

Poliisi osallisena tieliikenneonnettomuuksissa 2011-2015

Mika Vasenius

4/2017

Tiivistelmä

Tekijä		Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike
Mika Vasenius		Poliisi (AMK)/AMK 2014 2C
Julkaisun nimi		Julkisuusaste
Poliisi osallisena teliikenneonnettomuuksissa 2011-2015		Julkinen
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi		Opinnäytetyön muoto
Petri Tuominen		Kvantitatiivinen opinnäytetyö
Tiivistelmä		
<p>Tässä opinnäytetyössä tutkittiin teliikenneonnettomuuksia, joissa poliisiajoneuvo oli osallisena vuosien 2011-2015 aikana. Opinnäytetyössä pyrittiin selvittämään, kuinka paljon tällaisia onnettomuuksia oli tapahtunut ja mitkä olivat onnettomuuksiin johtavia tekijöitä. Opinnäytetyön tutkimusmenetelmä on kvantitatiivinen tutkimus, joka toteutettiin hyödyntämällä otantamenetelmää.</p> <p>Opinnäytetyö toteutettiin tarkastelemalla kahta aineistoa: poliisin tietojärjestelmiin kirjatuista rikos- ja sekalaisilmoituksista koottua otantaa sekä Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutin keräämää tilastoa. Koottu otanta hankittiin käymällä läpi poliisin tietojärjestelmiin kirjattuja rikos- ja sekalaisilmoituksia, jotka pitivät sisällään hakusanat "valtiokonttori, poliisiajoneuvo, törmäys ja kolari" ja sijoittuivat tapahtumajaltaan tarkasteluajavälille.</p> <p>Poliisin tietojärjestelmistä oli löydettävissä edellä mainituilla hakuehdoilla yhteensä 336 ilmoitusta. Onnettomuustietoinstituutin keräämän tilaston mukaan onnettomuuksia tapahtui 176. Onnettomuuksien syyt tulee tiedostaa, jotta onnettomuuksia pystyttäisiin ehkäisemään tulevaisuudessa paremmin. Onnettomuuksiin johtaneita tekijöitä tarkasteltiin vahinkotyyppin, tapahtuma-ajankohdan, teliikenne- ja sääolosuhteiden perusteella. Aineistojen mukaan eniten onnettomuuksia tapahtui tien pinnan ollessa kuiva ja paljas, suoralla tiellä sekä elo-lokakuussa. Tämän lisäksi esille nousivat vahinkotyyppit "erikoiskoistilanteet" sekä "muut".</p> <p>Opinnäytetyössä ilmeni, että teliikenneonnettomuuksista ei ollut löydettävissä riittävän yhtenäisesti kirjattua tietoa poliisintietojärjestelmistä. Tämä näkyi esimerkiksi siinä, että onnettomuustyyppi oli useiten valittu "muut" kohtaan. Poliisilaitosten eriävät kirjauskäytännöt voivat olla yksi selittävä tekijä.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
49	Huhtikuu 2017	AMKkorkeakoulutetut
Avainsanat		
Teliikenneonnettomuus, poliisiajoneuvo, onnettomuus		

SISÄLLYS

1 Johdanto	1
2 Poliisiajoneuvo ja sen kuljettaminen	3
2.1 Lainsäädäntö.....	3
2.2 Ohjeistukset	7
3 Poliisin ajokoulutus	10
3.1 Poliisin perustutkinnossa järjestetty liikenne- ja ajokoulutus	10
3.2 Poliisin ammattikorkeakoulututkinto	12
3.3 Työharjoittelu poliisin perus- ja ammattikorkeakoulututkinnossa.....	15
3.4 Vertailu tutkintojen välillä.....	16
3.5 Poliisin ammattikorkeakoulututkinnon jälkeinen täydennyskoulutus.....	17
4 Tutkielman lähtökohdat	20
4.1 Käytetyt järjestelmät ja rekisterit	20
4.1.1 Poliisiasian tietojärjestelmä	20
4.1.2 Poliisin järjestelmä Rikitríp	21
4.2 Tutkimusmenetelmä	22
5 Aineisto	24
5.1 Onnettomuusinstituutin liikennevahinkotilasto.....	25
5.2 Liikennevakuutuksesta korvatut poliisiautojen vahingot 2011-2015 aikavälillä	25
5.3 Miten otanta kerätty poliisin tietojärjestelmistä	27
6 Tutkimustulokset	29
6.1 Liikennevahinkojen kokonaismäärä tarkasteluajavälillä.....	29
6.2 Liikennevahingon tyyppi.....	31
6.3 Liikennevahingon tapahtumapaikka.....	33
6.3 Olosuhteet.....	36
6.4 Tapahtuma-aika	38
6.5 Pakenevan seuranta ja pakkopysäytys tilanteet	40
7 Pohdinta	43
LÄHTEET	46

1 Johdanto

Tieliikenne on poliisille yksi arkipäiväisimmistä toimintaympäristöistä. Nykypäivänä poliisitoiminta tukeutuukin lähes täysin poliisiajoneuvoon. Poliisiajoneuvolla siirrytään tehtäväpaikalta toiselle ja sen avulla suoritetaan erilaisia valvontatehtäviä. Tällä tavalla valvonta- ja hälytystehtävissä toimivalle poliisipartiolle voi kertyä työvuoron aikana useita satoja ajokilometrejä.

Tunnuksellisen poliisiajoneuvon kuljettaja toimii esimerkkinä tieliikenteessä, mikä velvoittaa kuljettajalta tieliikenteen säännösten ja vallitsevien käytäntöjen tuntemista. Samanaikaisesti poliisiajoneuvon kuljettajalla on tieliikennelakiin perustuvia oikeuksia poiketa liikennesäännöistä virkatehtävän kiireellisyyden sitä vaatiessa. Poliisin oikeudet voidaan jakaa poliisin automaattisiin oikeuksiin eli oikeuksiin, jotka poliisilla on jokapäiväisessä työssään, hälytysvalojen käyttöön liittyviin sekä hälytysvalojen ja -äänien yhdessä käyttöön liittyviin oikeuksiin.

Työharjoitteluni aikana näin ja koin poliisiajoneuvon kuljettajana sekä matkustajana useita normaalista tieliikennekäyttäytymisestä poikkeavia tilanteita. Osa näistä tilanteista tapahtui ajossa, kun poliisiajoneuvoon oli kytketty hälytysvalot- ja äänet päälle. Tällöin muut tienkäyttäjät joutuivat väistämään poliisiajoneuvoa tieliikennesääntöjen mukaisesti. Vaikka väistämisvelvollisuus on määritelty tieliikennelakiin, aiheuttaa se tienkäyttäjissä erilaisia toimintatapoja. Näiden tapahtumien johdosta aloin pohtia, kuinka paljon tapahtuu tieliikenneonnettomuuksia, joissa poliisiajoneuvo on osallisena.

