

POLIISIT KAIPAAVAT LISÄÄ KOULUTUSTA ALKOLUKOSTA

Kyselytutkimus Pirkanmaan poliiseille valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta

Alexi Hallikas

3/2017

Tiivistelmä

Tekijä Aleksi Hallikas	Tutkinto Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi Poliisit kaipaavat lisää koulutusta alkolukosta	Julkisuusaste Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi Juha Kallava/Erityisvalmiudet	Opinnäytetyön muoto Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämä tutkimuksellinen opinnäytetyö käsittelee poliisin toimintatapoja rattijuopumustapausten käsittelyssä ja valvottu ajo-oikeus -prosessin toimivuutta poliisin näkökulmasta. Kvantitatiivisen tutkimuksen aineisto kerättiin Pirkanmaan maakunnan alueella työskenteleviltä poliiseilta survey-tyyppisellä kyselyllä, joka toteutettiin käyttämällä webropol-sovellusta. Työssä käsitellään myös vuoden 2016 joulukuussa toteutettu lakiuudistusta, jolla selkeytettiin alkolukkoon liittyvää säädäntöä.</p> <p>Rattijuopumus lisää huomattavasti tienkäyttäjien onnettomuusriskiä liikenteessä. Kuljettajan veren alkoholipitoisuuden noustessa 0,8 promilleen nousee onnettomuusriski noin kolminkertaiseksi. Vastaavasti alkoholipitoisuuden noustessa 1,5 promilleen on onnettomuusriski jo noin 22-kertainen, ja onnettomuudet yleensä seurauksiltaan vakavampia. Suomessa rattijuopumukseen syyllistyneistä noin 30 % uusii tekonsa, mutta alkolukon käyttäjistä vastaava osuus on vain noin kuusi prosenttia. Pyrkimällä yleistämään alkolukon käyttöä voidaan siis pienentää alkoholin vaikutuksen alaisuudessa ajavien kuljettajien määrää, ja näin pienentää yleistä onnettomuusriskiä liikenteessä.</p> <p>Opinnäytetyön kyselyn perusteella tutkinnassa ja liikennesektorilla työskentelevät hallitsevat aiheen lainsäädännön parhaiten ja he myös pyrkivät aktiivisesti kertomaan asiakkaille alkolukosta. Liikennesektorilla myös tehdään mahdollisuuksien mukaan paljon suppeita esitutkintoja, mikä osaltaan keventää tutkinnan työtaakkaa. Kenttäryhmissä työskentelevät arvioivat hallitsevansa lainsäädännön heikommin kuin muut, eivätkä he käytä suppeaa esitutkintaa niin paljon, kuin olisi mahdollista.</p> <p>Kaikki ryhmät kokevat tarvitsevansa lisää koulutusta alkolukosta ja valvottu ajo-oikeudesta. Erityisesti kenttäryhmien koulutuksella voitaisiin lisätä suppean esitutkinnan käyttöä, ja parantaa asiakkaiden alkolukosta saaman tiedon laatua. Poliiseilta myös puuttuu edelleen selkeä ja kattava ohjeistus siitä, miten alkolukosta tulisi kertoa asiakkaalle.</p>		
Sivumäärä 34 + 7 liitesivua	Tarkastuskuukausi ja vuosi maaliskuu 2017	Opinnäytetyökoodi (OPS) AMK2014ONT
Avainsanat Rattijuopumus, alkoholi, alkolukko, alkolukkoajokortti, poliisi, alkolukkolaki		

Sisällys

1	JOHDANTO.....	2
2	YLEISTÄ RATTIJUOPUMUKSESTA JA ALKOLUKOSTA	3
2.1	Alkolukko	4
3	SÄÄDÖSPERUSTA	6
3.1	Lainsäädännön pääkohdat vuonna 2016.....	6
3.2	Lakimuutos ja tavoitteet	9
3.3	Poliisihallituksen ohjeistus	11
4	RATTIJUOPUMUSTAPAUSTEN TUTKINTA PIRKANMAAN POLIISISSA	12
4.1	Suppea esitutkinta ja kuulustelu	13
4.2	Hallinnollinen valvonta	14
5	AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET	16
5.1	Trafi	16
5.2	Opinnäytetyöt	17
6	TUTKIMUS JA SEN TOTEUTTAMINEN	18
7	TUTKIMUSTULOKSET	21
7.1	Yleistä vastauksista	21
7.2	Eri vastaajaryhmien vertailu.....	24
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	32
	LÄHTEET.....	34
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tässä tutkimuksellisessa opinnäytetyössä selvitettiin poliisin toimintatapoja rattijuopumustapausten käsittelyssä ja valvottu ajo-oikeus -prosessin toimivuutta poliisin näkökulmasta. Erityisesti keskityttiin selvittämään, miten poliisit suhtautuvat valvottuun ajo-oikeuteen ja alkolukkoon. Tutkimuskysymyksiä oli neljä:

- 1) *Kuinka hyvin henkilöstö hallitsee valvottuun ajo-oikeuteen liittyvän lainsäädännön?*
- 2) *Onko henkilöstöryhmien välillä eroavaisuuksia tiedoissa ja taidoissa?*
- 3) *Kenelle kertyy eniten rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluja, ja kuka kertoo valvotusta ajo-oikeudesta ja kuinka kattavasti?*
- 4) *Kuinka prosessi henkilöstön mielestä toimii ja miten sitä voitaisiin parantaa?*

Päihtynyt kuljettaja on ollut osallisena noin joka viidennessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa viime vuosina. Kuljettajan veren alkoholipitoisuuden noustessa 0,8 promilleen nousee onnettomuusriski noin kolminkertaiseksi. Vastaavasti alkoholipitoisuuden noustessa 1,5 promilleen on onnettomuusriski jo noin 22-kertainen ja onnettomuudet yleensä seurauksiltaan vakavampia (ETSC 2012, 10). Yleisesti noin kolmasosa rattijuopumukseen syyllistyneistä uusii tekonsa, mutta alkolukkoa käyttävistä tai joskus käyttäneistä uusijoiden osuus on vain noin kuusi prosenttia. (Löytty & Vehmas 2013, 26; Impinen 2011, 47)

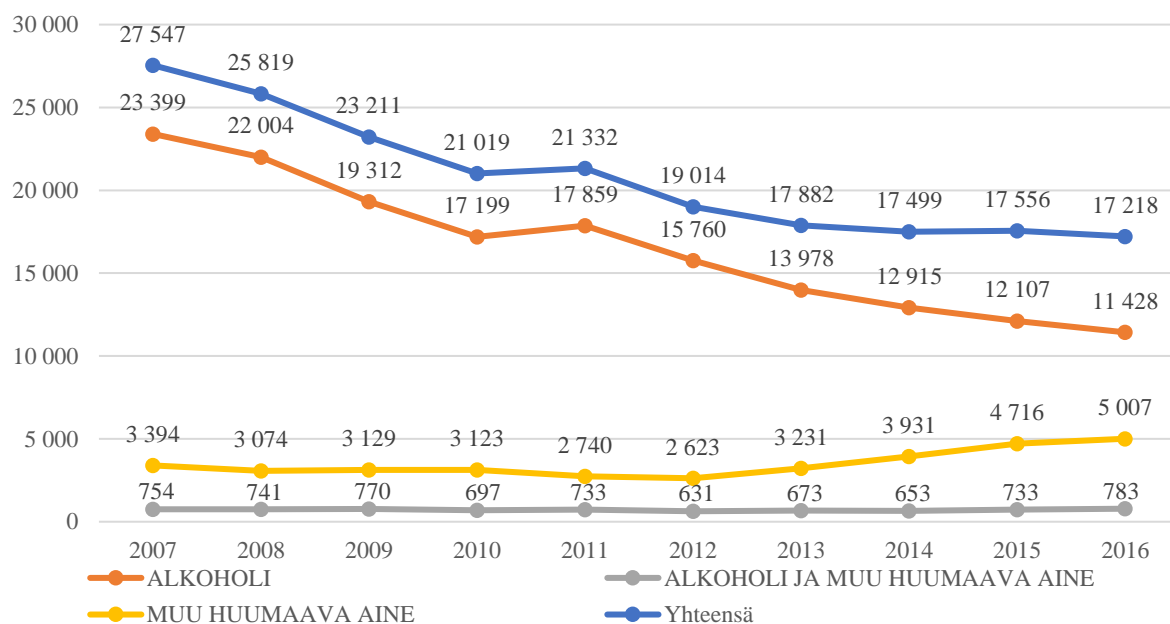
Valvottua ajo-oikeutta ja alkolukkoa on tutkittu aikaisemmin ainakin Liikenteen turvallisuusviraston eli Trafin ja Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen eli THL:n teettämässä tutkimuksissa sekä joissakin opinnäytetöissä. Tutkimusten perusteella viranomaisten kannattaa panostaa siihen, että mahdollisimman moni rattijuopumukseen syyllistyneistä ottaisi käyttöönsä alkolukon. Tällä saataisiin laskettua alkoholia nauttineiden kuljettajien määrää liikenteessä, ja näin laskettua yleistä onnettomuusriskiä. Tämän opinnäytetyön tulosten perusteella on mahdollista suunnitella ja kohdentaa koulutusta tarvittaessa tietyille poliisiryhmälle. Aikaisemmissa tutkimuksissa ei ole kerätty tietoa yksittäisiltä poliiseilta, vaan ainoastaan organisaation korkeammilta tasoilta.

Tutkimus kohdennettiin Sisä-Suomen poliisilaitoksen Pirkanmaan alueella työskenteleville poliiseille, jotka ovat tekemisissä rattijuopumuksesta epäiltyjen henkilöiden kanssa. Tutkimuksella selvitettiin eri tehtävissä ja kenttäjohtoalueilla työskentelevien poliisien tietotasoa, asenteita ja mielipiteitä prosessin kehittämiseksi. Lisäksi työssä käydään läpi vuoden 2016 joulukuussa voimaan tullut alkolukkoa koskeva lakiuudistus.

2 YLEISTÄ RATTIJUOPUMUKSESTA JA ALKOLUKOSTA

Suomen rikoslain 23 luvun 3§:n (19.12.1889/39) mukaisesti henkilö syyllistyy rattijuopumukseen kuljettaessaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa veren alkoholipitoisuuden ollessa ajon aikana tai välittömästi sen jälkeen yli 0,5 promillea. Alkoholipitoisuus voidaan todeta myös hengitysilmasta, jolloin rangaistavuuden rajana on 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmää. Rattijuopumukseen voi syyllistyä myös käyttämällä huumausaineita tai huumaavia lääkkeitä. Törkeän rattijuopumuksesta tekee vähintään 1,2 promillen veren alkoholipitoisuus, huumausaineiden käyttö tai ajokyvyn tuntuva heikentyminen. Törkeässä rattijuopumuksessa on lisäksi vaatimuksena, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle (RL 23:4§).

Vuonna 2016 poliisin tietoon tuli yhteensä 17 218 rattijuopumusrikosta. Kuviossa 1 on eriteltynä kyseiset rikokset päihdeluokittain. Rattijuopumuksista vuonna 2016 enää vain 66 % oli ainoastaan alkoholin käyttöön perustuvia, kun vuonna 2007 vain alkoholin käyttöön perustui vielä 85 % poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista. Syitä kehitykseen ei ole tarkkaan tutkittu, mutta yhtenä tekijänä voi olla esimerkiksi huumausaineiden saatavuuden helpottuminen. Alkoholin kulutus Suomessa kyseisellä ajanjaksolla on pysynyt suunnilleen ennallaan ja poliisin rattijuopumusvalvontaan käyttämä työaika on jopa lisääntynyt. Nämä tekijät eivät siis selitä rattijuopumusten, eivätkä varsinkaan vain alkoholin käyttöön perustuvien rattijuopumusten laskua. (PolStat 2017; Löytty 2015, 82-83.)



Kuvio 1. Poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä (kpl) vuosina 2007-2016. Eriteltynä alkoholi, huumaava aine sekä alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttö. Lähde: PolStat.

Ajokorttilain 66§:n (29.4.2011/386) mukaan rattijuopumukseen syylistynyt kuljettaja määrätään vähintään yhden kuukauden mittaiseen ajokielloon. Törkeässä rattijuopumuksessa ajokiellon pituus on vähintään kolme kuukautta. Toistuvista rattijuopumuksista ajokiellon minimipituus kasvaa normaalimuotoisessa teossa kuuteen kuukauteen, ja törkeissä rattijuopumuksissa yhteen vuoteen. Toistuvissa rikkomuksissa otetaan huomioon viimeisen viiden vuoden sisällä todetut teot. Kaikkien ajokieltojen enimmäiskesto on aina viisi vuotta.

Jos henkilön rattijuopumus perustuu ainoastaan alkoholin käyttöön, voi henkilö ajokiellon sijasta pyytää valvottua ajo-oikeutta. Päätöksen valvotusta ajo-oikeudesta tekee käräjäoikeus. Tällöin henkilön ajokielto on ehdollinen, ja ajo-oikeutta valvotaan ajoneuvon asennettavan alkolukon avulla. Jos henkilö rikkoo valvotun ajo-oikeuden sääntöjä, astuu ehdollinen ajokielto voimaan. Valvotun ajokiellon koeaika eli kesto on minimissään vuosi ja maksimissaan kolme vuotta. (Ajokorttilaki 67§.)

2.1 Alkolukko

Alkolukko on ajoneuvon asennettava laite, joka mittaa kuljettajan hengitysilma-alkoholipitoisuuden. Laite estää ajoneuvon käynnistämisen, jos kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuus on yli 0,10 mg/l (~ 0,23 promillea). Ensimmäisen estetyt käynnistyksen jälkeen laite antaa puhaltaa uudelleen viiden minuutin kuluttua ensimmäisestä puhalluksesta. Jos toinenkin puhallus ylittää sallitun raja-arvon, voidaan käynnistämistä yrittää jälleen 15 minuutin välein, kunnes alkoholipitoisuus on sallituissa rajoissa. Nimensä mukaisesti alkolukko estää ajoneuvon käynnistämisen ja ajon vain alkoholin osalta, mutta ei estä ajamista huumausaineiden tai lääkkeiden vaikutuksen alaisena. Kuvassa 1 on esimerkki autoon asennettavasta alkolukosta. (Poliisihallitus 2013.)



Kuva 1. Esimerkki autoon asennettavasta alkolukosta. (kuva: Draeger 2016.)

Alkolukko vaatii kuljettajalta satunnaisia puhalluksia myös ajon aikana. Turvallisuussyistä alkolukko ei sammuta auton moottoria, koska moottorin äkillinen sammuminen voisi johtaa liikenneonnettomuuksiin. Jos kuljettaja ei puhalla kolmen minuutin kuluessa puhalluksen vaatimisesta, tai jos kuljettaja puhaltaa yli sallitun raja-arvon, alkaa auton äänimerkki soida ja hätävilkut kytkeytyvät päälle. (Poliisihallitus 2013.)

