

Takaa-ajo -poliisitaktiikka

Takaa-ajo kokemuksia- ja ”hiljaista tietoa” kentältä

Samuli Taavitsainen & Eero Siren
1/2019

Tiivistelmä

Tekijä Eero Siren & Samuli Taavitsainen	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike Poliisi AMK / 20163C	
Julkaisun nimi Takaa-ajo -poliisitaktiikka	Julkisuusaste Julkinen, kappaleet 7 ja 8 ovat salattuja (JulKL (621/1999) 24.1 §:n 5 k (/) §:n k).	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi Elise Majander	Opinnäytetyön muoto Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tässä opinnäytetyössä käsitellään poliisin työssään kohtaamia pakenevan seuranta -tilanteita, joita kansankielellä kutsutaan takaa-ajoiksi. Käsittelemme aihetta takaa-ajoon osallistuvien poliisihenkilöiden näkökulmasta. Itse ajamisen lisäksi näihin tilanteisiin liittyy poliisin suorittamat toimenpiteet viestinnästä pakkopysäytykseen ja mahdolliseen kiinniottoon. Tätä toimintaa säädellään sisäministeriön asetuksella poliisin voimakeinoista ja kulkuneuvon pysäyttämisestä. Tutkimuksessa on tarkoitus tuottaa kirjalliseen muotoon poliisin niin sanottua "hiljaista tietoa", jotta kuka tahansa poliisimies voisi kehittää omaa ammattitaitoaan pakenevan seurannan osalta.</p> <p>Lisäksi tässä tutkimuksessa vertaillaan kvalitatiivisella puolistrukturoidulla teemahaastattelulla aikaan saatua tutkimusaineistoa lainsäädäntöön, sekä aihetta käsittelevään poliisin taktiikkaa sisältävään kirjallisuuteen. Takaa-ajotilanteet ovat hektisiä ja liikkuvia tilanteita, jonka vuoksi niitä on haasteellista johtaa. Takaa-ajot tapahtuvat yleisillä teillä, ja näihin tilanteisiin liittyy oleellisesti myös sivullisten ihmisten henki ja turvallisuus. Tämän vuoksi nämä tilanteet saavat todella paljon huomiota mediassa ja ne herättävät kansalaisissa ristiriitaisia mielipiteitä. Näiden edellä mainittujen seikkojen vuoksi aiheen tärkeyttä ei voi liikaa korostaa. Poliisin oma toiminta pitäisi olla niin hyvin harjoiteltua ja suunniteltua, ettei se lisäisi sivullisten loukkaantumis - tai menehtymisriskiä, ja poliisilla on aina oltava myös mahdollisuus luopua tilanteesta, eli seurattavan ajoneuvon pysäyttämisestä juuri sillä hetkellä. Tämä ei tietenkään tarkoita kokonaan tehtävästä luopumista.</p> <p>Teemahaastattelu on suoritettu kahdella maantieteellisesti toisistaan etäällä olevalla kenttäjohtoalueella valvonta- ja hälytyssektorilla työskenteleville kokeneille ylikonstaapeleille ja vanhemmille konstaapeleille. Haastattelua varten laadittiin 10 kysymyksen lomake, jolla pyritään saamaan kattava kuva aiheesta, jota hyvin vähän on tähän mennessä poliisin toimesta tutkittu.</p>		
Sivumäärä 40 + 1 liitesivu	Tarkastuskuukausi ja vuosi 2/2019	Opinnäytetyökoodi (OPS) AMK2016ont
Avainsanat takaa-ajo, pakenevan seuranta, seuranta ajo		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT	4
2.1 Tutkimuksen tarkoitus	4
2.2 Tutkimusmenetelmä	5
3 KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY	8
3.1 Takaa-ajo	8
3.2 Hiljainen tieto	8
4 TAKAA-AJON KÄSITTELY KIRJALLISUUDESSA	9
4.1 Takaa-ajon tarkoitus	10
4.2 Pakkopysäytystaktiikat	11
4.3 Takaa-ajossa esiintyvät ongelmat	12
5 LAINSÄÄDÄNTÖ	14
5.1 Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä..	14
5.2 Tieliikenneasetus 7 luku	16
5.3 Poliisin antaman pysäytymismerkin noudattamatta jättämisen seuraamukset	17
6 AIKAISEMPIA TUTKIMUKSIA.....	18
6.1 Takaa-ajo tilanteiden lukumäärä 2007	19
6.2 Päihteiden vaikutuksen alaisena pakeneminen.....	19
6.3 Pakenemisyrittäisiin johtaneet lähtötilanteet	20
6.4 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot.....	21
6.5 Pakenemisen aikana tapahtuneet liikenneonnettomuudet	22
7 TUTKIMUKSEN TULOKSET	23
8 POHDINTA	23

1 JOHDANTO

Saamme ikäväksemme lukea vuosittain lukuisia uutisia rattijuoppojen aiheuttamista kolareista, joissa loukkaantuu vakavasti tai kuolee sivullisia ihmisiä. Valitettavasti saamme lukea myös useita uutisia siitä, miten poliisia pakeneva ajoneuvo törmää täysin sivullisiin vakavin ja peruuttamattomin seurauksin.

”Poliisia paenneet törmäsivät tyhjään poliisiautoon Oulunsalossa – asuntomurrosta epäillyt pakenijat ajoivat jopa 180 km/h” (Kaleva 19.4.2018)

”Poliisin takaa-ajo päättyi nokkakolariin Mäntyharjulla, kolme kuollut” (Yle Uutiset 19.7.2018)

Tämän kaltaisissa tilanteissa poliisin toiminta herättää ristiriitaisia tunteita kansalaisissa. Trendi on se, että mikäli pakeneva saadaan pysäytettyä ilman sivullisten vahinkoja, poliisille satelee kiitosta hyvin suoritetusta työstä, mutta jos sivullisia loukkaantuu, kyseenalastetaan poliisin toiminta. Näissä tilanteissa poliisi nähdään yleensä osasyllisenä onnettomuuteen, koska on ajanut kyseistä ajoneuvoa takaa.

Tämä opinnäytetyö käsittelee takaa-ajotilanteita poliisitaktiikan näkökulmasta. Aineisto on kerätty haastattelemalla kenttäjohtolisenssin omaavia henkilöitä Oulun-, sekä Pirkanmaan läntisellä kenttäjohtoalueella. Lisäksi aineistoa on löytynyt aihetta sivuavasta tutkielmasta, sekä poliisin taktiikkaa käsittelevästä kirjasta. Tarkoitus on tuoda esille hyviä toimintamalleja, karsia huonoja toimintatapoja sekä antaa mahdollisimman hyvä yleiskuvan takaa-ajosta ja sen luonteesta.

Aihe on sellainen, joka koskettaa jokaista kentällä työskentelevää poliisimiestä- ja naista. Takaa-ajotilanteisiin liittyy työturvallisuus myös muun, kuin itse ajamisen johdosta. Takaa-ajettava on kohdistanut aseenkäyttöään poliisia kohtaan useampaan otteeseen Pirkanmaalla viimeisten vuosien aikana. Tässä yhteydessä on poliisimies loukkaantunutkin. Myös tästä näkökulmasta takaa-ajotilanteilla on muukin, kuin pelkkään ajamiseen liittyvä ulottuvuus.

