



Suvi-Tuuli Mansikkamäki

# Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista

POLIISIAMMATTIKORKEAKOULUN RAPORTEJA 116

# POLIISIN AJOKOULUTUKSEN JATKUVA KEHITTÄMINEN JA TIETO POLIISIAJONEUVOVAURIOISTA

Suvi-Tuuli Mansikkamäki

Poliisiammattikorkeakoulu  
Tampere, 2015

Suvi-Tuuli Mansikkamäki  
POLIISIN AJOKOULUTUKSEN JATKUVA KEHITTÄMINEN  
JA TIETO POLIISIAJONEUVOVAURIOISTA

Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 116

ISBN 978-951-815-296-8 (painettu)  
ISBN 978-951-815-297-5 (pdf)  
ISSN 1455-8270

Taitto ja paino: Suomen Yliopistopaino – Juvenes Print, Tampere 2015

# SISÄLLYS

<b>TIIVISTELMÄ .....</b>	<b>5</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>7</b>
<b>1. JOHDANTO .....</b>	<b>9</b>
<b>2. POLIISIN AJOKOULUTUKSEN VAIKUTTAVUUS.....</b>	<b>11</b>
2.1. Ajokoulutuksen vaikuttavuus .....	11
2.2. Poliisin ajokoulutuksen kokonaisuus.....	13
2.2.1 Poliisin perustutkintovaihe .....	13
2.2.2 Ajokoulutus poliisin perustutkinnon jälkeen .....	16
2.2.3 Ajoharjoittelun arki.....	17
2.3 Tutkimuksen toteuttaminen .....	18
<b>3. POLIISIAJONEUVOVAURIOIT 2013 .....</b>	<b>19</b>
3.1. Vaurioilmoitusprosessi ja -lomake.....	19
3.2. Ajoneuvovaurioilmoitusten yhteenveto.....	24
3.3. Ajoneuvovaurioilmoitukset poliisilaitoksittain .....	33
3.4. Vaurioanalyysi .....	37
3.4.1. Vuoden- ja vuorokaudenajan sekä viikonpäivän yhteys vaurioiden syntyyn .....	37
3.4.2. Pakkopysäytyksissä tapahtuneet vauriot .....	41
3.4.3. Sukupuolten välinen jakauma.....	41
3.4.4. Ongelmapaikkoja.....	43
3.4.5. Ei-hälytysajossa tapahtuneet vauriot siviiliautojen kanssa.....	44
3.5. Yhteenveto.....	44
<b>4. AJOKOULUTUKSEN KEHITTÄMINEN .....</b>	<b>46</b>
4.1. Oppimista edistävät tekijät .....	46
4.2. Vaurioilmoitukset ajokoulutuksen vaikuttavuuden arvioinnissa .....	47
4.3. Ideoita vaurioilmoituslomakkeen kehittämiseen .....	48
4.4. Poliisilaitosten ajolupakäytännöt ja niiden yhdistäminen .....	51
<b>5. PÄÄTELMÄT .....</b>	<b>56</b>
5.1. Tutkimuksen arviointi.....	56
5.2. Havainnot ajokoulutuksen vaikuttavuudesta .....	56
5.3. Jatkotutkimusmahdollisuuksia.....	57
<b>LÄHTEET .....</b>	<b>59</b>

<b>KIRJALLISUUS.....</b>	<b>60</b>
<b>LIITTEET .....</b>	<b>61</b>
LIITE 1. VAURIOILMOITUSLOMAKE.....	61
LIITE 2A. VAURIOTILANTEET KOKO MAASSA .....	62
LIITE 2B. VAURIOTILANTEET POLIISILAITOKSITTAIN.....	63
LIITE 3A. VAURIOPAIKKA KOKO MAASSA.....	64
LIITE 3B. VAURIOPAIKKA POLIISILAITOKSITTAIN .....	65
LIITE 4A. VAURIOTILANTEEN VASTAPUOLI KOKO MAASSA.....	66
LIITE 4B. VAURIOTILANTEEN VASTAPUOLI POLIISILAITOKSITTAIN .....	67
LIITE 5A. KELI VAURIOTILANTEESSA KOKO MAASSA.....	68
LIITE 5B. KELI VAURIOTILANTEESSA POLIISILAITOKSITTAIN .....	69
LIITE 6A. AJON LAJI VAURIOTILANTEESSA KOKO MAASSA.....	70
LIITE 6B. AJON LAJI VAURIOTILANTEESSA POLIISILAITOKSITTAIN .....	71
LIITE 7. ITSE AIHEUTETUT VAURIOT .....	72
LIITE 8. VIIKONPÄIVÄ JA VUOROKAUDENAIKA.....	73
LIITE 9. AJOLUPAKYSELYLOMAKE .....	76

# Poliisiammattikorkeakoulu

<b>Tekijä</b> Suvi-Tuuli Mansikkamäki
<b>Julkaisun nimi</b> Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisijoneuvovaurioista
<b>Tiivistelmä</b> <p>Poliisijoneuvojen vaurioilmoitustiedot tarjoavat yhden mahdollisen keinon arvioida poliisin ajokoulutuksen vaikuttavuutta. Tieto siitä, millaisissa tilanteissa ja yhteyksissä ajoneuvovaurioita syntyy, auttaa sekä suuntaamaan ajokoulutusta että tarjoaa palautetta tällaisen suuntaamisen vaikutuksista.</p> <p>Tässä tutkimuksessa selvitetään poliisijoneuvovaurioiden syitä vuoden 2013 vaurioilmoitustietojen pohjalta ja pohditaan vaurioilmoitustietojen käyttöä ajokoulutuksen vaikuttavuuden arvioinnissa. Tarkastelua taustoittaa yhtäältä Poliisiammattikorkeakoulun vahvistunut rooli poliisin ajokoulutuksen järjestäjänä että suunnitelmat valtakunnallisesta ajolupajärjestelmän käyttöönotosta poliisissa.</p> <p>Poliisin ajokoulutus on muutosvaiheessa. Perustutkintokoulutuksessa ajokoulutukseen on käytettävissä vain rajallinen määrä tunteja. Uuteen ammattikorkeakoulututkintoon kuuluvan Ajoneuvotekniikka ja -taktiikka -opintokokonaisuuden alle on otettu ainoastaan siihen sisällön puolesta sopivat opintojaksot. Aikaisemmin vastaava opintojakso sisälsi 80 tuntia lähiopetusta. Tutkinnohdistuksen jälkeen käytettävissä on 54 tuntia lähiopetusta ja kaksi tuntia verkko-opetusta. Haasteena on käyttää tuo tuntimäärä mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti kuljettajavalmiuksien kehittymisen kannalta ja vahvistaa palautemekanismeja, jotka kertovat tuon tarkoituksenmukaisuuden toteutumisesta.</p> <p>Poliisihallitus pyysi poliisilaitoksia toimittamaan vuoden 2013 ajoneuvovaurioilmoitusten ilmoitusosat Poliisiammattikorkeakoululle. Yhteensä vaurioilmoituksia saatiin 693 kappaletta yhdeltätoista poliisin yksiköltä. Ajoneuvoiksi luettiin tässä hankkeessa autot ja moottoripyörät sekä skootterit.</p> <p>Ajoneuvovauriosta neljännes (25 %) syntyi peruutettaessa pysäköintialueilla (27 % kaikista vauriopaikoista) tai autotalleissa (19 % kaikista vauriopaikoista). Vauriopaikoissa korostuivat pysäköinnit ja liikkeellelähdöt, mutta ei juuri esimerkiksi vuodenaika. Vuorokaudenaika, jolloin vaurio todennäköisimmin syntyi, oli keskipäivällä kello yhdentoista ja neljäntoista välillä. Vain viisitoista prosenttia kaikista vaurioista tapahtui vaativissa tilanteissa (hälytysajo, pakenevan seuranta ja seuranta). Vaurioilanteissa oli myös eroja poliisilaitosten välillä.</p> <p>Koska vaurioilmoituksen tekijä ei välttämättä ollut toiminut kuljettajana, ei ilmoitustietojen pohjalta ollut mahdollista tehdä päätelmiä kuljettajakokemuksen ja ajoneuvovaurioiden välisestä yhteydestä. Siten vauriokuva kertoo vain yleisesti poliisihallinnon työtekijöiden virka-ajoneuvoihin kohdistuneista vaurioista vuonna 2013. Koulutuksen vaikuttavuuden arvioinnin kannalta olisi olennaista sekä kuljettaja- että ajokoulutustiedon yhdistäminen vauriotietoihin. Näin olisi mahdollista seurata ajokoulutuksen vaikuttavuutta yksittäisten kuljettajien tasolla ja mahdollisesti myös muotoilla ajokoulutusta yksilöllisemmin.</p> <p>Siitä, miten ajokoulutuksella vaikuttaa vastuullisuutta ja turvallisuutta korostavan ajokulttuuriin poliisissa, ei voida suoraan päätellä yksin vaurioilmoituksista. Ajokoulutuksen vaikuttavuuden jatkuva arviointi on sitä tärkeämpää, mitä vähemmän koulutukseen on käytettävissä resursseja. Vaurioilmoitustieto on tässä arvioinnissa merkittävässä roolissa. Tämän hankkeen havaintoja ei tule kuitenkaan lukea yksioikoisesti siten, että poliisin ajokoulutuksessa tulisi käyttää aiempaa enemmän aikaa pysäköintiin ja liikkeellelähtöihin. Tietoisuus vaarapaikoista auttaa jo sinällään välttämään vaurioita. Koulutuksen vaikuttavuudesta pitäisi saada pitkäkestoista ja ympäristön muutoksista riippumatonta, jotta päästäisiin kansallisella tasolla yhtenäisiin käytäntöihin.</p>

<b>Asiasanat</b> poliisi, poliisikoulutus, ajokoulutus, kuljettajakoulutus, ajo-opetus, poliisijoneuvo, ajoneuvovaurio, poliisijoneuvovaurio, kuljettajalupa, ajolupa, ajoluparekisteri, tieliikenneonnettomuus		
<b>Sarjan nimi ja numero</b> Poliisiammattikorkeakoulun raportteja		
<b>Kokonaissivumäärä</b> 78	<b>Kieli</b> Suomi	<b>Luottamuksellisuus</b> Julkinen
<b>Julkaisija</b> Poliisiammattikorkeakoulu		

# Police University College

**Author**

Suvi-Tuuli Mansikkamäki

**Title of publication**

From surveying police vehicle damage towards improving the driver education and training. Evaluating the effectiveness of police driver education and training based on the police vehicle damages in 2013 and developing an electronic form for reporting the damages.

**Abstract**

One way of reviewing the effectiveness of police driver education and training is through the vehicle damage data. When we are aware of the kind of incidents and chains of events in which the damages occur, we can direct this information into the planning of education and also get to see the resulting effects of these plans.

This report reviews the effectiveness of police driver education and training in Finland through the police vehicle damage forms that were filed in 2013. On one side in this research there is the major part the Police University College plays as the organizer of the police driver education, and on the other side there is the plan to deploy a national driver's permit system in the police organization.

The police driver education and training is currently facing changes. As the learning institution transformed from college to university in 2014, some lessons from the driver education and training had to be cut. Only classes that fit under the Vehicle Technics and Tactics are included in the curriculum. The old version included 80 hours of teaching. In the new classes there are 54 hours of actual teaching, plus two hours of online classes. It is now a challenge to use the current amount of time as specifically as possible to prepare the students for driving in profession as well as develop the means to review the effectiveness of the driver education and training.

The National Police Board requested all Finland's police departments to send the police vehicle damage forms from 2013 to the Police University College. All in all 693 forms were received from a total of 11 police departments. In this research the term 'vehicle' refers to police cars, motorcycles and scooters.

The most common type of an accident happened while reversing the vehicle (25 % of all incidents), while the vehicle was in a carpark (27 % of all places of incident) or a garage (19 % of all places of incident). Parking and leaving seemed to play a big part when it came to places of incident. The time of the year however did not seem to make a difference. The time when an accident was most likely to occur was between 11 am and 2 pm. Only 15 percent of all accidents occurred during demanding situations such as driving while using blue lights, following a suspect or while tracking. The incidents varied a lot depending on the police department in question.

As it was not always the driver who filed the vehicle damage form, no connections could be made between the damages and driver experience. Therefore this research only depicts the general picture of all damages involving vehicles belonging to the police organization in 2013. A key factor in determining the effectiveness of the education would be to integrate the driver information into the system so that it could be easily detected to whom the damages occur and what is their background when it comes to the driving education and training as well as work experience. This way it would be easier to see the effectiveness of the education as well as modeling the education more specifically when it comes to individuals.

The way driver education and training affects the police driving culture that empathizes responsibility and safety could not be deduced from the vehicle damage data alone. Evaluating the effectiveness of the driver education becomes more important when the resources allocated to the education decrease. The vehicle damage data is a key factor here. However, the deductions in this project should not be read to mean that the police driver education and training should focus more on parking and moving the vehicle. The awareness of certain risks alone helps avoid the damages. The effectiveness of the driver education should be long lasting and immune to changes in the working environment, so that the system could become more homogeneous on a national level.



<b>Keywords</b> police, police training, police education, driving education, police vehicle, police vehicle damage, driver's permit, driver's permit database, road accident		
<b>Publication series and number</b> Report of the Police University College of Finland, 2015		
<b>No. of pages</b> 78	<b>Language</b> Finnish	<b>Confidentiality</b> Unclassified
<b>Publisher</b> Police University College		

# 1 JOHDANTO

Poliisiajoneuvon rooli on merkittävä poliisin päivittäisessä työssä. Autolla, polkupyörällä, veneellä, vesijetillä, moottoripyörällä, skootterilla, moottorikelkalla tai hevosella muun muassa kuljetaan hälytystehtäviin, suoritetaan valvontaa tai suoritetaan muuta virkaan liittyvää asiointia. Ajoneuvovaurioiden välttäminen ei tarkoita yksinomaan korjauskustannusten välttämistä. Se on olennaista myös poliisitehtävien yleisen hoitamisen kannalta.

Poliisiammattikorkeakoulu edellyttää opiskelijalta vähintään lyhytaikaista B-ajokorttia. Osalle ajoharjoitukset opiskeluaikana voivat olla ainoa ajokokemus autokoulun jälkeen. Kaikkien kuitenkin edellytetään kykenevän ajamaan poliisiajoneuvoa työharjoittelujaksolla, joka on edessä puolentoista vuoden opiskelun jälkeen. Tällöin he sekä vastaavat ajoneuvon turvallisesta kuljettamisesta että edustavat ammattikuntaansa muun liikenteen joukossa. Myöhemmin osa heistä osallistuu poliisiammattikorkeakoulun toteuttamaan jatkokoulutukseen, joka antaa valmiuksia selviytyä vaativista ajotehtävistä. Lisäksi osassa poliisiyksiköitä järjestetään ajokoulutusta työhön perehdyttämisen ohessa. Ajokoulutuksen vaikuttavuuden arviointi on tärkeää, jotta ajokoulutus vastaa yleensä tarkoitustaan ja myös poliisiajoneuvon turvalliseen ajamiseen kaikissa olosuhteissa liittyviä tarpeita.

Tässä sisäministeriön rahoittamassa ja Poliisiammattikorkeakoulun toteuttamassa tutkimushankkeessa selvitetään vaurioilmoitustietojen käyttöä poliisin ajokoulutuksen vaikuttavuuden arvioinnin tietoperustana. Hankkeen tehtävänä on kuvata ajoneuvovaurio-tilanteita (liite 2A ja 2B) vaurioilmoitustietojen pohjalta sekä hahmottaa mahdollisuuksia käyttää vaurioilmoitustietoja poliisin ajokoulutuksen vaikuttavuuden arviointia palvelevana palautemekanismina. Hanke toteutettiin 15.10.2014-15.4.2015 välisenä aikana.

Vuonna 2013 poliisitehtävissä Suomessa toimi 7433 henkilöä. Noin puolet heistä työskenteli miehistö- tai alipäällystötehtävissä esimerkiksi vanhempina konstaapeleina tai ylikonstaapeleina (toimintakertomus 2013, 27). Poliisin ajoneuvorekisterissä oli syksyllä 2014 käytössä olevia henkilö- ja pakettiautoja sekä moottoripyöriä ja skoottereita yhteensä 1808. Vuoden 2013 vauriotietoja haettaessa löydettiin kustannustiedot 398 vauriosta ja niiden yhteissumma oli 307 883,78 euroa (PANSE 2014). Koska rekisterissä ei ole tietoja poistoon menneiden ajoneuvojen kustannuksista, vastapuolen kustannuksista, henkilövahinkoihin liittyvistä kustannuksista eikä yleisten huoltotoimenpiteiden yhteydessä tehdyistä korjauksista, ei voida tarkalleen tietää, miten suuriksi todelliset poliisiajoneuvojen vauriokustannukset ja niistä aiheutuvat sivukustannukset vuosittain muodostuvat. Poliisiajoneuvojen seurantajärjestelmän (PANSE) tietojen perusteella vuonna 2013 vaurioituneista autoista olisi romutettu kolme vuonna 2013 ja seitsemän vuonna 2014. Näistä kuusi oli isoja monikäyttöajoneuvoja ja neljä henkilöautoa.

Tunnuksellinen poliisiauto toimii liikenteessä esimerkkinä muille tiellä liikkujille. Tämän vuoksi sen tulee noudattaa liikennesääntöjä erityisen tarkkaan. Liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen ja tästä aiheutuvat kolhimiset tai isommat on-

nettomuudet heijastuvat koko ammattikuntaan. Siksi myöskään ajoneuvossa ei saisi olla näkyviä vaurioita vaan ne on korjattava pikaisesti.

Useimmissa vauriotilanteissa poliisiauto vaurioituu osumasta johonkin kiinteään esineeseen (liite 4A ja 4B) kuten tolppaan pysäköintialueella tai autotallin sisäarakenteeseen (liite 3A ja 3B). Myös toiseen ajoneuvon törmäämisiä on paljon, tämän tutkimuksen perusteella joka neljäs vauriotapauksista. Yksittäiset pienetkin korjaukset voivat maksaa paljon ja vuositasolla kustannukset ovat jo useita satoja tuhansia. Lisäksi ajoneuvo on korjausten ajan poissa käytöstä, mistä myös aiheutuu kustannuksia yhteiskunnalle. Erityisesti pienillä paikkakunnilla tämä on ongelmallista, sillä ajoneuvoja ei välttämättä ole käytössä kovin montaa.

Tässä raportissa tarkastellaan ensin koulutuksen vaikuttavuutta yleensä, kuvataan poliisin ajokoulutuksen rakennetta ja tämän hankkeen tavoitetta ja toteuttamista. Sen jälkeen käydään läpi vuoden 2013 ajoneuvovauriot kokonaisuudessaan ja poliisilaitoksittain, sekä tutkitaan niiden tiettyjä erityispiirteitä. Vaurioilmoitusten perusteella suunnitellaan kehitystoimenpiteitä vaurioilmoituslomakkeeseen sekä pohditaan ajokoulutuksen vaikuttavuutta ja kehittämistä. Kaikki vaurioilmoituksista kerätyt aineistot ovat lopussa taulukoituina.

## 2 POLIISIN AJOKOULUTUKSEN VAIKUTTAVUUS

### 2.1 Ajokoulutuksen vaikuttavuus

Koulutuksella tavoitellaan moninaisia toivottuja yksilöllisiä, organisatorisia ja yhteiskunnallisia, jopa globaaleja, vaikutuksia. Näille on yhteistä se, että ratkaiseva rooli noiden toivottujen asiointilajien tavoittelussa on toimijoiden tiedoilla ja taidoilla. Ajatuksena on, että koulutus lisää toimijoiden kapasiteettia tai luo sitä. Yksi tällainen on erimerkiksi taito ajaa turvallisesti poliisiajoneuvoa. Taitavuudella tässä on puolestaan oma merkityksensä siinä, miten poliisin pystyy vastaamaan kansalaisten turvallisuustarpeisiin ja ylläpitämään näin sisäistä turvallisuutta. Tämä ilmenee esimerkiksi poliisitoiminnan tuloksellisuudessa ja siinä, miten poliisi saavuttaa omat tavoitteensa organisaationa. Turvallinen toimintaympäristö on puolestaan olennainen menestystekijä niin yritys- ja järjestötoiminnan kuin erilaisten yhteiskunnallisten palveluiden kannalta. Koulutuksen vaikutukset leviävät täten oppimisen kautta yhteiskunnan eri sektoreille ja tasoille. Se, mitä opitaan, missä määrin opitaan, miten opittua käytetään työn arjessa ja mitä tästä käyttämisestä seuraa työtehtävän menestyksekkään hoitamisen kannalta ja edelleen tällaisissa tehtävissä suoriutumisen kannalta koko poliisiorganisaation tasolla, kuvaa koulutuksen vaikutusten kehkeytyvää kokonaisuutta. (Ks. Vuorensyrjä & Ranta 2013.)

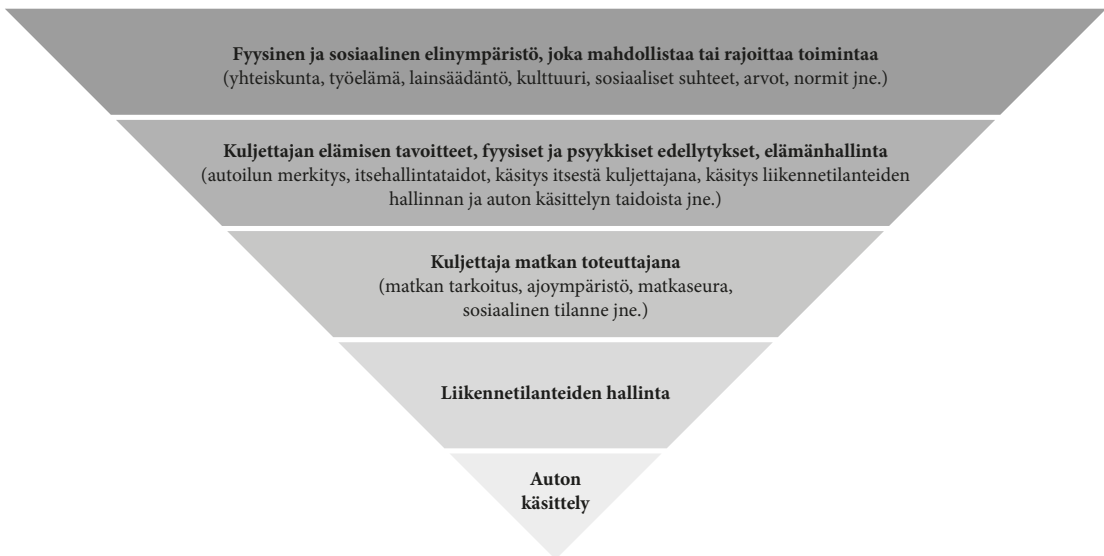
Ajokoulutuksen kannalta olennaista onkin se, miten poliisiajoneuvon kuljettamisen vaatimukset, kriittiset taidot ja valmiudet sekä erityistä hallintaa vaativat ajotilanteet määritellään ja miten niiden kannalta keskeisten tietojen ja taitojen omaksumista tuetaan uran eri vaiheissa. Kysymys on yhtäältä siitä, miten ajotaidot jäsennetään ajokoulutuksen kokonaisuudessa, mihin opetus kohdistetaan ja miten täydellisesti oppimisen kohteiksi osoitetut asiat omaksutaan koulutusaikana ja sen jälkeisillä ajokoulutuskursseilla. Ajokoulutuksen vaikuttavuudessa on tavallaan kaksi puolta. Toisaalta kysymys on jo ennen poliisikoulutukseen hakeutumista omaksumisen ajotavan vahvistamisesta tai muuttamisesta ja toisaalta taas ajokoulutuksessa välitetyn ajotavan käyttämisestä poliisityön arjessa.

Kun lähdetään pohtimaan koulutuksen vaikuttavuutta ja sen mahdollisuuksia, luonteva lähtökohta on opiskelija. Keskisen ym. (2012) mukaan riippuu hyvin paljon kuljettajan käyttäytymisestä ja luonteesta, miten annettu opetus vaikuttaa. Tätä on jäsennetty kuljettajan käyttäytymisen hierarkiatasojen kautta (ks. kuvio 1). Ylemmät tasot ilmaisevat ajamisen taustatekijöitä ja ovat siten välillisesti yhteydessä alempiin itse ajotapahtuman osa-alueisiin. Jotta voidaan ymmärtää kuljettajan käyttäytymistä yksittäisessä ajotilanteessa, pitää ymmärtää ylempien tasojen taustatekijät.

Ylin eli viides taso antaa yksilön toiminnalle puitteet, joiden rajoissa hän voi toimia. Se kuvaa yleisesti hyväksytyjä toimintatapoja kuten esimerkiksi lainsäädäntöä tai sosiaalisia normeja kussakin kulttuurissa. Neljäs taso on tähän suorassa yhteydessä, sillä se kuvaa kuljettajan sisäisiä ilmiöitä ja tavoitteita, joiden perusteella

kuljettaja etsii oman sosiaalisen ympäristönsä, joka vuorostaan on suoraan viiden tason vaikutusten alaisena. Neljänteen tasoon liittyy kuljettajan asenne, perimmäiset, mutta vaikeasti havaittavat, syyt siihen, miksi hän toimii tietyllä tavalla ja mitä hän on halukas tekemään. Opettajan voi olla vaikea tiedostaa näitä syitä eivätkä ne välttämättä edes kysymällä aukea, sillä vaikka kuljettaja olisi halukas kertomaan, ei hän välttämättä pysty pukemaan asiaa sanoiksi.

Kun pohditaan sitä, miksi kuljettaja toimii ajoneuvovaurion syntyyn johtaneessa tilanteessa tietyllä tavalla, tulisi kiinnittää huomiota poliisin sosiaaliseen ympäristöön. Millaisia tavoitteita organisaatiossa on? Ovatko ne yleisesti tiedossa vai vain tiedostettuja mutta hiljaisen tiedon piirissä olevia? Johtaako jokin tietty toimintamalli yleiseen hyväksyntään ja onko organisaatiossa yleistä välinpitämättömyyttä jotain asiaa kohtaan? Jokaiseen toimintamalliin on aina syy, jonka perusteella se on muodostunut tietynlaiseksi ja tämän syyn löytäminen on tärkeää, mikäli halutaan vaikuttaa toimintatapoihin.



*Kuvio 1. Kuljettajan käyttäytymisen hierarkiatasot (muokattu lähteestä Keskinen ym. 2012, 36).*

Kolme alinta tasoa liittyvät tiettyyn yksittäiseen tapahtumaan, esimerkiksi siihen miksi kuljettaja päättää tehdä matkan ja miksi juuri kyseisellä tavalla. Neljäs taso taas vaikuttaa taustalla siihen perimmäiseen syyhyn, miksi matka tehdään, vaikka sitä ei henkilökohtaisesti haluaisikaan tehdä juuri sillä hetkellä. Toinen taso liittyy sen hetkiseen liikennetilanteeseen, esimerkiksi ennakointiin, ajonopeuden sovitamiseen, havaintoihin ja vuorovaikutukseen muiden liikenteessä olevien kanssa. Kolmannella tasolla tehdyt päätökset voivat estää toisella tasolla vastaan tulevia ongelmia: matkan suunnittelu ja mahdollisiin vaikeisiin olosuhteisiin varautuminen ennen matkaa voivat helpottaa toisen tason toimintaa kuten ennakointia. Hierarkian alin taso on konkreettinen auton käsittely ja kaikki ne tiedot ja taidot jotka liittyvät suoraan tähän toimintaan. (Keskinen ym. 2012, 36-39.)

Kuviosta 1 nähdään, että varsinainen auton käsittely on hyvin pieni osa kuljettajan käyttäytymistä, mutta sillä on kaikista suurin vaikutus toiminnan seurauksiin, kuten auton vaurioitumiseen. Silti ylempiä tasoja, etenkin neljättä tasoa, tuntemalla voidaan saada parempi ote alimman tason toimintaan.

Keskinen ym. (2012) malli muistuttaa siitä, että ajokäyttäytyminen, kuten kaikki käyttäytyminen, kytkeytyy moniin ei-yksilöllisiin tekijöihin. Niihin vaikuttaminen yksin ajokoulutuksen keinoin on hankalaa. Erityisen merkittävässä asemassa on kunkin poliisiyksikön toimintakulttuuri liikennekäyttäytymisen osalta. Se, miten ajoneuvovaurioihin suhtaudutaan, miten ajokoulutuksiin osallistutaan tai osallistutetaan, ajovalmiuksia ja -tottumuksia arvioidaan ja niin edelleen, on osa tätä kokonaisuutta. Malli muistuttaa myös siitä, että kaikilla ajokoulutukseen osallistuvilla poliisiopiskelijoilla on tietyt ajotavat tai -tottumukset jo ennen poliisin ajokoulutuksen alkua. Se, miten koulutuksessa korostetut asiat suhteutuvat jo tiedettyyn ja taidettuun – tarvittavan poisoppimisen määrä ja laatu – osaltaan määrittää koulutuksen vaikuttavuutta koulutusaikana.

