

Alaselän ergonomiaa ylläpitävä istuma- asento "poliisimaijassa"

Toimintaopas Poliisiammattikorkeakoulun opiskelijoille
Niko Lindstedt

03/2017

Tiivistelmä

Tekijä Niko Lindstedt	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi Alaselän ergonomiaa ylläpitävä istum- asento "poliisimajassa" - Toimintaopas Poliisiammattikorkeakoulun opiskelijoille	Julkisuusaste Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi Mari Koskelainen / Psykologia	Opinnäytetyön muoto Toiminnallinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä <p>Tämä opinnäytetyö käsittelee poliisimiehen alaselkään liittyvää ajoergonomiaa pakettiautomallisessa poliisiautossa. Poliisin ammattiin kohdennettua ajoergonomiatietoa on olemassa vähän. Työn tarkoitus on kartoittaa alaselän kannalta hyviä toimintatapoja pakettiautomallisen poliisiauton ohjaamossa istumiseen, sinne nousemiseen sekä sieltä ulos astumiseen.</p> <p>Työ on muodoltaan toiminnallinen opinnäytetyö, johon tietoa on kerätty katsauksella jo olemassa olevaan kirjallisuuteen ja tutkimusaineistoon. Työn tarvetta tulee katsoa työsuojelun näkökulmasta, joka perustuu työsuojelusta ja työturvallisuudesta laadittuun lainsäädäntöön. Opinnäytetyön teoriaosuus käsittelee näiden lisäksi poliisin työkykyä, siihen mahdollisesti vaikuttavia tekijöitä sekä ihmisen alaselän anatomiaa ja yleistä ajoergonomiaa. Lähdekirjallisuuden pohjalta laaditut hyvät toimintaohjeet poliisiautossa istumiseen, sieltä poistumiseen ja sinne sisälle menemiseen päättävät työn teoriaosuuden.</p> <p>Työn tuotoksena on toimintaopas ajoneuvoympäristössä toimimiseen ja fysioterapeutin koulutuksen omaava henkilö on antanut omia näkemyksiään oppaan tekovaiheessa. Toimintaopas sijaitsee työn lopussa ensimmäisenä liitteenä.</p> <p>Opas on ensisijaisesti kohdennettu jaettavaksi Poliisiammattikorkeakoulussa poliisin peruskoulutuksen vasta-aloittaneille osana perehdyttämispintoja. Hyvä ajoergonomia on osa poliisin työsuojelutoimintaa sekä tärkeä osa etenkin valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevän poliisimiehen työkykyä ylläpitävää toimintaa.</p>		
Sivumäärä 25 + 9 liitesivua	Tarkastuskuukausi ja vuosi Huhtikuu 2017	Opinnäytetyökoodi (OPS) AMK2014ONT
Avainsanat työsuojelu, työkyky, ajoergonomia, poliisi, ajoneuvo, poliisiammattikorkeakoulu		

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	2
2 HANKKEEN TAUSTA	3
2.1 Lähtökohdat.....	3
2.2 Konkreettiset tavoitteet	5
3 TYÖSUOJELU	6
3.1 Määritelmä	6
3.2 Työsuojelu poliisissa.....	7
4 POLIISIMIEHEN TYÖKYKY	8
4.1 Lainsäädäntö	8
4.2 Elintapojen vaikutukset poliisin työkykyyn.....	10
4.3 Alaselän rakenne ja kuormitustekijät.....	12
4.4 Poliisin varustevyö ja siihen liittyviä mahdollisia ongelmia.....	13
5 ERGONOMIA	14
5.1 Ergonomian määritelmä	14
5.2 Ergonomian tavoite	15
6 TOIMINTAMALLEJA	16
6.1 Luvun sisältö	16
6.2 Autosta poistuminen ja sinne nouseminen.....	17
6.2 Hyvä istuma-asento ”poliisimajassa”.....	18
7 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS JA ARVIOINTI	19
7.1 Toteutustapa ja työprosessi	19
7.2 Toimintaoppaan luotettavuus ja rakenne	21
7.4 Oppaan ohjeet osaksi käytäntöä.....	21
7.5 Ammatillinen kasvu ja kehittyminen	22
LÄHTEET	23
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tänä päivänä yksi suurimmista työkykyä heikentävistä sairausryhmistä työikäisissä ovat selkäsairaudet (Syväjärvi 2016, 34). Valvonta- ja hälytystehtävissä toimivan poliisimiehen 12 tunnin työvuorosta suurin osa kuluu poliisiautossa istuen. Poliisiauto on liikkuva toimisto, jossa ajamisen ja valvontatyön lisäksi työskennellään tietokoneella ja puhelimessa, tehdään paperitöitä ja otetaan vastaan asiakkaita. (Nevala & Nyberg 2006, 2.) Tietotekniikan hyödyntäminen ajoneuvoissa on saattanut entisestään lisätä autossa vietettyä aikaa.

Tuon ajan vuoksi, jonka työntekijä viettää autossa, opinnäytetyöni aihe on kuinka istua "poliisimaijan" ohjaamossa, kuinka mennä sinne sisälle ja kuinka nousta sieltä ulos alaselän hyvää ergonomiaa ylläpitäen. Työn tarkoituksena oli kartoittaa alaselän hyvää ergonomiaa ylläpitäviä liikeratoja sekä toimintatapoja näissä tilanteissa. Työn tarvetta tulee katsoa työsuojelun näkökulmasta, joka perustuu työturvallisuuslainsäädäntöön. Työsuojelusta yleisesti on lyhyesti lisää työni viitekehyksessä. Työ on muodoltaan toiminnallinen opinnäytetyö, jonka viitekehys koostuu poliisin työsuojelusta, -turvallisuudesta ja -kyvystä koostetusta lainsäädännöstä ja kirjallisuudesta sekä ihmisen alaselän anatomiaa ja yleistä ajoergonomiaa käsittelevästä tiedosta. Lisäksi viitekehys käsittelee poliisin varustevyön mahdollisia vaikutuksia alaselän ergonomiaan ja työkykyyn. Lähdekirjallisuudesta tiivistetyt, hyväksi todetut toimintaohjeet ajoneuvoympäristössä toimimiseen päättävät työni viitekehksen.

Toiminnallisen opinnäytetyöni tuotoksena on toimintaopas, jonka tekemisessä oli mukana fysioterapian koulutuksen omaava henkilö ja se pohjautuu teoriaosuudessa läpi käytyihin toimintamalleihin. Opas on ensisijaisesti tarkoitettu Poliisiammattikorkeakoulussa poliisin perustutkinnon opiskelut vasta aloittaneille osana ammattiin ja sen yleisiin käytäntöihin tutustumista. Työn ja oppaan tarkoituksena on lisätä poliisiopiskelijoiden tietoisuutta poliisin ammattiin yleisimmin liittyvistä selkäongelmista ja miten niiden ehkäisyyn voi mahdollisesti poliisiauton ympäristössä toimiessa vaikuttaa omalla toiminnalla. Sen lisäksi, että opiskelijat voivat oppaan avulla rakentaa omia toimintatapojaan, he voivat myös näitä oppeja jakaa tulevassa työharjoittelussaan sekä työelämässään kokeneemmille kollegoille.

Opasta, joka on sijoitettu työni liitteeksi (liite 1), voidaan jakaa Poliisiammattikorkeakoululla opiskelijoille osana perehdyttämisjaksoa, mutta sitä voidaan jakaa myös jo työelämässä oleville osana laitoksella toteutettavaa työsuojeluohjelmaa.

2 HANKKEEN TAUSTA

2.1 Lähtökohdat

Selkäsairauksista seuraa sairauspoissaoloja, lääke- ja hoitokustannuksia sekä pahimmassa tapauksessa työkyvyttömyyttä (Syväjärvi 2016, 34). Selän ergonomiasta ja sitä kautta työhyvinvoinnista on siis tärkeä pitää huolta niin työntekijän oman toimintakyvyn kannalta kuin myös kansantaloudellisesta näkökulmasta katsottuna. Suuri ja yksipuolinen työkuormitus, epämukavat työasennot ja -menetelmät sekä puutteellinen palautuminen työn rasituksista voivat johtaa liikuntaelinsairauksien syntyyn ja provosoida niistä syntyviä oireita. (Viikari-Juntura, luettu 31.1.2017.)

Syväjärven (2016, 34) mukaan kentällä toimivan poliisin työkuormitusta pohdittaessa fyysinen kuormitus ei ole ainoa työkuormitusta aiheuttava tekijä. Vuorotyö ja psyykkistä stressiä aiheuttavat työtehtävät ja väkivallan uhka ovat myös osana lisäämässä työkuormaa. (Syväjärvi 2016, 34.) Nämä ovat kuitenkin oma osuutensa isossa kokonaisuudessa, joten ne ovat tästä työstä rajattu pois.

Ajoneuvoympäristössä toimiminen, jolla tässä yhteydessä tarkoitan ajoneuvossa istumista ja työskentelyä sekä sinne sisälle ja sieltä ulos astumista, on selälle liikettä ja räsitusta aiheuttavaa toimintaa. Työni tarvetta tulee katsoa työsuojelullisesta ja sitä kautta työhyvinvoinnin näkökulmasta. Työhyvinvointi niin fyysisesti kuin henkisesti on organisaation toimivuuden kannalta tärkeää. Tämä ei mielestäni tee rajausta eri organisaatioiden välille vaan se on maailmanlaajuinen edellytys. Jotta työyhteisön tuottava elin, työntekijät, voivat hyvin, heidän tulee olla vireystilaltaan ja toimintakyvyiltään työtehtävien vaatimalla tasolla.

Poliisin työ ei ole yhtäjaksoista fyysistä ponnistelua. Andersenin ym.(2015, 3) 7500 poliisimiehelle tekemässä kyselyssä kuitenkin lähes puolet (48.8 %) vastaajista kokivat poliisin työn fyysisesti vaativaksi tai erittäin vaativaksi.

