

Johdatus hälytysajoon

- Hälytysajo tieliikennelain uudistuksen 2020 jälkeen

Sami Haapala

1/2022

TIIVISTELMÄ

Sami Haapala: Johdatus hälytysajoon

Opinnäytetyön muoto: Kvalitatiivinen tutkimus, jossa mukana toiminnallinen produkti

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaajat: Kirsi Viitanen, Petri Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyön aiheena on tieliikennelain säännöstö, joka koskee poliisia poiketessa liikennesäännöistä. Opinnäytetyössä tarkastellaan niitä säännöksiä, jotka tieliikenteessä antavat hälytysajoneuvolle ja poliisille oikeuden poiketa liikennesäännöistä. Koska opinnäytetyö koskee nimenomaan tieliikennelaissa tarkoitettua säännöksistä poikkeamista, korostuu työssä tien määritelmän tärkeys.

Opinnäytetyö on tehty laadullisena tutkimuksena ja siinä on käytetty suunnittelupohjana Business Modell Canvasia. Aineiston hankintamuotoina on lisäksi käytetty SWOT-analyysityöryhmätyöskentelyä ja teemahaastattelua. SWOT-analyysityöryhmä on koostunut poliisin täydennyskoulutuksen kouluttajista ja teemahaastattelussa ollaan haastateltu poliisihallituksen edustajaa.

Opinnäytetyön keskeisenä tavoitteena on ollut luoda oppimateriaalia käytettäväksi poliisin täydennyskoulutuksessa. Opinnäytetyön seurauksena on muodostunut produkti, Poliisiammattikorkeakoulun täydennyskoulutuksen käyttöön hälytysajoon liittyvä oppimateriaali. Produktin tarkoituksena on selkeyttää koulutukseen osallistuville hälytysajoa suorittaville poliiseille niitä perusteita ja säännöksiä, joiden perusteella voidaan poiketa liikennesäännöistä.

Sivumäärä: 44 + 10

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 1/2022

Avainsanat: Poliisiammattikorkeakoulu, hälytysajo, tieliikennelaki, täydennyskoulutus

SISÄLLYS

1 Johdanto	3
1.1 Hälytysajokoulutus poliisi (AMK) -tutkinnossa	6
1.2 Hälytysajokoulutus poliisiin täydennyskoulutuksessa	7
1.3 Opetusmateriaali Poliisiammattikorkeakoulussa	8
1.4 Käsitteiden määrittely	9
2 Aiheen rajaus ja tutkimuskysymykset.....	11
3 Tutkimuksellinen viitekehys.....	12
3.1 Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus	14
3.2 Toiminnallinen opinnäyte	15
3.3 Business Model Canvas malli	16
3.4 SWOT-analyysi	16
3.5 Teemahaastattelu.....	17
3.6 Laadukas opetusmateriaali.....	18
4 Tutkimuksen toteutus.....	20
4.2 SWOT-analyysityöryhmän työskentely	23
4.3 Teemahaastattelun toteutus	27
4.4 Aineiston analyysi.....	29
4.5 Opinnäytetyön toteuttamisen vaiheet.....	31
5. Produkti	32
5.1 Produktin opintojaksopalaute ja käyttöönotto	34
5.2 Pedagoginen käsikirjoitus hälytysajo-opetus luokassa.....	36
6 Tulokset, johtopäätökset ja pohdinta.....	37
6.1 Eettisyys ja luotettavuus	37
6.2 Oma oppiminen	38
6.3 Yhteenveto	39
6.4 Lopuksi.....	41
LÄHTEET	42
LIITTEET	45

1 JOHDANTO

Poliisiajoneuvon kuljettaminen on merkittävä osa poliisityötä ja poliisin ammatillista osaamista. Poliisiajoneuvon kuljettajaa pidetään liikenteen ammattilaisena ja poliisiajoneuvon ajotapa muodostaa kansalaisille kuvan poliisista (Määräys poliisin ajolupa menettelystä 2019,1). Lisäksi liikennevalvonta on keskeinen poliisin yleisen järjestyksen ja ylläpitämiseen liittyvä tehtäväalue (Kiiski & Tolvanen 2021, 16).

Tieliikennelaissa säädetyillä määräyksillä ja velvoitteilla on ollut historiassa keskeinen merkitys liikenneturvallisuustilanteen paranemisen kannalta. Muun muassa nopeusrajoitukset sekä turvavyön ja suojakypärän käyttövelvoitteet ovat vuosikymmenten kuluessa parantaneet merkittävästi turvallisuutta. (Kiiski & Tolvanen 2021, 9.)

Kesällä 2020 uudistui tieliikennelaki. Sääntelyä uudistamalla haluttiin vastattavan paremmin perustuslain, kansainvälisten sopimusten ja Euroopan unionin lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin (he 180/2017 vp,1). Uudistetulla lailla on ollut tarkoitus sujuvoittaa säädöksiä, parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta, sekä parantaa ympäristönormien käyttöönottoa. Säännösten kokonaismäärää laissa vähennettiin samalla kuin kirjoitustapaa täsmennettiin ja nykyaikaistettiin (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018).

Lain muutoksen myötä muuttuivat myös poliisin ja muiden viranomaisten hälytysajoa tieliikenteessä koskevat säännökset. Poliisi voi poiketa tieliikennelain säädöksistä, jos poikkeamisesta on erikseen säädetty ja säädökset ovat voimassa (POL-2020-27511). Lainsäädännön muutoksen myötä poliisin oikeudet poiketa tieliikennelainsäädännöistä lisääntyivät, mutta samalla hälytysajoneuvon käyttäjien vastuu kasvoi.

Tieliikennelakiin tuotiin uusi pykälä 184 §, jossa määriteltiin poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä. Tämä 184 § sisältää hälytysajoneuvon kuljettamisen näkökulmasta merkittävimmän muutoksen. Uudistunut tieliikennelaki vastaa kysymyksiin 1) kuka voi poiketa, 2) mistä voi poiketa ja 3) milloin voi poiketa tieliikennelain säädöksistä. (Zaytseva & Kivari 2020.)

Tieliikennelain 184 § 1 momentissa määritellään ne tienkäyttäjät, jotka saavat olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä seuraavasti: 1) hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana; 2) poliisitehtävissä, tullitehtävissä tai rajavartiotehtävissä; 3) puolustusvoimien esitutkintatehtävissä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentissa tarkoitettussa tehtävissä; 4) poliisiajoneuvon

tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana. (TLL 184 §.)

Muuttuneen tieliikennelainsäädännön vuoksi poliisilaitoksissa annettiin virassa oleville poliiseille koulutusta sekä luokkaopetuksena että verkkokoulutuksena oppimistehtäviä suoritamalla. Paikallinen koulutus keskittyi sakkolakiin liittyvään uudistukseen ja siinä vain sivuttiin tieliikennelain uudistusta, varsin haastavalla aikataululla toteutettuna. Verkkokoulutuksessa taas läpikäytiin kattavaa tieliikennelain uudistusta nopealla aikataululla. Osassa poliisilaitoksissa tähän ei varattu työntekijöille erillistä työaikaakaan vaan koulutuksen läpikäynti jäi työntekijöiden harteille ja tuli suorittaa oman työn ohessa. Myös Poliisihallitus (myöhemmin Poha) antoi uuden hälytysajomääräyksen (POL-2020-27511), johon perehtyminen jäi ainakin osassa poliisilaitoksia henkilöstön itsensä vastuulle. Tämän myötä poliisin työtehtävissä olevat joutuivat omaksumaan suuren määrän muuttunutta lainsäädäntöä suhteellisen lyhyessä ajassa, omien työtehtävien ohessa tehtynä. Työntekijöiden tasapuolista tieliikennelakiin perehtymistä olisi voitu parantaa esimerkiksi määrittelemällä työntekijöille minimitöaika, jonka työnantaja olisi erikseen varannut ja merkinnyt työvuorosuunniteluun koulutuksen suorittamista varten.

Tässä opinnäytetyössä tarkastelen niitä tieliikenteen säännöksiä, joista poliisilla on oikeus poiketa tieliikenteessä voimassa olevan lainsäädännön mukaan. Työllä halutaan parantaa poliisin täydennyskoulutukseen osallistuneiden poliisien hälytysajoon liittyvää lainsäädännön tuntemusta ja näin tehdä poliisin suorittamaa hälytysajoa turvallisemmaksi. Tämä ei sulje pois sitä seikkaa, että tuotettava aineisto on soveltuvin osin hyödynnettävissä myös Rajavartiolaitoksen, Puolustusvoimien, Pelastuslaitoksen ja Tullin koulutuksissa. Aineistoa ei kuitenkaan käsitellä tässä työssä muiden edellä mainittujen viranomaisten näkökulmasta, koska heidän toimintaansa perehtyminen olisi vaatinut lisäksi asiantuntemusta heidän toimialastaan ja näin kasvattanut huomattavasti opinnäytetyön työmäärää.

Opinnäytetyötä varten keräsin hälytysajoon liittyvää lähdemateriaalia PTR-yhteistyökumppaneilta sekä Pelastusopistolta. Lähdemateriaalina on käytetty muun muassa Pelastusopiston käytössä olevaa Ari Kivarin kirjaa Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta, Pelastusopiston opetussuunnitelmaa ja Puolustusvoimien ajokoulutuksen opetussuunnitelmaa. Kerättyä aineistoa on hyödynnetty SWOT-analyysiryhmän työskentelyssä.

Luvussa 3 kuvaan tutkimuksellista viitekehystä ja luvussa neljä esittelen, miten olen soveltanut tai tulen soveltamaan tutkimuksellista viitekehystä.

Opinnäytetyössä tarvittavaa analyysia varten kokosin asiantuntijaryhmän pitkän kokemuksen omaavista poliisin valtakunnallisista ajokouluttajista. Työryhmään hain jäseniä erillisellä kirjeellä, jonka perusteella jäseniksi valikoituivat vanhemmat konstaapelit Vesa Ikonen, Harri Kauro, Ari Korhonen ja Sari Nuolikoski. Työryhmä käsitteli etukäteen toukuussa 2021 saamansa lähdemateriaalin pohjalta, myöhemmin opinnäytetyössä esiteltäviä tutkimuskysymyksiä, SWOT-analyysin keinoin. Ryhmä kokoontui viisi kertaa elokuusta lokakuuhun 2021. Työryhmä käsitteli kokoontumisissa hälytysajosäännöksiä etukäteen jaetun materiaalin ja tutkimuskysymysten kautta. Materiaalina ryhmäläisille jaettiin teoreettisen viitekehyksen aineisto. Työryhmätyöskentelyä ollaan käsitelty tarkemmin luvussa SWOT-analyysityöryhmän työskentely.

Lisäksi SWOT-alanyysiryhmän tarkoitus oli tuottaa kysymyksiä asioista, jotka ovat hälytysajoneuvon kuljettajalle epäselviä. Näitä kysymyksiä käytiin läpi teemahaastatteluna hälytysajomääräyksen antaneen Pohan edustajan kanssa. Edellä mainittujen tutkimuskeinojen toiminnan seurauksena on tarkoitus muodostaa produkti, hälytysajosäännöksiä käsittelevä opetusmateriaali, jota Poliisiammattikorkeakoulu (myöhemmin Polamk) voi hyödyntää talvikurssin täydennyskoulutuksessa Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa. Opinnäytetyö ja muodostunut produkti on julkinen, eikä sitä tehdessä ole ilmennyt seikkoja, jotka vaativat sen salaamista.

Opinnäytetyön olen tehnyt kvalitatiivisena tutkimuksena hyödyntäen suunnittelussa Business Model Canvas-mallia ja teorian luomisessa SWOT-analyysia. Työn laajuus, tavoitteet ja käyttötarkoitus on suunniteltu BMC-mallilla. SWOT-analyysissä ollaan käsitelty ja analysoitu tutkimuskysymyksiä luoden uutta aineistoa koskien hälytysajoa. Kvalitatiivisena tutkimuksena olen käsitellyt ja tarkastellut etukäteen kerättyä aineistoa useampaan kertaan karsien siitä pois aineistoa, jonka olen katsonut olevan vähemmän merkityksellistä opinnäytetyöhön liittyen. Aineistoa on siis käsitelty kyllästymiseen asti.

Teoreettisena viitekehyksenä tutkimuksessa toimii tieliikennelaki (729/2018), hallituksen esitys tieliikennelainsäädännöstä (He 180/2017vp), Poliisihallituksen määräykset liittyen ajolupaan (POL-2019-10653) ja hälytysajoon (POL-2020-27511), Puolustusvoimien hälytysajohjeistus (PVHSMK-pe HN256), Pelastusopiston hälytysajoon liittyvä kirjallisuus (Klvari 2020) ja opetussuunnitelma (Pelastusopisto 2021), Poliisi (AMK) – tutkinnon opetussuunnitelma (Polamk 2020) ja uuteen tieliikennelakiin liittyvä kirjallisuus (Kiiski & Tolvanen 2021).

Näiden pohjalta on tehty produkti, hälytysajokoulutuksen teoria koulutuksessa käytettävä opetusmateriaali, erillinen PowerPoint esitys. PowerPoint esityksen suunnittelussa on noudatettu Polamkin pedagogisia linjauksia, joita käsitellään myöhemmin tarkemmin luvussa Laadukas opetusmateriaali. (Polamk 2020, 6.)

Opinnäytetyötä ja produktia koskee Creative Commons -BY tekijänoikeudet. Opinnäytetyötä ja produktia saa käyttää, jakaa ja muokata vapaasti myös kaupallisessa tarkoituksessa. Alkuperäisen tekijän nimi on kuitenkin aina mainittava. (Creative Commons 2022.)

1.1 Hälytysajokoulutus poliisi (AMK) -tutkinnossa

Poliisiammattikorkeakoulu vastaa poliisin ammattikorkeakoulututkinnon yhteydessä järjestettävästä ajokoulutuksesta. (POL-2019-10653, 2.)

Ammatillisena kompetenssina Poliisin (AMK) -tutkinnon opetussuunnitelmassa todetaan valvonta- ja hälytysosaamisesta, että opiskelijan tulee osata soveltaa valvonta- ja hälytystehtäviin liittyvää tieto-, taito- ja arvoperustaa sekä perustella toimenpiteensä. (Polamk 2020, 4.)

Poliisi (AMK) -tutkinnon opetussuunnitelmassa pakollisten opintojen Valvonta- ja hälytystoiminnan perusteet (3 op) opintojakson oppimistavoitteena on, että opiskelija osaa kuvata millaisia työmenetelmiä käytetään erilaisissa hälytys- ja valvontatehtävissä. Asiakokonaisuutena käsitellään valvontatoiminnan ja hälytystoiminnan perusteita. (Polamk 2020, 27.)

Liikenneturvallisuus (7 op) opintojaksolla osaamistavoitteena on, että opiskelija osaa soveltaa liikenteeseen liittyvää keskeistä lainsäädäntöä. Asiakokonaisuutena opintojaksolla käsitellään liikennesääntöjä ja liikenteen ohjauslaitteita. (Polamk 2020, 29.)

Liikennetikosoikeuden 2 op osajaksolla, joka sisältyy liikenneturvallisuus kokonaisuuteen, on asetettu tavoitteiksi muun muassa tulkita ja soveltaa keskeisimpiä tieliikennesääntöjä ja soveltaa keskeisimpiä toimivaltaa luovia ja sitä rajoittavia sääntöjä sekä periaatteita tieliikenteessä. (Polamk 2020, 29.)

Ajotekniikka ja -taktiikka 3 op opintojakso on jaettu kahteen osajaksoon, joista ensimmäisessä opetetaan poliisiautoa työvälineenä ja ajoneuvojen tekniikkaa. Ensimmäisen osajakson osaamistavoitteena on, että opiskelija tietää poliisiauton hallintalaitteet ja osaa tehdä päivittäisen huollon sekä tuntee sen varusteet. Lisäksi opiskelijan tulee osata ajoneuvon liikennekelpoisuuden arvio. (Polamk 2020, 22.)

Toinen osajakso on keskittynyt ajotaitoon. Osajakson jälkeen opiskelijan tulee osata käsitellä ja kuljettaa poliisiautoa vaihtelevissa ajotilanteissa turvallisesti. Ajotaito osia pitää sisällään erilaisia ohjattuja käytännön harjoitteita kuten kaupunkiajtoa, ajoneuvon käsittelykokeen, rataharjoittelua, maantieharjoituksen ja hälytysajoharjoituksen. Edellä mainitut opintojaksot tulee olla suoritettuina ennen harjoittelua. (Polamk 2020, 22.)

Suvi-Tuuli Mansikkamäki kirjoittaa raportissaan Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisijoneuvovaurioista vuonna 2015, kuinka ammattikorkeakoulututkinnon uudistuksen myötä ajo-opetuksen tuntimäärä on pysynyt samana, mutta käytännössä lähiopetuksen tuntimäärä on laskenut 80 tunnista 54 tuntiin. Tämän lisäksi ajokoulutuksessa on kaksi verkko-opetustuntia ja loput 24 tunnista lasketaan opiskelijoilla asioiden sisäistämiseen. Haasteena Mansikkamäen mukaan on käyttää opetuksessa oleva aika mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti kuljettajanvalmiuksien kehittymisen kannalta. (Mansikkamäki 2015, 5.)

Juho Mannila kirjoittaa opinnäytetyössään Selvitys poliisi (AMK) opiskelijoiden ajotaidosta, poliisin peruskoulutuksessa ajo-opetukseen liittyviä ohjattuja ajoharjoitteita olevan 26 tuntia, joista opiskelija seuraa mukana oppilaana puolet ja pääsee itse ajamaan noin 13 tuntia. (Mannila 2021, 10.)

Hälytysajoon liittyvää kokonaisuutta ei olla erikseen määritelty opetussuunnitelmassa osaamistavoitteeksi vaan se sisältyy edellä mainittuihin opintokokonaisuuksiin.