Vakavammat tieliikenneonnettomuudet, joissa poliisiajoneuvo on osallisena, herättävät median ja kansalaisten keskuudessa kiinnostusta. Esimerkiksi Iltalehti uutisoi 11.8.2015 rajusta risteyskolarista Kotkassa, jossa poliisiauto oli päätenyt törmäyksen johdosta kyljelleen.¹ Kolarissa vältyttiin suuremmilta henkilö- sekä ajoneuvovahingoilta, joilta kaikissa onnettomuuksissa ei kuitenkaan aina vältytä. Vuonna 2010 tapahtuneessa onnettomuudessa hälytysajossa ollut poliisiajoneuvo törmäsi risteykseen ajaneeseen

¹ http://www.iltalehti.fi/uutiset/2015081120160516_uu.shtml. Luettu 8.2.2017

henkilöautoon. Onnettomuuden seurauksena henkilöauton kuljettaja kuoli saamiinsa vammoihin.²

Yleisen huomion ulkopuolelle jäävät sellaiset tieliikenneonnettomuudet, joissa poliisi on osallisena mutta esimerkiksi suuremmilta taloudelliselta ja henkilövahingoilta välttyään. Opinnäytetyössä selvitetään kuinka paljon vuosien 2011-2015 välillä on tapahtunut tieliikenneonnettomuuksia, joissa poliisi on ollut osallisena. Samalla opinnäytetyöllä haetaan vastausta tieliikenneonnettomuuksiin johtavista tekijöistä, kuten tapahtumahetkellä vallitsevista olosuhteista. Työn tavoitteena on tuoda näihin tieliikenneonnettomuuksiin johtavia tekijöitä esille ja tällä tavalla auttaa poliisiajoneuvon kuljettajia tunnistamaan mahdollisia riskejä.

Aihetta on tutkittu aikaisemmin muun muassa opinnäytetyössä *Poliisin ajokoulutuksen jatkuva kehittäminen ja tieto poliisiajoneuvovaurioista*³, jossa tarkasteltiin vuonna 2013 ilmoitettujen poliisiajoneuvovaurioiden syitä sekä Ruotsissa tehdyssä tutkimuksessa⁴, jossa selvitettiin tilanteita, joissa poliisi on ajanut takaa pakenevaa ajoneuvoa. Tutkimus toi esiin pakotilanteiden aiheuttamien onnettomuuksien määriä ja niihin johtaneita syitä.

Tutkimuskysymykseni ovat:

1. Kuinka paljon tieliikenneonnettomuuksia on tapahtunut vuosien 2011-2015 välillä, joissa poliisiajoneuvo on ollut osallisena?
2. Mitkä ovat näihin tieliikenneonnettomuuksiin vaikuttaneita tekijöitä?

² <http://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/poliisi-kolaroi-halytysajossa-tuusulantiella-yksi-kuoli/1832688>.

Luettu 8.2.2017

³ Mansikkamäki, 2015

⁴ Lundälv, 2016

2 Poliisiajoneuvo ja sen kuljettaminen

Poliisilla on käytössään noin 1600 ajoneuvoa, joista 500 kappaletta on rakennettu hyötyajoneuvonrunkoon (pakettiauto). Näitä kutsutaan kansan keskuudesta yleisesti "majjoiksi". Farmarimallisista henkilöautoista on rakennettu partiohenkilöautoja noin 500 kappaletta. Näiden lisäksi poliisin käytössä on tunnuksettomia ajoneuvoja. Edellä mainittuja ajoneuvojen kuljettajalta vaaditaan B-luokan ajo-oikeus.⁵ Tämän lisäksi on erityistehtäviin rakennettuja ajoneuvoja, joihin osaan vaaditaan C1-luokan ajo-oikeus.

Rajaan opinnäytetyöni tarkastelemalla B-luokan ajo-oikeuden vaativia poliisiajoneuvoja, joita kuljetetaan tieliikenteessä. Suomessa B-luokan ajo-oikeuden omaava henkilö saa kuljettaa ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa henkilöä. Ajoneuvon kokonaismassa muodostuu ajoneuvon omamassasta ja kantavuudesta. Omamassa tarkoittaa ajoneuvon massaa ajokunnossa ja tavanomaisilla varusteilla varustettuna kuten varapyörällä ja polttoaineella. Kantavuudella tarkoitetaan ajoneuvon suurinta sallittua tavara -ja henkilökuormitusta. B-luokan ajo-oikeuden kuljetusopetuksen voi Suomessa suorittaa autokoulussa tai opetusluvalla. Molemmissa tapauksissa kuljettajaopetukseen kuuluu kolme vaihetta: perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. Kaiken kaikkiaan vaiheet sisältävät yhteensä vähintään 24 tuntia teoriaopetusta ja ajo-opetusta.⁶

2.1 Lainsäädäntö

Tieliikenteeseen liittyvä lainsäädäntö jakautuu pääasiallisesti tieliikennelakiin (TLL), ajoneuvolakiin, ajokorttilakiin sekä näiden lakien asetuksiin. Lainsäädännön ohella poliisin tulee noudattaa poliisihallituksen laatimia ohjeistuksia liittyen poliisiajoneuvon kuljettamiseen virkatehtävissä ja hälytysajossa.

Lähtökohtaisesti poliisiajoneuvon tulee noudattaa tieliikennettä koskevia lakeja, säädöksiä ja käytäntöjä. Poliisin tulee toimia esimerkkinä liikkuessaan tieliikenteessä poliisiajoneuvolla. Tarkastelen työssäni erityisesti hälytysajoneuvoja koskevaa

⁵ http://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/kulkuvalineet Luettu 9.2.2017

⁶ Ajoneuvolaki 2 luku 10 §

lainsäädäntöä. Ajoneuvon kuljettajalle tieliikennelain asettamat säädökset tulisi olla tiedossa mutta vastaavasti taas hälytysajoneuvoja, tässä tapauksessa poliisiajoneuvoa koskevat erioikeudet eivät ole yleisesti tiedossa.

Erilaiset ajoneuvot määritellään tieliikennelaissa, jossa hälytysajoneuvo kuvataan seuraavasti: "Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan *hälytysajoneuvolla* erityisin valo- ja äänimerkinantolaittein varustettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa; hälytysajoneuvoja ovat pelastus-, poliisi-, sotilaspoliisi- ja sairausauto sekä vastaava muu ajoneuvo ja rajavartiolaitoksen tai tullilaitoksen virkakäytössä oleva ajoneuvo.⁷" Opinnäytetyössä hälytysajoneuvolla tarkoitetaan jatkossa poliisiajoneuvoa.