Poliisijoneuvon kuljettaja joutuu keskittymään ajossa useampaan asiaan kuin tavallinen kansalainen. Ajoneuvosta saatetaan joutua tarkkailemaan ympäristöä myös muista kuin ajamiseen liittyvistä syistä, esimerkiksi etsiessä jotain henkilöä tai tapahtumapaikkaa. Samalla tulee pitää mielessä virka-asema, etenkin tunnuksellista ajoneuvoa ajettaessa, sillä poliisijoneuvo herättää huomiota liikenteessä. Poliisin tulee ottaa nämä kaikki asiat huomioon ja hän voi tiedostamattaan laittaa ne tiettyyn tärkeysjärjestykseen. Koulutuksen keinoin voidaan myös vaikuttaa tähän.

## 2.2. Poliisin ajokoulutuksen kokonaisuus

### 2.2.1 Poliisin perustutkintovaihe

Tuominen ja Tuominen (2014) ovat selvittäneet perusteellisesti ajokoulutusta Poliisiammattikorkeakoulussa ja opiskelijoiden kokemuksia siitä. Kuvaan seuraavassa heidän työnsä pohjalta aluksi aiemmin käytettyjä harjoituksia, koska niillä on enemmän merkitystä tämän tutkimuksen kannalta, ja sen jälkeen harjoituksiin koulutus-uudistuksen myötä tulleita muutoksia. Pohdin myös muutosten vaikutusta ajoneu-

vovaurioihin tulevaisuudessa tämänhetkisten ajoneuvovauriotilastojen perusteella. Seuraavat tiedot perustuvat yllä mainittuun lähteeseen.

Vanhaan tutkintoon sisältyi seitsemän kuuden viikon jaksoa, työharjoittelu, kuusi viikkoa kestävä syventävä opinnot, kenttäjakso ja kuusi viikkoa kestävä kymppijakso, johon sisältyivät loppukokeet. Ajoharjoitukset suoritettiin lopullista näyttökoetta lukuun ottamatta ennen työharjoittelua.

Ensimmäisen opiskeluviikon aikana pidettiin liikenteen ja ajokoulutuksen esittelytunti, jonka aikana kerrottiin perustutkintoon sisältyvästä opetuksesta sekä käytössä olevasta ajokalustosta ja harjoituspaikoista. Sen jälkeen olivat vuorossa ryhmätyötunnit, joilla käsiteltiin tulevia harjoituksia sekä tehtiin ryhmätyö jostain liikenteeseen liittyvästä mielipidekysymyksestä. Ensimmäisen jakson aikana suoritettiin arvioiva ajo, jossa opiskelija antoi tunnin mittaisen ajonäytteen Tampereen keskustassa ja opettaja arvioi siinä opiskelijan lähtötasoa ja kertoi, mihin asioihin tuli kiinnittää jatkokehityksen kannalta huomiota. Tässä kohtaa on havaittu opiskelijoiden lähtötasojen vaihtelevan suuresti. Vaihtelu tulee jatkossa lisääntymään entisestään. Yhä useammalla uudella opiskelijalla on hyvin vähän aiempaa ajokokeusta. Kuvailen havaintojani arvioivasta ajosta kappaleessa 2.2.3.

Toisen jakson alussa oli ryhmäkeskustelu, jossa opiskelijat näkivät heidän ajokoulutuskorttiinsa kirjatut tiedot. Näiden tietojen pohjalta keskusteltiin ajotaidon arviointiin liittyvistä asioista sekä kerrottiin tulevasta ajoneuvon käsittelykokeesta. Samoihin aikoihin pidettiin halliharjoitus, jossa kokelaille esiteltiin erilaisia poliisiyössä käytettäviä ajoneuvoja sekä kerrottiin ajoneuvon lähtötarkastuksesta, jotta kokelas osasi jatkossa tehdä ajoneuvolle perustavanlaiset tarkastukset ennen ajoon lähtöä.

Toisen jakson aikana suoritettiin myös ajoneuvon käsittelyharjoitus ja käsittelykoe Volkswagen Transporter T5 -merkkisellä poliisiautolla. Harjoitukset käytiin sekä luokkaopetuksena, jossa havainnollistettiin kokeen kulkua videon avulla, että kenttäharjoituksina, joissa käytiin läpi ajoneuvon peruskäsittely opettajan johdolla. Sen jälkeen opiskelijat saivat kahden viikon ajan harjoitella itsenäisesti ajoneuvon käsittelyä koulun kentällä iltaisin. Käsittelykoe oli toisen jakson puolivälissä ja sen sai uusia vielä kahdesti seuraavalla kahdella jaksolla. Mikäli toista suoritusta ei hyväksytty, joutui opiskelija harjoittelemaan käsittelyä omatoimisesti neljä tuntia ennen kolmatta yritystä. Käsittelyharjoitus oli viimeinen tilaisuus, jossa opiskelija pääsi omatoimisesti harjoittelemaan ajoneuvon käsittelyä ennen vuoden päästä alkavaa työharjoittelua, ja opiskelijat ovat pitäneet tätä erittäin tarpeellisena.

Kolmannen ja neljännen jakson aikana suoritettiin kaupunkiajot I, II ja III. Kahdessa ensimmäisessä osiossa harjoiteltiin ajamista kaupunkiolosuhteissa ja viimeisellä kerralla kerrattiin opittua sekä annettiin 45 minuutin itsenäinen ajonäyte. Koska kaikilla opiskelijoilla ei ole ollut kokemusta kaupunkiajosta entuudestaan, on opetus voinut vaihdella paljon opiskelijakohtaisesti.

Neljännen jakson aikana suoritettiin myös ajo erityisolosuhteissa. Siihen kuului teoriaosuuden lisäksi kaksi neljän tunnin harjoitusta ajoharjoitteluradalla. Tavoitteena oli saada tuntuma siihen, miten eri ajoneuvot käyttäytyvät ääritilanteissa. Lisäksi

harjoiteltiin luiston oikaisua ja erilaisia jarrutuksia. Opiskelijat kokivat nämä harjoitukset tärkeiksi ja monet toivoivat niitä lisää.

Seitsemännen jakson aikana suoritettiin ajoneuvon pysäytysharjoitus. Siinä käsiteltiin pysäytykseen tarvittavat käsimerkit, työturvallisuus sekä oikeanlainen poliisijajoneuvon sijoittaminen tilanteessa. Lisäksi seitsemännen jakson aikana suoritettiin hälytysajoharjoitus, johon sisältyi kahden tunnin luento sekä kahden tunnin ajoharjoitus. Tieliikennelain 2. luvun 48 §:n (3.4.1981/267) mukaan hälytysajo edellyttää kiireellistä tehtävää, jolloin sitä ei voi opetuksen yhteydessä toteuttaa muun liikenteen joukossa, vaan se on jouduttu toteuttamaan Poliisiammattikorkeakoulun harjoitusalueella. Lisäksi hälytysajosta järjestetään verkkokurssi, johon kuuluu kirjallinen koe. Luokassa on myös pyritty havainnollistamaan hälytysajotilanteita tehtävän ja siihen liittyvän keskustelun kautta.

Seitsemännen jakson aikana suoritettiin myös maantieajoharjoitus, joka sisälsi neljä teoriatuntia ja noin sata kilometriä ajoa. Tavoitteena oli oppia auton käsittelyä maanteillä sekä käsitellä ohituksiin liittyvät riskit. Näihin aikoihin suoritettiin myös partioajoharjoitus, jossa päästiin tutustumaan poliisiin työhön aidoissa liikennevalvontatilanteissa. Vuoden 2014 alusta voimaan tullut lakimuutos kuitenkin esti opiskelijoiden toimimisen poliisitehtävissä edes opetustilanteissa, joten harjoitus siirrettiin harjoituskaupunkiin, missä luotiin rasteille vastaavanlaisia tilanteita.

Loppuvaiheessa pidettiin myös kymmenen teoriatuntia ajoneuvon rakenteesta, jotka auttoivat tunnistamaan pieniä huoltotoimenpiteitä liikennevalvonnan yhteydessä. Näillä ei kuitenkaan enää nykyisten autojen kohdalla ole juuri merkitystä, sillä toiminnot ovat niin elektronisia, ettei tarkastuksia juuri voi pysäytystilanteissa tehdä.

Lopuksi pidettiin kahden tunnin näyttökoe sekä kirjallinen koe hälytysajoneuvon kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista. Palautuksen yhteydessä käytiin vastaukset läpi ja perusteltiin ne.

Ammattikorkeakoulututkinnossa opintokokonaisuuden nimeksi otettiin Ajo-neuvotekniikka- ja taktiikka, jonka alle valittiin siihen sisällön perusteella sopivat opintojaksot. Tällöin joitain aiempia osuuksia jätettiin pois uudesta opintokokonaisuudesta. Tuntimäärä oli edelleen sama 80 tuntia, mutta koska teoriatuntien mitoituksessa tuli Valtioneuvoston asetuksen 3 §:n perusteella (Valtioneuvosto 2014) huomioida myös oma aikansa asioiden sisäistämiseen, lähiopetukselle jäi aikaa 54 tuntia ja lisäksi kaksi tuntia verkko-opetusta. Opinto-oppaassa kuvataan opintojaksoa siten, että sen aikana opiskelija hankkii perusvalmiudet poliisiauton kuljettamiseen ja ajoneuvon liikennekelpoisuuden valvontaan. Tavoitteena on, että opiskelija osaa käsitellä ja kuljettaa poliisiautoa vaihtelevissa ajotilanteissa turvallisesti sekä suorittaa ajoneuvon liikennekelpoisuuteen liittyvää valvontaa. (Opetussuunnitelma 2014-2015, s. 24)

Ajo-opetus muuttui siten, että sitä ei ole lainkaan viimeisenä lukukautena ennen työharjoittelua vaan opetus suoritetaan heti alkuvaiheessa. Lisäksi ammattikorkeakoulutukseen kuuluvaa teoreettista puolta lisättiin opetuksessa.

Esittelytunti, ryhmätyöt ja osittain ryhmäkeskustelu yhdistettiin kahden tunnin arvioiva ajo -luennoksi. Käsitelykoe säilyi entisellään, joskin nyt opiskelijoilla on



harjoitteluaikaa kymmenen viikkoa entisen neljän sijaan. Arvioiva ajo suoritetaan vasta ensimmäisen käsittelyharjoituksen jälkeen. Kaupunkiajosta poistuvat teoria-tunnit, sillä kyseisiä asioita käsitellään toisen opintojakson (Liikenneturvallisuus) yhteydessä. Hälytysajoharjoitus sen sijaan laajeni pituudeltaan. Ajoneuvon rakenteeseen liittyvien luentojen määrä puolestaan väheni.

Opintokokonaisuudesta poistui pysäytysharjoitus, rangaistusvaatimus- ja rikessakkoharjoitus, maantieajon vastaharjoitukset, jotka käsitellään nykyään muilla opintojaksoilla. Partioajoharjoitus ja näyttökoe jäivät pois kokonaan. Kirjallinen koe hälytysajoneuvon kuljettajan oikeuksista ja velvollisuuksista taas siirtyi verkossa tehtäväksi testiksi hälytysajoa koskevan verkkokurssin yhteyteen. Syinä muutoksiin olivat ajan puute uudessa tutkinnossa, päällekkäiset sisällöt jonkin toisen opintojakson kanssa, sopimattomuus uuden opintokokonaisuuden nimen alle sekä partioharjoituksen kohdalla myös uusi lainsäädäntö.

Se, miten muutokset opintokokonaisuudessa vaikuttavat valmistuvien poliisien taitoihin, näkyy tulevaisuudessa. Suurin syy poliisikoulutukseen hakeutumiselle on juuri liikkuvuus sekä kenttätoiminnan kiinnostavuus. Kokelaat haluavat saada otteen konkreettisesta tekemisestä. Valmistuneet poliisit arvioivat ajotaitonsa kiitettäväksi oltuaan työelämässä noin puolitoista vuotta. Lisäksi he arvioivat hyödyllisimmiksi käytännön harjoitukset ja työharjoittelun. Lähiesimiehien mielestä motivaatio poliisityötä kohtaan sekä halu ammatillisen osaamisen syventämiseen ovatkin juridisia taitoja tärkeämmät. (Vuorensyrjä & Ranta 2013, 51, 74, 92-93.)

### *2.2.2 Ajokoulutus poliisin perustutkinnon jälkeen*

Perustutkinnon jälkeen poliisit voivat suorittaa tehtävistään riippuen ajokoulutuksen tasot 1-4, jotka järjestetään Pieksämäellä. Tasot 1 ja 2 toteutetaan talvikuukausina ja tasot 3-4 kevään ja syksyn aikana.

Tasolla 1 keskitytään ennakoivaan ajotapaan vaativissakin olosuhteissa kuten hälytysajossa, parannetaan ajomekaniikan ja ajotaktiikan osaamista, opetellaan havainnoimaan riskejä ja pohditaan vastauksia omien onnettomuustapausten syihin. Vuonna 2013 ajoharjoituksiin kuuluivat muun muassa jarrutusharjoitus, hallittu ajo talviliukkaalla ajopinnalla, hätäjarrutus ja väistö, kaarteessa jarruttaminen ja ohjaaminen, lumivallin ylitys ohitustilanteessa ja toiminta näkemäesteessä. (PAK 2013a)

Tasolla 2 syvennetään ajomekaniikka- ja taktiikkaosaamista, parannetaan ajoneuvoteknologian hallintaa ja luodaan uusia toimintamalleja ajoneuvon pysäytys-tilanteisiin. Ajotilanteen kokonaisuuteen ja itsehallintaan keskitytään ajatustyön kautta. Vuonna 2012 ajoharjoituksiin kuului muun muassa tehokas kiihdyttäminen ja jarruttaminen, hätäjarrutus ja väistö, kaarteessa jarruttaminen, ajoneuvolla uhkaaminen partioajona, kulkuneuvon pysäyttäminen ja piikkimattoharjoitus tai -käsittely. (PAK 2012)

Tasolla 3 harjaannutetaan kokeneet poliisit pitävän ajoalustan vaativiin olosuhteisiin. Kurssilla otetaan huomioon erityistilanteet, joita tulee eteen vaativissa virkatehtävissä. Vuonna 2013 ajoharjoituksiin kuuluivat muun muassa sivuttaispidon hallinta, käsittelyharjoitus, ajolinjan pito, hätäjarrutus tai väistö, kaarteessa jarrutta-

minen ja ohjaaminen, reaktiiväistö, pariajoperuutus, hälytysajo taajamassa ja pakopysäyttäminen kiinniajamalla. (PAK 2013b)

Taso 4 on kohdennettu henkilöille, jotka hoitavat muun muassa henkilösuojaustehtäviä, saattuevetotehtäviä, liikenteen erityisjärjestely- tai valvontatehtäviä tai rikostorjuntatehtäviä. Kurssilla opetetaan toimimaan erityistilanteissa vallitsevissa keliolosuhteissa sekä yhdistämään toimintamalleja ja kehittämään viranomaisyhteistyötä vaativissa olosuhteissa.

Poliisin yksiköt komentavat osallistujat tasokoulutuksiin. Esimerkiksi moottoripyöräpoliisien kohdalla edellytetään ns. lämmittelykurssin käymistä ennen ajokauden alkua. Moottoripyörän ja skootterin kuljettajan loukkaantumisriski vauriotilanteessa on korkeampi kuin autojen kohdalla. Mahdolliset loukkaantumiset nostavat myös vauriokustannukset helposti merkittäviksi.

### *2.2.3 Ajoharjoittelun arki*

Osallistuin arvioivaan ajoon kahdella ajokerralla, joista toinen oli aamulla ja toinen iltapäivällä. Kummallakin kerralla oli eri opettaja. Ennen arvioivaa ajoa kokelaat olivat jo käyneet luennolla, jolla ajo käytiin läpi sekä saaneet mahdollisuuden harjoitella poliisiautolla ajoa ajoradalla. Ajoneuvona oli tunnukseton pakettiautomallinen henkilöauto.

Ajon aikana tehtiin havaintoja ajo-olosuhteista ja kokelaan mielentilasta. Kumminkin ajot alkoivat lyhyellä jutustelulla, jonka aikana kysyttiin tietoa kotipaikkakunnasta, entisistä työpaikoista ja harrastuksista. Opettaja kirjasi kaikki tiedot käsin ylös. Tämä vaihe oli aamun ajossa pidempi kuin iltapäivällä. Kummallakin kerralla kokelaat olivat rauhallisia ja vaikuttivat vain hieman jännittyneiltä.

Ajettiin Hervannan valtavyylää pitkin keskustaan, jossa kierrettiin pienempiä katuja, joista osa oli yksisuuntaisia. Aivan ydinkeskustaan ei menty vaan liikuttiin Tampellan ja Hämeenpuiston alueella. Tämän jälkeen oli jonkin verran maantieajoa, minkä jälkeen tultiin Valtavyylää pitkin takaisin koululle. Kumpikin kokelas oli aivan ajon alussa jännittynyt, mutta opettajat kevensivät tunnelmaa yleisellä opiskeluun liittyvällä keskustelulla Valtavyylälle päästessä. Kokelaat vastailivat kysymyksiin, mutta ajoivat hyvin keskittyneesti.

Noin puolivälissä ajoa ensimmäisten hankalampien katujen jälkeen tunnelma keveni huomattavasti. Opettajat myös esittelivät tuolloin joitain alueen tunnettuja maamerkkejä, mihin kokelaat saattoivat kommentoida ja he puhuivat tuolloin vapautuneemmin. Tämän jälkeen ajettiin lisää kaupunkiajtoa, jolloin kokelaat jännittyivät uudestaan ja ehkä vielä aiempaa enemmän, mihin oli saattanut vaikuttaa se, että aiemmin oli jo tehty jokin virhe. Maantieajossa kokelaat olivat keskittyneitä, mutta Valtavyylälle saapuessa rentoutuneempia. Kummallakin ajokerralla kokelaiden mielentila vaihteli suunnilleen samalla tavalla.

## 2.3 Tutkimuksen toteuttaminen

Sisäministeriö myönsi kuuden kuukauden rahoituksen hankkeen toteuttamiseen 2014. Hankkeelle nimitettiin ohjausryhmä, jonka puheenjohtajaksi tuli ylitarkastaja Risto Laine Poliisihallituksesta ja jäseniksi ylikomisario Matti Luoma ja tarkastaja Jouko Kilpelä ja erikoistutkija Vesa Huotari Poliisiammattikorkeakoulusta sekä rahoittajan edustaja.

Havaintoaineistoksi rajattiin vuoden 2013 vaurioilmoitusraporttien ilmoitusosa. Poliisihallitus määräsi poliisin yksiköt toimittamaan aineiston omalta osaltaan Poliisiammattikorkeakoululle. Vaurioilmoitusaineisto rajattiin käsittämään autot, moottoripyörät ja skootterit. Veneet, moottorikelkat ja mönkijät jätettiin näin tarkastelun ulkopuolelle.

Aineiston analysoimiseksi koottiin aluksi kokonaiskuva vaurioilmoitusten tietosisällöstä käyttäen lähtökohtana lomakkeessa kysytyjä asioita. Kokonaiskuva pyrittiin sitten tarkentamaan suhteellisten jakaumien avulla, esimerkiksi tarkastelemalla vauriotapahtumia tapahtuma-ajankohdan ja yksikkötiedon perusteella.

Poliisiammattikorkeakoulussa oli pohdittu jo aiemmin sähköisen vaurioilmoituslomakkeen tarjoamia mahdollisuuksia ajokoulutuksen palautejärjestelmänä ja hahmoteltu alustavasti tällaisen järjestelmän tietosisältöjä. Poliisihallitus oli puolestaan käynnistänyt siirtymisen sähköiseen ilmoituslomakkeeseen tämän jälkeen. Jo aiemmin oli pohdittu poliisin valtakunnallisen ajoluparekisterin perustamista. Vuoden 2015 alussa Poliisihallitus teki kyselyn poliisin yksiköille ajolupakäytännöistä ja sen havainnot raportoidaan tässä yhteydessä.

Poliisiammattikorkeakoulun kasvaneet vastuut poliisin ajokoulutuksen kokonaisuudesta, sähköinen vaurioilmoituslomake ja jatkuvasti päivittyvä vaurioilmoitustietokanta sekä valtakunnallinen ajoluparekisteri, joka käsittää tiedon suoritetuista ajokoulutuksista ja ajo-oikeuksista, kietoutuvat kaikki toinen toisiinsa. Niiden tarkastelu ja kehittäminen suhteessa toisiinsa on siten myös olennaista ja avaa uusia mahdollisuuksia edelleen lisätä turvallisuutta korostavaa lähestymistapaa kaikessa poliisitoiminnassa ja poliisityössä.

### 3 POLIISIAJONEUVOVAURIOT 2013

Kaikkia Suomen poliisilaitoksia pyydettiin toimittamaan vuonna 2013 täytetyt vaurioilmoituslomakkeet koskien poliisiautoja, -moottoripyöriä ja -skoottereita (liite 1). Vaurioilmoituslomakkeita kertyi pääasiassa aiemman poliisilaitosjaon mukaisista poliisilaitoksista yhteensä 693. Katoa tuli siitä, että osa poliisin yksiköistä jätettiin tutkimuksen ulkopuolelle ja Kaakkois-Suomen poliisilaitos ei osallistunut hankkeeseen. Koillismaan poliisilaitokselta saatiin vastaus ainoastaan Taivalkosken poliisiasemalta. Epäselväksi jäikin osin, miten kattava saatu ilmoitusaineisto on kokonaisuudessaan vuoden 2013 osalta. Puuttuvien ilmoitusten määrä lienee noin 40-80 kappaletta. Huomattavaa on myös se, ettei kaikista vaurioista mahdollisesti ole tehty ilmoitusta. Näiden määrää on vaikeampi arvioida.

Poliisijoneuvovauriot voidaan luokitella naarmuihin, yksittäisten pienten osien rikkoontumisiin, pieniin tai isompiin lommoihin, erinäisiin ilkeivallan kautta aiheutettuihin vaurioihin ja suurempiin törmäyksestä aiheutuneisiin keula- tai takaosavaurioihin tai joskus myös koko auton lunastuskuntoon laittaneisiin vaurioihin. Kaikkein yleisimpiä ovat ilmoitusten perusteella kylkeen tulleet naarmut ja lommot sekä taka- tai etupuskuriin ja peileihin kohdistuneet vauriot. Nämä johtuvat yleisimmin kuljettajan varomattomuudesta kiireettömissä tilanteissa, esimerkiksi pysäköidessä.

Noin 60 prosenttia osallisena olleista poliisijoneuvoista olivat Volkswagen Transporter -merkkisiä. Moottoripyörien osuus oli noin yksi prosentti ja skootteiden alle puoli prosenttia. Loput ajoneuvot olivat pääasiassa muita henkilöautoja.

#### 3.1. Vaurioilmoitusprosessi ja -lomake

Kaikista ajoneuvovaurioista tulee tehdä esitutkinta, paitsi sellaisissa tapauksissa, joissa ei epäillä rikosta, muita osapuolia ei ole tai omaisuusvahinko on vähäinen (PH 2010). Sisäisessä tarkastuksessa vuonna 2013 ilmeni kuitenkin, että esitutkinta tehdään pääsääntöisesti harvemmin. Poliisilaitoksilla on erilaisia käsityksiä siitä, miten suuresta vauriosta tulee suorittaa esitutkinta. Joillakin poliisilaitoksilla se tehdään ainoastaan, jos vastapuolena on toinen ajoneuvo.

Ei tiedossa, että yhdelläkään poliisilaitoksella olisi peritty poliisilta korvauksia vaurioista vuonna 2013. Ainoastaan Pohjanmaan poliisilaitoksella on tehty päätöksiä, joissa on päädytty perimään korvauksia kuljettajalta. Tällöinkin vahingot ovat jääneet valtion maksettaviksi. (Tarkastuskertomus 2014.)

Vaurioilmoituslomakkeessa kysytään yksikön ja kuljettajan tietojen lisäksi tietoa paikasta, tilanteesta, keliolosuhteista, ajon lajista, vastapuolesta sekä yleinen selitys tapahtumasta ja vaurioiden luonteesta. Yhtenä tavoitteena tässä tutkimuksessa on myös arvioida sitä, mitkä kentät ovat oleellisia, jotta saadaan selkeä kuva vaurio-tapahtumasta, arvioida yleisesti vauriolomaketta, sekä pohtia mitä tietoja mahdollisesti tarvittaisiin lisää lomakkeen kehittämisen kannalta.

Vaurioilmoituslomakkeen alussa kysytään osastoa/kihlakuntaa ja yksikköä/toimintaa/toimistoa riippuen siitä, miltä laitokselta lomake tuli (liite 1). Lomakkeiden

rakenteessa oli pieniä eroja tässä kohtaa, sillä ne on suunniteltu laitosten sisäiseen käyttöön. Joko tämä kohta oli koettu epäselväksi tai sitten sen täyttämistä huolella ei ollut nähty tarpeelliseksi juuri sisäisen käytön vuoksi, sillä merkinnät olivat varsin kirjavia. Kihlakunta oli selkeästi täytetty, mutta osaston kohdalla oli poliisiasemaa, palvelupistettä tai maininta hälytystoiminta tai rikostutkinta. Näissäkin merkinnöissä oli eroa. Kihlakunnaksi saattoi olla merkitty esimerkiksi Etelä-Savon poliisilaitos, mutta osaston kohdalla luki vain ”kenttä”. Joillakin poliisiasemilla oli kuitenkin aseman nimi automaattisesti lomakkeen vasemmassa yläkulmassa. Lomakkeiden malli saattoi vaihdella myös poliisilaitosten sisällä. Helsingin poliisilaitoksessa käytettiin yleisesti lyhyitä kirjainyhdistelmiä kuten HHÄ tai ELV.

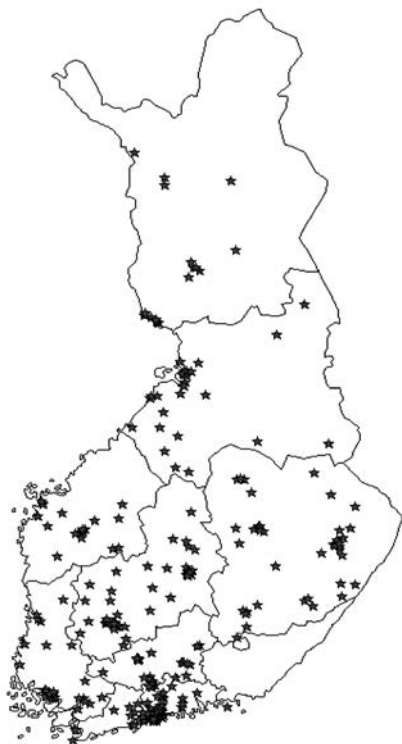
Ajoneuvon tyyppi oli merkitty lähes jokaisessa lomakkeessa ja rekisterinumeroakin oli laitettu niihin lähes kaikkiin. Ajoneuvon merkki ja malli oli mainittu täsmällisesti, kun rekisterinumero oli täytetty. Mittarilukema sen sijaan oli täytetty 25-90 prosentissa tapauksista poliisilaitoksesta riippuen.

Tiedot vahingosta -osiossa kysytään päivää, aikaa, vahinkopaikan tyyppiä, tarkkaa osoitetta, kuljettajan/ilmoittajan nimeä, vauriotilanteen tyyppiä, keliolosuhdetta ja ajon lajia siten, että niissä saa raksia valmiista vaihtoehdoista sopivimman. Sen jälkeen on kaksi avointa kenttää, joista ensimmäisessä pyydetään kuvailemaan vauriotapahtuma ja jälkimmäisessä pyydetään kuvausta ajoneuvon vaurioista.

Päivämäärät ja ajat oli pääosin kirjattu hyvin tarkasti minuutilleen, paitsi ilkivaltatilanteissa, joissa usein oli merkitty jokin aikaväli, jolloin vaurion uskottiin tulleen. Vahinkopaikan tyyppi (katu/tie, risteys, kevyenliikenteenväylä, maasto, metsäautotie/peltotie tms., autotalli, pysäköintialue/piha, muu paikka) oli useimmiten osattu valita vaihtoehdoista ja hyvin harvoin oli käytetty kohtaa ”muu paikka”. Epäselvissä tilanteissa, joissa vaurio oli havaittu vasta myöhemmin, oli tämä kuten myös muut raksittavat kohdat usein jätetty kokonaan tyhjiksi.

Osoite oli täytetty lähes aina selvissä tapauksissa. Oli kirjattu esimerkiksi tarkka katuosoite, pelkkä katu, kaksi risteävää katua tai paikan nimi, esim. jonkin paikkakunnan ABC.

Vaikka lomakkeessa ei kysytty postinumeroa, se selvitettiin osoitteiden perusteella ja tapahtumapaikat merkittiin karttapohjaan (ks. kuvio 2). Kuviossa ovat siis kaikki postinumerot ainoastaan kerran, vaikka näillä paikoilla olisi tapahtunut enemmänkin onnettomuuksia. Kattavampi kuva onnettomuustiheyksistä löytyy seuraavasta kappaleesta.



*Kuvio 2. Poliisiajoneuvovaurioiden tapahtumapaikat postinumeroittain.*

Tapahtumapaikkana erottuvat suuret taajamat. Kuljettaja oli lähes aina ilmoittaja, paitsi niissä tapauksissa, joissa joku muu oli havainnut vaurion jälkikäteen. Usein tämä muu ilmoittaja oli ylikonstaapeli tai ajoneuvotarkastaja.