Alkolukko voidaan asentaa henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autoon sekä traktoriin, mutta ei mihinkään muuhun moottoriajoneuvoon kuten esimerkiksi mopoautoon tai moottoripyörään. Asennuksen hoitaa aina laitevalmistajan valtuuttama asennusliike. Laitteiden asennus- ja huoltopaikoista pitää listaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafif. Ajoneuvo on aina muutokatsastettava laitteen asennuksen ja poistamisen jälkeen, ellei kyseessä ole laitteen vapaaehtoinen käyttö. (Liikenneturva 2016.)

Alkolukko tallentaa laitteen kovalevyllä käyttötiedot jokaisesta puhalluksesta ja mahdollisista väärinkäytöksistä. Ennen vuoden 2016 joulukuussa tehtyä lakiuudistusta käyttötiedot täytyi käydä purkamassa valtuutetussa huoltoliikkeessä 60 päivän välein. Alkolukko esti ennen auton käynnistämisen, jos huoltoa ei suoritettu viikon sisään 60 päivän määräajan päättymisestä. Uudistuneessa lainsäädännössä käyttötietojen purkuvelvoitetta ei enää ole. (Poliisihallitus 2013.)

Hallituksen esityksen mukaan tammikuun 2015 lopussa Suomessa oli voimassa noin 820 alkolukkoajokorttia. Kortteja on myönnetty vuodesta 2010 eteenpäin noin 500 kappaletta vuodessa. Keskimääräisesti valvottu ajo-oikeus kestää noin 17 kuukautta, ja noin 20 prosenttia valvotuista ajo-oikeuksista kestää yli kaksi vuotta. Alkolukkoajokortin hakijoista noin 80 prosenttia on miehiä. (HE 68/2016.)

Naisten osuus rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on ollut jo pitkään kasvussa. Vuonna 2012 noin 12 prosenttia rattijuopumuksesta epäillyistä oli naisia, kun se vielä vuonna 1989 oli vain kuusi prosenttia (Löytty & Vehmas 2013, 80). Alkolukkoajokortin hakijoista 20 prosenttia on kuitenkin naisia. Rattijuopumukseen syyllistyneet naiset ovat näin ollen siis hieman halukkaampia hankkimaan alkolukkoajokortin, kuin samaan syyllistyneet miehet.

3 SÄÄDÖSPERUSTA

Tässä kappaleessa tarkastellaan valvotun ajo-oikeuden ja alkolukon taustalla olevia säädöksiä. Kappaleessa käsitellään lainsäädännön olennaisimpia kohtia, lakiuudistuksen sisältöä sekä poliisihallituksen ohjetta valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta.

Alkolukolla valvottu ajo-oikeus mahdollistettiin Suomessa ensimmäisen kerran lainsäädännöllisesti vuonna 2008 julkaisemalla laki alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta (26.6.2008/439). Vuoteen 2016 mennessä sääntelyä oli jo neljässä eri lakikokonaisuudessa: alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetussa laissa (10.12.2010/1109), alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa laissa, alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetussa laissa (10.12.2010/1110) sekä ajokorttilaissa. Edellä mainittujen lain tasoisten säädösten lisäksi alkolukkojen käyttöä säänneltiin alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (474/2008) ja alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (405/2011). (HE 68/2016.)

Lainsäädäntö uudistui jälleen 30.12.2016 niin, että eri laeissa aikaisemmin olleet pykälät koottiin yhdeksi alkolukolaiksi (25.8.2016/730). Lisäksi osa vanhojen lakien sisällöstä siirrettiin ajokorttilakiin, josta jo ennestään löytyy alkolukolla valvottua ajo-oikeutta koskevaa sääntelyä. Myös vanhojen lakien varsinaiseen sisältöön tuli pieniä muutoksia. Lainsäädäntöä rasittava tulkinnanvaraisuus ja sen puutteellisuudet ovat olleet suurin syy alkolukkolainsäädännön uudistamiseen. Uudistuksella pyritään myös saattamaan alkolukkoja koskeva lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi sekä parantamaan henkilötietojen suojaa. Tärkeimpänä pyrkimyksenä on kuitenkin ollut alkolukko-ohjelman hinnan laskeminen, ja sitä kautta alkolukkojen käytön lisääminen ajokiellon vaihtoehdona. (HE 68/2016.)

3.1 Lainsäädännön pääkohdat vuonna 2016

Ajokorttilain 70§:n 1 momentin 1 kohdan mukaan rattijuopumuksesta epäilty määrätään poliisin toimesta pääsääntöisesti väliaikaiseen ajokieltoon. Poliisimies voi ottaa ajokortin tai kuljettajantutkintotodistuksen haltuunsa ja määrätä ajo-oikeuden haltijan väliaikaiseen ajokieltoon, jos poliisilla on todennäköisiä syitä epäillä henkilön syyllistyneen alkoholista johtuvaan rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Huume- ja lääkeaineiden kohdalla kynnyks on matalampi; väliaikaisen ajokiellon perusteeksi riittää syytä epäillä

kynnyksen ylittyminen. Käytännössä poliisimies määrää henkilön väliaikaiseen ajokieltoon aina, kun:

- 1) Tarkkuusalkometrin tulos ylittää rattijuopumuksen rajan
- 2) Seulonta-alkometrin tulos on ylittänyt rattijuopumuksen rajan ja henkilö viedään verikokeisiin
- 3) Drugwipe-testi osoittaa positiivista jonkin huumeen kohdalla ja henkilö viedään verikokeisiin.

Pääsääntöisesti poliisimiehen määräämä väliaikainen ajokielto jatkuu, kunnes käräjäoikeus tekee päätöksen ajokiellosta. Jos rattijuopumus ja väliaikainen ajokielto johtuvat huumausaineiden käytöstä, on poliisin kuitenkin viipymättä päätettävä, pidetäänkö väliaikainen ajokielto voimassa (Ajokorttilaki 72§).

Lain alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 2§:n mukaan poliisin tulee rattijuopumusrikoksen esitutkinnassa kertoa epäillylle valvotun ajo-oikeuden sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista, sekä ilmoittaa hänelle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen. Poliisihallituksen antamaa ohjeistusta siitä, miten poliisin tulee ilmoittaa epäillylle mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen, käsitellään tarkemmin kappaleessa 3.3.

Rattijuopumuksesta epäillyn ja näin ollen väliaikaiseen ajokieltoon määrätyn pyynnöstä poliisin on määrättävä valvottu ajo-oikeus jo ennen tuomioistuimen päätöstä ajokiellosta, jos valvotun ajo-oikeuden edellytykset täyttyvät (Ajokorttilaki 67a§). Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden voi alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta annetun lain 2§:n mukaan pyytää alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistynyt tai siitä epäilty Suomessa vakituisesti asuva henkilö, jota ei ole mistään muusta syystä määrätty ajokieltoon. Alkolukon käyttöä koskeva vaatimus ilmenee ajokorttiin merkitystä kansallisesta erityisehdosta 111.

Poliisin tulee saattaa esitutkinnassa tekemänsä päätös valvotusta ajo-oikeudesta tuomioistuimen tietoon. Koko prosessin toimivuuden kannalta on erittäin tärkeää, että alkolukko otettaisiin käyttöön jo esitutinnan aikana. Tämän tarkoituksena on nopeuttaa rattijuopumukseen syyllistyneen paluuta normaaliin elämään. Laite määrätään vasta käräjäoikeuden käsittelyssä todella harvoin, koska henkilö on väliaikaisessa ajokiellossa tuomioistuinkäsittelyyn saakka, ja väliaikaisen ajokiellon pituus otetaan huomioon tuomioistuimen ajokieltopäätöksessä. Tuomioistuimen käsittelyaikojen ollessa nykyään

huomattavan pitkiä, on normaali ajokielto rattijuopumuksesta jo ohi käsittelyn alkaessa, jolloin motivaatiota valvottuun ajo-oikeuteen ei todennäköisesti enää ole. Tuomioistuimien käsittelyajat rattijuopumusasioissa voivat vaihdella muutamasta viikosta jopa yli kuuteen kuukauteen. (HE 68/2016.)

Valvotun ajo-oikeuden ehtojen täytyessä käräjäoikeus määrää ajokiellon ehdollisena. Ehdollisessa ajokiellossa oikeus määrää aina myös koeajan, jonka pituus on vähintään vuosi ja enintään kolme vuotta. Koeaika alkaa käräjäoikeiden päätöksen antamisesta ja päättyy päätöksessä määrättyinä päivinä. Ehdollinen ajokielto voidaan määrätä täytäntöön pantavaksi ja valvottu ajo-oikeus peruuttaa, jos valvottava peruuttaa valvontaa koskevan pyyntönsä koeaikana tai rikkoo valvonnan sääntöjä ilman hyväksyttävää syytä. Rikkomuksia ovat esimerkiksi muun, kuin alkolukolla varustetun ajoneuvon kuljettaminen tai alkolukon toimintakykyyn vaikuttaminen alkolukkolain 7§:n 3 momentin vastaisesti. Valvottu ajo-oikeus peruutetaan myös, jos kuljettaja syyllistyy koeaikana törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. (Ajokorttilaki 67-69§.)

Poistuvana säädöksenä ajokorttilain 67§:n mukaisesti ajokielto voitiin ennen määrätä henkilölle ehdollisena myös ilman alkolukkoa. Näin voitiin menetellä, jos ajo-oikeus oli tuomitulle ammatin takia välttämätön tai jos siihen oli jokin muu erityisen painava syy. Teosta ei myöskään saanut olla aiheutunut vaaraa toisten turvallisuudelle.

Valvotun ajo-oikeuden aikana käytettävät ajoneuvot on varustettava alkolukon hyväksymisestä liikenteeseen annetun lain 1§:ssä tarkoitetulla alkolukolla. Vanhassa lainsäädännössä valvottavalla oli ajo-oikeus vain ajoneuvoliikennerekisteriin merkittyihin ja poliisille ilmoitettuihin ajoneuvoihin.

Lain alkolukon käytöstä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa 1§:n mukaan lähes kaikissa järjestetyissä koulukuljetuksissa käytettävissä ajoneuvoissa on oltava alkolukko. Alkolukko on oltava, jos kuljetuksen järjestäjänä on kunta, kuntayhtymä, koulu tai laitos ja kuljetukseen saadaan kunnan tai valtion tukea. Vaatimus koskee päivähoitokuljetuksia sekä kuljetettaessa oppilaita esiopetukseen, perusopetukseen, lisäopetukseen tai toisen asteen opetukseen.

Suomessa huomionarvoista on, että valvottua ajo-oikeutta voi pyytää koskemaan vain tiettyä ajo-oikeus luokkaa esimerkiksi niin, että C-luokan ajo-oikeus pysyy ehdollisena voimassa

ilman B-luokan ajo-oikeutta. Tällöin ajokortti on kuitenkin voimassa vain Suomessa. Ajokortissa tätä osoittava erityisehto on koodi 114. (Ajokorttilaki 68a§.)

Esimerkkinä voidaan mainita tilanne, jossa ammatikseen bussia ajava henkilö jää kiinni rattijuopumuksesta. Jos henkilö haluaa, voi hän pyytää valvottua ajo-oikeutta koskemaan vain D-luokan ajo-oikeuttaan. Tällöin henkilö voi mennä töihin esimerkiksi polkupyörällä, ja ajaa työkseen alkolukollista bussia. Kuten yllä mainittiin, on kaikissa koulukuljetuksissa käytettävissä ajoneuvoissa oltava joka tapauksessa alkolukko, jolloin työntekijälle ei aiheudu alkolukkoajokortista merkittäviä lisäkustannuksia ja hän voi jatkaa työntekoaan normaalisti.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään vain alkolukolla valvottua ajo-oikeutta, mutta alkolukko voidaan määrätä henkilölle myös terveystieteiden perusteella. Tällöin ajokorttiin merkitään erityisehto 113.

3.2 Lakimuutos ja tavoitteet

Lakiuudistuksen yhteydessä henkilön alkolukon pyyntöoikeus ja käräjäoikeuden alkolukon määräämisvelvollisuus on sijoitettu ajokorttilakiin, josta löytyi jo ennestään valvottua ajo-oikeutta koskevaa sääntelyä. Pyyntöoikeuden sisältöön ei lakiuudistuksessa tehty muutoksia. Samaan pykälään on lisätty myös samassa sanamuodossa vanhan lain alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta 2§:n poliisin ilmoitusvelvollisuus mahdollisuudesta valvottuun ajo-oikeuteen. (Ajokorttilaki 67a§.)

Kuten aikaisemmin todettiin, on käräjäoikeuden ollut aikaisemmin mahdollista määrätä rattijuopumukseen syyllistyneelle henkilölle ajokielto ehdollisena, vaikka tämä ei ottaisiakaan alkolukkoa. Lakiuudistuksessa ajokorttilain 67§ muotoiltiin uudelleen niin, että jatkossa alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö ei enää voi saada ajokieltoa ehdollisena, jos hän ei ota käyttöönsä alkolukkoa. Muutoksella pyritään lisäämään alkolukkojen käyttöä.

Uudessa laissa ei enää ole velvoitetta asentaa alkolukkoa henkilön käyttämiin ja ilmoittamiin ajoneuvoihin, vaan ainoa lain asettama edellytys on, että valvotussa ajo-oikeudessa olevalla henkilöllä on ajossa olevassa ajoneuvossa standardin mukainen alkolukko. Tämä

mahdollistaa alkolukko-ohjelman suorittamisen esimerkiksi vuokra- tai laina-autolla. (HE 68/2016.)

Toinen suuri muutos on, että Alkolukon käyttötietoja ei enää tarvitse käydä purkamassa 60 päivän välein. Alkolukko on kuitenkin kalibroitava Trafim hyväksymässä määrääjässä, ja todistus kalibroinnista on pidettävä ajossa mukana, samoin kuin todistus sen asentamisesta (Alkolukkolaki 7§). Jatkossa valvotun ajo-oikeuden valvonta on tarkoitus suorittaa alkolukkolaitteen teknisillä ominaisuuksilla ja poliisin liikennevalvonnalla, kun aikaisemmin valvonta on osaksi perustunut käyttäjätietojen ja niissä ilmenneiden väärinkäytösten varaan. (HE 68/2016.)

Uudessa alkolukkolaisissa alkolukko tulee asentaa ajoneuvoon niin, että se on aina ajoneuvoa kuljettaessa toimintakykyinen. Alkolukkoon ei enää saa omatoimisesti asentaa siihen kuulumattomia kytkimiä tai laitteita, ja tällainen toiminta on kriminalisoitu alkolukkolaisissa (Alkolukkolaki 14§). Esimerkiksi koululais- ja päivähoitokuljetuksissa on alkolukkoihin aiemmin saatettu asentaa päälle-pois kytkimiä. Muutoin koulukuljetuksia koskeva lakisisältö on uudistuksessa pysynyt ennallaan, mutta siirretty erillisestä omasta laistaan uuteen alkolukkolakiin (Alkolukkolaki 10§). (HE 68/2016.)

