

Moottoripyöräpoliisin ajovarusteiden kehitystarpeen selvittäminen

Käyttökokemuksia ja kehitystoiveita Lounais-Suomen poliisilaitoksen moottoripyöräpoliiseilta

Ville Virtanen

05/2021

TIIVISTELMÄ

Tekijät: Ville Virtanen

Julkaisun nimi: Moottoripyöräpoliisin ajovarusteiden kehitystarpeen selvittäminen

Opinnäytetyön muoto: Kvalitatiivinen tutkimus

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Roosa Rentola

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämä opinnäytetyö käsittelee Lounais-Suomen moottoripyöräpoliisien kokemuksia ja kehitysoi-
veita liittyen heidän ajovarusteisiinsa. Opinnäytetyössä selvitän sitä, että pystyvätkö moottoripyörä-
poliisit säilyttämään toimintakykynsä läpi ajokauden ajovarusteissaan, ovatko ne riittävät Lounais-
Suomen ilmastollisella alueella ja miten niitä voitaisiin kehittää. Tutkimus on tehty kvalitatiivisena
tutkimuksena teemahaastattelemalla viittä Lounais-Suomen poliisilaitoksella työskentelevää moot-
toripyöräpoliisia.

Saatujen tulosten pohjalta voidaan päätellä, että ajovarusteet ovat tällä hetkellä riittävät Lounais-
Suomen alueella toimimiseen ja niiden käyttäjät ovat niihin tyytyväisiä. Kehityskohteita kuitenkin
tuotiin esille.

Sivumäärä: 28 + 1 liitesivu

Tarkastuskuukausi ja vuosi: toukokuu 2021

Avainsanat: moottoripyöräpoliisi, ajovarusteet, lounais-suomen poliisilaitos

SISÄLLYS

1	1 JOHDANTO	4
2	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	5
	2.1 Tutkimuskysymys ja tutkimuksen tavoite.....	5
	2.2 Tutkimuksen rajaaminen.....	6
	2.3 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä	6
	2.4 Teemahaastattelu	7
	2.5 Haastattelujen suunnitleminen ja teemat.....	7
	2.6 Haastateltavien valitseminen ja aineiston keruu.....	8
	2.7 Haastattelujen purkaminen ja analyysimenetelmät	8
3	YLEISTÄ	9
	3.1 Moottoripyöräpoliisitoiminta Suomessa.....	9
	3.2 Moottoripyöräpoliisien koulutus.....	10
	3.3 Poliisin virkapukusäädökset	11
4	MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIN AJOVARUSTEET	12
	4.1 Ajopuvut	12
	4.2 Alusasut.....	13
	4.3 Kypärät	14
	4.4 Hanskat ja jalkineet.....	14
5	SÄÄOLOSUHTEISTA JA AJOVARUSTEISTA.....	15
	5.1 Varsinais-Suomen ilmasto	15
	5.2 Satakunnan ilmasto	16
	5.3 Ajovarusteet moottoripyöräilyyn	16
6	TUTKIMUSTULOKSET	18
	6.1 Ajovarusteiden riittävyys ja toimintakyvyn säilyttäminen.....	19
	6.2 Kokemukset ajovarusteiden käytöstä.....	20
	6.3 Ajovarusteiden kehittämistarve	21
	6.4 Johtopäätöksien tekeminen	22

7 POHDINTAA	23
7.1 Tutkijan näkemys tutkimuksen onnistumisesta	23
7.2 Luotettavuuden arviointi.....	24
LÄHTEET	26
LIITTEET	1
Liite 1: Haastattelukysymykset.....	1

1 1 JOHDANTO

Opinnäytetyössäni tulen selvittämään sitä, että onko tällä hetkellä tarvetta kehittää moottoripyöräpoliisien käytössä olevia ajovarusteita. Ajovarusteet ovat erittäin keskeinen turvallisuustekijä moottoripyörällä ajaessa omien ajotaitojen lisäksi. Moottoripyörällä onnettomuus ajettaessa on moottoripyöräilijä usein häviävä osapuoli. Tämän vuoksi on tärkeää, että poliiseilla, jotka käyttävät moottoripyörää kulkuvälineenään työtehtävissä on ajantasaiset ja turvallisuutta lisäävät varusteet.

Ajovarusteet ovat myös keskeisessä asemassa sen osalta, että Suomessa on hyvin muuttuvat ajo-olosuhteet. Alkukevään ja loppusyksyn öinä lämpötila saattaa laskea hyvinkin lähelle nollaa ja kesäpäivinä taas lämpötila voi parhaimmillaan olla yli 30 astetta. Tämän osalta haluan selvittää, että miten moottoripyöräpoliisit kokevat käytössään olevien varusteiden käyttämisen ja toimintakyvyn säilyttämisen näissä hyvin muuttuvissa olosuhteissa. Haen tutkimukseen subjektiivisia kokemuksia ja näkemyksiä niiltä poliisimiehiltä, jotka toimivat moottoripyöräpoliisina.

Idea opinnäytetyön tekoon lähti tutkijan omasta kiinnostuksesta moottoripyöräpoliisiin tehtäviä kohtaan. Tämän lisäksi moottoripyöräpoliisin varusteista ei ole aikaisemmin tehty opinnäytetöitä. Tutkimus suoritetaan kvalitatiivisena, eli laadullisena tutkimuksena ja haastateltavat henkilöt valitaan Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueelta.

Tulen esittelemään edempänä käyttämäni tutkimusmenetelmät, sekä muut tutkimuksen toteuttamiseen liittyvät asiat. Kerron myös pääpiirteittäin moottoripyöräpoliisitoiminnasta Suomessa, sekä moottoripyöräpoliisien kouluttamisesta. Käyn myös läpi tutkimuksen kannalta keskeisiä asioita, kuten Lounais-Suomessa vallitsevaa ilmastoja ja moottoripyöräilyyn ylipäänsä hyvin soveltuvia varusteita. Lopuksi puran haastattelut ja niistä saadut havainnot, sekä pohdin tutkimuksen onnistumista ja sen luotettavuutta.

Moottoripyöräpoliiseihin liittyviä opinnäytetöitä on tehty aikaisemmin, kuten Henri Meriläisen Poliisiammattikorkeakoulussa vuonna 2019 tekemä ”Moottoripyöräpoliisien peruskurssi – Vertailtavana Suomi ja yhteistyömaat Euroopassa.” Kyseinen opinnäytetyö on kattava ja kertoo erityisen hyvin Moottoripyöräpoliisien peruskurssista, jonka suorittaminen on pakollinen kaikille moottoripyöräpoliiseille. Kuitenkaan tässä Meriläisen opinnäytetyössä ei käsitellä ajovarusteita, vaan siinä keskitytään nimenomaan moottoripyöräpoliisien peruskurssiin.

Sofie Parviainen on myös tehnyt 2020 AMK-opinnäytetyön ”Moottoripyöräpoliisien partiointimuodot – Moottoripyöräpoliisien partiomuotojen eroavaisuudet sekä kokemuksia yksinpartioimisesta.” Kyseisen opinnäytetyö käsittelee kattavasti poliisin työhön liittyvää työturvallisuutta, sekä moottoripyöräpoliisien kokemuksia yksinpartioimisesta.

Myös Kimmo Järvinen on tehnyt kaksi opinnäytetyötä, joista ensimmäinen on vuodelta 2017 ”Poliisimoottoripyörien markkinakartoitus”, sekä toinen YAMK:ssa Laurea-ammattikorkeakoulussa vuonna 2020 tehty ”Moottoripyöräpoliisien koulutuksen hitaan ajon menettelmien yhteys osaamiseen”. Jälleen aihealue kuuluu samaan kategoriaan oman työni kanssa, mutta ne eivät käsittele moottoripyöräpoliisin ajovarusteita.

Moottoripyöräpoliisien ajovarusteisiin liittyvän kirjallisuuden löytäminen on ollut haaste. Olen kuitenkin saanut kerättyä aineistoa erityisesti Poliisin materiaalikeskuksen suunnittelija Sari Kuusiston avulla.

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

2.1 Tutkimuskysymys ja tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, että ovatko tällä hetkellä moottoripyöräpoliisien käytössä olevat ajovarusteet moottoripyöräpoliiseina toimivien poliisimiesten subjektiivisen kokemuksen perusteella riittävät. Tutkimuskysymyksiä ovat siis:

- Ovatko moottoripyöräpoliisien ajovarusteet riittävät Lounais-Suomen sääolosuhteisiin?
- Minkälaisia kokemuksia moottoripyöräpoliiseilla on näiden ajovarusteiden käytöstä?
- Pystyvätkö moottoripyöräpoliisit säilyttämään toimintakykynsä vaihtelevissa olosuhteissa näissä ajovarusteissa, niin lämpimässä, kylmässä kuin vesisateessakin?
- Minkälaisia kehitystoiveita moottoripyöräpoliiseilla olisi ajovarusteisiin?

Moottoripyöräpoliisit työskentelevät Suomen vaihtelevissa sääolosuhteissa ja he ovat suoraan altistuneita näille olosuhteille, koska moottoripyörän kuljettaja istuu moottoripyörän päällä ilman muuta suojaa elementeiltä ajovarusteiden lisäksi. On tärkeää tietää miten moottoripyöräpoliiseina toimivat säilyttävät toimintakykynsä näissä olosuhteissa ja minkälaisia kokemuksia heillä on ollut näiden ajovarusteiden käytöstä. Pää tavoitteena on saada mahdollisia kehitystoiveita, joiden pohjalta voitaisiin ajovarusteita päivittää.