Työni lähtökohtana oli ajatus mahdollisuudesta pystyä antamaan ohjeistusta siihen, miten yksittäisen poliisin on mahdollista ennalta ehkäistä alaselkään kohdistuvaa negatiivista rasitusta ajoneuvoympäristössä toimiessa ja lisätä poliisiopiskelijoiden tietoisuutta alaselän ongelmista, joita pahimmassa tapauksessa poliisin ammatti voi aiheuttaa.

Poliisin käytössä olevista 1600 autosta pakettiauton mallisia "poliisimajvoja" on noin 500 (Poliisi, luettu 3.2.2017). Oman työkokemukseni mukaan iso osa hälytys- ja valvontasektorilla käytetyistä ajoneuvoista ovat näitä Volkswagen Transporter- merkkisiä pakettiautoja. Tästä syystä halusin alusta asti rajata työni aiheen ja oppaan tähän automalliin. Silti, vaikka ajoneuvon koko muuttuisi isommaksi tai pienemmäksi, ihmisen selän rakenne ei muutu. Tästä syystä ohjekirjaa voi käyttää soveltaen hyödyksi poliisin työssä myös muissa ajoneuvomalleissa.

Ajoneuvon ympärillä työskennellessä poliisilla on tilanteita, joissa esimerkiksi humaltuneita asiakkaita nostetaan auton kuljetustilaan. Halusin kuitenkin kohdentaa työni vain poliisin omaan toimintaan ajoneuvon ohjaamon ympärillä ilman ulkopuolisia vaikuttavia tekijöitä. Niemi (2012, 28) tuo tekstissään ilmi, että työn sisältöön ja poliisin ammatin toimenkuvaan ei sukupuoli tuo muutoksia. Tästä johtuen en tehnyt työtäni riippuvaiseksi sen hyödyntäjän sukupuolesta vaan opas on laadittu yleispäteväksi ohjeeksi kaikille poliisiopiskelijoille. Opasta hyödynnettäessä tulee ottaa kuitenkin huomioon sen hyödyntäjän omat fyysiset ominaisuudet ja rajoitukset. Näiltä osin oppaan hyödyntäjä voi soveltaa oppaan ohjeita omaan toimintaansa. Vaikka työni on ensisijaisesti rajattu koskemaan "poliisimajjaa", toimintaoppaaseen ja sitä tukevaan työn viitekehykseen kartoitin myös toimintamalleja, joita voi hyödyntää henkilöautomallisessa poliisiautossa.

Istumatyö ei ole ainoa selän vaivoihin ja yleiseen terveyteen vaikuttava tekijä. Muun muassa säännöllinen liikunta ja terveellinen ravinto ovat edelleen perusta terveille elämäntavoille (Helajärvi 2013, luettu 27.1.2017). Työergonomia ja autossa istuminen ovat

pieni osa isoa kokonaisuutta ja poliisin työkykyyn vaikuttavia tekijöitä käsitellään työni viitekehyksessä tarkemmin.

2.2 Konkreettiset tavoitteet

Valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevä poliisimies nousee autosta ja menee sisälle autoon useita kertoja vuoron aikana sekä viettää aikaa autossa työskennellen. Kuten työni johdannossa kävi ilmi, työ on ensisijaisesti suunnattu Poliisiammattikorkeakoulussa poliisin perustutkinnon opiskelut vasta aloittaneille. Näin oppaan vaikuttavuus on mielestäni korkeimmillaan, koska opiskelijoiden fyysinen terveydentila on kartoitettu ja todettu tarvittavan hyväksi kouluun sisälle pääsemiseksi. He ovat lähdössä poliisiksi puhtaalta pöydältä, joten heille ei ole ehtinyt vielä kehittyä ammattiin yleisesti liittyviä fyysisiä kulumia tai oireita. Näitä vastaavia vammoja on saattanut aiemmissa ammateissa tai aiemmassa elämässä syntyä, mutta terveystarkastuksessa ja kuntokokeissa ne ovat todettu sellaisiksi, etteivät ne estä ammatin harjoittamista.

Oppaan avulla opiskelijat pystyvät opiskelujen alusta asti tutustumaan ajoneuvoympäristössä toimimiseen alaselän hyvää ergonomiaa ylläpitäen, omaksumaan nämä toimintatavat ja sitä kautta tulevaisuudessa työelämässään myös käyttämään näitä ohjeita hyväksi.

Oppaan keskeisinä tehtävinä ovat kartoittaa jo olemassa olevan tiedon pohjalta oikeita toimintatapoja poliisijoneuvon ympärillä sekä havainnollistaa näitä toimintatapoja selkeillä kuvilla. Yhtenä tehtävänä työllä on myös lisätä opiskelijoiden tietoisuutta poliisin ammattiin yleisimmin liittyvistä selkäongelmista. Sen lisäksi, että opiskelijat voivat oppaan avulla muuttaa omia toimintatapojaan, he voivat myös näitä oppeja jakaa tulevassa työharjoittelussaan sekä työelämässään kokeneemmille kollegoille. Ergonomian näkökulmasta katsottuna työni käsittelee klassista ergonomiaa, jossa keskityn opiskelijan oman toiminnan fyysisiin piirteisiin sekä riskitekijöihin käyttäen korjaavaa ergonomiaa. Ergonomia ja sen määritelmät ovat kuvattuina työni viitekehyksessä.

Työlleni ei ollut sitä tehdessäni ennalta sovittua toimeksiantajaa, mutta sitä voidaan jakaa Poliisiammattikorkeakoululla osana orientoivien opintojen jaksoa, jolloin vasta aloittaneita opiskelijoita tutustutetaan yleisiin ammattiasioihin ja -käytäntöihin.

3 TYÖSUOJELU

3.1 Määritelmä

Työsuojelu tähtää kokonaisvaltaisesti työntekijän fyysiseen, psyykkiseen ja sosiaaliseen hyvinvointiin ja näiden edistämiseen työssä. Työsuojelu käsittää näin siis työturvallisuustoiminnan, joka on lähinnä työtapaturmien torjuntaa, työsuhdevalvontaa, työpaikkasuojelua sekä työsuojeluorganisaation ja henkilöstöhallinnon toiminnan ja näiden välisen yhteisen toiminnan. (Hankilanoja 2007, 9.) Työsuojelu, jonka osana on työpaikan ja – laitteiden ergonomia, perustuu siitä laadittuun lainsäädäntöön.

Työsuojelulainsäädäntö on työsuojeluviranomaisten valvontaan kuuluvien säädösten ja määräysten kokonaisuus. Valvonta tähtää työntekijän fyysisen, henkisen ja sosiaalisen hyvinvoinnin suojeluun ja niiden edistämiseen. Työsuojeluviranomaiset valvovat työturvallisuuslain ja työsuojeluvalvontalain sekä niiden nojalla annettujen säädösten ja määräysten noudattamista. (Hankilanoja 2007, 9.)

Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta ja sen 28§ (20.1.2006/44) velvoittaa työnantajan nimeämään henkilöstöhallinnon ja työsuojeluorganisaation välistä yhteistoimintaa varten erillisen työsuojelupäällikön, jollei itse hoida tätä tehtävää. Päällikön tehtävä on työnantajan sekä esimiehien avustaminen tehtävissä, jotka liittyvät työsuojelun asiantuntemuksen hankintaan sekä työntekijöiden ja työsuojeluviranomaisten väliseen yhteistyöhön. (Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 28§.) Yhteistyötä varten paikallistasolla on vähintään kymmenen työntekijän työpaikoilla valittava työsuojeluvaltuutettu ja kaksi varavaltuutettua työntekijöiden edustajiksi. Yhteistyön lisäksi heidän tehtävänä on pitää yhteyttä työsuojeluviranomaisiin. (Laki työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta 29§.)

Työpaikan työsuojeluorganisaatio ja turvallisuuskulttuuri ovat työsuojelutoiminnan perustana. Turvallisuuskulttuuri ilmentää johdon näkemyksiä turvallisuustyön merkityksestä ja sen toteutuminen käytännössä edellyttää koko henkilöstön sitoutumista. (Työsuojeluhallinto, luettu 7.3.2017.)

3.2 Työsuojelu poliisissa

Poliisin työsuojelun tavoitteena on tuloskunnan sekä turvallisen ja terveellisen toimintaympäristön ja -olojen ylläpitäminen sekä näiden kehittäminen. Tavoite pitää sisällään myös henkilöstön suojaamisen haittavaikutuksilta, jotka työnteko mahdollisesti aiheuttaa. Poliisille ei ole olemassa erityistä työturvallisuuslainsäädäntöä, joten poliisimiehen työturvallisuutta arvioitaessa on turvauduttava yleiseen työturvallisuuslakiin sekä sen nojalla annettuihin säännöksiin. (Hankilanoja 2007, 114; 90.)

Työsuojelutoimintaa poliisissa ohjaa ylimmän johdon erikseen vahvistama työsuojelustrategia, joka linjaa poliisiorganisaation työsuojelun tavoitteet ja keinot. Strategia tulee ottaa huomioon paikallistasolla työsuojeluohjelmaa suunniteltaessa sekä esimerkiksi työturvallisuutta ja toiminnallista valmiutta parantavan koulutuksen järjestämisessä. (Hankilanoja 2007, 115.)

Poliisihallituksen sekä eri liittojen ja järjestöjen välisenä yhteistoimintaelimenä Poliisihallintoa koskevan työsuojelun yhteistoimintasopimuksen mukaisesti toimii poliisin työsuojelun keskustoimikunta. Koko poliisihallinnon henkilöstöä edustaa valtakunnallinen työsuojeluvaltuutettu, joka myös toimii keskustoimikunnan sihteerinä. (Poliisihallitus 2014.)

