

Kuljetuspartiokokeilu Pohjois-Karjalassa

Joensuun poliisilaitoksen henkilöstön kokemuksia kuljetuspartiotoiminnasta

Miika Korhonen & Jare Koskela

3/2021

TIIVISTELMÄ

Miika Korhonen & Jare Koskela: Kuljetuspartiokokeilu Pohjois-Karjalassa

Joensuun poliisilaitoksen henkilöstön kokemuksia kuljetuspartio toiminnasta

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Mika Kyrönviita & Jari Saari

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö on tutkimuksellinen opinnäytetyö, jossa tarkastellaan Pohjois-Karjalan alueella kesäkuussa 2020 aloitettua kuljetuspartiokokeilua henkilöstön näkökulmasta. Haastattelututkimuksen kautta pyrimme saamaan kokonaiskuvaa eri työtehtävissä olevien poliisihenkilöiden kokemuksesta kuljetuspartio toiminnan toimivuudesta ja kokeilun tuomista hyödyistä ja haitoista. Lisäksi tutkimuksessa selvitettiin, onko henkilöstön mielestä kuljetuspartiota kannattavaa jatkaa ja vakinaistaa ja kuinka toimintaa voitaisiin kehittää tulevaisuudessa.

Opinnäytetyö toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Tutkimusvälineenä tässä opinnäytetyössä käytettiin teemahaastattelua. Haastattelut suoritettiin kolmelle poliisimiehelle ja kahdelle poliisivartijalle, jotka kaikki työskentelevät Joensuun poliisilaitoksella. Haastateltavat esittävät tutkimuksessa nimettöminä.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että kuljetuspartio toiminta Pohjois-Karjalan alueella on osoittautunut toimivaksi toimintamalliksi. Kuljetuspartio toiminnan tavoitteeksi määritelty valvonta- ja hälytystoiminnan toimintavalmiusaikojen vähentäminen toteutui pilottikokeilun toimesta.

Sivumäärä: 31

Tarkastuskuukausi ja vuosi:

Avainsanat: Vartija, kiinniotto, kuljetus, poliisivankila, poliisi, putka, kuljetuspartio

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 TUTKIMUSKYSYMYKSET	2
3 KESKEISET KÄSITTEET.....	2
4 KULJETUSPARTIO	3
4.1 Kuljetuspartion tavoite, työtehtävät ja vastuut.....	4
4.2 Vartijoiden varusteet	5
5 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT.....	5
5.1 Itä-Suomen poliisilaitos	5
5.2 Joensuun putkatilat / Poliisivankila	6
5.3 Nurmeksien putkatilat / Poliisivankila	7
5.4 Aikaisemmat tutkimukset	7
6 TUTKIMUSMENETELMÄ	10
6.1 Kvalitatiivinen tutkimus.....	10
6.2 Haastatteluiden lähtökohdat.....	11
7 HAASTATTELUKYSYMYKSET	11
7.1 Kenttäjohtajat.....	11
7.2 Vartijat.....	12
7.3 Yleisjohtaja	12
8 HAASTATTELUIDEN VASTAUKSET	13
8.1 Kenttäjohtajien näkemykset	13
8.2 Vartijoiden näkemykset.....	17
8.3 Yleisjohtajan näkemykset.....	21
9 PÄÄTÖS KULJETUSPARTIOTOIMINNAN VAKINAISTAMISESTA.....	23
10 JOHTOPÄÄTÖKSET	24
10.1 Kuljetuspartion positiiviset ja negatiiviset vaikutukset	24
10.2 Kuljetuspartion kehittämiskohteet.....	26
11 TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS JA EETTISYYS	27
12 POHDINTA.....	28
LÄHTEET	30

1 JOHDANTO

Olimme työharjoittelussa Joensuussa vuoden 2020 maaliskuusta vuoden 2021 tammikuuhun saakka. Aloitimme työharjoittelun valvonta- ja hälytyssektorilla. Työharjoittelussa ollessamme panimme merkille, kuinka paljon poliisipartio käyttää aikaa vapautensa menettäneiden tai pidätettyjen kuljettamiseen sekä heidän vartioimiseensa erilaisissa tilanteissa. Kuulimme, että 2020 kesäkuun alusta alkaen Joensuussa on alkamassa kuljetuspartiokokeilu, eli niin sanottu ”koppiprojekti”. Tästä keskustellessamme harjoittelun ohjaajani kanssa, ehdotti hän, että tekisimme aiheesta opinnäytetyön. Aihe oli ajankohtainen ja pääsimme näkemään projektin alkamisen alusta alkaen. Saimme myös kokea itse, kuinka projektin alkaminen vaikutti kenttätyöskentelyyn harjoittelijan näkökulmasta. Näin päädyimme valitsemaan opinnäytetyön aiheen.

Monien poliisilaitosten toiminta-alueet ovat suuria ja välimatkat pitkiä. Poliisi joutuu käyttämään paljon resurssejaan kiinniotettujen tai pidätettyjen henkilöiden kuljettamiseen paikasta A paikkaan B. Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella, tarkemmin Pohjois-Karjalassa on aloitettu kokeilu, jonka tarkoituksena on testata vaihtoehtoisia tapoja hoitaa vapautensa menettäneiden kuljetuksia pitkillä välimatkoilla.

”Poliisilaitoksen johto asetti 2.3.2020 työryhmän ja selvittämään kiinniotettujen kuljetuksiin ja tutkinnan järjestämistä Nurmeksien ja Lieksan alueella kirjeellä POL-2020-10379. Toimeksiannossa työryhmälle annettiin tehtäväksi suunnitella pilottikokeilu vartijoista muodostetun partion käyttämisestä kiinniotettujen kuljetuksiin Nurmeksien – Lieksa - ja Kiteen alueilta Joensuuhun, Kuopioon tai Iisalmen poliisivankiloihin. Itäisellä kenttäjohtoalueella kuljetuspartiokokeilu aloitettiin 1.6.2020 Poliisihallituksen luvalla.” (Masalin, 2021). Päätöksestä saadaan tässä työssä käyttää julkisia tietoja ja niiden käyttämiseen on saatu lupa päätöksen tekijältä komisario Hans Vuotilta.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään Pohjois-Karjalassa 2020 vuoden kesällä alkanutta kuljetuspartiokokeilua henkilöstön näkökulmasta. Tutkimuksen tarkoituksena on tuoda esille kuljetuspartiotoinnasta ilmenneitä positiivisia ja negatiivisia puolia. Lisäksi haluamme tietää, kuinka kuljetuspartiotointia kannattaisi kehittää ja onko sitä kannattava jatkaa tulevaisuudessa. Opinnäytetyön tavoitteena on kerätä tietoa mahdollisesti muille poliisilaitoksille, jotka ovat harkinneet kuljetuspartiotoinnin aloittamista.

2 TUTKIMUSKYSYMYKSET

Tässä tutkimuksessa pyrimme saamaan vastauksia seuraaviin tutkimuskysymyksiin.

1. Mitä positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia kuljetuspartio toiminta on tuonut Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle?
2. Mitkä ovat kehittämiskohteet kuljetuspartio toiminnan optimaalisen hyödyn saavuttamiseksi?

3 KESKEISET KÄSITTEET

Poliisin säilytystila = käsite, joka pitää sisällään kaikki poliisin hallinnoimat tilat, joissa säilytetään vapautensa menettäneitä. Poliisin säilytystiloja eivät kuitenkaan ole rikostutkijoiden työhuoneet, joissa vapautensa menettäneitä kuulustellaan tai tuomioistuinten yhteydessä olevat säilytystilat, joissa vapautensa menettäneitä säilytetään tuomioistuinten istuntojen yhteydessä. Poliisin säilytystilojen hyväksymisestä vastaa Poliisihallitus. (Poliisihallituksen ohje 5.11.2019.)

Vapautensa menettänyt = yleiskäsite, mitä käytetään kiinniotetuista, pidätetyistä ja tutkintavangeista (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 2006/841, 1:2§).

Kiinniotettu = henkilö, joka on otettu pakkokeinolaissa, poliisilaissa, esitutkintalaissa tai jossakin muussa laissa säädetyllä perusteella kiinni. Kiinniotettu nimitystä ei käytetä kuitenkaan pidätetyistä ja tutkintavangeista (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2§.)

Pidätetty = henkilö, joka on pidätetty pakkokeinolain (806/2011) 2:5§ perusteella (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2§).

Tutkintavanki = tutkintavankeuslain (768/2005) 1:2§:n perusteella vangittu henkilö (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 1:2§).

Sumppu = Poliisivankilassa sijaitseva lukittu tila poistumisen estämiseksi.

Kenttäjohtaja = Kenttäjohtaja on, päällystää lukuun ottamatta, toimialueella työvuorossa olevien operatiivisessa kenttätoiminnassa työskentelevien esimies. Kenttäjohtajalla on työnjohtovastuu toimialueensa poliisille kuuluvien tehtävien hoitamisesta. (Valtioneuvoston asetus poliisista 2013:1080.)

Yleisjohtaja = Paikallispoliisin tilanne- tai johtokeskuksessa on päällystään kuuluva yleisjohtaja, joka vastaa operatiivisen kenttätöiminnan johtamisesta. Johtokeskuksen yleisjohtajan toimialue voi koostua useamman poliisilaitoksen alueesta. (Valtioneuvoston asetus poliisista 2013:1080.)

Vartija = Poliisilaitoksen palveluksessa olevaa virkasuhteista vartijaa ja ylivartijaa (Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta 2006/841, 1:2§).

Kenttätyöskentely = Tarkoitetaan valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevää poliisimiestä.

Poliisimies = Poliisimiehiä ovat lyhyesti sanottuna kaikki poliisin virkaan tai virkasuhteeseen nimetyt päällystään, alipäällystään tai miehistään kuuluvat poliisit Poliisihallituksessa, keskusrikospoliisissa, suojelupoliisissa, Poliisiammattikorkeakoulussa sekä paikallispoliisissa. Poliisimiehestä säädetään Valtioneuvoston asetuksessa poliisista (Valtioneuvoston asetus poliisista 2013:1080.).

OC-sumutin = OC-sumutin on kaasusumutin, jolla tarkoitetaan välinettä, millä voidaan levittää ilmaan kyynelkaasua tai käyttötarkoitukseltaan ja vaikutukseltaan siihen verrattavaa lamaannuttavaa ainetta. (Ampuma-aselaki 1 luku 11§)

Teleskooppipamppu = Yleisesti arkikielessä *Patukka* tai *Pamppu* on tylppä lyömäase, mikä kuuluu poliisin voimankäyttövälineistöön.

Käsiraudat = Henkilön raajojen sitomiseen käytettävä, yleisesti metallinen, voimankäyttöväline. Käsiraudat kuuluvat poliisin voimankäyttövälineistöön.

Etälamautin = Etälamautin kuuluu niin sanottuihin CEW (Conducted Electrical Weapon) – aseisiin. Laite toimii niin, että kohdehenkilö liitetään osaksi etälamauttimen virtapiiriä johtaen sähkövirtaa kohteeseen. Etälamautinta voidaan pitää tehokkaana ja kuitenkin kohdehenkilölle vaarattomana ja vähäistä ensiapua vaativana voimankäyttövälineenä. (Oksala, Aku 2013: Etälamauttimen soveltuvuus yksityiselle turvallisuusalalle.)

Virve = Viranomaisradioverkko.