2 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

Poliisi saa päivittäin useita ilmoituksia liikenteessä vaarallisesti liikkuvista ajoneuvoista. Muut tienkäyttäjät ovatkin hyvä tietolähde poliisille siitä, mitä liikenteessä tapahtuu. Ilmoituksia tulee muun muassa ajoneuvoista, jotka seilaavat omalla sekä vastaantulevan kaistalla, vaarallisista ohituksista, kovaa ylinopeutta ajavista ja muutoin epävarmasti ja nykivästi ajavista henkilöistä. Ilmoituksien perusteella poliisi saa Hätäkeskukselta tehtäviä kyseisten ajoneuvojen kuljettajien ajokunnon tarkastamiseksi.

Takaa-ajoon liittyviä tuoreita tilastoja ei ole, mutta Koskimaa on tutkinut aihetta vuonna 2007. Suurimmassa osassa takaa-ajoihin johtaneista tapauksista, lähtötilanne onkin ollut epäilty liikennerikos, tai liikennerikos (74%) (Koskimaa 2007, 57). Nämä pitävät sisällään hätäkeskukselta tulleet tehtävät ja poliisin entuudestaan tuntemat kohteet. Tästä voidaan päätellä se, että suurimmassa osassa takaa-ajoihin johtaneista tilanteista, pakeneva henkilö on ollut jo entuudestaan vaaraksi muulle liikenteelle.

2.1 Tutkimuksen tarkoitus

Materiaalia ko. aiheesta on vähän. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on haastattelun avulla tuoda esiin ja kirjalliseen muotoon ns. ”hiljaista tietoa” aiheesta, sekä vertailla kahden, maantieteellisesti eri alueen toimintaa sen selvittämiseksi, ovatko käytännöt samat eri puolilla Suomea. Tarkoitus on myös saada esiin hyväksi tai huonoiksi havaittuja toimintatapoja, joista kaikki poliisit voisivat oppia.

Takaa-ajoihin liittyy aina riskejä ja niiden myötä myös vaaratilanteita. Takaa-ajoista uutisoidaan ja takaa-ajosta kuvattuja videoita jaetaan internetissä. Poliisin tekemät takaa-ajot herättävät kansalaisissa ristiriitaisia tunteita puolesta ja vastaan, joita voidaan lehtien kommenttipalstoilla ja Internetissä. Näihin tilanteisiin liittyy suuri vastuu viranomaisten toimista ja seuraukset voivat olla todella vakavat, mikäli jotain sattuu. Erityisesti silloin, jos sivullinen loukkaantuu, joko poliisin tai takaa-ajettavan toiminnan johdosta, median ja kansalaisten huomio kohdistuu poliisiin ja sen toimintaan.

Tarkoituksemme on tällä opinnäytetyöllä tuoda esiin seikkoja, jotka eivät ole aikaisemmin tulleet kirjatuiksi mihinkään. Ylipäätään poliisissa olevan ”hiljaisen tiedon” määrä on val-

tava ja toivomme omalta osaltamme voivamme tuoda tätä osaamista ja tietotaitoa kirjalliseen muotoon ja näin ollen koko organisaation hyödynnettäväksi.

2.2 Tutkimusmenetelmä

Tämän tyylistä tai tavoitteiltaan asiaan liittyvää opinnäytetyötä ei ole aikaisemmin tehty. Miettiessämme tutkimusmenetelmää, jolla pääsisimme tavoitteisiimme ja saisimme mahdollisimman hyvän lopputuloksen, päätimme toteuttaa puolistrukturoidun temahaastattelun. Teimme Word -pohjaisen haastattelulomakkeen, jossa on kymmenen olennaista kysymystä takaa-ajoon liittyen:

1. Ensipartion toimenpiteet?
2. Mitä toimenpiteitä kenttäjohtaja voi tehdä takaa-ajo tilanteessa kuitenkin osallistumatta varsinaiseen takaa-ajoon?
3. Mitä muiden tilanteeseen osallistuvien partioiden toimenpiteet voivat olla?
4. Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä 2 -luku 9§ -mikä keino toimii missäkin tilanteessa, miksi? Mikä ei, miksi? Kokemuksia, esimerkkejä.
5. Poliisin pakkopysäytyksen arviointi oikeudessa, kokemuksia.
6. Toimenpiteestä luopuminen, kenen päätös? Minkälaisissa tilanteissa? Esimerkkejä.
7. Huonoja toimintatapoja mihin törmätty takaa-ajotilanteiden yhteydessä?
8. Onko takaa-ajettavilta havaittu mitään sellaisia tapoja, joiden perusteella tilanteen etenemistä voi ennustaa?
9. Onko tällä kenttäjohtoalueella jotain maantieteellisiä tai muita erityispiirteitä, mitkä vaikuttavat takaa-ajotilanteissa ja niiden johtamisessa?
10. Mikäli mieleesi tulee takaa-ajoon liittyen jotakin olennaista, johon et päässyt aikaisemmissa kysymyksissä vastaamaan, kirjoita se tähän.

Kysymykset muotoilimme mahdollisimman avoimiksi niin, että jokainen vastaaja sai itse päättää vastaustekniikkansa ja vastata niin kuin parhaaksi näkee. Tiedustelimme henkilökohtaisesti kenttäjohtoalueemme kenttäjohtajilta halukkuutta vastata haastatteluun, jonka jälkeen annoimme haastattelulomakkeen kuudelle kenttäjohtajalle Oulun alueella ja kym-

menelle kenttäjohtajalle Pirkanmaan alueella. Tavoitteenamme on haastattelussa saamiemme vastauksien pohjalta referoida kenttäjohtajien kokemusten mukaan tärkeimmät asiat takaa-ajoon liittyen.

Laadullisen tutkimuksen yksi yleisimmistä aineistonkeruu menetelmistä on haastattelu (Tuomi & Sarajärvi 2009, 71). Tässä opinnäytetyössä tutkimus suoritetaan haastattelemalla tutkimukseen valittuja henkilöitä käyttämällä haastattelulomaketta. Koska haluamme tietää mitä haastateltavat takaa-ajotilanteista ajattelevat, kysymme sitä heiltä. Haastatteluun perustuvaa tutkimusta on kritisoitu tutkijoiden toimesta (Tuomi & Sarajärvi 2009, 72). He mainitsevat metodiset ongelmat, joista yksi on kokemuksen puute. Tässä tutkimuksessa asiaan on kiinnitetty huomiota siten, että valitsemamme henkilöt ovat kaikki kokeneita poliisimiehiä – ja naisia. Keino millä tämän varmistamme on se, että henkilöillä on voimassa oleva kenttäjohtolisenssi, joka poikkeuksetta vaatii työkokemusta. Kenttäjohtolisenssin omaava henkilö voi toimia kenttäjohtajana valvonta- ja hälytystoiminta sektorilla.

Haastattelu suoritettiin niin, että tutkimukseen valituille henkilöille lähetettiin haastattelulomake heidän virkasähköpostiin. Haastateltaville annettiin noin kaksi viikkoa vastausaikaa. Lomake sisälsi 10 kysymystä, joista viimeinen antoi mahdollisuuden kommentoida vapaasti sellaista asiaa tai seikkaa, mitä me emme osanneet kysyä. Kysely lähetettiin Pirkanmaan läntisellä kenttäjohtoalueella 10 henkilölle, joista viisi vastasi, ja Oulussa kuudelle kenttäjohtajalle, joista viisi vastasi.

Teemahaastattelussa on edettävä tiettyjen etukäteen valittujen teemojen ja tarkentavien kysymysten varassa, jotka liittyvät niihin. Meidän tutkimuksemme on puolistrukturoitu teemahaastattelu, joka toimitettiin haastattelulomakkeen muodossa. Tällöin se ei ole lomakehaastattelu, joka olisi taas pikemminkin kvantitatiivinen aineistonkeruu menetelmä (Tuomi & Sarajärvi 2009, 74-75).

