön.

Opinnäytetyön koostaminen oli erittäin työläs, mutta myös palkitseva kokonaisuus. Tietoisena tutkimusongelman muuttumisesta en ollut kovin ehdoton tutkimuslinjaani työstäessä ja se palkittiin lopussa. Kiinnostus ajoneuvoihin ja ammatillinen entisyyteni niiden vauriokorjauksen parissa ammattini parissa loivat minulle hyvän teoriapohjan työstää tutkimustani ja päästä valittuun aiheeseen hieman pintaa syvemmälle. Olen lopputuloksiin ja työn kokonaisuuteen erittäin tyytyväinen.

LÄHTEET

Anttila, Pirkko: Kvantitatiivisen analyysin perusteet. Ylemmän AMK-tutkinnon metodifoorumi, Virtuaaliammattikorkeakoulu, verkkajulkaisu.

<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojak-sot/0709019/1193463890749/1193464131489/1194289328583/1194289824724.html>,

Luettu 9.3.2018.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2008: Johdatus laadulliseen tutkimukseen, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

Haikka, Henna-Riikka & Honkanen, Alekski 2017: Hälytysajon haasteet ja ongelmat poliisinäkö-kulmasta, Opinnäytetyö, Poliisiammattikorkeakoulu, Tampere.

Hansel 2014: ”Poliisit pyörillä koko maassa”, verkkajulkaisu,

<https://www.hansel.fi/hansel/asiakkaamme-kertovat/poliisit-pyorilla-koko-maassa/>

Luettu 16.4.2018.

Helsingin poliisilaitos: Toimintaohje poliisiajoneuvojen huoltoon toimittamisesta ja noutamisesta, luettu Sinetistä 20.2.2018.

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2006: Tutkimushaastattelu - Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino Kustannus.

Kuusela, Vesa 2000: Tilastografiikan perusteet, Tilastokeskus oy & Oy Edita Ab, Helsinki.

Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista, 348/2007.

Laki julkisista puolustus- ja turvallisuushankinnoista, 1531/2011.

Luukkonen, Joonas & Pekkala, Kristiina 2017: Liikenteessä tapahtuneet kuolemaan johtaneet sairauskohtausonnettomuudet – Sisä-Suomen poliisilaitoksen toiminta-alue vuosien 2012-2016 välillä. Opinnäytetyö, Poliisiammattikorkeakoulu, Tampere.

Mansikkamäki, Suvi-Tuuli 2015: Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista, Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 116, Poliisiammattikorkeakoulu, Tampere.

Nyman, Heikki 2006: Poliisin hälytysajossa tapahtuneet vauriot vuosina 2003-2004, Poliisikoulu, Päätötyö.

Panse-ajoneuvotietojärjestelmä, järjestelmästä tulostetut ajoneuvojen vauriotiedot, 10.1.2018.

Poliisihallitus 2011a: Poliisin ajoneuvostrategia, Muistio 14/2011, 2020/2011/3577.

Poliisihallitus 2011b: Poliisiajoneuvon kuljettaminen ja hälytysajo. Ohje numero 2020/2011/2068.

Poliisihallitus 2013: Poliisiajoneuvojen hankinta, kunnossapito ja käyttö. Määräys numero 2020/2013/4301.

Poliisihallitus 2014a: Poliisin materiaalihallinto ja hankinnat, määräys numero POL-2014-4704.

Poliisihallitus 2014b: Poliisiajoneuvojen vahinkojen käsittelyprosessi ja puutteet ajoneuvokalustossa, tarkastuskertomus 7/2014, POL-2014-2606.

Poliisihallitus 2017: Ajoneuvovaurioiden käsittely poliisiyksiköissä, ohje numero POL-2016-10273.

Poliisihallitus 2018: Poliisiajoneuvojen hallinnointisovellus, määräys numero POL-2018-2783.

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna, 2006: KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto, verkkojulkaisu, Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3_1.html.
Luettu 9.3.2018.

Simpura, Jussi & Melkas, Esa 2013: Tilastot käyttöön- opas tilastojen maailmaan, Gaudeamus Helsinki University Press, HYY Yhtymä, Tallinna Raamatutrukikoja OÜ.

Tolvanen, Matti 2018: Tieliikenteen käsikirja, Edita.

Uusitalo, Hannu 2001: Tiede, tutkimus ja tutkielma: Johdatus tutkielman maailmaan, WS Bookwell Oy, Juva.