

Hanne Forsell

PORIN SEUDUN VIIDEN AUTOKOULUN ENSIAPUOPETUS

Hoitotyön koulutusohjelma
Hoitotyön suuntautumisvaihtoehto
2009

PORIN SEUDUN VIIDEN AUTOKOULUN ENSIAPUOPETUS

Forsell, Hanne
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Sosiaali- ja terveysala Pori
Hoitotyön koulutusohjelma
Tammikuu 2009
Ohjaaja: Taavela, Raija TtT
YKL: 59.23
Sivumäärä: 49

Asiasanat: ajo-opetus, kuljettajat, ensiapu, liikenneonnettomuudet

Tämän opinnäytetyön aiheena oli Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetus. Opinnäytetyön tarkoituksena oli kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Opinnäytetyö vastaa tutkimuskysymyksiin Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapuopetusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää? Lisäksi opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää yleisimmät liikenneonnettomuuteen johtavat syyt sekä yleisimmät liikenneonnettomuuksien uhrien vammat. Opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää Porin seudun autokoulujen ensiapuopetusta kehittäessä.

Opinnäytetyön tutkimuksessa käytettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Tutkimuksen kohderyhmänä olivat Porin seudun viiden eri autokoulun edustajat jotka toimivat autokouluissa liikenneopettajina. Tutkimusaineisto kerättiin teemahaastatteluna joka toteutettiin marraskuussa 2008. Haastattelut tehtiin ennalta sovittuna aikana.

Opinnäytteen teoreettisessa osuudessa käsiteltiin kuljettajan opetusta, ensiapua ja liikenneonnettomuuksia. Teoreettinen osuus pohjautuu aikaisempaan kirjallisuuteen sekä lakitietoon. Liikenneonnettomuuksia koskeva aineisto selvitettiin tilastotietoja teoreettisesti analysoimalla. Tilastoita analysoitaessa käytettiin pääasiassa VALT:n tuottamia tilastotietoja.

Opinnäytetyön tutkimustulokset analysoitiin teemoittain. Tutkimustulosten mukaan Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetus henkilö- ja kuorma-auton kuljettajan opetuksessa keskittyy 45minuutin teoriaopetukseen liikenneonnettomuus tilanteessa toimimiseen. Tuloksista selvisi, että autokoulujen ensiapuopetukseen on käytettävissä liian vähän aikaa jotta pystyttäisiin oppilaille opettamaan kaikki oleellinen ensiavun antamisesta. Muita suurimpia puutteita autokoulujen ensiapuopetuksessa olivat liikenneopettajien ammattitaidottomuus opettaa ensiapua sekä ensiaputaitojen käytännön harjoitusten puuttuminen. Tuloksista ilmeni autokouluopettajien yksimielisyys siihen, että autokoulujen ensiapuopetus ei ole riittävää sekä autokoulujen ensiapuopetuksen kehittämiseksi olisi tarvetta.

Tärkeimmiksi kehitysehdotuksiksi nousi ajan lisääminen autokoulujen opetussuunnitelmaan, ammatti-ihmisen pitämä ensiapukoulutus sekä autokouluopettajien ensiaputaitojen kurssitus ja päivitys.

FIRSTAID TEACHING IN FIVE DRIVERS SCHOOL AT PORI

Forsell, Hanne

Satakunta University of Applied Sciences

School of Social Services and Health Care in Pori

Degree Programme in Health Care

January 2009

Tutor: Principal Lecturer, Taavela, Raija

PLC: 59.23

Number of Pages: 49

Key words: driving instruction, drivers, first aid, traffic accidents

The purpose of this thesis was to describe first aid teaching in five driving schools at Pori. This thesis answers the study questions of how the driving schools practice first aid teaching and what driving schools first aid teaching includes. In addition the purpose of this thesis was to explore the most common reasons leading up to traffic accidents and explore the most common injuries in traffic accidents. The goal of this thesis was to produce information which can be used developing first aid teaching in driving schools at Pori in the future.

This study was performed by using qualitative method. The target group of this study was representatives of five different driving schools at Pori who worked as driving instructors. Study material was collected by using theme interviews which were implemented in November 2008. The interviews were made on pre agreed meetings.

On the theoretical part of the thesis was processed driving instruction, first aid and traffic accidents. Theoretical part is based on previous literature and jurisprudence. The material about traffic accidents was explored by analyzing statistics theoretically. Statistics of VALT were mainly used when analyzing statistics.

According to the results first aid teaching in five driving schools at Pori bases on 45 minutes lesson of acting in traffic accident situation. The results showed that there is not enough time to teach all the essential first aid skills. Other significant lacks of first aid teaching were driving instructors incapability to teach first aid skills and absence of concrete practising of first aid. All the driving instructors interviewed agreed that the first aid teaching is insufficient and needs developing.

The most important development proposals were increasing lessons of first aid teaching in driving schools curriculum, first aid teaching held by professionals and updating first aid skills of driving instructors.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1 JOHDANTO	6
2 OPINNÄYTTEEN TARKOITUS, TAVOITTEET JA TUTKIMUSKYSYMYKSET	8
3 OPINNÄYTTEEN TEOREETTISET LÄHTÖKOHDAT	10
3.1 Autokoulujen kuljettajaopetus	10
3.2 Ensiapu	12
3.3 Liikenneonnettomuudet.....	14
3.4 Tieliikenneonnettomuus tilastot	16
3.4.1 Sairauskohtaukset liikenneonnettomuuksissa	17
3.4.2 Alkoholi ja huumeet liikenneonnettomuuksissa	18
3.4.4 Moottoripyörä- ja mopo-onnettomuudet.....	19
3.5 Vammat moottoriajoneuvo liikenneonnettomuuksissa	20
3.5.1 Päävammat	21
3.5.2 Rintakehän vammat.....	21
3.5.3 Vatsan ja lantion vammat.....	23
3.5.4 Monivammat	23
3.5.5 Kasvvammat.....	24
3.5.6 Selkärankavammat	24
3.5.7 Raajojen vammat.....	25
3.5.8 Autojen turvavarusteista johtuvat lievemmät vammat.....	25
3.6 Moottoripyöräilijän ja mopoilijan vammat onnettomuudessa	26
4 OPINNÄYTTEEN TUTKIMUKSELLINEN OSA.....	27
4.1 Tutkimusmenetelmät.....	27
4.2 Kohderyhmä.....	28
4.3 Aineiston keruu	29
4.4 Tutkittava kysymys ja mittarin rakentaminen.....	30
4.5 Aineiston käsittely ja analysointi	31

5 OPINNÄYTETYÖN HAASTATTELUTUTKIMUKSEN TULOKSET	33
5.1 Teema yksi. Autokouluopettajan taustatiedot:.....	33
5.2 Teema kaksi. Ensiapuopetuksen toteutus autokouluissa:.....	34
5.3 Teema kolme. Liikenneonnettomuudet:.....	36
5.4 Teema 4. Kehittämisideoita autokoulun ensiapuopetukseen:	37
6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITTÄMIS IDEAT	38
7 OPINNÄYTETYÖN TUTKIMUKSEN EETTISYYS JA LUOTETTAVUUS	41
7.1 Tutkimuksen eettisyys.....	41
7.2 Tutkimuksen luotettavuus	42
8 POHDINTA	44
LÄHTEET	47

LIITTEET

Liite 1: Teemahaastattelu runko

Liite 2-6: Tutkimuslupa-anomukset ja myöntäminen

1 JOHDANTO

Ajoneuvojen määrä ja sen myötä liikenne maanteilla on lisääntynyt viimevuosina kiihtyvällä vauhdilla. Teiden parantuessa ajonopeudet lisääntyvät ja onnettomuuk-
sen riski kasvaa. Tieliikenneonnettomuuksia tapahtuu Suomessa noin 4000 vuodessa.
Näistä onnettomuuksista lähes 400 johtaa ihmisten kuolemaan. Syinä tieliikenneon-
nettomuuksiin on useimmiten varomattomuus, huolimattomuus, välinpitämättömyys
tai arviointivirhe. (Saarela 2002, 162; Sahi, Castren, Helistö, Kämäräinen 2007, 32.)

Tieliikennelaisissa on säädetty, että tienkäyttäjä joka syystä tai syyttään on joutunut
osalliseksi liikenneonnettomuuteen, on heti pysähdyttävä ja kykyjensä mukaan autet-
tava vahingoittuneita. Tieliikennelain yleisen auttamisvelvollisuuden mukaan jokai-
nen ajoneuvonkuljettaja on velvollinen kuljettamaan liikenneonnettomuudessa louk-
kaantuneen saamaan välitöntä hoitoa, tai avustettava kuljetuksen järjestämisessä.

(Tieliikennelaki 267/1981)

Ensiapu on loukkaantuneelle tai sairastuneelle tapahtumapaikalla annettavaa apua.
Ensiapua ovat ne toimenpiteet, jotka onnettomuuksissa, äkillisissä sairauskohtauksis-
sa ja myrkytyksissä ovat välttämättömiä, jo ennen ammattiavun saapumista paikalle,
ettei autettavan terveydentila huonone entisestään. Tärkeänä osana potilaan ensiapua
on potilaan tilan arvioiminen ja potilaan rauhoittaminen ja tarvittaessa lisäavun hälyt-
täminen Ensiavun antaja on yleensä maallikko ja ensiaputaito kuuluvat kansalaistai-
toihin. Ennakolta hankittu tieto, varautuminen ja jatkuva taitojen ylläpitäminen anta-
vat auttajalle valmiuden toimia ensiaputilanteessa mahdollisimman tehokkaasti ja
tarkoituksen mukaisesti. Ensiaputaidot lisäävät
arkipäivän turvallisuutta ja kykyä selviytyä erilaisista erityistilanteista ja onnetto-
muuksista. (Sahi, ym. 2007, 14, 153; Keggenhoff 2004, 18; Kinnunen 2002, 10.)

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on, että oppilaalla olisi opetuksen saatuaan tarpeelli-
set tiedot, taidot ja asenteet liikenteessä toimimiseen. Tavoitteena oppilaalle on, että
hän kykenee itseään ja muita vaarantamatta harjoittamaan itsenäistä kuljettajana toi-
mimista. Oppilaan tulee realistisesti suhtautua omaan ajotaitoonsa ja kehittämään

itseään kuljettajana. Pyrkimyksenä on saada kuljettajaoppilas ymmärtämään vaaratilanteiden välttämisen ja niiden syntymisen estämisen tärkeys.

(Lundsten, ym. 2006, 15.)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kuvata Porin seudun autokoulujen ensiapuopetusta. Lisäksi tarkoituksena on selvittää yleisimmät liikenneonnettomuuteen vaikuttavat syyt, sekä liikenneonnettomuuksien uhrien yleisimmät vammat. Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää käyttäen haastattelen Porin seudun viiden eri autokoulun liikenneopettajaa kuinka he toteuttavat autokoulujen kuljettajaopetuksessa ensiapuopetusta ja mitä ensiapuopetus sisältää. Opinnäytetyöni tavoitteena on tuottaa tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä Porin seudun autokoulujen ensiapuopetusta.

Opinnäytetyöni aihe on tärkeä sillä mielestäni jokaisen autokoulun kuljettajaoppilaan, joka tulevaisuudessa on tieliikenteen käyttäjä, olisi hyvä saada perustiedot ja taidot liikenneonnettomuuden uhrin tilan arvioinnista, ensiavun antamisesta ja lisäksi hälyttämisestä sekä rohkeuden toimia oikein liikenneonnettomuuden sattuessa. Olen työharjoittelupaikassani sairaankuljettajana ollut tilanteissa joissa olisi ollut erittäin tärkeää, että ensimmäisenä paikalle saapunut tai tilanteen nähnyt ihminen olisi osannut toimia oikealla tavalla. Kokemukseni perusteella ihmiset hätäntyvät eivätkä uskalla mennä tarkemmin tarkastamaan tilannetta. Jos ihmisillä olisi edes jonkin näköinen perustieto miten toimia liikenneonnettomuuden sattuessa, voisivat he omalla oikeanlaisella toiminnallaan auttaa paljon pelastustyöntekijöitä sekä onnettomuuden uhreja.

2 OPINNÄYTTEEN TARKOITUS, TAVOITTEET JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

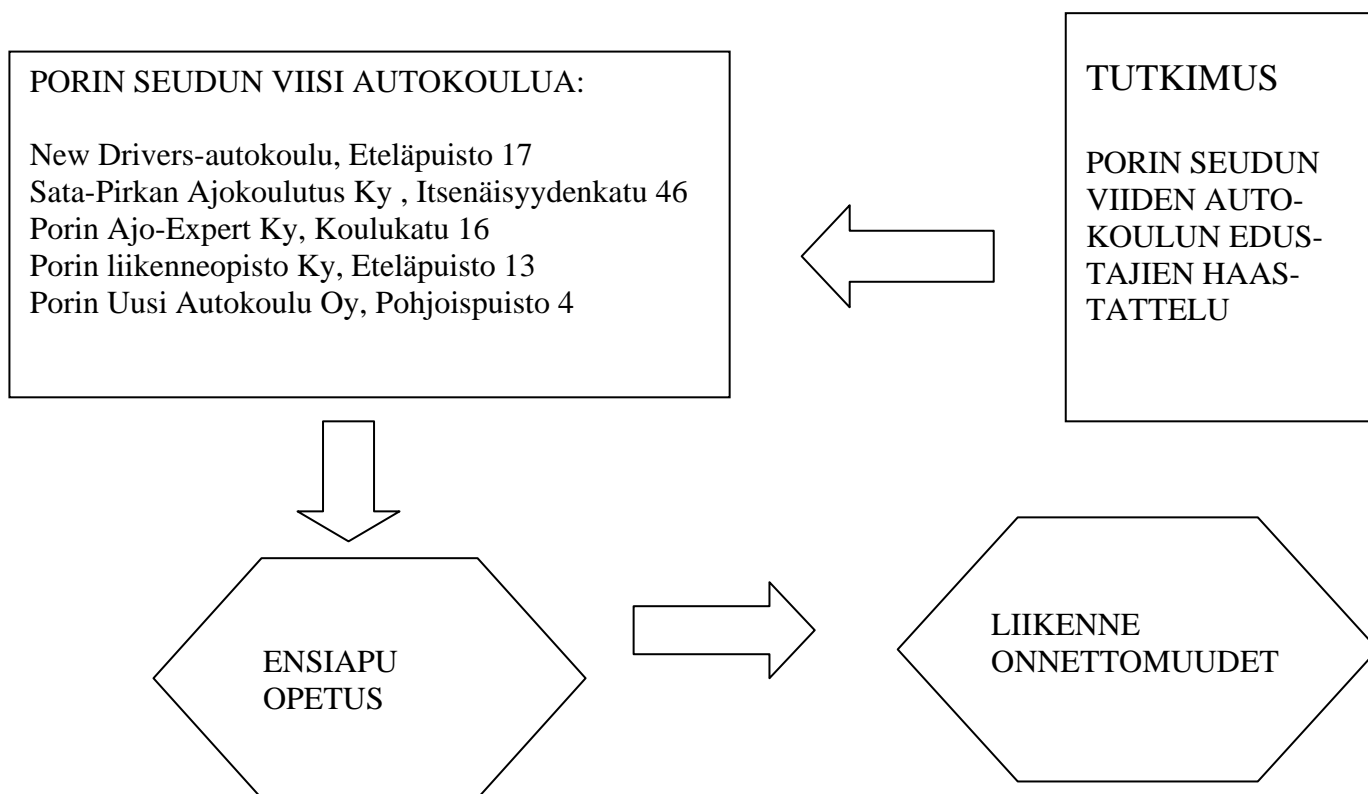
Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Lisäksi on tarkoitus selvittää yleisimmät syyt jotka johtavat Suomessa liikenneonnettomuuksiin sekä liikenneonnettomuuksien uhrien yleisimmät vammat. Opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa tietoa, jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta.

Opinnäytetyön tutkimuskysymykset:

Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapuopetusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää?

Mitkä ovat yleisimmät liikenneonnettomuuteen johtavat syyt sekä mitkä ovat yleisimmät vammat liikenneonnettomuuksissa?