Tutkimus on myös onnistunut silloin, jos kehitystoiveita ei tule, koska tällöin voidaan todeta, että ainakin Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella työskentelevät moottoripyöräpoliisit ovat tyytyväisiä ajovarusteisiinsa ja he pärjäävät niissä.

Tutkimusta varten olen on lähettänyt Lounais-Suomen poliisilaitoksen kirjaamoon 9.3.2021 tutkimuslupahakemuksen haastattelujen tekemiseen. Lounais-Suomen poliisilaitos myönsi tutkimusluvan haastattelujen suorittamiseen 15.4.2021.

2.2 Tutkimuksen rajaaminen

Rajaan tutkimuksen siten, että tarkastelen vain Lounais-Suomen moottoripyöräpoliisien kokemuksia, jotta tutkimus ei muuttuisi liian laajaksi ja aineiston määrä ei nouse liian suureksi. Tässä tutkimuksessa on tarkoitus selvittää moottoripyöräpoliisina toimivien subjektiivisia kokemuksia ajovarusteista ja niiden soveltumista Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueelle, eikä lähteä testaamaan niitä millään tavalla. En käsittele opinnäytetyössä myöskään ajovarusteiden historiaa.

2.3 Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Laadulliselle eli kvalitatiiviselle tutkimukselle tyypillistä on se, että aineisto on tekstimuotoista tai sellaiseksi muutettua ja se pitää sisällään tutkijan omaa päättelyä, kun taas määrällisessä ja kvantitatiivisessa se, että kerätystä aineistosta kerätään erilaisia mitaustuloksia. Laadullisen ja määrällisen tutkimuksen keskeisin ero on siis tutkimusasetelma. (Anita Saaranen-Kauppinen & Anna Puusniekka, 2006, Kvali-MOTV).

Laadullisen tutkimuksen tyypillisiä piirteitä ovat muun muassa aineistonkeruumenetelmät, kuten haastattelut, kirjeet, havainnointi, sekä erilaisten kulttuurituotteiden hyödyntäminen. Laadullisessa tutkimuksessa vältetään kokeellisia asetelmia, eli naturalismia. Teoriaa lähdetään rakentamaan aineistosta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006, Kvali-MOTV).

Hypoteesisitoumuksella tarkoitetaan sitä, että tutkija ei aseta itselleen tietynlaista odotettua lopputulosta, vaan hänen tulisi pikemminkin yllättyä siitä (Eskola & Suoranta 1998, 19-20). Tutkijalla kuitenkin on jo jonkinlaista kokemusta tutkittavasta asiasta ja tämä luo tietynlaisia ennakko-odotuksia tutkimuksen lopputuloksesta. Näihin ennakko-odotuksiin ei kuitenkaan tulisi kahliutua, vaan matkan varrella olisi hyvä olla avoinna erilaisille lopputuloksille. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka, 2006, Kvali-MOTV).

Päädyin tähän tutkimusmenetelmään juuri sen takia, että saatavilla olevaa materiaalia ja kirjallisuutta on niukasti kyseisestä aiheesta, joten sen tutkiminen kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä on todennäköisemmin tuloksetkaampaa kuin kvantitatiivisella, eli määrällisellä tutkimuksella. Laadullisella tutkimuksella saadaan pienestä kohderyhmästä paljon enemmän ja yksityiskohtaisemmin tietoa. Myöskään itselläni ei ollut tiedossa, että mikä lopputulos on.

2.4 Teemahaastattelu

Teemahaastattelu on puolistrukturoitu haastattelumenetelmä. Teemahaastattelussa haastattelu keskittyy tiettyihin teemoihin, joista keskustellaan. Teemahaastattelu ei edellytä sitä, että kaikki haastateltavat ovat käyneet läpi saman kokeellisesti aiheutettun kokemuksen, vaan siinä oletus on se, että kaikkia yksilön kokemuksia, ajatuksia, uskomuksia ja tunteita voidaan tutkia kyseisellä menetelmällä. (Hirsijärvi & Hurme 2000, 48.)

Teemahaastattelua ei voida sitoa kumpaankaan, kvalitatiiviseen tai kvantitatiiviseen tutkimukseen. Siinä ei olla rajattu mitenkään sitä, että kuinka monesti haastatellaan ja kuinka syvälle haastatteluissa mennään. Kysymykset eivät ole yksityiskohtaisia, vaan ne ovat teemoja, joiden ympärillä keskustellaan ja niiden avulla haastattelu etenee. Tällä tavoin tutkijan rooli pienenee ja tutkittavien oma ääni ja kokemukset tulevat esiin. (Hirsijärvi & Hurme 2000, 48.)

2.5 Haastattelujen suunnitleminen ja teemat

Kun haastattelurunkoa laaditaan, niin laaditaan teema-alueuuttelo yksityiskohtaisten kysymysten sijaan. Teema-alueet ovat yksityiskohtaisempia kuin ongelmat, ja ne kirjataan hyvin pelkistettyinä, jopa yksittäisinä sanoina teema-alueuutteloon. Näihin teema-alueisiin kysymykset haastattelussa kohdistuvat. Haastattelutilanteessa teema-alueuuttelo toimii myös muistilistana haastattelijalle. Tutkijan lisäksi myös tutkittava pystyy tarkentamaan teema-alueita kysymyksillä. (Hirsijärvi & Hurme 2000, 66–67.)

Haastattelut ovat näkemykseni mukaan parhain tutkimustapa, koska niiden avulla pystytään saamaan mahdollisimman yksityiskohtaisesti tietoa moottoripyöräpoliisien kokemuksista. Haastattelut tullaan tekemään samalla tavalla kuin Markus Survonon ja Matias Sivén tekivät 2020 opinnäytetyössään ”Venepoliisin tulevaisuus – Venepoliisikouluttajan ja viralla olevien venepoliisien näkemyksiä ja kehitysehdotuksia opinnäytetyöhön”. He käyttivät koronan aiheuttamien rajoitusten takia menetelmää, jossa he lähettivät haastat-

telukysymykset sähköpostitse venepoliiseille ja he vastasivat niihin kirjallisesti. Haastattelukysymykset tehtiin teemahaastattelu muodossa. Tällä tavoin pystytään minimoimaan kontaktia haastattelijan ja haastateltavan välillä vallitsevan koronatilanteen takia, sekä haastateltavien ei tarvitse varata aikaa erikseen järjestettyä haastattelutilaisuutta varten, vaan he voivat vastata kysymyksiin, milloin ehtivät työnsä ohessa. Haastateltaviin tullaan viittaamaan tässä opinnäytetyössä muodossa ”MP1, MP2...”.

Haastattelun teemoiksi olen valinnut seuraavat: ajovarusteiden riittävyys ja toimintakyvyn säilyttäminen Suomen sääolosuhteissa, kokemukset ajovarusteiden käytöstä, ajovarusteiden kehittäminen. Tulen kuitenkin varsinaisessa teema-alueluettelossa tarkentamaan näitä pääteemoja siten, että saan mahdollisimman laajoja vastauksia. Uskon, että näiden teemojen pohjalta pystyn vastaamaan tutkimuskysymyksiin ja pystyn myös tekemään johtopäätöksiä.

2.6 Haastateltavien valitseminen ja aineiston keruu

Haastateltavat tähän tutkimukseen on valittu Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueelta, koska tutkimuksessa haetaan nimenomaan Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueen moottoripyöräpoliisien kokemuksia. Haastateltavat on valittu kahdelta eri poliisiasemalta, Porista ja Turusta, koska nämä ovat ainoat poliisiasemat Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella, joilla on moottoripyöräpoliiseja. Haastateltaviksi on pyritty valitsemaan viisi sellaista poliisimiestä, jotka ovat toimineet mahdollisimman pitkään moottoripyöräpoliiseina. Haastateltavien valinnassa on myös kiinnitetty huomiota siihen, että siihen haastateltavat olisivat halukkaita osallistumaan tutkimukseen, jotta vastauksista saataisiin mahdollisimman kattavia ja he toisivat omia näkökulmiaan esille.

Tutkimus on tietoisesti rajattu Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueelle ja haastateltavien poliisimiesten määrä viiteen, koska muussa tapauksessa tutkimus voisi laajentua tarpeettoman suureksi. Tämä myös jättää mahdollisuuden tulevaisuuden poliisiopiskelijoille tehdä toisen, laajemman tutkimuksen tämän pohjalta.

2.7 Haastattelujen purkaminen ja analyysimenetelmät

Laadullisen tutkimuksen analyysissä analyysi alkaa usein jo haastattelutilanteessa, jossa tutkija pystyy haastattelun edetessä tekemään huomioita ilmiöistä, ja siitä miten ne toistuvat ja jakautuvat. Tutkija voi myös luoda näin omia hypoteesejaan ja mallejaan ja

lisää aineistoa keräämällä tarkistaa niitä (Hirsijärvi & Hurme 2000, 136). Tästä esimerkkinä, jos ensimmäisessä haastattelussa ilmeni jonkin tietyn varusteen heikkous, niin sitä voitaisiin selvittää muilta haastateltavilta.

Kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen analyysin suurin ero tässä kohtaa on se, että kvalitatiivisessa analyysissä aineisto pidetään sanallisessa muodossa ja pääpiirteittäin vielä siinä muodossa, miten se on alun perin ilmaistu. Laadullisessa analyysissä ei ole olemassa yhtä ja ainoaa muita parempaa analyysitapaa, vaan se jättää tutkijalle itselleen vapauden kokeilla itse erilaisia ratkaisutapoja. Varsinaisia standardoituja tekniikoita on vähän. (Hirsijärvi & Hurme 2000, 136.)