4 KULJETUSPARTIO

Itä-Suomen poliisilaitoksen Nurmeksen poliisiaseman poliisivankilaan oli suunniteltu remontti. Itä-Suomen poliisilaitos pyysi Poliisihallitukselta remontin siirtämistä, jonka aikana poliisilaitos kokeilisi

Ylä-Karjalan alueelta vapautensa menettäneiden kuljettamista Joensuun, Iisalmen tai Kuopion poliisivankiloihin. Kuljetusten hoitamisen erityisesti Joensuun poliisivankilaan huolehtisi erillisen suunnitelman mukaisesti vartijoista muodostettu **kuljetuspartio**. (Masalin. 2020)

Toimeksiannossa annettiin työryhmälle tehtäväksi suunnitella pilottikokeilu vartijoista muodostetun partion käyttämisestä kiinniotettujen kuljetuksiin Nurmes - Lieksa - ja Kiteen alueilta Joensuun, Kuopion tai Iisalmen poliisivankiloihin. Kokeilun on tarkoitus alkaa 1.6.2020 ja päättyä 31.12.2020, mutta tarvittaessa sitä voidaan jatkaa kolme kuukautta. (Koppi-projektin esitys poliisipäällikölle. 2020)

”Kokeiluun päädyttiin, koska Nurmeksen poliisivankilan määräysten vaatimien muutostöiden kustannukset ovat noin miljoona euroa ja toisaalta myös siitä syystä, ettei sen hetkiselällä vartijaresursilla poliisivankilaa kyetty pitämään auki kuin muutamana päivänä viikossa, minkä lisäksi tutkijat ovat osallistuneet vartiointitehtäviin.” (Masalin. 2021)

4.1 Kuljetuspartion tavoite, työtehtävät ja vastuut

Pilottikokeilun tavoitteena on lyhentää toimintavalmiusaikoja poliisilaitoksen itäisellä kenttäjohtoalueella. Kuljetuspartion työtehtävät ja työvuorot on suunniteltu siten, että ne vastaavat tätä tarkoitusta parhaalla mahdollisella tavalla. (Vuoti ym. 2020)

Kuljetustehtäviä suoritettaessa kiinniotetuille tehtäviin ilmoituksiin ja kirjauksiin liittyvä vastuunjako on huomioitava. Poliisipartion tehtävänä on ilmoittaa kiinnioton peruste, itsekriminointisuojausta, oikeus avustajaan ja yhteydenpidon rajoituksista, sekä tehdä kiinniottopöytäkirjan kirjaukset näiltä osin. Vartijoiden tehtävänä on antaa kirjallisesti tiedoksi vapautensa menettäneiden oikeudet ja velvollisuudet ja poliisivankilan järjestysääntö. Kiinniottaneen poliisipartion ja kenttäjohtajan vastuulla on lähtökohtaisesti työturvallisuus ja tutkinnan turvaaminen. Väkivaltaisesti käyttäytyvää kiinniotettua ei tule antaa vartijoiden kuljetettavaksi, vaan kyseisessä tapauksessa poliisipartion on hoidettava kuljetus poliisivankilalle saakka. Mikäli kyseessä on törkeä rikos, jossa tutkinnan turvaamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, tulee tilannejohtajan, kenttäjohtajan tai tarvittaessa yleisjohtajan tehdä päätös siitä, voiko kiinniotetun kuljetusta antaa kuljetuspartion tehtäväksi (esimerkiksi henkirikokset ja seksuaalirikokset, jotka edellyttävät epäilyyn kohdistuvaa teknistä tutkintaa). Vartijoista muodostettu kuljetuspartio ei voi missään olosuhteissa ottaa hälytystehtäviä itsenäisesti hoitaakseen. Hälytystehtävien hoitaminen kuuluu aina poliisipartiolle ja kuljetuspartio voi osallistua siihen ainoastaan avustavassa roolissa.

Lähtökohtana on, että Joensuun poliisivankilassa on oltava kaksi vartijaa, jotka hoitavat kiinniotettujen säilytykseen liittyviä asioita. Säilytysturvallisuudesta huolehtiminen on ensisijainen tehtävä ja

kuljetustehtävä toissijainen. Kuljetuspartion tehtävä on huolehtia kiinniotettujen kuljetuksista. Lisäksi kuljetuspartio huolehtii lääkäri- ja korvaushoitokäynneistä, lääkkeiden noudoista ja käräjäoikeuden istuntojen turvaamisesta. Myös poliisin asiakkaiden sairaalavartiointit, kuten rattijuopumus-tapauksissa verikokeissa käyttäminen voi kuulua kuljetuspartion tehtäviin.

Kenttäjohtaja vastaa kuljetuspartion tarkoituksenmukaisesta käytöstä Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella tarveharkinta huomioiden. Yleisjohtaja voi määrätä kuljetuspartion suorittamaan kuljetuksen myös poliisilaitoksen alueen ulkopuolelle tai ulkopuolelta. Tämä on kuitenkin toissijainen toiminta ja sitä on käytettävä harkiten. Kuljetuspartiossa on oltava partionjohtaja, joka vastaa partiointituksen tekemisestä ja kuljetustehtävien hoidosta. (Vuoti ym. 2020)

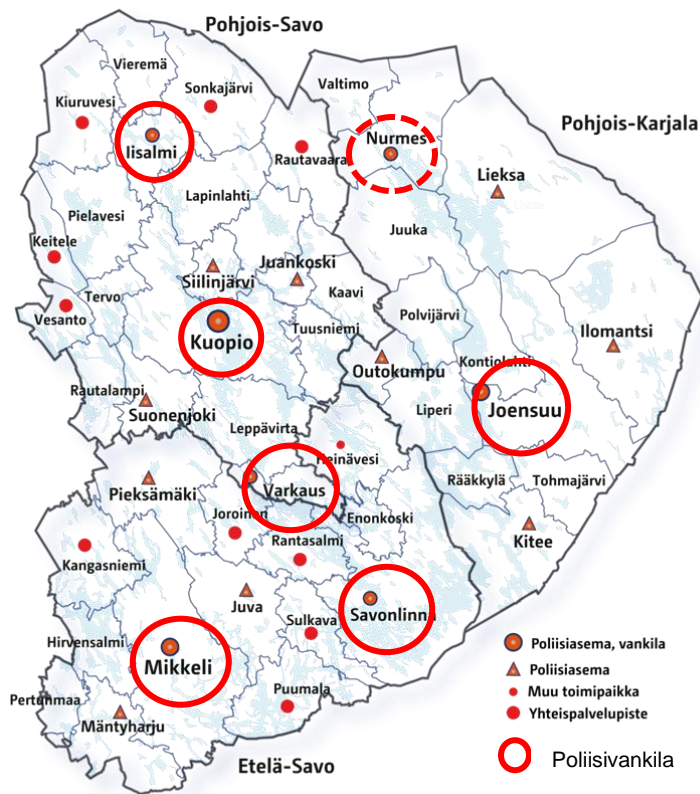
4.2 Vartijoiden varusteet

Kuljetuspartion on käytettävä kuljetustehtävillä suojaliiviä sekä kannettava niitä voimankäyttövälineitä, joihin on saatu koulutus (OC, käsiraudat, teleskooppipatukka ja etälamautin). Kuljetuspartioilla ei ole virka-asetta. Kuljetuspartioon osallistuvien vartijoiden tulee osallistua poliisin kuntotestiin. (Vuoti ym. 2020)

5 TUTKIMUKSEN LÄHTÖKOHDAT

5.1 Itä-Suomen poliisilaitos

”Itä-Suomen poliisilaitos toimii kolmen maakunnan alueella Etelä-Savossa, Pohjois-Karjalassa ja Pohjois-Savossa 44 kunnan alueella. Poliisilaitoksen pääpoliisiasema, hallinnollinen ja johdollinen keskus, on Kuopiossa. Muut poliisiasemat ovat Iisalmessa, Ilomantsissa, Joensuussa, Juvalla, Kiiteellä, Lieksassa, Mikkelissä, Nurmeksessa, Outokummussa, Pieksämäellä, Savonlinnassa, Suomenjoella ja Varkaudessa. Toimita-alueemme pinta-ala on 61 000 neliökilometriä. Alueella asuu noin 545 000 henkilöä”. (Poliisi.fi, 2021).



Kuva 1. Itä-Suomen poliisilaitoksen toimintaympäristö (Koppiprojekti esitys, 2020)

Pohjois-Savon päätoimipiste on Kuopiossa, Pohjois-Karjalan päätoimipiste sijaitsee Joensuussa ja Etelä-Savon päätoimipiste sijaitsee Mikkeliissä. Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella on seitsemän poliisivankilaa, joista Nurmeksien poliisivankila suljettiin kesällä 1.6.2020. Itä-Suomen poliisilaitoksella työskentelee noin 650 poliisia. Itä-Suomi alueena on hyvin laaja ja käsittää noin 10 % koko Suomen pinta-alasta. Tästä syystä poliisiasemien välimatkat ovat pitkiä.

5.2 Joensuun putkatilat / Poliisivankila

Joensuun poliisivankila on otettu käyttöön 1.9.2017. Joensuun poliisivankilassa on poliisilakiperusteisesti kiinniotetuille 24 säilytystätilaa ja rikosperusteella kiinniotetuille 25 säilytystätilaa. Näistä yksi on tilava inva-säilytystila. Poliisivankilassa on myös kolme sumpua.

Kaikissa säilytyshuoneissa on kutsunappi sekä mikrofoniyhteys valvomoon. Selleissä on tv-pistokkeet ja poliisivankilalla on seitsemän tv:tä, joiden antamisesta päättää vartija. Poliisilakiperusteisissa selleissä on kameravalvonta ääniyhteydellä valvomoon. Joensuun poliisivankilassa on peseytymistiloja viisi kappaletta, yksi tapaamishuone ja kaksi ulkoilutilaa. Tupakointi on selleissä kielletty. Vapautensa menettäneet voidaan viedä ulkoilutilaan tupakalle useamman kerran päivässä. (Oikeusasiamiehen tarkastuspöytäkirja 2018, EOAK/2490/2018)

5.3 Nurmeksen putkatilat / Poliisivankila

Nurmeksen poliisiaseman poliisivankila on huomattavasti pienempi kuin Joensuun poliisivankila. Nurmeksen poliisivankilassa on kolme säilytystilaa päihtyneiden säilyttämiseen, viisi säilytystilaa rikosperusteisille kiinniotetuille sekä tutkintavangeille. Lisäksi yksi sumpputila, eli lukittu tila poistumisen estämiseksi. (Joutjärvi, 2021)

5.4 Aikaisemmat tutkimukset

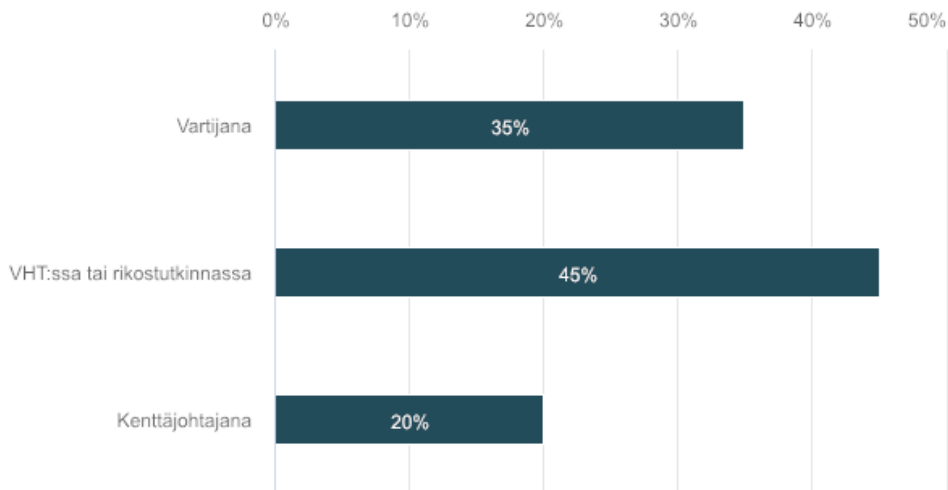
Kuljetuspartiot toiminta oli uusi kokeilu poliisille, eikä sitä ole kokeiltu kuin yhdellä poliisilaitoksella ennen Pohjois-Karjalan kuljetuspartio kokeilun aloittamista. Aiheesta ei ole aikaisempia opinnäytteitä, eikä muita julkisia tutkimuksia. Yleisesti poliisivartijoista tehtyjä opinnäytteitä kuitenkin löytyy, mutta kuljetuspartiot toiminnasta tämä opinnäytetyö on ensimmäinen.

Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle on suoritettu kysely, johon osallistui 40 poliisilaitoksella työskentelevää henkilöä. Kysely toteutettiin Webropol-alustalla ja tehtiin itäisen toiminta-alueen vartijoille, Nurmeksen ja Lieksan valvonta- ja hälytystoiminnan henkilöstölle, tutkintahenkilöstölle ja itäisen alueen kenttäjohtajille. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää kuljetuspartio kokeilun kokemuksia henkilökunnan näkökulmasta. Tutkimus oli tarkoitettu lähinnä raportiksi projektin vastaaville, mutta saimme luvan julkaista tämän kyselyn opinnäytetyössämme. Kysely suoritettiin 23.1. – 7.2.2021 välisenä aikana.

”Loppuraportin laadintaa varten Nurmes – Lieksan henkilöstölle, itäisen kenttäjohtoalueen ryhmänjohtajille ja vartijaryhmälle lähetettiin kysely. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 40 henkilöä. Suurin osa vastaajista (67%) piti kokeilua positiivisena ja kannatti sen vakinaistamista, minkä lisäksi suurimman osan mielestä (65%) kokeilussa saavutettiin kokeilun tavoitteet.” (Masalin ym. 2021)

1. Toimitko kokeilun aikana

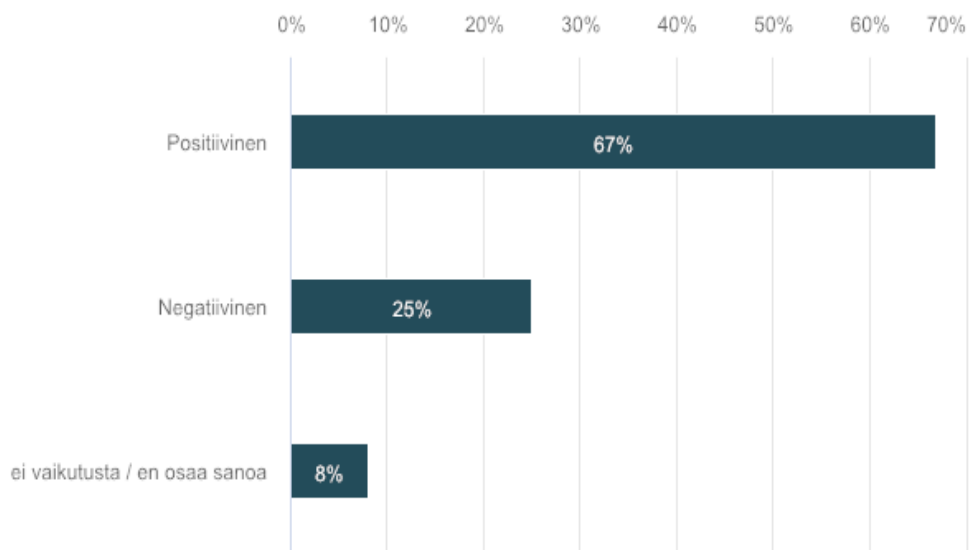
Vastaajien määrä: 40



Kuva 2. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettu kysely.

2. Oliko kokemuksesi kokeilusta

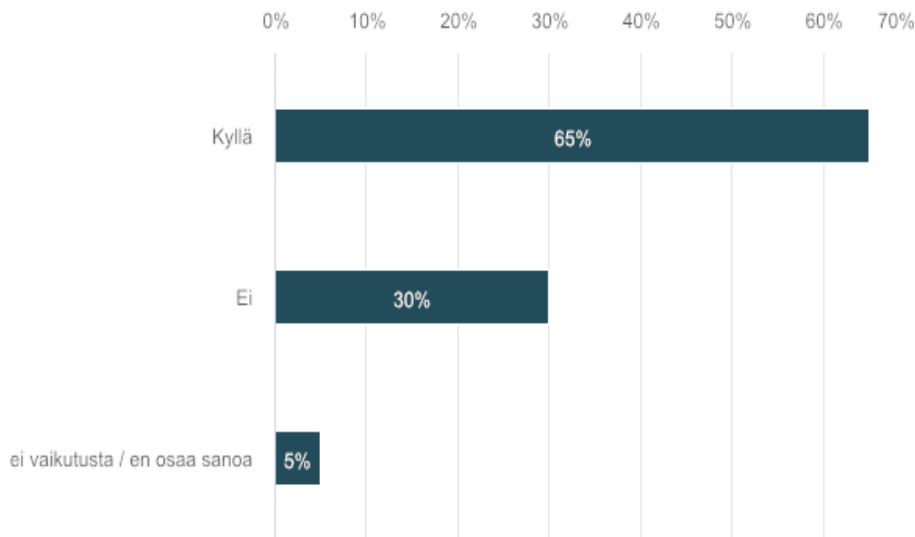
Vastaajien määrä: 40



Kuva 3. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettu kysely.

3. Saavutettiin kokeilulla mielestäsi sille asetetut tavoitteet?

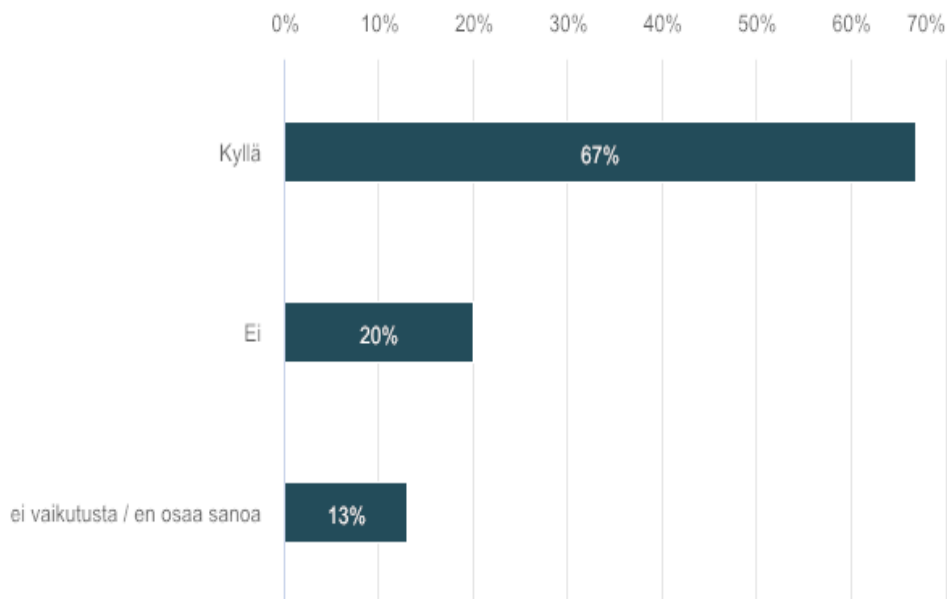
Vastaajien määrä: 40



Kuva 4. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettu kysely.

4. Onko kokeiltu kuljetuspartiot toiminto syytä vakinaistaa?

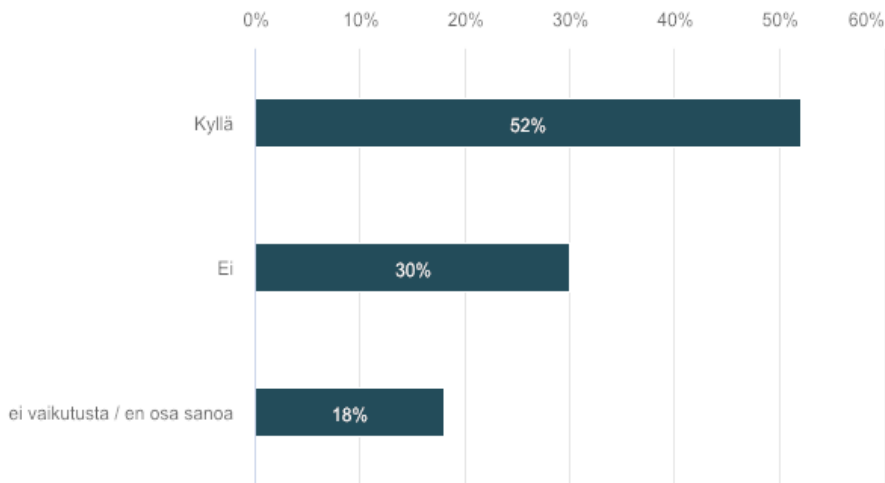
Vastaajien määrä: 40



Kuva 5. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettu kysely.

5. Onko kokeilu parantanut työssä viihtymistäsi tai jaksamistasi?

Vastaajien määrä: 40



Kuva 5. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettu kysely.

6 TUTKIMUSMENETELMÄ

Halusimme saada opinnäytetyöhön mahdollisimman tarkasti eri työtehtävissä olevien poliisihenkilöiden kokemuksia ja mielipiteitä, joten päädyimme suorittamaan tutkimuksen laadullisena teema-haastatteluna. Jotta saisimme tutkimukseen perspektiiviä, valitsimme viisi haastateltavaa kolmelta eri sektorilta ja jaoinme haastateltavat kolmeen eri kategoriaan: Kenttäjohtajat, vartijat sekä yleisjohtaja. Koska haastateltavat henkilöt olivat eri rooleissa, on heidän kysymyksensä räätälöity jo-kaista eri kategoriaa varten. Loimme jokaiselle kategorialle noin viisi kysymystä, jotka sopivat eri rooleissa työskentelevien haastatteluun.

Haastateltavat suostuivat tutkimukseen vapaaehtoisesti. Haastateltavat esitetään tässä tutkimuk-sessa siten, että heidän ikäänsä, sukupuolta tai muuta yksilöivää tekijää ei kerrota. Näin tur-vaamme haastateltavien anonymiteetin. Lähes kaikki haastattelut suoritettiin kasvotusten ja äänit-tämällä haastattelut, jonka jälkeen haastattelut litteroitiin niiden purkamista helpottaaksemme. Yksi haastattelu suoritettiin puhelimen välityksellä haastateltavan kiireellisyyden vuoksi. Haastattelu suoritettiin Joensuun poliisiasemalla 2020 vuoden loppupuolella sekä 2021 vuoden alkupuolella.