Poliisiammattikorkeakoulu myöntää ensimmäisen ajolisenssin Poliisin ammattikorkeakoulututkintoa suorittavalle henkilölle. Ajolisenssin saannin edellytyksenä on hyväksytysti läpi suoritettu ajokoulutus. (POL-2019-10653, 3.)

1.2 Hälytysajokoulutus poliisin täydennyskoulutuksessa

Polamk vastaa poliisin valtakunnallisesta täydennyskoulutuksesta poliisihallinnossa työskentelevien ammattitaidon ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. (POL-2019-10653, 2.)

Polamk:ssa annetaan poliisille autoilla ajamiseen liittyvää täydennyskoulutusta Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa. Täydennyskoulutukset koostuvat lyhyistä, keskimäärin kahden päivän kursseista, joiden pääpaino on autolla suoritettavissa käytännön ajoharjoitteissa. Koulutuksiin hakeutuminen on vapaaehtoista ja tapahtuu poliisin sisäisen TUVE-Wilman kautta. Koulutuksiin sisältyy myös teoriaopetuksena nykyaikaisen ajoneuvotekniik-

kaan tutustumista, ajofysiikkaa, ajoneuvotaktiikkaa ja hälytysajosäännösten opetusta. Hälytysajoon liittyvää kokonaisuutta ei olla erikseen määritelty opetussuunnitelmassa osaamistavoitteeksi, vaan se sisältyy jäljempänä mainittuihin opintokokonaisuuksiin.

Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa järjestettävän poliisiauton kuljettajakoulutuksen talvikurssin osaamistavoitteena määritellään, että opiskelija osaa soveltaa ennakoivaa ajotapaa vaativissakin ajosuorituksissa erityisesti hälytysajossa. Asiakokonaisuutena käydään läpi teoriaopetuksena hälytysajo-ohjeistusta. Kaksi päivää kestävällä talvikurssilla on ohjelmaan merkitty ajoharjoitteita kahdeksan tuntia, joskin ajaminen suoritetaan pareittain ja näin yhdelle kuljettajalle tulee autolla suoritettavia ajoharjoitteita kurssin aikana noin neljä tuntia. (Polamk 2021.)

Kesäkurssi on osoitettu kokeneille kuljettajille. Sen tavoitteena on tutustuttaa opiskelijat pitävän ajoalustan olosuhteisiin ja vaatimuksiin ajettaessa virkatehtävissä vaativissa olosuhteissa. Pitävällä ajoalustalla tarkoitetaan kesäkurssin opintosuunnitelmassa kestopäällysteisellä tieosuudella ajettavaa koulutusta. Kurssilla kerrataan operatiivista ja taktista ajamista virkatehtävässä työturvallisuus huomioiden, käydään läpi uuden ajoneuvotekniikan merkitystä ja soveltamista operatiivisessa virka-ajossa, kerrataan perusmotoriikka sekä täydennetään opiskelijan perusosaamista pitävissä olosuhteissa. (Polamk 2021.)

Jatkokurssi on suunnattu kesä- ja talvikurssin suorittaneille poliiseille, jotka toimenkuvansa mukaisesti joutuvat kuljettamaan poliisiautoa pitävän kelin olosuhteissa myös poikkeavan vaativissa erityisosaamista edellyttävissä tilanteissa. Osaamistavoitteena on, että opiskelija hallitsee ajoneuvon vaativissa olosuhteissa virka-auton kuljettamistehtävissä. (Polamk 2021.)

Tämän lisäksi osa poliisiyksiköistä järjestää omatoimista ajokoulutusta hälytysajoneuvojen kuljettajille. Tässä opinnäytetyössä keskitytään kuitenkin Polamkin järjestämään ajokoulutukseen, koska se on ainoa virallisesti hyväksyttyä ajokoulutusta poliisin organisaatiossa.

1.3 Opetusmateriaali Poliisiammattikorkeakoulussa

Poliisiammattikorkeakoulun tavoitteena on pedagogisilla linjauksilla varmistaa yhteinen käsitys oppimisesta ja opetuksesta, laadukkaasta opetustoiminnasta ja hyvinvoivasta työyhteisöstä. Nämä linjaukset ovat tukena niin koulutustoiminnan suunnittelussa, opetussuunnitelmatyössä kuin pedagogisessa johtamisessa. Polamkin pedagogisen linjauksen elementteihin kuuluvat osaaminen ja ammatillinen kasvu, opiskelijakeskeisyys, dynaaminen

työelämäyhteys, vahvat kumppanuudet, koulutustoiminnan suunnittelu ja opetussuunnitelmatyö ja pedagoginen johtaminen. (Polamk 2020, 6.)

Tavoitteellisen osaamisen kehittäminen, oppimisen näkökulman kehittäminen ja työelämälähtöisten opetuskokonaisuuksien rakentaminen ovat osaamisperusteisen Polamkin opetusta ja opiskelua ohjaavia tekijöitä. (Polamk 2020,7.)

Opetussuunnitelmassa määriteltyjen osaamistavoitteiden saavuttaminen on edellytyksenä Polamkin opetuksessa hyväksyttävälle opintosuoritteelle. Jokaisen opintojakson yhteydessä määritellään se osaamistaso, joka opiskelijalta vaaditaan. Arviointiasteikkona voidaan käyttää perustellusta syystä arvosanoja hyväksyty/hylätty. (Polamk 2015, 25.)

1.4 Käsitteiden määrittely

Tämän opinnäytetyön keskeiset käsitteet ovat:

Tie: Tiellä tarkoitetaan lain 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan yleistä ja yksityistä tietä, katuja, rakennuskaavatietä, moottorikelkkailureittiä, toria sekä muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua tai yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. (HE 180/2017vp). Arvioitaessa kuuluuko alue tiehen, on huomioitava, että liikenteenohjauslaitteet kuten liikennemerkkit ja tiemerkinnot ovat tien tunnusmerkkejä (Kiiski & Tolvanen 2021, 36). Huomion arvoista on myös oikeuskäytännön osoitus, etteivät suljetut alueet, kuten varuskunta- ja tehdasalueet kuulu tien piiriin (Kiiski & Tolvanen, 36).

Hälytysajoneuvo: Hälytysajoneuvo on sellainen pelastusauto, poliisiajoneuvo, Rajavartiolaitoksen ajoneuvo, Tullin ajoneuvo, ambulanssi, ensihoitoajoneuvo, Puolustusvoimien pelastusauto, Puolustusvoimien sairausauto ja sotilaspoliisiajoneuvo, joka on varustettu sinistä valoa näyttävä vilkkuvalla varoitusvalaisimella ja hälytysajoneuvon äänimerkinantolaitteella. (Ajoneuvolaki 32 §.)

Hälytysajo: Tieliikennelaissa, hallituksen esityksessä tieliikennelaiksi taikka Pohan hälytysajomääräyksessä ei määritellä käsitettä hälytysajo. Tässä opinnäytetyössä hälytysajolla tarkoitetaan kiireelliselle tehtävällä olevan hälytysajoneuvon kuljettamista tieliikenteessä.

Esteettömän kulun antaminen TLL10 §: Esteettömän kulun antamista hälytysääni- ja valomerkkejä hälytysajoneuvolle ja tällaisen ajoneuvon vetämälle saattueelle korostetaan

väistämisvelvollisuuden ehdottomuutta. ”Esteettömän kulun antamista” käytetään ilmaisuna muissakin liikennesäännöissä, joissa väistämisen ehdottomuutta halutaan korostaa. (Kiiski & Tolvanen 2020, 53.)

Erityinen varovaisuusvelvoite: Poikkeussäännökset eivät ole itsetarkoitus, vaan käsillä olevan tehtävän tulee edellyttää, että 184 § pykälän 1 momentissa tarkoitetusta säännöstä on välttämätöntä poiketa. Säännöksistä poikkeamista tulee suhteuttaa tehtävällä suojattuun oikeushyvään. Esimerkiksi suurta nopeutta käytettäessä on pystyttävä huomioimaan, että liikennesäännöistä poikkeava ajoneuvo voi jäädä toisen tienkäyttäjän havaintokyvyn ulkopuolelle. Lisäksi liikennesäännöistä poiketessa tulee pystyä tiedostamaan, että liikenteessä on lapsia ja henkilöitä, joiden kyky ei riitä täysimääräiseen liikennetilanteiden havainnointiin. Näin ollen säännöistä voi poiketa vain tehtävän sitä edellyttäessä ja erityistä varovaisuutta noudattaen. (Kiiski & Tolvanen 2020, 349.)

2 AIHEEN RAJAUS JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Opinnäytetyön aihe on hälytysajosäännösten muutokset tieliikennelain uudistuksessa. Hälytysajolla tarkoitetaan tässä opinnäytetyössä niitä tieliikenteen säännöksiä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä, joita poliisilla on oikeus olla noudattamatta tieliikenteen käyttäjänä, erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä. (POL-2020-27511.)

Opinnäytetyössä on lisäksi tarkoitus selvittää tieliikennelain muuttuneiden säännösten ja Poliisihallituksen määräyksen myötä myös mahdollisuutta suorittaa hälytysajo ajoharjoittelua tieliikenteessä. Työssä halutaan saada vastaus kysymykseen, saako poliisi harjoitella hälytysajoa tieliikenteessä ja jos saa, niin mitkä ovat ne perusteet millä saa.

Opinnäytetyön tavoitteena on selkeyttää yleisellä tasolla poliiseille hälytysajoon ja tieliikenteeseen liittyviä poikkeussäännöksiä, luoda opetusmateriaalia hyödynnettäväksi Poliisiammattikorkeakoulun poliisille suunnatussa täydennyskoulutuksessa ja saada näin poliisin suorittamaa hälytysajoa turvallisemmaksi.

Opinnäytetyö on kvalitatiivinen tutkimus, josta muodostuu produktio. Produkti itsessään on oppimateriaali, jossa käsitellään teoriatunnin muodossa hälytysajon muuttuneita säännöksiä.

Tutkimuskysymykset, johon tällä päättötyöllä halutaan saada vastaus ovat:

1. Mitä oikeuksia poliisilla on poiketa liikennesäännöistä?

1.1 Mikä tieliikennelain uudistuksessa hälytysajoon liittyvissä säädöksissä ovat muuttunut uudistuksessa?

2. Millaisen vastuun liikennesäännöistä poikkeaminen tuo hälytysajoneuvon kuljettajalle?

2.1 Kenellä vastuu on liikennesääntöjen poikkeamista?

3. Mitä laadukkaan oppimateriaalin tulisi sisältää tieliikennelain muutoksen myötä talvikurssilla?

3 TUTKIMUKSELLINEN VIITEKEHYS

Hälytysajo-ohjeistus on muuttunut 1.6.2020 tulleen tieliikennelain johdosta. Tällä hetkellä, uudistuksen myötä, puuttuu lainsäädäntöä ohjaavat korkeimman oikeuden päätökset ja tarkemmat tutkimukset uudistukseen liittyen.

Hälytysajo-oikeus tieliikenteessä syntyy tieliikennelain 7 luvun 184 §, jossa käydään läpi poikkeuksia velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita ja ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä. Tähän liittyen on asiaa tarkemmin käsitelty Hallituksen esityksessä HE 180/2017vp.

Hälytysajo luo myös velvollisuuksia niin hälytysajoneuvon kuljettajalle kuin muille tieliikenteen käyttäjille. Näitä muille tieliikenteen käyttäjille syntyneitä velvollisuuksia käsitellään muun muassa tieliikennelain 10§:ssä.

Hälytysajoneuvon kuljettajilla ei ole ajo-oikeuden lisäksi tieliikennelakiin perustuvaa koulutautumisvelvollisuutta hälytysajoneuvojen kuljettamiseen ja liikennesäännöistä poikkeamiseen. Poiketessaan säännöistä tehtävän niin edellyttäessä ja erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettajan taitojen ja kykyjen on kuitenkin oltava tehtävän edellyttämällä tasolla kaikissa liikennetilanteissa. Myös työturvallisuuslaki velvoittaa osaamisen varmistamista ja osalla viranomaisia on tämän huomioimiseksi oman hallinnonalan määräyksiä perus- ja täydentävän ajokoulutuksen järjestämisestä. (Kivari 2020, 60.)

Asiaan liittyen niin Poha kuin muut viranomaiset ovat antaneet ohjeistusta ja koulutusta omalle henkilöstölleen. Pelastusopisto kouluttaa perusopetuksessaan hälytysajosäännöksiä 2,5 op koulutuskokonaisuudessa ja Puolustusvoimilla hälytysajokoulutus on 14 tunnin pituinen erityiskoulutus.

Hälytysajoneuvon kuljettaminen vaatii poliisissa ajoluvan. Poliisihallitus on antanut ajolupaa varten erillisen määräyksen Poliisin ajolupamenettelystä POL-2019-10653. Poliisihallitus on myös antanut hälytysajoa koskevan määräyksen Poliisiajoneuvon ajaminen ja hälytysajo POL-2020-27511, jossa käsitellään tarkemmin hälytysajoa.

Tieliikennelakiuudistukseen liittyen on julkaistu kommentaariteos Uusi tieliikennelaki 2020 liittyen tieliikennelaki uudistukseen. Kirjan kirjoittajat Kimmo Kiiski ja Matti Tolvanen ovat osallistuneet kiinteästi tieliikennelakihankkeen valmisteluun ja perehtyneet kirjan aihepiiriin oikeustieteen tutkijana. (Kiiski & Tolvanen 2021, V.)

Tarkoitukseni on tarkastella niin tieliikennelain sekä hallituksen esityksen ja näihin liittyvän kirjallisuuden lisäksi myös poliisin ja muiden viranomaisten ohjeistusta hälytysajoon liittyen laadullisen tutkimuksen keinoin. Asiaan liittyen olen lähestynyt sähköpostilla Puolustusvoimia, Rajavartiostolaitosta, Tullia ja Pelastuslaitosta pyytäen heidän hälytysajo-ohjeistusta. Liitteenä sähköposti, joilla olen lähestynyt kyseenomaisia organisaatioita.

Asiassa on lähestytty Pohan edustajaa hälytysajomääräykseen ja ajolupiin liittyvässä teemahaastattelussa. Haastattelussa käydään läpi niitä muuttuneen Tieliikennelain (729/2018) ja hallituksen esityksen (He 180/2017vp) säännöksiä, jotka antavat poliisille oikeuden olla noudattamatta tieliikennelain säännöksiä. Haastattelussa halutaan saada tarkentavaa tietoa poliisihallituksen antamiin määräyksiin Poliisijoneuvon ajaminen ja hälytysajo (POL-2020-27511) ja Poliisin ajolupamenettelystä (POL-2019-10653). Lisäksi haastatteluun on tarkoitus nostaa yhtenä teemana mukaan hälytysajoa suoritettaessa esimiehen ja partionjohtajan vastuu hälytysajon suorittamisesta Valtion virkamieslain (750/1994) mukaisesti ja työnantajan vastuu hälytysajoon liittyen Työturvallisuuslain (738/2002) mukaisesti.

Koska tieliikennelaki on muuttunut kesällä 2020, ei aiheeseen liittyen ole tehty vastaavia opinnäytetöitä. Samasta syystä johtuen valmiita tutkimuksia asiaan liittyen ei vielä ole löydettävissä Theseuksesta tai Polamkin sisäisestä opinnäytetyöluettelosta.

Opinnäytetyön tuloksena on valmistunut produkti, oppimateriaali hälytysajosta, jota on tarkoitus käyttää poliiseille suunnatussa jatkokoulutuksessa Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa. Aikaisemmin Polamk talvikurssilla hälytysajoon liittyvä koulutus on ollut noin yhden opetustunnin mittainen luento hälytysajoon liittyvistä säännöksistä. Produkti on muodostunut kerättyjen aineistojen pohjalta, eikä sen tekemisissä haluttu sulkea pois vaihtoehtoisia keinoja toteuttaa koulutusta muutenkin kuin luentona. Produkti on laadittu PowerPoint muotoon ja sen sisälle on laitettu kaksi erillistä internetissä saatavilla olevaa videota, joissa käsitellään poliisin hälytysajoa.

Produktin tekovaiheessa pohdittiin mahdollisuutta ottaa mukaan avoimien järjestelmien, kuten Kahoot, kautta hälytysajoon liittyviä ennakkotehtäviä. Oppitunnin toteuttamista vaihtoehtoisilla tavoilla käsiteltiin yhdessä SWOT-analyysiryhmän kanssa. Myös kurssin jälkeisen kurssipalautteen suorittamista ja opiskelijan itsearviointin tuomista osaksi oppimiskokonaisuutta harkittiin työn tekemisen yhteydessä. Opinnäytetyö päädyttiin kuitenkin toteuttamaan ajokoulutuskeskuksen perinteisellä opetustavalla, koska tässä vaiheessa ei kuitenkaan ole tarkoitus uudistaa koko talvikurssia vaan produkti tullaan rajaamaan hälytysajoon koskeviin asioihin.

Produktin tarkoituksena on, että koulutukseen osallistunut opiskelija tuntee koulutuksen käytyään hälytysajosäännökset. Hän tunnistaa ympäristön, jossa suorittaa hälytysajoa ja ymmärtää vastuun, joka hälytysajon myötä syntyy niin kuljettajalle, partion johtajalle kuin muillekin esimiehille. Opetuksen suorittanut poliisi osaa itsenäisesti soveltaa hälytysajosäännöksiä tieliikenteessä tehdäkseen hälytysajosta turvallisempaa kaikille tienkäyttäjille.

3.1 Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus

Laadullinen tutkimus on lähtökohtana aineistoperusteiseen teoriaan. Tarkoituksena on tutkittavien omien kokemusten ja käsitysten selvittäminen. Tutkimuksessa kerätään aineistoa ilman etukäteistä strukturointia tai teoretisointia, kunnes aineisto kyllääntyy. Tutkimuksessa nojataan aineistosta esille nousseihin käsitteisiin ja väitteisiin. Aineiston tulee ohjata käsitteen ja teorian muodostumista laadullisessa tutkimuksessa. (Tuomivaara 2005, 30.)