Vaurio-tilannetta lomakkeessa kartoitetaan seuraavien kymmenen vaihtoehdon avulla:

- eläimeen törmääminen
- esteeseen ajaminen
- ilkivalta/vahingonteko
- kaistanvaihto
- kääntymistilanne
- muu tilanne
- pakkopysäytys
- peruuttaminen
- peräänajo ja
- suistuminen tieltä.

”Muu tilanne” oli valittu useammin kuin oli tarve. Tietoja kirjattaessa sijoiteltiin annetun kuvauksen perusteella selvät tapaukset oikeisiin kategorioihin. Korjausten jälkeen ”muu tilanne” osuus kaikista vauriotilanteista oli kolmetoista prosenttia. On mahdollista, että vaihtoehtojen lukumäärän kasvaessa vastaaja odottaa, että valittavan vaihtoehdon tulisi vastata varsin suoraan tapausta ja siten on helposti jätetty valitsematta lähelle osuva valinta, ja valittu sen sijaan ”muu tilanne”.

Keliolosuhteiden osalta vaurioilmoituslomake antaa seuraavat viisi vaihtoehtoa:

- jäinen
- kuiva
- luminen
- märkä
- sohjoinen

Vajaasta viidenneksestä (17 %) vauriotapauksista kelitieto puuttui (liite 5A ja 5B). Kelitiedon jättäminen pois autotallissa tapahtuneiden vauriotilanteiden kohdalla on luontevaa. Näitä olosuhteita varten luotiin oma kategoriansa sisätila, johon sijoitettiin vauriotapahtumista 18 prosenttia.

Osassa vauriotilanteista oli raksittu useita vaihtoehtoja, esim. jäinen+luminen+sohjoinen. Yksinkertaistamiseksi päätettiin valita näistä vain yksi seuraavalla tavalla: jäinen+luminen=luminen, jäinen+sohjoinen=sohjoinen, luminen+sohjoinen=sohjoinen, siten että luminen ylittää jäisen ja sohjoinen luminen. Näin saatiin kaikkiin tilanteisiin yksi vaihtoehto vertailtavaksi.

Ajon laji -kohdassa vastausvaihtoehdot olivat pääosin seuraavat:

- ei ajossa
- harjoittelu
- hälytysajo (valo/ääni)
- seuranta
- pakenevan seuranta (valo/ääni)
- virka-ajo
- virka-ajo (valo)

Käytetyissä vaurioilmoituslomakkeissa oli tässä kahdenlaista rakennetta. Joissain lomakkeissa oli ainoastaan vaihtoehdot ”ei ajossa” ja ”virka-ajo” kun taas suurimmassa osassa oli laajemmat vaihtoehdot: ei ajossa, harjoittelu, hälytysajo (valo/ääni), seuranta, pakenevan seuranta (valo/ääni), virka-ajo ja virka-ajo (valo). Ylivoimaisesti eniten vastaukseksi oli valittu virka-ajo, joka on päällekkäinen kategoria kaikkien muiden virka-autolla tehtyjen ajotehtävien kanssa. Lomaketta voi pitää tältä osin epäselvänä.

Selite vauriotapahtumasta on vaurioilmoituslomakkeen ensimmäinen avoin kenttä. Se on oleellinen vauriotapahtuman ja lomakkeen kaikkien muiden tietojen tulkitsemisessa. Tämän kohdan täyttämässä oli suuria eroja poliisilaitoskohtaisesti. Joillakin laitoksilla oli kuvattu tapahtuma hyvin yksityiskohtaisesti ja eritelty, mikä

oli omaa vikaa ja mikä oli vastapuolen syytä. Joissakin taas oli tapahtuma kuvattu parilla sanalla ilman erityisempää erittelyä siitä, mitä tarkalleen tapahtui.

Selite ajoneuvon vaurioista, joka on lomakkeen toinen avoin kenttä, oli sitä vastoin täytetty yleensä hyvin tarkkaan ja kerrottu, mikä osa oli kyseessä ja millainen vaurio oli ajoneuvon tullut. Lisäksi oli kommentoitu tarvittiinko korjausta lainkaan vai jätettiinkö kyseinen vaurio odottamaan seuraavaa huoltoa.

Seuraavaksi lomakkeessa kysytään vastapuolta eli kuka tai mikä ajoneuvoa on vaurioittanut. Vaihtoehdot ovat:

- toinen ajoneuvo
- eläin (ei hirvi)
- hirvieläin
- kuljetettava
- jalkakäytävän reuna/lumipenkka/tms.
- muu tienkäyttäjää
- liikennemerkki/puu/tolppa/tms.
- muu.

Mikäli kyseessä on toinen henkilö, pyydetään vielä nimi, henkilötunnus, rekisterinumero ja vakuutusyhtiö. Toista osapuolta koskevien vaihtoehtojen looginen rakenne voisi olla selvempi. Esimerkiksi muu tienkäyttäjää on vastausluokkana jokseenkin hämärä ja mahdollisesti päällekkäinen toisen ajoneuvon kanssa. Tässä tutkimuksessa vastapuoleksi lisättiin ”sisätilarakenne” kuvaamaan autotallissa kolhittuja rakenteita. Tämä lomakkeen kohta oli jätetty usein valitsematta silloin, kun selkeää sopivaa vaihtoehtoa ei ollut tarjolla. Myös ”liikennemerkki/puu/tolppa/tms.” oli joissakin tilanteissa jätetty valitsematta, vaikka avoimessa kentässä kerrottiin, että vaurion syynä oli ollut törmääminen liikennemerkkiin. Lista on melko sekava runsaine vaihtoehtoineen, jotka eivät ole missään loogisessa järjestyksessä, eivät ole peittäviä eivätkä selvästi toisensa poissulkevia.

Lopussa pyydetään kuljettajan/ilmoittajan nimi, virkanimike ja allekirjoitus. Tämän jälkeen on esimiehen lausunto ja allekirjoitus, mutta näitä tietoja ei tutkimusta varten pyydetty.

Lomakkeista löytyneiden tietojen pohjalta tässä hankkeessa on hahmoteltu erilaisia syitä ajoneuvovaurion syntyyn. Tältä pohjalta on löydetty seuraavat mahdolliset syykategoriat:

- ennakoinnattomuus (mahdollisesti vältettävissä)
- huomion kiinnittyminen muualle
- tarkoitus (esim. pakkopysäytys)
- ilkivalta
- yllättävä tekijä (ei vältettävissä)
- tuntematon (ei tietoa).

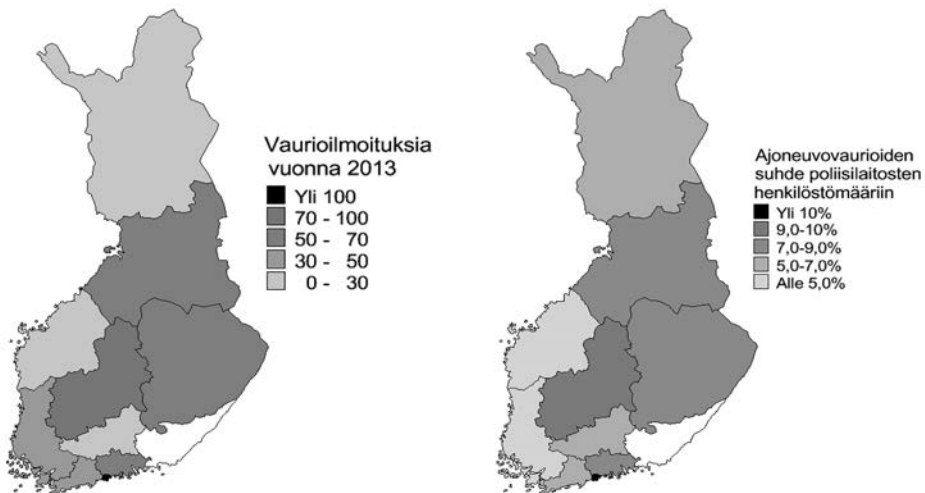


Mikäli vaurion syntyyn ei ollut annettu perusteita tai tilanteessa ei ollut kiinnitetty huomiota joka asiaan, on syyksi valittu ennakoimattomuus. Huomion kiinnittyminen muualle on valittu syyksi silloin, kun huomio on selkeästi ollut tehtävän suorittamisessa eikä auton käsittelyssä. Ilkivalta on aina jonkun toisen tarkoituksella aiheuttama vahinko. Tarkoituksella taas viittaa pakkopysäytykseen tai sellaiseen tilanteeseen, jossa on tiedostettu vaurioitumisen mahdollisuus, kun on valittu kyseinen toimintatapa. Yllättävä tekijä on sellainen, jonka välttäminen olisi ollut ilmeisen mahdotonta, kuten suoraan auton eteen syöksynyt eläin tai tuulilasiin lentänyt kivi. Lomakkeet, joissa vaurion synnystä ei ole tietoa, on luokiteltu tuntemattomiksi.

Lopuksi on vielä jaettu nämä itse aiheutettuihin, ei itse aiheutettuihin ja tuntemattomiin (liite 7). Itse aiheutettuihin lukeutuvat ennakoimattomuus, huomion kiinnittyminen muualle ja tarkoituksella. Näin siis myös pakkopysäytykset ovat tässä joukossa riippumatta tilanteen yksityiskohdista. Ei itse aiheutettuja ovat pääasiassa ilkivalta ja yllättävä tekijä.

### 3.2. Ajoneuvovaurioilmoitusten yhteenveto

Vaikka vaurioilmoitukset saatiin vanhan mallin mukaisella poliisilaitosjaolla, ne päätettiin koota nykyisen, vuoden 2014 alusta voimassa olleen poliisilaitosjaon mukaisesti. Kokonaiskuva vuoden 2013 vaurioilmoitusmääristä poliisilaitoksittain sekä vaurioilmoitusten suhde henkilöstömääriin ilmenee kuviosta 3:

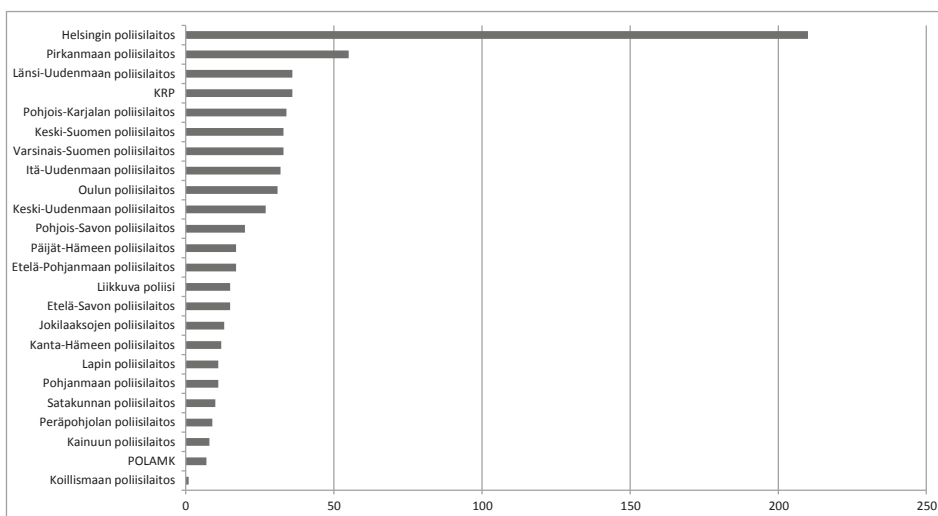


*Kuvio 3. Alueellisten poliisilaitosten toimittamien vuoden 2013 ajoneuvovaurioilmoitusten lukumäärät poliisilaitoksittain sekä vaurioilmoitusten lukumäärän suhde joulukuun 2014 henkilöstömääriin poliisilaitoksittain (PolStat 2014a).*

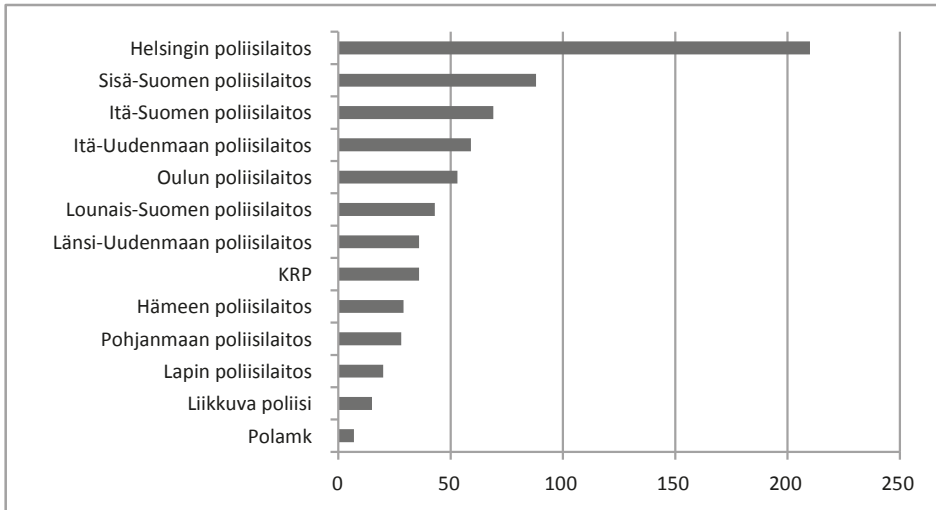
Ajoneuvovaurioiden lukumäärät vaihtelevat poliisilaitoksittain. Oikeanpuoleisesta kartasta ilmenee, että vauriomäärien suhde henkilöstömääriin on pienin Lounais-Suomessa ja suurin Helsingissä. Sisä-Suomessa suhde on myös varsin korkea. Huomiota herättävää on ero Lounais-Suomen ja Sisä-Suomen välillä, kun kysymyksessä ovat henkilöstömäärältään lähes identtiset poliisilaitokset. Sisä-Suomen poliisilaitoksella kuitenkin tapahtuu yli kaksinkertaisesti ajoneuvovaurioita Lounais-Suomen poliisilaitokseen verrattuna.

Seuraavassa vaurioilmoitukset on lajiteltu sekä aiemman poliisiyksikköjaon mukaisesti, koska se antaa tarkempaa tietoa vaurioiden jakautumisesta, että nykyisen yksikkörakenteen mukaisesti, joka puolestaan antaa vertailukohtaan myöhemmille tarkasteluille.

Helsingin poliisilaitos erottuu selvästi korkeilla ajoneuvovauriomäärillä (ks. kuvio 4 ja 5). Nykyisessä yksikkörakenteessa erot hieman tasoittuvat muiden poliisiyksikköiden välillä. Sisä-Suomen poliisilaitos erottuu kuitenkin muista pääasiassa Pirkanmaan ajoneuvovaurioiden vuoksi, jotka ovat toiseksi korkeimmat. Lapin ja Pohjanmaan poliisilaitokset edustavat pienintä vauriomäärää Poliisiammattikorkeakoulun ja jo lakkautetun Liikkuvan poliisin jälkeen. Vakuutusyhtiöiden tietojen mukaan korvattavista liikennevahingoista vajaa kolmannes (30 %) tapahtuu Uudella maalla, kun taas poliisien ajoneuvovaurioista yli 40 prosenttia tapahtuu tällä alueella (Koisaari, Grönbloom & Kari 2013, 48).

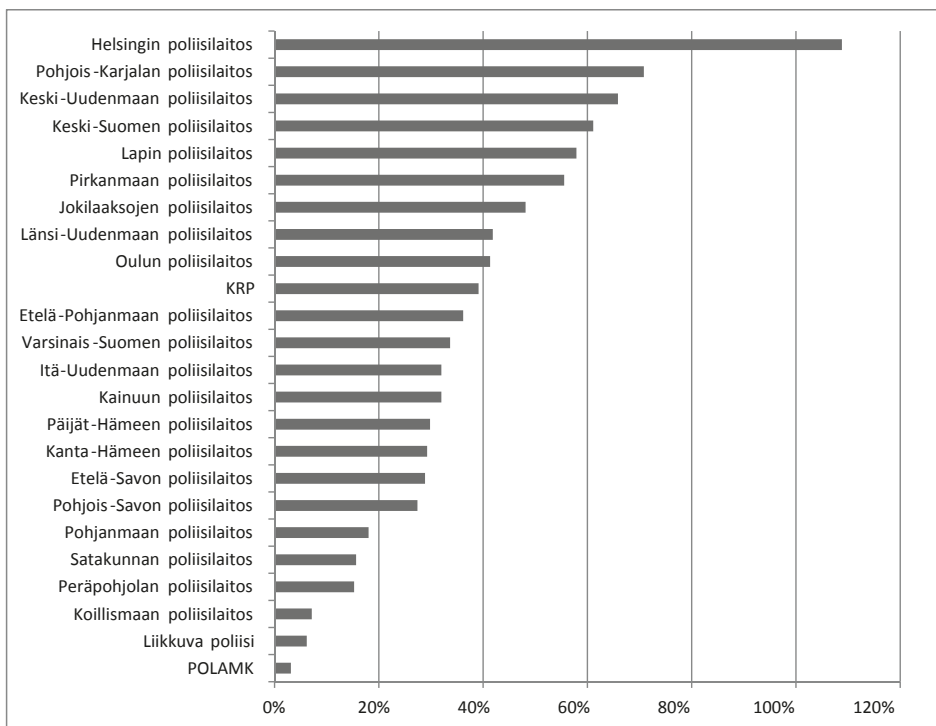


Kuvio 4. Ajoneuvovaurioiden lukumäärät poliisiyksiköittäin 2013. N=693.

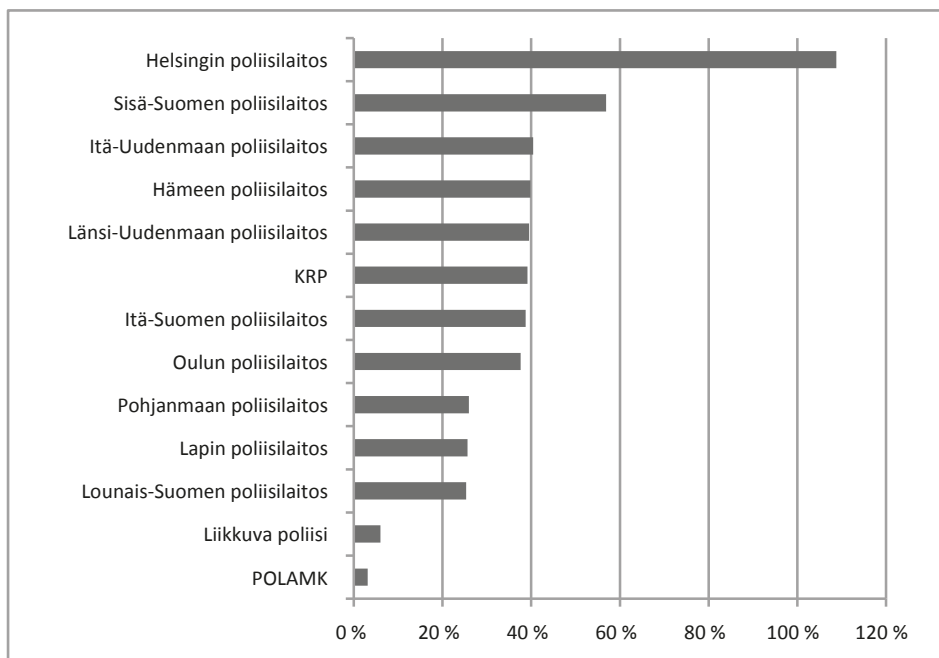


*Kuvio 5. Ajoneuvovaurioiden lukumäärät poliisiyksiköittäin uuden mallin mukaan 2013 sekä Liikkuva poliisi. N=693.*

Koska Suomessa asukastiheys vaihtelee paljon alueittain, tehtiin vielä vastaava vertailu siten, että suhteutettiin poliisilaitosten ajoneuvovaurioiden lukumäärä PANSEsta saatuihin poliisilaitoskohtaisiin ajoneuvomääriin (PANSE 2014). Nämä lukumäärät sisälsivät marraskuussa 2014 poliisilaitoksilla käytössä olevat henkilöautot, pakettiautot, moottoripyörät ja mopot (ks. kuviot 6 ja 7). Liikkuvan poliisi kaluston määrää ei pystytty selvittämään sen lakkautuksen vuoksi.



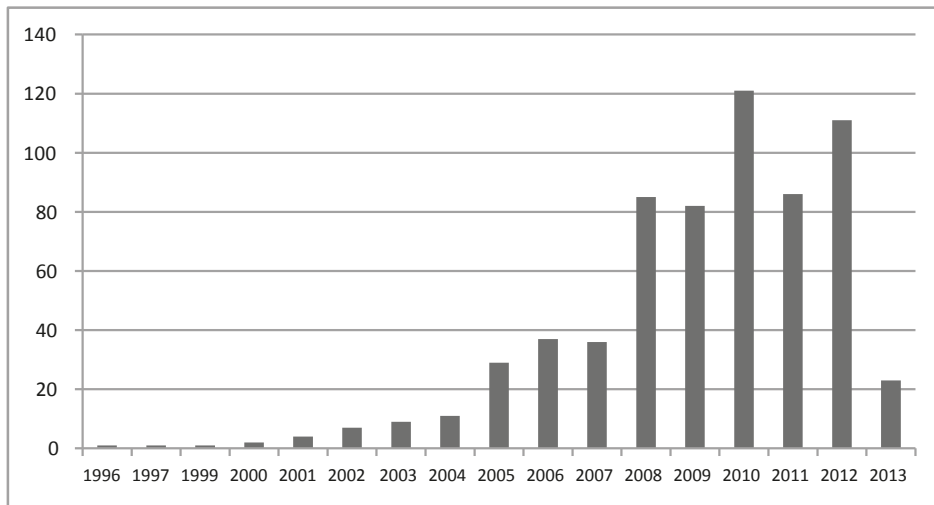
*Kuvio 6. Vaurioiden (n=693) suhde ajoneuvojen lukumäärään poliisiyksiköittäin 2013.*



*Kuvio 7. Vaurioiden (n=693) suhde ajoneuvojen lukumäärään poliisiyksiköittäin uuden mallin mukaan 2013 sekä Liikkuva poliisi.*

Helsingin poliisilaitoksella ajoneuvovauriot ovat myös suhteessa suuret ja Sisä-Suomen poliisilaitos on edelleen vertailussa toisena. Huomattavaa on, että Pohjois-Karjalan ja Keski-Uudenmaan luvut ovat myös suuret, mutta eivät juuri erotu uudessa jaossa, missä uusiin poliisilaitoksiin liitetyt muut laitokset tasoittavat lukemia pienemmällä vauriomäärillään. Lapin ja Pohjanmaan poliisilaitoksissa vauriomäärät ovat myös suhteeltaan pienet. Myös Lounais-Suomen poliisilaitoksen lukemat ovat hyvät ottaen huomioon tiheämmän asutuksen. Satakunnan alemmat vauriolukemat kuitenkin tasoittavat Varsinais-Suomen korkeampia lukemia, jotka tosin ovat keskitasoa.

Poliisin ajoneuvokannassa autojen keskimääräinen elinkaari on hieman yli seitsemän vuotta ja partioautojen käyttöikä neljästä viiteen vuoteen (Hansel 2014). Vuoden 2013 ajoneuvovauriot ajoneuvon rekisteröintivuoden mukaan on koottu seuraavassa (ks. kuvio 8).

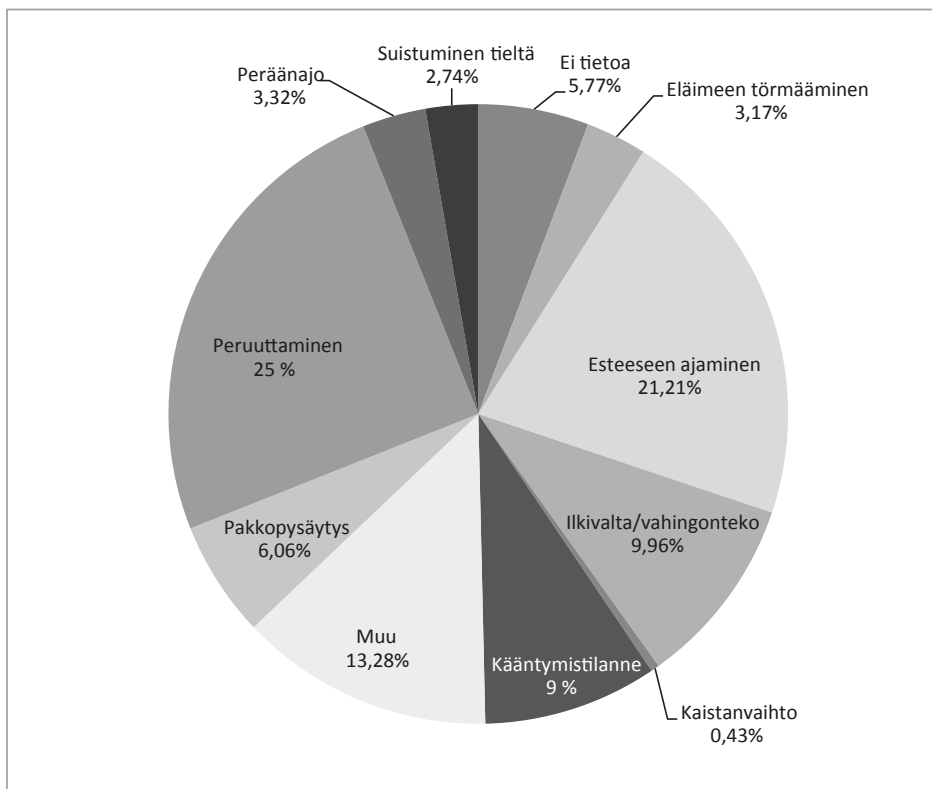


*Kuvio 8. Vuonna 2013 vaurioituneiden ajoneuvojen rekisteröintivuosi. Eniten vaurioita sattui vuonna 2010 rekisteröidyille ajoneuvoille, eli noin kolme tai neljä vuotta vanhoille ajoneuvoille, joita oli 18 prosenttia kaikista tiedossa olevista vaurioituneista ajoneuvoista. N=674.*

Vaurioituneet ajoneuvot olivat pääasiassa varsin uusia. Lähes kolme neljästä (72 %) vaurioituneista ajoneuvoista oli rekisteröity vuosina 2008-2012. Yli 10 vuotta vanhoja ajoneuvoja oli vain vajaa 4 prosenttia.

Yleisimmin vaurio tapahtui peruuttaessa. Kaikista vaurioista joka neljäs sattui tällaisessa tilanteessa (ks. kuvio 9) Toiseksi yleisin oli esteeseen ajaminen, jonka osuus oli vain pari prosenttia alempi. Näihin sisältyivät tolppien ja jalkakäytävien reunojen lisäksi myös ajoneuvojen kolhimiset lukuun ottamatta peräänajoja, joita oli kolme ja puoli prosenttia. Sekä kääntymistilanteissa että ilkevallan kautta sattuneita vaurioita oli molempia joka kymmenes kaikista vauriotilanteista.

Verrattaessa vakuutusyhtiöiden tilastoihin poliisien peruutusvahinkojen määrä on kuitenkin suomalaisten keskiarvoa vähäisempi. Vakuutusyhtiöiden mukaan 32 prosenttia korvattavista vahingoista tapahtui peruuttaessa. Lisäksi peräänajojen osuus oli 15 prosenttia kun poliiseilla se oli vain reilut kolme prosenttia (3,3 %). Suistumisonnettomuuksien osuus oli samaa luokkaa. (Koisaari, Grönblom & Kari 2013, 3.)

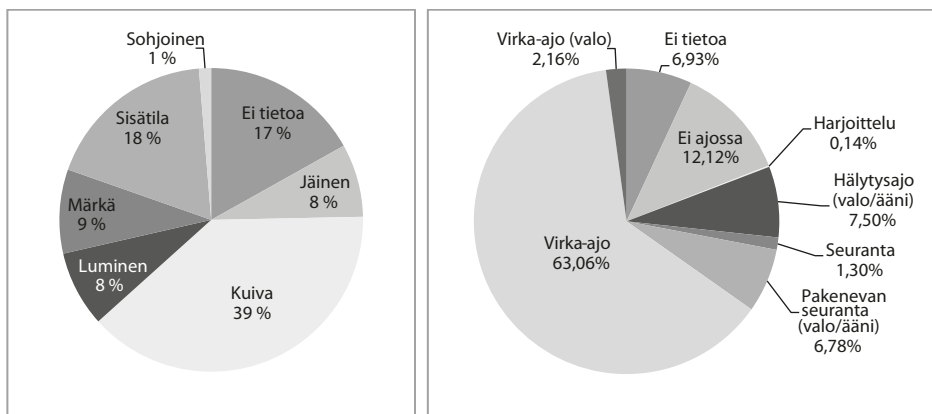


*Kuvio 9. Poliisiajoneuvojen vauriotilanteina olivat yleisimmin vuonna 2013 peruuttaminen (25 %), esteeseen ajaminen (21 %) ja ilkivalta/vahingonteko (10 %). N=693.*

Ajoneuvovaurio syntyi tyypillisimmin kuivalla kelillä tai sisätiloissa (ks. kuvio 10), joiden yhteenlaskettu osuus tarkastelluista vauriotapahtumista on 57 prosenttia. Lumisen, jäisen ja sohjoisen kelin yhteenlaskettu osuus vauriotilanteista on vain 17 prosenttia. Suunnilleen saman verran oli myös tilanteita, joiden keliolosuhteista ei ollut tietoa. Nämä tuntemattomat tapaukset ovat yleisimmin pääkaupunkiseudulta. Loput vajaa yhdeksän prosenttia tapahtuivat märällä kelillä, mutta sen vaikutuksista vauriotapahtumaan oli harvemmin mainittu mitään. Vakuutusyhtiöiden tietojen mukaan muualla kuin pysäköintialueilla tapahtuneista korvattavista suomalaisten liikenneonnettomuuksista 53 prosenttia tapahtuu kuivalla, 12 prosenttia märällä ja 35 prosenttia lumisella tai jäisellä kelillä (Koisaari, Grönblom & Kari 2013, 3). Po-

liisiajoneuvovaurioita näyttäisi siis syntyvän suhteessa vähemmän lumisella ja jäisellä kelillä, mutta toisaalta tuntemattomien tapausten osuus on 17 prosenttia, mikä vaikeuttaa suoraa vertailua.