Kuviossa 1 esitetään opinnäytetyön tutkimusasetelma



Kuvio 1 Vastaako Porin autokoulujen ensiapuopetus tarpeeseen hoitaa liikenneonnettomuuden uhreja?

Tutkimuksessani haastattelen teemahaastatteluna Porin seudun viiden eri autokoulun edustajia jotka toimivat liikenneopettajina. Haastattelun teemana on autokoulujen ensiapuopetus. Toinen tutkimuskohteeni on liikenneonnettomuuksien tilastotietoihin perustuvan tiedon teoreettinen analysointi. Tilastojen ja eri lähteiden perusteella selvitän yleisimmät syyt jotka johtavat liikenneonnettomuuksiin sekä tyypillisimmät vammat liikenneonnettomuuden uhreilla. Tutkimuksen tarkoituksena on kuvata Porin autokoulujen ensiapuopetusta ja selvittää onko ensiapuopetuksessa huomioitu liikenneonnettomuustilanteiden ensiapu. Tutkimuksen tavoitteena on saada tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää autokoulujen ensiapuopetuksessa.

3 OPINNÄYTTEEN TEOREETTISET LÄHTÖKOHDAT

Keskeisiä käsitteitä opinnäytetyössäni ovat autokoulujen kuljettajanopetus, ensiapu ja liikenneonnettomuudet. Näitä käsitteitä avaan seuraavaksi.

3.1 Autokoulujen kuljettajaopetus

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen, pienitehoista mopoa sekä kävellen ohjattavaksi tarkoitettua laitetta lukuun ottamatta edellyttää, että kuljettajalla on ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Ajoneuvon B- luokka tarkoittaa henkilö- ja pakettiautoa sekä muita ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3500kg, ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään 8 henkilölle. Ajoneuvon C- luokka tarkoittaa kuorma-autoja ja muita ajoneuvoja, joiden kokonaismassa ylittää 3500kg ja joissa kuljettajan lisäksi on tilaa enintään 8 henkilölle. Ajo-oikeus alkaa, kun ajokortti luovutetaan. Ajokortin saaminen taas edellyttää poliisilta haettavaa erityistä ajokorttilupaa. Ajokorttilupa haetaan heti autokouluun mentäessä ja kuljettajaopetuksen alkaessa. Kuljettajatutkinnon saaminen tapahtuu kuljettajaopetuksen jälkeisellä teoriakokeen ja ajokokeen hyväksyttävästi suorittamisella. Kuljettajatutkinnon suoritettua saadaan ajokorttilupaa vastaava ajokortti. (Lundsten & Tolvanen 2006, 9, 10, 12, 18.)

Kuljettajaopetus tapahtuu pääasiallisesti autokouluissa. Myös yksityisopetus on mahdollinen. Kuljettajaopetusta annetaan lisäksi eräissä ammattikouluissa kuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä sekä puolustusvoimissa. Oppilas saa alkaa suorittamaan kuljettajan tutkintoa aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin hän täyttää ajokortin saamiselle säädetyn vähimmäisiän. (B- ja C- luokka 18 vuotta.) (Lundsten, ym. 2006, 14,15.)

Kuljettajaopetus B- ja C- luokan auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin saamista varten annetaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäinen vaihe tuottaa vain lyhytaikaisen ajokortin joka on voimassa kaksi vuotta. Välivaihe on lyhytaikaisen ajokortin oikeuttama itsenäisen kuljettajan harjoitteluaika. Välivaiheen pituus on vähintään kahdek-

santoista kuukautta, enintään kaksi vuotta. Välivaiheen jälkeen hakeudutaan toiseen vaiheeseen eli jatko-opetukseen joka tuottaa pysyvän ajokortin. Toinen vaihe eli jatko-opetus tapahtuu aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajokortin myöntämispäivämäärästä edellyttäen ajo-oikeuden voimassa olemista edellä mainitun ajan. (Lundsten, ym. 2006, 15,17.)

Kuljettajaopetusta annettaessa on noudatettava ajoneuvohallintokeskuksen vahvistamaa opetussuunnitelmaa. Opetussuunnitelmassa tulee olla opetuksen tavoitteet, rakenne ja sisältö aihekokonaisuuksittain opetuksen eri vaiheissa, opetuksen periaatteet sekä opetuksen järjestäminen käytännössä. (Lundsten, ym. 2006, 15.)

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on, että oppilaalla olisi opetuksen saatuaan tarpeelliset asenteet, taidot ja tiedot liikenteessä toimimiseen. Ensimmäisen vaiheen tavoitteena on, että oppilaalla on tiedot, taidot ja asenteet, että hän kykenee itseään ja muita vaarantamatta harjoittamaan itsenäisenä kuljettajana toimimista välivaiheessa. Tavoitteena on myös, että oppilas suhtautuu realistisesti omaan ajotaitoonsa ja on motivoitunut kehittämään itseään kuljettajana. Kuljettajaopetuksen toisessa vaiheessa suoritetaan oppilaan senhetkisten valmiuksien ja ajotaidon arviointi. Opetuksessa syvennetään kuljettajaopetuksen ensimmäisessä vaiheessa opittuja ja lyhytaikaisen ajokortin voimassa ollessa harjoiteltuja tietoja ja taitoja. Pyrkimyksenä on saada oppilas ymmärtämään vaaratilanteiden välttäminen ja niiden syntymisen estämisen tärkeys. Jatko-opetuksessa keskitytään turvallisen, sosiaalisen ja ekologisen ajotavan oppimiseen. (Lundsten, ym. 2006, 15.)

Kuljettajaoppilaalle on annettava teoriaopetusta B- luokkaa varten vähintään 20 tuntia ja C-luokkaa varten vähintään 32 tuntia. Teoriatunnin tulee kestää vähintään 45 minuuttia. Teoriaopetusta saa antaa oppilaalle enintään kolme tuntia päivässä. (Ajokorttiasetus 1990/845.) Teoriaopetus sisältää tiedot liikennejärjestelmästä, sen toiminnasta ja siihen liittyvistä riskeistä sekä eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen vaikuttavista muista tekijöistä. Edellä mainittujen lisäksi teoriaopetukseen kuuluu liikennesääntöjen-, liikennemerkkien- ja muiden liikennettä koskevien määräysten sekä moottorikäyttöisen ajoneuvon toiminta- ja oikean käyttötavan opettaminen. C-luokan 12 tunnin lisä teoria opetus tulee sisältää luvanvaraista liikennettä koskevat määräykset sekä tiedot auton rakenteesta ja huollosta. Toisen vaiheen eli jatko-

opetuksen teoriaopetusta on vähintään neljä tuntia. Tämän vaiheen opetukseen sisältyvät ajotaidon arviointi ja oman arvioinnin realistisuus, vaaratilanteiden tunnistaminen ja välttäminen, ennakointi ja taloudellinen ajaminen. (Lundsten, ym. 2006, 15 - 16)

Ajoneuvohallintokeskuksen opetussuunnitelman mukaan autokouluissa opetetaan toimintaa liikenneonnettomuuspaikalla. Tämän luennon tavoitteena on, että oppilas ymmärtää auttamisvelvollisuutensa onnettomuuspaikalla, sekä hän tuntee välttämättömät toimet onnettomuuspaikalla. Toiminta liikenneonnettomuuspaikalla luennon aiheena ovat auttamisvelvollisuus, hengenvaaraan joutuneiden pelastaminen ja lisäavun hälyttäminen ja muun liikenteen varoittaminen. (Ajoneuvohallintokeskuksen opetussuunnitelma 2004, 12)

3.2 Ensiapu

Ensiapu on loukkaantuneelle tai sairastuneelle tapahtumapaikalla annettavaa apua (Sahi, Castren, Helistö, Kämäräinen 2007, 14). Ensiavulla tarkoitetaan äkillisesti sairastuneen tai loukkaantuneen auttamiseksi tehtäviä toimenpiteitä, joita voidaan tehdä ilman apuvälineitä tai tehostaa toimintaa yksinkertaisin välinein. Tärkeä osa potilaan ensiapua on potilaan tilan arvioiminen ja potilaan rauhoittaminen sekä tarvittaessa lisäavun hälyttäminen. (Kinnunen 2002, 10.) Ensiapua ovat ne toimenpiteet, jotka onnettomuuksissa, äkillisissä sairauskohtauksissa ja myrkytyksissä ovat välttämättömiä jo ennen ammattiavun saapumista paikalle, ettei autettavan terveydentila huonone entisestään. (Keggenhoff 2004, 18)

Hätäensiapulla eli hengen pelastavalla toiminnalla pyritään turvaamaan autettavan peruselintoiminnot ja estämään hänen tilansa paheneminen (Sahi, ym. 2007, 14). Hätäensiapua ovat hätätilapotilaan auttamiseksi tarkoitetut toimenpiteet, joiden avulla voidaan ehkäistä jopa potilaan menehtyminen. Toimenpiteisiin kuuluvat ensiarvio potilaan/potilaiden tilasta. Lisäavun hälyttäminen tarvittaessa. Tutkitaan potilaan tajunta, hengitys, verenkierto ja näkyvät vammat. Siirretään potilas suojaan välittömästi uhkaavasta vaarasta. Avataan potilaan hengitystiet ilman apuvälineitä ja aloitetaan painelu-puhallus peruselvytys tarvittaessa. Tyrehdytetään suuret verenvuodot.

Hätäensiavun antajan koulutus ja kokemus ovat onnistumisen ja tehokkuuden kannalta ratkaisevia. (Kinnunen 2002, 10.)

Ensiavun antaja on yleensä maallikko. (Sahi, ym. 2007, 14.) Kaikkialla maailmassa ensiavulla tarkoitetaan vapaaehtoista toimintaa. Terveystieteiden ammattilainen antaa työssään aina hoitoa, mutta ilman apuvälineitä tai lääkkeitä ensiaputilanteeseen joutunut ammattihenkilö toimii kuten maallikko. (Kinnunen 2002, 10.) Ensiaputaito on kansalaistaito. Ennakolta hankittu tieto, varautuminen ja jatkuva taitojen ylläpitäminen antavat auttajalle valmiuden toimia ensiaputilanteessa mahdollisimman tehokkaasti ja tarkoituksen mukaisesti. Ensiaputaidot lisäävät arkipäivän turvallisuutta ja kykyä selviytyä erilaisista erityistilanteista ja onnettomuuksista. (Sahi, ym. 2007, 153.)

Tieliikennelain pykälän 57 yleisen auttamisvelvollisuuden mukaan on säädetty, että jos joku on liikenneonnettomuuden johdosta joutunut sellaiseen tilaan, että on välttämätöntä heti kuljettaa hänet saamaan hoitoa, jokainen ajoneuvon kuljettaja on velvollinen kuljettamaan hänet. Jos ajoneuvo ei sovellu turvalliseen kuljetukseen ja tarkoituksenmukaisempi kuljetus on saatavissa, kuljettajan on kuitenkin avustettava kuljetuksen järjestämisessä. (Tieliikennelaki 267/1981)

Tieliikennelaissa on myös pykälä 58 onnettomuuteen osallisen auttamisvelvollisuudesta jossa tienkäyttäjän, joka syystään tai syyttään on joutunut osalliseksi liikenneonnettomuuteen, on heti pysähdyttävä ja kykyjensä mukaan avustettava vahingoittuneita tai avuttomaan tilaan jääneitä sekä muutoinkin osallistuttava niihin toimenpiteisiin, joihin onnettomuus antaa aiheutta.

(Tieliikennelaki 267/1981)

Pelastuslain pykälän 28 mukaan jokaisella on toimintavelvollisuus. Jokainen, joka huomaa tai saa tietää tulipalon syttyneen tai muun onnettomuuden tapahtuneen tai uhkaavan eikä voi heti sammuttaa paloa tai torjua vaaraa, on velvollinen viipymättä ilmoittamaan siitä vaarassa oleville, tekemään hätäilmoituksen sekä ryhtymään kykynsä mukaan pelastustoimintaan. (Pelastuslaki 468/2003)

Ensiavun antaminen maanteillä on usein vaikeaa. Tilanne on outo ja ihmiset ovat järkyttyneitä. Oikealla tavalla annettu ensiapu onnettomuudessa on tärkeitä ja se voi

ratkaisevasti vaikuttaa uhrin toipumiseen. Ensiavun tehoa parantavat asianmukaiset ensiapuvälineet sekä riittävä tieto ja taito. Jokaisen autoilijan olisi hyvä pitää autonsaan esim. ensiapuvälinepakkausta. Ensiapu toimenpiteisiin maantiellä kuuluu potilaan tilan selvittäminen, lisäävun hälyttäminen, hätäensiapu ja potilaan kuljetuksen järjestäminen. (Lundsten, ym. 2006, 128.)

3.3 Liikenneonnettomuudet

Ajoneuvojen määrä ja sen myötä liikenne maanteillä, myös raskasliikenne, on lisääntynyt viime vuosina kiihtyvällä vauhdilla. Teiden parantuessa ajonopeudet lisääntyvät ja onnettomuuksien riski kasvaa. Tieliikenneonnettomuuksia tapahtuu Suomessa noin 4000 vuodessa. (Saarela 2002, 162.)

Suomessa liikennekuolleisuus on korkeampi kuin muissa Pohjoismaissa. (Liitola, Hermanson 2002,3493)

Näissä Suomessa tapahtuvissa tieliikenneonnettomuuksissa kuolee lähes 400 ihmistä vuodessa. Noin 100 on liikkunut jalan, polkupyörällä, mopolla tai moottoripyörällä. Liikenteessä loukkaantuu vuosittain lähes 9000 ihmistä. (Sahi, ym. 2007, 32.)

Tyypillisimpiä liikenneonnettomuustyypppejä ovat kohtaamisonnettomuudet ja tieltä suistuminen. Molemmissa tyypeissä yleisiä onnettomuusmekanismeja ovat vastakaisten ajosuuntien etu- ja sivutörmäykset. Ajoneuvon kaatuminen tai pyöriminen tieltä ojaan ovat tyypillisiä onnettomuusmekanismeja tieltä suistuttaessa.(Juurinen, Kari, Kelkka, Laakso & Olkkonen 2006, 11.)

Liikenneonnettomuuksien syynä on useimmiten varomattomuus, huolimattomuus, välinpitämättömyys tai arviointivirhe. Vain harvoin onnettomuuden syynä on liikenneympäristö tai ajoneuvojen tekninen vika.(Sahi, ym.2007, 32.)

Ikäkuljettajien määrä lisääntyy jatkuvasti liikennevirrassa ja varsinkin nyt kun suuret ikäluokat pian saavuttavat 65 vuoden iän. Ikäkuljettajat eivät syyllisty ylinopeuksiin tai rattijuoppouteen vaan heillä esiintyy enemmän sairauksia ja niiden myötä sairauskohtausten aiheuttamia onnettomuuksia. Onnettomuuteen johtaneista sairauskohta-

uksista n.75 % on sydänperäisiä kohtauksia. Iän mukana yleistyvän dementian seurauksena kognitiivisten toimintojen etenkin aivotoiminnan ohjaus heikkenee. Tästä johtuen tyypillisiä onnettomuuteen johtavia syitä ikäihmisillä ovat havainnointivirheet, toiminta- ja arviointivirheet. Akuutit sairaskohtaukset aiheuttavat n.10 % kuolemaan johtaneista moottoriliikenneonnettomuuksista, muita syitä ovat alkoholinonnettomuudet, itsemurhat, sairaudesta johtuvat havaintovirheet ja nukahtaminen. Kuljettajan nukahtaminen tai vireystilan lasku on syynä noin 7-11 % kuolonkolariin. (Tervo & Neira 2008, 1860.)

Kuljettajan tilaan liittyvä ongelma-alue on alkoholin ja huumeiden käyttö ajaessa. Kuolemaan johtaneista moottoriliikenneonnettomuuksista noin kolmannes on sellaisia, joissa kuljettajan veren alkoholipitoisuus on ylittänyt 0,5 promillea. Tyypillisiä piirteitä näissä onnettomuuksissa on ylinopeus ja suuret tilannenopeudet. Onnettomuustyyppinä korostuu yöaikaan tapahtuneet yksittäisonnettomuudet ja suistumiset tieltä. Ajoneuvon kuljettajat ovat yleensä nuoria tai keski-ikäisiä miehiä. (Tervo, ym. 2008, 1860.)

