

■ OPINNÄYTETYÖ - AMMATTIKORKEAKOULUTUTKINTO
SOSIAALI-, TERVEYS- JA LIIKUNTA-ALA

”NE VALOT JA ÄÄNET EI TEE SUSTA KUOLEMATONTA”

Ensihoitajien asenteiden yhteys hälytysajon turvallisuuteen

TEKIJÄ/T: Tytti Lifländer
Mirka Munkki

Koulutusala Sosiaali-, terveys- ja liikunta-ala	
Koulutusohjelma Ensihoidon koulutusohjelma	
Työn tekijä(t) Tytti Lifländer, Mirka Munkki, Helena Nevalainen	
Työn nimi "Ne valot ja äänet ei tee susta kuolematonta" – Ensihoitajien asenteiden yhteys hälytysajon turvallisuuteen	
Päiväys	2.4.2015
Sivumäärä/Liitteet	47/3
Ohjaaja(t) Ensihoidon lehtori Marko Tolonen	
Toimeksiantaja/Yhteistyökumppani(t) Pohjois-Savon sairaanhoitopiirin ensihoitokeskus	
Tiivistelmä	
<p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää onko ensihoitajien asenteilla yhteyttä hälytysajon turvallisuuteen. Työn tavoitteena oli lisätä ensihoitajien tietoisuutta asenteista hälytysajon riskitekijänä. Pitkän aikavälin tavoitteena oli parantaa potilas- sekä työturvallisuutta ensihoidon kuljetuksen aikana. Työn avulla pyrittiin myös herättämään ajatuksia hälytysajon tarpeellisuudesta ensihoidossa suhteessa sen aiheuttamiin riskeihin. Työn tilaajana oli Pohjois-Savon sairaanhoitopiirin ensihoitokeskus.</p> <p>Työssä käytettiin kvalitatiivista tutkimusmentelmää ja aineistonkeruumenetelmänä teemahaastattelua. Teemoina olivat turvallinen hälytysajo, henkisen hyvinvoinnin yhteys asenteisiin hälytysajossa, kokemuksen yhteys hälytysajovalmiuteen sekä omat asenteet hälytysajossa. Otantajoukkona oli yhdeksän ensihoidossa työskentelevää henkilöä, jotka valittiin kokemuksen ja taustakoulutuksen perusteella. Aineiston analysoinnissa käytimme sisällönanalyysin menetelmiä.</p> <p>Aiheesta aikaisemmin tehdyissä tutkimuksissa esille noussut asenteiden tärkeys liikenneturvallisuuteen nousi esille työssä: asenteilla, niin positiivisilla kuin negatiivisilla, on yhteys hälytysajon turvallisuuteen. Tutkimustuloksista selviää myös, että hälytysajon turvallisuuteen vaikuttaa kuljettajan kokemus. Tutkimuksen mukaan kokemus karsii jännittämisen ajamisesta pois ja omien asenteiden lisäksi myös työparin ja -yhteisön asenteet vaikuttavat hälytysajon turvallisuuteen.</p> <p>Tutkimuksessa tultiin johtopäätökseen, että negatiiviset asenteet ovat yksi tekijä hälytysajon turvallisuuden vaarantajana. Toinen päätelmä oli, että hälytysajoneuvon kuljettajan kokemus paransi hälytysajon turvallisuutta. Aineistossa ja pohdinnoissa nousi esille myös ajatus hälytysajon tarpeellisuudesta. Toiveena on, että opinnäytetyön myötä aiheesta keskusteltaisiin vapaammin ja näin liikenneturvallisuus sekä hälytysajon turvallisuus paransi.</p> <p>Tutkimuksen pohjalta voitaisiin tutkia tarkemmin hälytysajon tarpeellisuutta ja tähän liittää mukaan myös hätäkeskuksen riskinarvio ja kiireellisyysluokkien määrittäminen. Muut esille nousseet aiheet olivat kehitystyön tekeminen autokouluille hälytysajoneuvon turvallisesta kohtaamisesta ja väistämisestä sekä selvitys työelämässä ensihoitajille järjestettävän hälytysajokoulutuksen määrästä ja laadusta.</p>	
Avainsanat	
Ensihoito, asenne, hälytysajo, turvallisuus	

Field of Study Social Services, Health and Sports			
Degree Programme Degree Programme of Paramedics			
Author(s) Tytti Lifländer, Mirka Munkki, Helena Nevalainen			
Title of Thesis "The lights and the sirens won't make you immortal" – The connection between the attitudes of paramedics and the safety of emergency driving			
Date	2.4.2015	Pages/Appendices	47/3
Supervisor(s) Senior lecturer of emergency nursing Marko Tolonen			
Client Organisation /Partners Prehospital Emergency Care Center of Kuopio University Hospital			
<p>Abstract</p> <p>The purpose of this study was to find out if there is a connection between the attitudes of nurse-paramedics and the safety when driving emergency vehicle with lights and sirens on. Our aim was to increase nurse-paramedics awareness of their attitudes as a risk factor of emergency driving. In the long run our goal was to improve the patient's and nurse-paramedic's safety during transportation. We also tried to evoke thoughts about the necessity of emergency driving compared to risks it causes. Our client organisation was the Prehospital Emergency Care Center of Kuopio University Hospital.</p> <p>In our study we used the qualitative research method. We used theme interview to collect our material. Our themes were safe emergency driving, the connection between mental well-being and attitudes, experience and nurse-paramedic's own attitudes in emergency driving. We had nine nurse-paramedics as a sample group, which we chose based on education and experience. When analysing the material we used methods of content analysis.</p> <p>The importance of attitudes in traffic safety was mentioned in earlier studies and it also came up in our research: positive and negative attitudes do have a connection in the safety of emergency driving. Our research results also show that the experience of the driver has an effect on the safety of emergency driving. According to our research, experience eliminates nervousness in driving and in addition to own attitudes co-workers and work community's attitudes affect the safety of emergency driving.</p> <p>In our study we came to the conclusion that negative attitudes are one of the risks in the safety of emergency driving. Our second conclusion was that the safety of emergency driving was improved by the experience of the driver. The thought of the necessity of emergency driving came up in our material and in our pondering. We dare to hope that along this thesis the discussion about the subject will get easier and that the traffic safety and safety of emergency driving will get better.</p> <p>The necessity of emergency driving, including the risk analysis and the urgency scale of the dispatch center, could be studied more closely based on our research. Other subjects that came up were developing a material for driving schools of safe encountering and omission of an emergency vehicle and also a report of the amount and quality of emergency driving education arranged to the nurse-paramedics in working life.</p>			
Keywords			
Paramedic, attitude, emergency driving, safety			

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	6
2	HÄLYTYSAJO ENSIHOIDOSSA.....	7
2.1	Hälytysajo	7
2.2	Lainsäädäntö	9
2.3	Ensihoito ja ensihoitopalvelu	10
2.4	Hälytysajokoulutus	11
2.4.1	Ensihoitajatutkinto.....	11
2.4.2	Pelastajatutkinto.....	12
3	LIIKENNETURVALLISUUS JA LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN	13
3.1	Liikenneturvallisuus	13
3.2	Asenteet ja liikennekäyttäytyminen.....	13
4	TARKOITUS, TAVOITTEET JA TUTKIMUSKYSYMYKSET.....	16
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	17
5.1	Tutkimusmenetelmä ja sen valinta.....	17
5.2	Otantajoukon valinta ja aineistonkeruumenetelmät.....	17
5.3	Teemahaastattelun toteutus.....	18
5.4	Aineiston analysointi.....	20
6	TUTKIMUSTULOKSET	24
6.1	Ennakointi ja rauhallisuus - turvallisen hälytysajon perusta.....	24
6.2	Asenteet opitaan kotoa ja työyhteisöstä	25
6.3	Kokemus korvaa jännityksen	27
6.4	Tulosten yhteenveto.....	29
7	POHDINTA.....	31
7.1	Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus	31
7.2	Tutkimuksen tulokset	32
7.3	Sosiaalinen media ja yleinen liikenneturvallisuus.....	34
7.4	Kehittämissuhteet ja oppimiskokemukset.....	36

LÄHTEET JA TUOTETUT AINEISTOT	38
LIITE 1: HAASTATTELURUNKO	43
LIITE 2: IMRAD –MALLI	45
LIITE 3: SAATEKIRJE	47

1 JOHDANTO

Hälytysajoksi luokitellaan sellainen ajo, jossa hälytysajoneuvo käyttää säädettyjä ääni- ja valo-merkkejä (Niittymäki 2007, 9-13). Tällöin, jos tehtävän kiireellisyys sitä vaatii, saa hälytysajoneuvon kuljettaja lain mukaan ylittää säädetyn nopeusrajoituksen sekä poiketa useimmista kielloista, määräyksistä ja rajoituksista (Tieliikennelaki 1981, §25; Tieliikenneasetus 2001, §52). Hälytysajossa tulisi kuitenkin huomioida, että ajettaessa suuremmalla nopeudella ei aina tavoiteta potilasta nopeammin, vaan aiheutetaan turhaa vaaraa myös muille (Niittymäki 2007, 23).

Turvallinen perillepääsy niin tehtävälle mentäessä kuin kuljettaessa potilasta koostuu tasaisesta ja ennakoivasta ajotavasta. Tärkeää ei siis ole ajaa suurilla nopeuksilla vaan mahdollisimman tasaisella keskinopeudella. (Castrén, Helveranta, Kinnunen, Korte, Laurila, Paakkonen, Pousi, Väisänen 2012, 73.) Turvallisessa hälytysajossa tulisi ottaa huomioon myös kuljettajan persoona ja elämäntilanne, reagoitakyky sekä aikaisemmat liikenteessä käyttäytymisen mallit (Saarikivi 2013, 47). Asenteet ovat läheisessä yhteydessä näihin tekijöihin.

Varsinaista tutkimustietoa asenteiden näkökulmasta ei vielä juurikaan löydy, vaikka useista lähteistä ilmenee asenteiden tärkeys hälytysajon turvallisuudessa (Castrén ym. 2012; Hernetkoski, Katila, Laapotti, Lammi ja Keskinen 2007). Hälytysajo on herättänyt myös paljon keskustelua ammattilaisten keskuudessa viime aikoina sattuneiden kolareiden vuoksi. Tätä keskustelua on käyty myös koulussa sekä opiskelun aikaisten harjoitteluiden yhteydessä.

Tutkimuksemme tarkoituksena oli selvittää, millainen yhteys ensihoitajien asenteilla on hälytysajon turvallisuuteen. Tavoitteeksemme muodostui potilas- sekä työturvallisuuden lisääminen ensihoidon kuljetuksen aikana sekä ensihoitajien ajatusten herättely omia asenteitaan kohtaan. Toivoimme myös, että tutkimuksemme saa aikaan pohdintaa hälytysajon tarpeellisuudesta suhteessa sen aiheuttamiin riskeihin.

Valitsimme aiheen yhteistyössä työmme tilaajan, Pohjois-Savon sairaanhoitopiirin ensihoitokeskuksen kanssa. Mielenkiintomme aihetta kohtaan herätti erityisesti sen ajankohtaisuus – ensihoidon ja erityisesti hälytysajo ovat olleet usein esillä uutisissa ja sosiaalisessa mediassa viime aikoina. Lähdimme tarkastelemaan aihetta ensihoitajien omien kokemusten kautta. Työssämme nousi esille erityisesti asenteiden, ennakkoinnin ja henkisen hyvinvoinnin yhteys turvalliseen hälytysajoon.

2 HÄLYTYSAJO ENSIHOIDOSSA

Kolarit, joissa hälytysajoneuvo on ollut osallisena, ovat olleet esillä mediassa viime aikoina erittäin paljon. Useimmiten kolareista on selvitty pelkällä säikähdyksellä ja kalustovaurioilla, mutta myös surullisia tarinoita löytyy. Esimerkiksi Pälkäneellä helmikuussa sattuneessa kolarissa ambulanssin ja henkilöauton välillä yksi kuoli ja neljä loukkaantui (Autio 2015). Ehkä yksi herättelevimmistä tapauksista on kaksi vuotta sitten kesällä tapahtunut kolari mopoauton ja ambulanssin välillä. Tällöin mopoautossa olleet nuoret kuolivat. (STT 2012.) Useimmat kolarit ovat sattuneet ambulanssin ollessa hälytysajossa.

Sattuneista kolareista huolimatta varsinaista tutkimustietoa aiheesta ei juurikaan löydy. Monissa aikaisemmissa tutkimuksissa ollaan kuitenkin lähes poikkeuksetta tultu samaan johtopäätökseen; asenteet ovat yhteydessä hälytysajon turvallisuuteen (mm. Pihkala ja Kangasniemi 2013; Rajalin ja Pöysti 2006). Esimerkiksi Pihkalan ja Kangasniemen tutkimuksessa tarkasteltiin asiantuntijoiden näkökulmia ensihoitajaopiskelijoiden ajokoulutuksesta. Heidän tavoitteenaan oli tehdä tutkimus, jonka pohjalta pystyttäisiin kehittämään ajokoulutuksen opetusmalli ammattikorkeakoulujen ensihoitajaopiskelijoille. Heidän tutkimuksessaan asiantuntijat korostivat erityisesti asennekasvatuksen tärkeyttä sekä ajokoulutuksen tarpeellisuutta.

Liikenneonnettomuuksia, joissa ambulanssi on ollut osallisena, on tutkittu vuosina 2003-2008. Jo tällöin onnettomuuksien määrät olivat yli kaksinkertaistuneet. Tutkimusten mukaan kokenut kuljettaja ei välttämättä ollut turvallisin ajaja. (Kulju ja Pappinen 2011.) Kokemus ei aina takaa hyviä ajotaitoja ja käyttäytymistä liikenteessä, vaan tärkeänä tekijänä ovat kuljettajan sosiaaliset taidot, joihin kuuluvat myös asenteet (Hernetkoski ym. 2007, 4). Hernetkosken ym. tutkimuksessa keskityttiin erityisesti autonkuljettajien sosiaalisiin taitoihin ja niiden yhteyteen liikenneturvallisuudessa. Heidän tutkimuksessaan kuljettajaryhmien välillä oli selviä eroja sosiaalisissa taidoissa, nämä erot eivät kuitenkaan selittyneet eroilla ajokokemuksessa.

2.1 Hälytysajo

Hälytysajoksi määritellään sellainen ajo, jolloin ambulanssi käyttää säädettyjä ääni- ja valomerkkejä. Ajettaessa ilman kyseisiä laitteita ajo on niin sanottua normaalia ajoa. Hälytysajoneuvoiksi luetaan pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausautot eli ambulanssit. Hälytysajoneuvoa koskevat samat lait liikenteessä kuin muitakin ajoneuvoja muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Hälytysajoneuvon kuljettajalta vaaditaan erityistä taitoa hallita auto äärimmäisissä tilanteissa sekä ymmärrystä fysiikan laeista. (Niittymäki 2007, 9-13.)

Hälytysajona ajetaan pelkästään äärimmäistä kiireellisyyttä vaativat tehtävät. Tehtävän kiireellisyyden määrittää alkutilanteessa hätäkeskus hätäpuhelun sisältämän riskinarvion perusteella, jossa se määrittää tehtävälajin ja kiireellisyysluokan sekä hälyttää yksikön tehtävälle. Kiireelli-

syysluokat jaetaan neljään ja näiden luokkien perusteella muodostetaan myös hälytysvaste, eli määritellään tarvittavien yksiköiden taso ja määrä. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2005.) Kiireelliseksi tehtäväksi luokitellaan A- ja B -tason tehtävät (Castrén ym. 2012, 31, 71).

A-kiireellisyysluokassa potilas on välittömässä hengenvaarassa ja tarvitsee nopeaa kuljetusta tai jopa mahdollisesti lääkäritasoisien ensihoidon toimenpiteitä. B-kiireellisyysluokassa esitiedot ovat puutteelliset tai epäselvät ja potilas tarvitsee perustasoisien ensihoidon lisäksi mitä todennäköisimmin nopeaa kuljetusta. Puhelun vastaanottaja hätäkeskuksessa voi hälyttää yksikön tehtävälle jo ennen puhelun päättymistä ja näin ollen tehtävän kiireellisyysluokka saattaa muuttua tai täsmentyä vielä ennen kohteeseen saapumista. (STM 2005.)