Myös uudessa lainsäädännössä valvottava voi edelleen halutessaan jättää alkolukon ajoneuvoonsa valvotun ajo-oikeuden päätyttyä. Ajoneuvoa ei kuitenkaan tarvitse tällöin enää muutoskatsastaa, kuten ennen. Laite voidaan tällöin myös ohjelmoida toimimaan eri tavalla, jolloin esimerkiksi ajon aikaisia puhalluksia ei vaadita.

Vastaisuudessa kaikki Suomen markkinoilla olevat alkolukkomalit täytyy hyväksyttää Liikenteen turvallisuusvirastolla. Käytännössä alkolukkojen tulee täyttää niitä koskevat eurooppalaiset standardit SFS-EN 50436-1 tai SFS-EN 50436-2, sekä ajoneuvolain (1090/2002) ja sen nojalla annettujen säännösten tekniset vaatimukset (Alkolukkolaki 3§). Kaikki mallien hyväksynät ovat jatkossa voimassa toistaiseksi, ja tarpeen niin vaatiessa mallin hyväksyntä on mahdollista peruuttaa välittömästi, mikä helpottaa viranomaisten työtä. (HE 68/2016.)

3.3 Poliisihallituksen ohjeistus

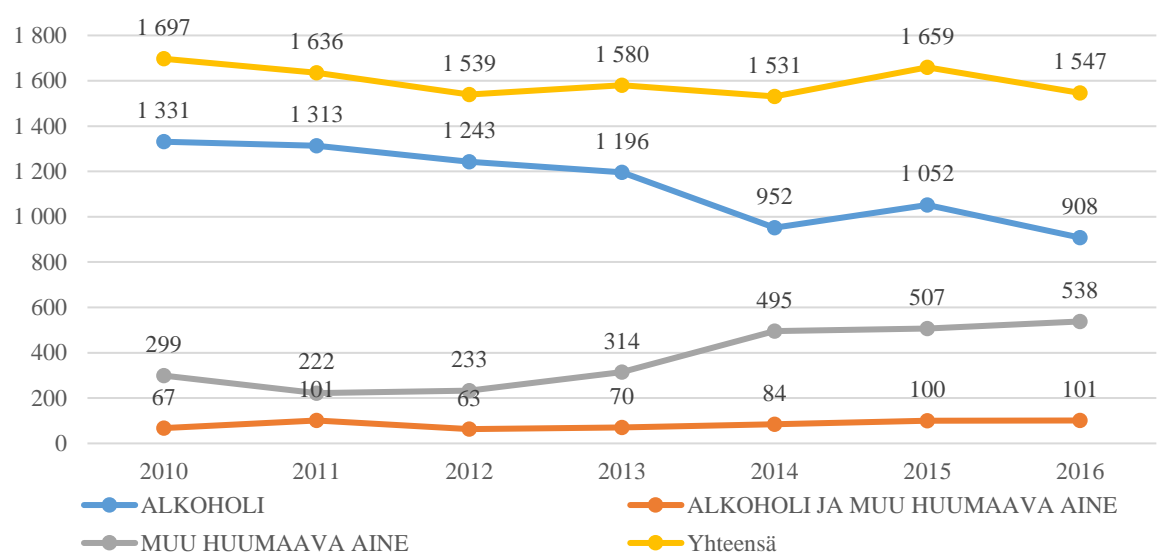
Tätä opinnäytetyötä tehdessä poliiseja on ohjeistettu alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta Poliisihallituksen ohjeella 2020/2012/4796. Ohje on voimassa 21.5.2018 asti, mutta uudistuneen lainsäädännön myötä poliisihallitus todennäköisesti julkaisee uuden ohjeen lähiaikoina.

Ohjeen mukaan poliisin on esitutkinnan aikana aktiivisesti tiedotettava alkolukkomahdollisuudesta ajokieltoon määräämisen sijasta. Tarkemmin sitä, mitä aktiivinen tiedottaminen käytännössä tarkoittaa, ei ohjeessa ole selvennetty. Todellisuudessa jokainen poliisi siis hoitaa asian omalla parhaaksi katsomallaan tavalla. Ohjeen mukaan epäillylle pitää kertoa sekä suullisesti että kirjallisesti valvonnan sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista. Kirjallinen osuus tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, että epäillylle annetaan liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite. Suullinen osuus on jokaisen poliisin itse päätettävissä.

4 RATTIJUOPUMUSTAPAUSTEN TUTKINTA PIRKANMAAN POLIISISSA

Sisä-Suomen poliisilaitos jakaantuu Pirkanmaan maakunnan alueella kolmeen kenttäjohtoalueeseen, joita ovat Tampere, Länsi-Pirkanmaa sekä Itä-Pirkanmaa. Jokaisella alueella on oma kenttäjohtajansa. Pirkanmaan alueella työskentelee poliiseja kentällä noin 200 henkilöä, liikennesektorilla noin 60 henkilöä ja perustutkinnassa noin 150 henkilöä. Alueella ei ole tarkkaa ohjeistusta siitä, kuinka rattijuopumus tapauksissa tulisi menetellä, vaan eri alueilla ja alueiden sisällä eri ryhmissäkin on erilaisia toimintatapoja.

Kuviossa 2 on päihdeluokittain eriteltyä Pirkanmaan poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä vuosina 2010–2016. Pirkanmaan rattijuopumusrikokset noudattelevat valtakunnallista kehityskulkua, jossa vain alkoholin käyttöön perustuvat rattijuopumukset ovat vähentyneet huomattavasti, kun taas huumausaineiden käyttöön perustuvien rattijuopumusten määrä on kasvanut tuntuvasti. Vuonna 2010 vain alkoholin käyttöön perustui 78 % (valtakunnallisesti 85 %) kaikista Pirkanmaan poliisin tietoon tulleista rattijuopumuksista, saman osuuden ollessa vuonna 2016 enää 59 % (valtakunnallisesti 66 %). Kaikissa poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusten määrässä Pirkanmaa eroaa valtakunnallisesta trendistä. Vuodesta 2010 vuoteen 2016 koko valtakunnan tasolla rattijuopumusten määrä on vähentynyt 18 %, kun Pirkanmaalla vastaava vähennys on vain 9 %.



Kuvio 2. Pirkanmaan poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukumäärä (kpl) vuosina 2010–2016. Eriteltyä alkoholi, huumaava aine sekä alkoholin ja huumaavan aineen yhteiskäyttö. Lähde: PolStat.

Kaikille rattijuopumuksesta epäillyille tehdään alussa samat toimenpiteet. Jos asiakkaan puhallus poliisin seulonta-alkometriin ylittää rangaistavuuden rajan, otetaan henkilö kiinni poliisilain perusteella. Henkilö pyritään pääsääntöisesti viemään lähimmälle poliisiasemalle tarkkuusalkometriin. Jos henkilö ei pysty antamaan tarkkuusalkometriin kunnan puhallusta, hänet viedään verikokeisiin. Näin toimitaan myös, jos epäillään sekakäyttöä, tai jos tapauksessa on jälkinauttimisväite tai vaara siitä. Tarkkuusalkometrin tuloksen ylittäessä rangaistavuuden rajan otetaan henkilön ajokortti poliisin haltuun ja henkilö määrätään väliaikaiseen ajokieltoon. Samoin menetellään, jos tarkkuusalkometriä ei voida käyttää, vaan henkilö joudutaan viemään verikokeisiin.

Prosessin jatko riippuu monesta tekijästä. Partiot tekevät pääsääntöisesti itsenäisesti päätökset siitä, suoritetaanko kiinniotetulle rattijuopumuksesta epäillylle suppea kuulustelu, vai jätetäänkö kuulustelu tutkinnan hoidettavaksi myöhemmin. Jos henkilö on otettu kiinni virka-aikaan ja hänen humalatilansa sen salli, voidaan rattijuopumuksesta epäilty viedä myös suoraan tutkijoiden kuulusteltavaksi. Päätös perustuu vallitsevaan resurssitilanteeseen, asiakkaan humalatilán voimakkuuteen ja osaltaan myös partion tietotaitoon. Koska kuulustelut voidaan aina jättää tutkinnan hoidettavaksi, ei osa partioista välttämättä halua tehdä suppeita kuulusteluja, jos he eivät koe osaavansa tehdä niitä.

4.1 Suppea esitutkinta ja kuulustelu

Jos rikosasia on yksinkertainen ja selvä, eikä teosta ole odotettavissa muuta rangaistusta kuin sakkoa, poliisi voi suorittaa niin sanotun suppean esitutkinnan (Esitutkinalaki 22.7.2011/805 3:14§). Tällöin poliisipartio suorittaa tarvittavat kuulustelut ja muut toimenpiteet paikan päällä ja antaa rikokseen syyllistyneelle esimerkiksi sakan. Rattijuopumustapauksia poliisi ei voi hoitaa sakolla, mutta selvissä tapauksissa partio voi suorittaa suppean kuulustelun epäillylle, jolloin hänen ei tarvitse myöhemmin palata poliisiasemalle kuulusteluun. Törkeiden rattijuopumusten esitutkintaa ei kuitenkaan voida hoitaa suppeana. Ei ole tutkittu, kuinka suppea kuulustelu rattijuopumustapauksissa vaikuttaa alkolukosta kertomiseen asiakkaalle. Asiakas on näissä tapauksissa pääsääntöisesti vielä humalassa, mikä voi myös vaikuttaa asiakkaan tiedon vastaanottokykyyn ja asennoitumiseen alkolukkoa kohtaan. Vaarana on, ettei asiakas suppean esitutkinnan aikana saa tarpeeksi laadukasta tietoa valvotusta ajo-oikeudesta, tai hän ei pysty vastaanottamaan sitä.

Oletusarvoisesti liikennesektorilla työskentelevät poliisit tekevät enemmän suppeita kuulusteluja kuin valvonta- ja hälytyssektorin poliisit. Liikennesektori suorittaa partiointia koko Pirkanmaan alueella, ja kaikki rikosilmoitukset kirjataan tekopaikan poliisiaseman nimiin. Todennäköisesti liikennesektori ei halua turhaan jättää puolivalmiita töitä paikallisten tutkintayksiköiden vastuulle, vaan haluaa hoitaa mahdollisimman paljon töistä valmiiksi. Liikennesektorilla on myös joissakin autoissa käytettävissään liikuteltava tarkkuusalkometri evidenzer, jonka avulla koko prosessi voidaan hoitaa alusta loppuun poliisiautossa.

Poliisin rikoksesta epäillyn kuulustelupöytäkirjan lopussa on listattuna kuulustelun lopuksi rikoksesta epäillyltä kysyttävistä tai hänelle ilmoitettavista asioista. Listan tarkoituksena on varmistua siitä, että kuulustelija muistaa tehdä kaikki tarvittavat kysymykset ja ilmoitukset, jotka muutoin saattaisivat helposti unohtua. Lomakkeen yhtenä kohtana on ”Minulle on tehty selkoa valvotun ajo-oikeuden sisällöstä, ehdoista ja kustannuksista (alkolukko)” Toisena kohtana on lisäksi ”Pyydän, että minulle määrätään valvottu ajo-oikeus”.

Nykyään useissa poliisilaitoksissa on käytössä oma suppean esitutkinnan kuulustelulomake, jonka lopussa on vastaava listaus kuin varsinaisessa kuulustelulomakkeessa. Aikaisemmin suppean kuulustelun lomakkeesta nämä rastitettavat kohdat ovat puuttuneet, mikä on osaltaan saattanut johtaa siihen, että valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta ei ole välttämättä muistettu keskustella rattijuopumuksesta epäillyn kanssa, jos kuulustelu on suoritettu suppeana. Ei ole kuitenkaan tietoa siitä, kuinka paljon tätä suppean kuulustelun lomaketta käytetään. Suppeat kuulustelut voidaan tehdä myös vapaamuotoiselle lomakkeelle, jolla ei ole varsinaisia muotovaatimuksia. Näissä tilanteissa kuulustelija saattaa unohtaa mainita kuulusteltavalle valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta.

4.2 Hallinnollinen valvonta

Poliisin lupapalvelulinja hoitaa henkilön alkolukkohakemuksen kirjallisen käsittelyn. Henkilö määrätään lupahallinnon toimesta ajokorttilain mukaisesti valvottuun ajo-oikeuteen jo ennen käräjäoikeuden päätöstä, jos henkilö toimittaa vaaditut asiakirjat poliisille. Muutoin lupahallinto ei ole tässä kohtaa tekemisissä rattijuopumuksesta epäillyn kanssa.

Lisäksi poliisin lupapalvelulinja suorittaa hallinnollista kansalaisille myönnettyjen lupien valvontaa. Poliisihallituksen huhtikuussa 2016 antama ohje päihderiippuvuudesta ja ajo-

oikeudesta (POL-2016-3257) määrittää poliisin hallinnollista prosessia rattijuopumukseen syyllistyneen ajo-oikeuden osalta. Ohjeen mukaisesti ajo-oikeuden haltija voidaan määrätä suorittamaan päihdeseuranta, jos hän on syyllistynyt rattijuopumukseen kaksi kertaa viimeisen kolmen vuoden aikana, eikä häntä ole määrätty alkolukolla valvottuun ajo-oikeuteen. Jos henkilöllä on ollut ajokortti alle kahden vuoden ajan, voidaan päihdeseuranta määrätä erityisistä syistä jo yhden rattijuopumuksen perusteella. Tämä on loistava tilaisuus puuttua nuorten kuljettajien päihteiden väärinkäyttöön. Ohje perustuu Euroopan unionin neuvoston direktiiviin 2006/126/EY, jonka mukaan ajokorttia ei saa antaa eikä uudistaa alkoholiriippuvaisille.

Päihdeseurannassa tulee noudattaa hallintolain (6.6.2003/434) määräyksiä. Henkilölle tulee siis varata tilaisuus tulla kuulluksi ennen päätöksen tekemistä, lääkärintodistuksen toimittamiselle on varattava riittävä määräaika ja päätös on annettava viipymättä tiedoksi muutoksenhakuohjeineen. Yleensä lääkärintodistuksen toimittamiseen annetaan aikaa puoli vuotta, riippuen poliisilaitoksen linjauksesta. Päätökseen merkitään sen perusteena olevat teot ja perustelut, ja henkilöä kehoitetaan näyttämään päätös lääkärille.

Hallinnollisen valvonnan yhteydessä poliisilla olisi otollinen tilaisuus keskustella asiakkaan kanssa alkolukon käytöstä ja sen mahdollisuuksista laajemminkin. Asiakkaan kuulemisen yhteydessä ei kuitenkaan ainakaan Pirkanmaalla nosteta valvottua ajo-oikeutta tai alkolukkoa esille. Päihdeseurannassa keskitytään asiakkaan päihderiippuvuuden arviointiin, eikä ole tiedossa, nostetaanko alkolukko tuolloin esille terveydenhuollon henkilökunnan toimesta.