Itsemurhaonnettomuudet selittävät n.6-8 % kaikista kuolemaan johtaneista moottoriliikenneonnettomuuksista. Tyypillistä itsemurhaonnettomuuksille on ajoneuvon ajautuminen suoralla tiellä päin vastaantulevaa ajoneuvoa joka on useimmiten raskaan kuljetuksen ajoneuvo.(Tervo, ym.2008, 1860.)

Suomessa on lähivuosina moottoripyörällä ajamisesta tullut entistä suositumpaa. Moottoripyörät ovat tasaisesti lisääntyneet vuodesta 1991 n.60 000 moottoripyörää vuoteen 2001 n 91 000 moottoripyörää saakka. Moottoripyöräilijät vastaavat noin 5 % kaikista onnettomuuksista loukkaantuneista. (Höfling, Keinänen, Kröge. 2006, 243.)

Tieliikenneonnettomuuden tapahduttua, on onnettomuuspaikka viipymättä varmistettava, ettei synny lisää vahinkoa. Tielle on asetettava varoituskolmiot tai muuten huolehdittava muun liikenteen varoittamisesta esim. taskulamppua käyttäen tai viittomalla. Liikenneonnettomuudesta on ehdottomasti ilmoitettava poliisille, mikäli joku on siinä kuollut tai vaikeasti loukkaantunut sekä jos kyseessä on huomattavan suuri omaisuusvahinko tai onnettomuus tilanne on epäselvä. (Tolvanen 2008, 128.)

3.4 Tieliikenneonnettomuus tilastot

Käytän tässä opinnäytetyössä VALT:n tutkijalautakuntien tutkimuksien tilastotietoja. Suurin osa tutkimuksista on tehty vuonna 2007 ja ne koskevat vuoden 2006 aikana tapahtuneita liikenneonnettomuuksia.

Vuodesta 2001 lähtien on Suomessa toiminut lakisääteinen liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta. Tutkijalautakuntien käytännön toimista huolehtii Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. Tutkijalautakuntaan kuuluu ammatti-ihmisiä eri asiantuntija-aloilta: poliisi, ajoneuvotekniikka, liikennetekniikka, lääketiede ja käyttäytymistiede. Tutkijalautakunnat voivat tapauskohtaisesti käyttää apunaan muita asiantuntijoita ja muuta ulkopuolista apua. Tutkijalautakunta aloittaa tie- tai maastoliikenneonnettomuuden tutkinnan menemällä onnettomuuspaikalle. Tutkijat käyttävät lomakkeita joita he täyttävät tutkinnan edetessä. Tutkitusta onnettomuusaineistosta laaditaan tutkintakansio joka lähetetään VALT:lle. VALT:ssa tämä aineisto arkistoidaan ja koodataan onnettomuustietorekisteriin. (Räty, Nystén 2007.)

VALT:n liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien vuosi raportin mukaan vuonna 2006 oli yhteensä 323 kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta. Niistä 256 oli moottoriajoneuvoonnettomuutta ja 67 kevyen liikenteen onnettomuutta.

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa kuoli 269 henkilöä. Vaikeasti vammautui 63 ja lievästi vammautuneita oli 119 henkilöä. Vammoitta säilyi 133 ihmistä.

(Räty, ym. 2007.)

Kevyenliikenteen onnettomuuksissa kuoli 67 henkilöä, joista jalankulkijoita oli 41 ja polkupyöräilijöitä 26. Kevyen liikenteen onnettomuuksissa oli mukana kaikkiaan 60 moottoriajoneuvoa, joiden kuljettajista 4 vammautui lievästi ja loput 56 säilyivät vammoitta. (Räty, ym. 2007)

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuonna 2006 kuolleista henkilöistä turvavyötä käytti 50 % eli n.107. Onnettomuuksissa vammautuneista 51 % eli n. 84 henkilöä käyttivät turvavyötä. Kuolleista, jotka eivät käyttäneet turvavyötä, vyön käyttö olisi

pelastanut eri todennäköisyyksillä 44 % eli 49 henkilöä. Vammautuneista turvavyö pelasti eri todennäköisyyksillä kuolemalta 32 % ja vammat lieventyivät 63 %:lla. (Räty, ym. 2007.)

Kevyenliikenteen kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa jalankulkijan heijastimen käyttö olisi eri todennäköisyyksillä pelastanut 10 henkilöä kuolemalta. Onnettomuuksissa kuolleista pyöräilijöistä 85 % pyöräili ilman pyöräilykypärää. Kypärä olisi eri todennäköisyyksillä pelastanut heistä joka toisen. (Räty, ym. 2007.)

3.4.1 Sairauskohtaukset liikenneonnettomuuksissa

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikuntien (VALT) tutkijalautakuntien keräämien tietojen mukaan joka kolmannella onnettomuuteen johtaneilla kuljettajilla oli jokin pitkäaikaissairaus. Sairaudet liittyvät noin 30 liikenneonnettomuuskuolemaan vuodessa. Sepelvaltimotauti ja muut sydänsairaudet, aivoverenvuoto ja aivokasvaimet sekä erinäisistä sairauksista johtuvat kohtaukset olivat yleisimmin aiheuttajana kuolonkolariin. Korkein riski onnettomuuteen on kuljettajalla joka sairastaa vireystason häiriötä tai insuliinihoitoista diabetesta. Masennuksesta kärsivien onnettomuusriski on myös korkeahko. (Litola, ym. 2002, 3493.)

Terveiden iäkkäiden kuljettajien ei ole todettu olevan keskimäärin sen onnettomuusalttiimpia kuin nuorempienkaan kuljettajien. On selvää kuitenkin, että sairauksien aiheuttamien toimintakyvyn vajausten merkitys kasvaa iän myötä.

Sairauskohtausten osuus taustasyynä kasvoi kuljettajan iän mukaan voimakkaasti. (Akila, Kuikka, Laapotti, Nybo & Peräaho, 2005, 583.)

VALT:n tekemien v.2001 - 2002 henkilö- ja pakettiauto-onnettomuuksien tutkimusten mukaan kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa taustasyynä 8 %:ssa oli sairauskohtaus. Tavallisimmat onnettomuuksia edeltäneet sairauskohtaukset liittyivät sydämen toimintaan (68 %) ja aivoverenvuotoon (15 %). Muita sairauskohtauksia olivat epileptiakohtaukset ja veren sokeritasapainon häiriöt. Sairauksien merkitys onnettomuuksissa näkyi siitä että onnettomuuden syntyyn ratkaisevimmin vaikuttaneilla kuljettajilla oli iästä riippumatta enemmän pitkäaikaissairauksia kuin muilla saman

onnettomuuden osallisilla. Sairauskohtaukset johtivat yleisimmin yksittäisonnettomuuksiin eli tieltä ulosajoihin. (Akila, ym. 2005,583-584.)

3.4.2 Alkoholi ja huumeet liikenneonnettomuuksissa

Tutkijalautakunnan tutkimissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuonna 2006 kuljettajista 76 eli 30 % olivat rattijuoppoja. Määrä on korkein viimeiseen viiteen vuoteen.(Räty, ym. 2007) Alkoholionnettomuuksissa kuoli vuonna 2006 yhteensä 97 ihmistä. Moottori ajoneuvo-onnettomuudessa 78 henkilöä ja kevyenliikenteen onnettomuudessa 17 henkilöä. Alkoholionnettomuuksissa vammautuneita oli 52.(Holopainen 2007.)

Alkoholia kuljettajilla oli veressään vähintään 0,5 promillea. Alkoholin vaikutuksen alaisista rattijuupoista 30 %:lla oli aikaisempia rattijuopumustuomioita. Kuolemaan johtaneille alkoholionnettomuuksille tyypillistä on, että kuljettaja on voimakkaasti alkoholin vaikutuksen alainen ja suurin osa näistä onnettomuuksista on yksittäisonnettomuuksia. Tapahtumapaikkana on useimmiten valtatieä pienempi tie. Yhteenaajoista suurempi osuus tapahtuu kuitenkin valtateillä. Yleisimmin alkoholionnettomuuksien tapahtumat sijoittuvat viikonloppuun ja yöaikaan. Kuljettajista alle 22-vuotiaita oli 23 %. Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa 31 kuljettajaa oli käyttänyt muita huumaavia aineita kuin alkoholia.. Noin puolella näistä jotka olivat huumeiden ja lääkkeiden vaikutuksen alaisena oli myös alkoholia veressään. (Holopainen, A 2007.)

3.4.3 Nuorten 18 -24-vuotiaiden liikenneonnettomuudet

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tekemien tutkimusten mukaan vuosina 2002 -2006 oli yhteensä 1322 moottoriajoneuvossa olleen kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Näistä onnettomuuksista nuoret olivat aiheuttaneet 332kpl eli 25 %. Onnettomuuksissa on ollut mukana kaikkiaan 2136 kuljettajaa, joista nuoria oli 419kpl n.20 %.(Räty 2008.)

Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa alkoholin vaikutuksen alaisena on nuorista aiheuttajakuljettajista ollut 31 % kun taas alkoholin vaikutuksen alaisena onnettomuuden aiheuttajista yli 24-vuotiaita on ollut 26 %.(Räty 2008.)

Yleisimmät riskitekijät nuorten aiheuttamissa liikenneonnettomuuksissa on ollut ajoneuvon käsittely virheet, ennakointi- ja arviointivirheet. Onnettomuushetkellä ylinopeutta olivat ajaneet 62 % nuorista miehistä kun taas nuorista naisista 25 %. Yleisimmät onnettomuustyyppit nuorten aiheuttamissa onnettomuuksissa ovat tieltä suistuminen 45 % ja vastakkaisiin suuntiin ajaneiden yhteenajo 34 %.(Räty 2008.)

3.4.4 Moottoripyörä- ja mopo-onnettomuudet

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) tutkijalautakuntien tutkimuksessa vuosina 1992 -2002 selvitettiin moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ja kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien riskitekijöitä. Tutkimuksessa oli 15857 kpl henkilövahinkoon johtanutta moottoripyörä- ja mopo-onnettomuutta. Kuolemaan johtaneita mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksia oli 314 kpl. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 147 kpl oli mopo-onnettomuuksia. Kevytmoottoripyörien kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli 61 kpl. Yli 125-kuutioisten moottoripyörien määrä oli 106 kpl. (Hernetkoski, Katila & Keskinen, 2005.)

Moottoripyöräilijöiden loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneet yksittäisonnettomuudet olivat lisääntyneet tutkimusjakson aikana. Enemmistö moottoripyöräilijöiden sekä kuolemaan 72 % että loukkaantumiseen 41 % johtaneista yksittäisonnettomuuksista oli tieltä suistumisia. Kuolemaan johtaneista yksittäisonnettomuuksista eläinvahinkoja oli 21 %. (Hernetkoski, ym. 2005.)

Loukkaantumiseen johtaneista moottoripyöräonnettomuuksista enemmistö 29 % oli sattunut alle 18-vuotiaille. Kuolemaan johtaneita moottoripyöräonnettomuuksia tapahtui eniten 21 -30-vuotiaille. (Hernetkoski, ym.2005.)

Alkoholin vaikutuksen alaisena oli ollut 22 % kuolemaanjohtaneissa moottoripyörien onnettomuuksissa mukana olleista kuljettajista. Mopoilijoiden kuljettajista 19 % oli ollut alkoholin vaikutuksen alaisena kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. (Hernetkoski, ym. 2005.)

Riskitekijöiksi moottoripyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa tutkijalautakuntien tutkijat listasivat erityisesti alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen, vähäisen ajokokemuksen, ajoneuvon tottumattomuuden sekä liian suurien nopeuksien käytön. Mopoilijoiden kuolemaan johtaneita riskitekijöitä olivat erityisesti vähäinen ajokokemus, alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen, viritetyllä ajoneuvolla ajaminen, liiallinen tilannenopeus, turvakypärän käyttämättömyys sekä kypärän virheellinen käyttö. (Hernetkoski, ym. 2005.)

3.5 Vammat moottoriajoneuvo liikenneonnettomuuksissa

Liikenneonnettomuudessa ajoneuvossa oleva ihminen voi vammautua muun muassa ajoneuvon törmäyksen tai kaatumisen takia. Ajoneuvon palaminen tai syöksyminen veteen voivat olla myös kohtalokkaita. Autossa olevat yleisimmin vahingoittuvat iskeytyessään auton sisärakenteita vasten. Vammojen sijainti ja vaikeusaste riippuvat törmäyksen suunnasta, törmäävän auton nopeudesta sekä iskeytymispintojen muotoilusta ja joustavuudesta. Liikenneonnettomuuksien vammautumisisissa on kyse ihmisen kestokyvystä. Ihmisen kestokykyyn vaikuttaa vammautumismekanismi, joka on sidoksissa onnettomuusmekanismiin ja onnettomuustyyppiin, joihin vaikuttaa liikenneympäristö. Vamman vakavuuteen vaikuttaa auton passiivisen turvallisuuden lisäksi törmäyskohde ja törmäysnopeus. (Juurinen, ym. 2006, 11.)

Ihmiselle vamma syntyy ulkoisen väkivallan seurauksena. Kun kudoksen kestävyysraja ylittyy, syntyy kudosisvamma. Elimistön kyky kestää mekaanisia rasituksia riippuu olennaisesti sidekudoksesta, jota on kaikkialla elimistössä. Liikenneonnettomuuden vammoissa sisäelimet voivat joutua alttiiksi huomattaville mekaanisen kuormituksen muutoksille. Nopeat liikkeen muutokset aiheuttavat rasisushuippuja, jotka johtavat kudosisvammiin. (Juurinen, ym. 2006, 15.)

Kolari jaetaan ihmisen kannalta kolmeen vammaa aiheuttavaan vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa ajoneuvossa oleva iskeytyy päin ajoneuvon sisäosia tai turvalaitteita. Vaikka ihmisen ”kuori” pysäytetään, jatkavat sisäelimet vielä hetken matkaa alkuperäisellä nopeudella. Tämä kuuluu toiseen vaiheeseen. Sisäelimet saattavat siirtyä niin paljon, että siitä aiheutuu sisäisiä vammoja. Törmäyksen viimeisessä vaiheessa matkustajaan kohdistuu sama hidastuvuus kuin ajoneuvoonkin. Kolarin uhri voi näiden edellä mainittujen dynaamisten kuormitusten lisäksi altistua staattiselle puristukselle jäädessään esim. kaatuvan ajoneuvon alle.(Juurinen, ym. 2006, 15.)

3.5.1 Päävammat

Moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa päävammat ovat yleisin kuoleman aiheuttanut vammatyyppi. Päävammat aiheutuvat useilla erilaisilla mekanismeilla: iskuun ilman kosketusta esim. pään äkillisistä kiertoliikkeistä tai nopeuden muutoksista tai iskuun kosketuksen kanssa esim. suora kosketusisku auton rakenteisiin. Päävammoja syntyy etenkin turvavyötä käyttämättömille etumatkustajille etutörmäyksissä pään iskeytyessä tuulilasiin. Sivutörmäyksen johdosta päävammat aiheutuvat iskusta ulkopuoliseen esineeseen, ikkunaan tai B-pilariin. (Juurinen, ym. 2006, 17.)

Auto-onnettomuuksissa lievempiä tyypillisiä päävammoja ovat kallon ja kasvojen pehmytkudosvammat sekä silmien ja korvien vammat. Vakavammat kallovammat ovat usein seurausta kasvojen luiden ja pääkallon murtumisesta. Tajunnan menetys johtuu yleensä aivorungon toiminnan häiriintymisestä. (Juurinen, ym. 2006, 17.)