Lähdettäessä kuljettamaan potilasta ensihoitajat määrittävät tehtävälle kuljetuskoodin tai tarvittaessa X-koodin, jos potilas jää kotiin. Kuljetuskoodi voi olla sama kuin tehtäväkoodi, mutta joskus ambulanssin hälyttämisen syy tarkentuu vasta kohteessa ollessa ja näin ollen koodi muuttuu lähdettäessä kuljettamaan potilasta. Kuten hätäkeskus määrittää tehtävälle lähtevälle yksikölle kiireellisyysluokan, määrittävät ensihoitajat kuljettamaan lähtiessä varausasteen. Varausaste määrittelee yksikön käytettävyyden päällekkäisille tehtäville ja toimii näin suurena apuna hätäkeskukselle. Varausasteet vastaavat tehtäväluokkia. (STM 2005, 26.)

Castrénin ym. (2012, 73) mukaan ambulanssilla kuljetettavista potilaista hälytysajona kuljetuksen tarvitsee vain 5 %. Potilaan tilan huomioonottamisella ja oikeaoppisella ajotavalla pyritään välttämään liike-energian muutokset, jotka kohdistuvat potilaaseen. Ennakointi ja muun liikenteen seuraaminen sekä äkkiliikkeiden ja -jarrutusten välttäminen ehkäisevät tätä. Lisäksi perille pääsyä nopeuttaa tasainen keskinopeus, eivätkä huippunopeudet. Heidän mukaansa hyvä hälytysajoneuvon kuljettaja pääsee perille aiheuttamatta riskejä henkilökunnalle tai muille tielläliikkuville sekä potilaalle, ja tiedostaa kokemuksen kautta, että tähän päästään tasaisella ja ennakoivalla ajotavalla.

Hälytysajoneuvoa koskevat samat fysiikan lait kuin muitakin ajoneuvoja. Tilannenopeuden ollessa liian suuri mistään ajonvakaussjärjestelmistä ei ole apua (Castrén ym. 2012, 73). Liikenneturvan internetsivujen mukaan liikkuvan ajoneuvon nopeutta ja etäisyyttä on vaikea arvioida. Monesti vauhti arvioidaan pienemmäksi ja matka pidemmäksi. Reagointiaika ja jarrutusmatka yhdessä muodostavat pysähtymismatkan. Kun ajoneuvon nopeus kaksinkertaistuu, jarrutusmatka nelinkertaistuu. Tämä toimii myös käänteisesti: ajonopeuden hidastuessa neljänneksen jarrutusmatka puoliintuu. On otettava vielä huomioon, että liukkaalla kelillä jarrutusmatkat pitenevät entisestään huomattavasti. (Liikenneturva 2013.) Ajonvakaussjärjestelmäkään eivät aktivoitu, jos ei tule riittävän suurta liike-energian muutosta. Tämä johtaa siihen, että liukkaalla tiellä loivassa mutkassa liian suurella ajonoupedella, auto etenee liike-energian suuntaisesti ja voi päätyä ojaan tai vastaantulijoiden kaistalle. Lisäksi mitä suuremmaksi törmäysnopeus nousee, sitä suurempi on törmäysenergia. Nopeuden noustessa kaksinkertaiseksi energia nelinkertaistuu. Törmäysnopeu-

den noustessa ihmisellä on suurempi riski loukkaantua ja turvalaitteilla heikompi suojausteho (Liikenneturva 2013.) Näiden faktojen pohjalta hälytysajoneuvon kuljettaja tekee päätökset tarvittavista ajonopeuksista.

Tietoa koko Suomen hälytysajotilastosta ei löytynyt. Kuitenkin yhtenä esimerkkinä hälytysajomääristä on Pohjois-Savon vuoden 2014 tilastot. Niissä hätäkeskus luokitteli kiireelliseksi yhteensä 12 937 tehtävää, joista 2446 luokiteltiin A-kiireellisyysluokkaan ja loput B-kiireellisyysluokkaan. A- ja B-kiireellisyysluokkien tehtävät ajetaan hälytysajona (Sisäministeriö 2009). Vuonna 2014 Pohjois-Savon alueella hätäkeskuksen antamia ensihoidon tehtäviä oli yhteensä 40 010. (Pohjois-Savon sairaanhoitopiiri 2014.)

2.2 Lainsäädäntö

Suoranaisesti hälytysajoa ei säätele monikaan laki, mutta monien lakien säädökset koskevat myös kuljettajia, jotka ajavat hälytysajoa. Suoraan hälytysajon mainitsevat lait ovat tieliikennelaki ja – asetus sekä maastoliikennelaki. Tieliikennelaki on oleellinen käsiteltäessä hälytysajoa, koska sen 2a§ määrittelee hälytysajoneuvon. Tässä pykälässä hälytysajoneuvoksi määritellään moottorikäyttöinen ajoneuvo, joka käyttää valo- ja äänimerkkejä. Tällaisiksi autoiksi luetellaan mm. pelastus-, poliisi- ja sairaauto. (Tieliikennelaki 1981, §2a.) Maastoliikennelaissa puolestaan mainitaan, että hälytysajonauvo saa tarvittaessa ylittää maastoliikenteeseen asetettun suurimman sallitun nopeuden, mikäli tehtävän kiireellisyys sitä edellyttää (Maastoliikennelaki 1995, §29).

Tieliikennelaissa määritellään tienkäyttäjien yleisiä velvollisuuksia, jotka koskevat kaikkia, myös hälytysajoneuvon kuljettajia. Yleisiin velvollisuuksiin kuuluu muun muassa se, että jokainen tienkäyttäjä ajaisi huolellisesti ja varovasti olosuhteet huomioiden ja näin välttäisi vaaraa ja vahinkoa. Hälytysajossa tämä on erityisen tärkeää, koska tilannenopeudet kasvavat usein suuriksi. Laissa määrätään myös, että ”tienkäyttäjä ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä”, tämä koskee myös hälytysajoneuvoa. (Tieliikennelaki 1981, §3.)

Tieliikennelaki ja – asetus säätävät nopeusrajoituksista ja niiden noudattamisesta. Tieliikennelaissa säädetään, että hälytysajoneuvolla saadaan ylittää suurin sallittu nopeus ”jos tehtävän kiireellisyys sitä välttämättä edellyttää” (Tieliikennelaki 1981, §25). Tieliikenneasetuksessa taas määritellään, että säädettyjä valo- ja äänimerkkejä käyttävä hälytysajoneuvon kuljettaja ”saa kiireellisessä tehtävässä poiketa liikenteen ohjauslaitteella osoitetusta kiellostä, rajoituksesta tai määräyksestä”. Asetuksessa kuitenkin säädetään, ettei edes valo- ja äänimerkkejä käyttävä hälytysajoneuvo saa ohittaa väistämisvelvollisuutta osoittavaa kieltoa, rajoitusta tai määräystä eikä liikenneopastinta, joka näyttää punaista valoa. (Tieliikenneasetus 2001, §52.)

Muita tärkeitä kohtia tieliikennelaissa ovat mm. kuljettajan suojatiesäännöt, ohituskiellot sekä kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset. Suojatiesäännöissä määrätään, että nopeuksien tulisi olla

sellaisia, että tarvittaessa ajoneuvo voidaan pysäyttää ennen suojatietä. Samassa kohtaa mainitaan myös: ”jos ohitettava ajoneuvo tai raitiovaunu on pysähtynyt suojatien eteen tai peittää näkyvyyden suojatielle, sitä ei saa ohittaa pysähtymättä, ellei ohittajan ja ohitettavan väliin jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa”. Tähän liittyy oleellisesti erityisesti kaupunkialueella käytettävät ajonopeudet. Ohituskielloissa säädetään, että tehtävistä ohituksista ei tulisi aiheutua vaaraa tai häiriötä muulle liikenteelle. (Tieliikennelaki 1981, §18, §32.)

Halusimme nostaa erikseen esille tieliikennelain pykälän 63 kuljettajaa yleisesti koskevista vaatimuksista, koska siinä on yksi erityisen tärkeä ja oleellinen kohta myös tutkimuksemme kannalta. Tässä määritellään, että ajoneuvoa ei saisi kuljettaa sellainen henkilö, joka on liian väsynyt (Tieliikennelaki 1981, §63). Väsymys on yksi henkisen hyvinvoinnin osatekijöistä ja voi vaikuttaa suuressi työntekijän jaksamiseen.

2.3 Ensihoito ja ensihoitopalvelu

Ensihoidolla tarkoitetaan äkillisesti sairastuneen tai vammautuneen hoitoa sairaalan ulkopuolella ja kuljettamista tarvittaessa sairaalahoitoon (STM 2013). Ensihoito jaetaan hoitajien koulutuksen perusteella hoito- ja perustason ensihoitoon. Hoitotason ensihoitajalla tulee olla ensihoitaja-AMK tutkinto tai hänen tulee olla sairaanhoitaja, jolla on ammattikorkeakoulun tarjoama ensihoidon lisäkoulutus. Perustason ensihoidossa vähintään toisella työparista tulee olla lähihoitajan ensihoitoon suuntautunut tutkinto. (Castrén ym. 2012, 20.) Ensihoidon tehtävät ovat lisääntyneet vuosien myötä. Taustalla ovat muun muassa väestön ikääntyminen, päihteiden käytön yleistyminen, syrjäytymisen lisääntyminen tukiverkoston vähentyessä sekä terveydenhuollon rakenteen muutokset, kuten päivystyspisteiden väheneminen. (Kuisma, Holmström, Nurmi, Porthan, Taskinen 2013, 14.)

Ensihoitopalvelu on terveydenhuollon toimintaa, joka vastaa sairaalan ulkopuolisen kiireellisen hoidon tarpeen arvioinnista, hoidosta ja mahdollisesta kuljetuksesta. Ensihoitopalvelun tavoitteena on saada sairaalan ulkopuolella sairastuneiden hoito alkamaan niin pian, että henkilö voipalata sairastumista edeltäneeseen elämäntilanteeseen. Ensihoitopalvelu korvaa aikaisemmin käytetyn käsitteen sairaankuljetus. (Castrén ym. 2012, 14, 17.) Ensihoitopalvelun järjestämisvastuu on jokaisen alueen sairaanhoitopiirillä. Se voi järjestää palvelunsa itse tai ”järjestämällä ensihoitopalvelun yhteistoiminnassa alueen pelastustoimen tai toisen sairaanhoitopiirin kuntayhtymän kanssa taikka hankkimalla palvelun muulta palvelun tuottajalta”. (Terveydenhuoltolaki 2010, § 39.) Ensihoitopalvelussa, kuten muussakin terveydenhuollossa korostuu terveydenhuoltoa koskeva lainsäädäntö, arvot ja potilasturvallisuus. Ensihoitopalvelussa on paljon viranomaisyhteistyötä esimerkiksi onnettomuuksissa ja väkivaltatilanteissa. (Kuisma ym. 2013, 14.)

2.4 Hälytysajokoulutus

Ensihoitaja ja palomies tekevät usein läheistä yhteistyötä, niin työparina kuin moniammatillisilla yhteisillä tehtävillä. Alojen koulutuksista löytyy jotain yhteneväisyyksiä ja tämä onkin tarpeellista yhteistyön onnistumiseksi. Koulutuksissa järjestettävän ajokoulutuksen määrä kuitenkin vaihtelee runsaasti – osa ensihoitajista ei ole välttämättä ajanut hälytysajoneuvoa ennen työelämään siirtymistä, kun taas esimerkiksi Pelastusopistolla on kattava oma kalusto, jolla opiskelijat pääsevät harjoittelemaan. Ensihoitajatutkintoa tarjoavien ammattikorkeakoulujen opetussuunnitelmissa ei mainita myöskään ajokoulutusta, kun taas Pelastusopistolla on varattu oma osuus opetussuunnitelmasta ajokoulutukselle (Pelastusopisto 2013).

2.4.1 Ensihoitajatutkinto

Ensihoitajan ammattikorkeakoulututkintoa järjestää Suomessa yhteensä kahdeksan ammattikorkeakoulua: Kuopio, Lappeenranta, Helsinki (Metropolia ja Arcada), Turku, Tampere, Oulu ja Kotka. Ensihoitaja on sairaalan ulkopuolisen ensihoidon asiantuntija, jonka tehtävänä on itsenäisesti arvioida potilaan kiireellisen hoidon tarve sekä käynnistää ja ylläpitää elintoimintoja. Ensihoitajan erityisvastuualueena on tehostetun hoidon aloittaminen sairaalan ulkopuolella mutta ensihoitajan tehtäviin kuuluu myös potilaiden ja omaisten ohjaus elämän eri akuuttitilanteissa. Kuljetuksen aikainen potilaan tarkkailu ja hoito korostuu erityisesti Suomessa pitkien välimatkojen vuoksi. Ensihoidon tutkinto-ohjelmaan kuuluu myös sairaanhoitajan tutkinto. (Savonia-ammattikorkeakoulu 2013.)

Ensihoitajien työhön kuuluu myös hälytysajon suorittaminen. Minkään ammattikorkeakoulun ensihoitajan ammatin kuvauksessa ei mainita hälytysajon suorittamista osana ensihoitajien ammatia, mutta kokemuksemme mukaan hälytysajo kuuluu ensihoitajan työhön. Tutkiessamme omaa ja muiden koulujen opetussuunnitelmia, emme löytäneet niistä mainintaa hälytysajokoulutuksesta.

Vuonna 2013 tehdyssä opinnäytetyössä tutkijat lähettivät kyselyn eri ensihoitajakoulutusta järjestäville ammattikorkeakouluille sekä pelastusopistolle, Helsingin pelastuskoululle ja poliisiammattikorkeakoululle hälytysajokoulutuksen järjestämisestä. Opinnäytetyönä oli hälytysajokoulutuksen teoriamateriaalin teko Oulun seudun ammattikorkeakoulun ensihoidon koulutusohjelmalle. He saivat vastaukset kyselyyn yhdeksästä eri oppilaitoksesta, joista kahdeksan ilmoitti järjestävänsä hälytysajokoulutusta opiskelijoilleen. Vastaaajista kuusi oli ensihoidon tutkintoa järjestäviä ammattikorkeakouluja. Tutkimuksesta ei ilmennyt, mikä kyselyyn osallistuneista oppilaitoksista ei tarjonnut hälytysajokoulutusta. Kyselyn perusteella voimme kuitenkin päätellä, että ainakin osa ammattikorkeakouluista tarjoaa hälytysajokoulutusta, vaikkei sitä erikseen mainita opetussuunnitelmassa. (Ronkainen ja Sillänpää 2013, 25-26.)

Tolosen (2015-01-13) kertoman mukaan Savonia-ammattikorkeakoulussa opetussuunnitelmaan kuuluu kahden päivän ajokoulutus, jonka järjestää Pelastusopisto Kuopiossa. Koulutuksen ensimmäisenä päivänä on kuusi tuntia teoriaopetusta, jossa käsitellään muun muassa hälytysajoneuvon liittyviä lakeja, ajokäyttäytymistä ja ennakointia sekä ajoon liittyviä fysiikan lakeja, kuten ajonopeuden vaikutusta jarrustusmatkoihin. Teoriaopetuksessa painotetaan myös asenteiden merkitystä ajoturvallisuuteen. Koulutuksen toinen päivä suoritetaan pelastusopiston harjoitusalueella kahdeksan tunnin ajoharjoitteluna pelastusopiston ambulansseilla. Ajoharjoitteluun kuuluu ajoneuvon peruskäsittely ja oikeanlaisen ajoasennon hallinta ja näiden lisäksi muun muassa hätäjarrutus- ja väistöharjoituksia. (Pelastusopisto 2015.)