3 YLEISTÄ

3.1 Moottoripyöräpoliisitoiminta Suomessa

Vuosittain yhteensä 280 poliisia osallistuu 17 erilaiselle moottoripyöräkurssille. Kurssille voivat päästä vain sellaiset henkilöt, jotka ovat suorittaneet poliisikoulutuksen ja työskentelevät poliisina. Kurssit ovat ammatillista täydennyskoulutusta. (Polamk, moottoripyöräpoliisien koulutus).

Aina ajokauden alussa moottoripyöräpoliisit käyvät kahden päivän ”lämmittelykurssin”, johon osallistuu vuositasolla 180 moottoripyöräpoliisia. Poliisiammattikorkeakoulu järjestää myös kurseja skootteripoliiseille, viron moottoripyöräpoliiseille, sekä erityistehtävissä toimiville moottoripyöräpoliiseille (Polamk, moottoripyöräpoliisien koulutus). Ajokausi kestää moottoripyöräpoliiseilla noin puoli vuotta, huhtikuusta syyskuun loppuun. (Sunila, 2020).

Moottoripyöräpoliisit toimivat pääasiassa liikennesektorilla tai valvonta- ja hälytystoimintasektorin liikenneyksikössä. Osa kuitenkin toimii valvonta- ja hälytystoimintasektorin valvonta- ja hälytystoimintayksikössä (Järvinen 2017). Tämä tarkoittaa sitä, että kaikki moottoripyöräpoliisit eivät automaattisesti valvo pelkästään liikennettä päätehtävänä, vaan tiettyjen poliisilaitosten alueella myös moottoripyöräpoliisien päätehtävänä on hälytystehtäviin vastaaminen.

Myös moottoripyöräpoliisien toimenkuva monipuolistuu tulevaisuudessa ja tämän johdosta myös kaluston, varusteiden ja koulutuksen tulee pysyä tämän muutoksen mukana,

jotta poliisi pystyisi edelleen vastamaan toimintaympäristönsä asettamiin vaatimuksiin. (Järvinen 2017, 13).

Ylikonstaapeli Janne Välläri on kertonut poliisin verkkosivuilla 2018, että moottoripyöräpoliisien työvuoro alkaa aamulla käskynjaolla. Siellä käydään läpi päivän suunnitelma, sekä tiedossa olevat tehtävät ja teemat. Päivän tehtävinä voi olla kaksi tai kolme kiinteää iskuä tiettyihin kohteisiin, hälytys- ja kuljetustehtäviin vastaamista, nopeus-, rattijuopumus- ja ajotapavalvontaa, sekä valvontapyyntöihin vastaamista, jotka ovat voineet tulla esimerkiksi mopojen häiritsevästä ajosta. Myös erityistehtävät saattavat kuulua työpäivään, esimerkiksi tapahtumiin osallistuminen, saattuevedot, valtiovierailujen turvaaminen, sekä reittivarmistukset muiden poliisilaitosten alueella. (Sunila, 2020).

3.2 Moottoripyöräpoliisien koulutus

Suomessa järjestettävälle moottoripyöräpoliisin peruskurssille ei ole asetettu ikärajaa. Hakijan tulee kuitenkin omata tarpeeksi työkokemusta, koska moottoripyöräpoliisit liikkuvat usein yksin ja heidän tulee kyetä toimimaan omatoimisesti. Peruskurssille hakeutessa pitää esittää halukkuus oman poliisilaitoksensa esimiehelle, jotka puoltavat hakijan pääsyä peruskurssille, jos katsovat hänen olevan ominaisuuksiltaan sinne sopiva. Myös tarveharkinta ja henkilöstöresurssit on otettava huomioon. (Meriläinen 2019, 27).

Moottoripyöräpoliisin peruskurssi on jaettu kahteen osaan ja se kestää yhteensä seitsemän viikkoa, joista neljä viikkoa syksyllä ja kolme keväällä. Peruskurssilla aloittaa vuosittain korkeintaan 16 poliisia. Kokeen ensimmäisessä vaiheessa on teoriakoe ja psykologinen kartoitus. Toinen vaihe kestää kaksi päivää ja pitää sisällään ajotaidon testausta ja fyysistä valmiutta, johon kuuluu muun muassa moottoripyörän työntämistä 460 metrin matkan ajovarusteissa alle kolmessa minuutissa. Ajotaitoa testaan erilaisilla hitaan ajon käänöksillä ja pujottelulla. Kun peruskurssi alkaa, niin siellä opiskellaan esimerkiksi tieliikenne- ja maastoliikennelakia, hälytysajo-ohjeita, moottorin rakennetta ja ajotekniikkaa. Kurssilaisia myös testataan teoriakokeilla, taitoajo-, motocross- ja asfalttiajokokeilla. (Polamk, moottoripyöräpoliisien koulutus).

Osa-alueita on jaettu siten, että Räyskälässä tapahtuu ajo-, huolto- ja rakenneopetus. Myös teoriaopetusta tapahtuu Räyskälässä ja kahtena lähipäivänä Poliisiammattikorkeakoululla. Peruskurssiin sisältyy myös itseopiskelua ensimmäisen ja toisen osion välillä. (Meriläinen 2019, 28).

3.3 Poliisin virkapukusäädökset

Poliisin virkapuvun käyttäminen perustuu Poliisilakiin 872/2011 ja sen käyttöä ohjaa sisäministeriön asetukset, sekä poliisin antamat sisäiset ohjeet ja määräykset. Poliisin virkapuvun käyttöä on tarkasti säännelty monilta osin, kuten miltä virkapuvun kuuluu näyttää ja minkälaisissa tilanteissa sitä voidaan käyttää.

Jos virkatehtävän laatu tai luonne sitä edellyttää, tulee poliisimiehen käyttää virkatehtävissään virkapukua. Sitä voidaan myös käyttää, kun edustetaan poliisia ja sellaisen matkan aikana, joka liittyy virkatehtävään. Kukaan muu ei saa käyttää poliisin virkapukua tai virka-asustetta kuin poliisimies. Ainoastaan asianomaisen poliisilaitoksen päällikkö voi myöntää luvan teatteriesityksissä tai muissa vastaavissa tilaisuuksissa käytettäväksi poliisin virkapukua. (Poliisilaki 872/2011 1:10 §).

Poliisin työt kuuluvat työturvallisuuslain piiriin. Sisäasiainministeriö voi määrätä valtioneuvoksen päätöksen henkilösuojainten valinnasta ja käytöstä mukaan poliisin henkilösuojaimien ja varusteiden käytöstä. (Valtioneuvoston päätös 1993/1407 9 §).

Työturvallisuuslaki määrittää, että työntekijän tulee käyttää niitä henkilösuojaimia ja muita varusteita, joita työnantaja hänelle antaa. Työntekijän vaatetuksen tulee myös olla sellainen, että siitä ei aiheudu tapaturman vaaraa. (Työturvallisuuslaki 738/2002 20 §).

Moottoripyöräpoliisin vaatteet luokitellaan erityisvaatteiksi ja niitä voivat hankkia moottoripyöräpoliiseina työskentelevät poliisimiehet. (Sisäministeriön asetus poliisin virkapuvusta 1106/2013 1:4 §).

Moottoripyöräpoliisin ajopuvun olkalaatoissa ovat merkit, jotka osoittavat virka-aseman. Merkkien alla ei ole kirkkaansinistä pohjalaattaa. Poliisin tunnuskuva on ajopuvun hihoissa kirkkaansinisellä pohjalla. Sininen POLIISI – POLIS-kangaslaatta on taas oikean rintataskun yläpuolella. Moottoripyöräpoliisien erityisvarusteiden kanssa tulee olla poliisin tunnuskuva tai vaihtoehtoisesti muu poliisimiesasemaa osoittava tunnus. Jos mahdollista, tulisi käyttää POLIISI- POLIS-kangaslaattaa, nimilaatta tai jotain muuta yksilöivää tunnusmerkkiä. (Sisäministeriön asetus poliisin virkapuvusta annetun sisäministeriön asetuksen muuttamisesta 606/2020 16 §).

4 MOOTTORIPYÖRÄPOLIISIN AJOVARUSTEET

Tässä kappaleessa olevat tiedot on saatu Poliisin materiaalikeskuksen suunnittelijalta Sari Kuusistolta, joka on ollut tietoinen siitä, että opinnäytetyö on julkinen. Kuusisto on antanut opinnäytetyön tekemiseen materiaalia, joka ei ole salassa pidettävää ja sen pohjalta esittelen moottoripyöräpoliisin tällä hetkellä käyttämiä ajovarusteita.

En lähde tässä opinnäytetyössä avaamaan moottoripyöräpoliisin ajovarusteiden historiaa, koska kyseessä on erittäin laaja alue, joka vaatisi kokonaan oman opinnäytetyönsä. Käsittelen ainoastaan tällä hetkellä käytössä olevia varusteita.

4.1 Ajopuvut

Moottoripyöräpoliiseilla on käytössään nahkaiset ja kankaiset ajopuvut. Näiden lisäksi heillä on käytössään sadeasu. Nahkainen ajopuku ja sadeasu ovat myös kaupallisesti saatavilla kaikille kuluttajille. Poliisin käytössä oleviin on vain lisätty tarrapohjat poliisin merkkejä varten ja niiden päällä käytetään MP-tunnisteliiviä (kirkas sininen).

