Harjoittelijoiden hälytysajo ja kehitys

Kartoitus harjoitteluohjaajien kokemuksista

Tino Tuomaala

11/2021

Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö / AMK

TIIVISTELMÄ

Tino Tuomaala: Harjoittelijoiden hälytysajo ja kehitys – Kartoitus harjoitteluohjaajien kokemuksista

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jyrki Marttila & Mika Kyyrö

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää harjoitteluohjaajien kokemuksia harjoittelijoiden hälytysajoista Kokkolan poliisiasemalla. Opinnäytetyössä käsiteltiin ajamiseen ja etenkin hälytysajoon vaikuttavia tekijöitä sekä hälytysajoon liittyvää lainsäädäntöä. Opinnäytetyö toteutettiin kvalitatiivisena hyödyntäen puolistrukturoitua teemahaastattelua ja haastateltavia oli yhteensä kolme. Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää valvonta- ja hälytyssektorilla toimivien harjoitteluohjaajien kokemuksia harjoittelijoiden hälytysajosta sekä tutkia, onko harjoittelijoiden hälytysajossa tapahtunut muutoksia harjoittelun edetessä.

Haastatteluiden perusteella harjoittelijoiden hälytysajo on hyvällä tasolla viimeistään harjoittelun päättyessä. Harjoittelijoiden suurimpana kehityskohtana nähtiin ennakointi osana hälytysajoa. Tutkimuksen perusteella ennakointi kuitenkin paranee harjoittelijoilla kokemuksen karttuessa. Tutkimuksen mukaan ohjaajat ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä harjoittelijoiden hälytysajoon. Kehittämisehdotuksena haastatteluiden perusteella esille nousi ennakoinnin painottaminen opinnoissa.

Sivumäärä: 26 + 1 liitesivu

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 11/2021

Avainsanat: hälytysajo, liikenne, liikenneturvallisuus, poliisi

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO 3
2 AIHE JA TUTKIMUSKYSYMYKSET 5
3 TIETOPERUSTAN ESITTELY 6
3.1 Poliisin tehtävät 6
3.2 Ennakointivelvollisuus liikenteessä 6
3.3 Turvallisuusnäkökulma liikenteessä 8
3.4 Hälytysajo 8
3.5 Kiireellisyysluokat 9
3.5.1 A-kiireellisyysluokka 9
3.5.2 B-kiireellisyysluokka 10
3.5.3 C-kiireellisyysluokka 10
3.6 Opetussuunnitelma ja koulutus käytännössä 11
3.6.1 Ajo-opetus ja hälytysajo poliisiammattikorkeakoulussa 12
4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN 13
4.1 Aineistonkeruu 13
4.2 Aineiston analysointi 15
5 TUTKIMUKSEN TULOKSET 16
5.1 Haastateltavien taustoista 16
5.2 Ohjaajien näkökulmat hälytysajosta 17
5.3 Harjoittelijoiden valmiudet hälytysajoon 18
5.4 Harjoittelijoiden ennakointi hälytysajossa 18
5.5 Harjoittelijoiden kokemuksen merkitys 19
5.6 Ohjaajan rooli hälytysajossa 20
6 POHDINTA 21
6.1 Tutkimuksen luotettavuus 22
6.2 Johtopäätökset tutkimuksesta 23
LÄHTEET 25
LIITTEET 27

1 JOHDANTO

Yksi poliisin arkityön keskeisimpiä työvälineitä on auto. Poliisiauton turvallinen kuljettaminen edellyttää kuljettajalta monipuolisesti erilaisia taitoja, joista keskeisimpiä ovat hyvä liikennelukutaito, liikennesääntöjen tuntemus sekä ajoneuvon hallinta. Näiden lisäksi täytyy huomioida, että poliisi joutuu operoimaan muuttuvissa ja jopa äärimmäisissä olosuhteissa. Poliisi on liikenteen ammattilainen ja se nähdään kansalaisten silmissä esimerkkinä ja roolimallina muille.

Hälytysajo on normaalin partioajon lisäksi merkittävä osa poliisien kenttätyötä. Yleensä silloin, kun kansalaiset tarvitsevat poliisia, on tapahtumapaikalle saapuminen mahdollisimman nopeasti hyvinkin tärkeää. Hälytysajossa kuitenkin korostuu se, että paikalle on päästävä nopeasti aiheuttamatta itse lisävahinkoja. Kaiken pitäisikin lähteä liikkeelle siitä, että perille päästään ennen kaikkea turvallisesti. Haasteeksi tällöin muodostuukin nopeuden ja liikenneturvallisuuden sovittaminen yhteen.

Liikenne yleisestikin aiheuttaa poliisin työssä paljon turvallisuusriskejä. Poliisien ajamat onnettomuudet hälytysajossa ovat harvinaisia, mutta niitä kuitenkin esiintyy silloin tällöin. Jokainen hälytysajossa ajettu liikenneonnettomuus on kuitenkin liikaa. Vuonna 2013 ajoneuvovaurioilmoituksia kirjattiin yhteensä 693 kappaletta. Näistä 15 prosenttia oli tapahtunut vaativissa tilanteissa hälytys- ja takaa-ajojen yhteydessä. (Mansikkamäki, 19, 30) Näin ollen voidaankin todeta, että vähintään kerran viikossa hälytysajo aiheuttaa vaurioita poliisin kalustolle. Tämän lisäksi täytyy huomioida mahdollisesti sivullisille tapahtuvat vauriot ja kiireelliselle tehtävälle pääsemisen viivästymisen mahdollisesti kokonaan.

Valvonta- ja hälytyssektorin ohjaajani kannusti minua tekemään hälytysajoon liittyvän opinnäytetyön, kun pyörittelin eri aiheita mielessäni. Olimme ajaneet muutaman kerran A-B -kiireellisyysluokan tehtävää, jolloin mieleeni tuli kysyä arviota omasta hälytysajostani. Tarkkaa vastausta en muista, mutta ainakaan se ei ollut täysin luokatonta. Kysyin sitten hänen kokemuksiaan yleisesti aiempien harjoittelijoiden hälytysajosta, johon ohjaajani totesi, että ”välillä on joutunut melkein tarttumaan itse ratista kiinni, kun harjoittelija on istunut ratin takana”.

Muistan, kuinka koulussa harjoittelimme ajotaitoa useammankin kerran. Tähän sisältyi lisäksi käsittelykoe poliisin pakettiautorunkoisella partioautolla, “maijalla”, sekä kaupunkiajokoe, joka vastasi B-ajokorttiluokan ajokoetta. Itse hälytysajoa sen sijaan ei juurikaan ollut. Opintosuunnitelmaan sisältyy kuitenkin hälytysajo -osa-alue, jonka jokaisen tulee suorittaa osana 2 opintopisteen arvoista ”Ajotaito -osiota”. Tämä sisältää hälytysajon opiskelua teorian osalta ja sen sisältämiä oikeuksia ja velvollisuuksia. Lisäksi meillä oli noin 2 minuuttia kestävä hälytysajoharjoitus, joka oli oikein hyvää harjoitusta tulevaa ajatellen. Harjoitusta olisi kuitenkin saanut olla paljon enemmänkin. On vaikea kuvitella, että 2 minuutin varsinainen hälytysajoharjoitus on riittävä tulevaa harjoittelua ajatellen.

Muistan itse jännittäneeni ensimmäistä hälytysajoani. Kun se sitten sattui kohdalle, niin en ehtinyt suuremmin miettiä mitään. Enemmän ajatukset olivat jo itse tehtävällä ja siinä, että miten toimimme paikalle päästyämme. Huomasin kuitenkin, kuinka hälytysäänet osaltaan nostavat stressitasoani hälytysajoa ajaessani. Kun tehtävä on kiireellinen, niin pelkästään sekin luo oman osansa hälytysajoon. Paikalle olisi päästävä nopeasti, mutta lisäksi täytyy pitää yllä samaan aikaan tilannekuvaa, keskustella partiokaverin kanssa mahdollisista toimenpiteistä sekä navigoida turvallisesti perille.

Kokemuksiani analysoidessani ajattelin, että olisi tärkeää tutkia ohjaajien kokemuksia harjoittelijoiden hälytysajosta. Ajaminen kuitenkin kuuluu tärkeänä osana jokaisen poliisin työtehtäviin ja auto on monelle poliisille jokapäiväinen työväline.

Aluksi ajattelin, että voisin tehdä opinnäytetyöni harjoittelijoiden tasosta hälytysajossa. Kyseistä osa-aluetta on kuitenkin todella vaikea määritellä, koska mitään yleistä tasoa ei ole säädetty esimerkiksi poliisiammattikorkeakoulun puolelta, eikä liioin Poliisihallituksen osalta. Näin ollen päädyinkin kartoittamaan kenttäohjaajien kokemuksia harjoittelijoiden ajamista hälytysajotehtävistä.

2 AIHE JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää Pohjanmaan poliisilaitokseen kuuluvan Kokkolan poliisiaseman valvonta- ja hälytyssektorin harjoitteluohjaajien kokemuksia poliisiharjoittelijoiden ajamista hälytysajoista haastattelemalla kolmea kenttäohjaajaa, joilla on ollut vähintään 2 harjoittelijaa heidän ohjattavanaan

Pyrin paneutumaan syvälle ja yksityiskohtaisesti ohjaajien henkilökohtaisiin kokemuksiin ja selvittämään, minkälaiset asiat vaikuttavat heidän näkemyksiinsä hyvästä ajotaidosta. Huomion, että hälytysajo on vaikeasti määriteltävä taito, johon jokaisella ohjaajalla on varmasti omanlaisensa näkemys. Tähän vaikuttaa todennäköisesti ohjaajan kokemus poliisina sekä tämän henkilökohtainen liikennekäyttäytyminen.

Tutkimuksen tavoitteena on, että sen perusteella Poliisiammattikorkeakoulu voisi mahdollisesti kohdistaa liikenneopetusta eri osa-alueille ja arvioida hälytysajokoulutuksen riittävyyttä koulussa.