Yksi laadullisen tutkimuksen keskeinen tunnuspiirre on laadullinen lähestymistapa, joka korostaa todellisuuden ja siitä saatavan tiedon subjektiivista luonnetta. Laadullinen tutkimus keskittyy tarkastelemaan yksittäisiä tapauksia, ja olennaista tutkimuksessa on osallistuvien ihmisten näkökulma ja tutkijan vuorovaikutus yksittäisen havainnon kanssa. Silloin etäisyys tutkijan, hänen tuottamansa aineiston ja tutkimuskohteen välillä on tyypillisesti pieni. Tutkittavien kokemukset ovat laadullisessa tutkimuksessa keskeisiä asioita, kun tutkimuksen tarkoituksena on antaa teoreettisesti mielekäs tulkinta tutkittavana olevasta ilmiöstä. (Puusa & Juuti 2020, luku Laadullisen tutkimuksen olemus.)

Aineiston hankinta kytkeytyy kiinteästi laadullisessa tutkimuksessa tehtävään aineiston analysointiin, jota kuvaillaan salapoliisin työnäkin. Aloitettaessa työt, on tutkijan aineiston hankinta osa-alue, joka aloittaa samalla aineiston analysoinnin. Tutkija valitsee aineistoja, joiden pohjalta tutkimusta aletaan tehdä. Näin tutkijan aikaisempi omaksuma tieto ja ymmärrys aiheesta vaikuttavat aina aineiston hankintaan ja näin väistämättä myös aineiston analyysiin. Tutkijan on pyrittävä tunnistamaan ennakkoon aiheesta omaamien tietojen ja uskomusten luonne ja sisältö. Tutkija hankkii lisätietoa aiheesta lukemalla eri lähteistä aihetta käsitteleviä teorioita ja tutkimuksia. Hänen hankkimansa tiedot vaikuttavat siihen, millaisia kategorioita hän pyrkii löytämään tutkimuksesta. Aineiston analyysi onkin kiinni tutkijan kyvyistä tulkita ja ymmärtää hänen tutkimiaan ilmiötä. Aineiston kuvailu on tärkeää, ettei tutkija kirjoita pelkästään puhtaista faktoista, vaan pyrkii avaamaan lukijoidensa eteen jonkin kontekstin, jossa hänen kuvaamansa aihe esiintyy. (Puusa & Juuti 2020, luku Laadullisen aineiston analysointi.)

Objektiivisuutta on perinteisesti pidetty keskeisenä osana tieteellisyyden ihannetta. Näin vaikka pääosa kaikesta tutkimuksesta on jossakin määrin subjektiivista. Laadullista tutkimusta harjoittavat tutkijat hyväksyvät lähtökohdan, että täydellistä objektiivisuutta on mahdotonta saavuttaa. Objektiivisuuden vaatimus on laadullisessa tutkimuksessa perinteisessä merkityksessä epäuskottava, jonka johdosta se voidaan tulkita turhaksi tutkimuksen arviointikriteeriksi. Samoin kuin yleistettävyyden vaatimus ei ole keskeinen tavoite laadullisessa tutkimuksessa. Laadullisen tutkimuksen uskottavuutta perustellaan tutkittavan ilmiön syvällisen ymmärtämisen kautta, mikä tarkoittaa sitä, että tutkija pyrkii kuvaamaan tutkittavaa ilmiötä niin monipuolisesti ja perinpohjaisesti vahvistaen tutkimuksen luotettavuutta. (Puusa & Juuti 2020, luku Uskottavuuden arviointi laadullisessa tutkimuksessa.)

Myöhemmin luvussa aineiston analyysi tarkastellaan lähemmin laadullisen tutkimuksen käyttöä tässä opinnäytetyössä.

3.2 Toiminnallinen opinnäyte

Toiminnallisessa opinnäytetyössä kehittämisen hankkeena syntyy yleensä jokin konkreettinen tuote, produkti. Näin toiminnallinen opinnäytetyö eroaa tutkimuksellisesta opinnäytetyöstä (Salonen 2013, 19). Tämä voi myös olla jo olemassa olevan tuotteen kehittämistä aikaisemmasta paremmaksi (Salonen 2013, 25).

Seuraavien seikkojen johdosta voidaan tätä opinnäytetyötä myös verrata toiminnalliseen opinnäytteeseen. Toiminnallisessa opinnäytetyössä opiskelija tekee tuotoksen (Salonen 2013, 5). Toiseksi toiminnallisessa opinnäytetyössä tuotokseen tähtäävä työn kehittäminen edellyttää eri vaiheessa mukana olevia toimijoita (Salonen 2013, 6). Kolmanneksi toiminnallisessa opinnäytetyössä eri toiminnan tai kehittämisen vaiheet menevät dialogisessa tai trialogisessa vuorovaikutussuhteessa toimijoiden kanssa tietyssä toimintaympäristössä (Salonen 2013, 6). Kehittämishankkeen tuloksena syntyy tuotos, joka sisältää uuden tiedon lisäksi tuotteen toimintaympäristössä.

Projektityötä lisäksi kuvaavat seuraavat seikat. Projektityössä nimetyt projektityöntekijät tekevät työtä organisaatiossa, joka on asettanut projektille määräajan, tavoitteet, projekti-resurssin ja aikataulun toimintaympäristössä (Salonen 2013, 11). Kehittämistoimintaa toiminnallisessa opinnäytetyössä voidaan hahmottaa projektityössä monilla eri tavoin (Salonen 2013, 7).

Sprilaarimallissa kehittämistä kuvataan jatkuvana syklinä. Mallissa kehittämishankkeen tehtävät, organisointi, toteutus ja arviointi muodostavat kehän. Toiminta jatkuu kehän muodostamisen jälkeen uusilla kehillä, joissa edellisen vaiheen tuotosta arvioidaan uudelleen. toimintaympäristössä. Mallissa ovat tärkeitä vuorovaikutus, reflektiivisyys ja arviointi. (Salonen 2013, 15.)

3.3 Business Model Canvas -malli

Business Model Canvas (BMC) on menetelmätyökalu, jota voidaan käyttää uuden toiminnan kehittämisen, arvioinnin ja suunnittelun visuaalisena välineenä. (Korander 2015, 47.) Business Model Canvasista on tullut käytetty työkalu moderneilla startup:illa uusien yritysideoiden testaamisessa. Se on houkutteleva työkalu, koska se kokoaa ja tiivistää vuosien yritystoiminnan opit yhdelle sivulle. Siinä tulee kuitenkin tiedostaa, että se on tasan yhtä hyvä kuin toimintamahdollisuudet tai ryhmä, joka sitä käyttää. BMC suunnittelupohja on jaettu yhdeksään eri osa-alueeseen, joissa etsitään parasta ratkaisua käsiteltävälle asialle. Siinä halutaan antaa vastaukset kysymyksiin: keitä asiakkaamme ovat, mitä he hyötyvät toiminnastamme, kuinka tavoitamme heidät, kuinka hinnoittelemme toimintamme menestyäksemme, mitkä ovat riittävät resurssit toimintaamme, mitkä ydintoimintamme ovat, ketkä ovat yhteistyökumppaneitamme, sekä mikä on kustannusrakenteemme. (Korander 2015, 47–49.)

Myöhemmin luvussa Tutkimuksen toteutus tutustutaan tarkemmin BMC-mallin käyttöön tässä opinnäytetyössä.

3.4 SWOT-analyysi

SWOT-analyysi on kahden ulottuvuuden nelikenttämenetelmä, jota on yksinkertainen käyttää. Sillä voidaan suunnitella toimintaa, projekteja, hankkeita. Se voi keskittyä sekä isompaan tai pienempään asia kokonaisuuteen.

SWOT-analyysi koostuu Englannin kielisistä sanoista Strengths (sisäiset vahvuudet), Weaknesses (sisäiset heikkoudet), Opportunities (ulkoiset mahdollisuudet) ja Threats (ulkoiset uhat) (Korander 2015, 41). SWOT-kaaviossa positiiviset asiat, vahvuudet ja mahdollisuudet, kirjataan vasemmalle puolelle ja negatiiviset asiat, heikkoudet ja uhat, kirja-

taan oikealle puolelle. Yläpuolelle kirjatut asiat, vahvuudet ja heikkoudet, ovat sisäisiä asioita, joihin itse pystyy vaikuttamaan. Ulkoisia asioita, joihin ei pysty vaikuttamaan on alapuolelle jääneet mahdollisuudet ja uhat. (Korander 2015, 41–42.)

Kun nämä asiat ovat määritelty, tulee tehdä vielä johtopäätökset ja suunnitella toimenpiteet. Näin voidaan tehdä päätelmiä, mitä vahvuuksia voidaan käyttää hyväksi, miten heikkoudet muutetaan vahvuudeksi, miten tulevaisuuden mahdollisuuksia hyödynnetään ja miten uhat vältetään. (Korander 2015, 41–42.)

SWOT-analyysin käyttöä ja työryhmän työskentelyä kuvataan tässä opinnäytetyössä tarkemmin luvussa SWOT-analyysityöryhmän työskentely.

3.5 Teemahaastattelu

Haastatteluja voidaan pitää eräänlaisina perusmenetelminä. Ne soveltuvat monenlaisiin tilanteiseen ja ovat mielekkäitä tapoja hankkia tietoa. Haastattelut voidaan jakaa klassisen jaottelun mukaan strukturoituihin, puoli strukturoituihin ja avoimiin haastatteluihin. Teemahaastattelu tunnetaan myös puolistrukturoituna haastatteluna. Teemahaastattelussa vastaajien määrä on pieni ja alue, josta kysymykset tehdään, on pääpiirteissään määritelty. Tarkoituksena on saada syvällistä tietoa. Työmäärä teemahaastattelun analyysissä on suuri ja tästä johtuen tutkija joutuu paneutumaan sekä työstämään ison määrän tietoa. (Metsämuuronen 2001, 41–43.)

Teemahaastattelun tekeminen sopii useiden ilmiöiden tutkimiseen. Teemahaastattelussa oletetaan, että osallisena olevat tutkittavat ovat käyneet läpi tai kokeneet tietyn asian tai prosessin. Tutkija taas on selvittänyt tutkimuskohteena olevasta asiasta olennaiset tekijät tutustumalla huolellisesti aiempaan tutkimukseen ja kirjallisuuteen aiheesta. Tutkija syventää näin ymmärrystään ilmiön kokonaisuudesta. Teemahaastattelu etenee etukäteen valittujen teemojen ja niitä koskettavien tarkentavien kysymysten varassa. Teemojen etukäteen miettiminen ei tarkoita valmiiksi mietittyjen määrämuotoisten kysymysten esittämistä johdonmukaisesti suunnitelman mukaan vaan tutkittavaa kannustetaan puhumaan aihepiiristä varsin vapaasti. Lähtökohtaisesti teemahaastattelu on hyvin vapaamuotoinen ja joustava. Jotta tutkija pystyy varmistamaan, että saa tutkimuksen tarkoituksen ja tutkimusongelman näkökulmasta merkityksellistä tietoa, on syytä miettiä ja tehdä etukäteen haastattelurunko. (Puusa & Juuti 2020, luku Haastattelutyyppit ja niiden metodiset ominaisuudet.)

Teemahaastattelun käyttöä tässä opinnäytetyössä kuvataan tarkemmin luvussa Teemahaastattelun toteutus.

3.6 Laadukas opetusmateriaali

Käsitettä linjakas opetus on alettu käyttämään yhä enenemissä määrin, kun puhutaan hyvästä opetuksesta, joka tukee opiskelijoiden syvällistä oppimista. Hyvässä opetuksessa osaamisen arviointitapojen yhteyteen yhdistyy samansuuntaisesti keskeiset elementit: oppimistavoitteet, opetusmenetelmät ja arviointitavat. (Alaoutinen ym. 2009, 5.)

Opetuksen sisältöä suunniteltaessa on syytä ottaa huomioon seuraavia seikkoja:

1. Opettaja on opetettavan asian asiantuntija, kun taas opiskelija tiedostaa kuinka itse oppii parhaiten.
2. Opetusmateriaalin sisältöä luodessa on syytä muistaa oppimistavoitteet ja miettiä miten parhaiten pystyy tarjoamaan asioita opiskelijan näkökulmasta.
3. Opettajan antaman opetuksen tarkoituksena on auttaa opiskelija oppimaan opetettava asia.
4. Opiskelijalle opetetun asian oppiminen vaatii aikaa. Opiskelijan ylikuormittaminen isolla määrällä lyhyellä aikavälillä omaksuttavaa tietoa saattaa johtaa syväoppimisen sijaan pintaoppimiseen. Opettajan siis tulee keskittyä olennaiseen.
5. Osaamisen arviointitapa on keskeisin tekijä, joka ohjaa opiskelijan toimintaa ja oppimisen syvällisyyttä.
6. Opiskelija omaksuu vain osan opetussuunnitelmaan kirjoitetusta asiasta.
7. On huolehdittava siitä, että opintojakson mitoituksen pitää olla oikea. (Alaoutinen ym. 2009, 17.)

Opetusmenetelmiä on useita erilaisia: luento, aktivoiva luento, harjoitukset, verkko-opetukset ja harjoitustyöt. Näitä menetelmiä yhdistelemällä saaden aikaan sekä opiskelijaa että kouluttajaa innostavaa opetusta. Aktivoiva luento -oppimismenetelmässä opiskelijoita aktivoidaan oppimaan ja luennoitsija ottaa heidät mukaan ääneen esimerkiksi pienillä luento- liittyvillä tehtävillä. (Alaoutinen ym. 2009, 20.)

Kognitiivisessa oppimiskäsityksessä nähdään opetus systemaattisena oppimisen ohjauksena. Opetuksessa halutaan saada aikaan ajattelua ja pohdintaa, jotka johtavat ymmärtämiseen ja oppimiseen. Opetuksessa pyritään opetuskokonaisuuteen ja keskitytään oppijakeskeisiin toimintatapoihin perinteisten tenttien sijaan. Tiedonkäsittely nähdään keskeisenä asiana oppimista. (Pylkkö, Outi JAMK: Kognitiivinen oppimiskäsitys ja oppimisen ohjaaminen.)

Opetusta suunniteltaessa on tärkeä miettiä, millaisia opetusmateriaaleja käytetään valittujen opetustapojen tueksi. Keskeisen opittavan sisällön tuominen mahdollisimman selkeästi esille on tärkeää. Oppimateriaali voi olla valmista materiaalia kuten kirjat, artikkelit tai opettajan itsensä tekemää materiaalia. Mikäli hyödynnetään toisten tekemää materiaalia, on tiedostettava ja varmistettava tekijänoikeussäännöksiä noudattaminen. Laadukkaan opetusmateriaalin kriteerejä ovat muun muassa soveltuvuus kohderyhmälle ja opintojakson tavoitteisiin, saatavuus, sisällön luotettavuus ja ajantasaisuus, sekä esitystavan monipuolisuus, selkeys ja jäsenneitvyys. (Alaoutinen ym.2009, 22.)

4 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Opinnäytetyön aiheen kartoitus ja valinta oli varsin helppo. Poliisiammattikorkeakoululla opettajana työskennellessä olin kuullut muilta kouluttajilta mielipiteitä, kuinka koulutusta voisi kehittää ja miten he kokivat luokassa esitettävän materiaalin vanhentuneeksi. Tielii-kennelain uudistus ja tämän myötä muuttuneiden hälytysajosäännökset tuntuivat lisäksi itselleni sellaisilta, jotka vaativat parempaa aiheeseen syventymistä. Aiheen valinnan sel-keennyttyä ja työn tarpeellisuuden kartoituksen myötä opinnäytetyötä päästiin suunnittelemaan.

Opinnäytetyön tavoite on ollut luoda produkti, hälytysajoon liittyvä opetusmateriaali, jota on tarkoitus käyttää Polamkin antamassa poliiseille suunnatussa täydennyskoulutuksessa. Produktin tarkoitus on antaa opetukseen osallistuville poliiseille realistinen tietopohja hälytysajo säännöksistä, jotta he pystyvät suoriutumaan hälytysajoa vaativista työtehtävistä mahdollisimman turvallisesti.

Tällä hetkellä hälytysajoa käsittelevä oppitunti on saanut useammalta täydennyskoulutuksen kouluttajalta palautetta, jonka mukaan se on puutteellinen, eikä käsittele hälytysajosäännöksiä tarpeeksi laajasti. Oppitunti on PowerPoint esitys, jossa käydään läpi tieliikennelain 10 § ja 184 § säännöstöä. Opetuksessa käytössä oleva hälytysajo-oppitunti on yhden Polamkin opettajan suppeasti suunniteltu luento siitä, mikä muuttui hälytysajossa tieliikennelain uudistuksen myötä. Puutteellinen aineisto ja rajallinen käytössä oleva aika oppitunnille valmistautumiseen koetaan ajokouluttajien puolelta haasteellisena asiana, joka vaikeuttaa opetettavaan asiaan perehtymistä ja tasalaatuisen, laadukkaan opetuksen toteuttamista.

Opetusta ajokoulutuskeskuksessa pidetään yhteisopettajuutena, jossa useampi kouluttaja ottaa osaa kurssin kouluttamiseen. Opettamista tapahtuu harjoituksesta riippuen seuraavissa yhteisopettajuuden muodoissa: jaettu, asema, eriytyvä, joustava ja tiimiopettamisena (Viitanen&Mäntylä,4).

Opinnäytetyötä tehdessä haluttiin kuunnella ja ottaa huomioon ajokouluttajien tarpeita opetuksen pitämisessä. Tästä johtuen SWOT-analyysin tekeminen nähtiin osallistavana tekemisenä, jolla pystyttäisiin kuuntelemaan ja huomioimaan ajokouluttajien tarpeita opetuksen toteuttamisessa.

Opinnäytetyön tausta-aineistoa pyrittiin keräämään mahdollisimman laajalta viranomais-sektorilta. Tätä varten laadin hälytysajoa suorittaville viranomaisille kirjeen, jossa kerroin

opinnäytetyön aiheesta ja pyysin asiaan liittyen viranomaisilla olevaa omassa käytössä olevaa materiaalia.