5 AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET

Rattijuopumusta on Suomessa tutkittu melko kattavasti viranomaisten toimesta, eniten nykyisen Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen THL:n ja sen edeltäjien sekä liikenteen turvallisuusviraston Trafin puolesta. Valvottua ajo-oikeutta ja alkolukon käyttöä on tutkinut eniten Trafi. Aiheesta on tehty myös opinnäytetöitä, mutta poliisien näkemys alkolukon toimivuudesta on jäänyt vähemmälle huomiolle.

5.1 Trafi

Trafi on tutkinut alkolukolla valvottua ajo-oikeutta vuonna 2013 ilmestyneessä tutkimuksessa Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus (Löytty & Vehmas 2013), jonka ohjausryhmässä oli edustus myös poliisista. Tutkimukseen osallistui yhteensä 1687 valvottuun ajo-oikeuteen määrättyä kuljettajaa.

Valtaosa tutkimukseen osallistuneista oli syyllistynyt useampaan kuin yhteen rattijuopumukseen. Valvotun ajo-oikeuden aikana kuljettajista jäi uudelleen kiinni rattijuopumuksesta 3,3 % ja sen päättymisen jälkeen 2,5 %. Yhteensä siis noin 5,8 % tutkimuksen kuljettajista uusi tekonsa joko alkolukkoajo-oikeuden aikana tai sen jälkeen. Kuitenkin yleisesti rattijuopumuksesta kiinni jääneistä kuljettajista jopa noin 30 % uusii tekonsa (Impinen 2011, 47), mistä voidaan päätellä, että valvottuun ajo-oikeuteen osallistuminen pienentää rattijuopumuksen uusimisen todennäköisyyttä huomattavasti.

Valvotun ajo-oikeuden kesto oli tutkimuksen mukaan keskimäärin 506 päivää eli vajaat puolitoista vuotta. Noin 15 % tutkimuksen kuljettajista oli saanut käräjäoikeudelta alle vuoden pituisen koeajan, vaikka laissa on määriteltä koeajan vähimmäispituudeksi yksi vuosi. Käräjäoikeuksien edustajat arvelivat virheiden johtuvan muun muassa lain tulkintavaikeuksista ja huolimattomuudesta. Jatkossa vastaavilta tulkintavaikeuksilta toivottavasti vältytään lakiuudistuksen jälkeen.

Tutkimuksessa tuli ilmi, että kuljettajat kokevat alkolukon vaikuttavan vähentävästi heidän yleiseen alkoholinkäyttöön ja estävän tehokkaasti uusia rattijuopumuksia. Tutkimukseen osallistuneiden henkilöiden alkolukoista purettujen käyttötietojen perusteella laitteet olivat estäneet tutkimuksen aikana yli 12 000 rattijuopumusta. Vain hieman alkoholia nauttineen ($\geq 0,2$ promillea) kuljettajan ajon alkolukot olivat estäneet yhteensä yli 40 000 kertaa.

Jopa kolmasosa kuljettajista halusi jättää alkolukon vapaaehtoisesti autoonsa koeajan päättymisen jälkeen. Useat kuitenkin halusivat tällöin vaihtaa alkolukkoon niin sanotut vapaaehtoisikäytön asetukset, jolloin esimerkiksi laite ei vaadi ajon aikana puhalluksia.

Tutkimukseen osallistujat pitivät tiedonsaantia valvotusta ajo-oikeudesta sekä koetusajan pituudesta suurimpana alkolukon hankkimiseen liittyvänä ongelmana. Tietoa kaivattaisiin erityisesti ennen alkolukon hankintapäätöstä, jolloin poliisin olisi hyvä osata kertoa alkolukosta kattavasti kuulustelun yhteydessä. Osallistujien mukaan poliisilta saatu tieto oli kuitenkin usein heikkolaatuista tai jopa väärää. Tiedonsaantiin liittyen tutkimuksessa todettiin, että tietoa oli liian hajallaan monessa eri paikassa. Lisäksi tieto oli epäselvää ja yksityiskohtaiset ohjeet puuttuivat.

Trafin tutkimuksessa on myös haastateltu sähköpostilla eri poliisilaitosten näkemystä tutkimuksen aihepiiristä, mutta vastaukset saatiin vain Kainuun, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Savon poliisilaitoksilta. Tutkimuksessa havaittiin puutteita ohjeistuksessa, poliisien tiedoissa ja alkolukosta tiedottamisessa. On huolestuttavaa, jos vain 3 poliisilaitosta yhdestätoista on vastannut toisen viranomaisen tekemään tutkimukseen, jonka aihepiiri koskettaa näin läheisesti poliisin työtehtäviä. Asiaa ei siis välttämättä koeta poliisilaitoksissa tärkeänä.

5.2 Opinnäytetyöt

Alkolukkoa on käsitelty useissa opinnäytetöissä eri näkökulmista. Töissä ei kuitenkaan ole kerättyä kokemuksia ja mielipiteitä poliiseilta, kuten aikaisemmin tuotiin esille. Juha Mursula on opinnäytetyössään ”Alkolukkoon liittyvä päihdeinterventio” käsitellyt terveydenhuollon henkilöstön tapaa keskustella alkolukosta asiakkaan kanssa. Kyseinen keskustelu käydään alkolukon hankkimiseen liittyvän lääkärinkäynnin yhteydessä. Opinnäytetyön mukaan lääkäri käy tässä yhteydessä asiakkaan kanssa huomattavasti kattavamman keskustelun alkolukosta ja päihdeiden käytöstä, kuin mitä normaalisti poliisi kuulustelun yhteydessä. Tässä kohtaa henkilö on kuitenkin yleensä jo päättänyt ottaa alkolukon, eikä tällä keskustelulla ole siis vaikutusta henkilön päätöksentekoon. Vastaava keskustelu voisi olla paikallaan myös poliisin määräämän päihdeseurannan yhteydessä.

6 TUTKIMUS JA SEN TOTEUTTAMINEN

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin, kuinka hyvin Pirkanmaan poliisit tuntevat valvottuun ajo-oikeuteen ja alkolukkoon liittyvän lainsäädännön ja mitä mieltä he ovat nykyisestä prosessista. Erityisesti keskityttiin siihen, kuinka poliisit suhtautuvat valvottuun ajo-oikeuteen sekä alkolukkoon. Osassa poliisiasemista rattijuopumustapausten esitutkinta hoidetaan suppeana kentän toimesta, mikä saattaa vaikuttaa asiakkaan saamaan tietoon alkolukosta. Tutkimuksen yksi tavoite oli selvittää, mitä eroja kentän, tutkinnan ja liikennesektorilla toimivien poliisien tiedoissa ja asenteissa on koskien alkolukkoja, ja miten suppea esitutkinta vaikuttaa lopputulokseen.

Tutkimus toteutettiin evaluaatiollisena kokonaistutkimuksena. Evaluaatiotutkimuksessa pyritään arvioimaan toiminnan vaikutuksia, tässä tapauksessa sitä, kuinka hyvin yksittäiset Pirkanmaalaiset poliisit toteuttavat lain ja ohjeistuksen tarkoitusta alkolukosta tiedottamisesta. Koska työskentelytavoissa on suuria eroja yksittäisten poliisien välillä, tehtiin tutkimus kvantitatiivisena survey-tutkimuksena, jolloin saatiin parempi kokonaiskuva prosessista. (Heikkilä 2014, 14.)

Kyselyn perusjoukoksi määriteltiin kaikki Pirkanmaan alueella rattijuopumuksesta epäiltyjen kanssa viikoittain työskentelevät poliisit, joita löytyy kenttäryhmistä, liikennesektorilta sekä perustutkinnasta. Pirkanmaan alueella työskentelee poliiseja kentällä noin 200 henkilöä, liikennesektorilla noin 60 henkilöä ja perustutkinnassa noin 150 henkilöä.

Tutkimuksen aineisto kerättiin Webropol-sovelluksella toteutetulla survey-kyselyllä. Kysely on opinnäytetyön liitteenä 1. Poliisin resurssien niukkuudesta johtuvasta työpaineesta johtuen haluttiin kyselyyn vastaamisen kestävän alle 10 minuuttia. Tämän vuoksi kyselyn kysymykset toteutettiin pääasiassa suljettuina, jolloin niihin vastaaminen on nopeampaa. Kyselyssä oli myös asenneväittämiä, joilla selvitettiin vastaajien mielipiteitä ja näkemystä omista tiedoistaan ja taidoistaan. Kyselyn lopussa oli kaksi avointa vastauskenttää. Toiseen oli mahdollista antaa palautetta ja kehitysideoita alkolukkoprosessista, ja toiseen palautetta itse kyselystä.

Huolellisestikin tehty kyselylomake tulee aina koehaastatella tai antaa kohdejoukon edustajille vastattavaksi (Heikkilä 2014, 58). Kysely testattiin lähettämällä se viiden poliisiammattikorkeakoulun opiskelijan sekä kahden poliisiammattikorkeakoulun opettajan

vastattavaksi. Testauksesta saadun palautteen perusteella kyselyyn tehtiin pieniä muutoksia, jotka kohdistuivat lähinnä kysymysten muotoiluun ja vastausvaihtoehtoihin.

Linkki kyselyyn lähetettiin kohderyhmälle kyselyn laatijan henkilökohtaisesta poliisin virkasähköpostista maanantaina 23.2.2017 saatekirjeen kanssa. Saatekirje on opinnäytetyön liitteenä 2. Saatekirjeellä kerrottiin yleisesti tutkimuksen taustasta ja pyrittiin motivoimaan kyselyyn vastaamiseen (Heikkilä 2014, 59). Kysely lähetettiin käyttäen Sisä-Suomen poliisilaitoksen hallinnoimia sähköpostiryhmiä, joiden avulla kysely jaettiin Pirkanmaan tutkijoille, kenttäryhmille sekä liikennesektorille. Linkki kyselyyn oli avoin, eikä siitä johtuen voida sulkea pois sitä vaihtoehtoa, että joku olisi käynyt vastaamassa kyselyyn kahteen kertaan. Toisaalta on erittäin epätodennäköistä, että joku olisi jakanut linkkiä ulkopuolisille tai käynyt vastaamassa kyselyyn useamman kerran.

Henkilöillä oli kaksi viikkoa aikaa vastata kyselyyn, joka sulkeutui 5.2.2017. Vastausajaksi valittiin kaksi viikkoa, jonka oletettiin kyselyn lyhydestä ja vastaustavasta johtuen riittävän siihen, että kaikki halukkaat ehtivät vastaamaan kyselyyn. Vastausajan puolivälissä tiistaina 31.2.2017 lähetettiin koko otokselle muistutusviesti, jossa kiitettiin jo vastanneita henkilöitä vastaamisesta ja pyydettiin kyselyyn lisää vastauksia. Kyselyn vastausprosentti jäi melko pieneksi. Kyselyn oli mahdollista saavuttaa yhteensä 397 henkilöä, joista 50 vastasi. Vastausprosentti oli siis noin 13 %. Suurin osa vastauksista kertyi kyselyn ensimmäisellä viikolla. Muistutusviestin lähettämisen jälkeen vastauksia tuli 12 lisää, ja niistä 9 heti samana päivänä muistutusviestin lähettämisen kanssa.

Suurin syy melko pieneen vastausprosenttiin lienee poliisin resurssien niukkuudesta johtuva kiire. Yhteensä 31 henkilöä oli avannut kyselyn, mutta ei ollut tehnyt sitä loppuun asti. Näillä henkilöillä vastaaminen on todennäköisesti keskeytynyt kiireellisten työtehtävien vuoksi. Toki on mahdollista, että osa näistä 31:stä henkilöstä on myöhemmin palannut kyselyyn ja täyttänyt sen loppuun, mutta sitä ei ole kyselyn toteutustavasta johtuen mahdollista saada selville. Toisaalta voi myös olla, että kyselyn aihe ei kyselyn avaamisen jälkeen ole kiinnostanut niin paljon, että kyselyä olisi jätetty täyttämään loppuun asti.

Muita mahdollisia syitä lienee poliisille tulevan sähköpostin suuri määrä, jolloin henkilöt eivät kykene keskittymään yksittäisiin sähköposteihin, jotka eivät suoraan liity heidän työtehtäviinsä. Voi myös olla, että opinnäytetyönä toteutettu kysely ei vaikuttanut henkilöstölle keinolta vaikuttaa asioihin, jolloin kyselyyn jätettiin vastaamatta.

Kyselyyn vastasi yhteensä 25 tutkijaa, 17 henkilöä kenttäryhmistä ja kahdeksan henkilöä liikennesektorilta. Paras vastausprosentti oli näin ollen tutkijoilla, joista 16 % vastasi kyselyyn. Liikennesektorilta kyselyyn vastasi 13 %, mutta kenttäryhmistä vain 8 %. Tutkijat viettävät työajastaan eniten tietokoneen äärellä, joten heille vastaaminen lienee ollut helpointa. Kenttäryhmissä ja liikennesektorilla tietokoneella voidaan viettää vain rajallinen määrä aikaa työvuorosta, riippuen muiden työtehtävien määrästä ja kiireellisyydestä. Suurin osa kentän työajasta tietokoneella kuluu muutenkin erilaisten ilmoitusten täyttämiseen ja järjestelmien selaamiseen, jolloin ylimääräisen kyselyn täyttämiseen ei välttämättä löydy motivaatiota. Toisaalta survey-kysely oli kaikesta huolimatta paras tapa kerä tämän tyyppisen opinnäytetyön aineisto, koska resursseja esimerkiksi postikyselyyn ei ollut.

Myös alueellisesti vastaajaryhmä on vinoutunut. Lukumäärällisesti eniten vastauksia tuli Tampereen kenttäjohtoalueelta, 22 kappaletta, mikä on vain yksi enemmän kuin henkilömäärällisesti noin puolet pienemmältä Itä-Pirkanmaan kenttäjohtoalueelta. Toisaalta Tampereen lukumäärään vaikuttaa se, että kaikki liikennesektorilla työskentelevät henkilöt ovat töissä Tampereella. Länsi-Pirkanmaalla kyselyyn vastasi vain 7 henkilöä. Vinouma saattaa osittain selittyä sillä, että kyselyn tekijän tuntevat henkilöt saattavat vastata mieluummin kyselyyn, kuin ne jotka eivät häntä tunne. Tämä korostuu opinnäytetyön tyyppisessä työssä, jossa kyselyyn vastaamalla vastaaja tuntee auttavansa tekijää. Kyselyn tekijänä suoritin työharjoitteluni Kangasalla, joka kuuluu Itä-Pirkanmaan kenttäjohtoalueeseen. Osana harjoittelua olen työskennellyt myös lyhyen ajan Tampereella. Vinoumasta johtuen alueita ei ole mielekästä verrata keskenään, mutta ne antavat kuitenkin tarvittavan otoksen Pirkanmaan poliisista kokonaisuutena.