Opinnäytetyö on rajattu tarkoituksenmukaisesti, sillä itse hälytysajon tasoa on vaikea mitata ja näin ollen tutkimustieto perustuu kenttäohjaajien henkilökohtaisiin kokemuksiin. Myöskään aiempia opinnäytetöitä en löytänyt liittyen harjoittelijoiden hälytysajoon. Myös rajaus yhteen poliisilaitokseen on toimiva, sillä Kokkola kuvaa hyvin suomalaista keskisuurta kaupunkia.

Tutkimuskysymykset:

1. Millaisia kokemuksia kenttäohjaajilla on harjoittelijoiden ajamista hälytysajoista harjoittelun aikana?
2. Millaisia muutoksia harjoittelijoiden hälytysajossa on tapahtunut harjoittelun aikana?

3 TIETOPERUSTAN ESITTELY

Käytän hyväkseni lakikirjallisuutta koskien hälytysajoneuvolla ajamista. Lisäksi haen tietoa tieliikennelaista ja siitä, miten tieliikennelaki koskettaa hälytysajoneuvolla ajavaa muun muassa vastuukysymyksiä ajatellen. Etsin myös vahvasti hälytysajoa koskettavia pykäliä lainsäädännöstä, vaikka niihin ei olisi erityisesti eritelty hälytysajoa. Tässä hyödynnän muun muassa poliisilakia. Näiden lisäksi hyödynnän kirjallisuutta liittyen hälytysajoon niin poliisin, ensihoidon kuin pelastuslaitoksenkin näkökulmasta. Aion myös tuoda esille Poliisiammattikorkeakoulun opintosuunnitelmaa ja sitä, että miten liikenneopetus näyttäytyy opetussuunnitelmassa ja vielä syvemmin katsoa itse ajamiseen liittyvää opetusta.

Hyödynnän myös pelastuslaitoksen ja ensihoidon hälytysajoa koskevaa kirjallisuutta. Molemmissa ammattikunnissa työnkuvaan kuuluu vahvasti hälytysajon ajaminen osana ammattia. Nykyisen tieliikennelain perusteella hälytysajoa koskevat säädännöt ovat jokaiselle ammattikunnalle samat riippumatta työnkuvasta hälytysajoneuvoa kuljetettaessa.

Aihetta itsessään on tutkittu hyvin vähän opinnäytetöissä ja kirjallisuudessa. Hälytysajoon vaikuttavia tekijöitä on joissain määrin tutkittu, mutta itse harjoittelijoiden valmiuksia ja ohjaajien näkemyksiä itse hälytysajosta ei ole tarkemmin tutkittu. Yleisesti poliisien ja harjoittelijoiden ajotaidosta ja ajo-opetuksesta poliisiammattikorkeakoulussa on kirjoitettu opinnäytetöitä, mutta itse painotan tässä opinnäytetyössä juuri hälytysajoa.

3.1 Poliisin tehtävät

Tieliikennelain 184§ pykälässä todetaan, että hälytysajoa voidaan ajaa, kun tehtävä sitä edellyttää. Poliisin tehtävistä säädetään Poliisilain 1 luvun 1§. Laissa sanotaan, että poliisin tehtäviä on muun muassa oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Poliisi on siis yleisesti turvallisuuden edistäjä.

Tehtäviä poliiseille tulee pääsääntöisesti hätäkeskuksen kautta, kun kansalaiset tarvitsevat poliisia paikalle. Lisäksi tehtäviä voi syntyä oma-aloitteisesti, kuten esimerkiksi liikennepysäytykset. Joskus nämä liikennepysäytykset johtavat hälytysajoon, kun pysäytettävän ajoneuvon kuljettaja päättääkin paeta partiota. Tällöin täytyy tiedostaa, että millaista oikeushyvää tavoitellaan mahdollisella takaa-ajolla. (Kivari 2020, 60)

3.2 Ennakointivelvollisuus liikenteessä

Hälytysajoneuvon kuljettajan täytyy lisäksi muistaa tienkäyttäjän ennakointivelvollisuudesta (TLL 4§), mikä koskee kuljettajaa myös hälytysajossa. Pykälässä sanotaan, että ”tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi.” Lisäksi säännöksistä poikkeaminen tulee

suhteuttaa suojattavaa oikeushyvää vasten niin, että tehtävällä ei vaaranneta muiden tienkäyttäjien turvallisuutta. Tätä pykälää on tehty tukemaan TLL 5§, missä säädetään ajoneuvon turvallisesta kuljettamisesta. Nopeus ja etäisyys toisiin tienkäyttäjiin on sovitettava niin, että ajoneuvon hallinta säilytetään kaikenlaisissa tilanteissa ja olosuhteissa. Ajoneuvo on lisäksi pystyttävä pysäyttämään tien näkyvällä osalla ja kaikissa ennalta arvattavissa tilanteissa.

Mahdollisen kolaritilanteen sattuessa tienkäyttäjän ja hälytysajoneuvon välillä jää loppukädessä oikeuden tulkittavaksi, että onko hälytysajoneuvoa kuljetettu tällöin niin, että muut tienkäyttäjät ovat tosiasiallisesti pystyneet reagoimaan ja ennakoimaan tilanteeseen. Esimerkiksi kaupungissa hälytyslaitteita käyttävän hälytysajoneuvon havaitseminen on varmasti mahdollista jalankulkijan osalta, jos tilannenopeus on ollut sellainen, että jalankulkijalla on ollut mahdollista reagoida tilanteeseen. Muuttuvia tekijöitä kuitenkin nykyään aiheuttaa muun muassa jalankulkijan puhelimen ja varsinkin siihen liitettyjen kuulokkeiden käyttö. Hälytysajossa tapahtuneista kolareista uutisoidaan matalalla kynnyksellä, joista esimerkiksi nostan tapauksen, missä Kokkolassa 2017 hälytysajossa ollut poliisi tuomittiin liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ajettuaan punaisia päin noin 80 km/h, jolloin toinen osapuoli oli törmännyt poliisiauton kylkeen. Tutkinnassa selvisi, ettei poliisi ollut käyttänyt tilanteessa hälytysääniä. Oikeus katsoi, että mies ajoi huolimattomasti, mutta oikeuden mielestä teko ei kuitenkaan ollut törkeä, kun huomioon otettiin tehtävän kiireellisyys, jolle poliisipartio oli hälytetty. Myöskään tekoa edeltävien olosuhteiden ei katsottu olleen vakavaan vaaran mahdollisuuteen viittaavia (Rautio 2018, Keskipohjanmaan uutiset).

Ennakointi voidaan määritellä kyvyksi tehdä parhaita mahdollisia arvioita perustuen tietoon, eli teoriaan, taitoon, kokemukseen ja asenteeseen. Lisäksi se edellyttää sisäisiä malleja tilanteesta, sen etenemisestä ja siihen vaikuttavista tekijöistä ja muuttujista. Ennakointia voidaan suorittaa ennen ennakoitavaa tilannetta, sen ollessa käsillä sekä ennakoitavan tilanteen jälkeen. Hälytysajossa tämä voidaan ajatella niin, että ennen hälytysajoa tapahtuva ennakointi on muun muassa ajoneuvon kunnon tarkastaminen niin, että se ylipäätään on hälytysajokelpoinen. Tähän kuuluu niin rengaspaineiden tarkastaminen, ajoasennon säätäminen, tuulilasin pesunesteen riittävyys kuin polttoaineenkin riittävyys. Ennakointia on myös partion keskinäinen keskustelu työvuoron alussa liittyen esimerkiksi tehtäväjakoon ja tiedonvaihtoon yleisesti. Hälytysajon aikana tapahtuvaa ennakointia on varmistuminen siitä, että muut tienkäyttäjät havaitsevat hälytysajoneuvon. Lisäksi ennakointia on varautuminen yllättäviin tilanteisiin. Jokainen tienkäyttäjä reagoi omalla tavallansa hälytysajoneuvoon ja sitä on liki mahdotonta ennakoida hälytysajoneuvon kuljettajan näkökulmasta. Tällöin varautuminen eri skenaarioihin on hyvää ennakoimista hälytysajossa. Hälytysajon jälkeiseen ennakointiin voidaan lukea hälytysajon läpikäyminen itsensä ja partiokaverin kanssa. Hyvää ennakointia vastaisuuden varalle on tilanteiden uudelleen läpikäyminen ja virheiden esiin nosto. Näin omaa hälytysajoa voidaan kehittää jatkoa ajatellen. (Kivari 2020. 98–100)

Karkeasti ennakointi voidaan kertoa liikennenäkökulmasta niin, että sisäiset mallit ovat koulussa opeteltuja asioita ajamiseen liittyen, jotka tulisi olla hallussa. Tämän jälkeen ajetut hälytysajot luovat perustan sujuvalle ennakoinnille, kun on kokemusta aiemmista hälytysajoista. Kuljettaja oppii tuntemaan paremmin hälytysajoon vaikuttavat tekijät sekä mahdolliset muuttujat liikenteessä. Itsensä tunteminen kuljettajana on avain ennakointiin, sillä vain itse voi vaikuttaa omaan liikennekäyttäytymiseensä. (Kivari 2020, 98)

3.3 Turvallisuusnäkökulma liikenteessä

Hälytysajon sovittaminen liikenneturvalliseksi on täysin kuljettajasta kiinni. Kuljettajan pitää pystyä tiedostamaan mahdolliset riskitekijät liikenteessä. Lisäksi kuljettajan täytyy tiedostaa omat kykynsä kuljettaa turvallisesti ajoneuvoa. Kaiken kaikkiaan turvallisuusosaaminen on erikoisosaamista, joka on alasta riippumatonta. Samoja periaatteita voidaan soveltaa niin terveydenhuollossa, kuin hälytysajossakin. (Kivari 2020, 19)

Turvallisuuteen vaikuttaa monenlaiset tekijät. Niistä keskeisimpiä ovat arvot, asenteet ja motivaatio. Pelkästään ajatus siitä, että itse ei aiheuta vahinkoa, ei riitä. Omien toimenpiteiden turvallisuuden varmistaminen vaatii konkreettisia toimia ja käyttäytymistä. Omaa liikennekäyttäytymistään kriittisesti tarkastelemalla voidaan tehdä muutoksia omaan asenteeseen. (Kivari 2020, 19)

Tällaista kriittistä tarkastelua pyritään käymään läpi poliisiammattikorkeakoulussa ajotaidon ja -tekniikan oppitunneilla. Kun pystytään tiedostamaan itse, millainen kuljettaja on, niin pystytään korjaamaan mahdollisia turvallisuusriskejä omasta liikennekäytöksestä. Lisäksi poliisiammattikorkeakoulussa harjoitellaan ajoneuvon hallinnan menetystä liukasradalla ja sen takaisin saamista mahdollisimman turvallisesti. Tämän jälkeen tarkastellaan, että minkä vuoksi hallinta menetettiin ja miten sen voi vastaisuudessa välttää.