Aineistonkeruumenetelmiä kartoitettaessa nousi esille useampi eri menetelmä. Menetelmät eivät sulkeneet toisiaan pois vaan yhdistettynä lisäävät luotettavuutta. Koska opinnäytetyön produktin tuottamiseen halusin ottaa mukaan myös muita ajokoulutuksessa mukana olevia kouluttajia, antoi SWOT-analyysi työryhmätyöskentelyyn hyvän mahdollisuuden yhteisopettajuuden tukemiseksi. Toisaalta Pohan määräyksiin liittyen halusin saada yksityiskohtaisempaa luotettavaa tietoa, joten koin Pohan edustajan teemahaastattelu tärkeäksi.

4.1 Suunnittelu Business Model Canvas -mallilla

Opinnäytetyön suunnittelutyökaluksi päädyttiin valitsemaan Business Model Canvas -malli. Mallin valintaan vaikutti halu käyttää suunnittelussa sellaista työkalua uuden toiminnan kehittämisen, joka kokoaa ja tiivistää vuosien yritystoiminnan yhdelle sivulle ja olisi näin helposti hahmotettavissa.

Opinnäytetyön tavoitteiden saavuttamiseksi laadittiin yhdessä työn tilaajan Poliisiammattikorkeakoulun Naarajärven ajokoulutuskeskuksen vastuuopettaja Jukka Isotalon kanssa Canvas -mallin mukaan suunnitelma. Suunnitelma laadittiin huhtikuussa 2021 käyttämällä keskusteluissa WhatsApp sovelluksella suoritetuista puheluita ja keskinäistä sähköpostiviestintää. Suunnitelmassa määriteltiin opinnäytetyöhön liittyvät tavoitteet seuraavanlaisesti:

1. Avainasiakkaana tässä työssä on Polamkin täydennyskoulutukseen keskittyvä Naarajärven ajokoulutuskeskus. Opinnäytetyönä on tarkoitus valmistua produkti. Produktin aineisto on suunnattu Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa talvikurssille osallistuville poliiseille, jotka joutuvat tehtävissään kuljettamaan hälytysajoneuvoja ja käyttämään hälytysajoneuvojen erioikeuksia.
2. Produkti on sidoksissa Polamk täydennyskoulutuksessa järjestettävän talvikurssin opetussuunnitelmaan, jossa koulutetaan opiskelijoille hälytysajosäännöksiä. Sen tarkoituksena on olla hälytysajoa kertaava koulutus, joka tuo osallistujille uutta tietoa ja osaamista liittyen poliisin oikeuksiin poiketa liikennesäännöistä. Koulutuksen jälkeen opiskelija tuntee säännökset, jotka antavat poliisille oikeuden poiketa tieliikennelain säännöksistä ja hän

osaa soveltaa niitä tieliikenteessä. Näin lisätään kaikkien tieliikenteen käyttäjien turvallisuutta.

3. Opinnäytetyö on produkti, opetusmateriaali, joka on tarkoitettu käytettäväksi ajokoulutuksessa. Ajokoulutuksessa opiskelijat ovat henkilökohtaisesti paikalla Polamk Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa opetuksessa, opetus vaatii siis läsnäoloa. Opetuksessa käytettävä opetusmateriaali (produkti) muokkaantuu vielä opinnäytetyön etenemisen myötä ja saattaa pitää sisällä Word/PDF/videoita/Powerpoint tai vastaavia tiedostoja. Työ tullaan toimittamaan asiakkaalle sovitussa muodossa muistitikulla, josta se on helposti siirrettävissä Naarajärvellä käytettäviin järjestelmiin ja myöhemmin tarvittaessa esimerkiksi Moodleen.

4. Kouluttajina Polamk ajokoulutuksessa toimii Polamk henkilökunnan lisäksi oman työn ohessa poliisilaitoksien henkilökuntaa. Koulutus on osa Polamk järjestämää täydennyskoulutusta, jolle kurssilaiset hakeutuvat itsenäisesti poliisin sisäisen kurssihakujärjestelmän kautta. Koulutus on ilmaista eli se ei maksa koulutukseen osallistuvien työntekijöiden työkuluja lukuun ottamatta poliisilaitoksille mitään. Opinnäytetyö tullaan tekemään yhteistyössä Polamk ajokoulutuksessa mukana olevien poliisilaitosten kurssille kouluttamaan komennettujen kouluttajien kanssa. Kouluttajien mukaan ottaminen produktin kehittämiseen antaa heille mahdollisuuden vaikuttaa työn lopputulokseen ja vähentää kynnystä ottaa valmistunut produkti käyttöön osana koulutusta. Laadukas opinnäytetyö, jota käytetään osana annettavaa koulutusta, nostaa koulutuksen tasoa ja parantaa koulutuksen käyneiden poliisien työturvallisuutta. Koulutuksesta kerätään jatkuvasti palautetta, joka huomioidaan koulutuksen kehittämisessä.

5. Valmis opinnäytetyö antaa Polamkille päivitetyn, ajan tasalla olevan työkalun koulutuksen pitämiseen. Laadukkaana opinnäytetyönä se parantaa annettavan koulutuksen tasoa. Lainsäädännön ja ohjeiden tunteminen pienentävät vääriä käytäntöjä ja onnettomuuksiin joutumisen riskiä ja tätä kautta vähentävät työnantajalle syntyviä välillisiä ja välittömiä kuluja.

6. Työtä varten tullaan kokoamaan 3-4 henkinen poliisilaitosten ajokoulutuksen kouluttajista koostuva asiantuntijaryhmä, joka käsittelee opinnäytetyön osa-alueita. Produkti tullaan ennen valmistumistaan esittelemään Polamk ajokouluttajien koulutuspäivillä poliisilaitosten kouluttajille, joiden kanssa asiasta tämän jälkeen keskustellaan ja annetaan heille mahdollisuus kommentoida produktia.

7. Opinnäytetyössä tullaan käsittelemään uudistunutta lainsäädäntöä ja poliisin sisäisiä määräyksiä. Se pyrkii myös tutustumaan PTR-viranomaisten ohjeistukseen asiassa. Aineistoja tullaan käsittelemään erikseen tätä varten kootussa asiantuntijaryhmässä. Poliisin oikeudesta poiketa liikennesäännöistä ja poliisihallituksen antamasta hälytysajomääräyksestä tullaan keskustelemaan Pohan edustajan kanssa. Laadittavan produktin johdosta tullaan tutustumaan opinnäytetyöprosessiin, jonka lisäksi tullaan valitsemaan käyttöjärjestelmät valmista produktia varten.

8. Keskeisimpinä toimijoina produktissa ovat toimeenpanijan lisäksi poliisilaitosten 3–4 kouluttajasta koostuva asiantuntijaryhmä, joka käsittelee aineistoa ja muokkaa opetusmateriaalia. Tämän lisäksi myös yhteistyö PTR-viranomaisten kanssa on merkittävässä asemassa työssä käytettävän materiaalin kartuttamisessa. Myös Pohalla on merkittävä asema antamiensa säännösten soveltamisen tulkinnessa.

9. Korona on lisännyt etätöitä ja luonut uusia sähköisiä toimintaympäristöjä. Työssä on tarkoitus käyttää asiantuntijaryhmän kokoontumisissa ja Pohan kanssa käytävissä keskusteluissa Microsoft Teams-verkkoistuntoja ja näin minimoida kulujen syntyminen. Kerättyä aineistoa on tarkoitus käsitellä sähköisesti ja välittää sitä toimijoiden välillä sähköpostilla. Produktin esittely on tarkoitus yhdistää myös muuten järjestettävään koulutukseen. Näin kuluja ei juuri opinnäytetyössä synny.

BMC-mallilla saatiin määriteltyä tuotettavan produktin kokonaisuus yhdessä työntilaajan kanssa. Hyvin suoritettu suunnittelutyö helpotti tuotettavan työn rajaamista ja auttoi keskittymään olennaiseen. Oli tärkeää, että sekä työn tilaajalla että tekijällä oli yhtenäinen ja sama käsitys siitä mitä aiotaan tehdä.

4.2 SWOT-analyysityöryhmän työskentely

SWOT-analyysityöryhmän työskentelyssä oli tarkoitus tuottaa hälytysajoon liittyvä oppituntemateriaalia ajokouluttajista koostuvan asiantuntijaryhmän kanssa SWOT-analyysin keinoin.

Ryhmään haettiin jäseniä huhtikuussa 2021 sähköpostilla ja WhatsApp:illa lähetetyllä kutsulla 30 henkilön ryhmästä, joilla on pitkä työtausta poliisissa, kokemusta hälytysajosta ja perehtyneisyyttä Polamkin ajokoulutukseen. Ryhmätyöskentelyyn osallistuminen oli vapaaehtoista eikä luvassa ollut erityistä palkkiota tehdystä työstä, lukuun ottamatta sitä, että

SWOT-analyysiryhmätyöskentely kehitti osallistujien omaa asiantuntijuutta hälytysajossa säännöksiin.

Ryhmään valikoitu toukokuussa 2021 hakemuksista neljä ajokoulutuksessa pitkään mukana ollutta kouluttajaa. Ajokoulutuksessa mukana olleina kouluttajina ryhmän jäsenet tunsivat toisensa entuudestaan ja olivat työskennelleet toistensa kanssa aikaisemmin projekteissa. Näin ryhmän ryhmäytyminen oli jo toteutunut aikaisemmin.

Ryhmätyöskentelyssä tavoitteena oli luoda jaetun materiaalin pohjalta uutta ajantasaista koulutusmateriaalia käytettäväksi Poliisiammattikorkeakoulutuksen ajokoulutuksessa. Työssä käytettiin uuden tieliikennelain ja sitä koskeva hallituksen esityksen lisäksi yhteistyökumppaneilta saatua hälytysajoon liittyvää aineistoa. Työn toteutumisen aikataulutus oli etukäteen suunniteltu ja jaettu ryhmässä työskenteleville, jotta he pystyivät etukäteen hyväksymään ja sitoutumaan siihen. Työskentelyyn sitoutuminen vaati osallistujilta omalla ajalla suoritettavaa työskentelyä ja tutustumista jaettuihin materiaaleihin.

Touko - elokuun välille tarkkaan suunnitellulla aikataulutuksella, johon liittyivät ohjatut koontumiset ja keskustelut ryhmäläisten välillä, oli tarkoitus luoda ryhmäläisille painetta suorittaa tehtävät annetussa aikataulussa.

Tutkimuslupahakemuksen käsittelyn pitkä aika ei tullut yllätyksenä, koska asiaa oli käsitelty aikaisemmin ohjaavissa palavereissa. Valitettavasti kuitenkin luvan saamisen viivästyminen toukokuulta kesäkuulle aiheutti varsin optimistisesti laaditun aikataulun myöhästymisen ja sen mukana ketjureaktion, joka myöhästytti työn tekemistä kaikilla osa-alueilla.

Aikataulun myöhästymisen aiheutti myös sen, että SWOT-analyysiryhmän työskentelyn aloitus oli haasteellinen. Tämä johtui osaltaan siitä, että työskentely oli pitkälti suunniteltu aloitettavan juuri ennen kesälomakautta. Aloituksen venyessä kesälomakaudelle siirsivät työryhmän jäsenten kesäloimat edelleen aloitusta. Lisäksi SWOT-työryhmässä sairasloma poistumat aiheuttivat osaltaan haastetta työskentelyn aloituksessa. Edellä mainituista seikoista johtuen ryhmätyöskentelyn aloitus myöhästyi kolmella kuukaudella ja alkuun päästiin vasta elokuussa.

Vaikka tarkkaan suunniteltu aikataulutuksen myöhästymisen aiheutti ongelmia työskentelyn aloituksessa, ensimmäisen sähköpostilla jaetun tehtävän käynnistyessä syyskuussa työryhmätyöskentely alkoi edetä mallikkaasti. Työskentelyssä saatiin erilaisia näkökulmia hälytysajoon liittyen. Operaattorin suorittama tehtävien kerääminen ja uudelleen jakamisella saatiin suoritettua SWOT-analyysityöryhmän työskentelynä syys-marraskuu aikavälillä. Työryhmän työskentely suoritettiin varsin tiiviissä aikataulussa. Työskentelyä helpotti

se, että työtä tehtiin itsenäisesti, ja lisäksi korona-aika oli tuonut tietoisuutta jäsenille vaihtoehtoisista etätömahdollisuuksista ja kokoontumistavoista. Näin kokoukset pystyttiin järjestämään paikasta riippumattomana etänä Microsoft Teams -verkkoistuntoina.

SWOT-analyysin eteneminen:

1. Aloitus, osallistujille jaettiin pohjamateriaali tutustumista varten toukokuussa. Aikataulun myöhästymisen vuoksi yksilöidyt tehtävät jaettiin työryhmäläisille 2.9.2021 sähköpostilla. Jokaisen tehtävänä oli tehdä lyhyt kooste siitä mikä heidän käsityksensä on erioikeuksista ja velvollisuuksista, jotka tieliikennelaisissa koskevat heidän toimialaansa tienkäyttäjänä jaettun aineiston ja oman organisaationsa sisäisen ohjeistuksen perusteella. Työskentely tapahtui itsenäisesti. Tämän lisäksi neljälle eri toimijalle annettiin SWOT-analyysia varten oma osa-alue, yksi seuraavista eritehtävistä: Kokoa ranskalaisin viivoin omaa toimialaa ajatellen mitä: Vahvuuksia uudessa tieliikennelaisissa on, heikkouksia laki pitää sisällä, mahdollisuuksia laki antaa, mitä uhkia uudessa laissa on silmällä pitäen hälytysajoneuvoja. Tehtävä palautettiin 15.9.2021 mennessä operaattorille, joka koosti annetuista vastauksista yhteenvedon.

2. Yhteenvedo jaettiin osallistujille 20.9.2021. Osallistujia pyydettiin tutustumaan jaettuun yhteenvedoon, arvioimaan ja kommentoimaan muiden osallistujien vastauksia. Aiheeseen liittyen oli mahdollista esittää tarkentavia kysymyksiä. Operaattori keräsi vastaukset määräaikaan 26.9.2021 mennessä sähköpostilla ja loi vastauksista yhteenvedon.

3. Yhteenvedo ja tarkentavat kysymykset jaettiin uudelleen sähköpostilla osallistujille 4.10.21. Sähköpostilla koottiin vastaukset määräaikaan 15.10.2021 mennessä operaattori toimesta.

4. Kokoonnuttiin WatsAppin välityksellä 17.10.2021. Kokoontumisessa käsiteltiin ohjatusti operaattorin johdolla tuotettua aineistosta. Keskusteltiin lisäksi vaihtoehtoisista opetustavoista ja niistä seikoista, jotka olivat aiheen käsittelyssä nousseet pinnalle. Operaattori kokosi asioista yhteenvedon. Käytiin läpi koostettua alustavaa SWOT-analyysia.

5. Kokoonnuttiin viimeisen kerran Microsoft Teams-verkkoistunnon välityksellä 22.10.2021. Työryhmälle esiteltiin saadun aineiston pohjalta analyysin tulokset.

SWOT-analyysi työryhmän työskentelyssä tuli esille asioita, joita koulutuksen toteuttamisessa oli tuotava esille. Yhteenvedo syntyi työryhmän tekemää aineistoa kokoamalla.

Koottu aineisto ryhmiteltiin ja saadusta aineistosta haettiin esille hälytysajoon liittyvä olennainen tieto. Lisäksi analyysissä karsittiin pois niitä esille nousseita asioita, joita ei ollut tavoitteena tuoda esille.

Työryhmätyöskentely nosti esille erinäkökulmia poliisin hälytysajamiseen liittyen. Selkeää kaikille osallistujille oli, että tieliikennelain 184 § antaa poliisille mahdollisuuden olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteita sekä ajoneuvon käyttöä koskevia säännöksiä. Työryhmässä koettiin myös hälytysvalojen ja äänien käytön olevan hälytysajossa velvollisuus muuta liikennettä kohtaan. Tosin asiaan liittyen myös se tosi asia, että muille tienkäyttäjille syntyy velvollisuus esteettömän kulun antamiselle hälytysajossa hälytysvaloja ja ääniä käytettäessä. Ryhmätyöskentelyssä tuli ilmi se, kuinka erioikeuksia käytettäessä pitää kuljettajalla olla selvänä erityinen varovaisuusvelvoite ja sen noudattaminen.

Ryhmätyöskentelyn esille tuomana esiin nousi hälytysajossa huomioitavia tärkeitä hyviä asioita kuten hälytysajoon liittyvän lainsäädännön selkeytyminen ja erioikeuksien lisääntyminen. Koulutuksen tärkeys korostui erioikeuksien lisääntyä. Koulutus nähtiin siis tärkeänä osana jokaista SWOT-analyysin osa-alueita. Heikkoutena koettiin erityinen varovaisuusvelvoite, jonka epäiltiin johtavan aina syyllisyyden viitan kaatumisen hälytysajossa sattuneessa onnettomuudessa hälytysajoneuvon kuljettajan niskaan. Samalla erityisen varovaisuusvelvoitteen koettiin myös selkeyttävän eri kalustoilla tehtävää hälytysajoa. Mahdollisuutena nähtiin uudistuksen myötä saadulla koulutuksella työturvallisuuden paranemisen ja ammattitaidon lisääntymisen. Yhteistyön merkityksen ja päätöksenteon vastuun koettiin myös kasvaneen lain uudistumisen myötä. Työryhmätyöskentelyssä korostui lain säännösten tuntemisen tärkeyden lisäksi myös merkitys selkeyttää sitä, että hälytysajoa voidaan suorittaa alueilla, joissa tieliikennelaki on voimassa.