Hälytysajoneuvon erioikeuksista ja velvollisuuksista säädellään tieliikennelaissa ja tieliikenneasetuksessa. Näiden lisäksi keskeiseen asemaan nousee poliisihallituksen laatima ohje poliisiajoneuvon kuljettamisesta ja hälytysajosta. Ohjeen tavoitteena on työtehtävien turvallinen hoitaminen ja muiden tienkäyttäjien turvallisuuden huomioiminen. Seuraavaksi käsittelemme hälytysajoneuvon erioikeuksia ja velvollisuuksia lainsäädännön sekä edellä mainitun ohjeistuksen avulla.

Poliisiajoneuvon kuljettamisen erioikeuksien laajuuteen vaikuttavia seikkoja ovat käytössä oleva ajoneuvo, tehtävän luonne ja kiireellisyys sekä hälytyslaitteiden käyttö⁸. Nämä oikeudet ja velvollisuudet on jaoteltu Poliisihallituksen laatimassa ohjeessa seuraavasti:

- ”Automaattiset erioikeudet
- Erioikeudet ja velvollisuudet virkatehtävän välttämättä sitä edellyttäessä ilman hälytysvaloa
- Erioikeudet ja velvollisuudet virkatehtävän välttämättä sitä edellyttäessä hälytysvaloa käyttäen
- Virkatehtävän tuomat erioikeudet ja velvollisuudet hälytysvaloa ja hälytysääntä käyttäen
- Virkatehtävän tuomat erioikeudet ja velvollisuudet tarkkailu-, tekninen

⁷ TLL 1 luku 2a§ 4mom

⁸ Poliisihallitus 2011, 1

tarkkailu-, peitetoiminta- ja valeostotehtävissä⁹”

Pohja poliisiajoneuvon erioikeuksiin tulee **automaattisista erioikeuksista**, joiden perusteella poliisiajoneuvoa voidaan kuljettaa rajoituksetta kaikilla kaistoilla mukaan lukien linja-auto- sekä raitiovainukaistat. Samalla poliisiajoneuvolla on myös lakiin perustuva oikeus päästä lautalle ennen muita ajoneuvoja.¹⁰

Seuraavassa kokonaisuudessa poliisiajoneuvon kuljettamiseen liittyvät erioikeudet ja velvollisuudet pohjautuvat **virKatehtävään**, sen laatuun ja kiireellisyyteen. Poliisiajoneuvon kuljettajalla on oikeus poiketa nopeusrajoituksista virkatehtävän tai sen kiireellisyyden sitä välttämättä vaatiessa pois lukien kävely- ja pihakadut.¹¹ Erioikeudet perustuvat näin virkatehtävään. Tieliikennelain 48 § ja tieliikenneasetuksen (TLA) 52 § mukaan poliisiajoneuvo voi ajaa missä se on muutoin kielletty ja poiketa liikenteenohjauslaitteella osoitetuista rajoituksista, määräyksistä, kielloista pois lukien väistämisvelvollisuutta osoittavat määräykset.¹²

Poliisiajoneuvo saadaan virkatehtävän sitä vaatiessa, tilapäisesti pysäyttää ja pysäköidä moottoritiellä/moottoriliikennetiellä siten, ettei liikennettä ilmeisesti vaaranneta.¹³ Tämän lisäksi poliisiajoneuvon kuljettajalla on oikeus kuljettaa ajoneuvoa maastossa ilman maanomistajan tai haltijan lupaa.¹⁴

Hälytysvalojen käyttö tuo lisää oikeuksia sekä velvollisuuksia poliisiajoneuvon kuljettajalle. Hälytysvalot kytkettyinä poliisiajoneuvo voi esimerkiksi poiketa tieliikenneasetuksen 9 § mukaisesti moottoritien ja moottoriteliikennetien säännöistä kuten ajoneuvon kuljettamisesta keskikaistalla.¹⁵ Valot näkyvät muulle liikenteelle sinisinä välkkyvinä valoina ajoneuvon päällä. Hälytysvaloista säädellään tarkemmin EU-

⁹ Poliisihallitus 2011, 1

¹⁰ TLL 2 luku 39§

¹¹ TLL 2 luku 25,33, 33a §

¹² TLL 2 luku 26-28, 48 § ja TLA 52§

¹³ TLA 9§

¹⁴ Maastoliikennelaki 4,5,29 §

¹⁵ TLA 4-8,9§

direktiivissä, jonka mukaan hälytysvalojen pitää näkyä mm. 360 astetta. Hälytysvalot ilman hälytysääniä eivät luo muille tieliikenteen käyttäjille väistämisvelvollisuutta, joka tuodaan esille myös poliisihallituksen ohjeessa.¹⁶

Hälytysvalot sekä -äänät päälle kytkeminen tuo poliisiajoneuvon kuljettajalle eniten erioikeuksia, mutta luovat samaan aikaan velvollisuuksia tieliikenteessä liikkumiseen. Edellä esiteltyjen erioikeuksien lisäksi poliisiajoneuvon kuljettaja saa hälytysvalot sekä -äänät päällä ajaessaan TLL 2 luvun 48 § mukaisesti poiketa TLL 2 luvun 6-48 §. Pykälissä 6-48 käsitellään yleisesti liikennesääntöjä kuten ohittamista, nopeusrajoituksia sekä väistämisvelvollisuuksia. Väistämisvelvollisuuksissa on kuitenkin myös poikkeuksia. Poliisiajoneuvon kuljettajan tulee väistää junaa tai rautatiekiskoja pitkin kulkevaa laitetta ja noudatettava liikenteen ohjaajan merkkiä tai ohjeita.¹⁷ Näiden lisäksi TLL 6 § mukaisesti poliisiajoneuvon kuljettajan on annettava esteetön kulku muulle hälytysajoneuvolle kuten pelastuslaitoksen paloautolle.¹⁸ Poliisilla on myös samat erioikeudet kuin hälytysvalojen ja -äänien yhteiskäytössä poiketa tieliikennesäännöistä muun muassa tarkkailu-, peitetoiminta-, valeosto- sekä teknisissä tehtävissä.¹⁹

Tieliikennelain yleisistä pykälistä nostan esille kaksi, jotka käsittelevät tienkäyttäjän velvollisuuksia tieliikenteessä: 1 luvun 3 § ja 2 luvun 23 §. Eriosoikeuksista huolimatta, liikennesäännöt velvoittavat poliisiajoneuvon kuljettajaa.