Nahkainen ajopuku on kaksiosainen, joka koostuu takista ja housuista. Poliisille sitä toimittaa Jokiniemi Motors Oy. Takki on Dainese Razon Pelle, joka on valmistettu lehmänvuotannahasta ja bielastisesta S1-kankaasta ja siinä on EN 1621.1 standardin mukaiset komposiittisuojaus kyynär- ja olkapäissä ja selkäpuolella on tasku Dainese G1 tai G2-mallin selkäsuojalle. Takin sisässä on irrotettava lämpövuori ja takin käsistä ja kyljistä löytyy elastista kangasta. Takin rintaosassa on ilmakehät. Takkia pystyy myös säätämään kaulasta ja vyötäröltä. (Dainese.com Dainese Razon Pelle).

Dainese Razon Pelle -takki voidaan kiinnittää Dainese Pony C2 Pelle housuihin, jotka ovat moottoripyöräpoliiseilla käytössä. Housut ovat valmistettu tutu lehmänvuotannahasta, sekä bielastisesta S1-kankaasta ja ne ovat CE-hyväksytyt, sekä niissä on EN 1621.1 standardin mukaiset irrotettavat komposiittisuojaus. Housuja voidaan säätää vyötäröltä ja niiden lahkeesta löytyy tuplavetoketju. Housujen haarovälissä ja polvitaiveissa on elastista kangasta. (Dainese.com Dainese Pony C2 Pelle). Elastisen materiaalin tarkoitus on tehdä takin ja housujen käyttämisestä mukavampaa, koska nahka ei juurikaan veny esimerkiksi silloin, kun kuljettaja istuu moottoripyörän päälle ja asettuu ajoasentoon.

Kankainen ajopuku on kirkkaansininen kaksiosainen verkkovuorella varustettu ajopuku, joka on ns. kuoripuku, jonka käytössä pitää huomioida alus- ja välivaatetus, koska näillä

säädellään puvun lämpimyyttä. Puku on tehty vedenpitäväksi ja takki ja housut kiinnitetään yhteen vyötärövetoketjulla. Puvun päällinen on tehty Teflon HT-käsittelystä Cordura(r) 500 -kankaasta. Kosteussuojana toimii Action-sively ja vuorimateriaalina verkko-neulos/ polyesterivuorikangas, lahkeensuissa polyesterivuorikangas ja kauluksessa antibakteerinen neulos. Puvussa on myös CE-hyväksytyt suojat olkapäissä, kyynärpäissä, (selässä), lonkassa ja polvissa. Puvun kanssa käytetään heijastinremmiä ja tänä päivänä käytetään myös mp-tunnisteliiviä. Kankaista ajopukua poliisille toimittaa Image-Wear Oy. (Kuusisto, 10.5.2021).

Sadepuku on Scott Sportsin valmistama Scott Ergonomic Pro DP, joka koostuu erillisistä takista ja housuista. Poliisille sadepukua toimittaa Jokiniemi Motors Oy. Molemmat osat on valmistettu 65 % polyuretaanista ja 35 % polyesteristä ja siinä on laminoitu DYROsphere-kalvo. Valmistajan mukaan puku on venyvä ja hengittävä ja se antaa suojaa tuulelta ja vedeltä. Takki on säädettävä kauluksesta ja ranteista ja sen vetoketju on vedenpitävä (Scott-sports.com Scott Ergonomic Pro DP Rain Jacket). Takin haarovälissä on lenkki, jonka avulla sen saa pysymään alhaalla (Bikeworld.fi). Housut on varusteltu korkealla munuaisiin asti menevällä vyötäröllä ja ne ovat säädettävissä vyötäröltä. (Scott-sports.com Scott Ergonomic Pro DP D-size Rain Pant).

4.2 Alusasut

Moottoripyöräpoliiseilla on myös käytössään tuulisuojattua kerrosta, jonka tarkoituksena on estää tuulen pääseminen vaatteiden läpi. Kerrasto puetaan ajopuvun alle ja se koostuu paidasta, housuista, boxerhousuista ja kaulurista. Tuotemerkkinä on Sweep, joka on Eurobiker Oy:n oma tuotemerkki (Finder.fi Eurobiker Oy), mutta ne tilataan poliisille Tuusmotors Oy:n kautta. Wind Blocker sarjan tuotteet ovat valmistettu 98 % polyesteristä ja 2 % PU-Laminaatista. (Sähköposti, Eurobiker Oy).

Paita on Sweep Wind Blocker ja sen kaula ja etuosa on tehty vettähylyvästä ja tuultapitävstä Windstop-kankaasta. Selkäpuoli on lykran, puuvillan ja polyesterin sekoitusta, joka joustaa ja jonka vuoksi paitaa on mukava pitää päällä. Paidan kaulalla oleva vetoketju on tuulenpitävä. Windstop-kangas hengittää ulospäin ja sitä pystytään käyttämään alusvaatteena kesäisin ja talvisin. (Eurobiker.fi Sweep Wind Blocker Paita).

Sweep Wind Blocker housut ja boxerhousut ovat paidan tavoin tekninen alusuusi, jonka etupuoli on Windstop kangasta ja takapuoli joustavaa polyesteriä. (Eurobiker.fi Sweep Wind Blocker housut).

Kauluri on myös Sweep -merkkinen ja siitä on vain yksi koko, jonka leveys on säädettävissä niskassa olevasta tarrasta. Kuten edellä, materiaali on Windstop-kangasta ja se suojaaa kaulan lisäksi myös rinnan yläosaa. (Eurobiker.fi Sweep Wind Blocker kaulasuoja).

4.3 Kypärät

Kypäriä on muutamia eri kappaleita, jotka ovat moottoripyöräpoliiseilla kilpailutettu. Näitä ovat X-lite X-1005, Nolan N100-5 ja Shoei Neotec 2.

X-lite X-1005 kypärä on saanut P ja J hyväksynnän, eli sillä voidaan ajaa leukaosa ylhäällä ja alhaalla. Kypärässä on naarmuuntumaton visiiri ja siitä löytyy Pinlock, joka estää huurtumisen. Aurinkovisiiri antaa UV400 suojauksen. X-1005:ssa on myös kypäräpuhelinvalmius. (Motardinn.com X-lite X1005).

Nolan N100-5 kypärä on avattava kypärä, joka on hyväksytty siihen, että sillä voidaan ajaa leukaosa alhaalla ja ylhäällä. Kypärässä on X-liten tapaan UV400 suojattu aurinkovisiiri ja kypäräpuhelinvalmius. Siitä löytyy myös huurtumista estävä Pinlock. Kypärän materiaali on Lexan-polykarbonaattia. (Motonet.fi Nolan N100-5).

Shoei Neotec 2 avattava kypärä on hyväksytty tieliikennekäyttöön umpi- ja avokypäränä, joten sillä saa ajaa myös leukaosa ylhäällä. Sen kuori on monikuitu AIM+ -kuori. Infinitymotorcycles.com -sivustolla AIM+ kuoresta kerrotaan, että: ” The six layers of an AIM+ are; Fiberglass, Special Fibres, High-Performance Organic Fibres, 3D Organic Fibres, Organic Fibres, Fiberglass.” Kypärän kuori koostuu siis kuudesta kerroksesta lasikuitua, luonnonkuituja ja erikoiskuituja. Kypärässä on hyvä ilmanvaihto ja Pinlock estää visiirin huurtumista. Kypärästä löytyy myös EN 1836 hyväksytty aurinkovisiiri ja kypäräpuhelinvalmius. (Storm-motor.fi Shoei Neotec 2).

4.4 Hanskat ja jalkineet

Moottoripyöräpoliiseilla on käytössään ”Hanx Harry MP-käsineet”, joiden kämmenpuoli on nahkaa ja selkäpuoli nailonverkkokudosta ja nahkaa. Hanskoissa on rystyssuojat ja ranteista löytyy tarrakiristykset. (Hanx.fi Hanx Harry MP-käsineet). Moottoripyöräpoliisien jalkineiden hankinnat hoidetaan yksiköiden ohjeiden mukaan. Jalkineiden tulee olla moottoripyörä käyttöön, niistä tulee löytyä tarvittavat suojat ja niiden tulee olla väritykseltään mustat. (Muistio 10.5.2021, 3).

5 SÄÄOLOSUHTEISTA JA AJOVARUSTEISTA

Lounais-Suomella viitataan tässä tapauksessa Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueeseen, eli kahteen maakuntaan, Satakuntaan ja Varsinais-Suomeen. Näillä maakunnilla on pitkä rantaviiva meren kanssa ja niiden yhteispinta-ala on 32030,61 km², joista merialueita on yhteensä 12849,04 km². Lounais-Suomen alueesta siis lähes kolmasosa on merialueita. (Maanmittauslaitos 2021).

Sääolosuhteet luovat haasteita moottoripyöräpoliiseille, koska toimiessaan moottoripyörällä, he ovat sään uhreja siinä mielessä, että heillä ei ole muuta kuin ajovarusteensa heitä suojaamassa elementeiltä. Tutkimuksen kannalta on tärkeää tuoda esille, että minkälaiset sääolosuhteet vallitsevat Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella ja tuoda lukijalle tietoa siitä, että minkälaiset ovat ylipäänsä hyvät ajovarusteet moottoripyöräilyyn näin erilaisissa olosuhteissa.

5.1 Varsinais-Suomen ilmasto

Ilmastollisesti Varsinais-Suomen maakunta kuuluu eteläboreaaliseen vyöhykkeeseen. Myös Pohjois-Itämeri luo merellisyyttä Varsinais-Suomen alueen ilmastoon. Tyypillisiä piirteitä ilmastolle ovat lyhyet ja lauhat talvet, kuivat ja viileät kevääät, pitkät ja lämpimät kesät, sekä pitkät ja sateiset syksyt. Kevään kuivat ja viileät kelit johtuvat siitä, että meri on vielä kylmä, kun taas syksyllä sateisuuden aiheuttaa se, että meri on vielä kesän jäljiltä lämmin. (Kersalo, J. & Pirinen, P. 2009, 29).