Suurin osa vastaajista, 38 kappaletta, työskentelee miehistössä. Vastaajista 10 kuuluu alipäällystään, ja kaksi vastaajaa päällystään. Päällystään kuuluvat henkilöt eivät lähtökohtaisesti kuulustele epäiltyjä, mutta heiltä voidaan saada arvokasta tietoa prosessin toimivuudesta ja kehittämisideoita sen parantamiseksi. Palvelusvuosien osalta vastaukset jakautuivat melko tasaisesti, sillä jokaisesta vastaajaryhmästä tuli vastauksia. Tällä hetkellä harjoittelussa olevia kyselyllä ei edes yritetty tavoittaa, koska riippuen harjoittelun vaiheesta olisi heidän vastauksissaan ollut todennäköisesti hyvin suuria vaihteluita. Hieman yllättäen yli 20 vuotta poliisina toimineet muodostivat suurimman vastaajaryhmän; heitä oli kaikkiaan 13 kappaletta.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Kyselyn kysymykset oli tarkoituksella aseteltu niin, että vastauksissa tuli ilmi vastaajan subjektiivinen kokemus. Subjektiivisuus on oman osaamisen arvioinnin tärkein lähtökohta. Ei ole merkitystä, olisivatko poliisien tietotaidot tosiasiasa korkeammalla tasolla, jos subjektiivinen käsitys omasta osaamisesta on matala. Subjektiivinen käsitys määrittää kuitenkin sen, kuinka kattavasti poliisit antavat tietoa eteenpäin asiakkaille. Näin ollen opinnäytetyön tulokset antavat hyvän kuvan vastaajien tietotasosta. Luotettavuutta heikentävänä tekijänä kyselyssä pyydettiin arvioimaan koko vuoden 2016 määriä, jolloin vastauksien tarkkuudessa saattaa olla normaalia enemmän heittoa.

7.1 Yleistä vastauksista

Taulukossa 1 on esitetty vastaukset kysymyksiin, joilla kartoitettiin Likertin-asteikkoväittämäasteikolla vastaajien tuntemusta alkolukioon liittyvästä lainsäädännöstä ja prosessista. Asteikkotyypillisillä kysymyksillä saadaan paljon tietoa vähään tilaan. Yleensä järjestysasteikon tasoisille muuttujille ei saa laskea keskiarvoa, mutta tässä tapauksessa keskiarvoa käytetään yleiskuvan antamiseen. Likert-asteikon perinteinen keskimäinen vaihtoehto ”en osaa sanoa” on korvattu vaihtoehdolla ”ei samaa eikä eri mieltä”, jolloin vastauksista voidaan laskea suoraan oikea keskiarvo vastauksille. (Heikkilä 2014, 51–52.)

Taulukosta voidaan päätellä vastaajien tuntevan hyvin alkolukon saamisen edellytykset ja kohtuullisesti sen kustannuksetkin. On kuitenkin huolestuttavaa, että alkolukon hankkimisprosessi osataan selostaa asiakkaalle vain kohtuullisesti, ja 10 vastaajan kohdalla peräti huonosti. Asiakkaan mielenkiinto alkolukkoa kohtaan saattaa lopahtaa alkuunsa, jos poliisikaan asiantuntijana ei osaa tarkkaan sanoa, kuinka sen saa itselleen hankittua. Vastaajat tuntevat osaavansa suorittaa alkolukkoajokortillisten henkilöiden valvontaa tienpäällä vain kohtuullisesti.

Vuoden 2016 joulukuussa tapahtunut lakiuudistus ei ole päätynyt kovinkaan laajasti vastaajien tietoon. Tämä yhdistettynä siihen, ettei lähes kukaan kyselyyn vastanneista ole saanut koulutusta aiheesta viimeisen kahden vuoden aikana, osoittaa koulutustarpeen olevan ajankohtainen. Lisäksi suurin osa vastaajista myös kokee tarvitsevansa koulutusta aiheesta.

Merkittävänä tuloksena voidaan pitää sitä, että poliiseille ei ole vielä annettu selkeitä ohjeita siitä, miten alkolukosta pitäisi kertoa asiakkaalle. Tämä sama ongelma tuotiin esille

jo Trafín tutkimuksessa vuonna 2013. Lisäksi kyselyyn vastanneet poliisit eivät tunne PoHan ohjeistuksen mukaista toimintatapaa, jonka mukaan asiakkaalle pitäisi aina antaa kuulustelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite.

Taulukko 1. Vastauksien jakautuminen kappaleittain kysymykseen ”kuinka hyvin tunnet alkolukkoon liittyvää lainsäädäntöä ja prosessia?”

	Täysin eri mieltä	Osittain eri mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	Yhteensä	Keskiarvo
Tiedän alkolukon saamisen edellytykset	0	7	3	31	9	50	3,84
Tiedän alkolukon kustannukset	7	5	3	30	5	50	3,42
Osaan selostaa alkolukon hankkimisprosessin asiakkaalle	10	3	9	24	4	50	3,18
Osaan suorittaa alkolukkoajokortillisten henkilöiden valvontaa tienpäällä	9	14	9	17	1	50	2,74
Tunnen 30.12.2016 tapahtuneen valvotun ajo-oikeuden lakiuudistuksen sisällön	21	13	5	10	1	50	2,14
Olen saanut koulutusta alkolukosta viimeisen kahden vuoden sisällä	42	6	1	0	1	50	1,24
Olen saanut selkeän ohjeistuksen siitä, miten alkolukosta tulee kertoa asiakkaille	23	18	4	4	1	50	1,84
Tiedän, että rattijuopumuksesta epäillylle tulee antaa kuulustelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite	10	13	5	12	10	50	2,98
Tarvitsen mielestäni koulutusta alkolukosta ja valvotusta ajo-oikeudesta	0	5	8	19	18	50	4
Yhteensä	122	84	47	147	50	450	2,82

Taulukossa 2 on esitetty vastaajien mielipiteitä alkolukosta ja alkolukkoprosessista. Vastausten perusteella Pirkanmaan poliisit pitävät alkolukkoa pääosin hyödyllisenä. Kysymys ”Jokaisen rattijuopumukseen syyllistyneen pitäisi hankkia alkolukko” taas jakaa vastaajat melko lailla tasan kannattajiin ja vastustajiin. Tämä saattaa johtua kysymyksen monitulkintaisuudesta. Osa rattijuopumukseen syyllistyneistä on kuitenkin uusijoita, joilla

ei välttämättä ole edes omaa autoa, jolloin alkolukosta ei ole mitään hyötyä tai sitä ei voi hankkia. Kysymyksessä olisi voitu tarkentaa sen koskevan vain niitä, jotka soveltuvat alkolukon hankkimiseen.

On tärkeää, että vastaajien mielestä poliisi voi kuulustelun yhteydessä vaikuttaa asiakkaan käsitykseen alkolukosta. Muutoin poliisit eivät varmasti yrittäisi saada asiakasta hankkimaan alkolukkoa, jos tämä suhtautuu siihen negatiivisesti. Vastaukset ovat kuitenkin pienessä ristiriidassa kysymyksen ”Mielestäni alkolukosta kannattaa kertoa asiakkaalle perusteellisesti, vaikka tätä ei asia kiinnostakaan” vastausten kanssa. Vastausten keskiarvo 2,92 asettuu tässä kohtaa juuri alle puolivälin, vaikka suurempi osa oli sitä mieltä, että poliisi voi vaikuttaa asiakkaan asenteisiin. Jos ajatellaan, että poliisi voi vaikuttaa asiakkaan käsitykseen alkolukosta, miksei asiakkaille kerrota perusteellisesti siitä?

Taulukko 2. Vastauksien jakautuminen kysymykseen ”mielipiteesi alkolukosta ja prosessista”

	Täysin eri mieltä	Osittain eri mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	Yhteensä	Keskiarvo
Mielestäni alkolukko on hyödyllinen	0	3	8	26	13	50	3,98
Jokaisen rattijuopumukseen syyllistyneen pitäisi hankkia alkolukko	11	11	8	12	8	50	2,9
Poliisi voi kuulustelun yhteydessä vaikuttaa asiakkaan käsitykseen alkolukosta	0	6	8	23	13	50	3,86
Alkolukon kustannuksia pitäisi laskea	1	4	16	21	8	50	3,62
Mielestäni alkolukosta kannattaa kertoa asiakkaalle perusteellisesti, vaikka tätä ei asia kiinnostakaan	5	17	9	15	4	50	2,92
Nykyinen prosessi, jossa poliisi on vastuussa valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta kertomisesta kuulustelun yhteydessä, on toimiva	1	13	17	17	2	50	3,12
Yhteensä	18	54	66	114	48	300	3,4

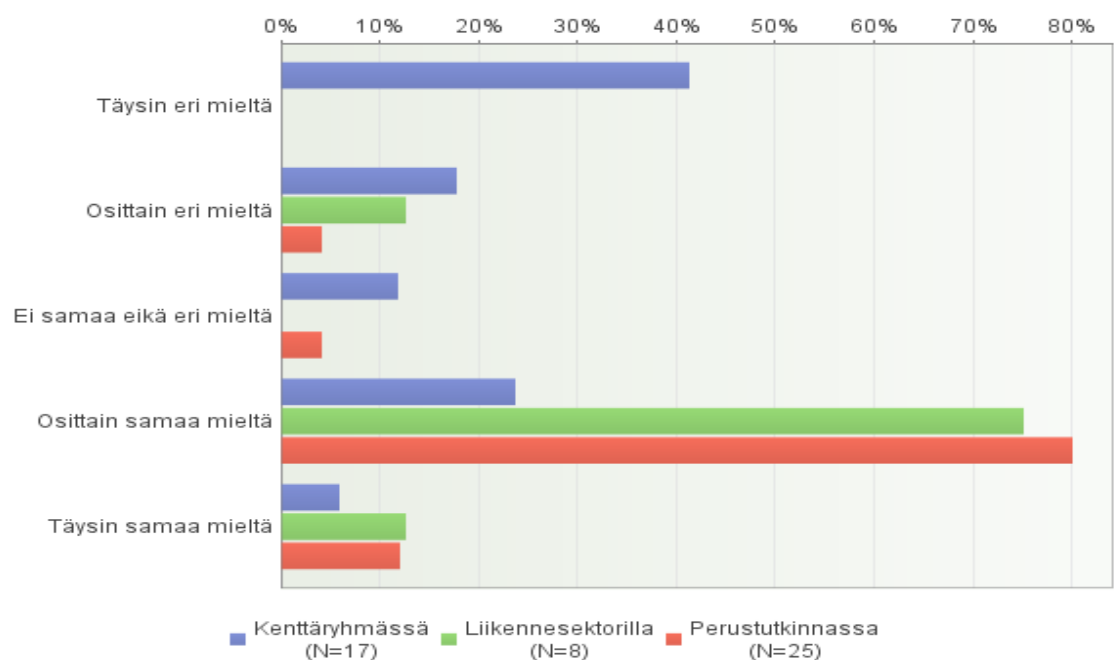
Vastauksista voidaan päätellä, että pääosa vastaajista kannattaa alkolukon kustannusten laskemista. 16 vastaajaa ei kuitenkaan ole asiasta samaa eikä eri mieltä. Syitä ei tässä kyselyssä tule ilmi, mutta yhtenä syynä voidaan ajatella olevan se, että alkolukon korkea hinta nähdään ikään kuin ylimääräisenä rangaistuksena siitä, että alkolukon ottaja saa ajokieltonsa ”anteeksi” saadessaan alkolukkoajokortin.

Viimeisenä asenneväittämänä kysyttiin vastaajien mielipidettä nykyisestä järjestelystä, jossa poliisi on vastuussa alkoholukosta kertomisesta asiakkaalle kuulustelun yhteydessä. Tässäkin kysymyksessä vastaukset jakaantuivat melko voimakkaasti molemmiin puolin. Kyselyn lopussa vastaajat pystyivät kertomaan vapaasti mielipiteistään esimerkiksi juuri prosessista. Vastauksissa nousi esille jakaantuneisuus niin, että noin puolen mielestä tiedottaminen kuuluu juuri nimenomaan poliisille. Toinen puoli taas näki tehtävän sopivan paremmin Trafille, joka vastaa laitteiden hyväksynnästä.

7.2 Eri vastaajaryhmien vertailu

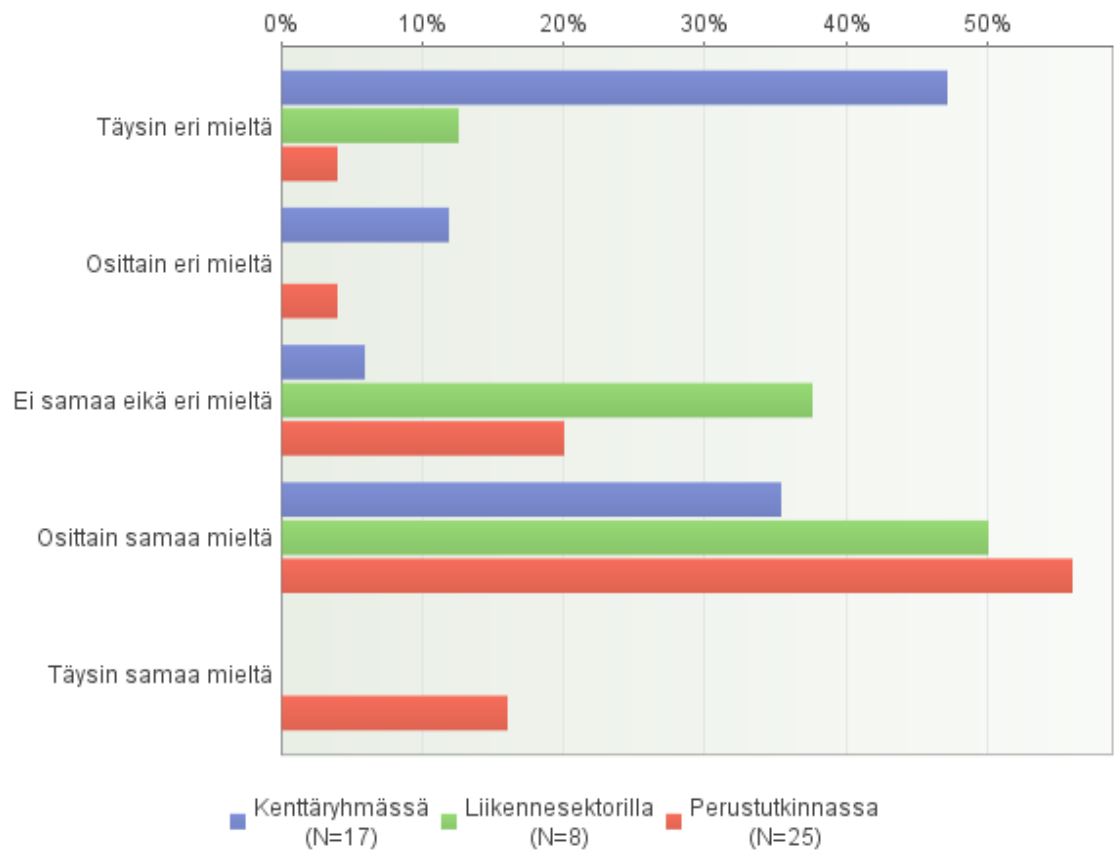
Tutkimuskysymysten kannalta olennaisimmat tulokset saadaan vertaamalla eri vastaajaryhmiä keskenään. Koska liikennesektorin vastaajaryhmä jäi niin pieneksi (8 vastaajaa) ja vastaajaryhmät olivat alueellisesti voimakkaasti vinoutuneita, ei tuloksista voida tehdä tilastollisesti merkitseviä johtopäätöksiä. Tilastollisesti merkitsevät johtopäätökset vaativat lisäksi ryhmien vastausten normaalijakautuneisuuden ja varianssin tutkimista. (Nummenmaa 2004, 163.)