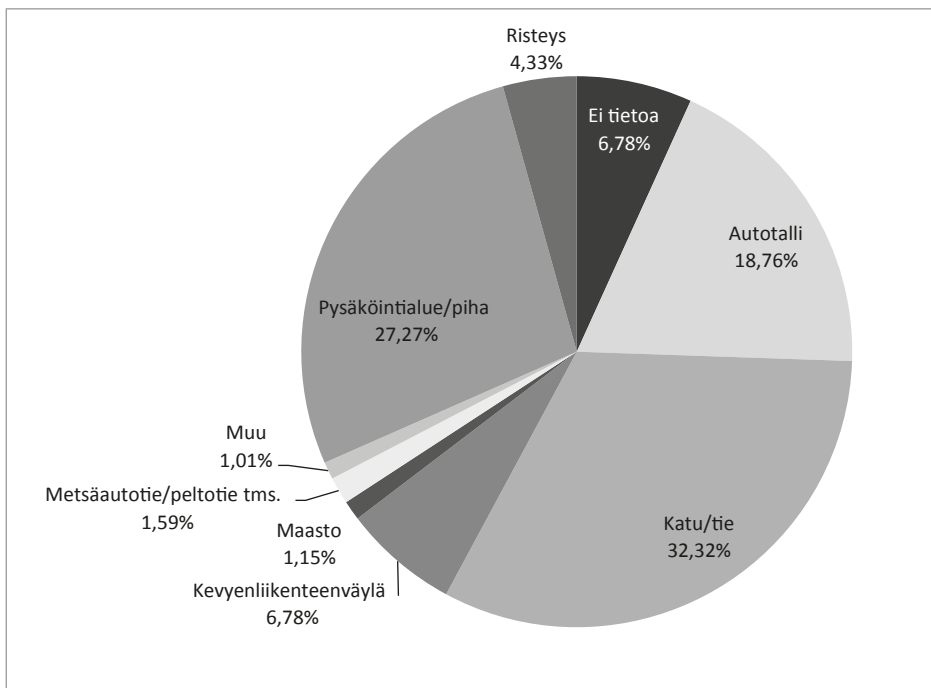
Yli 60 prosenttia vauriotapauksista oli merkitty virka-ajoksi (liite 6A ja 6B). Hälytysajon, pakenevan seurannan ja seurannan yhteenlaskettu osuus oli 15 prosenttia.



**Kuvio 10. Vuonna 2013 poliisiajoneuvovaurioiden keliolosuhteissa kolme yleisintä olivat kuiva (39 %), sisätilla (18 %) ja tuntematon (17 %). Ajon lajeista yleisimmät olivat virka-ajo (63 %)<sup>1</sup>, ei ajossa (12 %) ja hälytysajo valo/ääni (7,5 %). N=693.**

Tapahtumapaikoissa korostuu erityisesti pysäköinti ja liikkeellelähtö, sillä pysäköintialueen ja autotallin yhteenlaskettu osuus oli vauriotilanteista lähes puolet (46 %). Nämä näkyvät eriteltyinä kuviossa 11. Myös vakuutusyhtiöiden tietojen mukaan suomalaisten liikennevahingoista 45 prosenttia tapahtuu pysäköintiin tarkoitetuilla alueilla (LKV 2013, 3).

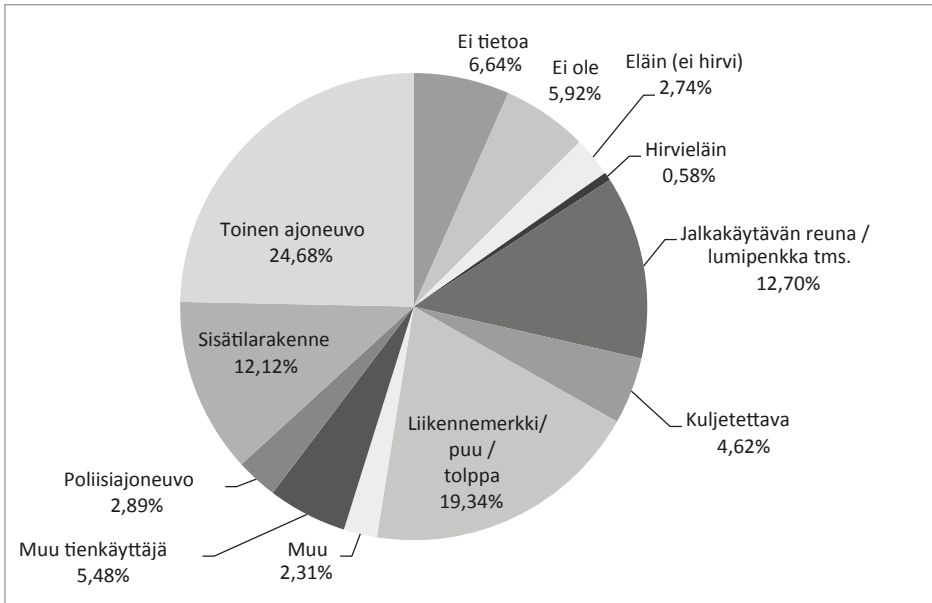
<sup>1</sup> Joidenkin poliisilaitosten lomakkeissa ajon lajeissa vaihtoehtoina olivat vain virka-ajo ja ei ajossa, minkä vuoksi virka-ajon osuus on vastauksista suuri.



**Kuvio 11. Poliisiajoneuvovaurioiden tapahtumapaikkana oli vuonna 2013 yleisimmin katu/tie (32 %), pysäköintialue/piha (27 %) ja autotalli (19 %). N=693.**

Vauriutilanteessa vastapuolena oli joka neljännessä tilanteessa toinen ajoneuvo (25 %), mutta 40 prosenttia näistä tilanteista oli myös tämän toisen ajoneuvon aiheuttamia. Kaikkien muiden kiinteiden esteiden yhteenlaskettu osuus oli 44 prosenttia (ks. kuvio 12).



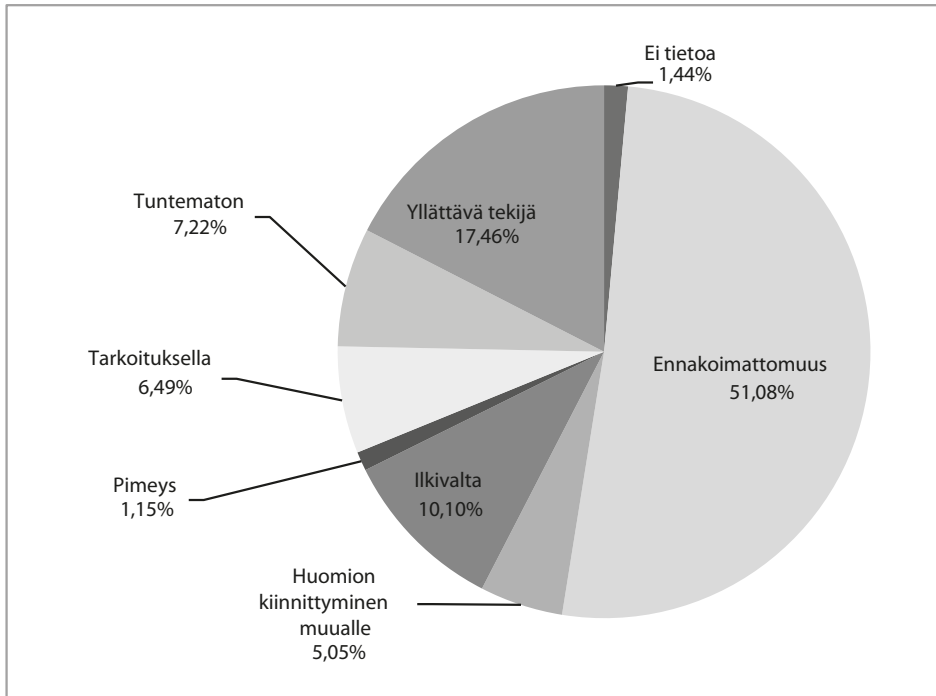


**Kuvio 12. Poliisiajoneuvovaurion vastapuoli oli vuonna 2013 yleisimmin toinen ajoneuvo (25 %), korkea este<sup>2</sup> (19 %) ja matala este<sup>3</sup> (13 %).**

Tässä tutkimuksessa luotiin uusi kategoria, jolla kartoitettiin myös mahdollista vauriotapahtuman syytä (ks. kuvio 13). Osa vaurioista syntyy sellaisten tapahtumien tuloksena, ettei niihin ole mahdollista vaikuttaa esimerkiksi ajokoulutuksella. Syyksi voitiin kuitenkin puolesta tapauksista epäillä ennakoimattomuutta. Lisäksi viisi prosenttia tapauksista oli sellaisia, joissa oli huomio selvästi kiinnittynyt tehtävän suorittamiseen eikä ajoneuvon käsittelyyn, mistä seurauksena oli vaurio. 18 prosenttia tapauksista oli puolestaan sellaisia, joissa todettiin tekijän tulleen liian yllättäen, jotta siihen olisi voitu reagoida ja joka kymmenes oli ilkivaltaa (10 %).

2 Korkea este viittaa kaikkiin betoniporsasta korkeampiin esteisiin kuten liikennemerkkeihin, tolppiin ja seiniin. Sisätilojen kuten autotallien tolpat on kuitenkin eritelty erikseen yleisesti sisätilarakenteiksi ja ne eivät tähän luokkaan kuulu.

3 Matala este viittaa betoniporsaan korkuisiin ja sitä matalampiin esteisiin kuten lumipenkkaan, jalkakäytävän reunaan tai auton pohjaa raapiviin kiviin. Sisätilojen matalat esteet on sen sijaan luokiteltu sisätilarakenteisiin.



*Kuvio 13. Poliisiajoneuvovaurion syinä<sup>4</sup> olivat vuonna 2013 yleisimmin ennakoimattomuus (51 %), yllättävä tekijä (17 %) ja ilkivalta (10 %). Koulutuksella voidaan pääasiassa vaikuttaa ennakoimattomuuden (51 %) ja huomion muualle kiinnittymisen (5 %) alle lukeutuviin vaurioihin.*

### 3.3. Ajoneuvovaurioilmoitukset poliisilaitoksittain

Vaurioilmoitusten määrissä havaittiin myös paljon maantieteellisiä eroja. Ylivoimaisesti eniten ilmoituksia oli pääkaupunkiseudulta ja siellä edelleen ilmoitukset keskityivät suurelta osin Helsinkiin. Seuraavassa on jaettu vanhanmalliset poliisilaitokset uuden mallin mukaisten laitosten alle kappaleisiin ja käyty läpi näiden laitosten vaurioiden ominaispiirteitä sen perusteella, mitä lomakkeissa on ilmennyt. Lopuksi on tehty yhteenveto koko maan tilasta.

**Helsingin poliisilaitoksella** raportoitiin 210 vaurioilmoitusta. Pysäköintialueilla vahinkoja tapahtui seitsemän prosenttiyksikköä enemmän kuin muualla keskimäärin ja huomattavaa oli myös autoja pestessä tapahtuneet erinäiset vahingot (4 %), mitä ei muualla juuri ilmennyt. Ilkivaltaa oli havaittavissa hieman enemmän kuin maassa keskimäärin (13 %), mikä on kuitenkin suhteellisenä osuutena huomattava, kun ottaa huomioon Helsingin vaurioilmoitusten suuren määrän. Lisäksi jopa joka viides vaurio havaitaan vasta lähtötarkastuksessa, mikä on muusta maasta

<sup>4</sup> Syytä ei suoraan kysytty vaurioilmoituslomakkeessa vaan se on tulkittu lomakkeen avoimesta kysymyksestä (selite vauriotapahtumasta).

eroava ilmiö ja selittyyneen pääosin juuri ilkeiden osuudella. On mahdollista, että kiireisissä tehtävissä ei vaurioita ole havaittu tai sitten ne jätetään raportoimatta jostain syystä. Helsingin poliisilaitokselle ovat ominaisia myös suppeat selonteot vauriotapahtumista. Niiden pohjalta on vaikea saada kuvaa vaurion syntyyn johdaneista olosuhteista. Tästä syystä myös vauriotilanteita on vaikea verrata muihin poliisilaitoksiin. Tietojen perusteella peruutusonnettomuuksien osuus olisi jopa 10 prosenttiyksikköä alhaisempi kuin muualla Suomessa ja lisäksi pakkopysäytyksiä on selvästi vähemmän.

Kun törmättiin esteeseen, oli se useimmin matala, kuten jalkakäytävän reuna tai lumipenkki. Korkeisiin esteisiin, kuten tolppiin ja autohallin sisä rakenteisiin törmäminen, oli taas vastaavasti harvinaisempaa kuin muualla. Joka viides törmäys oli toiseen ajoneuvoon ja näistä puolet oli poliisiajoneuvon aiheuttamia huolimatta pakkopysäytysten vähäisestä lukumäärästä. Joka neljännessä tapauksessa ei joko ollut tietoa vastapuolesta tai vaurio oli itse aiheutettu<sup>5</sup>. Tämä luku on varsin suuri verrattuna esimerkiksi Pirkanmaan kahdeksaan prosenttiyksikköön. Kuitenkin kaikista vaurioista vain 52 prosenttia pystyttiin luokittelemaan itse aiheutetuiksi (liite 7). Tämä osuus oli pienempi kuin missään muussa yksikössä, mutta tuntemattomien tapauksien osuus oli taas suurempi kuin muualla.

**Kanta-Hämeen poliisilaitoksella** raportoitiin kaksitoista vaurioilmoitusta vuonna 2013. Pakkopysäytyksiä oli yksi.

**Päijät-Hämeen poliisilaitoksella** vaurioilmoituksia kirjattiin yhteensä seitsemäntoista kappaletta. Vauriot syntyvät usein peruuttaessa ja pakkopysäytyksiä oli myös yksi. Yhteensä koko Hämeen poliisilaitoksella luokiteltiin yhtä lukuun ottamatta kaikki vauriot itse aiheutetuiksi. Tämä osuus oli suurempi kuin missään muussa yksikössä.

**Etelä-Savon poliisilaitoksella** kirjattiin viisitoista vaurioilmoitusta, joista kolme neljästä oli Mikkelistä. Joka neljäs vauriotapahtuma oli pakkopysäytys, joka edustaa kymmenen prosenttiyksikköä koko maan pakkopysäytyksistä. Lisäksi myös eläinonnettomuuksien osuus oli korkea eli viidennes (20 %) kaikista Etelä-Savon vaurioista.

**Pohjois-Karjalan poliisilaitoksella** kirjattiin 34 vaurioilmoitusta, joista lähes puolet (44 %) tapahtui Joensuussa ja yhteensä viidennes Kiteellä ja Kontiolahdella (11 % molemmissa). Peruutusonnettomuuksien osuus oli vähäisempi, kun taas eläinonnettomuuksien, pesussa tapahtuneiden vaurioiden ja pakkopysäytysten osuus oli keskimääräistä korkeampi. Joka kolmas vaurio kohdistui toiseen ajoneuvoon. Ilkivallan osuus oli maan keskiarvoa korkeampi.

**Pohjois-Savon poliisilaitoksella** kirjattiin 20 vaurioilmoitusta, joista yli puolet tapahtui Kuopiossa (60 %). Lisäksi Iisalmesta ja Varkaudesta oli yhteensä noin kolmannes ilmoituksista (15 % kummastakin). Jopa 65 prosenttia vaurioista tapahtui pysäköintialueella tai autotallissa ja puolet peruuttaessa. Huomattavaa oli, että viidennes (20 %) vaurioista tapahtui lumisella kelillä, kun koko maassa kyseinen luku on seitsemän prosenttiyksikköä.

**Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella** raportoitiin 32 vaurioilmoitusta, joista lähes kolme neljästä oli Vantaalta (78 %) ja loput lähes kokonaan Porvoosta. Vauriot oli

---

<sup>5</sup> Itse aiheutettu viittaa tässä omin käsin tehtyyn vahinkoon, esimerkiksi jonkin osan riuhtaisuun vahingossa.

kirjattu varsin tarkasti, etenkin verrattuna Helsingin poliisilaitokseen. Kääntymislanteiden osuus vauriutilanteista oli kaksinkertainen keskiarvoon verrattuna. Vastapuolena oli useammin toinen ajoneuvo. Joka neljäs vauriotapaus oli törmäys johonkin matalaan esteeseen, kun maan keskiarvo oli puolet tästä. Pakkopysäytyksiä oli kaksi.

**Keski-Uudenmaan poliisilaitoksella** raportoitiin 27 vaurioilmoitusta, joista 40 prosenttia oli Järvenpäästä ja 30 prosenttia Hyvinkäältä. Ilmoitusten sisältö oli varsin tyypillinen, joskin sisätiloissa tapahtunutta kolhimista oli lähes kaksinkertaisesti keskiarvoon verrattuna. Itse aiheutettujen vaurioiden osuus oli uudella Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella, johon entinen Keski-Uudenmaan poliisilaitos myös kuuluu, Helsingin poliisilaitoksen jälkeen pienin, 56 prosenttia.

**Keskusrikospoliisissa** kirjattiin yhteensä 36 vaurioilmoitusta, joista 64 prosenttia tapahtui Vantaalla. Autotallissa tapahtuvien onnettomuuksien suhde on kaksinkertainen suhteessa maan keskiarvoon, kun taas pysäköintialueilla tapahtuvia onnettomuuksia on samassa suhteessa muihin nähden. Pysäköintilanteissa tapahtuneita vaurioita on KRP:n ilmoituksista yli 70 prosenttia ja yli puolet vauriutilanteista tapahtui peruuttaessa. Muita useammin vaurioita syntyi lumisella kelillä. Myös korkeisiin esteisiin törmäminen oli muita yleisempää.

**Lapin poliisilaitoksella** kirjattiin yksitoista vaurioilmoitusta, joista puolet oli Rovaniemeltä. Ilkivallan osuus oli neljännes (27 %). Puolet vaurioista tapahtui peruuttaessa.

**Peräpohjolan poliisilaitoksella** kirjattiin yhdeksän vaurioilmoitusta, jotka olivat yhtä lukuun ottamatta kaikki Kemistä. Puolet ilmoituksista oli toiseen ajoneuvoon törmäyksiä.

Vuoden 2014 alussa lakkautetussa **Liikkuvassa poliisissa** kirjattiin kolmetoista ilmoitusta. Vauriot olivat selvästi tapahtuneet keskimääräistä useammin itse tehtävän aikana, esimerkiksi pakkopysäytyksissä. Tarkoituksellisia vaurioita oli 30 prosenttia vaurioilmoituksista.

**Satakunnan poliisilaitoksella** kirjattiin kymmenen vaurioilmoitusta, jotka olivat pääasiassa Porista. Yhtä pakkopysäytystä lukuun ottamatta vauriot syntyivät lähinnä törmämisestä korkeaan esteeseen.

**Varsinais-Suomen poliisilaitoksella** kirjattiin 33 vaurioilmoitusta, joista vaaat puolet Turussa (42 %) ja vajaa kolmannes Salossa (30 %). Vauriutilanteissa ja -paikoissa ei ole eläinonnettomuuksien ja ilkivallan hieman suurempaa osuutta lukuun ottamatta nähtävissä suuria eroavaisuuksia maan keskiarvoon nähden. Vauriot tapahtuivat kuitenkin kaksi kertaa yleisemmin hälytysajossa muuhun maahan nähden. Mataliin esteisiin törmäminen oli huomattavasti harvinaisempaa kuin muualla Suomessa. .

**Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksella** kirjattiin 36 vaurioilmoitusta, joista 64 prosenttia tapahtui Espoossa. Kirkkonummella kirjattiin vaurioista neljätöista prosenttia ja Lohjalla yksitoista prosenttia. Tilannekuva on varsin tavanomainen, joskin pakkopysäytyksiä on hieman keskiarvoa enemmän. pakenevan seurannassa tapahtuneita vaurioita ei ollut lainkaan. Joka kolmas törmäyksistä kohdistui toiseen ajoneuvoon, mikä oli keskiarvoa enemmän. Ilkivaltaa ei ollut lainkaan ja vauriot oli myös kirjattu hyvin tarkasti.

**Jokilaaksojen poliisilaitoksella** raportoitiin kolmelta vaurioilmoitusta, jotka olivat tasaisesti monelta eri paikkakunnalta. Ainoastaan Raahesta oli kaksi ilmoitusta ja loput olivat yksittäisiä. Pakkopysäytyksiä oli kaksi, mikä on keskiarvoa enemmän. Peruutusonnettomuuksia oli suhteessa vähän.

**Kainuun poliisilaitoksella** raportoitiin kahdeksan vaurioilmoitusta, joista 75 prosenttia oli Kajaanista. Yli puolet ajoneuvovaurioista syntyi autotallissa.

**Oulun poliisilaitoksella** raportoitiin 31 vaurioilmoitusta, joista 80 prosenttia oli Oulusta. Neljäsosa (25 %) vaurioista tapahtui autotallissa, mutta myös ilkvallan osuus oli suuri (20 %). Pakkopysäytyksiä oli myös yli kaksinkertaisesti keskiarvoon nähden. Huomioitavaa on, että mukana ei ollut yhtään matalaan esteeseen törmäystä.

**Koillismaan poliisilaitoksella** raportoitiin ainoastaan yksi eläimeen törmääminen. Tietoja ei mahdollisesti saatu kaikilta alueen poliisilaitoksilta.

**Etelä-Pohjanmaalta** ilmoituksia oli seitsemäntoista. 40 prosenttia vaurioista tapahtui kadulla tai tiellä. Paikkakuntien suhteen ilmoitukset tulivat tasaisesti monesta eri paikasta, kun yleensä poliisilaitoksilla korostuu yksi tietty paikkakunta. Seinäjoelta oli 23 prosenttia ilmoituksista ja Alavudelta 18 prosenttia. Loput olivat varsin tasaisesti seitsemälle eri paikkakunnalta. Ilkvallan osuus oli lähes 18 prosenttia, mikä on varsin paljon. Lisäksi eläinonnettomuuksia oli noin kaksitoista prosenttia. Jopa 18 prosenttia vaurioista syntyi lumisella kelillä.

**Pohjanmaalta** ilmoituksia oli yksitoista kappaletta, ja ne olivat lähes kokonaan Vaasasta. Vajaassa 70 prosentissa tapauksista vastapuolena oli jokin toinen ajoneuvo.

**Poliisiammattikorkeakoululla** raportoitiin seitsemän vaurioilmoitusta. Erityisesti korostuivat ajoharjoitteluradan läheisyydessä tapahtuneet pienet vauriot, jotka syntyivät etenkin tankatessa.

**Keski-Suomen poliisilaitoksella** raportoitiin 33 vaurioilmoitusta, joista 48 prosenttia tuli Jyväskylän pääpoliisiasemalta. Loput olivat lähes kokonaan Äänekoskelta ja Saarijärveltä. Paikat vastaavat suunnilleen maan keskiarvoa paitsi että autotallissa tapahtuneita vaurioita oli kuusi prosenttiyksikköä enemmän. Peruutusonnettomuuksia oli selvästi maan keskiarvoa enemmän. Eläimiin törmäämisistä sekä pakkopysäytyksiä oli kaksi kertaa enemmän kuin maassa keskimäärin. Peräänajoja ei ollut lainkaan. Keli oli vauriotilanteessa useammin luminen tai sohjoinen kuin maassa keskimäärin, mutta silti yli puolet vaurioista tapahtui kuivissa olosuhteissa. Hälytysajossa vaurioita tapahtui kaksi kertaa useammin kuin maassa keskimäärin.

**Pirkanmaan poliisilaitoksella** kirjattiin 55 vaurioilmoitusta. Pirkanmaan vaurioista hieman yli puolet tapahtui Tampereella, minkä jälkeen tulevat Virrat, Ikaalinen ja Valkeakoski kukin noin viiden prosentin osuudella. Noin puolet vaurioista tapahtui pysäköintialueilla. Näistä autotalleissa tapahtuneiden onnettomuuksien osuus oli lähes puolet pienempi kuin maassa keskimäärin. Noin joka kolmas vaurio on tapahtunut peruuttaessa, mikä oli viisi prosenttiyksikköä enemmän kuin maassa keskimäärin. Vastaavasti esteeseen ajamisia oli viisi prosenttiyksikköä vähemmän. Joka kymmenes vauriotapahtuma taas oli pakkopysäytys, mikä on kaksi kertaa koko maan keskiarvoa korkeampi. Myös ilkvallaa on kohdistunut poliisiajoneuvoihin kolmanneksen enemmän kuin muualla, mutta tähän liittyi myös poikkeuksellinen tilanne itsenäisyyspäivänä 2013, jolloin vaurioita kirjattiin useita. Kuivalla kelillä

tapahtui saman verran vaurioita kuin maassa keskimäärin, mutta märän kelin osuus oli kaksinkertainen. Joka kolmas vaurio tapahtui törmätessä toiseen ajoneuvoon ja puolet näistä oli poliisiajoneuvon aiheuttamia.

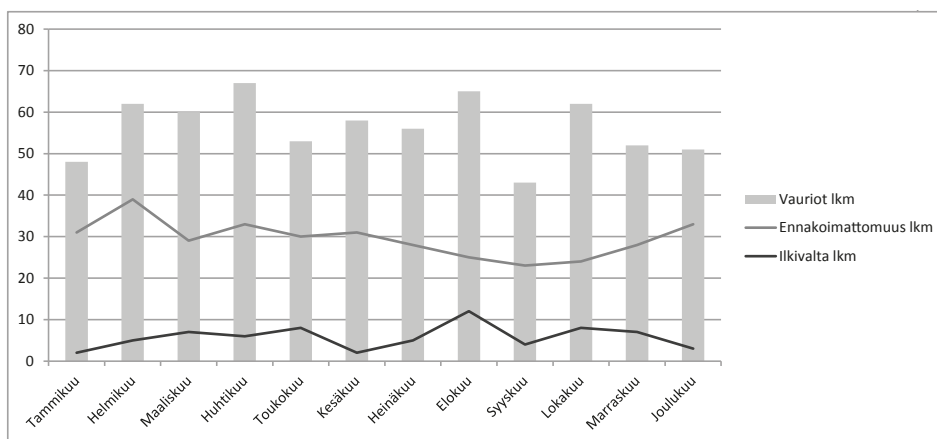
### 3.4. Vaurioanalyysi

#### 3.4.1. Vuoden- ja vuorokaudenajan sekä viikonpäivän yhteys vaurioiden syntyyn

Valtakunnallisesti eniten ajoneuvovaurioita tapahtui huhtikuussa ja elokuussa (ks. kuvio 14). Huhtikuussa ei huomattu erityisiä eroavaisuuksia vauriotapahtumien tyyppissä verrattuna koko vuoden tilastoihin. Huhtikuussa joka kolmas vaurio tapahtui Helsingissä, mutta elokuussa Helsingin osuus oli vain 23 prosenttia, kun taas Vantaa nousi esiin kahdentoista prosentin osuudella.

Ilkivallan osuus oli huomattavasti suurempi elokuussa (20 %), kun muuten keskiarvo oli noin kymmenen prosenttia. Yleisesti kysymys oli kuljetettavan henkilön aiheuttamista vaurioista. Ennakoimattomuus oli vastaavasti keskiarvoa harvemmin syynä vauriotapahtumiin (40 %) elokuussa 2013. Kaksi viidestä (40 %) oli tilanteita, joita olisi ollut vaikea estää, kun normaalisti niiden osuus jäi 28 prosenttiin.

Ennakoimattomuuden osuus näyttäisi olevan korkeimmillaan alkutalvesta, jolloin vaurioiden lukumäärä on pääasiassa alhainen. Samalla ilkivallan osuus on pienin. Lukumäärällisesti ennakoimattomuusvirheitä on taas talvella enemmän. Voidaan kuitenkin todeta ennakoimattomuusvirheiden kasvavan kylmimpiä kuukausia kohti ja laskevan kevästä syksyyn.