3.5.2 Rintakehän vammat

Ihmisen elämän ylläpidon kannalta välttämättömät elimet ovat rintakehän elimet. Näitä ovat sydän, keuhkot ja suuret valtimot. Rintakehän vammat ovatkin yhdessä päävammojen kanssa onnettomuusautossa olijan merkittävin kuoleman aiheuttaja. Auton etu- ja sivutörmäyksessä rintakehän vamma on tyypillinen. Tämä vamma aiheutuu tavallisimmin tylpästi iskeytymisestä auton sisärakenteisiin esim. ohjauspyö-

rään, kojelautaan, turvavyöhön tai oveen. Terävät iskut aiheuttavat harvoin rintakehänvammoja. (Juurinen, ym. 2006, 18.)

Rintaranka, kylkiluut, rintalasta ja lapaluut suojaavat jossain määrin rintakehän sisäelimiä. Onnettomuudessa sydämen ja suurten verisuonten vammamekanismina on kokoonpuristumisen lisäksi venytys ja repeytyminen. Seurauksena on esim. aortan ja sydämen sekä keuhkopussin ja keuhkokudoksen repeämä. Äkillinen tylppä isku rintaan voi aiheuttaa sydämen kammiovärinän. Rintakehän ja vatsan vammautumisia ei aina voi erottaa toisistaan sillä vatsan sisäelimet ovat osaksi rintakehän suojaamina. (Juurinen, ym. 2006, 17.)

Rintakehän sisäelinvammat

Hengityselimet	Sydän	Aortta	Muut
-keuhkojen ruhje -repeämä -ilmarinta -veririnta -keuhkoputken repeämä	-ruhje -repeämä -pistohaava -sydäntamponaatio -sydänpysähdys	-poikkirepeämä -osit. repeämä	-ruokatorvenrepeämä -pallean repeämä

(Juutinen, ym. 2006, 20.)

Ilmarinta syntyy keuhkokudoksen vaurioituessa niin, että ilmaa pääsee vaurioituneesta keuhkosta keuhkopussionteloon.

Veririnta on kyseessä silloin kun keuhko on vaurioitunut ja verta pääsee vuotamaan keuhkopussionteloon.

Sydämen tamponaatiossa veri vuotaa sydäntä ympäröivään sydänpussiin jolloin veri täyttää sydän pussin eikä sydän pysty enää supistuksen jälkeen riittävästi laajenemaan. (Lassus, Väisänen 2002, 602,608,611.)

Turvavyötä käyttämättömällä iskuvoimat ovat usein riittävät aiheuttamaan rintalastan ja kylkiluiden murtuman. Onnettomuudessa turvavyön käytön yhteydessä kuolemaan johtava rintakehän vamman aiheuttaja on poikkeuksellisen suurenerginen. Turvavyötä käyttäneillä kuolemaan johtaneista rintakehän vammoista tavallisimpia ovat aortan repeäminen, sydämen repeämä ja keuhkojen ruhjeet tai repeytymät. Turvavyön aiheuttamat vammat sijoittuvat pääasiassa vyön ja rintakehän sekä vatsan ja

lantion kosketuskohtiin. Turvavyö vähentää riskiä sinkoutua autosta ulos sekä vaikeiden iskuvammojen syntyminen vähenee merkitsevästi. (Juurinen, ym. 2006, 19.)

3.5.3 Vatsan ja lantion vammat

Suojaamattomana vatsa on altis onnettomuudessa ulkoisille iskuille. Tylpät iskut aiheuttavat useimmiten vatsan vammat. Herkimpiä iskuvoimien aiheuttamille vaurioille ovat sisäelinten kiinteät kudokset: maksa, perna, haima, munuaiset, munasarjat ja lisämunuaiset. Lantion murtumat ovat melko harvinaisia ja muutenkin lantion vammat ovat harvoin kuolemaan johtavia. (Juurinen, ym. 2006, 20,23.)

Onnettomuudessa vatsan elinten vammautumiseen vaikuttaa elinten liikkuvuus, esim. sisäelinten sijainti vaihtelee kehon asennon mukaan ja maksa liikkuu pallean mukana hengittäessä. Tyypilliset vatsan alueen sisäelinvammat ovat: maksan repeämä/verenvuoto, pernan repeämä, ja munuaisten repeämä. Turvavyön aiheuttamat vammat sijoittuvat vyön ja vatsan sekä lantion kosketuskohtiin. (Juurinen, ym. 2006, 20-21.)

3.5.4 Monivammat

Liikenneonnettomuuksien uhreille on luonteenomaista monivammaisuus, vaikeat kudovauriot ja kuolleisuus. Hengissä selviytymisaika lyhenee uhrin vamma-alueiden lukumäärän kasvaessa. Samanaikainen aivo- ja rintakehävamma tai aivo- ja vatsavamma lyhentävät selviytymisaikaa. Suuri verenhukka ja siihen liittyvä traumaattinen sokki kertoo yleensä vakavasta monivammasta ja se voi johtaa hoidettunakin kuolemaan.(Juurinen, ym. 2006, 24-25.)

Monielinvaurio on pitkittyneen verenhukan ja vaikean verenkierron ja hengityksen vajauksen sekä yleistyneen mikrobitulehduksen seuraus. Useat elintoiminnot ovat häiriintyneet monivauriossa joten elimistön toimintojen tasapaino ei ole mahdollista ilman hoitotoimenpiteitä. Vaikea elimistön kudosten murskautuminen voi johtaa äkilliseen kuolemaan.(Juurinen, ym. 2006, 25.)

3.5.5 Kasvovammat

Liikenneonnettomuudet ovat tavallisimmat syyt kasvon luiden murtumiin. Harvoin kasvovammat ovat hengenvaarallisia, mutta niihin voi liittyä muita vakavia vammoja kuten esim. aivo- tai kaularangan vamma. Runsas verenvuoto, kieli, oksennukset tai mekaaninen este kasvojen murtuman seurauksena liittyvät ylähengitysteiden tukkeutumisuuhkaan.(Juurinen, ym. 2006, 21.)

Veren joutuminen hengitysteihin on suurin syy kuolemaan johtaneissa kasvovammoissa onnettomuustilanteessa. Yhdessä lievänkin aivo- ja rintakehävamman kanssa se muodostaa tavallisen kuolinmekanismin. Autonkuljettaja saa usein kasvojen luiden murtumia sekä hammasvammoja lyödessään päänsä auton ohjauspyörään, jos turvavyötä ei ollut käytössä.(Juurinen, ym. 2006, 21.)

3.5.6 Selkärankavammat

Liikenneonnettomuudessa tavallisimmin selkärangan alueista vammautuu kaularanka. Pää ja kaularanka muodostavat yhtenäisen osan, jonka vuoksi pään iskussa myös kaularankaan kohdistuu kuormitus. Välittömään kuolemaan voi johtaa pään iskun aiheuttama kallonkaularangan sijoiltaan meno tai kaularangan ydinjatkoksen katkeaminen. (Juurinen, ym.2006, 21.)

Turvavyön käyttämättömyyden seurauksena voi kaularangan vamma seurata pään iskeytymisestä auton eturakenteisiin. Liikenneonnettomuuksissa kaularankavamman yleisyys johtuu peräänajo-onnettomuuksien ja niihin liittyvien whiplash-vammojen eli niskan retkahdusvammojen yleisyydestä ja toisaalta kaularangan suojaamattomuudesta päähän kohdistuvia voimia vastaan. Onnettomuuksissa ilmaantuvat niskan retkahdusvammat ovat lisääntyneet ja niiden merkittävyyttä lisää se, että osalle vammautuneista aiheutuu kroonistuvat pitkäaikaishaitat. Jo pienillä perätörmäysnopeuksilla useat kaularangan rakenteet voivat vahingoittua. Peräänajon seurauksena voi esim. syntyä nivelsidevaurioita, kaularangan etuosaan pieniä murtumia ja takaosaan nivelvaurioita. Useimmiten vammat korjaantuvat muutamassa viikossa, mutta oireet voivat kestää jopa vuosia. Retkahdusvamman voi aiheuttaa laaja-alaisia häiriöitä

esim. kivun aistimisen häiriön, koordinaation häiriöt ja kognitiiviset häiriöt. (Juurinen, ym. 2006, 21-23.)

Selkärankavammojen määrä on kasvanut erityisesti kuljettajilla ja yli 65-vuotiailla matkustajilla. Näiden vammojen vakavuutta lisäävät selkäydinvaurion yhteydessä esiintyvät kaksi- tai neliraajahalvaus. Tämä yleensä aiheuttaa pysyvän invaliditeetin. Liikenneonnettomuudessa ympäriajossa tyypivammana on kaularangan murtumasijoiltaan meno. Tähän liittyy usein neliraajahalvaus. Vamma syntyy pään iskeytyessä kattoon ja kaularangan kiertyessä ja taipuessa eteen- tai taaksepäin. (Juurinen, ym. 2006, 22.)

3.5.7 Raajojen vammat

Alaraajan vammat ovat melko harvoin kuolemaan johtavia. Alaraajojen vammojen merkitystä lisää niiden aiheuttamien toimintahaittojen vakavuus ja pitkäaikaisuus. Alaraajojen vammojen osuus on kuljettajilla korkeampi kuin muilla autossa olijolla. Reiden, säären, nilkan ja jalkaterän luiden murtumat ovat tavallisia. (Juurinen, ym. 2006, 23.)

Vammat alaraajoissa syntyvät usein polven seudun iskeytyessä kojelautaan. Tyypivammoina on reisiluun sijoiltaan meno ja reisiluun murtuma. Jalkaterän ja nilkan murtumat syntyvät jalan vääntymisestä polkimia ja lattiaa vasten. Tyypillisiä yläraajavammoja ovat olka- ja kyynärvarren murtumat. (Juurinen, ym. 2006, 24.)

3.5.8 Autojen turvavarusteista johtuvat lievemmät vammat

Melkein kaikissa uusissa henkilö-, paketti- ja jopa kuorma-autoissa on turvavarusteena kuljettajan turvavyö. Autoissa voi olla myös etumatkustajan turvavyö, kuljettajan ja etumatkustajan sivuturvavyöt, sivuturvaverhot sekä etu- ja takamatkustajien esikiristyvät turvavyöt. (Saarela 2002, 162.)

Turvatyynyillä varustettujen autojen liikenneonnettomuuksissa syntyy uudenlaisia tyyppivammoja, kuten esim. hankaumia, ruhjeita, haavoja sekä palovammoja kasvoilla, kaulalla, rintakehällä ja käsissä. Turvatyynyn ja ihon välinen kitka aiheuttaa hankaumia ja nopeasti täyttyvä turvatyynyn isku aiheuttaa taas ruhjeita. Haavoja syntyy usealla eri mekanismilla, yksi aiheuttaja on turvatyynyjen saumat. Aurinko- ja silmälasit voivat aiheuttaa silmävammoja. Silmien vammat vaihtelevat lievistä hankaumista aina vakaviin silmäkuopan vammoihin ja silmän sisäisiin verenvuotoihin. Turvatyynyjen täyttölaitteen kaasun on osoitettu aiheuttavan hengitysoireita. Kuljettajalle voi aiheutua vakavia käsivammoja, kun turvatyyny heittää vasemman käden johonkin esteeseen. (Saarela 2002, 171.)

3.6 Moottoripyöräilijän ja mopoilijan vammat onnettomuudessa

Yleisimmät vammat moottoripyöräilijöillä onnettomuuksissa ovat kehon alaosien vammat, noin 46 % kaikista vammoista. Alaraajan murtumat kuten sääriluun-(13 %), polven(11 %)- ja reiden(9 %) murtumat ovat yleisimmät vammat. Kehon yläosien vammoista pään vammat ovat yleisimmät, noin 11 %. Keuhkojen (6 %), vatsan alueen (6 %), selkärangan(3 %) ja vähemmän yleisiä moottoripyöräilijöillä ovat niskan vammat (2 %). (Höfling, ym.2006, 244.)

Mopo-onnettomuuksissa keuhkojen- ja vatsan alueen vammat (10 %) ovat yleisempiä kuin pään vammat(3 %). Onnettomuuksissa suurin osa mopoilijoiden vammoista käsittää yläraajojen vammat kuten solisluun ja olkapään vammat. (Höfling, ym.2006, 244.)

Noin kaksi kolmesta mopo- ja moottoripyöräilijöiden vammoista ovat murtumia. Vasen puoli vammautuu useammin kuin oikea puoli riippumatta ajosuunnasta tai ajoiko moottoripyörällä vai mopolla. (Höfling,ym.2006, 246.)

4 OPINNÄYTTEEN TUTKIMUKSELLINEN OSA

4.1 Tutkimusmenetelmät

Tämä opinnäytetyö on luonteeltaan kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Laadullinen tutkimus on kokonaisvaltaista tiedonhankintaa ja aineisto kootaan luonnollisissa ja todellisissa tilanteissa. Tutkija suosii ihmistä tiedon keruun instrumenttina ja luottaa enemmän omiin havaintoihinsa ja keskusteluihin tutkittaviensa kanssa kuin mitausvälineillä. Laadullisen tutkimuksen lähtökohtana on todellisen elämän kuvaaminen sekä aineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu. Siinä käytetään metodeja joissa tutkittavien näkökulmat ja ääni pääsevät esille. Metodilla tarkoitetaan erityistä tutkimustekniikkaa. Tällaisia metodeja ovat esim. teemahaastattelu, havainnointi, ryhmähaastattelut ja erilaisten dokumenttien ja tekstien analyysit. (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2007, 157, 160.)

Kvalitatiivinen tutkimusote soveltuu erityisen hyvin tutkimukseen silloin, kun ollaan kiinnostuneita tapahtumien yksityiskohtaisista rakenteista eikä niiden yleisluontoisesta jakaantumisesta tai ollaan kiinnostuneita tietyissä tapahtumissa mukana olleiden yksittäisten toimijoiden merkitysrakenteista. Laadullinen tutkimusote sopii myös silloin kun halutaan saada tietoa tiettyihin tapauksiin liittyvissä syy- seuraussuhteista, joita ei voi tutkia kokeen avulla. (Metsämuuronen 2001, 14.)

Tässä opinnäytetyössä käytettävä kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä perustuu tiedonkeruuseen jossa aineisto kootaan todellisissa tilanteissa ja luotetaan tutkimukseen haastattelun pohjalta. Tietoa kerään Porin seudun autokoulujen edustajilta käyttäen tutkimusmetodina teemahaastattelua. Haastattelu sopii parhaiten tutkimusmetodiksi koska kohderyhmänä on yksittäinen henkilö, autokoulun edustaja ja pyrin haastattelulla saamaan mahdollisimman monipuolisen ja yksityiskohtaisen kuvan autokoulujen ensiapuopetuksesta.

Opinnäytetyöni toisena tutkimuskohteena on liikenneonnettomuuksiin johtavien syiden ja yleisempien liikenneonnettomuuksissa sattuneiden vammojen selvittäminen.

Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää käyttäen analysoin Liikennevakuutuskeskuksen tutkijalautakunnan tutkimustuloksia sekä muita lähteitä liikenneonnettomuuksista sekä liikenneonnettomuuksien uhrien vammoista. Pyrkimyksenä on saada tietoa tapauksiin liittyvistä syy-seuraussuhteista sekä tapahtuman merkityksestä.

Tarkoitukseni on yhdistää nämä kaksi eri tutkimuskohdetta toisiinsa ja käyttää tutkimuksista saamaani tietoa hyväksi luodessani kehittämisideoita Porin autokoulujen ensiapuopetuksen toteutukseen.

4.2 Kohderyhmä

Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena ei ole etsiä keskimääräisiä yhteyksiä eikä tilastollisia säännönmukaisuuksia, joten aineiston koko ei määräydy näihin perusteisiin. Kvalitatiivisen tutkimuksen aineistona voi olla joukko yksilöhaastatteluja tai vaikkapa vain yksi tapaus tai yhden henkilön haastattelu. Laadullisessa tutkimuksessa tavoitteena on ymmärtää tutkimuskohdetta. Tutkija kartoittaa kentän jossa hän toimii ja valitsee olemassa olevan ryhmän joita hän haastattelee. (Hirsjärvi,ym. 2007, 176-177.)