Alkoholukon saamisen edellytyksien osalta vastaajaryhmien välillä ei ole suuria eroja, vaikka voidaankin sanoa, että kenttäryhmissä työskentelevät tuntevat ne heikoiten. Alkoholukon kustannusten kohdalla vastauksissa on selkeitä eroavaisuuksia. Kenttäryhmissä alkoholukon kustannukset tiedetään jälleen heikoiten, kun taas tutkinnassa ja liikennesektorilla vastaajat arvioivat tietävänsä ne jopa kiitettävän hyvin. Vastaukset on esitetty ryhmittäin kuviossa 3.



Kuvio 3. Vastaajaryhmien vastausprosentit väittämään ”tiedän alkoholukon kustannukset”.

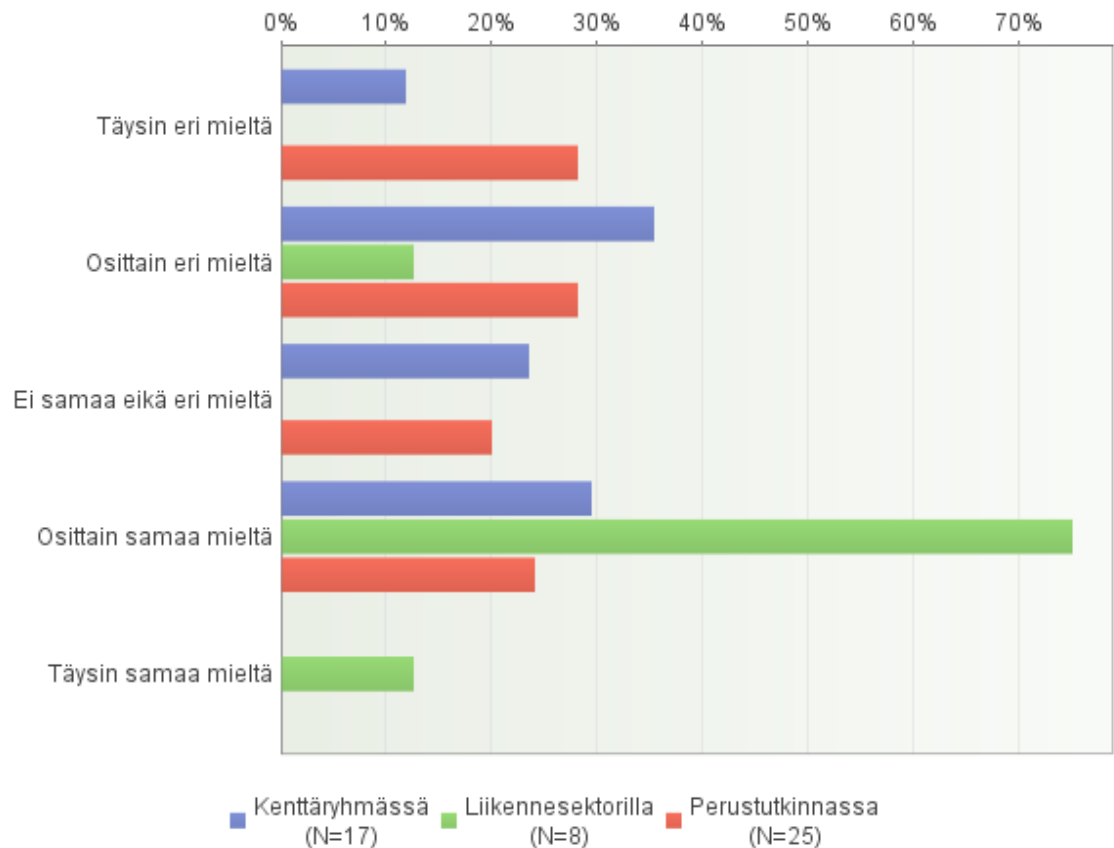
Sama trendi jatkuu muissakin asenneväittämässä, joiden perusteella näyttää vahvasti siltä, että kenttäryhmissä työskentelevät poliisit hallitsevat alkolukkuun liittyvän lainsäädännön ja koko prosessin kaikkein heikoimmin. Kuviosta 4 käy ilmi, että lähes puolet kenttäryhmissä työskentelevistä poliiseista ei mielestään osaa lainkaan selostaa alkolukon hankkimisprosessia asiakkaalle.



Kuvio 4. Vastaajaryhmien vastausprosentit väittämään ”osaan selostaa alkolukon hankkimisprosessin asiakkaalle”.

Aikaisemmin todettiin vastaajien jakaantuneen melko lailla tasan asteikon molemmin puolin, kun kysyttiin, osaavatko vastaajat suorittaa alkolukkoajokortillisten henkilöiden valvontaa tienpäällä. Tutkinnassa työskenteleville tällä ei ole suurta merkitystä, mutta kenttäryhmissä työskentelevien pitäisi ehdottomasti osata valvoa alkolukkoajokortillisten henkilöiden toimintaa tienpäällä muun liikennevalvonnan yhteydessä. Vastauksissa erottuu onneksi liikennesektorin vahva tietämys aiheesta. Väärinkäytösten ilmitulon ja rikosvastuun toteutumisen kannalta olisi kuitenkin ehdottoman tärkeää, että myös kenttäryhmissä työskentelevät henkilöt osaisivat suorittaa valvontaa. Kenttäryhmissä on kuitenkin käytössä noin kolminkertainen määrä resursseja samalla alueella, jolloin valvontasuoritteita pystytään

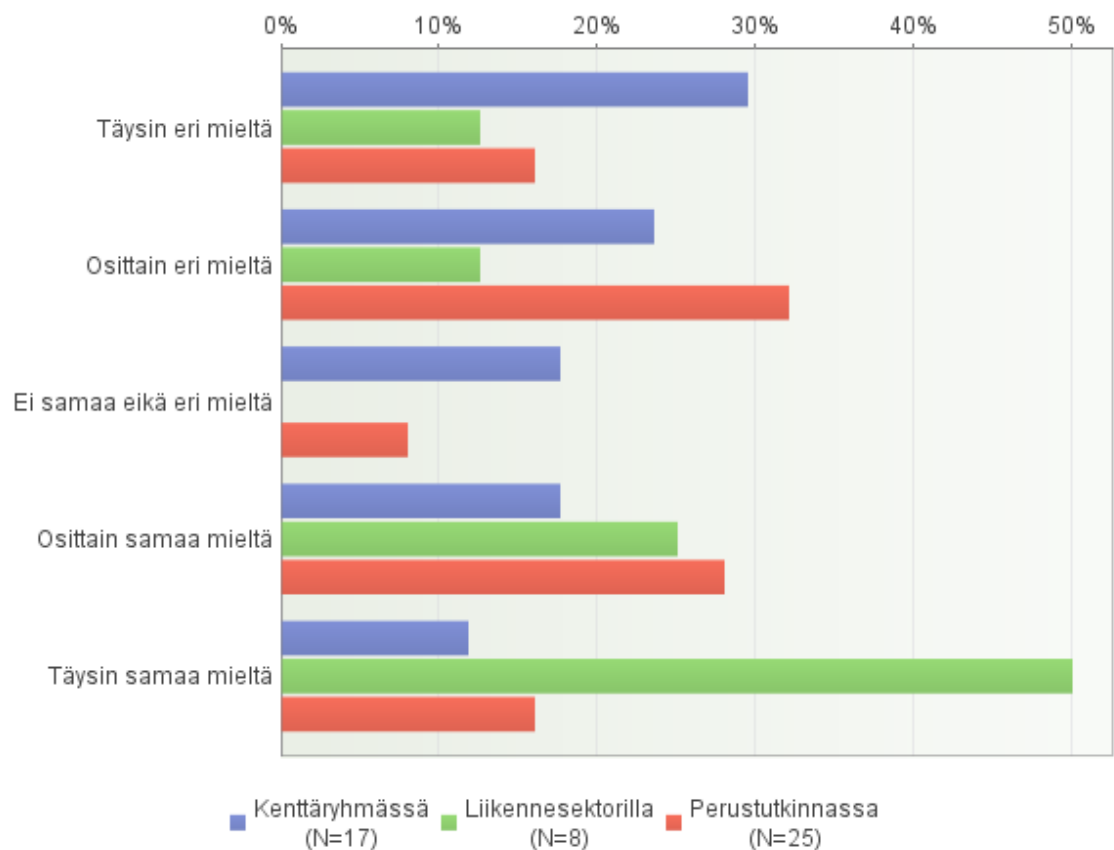
tekemään huomattavasti enemmän. Kuviosta 5 nähdään, että tässä suhteessa voidaan saavuttaa paljon panostamalla kenttäryhmien koulutukseen.



Kuvio 5. Vastaajaryhmien vastausprosentit väittämään ”Osaan suorittaa alkolukkoajokortillisten henkilöiden valvontaa tienpäällä”.

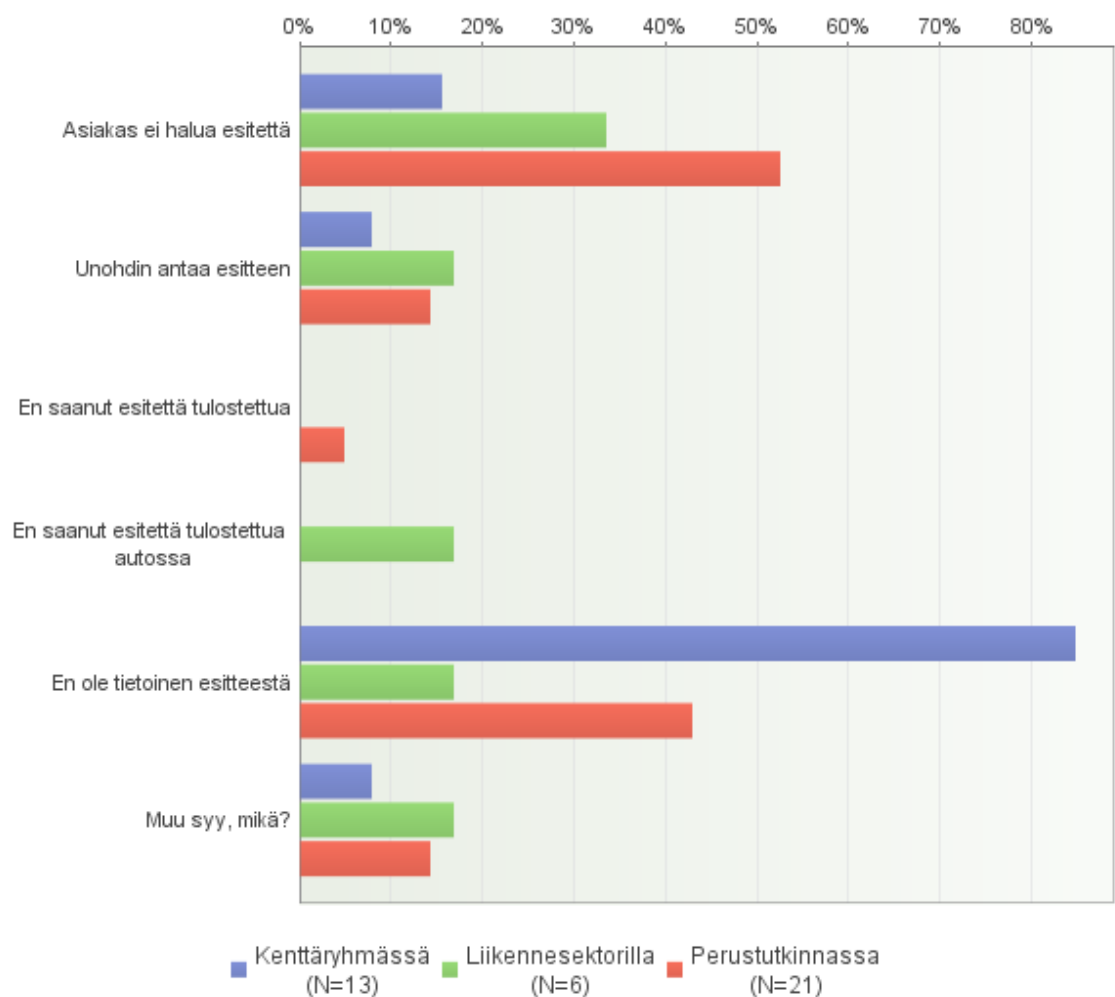
Vastaajaryhmien välillä ei ole merkittäviä eroja lakiuudistuksen tuntemuksessa, vaan kaikissa ryhmissä uudistus tunnetaan yhtä heikosti. Samoin koulutuksen puute on yhtä vahvana läsnä jokaisessa vastaajaryhmässä, kaikista ryhmistä yli 75 % ei ole saanut alkolukosta minkäänlaista koulutusta viimeisen kahden vuoden aikana. Kaikki vastaajaryhmät ovat lisäksi yksimielisiä siitä, että koulutusta ehdottomasti tarvitaan.

Trafín tutkimuksessa ja tässäkin opinnäytetyössä jo aiemmin esiin nostettu selkeän ohjeistuksen puute tulee ilmi melko lailla tasaisesti ryhmien kesken, ja selkeän ohjeistuksen antaminen onkin yksi tärkeimmistä tehtävistä parannettaessa prosessin sujuvuutta ja asiakkaan saaman tiedon laatua. Kuten aiemmin todettiin, tulee poliisihallituksen antaman ohjeistuksen mukaisesti rattijuopumuksesta epäillylle antaa kuulustelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite. Kuviosta 6 nähdään asian olevan parhaiten tiedossa liikennesektorin vastaajien keskuudessa, mutta muutoin asia on tiedossa vain kohtalaisesti.