3.4 Hälytysajo

Hälytysajo on kiireellisellä tehtävällä olevan hälytysajoneuvon kuljettamista. Uuden tieliikennelain (729/2018) tultua voimaan 01.06.2020 koki hälytysajoon liittyvä lainsäädäntö suuria muutoksia. Aiemmin hälytysajoa oli säädelty useammassa pykälässä, kun se nyt on keskitetty periaatteessa ainoastaan yhteen lakipykälään. Käytännössä tieliikennelaki kuitenkin koskettaa hälytysajoneuvon kuljettajaa samoin osin, kuin tavallista tienkäyttäjääkin. Tämä on tuonut hälytysajoneuvon kuljettajalle enemmän mahdollisuuksia toimia liikenteessä parhaaksi näkemällään tavalla. Tietysti kuljettajan vastuu on myös vastaavasti lisääntynyt tämän muutoksen myötä, kuten muidenkin tienkäyttäjien vastuu. Samalla ennakoinnin merkitys on korostunut. Kaikilla hälytysajoneuvojen kuljettajilla on uuden tieliikennelain mukaan mahdollisuus poiketa tieliikenteen säännöistä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä

edellyttäessä myös ilman hälytyslaitteita. Lakimuutoksen tavoitteena ei kuitenkaan ole ollut hälytyslaitteiden käytön vähentäminen ja niitä tulisi edelleen käyttää matalla kynnyksellä muun liikenteen varoittamiseksi ja esteettömän kulun turvaamiseksi (Kivari 2020, 8).

Tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä. (TLL 184§) Tämä kyseinen pykälä koskee yleisesti hälytysajoneuvoja, mutta lisäksi myös poliiseja, tullitehtävissä olevia, puolustusvoimia sekä rajavartiotehtävillä olevia. Tienkäyttäjän on kuitenkin noudatettava liikenteenvalvojan tai muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Lisäksi junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle on annettava esteetön kulku.

Edellä tarkoitetussa tehtävässä on ajoneuvolla ajettaessa käytettävä hälytysääni- tai valomerkkejä, jos se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen. Poliisi voi siis olla hälytysajossa, vaikka hälytysäänet taikka valot eivät olisi kytkettyinä päälle. Tällainen tilanne voisi olla käsillä esimerkiksi silloin, kun ollaan menossa tehtävällä, missä pyritään tavoittamaan mahdollinen murtovaras, eikä lähtökohtainen intressi ole ”ilmoittaa tulostamme”.

Tieliikennelaissa on erikseen pykälä 10, missä sanotaan, että tienkäyttäjän on annettava valo- ja äänimerkkejä antavalle hälytysajoneuvolle esteetön kulku. Tämä kuitenkaan tarkoita sitä, että siviilit osaisivat reagoida tai ylipäätään kuulisivat tai huomaisivat hälytysajoneuvoa ajoissa tai osaisivat reagoida siihen oikealla tavalla. Näin ollen hälytyslaitteiden käytön tärkeys korostuu siitäkin huolimatta, että niiden käyttö ei uuden tieliikennelain mukaan ole välttämätöntä.

3.5 Kiireellisyysluokat

Lähtökohtaisesti työtehtävät tulevat poliiseille hätäkeskuksen kautta ja näiden tehtävien kiireellisyysluokat määrittelevät nykyään elektroninen ERICA-järjestelmä. Poliiseilla on käytössään kolme eri kiireellisyysluokkaa, jotka ovat A-, B-, ja C-kiireellisyysluokka. Nämä määrittelevät sen, että kuinka akuutti tehtävä tosiasiallisesti on. ERICA-järjestelmää on tosin kritisoitu nykyisessä muodossaan, sillä se arvioi tilastollisesti useamman tehtävän nykyään A-kiireellisyysluokkaa, vaikka hätäkeskuspäivystäjän oma arvio olisi esimerkiksi B-kiireellisyysluokka. (Husu 2019, yle.fi)

3.5.1 A-kiireellisyysluokka

A-kiireellisyysluokkaan kuuluva tehtävä on hoidettava välittömästi eikä sitä saa laittaa odotukselle ilman perusteltua syytä. Odotuksella tarkoitetaan sitä, että resurssit eivät riitä tehtävän hoitamiseen välittömästi, vaan tehtävä odottaa muilta tehtäviltä vapautuvaa partiota. (Kolehmainen 2016, 10). Tämä tarkoittaa siis sitä, että A-kiireellisyysluokan tehtävä keskeyttää vähemmän kiireellisen tehtävän, jos tehtävä on toiminnallisesti sellaisessa vaiheessa, että sen keskeyttäminen on mahdollista. Kyseessä voisi esimerkiksi olla tilanne, missä ajoneuvo on pysäytetty ylinopeuden takia. Kuljettaja on ehditty puhalluttaa ja tämän tiedot on saatu ylös. Tällöin kiireellisemmän tehtävän vuoksi tällainen

liikennetehtävä voitaisiin keskeyttää ja suorittaa kiireellisemmän tehtävän jälkeen loppuun. Partio voisi esimerkiksi käydä antamassa sakon tiedoksi rikoksesta epäillylle tämän kotonaan. (TLL 174§ & SML 11§)

A-kiireellisyysluokan tehtävässä on yleensä kysymyksessä välittömästi henkeen, terveyteen tai omaisuuteen kohdistuva tehtävä, jonka seuraus on estettävissä tai mistä olisi mahdollisesti tavoitettavissa epäilty tekijä. Tilanne on siis sellainen, että tapahtumapaikalle on kiire ja ajomatka suoritetaan lähtökohtaisesti hälytysajona. (Kolehmainen 2016, 10)

3.5.2 B-kiireellisyysluokka

B–kiireellisyysluokan tehtävät on tarkoitus hoitaa välittömästi, ellei käsillä ole kiireellisempää työtehtävää. Vaikkei kiireellisempää tehtävää olisi, mutta resurssit eivät anna myöden, voidaan B-kiireellisyysluokan tehtävä laittaa odotukselle tai keskeyttää. Suurin osa poliisin työtehtävistä on B-kiireellisyysluokan tehtäviä. Näissä voidaan harkiten ajaa hälytysajoa. Täytyy kuitenkin muistaa, että onko tehtävällä turvattava oikeushyvä sellainen, että matkalle tehtävälle tulisi ottaa tiedostettavia riskejä liikenteessä. (Kolehmainen 2016, 10)