6.1 Kvalitatiivinen tutkimus

Tämä opinnäytetyön tutkimus osa-alue on suoritettu laadullisella tutkimusmenetelmällä. Laadulli-nen tutkimus on toiselta nimeltään kvalitatiivinen tutkimus. Tässä joustavassa tutkimusmenetel-mässä tutkimusongelmat ja aineiston analysointi elää tutkimuksen mukana. Laadullisessa tutki-muksessa korostetaan ihmisiä elämismaailmansa kokijana, havainnoijana ja toimijana. Laadullinen tutkimuksen analyysimenetelmät eivät ole samalla tavoin tarkkavaiheisia kuin tilastomatemattiset kvantitatiiviset analyysimenetelmät, joitain harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta. (Ronkainen ym. 2014, 81–83)

”Haastattelutekniikat ovat hyvin erikoistuneita. Haastattelut jaetaan haastateltavien määrän mukaan yksilö-, pari- tai ryhmähaastatteluihin. Yksilöhaastattelu voi olla haastattelujen toteuttamistavat ja keskustelun tyyppin perusteella teemahaastattelu, strukturoitu kysymys-vastaushaastattelu tai vapaamuotoinen haastattelu, joka puolestaan voi olla tarinallinen, keskustelullinen tai muisteleva.”
(Ronkainen ym. 2014, 116)

Tässä opinnäytetyössä aineisto kerättiin käyttäen teemahaastattelua. Haastattelut suoritettiin yksilöhaastatteluina ja tarkempaan menetelmään haastatteluissa käytettiin kysymys-vastaushaastattelu menetelmää.

6.2 Haastatteluiden lähtökohdat

Lähetimme haastateltaville sähköpostia ja kysyimme kiinnostusta osallistua haastatteluun kuljetuspartiokeiluun liittyen. Myöntävän vastauksen saatuaamme, lähetimme haastatteluiden kysymykset henkilöille etukäteen, jotta haastateltavat pystyivät valmistautumaan haastatteluun. Sovimme haastateltavien kanssa ajankohdan ja paikan, missä haastattelu pidetään ja kuinka haastattelu etenee.

Suoritimme haastatteluista neljä kasvotusten rauhallisessa ympäristössä puhelimen äänityssovellusta käyttäen, jonka jälkeen litteroimme haastattelut kirjalliseen muotoon. Yksi haastattelu suoritettiin puhelulla haastateltavan kiireellisyyden vuoksi. Sovimme haastateltavien kanssa, että haastateltavien henkilöllisyydet pysyvät anonyymina. Haastattelut suoritettiin yksitellen eri ajankohtina. Koronaepidemian takia haastattelija ja haastateltava ottivat huomioon tarvittavat turvavälit ja käyttivät suusuojaimia haastattelun aikana. Haastattelut toteutettiin Joensuun poliisiaseman henkilökunnan tiloissa.

Litterointi on laadullisen aineiston puhtaaksi kirjoittamista. Tarpeen mukaan koko kerätty aineisto tai vain esimerkiksi teemojen perusteella valikoitunut osa aineistoa voidaan litteroida. (Hirsjärvi ym. 2010, 222–223.)

7 HAASTATTELUKYSYMYKSET

7.1 Kenttäjohtajat

Kenttäjohtajilla on hyvä kokonaiskuva, kuinka kuljetuspartio toiminta on vaikuttanut poliisilaitoksen kenttätyöskentelyyn. Haastattelimme kaksi Joensuun poliisilaitoksella työskentelevää kenttäjohtajaa. Kenttäjohtaja B työskentelee pääsääntöisesti valvonta- ja hälytyssektorin poliisina, mutta hän omaa kenttäjohtajan lisenssin ja toimii välillä kenttäjohtajana. Lisäksi hän on tehnyt sijaisvuoroja

vartijana ja näin ollen hänellä on myös kokemusta kuljetuspartion jäsenenä. Kenttäjohtajien kysymykset olivat seuraavanlaiset:

- 1. Kuinka kuljetuspartiot toiminta on näkynyt työnkuvassasi?*
- 2. Mitä hyviä puolia kuljetuspartiot toiminta on tuonut kenttätöihin?*
- 3. Mitä huonoja puolia kuljetuspartiot toiminnasta on ilmennyt?*
- 4. Kuinka kuljetuspartiot toimintaa voisi parantaa?*
- 5. Kannattaisiko mielestäsi kuljetuspartiot toimintaa jatkaa tulevaisuudessa?*

7.2 Vartijat

Vartijoita haastateltiin, koska kuljetuspartio koostuu lähes aina kahdesta poliisivartijasta. Halusimme saada vartioiden mielipiteitä kuljetuspartiot toiminnan toimivuudesta ja työnkuvasta kuljetuspartiojäsenenä. Lisäksi halusimme tietää, kuinka vartijoita on valmisteltu kuljetuspartiot toimintaan. Vartijoilta kysyimme seuraavaa:

- 1. Mitä kuljetuspartion tehtäviin kuuluu?*
- 2. Kuinka kuljetuspartiot toiminta näkyy työnkuvassasi vartijana?*
- 3. Minkälaisen koulutuksen kävitte kuljetuspartiot toimintaa varten?*
- 4. Mitä hyviä puolia kuljetuspartiot toiminnassa on?*
- 5. Mitä huonoja puolia kuljetuspartiot toiminnassa on?*
- 6. Kannattaisiko mielestäsi kuljetuspartiot toimintaa jatkaa tulevaisuudessa?*

7.3 Yleisjohtaja

Viimeinen haastateltava oli Joensuun poliisilaitoksella työskentelevä komisario, joka hoitaa myös yleisjohtotehtäviä. Haastateltava on ollut mukana kuljetuspartiot toiminnan käynnistämässä ja suunnittelussa. Kysyimme häneltä yleisjohtajan näkemystä kuljetuspartiot toiminnasta sekä millaista palautetta hän on saanut muilta. Yleisjohtajalta kysyimme seuraavaa:

- 1. Miksi kuljetuspartiot kokeilu otettiin käyttöön Pohjois-Karjalan alueella?*

2. *Minkälaisista palautteista kuljetuspartiot toiminta on saanut?*
3. *Näkyykö kuljetuspartiot toiminta työssäsi yleisjohtajana?*
4. *Kuinka kuljetuspartiot toimintaa voisi kehittää?*
5. *Kannattaisiko mielestäsi kuljetuspartiot toimintaa jatkaa tulevaisuudessa?*

8 HAASTATTELUIDEN VASTAUKSET

8.1 Kenttäjohtajien näkemykset

Haastattelimme kahta Joensuun poliisiaseman kenttäjohtajaa. Haastattelut suoritettiin anonyyminä, joten nimesimme haastateltavat alias nimillä *kenttäjohtaja A* ja *kenttäjohtaja B*.

Ensimmäisenä kysymyksenä meillä oli, että **Kuinka kuljetuspartiot toiminta on näkynyt työnkuvasi?** Kenttäjohtaja A ja kenttäjohtaja B totesivat, kuinka kuljetuspartiot toiminta on tuonut lisäresursseja poliisin hälytys- ja valvontatoimintaan.

"No se riippuu mitä työnkuvaa katotaan. Kentän puolella se näkyy sillä tavalla, että siitä on tosi iso apu." (Kenttäjohtaja B, 2020)

"---ja kuljetuspartiot kokeiluhan alkoi nimenomaan sen takia, että saadaan kuljetuspainetta pois pohjoiselta alueelta. Kuljetusaika Nurmekselta Joensuuhun on suuntaansa 2 tuntia ja sillä ollaan saatu vapautettua paljon partioresursseja siihen oikeeseen käyttöön. Partioilla on paljon enemmän aikaa tehdä omaa työtä, että niiden ei tarvii sitä kiinni otettua kuskailta edestakaisin. Se tietyllä tapaa on tuonut vähän niin kuin yhden partion lisää kentälle." (Kenttäjohtaja B, 2020)

Kenttäjohtaja B kertoi kuljetuspartion aktiivisuuden tärkeydestä ja kuinka se on helpottanut kenttäjohtajan työtä.

"Kyllä se on muutenkin helpottanut tosi paljon kenttäjohtajan työtä, että ne on tosi aktiivisia meillä täällä ja siinä vaiheessa, kun tulee joku keikka johonkin niin koppipartio pysyy, melkein kun tietävät mikä partio sinne keikalle lähtee, niin rupeevat ottamaan pikkuhiljaa suuntia että kohta tulee kiinniotto." (Kenttäjohtaja B, 2020)

Toisena kysymyksenä kysyimme, **mitä hyviä puolia kuljetuspartiot toiminta on tuonut kenttätöimintaan?** Kenttäjohtaja A kertoi, kuinka kuljetuspartiot toiminta on vähentänyt valvonta- ja hälytyspartiolta kuljetuksiin kuluva aikaa, joka taas vapauttaa aikaa muuhun poliisitoimintaan. Kenttäjohtaja A kertoi, että kuljetuspartion tehtävien kirjo on hyvin laaja.

”Elikkä pystyy, tai niinkun itse hoitavat kaikki tuommoiset niinku lääkehaut, tietysti nää kuljetukset, mikä on se pääasia, löytöpyörät, niitä on käytetty kadonneen henkilön etsinnässä, et vähän niinku vois sanoo että melkeinpä mielikuvitus on rajana.” (Kenttäjohtaja A, 2020)

Kenttäjohtaja B oli samaa mieltä resurssien vapautumisesta valvonta- ja hälytystoiminnan käyttöön, kun kuljetuspartio oli työvuoressa.

”Jos mietitään aikaisemmin oli vaikka joku törkeä ratti mitä ei oo saatu suoraan ajosta kiinni. Tai vielä pahempi että se on vaikka huumeratti, että siihen joudutaan... Törkeä huumeratti, että siihen joudutaan ne kliiniset ottamaan ynnä muuta. Niin sen kanssa partio joutuu olemaan sairaalalla pitkiä aikoja ja jos siinä on alkoholi niin joudutaan käyttämään kakkosverillä vielä ja... niin se että se pystytään siirtämään kuljetuspartiolle ja varsinainen poliisipartio pääsee kirjaamaan sitten suoraan sen rikosilmoituksen niin ne vapautuu paljon aikaisemmin siitä tehtävästä ja se tavallaan partioiden tehtäväsidonnaisuus aika pienenee.” (Kenttäjohtaja B, 2020)

”---en oo ikinä laskenu tai onko kukaan ikinä tehny mitään tilastoa, mutta väittäisin että viikkotasolla se vapauttaa niinkun kymmeniä työtunteja kenttäpartiolle.” (Kenttäjohtaja B, 2020)

Kolmantena kysymyksenä kysyimme **mitä huonoja puolia kuljetuspartiot toiminnasta on ilmennyt?** Kenttäjohtaja A ja kenttäjohtaja B olivat yhtä mieltä, että huonoja puolia ei ole juurikaan ilmennyt.

Kenttäjohtaja A kertoi ainoana huonona puolena Joensuu – Nurmes välillä tapahtuvat asiakkaan kuljetukset.

”No en mie oikeestaa varsinaisia niinku huonoja puolia en näe. Ainut on se, että jos niinku pohditaan tota Lieksa – Nurmes alueen suunnalta nii sieltä on tullut sitä viestiä, että ei se heitä hyödytä millään tavalla, että se on joko poliisipartio, taikka nytten tää koppipartio, mikä tulee heitä vastaan, kun Nurmeksessa ei oo putkaa. Jos mietitään, Nurmeksessa on partio ja ne on aikaisemmin kaikki nää vuodet niin Nurmeksen jostain

siitä lähettyviltä keskustasta ovat ottaneet jonkun henkilön. Ne on sen 5-15 minuuttia kun ne on vieneet sen Nurmekseen säilöön ja se partio on ollut vapaa seuraavalle tehtävälle nii nyt ne sitten ajavat sen 45-50 minuuttia. Täältä tulee sitten yksikkö vastaan.” (Kenttäjohtaja, 2020)

Kenttäjohtaja B otti esille vartijan valtuudet kuljetuspartiossa.