Sateisimpia alueita ovat itäosien järvi- ja ylänköseutu, jossa Varsinais-Suomi yhdistyy Länsi-Uuteenmaahan. Tätä aluetta lukuun ottamatta Varsinais-Suomi on hyvinkin tasaista aluetta. Runsassateisimpia alueita ovat heinä- ja elokuussa niin rannikot kuin sisämaa. Saaristossa taas loka- ja marraskuu ovat sateisimpia. (Kersalo, J. & Pirinen, P. 2009, 29).

Suurimmassa osassa Varsinais-Suomea kevät alkaa maaliskuun loppupäivinä. Kuitenkin johtuen kylmästä merestä, kevät alkaa saaristossa hieman myöhemmin. Sisämaassa, esimerkiksi Salossa kesän on katsottu alkavan jo toukokuun 20. päivä, kun taas ulkosaaristossa vasta touko- ja kesäkuun vaihteessa. (Kersalo, J. & Pirinen, P. 2009, 34).

5.2 Satakunnan ilmasto

Satakunta kuuluu myös ilmastoltaan eteläboreaaliseen vyöhykkeeseen siinä missä Varsinais-Suomikin, pois lukien koilliskulma Karvia, joka kuuluu keskiboreaaliseen vyöhykkeeseen. Itään ja koilliseen mentäessä alkaa maasto kohoamaan ja rannikkoseudut muuttuvat sisämaaksi. Satakuntaan vaikuttaa erityisesti Selkämeri sen takia, että saaristoalue on hyvinkin kapea. Kankaanpään, Jämijärven, Honkajoen ja Karvian alue poikkeaa erityisen paljon Satakunnan etelä- ja länsiosien ilmastosta. Keskilämpötila länsirannikolla Rauma-Pori-akselilla on +5 astetta, kun taas koilliskulmassa Karviassa se on noin +3 astetta. (Kersalo, J. & Pirinen, P. 2009, 53–55).

Vuodenaikojen muutoksessa on myös selkeitä eroja maakunnan sisällä. Syksyn alkaessa koillisosassa jo 5.–10.9, alkaa se länsirannikolla Porin-Rauman-alueella vasta 20.9. paikkeilla. Talvi alkaa taas Karviassa jo 10.11. paikkeilla, kun taas rannikolle mentäessä vasta 20.–25.11. Talven jälkeen tuleva kevät alkaa taas ensimmäisenä Satakunnan eteläosissa sisämaassa maaliskuun loppupäivinä ja muualla Satakunnassa vasta huhtikuun ensimmäisellä viikolla. Meren kylmyys taas aiheuttaa sen, että kesä tulee hitaammin rannikolle. Koillisosissa kesä alkaa jo toukokuun puolenvälin jälkeen, kun taas rannikolla ja saaristossa vasta toukokuun lopussa. (Kersalo, J. & Pirinen, P. 2009, 58). Tästä on huomattavissa se, että merellä on suuri vaikutus koko Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueeseen ja se näkyy erityisesti rannikolla myöhäisempänä keväänä ja kesänä kuin sisämaassa.

5.3 Ajovarusteet moottoripyöräilyyn

Ajovarusteet ovat moottoripyöräilijän paras henkivakuutus. Niitä valitessa tulee kiinnittää huomiota siihen, että minkälaisissa olosuhteissa on suunnitellut ajavansa. Jos ajokauden haluaa aloittaa jo maaliskuun lopussa ja päättää sen vasta, kun ensilumi osuu maahan loka-marraskuussa, tulee varata tarpeeksi vaatetta ajovarusteiden alle ja huolehtia siitä, että ajovarusteet kestävät kylmän viiman, sekä vesisateen. Kuumina kesäpäivinä tulee myös huomioida ajovarusteiden hengittävyys ja se, että itse nauttii tarpeeksi vettä toimintakyvyn säilyttämiseksi. Kesäisin motoristeilla herää myös houkutus ajaa lyhyissä vaatteissa ja huonoilla kengillä, mutta niissä kaatuminen voi aiheuttaa todella ikäviä vammoja.

Vuosittain Suomen teillä kuolee 10–20 moottoripyöräilijää, sekä noin 400 loukkaantuu. Kunnollisia ajovarusteita käyttämällä olisi voinut osa kuolleista pelastua ja loukkaantuneet olisivat voineet selvitä pienemmillä vammoilla. Kolarissa tai kaatumisessa lähes

poikkeuksetta moottoripyöräilijä osuu tien pintaan tai toiseen ajoneuvoon. Suurin osa näissä onnettomuuksissa saaduista vammoista kohdistuu päähän, käsiin tai jalkoihin. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 36).

Liz de Rome tutkimusryhmänsä kanssa haastatteli 212 moottoripyörällä kaatunutta henkilöä Australiassa tehdyssä tutkimuksessa 2008. Heidän tutkimuksensa lopputulos oli se, että ajovarusteita käyttävät motoristit joutuivat huomattavasti vähemmän sairaalahoitoon saatujensa vammojensa takia.

Moottoripyöräilijän tärkein varuste on kypärä. Oikein käytettynä se voi pelastaa hengen. Kypärän tulee olla sopivan kokoinen, mieluummin liian tiukka kuin väljä, koska liian väljä kypärä voi iskusta irrota päästä. Leukahihna tulee viedä leuan alta, kiinnittää vastakappaleeseen ja kiristää. Tällöin kypärä pysyy päässä myös siinä tilanteessa, jossa pää osuu maahan, eikä se lennä ensimmäisen osuman jälkeen pois. Kypärään tulleet iskut ja kolhut voivat heikentää sen pintamateriaalia. Onnettomuuden jälkeen, jossa kypärä on osunut maahan, tulisi se vaihtaa. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 36–37).

Kypärän tulisi olla sellainen, että siihen olisi saatavilla vaihtovisiirejä, koska visiiri kuluu ajan myötä, kun sitä pyyhitään ajohanskalla ajon aikana kuraisilla ja sateisilla keleillä. Visiirin tehtävä on suojata silmiä ajoviimalta, pölyltä, irtoroskilta ja hyönteisiltä. Visiirin tulisi olla kirkas, koska silloin sitä pystytään käyttämään myös hämärän aikaan. Aurinkolaseja voidaan käyttää visiirin alla auringon häikäisyjen estämiseksi. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 37).

Ajaessa tulee käyttää ajokäsineitä. Hallintalaitteiden käyttö on tehokkaampaa ja ajaminen on miellyttävämpää, kun kädet eivät palele. Hanskat suojaavat käsiä myös kaatuessa. Ajokäsineitä valittaessa tulee ottaa huomioon se, että missä ajetaan. Kevyet ja ilmavat sopivat maastoon, pitkävartiset ja vuorelliset taas kadulle ja maantielle. Sateella vedenkestävät hanskat tuovat ajomukavuutta. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 39).

Ajosaappaiden tulisi olla tukevapohjaiset ja korkeavartiset. Kun jalassa on kunnolliset ajosaappaat, niin vaihteiden vaihtaminen, sekä jarrupolkimen käyttö on helppoa ja jalkatapeista saa tukevan otteen. Kunnollisissa ajosaappaissa myös nilkat pysyvät lämpiminä. Ajosaappaita valittaessa tulee jälleen huomioida se, että mikä niiden käyttöympäristö on. Sellainen, joka ajaa maastossa enduroa tai crossia valitsee korkeavartiset ja pohjista ja nilkasta jäykät ajosaappaat. Kadulla ajettaessa ajosaapas voi olla kevyempi. Esimerkiksi kyykkypyörää ajettaessa liian raskas saapas vaikeuttaa jalkahallintalaitteiden käyttöä. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 39).

Ajopuvun tehtävä on suojella moottoripyöräilijää ajoviimalta, kosteudelta, kylmältä ja kolhuilta. Ajopuvun valinta taas riippuu jälleen siitä, että minkälaista moottoripyöräilyä harrastaa. Uuden harrastajan ensimmäinen ajopuku voi olla halpa, kestävä, kevyt, ajoviimalta suojaava ja vettä hylkivä keinotekoinen moottoripyöräasu. Kun tarkastellaan kalteimpia pukuja, niin niissä on käytetty gore-texiä. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 39).

Ajopuvussa tärkeätä on se, että sen pintamateriaali on hankauksen kestävä. Riippuvuudesta siihen voidaan myös lisätä kiinnitettäviä suoja, kuten selkä-, olka-, kyynär- ja polvisuojia. Suojien on tärkeä pysyä paikallaan, jos sattuu kaatumaan. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 39).

Kun puhutaan hyvästä ajopuvusta, niin sellainen on nahkapuku, koska se kestää hankausta, suojaa ajoviimalta erittäin hyvin ja myös kylmyydeltä, jos se on varustettu vuorella. Nahkapukua käytettäessä tulisi mukana kuitenkin pitää jonkinlaista vedenpitävää sadeasua, koska nahkapuku ei pidä vettä. Ajopukua valittaessa on hyvä ottaa huomioon myös se, että sen päällyskankaassa olisi heijastavaa materiaalia. Vaikka nykyaikaiset ajopuvut ovatkin entistä turvallisempia, eivät ne silti takaa sitä, että kaaduttaessa ne pelastavat moottoripyöräilijän hengen. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 39).