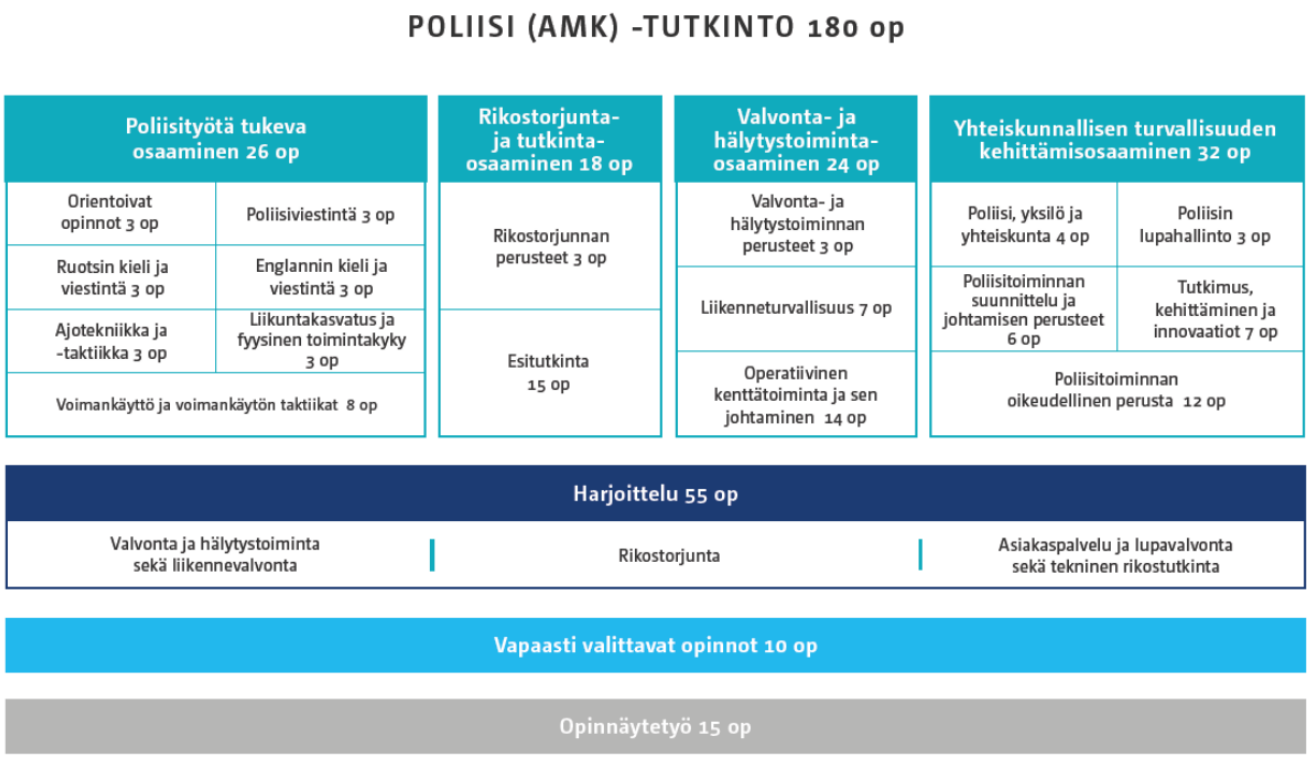
3.5.3 C-kiireellisyysluokka

C-kiireellisyysluokan tehtävä ei edellytä välittömiä toimia, mutta se on hoidettava toiminnallisesti sopivana tai asiakkaan kanssa erikseen sovittuna ajankohtana. Tämän luokan tehtävistä voidaan esimerkkinä mainita esimerkiksi useat kuljetus- ja erityistehtävät sekä liikennevalvontatehtävät. Tämän kiireellisyysluokan tehtävä voidaan tarvittaessa keskeyttää myös B - luokan tehtävän hoitamiseksi. Tehtävää keskeytettäessä on otettava huomioon se, missä määrin partio on sitoutunut meneillään olevaan tehtävään. Esimerkiksi henkilöä kuljetettaessa on hyvin vaikea keskeyttää tehtävän suorittaminen. (Kolehmainen 2016, 10)

Kuvio 1: Kolehmainen, Seppo 2016: Tilastotietoa sisäisen turvallisuuden selontekoon. Muotoilija Tuomaala 2021.

3.6 Opetussuunnitelma ja koulutus käytännössä

Peruskoulutus, eli poliisi (AMK) tutkinto kestää kokonaisuudessaan noin kolme vuotta ja se on laajuudeltaan 180 opintopistettä. Yksi opintopiste vastaa noin 27 tuntia työtä. Nykyisen opetussuunnitelman mukaisesti opiskelija suorittaa tuosta 180 opintopisteestä 3 opintopistettä koskien ajotekniikkaa- ja taktiikkaa (Kuvio 2). Tämä on vielä jaettu niin, että ”Poliisiauto työvälineenä ja ajoneuvojen tekniikka” -osajakso on 1 opintopisteen laajuinen kokonaisuus, jossa osaamistavoitteena on muun muassa poliisiauton hallintalaitteiden tietämys ja liikennekelpoisuuden tarkistus. Itse ajotaitoa on 2 opintopisteen verran. Tässä oppimistavoitteeksi on laitettu poliisiauton turvallinen käsittely ja kuljettaminen vaihtelevissa ajotilanteissa. Tätä testataan muun muassa verkkotenteillä ja ajokokeilla. Eli kokonaisuudessaan varsinaista ajotaidon opetusta on opetussuunnitelman mukaan noin 54 tuntia. Kyseistä osajaksoa tukee lisäksi 2 opintopisteen laajuinen ”Liikennesäännöt ja ajo-oikeus” -osajakso, missä opiskelija osaa jakson jälkeen monipuolisesti liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät, tuntee keskeisen lainsäädännön ja ymmärtää oman roolinsa liikenneturvallisuustyössä. (Poliisiammattikorkeakoulu: Opetussuunnitelma 2020–2022, 22)



Kuvio 2: Opintokokonaisuudet ja opintojaksot poliisi (AMK) -tutkinnossa. POLIISI (AMK) -TUTKINTO (180 op)

OPETUSSUUNNITELMA, Lukuvuodet 2020–2022. Poliisiammattikorkeakoulu.

3.6.1 Ajo-opetus ja hälytysajo poliisiammattikorkeakoulussa

Koulutuksen hakuvaiheessa hakijan ajokorttivaatimuksena on voimassa oleva B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus. Poliisiammattikorkeakoulun sivuilta löytyy usein kysytyistä kysymyksistä kohta, missä tiedustellaan automaattivaihteisen ajo-oikeuden riittävyyttä koulutuksessa. Kyseisessä osiossa on liitettynä tiedosto, missä avataan hyvän ajotaidon tarpeellisuutta poliisityössä. Poliisiauton kuljettaminen vaatii tämän mukaan hyvää liikennelukutaitoa, liikennesääntöjen tuntemusta sekä ajoneuvon hallintaa. Koulutus valmentaa opiskelijaa kaikilla näillä osa-alueilla, mutta riittävä lähtötaso mahdollistaa huomattavasti helpomman oppimisen ja paremmat valmiudet kehittyä poliisiauton kuljettajana. Lisäksi huomautetaan, että ajotaitoa ei testata valintakoevaiheessa. Koulutuksessa näitä kuitenkin testataan. (Poliisiammattikorkeakoulu 2019, 1)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa aion tuoda ilmi sen, että millaisia menetelmiä olen käyttänyt tutkimukseni toteuttamiseen ja miksi olen päätynyt juuri kyseisiin menetelmiin. Aluksi aion taustoittaa tutkimusongelmaani ja siihen viitaten avata menetelmiä. Menetelmien valikoituminen oli yllättävän helppoa ja ne tuntuivat oikeilta ratkaisuilta opinnäytetyötä tehdessäni.

Tutkimuksen tarkoituksena on kartoittaa Pohjanmaan poliisilaitoksen alaisuudessa toimivan Kokkolan poliisiaseman valvonta- ja hälytyssektorin harjoittelijaohjaajien kokemuksia harjoittelijoiden ajamista hälytysajoista. Pyrin selvittämään tämän hetken tilannetta harjoittelijoiden valmiuksista hälytysajossa. Tämän lisäksi yritän selvittää harjoittelijoiden kehityssuuntaa harjoittelun edetessä koskien hälytysajoa.

Opinnäytetyöni on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Laadullisen tutkimuksen piirteisiin kuuluu, että tutkija ja kohde ovat vuorovaikutuksessa ja todellisuus on subjektiivinen, kun taas määrällisessä tutkimuksessa todellisuus ajatellaan objektiivisena ja tutkimuksen kohde on tutkijasta riippumaton. Hyödynsin opinnäytetyössäni puolistrukturoitua teemahaastattelua aineistonkeruumenetelmänä. Laadullisen tutkimuksen yleisimpiä aineistonkeruumenetelmiä on muun muassa haastattelu, kysely ja havainnointi. Lisäksi tietoa voidaan koota erilaisista dokumenteista. Näitä voidaan sitten käyttää yhdessä tai erikseen riippuen tutkittavasta ongelmasta ja käytössä olevista resursseista. (Hirsjärvi & Hurme 2018, 23–24.)

Laadullisella tutkimuksella ei pyritä tilastolliseen yleistykseen, vaan se enemmänkin pyrkii kuvaamaan jotain ilmiötä, tapahtumaa tai ymmärtämään tietynlaista toimintaa. Näin ollen on periaatteessa tärkeää, että henkilöt, joilta tietoa kerätään, tietävät ilmiöstä mahdollisimman paljon tai heillä on kokemusta asiasta. Tämä johtaa siihen, että tiedonantajien valinta tulisi olla harkinnanvaraista ja tarkoitukseen sopivaa. Tämän tutkija arvioi itse valitessaan tiedonlähteensä, mistä taas lukija voi itse muodostaa oman näkemyksensä tutkimuksen tieteellisyydestä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 74)

4.1 Aineistonkeruu

Tutkimuksen aineisto kerättiin teemahaastatteluilla. Teemahaastattelussa eli puolistrukturoidussa haastattelussa kysymykset ovat kaikille haastateltaville samat, mutta kysymysten järjestys voi vaihdella. Lisäksi vastauksia ei ole sidottu vastausvaihtoehtoihin vaan haastateltavat voivat vastata omin sanoin. Teemahaastattelu ottaa huomioon ihmisten asioiden tulkinnan ja heidän niille antaman merkityksen keskeisyyden. Lisäksi vuorovaikutuksen tärkeyttä korostetaan. (Hirsjärvi & Hurme 2018, 47) Laadullisen tutkimuksen avulla mahdollistan harjoittelijaohjaajien kokemuksien selvittämisen harjoittelijoiden hälytysajosta heidän omasta näkökulmastaan. Lisäksi toivon saavani tutkimuksen avulla mahdollisimman kattavasti erilaisia kokemuksia harjoittelijoiden valmiuksista hälytysajoon sekä erilaisia näkökulmia ohjaajilta. Puolistrukturoitu haastattelu oli mielestäni sopivampi valinta haastattelumetodiksi,

kuin esimerkiksi lomakehaastattelu, koska en halunnut sitoa vastauksia mihinkään tiettyihin vaihtoehtoihin. Lomakehaastattelu on haastattelumuoto, missä kysely suoritetaan usein lomakkeella. Haastattelija on ennalta määrännyt kysymykset ja vastausvaihtoehdot kysymyksiin (Tuomi & Sarajärvi 2018, 65). Vastausvaihtoehtojen laatimiseen minulla ei ollut tarpeeksi teoriatietoa harjoittelijoiden hälytysajosta ja vastaukset eivät olisi tuoneet esiin monipuolisesti ohjaajien kokemuksia. Strukturoimaton haastattelu ei taas olisi antanut välttämättä jokaiselta haastateltavalta vastauksia haluamiini tutkimuskysymyksiin. Strukturoimattomassa, eli syvähaastattelussa käytetään avoimia kysymyksiä, mutta haastattelu etenee haastattelijan kysyessä aina uuden kysymyksen haastateltavan vastaukseen perustuen (Tuomi & Sarajärvi 2018, 65).