Päädyimme puolistrukturoituun teemahaastatteluun, koska näin pystymme itse rajaamaan käsitellyn aiheen niin, että tutkimuksen tuloksia on helppo vertailla keskenään haastateltavien välillä. Täysin strukturoimaton haastattelu saattaisi mielestämme aiheuttaa sen, että haastatellut henkilöt käsitelivät aivan eri näkökulmia takaa-ajotilanteista. Etukäteen laaditut kysymykset takaavat aiheen vertailun ja tarkastelun niin, että vastaukset tuovat esiin mahdollisimman kattavasti näkemykset ja kokemukset tutkimuksen aiheesta. Halusimme kuitenkin mahdollistaa myös kysymysten ulkopuolelta esiin nousevien teemojen käsittelyn

antamalla haastateltavan viimeisen kysymyksen kohdalla tuoda esiin aiheeseen liittyviä seikkoja, joihin kysymyksiemme puitteissa ei päässyt ottamaan kantaa.

3 KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY

3.1 Takaa-ajo

Takaa-ajolla tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä poliisin työhön liittyvää tilannetta, jossa ajoneuvon kuljettaja ei noudata poliisin pysähtymiskäskyä sen saatuaan, vaan jatkaa ajoneuvon kuljettamista, jolloin poliisi lähtee seuraamaan pakenevaa tarkoituksenaan pysäyttää hänet. Takaa-ajo -termiä on alettu välttämään poliisin keskuudessa, sillä se ei kuvaa poliisin tehtävän luonnetta oikein. Takaa-ajon tilalle on tullut seuranta-ajo -termi, sillä poliisi ei aja ketään takaa, vaan seuraa tätä pysäyttämistarkoituksessa. Käytämme työssämme kuitenkin takaa-ajo -termiä, koska se on käsitteenä yhä se, jota kansankielessä käytetään, ja se kuvaa mielestämme tilanteen luonnetta paremmin kuin seuranta-ajo.

3.2 Hiljainen tieto

Michael Polanyin mukaan tiedämme enemmän kuin pystymme kertomaan. Tätä tietoisuutta ei ole välttämättä puettu sanoiksi, mutta se näkyy ihmisen toiminnassa muun muassa tapana toimia. Hiljainen tieto kytkeytyy ja yhdistyy ihmisten ammattitaitoon. Hiljainen tieto kytkeytyy ammattitaidon siirtymiseen kokeneelta uraansa aloittelevalle. Toisaalta hiljaista tietoa myös kertyy henkilökohtaisen tekemisen ja kokemusten kautta. (Alastalo 2014, 8-9.)

Kehittämisen aihe on hiljaisen tiedon siirtäminen henkilöltä toiselle, tämä asia koskettaa monia eri työyhteisöjä. Olisi tärkeää saada kerättyä hiljainen tieto kasaan, tehdä se näkyvään muotoon ja saada se jaettua työyhteisölle. (Alastalo 2014, 24.)

Poliisin työssä hiljaisella tiedolla on keskeinen merkitys, koska poliisin työtä ei opita pelkästään opiskelemalla. Erilaisten taitojen sisäistäminen tapahtuukin toisten poliisimiesten – ja naisten toimintaa työskentelyä seuraamalla. Poliisin työhön liittyy monia seikkoja, joita ei suoraan voi sanallisesti tai kirjallisesti tuoda esiin, vaan ne pitää opetella omalla tekemisellä ja kokeneempia kollegoita seuraamalla. (Liukkonen, 2007.)

Tässä opinnäytetyössä hiljaisella tiedolla tarkoitetaan sellaista kokemuseräistä tietoa, jota kentällä työskennelleille konstaapeleille on kertynyt uransa aikana, mutta sitä ei ole löydettävissä kirjallisessa muodossa.

4 TAKAA-AJON KÄSITTELY KIRJALLISUUDESSA

Tapani Rinteen Poliisitaktiikasta (1996) on teos, jossa aiheitamme käsitellään useassa luvussa. Rinne määrittelee teoksessaan takaa-ajon olevan aina etukäteistoimintaa. Sillä valmistellaan varsinaisen tehtävän aloittamista. Takaa-ajo ei voi olla koskaan itse tarkoitus. Tehtävä ei pääty takaa-ajon loppumiseen, vaan siihen liittyy aina muita välittömiä suorituksia ja toimenpiteitä. "Tämän vuoksi takaa-ajolla tulee olla selvät tavoitteet, jotka ottavat huomioon myös muut tulevat toiminnot." Rinne korostaa sitä, ettei takaa-ajotilanteessa poliisin ajotaidot parane, ja tilanne on vaarallinen muille liikenteen käyttäjille, jotka eivät välttämättä edes tajua, että takaa-ajo on meneillään. (Rinne 1996, 213-214.)

Rinteen Poliisitaktiikasta (1996) materiaalin voidaan todeta olevan yhä käyttökelpoinen nykylainsäädännön kanssa. Mitään Rinteen luettelemista pakkopysäytyskeinoista ei tämän päivän lainsäädännön perusteella ole poissuljettavissa. Rinteen tekstistä löytyy tietoa, mikä lainsäädännössäkin on huomioitu, joka olennaisesti tukee mm. sivullisten turvallisuudesta huolehtimista. Tällainen seikka, joka Rinteen teoksessa nousee esiin, on välillinen tavoite saada kohdeajoneuvon kuljettaja pudottamaan nopeuttaan (Rinne 1996, 218). Tämä sama seikka nostetaan esiin myös Sisäministeriön asetuksessa poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä 8§.

Lainsäädännön ja Rinteen teoksen vertailussa esiin nousee myös se, että lainsäädännössä määritellään poliisin velvollisuus varautua pakkopysäytystilanteisiin ennakkosuunnitelmilla. Näissä ennakkosuunnitelmissa tulee ottaa huomioon poliisiyksiköiden välinen yhteistoiminta, pakkopysäytykseen soveltuvien paikkojen kartoitus ja valinta sekä sovellettavat toimintamallit. (Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä 8§.)

Rinne (1996, 24) kuitenkin korostaa valmistautumista tilanteen kriisiytyessä niin, että poliisimiehellä on henkinen valmius kyetä muuttamaan toimintaa rutiinilla hoidettavan tilanteen muuttuessa kriisitilanteeksi. Tämä ei tarkoita rutiinitehtävien hoitamista ”ase kädessä”, vaan henkistä valmiutta mukautua muuttuvaan tilanteeseen. Tämä edellä mainittu kuvaus valmistautumisesta voidaan liittää myös lainsäädännössä esiin nostettuun valmistautumiseen, vaikka tämä Rinteen mainitsema valmistautuminen koskee enemmänkin yksittäistä poliisimiestä/partiota, kuin kokonaista poliisiyksikköä.

4.1 Takaa-ajon tarkoitus

Takaa-ajon tarkoituksena on aina saada kohteena oleva henkilö tai henkilöt kiinni. Soveltuvimmat toimintatavat saattavat poiketa toisistaan merkittävästi takaa-ajotilanteesta riippuen. Rinne (1996) esittelee kirjassa myös toimintamalleja, mutta korostaa, ettei niiden noudattaminen välttämättä tuota tulosta. Tekemättä mitään ei kuitenkaan johda mihinkään tulokseen. Takaa-ajon välillisenä tarkoituksena voi olla muutakin, kuin takaa-ajettavan pysäyttäminen, esim. kohteen suuntaaminen vilkkaammilta väyliltä "hiljaisemmille" teille. Rinne (1996, 214) korostaa: "Varmin tapa menettää ammattitaitoaan on ottaa takaa-ajotilanne henkilökohtaisena voimain ja taidon mittelonä kohteena olevan kanssa."