Opinnäytetyön tutkimuksen kohdejoukkona toimivat Porin seudun autokoulujen edustajat jotka toimivat autokouluissa opettajina. Olen valinnut viisi Porin seudun autokoulua joissa toteutetaan kuljettajan tutkintoon johtavaa ajo-opetusta. Näiden autokoulujen edustajia haastattelen tutkimukseeni. Nämä autokoulut ovat: New Drivers-autokoulu, Sata-Pirkan Ajokoulutus Ky , Porin Ajo-Expert Ky, Porin liikenneopisto Ky, Porin Uusi Autokoulu Oy. Kohteet löysin Internetin web-hakemistoa käyttäen sanahaualla Porin seudun autokoulut. Teoreettisen liikenneonnettomuuksiin liittyvien tutkimusten analysoinnin kohteena on tässä opinnäytetyössä pääasiassa Liikennevakuutuskeskuksen tieliikennetutkijalautakunnan selvittämät tutkimukset tieliikenneonnettomuuksista Suomessa.

4.3 Aineiston keruu

Opinnäytetyön tutkimuksen aineiston keruu tapahtui teemahaastattelu metodia käyttäen. Haastattelu on ainutlaatuinen tiedonkeruumenetelmä jossa ollaan suorassa kielellisessä vuorovaikutuksessa tutkittavan kanssa. Haastattelun etuna on, että siinä voidaan säädellä aineiston keruuta joustavasti ja tilanteen edellyttämällä tavalla. Etuna on myös, että vastaajat saadaan yleensä mukaan tutkimukseen ja heidät on mahdollista tavoittaa helposti myöhemminkin, jos halutaan vaikkapa tehdä seurantatutkimusta. Haastatteluaiheet voivat olla missä järjestyksessä tahansa ja haastattelun vastauksien tulkitsemisessa on enemmän mahdollisuuksia. Haastateltava voi kertoa asiasta paljon laajemmin kuin tutkija välttämättä pystyy ennakoimaan. Haastattelussa tiedetään, että tutkimuksen aihe tuottaa vastauksia monitahoisesti. Haastattelun avulla pystytään selventämään saatuja vastauksia sekä syventämään niitä tehden lisäyksiä. Haastattelujen teko vie aikaa ja edellyttää huolellista suunnittelua ja kouluttautumista haastattelijan rooliin. Haastattelun luotettavuutta saattaa heikentää haastattelun taipumus antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia. (Hirsjärvi, ym.2007, 200-201.)

Haastattelussa haastattelijä ohjaa tapahtumaa. Haastattelulla on tavoitteet ja sen avulla pyritään saamaan mahdollisimman päteviä ja luotettavia tietoja. Haastattelulajeja erotellaan sen mukaan kuinka strukturoituja tai miten tarkasti säädeltyjä haastattelutilanteet ovat. Teemahaastattelu on avoimen- ja strukturoidun eli lomakehaastattelun välimuoto. (Hirsjärvi, ym. 2007, 203.) Teemahaastattelu on siis puolistrukturoitu haastattelumenetelmä. Teemahaastattelussa keskeisintä on, että haastattelu kohdennetaan tiettyihin teemoihin joista haastateltavan kanssa keskustellaan. Tyypillistä teemahaastattelussa on, että haastattelun aihepiiri on ennalta tiedossa, mutta kysymysten muoto ja järjestys puuttuu. Teemahaastattelussa yksityiskohtaisten kysymysten sijaan haastattelu etenee tiettyjen keskeisten teemojen varassa. Haastattelussa tutkittavan ääni on kuuluvissa. Teemahaastattelussa haastattelun aihepiirit eli teemat ovat kaikille tutkittaville samat. (Hirsjärvi, Hurme 2002, 47-48.) Teemahaastattelun tuloksia voidaan analysoida ja tulkita monin tavoin. (Hirsjärvi, ym. 2007, 203)

Opinnäytetyöni tutkimuksen tiedonkeruun autokoulujen ensiapuopetuksesta toteutin käyttämällä teemahaastattelua. Haastattelun toteutin yksilöhaastatteluna. Laadin

valmiiksi rungon teema-aiheista joista haastateltavan kanssa keskustelimme. Haastattelutilanteessa käytin apuvälineenä nauhuria jotta pystyin paremmin käsittelemään ja analysoimaan tutkimustani. Teemahaastattelu sopii hyvin tämän opinnäytetyön tutkimuksen metodiksi. Haastateltava pystyi omin sanoin kertomaan minulle asioita joihin halusin vastauksia. Haastattelutilannetta ohjasi tekemäni haastattelu runko, mutta haastattelun aikana ilmentyi asioita joita en haastattelijana olisi huomannut kysyä. Haastattelulla pyrin saamaan mahdollisimman kattavan tiedon mitenkä Porin autokouluissa toteutetaan ensiapukoulutusta B- ja C-luokan kuljettajan tutkinnon opetuksessa ja mitä asioita huomioitaisiin kehitettäessä autokoulujen ensiapuopetusta tulevaisuudessa.

Haastatteluni suoritin seuraavissa Porin autokouluissa: New Drivers-autokoulu, Sata-Pirkan Ajokoulutus Ky, Porin Ajo-Expert Ky, Porin liikenneopisto Ky ja Porin Uusi Autokoulu Oy. Haastatteluni otoksena ovat näiden viiden eri autokoulujen edustajat jotka toimivat autokouluissa liikenneopettajina. Aloitin haastattelututkimukseni tekemisen soittamalla autokouluihin. Anoin haastattelu luvat puhelimitse 13.11.-14.11.2008 ja samalla lupa haastatteluihin myönnettiin. Liitteissä 2 -6 on haastattelu lupa anomukset kirjallisena jotka anoin puhelimitse sekä luvan myöntäminen kirjattuna. Soittaessani autokouluihin sovin myös haastatteluajankohdat. Haastattelut suoritin 17.11.2008 ja 19.11.2008. Haastattelupaikkoina olivat autokoulujen tilat. Haastattelutilanteet kestivät n. 15 minuutista puoleen tuntiin. Minulla oli nauhuri koko ajan päällä kaikissa haastatteluissa ja kirjoitin samalla itselleni muistiinpanoja pääkohdista haastattelussani.

4.4 Tutkittava kysymys ja mittarin rakentaminen

Haastattelurunkoa laadittaessa ei tehdä yksityiskohtaista kysymysluetteloa, vaan teema- alueluettelon. Teema- alueet edustavat tällöin tutkimuksen teoreettisen osan pääkäsitteitä. Haastattelu tilanteessa teema-alue toimii haastattelijan muistilistana ja keskustelua ohjaavana kiintopisteenä. Haastattelutilanteessa teema-alueita tarkennetaan kysymyksillä. (Hirsjärvi, ym. 2002,66.)

Teemat haastatteluun teoreettisen osan perusteella:

1. Autokoulu opettajan taustatiedot:

- ikä
- koulutus
- oma kokemus ensiavun opettamisesta

2. Ensiapuopetuksen toteutus autokoulussa:

- Mitkä ovat ensiapuopetuksen tavoitteet?
- Mitä asioita sisältyy B- ja C-luokan kuljettajatutkinnon ensiapuopetukseen?
- Kuinka monta tuntia ensiapuopetukseen käytetään, sisältyykö siihen käytännöllistä harjoittelua esim. luokassa?
- Miten arvioitte oppilaan osaamista ensiapuopetuksen jälkeen?

3. Liikenneonnettomuudet:

- Miten ensiapuopetuksessa huomioitte liikenneonnettomuustilastot; liikenneonnettomuuteen johtavat syyt, onnettomuuden uhrien vammat, toiminta liikenneonnettomuustilanteissa?

4. Kehittämisideoita autokoulun ensiapuopetukseen:

- Miten teidän mielestänne ensiapuopetus olisi parasta toteuttaa autokouluissa?
- Miten autokoulujen ensiapuopetusta tulisi mielestänne kehittää

4.5 Aineiston käsittely ja analysointi

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineiston kerääminen ja analysointi tapahtuvat ainakin osittain yhtä aikaa. Aineiston analyysissa kerätty aineisto hajotetaan käsitteelliseksi osiksi ja saadut osat kootaan uudelleen tieteellisiksi johtopäätöksiksi. Tutkimusaineisto järjestetään muotoon jossa sen perusteella tehdyt johtopäätökset voidaan irrottaa yksittäisistä henkilöistä, tapahtumista ja lausumista ja siirtää yleiselle käsitteelliselle ja teoreettiselle tasolle. (Metsämuuronen 2006, 242.)

Ennen kuin aineiston analysointia voidaan alkaa tekemään, on aineisto saatettava sellaiseen muotoon, että analysoiminen on mahdollista. Muistiin panot ja haastattelut litteroidaan eli puhtaaksi kirjoitetaan. (Metsämuuronen 2006, 242.)

Aineiston analyysivaiheessa tutkijan tehtävänä on päästä selville tutkimuskohteen sisäisestä rakenteesta ja sisäisistä merkityksistä. Tutkijalla on alussa tietyllä tavalla rajattu perspektiivi, mutta hän on mahdollisimman avoin vaihteluille näissä rajoissa. Analyysi aloitetaan tarkastelemalla haastatteluteita, jotka mahdollisimman hyvin liittyvät tähän perspektiiviin. Niitä tarkastellaan vuorotellen suhteessa kaikkiin haastatteluihin, joissa käsitellään samaa teemaa ja suhteessa yksityiseen haastatteluun. (Hirsjärvi, ym. 2000, 169.)

Kvalitatiivisessa analyysissä aineiston analyysimuotoja ovat laskeminen, asteikointi ja teemoittelu. Laskemisella tarkoitetaan sen seikan selvittämistä, kuinka monta kertaa tietty ilmiö esiintyy kyseisessä materiaalissa. Asteikoinnissa analyysi perustuu asteikoituihin muuttujiin. Tämä tarkoittaa sitä, että tapaukset tietyn ominaisuuden perusteella voidaan luokitella sellaisiin, joilla on esimerkiksi enemmän tai vähemmän tiettyä ominaisuutta, tai luokkiin, joka on järjestetty ulottuvuudella huonosta parempaan. Teemoittelulla tarkoitetaan, että analyysivaiheessa tarkastellaan sellaisia aineistosta nousevia piirteitä, jotka ovat yhtenäisiä usealle haastateltavalle. Ne usein pohjautuvat teemahaastattelun teemoihin ja ainakin lähtökohtateemat nousevat esiin. Analyysissa esiin nostetut teemat pohjautuvat tutkijan tulkintoihin haastateltavien sanomista. (Hirsjärvi, ym. 2000, 172-173.)

Lähdin purkamaan ja käsittelemään tutkimukseni aineistoa kuuntelemalla nauhat haastattelutilanteista ja kirjoittamalla ne puhtaaksi paperille. Tein sen heti seuraavana päivänä, jolloin haastattelutilanteet olivat vielä tuoreessa muistissa. Luin kirjoittamani haastattelut useaan otteeseen ja samalla teemoittelin eri autokoulujen vastaukset haastatteluni teemojen pohjalta. Kirjasin esimerkiksi teema kahden alle mitä New Driversin autokoulun opettaja oli haastattelussa vastannut alueen kysymyksiin. Seuraavaksi kirjoitin mitä Ajo-Expert Ky:n autokoulun opettaja oli vastannut saamaan aiheeseen jne. Edellä mainitulla tavalla kirjoitin kaikki teema-alueen kohdat. Analyysin aloitin tarkastelemalla teemoja kaikkien haastateltavien haastatteluissa ja vertailin haastateltavien vastauksia toisiinsa teema-alueittain. Etsin vastauksista yhdenmukai-

suuksia sekä uutta tietoa mitä ei mainittu jokaisessa haastattelussa. Tutkimuksen tulokset kirjasin yleisellä tasolla erittelemättä eri autokouluopettajien vastauksia.

5 OPINNÄYTETYÖN HAASTATTELUTUTKIMUKSEN TULOKSET

Kvalitatiivisesti analysoidun haastatteluaineiston tulokset voidaan esitellä monella tavalla esim. tekstinä, numeroina, kuvina ja kuvioina. Haastattelun aineiston tulosten esittäminen sanallisessa muodossa on tutkijan kuvausta tutkittavasta aiheesta. Tekstiin voi sisällyttää haastatteluotteita tai teksti voidaan kirjoittaa kertomuksen muotoon. Kvalitatiivista aineistoa voidaan kuvailla myös numeroiden avulla. Numerot voidaan esittää tekstissä, taulukoissa tai kuvioissa. Graafisessa esittämismuodossa käytetään kaavioita, kuvioita ja kuvia. (Hirsjärvi, ym. 2000, 169-170.)

Haastattelun tulokset esitän tekstinä sanallisessa muodossa ja tekstiin sisällytän otteita ja suoria lainauksia haastatteluista.

5.1 Teema yksi. Autokouluopettajan taustatiedot:
ikä, koulutus, oma kokemus ensiavun opettamisesta.

Haastattelemieni autokouluopettajien iät sijoittuvat 37 vuoden iästä 55 vuoden ikään. Kaikki heistä oli miehiä. Kaikki autokoulun opettajat ovat valmistuneet Hämeenlinnan ammattikorkeakoulusta liikenneopettajiksi. Valmistumisesta oli aikaa 10 vuodesta 32 vuoteen. Autokouluopettajina kaikki ovat toimineet valmistumisensa jälkeen. Liikenneopettajakoulussa on käyty ensiapu 1 ja 2 kurssit. Haastateltavien ensiapu tietotaitojen päivityksistä kolmella aikaa oli kulunut yli 10 vuotta. Lopuilla aikaa oli päivityksistä kaksi ja viisi vuotta. Osa kertoi itsenäisesti päivittävänsä tietojaan jos esim. lehdestä lukee uusista ensiapuohjeista. Autokoululiiton järjestämällä pakollisilla kursseilla on joskus käyty läpi ensiapua. Kaikki haastateltavat kokivat ensiavun opettamisensa huonohkonlaiseksi. ”En osaa hyvin opettaa ensiapua. Kun ei tarvitse

ensiaputaitoja missään, ne unohtuvat ja tulee väärää tapoja.” ”Näin se vissiin tehtiin.” ”Ei ole ensiavun alan asiantuntemusta, en pysty opettamaan kunnolla.” Kaikki haastateltavat opettajat olivat sitä mieltä, että ensiaputaitojen päivitys ja kurssitus olisi autokoulun opettajille tarpeellista.

5.2 Teema kaksi. Ensiapuopetuksen toteutus autokouluissa:

Mikä on ensiapuopetuksen tavoite? Mitä asioita sisältyy B- ja C-luokan kuljettajatutkinnon ensiapuopetukseen? Kuinka monta tuntia ensiapuopetukseen käytetään ja sisältyykö siihen käytännön harjoittelua? Miten arvioitte oppilaan osaamista ensiapuopetuksen jälkeen?

Kaikkien haastattelemini autokoulujen ensiapuopetuksen tavoite oli samankaltainen. Ajoneuvohallintokeskus määrää opetussuunnitelman ja sen tavoitteet ensiapuopetukseen autokouluissa. Yleisenä tavoitteena on, että oppilas osaa olennaiset asiat miten kuuluu toimia tieliikenneonnettomuuden sattuessa ja pystyy antamaan välittömän ensiavun. Tavoitteina on myös saada oppilas ymmärtämään lakisääteisen auttamisvelvollisuuden tarkoituksen, pysähtytään paikalle ja tarkistetaan tilanne sekä hälytetään apua. Muutamassa autokoulussa yleisen tavoitteen lisäksi on tavoitteena saada oppilas tajuamaan ainakin sen mitä ei saa tehdä ja jos ei osaa tehdä niin ei tee yhtään mitään. ”Väärällä ensiavulla ihmisiä menehtyy.”

Haastatteluissa kävi ilmi, että molempiin B- ja C- luokan kuljettajatutkinnon opetukseen sisältyy sama ensiapuopetus. Ajoneuvohallintokeskus määrää sen mitä autokoulujen ensiapuopetuksen on pidettävä sisällään. Ensiapuopetus sisältää teoriaopetuksen toiminta liikenneonnettomuuden tapahtuessa. Siihen kuuluu hätäkeskukseen soittaminen, tilanne arvio, lisäonnettomuuksien syntymisen ehkäisy, virran sammuttaminen kolariautosta, potilaan kunnon arviointi, uhrien pelastaminen välittömästä vaarasta ja hätäensiapu. Kaikissa haastattelemissani autokouluissa opetus piti sisällään edelliset asiat.