Teemahaastattelut ovat tutkimuksen kannalta välttämättömiä, sillä harjoittelijoiden hälytysajosta autenttisessa ympäristössä ei ole saatavilla tutkimustietoa. Ainoastaan koulussa saatavasta koulutuksesta opiskelijat saavat palautteen alan asiantuntijoilta. Tämä ei yksistään riitä arvioimaan harjoittelijoiden hälytysajoa kokonaisuudessaan. Haastatteluilla toivon kartoittavani harjoittelijoiden ajotaitoa ennen kaikkea hälytysajossa.

Laadullinen tutkimus on mielestäni asianmukainen valinta tutkimusta ajatellen, sillä hälytysajoa itsessään ei voida arvioida millään yleisillä kriteereillä. Tämä pohjautuu siihen, että ajotaitoakin itsessään on vaikea lähteä määrittelemään, sillä se on jossain määrin subjektiivinen asia, eli jokainen määrittelee sen omalla tavallaan. Kuljettajan ajotaitoa voidaan kuitenkin arvioida muun muassa EU-direktiivin avulla. Siinä kuljettajatutkinnon vastaanottajia ohjeistetaan kiinnittämään huomiota siihen, että osoittaako hakija harkitsevaa ja sosiaalista liikennekäyttäytymistä. Tällainen liikennekäyttäytyminen pitää sisällään mukautuvan ja määrätietoisen ajamisen, tie- ja sääolosuhteiden, muiden tienkäyttäjien huomioon ottamisen sekä ennakoinnin. (Keskinen ym. 2012, 13, 15.) Näitä ominaisuuksia pääsee kaikista parhaiten tarkastelemaan vierellä istuva ohjaaja. Tämän lisäksi harjoittelijoiden hälytysajosta ei ole saatavilla minkäänlaista statistiikkaa, vaan arviointi jää kokonaan harjoitteluohjaajan vastuulle. Täytyy kuitenkin huomioida, että jokaisen ohjaajan henkilökohtainen näkemys hälytysajosta ja heidän liikenneasenteensa vaikuttaa tutkimuksen tuloksiin.

Lähdin aluksi liikkeelle siitä, että kysyin jokaiselta harjoitteluohjaajalta erikseen heidän mielenkiintoaan osallistua opinnäytetyöni tekemiseen haastatteluiden muodossa. Kerroin alustavan aiheeni, jolloin jokaiselle tuli heti mieleen jotakin sanottavaa aiheeseen liittyen. Sovin jokaisen kanssa haastatteluajan heidän parhaaksi näkemänä ajankohtana. Lähetin jokaiselle kysymyspohjan etukäteen, jotta he voisivat tutustua haastattelussa läpikäytäviin kysymyksiin etukäteen ja palautella mieliinsä kokemuksiaan harjoittelijoista ja näiden hälytysajoista. Itse haastattelut suoritettiin rauhallisessa ympäristössä kasvotusten. Ehdotin, että haastattelut tehtäisiin anonyymisti. Tämä sopi jokaiselle haastateltavalle, vaikkei kukaan nähnyt ongelmaa siinä, että heidän nimensä mainittaisiin opinnäytetyössäni.

4.2 Aineiston analysointi

Nauhoitin haastattelut, minkä jälkeen litteroin, eli kirjoitin haastattelut puhtaaksi. Kokosin samanlaiset kokemukset yhteen ja analysoin niitä sen jälkeen tarkemmin. Peilasin esille nousseita ilmiöitä muun muassa Poliisiammattikorkeakoulussa annettavaan opetukseen sekä lainsäädäntöön. Litteroin haastattelut mahdollisimman nopeasti haastatteluiden jälkeen, sillä näin ne olivat vielä tuoreessa mielessäni ja litteroiminen oli nopeampaa. Tämän jälkeen aloitin tutkimusaineiston analysoinnin.

Toteutin analysoinnin aineistolähteisellä sisällönanalyysillä, jossa redusoin, eli pelkistin alkuperäisdatan. Tämä alkuperäisdata on litteroimani haastattelut. Redusointi tarkoittaa sitä, että karsin aineistosta kaiken epäolennaisen pois (Tuomi & Sarajärvi 2018, 90–94). Pyrin etsimään aineistosta tutkimuskysymyksiä kuvaavia ilmaisuja. Tämän jälkeen ryhmittelin, eli klusteroin pelkistetyn aineiston. Tässä kohtaa etsin aineistosta samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia. Ryhmittelin nämä vielä sen jälkeen omiin ryhmiinsä, minkä jälkeen pystyin yhdistämään ne alaluokiksi. Alaluokat nimesin niitä kuvaavilla käsitteillä. Konkreettisesti tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että puhuttaessa hälytysajon paranemisesta ajan kanssa voitaisiin alaluokaksi kirjata “kokemuksen merkitys”. Klusterointia seurasi viimeinen vaihe, abstrahointi, mikä tarkoittaa pelkistetyn aineiston käsitteellistämistä. Abstrahoinnissa erotetaan tutkimuksen kannalta olennainen tieto ja saadun tiedon perusteella muodostetaan käsitteitä ja johtopäätöksiä. Tämä on analysoinnin viimeinen vaihe (Tuomi & Sarajärvi 2018, 90–94.). Sain aineistosta hyvin esille teoreettisia käsitteitä ja näistä pystyin tekemään kattavasti johtopäätöksiä.

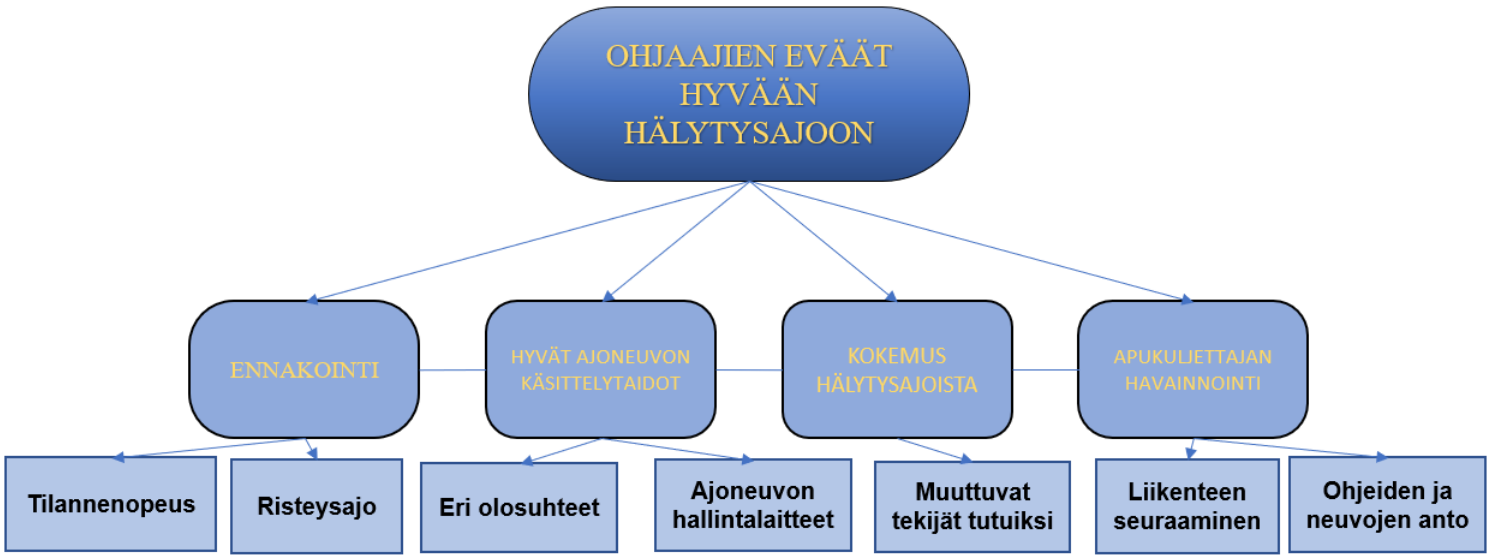
5 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tässä luvussa käsittelen teemahaastatteluista analysoinnin jälkeen löytämiäni teemoja ja käsittelen niitä omien alaotsikoidensa alla. Haastatteluissa tuli ilmi, että hälytysajo on oikeastaan yksi iso kokonaisuus ja teemat sivuavat toisiaan (Kuvio 3). Tämä tuli esiin siten, että jos harjoittelijalla ei esimerkiksi ole ajokokemusta paljoa, niin ajaminen on epävarmaa. Kun ajo on epävarmaa, sattuu virheitä. Virheiden sattuessa ohjaaja taas pyrkii ennakoimaan ne ja välttämään virheiden seuraukset tai toteutumisen omalla toiminnallaan. Kuten aiemmin totesin, niin hälytysajo on jossain määrin subjektiivisesti koettava asia ja jokainen määrittelee sen omalla tavallaan. Esiin nousi kuitenkin se, että lähtökohtaisesti ohjaajien omakohtainen määrittely on yhtenäistä tieliikennelakiin, yleisiin liikennenormeihin ja alan kirjallisuuteen peilattuna. Pääosin harjoittelijoiden hälytysajoon oltiin tyytyväisiä. Haastatteluissa esiin nousseita asioita olivat seuraavanlaiset teemat:

- Ennakointi
- Turvallisuus
- Tieliikennelain tuntemus
- Ajoneuvon käsittely
- Ajokokemus
- Ohjaajan rooli

5.1 Haastateltavien taustoista

Kaikki haastateltavat olivat yhtä mieltä siitä, että hälytysajoa tulee varmuudella jokaisen harjoittelijan kohdalle työharjoittelussa. Haastateltavat nostivat esille, että välillä saattaa olla todella hiljaista, mutta välillä taas samaan vuoroon voi osua useampi kiireellisempi tehtävä. Kaikkien haastateltavien mielestä hälytysajon tarpeellisuus ei tule pelkästään tehtävän kiireellisyysluokasta, vaan partion omaa arviotakin hälytysajon tarpeellisuudesta täytyy tehdä. Haastateltavat ohjaajat olivat kokeneita poliiseja, joiden virkaikä vaihteli 14 vuodesta aina 21 vuoteen asti. Ohjattavia harjoittelijoita heillä oli ollut aina neljästä kymmeneen asti. Kaikki ohjaajat painottivat myös sitä, että he ovat ajaneet myös sellaisten harjoittelijoiden kanssa, joiden varsinaisia ohjaajia he eivät ole olleet. Alla olevassa kuviossa on tiivistettynä ohjaajien näkemyksiä siitä, minkälaiset tekijät vaikuttavat hyvän hälytysajon syntymiseen (Kuvio 3). Kuvion tarkoituksena on selventää ohjaajien näkemyksiä ja kokemuksia. Sen jälkeen avaan esiin nousseita teemoja tarkemmin ja kerron ohjaajien kokemuksista yleisesti.