2.4.2 Pelastajatutkinto

Pelastajaksi voi Suomessa opiskella Kuopion pelastusopistolla ja Helsingin pelastuskoulussa. Pelastusopiston pelastajatutkinto on 90 opistopisteen laajuinen ja se suoritetaan kolmen lukukauden aikana. Koulutusohjelman tavoitteena on kouluttaa monitaitopelastajia, jotka saavat sekä palomiehen että palomies-sairaankuljettajan pätevyyden. Pelastajien tehtäviin kuuluu onnettomuuksien ehkäisy, sekä pelastustoiminta, väestönsuojelun miehistötehtävät, sairaankuljetus ja ensihoito. Pelastajien ammattiopinnot koostuvat onnettomuuksien ehkäisystä (10op), pelastustoiminnasta (36,5op) ja ensihoidosta (28,5op). (Pelastusopisto 2015.)

Pelastusopiston opetussuunnitelmaan sisältyy 2,5 opintopisteen laajuinen ajokoulutus, jonka tavoitteena on hallita hälytysajoneuvon turvallinen ja ennakoiva ajotapa, sekä tuntee perusteet turvallisen hälytysajon suorittamisesta ja pelastusajoneuvon kuljettamisesta. Koulutukseen kuuluu myös ajoneuvokaluston tuntemus. Koulutus sisältää käsittelykoulutuksen, liukkaankelin ja pimeänajon koulutuksen sekä hälytysajokoulutuksen. Koulutus suoritetaan käytännön harjoituksena, joka sisältää kirjallisen ja käytännön kokeen. (Pelastusopisto 2013.)

3 LIIKENNETURVALLISUUS JA LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

3.1 Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuudella tarkoitetaan kaikkien liikennemuotojen turvallisuutta. Tässä määritellämme kuitenkin vain tieliikenteen liikenneturvallisuuden. Liikenneturvallisuus on liikennejärjestelmän ominaisuus ja arvo, ja sitä voidaan mitata onnettomuuksien määrällä. Alhaisempi onnettomuusmäärä viittaa turvallisempaan liikenteeseen. Turvallisuus on yksi liikennejärjestelmätyön ja -politiikan tavoitealueista ja liikenteen suunnittelussa tavoitellaan mahdollisimman hyvää liikenneturvallisuutta. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 9.)

Vaikka liikenne suunnitellaan turvalliseksi, ihmisen toiminta on kuitenkin merkittävässä osassa turvallisuuden toteuttamisessa. Liikennepsykologia tarkastelee liikennettä ihmisen käyttäytymisen näkökulmasta ja tässä korostuu opitut asenteet ja käyttäytymismalli liikenteessä. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 71.)

Vuoden 1975 jälkeen kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien määrä on puolittunut (Tilastokeskus 2007). Onnettomuuksien väheneminen johtunee autojen turvallisuuslaitteiden paranemisesta ja 1970-luvulla voimaantulleesta laeista, joissa esimerkiksi turvavyön käyttö säädettiin pakolliseksi, nopeusrajoitukset tulivat voimaan ja rattijuopumuksen rajat säädettiin (Juvonen ja Vänni 2014, 10). Vaikka kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat radikaalisti vähentyneet, ovat onnettomuudessa loukkaantuneiden määrät pysyneet samana ja taajamissa määrä on ehkä jopa kasvanut. Yleisimpiä onnettomuuden syitä ovat alkoholin ja muiden päihteiden käyttö ajon aikana sekä ylinopeus. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2010.)

Tampereen teknillisen yliopiston laatiman liikenneturvallisuuden oppikirjan mukaan (Ahlroth ja Pöllänen, 2011) liikenneonnettomuuksiin yleensä vaikuttavat kuljettajan asenteet. Omia taitoja yliarvioidaan ja vastuu onnettomuuksista siirretään usein muille. Kahdeksan kymmenestä kuljettajasta pitää onnettomuuden syyllisenä muita tienkäyttäjiä ja yhdeksän kymmenestä arvioi oman ajotaitonsa ja liikennesääntöjen noudattamisen keskivertoa paremmaksi. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kolme keskeisintä käyttäytymiseen ja asenteisiin liittyvää riskiä ovat asenteet, jotka sallivat päihteiden käytön, ylinopeuden ja turvalaitteiden käyttämättömyyden liikenteessä.

3.2 Asenteet ja liikennekäyttäytyminen

Sanalla asenne on monia määritelmiä. Asenne on opittu ja melko pysyvä suhtautuminen ihmisiin ja tapahtumiin ja se voi olla joko positiivista tai negatiivista. Asenteet ilmenevät usein toimintana ja voivat näin näkyä muun muassa ilmeissä, eleissä tai liikkeissä. Asenteita ohjaavat sekä tunteet, että tieto. (Vilkko-Riihelä ja Laine 2005, 185.) Gordon Allportin mukaan asenne on opittu taipumus ajatella, tuntea ja käyttäytyä erityisellä tavalla tiettyä kohdetta kohtaan (Erwin 2005, 12).

Liikenneasenne opitaan havainnoimalla muita. Asenteisiin voi vaikuttaa vanhemmilta opitut mallit ja lapsuuden kokemukset. Opitut asenteet eivät ole pysyviä vaan niitä on mahdollista muokata tiedostamalla omat virheet ja tarkkailemalla omaa liikennekäyttäytymistä. Omien asenteiden muokkaus vaatii kuitenkin motivaatiota kehittää omaa käyttäytymistään liikenteessä. Yhteiskunta voi osaltaan vaikuttaa liikenneasenteiden kehitykseen viranomaistoiminnan avulla, kuten liikenteen valvonnalla ja rangaistuksilla. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 72.)

Ikä ja kokemus vaikuttavat liikennekäyttäytymiseen, näin ollen liikenneasenteiden ja –käyttäytymisen oppimisprosessit jatkuvat koko elämän ajan. Tieto ei kuitenkaan tarkoita, että ihmisellä on halu toimia asetettujen sääntöjen mukaisesti, joten jatkuva omien asenteiden kehittäminen on oleellinen osa liikenneturvallisuutta. Palautteen saaminen omista ajotaidoista ja liikennekäyttäytymisestä on tärkeä osa oppimisprosessia ja nykyisin korostetaan myös henkilön omaa aktiivista roolia oppimisprosessissa. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 74.)

Asennoituminen liikenneturvallisuuteen vaikuttaa siihen, miten tärkeäksi henkilö kokee oman vastuunsa, sekä oman ja muiden turvallisuuden. Liikennesääntöjen noudattaminen ja asennoituminen muihin tienkäyttäjiin sekä turvallisuusriskien kokeminen vaikuttavat liikenneasenteisiin. Liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen ei siis aina kerro tiedon puutteesta vaan tähän usein vaikuttaa henkilön asennoituminen ja hänen mielestään hyväksyttävien riskien otto. Hyviksi liikenneasenteiksi luetaan liikennesääntöjen noudattaminen, epäitsekkyys, vastuullisuus, kohteliaisuus ja ajoon keskittyminen. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 72.)

Asenteiden lisäksi liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa yhteiskunnan normit, lainsäädäntö ja kulttuuri, ajamisen tavoitteet ja taidot sekä ajoneuvon hallinta. Liikennekäyttäytymistä ohjaa myös elinympäristö ja elämäntilanne sekä persoonallisuuden rakenteet. Vaikka liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat useat eri asiat, ihmiset kuitenkin usein ovat samaa mieltä liikenneturvallisuuteen vaikuttavista ja sitä edistävästä tekijöistä. Toimiminen turvallisuustavoitteiden mukaisesti on kuitenkin omista motiiveista kiinni ja riskin olemassa oloon ei välttämättä uskota, jolloin käyttäytyään liikennesääntöjen vastaisesti. Henkilökohtaiset motiivit, esimerkiksi kiire, tunteet, pätemisen tarve tai jännityksen etsiminen vaikuttavat liikennekäyttäytymiseen. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 73.)

Kuljettajan tietopohja, koulutus ja ajokokemus vaikuttavat liikennetilanteiden ennakointiin ja hallintaan. Ärsykkeiden havaitsemiseen ja tulkintaan vaikuttavat muun muassa aikaisemmat tiedot ja taidot, psyykinen tila, motiivit sekä asenteet. Ennakointi liittyy oleellisesti tilanteiden havainnointiin ja niiden pohjalta tehtäviin toimenpiteisiin. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 74.)

Elämän hallinnan taidot, persoonallisuus ja luonteen tasapainoisuus ovat tärkeitä tekijöitä liikennekäyttäytymisen ja asenteiden kannalta (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 73). Yksi tutkimuksemme

osa-alueita oli tarkastella henkisen hyvinvoinnin ja temperamentin yhteyttä asenteisiin ja tätä kautta hälytysajon turvallisuuteen.

Temperamentti on melko pysyvä ominaisuus. Temperamentti määrittää, miten ihminen tekee asioita, eli se kertoo hänen käyttäytymistyyliinsä ja tavan, jolla hän reagoi asioihin. Temperamenttipiirteistä ei ole yhtä ainoaa näkemystä tutkijoiden kesken, mutta kuitenkin useimmin mainittuja piirteitä ovat: aktiivisuus, säännöllisyys, ujous, ärtyvyys, mieliala ja pitkäjänteisyys. Jo vauvasta lähtien ihminen käyttäytyy oman temperamenttinsa mukaisesti. Temperamentissa näkyy siis synnynnäiset ja biologiset taipumukset. Ihmisen persoonallisuus koostuu temperamentin, ympäristön ja kasvatuksen yhteistekijöistä. (Vilkkö-Riihelä ja Laine 2005, 41–43.) Temperamentti vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen. Ihminen kuitenkin pystyy säätelemään oman temperamenttinsa vaikutusta: mitä tärkeämpi jokin asia on ihmisen arvomaailmassa, sitä enemmän hän pystyy käyttämään tietoista päätöksentekoa. (Rajalin, Pöysti ja Puohiniemi 2008, 19.)

Henkinen hyvinvointi, eli mielen hyvinvointi muodostuu eri tekijöistä. Siihen kuuluvat identiteetti, sopeutumiskyky ja itseluottamus, sosiaalisuus ja eri yhteisöt, muun muassa perhe ja työ, sekä biologiset- yhteiskunnalliset ja kulttuuriset tekijät. (THL 2014.) Hyvinvointi on kaikkea mikä on hyvää elämää ihmiselle, ei pelkkää onnellisuutta (Mattila 2009). Tässä työssä henkisellä hyvinvoinnilla tarkoitamme erityisesti omaa elämäntilannetta, ihmissuhteita ja töissä jaksamisen yhteyttä omaan hyvinvointiin sekä tutkittavan omia mielialoja.

4 TARKOITUS, TAVOITTEET JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, millainen yhteys ensihoitajien asenteilla on hälytysajon turvallisuuteen. Tutkimuksen tavoitteena oli lisätä ensihoitajien tietoisuutta asenteista hälytysajon riskitekijänä ja pitkällä aikavälillä parantaa potilas- sekä työturvallisuutta ensihoidon kuljetuksen aikana. Pyrimme tutkimuksemme avulla myös herättämään ajatuksia hälytysajon tarpeellisuudesta ensihoidossa suhteessa sen aiheuttamiin riskeihin.

Tutkimuksemme tutkimuskysymykset olivat:

- Onko ensihoitajien asenteilla yhteyttä hälytysajon turvallisuuteen
- Vaikuttavatko ensihoitajien asenteet hälytysajon turvallisuuteen?
- Onko ensihoitajien kokemuksella yhteyttä hälytysajon turvallisuuteen?

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

5.1 Tutkimusmenetelmä ja sen valinta

Laadullisessa eli kvalitatiivisessa tutkimusmenetelmässä tutkitaan tietyn otantajoukon kokemuksia käsiteltävästä aiheesta. Se ei pohjautu tieteelliseen numeroilla mitattavaan tietoon, vaan asiaa tai ilmiötä kuvataan kokemuksen ja mielipiteiden näkökulmasta. Koska opinnäytetyömme keskittyy juuri näihin tekijöihin, oli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä luonnollinen valinta. Työssämme korostuu kokemuksen lisäksi myös yksilöllisyys, mikä on yksi kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän tunnuspiirteistä. (Kankkunen ja Vehviläinen-Julkunen 2013, 16, 65–66, 72.)

Tutkimusmenetelmän valintaan vaikuttavat tutkittava kohde ja siitä oleva tiedon määrä (Kankkunen ym. 2013, 78). Kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän valintaan vaikutti myös se, ettei aiheestamme ole kovinkaan paljon tutkimustietoa (Paunonen ja Vehviläinen-Julkunen 1997, 220), joten kvantitatiivisen tutkimuksen teko olisi ollut hankalaa.

5.2 Otantajoukon valinta ja aineistonkeruumenetelmät

Paakkosen (2014-01-22) mukaan normaalisti laadullisessa tutkimuksessa ei määritellä otantajoukon suuruutta. Resurssien vähäisyyden vuoksi valitsimme kuitenkin pienen tarkoituksenmukaisen otannan, josta uskoimme saavamme laadukasta tutkimustietoa. Osallistuminen tutkimukseen oli vapaaehtoista ja ainoana kriteereinä olivat kokemus ja koulutustausta. Laitoimme valitsemaamme organisaatioon sähköpostilla saatekirjeen (LIITE 3), jossa kysyimme löytyisikö kyseisestä organisaatiosta halukkaita osallistujia tutkimukseemme.

Tutkimuksemme alussa määrittelimme otantajoukoksi seitsemän henkilöä, joista kolmen tuli olla ensihoitajan ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita ensihoitajia ja kolmen pelastajatutkinnon suorittaneita, mutta ensihoidossa työskenteleviä pelastajia. Valitsimme ensihoitajat ja pelastajat kokemusvuosien perusteella. Tarkoituksenamme oli, että haastattemme ensihoitajia, joilla on noin yhden, viiden ja kymmenen vuoden kokemukset ensihoidosta ja pelastajia samoilla kokemusvuosilla. Näiden lisäksi meidän oli tarkoitus haastatella ensihoidon kenttäjohtajaa tutkimukseemme mutta päätimme aineistonkeruuvaiheessa, että haluamme säilyttää otantajoukkomme mahdollisimman yhdenmukaisena, joten jätimme kenttäjohtajan haastattelun pois tutkimuksestamme.

Valitsimme haastateltavat henkilöt taustakoulutuksen perusteella, koska halusimme myös selvittää, onko koulutustaustalla yhteyttä hälytysajon asenteisiin. Koska yksi tutkimuskysymyksistämme käsitteli ensihoitajien kokemuksen yhteyttä hälytysajon asenteisiin, oli otantajoukon tärkeimpänä valintakriteerinä haastateltavan kokemus tai kokemattomuus hälytysajosta. Keskityimme tutkimuksestamme kerättävän aineiston laatuun, emme niinkään sen määrään, joten tutkittava

otantajoukkomme oli melko pieni (Kankkunen ym., 110–112). Tutkimuksemme aiheen rajaamiseksi, emme ottaneet haastateltavien sukupuolta huomioon.

Käytimme aineistonkeruumenetelmänä teemahaastattelua (LIITE 1). Varasimme jokaista haastattelua varten tunnin aikaa. Haastattelimme henkilöt yksitellen kasvotusten ja nauhoitimme haastattelut. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään aloittamaan aineiston analysointi jo sen keruuvaiheessa, sillä tarvittavan aineiston määrän arvioiminen etukäteen on hankalaa. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineiston analysoinnin jälkeen seuraakin usein uusi tiedonkeruuvaihe. (Kananen 2014, 99.) Vaikka olimme jo tutkimussuunnitelmassamme määrittäneet otantajoukon koon, aloitimme aineiston analysoinnin jo haastatteluvaiheessa.

Mielestämme emme saaneet riittävästi aineistoa tutkimustamme varten, joten päätimme haastatella vielä kolmea henkilöä. Lopulta olimme siis haastatelleet tutkimukseemme yhteensä yhdeksää henkilöä; neljää noin kymmenen vuotta töissä ollutta, kolmea noin viisi vuotta töissä ollutta, sekä kahta noin vuoden töissä ollutta henkilöä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineiston kylläntyminen tapahtuu, kun aineiston lisäkeruu ei enää tuota uutta tutkimustulosta ja aineisto alkaa toistaa itseään (Kananen 2014, 98). Kolmen lisähaastattelun jälkeen meillä oli mielestämme riittävä aineisto kasassa, eikä haastatteluissa enää ilmennyt uutta tietoa. Lisäksi ajalliset resurssit eivät olisi riittäneet lisäaineiston analysointiin.