Ylimmän johdon laatiman työsuojelustrategian lisäksi poliisilaitosten on laadittava oma työsuojeluohjelma, jonka puuttuessa ei voi vedota valtakunnalliseen työsuojelustrategiaan. Poliisin työkykyä paikallistasolla pyritään työsuojeluohjelmissa edistämään esimerkiksi TYKY-toiminnalla, johon osallistuvat kaikki työpaikan vaikuttavat tahot. Näitä ovat esimerkiksi työsuojeluorganisaatio ja työterveyshuolto (Hankilanoja 2007, 114; 115).

4 POLIISIMIEHEN TYÖKYKY

4.1 Lainsäädäntö

Työturvallisuudella tarkoitetaan hengen, terveyden ja sosiaalisen kuormittavuuden suojaamista työssä ja se on yksi työsuojelun osa-alue (Hankilanoja 2007, 21). On tärkeää huomata, että käsite pitää sisällään myös sosiaalisen kuormittavuuden osana turvallisuutta, eikä vain pelkästään henkeen tai terveyteen kohdistuvia riskejä.

Kun työntekijä ei joudu alttiiksi tapaturmille ja voi turvallisesti suorittaa työnsä tarvitsematta tarpeettomasti vaarantaa fyysistä tai henkistä turvallisuuttaan, työturvallisuuden taso on työturvallisuussäännösten mukainen. Työturvallisuus on yksi osa-alue työsuojelun kokonaisuudessa. (Hankilanoja 2007, 21.) Työturvallisuuslaki on ns. puitelaki, joka antaa työelämän osapuolille yleiset velvoitteet työelämää ja – turvallisuutta koskien. Tarkkoja ja yksityiskohtaisia säännöksiä käsitellään valtioneuvoston asetuksina. (Hankilanoja 2007, 33.)

Työturvallisuuslaki 10§ (23.8.2002/738) velvoittaa työnantajan työn ja toiminnan luonne huomioon ottaen selvittää ja tunnistaa esimerkiksi työstä aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät riittävän järjestelmällisesti. Poliisihallituksen määräyksessä fyysisen työkuoron testauksesta poliisihallinnossa mainitaan, että näihin haitta- ja vaaratekijöihin voidaan poliisin työssä sisällyttää myös fyysiselle hyvinvoinnille kohdistuvat riskit. Poliisin työn kuormittavuus on mahdoton poistaa kokonaan, joten henkilöstön jaksamisen on työnantajan pyrittävä varmistamaan. (Poliisihallitus 2014.) Osana työsuojelua ja henkilöstön jaksamisen varmistamista hallinnossa toteutetaan työkuntotestauksia, joista myöhemmin.

Laki poliisin hallinnosta 15 h § (14.2.1992/110) velvoittaa jokaisen poliisimiehen ylläpitämään työtehtäviensä edellyttämää fyysistä kuntoa ja ammattitaitoa. Tämä lainkohta antaa velvoitteen jokaiselle poliisihallituksen alaisuudessa työskentelevälle poliisimiehelle siihen, että hänen ammattitaitonsa ja fyysinen toimintakykynsä ovat sillä tasolla, kuin niiden kuuluu olla tehtävien hoitamiseksi. Poliisimies on poliisilain 1 luvun 12§:n (22.7.2011/872) mukaan poliisiorganisaatiossa päällystään, alipäällystään tai miehistöön kuuluva virkamies.

Työpaikalla työntekijöiden terveyttä on edistämässä myös työterveyshuolto. Työterveyshuoltolain 4§:n (21.12.2001/1383) mukaan työnantajan tulee järjestää omalla kustannuksella työterveyshuolto työstä johtuvien terveydellisten vaarojen ja haittojen ennalta ehkäisemiseksi sekä työterveyshuoltoa tulee järjestää työntekijöiden turvallisuuden, työkyvyn ja terveyden suojelemiseksi ja edistämiseksi.

Lain Poliisiammattikorkeakoulusta 24§:n (30.12.2013/1164) mukaan oppilaitokseen opiskelijaksi otettavan terveydentilan tulee olla poliisin tehtäviin sopiva. Tällä pyritään kartoittamaan, ettei opiskelijaksi otettavalla ole entuudestaan toiminta- ja työkykyä suuresti rajoittavia tekijöitä, kuten selkäsairauksia tai -vammoja. Poliisiammattikorkeakoulun valintakokeen kuntokokeessa sekä lääkärintarkastuksessa kartoitetaan hakijan terveyden ja fyysisen kunnon tilaa. Kuntokokeen ja terveystarkastuksen tavoitteena on varmistaa hakijoiden fyysisten ominaisuuksien perusvalmiudet ja arvioida, onko hakija kunnoltaan sellaisella vähimmäistasolla, että hän selviytyy tutkintokoulutuksesta ja myöhemmin poliisin työstä (Poliisiammattikorkeakoulu 2016).

Työelämässä Poliisiorganisaatiossa henkilöstön fyysistä työkykyä ja -kuntoa kartoitetaan työkuntotestauksilla. Fyysisen työkunnon testauksesta annetulla määräyksellä Poliisihallitus pyrkii osaltaan varmistamaan, että poliisimiehet ovat työtehtäviensä edellyttämässä työkunnossa. Työkuntotestaus koostuu kestävyyskunnan ja kehonkoostumuksen arvioinnista sekä lihaskunnan ja liikkuvuuden testaamisesta. (Poliisihallitus 2014.) Testaukset suoritetaan yhteistyössä työterveyshuollon kanssa ja esimerkiksi selkäongelmien ennalta ehkäisemiseksi ja aikaisin havaitsemiseksi ne ovat oleellinen osa poliisin fyysisen toimintakyvyn ylläpitoa.

Peruskoulutuksen aikana opiskelijan fyysistä kuntoa kartoitetaan myös erinäisillä kuntokokeilla ja näin varmistutaan siitä, että opiskelija ylläpitää vaadittavaa kuntotasoa. Terveysthuollosta Poliisiammattikorkeakoulussa vastaa Tampereen kaupungin opiskelijaterveys (Poliisiammattikorkeakoulu 2016), joka on osaltaan ylläpitämässä opiskelijoiden terveyttä ja fyysistä hyvinvointia.

4.2 Elintapojen vaikutukset poliisin työkykyyn

Työntekijän työkykyyn yksilöllisellä tasolla vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi ammatilliset taidot ja valmiudet, voimavarat sekä yleinen elämäntilanne. Työyhteisötasolla työkykyyn vaikuttavat yleinen työilmapiiri, johtamisen taso ja sosiaalinen tuki.

Työympäristössä työkykyyn vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa fyysinen ja psyykinen kuormitus sekä ergonomia. (Hankilanoja 2007, 115.)

Fyysisesti raskas työ voi sisältää yksipuolista, toistuvaa kuormitusta sekä se on usein kuluttavaa. Fyysisen kunnon ja toimintakyvyn pitäisi raskasta työtä tekevillä ylittää selvästi työn vaatimukset, jotta kuormitusta ei tule liikaa. Liiallisen kuormituksen lisäksi riittämätön toimintakyky ja kunto lisäävät työstä palautumista. Tämän lisäksi kuormittavuus voi johtaa tuki- ja liikuntaelinten kipuun ja sairauksiin. Työn kannalta vaadittavan fyysisen kunnon saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi kuormittavaa työtä tekevä tarvitsee liikuntaa myös siis kehon rentouttamiseen tuki- ja liikuntaelinten oireiden ehkäisemiseksi. Lihasryhmien venyttely ja tauoilla tapahtuva jumppa ovat tärkeitä kuormittavassa työssä sekä vapaa-ajan fyysinen aktiivisuus pitää olla fyysistä kuntoa. Tämä taas tarjoaa keholle vastapainoa työssä tapahtuvalle fyysiselle rasitukselle. (Korkiakangas & Laitinen 2016, 3.) Poliisin velvollisuudesta ylläpitää fyysistä kuntoa säädetään laissa poliisin hallinnosta, jota käsiteltiin aiemmin.

Ikääntyminen ei automaattisesti tarkoita työkyvyn heikkenemistä. Iän mukana fyysinen toimintakyky heikkenee ja samalla rasituksen jälkeinen palautumisaika pitenee. Tämä aiheuttaa ikääntyneille työkyvyn ongelmia erityisesti ruumiillisesti kuormittavissa töissä. Fyysisen kuormittavuuden ohella myös huonosti organisoitu työ, esimerkiksi kiire tai esimiestyön, vaikutusmahdollisuuksien ja arvonannon puutteet lisäävät ikääntyvien työkyvyn riskejä. Vanhemmissa ikäryhmissä pitkäaikaissairaudet yleistyvät, joka osaltaan voi myös selittää ikääntyneiden alentuneen työkyvyn. Tutkimuksen mukaan koettu työkyky heikkenee iän myötä myös niillä, joilla ei ole mitään pitkäaikaissairautta. Tällöin työkyvyn rajoittuminen liittyy esimerkiksi työhön, osaamiseen ja asenteisiin tai sairauksista riippumattomaan toimintakyvyn heikkenemiseen. (Gould & Polvinen 2006, 256.)

Poliisissa ikääntymisen vaikutukset fyysiseen toimintakykyyn eivät eroa olennaisella tavalla muista toimialoista. Poliisissa työtehtävät ovat ajoittain fyysisesti raskaita ja on

myös mahdollista, että kuormitustekijöistä aiheutuvan rasituksen vaikutukset ovat kumuloituvia. Täten on siis ymmärrettävää, että ikääntymisen vaikutukset työkykyyn ovat poliisin ammatissa jonkin verran voimakkaampaa kuin muissa ammateissa. (Vuorensyrjä 2012, 20.)