Ajopuvun alle valittava vaatetus määräytyy jälleen sen mukaan, että minkälaisissa olosuhteissa ajaa. Silkki, puuvilla ja villa ovat hengittäviä luonnonmateriaaleja. Huono puukeutuminen saattaa myöhemmällä iällä ilmetä selkä-, niska- ja lihassärkyinä. (Autokoulun moottoripyöräkirja 2021, 39).

6 TUTKIMUSTULOKSET

Käsittelen tässä kappaleessa saamiani vastauksia viideltä moottoripyöräpoliisilta, jotka valikoitiin Porin liikennesektorin komisarion näkemyksen pohjalta, että ketkä olisivat niihin parhaita vastaamaan, hän myös edelleen lähetti kysymykset näille moottoripyöräpoliiseille ja he vastasivat suoraan sähköpostitse minulle. Kaikki haastateltavat ovat toimineet moottoripyöräpoliisina 6–30 vuotta, joista valtaosan Lounais-Suomen poliisilaitoksella. Kuten aikaisemmin kohdassa 2.5 toin esille, aioin viitata näihin moottoripyöräpoliiseihin käyttämällä heistä nimitystä MP1, MP2, MP3, MP4 ja MP5.

Tutkimusaineistoa, sekä muuta salassa pidettävää materiaalia ja henkilötietoja käsittelevät tiedot säilytettiin tutkijan sähköpostissa sähköisessä muodossa salasanalla lukittuna, kunnes sen käyttötarve loppui ja ne tuhottiin lopullisesti.

6.1 Ajovarusteiden riittävyys ja toimintakyvyn säilyttäminen

Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että heidän käytössään olevat varusteet ovat hyvät. Kysyttäessä siitä, että minkälaisia varusteita he käyttävät, vastasi MP1, että: ”joko kankainen tai nahkainen (sää), ajokengät sekä -hanskat (sää) - - alusvaatteet sään mukaan.”. MP3, MP4, MP5 kertoivat, että heillä on käytössään nahkapuka ja MP4 tarkensi ”Käytössäni on pääsääntöisesti Dainesen nahkainen ajoasu - - kypäränä minulla on Schubert C4 Pro ja käytössä on tietenkin tunnisteiliivi. Käytän ajon aikana myös aina kauluria tai huppua. Vaihtoehtoisesti käytössäni on myös sininen coretex-asu ”.

MP5 myös kertoi, että hänellä on käytössä gore-tex kangaspuku ja nahka-asu. Hän kuitenkin pääasiassa käyttää nahkapukua, gore-texia silloin, jos on tiedossa sadetta tai on kylmää. MP5 kertoo myös sadeasusta seuraavaa: ”Sadekelillä on myös Scott-merkkinen sadeasu, mikä on viime vuosina saatu poliisiin ja se toimii kyllä erittäin hyvin.”. MP5 toi myös esille, että nahka- ja sadeasua voi käyttää myös siviilimoottoripyörällä. Hän kertoi myös suojavälineistä ”nykyisissä ajo-asuissa on itsessään jo hyvät suojat, mutta tarvittaessa on mahdollista saada myös erillisiä selkä-, kyynär- ja polvisuojia.”. MP5 toi myös esille, että oleellisena osana varustusta on vedenpitävät saappaat ja ajohanskat, moottoripyöräpoliisin sininen liivi heijastimiseen.

MP1, MP2, MP3 ja MP5 kertoivat käyttävänsä omia varusteita, joita ovat yleensä alus-asut. MP4 kertoi, että ”minulla on käytössä muutama itse ostama kauluri ja huppu”. MP1 ja MP5 kertoivat, että heillä on käytössään kahta kypärää, virka ja siviilimallia. ”. Kaikki haastateltavat kertovat pärjänneensä näissä valtion tarjoamissa varusteissa hyvin. MP4 toi esille, että ”varusteet ovat riittävät viileämmälläkin kelillä, koska valtio on kustantanut windstopper-kankaalla olevan alusasun...”. Myös MP5 kertoi, että: ”alusasut saadaan myös joka toinen vuosi työnantajalta, joita on hyvä olla sekä, kevyt että lämpimämpi. Tuulta pitämään on myös windstopper- alushousut sekä kaulasuojia.”.

Kun kysyin haastateltavilta siitä, että mikä on vaativin ajankohta ajokaudesta, kertoi MP1, että ”syksyn märät pimeät, sekä hämärät olosuhteet” MP2 taas kertoi, että ”erilaisia haasteita: keväällä ilta-aikaan kylmä, kesällä kuuma ja syksyllä märkää”. MP3:n mukaan ”aikainen kevät ja myöhäinen syksy” ja MP4 toi mukaan myös edeltäviin lisäten ke-

sän haastavana ajankohtana ”alku keväällä ja loppu syksystä on kylmä. Kesällä on kuitenkin haastavinta suojautua lämpimiltä keleiltä. Kylmillä keleillä voi aina lisätä vaatetta, mutta oikein kuumalla kelillä ei ole enää mitään mitä vähentää.”. MP5 pysyi samalla linjalla muiden kanssa, että kaikkein vaativinta on aikaisin keväällä tai loppusyksystä kun on pimeää ja vettä sataa ”kylmyys ja pimeys siis aiheuttaa haasteita usein kaiken tiellä olevien vaarojen lisäksi”. MP5 kuvaili myös muita olosuhteita ”haastetta kelin vuoksi tulee kuitenkin kaikissa olosuhteissa. Joko on liian kylmä tai liian kuuma tai sataa tai on pimeä tai aurinko paistaa - - mutta se on tiedostettava ja varauduttava olosuhteiden mukaan työvuoron alussa.”.

Kaikki haastateltavat kokivat, että he pystyvät säilyttämään toimintakykynsä läpi ajokauden valtion tarjoamissa ajovarusteissa keväällä, kesällä, syksyllä, öisin ja vesisateessa. MP1 lisäsi tähän vielä, että ”aluspukeutuminen vaatii yleensä omia vaatteita, mutta muuten kyllä.”. MP4 toi vesisateessa toimintakyvyn säilyttämisen yhteydessä esille, että ”valtio on kustantanut myös sadeasun”. MP5 myös kertoi siitä, että toimintakyvyn säilyttäminen on haasteellista pitkien työvuorojen takia ja tätä kautta juominen ja taukojen pitäminen on tärkeää. MP5:n mukaan ”niinkään ajovarusteiden riittämättömyys ei vaikuta itse toimintakyvyn säilymiseen. Hyvä fyysinen kunto edesauttaa jaksamaan.”.

6.2 Kokemukset ajovarusteiden käytöstä

Haastattelun tässä osiossa selvitin moottoripyöräpoliisien kokemuksia ajovarusteiden käytöstä. Moottoripyöräpoliisien vastaukset toivat esille erilaisia asioita ja huomioita. MP1 kertoi, että ”varusteet ovat omassa käytössä toimineet toistaiseksi hyvin - - aluspukeutuminen vaatii yleensä omia vaatteita, mutta muuten kyllä”. MP2 taas toi esille, että ”core-asu on kuuma - - onkohan laadukkaampia?”. Myös MP3 toi esille parannettavaa ”mielestäni mp-poliisin tunnisteliivi ei ole riittävän heijastava ja se ei näy huonommalla kelillä kunnolla. Siitä myös pysäytettävät antavat välillä palautetta.”.

MP4 kertoi hanskoista seuraavaa ”Hanxin ajohanskoista (valkoisista) on jäänyt kuitenkin ristiriitainen tunne. Hanskat sopivat käteen ja ajotuntuma on hyvä. Hanskat eivät kuitenkaan kestä käytännössä kuin yhden kesän.”MP5:n kokemus taas liittyi kypärän tai sen radiolaitteiden rikkoutumiseen ”niiden korjaaminen saattaa kestää useita viikkoja ja pahimmassa tapauksessa ajokertoja jää tekemättä”. Hänen mukaansa tällaiset tapaukset ovat kuitenkin melko harvinaisia.

Katsoin, että ajovarusteiden käyttökokemusta määrittää myös se, että miten niitä on saatavilla ja, jos varuste on kulunut tai rikkoutunut niin miten niitä on saanut. Tästä pääasiallinen viesti oli, että varustehuolto toimii hyvin tai ainakin kohtalaisen hyvin. MP1 toi kuitenkin esille, että ”visiirien kanssa on ollut välillä ongelmia ja toistuvasti oman jalan vuoksi ajosaappaiden hankkiminen on välillä työn ja tuskan takana.”. MP4 näkemys kuitenkin erosi MP1:n näkemyksestä visiirien suhteen ”tämän vuotinen keskitetty kypärävisiirien hankinta *tilaajan nimi* kautta onnistui kuulemma hyvin” ja ”jokavuotiset visiiri- ja ajohanskahankinnat on hoitunut hyvin”. Eroavaan näkemykseen asiasta voi vaikuttaa haastateltavien omat kokemukset. MP4 toi myös esille pohdintansa siitä, että miten Porissa jatkossa varusteiden hankinta hoituu, kun niitä aikaisemmin hoitanut henkilö jäi eläkkeelle ja hankinnat hoidetaan Turun kautta ”hän *eläkkeelle jäänyt henkilö* ymmärsi, että tavaroita tarvitaan työntekoon”. MP5 kokemuksen mukaan Turussa varusteiden uusinta onnistuu hänen mielestään hyvin, jos se on välttämätöntä. MP5 myös kertoi, että: ”varusteiden rikkoutuessa suutarit ja räätälit melko nopeasti saa vetoketjujen tai pukujen rikkoutumiset korjattua”.