5.3 Teemahaastattelun toteutus

Ryhmällemme oli lähes alusta asti selvää, miten lähtisimme tutkimusta toteuttamaan. Valittuamme kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän nousi seuraavaksi esille teemahaastattelun tekeminen. Valitsimme teemahaastattelun, koska emme halunneet otantajoukosta liian suurta emmekä halunneet tehdä liian tarkkoja kysymyksiä tutkimukseemme liittyen. Teemahaastattelussa onkin etukäteen sovitut aihepiirit joiden mukaan kysymykset esitetään (Kankkunen ym. 2013, 125–126). Toivoimme näin löytävämme uusia näkökulmia tutkittavasta aiheesta.

Muotoillessamme teemahaastattelun runkoa valitsimme alun perin kuusi teemaa: henkisen hyvinvoinnin yhteys asenteisiin, kokemuksen yhteys hälytysajovalmiuteen, turvallinen hälytysajo, mieleenpainuvimmat kokemukset hälytysajosta, minkälaisiksi kokee omat asenteensa ja mikä tekee hyvän ensihoitajan hälytysajotilanteessa. Teimme tämän jälkeen kuitenkin koehaastattelun tällä pohjalla ja saimme rajattua teemoja neljään. Lopullisiksi teemoiksi tulivatkin turvallinen hälytysajo, henkisen hyvinvoinnin yhteys asenteisiin hälytysajossa, kokemuksen yhteys hälytysajovalmiuteen sekä omat asenteet hälytysajossa.

Suunnittelimme teemahaastattelun rungon ja tarkentavat kysymykset niin, että saisimme haastattelujen avulla vastaukset tutkimuskysymyksiimme. Ensimmäisenä teemana haastattelussamme oli turvallinen hälytysajo. Henkilökohtaiset käsitykset turvallisesta hälytysajosta kertoivat mieles-

tämme otantajoukon asenteista hälytysajon suorittamiseen, joten mielestämme oli tarpeellista selvittää, millaiseksi otantajoukko kuvaili turvallisen hälytysajon. Tässä käytimme tietoperustana aikaisemmin mainittua ensihoidon kirjallisuuden kuvailua turvallisesta hälytysajosta (Castren ym. 2012, 73.)

Halusimme myös selvittää, millaisia kuljettajia otantajoukko mielestään oli hälytysajossa, koska otantajoukon käsitykset ja mielipiteet itsestään hälytysajon kuljettajina kertovat heidän itsetuntemuksestaan ja –luottamuksestaan. Liikennekäyttäytymiseen vaikuttaa muun muassa persoonallisuuden rakenteet. (Ahlroth ja Pöllänen 2011, 73.) Nämä ovat mielestämme tärkeitä tekijöitä hälytysajon turvallisuudessa, sillä ne ovat osa henkistä hyvinvointia. Asenteita tutkiessamme pyrimme ottamaan huomioon tekijöitä, joilla voisi olla yhteys hälytysajon asenteisiin ja henkinen hyvinvointi oli yksi näistä tekijöistä. Otimme asenteiden yhteydessä huomioon myös henkilökohtaisen temperamentin vaikutuksen. Henkisen hyvinvoinnin ja temperamentin määritelmät löytyvät luvusta 3.2.

Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelmaan kuului vuosina 2010-2011 kehitystyö, joka tutki ajopalautetta turvallisuuden parantamiseksi liikenteessä. Työssä testattiin ja kehitettiin sähköistä ajopalautejärjestelmää nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja tutkimustuloksissa palautteen myötä nuorten ajamat ylinopeudet laskivat. (Peltola, Tarkainen, Koskinen, Salenius ja Wuolijoki 2012, 30-32.) Tämän kehitystyön pohjalta lisäsimme teemahaastatteluumme kysymyksen palautteen annosta, sillä halusimme selvittää oliko työparin antamalla palautteella yhteyttä asenteisiin hälytysajossa.

Ensihoidossa tehdään läheistä yhteistyötä työparin kanssa, joten oli luonnollista liittää tutkimuksemme myös työparin asenteiden näkökulma ja niiden vaikutus otantajoukon asenteisiin. Asenteita opitaan havainnoimalla muita, joten tämä oli mielestämme tärkeä näkökulma aiheeseen (Erwin 2005, 12; Ahlroth ja Pöllänen 2011, 72). Halusimme myös selvittää, oliko kuljetettavalla potilastyypillä vaikutusta hälytysajon asenteisiin ja tätä kautta hälytysajon turvallisuuteen.

Käyttämissämme lähteissä havaitsimme ristiriidan kokemuksen yhteydestä ajoturvallisuuteen. Erään tutkimuksen perusteella kokeneemmat kuljettajat olivat ajaneet eniten kolareita, toisaalta taas kirjallisuuden mukaan ikä ja kokemus muovaavat asenteita liikenteessä. (Kulju ja Pappinen 2011, 37; Ahlroth ja Pöllänen 2011, 74.) Tämän takia halusimme vielä selvittää onko kokemuksella yhteyttä hälytysajon asenteisiin, joten kokemus oli luonnollisesti yksi haastattelumme teemoista. Kokemuksen yhteyteen liitimme myös kysymykset koulutustaustasta ja sen vaikutuksesta hälytysajon asenteisiin. Valitsimme tutkimuksemme otantajoukon koulutuksen ja kokemuksen perusteella, joten päätimme sisällyttää nämä valintakriteerit saman teeman alle.

Vaikka normaalisti teemahaastatteluihin ei ole tarkkoja ennalta suunniteltuja kysymyksiä, esitimme silti jokaiselle haastateltavalle samoja tarkentavia kysymyksiä. Näin halusimme varmistaa, et-

tä haastattelut pysyisivät melko yhdenmukaisina, jotta tulokset olisivat luotettavat. (Kankkunen ym. 2013, 125–126, Tuomi ja Sarajärvi 2003, 76–77.) Pyrimme muotoilemaan kysymykset sellaisiksi, ettei niihin pystyisi antamaan kyllä- tai ei -vastausta. Avasimme myös ennen teemoja muutamia käsitteitä, jotta kaikilla haastateltavilla olisi yhtenäinen käsitys näistä asioista.

5.4 Aineiston analysointi

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa vaativin ja työläin vaihe on kerätyn aineiston analysointi, koska aineistolle ei ole valmiita tilastollisia menetelmiä, jolla sitä voitaisiin analysoida (Kankkunen ym. 2013, 54). Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on monia tapoja, joilla analysoida kerättyä aineistoa. Tutkimuksessamme tutkittava aineisto oli nauhoitetut haastattelut ensihoitajien kokemuksista hälytysajosta ja heidän asenteistaan hälytysajoon. Analysoimme tätä aineistoa käyttäen sisällönanalyysin menetelmää. (Tuomi ym. 2003, 94.)

Sisällönanalyysissa voidaan erottaa neljä vaihetta: aineiston litterointi, koodaus, luokittelu ja yhdistäminen. Litterointi eli yhteismitallistaminen tarkoittaa aineiston puhtaaksi kirjoittamista paperille. Otimme tutkimuksessamme litterointivaiheessa huomioon myös haastateltavan murteen ja kirjjasimme ylös jokaisen täytesanan ja äännähdyksen eli käytimme sanatarkkaa litterointia. (Kananen 2014, 101-102.)

Aineiston koodauksessa teksti tiivistetään ja yksinkertaistetaan (Kananen 2014, 103-104). Koodaus tarkoittaa analyysiyksikköjen valintaa ja ne tulee valita ennen sisällönanalyysin aloittamista. Käytimme tutkimuksemme analyysiyksikköinä ”luonnollisia yksiköitä”, jolloin aineistoa ei jaeta pieniin osiin vaan sitä ajatellaan kokonaisuutena. (Latvala ja Vanhanen-Nuutinen 2003, 25-26.) Haastattelujen teemat muodostivat tutkimuksemme analyysiyksiköt, joiden avulla aloimme analysoida aineistoamme (Taulukko 1). Merkitsimme teemat omilla väreillä ja aloimme etsiä niistä yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia. Otimme jo tässä vaiheessa kokemuksen huomioon aineistoja analysoidessa ja ryhmittelimme vastaukset eri teemojen ja kokemusten mukaan. Pyrimme myös tiivistämään aineistoa siten, että se vastaisi tutkimuskysymyksiimme. Emme huomanneet koulutustaustan yhteyttä hälytysajon asenteisiin haastatteluissa, joten emme ottaneet huomioon tätä luokittelua aineiston analysoinnissa.

Kun olimme teemojen kautta saaneet tiivistettyä aineistoa helpommin analysoitavaksi, muodostimme siitä kolme eri luokkaa, jotka mielestämme olivat tutkimuskysymystemme kannalta keskeisimmät. Tätä kutsutaan luokitteluksi, joka tarkoittaa samaa tarkoittavien käsitteiden yhdistämistä ja kokonaisuusien luomista (Kananen 2014, 113). Tutkimuksemme luokat olivat asenne, turvallinen hälytysajo ja kokemus. Teimme jokaisesta luokasta käsitekartat, joihin kokosimme aineistosta esiin nousseita käsitteitä, jotka oleellisesti liittyivät muodostamiimme luokkiin. Esimerkiksi asenne -luokassa alakäsitteitä olivat muun muassa omat, sekä työparin asenteet, henkinen hyvinvointi ja potilastyypit (Taulukko 2).

Analysoimme aineiston käyttäen näitä luokitteluja ja analysoinnin jälkeen yhdistimme luokat ja pyrimme vastaamaan tutkimuksemme tutkimuskysymyksiin. Jokaisella luokalla oli yhteys toisiinsa ja ne oli alun perin muodostettu siten, että niiden avulla tutkimuskysymyksiin vastaaminen olisi mahdollista. Lisäksi jo aineiston analysoinnin alkuvaiheessa poimimme aineistosta osioita tai lauseita, jotka suoraan vastasivat tutkimuskysymyksiimme. Sisällönanalyysissa yhdistämisellä tarkoitetaan ratkaisun löytymistä, johon vaikuttavat analyysin aikaisemmat vaiheet. Ratkaisun löytämiseksi aineistoa tulee analysoida oikeasta näkökulmasta eli filteristä. (Kananen 2014, 115.) Analysoimme tutkimuksemme tutkimuskysymysten näkökulmasta.

Taulukko 1. Esimerkki aineiston koodauksesta

Alkuperäinen ilmaus	Pelkistys	Analyysiyksikkö
<p><i>"..ennakoivaa, sellasta, enemmän sellasta rauhallista ajamista liikenteen seassa, kun että kaasu pohjassa kaikki liikennevalot ohitetaan. Ite ainakin pyrin lukemaan aika paljon niitä muitten autojen reaktioita, että onko ne ees huomannut, että hälytysajoneuvo on tulossa."</i></p>	<p>Ennakointi</p> <p>Rauhallisuus</p> <p>Ympäristön huomioiminen</p>	<p>Turvallinen hälytysajo</p>
<p><i>"..no kyllä se (kokemus) on ku se on jättäny sen jännityksen pois, semmosen turhan pani-koinnin ja.. Kait se nyt vilkkukuumeeks vähä kuttuu et ensimmäinen keikka tulee ni sä oot vaan innoissas siitä kun pääset ajamaan lujaa. Että totta kai se siihen vaikuttaa, että tulee sitä rauhallisuutta ja sitä kautta turvallisuutta."</i></p>	<p>Kokemus rauhoittava tekijä</p>	<p>Kokemuksen yhteys hälytysajovalmiuteen</p>
<p><i>"..tietyllä tavalla se hälytysajon suorittaminen on sellaisen inflaation kokenut, että tehtävämäärät on kasvanut niin valtavasti ja tuntuu, että suurin osa tulee kiireellisenä verrattuna aikasempiin vuosiin niin ehkä siihen on sellainen rutinoituminen tullut. Mutta se ei taas tarkoita, että olisi jollakin tavalla välinpitämättön, et ajetaan nyt vaan tämä hälytysajo... Että tietyt koodit, tietyt osoitteet ni vaikka se tulee kiireellisenä ja sinne ajetaan hälytysajona ni se hälytysajo on semmosta rauhallisempaa hälytysajoo. Et toki pyritään saavuttamaan kohe mahdollisimman nopeasti mutta kun melkein voi sitten jo tietää, että tässä nyt välttämättä ei indikaatiot siihen kuolemaan halveksuvaan hälytysajoon ei täyty ni on turha ottaa mitää hirveitä riskejä semmosella raivopäisellä ajamisella."</i></p>	<p>Hälytysajon tarpeellisuus</p> <p>Ennakoasenteet</p> <p>Rutinoituminen</p>	<p>Omat asenteet hälytysajossa</p>

Taulukko 2. Esimerkki aineiston luokittelusta taulukkomuodossa

Pelkistys	Alakäsite	Yläkäsite	Yhdistävä luokka
Vireystila Mieliala Oma elämäntilanne/kotiolot Työn kuormittavuus Oma temperamentti	Henkinen hyvinvointi	Vaikutus asenteisiin hälytysajossa	Asenne
Työparikemiat Kuljettajan vastuullisuus	Työparin asenteet		
Työympäristö Työilmapiiri Autokoulu Muu liikennekäyttäytyminen	Ympäristö		
Tasa-arvoisuus Ennakoasenteet Hälytysajon tarpeellisuus	Potilastyypit		
Rauhallisuus Vastuullisuus Riskittömyys Varovaisuus Harkitsevaisuus Ennakointi Itsekkyyys			

6 TUTKIMUSTULOKSET

6.1 Ennakointi ja rauhallisuus - turvallisen hälytysajon perusta

Tutkimuksemme haastateltujen mukaan turvalliseen hälytysajoon sisältyy ennakointi, rauhallisuus ja ympäristön huomioiminen. Ennakointi mainittiin valtaosassa vastauksista. Osana ennakointia haastatteluissa nousi ilmi auton tuntemus. Esimerkiksi erään haastateltavan mielestä auto pitää tuntea ja osata ajaa, jotta ennakoiminen hälytysajoa ajaessa on mahdollista. Vaikka ennakointi nostettiin vahvasti esille yhtenä elementtinä hälytysajon turvallisuuteen liittyen, erään haastateltavan kommentti muistuttaa siitä, ettei se aina takaa sitä, että liikenteessä yllätyksiltä vältyttäisiin.

”Joskus vaikka kuinka yrittää ennakoida, niitä äkillisiä tilanteita saattaa tulla eteen”.

Tutkimuksen mukaan hälytysajoon liittyvä rauhallisuus koostuu tasaisuudesta, harkinnasta ja liikennesääntöjen huomioimisesta. Tasaisuus ja harkinta liittyvät myös vahvasti ennakointiin. Eräs haastateltava on sitä mieltä, että hälytysajo on enemmän varausasteella menemistä, jolloin pyritään ajamaan mahdollisimman rauhallisesti ja tasaisesti eli välttämään esimerkiksi nopeita liikkeitä ja töyssyjä, sekä vauhdikkaita kiihdytyksiä ja jarrutuksia. Myös maltillinen ajonopeus ja oikea tilannenopeus koettiin merkittävänä tekijänä vaaratilanteiden ehkäisyssä. Haastateltavat myös nostivat esille, että auton ajo-ominaisuudet eivät parane, vaikka hälytyslaitteet kytketään päälle. *”eihän ne hälytyslaitteet kumoa niitä fysiikan lakeja... valitettavasti”*, toteaa yksi tutkimukseen osallistuneista. Tasaisuuteen yhdistettiin myös sopivimman reitin valinta. Tähän eduksi katsottiin paikallistuntemus ja kartan käyttö.

Usean haastateltavan mielestä potilaan kuljettamisesta hälytysajona on vain harvoissa tapauksissa hyötyä ja kuljetuksen kiireellisyys tulisi aina arvioida potilaan riskinarvion mukaan. Erityisesti hälytysajo varsinkin kaupunkialueella tuottaa lisää turhia riskejä. Esimerkkinä eräs haastateltu sanookin: *”varsinkin, kun on potilas kyydissä, niin onko pakko ajaa oikeesti hälytysajoa?”*.