Kaikissa autokouluissa opetus tapahtui luento- opetuksena näyttämällä PowerPoint esityksen toiminta ohjeista liikenneonnettomuuden sattuessa. Yhdessä autokoulussa näytetään myös filmi jossa on toimintaa liikenneonnettomuuden tapahduttua. Kah-

dessa autokoulussa keksitään onnettomuustilanne ja mietitään joko ryhmänä tai yhdessä miten toimitaan tilanteessa. Pohtien ja puhumalla käydään tilannetta läpi ja opettaja korjaa jos tulee virheitä. Yhdessä autokoulussa puhutaan henkisestä ensiavusta ja korostetaan sen merkitystä. Yhdessä autokoulussa käy joka toisella kursilla Satakunnan pelastuslaitoksen aluehälytyskeskuksen pääkouluttaja opettamassa toimintaa liikenneonnettomuustilanteessa. Hän kertoo omaa näkökulmaa esim. mitä maallikko eli ei-ammatti-ihminen on tehnyt väärin onnettomuustilanteessa ja opettaa kuinka oikeasti kuuluu toimia. Kahdessa autokoulussa on ollut kokeilu muutamia vuosia sitten jossa SPR:stä on tullut kouluttaja pitämään ensiapukurssin. Toisessa autokoulun kurssi piti sisällään ensiapu 1 kurssin ja toisessa autokoulussa oli 3 tuntia kestänyt minikurssi ensiapua. Molemmissa autokouluissa autokoulu maksoi kurssit ja oppilaille ei tullut lisäkustannuksia. Kuitenkin osallistujamäärä oli vähäistä alkuinnostuksen jälkeen. Yhdessä autokoulussa on tehty lähiaikana gallup kyselyä kiinnostuksesta ensiapuopetukseen ja näyttäisi siltä, että voisi olla kiinnostusta. ”Tarkoituksena olisi toteuttaa jonkinlainen ensiapu kurssi ensivuonna.”

Viranomainen eli ajoneuvohallintokeskus vaatii, että ulkopuolinen ei saa opettaa perinteisten teorialuentien aikana ja opetuksen on tapahduttava autokoulun tiloissa. Ajan ulkopuoliseen ensiapuopetukseen autokoulut ovat joutuneet ottamaan ylimääräisenä aikana

Autokouluissa ensiapuopetus kestää opetussuunnitelman mukaisen 45 min. Mitään käytännön harjoituksia ei missään haastattelemissani autokouluissa pystytty toteuttamaan. ”Aika on niin rajallista.” ”Ei mitään käytännön harjoituksia, ikävä kyllä.” ”Ei ole aikaa käytännön harjoitteluun.” ”Tiukka ohjelma, aikaraja tulee vastaan.” ”Autokoulun tilat ongelma, ei tilaa käytännön harjoitteluun.” ”Kun ei ole aikaa, ei pystytty kokeilemaan mitään. Jäisi paremmin mieleen.”

Autokoulun opettajat arvioivat oppilaan osaamista huonoksi autokoulun ensiapuopetuksen jälkeen. ”Autokoulun teoriapohjaisen ensiapuopetuksen perusteella kuljettaja ei varmasti osaisi toimia niin kuin pitäisi saapuessaan onnettomuuspaikalle. Osaaminen on todella vaikeaa. Ei voida onnettomuutta tehdä ja katsoa kuinka toimitaan.” ”Oppilaille ei jää paljoakaan mieleen, kun ei pystytty paljoa opettamaan, pelkkä pinta raapaisu. Oppilaan osaaminen erittäin pientä autokoulun ensiapuopetuksen jälkeen.”

”Varsinaisissa ensiaputaidoissa oppilaan osaaminen aika huteraa. Vähän aikaa säilyy mielessä mitä on puhuttu, mutta ei varmaan kovin kauaa.” ”Jää mieleen toiminta onnettomuustilanteessa. Ei opi ensiaputaitoja, mahdottomuus. Pitäisi päästä itse tekemään, ei muuten pelitä. Aikaa liian vähän.” ”Jos tilanne, että oppilas joutuu onnettomuuspaikalle, ei autokoulun ensiapuopetuksen perusteella osaisi tehdä yhtään mitään.”

5.3 Teema kolme. Liikenneonnettomuudet:

Miten ensiapuopetuksessa huomioitte liikenneonnettomuustilastot; liikenneonnettomuuteen johtavat syyt, onnettomuuden uhrien vammat, toiminta liikenneonnettomuustilanteessa?

Autokoulujen ensiapuopetus perustuu toimintaan liikenneonnettomuustilanteessa. Kaikissa autokouluissa perehdytään siihen.

Autokouluissa eri opetustunneilla käydään läpi kuljettajan ominaisuuksia, esim. ikäkuljettajat, nuoret kuljettajat ja keski-ikäiset kuljettajat. Niissä käydään läpi asioita esim. ikäkuljettajien sairauskohtauksista, havainnointi ja arviointi virheistä tai ratti-juoppojen ja lääkkeiden käyttäjien ongelmista liikenteessä ja onnettomuuteen johtavissa syissä. Yhdessä autokoulussa taas kerrotaan omakohtainen esimerkki sairauskohtauksesta liikenteessä, mitä tapahtui ja kuinka lähellä tilanne oli usean ihmisen loukkaantumiseen.

Onnettomuuksien syitä käydään läpi, miksi ja minkä takia. Liikenneonnettomuustilastoja ei erikseen käydä läpi missään autokoulussa. Yhdessä autokoulussa enemmän käydään läpi esim. kustannuksia, kuinka paljon maksaa kun ihminen loukkaantuu onnettomuudessa turvavyönkäyttämättömyydestä.

Liikenneonnettomuuden uhrien vammoja ei huomioida mitenkään missään autokoulussa. Opettajat olivat sitä mieltä, että vammat olisi tarpeellista sisällyttää ensiapuopetukseen ja paljon muutakin. ”Korostan sitä että ensiapualue on laaja ja aikaa vähän. Paljon olennaista jää kertomatta/opettamatta.” Yhdessä autokoulussa on

suunnitteilla antaa oppilaille niin sanottua sokkihoitoa. ”Jos olisi mahdollista mennä sairaalaan katsomaan liikenneonnettomuudessa vammautuneita potilaita.”

5.4 Teema 4. Kehittämisideoita autokoulun ensiapuopetukseen:

Miten teidän mielestänne ensiapuopetus olisi parasta toteuttaa autokouluissa?

Miten autokoulujen ensiapuopetusta tulisi mielestänne kehittää?

Kaikkien autokouluopettajien mielestä yksimielisesti paras tapa toteuttaa ensiapukoulutusta autokouluissa olisi alan ammattilaisen, ulkopuolisen pitämä koulutus ensiavusta. ”Oppilaat kuuntelisivat paremmin alan ammatti-ihmistä kuin tuttua autokoulun opettajaa. ”Kaikki haastateltavat opettajat olivat myös samaa mieltä asiasta, että olisi tärkeää saada ensiapu kurssi 1 pakolliseksi autokouluihin. ”Helpoin ja nopein tapa toteuttaa ensiapuopetusta jos ensiapukurssi pakolliseksi joka ainoalle autokoulun oppilaalle.” ”Ensiapukurssi pakolliseksi, ajokorttia et saa ennen kuin on todistus siitä, että on käynyt ensiapukurssin.” ”Jos ensiapukurssi lakisääteiseksi eli pakolliseksi autokouluihin, niin oppilaat kustantaisivat sen itse. Autokouluihin ei tulisi lisäkustannuksia.” Ensiapu kurssin toteuttamisesta tuli muutamia ideoita;. autokoulun oppilaan tulisi näyttää ensiapukurssin suorituksen ennen autokouluun menoa tai ennen kuljettajan ajokokeeseen menoa, ensiapukurssin suoritus jo ennen autokouluun menoa, ensiapukurssi tulisi suorittaa vaikka ennen autokoulun kakkosvaiheeseen menoa.

Autokoulujen ensiapuopetuksen kehittämiseksi löytyi haastateltavilta ideoita. Opettajat olivat myös sitä mieltä että autokoulujen ensiapuopetusta on tarvetta kehittää. ”Ensiapuopetus ei ole riittävää mikä autokouluissa tällä hetkellä on.” Kaikkein keskeisimmäksi nousi ajan lisääminen opetussuunnitelmaan ja sen myötä ensiavun opettamiseen saataisiin lisää tunteja. ”Tuntien lisääminen ensiapuopetukseen. Jos olisi enemmän aikaa, voisi opettaa enemmän.” ”Jos ministeriö määräisi, että 22h teoriaopetusta opetussuunnitelmaan ja siitä 2h ensiapua, olisi tämä ihan eri asia.”

Kaikki opettajat sanoivat kehittämistarpeeksi omat ensiaputietotaidot. ”Jos itse opettaisi ensiapua, opettajille ensiapu kurssitus ja päivitykset.” ”Liikenneopettajat kaikki ensiapu kursseille.”

Muita kehitysideoita ensiapuopetukseen olivat toiminta ja tilanneharjoitukset käytännössä, minikurssi ensiapua, alan ammattilaisen esim. sairaankuljettajan pitämä luento kokemuksista onnettomuustilanteissa, autosimulaattoriin toiminto toiminta liikenneonnettomuustilanteessa, ensiapu tilanteista enemmän opetusta esim. elvytys, kylkiasento ym. käytännön harjoittelulla.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KEHITTÄMIS IDEAT

Autokoulujen ensiapuopetus keskittyy alkutilanteen hoitamiseen liikenneonnettomuuden sattuessa. Autokoulun oppilaille opetetaan miten toimia saavuttaessa ensimmäisenä kolaripaikalle. Opetuksessa käydään läpi kolariauton virran sammuttaminen, lisäonnettomuuksien ehkäisy, tilannearvion tekeminen, hätäkeskukseen soittaminen, hengenvaarassa olevien potilaiden pelastaminen esim. palavasta autosta ja kolaripotilaan voimien tarkistus; hengittääkö, puhuuko, tajuton, äänekäs potilas ja näkyvät vammat ja verenvuodot.

Nämä edellä mainitut asiat käydään läpi 45 minuutissa teoriaopetuksena. Teoriaopetuksen apuvälineenä käytetään PowerPoint esitelmää toiminnasta liikenneonnettomuustilanteessa. Joissakin autokouluissa näytetään filmi liikenneonnettomuustilanteen toiminnasta. Mitään ensiapu toimenpiteitä ei voida harjoitella käytännössä ajan vähyyden, tilanpuutteen sekä osittain opettajien ensiapu- tietojen ja taitojen osaamattomuuden vuoksi.

Ajoneuvohallintokeskus määrää opetussuunnitelmassaan mitä autokoulujen opetus tulee pitää sisällään ja kuinka kauan teoriatunnit saa ajallisesti kestää. Autokoulun halutessa antaa lisäopetusta oppilaille on sen kustannettava ylimääräiset, opetussuunnitelmaan kuulumattomat tunnit itse.

Haastattelemistani viidestä Porin seudun autokouluista kolmessa on jossain vaiheessa annettu lisäopetusta ensiavusta ylimääräisellä ajalla. Nämä ensiapu koulutukset ovat

olleet ammatti-ihmisten pitämiä koulutuksia. Tämän ovat autokoulut maksaneet itse ja oppilaille ei ole tästä tullut lisäkustannuksia.

Kaikki haastattelemiini autokoulunopettajat olivat yksimielisesti sitä mieltä, että autokoulujen ensiapuopetus ei ole riittävää. Aikaa on liian vähän kaiken olennaisen opettamiseen, opettajien omat tiedot eivät ehkä ole ajan tasalla, eikä käytännön harjoituksia päästä tekemään missään. Haastateltavat olivat myös sitä mieltä, että ensiapuopetus autokoulussa on tärkeää, ja kaikkien mielestä paras tapa toteuttaa ensiapuopetusta autokouluissa olisi ulkopuolisen ammatti-ihmisen pitämä ensiapu koulutus. Parhaiten ensiapuopetus tapahtuisi, jos ensiapu 1- kurssi määrättäisiin ajoneuvohallintokeskuksen toimesta ministeriössä lakisääteiseksi eli pakolliseksi jokaiseen autokouluun.

Tutkimuksessa nousi seuraavanlaisia ideoita autokoulujen ensiapuopetuksen kehittämiseksi:

1. Autokoulujen opetussuunnitelmaan tulisi lisätä oppituntien määrää ensiapuopetuksen mahdollistamiseksi.
2. Kaikkien autokoulujen liikenneopettajien tulisi suorittaa ensiapukurssit ja niiden päivitykset ajan tasalle. Heillä olisi siten paremmat tiedot ja taidot ensiavun opettamiseen.
3. Autokoulut voisivat järjestää ensiapualan ammatti-ihmisen pitämään ensiapukoulutukset oppilaille. Koulutuksen ei välttämättä tarvitsisi olla ensiapu 1- kurssi joka kestää useita tunteja vaan esim. minikurssi, jossa käytäisiin läpi oleelliset asiat teoriassa sekä käytännön harjoituksia.
4. Autokoulut voisivat järjestää yhteistyössä pelastuslaitoksen tai SPR:n kanssa esimerkiksi liikenneonnettomuusharjoituksen johon autokoulun oppilaat osallistuisivat. Oppilaille tulisi täten käytännön harjoitusta toimimisesta liikenneonnettomuustilanteessa.

5. Autokouluissa joissa on käytössä autosimulaattori, voisi simulaattoriin kehittää toiminnon liikenneonnettomuustilanteesta. Toiminnon avulla oppilas saisi harjoitella toimimista liikenneonnettomuus tilanteessa virtuaalisesti. Autokoulut voisivat hyödyntää tietokoneohjelmia joissa on harjoitustehtäviä toiminnasta liikenneonnettomuustilanteissa. Virtuaalisten harjoitusten avulla oppilas tutustuu onnettomuustilanteisiin ja oikeanlaiseen toimintaan eri tilanteissa.
6. Autokoulujen ensiapuopetukseen olisi tärkeää lisätä liikenneonnettomuuden alkutilanteessa toimimisen lisäksi opetusta ja käytännön harjoitusta ensiavun antamisesta (esim. tajuton potilas, elvytettävä potilas, sokkipotilas, potilas jolla murtumia, potilas jolla verenvuotoa., erilaiset tyypilliset sairaskohtaukset ja niiden ensiapu sekä liikenneonnettomuuden tyypillisimmät vammat potilailla).
7. Haastatteluissa ilmeni, että mopo- ja moottoripyöräkuljettajien teoriaopetukseen ei sisälly lainkaan ensiapuopetusta. Olisi tärkeätä lisätä ensiapuopetus myös mopo- ja moottoripyörä kuljettajien teoriaopetukseen.

Tekemissäni haastatteluissa ilmeni asioita jotka muodostuvat ongelmaksi autokoulujen ensiapuopetuksen kehittämisessä ja niiden toteuttamisessa.

Opetussuunnitelman muutokset ja kehittäminen tapahtuvat ajoneuvohallintokeskuksen toimesta. Ajan lisääminen opetussuunnitelmaan on siis kiinni ajoneuvohallintokeskuksen päätöksistä. Autokoulu jos itsenäisesti päättää lisätä tunteja autokoulun teoriaopetukseen, joutuvat he itse kustantamaan ylimääräisen ajan. Välttämättä jokaisella autokoululla ei ole siihen resursseja. Jos taas kustannukset lankeaisivat oppilaille maksettavaksi, oppilaat eivät olisi suostuvaisia maksamaan ylimääräistä, koska autokoulu maksaa jo tällä hetkellä aika paljon.

Ongelmaksi muodostuu myös oppilaiden halukkuus osallistua vapaaehtoiseen lisäopetukseen. Oppilaat eivät jaksakaan istua montaa tuntia kuuntelemassa teoriaopetusta illalla, koska ovat todennäköisesti istuneet koulussa koko päivän. Ensiapu ei välttä-

mättä kiinnosta oppilaita tarpeeksi, jotta he haluaisivat vapaaehtoisesti tulla kuuntelemaan ylimääräistä ensiapuopetusta.