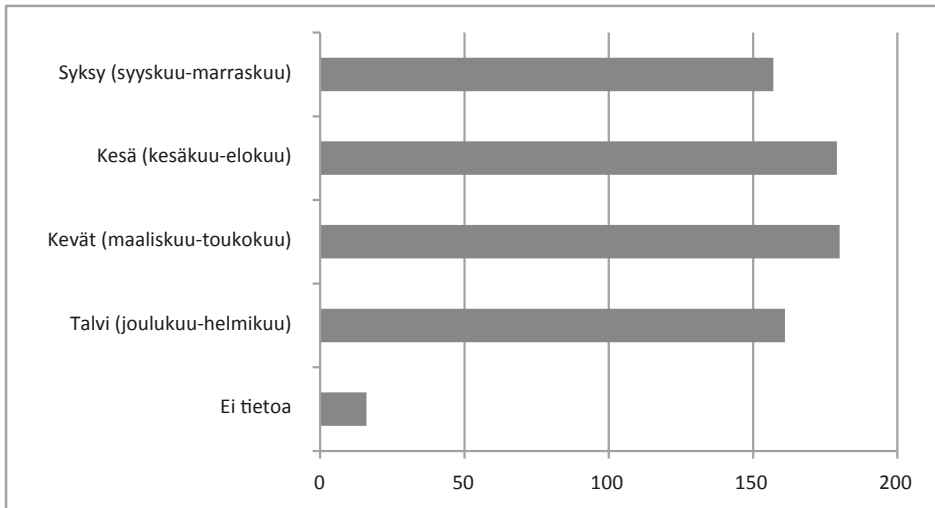


**Kuvio 14. Ajoneuvovauriomäärät koko maassa kuukausittain vuonna 2013. Ennakoimattomuus- ja ilkivaltavauriot on kuvattu erikseen vaalealla ja tummalla käyrällä. N=677<sup>6</sup>.**

6 Kuvaajasta on jätetty pois tuntemattomat ajankohdat, joita oli 16.

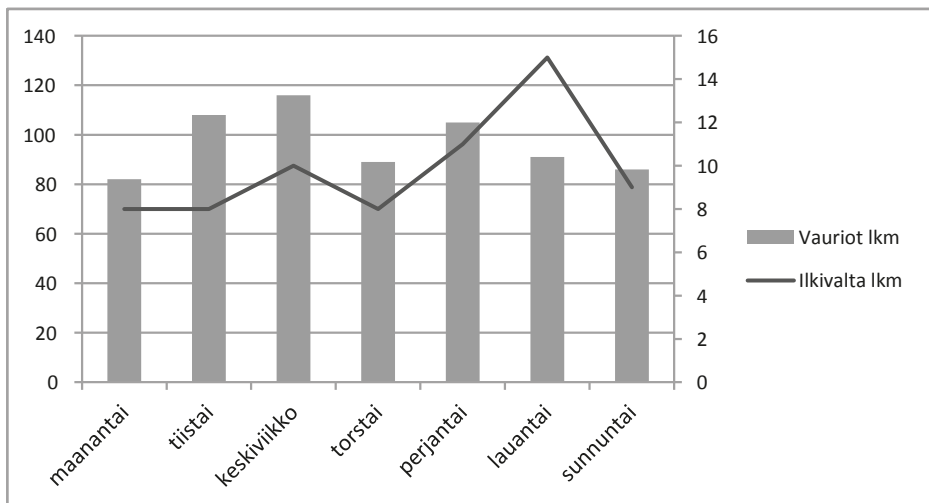
Ennakoimattomuusvirheiden lukumäärä alkaa laskea kesälomakauden alkaessa. Syynä voi olla myös vähäisempi henkilöstön määrä kentällä. Jyrkimmät nousut kuitenkin ajoittuvat loka-tammikuulle ja selkein lasku tapahtuu helmikuusta maaliskuulle. Tässäkin kohtaa voi hiihtolomilla olla vaikutusta, sillä maaliskuuhuhtikuussa on lievä nousu ennen kuin määrät lähtevät kesäksi laskuun. Ilkivalta sen sijaan keskittyy kevään ja kesän viimeisiin kuukausiin ja on selvästi alin talvella ja alkukesästä.

Tarkasteltaessa vauriomääriä eri vuodenaikoina ei havaita suuria eroja kokonaismäärissä, vaikka kuukausittain luvut vaihtelevat jonkin verran. Kuukausivaihtelu selittyy pitkälti satunnaisvaihtelulla, joka mahdollisesti tasoittuisi, jos käytävissä olisivat vaurioilmoitustiedot useammalta kuin yhdeltä vuodelta. Kuviossa 15 yksittäiset kuukaudet on koottu neljäksi vuodenaikaksi. Vauriomäärät vaihtelevat näissä kolmen kuukauden jaksoissa 157-180 vauriotapahtuman välillä. Keväällä ja kesällä luvut ovat korkeimmillaan ja syksyllä alimmillaan. Tarvittaisiin kuitenkin useamman vuoden vauriotilastot, jotta voitaisiin päätellä, onko kyseessä tyypillinen jakauma.



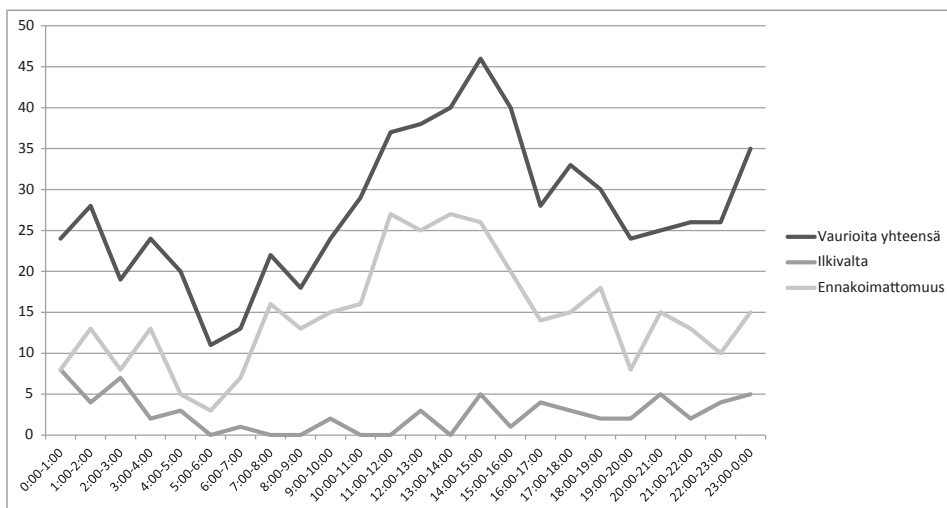
*Kuvio 15. Ajoneuvovauriomäärät valtakunnallisesti eri vuodenaikoina vuonna 2013. N=693.*

Eri viikonpäiville vauriot jakautuvat siten, että alkuviikosta vauriomäärä kasvaa keskiviikkoon asti, jolloin määrät ovat suurimmillaan (ks. kuvio 16). Vähiten vaurioita tapahtuu maanantaina. Viivadiagrammi osoittaa ilkvallan osuuden, joka on suurimmillaan lauantaina. Sunnuntain osuudessa ovat mukana lauantain ja sunnuntain vastaisena yönä tapahtuneet ilkvaltatapaukset.



Kuvio 16. Vaurioiden kokonaismäärän jakaantuminen viikonpäiville (n=677) sekä ilkivallan osuus (n=69).

Vuorokaudenajan yhteyttä ajoneuvovauriolle voidaan kuvata vastaavasti (ks. kuvio 17). Ylin viiva kuvaa kokonaismäärän (n=660) jakautumista eri kellonaikoihin. Kuvaan on otettu mukaan arvioidut ennakoimattomuusvirheet (n=350) sekä ilkivalta (n=70).



Kuvio 17. Vuorokaudenaika, jolloin ajoneuvovaurio syntyy. N= 660.



Kokonaismäärät lähtevät kasvuun heti aamupäivästä. Vauriotapahtumat saavuttavat huippunsa kello 15:00 ja laskevat sitten hieman, kunnes kääntyvät jälleen nousuun puolenyön lähestyessä, jolloin ilkvallan osuus myös kasvaa vaurioiden syynä. Korkeimmillaan vauriomäärät ovat välillä 11:00-15:00.

Kellonajasta voisi olettaa, että vauriotapahtumat ovat mahdollisesti yhteydessä lounaalle lähtöön tai lounaalta poistumiseen. Kun muistetaan merkittävä vaurioitumismäärä peruutettaessa, osasyynä voi olla keskittymisen herpaantuminen tauon yhteydessä. Liikkeellä on tuolloin myös eniten henkilöstöä, mikä lisää ajomääriä ja siten mahdollisesti vauriomääriä. Vähiten vaurioita tapahtuu aamuviiden ja aamukuuden välillä.

Sekä ennakoimattomuusvirheet että ilkvallalta laskevat hiljaisena aikana aamu-yöllä. Ilkvallalta pysyy myös vähäisenä iltapäivään asti, jolloin ennakoimattomuusvirheet puolestaan kasvavat.

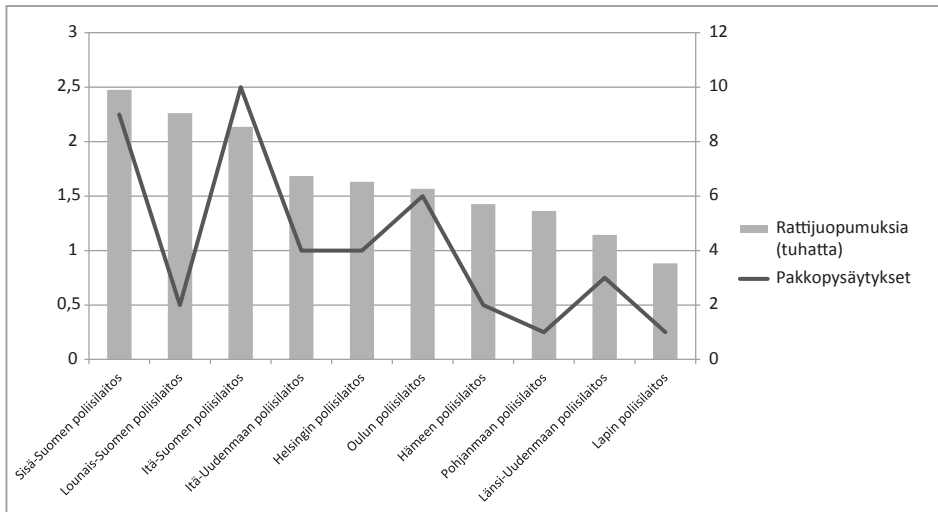
Tehtiin ristiintaulukointi viikonpäivän ja kellonajan suhteen (liite 8), jotta nähtäisiin tapahtuuko vaurioita näinä huippuaikoina juuri tiettyinä viikonpäivinä vai tasaisesti pitkin viikkoa. Taulukkoon jaoteltiin kaikki vauriot, joista tiedettiin viikonpäivä ja kellonaika (n=660), ja jaettiin ne viikonpäiville ja vuorokauden tunneille koko vuoden osalta. Näin esimerkiksi maanantaina kello 8:56 tapahtunut vaurio luokitellaan maanantain kello 8:00 alkavan tasatunnin vaurioihin, kuten myös kaikki muut maanantaisin kello 8:00:n ja 9:00:n välillä koko vuoden aikana tapahtuneet vauriot. Koko vuonna tapahtui yhteensä neljä vauriota maanantaisin kello 8:00:n ja 9:00:n välillä. Kuvataan jäljempänä vaurioiden sijoittumista näihin aikasarakkeisiin siten, että ilmoitetaan vaurioiden määrä viikonpäivänä tunnissa. Täten voidaan sanoa, että maanantaina kello 8:00-9:00 tapahtui neljä vauriota tunnissa, mikä siis tarkoittaa koko vuonna tuohon maanantain aikasarakkeeseen sijoittuvia vaurioita.

Tuloksien perusteella vauriot keskittyivät erityisesti keskiviikolle kello 10:00-16:00 välille (6-10 vauriota tunnissa). Tiistaina oli myös paljon vaurioita mutta ne jakaantuivat hajanaisemmin ja eniten niitä oli kellonaikoina 7:00-8:00, 11:00-12:00 ja 14:00-15:00. Maanantaina vaurioita oli eniten kello 14:00-17:00 (7-8 vauriota tunnissa). Torstaina oli pääasiassa vähän vaurioita, mutta kello 14:00-15:00 niitä oli enemmän kuin minään muuna tuntina viikossa (12). Perjantaina päivällä vaurioita oli suunnilleen saman verran kuin maanantaina, mutta ne keskittyivät iltapäivään kello 13:00 alkaen. Eniten niitä oli illalla kello 21:00-24:00 (8-10 vauriota tunnissa). Viikonloppuoina vaurioita oli tunnissa pääasiassa yksi tai kaksi enemmän kuin arkiöinä. Poikkeuksena oli lauantain ja sunnuntain välinen yö kello 1:00-2:00, jolloin vaurioita oli yhdeksän tunnissa.

Hiljaisimpia aikoja olivat pääasiassa arkiyöt kello 24:00-7:00 (0-4 vauriota tunnissa), maanantai-ilta kello 19:00-23:00 (1-2 vauriota tunnissa), lauantai-iltapäivä kello 14:00-17:00 (1-2 vauriota tunnissa), sunnuntaiaamu kello 9:00-12:00 (0-2 vauriota tunnissa) ja sunnuntai-ilta kello 21:00-24:00 (0-2 vauriota tunnissa). Muina aikoina vaurioita oli pääasiassa kolmesta kuuteen tunnissa.

### 3.4.2. Pakkopysäytyksissä tapahtuneet vauriot

Vertailtaessa ajoneuvovaurioprofiileja poliisilaitosten välillä havaitaan eroja pakkopysäytysten lukumäärissä. Itä- ja Sisä-Suomen poliisilaitoksilla näissä tilanteissa tapahtuneita vaurioita oli enemmän kuin muualla. Koska pakkopysäytystä käytetään usein liikennejuopumustapauksissa, otettiin vertailukohtaksi vastaavien alueiden rattijuopumusten lukumäärät vuodelta 2013. Kun verrataan pakkopysäytyksissä tapahtuneita ajoneuvovaurioita alueen rattijuopumusten lukumäärään (ks. kuvio 18), havaitaan, että Sisä- ja Itä-Suomessa on vastaavasti myös paljon rattijuopumuksia.



Kuvio 18. Pakkopysäytyksissä tapahtuneet ajoneuvovauriot (n=42) alueen rattijuopumuksia kohti vuonna 2013 (PTL 2014).

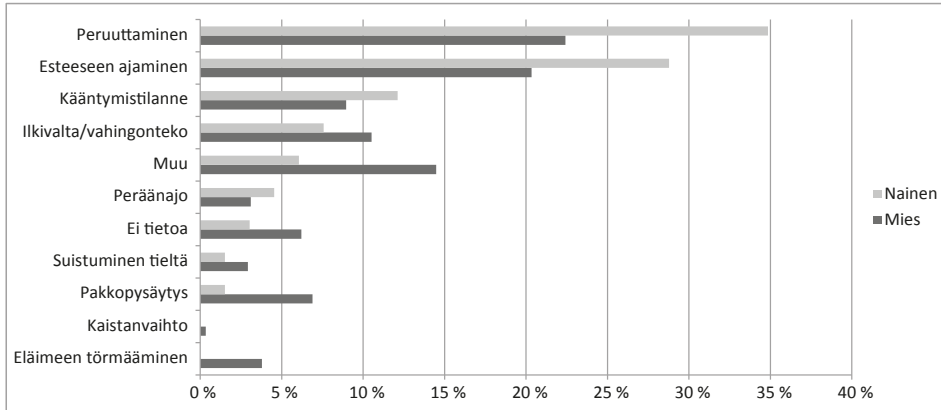
Lounais-Suomessa poliisiajoneuvo vaurioitui harvemmin pakkopysäytyksessä vaikka alueella oli myös vastaavassa määrin rattijuopumuksia. Myös Pohjanmaalla oli rattijuopumusten määrään suhteutettuna vähän pakkopysäytyksissä tapahtuneita vaurioita.

### 3.4.3. Sukupuolten välinen jakauma

Koko poliisihallinnossa naisten osuus on opiskelijat mukaan lukien noin 29 prosenttia. Merkittävä osa heistä työskentelee lupahallinnossa ja toimistotyössä. Vuonna 2013 poliiseista naisia oli viisitoista prosenttia. (PolStat 2014b.)

Ajoneuvovauriosta ilmoittajista 580 (90 %) oli miehiä ja 66 (10 %) naisia. Tätä tietoa ei ollut käytettävissä 47 vaurioilmoituksen kohdalla. Vakuutusyhtiöiden tietojen mukaan kaikista suomalaisten korvattavista liikennevahingoista 29 prosenttia oli naisten ja 71 prosenttia miesten aiheuttamia (Koisaari, Grönblom & Kari 2013, 3).

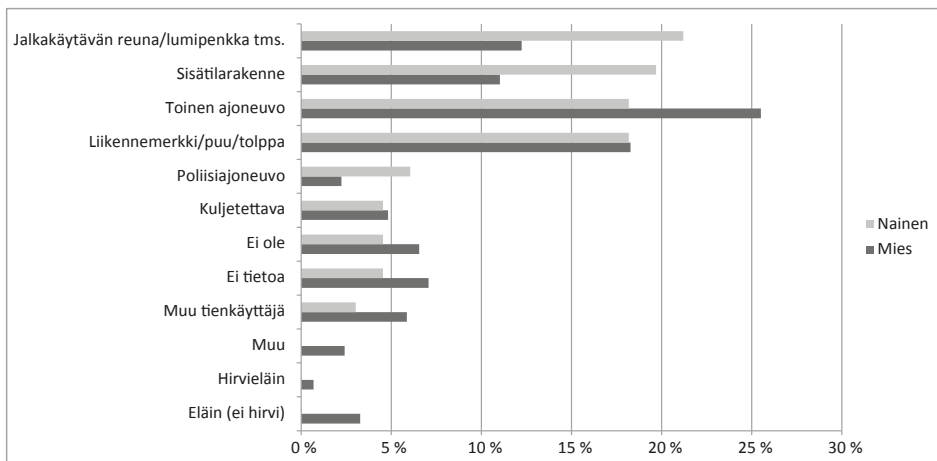
Naisten ilmoittamista vaurioista (n=66) yleisimpiä olivat peruuttaminen (35 %), esteeseen ajaminen (29 %) ja kääntymistilanne (12 %). Miesten ilmoittamista vaurioista (n=580) yleisimpiä olivat peruuttaminen (22 %), esteeseen ajaminen (20 %) ja muu tilanne (14 %) (ks. kuvio 19). On syytä huomata, että ilmoittajan tiedoista ei ole mahdollista päätellä suoraan ilmoittajan osallisuutta vauriotapahtumaan, ainoastaan siitä ilmoittamiseen.



*Kuvio 19. Vauriotilanteet sukupuolen mukaan kuvattuna.*

Miesten ilmoittamista vauriotilanteista eläimeen törmäämisistä oli vajaa neljä prosenttia, kun naisilla niitä ei ollut lainkaan. Pakkopysäytysten yhteydessä tapahtuvista vaurioitumisista ilmoittajana oli mies neljä kertaa useammin kuin nainen.

Vauriotilanteiden vastapuolet on esitetty kuviossa 20. Naisten (n=66) ilmoittamista vaurioista yleisimpiä olivat törmäys jalkakäytävän reunaan/lumipenkaan tms. (21 %), sisätilarakenteeseen (20 %) ja toiseen ajoneuvoon (18 %). Miesten (n=580) ilmoittamista vaurioista yleisimpiä olivat törmäys toiseen ajoneuvoon (26 %), liikennemerkkiin/puuhun/tolppaan tms. (18 %) ja jalkakäytävän reunaan/lumipenkaan tms. (12 %).



*Kuvio 20. Vauriotilanteen vastapuoli sukupuolen mukaan kuvattuna.*

Naisten ilmoittamissa vauriotapauksissa vastapuolena oli siten yleisimmin jokin matala este (21 %), kun taas miesten tekemissä vaurioilmoituksissa vastaavia tapauksia oli kaksitoista prosenttia. Sen sijaan korkeisiin ulkona oleviin esteisiin törmääminen oli yhtä yleistä (18 %) molemmissa ilmoittajaryhmissä. Naisten ilmoittamissa ajoneuvovaurioissa toiseen poliisijoneuvoon törmääminen esiintyi kolme kertaa useammin verrattuna miesten vastaaviin ilmoituksiin.

Ennakoimattomuus arvioitiin syyksi ajoneuvovaurioon 71 prosentissa naisten ilmoittamista vaurioista ja 47 prosentissa miesten ilmoittamista vaurioista. Sen sijaan tarkoituksellisuus, kuten pakkopysäytys, oli miehillä viisi kertaa yleisempää kuin naisilmoittajilla (7,6 %). Itse aiheutetuiksi tulkittiin 77 prosenttia naisten ilmoittamista vaurioista ja 63 prosenttia miesten ilmoittamista vaurioista.

#### *3.4.4. Ongelmapaikkoja*

Ristiintaulukoinnilla etsittiin erityisiä ongelmapaikkoja, erityisesti sitä, miten paljon eri poliisilaitoksilla oli törmätty sisätilarakenteisiin. Autotalleihin ajot ovat lisääntyneet parin viimeisten vuoden aikana, sillä elektronisia laitteita pitää ladata useasti. Kaikista sisätilarakenteisiin kohdistuneista vaurioista 18 prosenttia tapahtui Oulun poliisilaitoksella ja näistä yli puolet Oulun pääpoliisiasemalla. Osuus oli korkea myös Helsingissä (14 %), Sisä-Suomessa (14 %), Itä-Suomessa (10 %) ja Keskusrikospoliisissa (8 %). Sisä-Suomen luvusta yli puolet tapahtui Jyväskylässä ja Saarijärvellä. Keskusrikospoliisin sisätiloissa tapahtuneista vaurioista oli suuri osa Vantaalta ja myös vaurioilmoituksista ilmeni, että autotalli koettiin ahtaaksi.

Eläinonnettomuuksista joka kolmas tapahtui Itä-Suomessa (32 %) ja näistä puolet Etelä-Savossa ja loput Pohjois-Karjalassa. Muualla Suomessa eläinonnettomuudet olivat varsin yksittäisiä. Hirvikolareita oli yhteensä neljä ja kaikki olivat eri poliisilaitosten alueilla.

Kaikista matalaan esteeseen kuten jalkakäytävän reunaan tai lumipenkkään kohdistuvista vaurioista tapahtui Helsingissä lähes puolet (46 %). Samoin kuljetettävien aiheuttamista vaurioista tapahtui Helsingissä suuri osa (38 %) ja muiden tienkäyttäjien aiheuttamista vaurioista puolet (50 %) tapahtui Helsingissä.

Kaikista pakkopysäytyksissä ja tieltä suistumisista syntyneistä vaurioista oli kummastakin joka viides Sisä-Suomen poliisilaitokselta (21 %). Itä-Suomen poliisilaitoksella pakkopysäytyksissä syntyneistä vaurioista tapahtui joka neljäs (24 %).

Koko maan poliisiajoneuvoihin kohdistuneesta ilkeivallasta tapahtui Helsingissä 42 prosenttia.

### *3.4.5. Ei-hälytysajossa tapahtuneet vauriot siviiliautojen kanssa*

Tilanteita, joissa tapahtui vaurioita siviilien autoihin törmätessä, kun ei oltu hälytysajossa, oli noin sata (n=101). Kokonaiskuvaan verrattuna nämä vauriot tapahtuivat useammin kadulla tai tiellä (57 %), mutta pysäköintialueiden osuus oli edelleen noin neljännes (27 %). Vauriot syntyivät muita useammin risteysalueella.

Tilanteet olivat kokonaiskuvaan verrattuna useammin peruutustilanteita (35 %) tai peräänajoja (17 %), mutta myös tuntemattomien tai muiden tapausten osuus oli suuri (19 %). Nämä muut tilanteet tosin olivat lähes kokonaan niitä, joissa todennäköisesti joku muu ajoneuvo oli kolhinut poliisiajoneuvoa. Peruutustilanteista 49 prosenttia arvioitiin johtuneen ennakoimattomuudesta ja 20 prosenttia huomion kiinnittymisestä muualle. Loput 31 prosenttia eivät todennäköisesti olleet estettävissä. Esimerkiksi peräänajot olivat pääasiassa vastapuolen aiheuttamia tai muuten vaikeasti estettävissä (59 %).

## **3.5. Yhteenveto**

Poliisiajoneuvovauriot on tähän asti raportoitu paperisilla vaurioilmoituslomakkeilla eikä niistä ole siten saatu kattavaa kokonaiskuva. Eri yksiköillä on erilaiset tavat kirjata vauriotilanteet ylös, ja siksi kaikissa tapauksissa tilanteesta ei ole mahdollista saada yhtä kattavaa kuvaa ainoastaan vaurioilmoituslomaketta lukemalla. Tarkoitus olisi ottaa käyttöön sähköinen vaurioilmoituslomake, mikä olisi samalla kehittyneempi versio nykyisestä lomakkeesta. Tässä kappaleessa on käyty läpi lomakkeen eri kohtien merkitys ja sen perusteella tehty parannusehdotuksia kappaleessa 4.3.

Saatujen 693 vaurioilmoituksen perusteella luotiin kokonaiskuva Suomen poliisiajoneuvovaurioista vuodelta 2013. Eniten ajoneuvovaurioita, sekä kokonaisuudessaan että suhteutettuna yksikön henkilöstömäärään, tapahtuu Helsingin ja Sisä-Suomen poliisilaitoksella. Vaurio tapahtui yleisimmin peruuttaessa (25 %) ja paikkana oli useimmiten tie tai katu (32 %) tai jokin pysäköintialue (27 %) tai autotalli (19 %), mikä tarkoittaa, että lähes puolet vaurioista tapahtui jonkinlaisessa pysäköinti- tai lähtötilanteessa tai auton ollessa pysäköitynä.

Vaurion tapahtuessa keli oli yleisimmin kuiva (39 %) tai oltiin sisätiloissa (18 %). Ajon laji oli pääasiassa virka-ajo (63 %), kun taas pakenevan seurannan, hälytysajon ja seurannan yhteenlaskettu osuus oli viisitoista prosenttia. Vastapuolena oli yleisimmin toinen ajoneuvo (25 %), mutta näistä tapauksista pystyttiin lomakkeen tietojen perusteella toteamaan, että 40 prosenttia tapauksista oli myös vastapuolen aiheuttamia. Sen sijaan korkeisiin esteisiin (19 %) ja mataliin esteisiin (13 %) törmäämisissä oli syy lähes aina aina poliisijoneuvon kuljettajassa.

Eri yksiköissä korostuivat erityyppiset tilanteet ja toisaalta joissakin oli vaurioilmoituksia niin vähän, ettei yhden vuoden tilastojen perusteella voida tehdä kattavia päätelmiä. Pääasiassa alueen suurimmilla paikkakunnilla oli eniten vauriotapauksia.

Kuukausittain oli jonkin verran eroja vauriomäärissä, mutta eri vuodenaikoina erot tasoittuivat. Sen sijaan vuorokaudenajat vaihtelivat paljon ja suurin osa vaurioista tapahtui aamu- ja iltapäivällä. Tähän voivat olla syynä suuremmat liikennemäärät, se että poliiseja on muutenkin enemmän liikkeellä tai sitten on mahdollista, että keskittyminen herpaantuu jostain syystä lounasajan tienoilla. Ilkivallan osuus on suurempi taas iltaisin ja öisin, jolloin vauriomäärät ovat muuten pienemmät. Koulutuksessa voisi siten painottaa niitä riskejä, jotka liittyvät ruuhkaisempina aikoina ajamiseen sekä kertoa pysäköintitilanteissa tapahtuneista vauriotilanteista ja niiden määristä.

Erityisesti Oulussa, Jyväskylässä, Helsingissä ja Vantaalla vaikutti olevan paljon autotalleissa tapahtuneita vaurioita. Näillä paikoilla olisi hyvä selvittää, ovatko tilat erityisen ahtaat vai onko syy mahdollisesti jokin muu.

Helsingissä oli koko maan keskiarvoa hieman korkeampi ilkivallan osuus (13 %). Helsingin poliisilaitoksen osuus koko maan ilkivaltavaurioista oli 42 prosenttia.

Kaikkia vaurioita tarkastellessa vauriotilanteen kuvauksen perusteella voitiin katsoa ennakoimattomuuden olleen syynä yli puoleen (51 %) vauriotilanteista. Vaurioista 17 prosentin katsottiin johtuvan tekijöistä, joita ei olisi voinut estää ja lisäksi ilkivallan osuus oli 10 prosenttia. Puolet vaurioista olisi siten voitu mahdollisesti estää jollakin tapaa. Näitä mahdollisesti estettävissä olevia tapauksia käsitellään tarkemmin kappaleessa 4.2.

## 4. AJOKOULUTUKSEN KEHITTÄMINEN

### 4.1. Oppimista edistävät tekijät

Tutkimusten mukaan tehokkaita, oppimista edistäviä tekijöitä ovat nukkuminen harjoituksen jälkeen, toistot heti epäonnistuneen motorisen suorituksen jälkeen, toisten harjoittelun seuraaminen, itseohjattu harjoittelu palautteinen, onnistuneesta suorituksesta saatu palaute sosiaalisessa tilanteessa, tarkkaavaisuuden suuntaaminen toiminnan seurauksiin itse toiminnan sijaan, positiivinen sosiaalinen vertaileva palaute ja mielikuvaharjoittelu heti fyysikaalisen harjoittelun jälkeen (Keskinen ym. 2012, 147-149).