Kuvio 3: Haastateltujen näkemyksiä tiivistettynä. Tuomaala, Tino 2021.

5.2 Ohjaajien näkökulmat hälytysajosta

Haastateltavien arviointikriteerit ja koulutusnäkökulmat olivat lähes yhteneväisiä ja mukailivat Kivarin (2020) kirjan mukaisia periaatteita sekä lainsäädännöllisiä asioita. Haastateltavat painottivat tärkeimpänä kriteerinä harjoittelijan hälytysajolle, että se on työturvallista. Kaikki eivät sitä nostaneet sanatarkasti esille, mutta haastatteluissa se kuitenkin tuli puheeksi esimerkiksi niin, että hälytysajosta ole mitään hyötyä, jos kohteeseen ei ikinä päästä. Esimerkiksi yksi haastateltavista kertoi, että välillä on pitänyt muistuttaa harjoittelijaa kiireellisen tehtävän olemassaolosta, mutta samaan hengenvetoon totesi painottavansa harjoittelijoille perille pääsyä turvallisesti. Myös muut haastateltavat olivat tästä samoilla linjoilla liian verkkaisesta hälytysajosta. Voidaankin todeta, että haastateltavilla oli yhteinen mielipide siitä, että hälytysajo voidaan ajaa myös liian hiljaa. Haastateltavat näkivät tilanteen ongelmalliseksi siinä missä liian suurenkin tilannenopeuden ja ajamisen yli omien rajojen. Yksi haastateltavista kuitenkin näki ylivoimaisesti tärkeimpänä lähtökohtana sen, että ajaminen on työturvallista. Ongelmalliseksi nähtiin myös tilanne, missä harjoittelija ei osaa suhteuttaa nopeutta tehtävän kiireellisyyteen. Tällainen tilanne voi syntyä esimerkiksi C-kiireellisyystehtävän ollessa käsillä, milloin tehtävälle ei tosiasiallisesti ole sellainen kiire, että hälytysajo olisi tehtävän kiireellisyyden vuoksi tarpeellista. Haastateltava B kertoi, että on tavannut harjoittelijoita, joilla ajokokemusta on vähän siviilipuolelta ja tällöin hälytysajo on hieman varovaista ja epävarmaa. Samanlaisia kokemuksia oli myös muilla haastatelluilla.

"Joo mä itse tykkään sanoa heti siinä ennen kuin hälytysajoja edes ruvetaan ajamaan, että sitten kun se tilanne tulee jossain vaiheessa, niin ei lähdetä yhtään ajamaan yli omien taitojen...

...koska se on kuitenkin tärkeintä loppupeleissä, että me tullaan ehjänä kotiin työvuorosta kaikki eikä aiheuteta muulle liikenteelle turhia vaaratilanteita, saatika sitten työkavereille tai itsellemme sen ajamisen takia" – Haastateltava C

“Mut se on kuitenkin kuljettajasta kiinni, et sä ajat sitä nopeutta mitä koet turvalliseksi... mutta voi olla myös tilanne, että “hei aarne tehtävä, että nyt pitäisi vähän niinku haipakkaa päästä sinne”, mutta samaan hengenvetoon olen sanonut, että ajatte taitojenne mukaan niin päästään perille.” – Haastateltava B

5.3 Harjoittelijoiden valmiudet hälytysajoon

Jokaisella haastateltavalla oli yhteneväisiä kokemuksia harjoittelijoiden ensimmäisistä hälytysajoista. Monesti harjoittelijoiden ensimmäiset hälytysajot ovat kokemusten perusteella varovaisia ja hieman jännittäviä tilanteita. Tämän oli yksi ohjaaja huomannut sen perusteella, että jopa yksinkertaiset asiat, kuten pyyhkijöiden käyttö, saattavat hälytysajossa aluksi unohtua. Haastateltava C tosin huomautti, että hälytysajo pelkästään ei ole jännittävä tilanne, vaan harjoittelun alkuvaiheet kokonaisuudessaan jännittävät harjoittelijoita. Haastateltavien kokemusten perusteella harjoittelijat jännittävät myös hieman enemmän, kun hälytyslaitteet ovat ensimmäisiä kertoja kytkettyinä. Haastateltava B tosin oli kokenut asian niin, että hälytyslaitteet ja varsinkin hälytysäänet saavat harjoittelijat tosi keskittyneiksi omaan ajamiseensa. Hän korosti, että tällöin kaikki muut asiat menevät helposti harjoittelijalta ohi alkuvaiheessa, kuten radioliikenne.

Kaksi haastatelluista korosti, että valmiudet hälytysajon ajamiseen huomasi nopeasti jo partioajon aikana. Varsinkin haastateltava A painotti sitä, että lähes poikkeuksetta valmiudet hälytysajon ajamiseen ovat sitä paremmat, mitä enemmän harjoittelijalla on takanaan ajokilometrejä siviilistä. Haastateltava C tosin nosti esille tilanteen, että kokematon kuljettaja ottaa herkemmin ohjeita vastaan ajamiseen liittyen ja oppimisprosessi on täten erilainen, kuin kokeneella kuljettajalla. Muutenkin ajokokemusta itsessään nostettiin esille hälytysajon näkökulmasta. Haastateltava A puolestaan kertoi huomaavansa harjoittelijan ajamisesta, jos tällä on esimerkiksi taustaa moottoripyöräilystä. Tällöin haastateltavan näkökulmasta harjoittelijan ennakointi on normaalia paremmalla tasolla ja valmiudet hälytysajoon ovat näin ollen paremmat.

5.4 Harjoittelijoiden ennakointi hälytysajossa

Kaikki haastateltavat nostivat oma-aloitteisesti esille ennakoinnin tärkeyden ajamisessa. Varsinkin sen korostumista hälytysajossa haluttiin tuoda esille, sillä tilanteet voivat tulla eteen todella nopeasti. Haastateltava A mietti, että voitaisiinko ennakointia mahdollisesti painottaa koulutuksessa jotenkin enemmän. Hän kuitenkin totesi, että ennakointi paranee poikkeuksetta jokaisella harjoittelijalla kokemuksen karttuessa. Muidenkin haastateltavien mielestä harjoittelijoiden valmiudet ennakointiin eivät ole välttämättä parhaalla mahdollisella tasolla ensimmäisissä hälytysajoissa. Haastateltava B mielestä tämä tosin on luonnollista, koska kokemuksia hälytysajoista ei ole ja ennakointi paranee lopulta vain omien kokemusten avulla.

Kuten jo edellisessä kappaleessa mainitsin, niin haastateltava A nosti esille kokemuksen vaikutuksen ennakointiin hälytysajossa. Hän korosti, että jokaisen ennakointi paranee kokemusten kautta, mutta joillakin perusvalmiudet ennakointiin ovat paremmat siviilissä hankitun ajokokemuksen myötä. Muutkin haastateltavat korostivat, että hälytysajossa täytyy ennakoida eri lailla, kun nopeudet kasvavat ja muut tienkäyttäjät reagoivat jokainen omalla tavallaan hälytysajoneuvoon. Hekin kuitenkin painottivat, että ennakointi paranee huomattavasti kokemuksen myötä.

”mä huomaan sen heti harjoittelijasta, että se ennakointi korostuu, kun ajetaan lujaa hälytysajoa. Ja varsinkin, jos on ikinä ajanut esimerkiksi moottoripyörällä se harjoittelija, niin sen huomaa heti, että se osaa niin kuin ennakoida paljon paremmin niitä tilanteita, kun hän on moottoripyörällä ajanut. Hän tietää, että pitää ennakoida eri tavalla.” – Haastateltava A

”mun mielestä harjoittelijoiden koulutus on aika hyvällä pohjalla. Eniten koulutukselle lisää painoarvoa voisi ehkä tuoda, että tosiaan ennakointia korostettaisiin ja sitten sitä kokemusta.” – Haastateltava A

5.5 Harjoittelijoiden kokemuksen merkitys

Kokemusten saamisen tärkeyttä nostettiin kaikkien haastateltavien osalta esille lähes jokaisen teeman yhteydessä. Kaikki olivat samaa mieltä siitä, että harjoittelijoiden hälytysajo paranee poikkeuksetta harjoittelun edetessä. Haastateltava C:llä tuli kuitenkin mieleen tilanne, missä harjoittelija oli ajanut jo useamman hälytysajon onnistuneesti. Tilanteessa harjoittelijalla oli aivan liian suuri tilannenopeus kaupungin keskustassa. Haastateltava näki tilanteen niin, että harjoittelijan itseluottamus omaan ajamiseensa oli niin suuri, että tämä ajoi liian suurella itsevarmuudella, jolloin tilannenopeus nousi liian suureksi ja vaaransi sivulliset. Muilla haastateltavilla ei tällaisia kokemuksia ollut harjoittelun loppupuolelta. Kaikilla haastateltavista oli kokemuksia liian suurista tilannenopeuksista, mutta tilannenopeuden sovittaminen sopivaksi korjaantui poikkeuksetta harjoittelun edetessä kokemusten myötä.