Esille tuli paljon erilaisia asioita, joka on mielestäni hyvä asia ottaen huomioon haastateltavien pienen määrän. Nämä huomiot ovat kuitenkin hyvin subjektiivisia ja sama asia ei välttämättä aiheuta muilla vastaavanlaisia kokemuksia.

6.3 Ajovarusteiden kehittämistarve

Viimeisessä osiossa selvitin sitä, että minkälaisia kehitystoiveita moottoripyöräpoliiseilla on varusteidensa suhteen. Jälleen kaikki toivat esille erilaisia asioita. MP1 ja MP5 olivat sitä mieltä, että langaton yhteys pitäisi saada kypärän ja moottoripyörän välille, MP5 muun muassa totesi, että: ”langattomuus on nykypäivää”. MP3 toi aikaisemmin jo esille tunnistusliivin huonon näkyvyyden ja esittääkin, että ”tunnisteliivin näkyvyyttä pitäisi ehdottomasti parantaa lisäämällä heijastavaa pintaa”. MP4 toi esille jo kysyttäessä omien varusteiden käytöstä, että hänellä on käytössään oma kauluri ja huppu. Hän toi esille, että ”Kaulureissa on pieniä puutteita. Saisivat olla hieman ”pidempiä”, ettei ne nousisi heti siten, että niska on paljaana. Itse en ole löytänyt vielä pidempiä kaulureita. Käytän tällä hetkellä Rukan kaulureita.”. MP5 toi myös vastauksissaan esille, että suojen turvallisuutta tulisi poliisissakin lisätä, koska nopeudet kasvavat erittäin paljon ja onnettomuusriski kasvaa ”suojat mitkä törmäyksestä kovettuvat tai täytyvät ilmalla tulisi kuulua mp-poliiseille”.

Lopuksi kaikista haastateltavista MP4 halusi vielä tuoda esille kypäriin liittyvän asian ”Kypäräpolitiikka on mennyt hyvään suuntaan. Ennen oli käytössä vain yksi tietty kypärä-malli. Se sopi päähän tai sitten ei. Nykyään voi ostaa myös kilpailutettujen kypärien ulkopuolelta, jos kilpailutetut kypärät eivät sovi päähän.”.

6.4 Johtopäätöksien tekeminen

Kun tutkimusta tarkastellaan tutkimuskysymysten kautta niin näkisin, että tutkimus on onnistunut ja olen pystynyt vastaamaan tutkimuskysymyksiin. Vastausten perusteella moottoripyöräpoliisien tämänhetkiset ajovarusteet ovat riittävät Lounais-Suomen sääolosuhteisiin ja moottoripyöräpoliisit pystyvät säilyttämään toimintakykynsä läpi ajokauden näissä ajovarusteissa, vaikka ajokausi ei ole kaikilta kohdiltaan helppo, vaan erityisesti syksy ja kevät tuovat vaikeutta kylmyydellään ja kahden vastaajan näkemyksestä myös kesä, koska kuumuutta ei oikein pääse pakoon.

Sain myös kerättyä kokemuksia moottoripyöräpoliisien ajovarusteiden käytöstä ja ne olivat erilaisia, kuitenkin pääasiassa positiivisia. Sain myös tuotua paperille tietoa siitä, että mihin ollaan tyytyväisiä ja mihin ei. Tässä kuitenkin merkitsee paljon oma henkilökohtainen kokemus ja se, että miten asiat koetaan. Kuten aikaisemmin toin jo esille, saattaa joku toinen kokea saman asian eri tavalla kuin toinen.

Viimeisenä tutkimuskysymyksenä oli se, että minkälaisia kehitystoiveita moottoripyöräpoliiseilla on ja tähän sain myös vastauksia, jotka näkisin myös olevan toteutuskelpoisia pienellä panostuksella, kuten erilaisten kaulurien kilpailutuksella, jolla voitaisiin varmasti parantaa huomattavasti työntekijöiden töissä viihtymistä ja pärjäämistä. Myös teknologian mukana pysymisen kannalta langaton yhteys kypärän ja moottoripyörän välillä oli toivottua.

Saatujen vastausten pohjalta pystytään päättelemään, että yleiseltä tasolta katsastellessa moottoripyöräpoliisien ajovarusteet ovat hyvässä mallissa ja niihin ollaan lähtökohteisesti tyytyväisiä. Parannettavia asioita kuitenkin löytyy. Poliisin materiaalikeskuksen suunnittelija Sari Kuusiston mukaan moottoripyöräpoliisien ajovarusteet ovat menossa kilpailutukseen, ja sitä kautta ajovarusteiden parantuminen on ajankohtaista.

7 POHDINTAA

7.1 Tutkijan näkemys tutkimuksen onnistumisesta

Lähdin tekemään tutkimusta aiheesta pääasiassa sen takia, koska olen itse kiinnostunut moottoripyöristä, moottoripyöräilystä, sekä moottoripyöräpoliisin tehtävistä poliisissa. Lähtökohtana oli aluksi hyvin tuntematon alue sen suhteen, että aineistoa moottoripyöräpoliisien ajovarusteista ei ollut juurikaan sellaisissa lähteissä, jotka löytyisivät esimerkiksi google.fi sivustolta ja olisivat tällä tavoin helposti saavutettavissa. Pian kuitenkin huomasin sen, että kyseessä on hyvinkin laaja ja hyvin dokumentoitu aihealue.

Olin yhteydessä erääseen jo eläköityneeseen poliisiin, joka on ollut kehittämässä moottoripyöräpoliisitoimintaa ja moottoripyöräpoliisien ajovarusteita. Tämän yhteydenoton jälkeen ymmärsin työn laajuuden siinä suhteessa, että kuinka paljon aikaa tämän tekemiseen voisi todellisuudessa käyttää, jos olisin tutkinut perin pohjin moottoripyöräpoliisien ajovarusteiden historian ja nykyhetken. Tällainen kokonaisuus olisi kuitenkin vaatinut kokonaisen opinnäytetyön, joten luovuin siitä.

Tutkimustani lähdin toteuttamaan alusta alkaen kvalitatiivisena tutkimuksena juuri siitä syystä, että halusin kuulla moottoripyöräpoliiseilta itseltään kokemuksia näistä ajovarusteista. Pidin myös ajatuksesta, että en alussa tiennyt, että miten voimakkaita mielipiteitä ajovarusteista tulee ja minkälaisia vastauksia ylipäänsä saan. Laadin tutkimuskysymykset ja tutkimusluvan saatuani lähetin kysymykset eteenpäin. Saadut vastaukset olivat kattavia ja niiden pohjalta saatiin uutta tietoa, tai ainakin se hiljainen tieto saatiin siirrettyä paperille.

Ajovarusteiden merkitys on valtava turvallisuuden näkökulmasta. Moottoripyöräpoliisi saattaa joutua pujottelemaan liikkuvan liikenteen välissä kovissa nopeuksissa. Haastatteluissa tuotiinkin esille sitä, että moottoripyöräpoliisien näkyvyyttä liikenteessä tulisi kasvattaa lisäämällä varusteisiin heijastavaa pintaa, sekä ottaa käyttöön turvallisempia varusteita, kuten näitä esille tuotuja ilmalla täyttyviä varusteita. Nämä loisivat moottoripyöräpoliisien arjesta turvallisempaa.

Opinnäytetyöprosessin edetessä ja ihmisten kanssa keskustellessa sain kuitenkin sellaisen vahvan käsityksen, että ajovarusteita ollaan jatkuvasti kehittämässä. Positiivista oli myös se, että jos esimerkiksi kilpailutettu kypärä ei vain yksinkertaisesti sovi päähän, voidaan sellainen hankkia kilpailutuksen ulkopuolelta. Jokainen moottoripyörää ajanut tietää, että kuinka ikävää se on, jos kypärä ei päähän sovi.

7.2 Luotettavuuden arviointi

On tärkeää, että tutkimuksesta löytyy luku, jossa tarkastellaan tutkimuksen luotettavuutta. Kuitenkin usein luotettavuuden arviointi jää pinnalliseksi, vaikka siinä tulisi ottaa huomioon eri tekijöiden vaikutukset ja sitä tulisi arvioida kahdella eri tasolla: tulisi tarkastella käytettyä mittausmenetelmää ja koko tutkimusta. Tulee koko tutkimusta arvioitaessa kiinnittää huomiota siihen, että minkälaista tietoa tutkimuksesta on saatu ja onko se käyttökelpoista. (Soininen 1995, 119).

Kvalitatiivisen tutkimuksen kohdalla on katsottu, että luotettavuuden tarkastelu on aina ongelmallista ja näiden tutkimusten tekijät ovat saaneet kritisointia siitä, että eivät ole avanneet tarpeeksi metodejaan, tuloksiaan ja johtopäätöksiään, sekä eivät ole käsitelleet tutkimukseen liittyviä luotettavuuskysymyksiä. (Soininen 1995, 122).

Kun tutkimuksen katsotaan olevan luotettava, tarkoittaa se sitä, että se on vapaa satunnaisista ja epäolennaisista tekijöistä, jotka yleensä tutkimuksen aikana katoavat, mutta ajoittain ajavat tutkijan korjaamaan ne hakemalla uutta aineistoa. (Varto 1992, 103-104).

Katson, että tutkimus on luotettava ja se pystyttäisiin toistamaan samalta alueelta valituilta eri henkilöiltä kuin tässä tutkimuksessa ja vastaukset olisivat todennäköisesti samat. Tietyt henkilöstä riippuvat asiat, kuten MP1:n kertomat jalkineisiin liittyvät vaikeudet saattaisivat olla niitä, jotka eriäisivät. Ajovarusteet ovat kuitenkin lähtökohtaisesti kaikille samanlaiset, mutta kaikki moottoripyöräpoliisit eivät kuitenkaan ole identtisiä.