Unen tärkeimmät tehtävät liittyvät Myllymäen ja Kaartisen (2009) mukaan aivojen palautumiseen sekä siten vireyden ja kognitiivisten toimintojen ylläpitämiseen. Psykyllisen toimintakyvyn lisäksi se vaikuttaa oleellisesti myös fyysiseen toimintakykyyn ja on palautumisen kannalta tärkein ajanjakso. (Väänänen 2010, 16.) Härmän ja Sallisen (2004) mukaan uni liittyy merkittävästi elimistön vastustuskykyyn sekä fyysiseen ja kognitiiviseen toimintakykyyn. Unen puute vähentää etuaivojen verenkiertoa ja heikentää elimistön vastainetuotantoa sekä voi altistaa fyysisille vaivoille. (Haverinen-Lehtimäki & Ilomäki 2011,12.) Unen merkitys fyysiseen toiminta- ja työkykyyn on perusteltua ja näin ollen se voi vaikuttaa myös alaselän hyvinvointiin.

Ylipainoon ja lihavuuteen liittyvät terveyshaitat ovat kiistattomia. Sen lisäksi, että lihavuus on lukuisien somaattisten sairauksien riskitekijä, on sen toistuvasti osoitettu olevan yhteydessä myös heikentyneeseen elämänlaatuun, alentuneeseen työ- ja toimintakykyyn sekä suurentuneeseen kuolemanvaaraan. Jo lievä ylipaino suurentaa monien keskeisimpien kansansairauksien, kuten tuki- ja liikuntaelinsairauksien, mielenterveyden häiriöiden sekä sydän- ja verisuonitautien riskiä. Tuki- ja liikuntaelinten sairauksista lihavuus lisää etenkin polven ja lonkan nivelrikkoa. (Kuukka 2014, 12- 13.)

Lihavuuden ja selkäongelmien yhteydestä on ristiriitaista tutkimustietoa. Lihavuus liittyy lähinnä lanneselän välilevytyrän ja vaikeiden kipuoireyhtymien suurentuneeseen vaaraan, mutta kysymys voi olla muusta kuin syy-yhteydestä. Laihtumisen tai laihduttamisen mahdollisista vaikutuksista selkävaivojen ilmaantuvuuteen tai ennusteeseen tiedetä mitään ja kaikkiaan näyttö lihavuuden vaarallisuudesta selälle on niin puutteellinen, ettei lihavuudentorjuntatoimia voi nykytiedoin suositella selkävaivojen ehkäisemiseksi. (Heliövaara 1999.) Vuosituhannen vaihteessa Heliövaaran kirjoittaman jälkeen vastaavanlaisia tutkimuksia on tehty monia ja tulokset ovat olleet yhdenmukaisia. Heiskasen ym. (2016, 9) mukaan eri tutkimuksissa lihavuuden ja alaselkävun yhteys on

löydetty, mutta suoraa syy-yhteyttä lihavuuden ja alaselkäkivun välillä ei ole voitu todentaa.

4.3 Alaselän rakenne ja kuormitustekijät

Selkäranka on kanava, joka suojaa koko kehoa. Siihen kiinnittyvät pinnalliset ja syvät lihakset tukevat selkää ja vastaavat monista selän liikkeistä, kuten esimerkiksi selän ojennuksesta ja kierto liikkeistä. Selän toimintaa tuetaan keskivartalon lihaksilla.

(Karhumäki ym. 2006, 27.)

Selkärangan runko-osien väleissä sijaitsevat rustoreunaiset välilevyt toimivat iskunvaimentajina ja mahdollistavat selkärangan liikkeet. Välilevyn pullistuman aiheuttajana on yleensä väärä selän asento sitä kuormitettaessa, kuten nostaessa raskasta esinettä. Pullistumassa välilevyn reuna rikkoontuu ja sen sisällä oleva geelimäinen sisus pullistuu ulos. (Karhumäki ym. 2006, 27.)

Selkäydinhermoista, jotka lähtevät selkäytimestä, muodostuu ristipunos, joka jatkuu reiden takaosaan lonkka- eli iskiashermoksi. Iskiashermo haaroittuu tästä eteenpäin edelleen sääreen ja jalkaterään, jossa se muodostaa säärihermon ja yhtenäisen pohjehermon. (Karhumäki ym. 2006, 145.) Iskiashermon toiminnan häiriö johtuu yleensä hermon joutumisesta puristuksiin ja yleensä kyseessä on ääreishermon pinne, eli hermon puristuminen kudusrakenteiden väliin (Lavonen & Pylvänen 2012, 14). Syväjärvi kirjoittaa artikkelissaan (2016, 35), että etukumarassa työskennellessä ja pitkään autossa istuessa lanneranka pyöristyy herkästi ja tämä aiheuttaa kompressiota välilevyn eturakenteisiin. Tällöin paine lisääntyy myös takarakenteissa, joissa säiekerros on ohuimmillaan (Syväjärvi 2016, 35).

Tärinällä tarkoitetaan kiinteistä kappaleista välittyvää värähtelyä, joka välittyy ihmiskehoon. Koko kehon tärinän haittavaikutuksia ovat muun muassa selän kulumamuutokset sekä hermostolliset haittavaikutukset (Donati ym. 2008 10 - 11). Pääkkösen mukaan (2003, 143 - 144) työasunnoista johtuvat lihasjännitykset sekä työntekijän yksilölliset ominaisuudet vaikuttavat myös tärinän haitallisuuteen (Buska 2005, 28). Pitkäaikaisen altistumisen koko kehon tärinälle on todettu kiihdyttävän rangan

degeneratiivisia muutoksia, jotka johtavat alaselän kiputiloihin ja välilevyn pullistumiin (Donati ym. 2008, 30). Johanningin mukaan (2000) huono ryhti, istuimen riittämätön tuki sekä selän asentoa tukevien lihasten väsyminen ovat todettu olevan tärkeimpiä selän ongelmien synnyn edesauttavia tekijöitä (Op de Beeck & Hermans 2000, 27).

Selkärangan alaosassa ristiluu liittyy suoliluuhun muodostamalla risti-suoliluunivelet. Risti-suoliluuniveleä kutsutaan usein nimellä SI-nivel, jonka tehtävänä on lieventää lantioon kohdistuvaa rasitusta sekä jakaa kuormitusta alaselän ja jalkojen välillä. SI-nivelen virheasento voi syntyä esimerkiksi äkillisen iskun seurauksena, mutta kivun tai virheasennon voi myös aiheuttaa äkillinen kierto- tai taivutusliike. (Selkäkanavaf, luettu 30.1.2017.) Ajoneuvoon astuttaessa ylävartaloa joudutaan taivuttamaan eteenpäin ja kääntämään, jotta sisälle päästään sujuvasti. Ulos noustessa liikkeet ovat päinvastaiset. Ajoneuvossa istuessa ja siellä toimiessa on erilaisia kiertoliikettä ja ylävartalon edestakaisin liikettä aiheuttavia tekijöitä. Auton tietokoneen näppäimistöä säilytetään pääsääntöisesti keskikonsolilla, josta sitä noukittaessa ylävartalo joutuu jatkuvaan kiertoliikkeeseen (Nevala & Nyberg 2006, 17- 18).

4.4 Poliisin varustevyö ja siihen liittyviä mahdollisia ongelmia

Poliisimiehen varustuksesta on annetun päätöksen (sisäasiainministeriö 1057/1993) 18§:n mukaan poliisimiehellä on henkilökohtainen virka-ase ja asetta kannetaan vyöhön tai erityiseen varustevyöhön kiinnitettävässä umpi- tai avokotelossa. Vyössä tai varustevyössä voidaan kantaa päätöksen mukaan myös patukkaa, käsirautoja ja käsiradiota.

Poliisin työssä on toisinaan hankalaa huolehtia ergonomiasta ja oman haasteensa tuo varustevyö (Syväjärvi 2016, 34). Lievää vakavampien selkävaivojen ja varustevyön käytön välillä on havaittavissa positiivinen korrelaatio. Henkilöillä, jotka ovat ajallisesti ja määrällisesti käyttäneet enemmän varustevyötä, selkävaivat ovat yleisempiä, mutta selkeää syy-yhteyttä varustevyöllä ja selkävaivoilla ei ole. Fyysisen kunnon heikkeneminen iän myötä kuitenkin altistaa selkävaivoille ja varustevyön kuormittavuus ei vähennä näiden vaivojen todennäköisyyttä. (Pensala 2005, 61.)

Varustevyössä oleva virka-aseen perä painaa istuessa istuimen selkänöjan sivuttaistukeen, mikä aiheuttaa vääntöä selkään ja estää ristiseläntuen hyödyntämisen. Tätä voidaan estää istuimen paremmalla muotoilulla ja sitä kautta ristiseläntuen paremmalla hyödyntämisellä. (Nevala & Nyberg 2006, 6; 18.) Poliisin ajoneuvojen ja istuinten kehitystyö on jatkuvaa, joten tässä tulee ottaa huomioon raportin julkaisuajankohta.