”Se mikä omaan korvaan on pikkasen pistäny on se, että noi valtuudet on heille niinkun hyvin rajatut. Oisko ollu mahdollista, että he ois voinu käydä antamassa näitä haasteita. Kun sakkojahan he ei voi antaa koska he ei oo poliiseja he ei voi tiedoksi antaa sillä tavoilla suorittaa. Mutta jos ne kerta pystyy putkalla antamaan haasteita tiedoksi, niin miksi ne eivät pystyisi antamaan niitä tuolla autossa. Semmonen vois olla ja sitten periaatteessa miksikäs ei esimerkiksi tässä joku sammuneen/päihtyneen kiinniotto, niin no heillä ei ole poliisin valtuuksia, mutta poliisilaki taas tietyllä tapaa antaa mahdollisuuden. Poliisimies voi antaa väliaikaisesti poliisivaltuudet. Niin tässä tapauksessa, jos kenttäjohtaja antaa tälle koppipartiolle ne poliisivaltuuden, että tehkää kuten parhaaksi näette. Niin sen verran kokenutta karttia, että varmasti onnistuis.” (Kenttäjohtaja B, 2020)

Neljäntenä kysymyksenä kysyimme **mahdollisia parannusideoita kuljetuspartioimintaan liittyen.**

Kenttäjohtaja A mainitsi kattavuuden lisäämisen.

”Kattavuutta pitäisi saada ehdottomasti lisää. Elikkä tällähetkellä täällä on aika paljon poistumia tuossa vartijaporukassa ja siitä tuli semmonen ohjeistus kesällä noin kuukausi tämän projektin alottamisen jälkeen, että sairaslomia paikataan ensisijaisesti noista koppipartiovuoroista. Se taas johti siihen, että noita koppipartiovuoroja on ollu paljon vähemmän.” (Kenttäjohtaja A, 2020)

Kenttäjohtaja A otti kantaa kuljetuspartion vuoroaikoihin. Kenttäjohtaja A:n mielestä kuljetuspartio työvuorot tulisi sijoittaa viikonloppuihin, jolloin mahdollinen asiakaskunta on korkeimmillaan.

”Tällä hetkellä niitä on satunnaisesti arkipäivinä, ne tekee pääsasiassa päivävuo-roa 8-18, mutta sitten viikonloput on hyvin hyvin harvoin. Justiin niinku minun näkemyksen mukaan perjantai lauantai yöt ois molemmat semmosia, että ois hyvä olla, jos nyt ei aamu seiskaan asti niin sanotaan nyt että sinne aamu viiteen asti ... että ne pystys olemaan apuna siinä sitten kun baareja puretaan ja sitten myös lauantai päivä, sunnuntai

päivä ehdottomasti molemmat aamusta asti, että pystytään purkamaan putkat.” (Kenttäjohtaja A, 2020)

Kenttäjohtaja A pohdiskeli myös toimivaltuuksien lisäämistä kuljetuspartiolle.

”Sitten yks mitä vois ehkä kehittää on se että, tai ainakin tarkastella hyvin kriittisesti sitä, että mitenkä toimivaltuuksia voisi lisätä. Kun esimerkiksi Etelä-Suomessa ja Seinäjoella on käsittääkseni ollut vastaavanlaisia koppiprojekteja ja siellä nämä koppipartiot jos nyt ei ihan suoraan tee kiinniottoja niin niillä on kuitenkin laajemmat toimivaltuudet. Täällä toimivaltuudet oli kirjattu tosi suppeeksi.” (Kenttäjohtaja A, 2020)

Kenttäjohtaja B mainitsi myös kuljetuspartion työvuoroihin liittyviä ongelmia.

”--- ja siinähan linjattiin silleesti että se vartija valvomovuoro on 12 tuntia ja lähtökohtaisesti koppipartiovuoro on 10 tuntia, mut nyt kun kattoo listoja nii se on aika usein 8.00-16.00, elikkä siitä ny jostain syystä nipistetään eli kyl nyt se, se kymppitunti tulis olla se kuljetuspartion koppipartion työvuoro...” (Kenttäjohtaja B, 2020)

Kenttäjohtaja B pohti ideaa käyttää toipilaita ja ikääntyviä poliisimiehiä kuljetuspartiossa.

”jos vaikka joku poliisimies on ehkä vähä toipilas, taikka sitten pikkusen on paikat siinä kunnossa, että ei ehkä ihan täysin niinku vht-partiossa A-hälypartiossa pysty olemaan niin tuo kuljetuspartiohan olis aika hyvä tämmöselle, taikka sitten tulevaisuudessa myös se, että kun henkilöstö ikääntyy ja meidän tuota keski-ikä niinku se kokoajan nousee, niin se vois olla yks mahdollisuus sitten tämmöselle ikääntyvälle työntekijälle nii tuota pikkusen kuiteskin kevyempää olis homma kun A-hälytyspartiossa.” (Kenttäjohtaja B, 2020)

Viimeisenä kysyimme, **kannattaako kuljetuspartiot toimintaa jatkaa tulevaisuudessa?** Molemmat kenttäjohtajat olivat yksimielisiä, että kuljetuspartiot toimintaa tulisi jatkaa tulevaisuudessa.

”Ehdottomasti kannattaa jatkaa. Se on osoittanut sen, että siitä on tosi iso apu ja sitä tarvitaan. Sen käyttöaste vaihtelee. Välillä on enemmän tekemistä ja välillä on vähemmän tekemistä, mutta niin se tahtoo olla kenttä partioillakin, että välillä on enemmän ja välillä vähemmän. Sitten jos siihen keksittäis näille tavallaan koppipartiolle tämmöstä oheistoimintaa, että ne pystyis esimerkiksi näitä haasteita ajamaan niin sillon ei tulis sitä joutokäyntiä siinä. Ne ei vaan odottais sitä kuljetustehtävää vaan ne vois itseohjautuvasti käydä esimerkiksi näitä haastettavia koputtelemassa.” (Kenttäjohtaja A, 2020)

”Ihan ehdottomasti kannattaa jatkaa. Se on nyt niinku jo tarpeellisuutensa osoittanut...”
(Kenttäjohtaja B, 2020)

”--- kun aina pitää niinku miettiä isoa kuvaa, että vaikka se nyt tietysti tuo Lieksa – Nurmekseen ei tule enää poliisivankilaa tai putkapalveluita, että kyllä ne nytten tähä keskitetään Joensuuhun ja tietysti se, että ajat on muuttuneet ja niinku Pohjois-Karjalassa nii Joensuu, no tietysti Kontiolahti, Lehmon osalta ja sitten Liperi, Jyrinkylän osalta nii nehän on niitä tuota kasvupaikkoja ja muu maakunta niin käytännössä miinusmerkillähän mennään kokoajan niinku väestörakenteen kanssa. Siellä missä on kysyntää niin siellä pitää olla myös eniten tarjontaa yhtään väheksymättä Kiteetä ja Lieksaa - Nurmesta, mutta kun valtaosa tehtävistä, jos pistetään tuohon Joensuun torille vaikka 20 kilsaa säde niin se on varmaa se, onko jopa nykyään 80% tehtävistä tulee sille alueelle.” (Kenttäjohtaja B, 2020)

8.2 Vartijoiden näkemykset

Samoin kuin kenttäjohtajien haastattelussa, nimeämme haastateltavat vartijat heidän anonymiteettiänsä kunnioittaen Vartija A ja Vartija B:ksi. Valitsimme haastateltaviksi vartijat, joilla on hyvä käsitys kuljetuspartion toiminnasta. Molemmat vartijat ovat työskennelleet kuljetuspartio vuoroissa. Haastatteluiden kysymykset oli lähetetty vartijoille etukäteen, jolloin he pystyivät miettimään vastauksiaan kysymyksiin. Haastattelussa kävi ilmi, että kysymyksiä oli pohdittu useamman vartijan voimin, mikä tuo vastauksiin kattavuutta, sillä haastateltavat pystyivät vastaamaan muidenkin puolesta kysymyksiin ja näin saatiin vastauksille luotettavuutta.

Ensimmäisenä vartijoilta kysyttäessä **kuljetuspartion tehtävistä** vastasi Vartija A seuraavalla tavalla:

”Kuljetuspartion tehtäviin kuuluu tärkeimpänä osana kiinniotettujen kuljetus. Ja nimenomaan ei väkivaltaisten kuljetus. Alun pitäen se on täällä tehty niin, että tarkoitus on ollut Yläkarjalaa eli Nurmesta, Lieksaa ja Juukaa avustaa, koska siellä ei ole poliisivankilatoimintaa. Niin sieltä kiinniotettujen kuljetus tänne Joensuun poliisiasemalle. Se on se päähomma.” (Vartija A, 2021)

Vastaus oli selkeä ja etukäteen mietitty. Kuten Vartija A kertoo, on kuljetuspartion päätehtävä kiinniotettujen kuljetus Joensuun poliisiasemalle.

Vartija B kertoi samoja asioita, joita vartija A edellä mainitsi. Vartija B kertoi, että kuljetuspartion alkuperäinen idea oli Nurmeksen ja Lieksan partioiden tukeminen Nurmeksen poliisivankilan suljetua. Vartija B kertoi, että kuljetuspartion toiminta-alue on kuitenkin koko Pohjois-Karjalan alue.

”No siis lähinnä alkuperäinen ideahan tässä on että tää koppipartio ois lähinnä tän pohjoisen puolen partioiden apuna, kun kuljetetaan joko asiakkaita, siis henkilöitä, juopuneita, kiinniotettuja tai sitten noita tavarakuljetuksia. Että lähinnä siihen, mutta tää nyt on aika paljon keskisellä alueella ja myöskin lännessä ja idässä ja jonkun verran etelässäkin, elikkä voi sanoa, että alueena on koko lääni. Alkuperäinen ideahan oli, että Nurmeksen vankila suljetaan ja että kuljetuspartio olisi tukena pohjoisen partiolle, koska matkat ovat tosi pitkät.” (Vartija B, 2021)

Seuraavaksi kysyttäessä vartijoilta **kuinka kuljetuspartiot toiminta on näkynyt heidän työkuvaan?** Vartija A kertoi kuljetuspartiot toiminnan tuomasta vaihtelusta poliisivartijan työhön positii-visessa mielessä. Vartija A kertoi myös, kuinka he ovat päässeet avustamaan poliisia erilaisissa tehtävissä, kuten kadonneiden henkilöiden etsinnöissä tai tutkinnan avustuksessa. Hän myös kertoi, että työnkuva on laajentunut ja muuttunut mielenkiintoisemmaksi.

” --- tosi laaja ja mielenkiintoinen verrattuna pelkästään poliisivankilan vartiointiin” (Vartija A, 2021)

Vartija B kertoi kuljetuspartiovuorojen olevan mukavaa vaihtelua. Vartija B kertoi, että työmatkat saattavat olla joskus hyvinkin pitkiä ja kuljetukset rikkovat välillä lääninkin rajoja.

”--- että kun alko kesäkuun alussa, niin sanotaanko että jaksossa on kahdesta neljään koppivuoroa. Sillain se näkyy ja positii-visessa mielessä. Maisema vaihtuu aikaisempaan verrattuna.” (Vartija B, 2021)

”On pitkiäkin kuljetuksia, että on käräjillä käytetty läänin ulkopuolella ja nyt nää susien kuljetukset ruokavirastolle esimerkiksi Ouluun, niin nehän kuuluu pitkälti meille.” (Vartija B, 2021)

Halusimme tietää myös, että **millaisen koulutuksen vartijat ovat käyneet kuljetuspartiot toimintaa varten.** Vartija A kertoi, että heidän koulutuksensa oli yhden päivän, jolloin he kävivät läpi lähinnä kuljetuspartion käyttämän auton tekniikkaa ja ominaisuuksia. Lisäksi koulutus koski muun muassa Virve-radiopuhelinten käyttöä.