Motorisen suorituksen on todettu paranevan 24 tuntia harjoituksen jälkeen, mutta paranemisen on myös havaittu tehostuvan, mikäli tuona aikana nukutaan hyvin (Keskinen ym. 2012, 147). Tämä edelleen puhuu sen puolesta, että harjoittelu kannattaa jakaa pidemmälle aikavälille, jolloin on riittävästi taukoja lepoa ja asioiden omaksumista varten. Nopealla tahdilla tapahtuvaa opetusta ei pystytä omaksumaan tarpeeksi tehokkaasti ilman riittävästi lepoa ja toisaalta yksitoikkoinen harjoittelu aiheuttaa keskittymisen herpaantumista. Sisäistäminen onkin otettu huomioon uudessa poliisien koulutusrakenteessa mutta toisaalta samalla ajoharjoitteluaika on tiivistetty opintojen alkuun, kun ennen sitä oli jatkettu koko koulutuksen ajan. Tämän muutoksen seuraukset tulevat nähtäväksi vasta aikaisintaan vuosina 2016-2017, kun ensimmäiset uuden rakenteen mukaista koulutusta käyvät kokelaat aloittavat työharjoittelun.

Toistot ovat tehokas tapa oppia, kunhan tarkkaavaisuus on mukana. Erityisen tehokasta tämä on silloin kun oppilaat päättävät itse toistaa harjoituksen epäonnistuneen suorituksen jälkeen. Edelleen tämä tehostuu, kun oppilaat jatkavat toistoja vielä onnistuneen suorituksen jälkeen. Avain onkin saada oppilaan motivaatio kohdilleen, jotta he pyrkivät mahdollisimman nopeasti itsenäiseen harjoitteluun ja pitävät mielessä itse tavoitteen pelkän tekemisen sijaan. Tässä vaikuttaakin juuri käyttäytymisen neljäs hierarkiataso, joka määrää hyvin pitkälti oppilaan motivaatiotason, vaikka tulos nähdään vain alimman tason konkreettisena suorituksena.

Toisten harjoittelun seuraaminen parantaa omaa oppimista, jos välillä voi itsekin harjoitella. Sosiaalinen tekijä tuo siihen kilpailullisen elementin, kun halutaan pystyä samaan kuin toinenkin samassa tilanteessa oleva. Tällä voi kuitenkin olla myös vahingollisia vaikutuksia, jos omat taidot on yliarvioitu olosuhteisiin nähden. Liikenne tarjoaa paljon tällaisia tilaisuuksia, ja on kuljettajan luonteesta ja taidoista kiinni, miten tilanne kehittyy.

Positiivinen sosiaalinen vertaileva palaute, kuten tieto siitä, että harjoitus sujui keskimääräistä paremmin, toimii motivoivana tekijänä oppimiselle. Mikäli tällaista palautetta ei kuitenkaan voida antaa, voidaan aina verrata sitä oppilaan omiin aiempiin suorituksiin, millä voi myös olla motivoiva vaikutus.

Itseohjattu harjoittelu parantaa oppimista kun harjoittelulle on tarjottu oikean toiminnan malli. Palautteet ja harjoittelua varten annetut mallidemonstraatiot tukevat tätä (Keskinen ym. 2012, 148).

Kun suunnataan tarkkaavaisuus toiminnan seurauksiin itse toiminnan sijaan, toimitaan ylimmillä hierarkiataasoilla ja saadaan aikaan laajempi vaikutus kuin sillä, että esimerkiksi keskityttäisiin enimmäkseen kommentoimaan oppilaan käsien asentoa ratilla. Tällainen vie tarkkaavaisuutta pois oppimisen kohteesta eli esimerkiksi siitä, että tarkoitus on selvittää seuraavasta käänteestä.

Mielikuvaharjoittelu heti fyysisen harjoituksen jälkeen voi parantaa myös motoristen taitojen suorituksia. Tätä on käytetty myös Suomessa poliisin ajokoulutuksessa, kun kaikkia ajotilanteita ei ole voitu harjoitella liikenteessä. Voidaan kysyä auton ratissa olevalta kokelaalta, miten hän toimisi hypoteettisessa tilanteessa seuraavaksi. Tässä voidaan analysoida päätöksentekovaihtoehtoja ja mukana on siten myös samalla itsearviointia. Tätä tekniikkaa voisi käyttää koulutuksessa myös matkan riskin tilanteissa, joissa poliisijoneuvovaurioita pääasiassa syntyy. Voidaan saada kokelas haastamaan sisäisiä mallejaan ja miettimään ennakoinnin tärkeyttä kaikissa ajotilanteissa.

## 4.2. Vaurioilmoitukset ajokoulutuksen vaikuttavuuden arvioinnissa

Koko maan vauriotilanneprofiilista näkyy, että peruutustilanteet ja esteeseen ajamiset muodostavat vajeat puolet kaikista vauriotilanteista. Peruutustilanteiden vauriot johtuivat ennakoimattomuudesta (82 %) ja huomion kiinnittymisestä muualle (4,6 %). Joka kymmenes tapaus oli sellainen, ettei tilanne ollut estettävissä<sup>7</sup> (12 %). Esteeseen ajamisen vauriot johtuivat samoin ennakoimattomuudesta (71 %) ja huomion kiinnittymisestä muualle (10 %). Myös niistä joka kymmenes tapaus ei ollut estettävissä (10 %).

Eniten olisi pystytty ennakoimalla estämään kääntymistilanteiden vaurioita (84 %), peruutustilanteiden vaurioita (82 %) ja esteeseen ajoa (71 %). Eläimeen törmäämisen sijaan eivät olleet juuri estettävissä ja myös peräänajoista hieman yli puolet eivät olleet estettävissä (52 %).

Vaurioilmoituslomakkeista ilmeni, että kuljettaja tuli usein tietoisesti esteestä vasta siihen törmättyään. Tässä ei vaikuttanut olevan kyse suoranaisesti auton käsittelytaidoista vaan ennakoinnista ja asennoitumisesta. Ennakoinnin merkityksen korostamisella voi siten olla merkitystä vaurioiden vähentämisessä, joskin tämä jo kuuluu nykyisen ajo-opetuksen sisältöön. Tärkeää olisi sisäisten mallien haastaminen itsearvioinnin keinoin, siten että kysyttäisiin kuljettajalta ajon aikana, miten hän toimisi hypoteettisessa tilanteessa seuraavaksi. Kiinnittäisikö hän huomiota enemmän työn/matkan seuraavaan vaiheeseen kuin itse auton käsittelyyn? Myös vaurion synnyn merkitystä tulee korostaa, sillä ihminen ei välttämättä ole motivoitunut

---

7 Ei estettävissä olevia tilanteita ovat tilanteet, joissa esimerkiksi tuulilasiin on lentänyt jokin esine, syynä on ollut toisen kuljettajan virhe tai kuljetettava on vaurioittanut autoa. Tilanteet ovat siis sellaisia, joita ei ennakoinnilla voisi välttää.



välttämään itse vauriota vaan sen seurauksia. Mikäli kuljettaja saadaan motivoitua pitämään auto siistinä ja ehjänä, voi sillä olla suurempi merkitys vaurioiden synnysssä kuin käsittelyharjoitusten lisäämisellä. Yleisesti valmistuneet poliisit ovat olleet tyytyväisiä koulun tarjoamiin käsittelyharjoituksiin.

pakenevan seurannan ja hälytysajon (n=99) osuus vaurioon johtaneista ajotilanteista on viisitoista prosenttia mutta pakkopysäytyksiä on vain kuusi prosenttia kaikista vauriotilanteista. Kaikista hälytysajossa (n=52) tapahtuneista vaurioista 31 prosenttia johtui ennakoimattomuudesta, 25 prosenttia yllättävästä tekijästä, 21 prosenttia pakkopysäytyksistä ja 15 prosenttia huomion kiinnittymisestä muualle. Pakenevan seurannassa (n=47) pakkopysäytys oli syynä 55 prosenttiin vaurioista. Sen jälkeen tulivat huomion kiinnittyminen muualle (19 %), ennakoimattomuus (15 %) ja yllättävä tekijä (11 %).

Oppilaiden ja jo valmistuneiden poliisien yleinen mielipide on ollut, että hälytysajoa ei ole saatu harjoitella tarpeeksi, mutta näiden ajolajien vauriotilanneprofiili on silti kaikkien tilanteiden profiiliin verrattuna parempi siinä mielessä, että vaurioita harvemmin tulee tilanteissa, jotka olisivat estettävissä. Hälytysajossa yllättävä tekijä oli keskiarvoa useammin vaurion syynä ja pakenevan seurannassa pakkopysäytys on pääasiallinen syy. Huomion kiinnittyminen muualle on ollut syynä viiteen prosenttiin kaikista vauriotilanteista, mutta hälytys- ja pakenevan seurannassa sen osuus on suurempi. Näissä tilanteissa tyypilliset ennakoimattomuusvirheet ovat siis harvinaisempia, mutta sellaiset virheet, joissa keskitytään tiiviimmin suoritettavaan tehtävään, ovat yleisempiä. Koulutuksessa voisi tähän puuttua myös ajoharjoituksissa siten, että laitetaan kokelas pohtimaan, mitkä asiat ovat etusijalla missäkin tilanteessa.

Kaiken kaikkiaan tuloksista voidaan päätellä, että auton käsittelytaidot ovat poliiseilla hyvät, mutta perustavanlaatuiset ennakointiasiat saattavat unohtua kiireen keskellä ja vastaavasti myös tilanteissa, joissa ei ole vaaran tunnetta.

### 4.3. Ideoita vaurioilmoituslomakkeen kehittämiseen

Vaurioilmoitustieto, josta ilmenee ajoneuvon kuljettaja, yhdessä valtakunnallisen ajo-oikeusrekisterin kanssa, josta puolestaan ilmenevät suoritettavat ajokoulutukset ja erilaiset ajo-oikeudet, tarjoaisivat uudenlaisia mahdollisuuksia seurata poliisin ajokoulutuksen vaikuttavuutta ja edistää näin turvallisuutta liikenteessä. Tähän asti ajoneuvovaurioilmoitukset on täytetty paperisina versioina. Tämä tarkoittaa, että kokonaisuuden muodostaminen on työlästä. Lisäksi käytettyjen lomakkeiden välillä ja niiden täyttämässä on eroja. Yhtenäinen, sähköinen vaurioilmoituslomake, jonka täyttäminen siirtäisi tiedot valtakunnalliseen vaurioilmoitustietokantaan, edistäisi siirtymistä yhtenäisempään käytäntöön. Vaurioilmoitustietokannan käytön tulisi yhtäältä täyttää hallinnollisen prosessin vaatimukset, mutta samalla palvella ajokoulutuksen vaikuttavuuden seuranta. Näin olisi mahdollista kiinnittää systemaattisemmin huomiota ajoneuvovauriotilanteisiin sekä poliisin yksiköiden omassa perehdytystoiminnassa sekä poliisin ajokoulutuksessa. Jälkimmäisten toimenpitei-

den vaikuttavuutta on vastaavasti mahdollista arvioida ajoneuvovaurioiden kehitys-suuntien pohjalta.

Lomakkeen alussa olisi hyvä olla mahdollisimman tarkat tiedot kuljettajan toimipaikasta ja sekä tieto siitä, onko kyseessä hälytys- ja valvontatehtävät, rikostutkinta vai jokin muu. Kaikki yksiköt kannattaa listata alavetovalikkoihin. Myös ajoneuvojen olisi hyvä olla alavetovalikossa suoraan valittavissa ja mahdollisesti yhteydessä PANSEEn. Rekisterinumeron ja mittarilukeman tulisi olla pakollisia tietoja. Näin voitaisiin myös seurata tuleeko paljon ajatuilla autoilla enemmän onnettomuuksia.

Vahinkotiedoissa pitäisi olla mahdollisuus valita ajankohdaksi myös jokin aikaväli, sillä ilkeävaltapauksissa tarkkaa aikaa ei ole aina saatavilla, kun auto on ollut pysäköitynä jossain. Näin myös saadaan kerättyä tietoa siitä, missä ja milloin ilkeävaltan riski on suurin. Tätä olisi siten mahdollista myös korostaa opetuksessa.

Vahinkopaikat pitäisi saada loogiseen luetteloon, ja antaa mahdollisuus valita vain yksi vaihtoehto. Esimerkiksi risteysonnettomuuksissa oli usein valittu paikaksi sekä katu/tie että risteys, mikä ei varsinaisesti hyödytä ketään tietoja analysoidessa.

Tapahtumapaikkatiedon kerääminen voi olla ongelmallista, mikäli vaurio on tapahtunut jonkin moottoritien varrella. Tiedon keruun kannalta olisi hyvä, jos postinumero olisi pakollinen tieto, mutta tässä voisi olla myös muita vaihtoehtoja. Usein tapahtumapaikkana oli jonkin poliisiaseman autohalli, joten voisi harkita olisivatko nämä jossain erillisessä luettelossa. Näin ollen osoitekohdassa voisivat olla seuraavat vaihtoehdot, joista valitaan yksi ja siitä täytetään vähintään pakolliset kohdat:

- 1) Katuosoite + postinumero (pakollinen) + paikkakunta (pakollinen)
- 2) Maantie: valtatie X / kantatie X (pakollinen) + postinumero (vapaaehtoinen) + paikkakunta (pakollinen)
- 3) Poliisiaseman pysäköintialue tai autohalli: valitaan asema alavetovalikosta (pakollinen)
- 4) Ei tietoa.

Mikäli siis vauriopaikka olisi jokin huoltoasema tai kaupan piha, tulee käyttää kohtaa 1) ja etsiä oikea osoitetieto. Kohtaa 4 tulisi soveltaa tapauksiin, joissa ilmoituksen tekijällä ei ole mitään tietoa vaurion synnystä. Mikäli tähän laitettaisiin vapaaehtoinen selityskenttä, voi riskinä olla, että tätä viimeistä vaihtoehtoa käytetään liian usein varmuuden vuoksi, kun halutaan kuvailla tilannetta tarkemmin. Tämä tieto tulee kuitenkin esille myöhemmin selitekohdassa.

Kuljettajan tai vaurion ilmoittajan nimi-kenttä voitaisiin siirtää suoraan lomakkeen loppuun. Vauriutilanteet tulisi listata loogisesti, sillä tämän kohdan täyttämisesä oli jonkin verran puutteita vaikka tarvittava vaihtoehto olisikin löytynyt lomakkeesta. Kohtia oli ajoittain myös valittu useita vaikka yksi olisi riittänyt, esimerkiksi: kääntymistilanne + esteeseen ajaminen. ”Esteeseen ajaminen” kannattanee nimetä jotenkin toisin, jotta se kattaisi selkeästi muut törmäämiset kuin listalta jo löytyvät vaihtoehdot kuten eläimeen törmääminen ja peräänajo. Yksi vaihtoehto voisi olla listan loppupuolella ”ajaminen johonkin muuhun esteeseen kuin mitä edellä on

listattu. Tämän jälkeen aivan listan lopussa voisi olla ”muu tilanne”. Listasta saisi valita vain yhden vaihtoehdon.

Keliolosuhteisiin voisi lisätä vielä vaihtoehdot: sisätila ja pimeä/sumuinen. Vastataan tuli sellaisia vaurioita, joissa oli ajettu pimeällä mutta kuivalla säällä maastossa johonkin matalaan kiveen tai vastaavasti pimeällä lumisella kelillä lumen piilottamaan esteeseen. Tällaisiin tilanteisiin ei lomakkeelta vaikuttanut löytyvän kuvaavia vaihtoehtoja. Keliolosuhteita saisi valita listalta useamman tarpeen mukaan.

Ajon lajissa voisi harkita virka-ajon pilkkomista pienempiin kokonaisuuksiin, sillä sen osuus oli vastauksista ylivoimaisesti suurin. Tässä kohtaa saataisiin tietoa, millä mielellä ajoon on lähetty tai missä ajon vaiheessa ollaan, esimerkiksi: virka-ajo: vuoron aloittaminen, virka-ajo: lounastauko, virka-ajo: siirtyminen tehtävästä toiselle, virka-ajo: tehtävästä lähtö, virka-ajo: vuoron lopettaminen. Nämä voisivat kaikki olla virka-ajon alakohtia, jotta ne kuitenkin olisivat erillisenä kokonaisuutena hälytysajoon ja muihin kiireellisiin ajoihin verrattuna. Vaihtoehtoista saisi valita vain yhden.

Selite vauriotapahtumasta voisi pysyä ennallaan avoimena kenttänä. Siinä voisi mahdollisesti olla jotain ohjeistusta, mikäli ei haluta liian suppeita tai laajoja selityksiä. Tätä kohtaa ei kuitenkaan varsinaisesti voida suodattaa, joten se todennäköisesti kaivetaan esiin, mikäli halutaan vauriosta jotain selkeyttävää tietoa. Ohjeistus voisi esimerkiksi olla: ”Miten vaurio syntyi ja mitkä syyt myötävaikuttivat tähän?” Pohjana voitaisiin myös käyttää poliisin väliaikaisen ajokieltomääräyksen lomaketta, jossa mainitaan teko, olosuhteet, liikenteen määrä, matkustajat ja tietyppi.

Selite ajoneuvon vaurioista on sikäli haastavampi kohta, että tässä voitaisiin saada hyvinkin tarkkaa tietoa vaurioituneista osista, mutta selkeän ja kohtuullisen pituisen listan luominen voi olla hankalaa. Yhtenä vaihtoehtona voisi harkita auton jakamista osakokonaisuuksiin: etuosa, takaosa, kylki, kuljetustila, ja näiden alle voisi taas laittaa luettelot niihin kuuluvista osista, joista voisi valita useammankin. Mikäli osat olisi vielä jotenkin hinnoiteltu järjestelmään, voisi kustannuksia seurata tällä tavoin, sillä usein korjaukset jätetään seuraavaan huoltoon, mikä vaikeuttaa kustannusseurainta.

Mikäli mennään vielä pidemmälle, osien yhteyteen voisi vielä tarpeen mukaan laittaa vaurion laadun, esimerkiksi: naarmu, lommo, uusi osa, mikä muokkaisi hintaa jossakin suhteessa, jotta jokaisesta ovinaarmusta ei automaattisesti hinnoiteltaisi kokonaan uutta ovea.

Yhtenä skenaariona voisi olla myös tulevaisuudessa kolmiulotteinen kuva auton rakenteesta, josta voitaisiin valita hiirellä oikea osa ja se jäisi kuvaan näkyviin. Näin pysyttäisiin entistä paremmin selvillä autossa jo olevista vaurioista. Korjauksen jälkeen tiedot päivitettäisiin kuvaan.

Yksinkertaisimpana toteutusvaihtoehtona tässä kohtaa olisi kuitenkin pelkkä avoin kenttä, joka kannattaa aina pitää mukana, sillä poikkeustilanteita löytyy aina. Vaurioiden seurainta varten jonkinlainen luettelo helpottaisi kuitenkin tietojen suodatusta ja selkeyttäisi tilanteen havainnointia.

Vauriotapahtuman vastapuolet tulisi luokitella loogisemmin, sillä kohta oli täytetty usein vajavaisesti. Jotkin vaihtoehdot olivat niin täsmällisiä, että oli helposti valittu ”muu”, kun vaihtoehtoa ei löydetty listasta. Toisaalta välillä oli myös selvästi

oikea vaihtoehto jätetty valitsematta, mahdollisesti listan epäselvän järjestyksen takia. Yhtenä ratkaisuna voisi olla vaihtoehtojen ”liikennemerkki/puu/tolppa/tms.” ja ”jalkakäytävän reuna/lumipenkka/tms.” täsmentäminen siten, että kyseessä on ”korkea este: esim. liikennemerkki/puu/tolppa/tms.” ja ”matala este: esim. jalkakäytävän reuna/lumipenkka/tms.” Lisäksi listaan voitaisiin lisätä sisätilarakenne kuvaamaan kaikkia autohallin rakenteisiin kohdistuvia vaurioita. Muita lomakkeissa ilmeneviä vastapuolia olivat auton pesun aikana tapahtuneet vauriot, ajoneuvon lentäneet esineet sekä tilanteet, joissa kuljettaja itse oli omin käsin onnistunut vaurioittamaan joltain ajoneuvon osaa. Näihin ei löytynyt listasta sopivaa vaihtoehtoa, mutta kyseisiä tilanteita oli myös vähän.

Vastapuolen tietoihin tuskin tarvinee lisäyksiä paperilomakkeeseen verrattuna. Sen sijaan lopussa voisi olla kuljettajaa koskevat tarkemmat tiedot riippuen siitä, millaisia tietoja on saatavilla tai helposti pyydettävissä. Alussa voisi valita onko lomakkeen täyttänyt kuljettaja vai joku toinen henkilö, sillä joskus vaurio havaitaan vasta jälkikäteen eikä tietoa kuljettajasta ole.

Mikäli valtakunnallinen ajo-oikeusrekisteri tulee käyttöön samoin kuin sähköinen vaurioilmoitusrekisteri ja tietoja näiden kahden välillä on mahdollista yhdistää kuljettajakohtaisesti, vaurio-ilmoituslomakkeessa tarvitaan kuljettajan nimen lisäksi esimerkiksi vain hänen p-tunnuksensa. Muussa tapauksessa vaurioilmoituslomakkeessa, kun sitä tarkastellaan koulutuksen vaikuttavuuden arvioinnin kannalta, tulisi ilmetä kuljettajan nimen ja virkanimikkeen lisäksi suoritettavat ajokoulutukset, suoritus-aika, ikä, poliisikoulutuksen suoritusvuosi sekä työ- ja ajokokemus vuosina. Näin voitaisiin seurata eri vuosikursseilta valmistuvien poliisien ajotaitoja ja -asenteita, millaisia vaurioita millekin ryhmälle syntyy ja onko vauriotyypeillä ja -tilanteilla eroa eri ryhmien kesken.

Mikäli kuitenkin koulutuksen avulla halutaan vaikuttaa ajoneuvovaurioiden vähentämiseen, olisi tärkeää tietää, onko vauriotilanteiden välillä systemaattisia eroja. Koulutusuudistuksen yhteydessä ajokoulutukseen käytettävissä olevan tuntimäärän laskeminen on herättänyt huolta tulevien poliisien valmiudesta ajaa poliisiajoneuvoa turvallisesti kaikissa olosuhteissa. Tämä lisää yhtäältä poliisin yksiköiden vastuuta riittävän perehdytyksen järjestämisestä, mutta myös poliisihallinnon vastuuta toimivan ja vaikuttavan sekä turvallisuutta korostavan ajokoulutuksen kokonaisuudesta poliisissa.

#### 4.4. Poliisilaitosten ajolupakäytännöt ja niiden yhdistäminen

Poliisiyksiköiden ajolupakäytännöissä on jonkin verran vaihtelua. Siinä missä josakin laitoksessa ajokokeen suorittaminen koskee yhtäläisesti kaikkia taloon tulevia poliisi- kuin siviilihenkilöitä riippumatta ajokokemuksesta, toisessa poliisihenkilöt saavat automaattisesti luvan kuljettaa työssään tarvitsemia autoja ja ajonäytteen antaminen koskee lähinnä siviilihenkilöstöä. Poliisilaitosten yhdistymisten on myös tuonut tarpeen yhdenmukaistaa ajoluvan myöntämiseen liittyviä aikaisempia käytäntöjä. Tämä on myös lisännyt tarvetta valtakunnallisille ohjeille ja menettelytavoille.

Maaliskuussa 2015 kaikille poliisilaitoksille lähetettiin sähköinen kysely, jossa kysyttiin laitosten nykyisistä ajolupakäytännöistä sekä pyydettiin mielipiteitä järjestelmän kehittämistä varten (ks. liite 9). Kyselyyn saatiin 31 vastausta 15 poliisin yksiköstä.

Kysely rakentui yhteensä 18 kohdasta. Ensimmäisessä osiossa (kohdat 1-6) pyydettiin tietoja vastaajasta itsestään, hänen yksiköstään sekä roolistaan ajolupien suhteen. Kyselyyn toivottiin vastauksia ainoastaan henkilöiltä, jotka olivat jollakin tapaa tekemisissä ajolupien kanssa. Tässä osiossa myös kysyttiin, oliko yksikössä ajoluparekisteriä ja millaisia henkilöitä ajolupa-asioita hoitamaan oli määrätty.

Puolet vastaajista (16) otti itse vastaan ajolupia yksikössään ja vajaa kolmannes myönsi ajolupia (9). Molempia teki neljä vastaajaa.

Kaikista vastaajista suurin osa (23) ilmoitti, että heidän yksikössään on ajoluparekisteri ja seitsemän ilmoitti, ettei sellaista ole. 22 vastaajaa ilmoitti, että heillä on nimetty sekä ajolupanäytteiden vastaanottajat että ajolupien myöntäjät. Vain muutamassa oli nimetty vain toinen tai ei kumpaakaan. Ajolupanäytteiden vastaanottajat ja myöntäjät olivat 24 vastaajan perusteella saaneet kouluttajakoulutuksen (12), EAK-koulutuksen (12) ja/tai suorittaneet liikenneopettajatutkinnon (7).

Kysymykset 7-8 koskivat ajolupaan liittyviä rajoituksia. 30 vastaajasta 26 ilmoitti, että poliisiautoihin annetaan ajolupa rajoittamattomasti ja neljä vastaajaa ilmoitti, että ajolupa myönnetään aina rajoitetusti. Rajoitetut ajoluvat koskevat pääasiassa siviilejä (28/29), erityiskaluston kohdalla kurssin suorittaneita (16/29) tai tiettyä ajoneuvoryhmää (13/29).

Kohdat 9-10 koskivat ajolupien valvontaa. Poliisiopiskelijoiden kohdalla ajolupakoulutuksesta vastaava henkilö ja/tai ajolupakouluttaja pääasiassa ottaa vastaan harjoitteluun tulevien opiskelijoiden ajonäytteen (60 %) ja myöntää heille määräaikaisen ajoluvan (52 %) (ks. taulukko 1). Pääasiassa hän ei osallistu opiskelijan ajotaidon arviointiin.

**Taulukko 1. Ajolupakoulutuksesta vastaava henkilö ja/tai ajolupakouluttaja yksikössämme poliisiopiskelijoiden kohdalla, lomakkeen kohta 9**

	Aina	Lähes aina	Satunnaisesti	Vain poikkeustapauksissa	Ei koskaan
ottaa vastaan työ- tai kenttäharjoitteluun tulevien poliisiopiskelijoiden ajolupanäytteen (n=25)	60,00 %	12,00 %	0,00 %	8,00 %	20,00 %
myöntää työ- tai kenttäharjoitteluun tuleville poliisiopiskelijoiden määräaikaisen ajoluvan (n=25)	52,00 %	0,00 %	0,00 %	12,00 %	36,00 %
perehdyttää poliisiopiskelijan liikenteen paikallisiin ongelmapaikkoihin (n=25)	24,00 %	20,00 %	24,00 %	4,00 %	28,00 %
arvioi yhdessä perehdyttäjän kanssa poliisiopiskelijan ajotaidon harjoittelujakson lopuksi (n=25)	4,00 %	12,00 %	32,00 %	32,00 %	20,00 %

Poliisien kohdalla vastaava henkilö pääasiassa ottaa vastaan ajolupanäytteen (67 %), pitää ajoluparekisterin tiedot ajan tasalla (56 %) ja perehdyttää poliisin ajoneuvoasioiden toimintamalliin (42 %) (ks. taulukko 2). Hän ei yleensä ohjaa poliiseja jatkokoulutukseen.

*Taulukko 2. Ajolupakoulutuksesta vastaava henkilö ja/tai ajolupakouluttaja yksikössämme poliisien kohdalla, lomakkeen kohta 10*

	Aina	Lähes aina	Satunnaisesti	Vain poikkeustapa- uksissa	Ei koskaan
perehdyttää uuden poliisin toimialueen liikennejärjestelyihin (n=25)	32,00 %	16,00 %	16,00 %	20,00 %	16,00 %
perehdyttää uuden poliisin ajoneuvoasioiden toimintamalliin (n=26)	42,31 %	23,08 %	11,54 %	7,69 %	15,38 %
ohjaa määräajassa uudet poliisit Poliisin ajokoulutuskeskuksen jatkokoulutukseen (taso I ja II) (n=26)	3,85 %	7,69 %	26,92 %	11,54 %	50,00 %
ohjaa poliisit, jotka kuljettavat tunnuksellista tai erityisvalvontakalustoa tai tekevät vaativaa seurantatyötä, määräajassa III ja IV tason koulutuksiin (n=26)	0,00 %	15,38 %	26,92 %	7,69 %	50,00 %
pitää ajoluparekisterin tiedot ajan tasalla (n=27)	55,56 %	7,41 %	3,70 %	3,70 %	29,63 %
ottaa vastaan ajolupanäytteet (n=27)	66,67 %	14,81 %	0,00 %	3,70 %	14,81 %

Kohdat 11-14 koskivat ajolupien peruuttamista. Vastausten perusteella ajolupia on peruutettu harvoin, mutta silloin kun näin on tehty, on kyseessä ollut vahinkoalttius (8 %) tai ajo-oikeuden menetys (8 %) (ks. taulukko 3).