Ympäristön huomioimisessa esille nousi lähes poikkeuksetta muun liikenteen huomioimisen tarkeys. Siihen kuuluu vastaajien mukaan niin toisten autoilijoiden, jalankulkijoiden, kuin tulevien risteysten huomioiminen, sekä se että osaa näyttää muulle liikenteelle mitä hälytysajossa aikoo. Haastatteluissa ilmeni myös keliolosuhteiden huomioiminen, joka erityisesti korostuu liukkaalla säällä. Haastateltujen mukaan vuorokaudenajalla on merkitystä reagointikykyyn ja sitä kautta hälytysajon turvallisuuteen. Esimerkiksi rankan työvuoron jälkeen reagointikyky voi olla laskenut aamuyön tunteina. Joidenkin mukaan tulee ottaa huomioon myös, ajetaanko hälytysajoa tiheään asutuissa kaupungeissa vai harvaan asutuilla maaseuduilla. Muutama vastaaja toi esille, että kaupunkialueella ihmisiä ja liikennettä on enemmän, jolloin ei välttämättä voi ajaa kovempaa

kuin rajoitusten mukaan ja harvaan asutuilla alueilla taas tilannenopeuden nousu tekee ennakoinnin haasteellisemmaksi.

Haastateltujen mielestä hälytysajoneuvon kuljettajan tulisi keskittyä vain ajamiseen, jotta se olisi turvallista. Myös riskien ottamisen ja niiden hallinnan koettiin olevan täysin kuljettajan vastuulla. Haastatteluissa ilmeni myös, että ympäristön huomioiminen on vahvasti osa ennakointia.

”Turvallinen hälytysajo on pääsyä perille.”

Haastatelluista kaikki tiedostivat, mistä tekijöistä turvallinen hälytysajo koostuu. Puhuttaessa hyvästä hälytysajon kuljettajasta eräs haastateltava totesi: *”toinen pitää hyvänä, että ajaa tosi kovasti ja minä pidän hyvänä sitä, että päästään turvallisesti kohteeseen”*. Turvallista ajattelua esitettiin myös kommentteissa *”ei sinne ikinä nii kiire oo et tarvis jotai sattua”*, sekä *”mieluummin niin päin, että päästään ehjänä perille kuin se, että ei ollenkaan”*. Turvallisuus koettiin siis hälytysajoa ajaessa tärkeänä.

Erään haastateltavan mielipiteenä nousi toisaalta myös esille: *”vaikka kuinka ennakoisit ja olisit hyvä kuski, siinä vaiheessa ku siniset valot ja sireenit on päällä, niin turvallisuushan periaatteessa lentää ikkunasta ulos”*.

6.2 Asenteet opitaan kotoa ja työyhteisöstä

Tutkiessamme ensihoitajien asenteiden yhteyttä hälytysajon turvallisuuteen pyrimme selvittämään, tunnistavatko ensihoitajat omat asenteensa hälytysajoon ja niiden muutokset. Otimme huomioon myös tekijöitä, joilla voisi olla vaikutusta haastateltavien asenteisiin, kuten kuljetettavalla potilastyypillä, työparin asenteilla, omalla temperamenttityypillä ja henkisellä hyvinvoinnilla.

Omia asenteita kuvailtiin rauhallisiksi, varovaisiksi ja harkitseviksi ja turvallisuuden, sekä ennakoivan asenteen merkitystä painotettiin tärkeinä tekijöinä hälytysajossa. Eräs haastateltavista kuvaili omaa asennettaan hälytysajoon näin:

”Ei ole mitään järkeä ajaa oman tai kaverinsa hengen tai jonkun muun hengen uhalla, koska se saavutettava hyöty, että oletko sie 30 sekuntia ennemmin siinä ovelta, niin harvassa tapauksissa sillä on merkitystä.”

Vaikka rauhallisuuden ja turvallisuuden merkitystä omissa asenteissa pidettiin tärkeänä, jotkut haastateltavat pystyivät myös tunnistamaan negatiivisia piirteitä omissa asenteissaan:

”Kyllä on ehkä myönnettävä, että välillä on semmonen minä oon kunkku - asenne kun on pillit ja valot päällä ja minun on päästävä tuosta ja minulla on pillit ja valot ja nyt ois minun, minä minä minä..”

Hälytysajon asenteisiin vaikutti haastatteluiden mukaan myös muu liikennekäyttäytyminen työajan ulkopuolella. Osa koki autokoulun opetusten vaikuttavan edelleen hälytysajon asenteisiin. Työympäristön merkitystä pidettiin tärkeänä tekijänä asennekasvatuksen suhteen – kokemattomampien mielestä asenne opitaan vanhemmilta kollegoilta, jotka pitivät tehtävänä nuorten kollegoiden asennekasvatuksen. Asennekasvatus koettiin pitkäaikaisena prosessina.

”Tärkeä on, et missä on sitten viettänyt ja minkälaisessa työilmapiirissä ne uran ensimmäiset vuodet ja minkälaisen opin ja asenteen on sieltä.. et asenne on oppimista.”

Haastatteluisa ilmeni, että vaikka työympäristön vaikutusta pidettiin tärkeänä tekijänä asenteiden muokkaantumisen suhteen, omia asenteita alettiin aktiivisesti pohtimaan ja niistä keskustelemaan vasta vaaratilanteiden tai onnettomuuksien jälkeen. Työparilta saatiin palautetta tai sitä annettiin silloin, kun hälytysajo koettiin vaaralliseksi ja ajonopeus oli liian suuri.

”Olen sanonut muun muassa, et jos ei auto hidastu, niin voit jättää tähän.”

Haastatelluista kukaan ei ollut saanut positiivista palautetta hälytysajostaan: *”Uskon, että jos ei oo mitään valittamista, niin silloin ei sitä palautetta tuukkaan, jos jotakin on huonosti, niin sitten tulee.”*

Työparin negatiivisilla asenteilla ei koettu olevan vaikutusta hälytysajon turvallisuuteen. Haastateltavien mielestä *”kuski on se, joka päättää”* ja kuljettajalla on vastuu hälytysajon turvallisuudesta. Työparin painostavalla käyttäytymisellä ei ollut vaikutusta omiin asenteisiin. Sen sijaan työparin rauhallisella asenteella oli ollut positiivisia vaikutuksia, sillä asenne vaikutti myös ajoon rauhoittavasti, mikäli hälytysajo alun perin koettiin jännittävänä tai tilanne stressaavana.

Kuljetettavalla potilastyypillä ei ollut vaikutusta hälytysajon asenteisiin: *”En usko, että sillä on merkitystä kuka siellä takana on, mutta lähinnä että mitä siellä takana on”*. Merkittävänä asiana pidettiin potilaan vammoja ja painotettiin lisävammautumisen ehkäisyä hälytysajossa mahdollisimman tasaisella ja rauhallisella ajolla.

Vaikka kuljetettavalla potilastyypillä ei koettu olevan vaikutusta asenteisiin, osassa haastatteluisa ilmeni, että ensihoitotehtävien yhteydessä hätäkeskuksen antamat esitiedot tai tietyt tehtäväkoodit, kuten ilmatie-esteet, lapsipotilaat tai vaikeat vammat saattoivat vaikuttaa asenteisiin, kun tehtävälle lähdettiin ajamaan hälytysajona. Eräs haastateltava kuvaili asennoitumistaan näin:

”Sitten tietenkin tietyt koodit on semmosia, et tietää, et tuolla nyt varmasti on todellinen hätä ja se potilas täytyy saavuttaa nopeasti, nii ehkä silloin siihen hälytysajon suorittamiseen jollakin tavalla asennoituu, että pyrkii etenemään mahdollisimman nopeasti ja toki mahdollisimman turvallisesti ja riskittömästi. Ehkä se sillä tavalla näkyy se meidän asennoituminen semmosissa tilanteissa sitte skarppaa vielä enemmän ja kiinnittää huomiota siihen omaan ajotyylinsä.”

Haastateltavat pystyivät tunnistamaan oman temperamenttityyppinsä. Suurin osa haastateltavista kertoi olevansa temperamentiltaan rauhallisia ja kuvailivat itseään esimerkiksi *”lehmänhermoiksi”* tai *”lauhkeaksi kuin lammas”*. Eräs haastateltava kuvaili temperamenttiaan *”äkkipikaiseksi”* ja koki sen vaikuttavan myös omaan työajan ulkopuoliseen liikennekäyttäytymiseen mutta ei kuitenkaan hälytysajoon.

Henkisen hyvinvoinnin koettiin vaikuttavan hälytysajon asenteisiin sekä positiivisesti, että negatiivisesti. Eräs haastateltava piti kuljettajan henkistä hyvinvointia jopa tärkeimpänä vaikuttavana tekijänä hälytysajon turvallisuudessa. Tärkeinä vaikuttavina tekijöinä pidettiin myös työilmapiiriä ja työparikemioita. Vaikka henkisen hyvinvoinnin negatiivisetkin vaikutukset tiedostettiin, ikävät asiat pyrittiin sulkemaan pois ajatuksista hälytysajossa.

”Sen vaan tiedostaa, et jos tonne lähtee ärrimurrina ajelemaan, niin se ei oo hyväks oikee kellekää.”

6.3 Kokemus korvaa jännityksen

Tässä osiossa käsittelemme kokemusryhmien vastauksia. Olemme antaneet eri kokemusryhmille omat nimet: 1 vuoden kokemus on ryhmä A, 5 vuoden kokemus on ryhmä B ja 10 vuoden kokemus ryhmä C. Emme eritelleet erikseen pelastaja taustaisia ja ensihoitaja amk koulutuksen saaneita, koska vastauksista ei noussut näiden kahden ryhmän välillä suuria eroavaisuuksia.

Kaikkien tutkittavien ajatukset kokemuksen yhteydestä hälytysajon turvallisuuteen kiteytyivät seuraavaan tekijään, jännitykseen. Kaikkien haastateltavien mukaan kokemuksen myötä liika jännittäminen jäi pois. Toiseksi yhteiseksi tekijäksi jännityksen lisäksi mainittiin kahdessa ryhmässä rutinoituminen. Niin ryhmä A kuin ryhmä C puhui asiasta hieman negatiiviseen sävyyn. A-ryhmän mielestä rutinoituminen oli huono asia. Ryhmä C taas kertoi rutinoituneensa, mutta lisäsi heti tämän perään, että eivät kuitenkaan ole välinpitämättömiä - ikään kuin huomaten sanan negatiivisen sävyn.

Ryhmä A:n mielestä jo vuodessa kertynyt kokemus oli tehnyt heidän ajamisestaan turvallisempaa. Kehitys oli suurimmalta osin sitä, että turha jännitys ja hätäily olivat jääneet pois.

”Ku ensimmäisen hälytyksen ajo, nii kyllähän se samantien syke nous ja ajoit paljo päättömämmin, mutta sä oot nyt ymmärtäny ku oot jonku aikaa jo töissä ollu, nii ei oo niin kiire.”

Ryhmä A myönsi oman kokemattomuutensa antaen näin itsestään nöyrän kuvan. He tunnistivat myös omat epävarmuutensa hälytysajossa, mutta kokivat ajotaitojensa paranevat jokaisella ajokerralla. Samanlaisia ajatuksia nousi esille myös ryhmässä B, jossa mainittiin että työvuosien määrä ei ole yhtä tärkeä tekijä kuin tulevien toistojen määrä.

Kokeneimmat haastateltavat kertoivat helposti laittavansa kokemattomuuden syyksi mahdolliset kolarit ja muut pikku virheet. He kuitenkin myönsivät, että myös kokeneemmille sattuu vahinkoja. Näissä tapauksissa tosin asiaa ei laiteta kokemattomuuden piikkiin vaan syitä pohdittiin syvällisemmin. Tällaiset tapahtumat herättelivät kokeneimpia ajattelemaan myös omaa ajotapaansa.

”Ku se (kolari) tapahtuukin työyhteisössä sille sinun vertaisellesi, persoonaltaan samanlaiselle kuin ite, nii sehän herättää sitten ajattelemaan, että näin voi käydä myös minulle.”

Mielenkiintoisena kohtana haastatteluista nousi se, että kahdella kokeneemmalla ryhmällä tavattiin enemmän alatyylisiä kielenkäyttöä sekä muun liikenteen kommentointia ajettaessa kuin kokemattomilla. Vain muutama haastateltava kertoi käyttäytyneensä näin, mutta lähes jokainen oli työskennellyt sellaisen kanssa. Asian myöntäneet tosin vitsikkäästi totesivat heti perään, että syy voi löytyä suomalaisen miehen luonteesta.

Ryhmän A työntekijät eivät vielä uskaltaneet antaa palautetta toisten ajotavasta, vaikka olisivat olleet sitä mieltä että työparin ajotapa on jollain tavalla huono. Heillä myös kokeneempien kommentit vaikuttivat vielä omaan ajotyylisiin:

”se mitä se (kokeneempi työpari) sanoo nii on omalla tavallaan se laki kuitenkin...”

Niin ryhmän B kuin ryhmän C työntekijät kertoivat käyttävänsä ajaessaan hälytysajoa vuosien mittaan hyväksi oppimiaan malleja. He eivät enää olleet muiden mielipiteille tai vaikutuksille alttiita. Kumpikin ryhmä halusi myös omalla tavallaan opettaa nuorempia kollegoitaan, ryhmä B antamalla aktiivisesti palautetta hälytysajosta ja ryhmä C jakamalla opittua tietoa muille.

”Jos ite on vähä enemmän kokenut ja nähnyt nii yrittää jakaa sitä tietoo, sitä hän se tämä työ on, tiedon jakamista.”

6.4 Tulosten yhteenveto

Tutkimuskysymyksemme olivat onko ensihoitajien asenteilla yhteys hälytysajon turvallisuuteen ja vaikuttaako ensihoitajien asenne siihen. Haimme vastausta myös kysymykseen: onko ensihoitajien kokemuksella yhteyttä hälytysajon turvallisuuteen. Tutkimuksen analysointivaiheessa nostimme esille aineistosta lauseet, jotka vastasivat suoraan tutkimuskysymyksiimme. Asenteen yhteys ja vaikutus nousi melko selkeästi esille:

”Mun mielestä jos se asenne on pielessä ni on aika ikävä sitten sitä työtä tehdä, että mun mielestä sillä oikealla asenteella, ennakoivalla asenteella on aika iso merkitys hälytysajamisessa ja sillä voijaa vaikuttaa monellakin eri tavalla siihen tilanteeseen.”

Aiheesta tehdyissä aikaisemmissa tutkimuksissa, sekä ensihoidon kirjallisuudessa nousee myös esille asenteiden tärkeys ajon turvallisuuden kannalta ja tutkimuksessamme pääsimme samaan tulokseen: asenteilla on yhteys hälytysajon turvallisuuteen. Tutkimuksessamme myös ilmeni, että asenteet vaikuttavat hälytysajon turvallisuuteen ja vaikutus voi olla sekä negatiivinen että positiivinen. Omien asenteiden lisäksi myös työparin ja työyhteisön asenteilla on vaikutus hälytysajon turvallisuuteen.

Kuten raportissamme aikaisemmin jo mainittiin, asenne on opittu ja melko pysyvä suhtautuminen ihmisiin ja tapahtumiin, joka voi olla joko positiivista tai negatiivista (Vilkkö-Riihelä ja Laine 2005, 185). Tutkimuksemme mukaan työyhteisön ilmapiirillä ja asenteilla oli vaikutus omiin asenteisiin ja uran alkuvaiheessa asenne hälytysajon suorittamiseen opittiin kokeneimmilta kollegoilta. Kokemusta pidettiin merkittävänä tekijänä hälytysajon turvallisuuden kannalta:

”Kyllä se (kokemus) varmasti vaikuttaa.. ehkä tärkein tekijä.. maalaisjärjen lisäksi.”

Kokemuksella siis on yhteys hälytysajon turvallisuuteen. Haastateltavien mukaan kokemus karsii jännittämisen ajamisesta pois ja ajokerrat tuovat varmuutta hälytysajon suorittamiseen. Tämän perusteella voidaan siis ajatella, että kuljettajan kokemus tekee hälytysajosta turvallisempaa ja tutkimuksemme mukaan kokemuksella olisi siis positiivinen vaikutus hälytysajon turvallisuuteen.