” Siihen käytiin tuota lähinnä auton tekniikkaa. Että eipä me juuri paljon muuta.” (Vartija A, 2021)

Vartija B kertoi, että heille koulutettiin kuljetuspartion ajoneuvon laitteistoa läpi, kuinka toimitaan ja ajellaan liikenteessä. Vartija B kertoi myös, että heille koulutettiin, mitkä oikeudet heillä on laitoksen ulkopuolella. Vartija B kertoi myös ilmiöstä, jossa kansalaiset mieltävät heidät poliiseiksi kenttähaalareittensa takia.

” Käytiin sitä auton laitteistoo, ei mitenkään yksityiskohtaisesti läpi, mut kuitenkin. Ja sitten lähinnä miten toimitaan ja ajellaan liikenteessä. Päällisin puolin käytiin läpi mitä voidaan ja saadaan tehdä tuolla ja mitkä oikeudet meillä on. Kun mehän ei olla varsinaisesti poliiseja, mutta ihmisethän mieltää meidät poliiseiksi, koska meillä on nämä haalarit.” (Vartija B, 2021)

Kun kysyimme vartijoilta **kuljetuspartion tuomista hyvistä puolista**, kertoi Vartija A seuraavaa. Hän kertoi, että kuljetuspartio toiminnan tuoma vaihtelevuus on ollut hyvä asia ja on auttanut muun muassa työssä jaksamiseen. Hänen mukaansa sairaspöistumat ovat vähentyneet viime vuoteen verrattaessa. Hänen mielestään on hyvä, että he pääsevät tekemään muitakin hommia, kuin poliisivankilan vartiointia, sillä hänen mielestään monella vartijalla taidon eivät pääse käyttöön poliisivankilalla.

” Se vaihtelevuus eritoten. Työssäjaksamista auttaa tosi paljon. Viimevuonna on sairaspöistuman vähentynyt edelliseen vuoteen nähden. Kyllähän se on, niin kun hyvä juttu on työn kannalta. Jotenkin tyhmältä tuntuu, että tässäkin on monen alan taitajia, pitkiä työuria ja työ on opettanut, niin pitää meitä pelkästään tässä, kun voidaan tehdä paljon muutakin.” (Vartija A, 2021)

Vartija B kertoi, että heidän ryhmässään yhteishenki ja ilmapiiri on parantunut huomattavasti. Vartija B kertoi myös, että sairauspoissaolot ovat vähentyneet kuljetuspartio kokeilun aikana.

”Joo kyl mie oon huomannut meidän ryhmässä, että yhteishenki ja ilmapiiri on parantunut hirveesti. Esimerkiksi tämmöseenkin asiaan tämä on vaikuttanut että sairauspoissaolotkin on vähentynyt.” (Vartija B, 2021)

Koska kysyimme kuljetuspartion tuomia hyviä puolia, halusimme luonnollisesti tietää myös sen **tuomat huonot puolet**. Yllätykseksemme kuitenkin kummallakaan haastateltavalla ei ollut kuljetuspartio toiminnasta mitään huonoa sanottavaa. Vartija A, jopa uskalsi puhua myös muiden vartijoiden puolesta. Tästä voisi tehdä rohkean oletuksen, että kuljetuspartio toiminta on ennen kaikkea parantanut vartijoiden työtä.

”Eipä niitä ole. Kaikki on positiivista. Melkeinpä voin allekirjoittaa jokaisen vartijan puolesta sen.” (Vartija A, 2021)

Vartija B ei löytänyt mitään negatiivista kuljetuspartio kokeilusta. Hiukan leikkikäästi vartija B toivoi uutta kuljetuspartio autoa.

”Aika vaikee tästä on mitään negatiivista. Mulle tää on hyvinkin positiivinen kaikinpuolin. Yksi toive tossa yks päivä mietittiin, että jos olis vähä parempi auto ehkä.” (Vartija B)

Viimeisenä kysymyksenä halusimme tietää, **kannattaisiko vartijoiden mielestä kuljetuspartio toimintaa jatkaa myös tulevaisuudessa**. Edellisistä vastauksistakin voi jo arvailla, mitä mieltä vartijat olivat kuljetuspartio toiminnan jatkamisesta. Vartija A kertoi kuljetuspartio toiminnan antavan poliisille lisäresursseja kuljetuksiin ja vartiointitehtäviin, jolloin poliisi voi keskittyä enemmän omiin tehtäviinsä. Hän myös painotti työssä jaksamisen paranemista poliisivartijana, koska työnkuvaan tulee vaihtelua. Vartijan työnkuva kasvaa ja tulee monipuolisemmaksi.

”Totta kai kannattaa jatkaa. Se antaa poliisille. Poliisilta pois näitä kuljetuksia, antaa enemmän aikaa enemmän olla poliisin hommissa. On työssä jaksamisen ja muun puolesta, niin ilman muuta pitää jatkaa” (Vartija A, 2021)

Vartija B kertoi, että kuljetuspartio toimintaa tulisi ehdottomasti jatkaa. Vartija B kertoi, että palaute on ollut hyvää ja että kuljetuspartio toiminnasta on ollut hyötyä kenttätoiminnalle, tutkinnalle ja lupapuolelle.

”Ehdottomasti. Palautteen perusteella, mitä ollaan saatu tästä ensimmäisestä reilusta puolesta vuodesta, niin ihan jo silläkin, että siitä on ollut kuitenkin tutkinnalle ja kentälle hyötyä. Lupapuolellekin tästä on ollut hyötyä. En näe mitään syytä, miksi ei pitäisi jatkaa.” (Vartija B, 2021)

8.3 Yleisjohtajan näkemykset

Anonymiteetin säilymisen vuoksi käytämme haastateltavasta nimitystä ”yleisjohtaja”. Yleisjohtaja on kuljetuspartio toiminnan työryhmässä ja sitä kautta hänellä on hyvä käsitys kuljetuspartio kokeilun toiminnasta, sen aloittamisesta ja projektin tulevaisuudesta. Lisäksi hän toimii yleisjohtajan tehtävissä Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella. Haastattelu suoritettiin puhelimen välityksellä, sekä äänityssovellusta käyttäen, josta myöhemmin haastattelu litteroitiin.

Ensimmäisenä kysyimme yleisjohtajalta, **miksi kuljetuspartio kokeilu otettiin käyttöön Pohjois-Karjalan alueella?** Yleisjohtaja vastasi seuraavasti:

”Pää syy oli tuo kokeilu Nurmeksen poliisivankilan remonttitarve, eli siellä ei pystytty säilyttämään ilman remonttia kiinniotettuja/pidätettyjä tai tutkintavankeja. Heidän kuljettamiseen tänne Joensuun poliisivankilaan” (Yleisjohtaja, 2021)

Koska yleisjohtaja toimii kuljetuspartio kokeilun työryhmässä ja on paljon projektissa mukana, päätimme kysyä häneltä, että **minkälaista palautetta kuljetuspartio toiminta on saanut?** Yleisjohtaja lähti vastaamaan kysymykseen pilkkoen palautteita alueittain.

”--- eli se alkuperäinen tarve Nurmeksen-Lieksa poliisiasemien alueilta tulevien kiinniotettujen kuljettaminen, niin sieltä alueelta palaute on ollut sekä positiivista, että negatiivista. Negatiivista se, että sieltä on puuttunut oma poliisivankila ja partiot, vaikka kuljetuspartio toiminta on olemassa niin Lieksasta ja Nurmekselta kuljetusmatkat tulee pitkiksi Joensuuhun. Hyvin harvoin on kuljetuspartio valmiina Lieksassa tai Nurmeksessä, kun siellä kiinniototarve tulee. (Yleisjohtaja, 2021)

Toisin sanoen, jos kiinniotto tapahtuu Lieksa-Nurmes alueella, joudutaan kiinniotettu kuljettamaan Joensuun poliisivankilan tiloihin. Eli käytännössä Lieksan tai Nurmeksen poliisipartio joutuu lähemmään ajamaan Joensuuhun päin ja kuljetuspartio lähtee Joensuusta vastaan. Kiinniotettu vaihtuu kuljetuspartion kyytiin, kun partiot kohtaavat. Negatiivinen palaute on tullut tästä toimenpiteestä.

”Muualta Pohjois-Karjalasta palaute on käytännössä pelkästään positiivista. Lähinnä se, että miksi tätä ei ole keksitty aikaisemmin. Ja koko Itä-Suomi, mikä sitten joskus tässä kuljetuspartiossa on työskentelyalueena tai sitten jopa poliisilaitosrajojen ulkopuolelle viedään, niin palaute on ollut sellaista, että koko laitoksen alueella ei välttämättä tunneta tätä käytäntöä, mutta se että sillä on säästetty poliisipartioita pitkiltä kuljetuksilta ja vapautettu hälytystehtävien hoitamiseen tai valvonta tehtäviin, niin se on ollut se suurin anti.” (Yleisjohtaja, 2021)

Kuten yleisjohtaja yllä kertoo, on palaute muualta Pohjois-Karjalasta ollut käytännössä pelkästään positiivista. Yleisjohtajalla on vahva luotto myös kuljetuspartiokeilun jatkumiseen ja laajentumiseen.

Kysyimme seuraavaksi haastateltavalta: **”Näkyykö kuljetuspartio toiminta työssäsi yleisjohtajana?”** Haastateltava vastasi seuraavasti:

”Yleisjohtajan työssä lähinnä sellaiset kuljetukset, jotka menee kenttäjohtoalueen rajojen ulkopuolelle tai poliisilaitos ulkopuolelle, niin ne näkee yleisjohtajalle. Muuten kuljetuspartio on aika lailla kenttäjohtajan alaisuudessa ja kenttäjohtaja käyttää sitä parhaaksi katsomallaan tavalla, eli kenttäjohtajan alaisuudessa.” (Yleisjohtaja, 2021)

Seuraava kysymys liittyi kuljetuspartio toiminnan kehittämiseen. Kysyimme haastateltavalta seuraavaa: **”Kuinka kuljetuspartio toimintaa tulisi kehittää?”** Ensimmäisenä kehityskohteena yleisjohtaja otti esille työvuorosuunnittelun.

”No oikeestaan sitä on koko kokeilun ajan kehitetty, että meilläkin vaikka on ollut kestävä lähtien niin vieläkin on työvuorosuunnittelussa on hiomista, että mitkä on ne tärkeimmät ajat jolloin kuljetuspartio pitäisi olla töissä, eli sopivin työvuorojen etsiminen ja sitten myöskin kokoaikainen seuranta, että milloin tarvitaan eniten, mutta se vaihtelee kumminkin varmaan vuodenajoittain ja viikottain aika paljon. Aika paljon tuo vuodenaikainen tarve, että milloin sitä kuljetuspartiota pitää olla.” (Yleisjohtaja, 2021)

Toisena kehittämiskohteena yleisjohtaja pohti kuljetuspartion fyysistä sijaintia, missä siitä olisi suurin hyöty kaikille.