Haastateltavat olivat yhtä mieltä siitä, että hälytysajo paranee harjoittelijoilla ainoastaan hälytysajoa itse ajamalla. Haastateltava C korosti, että hän mieluusti laittaa harjoittelijoita ajamaan A-kiireellisyysluokan tehtäviä niiden tullessa kohdalle, jotta harjoittelijat saisivat niistä kokemusta. Tietysti hän painotti myös sitä, että apukuljettajan roolissa oleminen kyseisen kiireellisyysluokan tehtävällä antaa taas toisenlaista kokemusta poliisityöstä ja harjoittelijan täytyy päästä siihenkin rooliin mukaan. Kokemuksen karttuessa harjoittelijoiden hälytysajossa tapahtuu ohjattavien näkökulmasta parantumista monella eri osa-alueella, muun muassa:

- Muuttuvat tekijät tulevat tutuiksi ja ennakointi paranee
- Jännitys vähenee ja harjoittelija on rentoutuneempi, jonka myötä ajo on sujuvampaa ja nopeus kasvaa turvallisuuden säilyessä

- Useamman asian tekeminen samaan aikaan paranee, esimerkiksi radioliikenteen kuuntelu ajon aikana

- Itsenäinen tekeminen vahvistuu, ohjaajan rooli pienenee

5.6 Ohjaajan rooli hälytysajossa

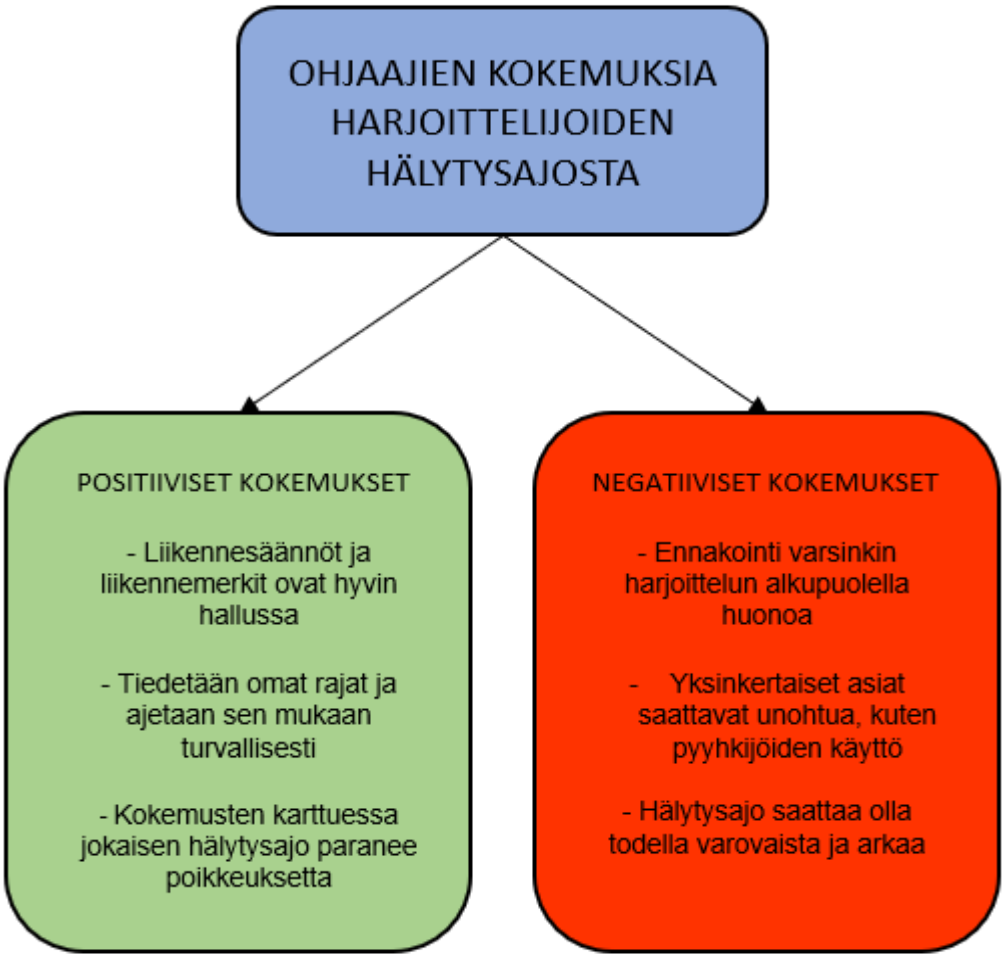
Yleisesti kokemukset harjoittelijoiden ajamista hälytysajoista olivat positiivisia. Muutamalla haastateltavalla tuli mieleen tilanteita, joissa harjoittelijalla on ollut liian suuri tilannenopeus, esimerkiksi risteysalueella, mutta yleisesti kyseisissä tilanteissa korostettiin ohjaajan tärkeyttä. Ohjaajan roolia hälytysajossa apukuljettajan paikalla painotettiin lisäksi jokaisen haastateltavan osalta erikseen. Kaikki haasteltavat kokivat hyvin tärkeäksi oman roolinsa hälytysajossa. Muutama huomautti myös sitä, että tilanne ei muutu, vaikka kuljettajan paikalla istuisi muu kuin harjoittelija. Ohjaaminen ja liikenteen seuraaminen myös apukuskin osalta olivat jokaisen mielestä tärkeitä asioita, varsinkin, kun harjoittelija ajaa hälytysajoa.

“Esimerkiksi, vaikka liikennevaloissa tulee oikealta auto ja harjoittelija haluaisi ajaa vähän reippaammin sitä punaista valoa kohti, niin itse reagoin siihen, että hetkinen, nyt se näkee meidät, jarruttaa, väistää, niin mä voin sanoa monesti sillä harjoittelijalle, että “väistää, aja!”, ei väistä, ei huomaa meitä, tämmöisiä niinku yhdessä tehdään sitä hälytysajoa ainakin siinä alkuvaiheessa...” – Haastateltava A

6 POHDINTA

Lopuksi käyn vielä läpi, että miten tutkimuksellani vastattiin tutkimuskysymyksiin ja tarkastellaan tarkemmin tutkimuksen luotettavuutta ja pohdin tutkimuksellani saamiani tuloksia. Lisäksi selvitän, voidaanko tuloksia yleistää koskemaan suurempaa joukkoa.

Kokonaisuudessaan sain tutkimuksella, pienestä otannasta huolimatta kattavasti erilaisia kokemuksia harjoittelijoiden hälytysajosta. Haastateltavien kokemukset noudattivat pääsääntöisesti samanlaista linjaa harjoittelijoiden vahvuuksista ja puutteista. Tutkimuksessa yllättävää oli se, että tutkimusongelman mittaamisen ja arvioinnin haastavuudesta huolimatta sain kerättyä pienellä otannalla samanlaisia kokemuksia jokaiselta harjoitteluohjaajalta. Lisäksi täytyy muistaa, että jokainen harjoittelija on aina ollut yksilö, jolla on ennakkoon omat vahvuusalueensa poliisityössä. Tutkimuksen aikana harjoittelijoiden ajamista hälytysajoista nousi esille niin positiivisia kuin negatiivisiakin asioita (Kuvio 4). Tästä huoli-



Kuvio 4: Ohjaajien kokemukset. Tuomaala, Tino 2021.

matta tutkimuksella saatiin viitteitä siitä, että poliisiammattikorkeakoululta tulevat harjoittelijat ovat motivoituneita ja taitavia opettelemaan ja kehittämään itseään. Suoranaisesti tämä ei tutkimuksessa ilmennyt, mutta hälytysajon kehittyminen harjoittelun edetessä viittaa tähän.

6.1 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimustulosten täytyy olla luotettavia tutkimuksessa, joka on tehty opinnäytetyötä varten. Laadullisessa tutkimuksessa on erilaisia luotettavuuskriteereitä, joista käytetään muun muassa seuraavia tekijöitä: Dokumentaatio tai arvioitavuus, vahvistettavuus, informantin vahvistus (tutkitun kannalta) ja tutkinnan ristiriidattomuus. Tästä huolimatta laadullisessa tutkimuksessa luotettavuustarkastelu jää usein arvion varaan, sillä luotettavuutta ei voida mitata samalla tavalla ja tarkkuudella kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. (Kananen 2017, 173,175–176)

Tutkimuksessani käytettyjen menetelmien luotettavuutta tulee arvioida kriittisesti muun muassa sen osalta, kuinka luotettavia tutkimuksella saadut tiedot ovat. Jos saadut tiedot antavat aihetta epäillä luotettavuutta, tieto tulisi tarkistaa vertailemalla sitä muihin lähteisiin, jos tämä on mahdollista. Arvioitaessa luotettavuutta voitaisiin käyttää hyväksi tässä tilanteessa sanaa lähdekritiikki ja lähdekriittisyys. (Alasuutari 2017, 77–78.) Tutkimuksessa hyödynnettiin laadullista tutkimusta puolistrukturoituja haastatteluja hyödyntäen. Tutkijana käytin tutkimuksessa omaa harkintakykyäni haastateltavia valittaessa. Rajasin aiheen koskemaan vain Kokkolan poliisilaitosta, joten haastattelin ainoastaan Kokkolassa työskenteleviä harjoitteluohjaajia. Haastateltavat olivat kokeneita poliiseja, jotka ovat ajaneet vähintään kahden eri työharjoittelijan kanssa ohjaaja – harjoittelija- suhteessa. Lisäksi haastatteluaihe oli hyvin neutraali, minkä huomasin konkreettisesti myös siten, että jokainen haastateltava keskusteli hyvin innostuneena aiheesta. Tämän perusteella voi siis olettaa, että tutkimuksen luotettavuuteen ei ole pyritty vaikuttamaan haastateltavan puolelta. Suunnittelin haastattelevani yhteensä neljää harjoitteluohjaajaa, mutta kolmannen kohdalla huomasin, että haastateltavien vastaukset ja näkemykset noudattivat lähes samanlaista linjaa eivätkä ne poikenneet merkittävästi toisistaan. Tätä ilmiötä kutsutaan saturaatioksi. Saturaatiolla tarkoitetaan tilannetta, jossa kerätty aineisto alkaa toistamaan itseään, eikä lisähaastateltavat tuota tutkimuksen kannalta uutta tietoa (Tuomi & Sarajärvi 2018, 75). Suurempi otanta ei siis olisi todennäköisesti muuttanut tutkimustulosta. Haastateltavien osuus oli pieni, mutta valitsemalla kokeneita ohjaajia koin saavani luotettavampaa tietoa tutkimustani varten. Lisäksi samanlaiset näkemykset ja kokemukset asioista lisäävät tutkimuksen luotettavuutta. Teoriaosuudessa käyttämäni kirjallisuuslähteet olivat tuoreita ja verkkoartikkelit olivat tunnetuilta julkaisijoilta. Näin uskon niiden olevan luotettavia.