Takaa-ajotilanteessa pitäisi säilyttää harkintakykynsä niin, että pystyy tekemään päätöksiä etukäteen siitä, mitä aikoo tehdä tulevaisuudessa. Säilyttämällä harkintakykynsä ei päädytä siihen tilanteeseen, että edetään kohteen ehdoilla. Takaa-ajon tarkoituksena on aina pyrkiä pysäyttämään pakeneva ajoneuvo. Tämä on tietenkin tavoite, johon pyritään, mutta usein takaa-ajon kuluessa huomataan, että mahdollisuuksia pakenevan ajoneuvon välittömään pysäyttämiseen tai edes kiinnisaamiseen ei ole. (Rinne 1996, 214.)

Tärkeä miettimisen arvoinen asia on takaa-ajosta luopuminen. Luopumisella tarkoitetaan tilannetta, jossa pysytään pakoon pyrkivän ajoneuvon vauhdissa, mutta olosuhteet puoltavat takaa-ajosta luopumista. Luopuminen ei kuitenkaan tarkoita kokonaan tehtävästä luopumista, vaan luovutaan tavoitteesta pysäyttää ajoneuvo. (Rinne 1996, 214.)

Takaa-ajo on aina harvoja poikkeuksia lukuunottamatta pakkopysäyttämiseen valmistautumista. Rinne nostaa esiin kohdehenkilön "ohjaamisen" tärkeänä osana takaa-ajoa. "Ohjaamisella" Rinne tarkoittaa sitä, että poliisi "opettaa" takaa-ajettavan käyttämään poliisin luomia mahdollisuuksia karkuun pääsemiseksi. Tämä perustuu luontaisiin reaktioihin ja siihen, että kohdehenkilö on mahdollisesti kovan stressin alaisena ja kiihtyneessä mielentilassa. "Ohjaamisen" tarkoituksena on siirtää takaa-ajo vilkkaasti liikennöidyiltä väyliltä pois niin, että riskit ulkopuolisia kohtaan jäisivät pieneksi, sekä takaa-ajettavan viemiseksi sellaisiin olosuhteisiin, missä pakkopysäytys on mahdollista. Vaihtoehtoja, joita Rinne tarjoaa ohjaamista varten ovat mm. ajoneuvoilla ohjaaminen, sekä suluttaminen. Myös poliisiauton ajaminen takaa-ajettavan edessä voi edesauttaa ohjaamista. (Rinne 1996, 215-217.)

Tärkeä välillinen tavoite takaa-ajossa on saada kohdeajoneuvon kuljettaja pudottamaan ajonopeutta. Nopeuden pudottaminen voidaan saada aikaan monellakin eri tavalla. Esim. piikkimatto, ohjaaminen pois pääväyliltä, ohjaaminen kapeille mutkaisille päällystämättömille tieosuuksille, kiilaamalla, esteitä asettamalla jne. (Rinne 1996, 218.)

Seuraaminen voi tulla kyseeseen, esim. kun pakkopysäyttäminen ei ole mahdollista. Tällöin tulee keskittyä näköyhteyden pitämiseen kohdeajoneuvon. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulisi kuitenkin esimerkiksi tiessä olevien jälkien perusteella pyrkiä pysymään kohdeajoneuvon reitillä. Kyse on edelleen takaa-ajosta, vaikka näköyhteyttä ei kohdeajoneuvon olisikaan. (Rinne 1996, 218-219.)

Tunnistamisella tarkoitetaan sitä, että pyritään tunnistamaan ajoneuvo ja kuljettaja. Ylipääntään tärkeää on tehdä paljon havaintoja ja huomioita. Näiden tarkoituksena on pystyä myöhemmin tunnistamaan ajoneuvo tai kuljettaja. (Rinne 1996, 219.)

4.2 Pakkopysäytystaktiikat

Pakkopysäyttäminen on voimakeinojen käyttöä, minkä vuoksi perusteet on oltava kunnossa. Tällä ei saa aiheuttaa vaaraa ulkopuolisille. Takaa-ajo ja pakkopysäyttäminen eivät välttämättä ole edeltävää tai seuraavaa toimintaa toisiinsa nähden. Pakkopysäytystä harkitessa ja tehdessä riskien tiedostaminen on tärkeää. (Rinne 1996, 221.)

Pakkopysäytys keinoja on lukuisia. Keinoilla pyritään vaikuttamaan pysäytettävän ajoneuvon käyttäytymiseen ja kohdehenkilön toimintaan. Pakkopysäytyksessä ei ole huomioitava ainoastaan sivullisten turvallisuus, vaan myös poliisien oma turvallisuus sekä kohdehenkilön- tai henkilöiden turvallisuus. Kaikissa seuraavaksi mainittavissa keinoissa on hyvät ja huonot puolensa. (emt.)

Sallittuja pakkopysäytyskeinoja ovat muun muassa seuraavat:

- Sulutus, joka tarkoittaa sitä, että suljetaan tietty reitti kohdehenkilöltä ja pakotetaan tämä joko pysähtymään tai valitsemaan toinen reitti.
- Piikkimatto. Piikkimatolla pyritään hidastamaan kohdeajoneuvon nopeutta rikkomalla renkaat.

-Kiinni ajaminen tulee kyseeseen, kun kohdeajoneuvon nopeutta on saatu laskettua. Kiinni ajamisella tarkoitetaan tässä harkittua työntämistä, ei törmäämistä. Kiinni ajamisella pyritään pyöryttämään edellä ajava ajoneuvo työntämällä tätä perästä.

-Kiilaamisella tarkoitetaan menetelmää, jossa poliisiajoneuvolla kiilataan kohdeajoneuvon eteen pakottaen tämä pysähtymään yhteentörmäyksen välttämiseksi.

-Pussiin ajattaminen tarkoittaa sitä, että useammalla partiolla takaa-ajettava ajatetaan poliisipartioiden väliin. (Rinne 1996, 222-231.)

Sisäministeriön asetuksessa poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä 11§:ssa mainitaan, ettei esteen käyttämisellä saa aiheuttaa erityistä vaaraa. Rinteen mukaan tämä on kuitenkin oikeudellisesti, että maalaisjärjellä ajateltuna lievempi keino, kuin ampuma-aseen käyttö, koska ampumisessa asian ratkaisee poliisi, joka myös ratkaisee ajankohdan, ampumispaikan, sekä vastaa seurauksista. Estettä käyttämällä päätösvalta siirtyy takaa-ajettavalle (Rinne 1996, 234).

4.3 Takaa-ajossa esiintyvät ongelmat

Takaa-ajossa esiintyvät yleisimmät ongelmat liittyvät radioliikenteeseen, johtamiseen, sijoittumiseen, muuhun liikenteeseen, useampia partioiden toimintaan, oman ajoneuvon toimintaan ja resurssien puutteeseen.