*Taulukko 3. Vastaajille esitetty kysymys lomakkeen kohdassa 11:  
"Seuraavassa on erilaisia syitä ajoluvan peruuttamiseen. Miten usein  
syynä ajoluvan peruuttamiseen omassa yksikössänne on henkilön..."*

	Hyvin usein	Melko usein	Toisinaan	Harvoin	Ei koskaan
vahinkoalttius (esim. ajotaidon puute, piittaamaton ajotapa) (n=26)	7,69 %	0,00 %	7,69 %	38,46 %	46,15 %
laiminlyönti kuljettajana (esim. vaurios- ta ilmoittamatta jättäminen) (n=25)	0,00 %	0,00 %	0,00 %	32,00 %	68,00 %
alentunut terveydentila (n=23)	0,00 %	0,00 %	4,35 %	26,09 %	69,57 %
osallistumattomuus välttämättömäksi nähtyyn kuljettajakoulutukseen (n=24)	0,00 %	0,00 %	4,17 %	4,17 %	91,67 %
ajo-oikeuden menetyks (n=24)	8,33 %	0,00 %	0,00 %	33,33 %	58,33 %

Kysyttäessä määrä-aikaisen ajoluvan menetyksen kestoja kohdassa 12 saatiin vain muutama vastaus. Kymmenestä vastaajasta suurin osa ei osannut sanoa mitään aikaa, mutta yleisimmäksi vastaukseksi osoittautui 1-2 kuukautta.

Avoimissa vastauksissa kohdissa 13 ja 14 kerrottiin, että toistaiseksi perutuissa luvissa on pääasiassa ollut syynä epävarma ajo tai paljon pieniäkin vahinkoja lyhyessä ajassa. Ainoastaan yksi vastaaja kertoi, että joissain tapauksissa kuljettajan ajotaito on ollut niin heikko, ettei lupaa oltu myönnetty lainkaan.

Kohdat 15-17 olivat avoimia kysymyksiä, joissa kysyttiin lisää tietoja yksiköiden nykyisestä ajolupakäytännöstä sekä mielipiteitä tilanteen kehittämiseen. Ajolupien myöntämiseen liittyvät käytännöt eroavat toisistaan eri poliisilaitoksilla. Joissain oletetaan, että ajotaito on riittävä, osassa pyydetään ajonäyte ja joissain on ajokoe.

Yleisesti toivottiin yhtenäistä käytäntöä ja sähköistä rekisteriä virka-aserekisterin tapaan, jossa olisi henkilökohtaiset tiedot helposti saatavilla, vaikka henkilön toimipiste vaihtuisikin. Myös toivottiin ajolupien vastaanottajille yhtenäistä koulutusta, josta olisi selkeät linjaukset ja määräykset. Vastaajista 5 toivoi kaikille määräaikaista ajolupia, esimerkiksi 5 vuoden välein. Yhdessä kommentissa mainittiin, että poliisiopiskelijoiden ajoa koulutuksen aikana pitäisi lisätä ”erittäin paljon”, sillä taidot eivät riitä edes normaaliin ajoon. Esille nousi myös siviilihenkilöiden ajokoulutus, sillä heillä ei ole välttämättä ole lainkaan ajokokemusta autokoulun jälkeiseltä ajalta ja he silti ajavat poliisiajoneuvoja. Poliisihallituksessa kehitteillä olevaan TimeLine-nimellä kulkevaan sähköiseen ajopäiväkirjaan/varauskalenteriin toivottiin otettavan huomioon nämä eri käyttäjäryhmät, erikoisajoneuvot ja ajoluvat ylipäätään.

Ajolupakäytäntö, joka parhaiten palvelisi turvallista ja taloudellista poliisiajoneuvon kuljettamista, pitäisi vastaajien mielestä sisällään seuraavia piirteitä:

- valtakunnallisesti yhtenäiset toimintamallit ja -ohjeet
- poliisihallinnon järjestämä yhtenäinen koulutus ajolupien vastaanottajille, joka varmistaisi valtakunnallisesti vertailukelpoiset ajonäytteet
- valtakunnallinen sähköinen ajolupajärjestelmä, josta henkilön ajoluvan voisi tarkistaa ja jonne merkittäisiin suoritettut ajokoulutukset
- vahinkoilmoitusten seuranta ajoluvista vastaavien taholta
- systemaattinen jatkokoulutus, johon määrättäisiin määräajoin
- siirtyminen määräaikaan ajolupiin, ajonäytteen antaminen määräajoin, vahinkojen huomioiminen ajoluvan voimassaolossa
- paikallisen ajokoulutuksen lisääminen (”Voimankäyttöön kyllä panostetaan mutta ei sinne voimankäyttöpaikalle pääsyyn”).

Vastaajista suurin osa toivoi kohdassa 18 sähköistä ajoluparekisteriä (26/31) ja viisi vastaajaa ilmoitti sen olevan tarpeeton. Yhtä yksikköä lukuun ottamatta kaikista poliisiyksiköistä vähintään yksi henkilö toivoi valtakunnallista ajoluparekisteriä. Sellaisen kehittäminen vaikuttaisi siis aiheelliselta sekä käytäntöjen yhtenäistämisen että poliisin ajokoulutuksen kehittämisen ja vaikuttavuuden arvioinnin kannalta.



## 5. PÄÄTELMÄT

### 5.1. Tutkimuksen arviointi

Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin poliisin ajokoulutuksen kehittämismahdollisuuksia vuoden 2013 poliisiajoneuvovaurioilmoitusten pohjalta. Kirjattiin tiedot yhteensä 693 vaurioilmoituksesta, jotka saatiin kaikilta Suomen poliisilaitoksilta, Suojelupoliisi ja Kaakkois-Suomen poliisilaitos pois lukien, ja luotiin koko maan ajoneuvovauriokuva tilastoimalla vauriotyypit ja -paikat, vastapuolet, kelitilanne sekä ajon laji. Yleisimmin vaurio tapahtui peruuttaessa (25 % vauriotilanteista) pysäköintialueella (27 % vauriopaikoista) tai autotallissa (19 % vauriopaikoista) kelin ollessa kuiva. Yleisin vastapuoli vauriotilanteessa oli toinen ajoneuvo (25 %).

Vauriotietojen perusteella ei voitu vetää suoria yhteyksiä ajokoulutuksen vaikuttavuuteen. Sitä vastoin havaittiin mahdollisuuksia kehittää vauriotietojen raportointia, erityisesti kun ne siirretään sähköiseen järjestelmään. Tällä hetkellä paperisten vaurioilmoituslomakkeiden avulla ei voida luontevasti muodostaa kuvaa siitä, mikä on vauriotilanteessa mukana olleen kuljettajan ajokoulutus- ja -kokemustausta. Kun tiedetään keille vaurioita tapahtuu ja minkä tyyppisiä ne ovat, voidaan paremmin arvioida koulutuksen vaikuttavuutta ja kohdistaa koulutusta sinne, missä se on tarpeellisinta. Sähköinen vaurioilmoituslomake mahdollistaisi tällaisen tietojen poiminnan vaivattomammin.

Tutkimuksessa pystyttiin luomaan kattava kuva maan poliisiajoneuvovaurioista, sillä vaurioilmoituslomakkeet saatiin lähes kaikilta poliisilaitoksilta. Ei kuitenkaan voida olla varmoja siitä, kuinka paljon vaurioita jää kirjaamatta. Eri poliisilaitosten käytännöt ja toimintakulttuurit eroavat toisistaan. Tästä huolimatta aineistoa oli riittävästi analyysia varten ja suhteellisen kattava kuva vuoden 2013 vauriotapah- tumista oli mahdollista muodostaa käytettävissä olevan aineiston perusteella.

### 5.2. Havainnot ajokoulutuksen vaikuttavuudesta

Yleisin vauriotilanne on peruutustilanne, joita kaikista vauriotilanteista oli 25 prosenttia. Näistä kuitenkin oli vaurioilmoitusten selitteen perusteella vastapuolen aiheuttamia yhdeksän prosenttiyksikköä, mikä laskee poliisiajoneuvojen aiheuttamien peruutustilanteiden osuudeksi 22 prosenttiin kaikista vauriotilanteista, mikä tekee vuodessa yhteensä 156 poliisiajoneuvon aiheuttamaa vauriota peruuttaessa. Tar- koittaako tämä, että ajokoulutuksessa on puutteita tältä osin? Ennen vuoden 2014 koulutus uudistusta oppilaat saivat harjoitella auton käsittelyä omatoimisesti kahden viikon ajan ja uudistuksen jälkeen tämä määrä on ainoastaan kasvanut. Oppilaat ovat myös kokeneet harjoittelun hyödylliseksi (Tuominen & Tuominen 2014, 17) ja kä- sittelykokeessa taidot on punnittu tarkkaan, sillä radalla on hyvin vähän tilaa tehdä minkäänlaista virhettä.

Käsittelykoetta seuranneena havaitsin oppilaiden ottavan kokeen vakavasti ja kannustavan toisiaan aktiivisesti. Koulu näyttäisi tarjoavan riittävästi harjoittelumahdollisuuksia sekä motivoivan oppilaita. Sen sijaan tulevalla työpaikalla asiaan voivat vaikuttaa kiire, pysäköintitilojen ahtaus, mielentila sekä yleinen toimintakulttuuri. Kuljettajan asenne on seurausta toimintakulttuurista, mikä voi olla täysin erilainen eri poliisilaitoksilla. Kun valmistuneet poliisit lähtevät töihin eri puolille Suomea, murenevät samalla opiskelujen aikaiset tiiviit kurssiyhteisöt ja tilalle tulee uusi yhteisö. Koulutuksella on selkeä vaikuttavuus opiskelijoihin, mutta tuo vaikutus pitäisi saada elinikäiseksi ja työympäristöstä riippumattomaksi siten, että poliisilaitosten väliset erot tasoittuisivat ja toimintatavat yhtenäistyisivät.

Yksi mahdollinen keino vähentää tarpeettomien ajoneuvovaurioiden määrää voisi olla myös hyödyntää poliisipartiota poliisiajoneuvon turvallisessa kuljettamisessa kaikissa olosuhteissa (”co-driver/-driving”). Kuljettajavastuun sijaan voisi korostaa yhteisvastuuta. Tämä edellyttäisi tällaisen ”kanssakuljettajuuden” huomioimista myös poliisin ajokoulutuksessa. Vaurioilmoituslomakkeessa voisikin mahdollisesti jatkossa kysyä myös sitä, ajoiko kuljettaja ajoneuvoa yksin vai partiokaverin kanssa. Tietoa siitä, millainen on poliisin ajokulttuuri ja -käytäntö tässä suhteessa, ei ole. On kuitenkin todennäköistä, että hälytystehtävien kohdalla jonkinasteinen ”kanssakuljettajuus” ja yhteistyö on ollut poliisityön arkea jo pitkään. Haaste olisikin lähinnä käytännön ulottamisessa poliisiajoneuvon kaikkien kuljettamiseen.

### 5.3. Jatkotutkimusmahdollisuuksia

Vastaavanlaista koko maan kattavaa tutkimusta kaikista poliisiajoneuvovaurioista ei ole ennen tehty, joten tämän pohjalta voisi kehityssuuntaa lähteä seuraamaan esimerkiksi onnettomuustyyppien osalta. Olisi myös tärkeää pystyä erottelemaan, kuka oli vaurion aiheuttaja ja miten paljon olosuhteet, esimerkiksi ahtaat pysäköintitilat, vaikuttivat vaurion syntyyn. Itsekriminointisuoja tulee tässä kohtaa vastaan, joten todennäköisesti myös jatkossa nämä tiedot pitäisi vain päätellä vaurioilmoituksen selitekohdasta, jolloin tulokset ovat lähinnä suuntaa antavia.

Koska vuonna 2014 siirryttiin ammattikorkeakoulujärjestelmään ja vähennettiin ajokoulutusta, olisi myös hyvä seurata tilanteen kehitystä lähivuosien sisällä, kun nykyiset opiskelijat siirtyvät harjoitteluun ja lopulta työelämään. Nähdäänkö eroa uudistetun koulutuksen läpikäyneiden ja aiemmin valmistuneiden poliisien aiheuttamissa ajoneuvovauriomäärissä ja -tyypeissä? Uusissa opiskelijoissa on yhä enemmän sellaisia, jotka ovat ajaneet vain vähän ajokortin suorittamisen jälkeen, ja lisäksi myös muita ajokortteja (A, C1-C) on yhä harvemmalla opiskelunsa aloittaneella. Tämä yhdistettynä vähennettyyn ajokoulutukseen voisi olla yksi tarkastelun kohde. Toinen ryhmä, johon voisi kiinnittää huomiota, on jo muutaman vuoden työelämässä olleet ja nykyisen työpaikkansa toimintakulttuurin omaksuneet henkilöt. Minkälaisia vaurioita heille tapahtuu ja missä vaiheessa työvuoroa nämä sattuvat? Jos oletetaan, että heidän ajotaitonsa ovat työvuosien varrella kehittyneet, niin kyse voi olla jonkinlaisesta keskittymisen herpaantumisesta, ja olisi siksi hyvä tietää mis- sä, miksi ja koska näin tapahtuu.

Suunnitelmissa oleva poliisin ajolupajärjestelmä mahdollistaisi selkeämmän ajotaitojen kartoittamisen. Mikäli tällainen yhtenäinen järjestelmä saadaan rakennettua, voitaisiin sähköisen vaurioilmoituslomakkeen avulla myös seurata, miten paljon ja millaisia vaurioita eri ajoluvan saaneille henkilöille tapahtuu. Vastaavasti taas ajolupien voimassaoloa voidaan harkita vauriohistorian perusteella. Kun järjestelmä on yhtenäinen koko maassa, vastaavat myös eri poliisilaitosten ajolupakäytännöt toisiaan. Tällä voisi olla myös vaikutusta kuljettajien asenteeseen, kun saadaan selvät yhtenäiset pelisäännöt vaurioiden kirjaamisesta ja niiden seurauksista. Lisäksi hyötyä olisi ajokoulutuksen alueellisesta ja valtakunnallisesta jatkokoulutuksesta. Sähköinen vaurioilmoituslomake yhdistettyine kuljettajatietoineen ja yhtenäinen ajolupajärjestelmä toisivat toteutuessaan muutoksia nykyisiin käytäntöihin ja siksi ajokoulutuksen vaikuttavuutta ja ajoneuvovaurioiden kehityssuuntaa olisi hyvä seurata lähivuosina näiden muutosten lomassa.

# LÄHTEET

Hansel 2014. ”Poliisit pyörillä koko maassa”. Haettu osoitteesta: <https://www.hansel.fi/hansel/asiakkaamme-kertovat/poliisit-pyorilla-koko-maassa/> (luettu 27.1.2015).

Opetussuunnitelma 2014-2015. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

PAK 2012. Poliisin ajokoulutuskeskus. Ammattikurssi taso 2. Kurssiohjelma 2012.

PAK 2013a. Poliisin ajokoulutuskeskus. Ammattikurssi taso 1. Kurssiohjelma 2013.

PAK 2013b. Poliisin ajokoulutuskeskus. Ammattikurssi taso 3. Kurssiohjelma 2013.

PANSE. 2014. Poliisin ajoneuvotietojärjestelmä. Tiedot haettu 24.10.2014.

PH 2010. Poliisihallituksen tekniikan yksikön määräys 22.6.2010 POHAD-no/2010/2395.

PolStat 2014a. PolStat - Poliisin tulostietojärjestelmä. Vakituiset/määräaikaiset työntekijät yksiköittäin (viimeinen kk). Viimeinen vuosi/kk 2014/12. Tietolähde Henkilöfaktat-kuutio. Tiedot päivitetty 31.12.2014.

PolStat 2014b. PolStat - Poliisin tulostietojärjestelmä. Henkilöstömäärä sukupuolittain. Viimeinen vuosi/kk 2014/12. Tietolähde Henkilöfaktat-kuutio. Tiedot päivitetty 31.12.2014.

PTL 2014. Poliisin toiminnalliset luvut laitoksittain 2012-2014. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

Valtioneuvosto 2014. Valtioneuvoston asetus ammattikorkeakouluista 18.12.2014/1129. Haettu osoitteesta <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20141129> (luettu 17.3.2015)

# KIRJALLISUUS

Karttunen R. & Häkkinen, Sauli. 1986. Poliisiautojen ja -moottoripyörien vahinkotutkimus. Työpsykologian laboratorio. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.

Karttunen, R. 2003. Poliisiautojen ja -moottoripyörien vahinkotutkimus 1998-2001. Poliisiosaston julkaisusarja 2/2003. Helsinki: Sisäasiainministeriö, poliisiosasto.

Keskinen, E., Laapotti, S., Lammi, A., Nieminen, A-P. & Peräaho, M. 2012. Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajaopetuksessa. Liikenneturvallisuuden edistämissäätö. Keuruu: Otava.

Koisaari, T., Grönblom, H. & Kari, T. 2013. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2013. Helsinki: Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.

Ristolainen, M. 2003. Hälytysajotutkimus -onnettomuudet 1998-2001. Poliisipäälystön tutkinto nro 5 2000-2003. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

Tuominen, M. & Tuominen, P. 2014. Poliisin perustutkinnon ajokoulutuksen kehittäminen kohti ammattikorkeakoulutasoa. Opinnäytetyö. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

Tarkastuskertomus. 2014. Poliisiajoneuvojen vahinkojen käsittelyprosessi ja puutteet ajoneuvokalustossa. Sisäinen tarkastus. 7.11.2014. Helsinki: Poliisihallitus.

Torvinen, T. (toim.) 2013. Poliisi, vuosikertomus 2013.

Vuorensyrjä, M. & Ranta L. 2013. Poliisin perustutkintokoulutuksen vaikuttavuusarviointi. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 106. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

# LIITTEET

## LIITE 1. Vaurioilmoituslomake

### Ajoneuvon vaurioilmoitus

#### Kuljettajana toiminut täyttää

	Osasto _____   Yksikkö/tiimi _____
Tiedot ajoneuvosta	<input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Moottorikelkka <input type="checkbox"/> Vene <input type="checkbox"/> Muu _____ Rekisterinumero _____ Mittari lukema _____ Merkki _____ Malli _____
Tiedot vahingosta	<input type="checkbox"/> Tapahtumasta on saatu poliisin raportti (raportti lisätään liitteeksi) Vauno päivämäärä _____   Vauno klo _____ Vahinkopaikka <input type="checkbox"/> Katu/tie <input type="checkbox"/> Risteys <input type="checkbox"/> Kevyenliikenteenväylä <input type="checkbox"/> Maasto <input type="checkbox"/> Metsäautotie/peltotie/tms. <input type="checkbox"/> Autotalli <input type="checkbox"/> Pysäköintialue/piha <input type="checkbox"/> Muu paikka _____ Osoite tms. tarkka paikka _____ Kuljettaja/ ilmoittaja _____ / _____
	Tilanne <input type="checkbox"/> Eläimeen törmääminen <input type="checkbox"/> Esteeseen ajaminen <input type="checkbox"/> Ilkivalta, vahingonteko <input type="checkbox"/> Kaistanvaihto <input type="checkbox"/> Kääntymistilanne <input type="checkbox"/> Muu tilanne <input type="checkbox"/> Pakkopysäytys <input type="checkbox"/> Peruuttaminen <input type="checkbox"/> Peräänajo <input type="checkbox"/> Suistuminen tieltä Käytösuhde, tienpinta <input type="checkbox"/> Jäinen <input type="checkbox"/> Kuiva <input type="checkbox"/> Luminen <input type="checkbox"/> Märkä <input type="checkbox"/> Sohjoinen Ajon laji <input type="checkbox"/> Ei ajossa <input type="checkbox"/> Virka-ajo Selite vaunotapahtumasta _____ Selite ajoneuvon vauoista _____
Vastapuoli	<input type="checkbox"/> Toinen ajoneuvo <input type="checkbox"/> Eläin (ei hirvi) <input type="checkbox"/> Hirvieläin <input type="checkbox"/> Kuljettava <input type="checkbox"/> Jalkakäytävän reuna / lumipenikka tms. <input type="checkbox"/> Muu tienkäyttäjää <input type="checkbox"/> Liikennemerkki, puu, tolppa tms. <input type="checkbox"/> Muu _____ Vastapuolen nimi _____   Henkilötunnus _____ Vastapuolen rekisterinumero _____   Vastapuolen vakuutusyhtiö _____
Kuljettajan / ilmoittajan allekirjoitus	Paikka ja aika _____   Ilmoituksen tekijän nimi ja virkanimike _____
Esimiehen lausunto ja allekirjoitus	Lausunto _____ Esimiehen nimi ja virkanimike _____ Automaattisesti päivittyvä allekirjoitusfraasi. Älä poista tätä kenttää, jos allekirjoitat asiakirjan sähköisesti.

Lisää selvitystä tapahtumasta liitteenä  
 Poliisin raportti

Liitteenä piirros tapahtumasta

*LIITE 2A. Vauriutilanteet koko maassa*

Tilanne	Vaurioita	Osuus kaikista (%)
Ei tietoa	40	5,77 %
Eläimeen törmääminen	22	3,17 %
Esteeseen ajaminen	147	21,21 %
Ilkivalta/vahingonteko	69	9,96 %
Kaistanvaihto	3	0,43 %
Kääntymistilanne	63	9,09 %
Muu	92	13,28 %
Pakkopysäytys	42	6,06 %
Peruuttaminen	173	24,96 %
Peräänajo	23	3,32 %
Suistuminen tieltä	19	2,74 %
<b>N</b>	<b>693</b>	<b>100,00 %</b>

**LIITE 2B. Vauriotilanteet poliisilaitoksittain**

Yksikkö	Yksikkö (ent.)	Ei tietoa	Eläimeen törmääminen	Esteeseen ajaminen	Ilkivalta/vahingon- teko	Kaistan- vaihto	Kääntymis- tilanne	Muu	Pakko- pysäytys	Peruut- taminen	Perään- ajo	Suistumi- nen tieltä	N
Helsingin poliisilaitos	Helsingin poliisilaitos	34	1	42	29	1	24	32	4	31	5	7	210
Hämeen poliisilaitos	Kanta-Hämeen poliisilaitos	0	1	3	0	0	0	1	1	5	0	1	12
	Päijät-Hämeen poliisilaitos	0	0	4	0	0	1	1	1	8	2	0	17
Itä-Suomen poliisilaitos	Etelä-Savon poliisilaitos	0	3	5	0	0	2	0	4	1	0	0	15
	Pohjois-Karjalan poliisilaitos	0	4	6	6	0	0	8	5	5	0	0	34
	Pohjois-Savon poliisilaitos	0	0	3	0	0	4	1	1	10	1	0	20
Itä-Uudenmaan poliisilaitos	Itä-Uudenmaan poliisilaitos	0	0	6	3	0	6	4	2	10	1	0	32
	Keski-Uudenmaan poliisilaitos	2	0	9	3	0	0	5	2	6	0	0	27
Keskusrikospoliisi	Keskusrikospoliisi	2	0	8	1	1	1	2	0	19	2	0	36
Lapin poliisilaitos	Lapin poliisilaitos	0	0	2	3	0	1	0	0	5	0	0	11
	Peräpohjan poliisilaitos	0	1	1	0	0	1	1	1	3	0	1	9
-	Liikkuva poliisi	0	1	2	0	0	2	3	0	4	2	1	15
Lounais-Suomen poliisilaitos	Satakunnan poliisilaitos	0	0	2	0	0	1	3	1	3	0	0	10
	Varsinais-Suomen poliisilaitos	0	2	9	4	0	2	5	1	9	0	1	33
Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	1	3	7	0	1	4	5	3	9	2	1	36
	Jokilaaksojen poliisilaitos	0	1	4	1	0	0	2	2	2	0	1	13
Oulun poliisilaitos	Kainuun poliisilaitos	0	0	4	0	0	1	1	0	2	0	0	8
	Koillismaan poliisilaitos	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pohjanmaan poliisilaitos	Oulun poliisilaitos	0	0	11	6	0	2	1	4	4	3	0	31
	Etelä-Pohjanmaan poliisilaitos	1	2	3	3	0	0	4	0	1	1	2	17
Sisä-Suomen poliisilaitos	Pohjanmaan poliisilaitos	0	0	1	0	0	2	2	1	5	0	0	11
	Keski-Suomen poliisilaitos	0	2	6	2	0	3	1	4	14	0	1	33
Polamk	Pirkanmaan poliisilaitos	0	0	8	8	0	4	8	5	16	3	3	55
	Polamk	0	0	1	0	0	2	2	0	1	1	0	7
<b>N</b>		<b>40</b>	<b>22</b>	<b>147</b>	<b>69</b>	<b>3</b>	<b>63</b>	<b>92</b>	<b>42</b>	<b>173</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>693</b>



*LIITE 3A. Vauriopaikka koko maassa*

Paikka	Vaurioita	Osuus kaikista
Ei tietoa	47	6,80 %
Autotalli	130	18,80 %
Katu/tie	224	32,30 %
Kevyenliikenteenväylä	47	6,80 %
Maasto	8	1,20 %
Metsäautotie/peltotie tms.	11	1,60 %
Muu	7	1,00 %
Pysäköintialue/piha	189	27,30 %
Risteys	30	4,30 %
<b>N</b>	<b>693</b>	<b>100,00 %</b>

**LIITE 3B. Vaurioaika poliisilaitoksittain**

Yksikkö	Yksikkö (ent.)	Ei tietoa	Autotalli	Katu/ tie	Kevyen- liikenteen- väylä	Maasto	Metsäin- toite/ pel- toite tms.	Muu	Pysäköim- tialue/ piha	Risteys	N
Helsingin poliisilaitos	Helsingin poliisilaitos	35	32	65	20	2	0	5	42	9	210
Hämeen poliisilaitos	Kanta-Hämeen poliisilaitos	0	0	7	0	0	0	0	5	0	12
	Päijät-Hämeen poliisilaitos	0	7	6	0	0	1	0	3	0	17
Itä-Suomen poliisilaitos	Etelä-Savon poliisilaitos	1	3	5	3	0	0	0	1	2	15
	Pohjois-Karjalan poliisilaitos	3	4	11	0	1	3	0	12	0	34
	Pohjois-Savon poliisilaitos	0	6	4	0	0	1	0	7	2	20
Itä-Uudenmaan poliisilaitos	Itä-Uudenmaan poliisilaitos	0	6	8	4	0	1	0	10	3	32
	Keski-Uudenmaan poliisilaitos	3	5	8	2	0	0	0	9	0	27
Keskusrikospoliisi	Keskusrikospoliisi	2	16	6	0	0	1	0	10	1	36
Lapin poliisilaitos	Lapin poliisilaitos	0	2	3	1	0	0	0	5	0	11
	Peräpohjan poliisilaitos	0	2	6	0	0	0	0	0	1	9
-	Liikkuva poliisi	0	1	9	2	1	0	0	1	1	15
Lounais-Suomen poliisilaitos	Satakunnan poliisilaitos	0	2	3	0	1	0	0	4	0	10
	Varsinais-Suomen poliisilaitos	0	5	10	4	0	1	0	11	2	33
Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	1	7	13	3	0	1	0	9	2	36
	Jokilaaksojen poliisilaitos	0	2	7	0	0	1	0	3	0	13
Oulun poliisilaitos	Kainuun poliisilaitos	0	5	0	0	1	0	0	2	0	8
	Koillismaan poliisilaitos	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Pohjanmaan poliisilaitos	Oulun poliisilaitos	0	8	9	4	0	0	0	10	0	31
	Etelä-Pohjanmaan poliisilaitos	1	1	7	0	2	0	0	5	1	17
Sisä-Suomen poliisilaitos	Pohjanmaan poliisilaitos	1	2	6	0	0	0	0	2	0	11
	Keski-Suomen poliisilaitos	0	8	11	3	0	0	0	9	2	33
Polamk	Pirkanmaan poliisilaitos	0	5	18	1	0	1	2	24	4	55
	Polamk	0	1	1	0	0	0	0	5	0	7
<b>N</b>		<b>47</b>	<b>130</b>	<b>224</b>	<b>47</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>189</b>	<b>30</b>	<b>693</b>

*LIITE 4A. Vauriotilanteen vastapuoli koko maassa*

Vastapuoli	Vaurioita	Osuus kaikista (%)
Ei tietoa	46	6,64 %
Ei ole	41	5,92 %
Eläin (ei hirvi)	19	2,74 %
Hirvieläin	4	0,58 %
Jalkakäytävän reuna/lumipenkka tms.	88	12,70 %
Kuljetettava	32	4,62 %
Liikennemerkki/puu/tolppa	134	19,34 %
Muu	16	2,31 %
Muu tienkäyttäjä	38	5,48 %
Poliisiajoneuvo	20	2,89 %
Sisätilarakenne	84	12,12 %
Toinen ajoneuvo	171	24,68 %
<b>N</b>	<b>693</b>	<b>100,00 %</b>