Kokkola kaupunkina antaa vain tietynlaista tutkimustietoa harjoittelijoiden hälytysajosta. Mahdollisia haasteita ja toisenlaisia käytäntöjä esiintyy todennäköisesti enemmän suuremmissa kaupungeissa.

Tarkoituksenani ei kuitenkaan ollut yleistää saamaani tietoa, vaan pyrin ymmärtämään ilmiötä kokonaisvaltaisesti Kokkolan harjoitteluohjaajien kokemuksien kautta. Lisäksi haasteelliseksi osoittautui ajotaidon subjektiivisuus varsinkin hälytysajossa. Sitä on vaikea lähteä arvioimaan tietyillä, yhteisillä kriteereillä.

6.2 Johtopäätökset tutkimuksesta

Tutkimuksessa hyödynnettyjen haastatteluiden perusteella voidaan todeta, että harjoittelijat saavat Poliisiammattikorkeakoulussa tällä hetkellä riittävät valmiudet hälytysajoon. Kuten aiemmin jo mainitsin, koulutuksessa poliisiopiskelijat saavat teoreettiset valmiudet ajamiseen ja hälytysajoon. Tätä teoriaosaamista lähdetään hyödyntämään itse harjoittelussa ja hälytysajoissa yhdessä oman ohjaajan kanssa. Tämä toteutuu nykymuodossaan hyvin, sillä ohjaajat kokevat luonnolliseksi sen, että heidän tehtäviinsä kuuluu myös kouluttaa harjoittelijoita hälytysajon maailmaan paremmin. Itse hälytysajon turvallisuuteen ja ennakoimisvalmiuteen saadaan vaikutettua eniten ajamalla hälytysajoja.

Tutkimuksen perusteella on tärkeää, että ohjaajat antavat neuvoja ja seuraavat itsekin liikennettä hälytysajon aikana. Tätä toteutetaan Kokkolassa hyvällä tasolla niin harjoittelijoiden kuin muidenkin poliisien kanssa. Vaikka apukuskin tehtäviin kuuluukin samalla hoitaa esimerkiksi radioliikennettä, niin tulee tämän osallistua aktiivisesti navigointiin ja liikenteen seuraamiseen. Vaikka harjoittelijoilla saattaa varsinkin työharjoittelun alkupuolella olla vaikeuksia esimerkiksi ennakoimisen ja tilannenopeuksien kanssa, niin pystytään mahdolliset vaaratilanteet välttämään kokeneiden harjoitteluohjaajien valppaalla ennakointi- ja osaamistaidolla liikennenäkökulmasta katsottuna.

Tällä hetkellä harjoittelijat ajavat pääsääntöisesti hyvin hälytysajoa harjoittelussa. Aluksi monilla harjoittelijoilla hälytysajo on varovaista ja yleisestikin tilanne jännittää harjoittelijoita. Niin sanottuja ylilyöntejä ei tutkimukseni perusteella esiinny harjoittelijoiden ajosta, vaan vauhti on ennemminkin turhankin hidasta kuin nopeaa. Monet tilanteet tulevat uutena harjoittelijoille, mutta hälytysajon erilaiset ja äkilliset tilanteet tulevat harjoittelijoille tutuiksi harjoittelun edetessä ja hälytysajojen karttuessa. Liikennemerkit ja -säännöt ovat pääosin hyvin harjoittelijoilla hallussa, mutta joskus näistä asioista pitää hälytysajossa muistutella harjoittelijoita. Esimerkiksi tasa-arvoisen risteyksen huomioiminen, vaikka hälytyslaitteet olisivatkin kytkettyinä päälle.

Tilannenopeudet huomioidaan hyvin ja harjoittelijat osaavat ottaa huomioon erilaiset olosuhteet. Usean asian tekeminen on hankalaa samaan aikaan, joten aluksi hälytysajossa harjoittelijan keskittyminen kohdistuu hyvin paljon ajamiseen. Tutkimuksen mukaan tämä on hyvä asia, sillä tärkeimpänä prioriteettina pidetään selvityksen mukaan turvallista tehtävälle pääsyä. Näin ollen negatiiviseksi koettu liian varovainen ajaminen ei loppujen lopuksi vaaranna ylimääräisiä henkilöitä, toisin kuin huolimaton ja riskialtis ajotapa.

Tutkimuksen perusteella harjoittelijoiden hälytysajo paranee huomattavasti harjoittelun edetessä, jolloin ohjaajan ei tarvitse keskittää kaikkea huomiotansa ohjattavan ajamiseen ja liikenteen huomioimiseen. Hälytysajon riskitekijät tulevat tutuiksi ja ennakointi liikenteessä paranee tämän myötä huomattavasti. Ennakointia voitaisiin kuitenkin painottaa koulutuksessa vielä enemmänkin.

LÄHTEET

Alasuutari, Pertti 2017: Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere. Osuuskunta vastapaino.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2014: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere. Vastapaino.

Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2021: Opinnäytetyöohje. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu. Luettavissa: https://polamk.fi/documents/25254699/37709942/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf/fe75bce1-f90e-20e8-7134-3feb541f84fb/poliisi-AMK-opinnaytetyon-ohje.pdf?t=1611236059774 Luettu: 20.09.2021

Hirsjärvi, Sirkka ja Hurme, Helena 2018: Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki. Gaudeamus Helsinki University Press.

Husu, Petra 2019: Uusi hätäkeskusjärjestelmä Erica on lisännyt selvästi poliisin ja ensihoidon kiireellisiä tehtäviä. Yle.fi. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://yle.fi/uutiset/3-10835053 Luettu: 15.09.2021

Kananen, Jorma 2017: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Keskinen, Laapotti, Lammi, Nieminen ja Peräaho 2012: Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Helsinki. Opetustarvike.

Kilpeläinen, Kia 2019: ”Kone tekee kaikki päätökset päivystäjän puolesta” - Hätäkeskuspäivystäjä väittää, että uusi Erica-järjestelmä hidastaa avunsaantia. Iltalehti. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/fb423c3a-57b9-4e7f-beaf-1fa1df3de563 Luettu: 15.09.2021

Kivari, Ari 2020: Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta. Kuopio. Pelastusopisto. Luettavissa: http://info.smedu.fi/kirjasto/Sarja_A/A1_2020.pdf Luettu: 15.09.2021

Kolehmainen, Seppo 2016: Tilastotietoa sisäisen turvallisuuden selontekoon. Poliisihallitus. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-97027.pdf Luettu: 05.09.2021

Mansikkamäki, Suvi-Tuuli 2015: Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 116. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu.

Poliisi AMK opetussuunnitelma 2020–2022. Poliisiammattikorkeakoulu. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://polamk.fi/documents/25254699/37709942/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf/739255c8-04c2-f693-c381-0128bbe13c09/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf?t=1602071169979 Luettu: 04.09.2021

Poliisiammattikorkeakoulu 2020: Poliisi (AMK) tutkinto (180 op) opetussuunnitelma, lukuvuodet 2020–2022. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://polamk.fi/documents/25254699/34647939/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf/739255c8-04c2-f693-c381-0128bbe13c09/Poliisi-amk-opetussuunnitelma.pdf?t=1602071169977 Luettu: 10.10.2021

Poliisiammattikorkeakoulu 2019: Lisätietoja ajokorttivaatimuksesta, poliisi (AMK). Poliisiammattikorkeakoulu. Luettavissa: https://polamk.fi/documents/25254699/0/Sujuva-ajotaito-helpottaa-opintoja.pdf.pdf/f1f179f1-bbd3-8341-0aa3-f27d6e7de77c/Sujuva-ajotaito-helpottaa-opintoja.pdf.pdf?t=1602055204619 Luettu: 20.10.2021

Poliisilaki 2011/872 2011. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110872 Luettu: 01.09.2021

Rautio, Hanna 2018: Hälytysajossa kolaroineelle poliisille sakkoja – käräjäoikeus antoi lievemmän tuomion liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Verkkodokumentti. Keskipohjanmaa uutiset. Luettavissa: https://www.keskipohjanmaa.fi/uutinen/539930 Luettu: 15.09.2021

Sarajärvi, Anneli & Tuomi, Jouni 2018: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki. Tammi.

Tieliikennelaki 10.8.2018/729 2018. Verkkodokumentti. Luettavissa: https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729 Luettu: 01.09.2021

LIITTEET

Teemahaastattelun kysymysrunko

Ikä:

Virkaikä:

Ohjattavien määrä:

Kuinka usein työvuorossa on tullut eteen tilanne, että hälytysajo on aiheellista tilanteen kiireellisyyden vuoksi?

Millainen on mielestäsi hyvä kuljettaja hälytysajossa?

Minkälaisia vaaratilanteita tai vaarantavia virheitä harjoittelijoiden kanssa on esiintynyt hälytysajossa, jos on?

Mitä positiivista harjoittelijoiden hälytysajosta nousee esille, minkä olet erityisesti huomannut?

Oletko huomannut muutoksia harjoittelun edetessä harjoittelijan hälytysajossa ja jos olet, niin millaisia?