Useat haastateltavat pohtivat myös hälytysajon tarpeellisuutta ja sitä kuinka suuri osa potilaista todella tarvitsee hälytysajoa selviytyäkseen. Erityisesti kaupungissa suoritettavan hälytysajon koettiin lähinnä hidastavat perillepääsyä ja lisäävän riskejä. Haastateltavat kokivat, että ajettaessa muun liikenteen seassa ei voi koskaan tietää mitä muut autoilijat tekevät näkiessään hälytysajossa oleva ajoneuvon ja näin vaaratilanteiden riski kasvaa. Ajo ei myöskään tällöin ole enää tasais-

ta vaan joudutaan tekemään useammin pysähdyksiä. Juuri tasaisuutta ja ennakointia pidetään kuitenkin tärkeimpänä tekijänä onnistuneessa ja turvallisessa hälytysajossa (Castrén 2012, 73).

”Kokemus on osoittanut sen, että mieluummin ajaa vähä hiljsemmin, silloin pystyy paljon etukäteen ajattelemaan sen tilanteen ja näkemään jo niitä vaaranpaikkoja ja ennaltaehkäsemään niitä vahinkoja.”

7 POHDINTA

7.1 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Saimme tutkimuksemme aiheen syksyllä 2013 Pohjois-Savon sairaanhoitopiirin ensihoitokeskuksesta. Teimme aihekuvauksen joulukuussa 2013. Tutkimussuunnitelmamme oli valmis keväällä 2014 aikataulun mukaisesti. Kuitenkin tutkimusluvan hakeminen ja haastatteluiden teko poikkisivat alkuperäisestä aikataulusta. Syynä tähän oli yhden ryhmän jäsenemme ulkomaille kansainväliseen vaihtoon lähtö, jota emme olleet suunnitteluvaiheessa osanneet ottaa huomioon. Teimme haastattelut tutkimusluvan saatuaamme syksyllä 2014. Tämän vuoksi myös loput opinnäytetyöprosessin vaiheista myöhästyi. Aineistonanalysointivaihe jatkui syksystä 2014 kevääseen 2015, jolloin kirjoitimme myös opinnäytetyöraporttimme. Alkuperäisen suunnitelmamme mukaan opinnäytetyömme olisi valmistunut joulukuussa 2014. Aikataulun venymisestä huolimatta olemme jatkuvasti edenneet työssämme. Toisaalta on jopa hyvä asia, että opinnäytetyön kokonaisprosessiin on mennyt noin puolitoista vuotta, koska tänä aikana aihe on rauhassa kypsynyt ja olemme pystyneet muokkaamaan työstämme mielenkiintoisen ja ytimekkään.

Tutkimuksen eettisyyteen kuului, että kaikilta tutkimukseen osallistuvilta pyydettiin suostumus tutkimukseen ja heille kerrottiin tutkimuksen tarkoitus ja siinä käytettävät menetelmät. Tutkittavan itsemääräämisoikeus otettiin huomioon heti tutkimuksen alkuvaiheessa ja siihen osallistuminen oli vapaaehtoista. Tutkittavan suostumus tutkimukseen edellytti, että hänellä oli mahdollisuus kysyä siihen liittyvistä asioista ja hänen oli oltava tietoinen tutkimuksen mahdollisista haitoista ja eduista, sekä tulosten julkaisemisesta. (Kankkunen ym. 2013, 218–219.) Lähetimme tutkimukseen osallistuvalla otantajoukolla saatekirjeen (LIITE 3) yhteydessä tutkimussuunnitelmamme, jossa kaikki nämä asiat tulivat esille. Tutkimuslupaa haimme asiaankuuluvalla tavalla organisaatiolta, jonka työntekijät osallistuivat tutkimukseen. Tämä oli täysin vapaaehtoista ja menetelmä oli hyvä parhaan mahdollisen otannon saamiseksi, koska tällaiset osallistujat ovat yleensä halukkaampia kertomaan kokemuksistaan.

Arvioimme tutkimuksemme luotettavuutta IMRAD -mallin (introduction, methods, results and discussion) avulla (LIITE 2). Mallissa raportin osioille, johdannolle, tutkimusmenetelmille, tuloksille ja pohdinnalle on asetettu kysymyksiä, joiden avulla tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida. (Kankkunen ja Vehviläinen-Julkunen 2013, 207–209.) Tässä osiossa olevat luotettavuuden arvioinnit pohjautuvat pääosin kyseiseen malliin ja tämän perusteella tulimme johtopäätökseen, että tutkimuksemme on luotettava. Kuitenkin otantajoukkomme ollessa pieni, emme voi tehdä yleistyksiä tutkimuksemme tuloksista, vaikka ne olivat melko yhtenäiset ja selkeät.

Vaikka tutkittava kohderyhmä on pieni, säilytimme tutkimustuloksia julkistettaessa vastaajien anonymiteetin. Emme käyttäneet tutkittavien henkilöiden nimiä, sukupuolta tai tarkkoja ikä, emmekä organisaation nimeä. (Kankkunen ym. 2013, 221.) Tämä lisäsi mielestämme tutkimuk-

sen luotettavuutta, koska tutkittavat puhuivat avoimesti kokemuksistaan ja mietteistään kerrottuamme haastattelun alussa, että tutkimuksiin osallistuvien anonymiteetti säilyy koko opinnäytetyöprosessin ajan ja tutkimustulosten julkistamisen jälkeenkin. Tallensimme nauhoittamamme haastattelut digitaaliseen muotoon ja siirsimme ne nauhurilta tietokoneelle. Hävitimme haastattelut sekä nauhurilta että tietokoneelta tutkimuksen valmistumisen jälkeen.

Ennen varsinaisten tutkimushaastattelujen aloittamista teimme koehaastattelun, josta saadun palautteen ja kokemuksen avulla saimme muokattua haastattelurungosta paremmin tutkimuksen tavoitteisiin vastaavan, joka lisäsi aineistonkeruumenetelmän luotettavuutta. Koehaastatteluun osallistui ensihoitajan ammattikorkeakoulun suorittanut henkilö, jolla oli viiden vuoden työkokemus ensihoidosta. Henkilö siis täytti kriteerit, joiden mukaan valitsimme varsinaiset tutkimukseen osallistuneet, joten haastattelurungon testaaminen oli luotettava.

Paunosen ja Vehviläinen-Julkusen (1997, 219) mukaan analyysin ja tutkimustuloksien luotettavuutta lisää haastatteluista otetut suorat lainaukset, joita olemme käyttäneet runsaasti. Tämä perustuu MacKenzien ja Pyörälän julkaisuihin *Evaluating ethnography: considerations for analysis* (1994) ja *Kvalitatiivisen terveystutkimuksen metodologisia perusteita* (1994). Myös analysointimenetelmämme lisää tutkimuksen luotettavuutta, koska olemme kirjanneet ja perusteelleet oman sisällönanalyysimme menetelmät.

Taustatutkimuksia etsimme Savonia-ammattikorkeakoulun Nelli-portaalista ja pyrimme käyttämään mahdollisimman paljon painettua kirjatietoa lähteenä, joten lähteet ovat mielestämme luotettavia. Julkaistut opinnäytetyöt, joita olemme käyttäneet lähteenä omassa työssämme, ovat Theseus-tietokannasta. Tietokannassa ei kuitenkaan näy opinnäytetöiden arvosanoja, joten emme voi olla täysin varmoja lähteiden laadusta. Mielestämme kuitenkin opinnäytetyöt, joita käytimme lähteinä, olivat hyvää tietoperustaa omalle tutkimuksellemme ja valitsimme sellaiset työt, jotka vaikuttivat luotettavilta ja hyvin tehdyiltä. Tekemämme taustatutkimusten tarkastelu antoi vahvan perustelun uuden tutkimuksen tekemiselle, nimenomaan asenteiden näkökulmasta.

7.2 Tutkimuksen tulokset

Oli yllättävää huomata, kuinka syvällisesti haastateltavat pohtivat omia asenteitaan ja miten jo pelkkä aiheesta keskustelu sai heidät ajattelemaan asenteidensa oikeellisuutta ja vaikutusta hälytysajoon. Analysoidessamme haastatteluista huomasimme, että pääsääntöisesti kaikilla haastateltavilla oli hyvät asenteet hälytysajoa kohtaan. Tämä saikin meidät pohtimaan oliko otantajoukkomme poikkeuksellisen valveutunut tähän aiheeseen. Tätä ajatusta tukisi myös se, että kysyttäessä kukaan haastatelluista ei maininnut joutuneensa onnettomuuteen ajaessaan ambulanssilla. Voisiko tämä olla uhka tutkimuksemme sisäiselle validiteetille, johon kuuluu aineiston valikoituminen eli se, että jostain syystä vain niin sanotut hyvät vastaajat osallistuvat tutkimukseen (Kankkunen ja Vehviläinen-Julkunen 2013, 195).

Uskomme kuitenkin, että negatiivisia asenteita löytyy ensihoitajien keskuudesta, koska onnettomuuksia hälytysajossa tapahtuu paljon. Tutkimuksessamme ilmenee, että haastateltavista suurimmalla osalla oli hyvät asenteet liikenteessä, mutta jokainen heistä tunsi henkilön, jolla on niin sanottu road rage eli aggressiivinen käyttäytyminen liikenteessä. Tunnistamme myös itse tällaisen käyttäytymisen työelämästä. Tutkimustulostemme pohjalta voimme tehdä johtopäätöksen, että negatiiviset asenteet ovat yksi tekijä hälytysajon turvallisuuden vaarantajana.

Tutkimuksemme tarkoituksena oli herätellä ensihoitajien ajatuksia omia asenteitaan kohtaan. Mielestämme onnistuimme tässä hyvin ainakin tutkimuksemme otantajoukon kohdalla. Koska negatiivisia asenteita todennäköisesti ensihoitajilta löytyy, uskomme että tutkimuksemme tulokset voivat muuttaa ensihoitajien asenteita positiivisempaan suuntaan ja tätä kautta parantaa myös potilasturvallisuutta.

Aikaisempien julkaisujen perusteella kokemus ei aina takaa turvallista ajotyylä (Kulju ja Pappinen 2011). Kuitenkin tulostemme mukaan kokemuksella on positiivinen vaikutus hälytysajon turvallisuuden ja että asenteet opitaan kokeneemmilta. Aina ei voi kuitenkaan luottaa siihen, että kokeneemmilla on hyvät ja turvalliset asenteet hälytysajossa ja näin ollen kokemattomammilla on vaarana oppia myös huonoja asenteita. Tärkeää olisikin omien hyvien asenteiden tunnistaminen ja niistä kiinni pitäminen vanhempien kollegoiden mahdollisista negatiivisten asenteiden vaikutuksista huolimatta.

Palautteen annolla on suuri merkitys liikennekäyttäytymisen oppimisprosessissa, joka osaltaan vaikuttaa myös asenteisiin hälytysajossa (mm. Peltola ym. 2012). Tutkimuksessamme kuitenkin tuli esille, että palautetta annettiin ja sitä saatiin vasta silloin, kun hälytysajo koettiin vaaralliseksi. Palaute oli siis aina negatiivista. Positiivisella palautteella voisi kuitenkin olla myönteinen vaikutus hälytysajon oppimisprosessista ja hyvän palautteen anto ja saaminen saattaisi osaltaan edistää hälytysajon turvallisuutta.

Aineiston analyysissä nousi esille ajatus hälytysajon tarpeellisuudesta. Tämä sai myös meidät pohtimaan, onko hälytysajosta todistettavasti hyötyä ja milloin se todella kannattaa suhteessa sen aiheuttamiin riskeihin. Hälytysajon tarpeellisuuden harkinta potilaan kuljettamisen yhteydessä on jo edistysaskel mutta tulisiko hälytysajon tarpeellisuus arvioida erikseen myös silloin, kun lähdetään hätäkeskuksen riskinarvion mukaiselle kiireelliselle tehtävälle (A- ja B -luokan tehtävät). Koska niin sanottua turhaa hälytysajoa ajetaan paljon ja ambulanssien kolarit hälytysajossa ovat lisääntyneet, olisi ehkä syytä herätellä keskustelua hälytysajon tarpeellisuudesta. Esimerkiksi tapauskohtaisesti voisi arvioida tulisiko hätäkeskuksen riskinarvion mukaisille B-kiireellisyysluokan tehtäville ajaa aina hälytysajoa, koska tässä kiireellisyysluokassa on vain epäily peruselintoimintojen häiriöstä. Mikään laki ei velvoita hälytysajona ajamiseen vaan hälytysajoneuvoilla on tarpeen vaatiessa erityistä varovaisuutta noudattaen oikeus ajaa yli sallitun nopeusrajoituksen (Tie-

liikennelaki §25.) Päätöksen hälytysajon suorittamisesta tekee siis aina hälytysajoneuvon kuljettaja.

7.3 Sosiaalinen media ja yleinen liikenneturvallisuus

Sosiaalinen media sekä nykyteknologia tuovat haasteensa liikenneturvallisuuden ylläpitämiseen. Monet käyttävät nykyisin puhelinta ajaessaan, mikä heikentää ajon turvallisuutta, koska itse ajamiseen ei keskitytä kunnolla. Liikenteessä näkee myös puhelimella tekstailijoita ja meistä on varmasti jokainen nähnyt jonkun tekemän Facebook-tilapäivityksen liikenteestä.

Älypuhelin löytyy nykyisin monen suomalaisen taskusta, mikä on lisännyt omalla tavallaan vaaratilanteita liikenteessä. Tämä näkyy onnettomuuspaikoilla, joissa ohikulkijat pyrkivät nappaamaan parhaimman kuvan onnettomuudesta. Tällöin monet usein lähes pysäyttävät autonsa aiheuttaen lisää vaaratilanteita. Media myös kannustaa omalla tavallaan ihmisiä tähän toimintaan tarjoamalla lähetetyistä onnettomuuskuvista pienen palkkion. Näitä kuvia saatetaan lisätä myös esimerkiksi omille facebook –sivuille, jossa tapahtunutta pohditaan koko kansan kesken. Tapaukset eivät saakaan ihmisiä miettimään omaa käyttäytymistään liikenteessä vaan tärkeämpää tuntuu olevan asioiden spekulointi ja syyllisen löytäminen.

Mediassa on viime aikoina revitelty kovasti ambulanssien ajamilla kolareilla. Erityisesti keskustelua on aiheuttanut ensihoitajille järjestettävä koulutus ja sen määrä – kuinka paljon ensihoitajat todellisuudessa ovat ajaneet autoa. Usein näissä jutuissa ei kuitenkaan oteta huomioon vastapuolta ja heidän kokemustaan tai sitä mitä vastapuoli on tehnyt kolarin sattuessa, ambulanssi on aina syyllinen. Mielestämme olisi hienoa, jos joku päivä myös media pyrkisi herättelemään ihmisten ajatuksia omaa liikennekäyttäytymistään kohtaan. Media voisi korostaa tärkeitä arvoja liikenteessä aina onnettomuuksien sattuessa. Jos kaikki autoilijat muistaisivat ennakkoinnin, tasaisuuden ja kanssaliikkujien huomioimisen tärkeyden tulisi myös hälytysajosta paljon turvallisempaa. Ajatuksen tiivistää myös Yle Österbottenin Vähäsarjan (2015) tekemässä haastattelussa Keski-Pohjanmaan ensihoitopäällikkö Oskar Hagström:

“Ambulanssi on tavallinen pakettiauto: se ei lennä muiden yli tai ohi. Liikenteessä pitää käyttäytyä niin, ettei vaaranna omaa tai muiden turvallisuutta.”

Media on tehnyt ensihoitajan työstä ja erityisesti ambulanssilla ajosta varsin mediaseksikästä. Ensihoidosta annetaan kuva, jossa tarjotaan vauhtia ja vaarallisia tilanteita ja välillä pelastetaan ihmishenkiä. “Ambulanssin ensihoitajan työ ei ole aina yhtä hektistä, kuin vaikkapa Syke- tv-sarjassa” kertoo Pohjois-Karjalan pelastuslaitoksen ensihoitaja Petri Jeskanen Laakkosen (2015) tekemässä haastattelussa. Voiko tällainen kuva vaikuttaa alalle hakeutumiseen? Ja antaako tämä myös kanssaliikkujille huimapäisen kuvan ensihoitajista? Todellisuudessa tehtävistä suurin osa on kuitenkin kiireettömiä ja potilaina ovat vanhukset. Hälytysajoa ei ajeta muuten vain.