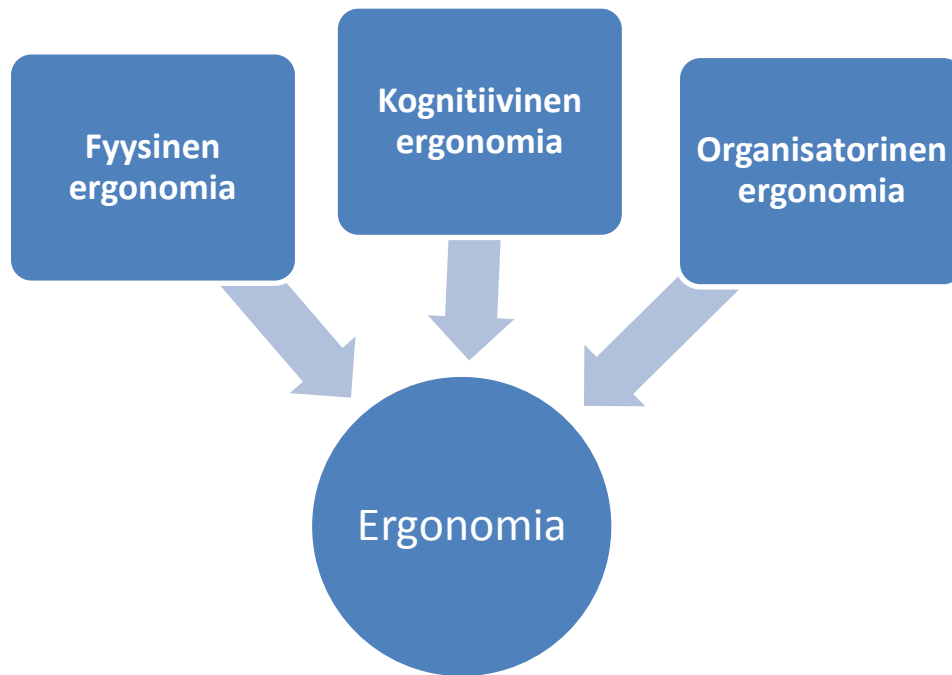
Vaikka varustevyön käyttämisellä ja selkävaivoilla ei ole selkeää syy-yhteyttä, staattisella kuormalla on kaksi epäsuotuisaa vaikutusta. Jatkuva staattinen lihassupistus vatsan, selkärangan sekä selkärankaan kiinnittyneissä lihaksissa on todennäköinen selän arkuuden aiheuttaja muun muassa ravintoaineiden ja hapen rajoitetun saannin takia. Staattinen kuormitus selkärangan rakenteissa aiheuttaa myös viscoelastista epämuodostumaa, kuten välilevyn ahtautta, joka altistaa kudokset mekaanisille vaurioille. (Kumar & Narayan 1999, 31.)

5 ERGONOMIA

5.1 Ergonomian määritelmä

Ergonomia käsitteenä tulee kreikan kielen sanoista ergo = työ ja nomos = luonnonlait. Tiivistettynä ergonomian määritelmä on ihmisen ja toimintajärjestelmän vuorovaikutuksen tutkimista ja sen kehittämistä ihmisen hyvinvoinnin ja järjestelmän suorituskyvyn parantamiseksi. Työ, työvälineet, työympäristö ja muu toimintajärjestelmä sopeutetaan ergonomian avulla vastaamaan ihmisen ominaisuuksia ja tarpeita. Näin ergonomialla muun muassa parannetaan ihmisen turvallisuutta, terveyttä ja hyvinvointia. (Launis & Lehtelä 2011, 19.)

Launis ja Lehtelä (2011, 20) ovat jaotelleet ergonomian vuoden 2006 työsuojelusanaston mukaisesti kolmeen eri osa-alueeseen. (Kuva 1)



Kuva 1. Ergonomian kolme osa-aluetta (Mukaiutu: Launis & Lehtelä 2011, 20).

Fyysisellä ergonomialla tarkoitetaan fyysisen työympäristön, työpisteiden, työvälineiden ja työmenetelmien suunnittelua. Kognitiivinen ergonomia on järjestelmien, niiden käyttöliittymien ja tiedon esittämistapojen suunnittelua. Organisatorinen ergonomia on henkilöstön, työprosessien, työkokonaisuuksien ja työaikajärjestelyjen suunnittelua sekä tuotannon, toiminnan, laadun ja yhteistyön kehittämistä. (Launis & Lehtelä 2011, 20.) Omassa opinnäytetyössäni näkökulma tähän peilaten on osa organisatorista ergonomiaa, jolla pyritään opiskelijan omaa toimintaa kehittämään jo olemassa olevan ajoneuvon ympärillä.

5.2 Ergonomian tavoite

Ergonomiaa sovellettaessa tavoitteita ovat tekniikan ja ihmisen yhteistoiminnan tehokkuus, laatu ja häiriöttömyys. Samaan aikaan toiminnalla pyritään ihmisen turvallisuuden ja terveyden ylläpitämiseen sekä hyvinvointiin ja kehittymiseen. (Launis & Lehtelä 2011, 20.)

Klassista ja kognitiivista ergonomiaa vertailtaessa, klassinen ergonomia on työn ja työsuoritteiden laadun käsittelyä sekä sitä, kuinka työ vaikuttaa kehoon. Kognitiivinen ergonomia taas käsittelee työnteon laatua psykologisista näkökulmista. (Hollnagel 1999, viitattu työssä Seppä 2008, 7.) Ongelmia ergonomiassa huomataan usein vasta työssä, jolloin niitä pyritään korjaamaan korjaavan ergonomian avulla. Korjaavalla ergonomialla pyritään turhien riskien poistamiseen sekä töiden sujumisen parantamiseen ja tehostamiseen. (Takala 2003, 48.) Kuten työn konkreettisten tavoitteiden käsittelyssä mainitsin, tässä työssä käsittelen ongelmaa klassisen ergonomian kautta, jossa keskityn opiskelijan oman toiminnan fyysisiin piirteisiin sekä riskitekijöihin käyttäen korjaavaa ergonomiaa.

Ergonomialla pyritään ensisijaisesti kehittämään ihmisen työprosesseja ja niihin liittyviä teknisiä ratkaisuja. Ainoastaan ihmiseen kohdistuvat toimet eivät yleisen käsityksen mukaan ole ergonomiaa. Vastavuoroisesti pelkästään työorganisaation, kuten henkilösuhteiden kehittäminen ei ole ergonomiaa, jos siihen ei liity järjestelmien ja työtapojen kehittämistä. Ideaalitulanteessa laitteen tai ympäristön käyttäjäkunnasta kaikki voisivat laitetta käyttää tai toimia ympäristössä ilman haittaa ja samalla tehokkaasti. (Launis & Lehtelä 2011, 21.)

6 TOIMINTAMALLEJA

6.1 Luvun sisältö

Opinnäytetyöni 6. luku toimii tässä kontekstissa tutkimukselliseen työhön verrattavana tulosten esittämisenä, jossa kerron autosta ulos astumisesta, sinne sisälle nousemisesta sekä siellä istumisesta. Luvun sisältö on kasattu työssä käyttämistäni lähteistä, joiden esittämistä toimintatavoista olen koonnut tarpeellisin määrin soveltaen "poliisimaijaan" sopivia toimintatapoja. Nämä toimivat ohjeina, joita oppaan hyödyntäjä voi mukailla osaksi omaa toimintaansa.

6.2 Autosta poistuminen ja sinne nouseminen

Pahinta selän välilevyille on selän kiertynyt asento (Hietaniemi, 2009). Tämän takia ajoneuvosta ulos tullessa sekä sinne sisälle mentäessä tulee selkä pitää mahdollisimman suorassa ja välttää selän kiertoa.

"Maijasta" ulos astuessa voi hyödyntää ohjeistusta, jonka Selkäliitto on laatinut henkilöautosta poistumiseen. Autosta ulos astuessa tulee ulommalla kädellä tarttua auton katosta ja sisemällä kädellä tarttua ajoneuvon ohjauspyörästä tai kojelaudasta. Vartaloa tulee kääntää kohti auton ovea, jolloin myös jalat käännetään vierekkäin auton ovea kohti. Kun vartalo on käännettynä kokonaan kohti ovea, pakaroita tulee siirtää kohti istuimen reunaa ja samalla käsi auton katolta tulee siirtää oven yläreunaan. Tällöin sisempi käsi on vielä kiinni ohjauspyörässä tai kojelaudassa. Tämän jälkeen autosta tulee rauhallisesti kallistua eteenpäin ulos ja liikettä kontrolloidaan auton ovesa kiinni olevalla kädellä. (Selkäkanava, luettu 6.2.2017.) Laskeutuessa etuperin voi käyttää apunaan ajoneuvossa olevia astumisalustoja, mutta astuminen suoraan ulos autosta on myös mahdollista. Hyppäämistä tulee kuitenkin välttää.

Ajoneuvon ohjaamosta ei kannata hypätä pois, sillä nivelet ja lihakset eivät ehdi suojata kudoksia alastulon alkuvaiheessa niiden vaimentaessa kehoon kohdistuvia voimia. Hyppääminen vaurioittaa etenkin kuljettajan nilkkoja, polvia tai selkää. Maasto voi olla myös epätasainen tai liukas. Ennen hyppäämistä, hyppääjä on yleensä istunut autossa paikallaan, jolloin lihasten toiminta ja liikkeiden koordinaatio eivät ole hyppyä ajatellen parhaimmillaan. Tapaturmariskiä lisää myös ympäristön pimeys sekä kuljettajan väsymys, kiire ja mahdollinen ylipaino. Turvallisinta ohjaamosta on laskeutua selkä edellä käyttäen hyödyksi laskeutumiseen tarkoitettuja astumisalustoja. (Kärmeniemi ym. 2012, 19.)

Kuten Hietaniemi (2009) kertoo, selän välilevyille pahinta on selän kiertynyt asento. Tästä syystä autoon noustessa on tärkeää pyrkiä pitämään selkä mahdollisimman suorana ja samassa linjassa jalkojen kanssa. Toimintaohjeistus autoon nousemiseen perustuu oppaan teossa apuna olleen fysioterapeutin koulutuksen omaavan henkilön näkemykseen ja mielipiteisiin.