”Sitten mitä muuta siinä on kehittämistä, niin ihan tuo fyysinen sijaintipaikka, eli missä se kannattaa olla esimerkiksi Pohjois-Karjalan alueella se paikka. Tällä hetkellä se ainut paikka mihin se voi tukeutua on poliisiasemat, muuta olisiko sitten joku optimaalinen maantieteellinen paikka missä niin sanotusti keikkaa odoteltas. Joensuu on kohtuullisen keskeinen paikka. Maantieteellinen sijainti on yksi kehittämiskohta ja sitten harkintaan, missä se paras mahdollinen paikka on.” (Yleisjohtaja, 2021)

Yleisjohtaja esitti kehittämisen kohteeksi myös kuljetuspartion kokoonpanoon liittyviä seikkoja ja ehdotuksia, sekä vartijoiden kalustoon liittyviä ongelmia. Yleisjohtaja leikitteli idealla, olisiko toimivaltuuksien puolesta parempi, jos kuljetuspartiossa olisi yksi poliisi mukana. Siihen kuitenkin liittyi haittapuolikin, jota kuljetuspartiokeilulla pyritään nimenomaan parantamaan. Yleisjohtaja mietti

lisäksi vartijoiden voimankäyttövalmiuksia ja niiden mahdollista lisäämistä. Vastauksessaan yleisjohtaja pohti myös kuljetusauton parantamista ja/tai kuljetustilan lisäämistä autossa.

”Sitten kokoonpanosta kehittämistä, tää jonkunlainen kombi-kokoonpano, että onko käytettävyyden kannalta edullista, että kuljetuspartiossa on esimerkiksi toinen poliisimies ja toinen vartija. Toimivaltuudet tulee, mutta toisaalta sitten taas sitoo yhen poliisiresurssin, mikä tällä kuljetuspartiolla pyritään vapauttamaan poliiseja sitten olennaisempiin hommiin. Sitten ihan kalustoon ja osaamiseen liittyvä ja välineisiin liittyvät kehittämistarpeet. Yksi mikä on noussut esille, niin minkälaiset voimankäyttövälineet pitäis kuljetuspartiossa olla. Helsingissä minun tietääkseni ainakin osa vartijoista on aseistettuja virka-aseella. Pohjois-Karjalassa tai Pohjois-Savossa ei ole virka-aseita tällä partiolla mukana. Sitten tuo ajoneuvokalusto, että onko sitten joskus jopa sellanen kalusto, että niin sanotusti vankivaunu tyyppinen, että pystys kuljettamaan jopa useemman kun yhen kiinniotetun turvallisesti. Kuljetustilan lisääminen tai vastaava.” (Yleisjohtaja, 2021)

Viimeisimpänä kehittämiskohteenä yleisjohtaja pohti Nurmeksen putkatilojen etävalvontamahdollisuuksia, jolla saataisiin kiinniotettu väliaikaisesti säilöön, jos kuljetuspartiolla tulisi kiireellisempi tehtävä.

”Sitten yks mikä on niin pohjoisessa, missä tämä kokeilu lähti liikkeelle, niin Nurmeksen poliisiaseman varustaminen sitten, esimerkiksi sellaisella ajanmukaisella sumpulla, että sitä pystytään valvomaan etänä, esimerkiksi Joensuusta käsin. Partio pystyis säilyttämään yhtä henkilöä odottamassa kuljetusta Nurmeksessa ja sitten mahdollisesti hake-massa kiireellisellä keikalla toista asiakasta samaan aikaan. Tossa on kehittämisiä.” (Yleisjohtaja, 2021)

Kehittämiskohteiden jälkeen kysyimme haastateltavalta saman kysymyksen kuin kaikilta muiltakin haastateltavilta, eli **”Kannattaisiko mielestäsi kuljetuspartiotoimintaa jatkaa tulevaisuudessa?”** Yleisjohtaja oli samaa mieltä muiden haastateltavien kanssa.

”Kyllä tää on niinkun kokonaisuutena ja kenttäjohtotasolla katottuna on sellanen kokeilu, jota ehdottomasti pitäisi jatkaa.” (yleisjohtaja, 2021)

9 PÄÄTÖS KULJETUSPARTIOTOIMINNAN VAKINAISTAMISESTA

Vuoden 2021 maaliskuussa tehtiin päätös kuljetuspartiotoiminnan vakinaistamisesta Pohjois-Karjalan alueella. Loppuraportti ja päätösesitys lähetettiin Itä-Suomen poliisilaitoksen yhteistoiminkun-

nan jäsenille. Suuresta positiivisesta palautteesta ja kuljetuspartion tuomien hyötyjen myötä kuljetuspartio toiminta päätettiin vakinaistaa ja Nurmeksen poliisivankila suljetaan. Päätös kuljetuspartion vakinaistamisesta oli seuraavanlainen.

”Itäisellä kenttäjohtoalueella (Pohjois-Karjala) kuljetuspartio toiminta vakinaistetaan ja Nurmeksen poliisivankila suljetaan pysyvästi 1.4.2021 lukien. Nurmeksen poliisiasemalla tullaan säilyttämään sumppu lyhytaikaisia kiinniottoja varten. Tiloja ei ole Poliisihallituksen toimesta tarkastettu, eikä hyväksytty käytettäväksi, joten tarvittava tarkastus tulee toteuttaa ennen sen käyttöönottoa. Vakinaistamisessa tulee huolehtia siitä, että Joensuun poliisivankilassa ja Nurmeksen poliisiasemalla on videokuulusteluihin tarkoituksenmukainen välineistö. Toisaalta tulee myös huolehtia siitä, että kuljetuspartio antaa nykyistä paremmin tukea pohjoisen alueen hälytyspartioille henkilöiden kuljetustehävissä. Mainitut asiat tullaan erikseen ohjeistamaan, jotta kuljetuspartion käyttö on yhdenmukaista.” (Masalin ym. 2021)

10 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen päätarkoituksena on arvioida kuljetuspartio toiminnan hyötyjä ja haittoja operatiiviselle kenttätoiminnalle. Samalla pohtia mahdollisia kehittämiskohteita kuljetuspartio toiminnan optimaalisen hyödyn saavuttamiseksi. Haluamme näin tuoda esille tällä hetkellä hyvinkin uuden toimintamallin toimivuuden muille poliisilaitoksille ja mahdollisesti antaa eväitä, mikäli lähtevät kokeilemaan kuljetuspartio toimintaa.

Tutkimuksessa käytetyt teemahaastattelut asettavat päärunгон koko opinnäytetyölle. Teemahaastatteluihin osallistuneet kaksi kenttäjohtajaa, kaksi vartijaa ja yleisjohtaja antoivat kattavat mielipiteet kuljetuspartion toimivuudesta ja sen puutteista. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettiin myös kysely, johon vastasi 40 henkilökunnan jäsentä. Tässä kappaleessa puremme mielipiteet johtopäätöksiksi.

10.1 Kuljetuspartion positiiviset ja negatiiviset vaikutukset

”Toimintaan liittyvä ensimmäinen seurantalaveri pidettiin 18.8.2020. Tiivistettynä ensimmäisestä seurantalaverista voidaan todeta, että yleinen mielipide kokeilusta oli erittäin positiivinen. Kenttäjohtajat ovat oppineet käyttämään kuljetuspartioita koko ajan paremmin yhtenä käytettävissä olevana yksikkönä ja resurssina muiden joukossa. Kuljetuspartioita pidettiin parannuksena verrattuna Nurmeksen vajaan käytöllä olevaan poliisivankilaan. Työhyvinvoinnin koettiin parantuneen.” (Masalin ym. 2021)

Tutkimuksessa ilmeni hyvin paljon positiivisia seikkoja kuljetuspartiotoinnasta. Teemahaastatteluisissa ilmeni, että kuljetuspartiotointa on tuonut lisäresursseja poliisin hälytys- ja valvontatoimintaan. Samalla partioiden tehtäväsidonnaisuusaika pienenee.

”Kuljetuspartiokeuilun yhtenä keskeisenä tavoitteena oli lyhentää toimintavalmiusaikoja poliisilaitoksen itäisellä kenttäjohtalueella. Vuosien 2018–2020 seurantatietojen valossa Nurmeksen toiminta-alueella A-luokan hälytystehtävien määrät ovat kasvaneet 128 tehtävästä 172 tehtävään ja vastaavasti AB-luokan tehtävissä 759:stä 790:een tehtävään. A-luokan tehtävissä toimintavalmiusaika on parantunut 18,1 minuutista 16,9 minuuttiin ja vastaavasti 24,5 minuutista 21,8 minuuttiin. Vastaavalla ajanjaksolla koko pohjois-Karjalassa A- ja AB-luokan tehtävämäärät ovat vähentyneet, mutta myös samalla toimintavalmiusajat ovat hieman parantuneet.” (Masalin ym. 2021)

Ilmeni myös, kuinka monipuolisesti kuljetuspartiota voi käyttää. Kuljetuspartiota voi käyttää kuljetustehtävien lisäksi esimerkiksi erilaisissa etsinnöissä. Teemahaastatteluisissa ilmeni kuljetuspartion monipuolinen työkuva. Kuljetuspartion tehtäviin kuuluu muun muassa asiakkaiden kuljetukset, tavarakuljetukset, lääkärikäynnit, lääkehaut ja etsinnät. Vartijoiden mielipiteet kuljetuspartiotoinnasta olivat hyvinkin positiivisia.

Teemahaastatteluisissa ilmeni, että kuljetuspartiotointa on tuonut vartijoille työhön monipuolisuutta ja mielenkiintoisuutta. Tällä oli taas suora yhteys työjaksamiseen ja sairauspoistumiin. Sairaspoistumat ovat vähentyneet kuljetuspartiotoinnin aikana. Kuljetuspartiotoinnalla oli myös suora vaikutus vartijoiden yhteishengen ja työilmapiirin parantuvuuteen.

Palaute kuljetuspartiotoinnasta on ollut Pohjois-Karjalan alueella pääsääntöisesti positiivista. Nurmes-Lieksa akselilla palaute on ollut molemminpuolista. Syynä tähän on Nurmeksen poliisivankilan puuttuminen, joka johti pitempiin kuljetusmatkoihin, koska kuljetuspartiota ei ollut lähettyvillä.

Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettuun kyselyyn osallistui 40 henkilökunnan jäsentä. Heistä 35 % oli vartijoita, 45 % valvonta- ja hälytystoiminnassa ja rikostutkinnassa ja 20 % kenttäjohtajia. Kyselyn vastaajista 67 % koki kuljetuspartiotoinnalla olevan positiivinen vaikutus. Vastaajista 67 % oli sitä mieltä, että kuljetuspartiotointa tulisi vakinaistaa Itä-Suomen poliisilaitoksen itäisellä toiminta-alueella.

Tutkimuksessa ilmeni myös kuljetuspartioon liittyviä huonoja puolia. Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle perustetun kuljetuspartiotoinnin yksi tavoitteista oli Nurmeksen poliisivankilan sulkemisen takia tukea Nurmes – Lieksa alueen poliisipartioita. Teemahaastattelussa kuitenkin selvisi, että tämä ei toteutunut halutulla tavalla. Nurmes – Lieksa akselin poliisipartioilla tehtäväsidonnaisuusaika jopa kasvoi.

10.2 Kuljetuspartion kehittämiskohteet

Teemahaastattelussa nousi esille myös vartijoiden valtuuksiin liittyviä seikkoja. Vartijoiden valtuudet toimia on hyvin rajatut poliisimiehen valtuuksiin verrattuna. Esille on nostettava poliisimiehen kuuluminen kuljetuspartion toisena partion jäsenenä. Tämä takaa kuljetuspartiolle suuremmat valtuudet toimia. Teemahaastattelussa ilmeni kehittämiseksi toipilainä olevien tai iäkkäiden poliisimiesten käyttämistä kuljetuspartiossa. Toisaalta poliisin käyttäminen kuljetuspartiossa sitoo yhden poliisiresurssin.

Kehittämistä tarvitsee myös kuljetuspartion voimankäyttövälineisiin ja ajoneuvokalustoon liittyvät seikat. Esimerkiksi tulisiko kuljetuspartion jäsenillä olla virka-ase mukana? Tulisiko kuljetuspartion ajoneuvon olla sellainen, jossa voi kuljettaa enemmän kuin yhtä henkilöä kerrallaan?