Työryhmä käsitteli myös Naarajärvellä Polamk jatkokoulutuksessa mahdollisuutta ottaa mukaan hälytysajokoulutukseen vaihtoehtoisia opetustapoja kuten Moodle oppimisympäristössä kurssilaisten verkko-opintoina suorittamat ennakkotehtävät. Poliisin jatkokoulutuksessa ollaan siirrytty viime vuosina yhä enenemissä määrin Moodle ympäristössä tehtäviin verkkokoulutuksiin. Asiasta keskusteltaessa huonot kokemukset toteutetuissa verkkokoulutuksissa nousivat esille. Osassa poliisilaitoksista koulutuksien tekemistä ei olla erikseen määritelty työntekijöille työaikaa vaan työntekijät ovat joutuneet suorittamaan koulutuksia oman työn ohessa ympäristössä, jossa ei ole ollut mahdollisuutta keskittyä koulutuksen tekemiseen. Ajokoulutuksen osalta esille nousi se, että tällä hetkellä koulutus toteutetaan tiiviillä aikataululla niin opiskelijoiden kuin kouluttajien osalta. Oman työn ohessa ajokouluttajina kurssilla työskentelevät poliisit saavat vain rajallisen määrän työaikaa kurssipäiville.

Kurssipäivät jatkuvat vielä kouluttajien osalta sen jälkeen, kun oppilaat pääsevät lähtemään majoitukseen. Vastaavasti kouluttajien toisen päivä aamu alkaa opiskelijoita aikaisemmin.

Lisäksi operaattori nosti esille mahdollisuuden osana kurssia ottaa kurssilaisten itsearviointin ja itse koulutuksesta annettavan palautteen. Tämä olisi ollut tarkoitus suorittaa kurssin jälkeen omissa työpaikoissa itsenäisesti. Tämä luonnollisesti lisäisi koulutuksen pituutta ja vaikuttaisi koulutuksesta saataviin opintopisteisiin.

Työryhmässä koettiin hyvänä asiana ajokoulutuksen mahdollisesta laajentamisesta ennen ja jälkeen kurssin suoritettaviin opintoihin. Näiden opintojen koettiin antavan syvyyttä opetukseen. Ongelmana nähtiin kuitenkin kurssilaisten sitouttaminen ennen ja jälkeen kurssin suoritettavaan itsenäiseen työskentelyyn, joka tapahtuisi omilla työpaikoilla poliisilaitoksilla. Yhtenä syynä tähän nähtiin opintoihin käytössä olevan erillisen työajan puuttumisen. Koulutukseen hakeutuminen ja suorittaminen on vapaaehtoista, eikä se erillisenä koulutuksena ole sidoksissa isompiin koulutuksiin. Koulutuksen laajentamista esimerkiksi 1,5 op suoritukseksi koettiin hyvänä ajatuksena, mikäli se liitettäisiin osaksi isompaa kokonaisuutta, kuten esimerkiksi osaksi APT tai poliisin (YAMK) -opintoja. Tämän lisäksi ennen uuden koulutuksen aloittamista olisi ratkaistava muitakin asioita kuten OTO-kouluttajien etätehtäviin käytössä oleva työajan järjestäminen.

4.3 Teemahaastattelun toteutus

Teemahaastattelu tehtiin haastattelemalla yhtä henkilöä Poliisihallituksesta. Haastateltavaksi valittiin ylitarkastaja Heikki Ihalainen, joka oli ollut tekemässä uutta poliisin hälytysajomääräystä. Haastateltavan valinta perustui Ihalaisen pitkän linjan poliisikokemukseen, useiden vuosien Pohassa työskentelyyn ja vahvaan hälytysajosäännösten osaamiseen. Ihalainen on ollut muun muassa laatimassa Pohan hälytysajo määräystä. Haastattelun tarkoitus oli saada syventävää ja tarkkaa tietoa poliisin suorittamaan hälytysajoon, poliisihallituksen antamaan hälytysajo- ja ajolisenssi määräykseen sekä niihin tieliikenteen sääntöihin, joista poliisilla on oikeus poiketa. Haastattelua varten haastattelija tutustui hälytysajomääräykseen, tieliikennelakiin, hallituksen esitykseen tieliikennelainsäätöihin ja jakoi samaisen aineiston SWOT-analyysi työryhmälle.

Liitteenä oleva haastattelurunko muodostui osaltaan SWOT-analyysityöryhmän työskentelyn perusteella, osittain aikaisemmilta kursseilta saatujen kysymysten perusteella. Haastattelussa kysymyksillä oli tarkoitus olla haastattelua ohjaavia, joiden perusteella sitten

muodostuisi aineistoa produktia varten. Haastattelun kysymysrunko toimitettiin haastateltavalle etukäteen, jotta myös haastateltava pystyisi valmistautumaan itse haastatteluun.

Haastattelu järjestettiin ennakkoon sovittuna ajankohtana 26.10.2021 etänä Microsoft Teams-istuntona, joka taltioitiin litteroimista varten. Vapaamuotoinen haastattelu kesti noin 60 minuuttia. Haastateltavan annettiin kertoa vapaasti aiheesta ja etukäteen toimitetuilla kysymyksillä ohjattiin haastattelun kulkua. Haastattelun jälkeen haastattelu litteroitiin. Litteroitu haastattelua tuli neljä ja puoli sivua ja se toimitettiin haastateltavalle asia tarkastamista varten, jonka jälkeen se analysoitiin. Litteroitu aineisto järjestettiin analysoinnissa teemoittain, jonka jälkeen siitä valittiin opinnäytetyötä varten olennainen tieto karsien pois ylimääräinen. Saatua aineistoa käytettiin vertaamalla sitä muuhun hälytysajoon liittyvään aineistoon ja nostamalla siitä esille ilmi tulleita olennaisia asioita. Tätä tietoa käytettiin hälytysajoon liittyvässä opinnäytetyön produktissa.

Kysyttäessä mikä on esimiehen vastuu hälytysajossa, toteaa haastateltava että hälytysajosta tai tieliikennesäännöistä poikkeamisesta vastaa ensisijaisesti hälytysajoneuvon kuljettaja, mutta on huomioitava, että esimiehen vastuu puuttua hälytysajon suorittamiseen saattaa tulla, mikäli hälytysajolla vaarannetaan huomattavasti muuta liikennettä, kuten oikeuskäytännöstä ollaan nähty.

Aamulehti on uutisoinut 1.3.2021 kuinka pelastuslaitos harjoittelee hälytysajona hälytysreittejä kartoittaen, haastateltava toteaa, että hänen näkemyksensä mukaan hälytysajaminen vaatii konkreettisen tehtävän, joka muodostaa hälytysajoneuvolle oikeuden poiketa liikennesäännöistä. Hälytysajoreittien kartoitusta ei haastateltavan mielestä ole tulkittavaksi sellaiseksi tehtäväksi, joka oikeuttaa poikkeamaan liikennesäännöistä.

Poliisilla ei myöskään ole haastateltavan mukaan oikeutta harjoitella hälytysajoa tieliikenteessä sillä perusteella, että harjoittelua varten erikseen muodostetaan tehtävä. Poliisin jatkokoulutukseen liittyvässä työtehtävässä, jossa poliisimies jo suorittaa erillistä virkatehtävää kuten esimerkiksi vaativan ajotavan valvontaa, on haastateltavan mukaan mahdollista harjoitella hälytysajoa kouluttajan johdolla. Tällöin on kuitenkin huomioitava se seikka, että tehtävän on annettava oikeutus liikennesäännöistä poikkeamiseen.

Haastateltava toteaa, että mikäli poliisiammattikorkeakoulun näkemyksen mukaan on tarpeellista perus- tai jatkokoulutuksessa saada lupa harjoitella hälytysajoa liikenteessä, on sen syytä olla yhteydessä poliisihallitukseen. Näin asiassa voitaisiin tarvittaessa alkaa selvittää mahdollisuutta luvan saamiselle.

Haastateltava vastasi esimerkkitaapauksista kysyttäessä seuraavaa:

Kysymys: Saako poliisi kotoaan töihin hälytettäessä ajaa ylinopeutta siirryttäessä työpaikalle? Haastateltava: ”Poliisilla ei ole kotoa kiireelliselle työtehtävälle hälytettäessä oikeutta ajaa omalla autolla liikennesäännöistä poiketen poliisilaitokselle (esimerkiksi ylinopeutta). On kuitenkin tiedostettava, että tilanne voi olla eri ja poliisille voi muodostua oikeus poiketa tieliikennelain säännöksistä, mikäli hälytettävä poliisi lähtee kotoaan ja menee suoraan kotoa tehtävä paikalle.

Kysymys: Saako poliisipartio ajaa ylinopeutta palatessaan virkatehtävältä omalle asemapaikalleen esimerkiksi valvomaan yleistä järjestystä ja turvallisuutta? Haastateltava: ”Tieliikennelaissa määritellään, että poliisilla pitää olla joku konkreettinen tehtävä, jonka perusteella poiketaan liikennesäännöistä. Yleisluonteinen tehtävä kuten esimerkiksi YJT:n valvonta ei luo poliisille oikeutta ajaa ylinopeutta. Se vaikka tehtävä erikseen luotaisiin poliisin järjestelmään ei muuta tätä tilannetta.” Haastateltava korosti erityisesti tehtävän merkityksen arvioimista liikennesäännöistä poiketessa.

4.4 Aineiston analyysi

Tutkijalla oli ennakkokäsitystä ja tietoa hälytysajoon liittyvästä lainsäädännöstä johtuen poliisissa uudistuneen tieliikennelaki koulutuksen suorittamisesta ja Polamkin täydennyskoulutuksessa kouluttajana toimimisesta. Tämä oli asia, jonka tutkija tiedosti ja pyrki huomioimaan koko tutkimuksen toteuttamisen ajan.

Opinnäytetyötä varten haluttiin kerätä uutta aineistoa kyllästymiseen asti, jonka johdosta lähestyttiin erillisellä liitteellä olevalla aineisto pyynnöllä muita viranomaisilta, joilla on oikeus poiketa liikennesäännöistä ja suorittaa hälytysajoa.

Tutkijan toimesta rajattiin pois viranomaisilta saadusta aineistosta hälytysajamiseen ja tieliikennelain poikkeussäännöksiin kuulumaton aineisto. Saadun aineiston pohjalta valittua aineistoa käytettiin pohjana SWOT-analyysi ryhmätyöskentelyssä ja teemahaastattelussa, yhdessä poliisin hälytysajoon liittyvän säännösten, tieliikennelain ja hallituksen esityksen tieliikennelaiksi kanssa.

Niin SWOT-analyysin työryhmätyöskentelyn kuin teemahaastattelun aikana tutkija jaotteli saatua aineistoa seuraaviin ryhmiin: 1. Tieliikennelain säännökset, 2. Hälytysajamisen edellytykset, 3. Koulutuksen merkitys ja 4. Muu asiaan liittyvä. SWOT-analyysi työryhmä-

työskentelyssä saatu aineisto purettiin ja analysoitiin tapaamisten välillä. Näissä analysoinnissa pyrittiin karsimaan pois kaikki ylimääräinen aineisto, joka ei liittynyt opinnäytetyön aiheeseen. Työryhmätyöskentelyn pohjalta muodostui aineisto, joka kategorioitiin teemoiksi käytettäväksi hyväksi teemahaastattelussa ja produktin luomisessa.

Teemahaastattelussa oli haastateltavalle toimitettu etukäteen noin viikkoa ennen haastattelurunko, joka oli muodostunut aikaisemman työskentelyn perusteella. Haastattelutilanteessa tutkija antoi haastateltavan kertoa tutkittavasta asioista omalla vapaalla kertomisella etukäteen annetun haastattelurungon mukaan. Haastattelutilanteessa tutkija pyrki kontrolloimaan, pitämään ja ohjaamaan haastattelutilanteen itse aiheessa esitetyillä lisäky-symyksillä.

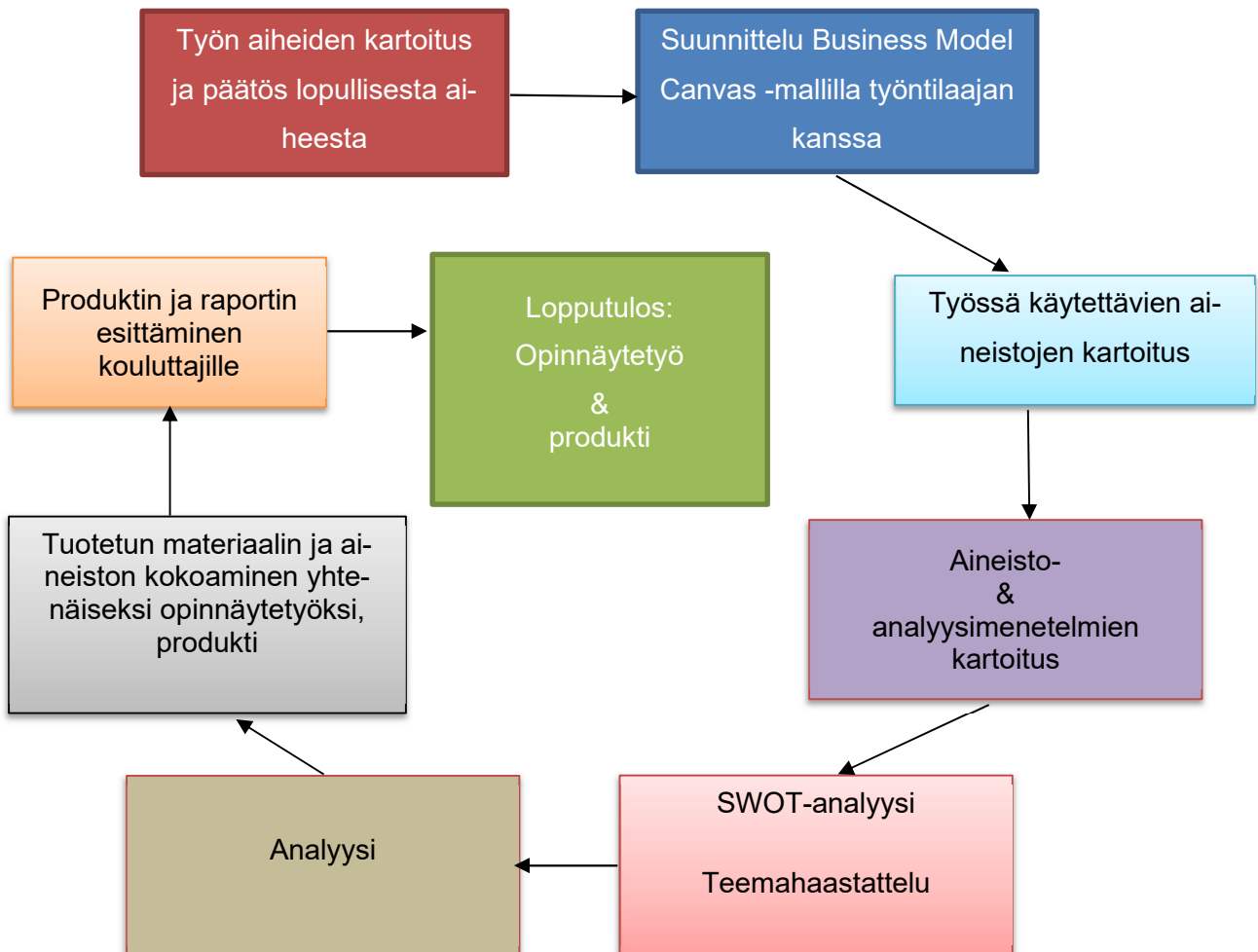
Haastattelussa tuli selkeästi haastateltavan esittämänä esille, kuinka tieliikennelaki uudistus oli kasvattanut hälytysajoneuvon kuljettajan erioikeuksia samalla kuitenkin lisäten kuljettajalle asetettavaa vastuuta erityisellä varovaisuusveloitteella. Hälytysajo on yksi poliisin suorittamasta vaativimmista tehtävistä, jossa kuljettajan ammattitaito korostuu. Poliisiajoneuvon kuljettajan on tärkeää olla liikenteessä esimerkillinen muille tienkäyttäjille mutta tehtävän niin vaatiessa myös pystyttävä käyttämään tieliikennelain erioikeuksiaan ja suoriutumaan hälytysajosta erityisen varovaisuusveloitetta noudattaen. Tärkeää on, että virkatehtävää suorittava poliisi pystyy arvioimaan virkatehtävän kiireellisyyden oikein ja poikkeamaan vain tehtävän edellyttämällä tavalla liikennesäännöistä.

Aineistoista tehtiin tutkijan toimesta jälkeinpäin teemoja, jotka noudattivat aikaisemmin mainittua jaottelua. Saadusta aineistosta yhdisteltiin yksityiskohtia kokonaisuudeksi, kuten esimerkiksi tien määritelmän tärkeys osana hälytysajosäännösten tuntemusta. Produktiin jakautui näin esityksessä neljään osioon, joista muodostui hälytysajo-opetukseen kokonaisuus, oppimateriaali.

Luvussa Produkti käsitellään tarkemmin analyysin perusteella muodostunutta jaottelua ja oppimateriaalin kokonaisuutta.

4.5 Opinnäytetyön toteuttamisen vaiheet

TOTEUTUS



Kaaviossa kuvataan yksinkertaistettuna opinnäytetyön etenemisen vaiheet.

5. PRODUKTI

Poliisiammattikorkeakoulun jatkokoulutuksessa talvikurssilla käsitellään hälytysajoon liittyvää opetusta opetuskokonaisuutena, jossa muodostuu hälytysajoa käsittelevä opetus kokonaisuus eriopetusmuotoja käyttäen.

Osana opinnäytetyötä oli tarkoituksena luoda Polamkin koulutuksen talvikurssille hälytysajon teoriaosaa käsittelevä opetuskokonaisuus, produkti. Hälytysajon teoriaopetusta määriteltäessä oli huomioitava talvikurssin tuntisuunnitelmassa määritelty aika hälytysajoon liittyvän luokkaopetuksen toteuttamiseen. Talvikurssilla on toisen päivän aamulla varattu hälytysajo ja ajoneuvoasian opetuksen toteuttamiseen aikaa 90 minuuttia. Produkti on suunniteltu 60 minuutin pituiseksi esitykseksi, jonka jälkeen jäljelle jääneen 30 minuutin aikana on tarkoitus kerrata läpi ajoneuvotekniikan kehittymisen myötä liikenteessä huomioitavia asioita.