**LIITE 4B. Vauriotilanteen vastapuoli poliisilaitoksittain**

Yksikkö	Yksikkö (ent.)	Ei tietoa	Ei ole	Eläin (ei hirvi)	Hirvi-eläin	Jalkakäytävän reuna/luomipenkka tms.	Kuljetettava	Liikenne-merkki/puu/tolppa	Muu	Muu tienkäyttäjä	Poliisi-ajoneuvo	Sisätilarakenne	Toinen ajoneuvo	N
Helsingin poliisilaitos	Helsingin poliisilaitos	36	16	1	0	40	12	28	1	19	1	12	44	210
	Hämeen poliisilaitos	Kanta-Hämeen poliisilaitos	0	1	1	0	1	0	1	0	1	2	3	12
		Päijät-Hämeen poliisilaitos	0	1	0	0	1	0	7	0	0	2	2	4
Itä-Suomen poliisilaitos	Etelä-Savon poliisilaitos	0	0	3	0	1	0	3	0	0	0	3	5	15
	Pohjois-Karjalan poliisilaitos	1	3	3	1	3	2	2	3	3	0	3	10	34
	Pohjois-Savon poliisilaitos	0	1	0	0	6	0	7	0	0	1	2	3	20
Itä-Uudenmaan poliisilaitos	Itä-Uudenmaan poliisilaitos	0	1	0	0	8	2	4	0	1	0	5	11	32
	Keski-Uudenmaan poliisilaitos	3	2	0	0	1	2	4	1	1	2	5	6	27
	Keskusrikospoliisi	2	0	0	0	1	0	14	1	1	3	7	7	36
Lapin poliisilaitos	Lapin poliisilaitos	0	0	0	0	2	1	4	0	2	0	1	1	11
	Peräpohjan poliisilaitos	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	5	9
	Liikkuva poliisi	0	0	1	0	3	0	3	2	0	1	0	5	15
Lounais-Suomen poliisilaitos	Satakunnan poliisilaitos	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	2	2	10
	Varsinais-Suomen poliisilaitos	1	2	2	0	1	1	9	1	3	0	5	8	33
	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	1	2	2	1	6	0	8	0	0	2	3	11	36
Oulun poliisilaitos	Jokilaaksojen poliisilaitos	0	2	1	0	0	1	1	1	0	1	2	4	13
	Kainuun poliisilaitos	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	5	0	8
	Koillismaan poliisilaitos	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pohjanmaan poliisilaitos	Oulun poliisilaitos	0	0	0	0	0	4	4	2	2	2	8	9	31
	Etelä-Pohjanmaan poliisilaitos	2	2	1	1	2	2	1	2	1	0	1	2	17
	Pohjanmaan poliisilaitos	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	5	11
Sisä-Suomen poliisilaitos	Keski-Suomen poliisilaitos	0	0	1	1	4	2	7	1	0	2	7	8	33
	Pirkanmaan poliisilaitos	0	4	1	0	7	3	13	0	5	0	5	17	55
	Polamk	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	1	1	7
<b>N</b>		<b>46</b>	<b>41</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>88</b>	<b>32</b>	<b>134</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>20</b>	<b>84</b>	<b>171</b>	<b>693</b>

*LIITE 5A. Keli vauriotilanteessa koko maassa*

Keli	Vaurioita	Osuus kaikista (%)
Ei tietoa	117	16,88 %
Jäinen	54	7,79 %
Kuiva	268	38,67 %
Luminen	56	8,08 %
Märkä	62	8,95 %
Sisätila	127	18,33 %
Sohjoinen	9	1,30 %
<b>N</b>	<b>693</b>	<b>100,00 %</b>

**LIITE 5B. Keli vauriotilanteessa poliisilaitoksittain**

Yksikkö	Yksikkö (ent.)	Ei tietoa	Jämen	Kuiva	Luminen	Märkä	Sisätila	Sohjoinen	Yhteensä
Helsingin poliisilaitos	Helsingin poliisilaitos	65	16	68	11	19	30	1	210
	Kanta-Hämeen poliisilaitos	0	1	7	2	2	0	0	12
	Päijät-Hämeen poliisilaitos	1	2	7	0	0	7	0	17
Itä-Suomen poliisilaitos	Etelä-Savon poliisilaitos	1	3	6	1	1	3	0	15
	Pohjois-Karjalan poliisilaitos	8	2	13	2	5	4	0	34
	Pohjois-Savon poliisilaitos	1	1	8	4	0	6	0	20
Itä-Uudenmaan poliisilaitos	Itä-Uudenmaan poliisilaitos	2	1	18	1	4	6	0	32
	Keski-Uudenmaan poliisilaitos	6	2	11	0	3	5	0	27
	Keskusrikospoliisi	3	1	6	6	4	16	0	36
Lapin poliisilaitos	Lapin poliisilaitos	0	1	6	1	1	2	0	11
	Peräpohjan poliisilaitos	0	1	5	1	0	2	0	9
	Liikkuva poliisi	1	0	8	4	0	1	1	15
Lounais-Suomen poliisilaitos	Satakunnan poliisilaitos	0	2	5	0	2	1	0	10
	Varsinais-Suomen poliisilaitos	2	2	15	3	6	5	0	33
	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	1	5	19	3	1	7	0	36
Oulun poliisilaitos	Jokilaaksojen poliisilaitos	3	2	3	2	0	2	1	13
	Kainuun poliisilaitos	1	0	1	1	0	5	0	8
	Koillismaan poliisilaitos	0	0	1	0	0	0	0	1
Pohjanmaan poliisilaitos	Oulun poliisilaitos	3	4	10	2	2	8	2	31
	Etelä-Pohjanmaan poliisilaitos	6	0	7	3	0	1	0	17
	Pohjanmaan poliisilaitos	2	0	5	1	1	2	0	11
Sisä-Suomen poliisilaitos	Keski-Suomen poliisilaitos	1	3	13	5	1	8	2	33
	Pirkanmaan poliisilaitos	9	5	21	3	10	5	2	55
	Polamk	1	0	5	0	0	1	0	7
<b>N</b>		<b>117</b>	<b>54</b>	<b>268</b>	<b>56</b>	<b>62</b>	<b>127</b>	<b>9</b>	<b>693</b>

*LIITE 6A. Ajon laji vauriutilanteessa koko maassa*

Ajon laji	Vaurioita	Osuus kaikista
Ei tietoa	48	6,93 %
Ei ajossa	84	12,12 %
Harjoittelu	1	0,14 %
Hälytysajo (valo/ääni)	52	7,50 %
Seuranta	9	1,30 %
Pakenevan seuranta (valo/ääni)	47	6,78 %
Virka-ajo	437	63,06 %
Virka-ajo (valo)	15	2,16 %
<b>N</b>	<b>693</b>	<b>100,00 %</b>

**LIITE 6B. Ajon laji vaurioutilanteessa poliisilaitoksittain**

Yksikkö	Yksikkö (ent.)	Ei tietoa	Ei ajossa	Harjoittelu	Hälytysajo (valo/ääni)	Seuranta	Pakenevan seuranta (valo/ääni)	Virka-ajo (valo)	N
Helsingin poliisilaitos	Helsingin poliisilaitos	39	37	0	14	4	7	100	210
Hämeen poliisilaitos	Kanta-Hämeen poliisilaitos	0	0	0	0	1	1	10	12
	Päijät-Hämeen poliisilaitos	0	0	0	1	0	1	15	17
Itä-Suomen poliisilaitos	Etelä-Savon poliisilaitos	0	1	0	1	0	2	11	15
	Pohjois-Karjalan poliisilaitos	0	8	0	3	0	1	22	34
	Pohjois-Savon poliisilaitos	0	1	0	0	1	1	17	20
	Itä-Uudenmaan poliisilaitos	1	2	0	2	0	3	23	32
Keskusrikospoliisi	Keski-Uudenmaan poliisilaitos	2	3	0	2	1	0	19	27
	Keskusrikospoliisi	0	2	0	0	0	0	34	36
	Lapin poliisilaitos	0	2	0	1	0	0	7	11
Lounais-Suomen poliisilaitos	Peräpohjan poliisilaitos	0	0	0	1	0	2	6	9
	Liikkuva poliisi	0	0	0	2	1	2	7	15
Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	Satakunnan poliisilaitos	0	0	0	1	0	2	7	10
	Varsinais-Suomen poliisilaitos	0	2	0	4	0	7	20	33
	Jokilaaksojen poliisilaitos	0	1	0	4	0	0	30	36
Oulun poliisilaitos	Jokilaaksojen poliisilaitos	0	3	0	3	0	1	6	13
	Kainuun poliisilaitos	0	3	0	0	0	0	5	8
	Koivismaan poliisilaitos	0	0	0	1	0	0	0	1
	Oulun poliisilaitos	0	5	0	2	0	5	19	31
Pohjanmaan poliisilaitos	Etelä-Pohjanmaan poliisilaitos	0	4	0	2	0	2	9	17
	Pohjanmaan poliisilaitos	0	1	0	0	0	3	7	11
Sisä-Suomen poliisilaitos	Keski-Suomen poliisilaitos	0	3	0	5	0	2	23	33
	Pirkanmaan poliisilaitos	5	6	0	3	1	5	35	55
Polamk	Polamk	1	0	1	0	0	0	5	7
<b>N</b>		<b>48</b>	<b>84</b>	<b>1</b>	<b>52</b>	<b>9</b>	<b>47</b>	<b>437</b>	<b>693</b>



Liite 7. Itse aiheutetut vauriot<sup>8</sup>

Ei tietoa		Vaurio itse aiheutettu			N
		Ei tietoa	Ei	Kyllä	
Liikkuva poliisi	tapauksia	1	3	11	15
	osuus	6,7%	20,0%	73,3%	100,0%
Helsingin poliisilaitos	tapauksia	35	65	110	210
	osuus	16,7%	31,0%	52,4%	100,0%
Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	tapauksia	1	9	26	36
	osuus	2,8%	25,0%	72,2%	100,0%
Itä-Uudenmaan poliisilaitos	tapauksia	5	21	33	59
	osuus	8,5%	35,6%	55,9%	100,0%
Hämeen poliisilaitos	tapauksia	0	1	28	29
	osuus	0,0%	3,4%	96,6%	100,0%
Lounais-Suomen poliisilaitos	tapauksia	2	15	26	43
	osuus	4,7%	34,9%	60,5%	100,0%
Sisä-Suomen poliisilaitos	tapauksia	0	22	66	88
	osuus	0,0%	25,0%	75,0%	100,0%
Pohjanmaan poliisilaitos	tapauksia	3	7	18	28
	osuus	10,7%	25,0%	64,3%	100,0%
Itä-Suomen poliisilaitos	tapauksia	2	19	48	69
	osuus	2,9%	27,5%	69,6%	100,0%
Oulun poliisilaitos	tapauksia	0	18	35	53
	osuus	0,0%	34,0%	66,0%	100,0%
Lapin poliisilaitos	tapauksia	0	5	15	20
	osuus	0,0%	25,0%	75,0%	100,0%
Keskusrikospoliisi	tapauksia	2	5	29	36
	osuus	5,6%	13,9%	80,6%	100,0%
Poliisiammatti- korkeakoulu	tapauksia	0	0	7	7
	osuus	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
<b>Yhteensä</b>	tapauksia	51	190	452	693
	osuus	7,4%	27,4%	65,2%	100,0%

<sup>8</sup> Syyt on tulkittu ainoastaan vaurioilmoituslomakkeessa olevien tietojen perusteella. Epäselvät tapaukset, joissa tilanteesta on kerrottu vähän, on luokiteltu poliisiajoneuvoa kuljettaneen henkilön syyksi.

**LIITE 8. Viikonpäivä ja vuorokaudenaika**

Viikonpäivä	Alkava tasatunti	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00
maanantai	Tapauksia	2	2	2	0	2	0	1	3
	% viikonpäivästä	2,50 %	2,50 %	2,50 %	0,00 %	2,50 %	0,00 %	1,25 %	3,75 %
	% vuorokaudenajasta	8,33 %	7,14 %	10,53 %	0,00 %	10,00 %	0,00 %	7,69 %	13,64 %
	% kaikista	0,30 %	0,30 %	0,30 %	0,00 %	0,30 %	0,00 %	0,15 %	0,45 %
tiistai	Tapauksia	3	2	3	4	1	1	2	9
	% viikonpäivästä	2,86 %	1,90 %	2,86 %	3,81 %	0,95 %	0,95 %	1,90 %	8,57 %
	% vuorokaudenajasta	12,50 %	7,14 %	15,79 %	16,67 %	5,00 %	9,09 %	15,38 %	40,91 %
	% kaikista	0,45 %	0,30 %	0,45 %	0,61 %	0,15 %	0,15 %	0,30 %	1,36 %
keskiviikko	Tapauksia	4	4	1	1	2	3	3	2
	% viikonpäivästä	3,51 %	3,51 %	0,88 %	0,88 %	1,75 %	2,63 %	2,63 %	1,75 %
	% vuorokaudenajasta	16,67 %	14,29 %	5,26 %	4,17 %	10,00 %	27,27 %	23,08 %	9,09 %
	% kaikista	0,61 %	0,61 %	0,15 %	0,15 %	0,30 %	0,45 %	0,45 %	0,30 %
torstai	Tapauksia	4	2	0	4	3	0	2	2
	% viikonpäivästä	4,65 %	2,33 %	0,00 %	4,65 %	3,49 %	0,00 %	2,33 %	2,33 %
	% vuorokaudenajasta	16,67 %	7,14 %	0,00 %	16,67 %	15,00 %	0,00 %	15,38 %	9,09 %
	% kaikista	0,61 %	0,30 %	0,00 %	0,61 %	0,45 %	0,00 %	0,30 %	0,30 %
perjantai	Tapauksia	2	4	3	3	1	2	0	2
	% viikonpäivästä	1,96 %	3,92 %	2,94 %	2,94 %	0,98 %	1,96 %	0,00 %	1,96 %
	% vuorokaudenajasta	8,33 %	14,29 %	15,79 %	12,50 %	5,00 %	18,18 %	0,00 %	9,09 %
	% kaikista	0,30 %	0,61 %	0,45 %	0,45 %	0,15 %	0,30 %	0,00 %	0,30 %
lauantai	Tapauksia	5	5	6	6	4	2	3	2
	% viikonpäivästä	5,68 %	5,68 %	6,82 %	6,82 %	4,55 %	2,27 %	3,41 %	2,27 %
	% vuorokaudenajasta	20,83 %	17,86 %	31,58 %	25,00 %	20,00 %	18,18 %	23,08 %	9,09 %
	% kaikista	0,76 %	0,76 %	0,91 %	0,91 %	0,61 %	0,30 %	0,45 %	0,30 %
sunnuntai	Tapauksia	4	9	4	6	7	3	2	2
	% viikonpäivästä	4,76 %	10,71 %	4,76 %	7,14 %	8,33 %	3,57 %	2,38 %	2,38 %
	% vuorokaudenajasta	16,67 %	32,14 %	21,05 %	25,00 %	35,00 %	27,27 %	15,38 %	9,09 %
	% kaikista	0,61 %	1,36 %	0,61 %	0,91 %	1,06 %	0,45 %	0,30 %	0,30 %
<b>Yhteensä</b>	<b>Tapauksia</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>22</b>
	<b>% viikonpäivästä</b>	<b>3,64 %</b>	<b>4,24 %</b>	<b>2,88 %</b>	<b>3,64 %</b>	<b>3,03 %</b>	<b>1,67 %</b>	<b>1,97 %</b>	<b>3,33 %</b>
	<b>% vuorokaudenajasta</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>
	<b>% kaikista</b>	<b>3,64 %</b>	<b>4,24 %</b>	<b>2,88 %</b>	<b>3,64 %</b>	<b>3,03 %</b>	<b>1,67 %</b>	<b>1,97 %</b>	<b>3,33 %</b>

LIITE 8.

Viikonpäivä	Alkava tasatunti	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00
maanantai	Tapauksia	4	5	5	4	5	5	7	6
	% viikonpäivästä	5,00 %	6,25 %	6,25 %	5,00 %	6,25 %	6,25 %	8,75 %	7,50 %
	% vuorokaudenajasta	22,22 %	20,83 %	17,24 %	10,81 %	13,16 %	12,50 %	15,22 %	15,00 %
	% kaikista	0,61 %	0,76 %	0,76 %	0,61 %	0,76 %	0,76 %	1,06 %	0,91 %
tiistai	Tapauksia	1	6	4	10	6	4	10	7
	% viikonpäivästä	0,95 %	5,71 %	3,81 %	9,52 %	5,71 %	3,81 %	9,52 %	6,67 %
	% vuorokaudenajasta	5,56 %	25,00 %	13,79 %	27,03 %	15,79 %	10,00 %	21,74 %	17,50 %
	% kaikista	0,15 %	0,91 %	0,61 %	1,52 %	0,91 %	0,61 %	1,52 %	1,06 %
keskiviikko	Tapauksia	1	2	6	9	10	7	9	10
	% viikonpäivästä	0,88 %	1,75 %	5,26 %	7,89 %	8,77 %	6,14 %	7,89 %	8,77 %
	% vuorokaudenajasta	5,56 %	8,33 %	20,69 %	24,32 %	26,32 %	17,50 %	19,57 %	25,00 %
	% kaikista	0,15 %	0,30 %	0,91 %	1,36 %	1,52 %	1,06 %	1,36 %	1,52 %
torstai	Tapauksia	2	4	4	4	7	1	12	4
	% viikonpäivästä	2,33 %	4,65 %	4,65 %	4,65 %	8,14 %	1,16 %	13,95 %	4,65 %
	% vuorokaudenajasta	11,11 %	16,67 %	13,79 %	10,81 %	18,42 %	2,50 %	26,09 %	10,00 %
	% kaikista	0,30 %	0,61 %	0,61 %	0,61 %	1,06 %	0,15 %	1,82 %	0,61 %
perjantai	Tapauksia	4	4	3	3	2	8	3	5
	% viikonpäivästä	3,92 %	3,92 %	2,94 %	2,94 %	1,96 %	7,84 %	2,94 %	4,90 %
	% vuorokaudenajasta	22,22 %	16,67 %	10,34 %	8,11 %	5,26 %	20,00 %	6,52 %	12,50 %
	% kaikista	0,61 %	0,61 %	0,45 %	0,45 %	0,30 %	1,21 %	0,45 %	0,76 %
lauantai	Tapauksia	2	3	4	5	5	8	1	2
	% viikonpäivästä	2,27 %	3,41 %	4,55 %	5,68 %	5,68 %	9,09 %	1,14 %	2,27 %
	% vuorokaudenajasta	11,11 %	12,50 %	13,79 %	13,51 %	13,16 %	20,00 %	2,17 %	5,00 %
	% kaikista	0,30 %	0,45 %	0,61 %	0,76 %	0,76 %	1,21 %	0,15 %	0,30 %
sunnuntai	Tapauksia	4	0	2	2	3	7	4	6
	% viikonpäivästä	4,76 %	0,00 %	2,38 %	2,38 %	3,57 %	8,33 %	4,76 %	7,14 %
	% vuorokaudenajasta	22,22 %	0,00 %	6,90 %	5,41 %	7,89 %	17,50 %	8,70 %	15,00 %
	% kaikista	0,61 %	0,00 %	0,30 %	0,30 %	0,45 %	1,06 %	0,61 %	0,91 %
Yhteensä	Tapauksia	18	24	29	37	38	40	46	40
	% viikonpäivästä	2,73 %	3,64 %	4,39 %	5,61 %	5,76 %	6,06 %	6,97 %	6,06 %
	% vuorokaudenajasta	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %
	% kaikista	2,73 %	3,64 %	4,39 %	5,61 %	5,76 %	6,06 %	6,97 %	6,06 %

LIITE 8.

Alkava tasatunti	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	N
Tapauksia	8	3	6	2	2	1	2	3	80
% viikonpäivästä	10,00 %	3,75 %	7,50 %	2,50 %	2,50 %	1,25 %	2,50 %	3,75 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	28,57 %	9,09 %	20,00 %	8,33 %	8,00 %	3,85 %	7,69 %	8,57 %	12,12 %
% kaikista	1,21 %	0,45 %	0,91 %	0,30 %	0,30 %	0,15 %	0,30 %	0,45 %	12,12 %
Tapauksia	3	5	4	2	5	5	4	4	105
% viikonpäivästä	2,86 %	4,76 %	3,81 %	1,90 %	4,76 %	4,76 %	3,81 %	3,81 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	10,71 %	15,15 %	13,33 %	8,33 %	20,00 %	19,23 %	15,38 %	11,43 %	15,91 %
% kaikista	0,45 %	0,76 %	0,61 %	0,30 %	0,76 %	0,76 %	0,61 %	0,61 %	15,91 %
Tapauksia	3	5	8	4	5	5	6	4	114
% viikonpäivästä	2,63 %	4,39 %	7,02 %	3,51 %	4,39 %	4,39 %	5,26 %	3,51 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	10,71 %	15,15 %	26,67 %	16,67 %	20,00 %	19,23 %	23,08 %	11,43 %	17,27 %
% kaikista	0,45 %	0,76 %	1,21 %	0,61 %	0,76 %	0,76 %	0,91 %	0,61 %	17,27 %
Tapauksia	3	7	2	2	4	2	5	6	86
% viikonpäivästä	3,49 %	8,14 %	2,33 %	2,33 %	4,65 %	2,33 %	5,81 %	6,98 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	10,71 %	21,21 %	6,67 %	8,33 %	16,00 %	7,69 %	19,23 %	17,14 %	13,03 %
% kaikista	0,45 %	1,06 %	0,30 %	0,30 %	0,61 %	0,30 %	0,76 %	0,91 %	13,03 %
Tapauksia	5	6	7	6	2	10	8	9	102
% viikonpäivästä	4,90 %	5,88 %	6,86 %	5,88 %	1,96 %	9,80 %	7,84 %	8,82 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	17,86 %	18,18 %	23,33 %	25,00 %	8,00 %	38,46 %	30,77 %	25,71 %	15,45 %
% kaikista	0,76 %	0,91 %	1,06 %	0,91 %	0,30 %	1,52 %	1,21 %	1,36 %	15,45 %
Tapauksia	1	3	2	6	3	2	1	7	88
% viikonpäivästä	1,14 %	3,41 %	2,27 %	6,82 %	3,41 %	2,27 %	1,14 %	7,95 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	3,57 %	9,09 %	6,67 %	25,00 %	12,00 %	7,69 %	3,85 %	20,00 %	13,33 %
% kaikista	0,15 %	0,45 %	0,30 %	0,91 %	0,45 %	0,30 %	0,15 %	1,06 %	13,33 %
Tapauksia	5	4	1	2	4	1	0	2	84
% viikonpäivästä	5,95 %	4,76 %	1,19 %	2,38 %	4,76 %	1,19 %	0,00 %	2,38 %	100,00 %
% vuorokaudenajasta	17,86 %	12,12 %	3,33 %	8,33 %	16,00 %	3,85 %	0,00 %	5,71 %	12,73 %
% kaikista	0,76 %	0,61 %	0,15 %	0,30 %	0,61 %	0,15 %	0,00 %	0,30 %	12,73 %
<b>Tapauksia</b>	<b>28</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>35</b>	<b>660</b>
<b>% viikonpäivästä</b>	<b>4,24 %</b>	<b>5,00 %</b>	<b>4,55 %</b>	<b>3,64 %</b>	<b>3,79 %</b>	<b>3,94 %</b>	<b>3,94 %</b>	<b>5,30 %</b>	<b>100,00 %</b>
<b>% vuorokaudenajasta</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>
<b>% kaikista</b>	<b>4,24 %</b>	<b>5,00 %</b>	<b>4,55 %</b>	<b>3,64 %</b>	<b>3,79 %</b>	<b>3,94 %</b>	<b>3,94 %</b>	<b>5,30 %</b>	<b>100,00 %</b>

## LIITE 9. Ajolupakyselylomake

### Ajolupakäytännöt poliisissa

Tällä kyselyllä kartoitetaan poliisin ajolupakäytäntöjä. Viitekohtana on poliisin ylijohdon vuonna 2003 asettaman työryhmän esitys poliisin ajokoulutusstrategiaksi. Kyselyn toteuttaa Poliisiammattikorkeakoulun TKI-toiminnan osaamisalue.

#### 1. Poliisin yksikkö \*

Valitse

#### 2. Vastaaja \*

- Otan vastaan ajolupapäynteitä yksikössämme
- Myönnän ajoluvat yksikössämme
- Otan vastaan ajolupapäynteitä ja myönnän ajoluvat yksikössämme
- En tee mitään edellä mainituista (välitä kysely ao. henkilöille, kiitos)

#### 3. Koulutus tehtävään (valitse yksi tai useampi seuraavista)

- EAK-koulutus
- Kouluttajakoulutus
- Liikenneopettajatutkinto
- Muu, mikä

#### 4. Yksikössämme on käytössä ajoluparekisteri

- Kyllä
- Ei
- En tiedä

#### 5. Ajolupakäytäntö yksikössämme

- Yksikössämme on nimetty henkilö(t) vastaanottamaan ajolupapäynteitä
- Yksikössämme on nimetty henkilö(t) myöntämään ajoluvat
- Yksikössämme on nimetty sekä ajolupapäynteiden vastaanottaja(t) että niiden myöntäjä(t)
- Näitä tehtäviä ei ole yksikössämme osoitettu kenellekkään

#### 6. Kyseisen henkilön tai henkilöiden koulutus edellä mainittuun tehtävään (valitse yksi tai useampi seuraavista)

- EAK-koulutus
- Kouluttajakoulutus
- Liikenneopettajatutkinto
- Muu, mikä

#### Ajolupaan liittyvät rajoitukset

#### 7. Ajolupa myönnetään yksikössämme

- rajoittamattomasti poliisien kohdalla, kun kysymys on autosta
- aina rajoitetusti

## 8. Kun ajolupa myönnetään rajoitetusti, rajoitus koskee (valitse seuraavista)

- siviilejä
- tiettyä ajotehtävää
- tiettyä automallia
- tiettyä ajoneuvoryhmää
- ajoneuvon kuljettamista tietyn henkilön valvonnassa
- ammattikurssin suorittamista ennen ajokautta moottoripyörien ja skoottereiden kohdalla
- oikeutta kuljettaa ajoneuvoa valvotusti
- erityiskaluston (mönkijät, moottorikelkat, veneet, jetit) kohdalla kurssin suorittaneita

## Ajolupien valvonta

### Poliisiopiskelijat

#### 9. Ajolupakoulutuksesta vastaava henkilö ja/tai ajolupakouluttaja yksikössämme poliisiopiskelijoiden kohdalla

	Aina	Lähes aina	Satunnaisesti	Vain poikkeustapauksissa	Ei koskaan
ottaa vastaan työ- tai kenttäharjoitteluun tulevien poliisiopiskelijoiden ajolupanäytteen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
myöntää työ- tai kenttäharjoitteluun tuleville poliisiopiskelijoiden määräaikaisen ajoluvan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
perehdyttää poliisiopiskelijan liikenteen paikallisiin ongelmapaikkoihin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
arvioi yhdessä perehdyttäjän kanssa poliisiopiskelijan ajotaidon harjoittelujakson loppuksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### Poliisit

#### 10. Ajolupakoulutuksesta vastaava henkilö ja/tai ajolupakouluttaja yksikössämme poliisien kohdalla

	Aina	Lähes aina	Satunnaisesti	Vain poikkeustapauksissa	Ei koskaan
perehdyttää uuden poliisin toimialueen liikennejärjestelyihin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
perehdyttää uuden poliisin ajoneuvoasioiden toimintamalliin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ohjaa määräajassa uudet poliisit Poliisin ajokoulutuskeskuksen jatkokoulutukseen (taso I ja II)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ohjaa poliisit, jotka kuljettavat tunnuksellista tai erityisvalvontakalustoa tai tai tekevät vaativaa seurantatyötä, määräajassa III ja IV tason koulutuksiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
pitää ajoluparekisterin tiedot ajan tasalla	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ottaa vastaan ajolupanäytteet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Ajoluvan peruuttaminen

### 11. Seuraavassa on erilaisia syitä ajoluvan peruuttamiseen. Miten usein syynä ajoluvan peruuttamiseen omassa yksikössä on henkilön...

	Hyvin usein	Melko usein	Toisinaan	Harvoin	Ei koskaan
vahinkoalttius (esim. ajotaidon puute, piittaamaton ajotapa)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
laiminlyönti kuljettajana (esim. vauriosta ilmoittamattajättäminen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
alentunut terveydentila	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
osallistumattomuus välttämättömäksi nähtyyn kuljettajakoulutukseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ajo-oikeuden menetys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### 12. Jos ajolupa peruutetaan määräajaksi, aika on pääsääntöisesti

kuukautta

### 13. Millaisissa tilanteissa ajolupia on peruutettu toistaiseksi?

### 14. Millaisessa tilanteessa ajolupia on peruutettu kokonaan?

### 15. Millainen on oman yksikkönne ajolupakäytäntö?

### 16. Millainen ajolupakäytäntö palvelisi turvallista ja taloudellista poliisiajoneuvon kuljettamista?

### 17. Ajolupakäytäntöön liittyviä muita kommentteja ja huomioita?

### 18. Valtakunnallisen ajoluparekisterin tarpeellisuus poliisissa

- Valtakunnallinen ajoluparekisteri on tarpeeton
- Maahan tarvitaan valtakunnallinen ajoluparekisteri

Tutkimuksessa käydään läpi poliisijoneuvojen vaurioilmoituksia ensimmäistä kertaa tässä laajuudessa. Aineistona ovat vuoden 2013 vaurioilmoitusraportit. Tutkimus kuvaa vaurioiden laatua ja olosuhteita, joissa ne syntyvät, sekä pohtii vaurioiden syitä.

Poliisijoneuvojen vauriot aiheuttavat sekä välittömiä korjauskustannuksia että välillisiä kustannusvaikutuksia. Systemaattisella ja hyvin suunnitellulla poliisin ajokoulutuksella voidaan vaikuttaa osaan vaurioiden syistä. Tutkimuksessa hahmotellaankin sähköistä, vaurioilmoitustietoon perustuvaa palautejärjestelmää, jolla poliisin ajokoulutuksen vaikuttavuutta voitaisiin arvioida ja kehittää.