Ajatuksen tasolla pohdittiin myös sellaista järjestelyä, että Nurmeksen poliisiasemalla sijaitseva sumppu muutettaisiin niin sanotuksi kiinniotettujen väliaikaiseksi säilöksi, josta olisi valvottu etäyhteys Joensuuhun. Tämä vähentäisi Nurmeksen – Lieksan poliisipartioiden työsidonnaisaika.

Työaikoihinkin toivotaan vielä hiukan parannettavaa. Kuljetuspartiovuorot tulisi keskittää viikonloppuihin, jolloin ravintoloiden kävijämäärä on suurimmillaan ja kuljetettavien asiakkaiden määrä on todennäköisesti arkipäiviä suurempi. Tällä hetkellä kuljetuspartio toimii satunnaisesti arkipäivinä. Kehittämiskohteeksi pohdittiin myös kuljetuspartion fyysistä sijaintipaikkaa, eli mihin kuljetuspartion tulisi sijoittua, jotta sijainti olisi maantieteellisesti optimaalinen.

Taulukko 1. Yhteenveto johtopäätöksistä

POSITIIVISTA	<ul style="list-style-type: none">• Lisäresurssit valvonta- ja hälytystoimintaan• Tehtäväsidonnaisuusaikojen pieneneminen• Kuljetuspartion monipuolinen käyttäminen• Vartijan työn monipuolistuminen• Sairaspoistumien vähentyminen• Yhteishengen ja työilmapiirin kasvu
NEGATIIVISTA	<ul style="list-style-type: none">• Nurmeksen – Lieksan akselin poliisipartioiden työtehtäväsidonnaisajan kasvu

KEHITTÄMISKOHTEET	<ul style="list-style-type: none"> • Työajat • Vartijoiden valtuudet • Kuljetuspartion sijoittaminen Pohjois-Karjalan alueella • Kuljetuspartion jäsenien voimankäyttövälineistö • Kuljetuspartion ajoneuvokalusto • Nurmeksen poliisiasemalle kiinniotettujen väliaikainen säilö
--------------------------	---

11 TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS JA EETTISYYS

Kun lähdimme pohtimaan opinnäytetyömme luotettavuutta, oli otettava huomioon, että opinnäytetyömme on tehty teemahaastattelujen pohjalta. Suurin osa johtopäätöksistämme nojaa haastateltavien omiin näkemyksiin ja ajatuksiin. Jokaisella henkilöllä on omat näkemyksensä ja ajatusmaailmansa, joihin vaikuttaa hyvin moni seikka. Koko opinnäytetyön prosessin ajan tarkastelimme omaa toimintaamme eettisyyden, että luotettavuuden näkökulmasta. Haastatteluja tehtäessä kerroimme haastateltaville, että heidän henkilötietojaan ei käsitellä julkisesti, eikä niitä tule työssämme näkymään.

Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuuden käsitteitä ovat uskottavuus, luotettavuus ja eettisyys. Uskottavuudella viitataan aineiston tuloksien hyväksyntään todeksi, sekä aineiston keräämisen ja analysoinnin huolellisuuteen. Luotettavuudella tarkoitetaan, että tutkija pystyy vakuuttamaan hyvin perustellusti ammattitaitonsa tutkimuksen tekijänä, sekä on pystynyt vastaamaan tutkimuskysymyksiin ja ratkaisemaan tutkimusongelman. Eettisyys näkyy eettisten periaatteiden noudattamisella koko tutkimuksen läpi. (Puusa & Juuti 2020.) Hyvän tutkimuksen yksi piirteistä on, että se on eettisesti tehty ja sen luotettavuuden pystyy varmistamaan. Koko opinnäytetyön ajan arvioimme omaa työskentelyämme ja varmistimme oman työskentelyämme, sekä työmme eettisyyden noudattamalla Tutkimuseettisen neuvottelukunnan laatimaa hyvää tieteellistä käytäntöä. Hyvä tieteellinen käytäntö tarkoittaa, että tutkimuksessa noudatetaan tiedeyhteisön tunnustamia toimintatapoja. Nämä toimintatavat ovat rehellisyys, huolellisuus ja tarkkuus tutkimustyössä, tulosten tallentamisessa ja esittämisessä, lisäksi tutkimuksen ja niistä saatujen tulosten arvioinnissa. Tutkimuksen tiedonhankinta-, tutkimus- ja arviointimenetelmät ovat eettisiä ja tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisia. Tulosten julkaisu tapahtuu tieteellisen tiedon mukaisesti, ne julkaistaan avoimesti ja vastuullisesti. Käytämme lähdeviittauksia ja kunnioitamme toisten tutkijoiden, sekä haastatteluun vastanneiden tekemää työtä, plagioimatta ja muuttamatta alkuperäistä tekstiä. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012)

Opinnäytetyö perustuu haastattelututkimukseen, jossa luotettavuuteen vaikuttavat haastattelijan tapa luoda tilanteesta turvallinen, sekä saada ilmapiiri luotettavaksi. Haastattelijan ja osallistujan tasavertaisuus haastattelun aikana luo hyvän yhteistyösuhteen haastattelutilanteessa. Ihmislähtöisyys on yksi laadullisen tutkimuksen lähtökohta. (*Juvakka & Kylmä 2007:20, 80.*)

Haastattelussa kerroimme, että haastateltavan henkilötietoja ei tulla käsittelemään julkisesti. Haastateltaville kerroimme nauhoittavamme keskustelut, vastauksien oikeellisuuden varmistamiseksi. Litteroimme haastattelut opinnäytetyöhömmä, mutta kuitenkin niin, että osa niin sanotuista täytesanoista on jätetty työstämme pois. Työssä käytämme alias-nimiä haastateltavista. Lähteinä käytetyt viralliset esitys- ja päätösasiakirjat ovat luotettavuusarvoltaan korkealla. Esitysasiakirjat ovat laati- neet poliisin päällystöön kuuluvat virkamiehet.

12 POHDINTA

Olemme molemmat sitä mieltä, että kuljetuspartio toiminta on tuonut kenttätyöskentelyyn paljon positiivisia asioita. Pilottikokeiluna kuljetuspartio toiminta onnistui hyvin.

Olimme itse työharjoittelussa, kun kokeilu aloitettiin 1.6.2020 ja pääsimme näkemään kuljetuspartio toiminnan vaikutukset kenttätyöskentelyyn. Huomasimme, että pidempien matkojen kuljetustehtäviin ei tarvinnut enää käyttää aikaa, vaan kuljetuksen pystyi hoitamaan kuljetuspartio. Lisäksi kiinniotettuja ei tarvinnut kuljetella eri paikkoihin vaan senkin hoiti kuljetuspartio. Esimerkiksi rattijuopumustapauksissa asiakkaan käyttäminen verikokeissa sitoo partion tehtävälle hyvinkin pitkäksi ajaksi. Kuljetuspartion tehtäessä kyseisen toimenpiteen, pääsee poliisipartio suorittamaan seuraavaa tehtävää. Kuljetuspartio toiminta on hyvin sopiva toimintamalli kaupungeissa, joissa ei ole montaa työskentelevää poliisipartiota samassa vuorossa. Toisin sanoen kuljetuspartio toiminta on optimaalinen kaupungeissa, joissa on pienet poliisiresurssit. Kuljetuspartion monipuolinen käyttäminen jäi mieleemme, kun työskentelimme kentällä. Esimerkiksi kotietsinnöissä ja kadonneen henkilön etsinnöissä kuljetuspartion käyttäminen antaa arvokkaita resursseja käytettäväksi sitomatta liikaa poliisipartioita samalle tehtävälle.

Miinuspuolena huomasimme, että kuljetuspartiota ei ollut saatavilla monesti, kun sitä tarvitsi. Kokeilun alussa kuljetuspartio vuoroja oli vähemmän kuin nykyään ja vuorot oli keskitetty suurimmaksi osaksi viikonlopuille. Huomasimme, että vuoroja pitäisi olla enemmän, sillä kuljetustehtäviä tuli myös arkena. Tulimme siihen lopputulokseen, että kuljetuspartio toiminta ei auttanut Nurmes – Lieksa alueen poliisipartioita juuri ollenkaan, sillä kuljetuspartio odottaa tehtäviä Joensuun poliisilaitoksella.

Vartijoiden valtuuksiin tulisi keskittää enemmän huomiota ja mahdollisuuksien mukaan käyttää poliiseja kuljetuspartiossa, jotta esimerkiksi kiinniottovaltuudet kasvaisivat. Tällöin poliisipartion ei tarvitse mennä paikanpäälle selvittämään esimerkiksi asiakkaan tilaa ja tilata kuljetuspartiota paikalle. Poliisimiehen läsnäolo toisena kuljetuspartion jäsenenä antaa valtuuden suorittaa kiinnioton ilman poliisipartion läsnäoloa.

LÄHTEET

Finlex, Ampuma-aselaki 9.1.1998/1. Luettu 26.11.2020

Finlex, Laki poliisin säilyttämien henkilöiden kohtelusta, 29.9.2006/841, Luettu 10.3.2021

Finlex, Valtioneuvoston asetus poliisista, 19.12.2013/1080. Luettu 10.3.2021

Hirsjärvi, Sirkka; Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2010: Tutki ja kirjoita. 15.-16.p. Hämeenlinna, Kariston kirjapaino Oy.

Itä-Suomen poliisilaitoksen itäiselle toiminta-alueelle suoritettu kysely, 2021

Joutjärvi, Sami 2020: Koppiprojekti esitys

Juvakka, Taru & Kylmä, Jari. 2007. Laadullinen terveystutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy

Kenttäjohtaja A haastattelu, 2020

Kenttäjohtaja B haastattelu, 2020

Masalin, Mikko 2020: Itä-Suomen poliisilaitoksen päätös kokeilla vartijakuljetuspartiota, POL-2020-10379

Masalin, Mikko & Vuoti, Hans 2021: Päätös itäisen kenttäjohtoalueen kiinniotettujen kuljetuksiin sekä tutkintajärjestelyihin liittyvään kokeiluun.

Oikeusasiamiehen suorittama Joensuun poliisivankilan tarkastuspöytäkirja (EOAK/2490/2018), 2018 <https://www.oikeusasiamies.fi/r/fi/ratkaisut/-/eoar/2490/2018>. Luettu 28.2.2021

Oksala, Aku 2013: Etälamauttimen soveltuvuus yksityiselle turvallisuusalalle. Laurea-ammattikorkeakoulu, Laurea Leppävaara.

Poliisi.fi, Itä-Suomen poliisilaitos, <https://poliisi.fi/ita-suomen-poliisilaitos>. Luettu 3.12.2020

Puusa, Anu & Juuti, Pauli 2020. Laadullisen tutkimuksen luotettavuus. Teoksessa Puusa, Anu & Juuti, Pauli (toim.). Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. E-kirja. Helsinki: Gaudeamus.

Ronkainen, Suvi & Pehkonen, Leila & Lindblom-Ylänne, Sari & Paavilainen, Eija 2014: Tutkimuksen voimasanat. Helsinki, WSOYpro Oy.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. <https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf>. Luettu 9.3.2021

Vartija A haastattelu, 2021

Vartija B haastattelu, 2021

Vuoti, Hans ym. 2020: Työryhmän esitys, Kiinniotettujen kuljetuksiin ja tutkintajärjestelyihin liittyvä kokeilu Ylä-Karjalan alueella 2020

Yleisjohtaja haastattelu, 2021