Ihmiset vaikuttavat olevan myös nykyään välinpitämättömpiä, koska enää ei helposti auteta lähimmäistä hädässä. Tästä kertovat viimeaikaiset jutut lehdissä, esimerkiksi tapaus, jossa lapset olivat odottaneet apua tienvarressa autojen ajaessa ohi, eikä kukaan ollut tullut auttamaan (Aamuposti 2014). Välinpitämättömyys näkyy myös hurjissa ohituksissa, josta vakavin esimerkki löytyy Pohjois-Karjalasta. Täällä henkilöauton kuljettaja on tuomittu törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, kun hän on ajanut huomattavilla ylinopeuksilla eikä ole päästänyt hälytysajossa ollutta ambulanssia ohi. (Huuhko 2015.)

Vaikka tutkimuksemme käsittelee ensihoitajien asenteiden yhteyttä hälytysajon turvallisuuteen, se sai meidät pohtimaan myös muiden tielläliikkujien asenteiden yhteyttä liikenneturvallisuuteen. Yleinen liikenneturvallisuus kuitenkin luo pohjan myös turvalliselle hälytysajolle. Vaikka kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä on viime vuosikymmenten jälkeen laskenut selvästi, on liikenteessä loukkaantuneiden määrä pysynyt samana. Tämä kertoo mielestämme siitä, että parantamisen varaa löytyy liikennekäyttäytymisen ja asenteiden suhteen.

Liikenneturvan vuonna 2008 tekemän tutkimuksen mukaan 96% tutkimukseen osallistuneista kertoi ajavansa ylinopeutta. Tutkimuksen mukaan kuljettajat myös pitivät ylinopeuden ajamista melko harmittomana tekona ja syiksi ylinopeudella ajamiseen manitiin muun muassa: ”hyvillä teillä ja hyvällä autolla tulee huomaamatta ajaneeksi liian lujaa” ja ”tuntuu siltä, että muut pakottavat ajamaan kovaa”. (Rajalin ja Pöysti 2008, 5, 7.) Syitä ylinopeudelle haettiin siis keliolosuhteista, autosta ja muista autoilijoista mutta omien asenteiden osuutta ylinopeudella ajamiseen ei tiedosteta. Omia asenteita voidaan pitää oikeina ja hyvinä mutta silti niiden mukaisesti ei toimita ja turvallisuusriskit koetaan vähäisinä, vaikka ylinopeus on yksi yleisimmistä onnettomuuden syistä.

Ylinopeuden lisäksi muita riskejä aiheuttavat muun muassa turvavälien puuttuminen. Olemme itsekin törmänneet turvavälien puuttumiseen liikenteessä ja tämä on mielestämme huolestuttavaa, koska tiedämme kuinka äkkijarrutustilanteessa voi käydä. Liikenneturvan vuonna 2012 teettämän kyselyn mukaan rattijuoppojen lisäksi liikenteessä pelätäänkin hurjastelijoita ja liian lähellä perässä ajavia autoilijoita. Kyselyn mukaan autoilijoita eniten liikenteessä ärsyttää liian lähellä perässä ajavat, hurjat ohitukset ja liikennesäännöistä piittaamattomat kuljettajat. Huomion arvoista on, että liian hitaasti ajavat ärsyttävät liikenteessä enemmän kuin ylinopeutta ajavat. (Liikenneturva 2012.) Voisiko tämä johtua siitä, että nyky-yhteiskunta painostaa hektisyydellään ja nopeatempoisuudellaan meitä käyttäytymään liikenteessä samoin kuin muussa elämässä. Uhraammeko nykyisin turvallisuuden kiireen kustannuksella? Toivoisimme, että muilla tielläliikkujilla olisi sama ajattelutapa kuin tutkimuksemme osallistuneilla – tärkeintä ei ole nopeus vaan turvallinen perillepääsy.

Autojen paremmat turvalaitteet ovat varmasti osasyynä kuolonuhrien määrien laskuun. Autonvalmistajat kehrittelevät jatkuvasti autoihin uusia ominaisuuksia, jotka edistävät autoilijan turvallisuutta ja tekevät ajamisesta helpompaa. Kuitenkin poliisin tiedottajan, Jussi Pohjosen (2010) mukaan autojen ominaisuuksiin ja turvalaitteisiin saatetaan luottaa jopa liikaa, joten niitä koskevat fysiikan lait unohtuvat. Hän myös viittaa autoilijoiden uusavuttomuuteen liikenteessä tarkoittaen, ettei keliolosuhteita enää huomioida, eikä autoa tarkisteta ennen ajoa. Kaikki eivät välttämättä osaa ottaa keliolosuhteita huomioon. Talvet eivät ole enää yhtä kylmiä ja esimerkiksi pääkaupunkiseudulla ei välttämättä ole enää liukkaita teitä yhtä usein. Näin ollen viimeisimmäksi ajokortin saaneet eivät ole saaneet kokemusta liukkailla keleillä ajamisesta juuri ollenkaan, jolloin auton käyttäytyminen jäisellä pinnalla voi tulla yllätyksenä.

Liikenneturvallisuutta siis pyritään edistämään lakien ja turvalaitteiden avulla mutta useassa onnettomuudessa on kuitenkin edelleen taustalla kuljettajan oma asenne. Toteutuva liikenneturvallisuus vaatii siis jokaisen tienkäyttäjän omien asenteiden aktiivista pohdintaa ja halua vaikuttaa omaan liikennekäyttämiseen.

7.4 Kehittämisehdotukset ja oppimiskokemukset

Tutkimuksessamme nousi esille useassa vastauksessa koulutuksen merkitys. Mielenkiintoinen jatkokotkimusaihe voisikin olla kuinka paljon työelämässä järjestetään hälytysajokoulutusta, millaista se on ja kuinka moni todellisuudessa pystyy tähän osallistumaan. Pohdittavaksi voisi nousta myös se, että tarvitaanko enemmän asenne- vai käsittelykoulutusta.

Aikaisempien pohdintojemme perusteella hälytysajon tarpeellisuutta tulisi ehkä tutkia tarkemmin. Tähän tutkimukseen voisi liittää myös hätäkeskuksen riskinarvion ja kiireellisyysluokkien määrittäksen. Yritimme jo omassa tutkimuksessamme saada hätäkeskukselta tilastotietoa A- ja B - kiireellisyysluokkien tehtävien määrästä sekä siitä moniko näistä tehtävistä todellisuudessa on kiireellisiä, mutta tiukkojen aikataulujen takia tämä ei onnistunut.

Hyvänä jatkokotkimusajatuksena voisi olla myös materiaali tai kehitystyö autokouluille. Tässä kehittämistyössä voitaisiin pohtia ja suunnitella opetusmateriaali autokouluille hälytysajoneuvon turvallisesta kohtaamisesta ja väistämisestä. Tämä olisi aiheena hyvä, koska olemme saaneet jo huomata työskennellessämme, että muiden autoilijoiden liikkeitä ei voi ennustaa. Kaikki reagoivat eri tavalla hälytysajoneuvon, joten olisi hyvä että jo autokoulusta voisi saada hyvän mallin tähän. Asia nousi esille myös tekemissämme haastatteluissa:

“- itte voit ennakoida ja tehdä kaiken niin hyvin, ku pystyt, mutta ku sen on aina se muuttuva tekijä siellä Nissan Micrassa.”

Työmme sai myös miettimään kehittämisehdotuksia, jotta hälytysajon turvallisuus paranisi. Ensihoidossa uudet työntekijät tulevat monista eri taustoista, on niin aikaisemman koulutuksen omaavia kuin juuri autokoulun käyneitä, joilla ei ole ajokokemusta siviilielämästäkään. Olemme kuulleet, että ennen useassa työpaikassa ensimmäisen työvuoden ajan työntekijä on tehnyt pelkästään hoitajan tehtäviä. Tämän jälkeen uusi työntekijä on vasta siirtynyt myös kuljettajan rooliin. Näin on mahdollistettu, että uusi työntekijä oppii tärkeimmän työtehtävän, eli potilaan hoitamisen. Samalla työntekijä on kuitenkin pystynyt seuraamaan kokeneempaa kollegaa ja oppimaan tältä muun muassa turvallista ajotyylä. Mikä on ajanut työpaikat siihen, että uudet työntekijät joutuvat heti ensimmäisestä työvuorosta lähtien ajamaan ambulanssia? Onko kaikilla työpaikoilla tiedossa se, ettei koulutuksen aikana välttämättä tule harjoiteltua ambulanssilla ajoa ja erityisesti hälytysajoa ollenkaan?

Mielestämme hälytysajon turvallisuutta voisi parantaa siirtämällä ensimmäiset hälytysajokokemukset myöhempään.. Ajan ei välttämättä tarvitsisi olla niin pitkä kuin edellä on mainittu tai kaikki ajo kiellettyä, mutta hälytysajoa pääsisi ajamaan vasta tietyn mittaisen kokemuksen jälkeen. Harjoittelu voitaisiin aloittaa pienistä asioista, kuten autoon tutustumisesta. Tämän jälkeen työparin kanssa voitaisiin suorittaa ajoharjoitteluita esimerkiksi asemapaikan pihassa ja vähitellen edetä hälytysajon suorittamiseen. Tämäkin olisi jo omalla tavallaan tietynlaista asennekoulutusta. Mielestämme olisi hyvä, jos tällainen ambulanssilla ajoon tutustuminen kuuluisi jokaisen työpaikan perehdytysohjelmaan.

Kukaan meistä ei ollut aikaisemmin tehnyt minkääläistä tutkimusta mutta tämän prosessin jälkeen osaisimme tehdä ainakin laadullisen tutkimuksen. Prosessi opetti meille myös aikataulutuksen tärkeyden ja jos tekisimme uuden tutkimuksen, osaisimme varata enemmän aikaa sitä vaativille osioille. Tiedonkeruutaitomme kehittyivät huomattavasti opinnäytetyömme tekemisen aikana ja tästä on varmasti hyötyä myös tulevaisuudessa etsiessämme tietoa omasta alastamme. Haastatteluiden tekeminen oli yksi työmme mielenkiintoisimmista vaiheista. Oman alan ammattilaisten mielipiteiden ja kokemusten kuuleminen edistivät ammatillista kasvuamme.

Opinnäytetyömme myötä olemme alkaneet tiedostamaan ja jopa tietoisesti miettimään omia hälytysajon asenteitamme. Olemme huomanneet tämän myös konkreettisesti työelämässä. Keskustelut hälytysajon ajamisesta ja turvallisuudesta ovat lisääntyneet työparin kanssa sekä omien liikennekäyttäytymismallien huomioiminen ja korjaaminen on aktiivisempaa.

Uskallamme toivoa, että opinnäytetyömme myötä asenteiden yhteydestä hälytysajon turvallisuuden keskusteltaisiin vapaammin ja näin liikenneturvallisuus sekä hälytysajon turvallisuus parani.

LÄHTEET JA TUOTETUT AINEISTOT

- AAMUPOSTI 2014. Ohikulkevat eivät auttaneet loukkaantuneita tyttöjä. [verkkouutiset]. [Viitattu 2015-03-10] Saatavissa: <http://www.aamuposti.fi/artikkeli/233392-ohikulkevat-eivat-auttaneet-loukkaantuneita-tyttoja>
- AHLROTH, Jenni ja PÖLLÄNEN, Markus 2011. Liikenneturvallisuus [verkkójulkaisu]. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. [Viitattu 2013-10-28.] Saatavissa: <http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/liikenneturvallisuus.pdf>
- ARKIMIES, Tuomas 2010. Poliisi: uusavuttomuus vaivaa talviliikennettä [verkkouutinen]. Kaleva.fi [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: <http://m.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/poliisi-uusavuttomuus-vaivaa-talviliikenteessa/155515/?comments=100>
- AUTIO, Mark 2015. Auto ja ambulanssi kolaroivat Pälkäneellä - yksi kuoli ja neljä loukkaantui. Helsingin sanomat [verkkouutiset]. [Viitattu 2015-03-03.] Saatavissa: <http://www.hs.fi/kotimaa/a1305924196617>
- CASTRÉN, Maaret, HELVERANTA, Kai, KINNUNEN, Ari, KORTE, Henna, LAURILA, Kimmo, PAAKKONEN, Heikki, POUSI, Jouni ja VÄISÄNEN, Olli 2012. Ensihoidon perusteet. 4. painos. Pelastusopisto, Suomen Punainen Risti.
- ERWIN, Phil 2005. Asenteet ja niihin vaikuttaminen. Helsinki: WSOY.
- HERNETKOSKI, Kati; KATILA, Ari; LAAPOTTI, Sirkku; LAMMI, Antero ja KESKINEN, Esko 2007. Kuljettajien sosiaaliset taidot liikenteessä. Mitä ovat kuljettajan sosiaaliset taidot, miten ne kehittyvät ja miten ne ovat yhteydessä liikenneturvallisuuteen [verkkójulkaisu]. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU –julkaisuja 2007:4. [Viitattu 2013-10-10.] Saatavissa: <http://www.lintu.info/SOSITA.pdf>
- HUUHKO, Esa 2015. Autoilija ohitteli päättömästi eikä päästänyt ambulanssia ohitse. Yle Uutiset [verkkouutiset]. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/autoilija_ohitteli_paattomasti_eika_paastanyt_ambulanssia_ohitse/7739877

JUVONEN, Mikko ja VÄNNI, Jarno 2014. Liikennemäärän ja sään vaikutus turvaväliin ja ajonopeuteen Helsingin sisääntuloväylillä kesällä 2013 [verkkojulkaisu]. Liikenneturvan selvityksiä 2014:1. [Viitattu 2015-03-18.] Saatavissa:

http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/turvavali_ja_nopeus_2014.pdf

KANKKUNEN, Päivi ja VEHVILÄINEN-JULKUNEN Katri 2013. Tutkimus hoitotieteessä. 3. uudistettu painos. Helsinki: Sanoma Pro Oy.

KUISMA, Markku, HOLMSTRÖM, Peter, NURMI, Jouni, PORTHAN, Kari ja TASKINEN, Tuomas 2013. Ensihoito. 3.-4.painos. Sanoma Pro Oy: Helsinki.

KULJU, Mika & PAPPINEN, Teemu 2011. Siirtokuljetus osana ensihoitotyön potilasturvallisuutta. Savonia ammattikorkeakoulu. Hoitotyön koulutusohjelma. Opinnäytetyö. [Viitattu 2013-10-10.] Saatavissa: <http://www.theseus.fi/handle/10024/31462>

LAKKONEN, Tapio 2015. Vuosittain 40 000 hälytystä – apu tulee oikeaan osoitteeseen alle puolessa tunnissa. Yle Uutiset [verkkouutiset]. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/vuosittain_40_000_halytysta__apu_tulee_oikeaan_osoitteeseen_alle_puolessa_tunnissa/7799343

LATVALA, Eila ja VANHANEN-NUUTINEN, Liisa 2003. Laadulliseen hoitotieteellisen tutkimuksen perusprosessi: sisällönanalyysi. Laadulliset tutkimusmenetelmät hoitotieteessä. Toim. JANHONEN, Sirpa ja NIKKONEN, Merja. Juva: WS Bookwell Oy.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ 2010. Miten voimme parantaa liikenneturvallisuutta? [verkkojulkaisu]. Tiedote 19.10.2010. [Viitattu 2015-03-09.] Saatavissa: <http://www.lvm.fi/tiedote/view/1202626>

LIIKENNETURVA 2012. Välitä, muista – ennakoi [verkkojulkaisu]. TNS-Gallup Oy:n tutkimus. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2012_pelot_vaarat_liikenteessa.pdf

LIIKENNETURVA 2013. Ennakoiva ajo. Ajonopeus [verkkojulkaisu]. [Viitattu 2015-02-26.] Saatavissa: <http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakointi/ajonopeus>

MAASTOLIIKENNELAKI. L 1995/1710. Lainsäädäntö. Finlex. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1995/19951710>

MACKENZIE, A.E. 1994. Evaluating ethnography: considerations for analysis. *Journal of Advanced Nursing*.