Kaikissa autokouluissa ei ole tilaa tarpeeksi, jotta pystyttäisiin ensiapu taitoja harjoittelemaan käytännössä. Ajoneuvohallintokeskus määrää, että kaikki teoriaopetus on toteutettava autokoulun tiloissa.

Jatkotutkimuksiksi ehdottaisin valtakunnallista kyselyä autokouluihin liikenneopettajille koskien autokoulujen ensiapuopetuksen toteuttamista, ensiapuopetuksen tarpeellisuutta ja ideoita ensiapuopetuksen kehittämiseen. Näitä tutkimustuloksia voisi hyödyntää lähettämällä ne eteenpäin esim. Suomen autokoululiiton koulutussuunnittelijalle joka kehittää autokoulun opetussuunnitelmia.

Toinen jatkotutkimusehdotus koskisi autokoulujen ensiapuopetusta ja tutkimus suunnattaisi autokoulujen oppilaille. Tutkimuksessa voisi olla kartoitus oppilaiden ensiaputaitojen osaamisesta, halukkuus ja toiveet ensiapuopetukseen sekä tarpeellisuus ensiapuopetukseen autokouluissa Tällä tutkimuksella saataisiin hyödyllistä tietoa oppilaiden suhtautumisesta ensiapuopetukseen autokouluissa, heidän toiveistaan ensiapuopetuksen suhteen ja pitävätkö oppilaat ensiavun opettamista sitä tarpeellisenä.

7 OPINNÄYTETYÖN TUTKIMUKSEN EETTISYYS JA LUOTETTAVUUS

7.1 Tutkimuksen eettisyys

Ihmisoikeudet muodostavat ihmisiin kohdistuvan tutkimuksen eettiset perusteet. Tutkittavien eettisen suojan säilymiseksi on tutkijan selvitettävä ymmärrettävällä tavalla mitä tutkimus koskee, mitkä ovat tutkimuksen tavoitteet, menetelmät ja mahdolliset riskit. Tutkijan tulee varmistaa, että tutkittavat ovat ymmärtäneet oikein mistä tutkimuksessa on kyse. Saadessaan vapaaehtoisen suostumuksen tutkittavilta on

tutkijalla lupa suorittaa tutkimus. Tutkimukseen osallistuvilla on oikeus saada tietoa tutkimuksen tuloksista. Tutkittavia koskevat tiedot on käsiteltävä luottamuksellisesti ja tutkittaville ei saa tuottaa vahinkoa. Tutkittavilta on säilytettävä nimettömyys jos tutkija ei ole erikseen siihen lupaa pyytänyt. Tutkijan on oltava vastuuntuntoinen ja hänen tulee noudattaa työssään lupaamiaan sopimuksia. (Sarajärvi & Tuomi 2002, 129.)

Opinnäytetyöni tutkimuksen eettisyyttä koskien kerroin tutkimuslupaa anoessani puhelimitse mistä tutkimushaastattelussani on kyse. Kerroin tutkimukseni tarkoituksen ja tavoitteen sekä tutkimusmenetelmän. Lupaa anoessani selvitin, että tutkittavien eli haastateltavien henkilöllisyys ei tule missään kohdassa työssäni ilmi. Ainoastaan autokoulun nimi voidaan mainita tutkimuksessani.

Pyysin lisäksi lupaa käyttää nauhuria haastatteluni aikana. Haastattelun nauhoituksissa ei tule ilmi haastateltavien henkilötiedot. Ainoastaan autokoulun nimi mainitaan nauhoituksissa. Haastateltavan ääni kuuluu nauhoituksista. Haastattelunauhut ovat minulla eli tutkimuksen tekijällä varmassa tallessa ja niitä ei pääse kukaan ulkopuolinen kuuntelemaan ilman haastateltavan tai tutkijan lupaa. Tutkija on sitoutunut käyttämään haastattelunauhoja vain tämän tutkimuksen tekemiseen.

Tutkimustuloksista lukija ei pysty tulkitsemaan mitä kukakin autokoulun opettaja on sanonut. Kerroin tutkittaville, että tutkimustulokset ovat luettavissa valmiista opinnäytetyöstäni jonka toimitan heille henkilökohtaisesti.

Tutkimuslupa, jonka anoin puhelimitse, on myös kirjattuna versiona. (liitteet 2-6) Tässä kirjatussa tutkimusluvassa käy ilmi luvan myöntämisaikakohta sekä luvan myöntäjän nimi. Tutkimusluvassa on myös tutkijan yhteystiedot sekä opinnäytetyön ohjaajan yhteystiedot. Tämän kirjallisen tutkimuslupa version annoin haastateltaville ennen kuin aloitin haastatteluni.

7.2 Tutkimuksen luotettavuus

Kaikissa tutkimuksissa pyritään arvioimaan tehdyn tutkimuksen luotettavuutta. Arvioidessa tutkimuksen luotettavuutta käytetään erilaisia mittaus- ja tutkimustapoja.

(Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 216.) Reliaabelius eli luotettavuus tutkimuksessa tarkoittaa sitä, että tutkittaessa samaa henkilöä saadaan kahdella eri tutkimuskerrolla sama tulos. On myös oletettavaa, että ihmisille on olennaista ajassa tapahtuva muutos, tämä vuoksi tästä tutkimustuloksiin kohdistuvasta määritelmästä on luovuttava varsinkin jos kyseessä ovat muuttuvat ominaisuudet. Toinen tapa reliaabeliuden määrittämiseen on jos kaksi arvioitsijaa päätyy samanlaiseen tulokseen. Kolmas tapa määritellä reliaabeliutta on jos kahdella rinnakkaisella tutkimusmenetelmällä saadaan sama tulos.(Hirsjärvi, ym. 2000, 186.)

Tutkimuksen arviointiin liittyy myös käsite validius eli pätevyys. Validiudella tarkoitetaan tutkimus mittarin tai tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä onkin tarkoitus mitata. (Hirsjärvi, ym. 2004, 216.)

Laadullisen tutkimuksen ydinasioita ovat henkilöiden, paikkojen ja tapahtumien kuvaus. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta kohottaa tutkijan tarkka selostus tutkimuksen toteuttamisesta. Tämä koskee tutkimuksen kaikkia eri vaiheita. Aineiston olosuhteet on kerrottava totuuden mukaisesti ja selvästi. Haastattelututkimuksissa kerrotaan paikat joissa haastattelu on tehty, aika joka kului haastatteluun, mahdolliset häiriötekijät, virhetulkinnat haastattelussa ja tutkijan oma arviointi haastattelutilanteesta. Tutkijan on myös kerrottava työssään luokittelujen tekemisestä sillä luokittelu on keskeisintä laadullisen tutkimuksen analysoinnissa. Pätevyys merkitsee kuvauksen ja siihen liitettyjen selitysten ja tulkintojen yhteensopivuutta. (Hirsjärvi, ym. 2004, 217.) Tutkija tutkii sitä mitä on aikonut tutkija ja hänen käsitteiden määritelmänsä ovat mahdollisimman lähellä tutkittavien ja tutkimisyhteisön käsitystä (Hirsjärvi, ym 2000, 187).

Opinnäytetyöni tutkimuksen luotettavuutta ei voida mitata tavallisen reliaabeliuden määritelmän mukaan. Minulla ei ollut työssäni käytettävissä aikaisempia tutkimuksia, sillä sellaisia en löytänyt. Tutkimuksen luotettavuutta ei siis voida mitata samaan tulokseen päätyvillä tutkimustuloksilla. Opinnäytetyöni tutkimuksen luotettavuus perustuu enemmin tutkijan selvitykseen tutkimuksen olosuhteista. Tutkimuksen validius eli pätevyys perustuu tutkimustuloksiin. Tutkija sai haastattelututkimustuloksista vastauksen opinnäytetyön tutkimuskysymykseen Porin seudun autokoulujen ensiapuopetuksen toteutuksesta sekä autokoulujen ensiapuopetuksen sisällöstä.

8 POHDINTA

Opinnäytetyöni aihe lähti kehittymään ollessani työharjoittelussa sairaankuljetuksessa pelastuslaitoksella. Työharjoitteluni aikana olin mukana tilanteissa, joissa hälytyskeskus sai ilmoituksen onnettomuudesta tai ihmisen todennäköisestä sairaskohtauksesta, ja ilmoittaja soitti ohikulkevasta autosta. Ilmoittaja ei ollut tarkemmin pysähtynyt katsomaan mitä oli tapahtunut. Mietin mistä tämänlainen käytös johtuu? Johtuuko se ihmisten välinpitämättömyydestä muita ihmisiä kohtaan vai johtuisiko se siitä, että ihmiset pelkäävät mennä onnettomuus tilanteeseen, koska he eivät tietäisi mitä kuuluu tehdä eivätkä osaisi toimia oikein uhrien auttamiseksi? Opinnäytetyöni aihevalinta pohjautuu olettamukseen, että ihmisiltä puuttuu ensiavun tietotaito. Lähdin miettimään missä ensiaputaitoja voisi opettaa ja päädyin autokouluihin. Autokoulujen oppilaat ovat tulevia tienkäyttäjiä ja ovat ensimmäisinä paikalla tieliikenneonnettomuuden sattuessa. Opinnäytetyön aiheekseni muodostui siis autokoulujen ensiapuopetus ja opinnäytetyön tarkoituksena oli kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Sisälsin opinnäytetyöhöni myös teoreettista tilastotietoa liikenneonnettomuuksiin johtavista syistä sekä onnettomuuden uhrien vammoista. Tavoitteena oli tuottaa tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehitettäessä autokoulujen ensiapuopetusta.

Aloitin opinnäytetyön tekemisen teoriaosuuden kokoamisella. Käytin kirjaston eri tietokantoja löytääkseni sopivia lähteitä työhöni. Pelastuslaitoksen työntekijältä sain neuvon käyttää Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan (VALT) tilastotietoja selvittäessäni liikenneonnettomuus tilastoja. Näitä tilastotietoja käytinkin lähteenä suurimmaksi osaksi liikenneonnettomuuksista kirjoittamaani teoriaosuuteen. Kun teoriaosuus oli valmis, aloitin empiirisen eli tutkimuksellisen osuuden tekemisen työstäni. Päädyin opinnäytetyötä ohjaavan opettaja avulla toteuttamaan tutkimukseni haastatteluinä. Valitsin haastattelumenetelmäksi teemahaastattelumenetelmän. Haastattelut tehtyäni käsittelin ja analysoin tutkimukseni teemojen avulla. Koskin haastatteluissa keräämäni tutkimustulokset yhteen ja erittelin vielä kehittämisehdotukset. Aloitin opinnäytetyöni tekemisen syyskuussa ja opinnäytetyöni valmistui

joulukuussa. Aikaa kului opinnäytetyön aiheen muodostumisesta valmiiseen työhön noin neljä kuukautta.

Tutkiessani VALT:n tiedostoja tieliikenneonnettomuuksista hämmennyin alkoholi-onnettomuuksien isosta määrästä sekä nuorten kuljettajien osallisuuksista onnettomuuksiin. Tiedotusvälineistä olen jo aikaisemmin huomannut kuinka alkoholi on ollut osallisena suuressa osassa onnettomuuksia, mutta osallisuus jopa 30 % oli minulle yllätys. Nuorten kuljettajien osallisuudesta onnettomuuksiin olen myös huolestunut. Autokoulujen tulisi mielestäni kuljettajanopetuksessa korostaa onnettomuuksien riskejä nuorilla kuljettajille. Varmasti autokouluissa tähän tähdätäänkin mutta nuorten kuljettajien persoonallisuuteen ajoneuvonkäyttäjänä tulisi jotenkin puuttua. Tulevaisuudessa myös ikäkuljettajat ovat suurena osana tieliikenteen käyttäjistä, varsinkin kun sodan jälkeiset suuret ikäluokat saavuttavat yli 65-vuoden iän. Ikäkuljettajat ovat suuri riski liikenteessä, varsinkin silloin kun he alkavat iän myötä sairastella ja sairaudet vaikuttavat kykyyn toimia ajoneuvon kuljettajina. Tämän meidän jokaisen tulisi huomioida liikenteessä ollessamme.

Opinnäytetyössäni käsittelin liikenneonnettomuuden uhrien tyypillisimpiä vammoja. Tämä tieto on minulle erittäin hyödyllistä jos tulevaisuudessa toimin sairaanhoitajana sairaalan ulkopuolisessa ensihoidossa. On tärkeää tietää mitä vammoja voi syntyä pieni- ja suurienergisisä onnettomuuksissa, näin osaa jo ennakolta varautua siihen mitä voi kohdata onnettomuuspaikalle mentäessä. Mielestäni liikenneonnettomuuden uhrien vammoja olisi hyvä käydä läpi myös autokoulujen ensiapuopetuksessa.

Opinnäytetyöni tutkimustuloksista olen samaa mieltä haastateltavieni kanssa. Autokoulun ensiapuopetus ei ole riittävää, jotta kuljettaja oppilaalla olisi tarvittavat tiedot ja taidot toimimiseen liikenneonnettomuuden sattuessa. 45 minuuttia on aivan liian lyhyt aika opettaa ja oppia niinkin laajaa aluetta kuin liikenneonnettomuustilanteen toiminta ja ensiapu. Oppilaille olisi erittäin hyödyllistä päästä kokeilemaan edes joi-takin ensiaputaitoja käytännössä. Näin oppilaan mieleen jäisi paremmin miten toimia. Ammattitaitoinen ensiapukouluttaja osaisi paremmin opettaa oikein ensiaputaitoja. Havaitsin, että autokouluissa oltiin huolestuneita ensiapuopetuksen tilanteesta ja monet autokoulut olivatkin järjestäneet ylimääräisiä ensiapuun liittyviä tunteja. Mie-

lestäni tämä kertoo siitä, että autokoulujen ensiapuopetuksen kehittämiseen on tarvetta.

Haastatteluja tehdessäni sain hyvää kokemusta haastattelutilanteista. Toimin tulevaisuudessa sairaanhoitajana ja työhöni kuuluu potilaan tai omaisen haastattelua. Opinnäytetyön haastattelutilanteen teki erilaiseksi nauhurin käyttö. Huomasin aluksi, että jännitin nauhuria enemmän kuin koko haastattelutilannetta ja ensimmäinen haastatteluni epäonnistuiikin johtuen nauhurin käytön kokemattomuudestani, nauhurini ei ollut pyörinyt koko haastattelun aikana lainkaan. Onneksi haastateltavani oli erittäin ymmärtäväinen ja kärsivällinen joutuessamme ottamaan koko haastattelutilanteen uudestaan Tästä virheestä oppineena tarkistin joka haastattelutilanteessa aina välillä nauhurini toiminnan.

Opinnäytetyötä tehdessäni harjaannuin Word-ohjelmiston käyttämisessä. Opin kuinka tehdä tutkimuksen, miten hankkia lähteitä teorian tietoon eri tietokannoista, opin käsittelemään saamiani tutkimustuloksia ja opin analysoimaan niitä. Opinnäytetyön tekeminen vaati minulta kärsivällisyyttä, joustavuutta sekä paineen alaisena työskentelyä Nämä ovat tärkeitä ominaisuuksia myös sairaanhoitajan ammatissa.

LÄHTEET

A 7.9.1990/845. Ajokorttiasetus [verkkodokumentti]

[viitattu 22.11.2008] Saatavissa: <http://www.finlex.fi>

Ajoneuvohallintokeskuksen opetussuunnitelma.2004.[verkkodokumentti pdf] [viitattu 22.11.2008] Saatavissa:

http://www.ake.fi/AKE/Ajokortit_ja_tutkinnot/Opetus/Opetussuunnitelmat.html

Akila, R., Kuikka, P., Laapotti, S., & Peräaho, M. 2005. Aivojen tiedonkäsittely on tärkeä osa ajoterveyttä. Suomen Lääkärilehti 5/2005

Hermanson, T. & Liitola, M. 2002. Ajokyvyn seuranta muuttaa muotoaan. Suomen Lääkärilehti 36/2002

Hernetkoski, K., Katila, A. & Keskinen, E. 11.10.2005. VALT- Moottoripyörien ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät.[verkkodokumentti. pdf] [viitattu 3.11.2008] Saatavissa:

<http://www.valt.fi/asp/system/empty.asp?P=1354&VID=default&SID=740553885030563&S=1&C=20954>

Hirsjärvi, S., Hurme, H. 2000. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Yliopistopaino. Helsinki.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2004. Tutki ja kirjoita. Gummerus kirjapaino Oy. Jyväskylä.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu.