TLL 1 luvun 3 § mukaan: "Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä muutenkin olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tienkäyttäjää ei saa tarpeettomasti estää tai häiritä liikennettä.²⁰" Tämä on käytännössä pohjana kaikelle toiminnalle tieliikenteessä ja turvaa näin kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta. Poliisiajoneuvon kuljettamiseen liittyvät erioikeudet eivät luo missään vaiheessa oikeutta poiketa tienkäyttäjän yleisistä velvollisuuksia. Poliisiajoneuvon kuljettajan tulisi noudattaa erityisesti olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja

¹⁶ Poliisihallitus 2011, 3

¹⁷ TLL 4§ ja TLL 7§

¹⁸ TLL 6§

¹⁹ Poliisihallitus 2011, 4

²⁰ TLL 1 luku 3 §

varovaisuutta, vaaran ja vahingon välttämiseksi. Tämä on erityisen tärkeää, sillä hälytysajo on poliisiajoneuvon kuljettajalle haastava tilanne, joka luo tieliikenteeseen erityisen haastavia tilanteita niin poliisiajoneuville kuin muille tienkäyttäjille.

TLL 2 luvun 23 § käsittelee tilannenopeutta. Tämän mukaan kuljettajan tulee huomioida ajoneuvon nopeutta sovittaessaan liikenneturvallisuus, ajoneuvon hallittavuus, kauko- ja lähivalojen käyttö sekä sään aiheuttamat haitat muille tienkäyttäjille.²¹ Tilannenopeuden noudattaminen heijastuu poliisiajoneuvon kuljettamisessa erityisesti, kun poiketaan nopeusrajoituksista. Näissä tilanteissa voimassa oleva nopeusrajoitus ylitetään virkatehtävän vaatimalla tavalla ja nopeuden kasvaessa ajoneuvon hallitseminen muuttuu. Tilanteessa tulee kuitenkin säilyttää sellainen nopeus, että poliisiajoneuvon kuljettaja hallitsee ajoneuvon.

Poliisilla on erioikeuksia tieliikenteessä toimimisessa, jotka mahdollistavat muun muassa erilaisista väistämisvelvollisuuksista ja nopeusrajoituksista poikkeamisen. Tällaiset tilanteet luovat muille tienkäyttäjille normaaleista käytännöistä poikkeavia ja nopeasti muuttuvia tilanteita tieliikenteeseen. Vaikka poliisiajoneuvon kuljettaja olisi perillä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan, ei se aina tarkoita, että muut tienkäyttäjät ovat perillä siitä, miten poikkeavissa tilanteissa tulisi toimia. Jo pelkästään tämän takia on erityisen tärkeää, että poliisiajoneuvon kuljettajalla on kirkaana mielessään tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet, tilannenopeutta käsittelevät pykälät sekä poliisihallituksen laatima ohje poliisiajoneuvon kuljettamisesta ja hälytysajosta.

2.2 Ohjeistukset

Poliisihallitus on laatinut ohjeen poliisiajoneuvon kuljettamisesta ja hälytysajosta. Poliisin ajokoulutus ja toiminta kentällä pohjautuvat osin tähän ohjeeseen. Hälytysajolla tarkoitetaan tässä tapauksessa sitä, että poliisiajoneuvoon on kytketty sekä hälytysvalot että -äänet päälle. Olen edellisessä alaluvussa eritellyt näiden tuomat erioikeudet ja velvollisuudet. Käsittelen seuraavassa poliisihallituksen ohjeistuksen liittyen hälytysajoon.

²¹ TLL 2 luku 23 §

Hälytysajo eroaa normaalista partioajosta, sillä hälytysajossa voidaan poiketa muun muassa liikennemerkkein osoitetuista väistämisvelvollisuuksista ja nopeusrajoituksista. Poliisihallituksen ohjeen mukaisesti hälytysajo ei koske pelkästään poliisiajoneuvon kuljettajaa, vaan myös apukuljettajan paikalla istuvaa partion toista jäsentä sekä tarvittaessa myös kenttäjohtaja ja yleisjohtaja. Tällä tavalla ajoneuvon kuljettaja voi keskittyä ajoneuvon kuljettamiseen, liikenteen tarkkailuun ja reitin valintaan.²²

Poliisihallituksen ohje nostaa esille myös Poliisilain (PoL) 1 luvun 9 §, jonka mukaan: "Poliisilla on oikeus luopua toimenpiteestä, jos sen loppuun suorittaminen voisi johtaa kohtuuttomaan lopputulokseen tavoiteltavaan päämäärään nähden. Poliisin toimenpidettä pyytäneellä henkilöllä, jonka oikeutta, etua tai velvollisuutta asia koskee, on oikeus pyynnöstä saada tieto toimenpiteestä luopumisen perusteesta."²³ Toimenpiteistä luopuminen voi tulla kyseeseen esimerkiksi pakenevan seurannan keskeyttämisessä jossa tilanne aiheuttaa muulle liikenteelle, poliisipartiolle tai pakenevalle liian suurta vaaraa. Tienkäyttäjän yleinen huolellisuutta ja varovaisuutta käsittelevä pykälä nostetaan esille myös Poliisihallituksen ohjeessa.

Ohjeessa nostetaan isommaksi kokonaisuudeksi risteysajo ja erityisesti risteykset, joissa poliisiajoneuvolla olisi ilman hälytysajoa liikennemerkkein osoitettu väistämisvelvollisuus. Tällaisessa hälytysajossa olevan poliisiajoneuvon tulisi sovittaa tilannenopeutensa siten, että muille tienkäyttäjille jää tarpeeksi aikaa havaita hälytysajoneuvo ja suoriutua TLL 2 luvun 6 § mukaisesta väistämisvelvollisuudesta. Tämä on tärkeä kokonaisuus, koska tilanne poikkeaa suuresti normaaleista väistämisvelvollisuuksista ja se voi olla näin yllättävä muille tienkäyttäjille.

Poliisihallituksen laatimassa ohjeistuksessa poliisiajoneuvon kuljettamisesta ja hälytysajosta nostetaan esille myös vastuu tämän ohjeen kouluttamisesta. Ohje velvoittaa poliisiammattikorkeakoulua ja jokaista poliisiyksikkö perehdyttämään poliisimiehet ohjeessa käsiteltyihin tilanteisiin. Tavoitteena on, että poliisimiehet sisäistävät ohjeen osaksi työturvallisuutta, joka käsittää myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden.

²² Poliisihallitus 2011, 3

²³ PoL 1 luku 9§

Tämä on toteutettu ajolupajärjestelyllä, joka suoritetaan esimerkiksi Itä-Uudenmaan poliisilaitoksella ajonäytteenä. Poliisi antaa ajonäytteen poliisilaitoksen ajonäytteen vastaanottajalle, jonka ehdotuksesta ajoneuvoasioista vastaava päällystövastaava myöntää ajoluvan poliisimiehelle.²⁴ Ajolupa menettelystä on vaihtelevia käytäntöjä poliisilaitoksien välillä.