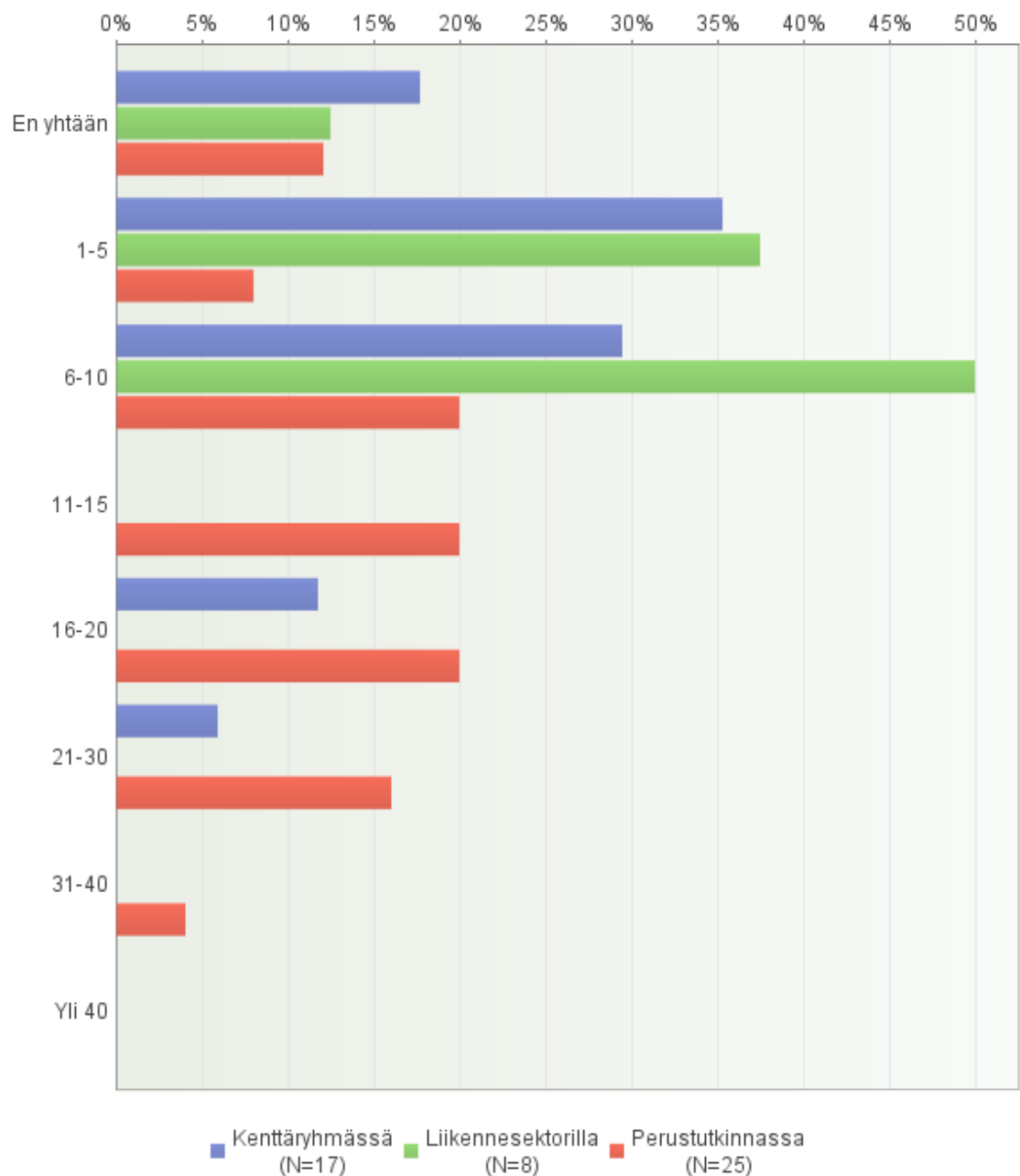
Kuvio 6. Vastaajaryhmien vastausprosentit väittämään ”tiedän, että rattijuopumuksesta epäillylle tulee antaa kuulustelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite”.

Mielenkiintoista asiassa on, että vain muutama vastaaja antaa aina kuulustelun yhteydessä kyseisen esitteen, vaikka taulukon 1 mukaisesti noin 45 % vastaajista tietää, että esite pitäisi antaa aina. Suurin osa vastaajista kuitenkin antaa esitteen vain harvoin tai ei koskaan. Vastaajia pyydettiin erittelemään syy, miksi he eivät aina anna esitettä. Syyt on eritelty kuviossa 7. Yllättävän moni vastaaja ei ole lainkaan tietoinen esitteen olemassaolosta, mikä olisi helppo korjata informoimalla esitteestä paremmin. Muina syinä kerrottiin esimerkiksi, ettei vastaaja tiedä, mistä esite löytyy tai että esite annetaan ainoastaan, jos asiakas on kiinnostunut alkolukosta. Suurin osa nimenomaan niistä, jotka tiesivät, että esite tulisi antaa aina, vastasi että ei anna sitä silloin, kun asiakas ei halunnut esitettä.



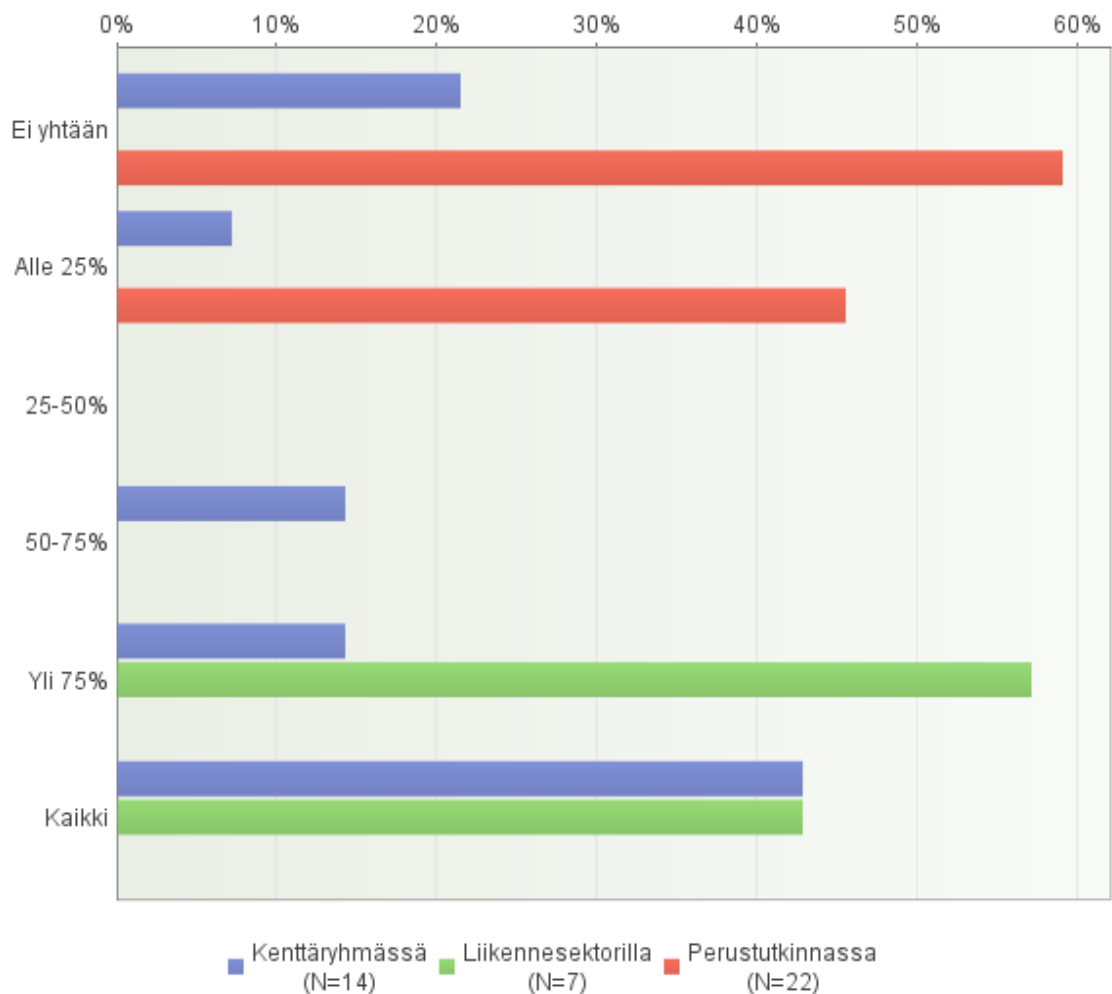
Kuvio 7. Vastaajien tarkennukset siihen, miksi he eivät aina anna asiakkaalle alkolukkoesitettä.

Edellisten lisäksi tutkimuksessa selvitettiin, kenelle kertyy eniten rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluja. Oletuksen mukaisesti niitä kertyy eniten tutkinnassa työskenteleville, kuten käy ilmi kuviosta 8. Liikennesektorin vastaajien vähydestä johtuen heidän vastauksistaan ei voida tehdä pitkälle vietyjä johtopäätöksiä, mutta vaikuttaisi siltä, että myös liikennesektori tekee kohtuullisen paljon rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluja. Kyselyyn vastaajista 7 ei ollut suorittanut vuoden 2016 aikana yhtään rattijuopumuksesta epäillyn kuulustelua, jolloin kysely ohjasi heidät suoraan kyselyn viimeiselle vapaan sanan ja palautteen sivulle.



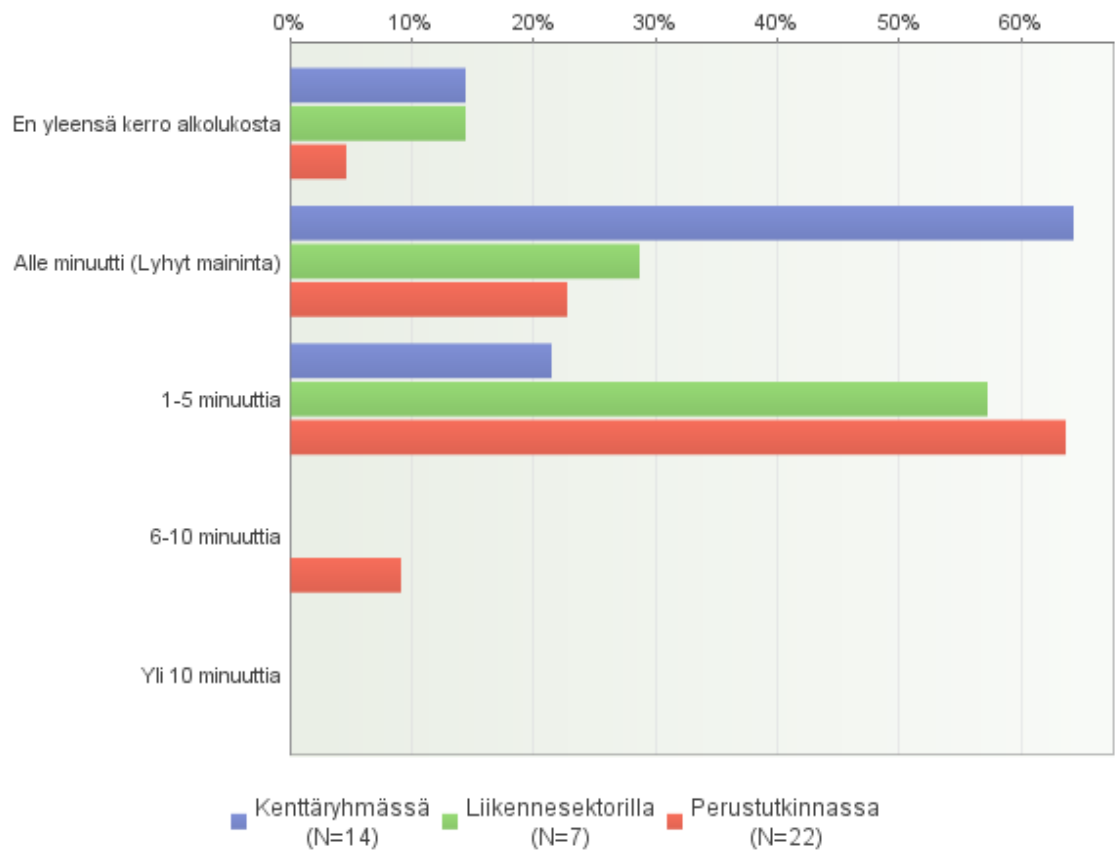
Kuvio 8. Vastaajaryhmien vastausprosentit kysymykseen ”kuinka monta vain alkoholin käyttöön perustuvaa rattijuopumuksesta epäiltyä olet arviolta kuulustellut vuoden 2016 aikana?”

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, kuinka monta prosenttia edellä mainituista kuulusteluista suoritettiin suppean esitutinnan yhteydessä. Kuvion 9 tulokset ovat linjassa käytännön kanssa, sillä yleensä tutkijat tekevät varsinaisen esitutinnan, kun taas kenttäryhmissä ja liikennesektorilla työskentelevät kuulustelevat ihmisiä ainoastaan, jos asiassa voidaan suorittaa suppea esitutkinta. Poikkeuksiakin toki löytyy, kuten kaaviosta nähdään. Nykyään myös suppean esitutinnan kuulustelulomakkeesta löytyy kohta, jossa muistutetaan asiakkaalle tehtävistä ilmoituksista, joista yksi on alkolukosta kertominen. Suppean esitutinnan kuulustelu voidaan kuitenkin tehdä myös muulle lomakkeelle, jolloin alkolukosta ei välttämättä muisteta kertoa.



Kuvio 9. Vastaajaryhmien arviot siitä, kuinka monta prosenttia heidän suorittamistaan rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluista on suoritettu suppean esitutinnan yhteydessä.

Kuvion 10 vastausten perusteella näyttäisi siltä, että tutkinnassa ja liikennesektorilla työskentelevät käyttävät hieman enemmän aikaa valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta keskustelemiseen asiakkaan kanssa, kuin kenttäryhmissä työskentelevät. Painottamalla asian tärkeyttä kenttäryhmissä työskenteleville poliiseille, voitaisiin heitä saada motivoitua keskustelemaan asiasta enemmän asiakkaiden kanssa.



Kuvio 10. Vastaajien arviot siitä, kuinka paljon he käyttävät aikaa valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta keskusteluun asiakkaan kanssa.

Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan, kuinka monen asiakkaan he ovat saaneet kiinnostumaan alkolukosta negatiivisesta ennakoasenteesta huolimatta. Suoraa yhteyttä asiakkaan kanssa keskusteluun käytetyn ajan ja kiinnostuksen heräämisen määrässä ei ole havaittavissa. Eniten kiinnostuksen heräämisiä on toki tullut niille, jotka ovat käyttäneet keskusteluun aikaa 1-5 minuuttia, mutta samoille henkilöille on kertynyt muutenkin enemmän kuulusteluja, joten prosentuaalisesti erot eivät ole merkittäviä.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin Pirkanmaan poliisien suhtautumista ja tietämystä valvottuun ajo-oikeuteen ja alkolukkoon liittyvissä kysymyksissä. Kaikkiin tutkimuskysymyksiin saatiin kyselyn avulla vastaukset, vaikka tuloksia ei voida yleistää etenkin ryhmien välisen vertailun osalta. Tässä aineistossa tulokset olivat kuitenkin mielenkiintoisia, ja niitä voidaan käyttää pohjana jatkotutkimuksille. Eniten rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluja kertyy odotetusti tutkinnassa työskenteleville henkilöille, ja heidän tietonsa ovat kohtuullisella tasolla. Tutkijat kertovat valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta kohtuullisen kattavasti, ja saavat asiakkaita kiinnostumaan alkolukosta.