Radioliikenteen yksi ongelma on se, että takaa-ajava partio sitoo viestiliikenteen kokonaan itselleen. Radioliikenteen tulisi sisältää seuraavaa:

- Ilmoitus käynnistyneestä takaa-ajosta
- Missä ollaan, mihin suuntaan ja millä vauhdilla
- Tuntomerkkejä
- Suunnan ja nopeuden merkittävät muutokset
- Taktiikkaan liittyvä tieto
- Muiden partioiden ohjaaminen ja tilanteen johtaminen
- Takaa-ajon loppumisesta ilmoittaminen

Johtamiseen liittyviä ongelmia ovat muun muassa tilanteen liikkuvuus, tilanteen nopeus, kokonaisuuden hallinta, ajantasainen oikean- ja riittävän tiedon määrä.

Sijoittumiseen liittyvät ongelmat ovat seurausta liikkuvasta tilanteesta. Tästä johtuen muiden partioiden arvio siitä mihin heidän kannattaisi sijoittua on vaikeaa. (Rinne 1996.)

Muu liikenne. Me emme voi unohtaa muiden olemassaoloa, vaikka takaa-ajettava niin tekisikin. Useampien partioiden toiminta tilanteessa voi tuottaa ongelmia. Näitä ovat esimerkiksi erilaiset toimintamallit ja tavoitteet partioiden välillä. Näihin voidaan varautua keskustelemalla ja valmistautumalla etukäteen takaa-ajo -tilanteisiin. (Rinne 1996.)

Oma ajoneuvo. On hyväksyttävä se, että takaa-ajettava voi olla parempi kuljettaja kuin me itse. Hänen ajoneuvonsa voi olla myös tällaiseen tilanteeseen soveltuvampi kuin meidän, esimerkiksi tehokkuudeltaan ja ajo-ominaisuuksiltaan. Takaa-ajaessa oman ajoneuvon kunto ja esimerkiksi polttoaineen määrä vaikuttaa tilanteeseen ja siinä onnistumiseen.

Resurssien puute on joskus ongelma, sillä tehtävälle ei saada riittävästi partioita. (Rinne 1996.)

5 LAINSÄÄDÄNTÖ

5.1 Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämistä

Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämistä (872/2011) 2 -luku käsittelee sallittuja voimakeinoja ajoneuvon pysäyttämiseksi. Lisäksi asetuksessa käsitellään, miten poliisin pysäytysmerkki tulee antaa. Asetuksessa myös nostetaan esiin voimakeinojen käyttöön liittyvät huomioonotettavat seikat.

7 §

Kulkuneuvon pysäyttämässä käytettävät merkit

Kulkuneuvoa pysäytettäessä poliisimiehen antamien merkkien ja määräysten tulee olla selvästi havaittavia, ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä.

Pysäytysmerkki on mahdollisuuksien mukaan annettava kyseiselle kulkuvälineelle säädettyllä tavalla. Pysäytysmerkki tai -määräys voidaan antaa myös suullisesti, käsimerkein, valomerkein tai muutoin yleisesti tunnistettavin merkein. Merkki tulee antaa siten, että toimenpiteiden kohteena olevan kulkuneuvon kuljettajalla on mahdollisuus tunnistaa merkin antaja poliisimieheksi.

8 §

Voimakeinojen käyttäminen kulkuneuvon pysäyttämässä

Kulkuneuvon pysäyttämässä käytettäviin voimakeinoihin turvautumisessa on otettava huomioon liikenneolosuhteet, pysäytystoimenpiteiden kohteena olevan kulkuneuvon kuljettajan ajotapa, pysäytettävän kulkuneuvon laatu, paino ja nopeus sekä muut pysäyttämiseen vaikuttavat seikat. Erityistä huomiota on kiinnitettävä sivullisten turvallisuuteen. Pysäytysmerkin tai -määräyksen laiminlyöneen kulkuneuvon seuraamisessa on jatkuvasti tehtävä tilanteen kokonaisarviointia ja poliisin toimenpiteiden mitoituksen harkintaa.

Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on pysäytettävä kulkuneuvo pyrittävä ohjaamaan turvalliselle pysäytyspaikalle sekä alentamaan sen nopeutta. Pakkopysäytystoimenpiteestä on mahdollisuuksien mukaan ilmoitettava ennakkoon kaikille tehtävään osallistuville.

Poliisiyksiköissä on varauduttava pakkopysäytystilanteisiin ennakkosuunnitelmilla, joissa huomioidaan muun muassa poliisiyksiköiden välinen yhteistoiminta, pakkopysäytykseen soveltuvien paikkojen kartoitus ja valinta sekä sovellettavat toimintamallit.

Pakkopysäyttämässä saadaan käyttää 9–14 §:ssä mainittuja voimakeinoja. Ampuma-aseen käyttämisessä kulkuneuvon pysäyttämässä on noudatettava, mitä poliisilain 2 luvun 19 §:ssä säädetään ampuma-aseen käytöstä.

9 §

Menetelmät tie- tai maastoliikenteeseen käytettävän kulkuneuvon pysäyttämässä

Tie- tai maastoliikenteeseen käytettävän kulkuneuvon pysäyttämässä voidaan käyttää edellä ajamista, estettä, kiilaamista, kiinniajamista, kulkuneuvolla uhkaamista, piikkimattoa ja sulkua.

10 §

Edellä ajaminen

Tie- tai maastoliikenteeseen käytettävän kulkuneuvon edellä ajaen tapahtuvasta pysäytysyrityksestä on luovuttava, jos näyttää ilmeiseltä, että pysäytettävä ajaa tarkoituksellisesti poliisin kulkuneuvon kiinni. Pysäytysyrityksestä on luovuttava myös, jos pysäytettävä lähtee ohittamaan poliisin kulkuneuvoa paikassa, jossa näkyvyys on riittämätön, tiellä on kohtaavaa liikennettä tai jossa ohittamisesta aiheutuu muuta vaaraa.

11 §

Este

Tie- tai maastoliikenteeseen käytettävää kulkuneuvoa esteen avulla pysäytettäessä estettä ei saa käyttää siten, että siitä voi aiheutua erityistä vaaraa.

12 §

Kiilaaminen ja kiinniajaminen

Käytettäessä kiilaamista tie- tai maastoliikenteeseen käytettävän kulkuneuvon pysäyttämiseen on kiilaamisen kohteena olevalle annettava riittävä mahdollisuus kulkuneuvonsa pysäyttämiseen.

Kiilaamista ei saa käyttää suurilla nopeuksilla liikuttaessa. Kulkuneuvojen toisiinsa kosketamista on pyrittävä välttämään.

Kiinniajamista voidaan käyttää tilanteissa, joissa ajonopeudet ovat suhteellisen alhaiset.

13 §

Piikkimatto

Piikkimattoa käytetään tie- tai maastoliikenteeseen käytettävän kulkuneuvon pysäyttämiseen esteen tai sulun avulla kavennetulla ajoradan osalla.

Piikkimatto on pyrittävä tekemään mahdollisimman havaittavaksi. Muu liikenne on mahdollisuuksien mukaan pysäytettävä riittävän etäälle piikkimatosta tai ohjattava kiertotielle

5.2 Tieliikenneasetus 7 luku

Tieliikenneasetus 7 luku ([29.4.1994/328](#)) määrittelee poliisin antamat pysähtymismerkit ja niiden asettamat velvollisuudet tienkäyttäjälle.

Liikenteen valvojan antamat merkit 47 § ([29.4.1994/328](#)) Poliisimiehen liikenteen ohjauksessa tai valvonnassa käyttämät käsimerkit merkitsevät seuraavaa:

Molemmat käsivarret tai toinen käsivarsi sivulle ojennettuna:

- 1) sekä edestä että takaa lähestyvien on pysähdyttävä; samanaikaisesti sivulta lähestyvä liikenne saa edetä; kun pysähdysmerkki on kerran annettu, se on voimassa uuden merkin antamiseen asti, vaikka poliisimies välillä laskisi kätensä tai ohjaisi muualta lähestyvää liikennettä.