²⁴ Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen ajoneuvostrategia 2016-2018, 3

3 Poliisin ajokoulutus

Poliisin perustutkinnon muuttaminen ammattikorkeakoulututkinnoksi vahvistettiin vuonna 2010 ja laki poliisiammattikorkeakoulusta tuli voimaan vuoden 2014 alussa. Ensimmäinen ammattikorkeakoulutasoinen kurssi aloitti opintonsa elokuussa 2014. Tämä muutos asetti poliisikoulutukselle uudet vaatimukset ja näin ollen opetussuunnitelma uudistettiin ammattikorkeakoulutasoa vastaavaksi.²⁵

Poliisikoulutukseen hakeutuvalta henkilöltä vaaditaan asioita koulutustaustaan, henkisiin ja fyysisiin ominaisuuksiin liittyen. Koulutukseen hakeutuvalta henkilöltä on aina vaadittu myös vähintään B-luokan ajokorttia. Tämä vaatimus on ollut voimassa niin perusmuotoisessa koulutuksessa kuin ammattikorkeakoulututkinnossa.²⁶

Poliisikoulutuksen aloittavalla henkilöllä on siis perusta B-luokan ajo-oikeuden vaativien ajoneuvojen kuljettamiseen tieliikenteessä. Varsinaisesti tämä ei kuitenkaan kerro poliisikoulutuksen aloittavan henkilön ajotaidoista tai ajoneuvon käsittelytaidoista, sillä ajo-oikeus antaa henkilölle ainoastaan oikeuden kuljettaa ajo-oikeutta vastaavan luokan ajoneuvoa. Tämän johdosta poliisin perustutkinnon ja poliisin ammattikorkeakoulututkinnon tarjoama ajokoulutus tukee poliisityössä vaadittavia ominaisuuksia.

3.1 Poliisin perustutkinnossa järjestetty liikenne- ja ajokoulutus

Poliisin perustutkinto oli voimassa ollessaan 165 opintopisteen laajuinen tutkinto, joka sisälsi perus- ja ammattiopinnot sekä viimeisen näyttökokeet sisältävän jakson. Poliisin perustutkinnon tarkasteluun luo omat haasteensa se, että perustutkinnon aikana ei ole ollut käytössä toteutussuunnitelmaa, jossa opintokokonaisuuksien toteutus avataan yksityiskohtaisesti. Tarkastelussa käytössäni on opetussuunnitelma ja ajokoulutuksesta vastuussa olevien opettajien toteutussuunnitelmat eri harjoituksista.

²⁵ http://www.polamk.fi/amk/haku_ja_valinta/hakuvaatimukset Luettu 14.3.2017

²⁶ Laki poliisiammattikorkeakoulusta 4 luku 24 §

Perusopintojen aikana liikenne- ja ajokoulutuksessa käsiteltiin yleisiä käsityksiä liikenteestä ja siihen liittyvistä ilmiöistä. Ensimmäinen käytännön harjoitus oli arvioiva ajo, jonka tarkoituksena oli määrittää opiskelijan vahvuudet ja kehittämisen kohteet ajotaidon suhteen.²⁷

Liikenne- ja ajokoulutuksen opintokokonaisuudessa tutustuttiin poliisiajoneuvoihin ja suoritettiin käsittelyharjoitus ja -koe. Tavoitteena oli, että opiskelija hallitsee poliisiajoneuvon käsittelyn itsenäisesti monipuolisissa tilanteissa. Poliisiammattikorkeakoulun alueella sijaitsevalla käsittelyradalla mitattiin kuljettajan taitoa käsitellä ajoneuvoa ja hahmottaa ajoneuvonsa ominaisuudet erilaisissa tilanteissa, kuten käännettäessä, peruutettaessa ja parkkeerattaessa. Kaikki ajoneuvon käsittelyyn liittyvät osa-alueet toteutettiin Volkswagen Transporter alustalle valmistetuilla poliisiajoneuvoilla, jotka ovat yleisimpiä poliisiajoneuvoja.²⁸

Kaupunkiajo -kokonaisuus koostui kaupunkiajokerroista, joiden aikana poliisiopiskelija toimi tunnuksottoman poliisiajoneuvon kuljettajana vaihtelevissa kaupunkiolosuhteissa. Viimeisen kaupunkiajokerran lopussa poliisiopiskelija suoritti ajokokeen, joka arvioitiin numeroin. Tavoitteena oli, että poliisiopiskelija osaa kuljettaa poliisiajoneuvoa itsenäisesti ja oikeaoppisesti kaupunkiliikenteessä.²⁹ Erityisolosuhteissa ajamisen kokonaisuus koostui luennoista ja ajoharjoituksista. Ajoharjoitusten aikana tarkasteltiin muun muassa kitkan merkitystä jarrutusmatkaan. Harjoituksissa päästiin harjoittelemaan ajoneuvon hallintaa myös erityisolosuhteissa.³⁰

Perusopintojen aikana järjestettävä hälytysajokoulutus luennoista ja harjoituksista. Tavoitteena oli, että poliisiopiskelija tiedostaisi hälytysajoneuvon kuljettajaa koskevat erityisvaatimukset hälytysajossa.³¹ Teoriaopetuksen aikana käytiin läpi hälytysajoon liittyvä lainsäädäntö. Lainsäädännön tukena käytettiin poliisihallituksen laatimaa ohjetta poliisiajoneuvon kuljettamisesta ja hälytysajosta. Harjoitukset oli toteutettu kahdella tapaa,

²⁷ Tuominen ja Tuominen 2014, 12

²⁸ Eml, 14-16

²⁹ Eml, 19

³⁰ Tuominen ja Tuominen 2014, 20-21

³¹ Poliisin perustutkinto: Opinto-opas 2013-2014, 113.

joista harjoittelualueella toteuttava harjoitus oli yleisempi. Tässä harjoituksessa poliisiopiskelija ajoi lyhyen reitin hälytysajoa opettajan seurattuna vierestä. Tämän jälkeen opettaja antoi palautteen suorituksesta, jonka jälkeen reitti käytiin uudestaan rauhassa läpi.