Produktiin liittyen kartoitettiin vaihtoehtoisten opetustapojen käyttämistä opinnäytetyön tekemisessä. Asiassa pohdittiin muun muassa opetuksen teoria osioiden viemistä etukäteen verkko-opintoina tehtäviksi ennakkotehtäviksi. SWOT-analysiryhmä työskentelyn yhteydessä nousi erityisesti esille kurssien tiivis aikataulus ja se, kuinka kouluttajilla ei pitkien päivien aikana ollut ylimääräistä aikaa mahdollisten ennakkotehtävien tarkastamiseen. Tehtävien tarkastaminen koettiin olennaisena osana sitä seikkaa, että kouluttaja pystyy varmistamaan opiskelijan oppiman asian. Lisäksi uudet opetusmenetelmät olisi pitänyt opettaa luokkatuntien pitäjinä oleville ajokoulutuksen kouluttajille. Näistä edellä mainituista seikoista johtuen tässä vaiheessa päädyttiin siihen, että talvikurssin opetussuunnitelmaan, opetusmetodeihin tai ohjelmaan ei oltu tekemässä muutoksia.

Päädyin siis tekemään produktin esityksen PowerPoint muodossa. Opetustunnille suunnattu PowerPoint esitys on Naarajärjen ajokoulutuksessa käytetty perinteinen opetusmuoto. Näin luokassa tapahtuvassa hälytysajo-opetuksessa ei tarvitse erikseen kouluttaa OTO-ajokouluttajia uusiin sovelluksiin, joita koulutuksessa käytetään. Tarkoitus on ollut tehdä produktista selkeästi jäsennelty, yksinkertainen ja helposti esitettävä. Produktia voi käyttää sellaisenaan ajokoulutuskeskuksen hälytysajokoulutuksessa tai sen voi tarvittaessa myöhemmin lisätä Moodleen.

Tavoitteellisen osaamisen kehittäminen, oppimisen näkökulman kehittäminen ja työelämälähtöisten opetuskokonaisuuksien rakentaminen ovat osaamisperusteisen Polamkin opetusta ja opiskelua ohjaavia tekijöitä.

Produktia tehdessä on pyritty huomioimaan Polamkin opetuksen suunnittelun näkökulman mukaisesti osaamisen kehittäminen työelämälähtöisesti (Polamk 2020,7). Se on tehty etenemään täydellisen oppimisen mallia hyödyntäen ja pyritty tekemään se helppoksi esittää (Pylkkö, Outi JAMK: Kognitiivinen oppimiskäsitys ja oppimisen ohjaaminen). Tämä ei poista sitä seikkaa, että kouluttajan on teoriatuntia pitäessä pyrittävä omalla osaamisellaan ja esittämällä motivoimaan kurssilaista opittavaa asiaa kohtaan. Kouluttajan tulee koulutusta pitäessä pyrkiä saamaan opiskelija muodostamaan opetuksesta kokonaiskuva, joka auttaa opiskelijaa valikoimaan opetuksesta oleelliset asiat. Niin ikään opiskelijan uuden asian ymmärtäminen, sisäistäminen ja aikaisempaan tietoon sulauttaminen on tärkeää. Tavoitteena on, että opiskelija osaa koulutuksen jälkeen soveltaa oppia ja mahdollisesti jopa ratkaista konkreettisia ongelmia kuten onko tieliikenneläin soveltamiseen kuuluvassa ympäristössä. Oppijan on tärkeä oppia arvioimaan opittavaa asiaa kriittisesti ja pyrkiä jatkossa tietoisesti pitämään omaa ammattitaitoaan yllään. Yksi merkittävä osa on ymmärtää, että korkeimman oikeuden päätösten myötä lain tulkinta ja hälytysajosäännökset saattavat muuttua. Näin oppijalle ei pelkästään riitä käydyn koulutuksen myötä hälytysajamisessa luottaminen oppimaansa vaan hänen on syytä päivittää aktiivisesti omaa osaamistaan (Pylkkö, Luku: Kognitiivinen oppimiskäsitys ja oppimisen ohjaaminen).

Produkti on jaettu esityksessä neljään eri osaan. Ensimmäisessä osassa tutustutaan hälytysajoon liittyviin käsitteisiin ja tieliikenneläissa olevaan tien määritelmään. Osiossa käydään läpi sitä missä tie on ja missä se ei ole.

Toisessa osiossa keskitytään tieliikenneläin ja poliisihallituksen hälytysajomääräykseen säännöksiin. Osiossa avataan tieliikenneläin pykälää, josta poliisi ja hälytysajoneuvon kuljettaja saa niin autonomiset kuin erioikeudet poiketa liikesäännöistä. Osiossa käydään läpi myös rajoitteita, joita säännöksissä on.

Kolmannessa osiossa pohditaan virkatehtävän merkitystä tieliikenneläin säännöksistä poikkeamisessa ja käydään läpi esimerkitapauksilla säännösten soveltamista. Mitä ja millä perusteella voidaan tehdä, kuka tästä vastaa viime kädessä?

Viimeisessä neljännessä käydään läpi poliisille, miten tulee toimia, jos joutuu hälytysajossa osalliseksi tieliikenneonnettomuuteen. Tämän lisäksi osiossa kerrataan käytyjä

osioita ja pyritään motivoimaan oppijoita kehittämään jatkossa omatoimisesti omia tietojaan.

5.1 Produktin opintojaksopalaute ja käyttöönotto

Produkti esitettiin Poliisiammattikorkeakoulun ajokoulutuskeskuksella kouluttajien valmentautumispäivillä 29.11.2021 noin 30:lle kouluttajalle. Kouluttajat koostuivat poliisiammattikorkeakoulun Naarajärven ajokoulutuskeskuksen täydennyskoulutuksessa oman työn ohessa kouluttajina toimivista poliisin, verohallinnon, valtionhallinnon ja tullin työntekijöistä.

Ennen esittämistä käytiin läpi produktin tekijän esille tuomana sitä, miten produkti oli muodostunut ja keskusteltiin yleisellä tasolla vaihtoehtoisten opetustapojen mukaan ottamisesta ajokoulutuskeskuksen koulutukseen.

Koska suurimmalla osalla täydennyskoulutuksessa olevilla poliiseilla ei ole mahdollista harjoitella ajamista turvallisessa rataympäristössä erilaisilla poliisin käytössä olevilla ajoneuvoilla, oli kouluttajien yleinen mielipide, että itse ajokoulutuskeskuksessa opetuksen paino tulisi olla ajamisessa ja läpi käytävät teoriat tulisi pitää ajokoulutuskeskuksessa mahdollisimman lyhyinä. Teorioiden siirtämistä toteutettaviksi poliisilaitoksille ennen koulutukseen tulemistä pidettiin lähtökohtaisesti hyvänä, mutta myös erittäin haasteellisenä ajatuksena. Aikaisemmat kokemukset täydennyskoulutukseen tulevien poliisien sitouttamista opiskeluun omilla työpaikoilla ennen ja jälkeen kurssille tulemisen olivat olleet huonoja. Esimerkiksi kurssin jälkeen poliisilaitoksilla kerättyyn kurssipalautteen vastaus prosentti oli ollut pieni. Toisaalta kouluttajat pitivät hyvänä vaihtoehtona lisätä kurssitarjontaa Naarajärven ajokoulutuskeskuksessa myös poliisin (AMK) ja (YAMK) -koulutuksessa oleville, esimerkiksi vapaavalintaisena 1–2 opintopisteen opiskelukokonaisuuksina, joissa voitaisiin suorittaa teoriaopintoja Moodlessa.

Produktin esittelemisen jälkeen pidetyssä vapaamuotoisessa keskustelussa ja palautteen antamisessa nousi esille seuraavia asioita: Produktin esityksen yhteydessä havaittiin kouluttajien toimesta, että hälytysajoneuvon automaattiset oikeudet puuttuivat esityksestä. Näitä puuttuvia hälytysajoneuvon automaattisia oikeuksia oli ajaa bussikaistalla, päästä lautalle ennen muita tienkäyttäjiä ja käyttää ”TAXI” lisäkilvellä merkittyä rautatiekaistaa. Oikeudet löytyivät tieliikennelaista liikennemerkkien määritelmien yhteydestä.

Esityksessä mukana olleita videoita pidettiin hyvinä, vaikka samalla nousi esille kysymys esityksen videoiden haavoittuvuus. Tällä tarkoitettiin sitä, että videot ovat ulkopuolisen hallinnoimien linkkien alla, eikä niiden käytettävyyden pituudesta ole takuuta. Tämä todettiin kuitenkin olevan koulutuksessa huomioitava asia, joka saattaa myöhemmin edellyttää koulutuksessa käytettävän produktin muokkaamista. Lisäksi esitykseen kaivattiin erillistä kannanottoa siitä, mistä löytyy maastossa tapahtuvan ajamisen säännöstö.

Edellä mainittujen asioiden korjaamisen ja lisäämisen myötä produkti pidettiin kokonaisuutena kattavana ja hyvin soveltuvana lisänä talvikurssin opetukseen. Produkti koettiin käsittelevän hälytysajosäännöstöä annetussa aikarajoissa riittävän laajasti läpi niin työnantajan kuin työntekijän kannalta nostaen esille tärkeimpiä asioita. Erityisen hyvänä koettiin videot, joiden uskottiin tuovan syvyyttä esitykseen ja aktivoivan koulutukseen osallistuvien keskusteluun osallistumista opetuksen yhteydessä.

Kouluttajien joukosta esille nousi kysymyksiä saisiko produktia käyttää myös poliisilaitoksien omissa koulutuksissa. Produktin tekijä ei nähnyt tälle esteitä vaan produkti on tarkoitettu vapaasti käytettäväksi kaikkien hälytysajoa suorittavien viranomaisten koulutuksessa. Kun työtä esitetään hälytysajoon liittyvässä koulutuksessa, on esittäjän kuitenkin syytä pystyä huomioimaan, että työtä tehdessä on puuttunut korkeimman oikeuden hälytysajoon liittyvät ennakkoratkaisut, jotka saattavat myöhemmässä vaiheessa ohjata hälytysajoon liittyvää säännöstöä. Produkti päädyttiin ottamaan mukaan täydennyskoulutuksen talvikurssille hälytysajoon liittyvän opetustunnin materiaaliksi, ehdotettujen korjausten jälkeen.

5.2 Pedagoginen käsikirjoitus hälytysajo-opetus luokassa

HÄLYTYSAJO-OPETUS LUOKASSA

Opiskelija osaa...	Sisällöt	Arvioitavat kohteet	Opiskelijan työskentely	oppimis-ympäristö	Käytettävät opetusmenetelmät
Arvioida omaa osaamistaan	Aikaisemmat opinnot	Itsearvio	Itsenäinen työskentely	Oma vapaasti valittava tila	Kertomus
Tuntee hälytysajoon liittyvän säännösten	Tieliikennelaki, hälytysajomääräys	Osallistuminen teoriatunnille	Luokkaopetukseen osallistuminen	Luokkaopetus	Luento
Ymmärtää peruskäsitteet	Tie, hälytysajo, erityinen varovaisuus velvoite	Osallistuminen teoriatunnille	Luokkaopetukseen osallistuminen	Luokkaopetus	Luento
Tunnistaa hälytysajoon liittyvät riskit	Asenne, motivaatio, ajokokemus, stressi, muut tiellä liikkuajat	Osallistuminen teoriatunnille	Luokkaopetukseen osallistuminen	Luokkaopetus + Työympäristö	Luento Itseopiskelu
Soveltaa oppia työelämässä	Kertaus, motivaatio	Osallistuminen teoriatunnille	Luokkaopetukseen osallistuminen	Luokkaopetus + Työympäristö	Luento Itseopiskelu Itsearvio

Yllä olevassa kaaviossa kuvattu opinnäytetyön seurauksena syntyneen produktin pedagoginen käsikirjoitus. Pedagoginen käsikirjoitus auttaa hahmottamaan koulutuksessa yleisellä tasolla opetuksen rakennetta, näkemään eri kokonaisuuksien tai asioiden yhteyksiä, organisoimaan opetusta loogisemmaksi, havaitsemaan puutteita tai päällekkäisiä asioita ja lisäksi varmistamaan erielementtien yhteismitallisuuden ja laadukkuuden. (Viitanen 2022.)

6 TULOKSET, JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

6.1 Eettisyys ja luotettavuus

Tieteellinen tutkimus voi olla eettisesti hyväksyttävää ja sen tulokset uskottavia vain, jos tutkimus on suoritettu hyvän tieteellisen käytännön edellyttämällä tavalla. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta, 6.)

Hyvän tieteellisen käytännön näkökulmia ovat: 1. Tiedeyhteisön tunnustamat toimintatavat: Rehellisyys, huolellisuus ja tarkkuus tutkimustyössä, tulosten tallentamisessa ja niiden arvioinnissa. 2. Tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaiset ja eettisesti kestävä tiedonhankinta, tutkimus- ja arviointimenetelmät. Avoimuus ja vastuullisuus tutkimuksen tuloksia julkaistaessa. 3. Muiden tutkijoiden työn ja saavutusten asianmukainen huomioon ottaminen ja niille kuuluvan arvon antaminen omassa tutkimuksessa. 4. Tutkimus suunnitelma suunnitellaan, toteutetaan ja raportoidaan, sekä siinä syntynyt aineisto tallennetaan tieteelliselle tiedolle asetettujen vaatimusten edellyttämällä tavalla. 5. Tarvitut tutkimusluvut on hankittu ja vaadittava ennakoarviointi tehty. 6. Oikeudet, tekijyyttä koskevat periaatteet, vastuut ja velvollisuudet sekä aineistojen säilyttämistä ja käyttöoikeutta koskevat kysymykset ollaan selvitetty kaikkien osapuolten kanssa mahdollisimman tarkasti ennen tutkimuksen aloittamista. 7. Merkitykselliset tutkimukseen liittyvät sidonnaisuudet ilmoitetaan asianosaisille, tutkimukseen osallistuville kuin raportissa tutkimuksen tuloksia ilmoittaessa. 8. Tutkijat noudattavat esteellisyys säännöksiä ja pidättyvät kaikista tieteeseen ja tutkimukseen liittyvistä arvioinneista ja päätöksentekotilanteista, jos on syytä heidän epäillä olevan esteellisiä. 9. Tutkimusorganisaatiossa noudatetaan hyvää henkilöstö- ja taloushallintoa sekä otetaan huomioon tietosuojaa koskevat kysymykset. Hyvän tieteellisen käytännön noudattamisesta vastaa ensisijaisesti jokainen tutkija itse. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta, 6–7.)

Tässä opinnäytetyössä ollaan noudatettu edellä mainittuja tutkimuseettisen neuvottelukunnan laatimaa ohjetta Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimusta tehdessä ollaan avoimesti ja rehellisesti käsitelty ja viitattu käsiteltyyn materiaaliin. Työn eteneminen ja raportointi on tehty erillisen liitteenä olevan aikataulutuksen mukaan. Kerätty materiaali on annettu tarkastettavaksi osallisena oleville SWOT-analyysi työryhmän jäsenille, Pohan Ihalaiselle ja Polamkin täydennyskoulutuksessa ajo-opetuksessa toimiville kouluttajille ennen tutkimuksen julkaisua ja heille on annettu mahdollisuus lausua asiaan. Opinnäytetyö on lisäksi annettu tarkastettavaksi

opinnäytetyö ohjaajien lisäksi ulkopuoliselle taholle. Työssä ollaan huomioitu myös asi-
antuntijoiden työpanostus ja annettu heille asiassa kuuluva kunnia. Tutkimuksessa on
ollut ohjaajana Kirsi Viitanen, jolle työn etenemisestä olen säännöllisesti raportoinut.
Tutkimuksen aikana ei ole tullut esille esteellisyyksiä, jotka olisivat vaikuttaneet työn te-
kemiseen. Työn tekemisessä olen pyrkinyt huomioimaan tietosuoja kysymykset ja nou-
dattanut hyvää henkilöstö ja taloushallinnon periaatteita.

Opinnäytetyössä olen pyrkinyt kuvaamaan tieliikennelain muutoksia hälytysajossa sy-
vällisen ymmärtämisen kautta monipuolisesti ja perinpohjaisesti. Nämä seikat ovat omi-
aan laadullisen tutkimuksen uskottavuutta lisäävinä seikkoina (Puusa & Juuti 2020,
luku: Uskottavuuden arviointi laadullisessa tutkimuksessa).

Laadullisessa tutkimuksessa tutkijan on pyrittävä tekemään oma päättelypolku läpinäky-
väksi analysoitaessa ja tulkittaessa tuottamansa materiaalin tuloksia. Mitä selvemmin,
havainnollisemmin ja yksityiskohtaisemmin tutkija kertoo tutkimuksensa eri vaiheista,
sitä paremmin luotettavuus on arvioitavissa. (Puusa & Juuti 2020, luku: Laadullisen tut-
kimuksen luotettavuus.)

Tässä opinnäytteessä avannut yksityiskohtaisesti ne prosessit, joiden perusteella ai-
neistoa on analysoitu ja tulkittu.

6.2 Oma oppiminen

Aiheen valinnan ja BMC:n jälkeen, aloittaessani tutkimuslupahakemuksen tekemisen,
itse aihe ja työn etenemisjärjestys tuntui selkeältä. Tutkimuslupahakemuksen edetessä
kuitenkin alkoi tajuntaan muodostua käsitys siitä, miten paljon eri asioita itse opinnäyte-
työssä tulisi huomioida, vaikka aihe itsessään oli tarkasti rajattu.