Käsivarsi ojennettuna ylös:

- 2) kaikista liikennesuunnista lähestyvien on pysähdyttävä; tienkäyttäjät, jotka eivät enää voi pysähtyä riittävän turvallisesti tai jotka ovat jo risteyksessä, saavat jatkaa matkaa.

Viittoava merkki ajosuunnassa:

- 3) merkillä annetaan asianomaisesta suunnasta tuleville lupa jatkaa ajoa; merkistä huolimatta kuljettajan on annettava esteetön kulku jalankulkijalle, joka asianmukaisessa järjestyksessä on astunut tai astumassa suojatielle; risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä myös risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa; vasemmalle kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä.

Käsivarsi kohotettuna kämmen lähestyvää ajoneuvoa kohti:

- 4) lähestyvän ajoneuvon on pysähdyttävä; merkki voidaan antaa myös pienoiskoossa olevalla liikennemerkillä 311 (ajoneuvolla ajo kielletty) tai 392 (pakollinen pysäyt-

täminen tarkastusta varten); merkkiä voidaan pimeän aikana ja näkyvyyden muuten ollessa heikentynyt selventää punaista valoa näyttävällä valaisimella.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja merkkejä voi liikenteen ohjauksessa käyttää myös sotilaspoliisi. Pysäytysmerkin voi antaa pienoiskoossa olevalla liikennemerkillä 311 myös muu liikenteen valvoja kuin poliisimies. Tullimies voi käyttää pysäytysmerkinä myös pienoiskoossa olevaa liikennemerkkiä 391 (pakollinen pysäyttäminen tullitarkastusta varten).

Poliisimiehen saattuetta vetävästä tai saattueen kulkua turvaavasta poliisiajoneuvosta antama 1 momentin 4 kohdan mukainen merkki tarkoittaa, että tienkäyttäjän on annettava saattueelle esteetön kulku ja tarvittaessa pysähdyttävä. ([25.1.2001/48](#))

48 § ([29.4.1994/328](#))

Poliisi-, tulli- tai rajavartiomiehen taikka muun liikenteen valvojan moottoriajoneuvosta antama käsimerkki merkitsee, että takana ajavan ajoneuvon on pysähdyttävä. Tämä merkki voidaan antaa pienoiskoossa olevalla liikennemerkillä 311 (ajoneuvolla ajo kielletty), 391 (pakollinen pysäyttäminen tullitarkastusta varten) tai 392 (pakollinen pysäyttäminen tarkastusta varten). Pimeän aikana ja näkyvyyden ollessa muuten heikentynyt voidaan mainittujen liikennemerkkien asemesta käyttää punaista valoa näyttävää valaisinta.

Poliisi- tai tullimiehen moottoriajoneuvosta samanaikaisesti sinisen vilkkuvan hälytysvalon kanssa näyttämä punainen vilkkuva valo merkitsee, että edellä ajavan ajoneuvon on siirryttävä tien reunaan ja pysähdyttävä.

5.3 Poliisin antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättämisen seuraamukset

Poliisin antaman pysähtymismerkin noudattamatta jättäminen sisältää olosuhteista riippuen joko liikenneturvallisuuden vaarantamisen, tai sisältyä törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. (Koskimaa 2008, 14.)

6 AIKAISEMPIA TUTKIMUKSIA

Heikki Koskimaa on selvittänyt tutkielmassaan ”Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007”, kuinka paljon Suomen poliisilla on ollut takaa-ajo tilanteita vuonna 2007”. Tutkielmassaan Koskimaa on käsitellyt aihetta todella laajasti, ja on kerännyt ilmoituksista tietoja muun muassa siitä, onko pakeneva ollut päihteiden vaikutuksen alaisena, mikä on ollut pakenemiseen johtanut lähtötilanne, millaisilla ajoneuvoilla on ajettu karkuun, minkälaisia onnettomuuksia takaa-ajo on aiheuttanut ja mitä voimakeinoja poliisi on käyttänyt.

Aiheesta ei ole löydettävissä tuoreempaa luotettavaa tutkimusta, minkä uskomme johtuvan siitä, että jo pelkästään takaa-ajojen määrän selvittäminen vaatii valtavasti töitä. Käsitteitä takaa-ajo tai ajoneuvolla seuraaminen ei ole erikseen määritelty tai ohjeistettu poliisin rikosilmoitusjärjestelmän täyttöohjeissa, eikä ole olemassa yksilöityä rikosnimikettä ajoneuvolla poliisia karkuun ajamisesta. Tästä johtuen takaa-ajojen määrän selvittäminen vaatii poliisin rikosilmoitusten tutkimisen manuaalisesti, toisinkuin esimerkiksi rattijuopumukset voidaan hakea suoraan rikosnimikkeellä.

Koskimaa on selvittänyt asiaa hakemalla tiedot poliisin Rikitrip järjestelmästä. Rikitrip järjestelmästä löytyy kaikki poliisin kirjaamat rikosilmoitukset, ja sieltä pystyy hakea ilmoituksia muun muassa hakusanojen, ajan, rikosnimikkeen ja paikkakunnan perusteella. Koskimaa on hakenut ilmoituksia hakusanojen avulla, jotka viittaavat pakenemiseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla, ja on käynyt nämä yksi kerrallaan läpi, ja poiminut tiedot ilmoituksista, joissa on ajettu poliisia karkuun. Tästä johtuen on mahdollista, että kaikki tapaukset, joissa poliisia on ajettu karkuun, eivät ole tulleet Koskimaan tietoon.

Vaikka Koskimaan työ on jo yli kymmenen vuotta vanha, antaa se kuitenkin jotain käsitystä siitä, kuinka paljon takaa-ajoja tapahtuu nykyäänkin. Ilman tuoreempaa tutkimusta on vaikeaa arvioida onko takaa-ajojen määrä Suomessa muuttunut merkittävästi, mutta voidaan tätä kuitenkin arvioida muiden tilastojen valossa.

Vuonna 2007 ajoneuvorekisterissä oli alle 5 000 000 ajoneuvoa, kun taas vuoden 2017 päättyessä ajoneuvorekisterissä oli 6 474 783 ajoneuvoa (Ajoneuvokantatilastot 2017, Tilastokeskus, Trafí). Vuonna 2007 reilusti suurimmassa osassa takaa-ajojen lähtötilanteena on ollut liikennerikos tai epäilty liikennerikos (Koskimaa 2007, 57), tästä voitaisiin päätel-