Maantieharjoitus ja vastaharjoitus kokonaisuus käsitteli ajoneuvon kuljettamista turvallisesti ja säännösten mukaisesti maantieliikenteessä ja siellä voimassa olevissa nopeuksissa. Harjoituksissa harjoiteltiin ajoneuvon ohittamista, ajoneuvon kääntämistä ja hälytyslaitteiden käyttöä.³² Partioajo- ja liikennevalvontaharjoitusten -kokonaisuuden aikana poliisiopiskelijat pääsivät harjoitusalueen ulkopuolelle liikenteeseen suorittamaan partioajoa ja liikenteenvalvontaa opettajan ohjauksessa. Harjoituksen tavoitteena oli, että poliisiopiskelija sai aidon kokemuksen poliisin tehtävistä ja pystyi mahdollisesti soveltamaan perusopintojen aikana oppimaansa. Poliisiopiskelijoiden toimivaltaan tuli 1.1.2014 voimaan tulleen lainmuutoksen myötä muutoksia, eikä tätä harjoitusta enää voitu toteuttaa poliisiammattikorkeakoulun alueen ulkopuolella.³³ Perusopintojen lopussa opiskelijat suorittivat poliisiautonkuljettajan näyttökokeen ja kirjallisen kokeen hälytysajoneuvon kuljettajan oikeuksista.³⁴

3.2 Poliisin ammattikorkeakoulututkinto

Koulutus uudistuksen myötä poliisin perusmuotoinen tutkinto muuttui vuonna 2014 poliisin ammattikorkeakoulututkinnoksi. Tutkinto jakautuu karkeasti kolmeen osajaksoon. Ensimmäinen osajakso sisältää perusopintoja, jotka liittyvät aina poliisin ammattietiikasta voimankäyttöön. Perusopinnoista kokonaisuudessaan 10 opintopistettä käsittelee liikennettä. Tämä 10 opintopisteen kokonaisuus jakautuu siten, että 7 opintopisteen kokonaisuus käsittelee liikenneturvallisuutta ja 3 opintopisteen kokonaisuus käsittelee ajotekniikkaa ja –taktiikkaa.³⁵

Ajotekniikka ja –taktiikka on opintojakso, jonka aikana poliisiopiskelija saa perusvalmiudet poliisiajoneuvon kuljettamiseen ja ajoneuvojen liikennekelppoisuuden

³² Tuominen ja Tuominen 2014, 25

³³ Eml., 27

³⁴ Eml., 29

³⁵ Poliisiammattikorkeakoulututkinnon opetus- ja toteutussuunnitelma 2015-2016, 38

valvontaan. Opintojakson osaamistavoitteissa nostetaan esille poliisiajoneuvon käsitteleminen turvallisesti vaihtelevissa ajotilanteissa ja ajoneuvon liikennekelpoisuuteen liittyvän valvonnan suorittaminen.³⁶ Opinnäytetyöni kannalta tämä ajotekniikan ja –taktiikan opintojakso on merkittävä, sillä sen aikana luodaan kaikille poliisiammattikorkeakoulusta valmistuville poliiseille pohja poliisiajoneuvon käsittelyyn vaihtelevissa tilanteissa. Poliisin ammattikorkeakoulun toteutussuunnitelman mukaan ajotekniikan –ja taktiikan opintojakso koostuu kahdesta osajaksosta:

1. Poliisiauto työvälineenä ja ajoneuvon tekniikka³⁷
2. Ajotaito³⁸

Poliisiauto työvälineenä ja ajoneuvon tekniikka -osajakso sisältää tutustumista poliisiajoneuvoon, sen varusteisiin ja vallitseviin käytäntöihin poliisiajoneuvon päivittäisessä käytössä. Osajakson aikana tutustutaan myös yleisesti ajoneuvon tekniikkaan, jonka avulla on helpompi ymmärtää ajoneuvoihin liittyviä ilmiöitä.³⁹ Osajakso jakautuu kolmeen osa-alueeseen, jotka ovat ajamisen hyödylliset tavat, ajaminen erilaisissa ympäristöissä ja hälytysajo.⁴⁰

Ajamisen hyödylliset tavat sisältää kolme kokonaisuutta: arvioivan ajo, ajoneuvon käsittely ja ennakoiva ajaminen liittyvät kokonaisuudet. Arvioivalla ajolla kartoitetaan poliisiopiskelijoiden yksilölliset ajotaidot. Tällä tavalla opiskelija saa palautetta vahvuuksistaan ja kehitettävistä osa-alueista ajotaidon suhteen.

Käsittelykoe on sisältynyt poliisin perustutkintoon jo pitkän ajan, se on kehittynyt vuosien varrella ja kehittyä jatkuvasti ajoneuvojen kehittyessä. Poliisin ajoneuvon käsittely on yksi poliisin perustaidoista, joilla vältetään niin henkilö- kuin taloudellisia vahinkoja. Poliisin ammattikorkeakoulututkinnon tämän hetkessä muodossa käsittelykoetta ei ole muutettu,

³⁶ Poliisiammattikorkeakoulututkinnon opetus- ja toteutussuunnitelma 2015-2016, 23

³⁷ Eml., 24

³⁸ Eml., 24

³⁹ Poliisiammattikorkeakoulun intranet.

<https://moodle.polamk.fi/course/view.php?id=272>. Luettu 10.2.2017

⁴⁰ Poliisiammattikorkeakoulututkinnon opetus- ja toteutussuunnitelma 2015-2016, 24

ainoastaan opiskelijan itsenäistä harjoitteluaikaa on lisätty. Ennakoivan ajamisen kokonaisuuden tavoitteena on saada opiskelija ymmärtämään, mitä ennakoiva ajaminen on ja mitä sen avulla saavutetaan.

Ajaminen erilaisissa ympäristöissä sisältää kokonaisuudet, jotka ovat jaettu erilaisten ympäristöjen mukaan kaupunkiajoon, maantieajoon sekä ajofysiikkaan, johon sisältyy liukkaan kelin rataharjoituksia. Kaupunki- ja maantieajon tavoitteina ovat, että opiskelija osaa kuljettaa turvallisesti tunnuksin varastettua poliisiajoneuvoa kaupunkiliikenteessä ja taajaman ulkopuoleisessa liikenteessä säännösten ja käytäntöjen edellyttämällä tavalla.⁴¹ Ajofysiikka ja liukkaan kelin rataharjoitukset -kokonaisuuden tavoitteena on tunnistaa erityisolosuhteissa, kuten liukkaalla ajettaessa, olosuhteista johtuvat tilanteet ja hallita niitä. Ajoharjoitusten aikana tarkastellaan jarrutusmatkaan vaikuttavia tekijöitä ja harjoitellaan ajoneuvon hallintaa erityisolosuhteissa.⁴²

Hälytysajo -kokonaisuus on jaettu teoriaopetukseen, verkkotenttiin ja käytännönharjoitukseen. Harjoituksessa mallinnetaan poliisiammattikorkeakoulun alueella hälytysajoon liittyviä haasteita ja huomiokohtia.⁴³ Hälytysajokokonaisuuden tavoitteena on virkatehtävien hoitamiseen ja hälytysajoon liittyvän lainsäädännön tuntemus. Tavoitteena on myös työturvallisuuden ja muiden tienkäyttäjien turvallisuuden huomioon ottaminen.⁴⁴ Poliisiammattikorkeakoulun opiskelijana tieturvallisuuteen ja ajotaitoon liittyvä kokonaisuus on mielestäni kattava. Tieturvallisuuden osajaksossa luodaan pohja tieliikenteeseen liittyvien ilmiöiden ymmärtämiselle ja samalla johdatetaan opiskelija ymmärtämään poliisin rooli tieliikenteessä.