Käyttämäni tutkimusmetodi oli tässä tapauksessa teemahaastattelu, jonka suoritin sähköpostitse. Teemahaastattelu sopii mielestäni tämän aiheen tutkimiseen hyvin, koska hain juuri sellaisia asioita, jotka ovat näiden moottoripyöräpoliisien omiin näkemyksiin ja kokemuksiin perustuvia. Avoimet kysymykset jättivät haastateltaville hyvän mahdollisuuden avata näitä asioita. Kritisoin kuitenkin omassa tutkimusmenetelmän valinnassani sitä, että valitsin sähköpostitse tehtävän haastattelun. Kasvokkain tai puhelimitse haastatteleamalla vastaukset olisivat voineet olla vielä kattavampia mitä ne nyt olivat. Olen kuitenkin tyytyväinen siihen, että minkälaisia vastauksia sain ja ne olivat pääasiassa kattavia.

Tarkastellessani haastatteluni vastauksia voin pitää niitä luotettavina. Aihepiiri, jota tutkimus ja tätä kautta kysymykset koskivat eivät olleet arkaluontoisia tai muuten sellaisia, että saatuihin vastauksiin pitäisi suhtautua epäilevästi. Saamani vastaukset olivat tiettyiltä alueilta hyvin samantyyppisiä, ja niissä ei ollut huomattavia eroja. Vastanneet toivat

kyllä sen sijaan erilaisia kehitysehdotuksia, joka oli yksi tavoitteenikin. En kuitenkaan katsoisi, että tutkimustuloksia pystyttäisiin yleistämään koko Suomen alueella maantieteellisten ja ilmastollisten erojen takia.

Muut käyttämäni aineistot ja lähteet katsovan olevan luotettavia. Tilastot ovat tekohelellä olleet ajantasaiset ja esimerkiksi varusteista kertovat sivustot ovat joko varusteen valmistajien tai tunnettujen moottoripyöräliikkeiden sivustoja.

LÄHTEET

Autokoululiitto, Keski-Rekilä, Harri & Nokua, Jani & Jokilampi, Jari. Autokoulun moottoripyöräkirja. Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2021.

Bikerworld.fi Scott Ergonomic Pro DP, huomionkeltainen. Luettavissa: <https://kauppa.bikerworld.fi/moottoripyoraily/ajovarusteet/sadevaatteet/64540-scott-ergonomic-pro-dp-huomiokeltainen.html> Luettu 24.4.2021.

Dainese Pony C2 Pelle – Dainese-kotisivut. Luettavissa: https://www.dainese.com/us/en/motorbike/pants/leather/pony-c2-leather-pants-201553686.html?dwvar_201553686_color=BLACK Luettu 24.4.2021

Dainese Razon Pelle – Dainese-kotisivut. Luettavissa: https://www.dainese.com/us/en/motorbike/jackets/leather/razon-pelle-201533651.html?dwvar_201533651_color=BLACK&cqid=#q=razon&start=1 Luettu 24.4.2021.

Finder.fi Eurobiker Oy. Luettavissa: <https://www.finder.fi/Moottoripy%C3%B6r%C3%A4t+moottoripy%C3%B6rien+varusteet+ja+tarvikkeet/Eurobiker+Oy/Vantaa/yhteystiedot/818959> Luettu 24.4.2021.

Hanx.fi Hanx Harry MP-käsineet. Luettavissa: <https://www.hanx.fi/hanx-harry-mp-kasineet/p/1238/> Luettu 24.4.2021.

Hirsijärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2000: Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki, yliopistopaino.

Infinitymotorcycles.com AIM+ Shell. Luettavissa: <https://www.infinitymotorcycles.com/terminology> Luettu 24.4.2021.

Kersalo, Juha & Pirinen, Pentti 2009. Suomen maakuntien ilmasto. Ilmatieteen laitos, Helsinki. Ilmatieteen laitoksen raportteja 2009:8. 185 s.

Liz de Rome, Rebecca Ivers, Michael Fitzharris, Wei Du, Narelle Haworth, Stephane Heritier, Drew Richardson 2011: Motorcycle protective clothing: Protection from injury or just the weather? Luettavissa: <https://smarter-usa.org/wp-content/uploads/2017/05/3.-motorcycle-protective-clothing-protection-from-injury-or-just-the-weather-the-gear-study-2011.pdf> Luettu 18.2.2021.

Maanmittauslaitos, Suomen pinta-ala kunnittain 1.1.2021. Luettavissa: https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/attachments/2021/02/Vuoden_2021_pinta-ala_tilasto_kunnat_maakunnat.pdf

Meriläinen, Henri 2019: Moottoripyöräpoliisien peruskurssi – Vertailtavana Suomi ja yhteistyömaat Euroopassa.

Moottoripyöräpoliisien koulutus, polamk.fi. Luettavissa: <https://polamk.fi/moottoripyorapoliisien-koulutus> Luettu 8.4.2021.

Motardinn.com X-lite X1005. Luettavissa: <https://www.motardinn.com/Moottoripy%C3%B6r%C3%A4t-varusteet/x-lite-x-1005-ultra-carbon-cheyenne-n-com-modular-helmet/137806484/p> Luettu 10.5.2021.

Motonet.fi Nolan N100-5. Luettavissa: <https://www.motonet.fi/fi/tuote/4009968/Nolan-N100-5-Plus-Distinctive-21-mattamustaharmaa> Luettu 10.5.2021.

Muistio 10.5.2021: Ohje moottoripyörä- ja skootteripoliisin ajovaatteiden ja varusteiden hankkimisesta.

Scott-sports.com Scott Ergonomic Pro DP Rain Jacket. Luettavissa: <https://www.scott-sports.com/nz/en/product/scott-ergonomic-pro-dp-rain-jacket> Luettu 24.4.2021.

Scott-sports.com Scott Ergonomic Pro DP D-Size Rain Pant. Luettavissa: <https://www.scott-sports.com/gb/en/product/scott-ergonomic-pro-dp-d-size-rain-pant> Luettu 24.4.2021.

Sisäministeriön asetus poliisin virkapuvusta annetun sisäministeriön asetuksen muuttamisesta 606/2020. Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2020/20200606> Viitattu 25.4.2021.

Soininen, Marjaana 1995: Tieteellisen tutkimuksen perusteet. Turku, Pallosalama Oy.

Storm-motor.fi Shoei Neotec II. Luettavissa: <https://www.storm-motor.fi/ajovarusteet/kyparat/avattavatmonitoimikyparat/shoei-neotec-2-avattava-kypara-mattamusta/> Luettu 21.4.2021.

Sunila, Carlos. (29.7.2020). Tällaista on moottoripyöräpoliisin työ: Päivässä tehdään 2-3 ”iskua” – takaa-ajossa kaksipyöräisellä on erityinen tehtävä. *MTV-uutiset*. Luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/tallaista-on-moottoripyorapoliisin-tyo-paivassa-tehdaan-2->

[3-iskua-takaa-ajossa-kaksipyöräisellä-on-erityinen-tehtava/7881444#gs.y98uib](#) Luettu 8.4.2021.

Polamk.fi moottoripyöräpoliisien koulutus. Luettavissa <https://polamk.fi/moottoripyorapolii-sien-koulutus> Luettu 8.4.2021.

Poliisilaki 872/2011 Luettavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110872> Viitattu 8.4.2021.

Puhelinkeskustelu Poliisin materiaalikeskuksen suunnittelija Sari Kuusiston kanssa 10.5.2021.

Varto, Juha 1992: Laadullisen tutkimuksen metodologia. Tampere, Tammer-Paino Oy

LIITTEET

Liite 1: Haastattelukysymykset

Milloin olet valmistunut? Kuinka kauan olet toiminut moottoripyöräpoliisina? Entä Lounais-Suomen poliisilaitoksen alueella?

Ajovarusteiden riittävyys ja toimintakyvyn säilyttäminen.

- Mikä on sinun mielipiteesi valtion tarjoamista ajovarusteista?
- Minkälaiset ovat sinun ajovarusteesi, kun lähdet työvuoroon?
- Onko sinulla käytössä työaikana omia ajovarusteita? Minkälaisia?
- Miten olet pärjännyt niissä ajokauden aikana?
- Mikä on vaativin ajankohta ajokaudesta?
- Koetko, että pysytyt säilyttämään toimintakykysi läpi ajokauden pelkästään valtion tarjoamilla ajovarusteilla:
 - o Keväällä?
 - o Kesällä?
 - o Syksyllä?
 - o Öisin?
 - o Vesisateessa?

Kokemukset ajovarusteiden käytöstä.

- Minkälaisia kokemuksia sinulla on ajovarusteiden käytöstä? Hyviä? Huonoja?
- Oletko kokenut, että ne eivät olisi olleet riittävät? Millä tavalla? Mihin aikaan vuodesta?
- Jos olet tarvinnut jotain uutta kuluneen tai rikkoutuneen ajovarusteen tilalle, niin kuinka helposti olet sellaisen saanut?
- Jos olet tarvinnut jotain ajovarusteisiin liittyvää, niin oletko saanut?

Ajovarusteiden kehittäminen.

- Mitä ajovarusteita kehittäisit? Miksi?
- Minkälaisia muita ehdotuksia sinulla on?
- Onko jotain muuta mitä haluaisit tuoda esille?