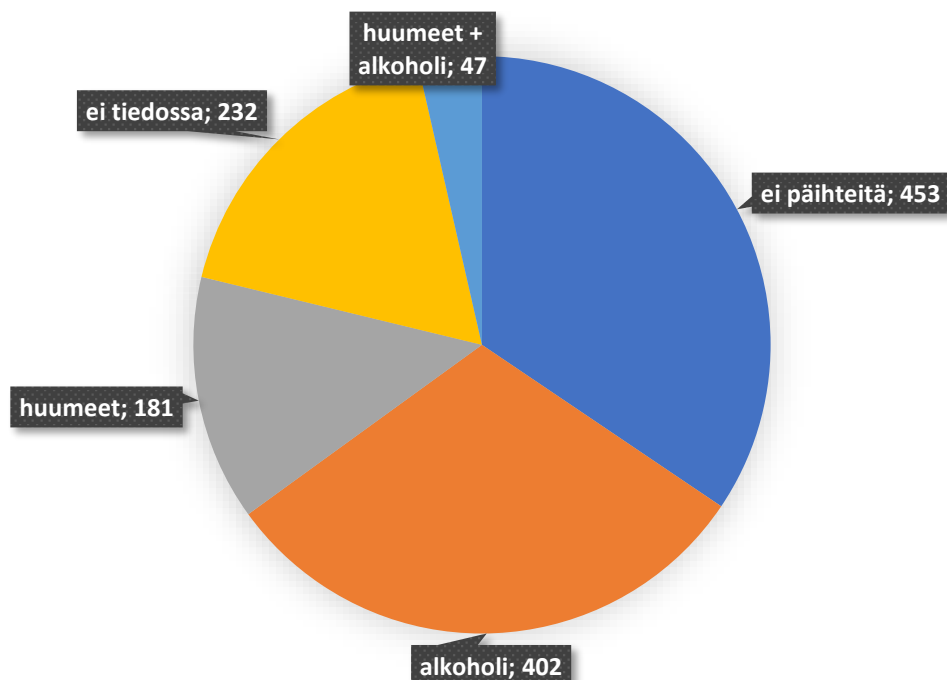
lä, että ajoneuvojen käyttö on yleistynyt, ja siitä johtuen myös liikennerikokset olisi lisääntynyt, mikä voisi näkyä takaa-ajojen määrän kasvuna.

6.1 Takaa-ajo tilanteiden lukumäärä 2007

Yhteensä järjestelmästä löytyi 1315 ilmoitusta, jotka sisälsivät pakenevan ajoneuvon seuraamista. Eniten poliisia on lähdetty pakenemaan Uudellamaalla, jossa 314 ilmoitusta, Varsinais-Suomessa 121, Pirkanmaalla 119, Pohjois-Pohjanmaalla 107, Päijät-Hämeessä 71, Keski-Suomessa ja Satakunnassa 64, Kymenlaaksossa 62, Pohjois-Savossa 54, Lapissa 52, Kanta-Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla 46, Etelä-Savossa 45, Pohjois-Karjalassa 36, Etelä-Karjalassa 33, Pohjanmaalla 25, Itä-Uudellamaalla 23, Kainuussa 19 ja Keski-Pohjanmaalla 15 -ilmoitusta. (Koskimaa 2007, 49.)

6.2 Päihteiden vaikutuksen alaisena pakeneminen

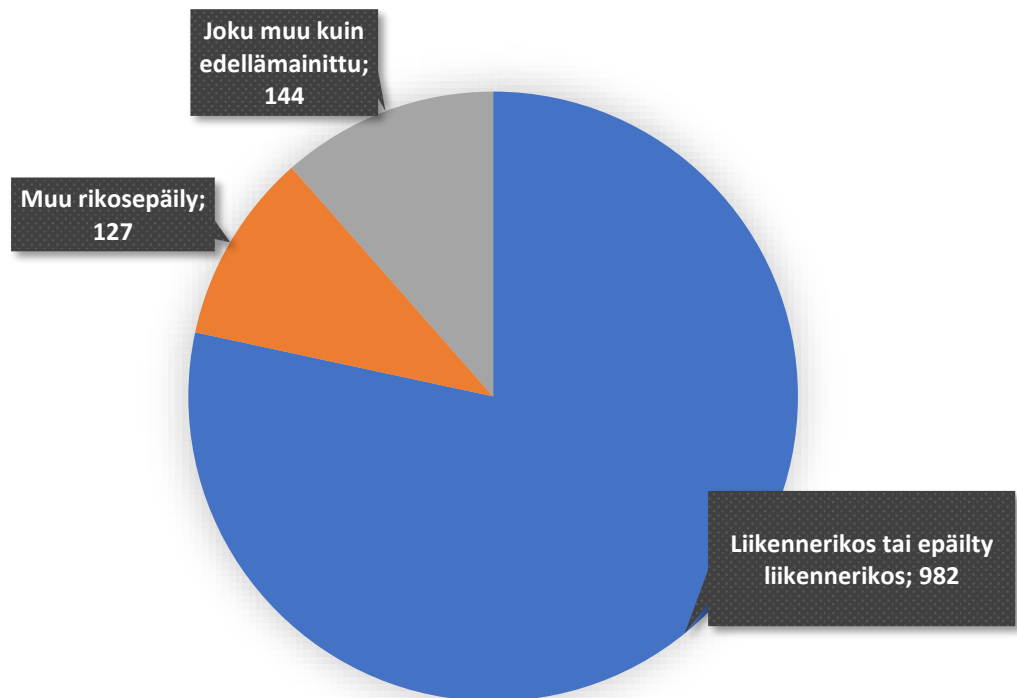
Järjestelmä sisältää 1315 ilmoitusta ja niiden mukaan 453 paennutta kuljettajaa ei ole ollut minkään päihteen vaikutuksen alaisena. Alkoholilla oli nauttinut 402 kuljettajaa. Huumeiden vaikutuksen alaisena oli 181 kuljettajaa. Molempia, sekä alkoholin että huumeiden vaikutuksen alaisena oli 47 kuljettajaa. 232 tapauksessa päihtymyksestä ei ole tietoa. (Koskimaa 2007, 56.)



Kaavio 1. Päihteiden vaikutuksen alaisena pakeneminen (Koskimaa 2007, 56).

6.3 Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet

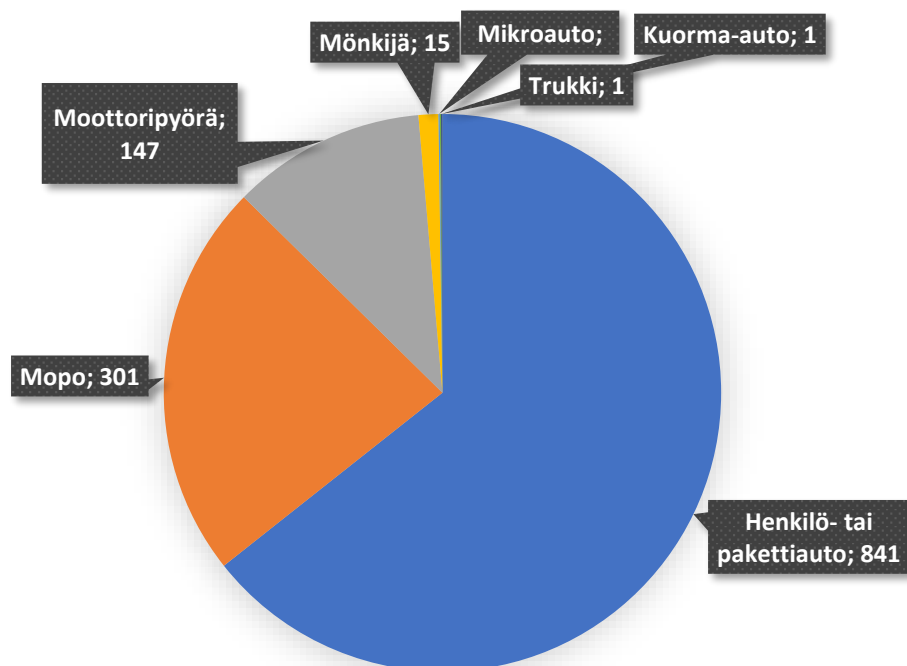
Liikennerikos tai epäilty liikennerikos on ollut kyseessä 982 tapauksessa. Nämä tapaukset pitävät sisällään hätäkeskuksesta tulleet ilmoitukset, liikkumisellaan poliisin huomion herättäneet ajoneuvot, sekä poliisin ennestään tuntemat kohteet. Muu rikosepäily on ollut kyseessä 127 tapauksessa. Tällä viitataan luvattomiin käyttöihin tai anastusrikoksiin. Ratsia on ollut 62 tapauksessa lähtötilanne. Joku muu kuin edellä mainittu tilanne on ollut 144 kyseessä tapauksessa. (Koskimaa 2007, 57.)