Nousemisen voi aloittaa tarttumalla ulommalla kädellä auton katon tukipalkkiin, jolloin kädellä voi tukea nousemista. Nosta ulompi jalkasi auton astumisalustalle ja ponnista

ylävartalosi ohjaamoon. Ylävartalon voi viedä joko suorana kohti kattoa tai vaihtoehtoisesti kohti ohjaamon keskiosaa. Tärkeää on, että selkä pysyy mahdollisimman suorassa. Sisemmällä kädellä voi autoon noustessa ottaa tukea kuljettajan puolella ohjauspyörästä ja apukuljettajan puolella esimerkiksi kojelaudasta. Vie sisempi jalka ulomman jalan vierestä ohjaamon jalkatilaan samalla kun käännät vartaloasi istuimen mukaisesti. Jalkojen ja ylävartalon samanaikainen kääntäminen on selän kierron välttämisen lisäksi tärkeää myös polvien vääntymisen välttämiseksi. Päästyäsi ohjaamoon, tuo ulompi jalka toisen jalan viereen ja hae hyvä istuma-asento seuraavien ohjeiden avustamana.

6.2 Hyvä istuma-asento ”poliisimajassa”

Ajoneuvon kuljettajan vastuulla on huolehtia hyvästä ajoasennosta. Auton ajamisessa on toistoliikkeitä, joiden kuormittavuuteen vaikutetaan muun muassa välttämällä pitkiä, yhtäjaksoisia ajoaikoja. (Kärmeniemi ym. 2009, 52.)

Istuessa selän rakenteet, etenkin välilevyt kuormittuvat, joten alaselän hyvän tuen merkitys tällöin korostuu. Hyvä istuin tarjoaa käyttäjälleen riittävästi säätömahdollisuuksia. Mikäli istuimessa on säädettävä alaselkätuki, se tulee säätää alaselän notkon kohdalle. (Selkäliitto, luettu 31.1.2017.) Istuttaessa selän alaosan tulisi olla mieluiten lähes seisomiasentoa vastaavassa asennossa, jolloin selkäranka on luonnollisesti notkossa. Tällöin selkänikamat asettuvat toisiaan vastaan niin, että paine jakautuu tasaisesti joustavaan välilevyyn ja nikaman takaosan pikkunivelet osallistuvat kuorman jaksamiseen ja tukevoittavat selän liikkeitä. (Launis & Lehtelä 2011, 175.) Alaselän välilevyihin kohdistuvaa puristuspainetta ja selkähasten jännittyneisyyttä voidaan vähentää ristiseläntuen käytöllä (Nevala & Nyberg 2006, 18).

Selkänöjaan nojattaessa, tulee istua aivan tuolin perällä ja istuimen korkeus tulee säätää niin, että jalat ovat tukevasti lattiassa. Selkänöjan kaltevuuden voi säätää omaan työskentelyyn sopivaksi, mutta etäisyys näyttöruutuun tulisi olla suunnilleen oman käsivarren mitta. (Selkänöjan kaltevuus liikkuvissa ja tärisävissä laitteissa, kuten ajoneuvoissa on kuitenkin noin 95-astetta. (Kärmeniemi ym. 2012, 21). Istuimen käsinoja(t) tulee säätää sellaiselle korkeudelle, että

kyynärpää asetuu niille hyvin, hartiat pysyvät rentoina ja olkavarret pysyvät mahdollisimman lähellä vartaloa (Selkäkanava, luettu 31.1.2017). Ohjauspyörän korkeudessa tärkeää on, että hartiat pysyvät rentoina, kun kädet asetetaan ohjauspyörälle (Launis & Lehtelä 2011, 164).

Hyvän asennon lisäksi välttämätöntä on myös asennon vapaa vaihtelu. Paikallaan istuminen voi olla siedettävää noin 20 minuutin ajan ja liikuntaelinten toiminta, kuten verenkierron ja kudosten liikkeet, edellyttävät liikkumista tehtävien suorien mahdollisuuksien puitteissa. (Launis & Lehtelä 2011, 178.) Jos ajoneuvon istuin ja sen säädöt eivät tarjoa istujalleen riittävästi tukea, erillisten selkätukien ja muiden erityistukien hankinnassa voi käyttää työterveyshuollon apua (Kärmeniemi ym. 2012, 23).

Poliisiauton näppäimistön säilytystä ohjaamon keskiosassa pidetään ongelmallisena. Sen nostaminen tuottaa selälle kiertoa, joten näppäimistöä ja muita irtaimia tavaroita tulisi säilyttää ohjaamossa vartalon etupuolella, jotta selän kiertoa voidaan välttää. (Nevala ja Nyberg 2006, 17 - 18.)

7 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS JA ARVIOINTI

7.1 Toteutustapa ja työprosessi

Rajattua työni aiheen koskemaan selän ongelmia poliisin ammattiin liittyen, halusin saada aikaan työn, joka on mahdollisimman käytännönläheinen, helposti ymmärrettävä sekä yksinkertaisesti hyödynnettävissä. Tästä syystä päädyin työmenetelmän valinnassa toiminnalliseen opinnäytetyöhön, jonka tavoite on poliisiopiskelijoiden toiminnan ohjeistaminen. Helposti ymmärrettävyyttä ja yksinkertaista hyödynnettävyyttä mielestäni tuki parhaiten työn toteutustapa oppaan muodossa. Pystyin oppaan (liite 1) rakentamaan kokoamaan mahdollisimman yksinkertaisilla ja selkeillä kuvilla, jotta sen hyödyntäjä voi helposti ottaa oppaan sisältämät neuvot osaksi omaa toimintaansa ja mukauttaa niitä omien henkilökohtaisten ominaisuuksiensa mukaan.

Poliisin työkykyä sekä työn kuormittavuutta käsittelevää kirjallisuutta ja tutkimustietoa oli olemassa paljon ennen työni tekoa, samoin myös ajoergonomiaan ja -turvallisuuteen

liittyvää yleistä tietoa. Tämän takia päätin kerätä molemmista osa-alueista laajasti informaatiota ja yhdistää nämä kaksi erillistä kokonaisuutta yhdeksi, ammatillisesti hyödynnettävissä olevaksi tuotokseksi. Tämä tietojen yhdistäminen olikin työssäni se mielenkiintoisin ja ehkä haastavin osuus. Jouduin työskennellessä miettimään, miten saan osa-alueet yhdistettyä siten, että otan molemmat huomioon enkä toisesta suunnasta tulleella tiedolla eliminoi toisesta suunnasta saatua tietoa.

Pyrin käsittelemään tietoa mahdollisimman objektiivisesta ja neutraalista näkökulmasta, joten esimerkiksi haastatteluilla saatuihin tietoihin olisi saattanut tulla mukaan haastateltavien omia näkökulmia ja mietteitä, jotka mahdollisesti perustuvat pohjimmiltaan heidän omiin mielipiteisiin tai fyysisiin ominaisuuksiin. Tästä syystä päädyin hankkimaan tietoa työhöni jo olemassa olevasta aineistosta. Mielestäni olen oppaasta saanut tehtyä yleishyödyllisen ja puolueettoman kokonaisuuden, joka oli tarkoitukseni.

Panostin lähdemateriaalin keräämisessä lähteen yleiseen luotettavuuteen ja sen julkaisuajankohtaan. Pyrin etsimään työhöni lähteitä viimeisen kymmenen vuoden ajalta ja jos jokin käyttämäni lähde oli tuota vanhempi, etsin tuoreempia lähteitä, jotka tukivat vanhaa tietoa. Tiedonhankinta on mielestäni onnistunut työssäni hyvin. Lähteitä on todella laajasti, mutta kaikki liittyvät aiheeseen. Nykyajan teknologiayhteiskunnassa internetissä on yhä enemmän tietoa saatavilla. Tästä syystä myös omassa työssäni on internetlähteitä. Lähteiden valinnassa käytin kuitenkin kritiikkiä ja internetlähteiksi otin pääasiassa isojen valtakunnallisten organisaatioiden, kuten Selkäliitto ja Työterveysliitto, ylläpitämiä verkkosivuja. Näillä sivuilla, vaikka tekstin kirjoittajaa ei mainittu, pystyin lähteeseen luottamaan niiden yhteiskunnallisen aseman vuoksi.

Kokonaisuutena opinnäytetyöprosessi oli haastava, mutta jälkikäteen ajateltuna palkitseva. Pystyin pääsääntöisesti työskentelemään johdonmukaisesti yhden alueen parissa, mutta aika ajoin tuli tilanteita, joissa yhden osa-alueen parissa tuli esille seikkoja, jotka liittyivät työni toiseen pieneen kokonaisuuteen. Näissä tilanteissa apunani olisi voinut olla työskentelypäiväkirja, mutta luotin, että selviän työstä ilman sellaista. Loppujen lopuksi työstä tuli sellainen, millaiseksi sen olin ajatellut.

7.2 Toimintaoppaan luotettavuus ja rakenne

Oppaan luotettavuutta tarkasteltaessa on tärkeää huomioida, että se on rakennettu kartoituksena erilaisista ergonomisesti hyväksi todetuista toimintatavoista. Näin ollen se ei anna yksittäisiä oikeita tapoja tehdä asioita vaan toimii suunnannäyttäjänä, jolloin sen lukija voi oppaan antamia ohjeita ottaa mukaan omaan toimintaansa ja soveltaa niitä omien fyysisten ominaisuuksien mukaan. Työ ei ota kantaa näihin fyysisiin ominaisuuksiin, joten se mielestäni lisää työn hyödynnettävyyttä ja yleistettävyyttä.

Työn toistettavuuteen vaikuttaa varusteiden ja auton varustuksen jatkuva kehitystyö. Samanlaista työtä myöhemmin tehtäessä on otettava huomioon, että poliisin oma henkilökohtainen varustus tai poliisijoneuvon ominaisuudet istuimiseen ovat jatkuvan kehitystyön alla, jolloin samanlaiset toimintatavat eivät tulevaisuudessa välttämättä ole yhtä hyödyntämiskelpoisia.

Oppaan kuvaamiseen sain avuksi kollegan, joka on aiemmalta koulutukseltaan fysioterapeutti. Fysioterapeutin koulutuksen omaavan henkilön näkemysten saaminen oppaan tekemiseen oli mielestäni sen uskottavuutta lisäävä tekijä. Käyttäjätestausta ei kuitenkaan ole oppaan pohjalta tehty, joten sen vaikuttavuutta ja toiminnallista tehokkuutta ei ole pystytty käsittelemään tai arvioimaan.