Holopainen, A. 2007. VALT ennakkotiedot alkoholionnettomuuksista 2006. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet. [verkkodokumentti. pdf.] [viitattu 1.11.2008] Saatavissa:
<http://www.valt.fi/asp/system/empty.asp?P=1369&VID=default&SID=342282209534592&S=0&C=27103>

Höfling, I., Keinänen, P. & Kröger H. 2006. Injuries caused by motorcycle accidents – a 5- year survey of patients treated in Kuopio University Hospital. Suomen ortopedia ja Traumatologia Vol.29. 3/2006.

Juurinen, T., Kari, T, Kelkka, M., Laakso, K.& Olkkonen, S. 2006. Liikennejärjestelmän kolariväkivalta. Riskit ja niiden vähentäminen autoliikenteessä yksiajorataisilla päätteillä. LINTU- julkaisu 3/2006.[verkkodokumentti. pdf]
[viitattu 3.11.2008] Saatavissa: <http://www.lintu.info/VIOLA.pdf>

Keggenhoff, F. 2004. Apua! Ensiapua. Otava Keuruu.

Kinnunen, A. 2002. Kuljetuksesta hoitoon. Teoksessa Castrén, M., Kinnunen, A., Paakkonen, H., Pousi, J., Seppälä, J. & Väisänen O.(toim.) Ensihoidon perusteet. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu.

Lassus, J., Väisänen, O. 2002. Mekaaninen vammautuminen. Teoksessa Castrén, M., Kinnunen, A., Paakkonen, H., Pousi, J., Seppälä, J. & Väisänen O.(toim.) Ensihoidon perusteet. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu.

L 13.6.2003/468 Pelastuslaki [verkkodokumentti] [viitattu: 28.9.2008] Saatavissa:
<http://www.finlex.fi>

L 3.4.1981/267 Tieliikennelaki [verkkodokumentti] [viitattu: 28.9.2008] Saatavissa:
<http://www.finlex.fi>

Lundsten, H.& Tolvanen, M. 2006. Tieliikennekirja 2006. Edita Prima Oy. Helsinki.

Metsämuuronen, J. 2001. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia –sarja 4. International Methelp Ky. Helsinki.

Metsämuuronen, J. 2006. Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä. International Methelp Ky. Helsinki.

Räty, E. 14.8.2008. VALT- Nuotisoraportti 2008. 18-24 vuotiaiden liikenneonnettomuudet. [verkkodokumentti. VALT lehdistötiedote Nuotisoraportti 2007] [viitattu 2.11.2008] Saatavissa:

http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/asp/system/empty.asp?P=313&VID=default&SID=280886594318475&A=open:news:item_www:4904&

Räty, E & Nystén, E. 19.11.2007. VALT- Vuosiraportti 2006. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. [verkkodokumentti. pdf.] [viitattu 31.11.2008] Saatavissa:

<http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/asp/system/empty.asp?P=1367&VID=default&SID=280886594318475&S=1&C=28043>

Saarela, T. 2002. Pelastustoiminta ja työturvallisuus tieliikenneonnettomuuksissa. Teoksessa Castrén, M., Kinnunen, A., Paakkonen, H., Pousi, J., Seppälä, J. & Väisänen O. (toim.) Ensihoidon perusteet. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu.

Sahi, T., Castrén, M., Helistö, N. & Kämäräinen, L. 2007. Ensiapuopas. Duodecim. Jyväskylä.

Sarajärvi, A., Tuomi, J. 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Gummerus. Jyväskylä.

Tervo, T & Waldir, N. 2008. Ajoterveyden valvontaa pitäisi kehittää. Suomen Lääkärilehti. 20/2008

TEEMAHAASTATTELU RUNKO

1. Autokoulu opettajan taustatiedot:

- ikä
- koulutus,
- oma kokemus ensiavun opettamisesta

2. Ensiapuopetuksen toteutus autokoulussa:

- Mitkä ovat ensiapuopetuksen tavoitteet?
- Mitä asioita sisältyy B- ja C-luokan kuljettajatutkinnon ensiapuopetukseen?
- Kuinka monta tuntia ensiapuopetukseen käytetään, sisältyykö siihen käytännöllistä harjoittelua esim. luokassa?
- Miten arvioitte oppilaan osaamista ensiapuopetuksen jälkeen?

3. Liikenneonnettomuudet:

- Miten ensiapuopetuksessa huomioitte liikenneonnettomuustilastot?; liikenneonnettomuuteen johtavat syyt, onnettomuuden uhrien vammat, toiminta liikenneonnettomuustilanteissa?

4. Kehittämideoita autokoulun ensiapuopetukseen:

- Miten teidän mielestänne ensiapuopetus olisi parasta toteuttaa autokouluissa?
- Miten autokoulujen ensiapuopetusta tulisi mielestänne kehittää?

LIITE 2

Hanne Forsell
puh: xxx-xxxxxx

LUPA-ANOMUS PUHELIMITSE
HAASTATTELU TUTKIMUKSEEN
Porissa 13.11.2008

Olen Hanne Forsell ja opiskelen Satakunnan Ammattikorkeakoulussa sosiaali- ja terveysalan Porin yksikössä sairaanhoitajaksi. Tarkoitukseni on valmistua sairaanhoitajaksi tammikuussa 2009.

Teen koulutukseeni kuuluvaa opinnäytetyötä Porin seudun autokoulujen ensiapuopetuksesta. Tarkoituksena on kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Opinnäytetyöni tavoitteena on saada tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä autokoulujen ensiapuopetusta. Opinnäytetyön aineiston keruumenetelmänä on teemahaastattelu. Haastatteluni otoksena on viisi henkilöä Porin seudun eri autokouluista. Haastattelun avulla etsin vastausta seuraavaan kysymykseen: Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapukoulutusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää?

Anon kohteliaimmin lupaa saada suorittaa opinnäytetyöhöni liittyvä haastattelu autokoulussanne. Haastateltavana voi olla kuka tahansa autokoulunne edustaja joka opettaa ensiapua. Haastattelu on luottamuksellinen ja haastateltavan henkilötiedot eivät tule esille missään vaiheessa. Autokoulunne nimi tullaan mainitsemaan opinnäytetyössäni. Pyydän myös kohteliaimmin lupaa saada käyttää nauhuria haastattelun aikana

Haastattelu tapahtuisi mahdollisimman pian teille sopivana ajankohtana. Haastattelu paikkana yhteisesti sopimamme paikka. Haastattelujen tulokset ovat luettavissa opinnäytetyöstäni tammikuussa 2009. Valmiin opinnäytetyön toimitan teille autokouluun henkilökohtaisesti.

Opinnäytetyöni ohjaavana opettajana toimii TtT Raija Taavela (puh:xxx-xxxxxxx)

Lupa anottu: puhelimitse New Drivers- autokoulu 13.11.2008.

Lupa myönnetty: puhelimitse Ojala Kari 13.11.2008 klo: 11.00

LIITE 3

Hanne Forsell
puh: xxx-xxxxxx

LUPA-ANOMUS PUHELIMITSE
HAASTATTELU TUTKIMUKSEEN
Porissa 13.11.2008

Olen Hanne Forsell ja opiskelen Satakunnan Ammattikorkeakoulussa sosiaali- ja terveysalan Porin yksikössä sairaanhoitajaksi. Tarkoitukseni on valmistua sairaanhoitajaksi tammikuussa 2009.

Teen koulutukseeni kuuluvaa opinnäytetyötä Porin seudun autokoulujen ensiapuopetuksesta. Tarkoituksena on kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Opinnäytetyöni tavoitteena on saada tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä autokoulujen ensiapuopetusta. Opinnäytetyön aineiston keruumenetelmänä on teemahaastattelu. Haastatteluni otoksena on viisi henkilöä Porin seudun eri autokouluista. Haastattelun avulla etsin vastausta seuraavaan kysymykseen: Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapukoulutusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää?

Anon kohteliaimmin lupaa saada suorittaa opinnäytetyöhöni liittyvä haastattelu autokoulussanne. Haastateltavana voi olla kuka tahansa autokoulunne edustaja joka opettaa ensiapua. Haastattelu on luottamuksellinen ja haastateltavan henkilötiedot eivät tule esille missään vaiheessa. Autokoulunne nimi tullaan mainitsemaan opinnäytetyössäni. Pyydän myös kohteliaimmin lupaa saada käyttää nauhuria haastattelun aikana

Haastattelu tapahtuisi mahdollisimman pian teille sopivana ajankohtana. Haastattelu- paikkana yhteisesti sopimamme paikka. Haastattelujen tulokset ovat luettavissa opinnäytetyöstäni tammikuussa 2009. Valmiin opinnäytetyön toimitan teille autokouluun henkilökohtaisesti.

Opinnäytetyöni ohjaavana opettajana toimii TtT Raija Taavela (puh:xxx-xxxxxxx)

Lupa anottu: puhelimitse Sata- Pirkan Ajokoulutus Ky 13.11.2008

Lupa myönnetty: puhelimitse Aarre Lepistö 13.11.2008 klo: 16.45

LIITE 4

Hanne Forsell
puh: xxx-xxxxxx

LUPA-ANOMUS PUHELIMITSE
HAASTATTELU TUTKIMUKSEEN
Porissa 13.11.2008

Olen Hanne Forsell ja opiskelen Satakunnan Ammattikorkeakoulussa sosiaali- ja terveysalan Porin yksikössä sairaanhoitajaksi. Tarkoitukseni on valmistua sairaanhoitajaksi tammikuussa 2009.

Teen koulutukseeni kuuluvaa opinnäytetyötä Porin seudun autokoulujen ensiapuopetuksesta. Tarkoituksena on kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Opinnäytetyöni tavoitteena on saada tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä autokoulujen ensiapuopetusta. Opinnäytetyön aineiston keruumenetelmänä on teemahaastattelu. Haastatteluni otoksena on viisi henkilöä Porin seudun eri autokouluista. Haastattelun avulla etsin vastausta seuraavaan kysymykseen: Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapukoulutusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää?

Anon kohteliaimmin lupaa saada suorittaa opinnäytetyöhöni liittyvä haastattelu autokoulussanne. Haastateltavana voi olla kuka tahansa autokoulunne edustaja joka opettaa ensiapua. Haastattelu on luottamuksellinen ja haastateltavan henkilötiedot eivät tule esille missään vaiheessa. Autokoulunne nimi tullaan mainitsemaan opinnäytetyössäni. Pyydän myös kohteliaimmin lupaa saada käyttää nauhuria haastattelun aikana

Haastattelu tapahtuisi mahdollisimman pian teille sopivana ajankohtana. Haastattelu- paikkana yhteisesti sopimamme paikka. Haastattelujen tulokset ovat luettavissa opinnäytetyöstäni tammikuussa 2009. Valmiin opinnäytetyön toimitan teille autokouluun henkilökohtaisesti.

Opinnäytetyöni ohjaavana opettajana toimii TtT Raija Taavela (puh:xxx-xxxxxxx)

Lupa anottu: puhelimitse Porin Ajo- Expert Ky 13.11.2008

Lupa myönnetty: puhelimitse Sari Ijäs 13.11.2008 klo: 11.15

LIITE 5

Hanne Forsell
puh: xxx-xxxxxx

LUPA-ANOMUS PUHELIMITSE
HAASTATTELU TUTKIMUKSEEN
Porissa 14.11.2008

Olen Hanne Forsell ja opiskelen Satakunnan Ammattikorkeakoulussa sosiaali- ja terveysalan Porin yksikössä sairaanhoitajaksi. Tarkoitukseni on valmistua sairaanhoitajaksi tammikuussa 2009.

Teen koulutukseeni kuuluvaa opinnäytetyötä Porin seudun autokoulujen ensiapuopetuksesta. Tarkoituksena on kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Opinnäytetyöni tavoitteena on saada tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä autokoulujen ensiapuopetusta. Opinnäytetyön aineiston keruumenetelmänä on teemahaastattelu. Haastatteluni otoksena on viisi henkilöä Porin seudun eri autokouluista. Haastattelun avulla etsin vastausta seuraavaan kysymykseen: Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapukoulutusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää?

Anon kohteliaimmin lupaa saada suorittaa opinnäytetyöhöni liittyvä haastattelu autokoulussanne. Haastateltavana voi olla kuka tahansa autokoulunne edustaja joka opettaa ensiapua. Haastattelu on luottamuksellinen ja haastateltavan henkilötiedot eivät tule esille missään vaiheessa. Autokoulunne nimi tullaan mainitsemaan opinnäytetyössäni. Pyydän myös kohteliaimmin lupaa saada käyttää nauhuria haastattelun aikana

Haastattelu tapahtuisi mahdollisimman pian teille sopivana ajankohtana. Haastattelu- paikkana yhteisesti sopimamme paikka. Haastattelujen tulokset ovat luettavissa opinnäytetyöstäni tammikuussa 2009. Valmiin opinnäytetyön toimitan teille autokouluun henkilökohtaisesti.

Opinnäytetyöni ohjaavana opettajana toimii TtT Raija Taavela (puh:xxx-xxxxxxx)

Lupa anottu: puhelimitse Porin liikenneopisto Ky 14.11.2008

Lupa myönnetty: puhelimitse Tuumi Seppo 14.11.2008 klo: 09.30

LIITE 6

Hanne Forsell
puh: xxx-xxxxxx

LUPA-ANOMUS PUHELIMITSE
HAASTATTELU TUTKIMUKSEEN
Porissa.14.11.2008

Olen Hanne Forsell ja opiskelen Satakunnan Ammattikorkeakoulussa sosiaali- ja terveysalan Porin yksikössä sairaanhoitajaksi. Tarkoitukseni on valmistua sairaanhoitajaksi tammikuussa 2009.

Teen koulutukseeni kuuluvaa opinnäytetyötä Porin seudun autokoulujen ensiapuopetuksesta. Tarkoituksena on kuvata Porin seudun viiden autokoulun ensiapuopetusta. Opinnäytetyöni tavoitteena on saada tietoa jota voidaan tulevaisuudessa hyödyntää kehittäessä autokoulujen ensiapuopetusta. Opinnäytetyön aineiston keruumenetelmänä on teemahaastattelu. Haastatteluni otoksena on viisi henkilöä Porin seudun eri autokouluista. Haastattelun avulla etsin vastausta seuraavaan kysymykseen: Miten Porin seudun autokoulut toteuttavat ensiapukoulutusta sekä mitä autokoulujen ensiapuopetus sisältää?

Anon kohteliaimmin lupaa saada suorittaa opinnäytetyöhöni liittyvä haastattelu autokoulussanne. Haastateltavana voi olla kuka tahansa autokoulunne edustaja joka opettaa ensiapua. Haastattelu on luottamuksellinen ja haastateltavan henkilötiedot eivät tule esille missään vaiheessa. Autokoulunne nimi tullaan mainitsemaan opinnäytetyössäni. Pyydän myös kohteliaimmin lupaa saada käyttää nauhuria haastattelun aikana

Haastattelu tapahtuisi mahdollisimman pian teille sopivana ajankohtana. Haastattelu- paikkana yhteisesti sopimamme paikka. Haastattelujen tulokset ovat luettavissa opinnäytetyöstäni tammikuussa 2009. Valmiin opinnäytetyön toimitan teille autokouluun henkilökohtaisesti.

Opinnäytetyöni ohjaavana opettajana toimii TtT Raija Taavela (puh:xxx-xxxxxxx)

Lupa anottu: puhelimitse Porin Uusi Autokoulu Oy 14.11.2008

Lupa myönnetty: puhelimitse Lehto Mauri 14.11.2008 klo: 15.00