MATTILA, Antti S. 2009. Hyvinvoinnin teorit. Onnentaidot [verkkajulkaisu]. Duodecim. Terveyskirjasto. [Viitattu 2015-02-27.] Saatavissa:

<http://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ennakointi/ajonopeus>

NIITTYMÄKI, Eero 2007. Hälytysajo-opas. Helsinki: Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö.

PAKKONEN, Heikki 2014-01-22. Ylihoitaja. [Opinnäytetyön ohjauskeskustelu.] Kuopio: KYS, Pohjois-Savon sairaanhoitopiirin ensihoitokeskus.

PAUNONEN, Marita ja VEHVILÄINEN-JULKUNEN, Katri 1997. Hoitotieteen tutkimusmetodiikka. 1.painos. Juva: WSOY.

PELASTUSOPISTO 2013. Pelastajan koulutusohjelma [verkkajulkaisu]. Pelastajatutkinto, opetus-suunnitelma 90op. [Viitattu 2015-03-12.] Saatavissa:

http://www.pelastusopisto.fi/download/54241_Pelastaja_-ops_86-89.pdf?a2a6f44a7091d188

PELASTUSOPISTO 2015. Tutkintoon johtava koulutus. Pelastaja 90op. [Viitattu 2015-03-12.] Saatavissa: http://www.pelastusopisto.fi/fi/tule_opiskelemaan/tutkintoon_johtava_koulutus/pelastaja

PELASTUSOPISTO 2015. Hälytysajoneuvon kuljettamisen riskien hallinta. Ensihoidon täydennyskoulutus. Kurssikuvaus [koulutuseseite].

PELTOLA, Harri; TARKIAINEN, Mikko; KOSKINEN, Sami; SALENIUS, Salla ja WUOLIJOKI, Arja 2012. Ajotapapalaute turvallisuuden parantamiseksi. Testit ja kehitystyö vuosina 2010-2011 [verkkajulkaisu]. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU – julkaisuja 2012:6. [Viitattu 2015-03-12.] Saatavissa: <http://www.lintu.info/TeleISA.pdf>

PIHKALA, Atte ja KANGASNIEMI, Juha 2013. Ajokoulutusta ensihoitajaopiskelijoille – eri viranomaisasiantuntijoiden näkemyksiä koulutuksen toteuttamiseksi. Saimaan ammattikorkeakoulu. Ensihoidon koulutusohjelma. Opinnäytetyö. [Viitattu 2015-02-27.] Saatavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/58142/Kangasniemi_Juha_Pihkala_Atte.pdf?sequence=1

POHJOIS-SAVON SAIRAANHOITOPAIIRI 2014. Ensihoitopalvelu. [verkkajulkaisu]. Tilastoinnin yhteenveto. [Viitattu 2015-03-12.] Saatavissa:

https://www.psshp.fi/documents/11427/25201/ensihoitopalveluntoimintatilastot_uusi2014.pdf/4f9b57f5-0eb9-4d52-add7-f73644d9c6ed

PYÖRÄLÄ, E. 1994. Kvalitatiivisen terveystutkimuksen metodologisia perusteita. Sosiaalilääketieteellinen Aikakauslehti 1.

RAJALIN, Sirpa ja PÖYSTI, Leena 2006. Kuljettajien vuorovaikutus ja koetut riskit liikenteessä – vertailututkimus vuosilta 1988 ja 2006 [verkkojulkaisu]. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 104/2006. [Viitattu 2013-10-10.] Saatavissa:

http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/liitetiedostot/kuljettajien_vuorovaikutus104_2006.pdf

RAJALIN Sirpa, PÖYSTI Leena 2008. Tutkimustuloksia kuljettajien suhtautumisesta ylinopeudella ajamiseen [verkkojulkaisu]. Liikenneturva. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa:

http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2008_ylinopeus.pdf

RAJALIN Sirpa, PÖYSTI Leena, PUOHINIEMI Martti 2008. Ovatko kuljettajan arvot ja minäkuva turvallisuustekijöitä? [verkkojulkaisu]. Liikenneturvan tutkimuksia 2008:122. [Viitattu 2015-03-14.] Saatavissa:

http://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2008_arvot_ja_minakuva.pdf

RONKAINEN, Ari-Pekka ja SILLANPÄÄ, Tommi 2013. Turvallisuutta tienpäällä. Opetusmateriaali ensihoitajien hälytysajokoulutukseen. Oulun seudun ammattikorkeakoulu. Ensihoidon koulutusohjelma. Opinnäytetyö. [Viitattu 2015-03-12.] Saatavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/65804/Ronkainen_Ari-Pekka.pdf?sequence=1

SAARIKIVI, Kati 2013. Hälytysajon riskit hallintaan. Systole 4/2013, 47.

SAUNDERS, G. ja GOUGH, A. 2003. Emergency ambulances on the public highway linked with inconvenience and potential danger to road users [verkkojulkaisu.] Emergency Medical Journal. [Viitattu 2013-9-23]. Saatavissa:

<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1726091/>

SAVONIA-AMK 2013. Kevään 2015 yhteishaku [verkkojulkaisu.] Ensihoitaja (AMK), päivätoteutus. [viitattu 2015-02-26]. Saatavissa:

<http://portal.savonia.fi/amk/fi/hakijalle/koulutusohjelmat/kevaan-2015-yhteishaku/ensihoitaja-amk-paivatoteutus>

SISÄMINISTERIÖ 2009. Pelastuslaitosten ensihoito- ja sairaankuljetuspalvelu [verkkojulkaisu]. Sisäministeriön julkaisuja 2009:26. [Viitattu 2015-03-12.] Saatavissa: <http://www.intermin.fi/julkaisu/262009>

SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ 2005. Sairaankuljetus- ja ensihoitopalvelu. Opas hälytysohjeen laatimiseksi [verkkojulkaisu]. Sosiaali- ja terveysministeriön oppaita 2005:23. [Viitattu 2014-2-25.] Saatavissa: http://www.stm.fi/c/document_library/get_file?folderId=28707&name=DLFE-4071.pdf&title=Sairaankuljetus__ja_ensihoitopalvelu__Opas_halytysohjeen_laatimiseksi_fi.pdf

SOSIAALI- JA TERVEYSMINISTERIÖ 2013. Ensihoito [verkkojulkaisu]. Sosiaali- ja terveysministeriö, terveysterveyst. [Viitattu 2013-9-23.] Saatavissa: http://www.stm.fi/sosiaali_ja_terveyspalvelut/terveyspalvelut/ensihoito

STT 2012. Kaksi nuorta kuoli mopoauton ja ambulanssin kolarissa. Iltalehti [verkkouutiset]. [Viitattu 2015-03-03.] Saatavissa: http://www.iltalehti.fi/uutiset/2012062315748769_uu.shtml

TERVEYDENHUOLTOLAKI. L 2010/1326. Finlex. Lainsäädäntö. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20101326#L4P39>

TIELIIKENNEASETUS. L 1982/182. Finlex. Lainsäädäntö. [Viitattu 2015-02-27.] Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182>

TIELIIKENNELAKI. L 1981/267. Finlex. Lainsäädäntö. [Viitattu 2015-02-27.] Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267>

TOLONEN, Marko 2015-01-13. Ensihoidon lehtori. [Luento.] Kuopio: Savonia-ammattikorkeakoulu.

TUOMI, Jouni ja SARAJÄRVI, Anneli 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 1.-2. painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

VILKKO-RIIHELÄ, Anneli ja LAINE, Vesa 2005. Mielen maailma 2 kehityspsykologia. Helsinki: WSOY.

VÄHÄSARJA, Sari 2015. Kun ambulanssikuskit harjoittelevat potilaina ovat pingispallot. Yle Uutiset [verkkouutiset]. [Viitattu 2015-03-15.] Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/kun_ambulanssikuskit_harjoittelevat_potilaina_ovat_pingispallot/7851446

LIITE 1: HAASTATTELURUNKO

Esitiedot:

Ikä

Koulutusala – esim. Savonia AMK/ Arcada/ joku muu

Hälytysajokoulutus – kuinka paljon koulutusta on saanut, jos ollenkaan, minkälaista?

Ajokokemus vuosina

Asenteiden määrittely:

Asenne on opittu ja melko pysyvä suhtautuminen ihmisiin ja tapahtumiin, joka voi olla joko positiivista tai negatiivista. Asenteet ilmenevät usein toimintana ja voivat näin näkyä muun muassa ilmeissä, eleissä tai liikkeissä.

Asenteita ohjaavat sekä tunteet että tieto.

Henkisen hyvinvoinnin määrittely:

Tässä työssä tarkoitamme oman elämäntilanteen, ihmissuhteiden sekä töissä jaksamisen yhteyttä hyvinvointiin. Läheisessä yhteydessä ovat myös mielialat.

Hälytysajolla tarkoitamme kiireellisiä A ja B keikkoja, joilla ajettaessa käytössä on sireenit ja hälytysvalot.

Kaikki kysymykset ovat suhteessa hälytysajoon, vaikka kyseistä sanaa ei kysymyksissä esiintyisikään.

Teema 1. Turvallinen hälytysajo.

Minkälaista on turvallinen hälytysajo? Koetko olevasi hyvä kuljettaja hälytysajossa?

Hälytysajon riskinarvio. Teetkö ajaessasi hälytysajoa koko ajan arviota vallitsevista tilanteista ja niiden riskeistä?

Miten ajotyylisi muuttuu potilaan ollessa kyydissä tai kun olette vasta ajamassa kohteeseen? Millä lailla potilastyypin (esim. lapsipotilas) vaikuttaa ajotyylisi hälytysajossa?

Teema 2. Minkälaisiksi koet omat asenteesi hälytysajossa?

Tunnistatko omat asenteesi hälytysajoon sekä asenteiden muutokset?

Minkälaista palautetta olet saanut hälytysajosta ja minkälaista palautetta olet itse joutunut antamaan? Mitkä ovat mieleenpainuvimpia kokemuksia hälytysajosta?

Millä tavalla työparin asenteet hälytysajossa vaikuttavat omiin asenteisiisi?

Tunnistatko oman temperamentin tyyppisi ja kuinka reagoit eri tilanteisiin ja tapahtumiin? Kuinka tämä vaikuttaa asenteisiisi hälytysajossa?

Teema 3. Henkisen hyvinvoinnin yhteys asenteisiin hälytysajossa.

Miten oma elämäntilanne tai jaksaminen töissä vaikuttaa hälytysajon asenteisiin?

Teema 4. Kokemuksen yhteys hälytysajovalmiuteen.

Minkälaista koulutusta olet saanut hälytysajoon liittyen? Miten tämä koulutus on vaikuttanut hälytysajon asenteisiisi?

LIITE 2: IMRAD –MALLI

IMRAD –mallin soveltaminen raportin arvioinnissa

- Introduction (johdanto)
 - o Onko tutkimusongelmat tai tutkimustehtävät ja mahdolliset hypoteesit kuvattu selkeästi ja perustellen?
 - o Onko keskeiset käsitteet ja tutkimuskohde määritelty ja perusteltu?
 - o Onko tutkimusongelma merkityksellinen hoitotyölle?
 - o Vastaavatko tutkimusongelmat tai –tehtävät, paradigma ja metodit toisiaan?
 - o Soveltuuko käytetty kvalitatiivinen tai kvantitatiivinen tutkimusote tutkimusaiheeseen?
 - o Onko kirjallisuuskatsaus kattava, päivitetty ja alkuperäislähteisiin perustuva?
 - o Kuvataanko kvantitatiivisen tutkimuksen kirjallisuuskatsauksessa riippuvat ja riippumattomat muuttujat sekä niiden välinen suhde?
 - o Tuottaako kirjallisuuskatsaus vahvan perustelun uudelle tutkimukselle?
 - o Sopiiko valittu teoriatausta tutkimusilmiöön?
 - o Onko teoreettisen taustan puuttuminen perusteltua?
- Method (menetelmät)
 - o Kuinka pysyvä tutkimusasetelma on?
 - o Millaisia ovat ryhmien väliset erot?
 - o Ovatko tutkimuskontekstit riittävät?
 - o Mitkä ovat asetelman uhat tutkimuksen sisäiselle ja ulkoiselle validiteetille?
 - o Onko perusjoukko tunnistettu ja kuvattu?
 - o Onko otoksen ja informanttien kuvaaminen riittävää?
 - o Käytettiinkö parasta mahdollista otantamenetelmää edustavan otoksen takaamiseksi?
 - o Onko otoskoko riittävä?
 - o Onko kvalitatiivisen tutkimuksen näyte riittävän monipuolinen?
 - o Käytettiinkö kvantitatiivisessa tutkimuksessa voima-analyysia otoskoon määrittelyssä?
 - o Vastaavatko käsitteet ja operationalisoinnit toisiaan?
 - o Käytettiinkö valmista mittaria ja arvioitiinko sen soveltuvuutta aineistonkeruuseen?
 - o Arvioitiinko kvalitatiivisessa tutkimuksessa käytettyjen aineistonkeruumenetelmien soveltuvuutta ja luotettavuutta?
 - o Raportoidaanko näyttöä metodisten valintojen luotettavuudesta?
 - o Onko mahdollinen interventio ja sen käyttö kuvattu selkeästi?
 - o Oliko aineistonkerääjät koulutettu?
 - o Oliko tutkittavien eettiset oikeudet varmistettu?
- Results (tulokset)
 - o Onko analyysissa haettu vastaus kaikkiin tutkimusongelmiin?
 - o Onko raportissa kuvattu käytetyt analyysimenetelmät, tilastollinen merkitsevyys ja ryhmien välisten erojen testaaminen?

- Onko tulokset kuvattu ja tiivistetty selkeästi taulukoiden tai kuvioiden avulla?
- Tuovatko tulokset vastaukset tutkimusongelmiin?
Tämä lienee keskeisin seikka arvioitaessa tutkimusta: mitkä ovat tutkimusongelmat tai – tehtävät ja miten niihin pystyttiin vastaamaan.
- Discussion (pohdinta)
 - Onko kaikkia keskeisiä tuloksia tulkittu ja pohdittu suhteessa aikaisempiin tuloksiin ja tutkimuksen viitekehukseen?
 - Perustuvatko tulkinnat tuloksiin?
 - Onko tutkimuksen rajoitukset kuvattu?
 - Onko tulosten yleistettävyyttä arvioitu?
 - Tehdäänkö tulosten perusteella suosituksia hoitotyöhön ja ovatko ne sovellettavia ja järkeviä?

(Kankkunen ja Vehviläinen-Julkunen 2013, 208-209.)

LIITE 3: SAATEKIRJE

Hei,

Olemme neljännen vuoden ensihoitajaopiskelijoita Savonia-ammattikorkeakoulusta. Teemme opinnäytetyötä, jonka aiheena on ensihoitajien asenteiden yhteys hälytysajon turvallisuuteen. Opinnäytetyömme on laadullinen tutkimus ja tänä syksynä suunnitelmamme on edetä tutkimuksemme haastatteluvaiheeseen, jossa käytämme teemahaastattelua. Haastattelut ovat yksilöhaastatteluja ja kestävät noin tunnin.

Haluaisimme käyttää (*organisaation nimi*) henkilökuntaa tutkimuksemme kohderyhmänä. Tarvitsisimme opinnäytetyössämme kolmea ensihoitaja AMK -tutkinnon suorittanutta työntekijää alle vuoden, viiden vuoden ja 10 vuoden kokemuksella sekä kolmea pelastajaa samoilla kokemuksilla. Ensihoitajilla ei tulisi olla pelastajan tutkintoa eikä pelastajilla terveysalan tutkintoa. Haastateltavien nimiä tai sukupuolta ei tulla mainitsemaan missään. Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista ja kiitämme jo tässä vaiheessa, mikäli suostutte tutkimuksemme kohderyhmäksi.

Liitteenä tutkimussuunnitelma sekä tutkimuslupa-anomuksen raakaversio.

Ystävällisin terveisin,

Tytti Lifländer, Helena Nevalainen ja Mirka Munkki
Savonia-ammattikorkeakoulu, TE11S