Oppaan rakentamisessa on käytetty ainoastaan yhtä automallia, "poliisimajaa". Se saattaa oppaan yleistettävyyttä heikentää, mutta ohjeita on annettu myös henkilöauton ympärillä toimimiseen. Työlläni ei ollut sen tekovaiheessa toimeksiantajaa, joten en saanut palautetta sellaiselta oppaan rakentamisen aikana, mutta työllä on ollut jatkuvasti opinnäytetyö ohjaaja sekä opiskelijakollega toimi työn opponenttina opinnäytetyöseminaareissa. Heiltä sain tasaisin väliajoin palautetta ja kehittämisideoita työtäni koskien, joilla pystyin sitä parantamaan. Oppaan on myös Poliisiammattikorkeakoululla arvioinut opinnäytetyöryhmä.

7.4 Oppaan ohjeet osaksi käytäntöä

Oppaan tietojen jalkauttaminen on mielestäni ensisijaisesti poliisiopiskelijoiden vastuulla. Organisaationa poliisi on omien havaintojeni mukaan jäykkä ja uusia toimintatapoja vieroksuva, joten on tärkeää, että opiskelijat alusta asti tutustuvat oppaan sisältöön ja hyödyntävät sitä työssään. Opiskelijoiden tiedonjakaminen muille työharjoittelussaan ja

työelämässään on myös tärkeä osa oppaan ohjeiden hyödyntämistä. Nämä keinot ovat mahdollistamassa oppaan ohjeiden muodostumista osaksi käytäntöä.

Lisäksi pidän erityisen tärkeänä sitä, että ajoergonomian keskityttäisiin jatkossa entistä enemmän niin yksilötasolla, mutta myös koko organisaation laajuudella. Iso osa valvontaja hälytyssektorin poliisin työpäivästä kuluu ajoneuvossa istuen, joten jokaisen työntekijän on omalla toiminnallaan varmistettava oma oikea työergonomia ajoneuvoissa.

Poliisiorganisaatiossa on pidettävä yllä työskentelyolosuhteiden kehittämistä ja kerättävä ruohonjuuritasolta jatkuvasti käyttäjälähtöistä tietoa niiden parantamismahdollisuuksista.

7.5 Ammatillinen kasvu ja kehittyminen

Ammatillista kasvua mietittäessä mielestäni suurin oppi itselleni työn tekemisessä oli isojen kokonaisuuksien käsitteleminen sekä niiden hallinta ja hyödyntäminen kohti omia tavoitteita. Luonnollisesti sain materiaalia kerätessä ja kootessa vinkkejä ja neuvoja myös omaan käytännön toimintaani ja näitä oppeja pyrin käyttämään sekä jakamaan eteenpäin tulevassa työelämässä.

Työtä tehdessäni minulla oli takana jo 10 kuukauden työharjoittelu poliisin ammatissa. Näin ollen pystyin myös omia vanhoja tapojani peilaamaan ja pohtimaan uutta tietoa kerätessäni. Pystyin huomaamaan, kuinka paljon omissa toimintatavoissani oli kehittämiseen varaa alaselän työergonomian näkökulmasta.

Oman ammatillisen kasvun ja kehittymisen kannalta olen tyytyväinen, että päädyin tekemään opinnäytetyöni toiminnallisessa muodossa, jonka tavoite oli saada aikaan toimintaopas Poliisiammattikorkeakoulun opiskelijoille. Mielestäni paras tapa vaikuttaa ongelmiin, on niiden ennalta ehkäiseminen tai niihin mahdollisimman varhaisessa vaiheessa puuttuminen. Poliisin ammatissa ilmeneviin selkäongelmiin ja niiden ennalta ehkäisemiseen pystyn mielestäni vaikuttamaan ruohonjuuritason työntekijänä tai opiskelijana parhaiten tällä tavoin. Oppaan vaikuttavuuden arviointi jää kuitenkin tulevaisuuden tutkimusten varaan ja tällä työllä pystyin itselleni mahdollisesti kehittämään yhden vaihtoehdon tulevaisuuden päättöitani varten.

LÄHTEET

Airaksinen, Tiina & Vilkka, Hanna 2003: Toiminnallinen opinnäytetyö. Helsinki, Tammi.

Andersen, Judith P. & Koskelainen, Mari & Nyman, Markku & Papazoglou, Konstantinos 2015: Knowledge and training regarding the link between trauma and health. A national survey of Finnish police officers. The Journal of Police Emergency Response. Luettavissa: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/2158244015580380>. Luettu: 24.2.2017.

Buska, Roni 2005: Elämäntapana kuljettaminen! Ergonomiaopas maantiiliikenteen ammattikuljettajille ja työterveyshuollon ammattilaisille. Lapin ammattikorkeakoulu, Sosiaali- ja terveysala. Opinnäytetyö.

Donati, Patrice & Fischer, Siegfried & Flaspöler, Eva & Iglesias, Eduard Gil & Op de Beeck, Rik & Reinert, Dietmar & Schust, Marianne & Senovilla, Luis Pujol & Starck, Jukka & Szopa, Janusz 2008: Workplace exposure to vibration in Europe. Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.

Gould, Raija & Polvinen, Anu 2006: Työkyky työuran loppupuolella. Teoksessa Gould Raija & Ilmarinen Juhani & Järvisalo Jorma & Koskinen Seppo 2006: Työkyvyn ulottuvuudet. Terveys 2000 tutkimuksen tuloksia. Helsinki, Hakapaino oy.

Haasio, Ari 2009: Management Assistant's Guide to Information Seeking. Helsinki, HAAGA-HELIA University of Applied Sciences.

Haikansalo, Anu & Korander, Timo 2016: Opinnäytetyön prosessi, toteutus ja arviointi poliisi (AMK) –tutkinnossa. Luettavissa: https://moodle.polamk.fi/pluginfile.php/25972/mod_resource/content/1/ONAMKohje2016touko.pdf. Luettu 1.2.2017. Opinnäytetyöohje.

Hakala, Juha 2004: Opinnäytetyöopas ammattikorkeakouluille. Helsinki, Gaudeamus.

Hankilanoja, Arto 2007: Työturvallisuus ja vastuun kohdentuminen Poliisihallinnossa. 2. painos. Poliisiammattikorkeakoulu.

Haverinen-Lehtimäki, Anu & Ilomäki, Johanna 2011: Nukkumisergonomia osana fysioterapiaa. Tampereen ammattikorkeakoulu, fysioterapian koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

Heiskanen, Henna & Hynninen, Elina & Kovanen, Sini 2016: Kevyempi keho – Kivuttomampi selkä. Opas ylipainoisille ja lihaville 18 - 65-vuotiaille selkäkipuasiakkaille. Savonia-ammattikorkeakoulu, sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala. Opinnäytetyö.

Helajärvi, Harri 2013: Istummeko itsemme sairaiksi. Selkäkanava, Selkäliiton jäsenlehti 2:2013. Luettavissa: <http://selkakanava.fi/istummeko-itsemme-sairaksi>. Luettu: 27.1.2017.

Heliövaara, Markku 1999: Selkävaivojen riskitekijät ja ehkäisy. Lääketieteellinen aikakausikirja Duodecim, Suomen lääkäriliitto. Luettavissa: <http://www.duodecimlehti.fi/lehti/1999/16/duo90417>. Luettu: 7.2.2017.

Hermans, Veerle & Op de Beeck, Rik 2000: Research on work-related low back disorders. Brussels, Institute for occupational safety and health.

Hietaniemi, Helena 2009: Selkä vahvaksi liikkumalla. Hyvä terveys. Luettavissa: http://www.hyvaterveys.fi/artikkeli/terveys/selka_vahvaksi_liikkumalla. Luettu: 7.2.2017.

Korkiakangas, Eveliina & Laitinen, Jaana & Honkanen, Hilikka (toim.) 2016: Tehdään yhdessä ja opitaan toisilta. Osallisuus ja yhteistoiminta koulutuksen ja kuntoutuksen kehittämisessä. Oulun ammattikorkeakoulun tutkimus- ja kehitystyön julkaisut 34. Oulun ammattikorkeakoulu. Luettavissa: <http://urn.fi/urn:nbn:fi-fe2016113030097>. Luettu: 7.2.2017.

Kumar, Shawan. & Narayan, Yogesh 1999: Low Back Pain Among RCMP Officers: An Investigation Into Vehicles, Duty Belts and Boots. Department of Physical Therapy Faculty of Rehabilitation Medicine, University of Alberta.

Kuukka, Heli 2014: Lihavuus, työn fyysinen kuormittavuus ja työkyky keski-ään kynnyksellä. Tampereen yliopisto. Pro gradu –tutkielma.

Kärmeniemi, Paula & Laitinen, Jaana & Latvala, Jari 2009: Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Helsinki, Työterveyslaitos. Luettavissa: http://partner.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoterveyshuolto/Documents/Maantieliikenteen_tyoterveyshuolto_opas_sisalto.pdf. Luettu: 31.1.2017.

Kärmeniemi, Paula & Lindström, Kari & Nevala, Nina & Nyberg, Mika & Reiman, Arto & Väyrynen Seppo 2012: Ammattikuljettajan työhyvinvointi. Turvallinen ja ergonominen työpäivä. Helsinki, Työterveyslaitos. Luettavissa: https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/110652/ammattikuljettajan_tyohyvinvointi.pdf?sequence=1. Luettu: 31.1.2017.

Launis, Martti & Lehtelä, Jouni (toim.) 2009: Ergonomia. Helsinki, Työterveyslaitos.