⁴¹ Poliisiammattikorkeakoulun intranet

<https://moodle.polamk.fi/mod/folder/view.php?id=9263>. Luettu 10.2.2017

⁴² Poliisiammattikorkeakoulun intranet

<https://moodle.polamk.fi/mod/folder/view.php?id=9264>. Luettu 10.2.2017

⁴³ Poliisiammattikorkeakoulun intranet

<https://moodle.polamk.fi/course/view.php?id=272§ion=3>. Luettu 11.2.2017

⁴⁴ Poliisiammattikorkeakoulun intranet

<https://moodle.polamk.fi/course/view.php?id=272§ion=3>. Luettu 11.2.2017

Ajotaitoon liittyvässä kokonaisuudessa otetaan huomioon opiskelijoiden yksilölliset kehittämistarpeet, joita koulutuksen aikana pyritään kehittämään. Ajoharjoituksia on riittävästi ja niillä pyritään keskittymään poliisiajoneuvon kuljettamisessa ilmeneviin keskeisiin kokonaisuuksiin. Kokonaisuudessaan ajokoulutus antaa perustyökalut poliisiajoneuvon käsittelyyn ja tieliikenteessä liikkumiseen. Samalla se antaa työkaluja oman ajotaidon kehittämiseen.

3.3 Työharjoittelu poliisin perus- ja ammattikorkeakoulututkinnossa

Poliisin perustutkinnossa työharjoittelu toteutettiin 30 opintopisteen laajuisena ohjattuna työharjoitteluna ja 43 opintopisteen laajuisena kenttätyöjaksona. Molemmista kokonaisuuksista opiskelija nimitettiin nuoremman konstaapelin määräaikaiseen virkasuhteeseen poliisilaitokseen. Tarkastelen näistä kokonaisuuksista niitä, jotka sisältävät liittyvät aiheeseeni.

Ohjattu työharjoittelu sisälsi 10 opintopisteen laajuisen kenttätoimintajakson, jonka aikana harjoittelija teki ohjaajansa johdon ja tarpeellisen valvonnan alaisuudessa tavanomaisia poliisille kuuluvia tehtäviä. Tämän lisäksi ohjattuun työharjoitteluun sisältyi 5 opintopisteen laajuinen liikenteenvalvontajakso, jonka aikana opiskelija sijoitettiin liikennettä valvovaan poliisipartioon. Kenttätoimintajakso oli kestoltaan 9-12 viikkoa ja liikenteenvalvontajakso 3 viikkoa. Kenttätyöjakson tavoitteena oli syventää ohjatussa työharjoittelussa opittuja asioita ja harjaannuttaa opiskelija itsenäiseen työskentelyyn. Kestoltaan kenttätyöjakso oli noin 6-7,5 kuukautta. Opiskelijan työtehtävät vaihtelivat kenttätyöjakson yksikön perusteella, sillä poliisiyksikkö määritteli opiskelijan työtehtävät.

Poliisin ammattikorkeakoulututkinto sisältää noin 9 kuukauden mittaisen työharjoittelun, joka on jaettu neljään kokonaisuuteen. Näistä kokonaisuuksista otan opinnäytetyössäni tarkasteluun ainoastaan valvonta- ja hälytystoiminnan 27 opintopisteen laajuisen opintokokonaisuuden, sillä tämän kokonaisuuden arvioitavat kohteet liittyvät aiheeseeni, kuten poliisiajoneuvon kuljettaminen.

Työharjoittelun ajaksi poliisiammattikorkeakoulun opiskelija nimitetään nuoremman konstaapelin määräaikaiseen virkasuhteeseen poliisilaitoksella. Valvonta- ja hälytystoiminnan kokonaisuuden ajallinen kesto on 21 viikkoa, johon sisältyy kolmen

viikon pituinen liikenteenvalvontaosio. Liikenteenvalvontaosion aikana opiskelija työskentelee poliisin tieliikennesektorin partioiden mukana, jonka tehtävänä on liikenteeseen liittyvät valvonta- ja hälytystehtävät. Kokonaisuudessa valvonta- ja hälytyssektorin aikana opiskelija tekee tavanomaisia poliisin työtehtäviä kokeneen poliisimiehen ohjauksella.⁴⁵

Perusmuotoisen poliisitutkinnon työharjoittelun osajaksot, jotka koskivat tieliikennettä ja poliisiajoneuvon kuljettamista liikenteessä kestivät maksimissaan 45 viikkoa. Vastaavasti poliisin ammattikorkeatutkinnossa näiden osajaksojen kesto on maksimissaan 21 viikkoa. Tämän johdosta perusmuotoisessa poliisikoulutuksessa opiskelijalle on kertynyt parhaassa tapauksessa ajokokemusta runsaasti enemmän kuin poliisin ammattikorkeakoulututkinnon opiskelijalla.

Työharjoittelun vaikutusta poliisiopiskelijan ajotaitoon on vaikea mitata tai arvioida, mutta sen aikana kertyy paljon arvokasta kokemusta poliisiajoneuvon kuljettamisesta erilaisissa tilanteissa. Tällä tapaa perusmuotoinen poliisikoulutus tarjosi enemmän mahdollisuuksia ajokokemuksen kerryttämiseen.

3.4 Vertailu tutkintojen välillä

Poliisin perustutkinnon ja poliisin ammattikorkeakoulututkinnon välillä on jonkin verran eroavaisuuksia. Tämä johtuu osaltaan ammattikorkeakoulututkinnon asettamista rakenteellisista seikoista esimerkiksi teoriaopetuksessa, opiskelijan kuormittamisessa ja itsenäisessä opiskelussa. Tämän seikan myötä tutkintojen lähes samasta 80 tunnin tuntikehyksestä huolimatta, poliisin ammattikorkeakoulututkinto sisältää vähemmän harjoituksia ja niihin liittyviä tunteja kuin perustutkinto. Poliisin toimivaltaan tuli myös muutoksia 1.1.2014 voimaantulleen lainmuutoksen myötä, jonka jälkeen poliisiopiskelijalla ei ollut mahdollisuutta toimia poliisitehtävissä ennen työharjoittelua.⁴⁶

⁴⁵ Poliisiammattikorkeakoulututkinnon opetus- ja toteutussuunnitelma 2015-2016, 37

Opiskelijan näkökulmasta koulutus uudistuksen myötä tulleet uudistukset pääosin selkeyttivät poliisin ajokoulutuksen järjestämistä poliisiammattikorkeakoulussa. Kokonaisuudet on sidottu aihe-alueittain yhteen ja niiden eteneminen on loogista. Ne aloitetaan teoriaopetuksella, joka sidotaan myöhemmin käytäntöön erilaisten harjoitusten avulla.