Aineiston kartoituksen aikana yllätyksenä tuli se, kuinka vähän muilla viranomaisilla oli
käytössään jaettavissa olevaa ajantasaista hälytysajoon liittyvää materiaalia. Taustama-
teriaalain kartoituksen ja tutustumisen myötä tuli myös positiivisia yllätyksiä. Ari Kivarin
kirjoittama kirja Hälytysajoneuvon kuljettamisenriskienhallinta oli hyvin laadittu opas,
joka osoitti työntekijältä syvällistä perehtyneisyyttä aihepiiriin. Kirja valmistaa hälytysajo-
neuvon kuljettajia teoriapuolella hälytysajoneuvokuljettajien vaativimpaan tehtävään, tur-
valliseen hälytysajoon. Vaikka kirja oli valmistunut ennen tieliikennelain uudistusta, oli
siinä silti keretty tutustumaan ja ottamaan kantaa niihin mahdollisiin muutoksiin, joita tie-
liikennelakiin oli tulossa kirjaa tehdessä.

Opinnäytetyön tutkimuslupahakemusta tehdessäni en vielä tajunnut sitä työmäärää, joka olisi edessä ennen työn valmistumista. Toisaalta tämä oli hyvä asia koska edessä oleva suuri työmäärä olisi saattanut rajoittaa aineistomenetelmien monipuolista käyttöä ja aiheuttaa kokonaisuudessa opinnäytetyön supistumisen pintapuolisemmaksi.

Toisaalta opinnäytetyön edetessä huomasin yllättäen uineeni altaan syvään päätyyn. Syvässä päädyssä tutustuin Polamkin opetuksen peruskiveen, pedagogisiin linjauksiin, jotka olivat opetussuunnitelmien taustalla ja vaikutti niin opetuksen suunnitteluun kuin toteutukseenkin.

Vaikka etukäteen laadittu aikataulu venyi ja siirsi opinnäytetyön valmistumista, antoi se myös aikaa niin SWOT-analyysiryhmälle kuin itselleni tutustua ja sisäistää etukäteen jaettuja materiaaleja. Näin kiireiseksi suunnitellun aikataulun piteneminen edesauttoi rauhassa tehtävän opinnäytetyön sisäistämistä toimivaksi kokonaisuudeksi.

Etukäteen tiedossa olleiden opinnäytetyövaiheiden läpikäyminen kasvatti ja vahvisti niin omaa hälytysajoon liittyvän säännöstön tuntemusta kuin auttoi kasvamaan kohti parempaa opettajuutta.

Produktin esittely ajo-opetuksessa mukana oleville kouluttajille, heidän antaman palautteen myötä produktissa omien virheiden huomaaminen ja korjaaminen vahvistivat tunteistani siitä miten hyvä ja tarkoituksenmukainen asia yhteisopettajuus on Polamkin täydennyskoulutuksessa. Opetuksessa on myös tärkeää, että kaikki saavat olla omalla osaamistasolla mukana kehittämistä yhteistä päämäärää, turvallisempia ja ammattitaitoisempia poliisiauton kuljettajia.

6.3 Yhteenveto

Opinnäytetyön tekeminen selvensi ajatuksiani liittyen poliisiin suorittamaan hälytysajoon ja poikkeussäännöksiin. Vanhan lain mukaan poliisiajoneuvolla oli automaattisia erioikeuksia kuten muun muassa ajaa linja-auto ja raitiovaunukaistalla. Tämä tarkoitti, että edellä mainituilla kaistoilla sai kuljettaa poliisiajoneuvoa ilman virkatehtävää. Uuden tie liikennelain mukaan nämä edellä mainitut poliisiajoneuvon automaattiset oikeudet ovat muuttuneet hälytysajoneuvolle kuuluviksi automaattisiksi oikeuksiksi. Hälytysajoneuvo määritellään taas ajoneuvolain 32 §:ssä. Poliisiajoneuvolla, joka ei täytä hälytysajoneuvon määritelmää, ei ole siis enää automaattisia erioikeuksia ilman erillistä virkatehtävää.

Opinnäytetyön edetessä kävi selväksi, että tieliikennelain uudistus on lisännyt virkatehtävän niin vaatiessa poliisin oikeuksia poiketa liikennesäännöistä tieliikenteessä. Uudistus on antanut muun muassa poliisille virkatehtävässä oikeuden ohittaa risteyksessä palava punainen liikennevalo-opastin ilman hälytysvaloja ja ääniä. Samanaikaisesti näiden erioikeuksien lisääntyessä on kuitenkin kasvanut säännöksistä poikkeavan velvollisuus ja vastuu arvioida tehtävän merkitystä suhteessa säännöistä poikkeamiseen. Lisäksi säännöistä poikkeavalla kuljettajalla on vastuu varmistaa, ettei aiheuta tarpeetonta vaaraa muulle liikenteelle. Kuljettajan ja poliisin vastuun merkityksen ja tehtävän tärkeyden arvioimisen korostuminen erioikeuksia käytettäessä ovat varmasti niitä seikkoja, jotka vaativat koulutuksen yhteydessä erityistä huomioimista. On myös syytä huomioida, että tämä on tulevaisuudessa asia, jota oikeuskäytäntö tulee omilla ratkaisuillaan ohjamaan.

Opinnäytetyön alussa määriteltiin keskeiset tutkimuskysymykset, joita oli: 1. Mitä oikeuksia poliisilla on poiketa liikennesäännöistä? 1.1 Mikä tieliikennelain uudistuksessa hälytysajoon liittyvissä säädöksissä ovat muuttunut uudistuksessa? 2. Millaisen vastuun liikennesäännöistä poikkeaminen tuo hälytysajoneuvon kuljettajalle? 2.1 Kenellä vastuu on liikennesääntöjen poikkeamista? 3. Mitä laadukkaan oppimateriaalin tulisi sisältää tieliikennelain muutoksen myötä talvikurssilla?

Kysymykset ovat asetettu siten että vastauksien löytämisellä saadaan kattava läpileikkaus tieliikennelain poikkeussäännöksiin. Avainasemassa vastausten löytymiseen on ollut tausta-aineistossa, tutkimuksen toteuttamisessa ja analyysimenetelmissä. Vaikka opinnäytetyössä sekä produktissa käsitellään kattavasti poliisijajoneuvon oikeuksia ja muuttuneita säädöksiä, jää vanhentuneen lainsäädännön käsittely ja vertaaminen kuitenkin pintapuoliseksi. Tämä on kuitenkin toissijainen seikka, sillä uuden ajantasaisen säännöstön oppiminen on tärkeämpää kuin vanhentuneen säännöstön kertaaminen. Produktin esittämisessä korostuukin kouluttajan ja opiskelijan vuorovaikutus osana uuden säännöstön sisäistämistä.

Opinnäytetyö antaa selkeän vastauksen hälytysajoneuvon kuljettajan vastuusta, kun liikennesäännöistä poiketaan. Työssä myös otetaan kantaa siihen, kenellä vastuu on, kun liikennesäännöistä poiketaan.

SWOT-analyysityöryhmän työskentely on luonut laadukasta oppimateriaalia, joka on syventynyt teemahaastattelun ja analyysin myötä talvikurssille suunnattuun produktiin. Näin ollaan onnistuttu vastaamaan kysymykseen, mitä laadukkaan oppimateriaalin tulee talvikurssilla sisältää.

6.4 Lopuksi

Tieliikennelaki uudistui 2020 ja samalla ajokoulutukseen osallistuvana kouluttajana heräsi itselleni tunne hälytysajosäännösten riittämättömästä tuntemuksesta. Poliisiammattikorkeakoulussa suoritettavat opinnot ja opinnäytetyön tekeminen antoivat hyvän syyn sukeltaa syvemmälle hälytysajamisen maailmaan ja etsiä vastauksia mieltäni vaivaneisiin kysymyksiin.

Vaikka tässä opinnäytetyössä vain sivutaan Poliisi (AMK) -tutkintokoulutuksen ajo-opetusta, jäi mieltäni vaivaamaan peruskoulutuksen opetuksessa itse ajamiseen liittyvä vähäinen opetustuntimäärä. Tähän kun yhdistää viimevuosien ajokorttiin liittyvän pakollisen ajo-opetuksen tuntimäärän pientymisen ja ajo-oikeuden perusopetuksen siirtymisen liikenneturvallisuutta edistävästä opetuksesta kohti tutkinnon läpäisyyn tähtäävää opetusta, herää kysymys ja huoli tulevaisuuden hälytysajoneuvon kuljettajien riittävästä ammattitaidosta. Poliisiammattikorkeakoulun tulee valmistaa opiskelijoita toimimaan liikenteen ammattilaisina, ammattitaitoisina hälytysajoneuvon kuljettajina ja esimerkkinä muille tienkäyttäjille. Opiskelijoiden henkilökohtaiseen ohjattuun ajo-opetukseen käytetyt tuntimäärät ovat pienentyneet useita, jopa kymmeniä tunteja kun laskee niin siviilissä autokouluissa käydyn tuntimäärän ja opinnot Poliisiammattikorkeakoulun puolella yhteen. Tällä perusteella voidaan huoltani pitää aiheellisena. Uskon tämän olevan seikka, joka jatkossa valitettavasti tulee näkymään hälytysajoneuvojen onnettomuustilastoihin, niitä kasvattaen ja tulee asettamaan myöhemmin yhteiskunnallista painetta poliisin ajokoulutuksen kehittämiseksi.

Opinnäytetyössä käydään läpi pitkälti asioista hälytysajosta puhuen. Tulee kuitenkin muistaa, että niin poliisi-, tulli- kuin rajavartiolaitoksessa toimivalla on vastaavat oikeudet ja voi poiketa tieliikennelain 184 § mukaan liikennesäännöistä tehtävän niin vaatiessa. Kun tällä perusteella poiketaan liikennesäännöistä, on tehtävän sitä edellytettävä ja poikkeajan noudatettava erityistä varovaisuutta. Itse produktissa asioita käsitellään tarkemmin myös poliisitehtävän kannalta.

Vastausten esille kaivaminen on ollut antoisaa, vaikka samanaikaisesti opinnäytetyön tekeminen on ollut raskasta. Aikataulujen sovittaminen yhteen on ollut haasteellista, mutta opinnäytetyön lähestyessä loppuaan, työntarkastajilta Eini Karvoselta, Laura Lautaselta ja Tiina Niskalalta saamani palautteen myötä on alkanut tuntua, että kaikki on ollut loppujen lopuksi vaivan arvoista.

Lopuksi haluan kiittää kaikkia tässä opinnäytetyössä omalla panostuksellaan mukana olleita. Ilman teitä tätä ei olisi ollut mahdollista tehdä. Kiitos.

LÄHTEET

Ajoneuvolaki 15.1.2021/82

Alaoutinen, Satu ym. 2009. LUT:n opettajan laatuopas. Luettavissa: <https://www.lut.fi/documents/10633/29855/lut-opettajan-laatuopas.pdf>. Luettu 2.12.2021

Creative Commons Suomi, 2022. <https://creativecommons.fi/lisenssit/>, Luettu 2.1.2022

Hallituksen esitys tieliikennelaiksi HE180/2017 VP

Karttunen N. 2015. Miten parantaa vuorovaikutusta ja aktivoida opiskelijoita massaluennolla – esimerkkejä yliopiston perusopetuksesta farmasian alalta. Yliopistopedagogiikka vol.22, 2015, nro 2, 31–33.

Kiiski, Kimmo & Tolvanen, Matti 2021. Uusi tieliikennelaki 2020.

Kivari, Ari 2020. Pelastusopisto: Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskienhallinta.

Korander, Timo 2015. Ideoita innovoinnin ja kehittämisen menetelmistä Polamk:n ja poliisitoimen opiskelijoille, opettajille, kehittäjille, esimiehille ja johtajille. Luettu 19.4.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö 9.8.2018, tiedote: Tieliikennelaki uudistuu. Luettavissa: <https://valtioneuvosto.fi/-/tieliikennelaki-uudistuu/luettu-19.4.21>

Mannila, Juho 2021: Selvitys poliisi (AMK) opiskelijoiden ajotaidosta. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/426720/ON_Mannila.pdf?sequence=2&isAllowed=y Luettu 5.11.2021.

Mansikkamäki, Suvi-Tuuli, 2015. Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista. Luettavissa: <https://www.theseus.fi/handle/10024/97460>

Metsämuuronen, Jari 2001. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia – sarja 4.

MTVuutiset 2021: Näin poliisi kommentoi partioiden toimintaa huumekaaharin takaa-ajossa – "Jos vähän ikkunaa meni rikki, en pitäisi sitä pahana". Katsottavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/nain-poliisi-kommentoi-partioiden-toimintaa-huumekaaharin-takaa-ajossa-jos-vahan-ikkunaa-meni-rikki-en-pitaisi-sita-pahana/8293548#qs.h08n9r>

MTVuutiset 2021: Huumekaaharin takaa-ajovideo herättää kysymyksiä poliisin toiminnasta – "Kun ajetaan kevyeen liikenteen väylällä kaikki renkaat ilmassa...". Katsottavissa:

<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/huumekaaharin-takaa-ajovideo-herattaa-kysymyksia-poliisin-toiminnasta-kun-ajetaan-kevyeen-liikenteen-vaylalla-kaikki-renkaat-ilmassa/8293998>

Paronen, Ruska 2021: Aamulehti: Pelastuslaitos harjoittelee lähiviikkoina Tampereella ja Pirkkalla: ”Näkyvä varmasti ihmisille, kun yksiköt pyörivät alueilla” Luettavissa: <https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000007832451.html>. Luettu 10.10.2021.

Pelastusopisto 2021: Pelastajan koulutusohjelma Opetussuunnitelma 90 op, Pelastajakurssi 118-121

Poliisiammattikorkeakoulu 2015, Tutkintosääntö

Poliisi (AMK) -tutkinnon opetussuunnitelma 2020, Lukuvuodet 2020-2022

Poliisiammattikorkeakoulu, 2021: Pieksämäen täydennyskoulutus, Opintosuunnitelmat:

2021. Poliisin kuljettajakoulutus. Talvikurssi, koulutustilaisuuden tiedot. Poliisihallinnon sisäinen lähde.

2021. Poliisin kuljettajakoulutus. Kesäkurssi, koulutustilaisuuden tiedot. Poliisihallinnon sisäinen lähde.

2021. Poliisin kuljettajakoulutus. Jatkokurssi, koulutustilaisuuden tiedot. Poliisihallinnon sisäinen lähde.

Poliisihallitus: Määräys Poliisin ajolupa menettelystä, POL-2019-10653

Poliisihallitus: Määräys Poliisiajoneuvon ajaminen ja hälytysajo, POL-2020-27511

Poliisilaki 22.7.2011/872

Puusa, Anu & Juuti, Pauli 2020: Haastattelutyypit ja niiden metodiset ominaisuudet. Teoksessa Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Luettavissa: <https://www.bookbeat.fi/kirja/laadullisen-tutkimuksen-nakokulmat-ja-menetelmat-224757>. Luettu 9.11.2021.

Puusa, Anu & Juuti, Pauli 2020: Laadullisen aineiston analysointi. Teoksessa Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Luettavissa: <https://www.bookbeat.fi/kirja/laadullisen-tutkimuksen-nakokulmat-ja-menetelmat-224757>. Luettu 9.11.2021.

Puusa, Anu & Juuti, Pauli 2020: Uskottavuuden arviointi laadullisessa tutkimuksessa. Teoksessa Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Luettavissa: <https://www.bookbeat.fi/kirja/laadullisen-tutkimuksen-nakokulmat-ja-menetelmat-224757>. Luettu 9.11.2021

Puusa, Anu & Juuti, Pauli 2020: Laadullisen tutkimuksen luotettavuus. Teoksessa Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Luettavissa: <https://www.bookbeat.fi/kirja/laadullisen-tutkimuksen-nakokulmat-ja-menetelmat-224757>. Luettu 9.11.2021

Pylkkö, Outi JAMK: Kognitiivinen oppimiskäsitys ja oppimisen ohjaaminen. Luettavissa: <https://oppimateriaalit.jamk.fi/oppimiskasitykset/oppimiskasityksista-oppimisen-ohjaamiseen/kognitiivinen-oppimiskasitys-ja-oppimisen-ohjaaminen/> Luettu: 11.11.2021.

PVHSMK- PE HN256, Puolustusvoimien hälytysajokoulutus, Liite 15

Salonen, Kari. 2013. Näkökulmia tutkimukselliseen ja toiminnalliseen opinnäytetyöhön

Tieliikennelaki 729/2018

Tuomivaara, Timo 2005. Tieteellisen tutkimuksen perusteet/kevät 2005. Luettavissa: <https://www.mv.helsinki.fi/home/ttuomiva/Y125luku6.pdf> /luettu 24.4.21

Tutkimuseettinen neuvottelukunta, 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Luettavissa: https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf /Luettu 14.5.21

Viitanen, Kirsi 2022. Pedagoginen käsikirjoitus. PowerPoint -esitys.

Viitanen K & Mäntylä J, 2021. Yhteisopettajuus ammattikorkeakoulussa. PowerPoint -esitys

Zaytseva A & Kivari A, 2020. Hälytysajoneuvot ja uudistuva tieliikennelaki 3.3.2020. Luettavissa: <https://www.pelastusopisto.fi/18154/#d9b2b670> / LUETTU 7.5.2021

LIITTEET

Liite 1.

Kutsu hälytysajon koulutuksen kehittämisen työryhmään.

Terve kaikille ajokouluttajille.

Olen tällä hetkellä opiskelemassa Polamk:ssa ammattikorkeakoulun muuntokoulutuksessa. Opintoihin liittyen on tarkoitukseni päättötyönä tehdä produktio. Produktio on n. 45min oppitunti, joka toimii Talvikurssissa hälytysajoa käsittelevänä oppituntina.