Lavonen Arja & Pylvänen Maarit 2012: Opas iskiashermon fysioterapeuttiseen tutkimiseen. Lahden ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Nevala Nina & Nyberg Mika 2006: "Poliisimajan" istuinten muotoilu. ”PIMU” - Loppuraportti Valtion Työsuojelurahastolle. Helsinki, Työterveyslaitos.

Niemi Jorma 2012: Poliisityön kuormittavuus ja fyysisen toimintakyvyn edellytykset työstä selviytymiseen. Itä-Suomen yliopisto, Terveystieteiden tiedekunta. Kandidaatin tutkielma.

Pensala, Reijo 2005: Poliisin varustevyön kuormittavuus. Poliisipäällystön tutkinto nro 7. Poliisiammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Poliisiammattikorkeakoulu 2016: Vaatimukset hakijalle. Hakuopas. Poliisiammattikorkeakoulu. Luettavissa: http://www.polamk.fi/amk/haku_ja_valinta/hakuvaatimukset. Luettu: 28.1.2017.

Poliisihallitus 2014: Fyysisen työkunnan testaus poliisihallinnossa. Määräys. 2020/2013/4693.

Poliisihallitus 2014: Työsuojelun keskustoimikunnan nimeäminen 2014 - 2017. Valintapäätös. POL-2014-7075.

Poliisi.fi, Poliisin verkkojulkaisu: Poliisin kulkuvälineet. Luettavissa: http://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/kulkuvalineet. Luettu: 3.2.2017.

Pääkkönen, Rauno & Rantanen, Salme & Uitti, Jukka 2005: Työn terveysvaarojen tunnistaminen. Helsinki, Työterveyslaitos.

Saarinen, Ari 2011: Mikä kirjallisuuskatsaus? Johdatus kirjallisuuskatsauksen tyypeihin ja hallintotieteellisiin sovelluksiin. Vaasan yliopiston opetusjulkaisuja 62. Vaasan yliopisto.

Selkäkanava, Selkäliiton internetartikkeli: Hyvä työtuoli ja oikea istuma-asento. Luettavissa: <http://selkakanava.fi/hyva-tyotuoli-ja-oikea-istuma-asento>. Luettu 31.1.2017.

Selkäkanava, Selkäliiton internetartikkeli: Näin matkustat ilman selkäkipuja. Luettavissa: <http://selkakanava.fi/nain-matkustat-ilman-selkakipuja>. Luettu 6.2.2017.

Selkäkanava, Selkäliiton internetartikkeli: SI-nivelen toimintahäiriö voi aiheuttaa alaselkäkipua. Luettavissa: <http://selkakanava.fi/si-nivelen-toimintahairio-voi-aiheuttaa-alaselkakipua>. Luettu: 30.1.2017.

Selkä kestäväksi 2008. Hyvä terveys-verkkolehti. Luettavissa: http://www.hyvaterveys.fi/artikkeli/terveys/selka_kestavaksi. Luettu: 9.2.2017.

Seppä, Ritva 2008: Tule terveemmäksi työssä. Päätetyön ergonomiakartoitusten kehittäminen Hyvinvointipalvelutoiminnan oppimiskeskuksessa. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Syväjärvi, Margareeta 2016: Selkäkiput kuriin. Suomen poliisijärjestöjen liiton jäsenlehti 2016:1, 34.

Takala, Esa-Pekka 2003: Ergonomia. Teoksessa Fysiatría. Toim. Alaranta, Hannu Pohjolainen, Timo, Salminen, Jouko & Viikari-Juntura, Eira. 3. painos. Helsinki, Duodecim.

Työsuojeluhallinto: Työsuojelu työpaikalla on yhteistyötä. Luettavissa <http://www.tyosuojelu.fi/tyosuojelu-tyopaikalla>. Luettu: 7.3.2017.

Viikari-Juntura, Eira: Tuki- ja liikuntaelinten terveys. Työterveyslaitos. Luettavissa: <https://www.ttl.fi/tyontekija/tuki-liikuntaelinten-terveys/>. Luettu: 31.1.2017.

Vuorensyrjä, Martti 2012: Poliisihenkilöstön työkyky ja työssä jaksaminen. Poliisin henkilöstöbarometrin kyselytutkimukseen perustuva työkyvyn analyysi. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 98. Poliisiammattikorkeakoulu. Väänänen, Teija 2010: Maantieliikenteen kuljettajien koettu työkyky, vireys ja uni. Tampereen yliopisto. Terveystieteen laitos. Pro gradu-tutkielma.

LITTEET

Liite 1. Toimintaopas ”poliisimaijassa” istumiseen Poliisiammattikorkeakoulun opiskelijoille

TOIMINTAOPAS POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUN OPISKELIJOILLE



**KUINKA ISTUA ”POLIISIAMMAIASSA” OIKEIN ALASELÄN
ERGONOMIAA YLLÄPITÄEN**

POLIISIAMMATTIKORKEAKOULU 2017

Lukijalle

Tämä toimintaopas on tarkoitettu ensikädessä

Poliisiammattikorkeakoulussa opiskelunsa vasta aloittaneille. Opas on syntynyt kartoituksena alaselälle hyvistä tavoista toimia ja se antaa ohjeita ja työkaluja, miten suoriutua työelämässä jokapäiväisestä ”poliisimajassa” istumisesta, sinne sisälle astumisesta ja poistumisesta alaselän ergonomiiaa ylläpitäen.

Tietoa oppaaseen on hankittu kirjallisuuskatsauksena ihmisen selän anatomiaa sekä yleistä ja poliisin työergonomiiaa käsittelevästä kirjallisuudesta. Oppaan tekemisessä minua konsultoiti fysioterapeutiksi kouluttautunut henkilö.

Alaselän hyvä työergonomia on tärkeää niin yksittäisen poliisimiehen työkyvylle, mutta sillä on myös oma merkityksensä koko henkilöstön työhyvinvoinnille osana Poliisihallinnon työsuojeluohjelmaa. Tämän takia toivon, että opiskelijana tutustut oppaaseen, sovellet sen antamia ohjeita omassa toiminnassasi sekä jaat oppaan antamia vinkkejä tulevassa työharjoittelussa ja työelämässäsi muille yksikössäsi toimiville poliisimiehille.

Ergonomisia ajokilometrejä,

Niko Lindstedt

Poliisin perustutkintokurssi AMK2014/2

ISTUIN



Auton matkustajan puolen istuin kahdella kyynärteuella varustettuna.

Etäisyyttä kojelautaan voidaan säätää sinisellä nuolella osoitetulla tangolla.

Istuin kuljettajan puolelta kuvattuna.

Istuin varustettu ristiselän tuella. Tuen säätörulla kuvattu sinisellä ympyrällä. Selkänojan kallistuksen rulla kuvattu vihreällä ympyrällä.

Mahdollisia lisä- tai erikoistukia istuimeesi tarvitessa, käänny terveydenhuollon puoleen.



ISTUMA-ASENTO



Etäisyys näyttöpäätteeseen tulisi olla noin kädenvarren mitta. Selkänojan suositeltu kaltevuus on kuitenkin n. 95-astetta.

Istuttaessa jalkojen tulee olla tiukasti kiinni lattiassa, selän suorassa selkänojaa vasten ja ristiselän tuki tulee säätää selän luonnollisen notkon kohdalle.

Ajettaessa asento muutoin vastaava, mutta etäisyys tulee asettaa niin, että hartiat pysyvät rentoina käsien ollessa ohjauspyörällä.

Aseen perän painaminen istuimen sivuttaistukeen saattaa aiheuttaa selän kiertynyttä asentoa. Tätä voidaan ehkäistä istuimen ristiselän tuen käytöllä.



AUTOON SISÄLLE



Alkuasennosta liikkeelle lähdettäessä voit liikettä tukea ottamalla kiinni ulommalla kädellä joko auton ovesta tai katon tukipilarista.

Nosta ulompi jalka astumisalustalle ja ponnista jalan avulla itsesi ohjaamoon.

Sisemmällä kädellä voit tukea ottaa joko kojelaudasta tai istuimesta. Kuljettajan puolella tukea voi hakea ohjauspyörästä.





Työnnä ylävartalosi sisälle ohjaamoon ja vie sisempi jalka ulomman vierestä. Ylävartalon voi työnnettäessä viedä kohti ohjaamon keskiosaa tai kohti kattoa, kunhan selkä pysyy mahdollisimman suorana eikä selälle ja niskalle aiheudu kiertoa.

Istu penkille ja hae hyvä istuma-asento.

Autosta ulos tullessa voi hyödyntää tätä tyyliä päinvastaisessa järjestyksessä. Seuraavassa esitetty tapa, jolla voi astua ulos henkilöautosta. Tapaa voi soveltaa myös maijasta ulos astuttaessa.



AUTOSTA ULOS



Ota sisemmällä kädellä tukea esimerkiksi katon tukipilarista ja lähde kääntämään ylävartaloa ovea kohti. Kuljettajan puolella tukea voi sisemmällä kädellä hakea ohjauspyörästä.

Käännä jalkoja ylävartalon mukana ovea kohti välttääksesi selän kiertoa.

Ulommalla kädellä voit hakea tukea auton ovesta samalla kun kallistat ylävartaloasi eteenpäin ulos ohjaamosta.





Astu ulos autosta auton astumisalustaa hyväksikäyttäen. Tukea voit hakea samalla auton ovesta. Istuttaessa vartalon kääntämisen jälkeen on myös mahdollista astua suoraan alas, jos jalat ylettävät tukevasti maahan. Ohjaamosta hyppääminen ei ole turvallista.

Loppuasento ulos astumisen jälkeen ja poliisimies valmiina toimimaan.



Kuvat, teksti ja toteutus: Niko Lindstedt

Oppaan teossa on käytetty apuna fysioterapian koulutuksen omaavan poliisiopiskelijan näkemyksiä ja mielipiteitä.

Opas tehty opinnäytetyönä Poliisiammattikorkeakoululle.