Kaavio 2. Pakenemisyrityksiin johtaneet lähtötilanteet (Koskimaa 2007, 57.)

6.4 Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot

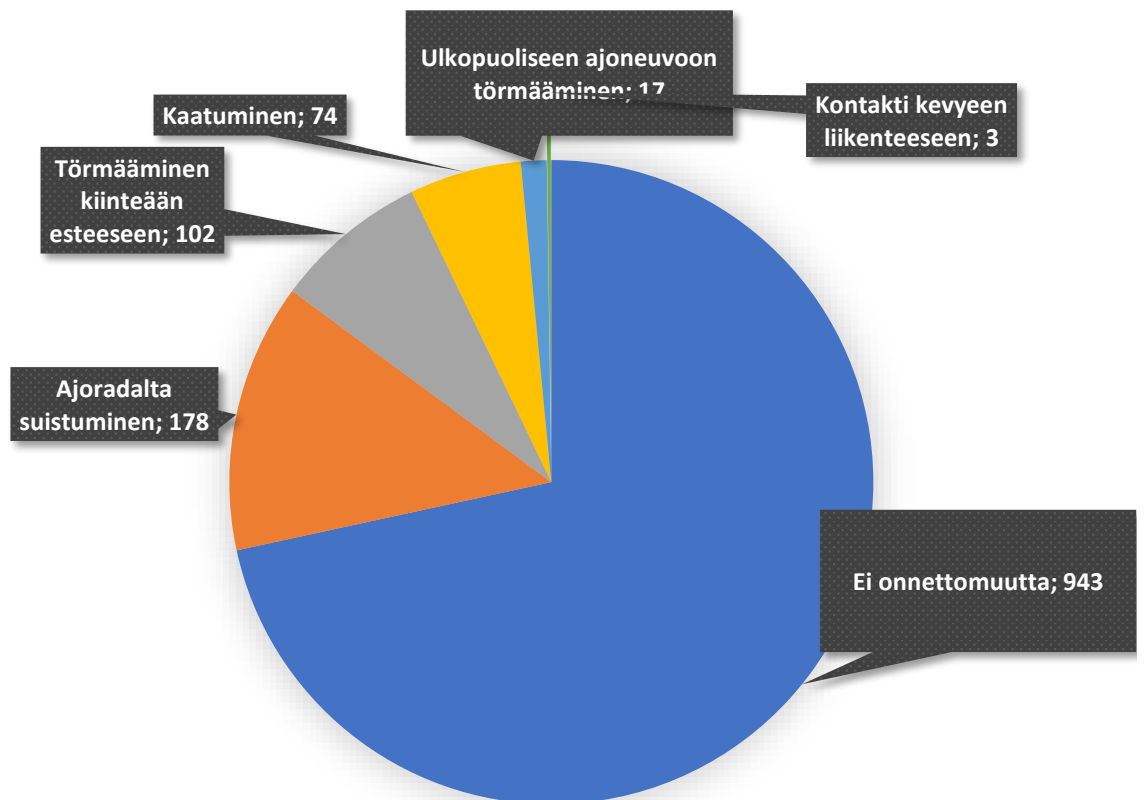
Henkilö- tai pakettiautolla on ajettu karkuun 841 tapauksessa. Mopolla 301, moottoripyörällä 147, monkijällä 15, moottorikelkalla 8, mikroautolla 1, trukilla 1 ja kuorma-autolla 1 tapauksessa. (Koskimaa 2007, 60.)



Kaavio 3. Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot (Koskimaa 2007, 60.)

6.5 Pakenemisen aikana tapahtuneet liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuutta ei tapahtunut 943 tapauksessa. Onnettomuuksia sattui 373 kappaletta. Näistä ajoradalta suistumisia oli 178. Kiinteään esteeseen törmäämisiä oli 102 kappaletta. Kaatumisia 74 kappaletta. Törmäämisiä ulkopuoliseen ajoneuvoon 17 kappaletta. Kontakteja kevyeen liikenteeseen 3 kappaletta. (Koskimaa 2007, 62.)



Kaavio 4. Pakenemisen aikana tapahtuneet liikenneonnettomuudet (Koskimaa 2007, 62.)

Poliisi ei joutunut onnettomuuteen 1296 tapauksessa. Poliisi joutui onnettomuuteen 19 tapauksessa, joissa poliisi törmäsi kiinteään esteeseen 11 tapauksessa, suistui ajoradalta 7 tapauksessa ja törmäsi toiseen ajoneuvoon yhdessä tapauksessa. (Koskimaa 2007, 62.)

7 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Työn tutkimustulokset on luokiteltu salaiseksi, eikä näin ollen voida esittää julkisessa opinnäytetyössä.

8 POHDINTA

Työn pohdintaosuus on luokiteltu salaiseksi, eikä näin ollen voida esittää julkisessa opinnäytetyössä.

LÄHTEET

Ajoneuvokantatilastot 2017, Tilastokeskus, Trafi

Alastalo, Anniina 2014: Asiantuntijuus ja hiljainen tieto. Menetelmiä ja mahdollisuuksiahiljaisen tiedon jakamiseen. Metropolia ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Koskimaa Heikki, tutkielma 2007: Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007

Liukkonen, Annukka 2017: Hiljaisen tiedon tunnistaminen, jakaminen ja johtaminen. Esimerkkinä Sisä-Suomen poliisilaitoksen Keski-Suomen tutkintayksiköt. Poliisiammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö

Rinne Tapani, Painosalama Oy, 1996: Poliisitaktiikasta

Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä 245/2015

Tieliikenneasetus 7 luku (29.4.1994/328)

Tuomi Jouni & Sarajärvi Anneli, 2009: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi

Liite 1. Haastattelulomake

HAASTATTELUKYSYMYKSET TAKAA-AJO

1. Ensipartion toimenpiteet?
2. Mitä toimenpiteitä kenttäjohtaja voi tehdä takaa-ajo tilanteessa kuitenkin osallistumatta varsinaiseen takaa-ajoon?
3. Mitä muiden tilanteeseen osallistuvien partioiden toimenpiteet voivat olla?
4. Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä 2 - luku 9§ -mikä keino toimii missäkin tilanteessa, miksi? Mikä ei, miksi? Kokemuksia, esimerkkejä.
5. Poliisin pakkopysäytyksen arviointi oikeudessa, kokemuksia.
6. Toimenpiteestä luopuminen, kenen päätös? Minkälaisissa tilanteissa? Esimerkkejä.
7. Huonoja toimintatapoja mihin törmätty takaa-ajotilanteiden yhteydessä?
8. Onko takaa-ajettavilta havaittu mitään sellaisia tapoja, joiden perusteella tilanteen etenemistä voi ennustaa?
9. Onko tällä kenttäjohtoalueella jotain maantieteellisiä tai muita erityispiirteitä, mitkä vaikuttavat takaa-ajotilanteissa ja niiden johtamisessa?
10. Mikäli mieleesi tulee takaa-ajoon liittyen jotakin olennaista, johon et päässyt aikaisemmissa kysymyksissä vastaamaan, kirjoita se tähän.