Valvotun ajo-oikeuden ja alkolukon kannalta huonoin tilanne on kenttäryhmissä, joille kertyy myös vähiten rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluja. Kouluttamalla kenttäryhmiä aiheesta voitaisiin saada paikattua prosessin heikkoa kohtaa, ja parantaa tiedon saavuttavuutta huomattavasti. Suppeaa esitutkintaa käytetään rattijuopumustapauksissa jonkin verran, mutta tällä hetkellä se näyttää vaikuttavan hieman heikentävästi asiakkaan saamaan informaatioon alkolukosta. Jos kenttäryhmissä käytettäisiin suppeaa esitutkintaa enemmän, voitaisiin sillä mahdollisesti vähentää tutkinnalle kertyvää työmäärää ja nopeuttaa koko prosessia. Lisäksi väärinkäytösten ilmitulon ja rikosvastuun toteutumisen kannalta olisi ehdottoman tärkeää, että kenttäryhmissä työskentelevät henkilöt osaisivat suorittaa alkolukkoajokortillisten henkilöiden valvontaa liikenteessä.

Odotetusti liikennesektori hoitaa eniten rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluja suppeana. Tästä huolimatta asiakas saa liikennesektorilta hyvin informaatiota alkolukosta, koska liikennesektorin tiedot aiheesta ja prosessista ovat vastaajien mukaan hyvät, eikä suuria puutteita ole.

Kyselyyn vastaajat eivät ole täysin tyytyväisiä nykyiseen prosessiin, mutta eivät koe sitä toisaalta huononakaan. Noin puolet kyselyyn vastaajista siirtäisi vastuun alkolukosta tiedottamisesta Trafille, ja toinen puoli pitää poliisia oikeana tahona. Varsinaisia prosessin parannusehdotuksia ei vastaajilla ollut esittää ja onkin vaikea sanoa, miten prosessi voitaisiin järjestellä uudestaan. Prosessin parantamiseksi tarvittaisiin asiantunteva työryhmä, jonka ehdotusten perusteella voitaisiin saada järkeviä muutoksia aikaan.

Kyselyssä tuli kuitenkin ilmi, että kaikissa ryhmissä työskentelevät toivoisivat aiheesta enemmän koulutusta ja infoa. Poliisin nykyisessä resurssitilanteessa on kuitenkin hankala järjestää aikaa ylimääräiseen koulutukseen. Aiheesta voisi esimerkiksi tehdä lyhyen verkkokoulutuksen, jossa käytäisiin lakiuudistuksen pääkohdat läpi ja ohjattaisiin poliiseja keskustelemaan aiheesta aktiivisemmin.

Tutkimuksen tulokset ovat linjassa Trafin aikaisempien tutkimusten kanssa. Edelleen on tarpeellista laatia poliiseille yksinkertainen ja selkeä ohje siitä, miten alkolukosta tulisi kertoa asiakkaille. Ohjeen avulla taattaisiin selkeä tiedon minimitaso, jonka asiakas saa huonoimmassakin tapauksessa. Asiakkaan mielenkiinto alkolukkoa kohtaan saattaa lopahtaa alkuunsa, jos poliisikaan asiantuntijana ei osaa tarkkaan sanoa, kuinka sen saa itselleen hankittua. Ohje voisi olla myös osa yllä mainittua verkkokoulutusta, jolloin se tavoittaisi henkilöt paremmin. Ohjeen voisi tehdä esimerkiksi poliisiammattikorkeakoulussa opinnäytetyönä.

Aikaisempien tutkimusten perusteella ei ole tietoa siitä, kuinka suuri merkitys poliisin ”myyntityöllä” on rattijuopumuksesta epäillyn haluun osallistua valvottuun ajo-oikeuteen ja alkolukon ottamiseen. Aiheesta voisi tehdä kvalitatiivisen tutkimuksen, jonka avulla voitaisiin suunnata ja kohdentaa resursseja entistä paremmin siihen, että kaikille soveltuville henkilöille saataisiin alkolukko käyttöön.

Tässä kyselytutkimuksessa keskityttiin Pirkanmaan alueen poliiseihin. Valtakunnan tasolla on varmasti vaihtelua koulutuksessa, tiedoissa ja asenteissa koskien poliisin suhtautumista alkolukkoon. Koko maan kattavalla kyselyllä voitaisiin saada tietoa eri toimintatapojen toimivuudesta.

Vaikuttaa siltä, että poliisit eivät itse koe tietävänsä alkolukon hankintaprosessista tarpeeksi. Aihe oli ylipäättään mielenkiintoinen ja tärkeä siksi, että poliisi pystyy vaikuttamaan merkittävällä tavalla rattijuopumuksesta epäiltyjen tulevaisuuden valintoihin. Pienilläkin panostuksilla poliisien koulutukseen ja prosessin parantamiseen voidaan saavuttaa hyviä tuloksia liikenneturvallisuuden parantamisessa.

LÄHTEET

European Transport Safety Council 2012: Drink driving: Towards zero tolerance. Luettavissa: http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf. Luettu 8.3.2017

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

Heikkilä, Tarja 2014: Tilastollinen tutkimus. Helsinki, Edita.

Impinen, Antti 2011: Arrested Drunk Drivers: Trends, social background, recidivism and mortality. Helsinki, National Institute for Health and Welfare (THL), Research 63.

Liikenneturva: Alkolukko. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/autoilijat/alkolukko>. Luettu 24.2.2017

Löytty, Marita & Vehmas, Anne 2013: Alkolukolla valvotun ajo-oikeuden toimivuus ja vaikuttavuus, Trafín julkaisuja 05-2013. Luettavissa: https://www.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafín_julkaisuja_05-2013_-_alkolukko.pdf. Luettu 15.12.2016

Löytty, Marita 2015: Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä, Trafín julkaisuja 01-2015. Luettavissa: https://www.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a73fc00f0e/17025-Trafín_julkaisu_1-2015.pdf. Luettu 7.12.2017

Mursula, Juha 2016: Alkolukkoon liittyvä päihdeinterventio. Laurea ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Nummenmaa, Lauri 2004: Käyttäytymistieteiden tilastolliset menetelmät. Vammala, Tammi.

Poliisihallitus 2013: Poliisihallituksen ohje alkolukolla valvotusta ajo-oikeudesta. Ohje. 2020/2012/4796.

Poliisihallitus 2016: Poliisihallituksen ohje päihderiippuvuudesta ja ajo-oikeudesta. Ohje. POL-2016-3257.

Poliisin tulostietojärjestelmä (PolStat) 2017. Rattijuopumukset Suomessa. Poliisin tietoon tulleet rikokset ilmoituspäivän mukaan. Sähköposti Juha Heleniukselta, Poliisiammattikorkeakoulu, 23.2.2017.

LIITE 1. Webropolilla toteutettu kysely.



Alkoholikko ja valvottu ajo-oikeus

Hei!

Tervetuloa vastaamaan lyhyeen kyselyyn, jolla kartoitetaan Pirkanmaan alueen poliisien mielipiteitä ja kokemuksia rattijuopumuksesta epäiltyjen kuulusteluista, alkoholista ja valvotusta ajo-oikeudesta. Kyselyllä kartoitetaan kokemuksia vuodelta 2016. Vastaukset kerätään nimettöminä, eikä niitä voida yhdistää vastaajaan. Tähdellä merkityt kysymykset ovat pakollisia.

1. Työskentelyn pääasiassa *

Vastaa sen mukaan, missä tehtävässä olet toiminut pääasiassa vuonna 2016.

- Kenttäryhmässä
- Liikennesektorilla
- Perustutkinnassa

2. Virkapaikka vuonna 2016 *

Millä kenttäjohtoalueella työskentelit vuonna 2016? Jos vaihdoit aluetta kesken vuoden, valitse se alue, jolla työskentelit suurimman osan ajasta.

- Tampere
- Itä-Pirkanmaa
- Länsi-Pirkanmaa

3. Henkilöstöryhmä *

- Miehistö
- Alipäällystö
- Päällystö

4. Palvelusvuodet poliisina *

Mukaan lukien kaikki tehtävät

- Harjoittelija/Koulussa
- Alle 2 vuotta
- Yli 2 vuotta, mutta alle 5 vuotta
- Yli 5 vuotta, mutta alle 10 vuotta
- Yli 10 vuotta, mutta alle 15 vuotta
- Yli 15 vuotta, mutta alle 20 vuotta
- Yli 20 vuotta

Seuraava -->

16% valmiina(Sivu 1 / 6)

Alkolukko ja valvottu ajo-oikeus

5. Kuinka hyvin tunnet alkoluksoon liittyvää lainsäädäntöä ja prosessia? *

	Täysin eri mieltä	Osittain eri mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Tiedän alkolukon saamisen edellytykset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiedän alkolukon kustannukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Osaan selostaa alkolukon hankkimisprosessin asiakkaalle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Osaan suorittaa alkolukkoajokorttisten henkilöiden valvontaa tienpäällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tunnen 30.12.2016 tapahtuneen valvotun ajo-oikeuden lakiuudistuksen sisällön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen saanut koulutusta alkolukosta viimeisen kahden vuoden sisällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen saanut selkeän ohjeistuksen siitä, miten alkolukosta tulee kertoa asiakkaille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiedän, että rattijuopumuksesta epäillylle tulee antaa kuulustelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön laatima alkolukkoesite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tarvitsen mielestäni koulutusta alkolukosta ja valvotusta ajo-oikeudesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6. Mielenpiteesi alkolukosta ja prosessista *

	Täysin eri mieltä	Osittain eri mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Mielestäni alkolukko on hyödyllinen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokaisen rattijuopumukseen syyllistyneen pitäisi hankkia alkolukko	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polisi voi kuulustelun yhteydessä vaikuttaa asiakkaan käsitykseen alkolukosta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alkolukon kustannuksia pitäisi laskea	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mielestäni alkolukosta kannattaa kertoa asiakkaalle perusteellisesti, vaikka tätä ei asia kiinnostakaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nykyinen prosessi, jossa poliisi on vastuussa valvotusta ajo-oikeudesta ja alkolukosta kertomisesta kuulustelun yhteydessä, on toimiva	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<- Edellinen Seuraava ->

33% valmiina(Sivu 2 / 8)

Alkolukko ja valvottu ajo-oikeus

7. Kuinka monta vain alkoholin käyttöön perustuvaa rattijuopumuksesta epäiltyä olet arviolta kuulustellut vuoden 2016 aikana? *

Huumausaineiden käyttöön tai sekakäyttöön perustuvia rattijuopumuksia ei oteta huomioon tässä kohtaa.

- En yhtään
- 1-5
- 6-10
- 11-15
- 16-20
- 21-30
- 31-40
- Yli 40

[<- Edellinen](#)

[Seuraava ->](#)

50% valmiina(Sivu 3 / 6)

Alkolukko ja valvottu ajo-oikeus

8. Kuinka suuri osa edellä mainituista kuulusteluista suoritettiin suppean esitutkinnan yhteydessä? *

Käyttäen suppean kuulustelun lomaketta

- Ei yhtään
 Alle 25%
 25-50%
 50-75%
 Yli 75%
 Kaikki

9. Annatko rattijuopumuksesta epäillylle aina kuulustelun yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön laatiman alkolukkoesitteen? *

Kyseessä vain alkoholirattijuopumukset

- Kyllä
 Lähes aina
 Harvoin
 En koskaan

10. Jos vastasit edelliseen kysymykseen muuta kuin kyllä, miksi et aina anna esitettä? Voit valita useamman vaihtoehdon.

- Asiakas ei halua esitettä
 Unohdin antaa esitteen
 En saanut esitettä tulostettua
 En saanut esitettä tulostettua autossa
 En ole tietoinen esitteestä
 Muu syy, mikä?

[<- Edellinen](#)

[Seuraava ->](#)

66% valmiina(Sivu 4 / 8)

Alkolukko ja valvottu ajo-oikeus

11. Kuinka paljon aikaa käytit arviolta alkolukosta ja valvotusta ajo-oikeudesta kertomiseen ja siitä keskustelemiseen yksittäisessä kuulustelussa vuonna 2016? *

Tapauskohtaisesti asiakkaan kanssa käytetty aika voi vaihdella suuresti, pyri arvioimaan keskiarvoa.

- En yleensä kerro alkolukosta
- Alle minuutti (Lyhyt maininta)
- 1-5 minuuttia
- 6-10 minuuttia
- Yli 10 minuuttia

12. Kuinka monen asiakkaan olet saanut kiinnostumaan alkolukosta negatiivisesta ennakoasenteesta huolimatta? *

- En yhtään (jos asiakas ei ole kiinnostunut niin en kerro alkolukosta sen enempää)
- En yhtään yrityksestä huolimatta
- 1-2
- 3-4
- 5-6
- 7-8
- 9-10
- Yli 10

13. Kuinka moni asiakas on ilmoittanut aikovansa hankkia alkolukon? *

- Ei yksikään
- 1-2
- 3-4
- 5-6
- 7-8
- 9-10
- Yli 10

[<- Edellinen](#)

[Seuraava ->](#)

83% valmiina(Sivu 5 / 6)

Alkolukko ja valvottu ajo-oikeus

14. Alkolukkoprosessin kehittämiseksi?

Esim. Kenen kuuluisi olla vastuussa alkolukosta tiedottamisesta yms.

15. Palautetta kyselystä

[<-- Edellinen](#) [Lähetä](#)

100% valmiina(Sivu 6 / 6)

Vastaukset tallennettu onnistuneesti. Kiitos vastaamisesta!

LIITE 2. Kyselyn mukana vastaajille lähetetty saateviesti.

Hei!

Teen PolAmk:n opinnäytetyönä tutkimusta valvotusta ajo-oikeudesta ja alkoholukosta. Tutkimuksessa selvitetään Pirkanmaan poliisien toimintatapoja ja mielipiteitä aiheeseen liittyen vuodelta 2016. Aineisto kerätään anonyymisti, eikä yksittäisen henkilön vastauksia voida erottaa tuloksista.

Kysely on lähetetty kaikille Pirkanmaan alueella kenttäryhmissä, perustutkinnassa ja liikennesektorilla työskenteleville poliiseille. Kyselyssä on vastausaikaa kaksi viikkoa ja se sulkeutuu 5.2.2017 kello 21.00. Kyselyyn vastaaminen kestää 5-10 minuuttia.

Vastaamalla kyselyyn autatte parantamaan alkoholukoprosessia, ja annatte arvokasta apua opinnäytetyöni onnistumiseksi. Mikäli teillä on kysyttävää tutkimuksesta, voitte olla yhteydessä minuun sähköpostilla tai puhelimitse.

Kiitokset etukäteen vastauksistanne! Kyselyyn pääsette tästä linkistä:

Ystävällisin terveisin,

Aleksi Hallikas

aleksi.hallikas@poliisi.fi

0407498797