Oppituntia varten tarvitsen 3-4 henkilön asiantuntijaryhmän. Ryhmän kanssa tarkoitukseni on käydä 3 - 4 kokoontumisen aikana hälytysajoa koskevia asioita. Ryhmän tarkoituksena on löytää ne asiat, jotka oppitunnin aikana käydään läpi koulutukseen osallistuville SWOT-analyysin keinoin. Valitettavasti en pysty lupaamaan osallistujille rahallista korvausta vaan ainoastaan kunniaa.

Käytännön toteutus tapahtuu huhtikuu-elokuu välisenä aikana seuraavasti: Ryhmän jäsenille lähetetään etukäteen aineisto koskien hälytysajoa. Tähän tutustuttuaan ryhmän jäsenet lähettävät aineistosta esille nousseita kysymyksistä allekirjoittaneelle sähköpostilla.

Allekirjoittanut kokoaa kysymykset ja kysymykset jaetaan kootusti nimettömästi kaikille ja osallistujat saavat vielä kommentoida niitä. Kysymyksistä muodostuu haastattelulomake, jonka pohjalta allekirjoittanut haastattelee hälytysajoa koskien Pohan edustajaa.

Haastattelusta koostettu yhteenveto jaetaan ryhmäläisille sähköpostilla. Lisäksi sähköpostissa jaetaan jokaiselle yksi osa-alue neljästä hälytysajoa koskevasta osa-alueesta pohdittavaksi ennen ensimmäistä teams kokoontumista varten.

Tämän jälkeen ryhmäläiset kokoontuvat teams istunnon välityksellä. Istunnossa käydään läpilyhyesti poliisihallitukselta saadut vastaukset, tutustutaan ja täydennetään Canvas-mallia ja kommentoidaan etukäteen henkilöille jaettuja hälytysajo osa-alueita. Ryhmän kanssa kartoitetaan myös mahdollisuudesta käyttää aktivoivia keinoja opetuksessa.

Elokuussa asiantuntijaryhmä saa sähköpostilla nähtäväksi alusta version produktista ja heillä varataan mahdollisuus kommentoida ja antaa kehitys ehdotuksia siihen. Produkti esitellään kaikille ajokouluttajille ajokouluttajien valmentautumispäivillä elokuussa.

Ilmoittautumiset asiantuntijaryhmään pyydän teitä laittamaan WatchApp:lla 14.4 mennessä puhelinnumeroon 050 56XXXXX/ Sami.

Kiitokset jo etukäteen aktiivisesta osallistumisesta. Terveisin Sami Haapala

Liite 2. Tausta materiaalin kokoaminen muilta viranomaisilta.

Tervehdys

Nimeni on Sami Haapala. Olen työskennellyt noin 20 vuotta poliisissa ja Poliisiammattikorkeakoululla noin 10 vuotta OTO-ajokouluttajana. Olen suorittanut myös 2010-luvulla liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon. Tällä hetkellä päivitän virkatutkintoani ja opiskelen Poliisiammattikorkeakoulun muun-
tokoulutuksessa.

Opiskeluihini liittyen olen tekemässä Poliisiammattikorkeakoululle päättötyönä opetustuntia, jossa käsitellään voimassa olevia hälytysajosäännöksiä poliisin näkökulmasta. Tieliikennelain muutokset lisäsivät erioikeuksia hälytysajoneuvoille mutta lisäsivät samalla myös vastuuta näiden käyttäjille.

Lähestynkin teitä kysymyksellä, onko organisaatiossanne annettu ohjeita ja määräyksiä koskien hälytysajoa? Jos on, onko minun mahdollisuutta saada teiltä haltuuni näitä dokumentteja opinnäytetyötäni varten.

Pyydän teiltä ystävällisesti vastausta sähköpostilla perjantaihin 9.4 mennessä osoitteeseen sami.haapala@edu.polamk.fi.

Tulen laittamaan valmiin opinnäytetyön syksyllä 2021 siihen osallistuneille yhteistyökumppaneille sähköpostiin. Mikäli teillä on asiaan liittyen kysymyksiä saatte minut kiinni yllä olevasta sähköpostista tai puhelimella numerosta 0295 XXX XXX.

Ystävällisin terveisin Sami Haapala

Liite 3. Hahmotella haastattelukysymyksistä poliisitarkastaja Heikki Ihalaiselle.

1. Hovioikeus on ottanut päätöksessään kantaa, että hälytysajoneuvossa partionjohtajalla on myös virkavelvollisuus puuttua hälytysajoon, jos näkee hälytysajossa vaarannettavan liikennettä. Miten Poha on huomionnut tämän hälytysajo-ohjeistukseen? Mikä on harjoittelijaohjaajan vastuu poliisipartiossa hälytysajossa, kun harjoitteli suorittaa hälytysajoa?
2. Vanha tieliikennelaki ei mahdollistanut hälytysajon harjoittamista tieliikenteessä. Nykyisessä tieliikennelaissa todetaan: Tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä. Mahdollistaako nykyinen tieliikennelaki hälytysajoharjoittelun tieliikenteessä?
3. Hälytysajo on todettu monessa erinähtäessä erityisen vaativaksi työsuorituksiksi. Koskeeko hälytysajoneuvon kuljettajaa 2-ryhmän ajokorttivaatimukset? Jos vastaus on ei, niin jatkokysymys: Pitäisikö näiden 2-ryhmän vaatimusten koskea hälytysajoneuvon kuljettajaa?
4. Onko poliisimiehellä tai poliisin päällystön edustajalla oikeus (poliisilain 8 luvun 3 §) antaa siviilille valtuus poiketa tieliikenteen säännöistä esim. ajaa ajoneuvolla ylinopeutta?
5. Mikä on työnantajan velvollisuus kouluttaa hälytysajoneuvon kuljettajia riittävän ammattitaidon ylläpitämiseksi? Työturvallisuuslain 2 luvun 14§ toteaa että Työnantajan on annettava työntekijälle riittävät tiedot työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä sekä huolehdittava siitä, että työntekijän ammatillinen osaaminen ja työkokemus huomioon ottaen: 1) työntekijä perehdytetään riittävästi työhön, työpaikan työolosuhteisiin, työ- ja tuotantomenetelmiin, työssä käytettäviin työvälineisiin ja niiden oikeaan käyttöön sekä turvallisiin työtapoihin erityisesti ennen uuden työn tai tehtävän aloittamista tai työtehtävien muuttuessa sekä ennen uusien työvälineiden ja työ- tai tuotantomenetelmien käyttöön ottamista; 4) työntekijälle annettua opetusta ja ohjausta täydennetään tarvittaessa. Poliisiautojen turvajärjestelmät ovat kehittyneet vuosien saatossa vaikuttaen ajoneuvojen käyttäytymiseen. Onko Poliisilaitoksilla velvollisuus huolehtia siitä että työntekijät saavat koulutusta uusien ajoneuvojen käyttöön?
6. Saako uudistuneen tieliikennelain myötä Poliisi ammattikorkeakoulun ajokoulutuksessa harjoitella hälytysajoa tieliikenteen seassa? Jos vastaus on että saa, vaikuttaako tähän hälytysajoharjoitteluun se suoritetaanko sitä perusopetuksessa opiskelijoiden kanssa vai poliisimiesten ja -naisten kanssa jatkokoulutuksessa?

Mikkelissä 26.3.2021 Sami Haapala

Liite 4. Business Model Canvas -malli

Turvallisuuskonseptointi, Turvallisuus-Canvas: Poliisin hälytysajoon liittyvä oppitunti				
Sami Haapala ja Jukka Isotalo				
<p>8. Avainkumppanit</p> <p>Keskeisimmät toimijat:</p> <p>1. Ajokouluttajista koostuva asiantuntijaryhmä joka käsittelee ja työstää koottua aineistoa</p> <p>2. PTR-yhteistyö kumppanit, joilta saadaan tausta materiaalia.</p> <p>3. Poha, jonka kanssa keskustellaan suuntaa antavasti esille nousseista kysymyksistä.</p>	<p>7. Avaintoiminnot</p> <p>Opinnäytetyön toteuttamisen vaatimukset:</p> <p>1. Uudistuneeseen lainsäädäntöön ja poliisin määräyksiin tutustuminen.</p> <p>2. Myön PTR-viranomaisten ohjeistukseen tutustumista.</p> <p>3. Aineiston käsittelyä asiantuntijaryhmässä SWOT-analyysin keinoin.</p> <p>4. Keskustelu Pohan edustajan kanssa.</p> <p>Työtä varten on tutustuttava opinnäytetyöprosessiin ja valittava tuotteille toimivat järjestelmät.</p>	<p>2. Arvolupaukset</p> <p>Produktin tarkoitus on toimia jatkokoulutuksessa yhtenä osa-alueena PolAmk:n talvikurssi koulutusta.</p> <p>Produkti on hälytysajoon ja poliisin erioikeuksiin tieliikenteessä liittyvä teoriakoulutus.</p> <p>Tieliikennelain uudistumisen myötä 2020, ei vanhaa koulutusta ole uudistettu yhtä laajasti.</p> <p>Produktin tarkoitus on että koulutuksen käynyt poliisi tuntee uudistuneen hälytysajo-ohjeistuksen ja osaa soveltaa sitä kattavasti ja turvallisesti liikenteessä.</p>	<p>4. Asiakasyhteydet</p> <p>-Koulutus Polamk:n järjestämää poliiseille suunnattua jatkokoulutusta, jolle kurssilaiset hakeutuvat itsenäisesti poliisilaitoksilta.</p> <p>-Opetusaineistoa kehitetään yhdessä Polamk:n ajokouluttajien kanssa.</p> <p>-Koulutuksesta kerätään palautetta, jonka avulla kehitetään koulutusta haluttuun suuntaan.</p> <p>- Koulutus on osallistujille ilmaista.</p>	<p>1. Asiakassegmentit</p> <p><i>-Opinnäytetyö on tarkoitettu Poliisiammattikorkeakoulun käyttöön. Sitä on tarkoitus käyttää jatkokoulutuksessa ja se on suunnattu opetukseen seuraavasti:</i></p> <p>1. <i>Ensisijaisesti poliisin operatiivisessa toiminnassa toimiville poliiseille, jotka joutuvat kuljettamaan työtehtävissään hälytysajoneuvoja</i></p> <p>2. <i>Toissijaisesti myös muulle poliisin henkilöstö, jotka kuljettavat työtehtävissään virka-autoja</i></p> <p>3. <i>Myös muille poliisissa työskentelevälle henkilöstölle, jotka joutuvat käyttämään työtehtävissään tieliikenteessä poliisille annettuja erioikeuksia</i></p> <p><i>Tärkeimpiä kumppaneita ovat poliisilaitokset, joiden henkilöstö on mukana niin kouluttajina kuin oppilaina.</i></p>
<p>6. Avainresurssit</p> <p>Ajokouluttajista koottu asiantuntijaryhmä käsittelee koottua aineistoa. Tehdyistä työstä muodostunut produkti esitellään ajokouluttajien koulutuspäivillä ajokouluttajille arviota varten ennen sen koulutukseen mukaan ottamista.</p>			<p>3. Kanavat</p> <p>Opinnäytetyö toimitetaan Poliisin ajokoulutuskeskukseen muistitikulla tekstinä ja produktina. Näin työ on tilaajan siirrettävissä vapaasti haluttuun koulutusympäristöön.</p>	<p>5. Vaikuttavuus näkökulma</p> <p>Produkti antaa Polamk:lle uuden ajantasalla olevan työkalun käytettäväksi koulutuksessa. Se nostaa koulutuksen tasoa, helpottaa koulutuksen pitämistä ja parantaa poliisien työturvallisuutta.</p>
<p>9. Kustannusten muodostus</p> <p>Työssä tullaan hyödyntämään etäyhteyksiä ja sähköisiä viestimisvälineitä kuten watch app, sähköposti jne. Näin kulut saadaan minimaaliseksi.</p>				

Liite 5, Talvikurssin ohjelma

Poliisin ajokoulutuskeskus
Hietämäentie 250
76850 NAARAJÄRVI

TALVIKURSSI 2020-2021

I päivä

klo 11.30	Ilmoittautuminen Yleiset Turvamääräykset
klo 12.00	Ajamisen perustotuudet -teoriapaketti
klo 13.15	Toiminnalliset turvamääräykset Oikeaoppinen ajoasento ja ohjauspyörän käsittely
klo 13.45	Tutustumiskierrokset Jarrutusharjoitus Ohjausharjoitus
klo 14.45	Perustotuudet (todistelu)
klo 15.15	Kahvitauko + välipala
klo 15.45	Ajoharjoitukset - Häätäjarrutus ja väistö - Kaarteessa jarruttaminen ja ohjaaminen
klo 17.00	Ajoharjoitukset - ESC:n toiminta - Ohitusennakko
klo 18.00	Pimeäajoharjoitus / Hälytysvalojen näkyvyys

Talvikurssi

II päivä

klo 8.30	Teoriaosuus - Hälytysajopaketti - Rengas- ym. ajoneuvoasias
klo 10.00	Hätäväistö (Henkilökohtaisen ajon opastus ja arviointi)
klo 11.45	Lounas
klo 12.15	Ajoharjoitukset 1) Suistaminen kiinniajamalla (Ensin teoriaosuus luokassa) 2) Käsittelyharjoitus
klo 13.15	Ryhmien vaihto
klo 14.00	Kurssin yhteenveto luokassa Palautteet
klo 14.30	Kurssin lopetus

Aikataulus

AJANKOHTA	TYÖVAIHE	MENETELMÄT	DOKUMENTOINTITAPA	OSALLISET
Helmikuu	Valitaan aihe ja vahvistetaan se.	Aineistoon tutustuminen. Varmistus Äidinkielen opettajalta. Keskustelu	Muistio Toteutunut Helmi- Maaliskuussa	Itsenäinen työskentely. Vk Jukka Isotalo. Äidinkielen opettaja Anu Haikansalo.
MAALISKUU	Opinnäytetyösuunnitelman laatiminen. Tutkimusluvan hakeminen	Tutustutaan poliisin ohjeistukseen liittyen hälytysajo. Opinnäytetyön ohjaajien kartoitus.	Sähköposti Opinnäytetyösuunnitelma Tutkimuslupahakemuksen tekeminen aloitettu, maaliskuussa	Kirsi Viitanen/ Petri Tuominen
HUHTIKUU	Lähestytään sähköpostilla muita viranomaisia.	Sähköposti, Opinnäytesuunnitelma	Sähköposti Opinnäytesuunnitelma Tutkimuslupahakemus työskentely jatkuu huhtikuussa	Armeija:Kimmo Liukkonen. Rajavartiolaitos: Jarkko Miikki. Tulli?P:laitos?

	<p>Kartoitetaan SWOT analyysiryhmään asiantuntija jäseniä.</p> <p>1 kokoontuminen SWOT-ryhmä, Siirtynyt Syyskuulle</p>	<p>Watch app</p> <p>Sähköposti</p>	<p>Kutsukirje</p> <p>Muistio</p>	<p>Poliisin ajokouluuttajat/asiantuntijaryhmä</p> <p>kirje lähetetty PTR:lle</p>
TOUKOKUU	<p>Asiantuntija jäsenet</p> <p>Produktion ja opinnäyteraportin tekeminen</p>	<p>Sähköposti/ Teams</p> <p>Itsenäinen työskentely</p>	<p>Sähköposti</p> <p>Muistio</p> <p>Tutkimuslupahakemus laitetu eteenpäin</p> <p>Powerpoint</p> <p>Word</p> <p>Opinnäytetyöraportti</p>	<p>Ikonen, Kauro, Korhonen, Nuolikoski?</p>
KESÄKUUKU HEINÄKUUKU	<p>SWOT 2+3 kokoontuminen, ei toteutunut, siirtynyt syys-lokakuulle</p> <p>POHA/POLAMK Aineiston analysointia.</p>	<p>Teams</p> <p>Teams</p> <p>Itsenäinen työskentely</p>	<p>SWOT työryhmä koottu</p> <p>Sähköposti/muistio</p> <p>Tutkimuslupa hyväksytty</p> <p>SWOT – työryhmä työskentely ajankohta siirtynyt syys-lokakuuhun</p> <p>Opinnäytetyö</p>	<p>Poliisin ajokouluuttajat, 4kpl</p> <p>Heikki Ihalainen Poha? Ei toteutunut. Siirtynyt lokakuuhun</p>

	<p>Opinnäyteraportin tekeminen. SIIRTYIVÄT</p> <p>Produktion tekeminen. Siirtynyt</p>		<p>Powerpoint</p> <p>Videot?</p>	
<p>Syyskuu – Lokakuu</p>	<p>SWOT-analysiryhmän kokoukset 1-3</p> <p>Aineiston analysointia.</p> <p>Teemahaastattelu +littarointi/ Ihalainen</p>	<p>Teams/ Whatsapp</p> <p>Teams</p>	<p>Muistio</p> <p>Itsenäinen työskentely</p> <p>Muistio/</p>	<p>Asiantuntijaryhmä</p> <p>Poha/ Ihalainen</p>
<p>Marraskuu</p>	<p>Littaroinnin lähetyks tarkastettavaksi Poha/Ihalaiselle</p> <p>Produktion esittely asiantuntijaryhmä,</p> <p>Produktin tekeminen + esittely, Ajokouluttajat</p> <p>Produktion viimeistely</p>	<p>Sähköposti</p> <p>Teams</p> <p>Henkilökohtaisesti</p> <p>Itsenäinen työskentely</p>	<p>Powerpoint, videot?</p> <p>Opinnäytetyöraportti</p>	<p>asiantuntijaryhmä.</p> <p>Ajokouluttajien valmentautumispäivät</p>
<p>Joulukuu</p>	<p>Päättötyön viimeistely</p>	<p>Itsenäinen työskentely</p>	<p>Opinnäytetyö</p>	<p>†</p>

Tammikuu 2022	Päättötyön jättäminen arvioitavaksi Yhteistyö kumppanit	Sähköposti Sähköposti	Opinnäytetyön toimittaminen	Kirsi Viitainen, Petri Tuominen Tulli, rajavartiolaitos, armeija, pelastusopisto.
------------------	--	------------------------------	-----------------------------	--