Yksi suuri muutos poliisiammattikorkeakoulun poliisiopiskelijoille on perustutkinnossa olleen partioajo- ja liikennevalvontaharjoituksen poistuminen. Kyseisessä harjoituksessa opiskelija toimi opettajan ohjeistuksella aidossa liikenneympäristössä, suorittaen partioajoa ja erilaisia liikenteeseen liittyviä valvontatehtäviä. Kokonaisuuden tavoitteena oli, että opiskelija sai ennen työharjoitteluun siirtymistä kokemuksen aidosta ympäristöstä, asiakaskontakteista ja ymmärsi tätä kautta liikennevalvonnan periaatteet.

Matti Tuomisen ja Petri Tuomisen (2014) opinnäytetyössä *Poliisin perustutkinnon ajokoulutuksen kehittäminen kohti ammattikorkeakoulutasoa* selvitettiin perustutkinnon opiskelijoiden mielipiteitä eri ajoharjoituksista. Kyselyyn vastanneista opiskelijoista 68 prosentin mielestä partioajo- ja liikennevalvontaharjoitus oli todella hyödyllinen. Lakimuutoksen myötä harjoitus muutettiin poliisiammattikorkeakoulun alueella tapahtuvaksi rastiharjoitukseksi. Kirjoittajat nostavat opinnäytetyössään esille, että harjoitus on uudessa muodossa opetuksellisessa mielessä jopa parempi.⁴⁷

Poliisin ammattikorkeakoulututkinnon aikana tarjottava ajokoulutus kehittyi jatkuvasti vastaamaan poliisin työelämän tarpeet huomioiden. Tämän hetkisestä ajokoulutuksen toteutustavasta opintokokonaisuuden ja harjoitusten osalta saadaan näkyvää tulosta muutaman vuoden aikavälillä, kun ensimmäiset poliisin ammattikorkeakoulututkinnon läpi käyneet poliisiopiskelijat siirtyvät työelämän vaihteleviin tehtäviin.

3.5 Poliisin ammattikorkeakoulututkinnon jälkeinen täydennyskoulutus

Poliisin ammattikorkeakoulututkinnon jälkeen poliisille on tarjolla, työtehtävistä riippuen, ajokoulutuksen neljä tasoa, jotka järjestetään tällä hetkellä Pieksämäen ajokoulutuskeskuksessa. Tasoista 1 ja 2 järjestetään talvikuukausien aikana ja 3-4

⁴⁷ Tuominen ja Tuominen 2014, 27

vastaavasti syksyn ja kevään aikana. Tasot ovat kokonaiskestoltaan 15–16 tuntia, joka on jaettu kaikissa tasoissa kahdelle päivälle.⁴⁸ Ajokoulutuksen sisältö on pysynyt lähes samana viimeisen viiden vuoden aikana, jatkuvaa kehitystyötä tehdään kuitenkin jatkuvasti ja tasojen sisältöä muokataan koulutettavien tarpeita vastaavaksi.

Taso 1 on suunnattu poliisikoulutuksen käyneille henkilöille työtehtävistä riippumatta. Tason hyväksytyt suorittaminen edellyttää teoriaosuuden hallitsemista ja ajoharjoitusten hyväksytyjä suorituksia. Kokonaisuuden aikana käsitellään hälytysajon ohjeistusta ja sitä, minkälainen ammattitaitoinen poliisiajoneuvon kuljettaja on liikenteessä liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Käytännöharjoitusten sisältö koostuu pääosin ajoneuvon käyttäytymisen hallitsemisesta talvisissa olosuhteissa, liukkaalla alustalla. Käytännöharjoituksia ovat muun muassa hätäväistö, kaarteissa jarruttaminen ja ohjaaminen.⁴⁹

Tavoitteena on, että tason 1 aikana poliisi huomaa ennakoivan ajotavan soveltamisen mahdollisuuden vaativissakin ajosuorituksissa, kuten hälytysajossa. Samalla tavoitteena on kehittää ajotaitoa ja ajotaktiikan osaamista. Tason 1 käytyään poliisin tulisi havainnoida paremmin tieliikenteessä esiintyvät riskitilanteet, kompensointikeinot ja kuljettajan todelliset mahdollisuudet ajoneuvon käsittelyssä äkkitilanteissa. Tämän lisäksi ensimmäisen tason aikana käydään läpi mahdollisia omakohtaisia kokemuksia tieliikenneonnettomuuksista poliisiajoneuvolla ja niiden synnystä.⁵⁰

Taso 2 on suunnattu tason 1 käyneille poliisimiehille, joiden päivittäiseen toimintaan poliisiajoneuvo kuuluu toimintataktisena erityisvälineenä. Tason 2 tarkoituksena on syventää ajomekaniikka – ja taktiikka osaamista, parantaa autoteknologian hallintaa sekä sen soveltamista työympäristössä. Poliisimiehen tulee tason aikana osoittaa, että vaativa ammattimainen virkatehtävääjo on ajotaktiikan- ja tekniikan osalta hallussa. Samalla pyritään vahvistamaan vanhoja ja luomaan uusia toimintamalleja ajoneuvon pysäyttämiseksi työturvallisuuden näkökulmasta. Vaadittavina suorituksina edellytetään teoriaosuuden omaksumista ja ajoharjoitusten hyväksytyä suorittamista. Tason 2

⁴⁸ Ajoneuvokoulutus vuosi 2012

⁴⁹ Poliisin ajokoulutuskeskus ammattikurssi taso 1. Kurssiohjelma 2013

⁵⁰ Poliisin ajokoulutuskeskus. Ajoneuvokoulutus 2012

ajoharjoitteet sisältävät enemmän toiminnallisia ajoharjoitteita, joissa keskitytään ajoneuvon käyttäytymiseen muuttuvissa olosuhteissa. Ajoharjoitteet sisältävät myös ajoneuvon kiinniajamista ja pakkopysäyttämistä erilaisilla menetelmillä, kuten piikkimatolla.⁵¹

Taso 3 on suunnattu tason 2 käyneille poliiseille, jotka joutuvat työtehtävissään kuljettamaan poliisiajoneuvoa pitävällä alustalla vaativissa tilanteissa. Tason 2 tavoitteena on kehittää kokeneiden poliisiajoneuvon kuljettajien taitoja vaativissa tilanteissa pitävällä ajoalustalla ajettaessa. Nostaa esille pitävän alustavan vaativuustaso verrattuna liukkaaseen ajopintaan. Kokonaisuus on toteutettu ajoharjoituksin, joihin tuodaan tukea teorian avulla. Ajoharjoitukset sisältävät muun muassa hälytysajoa taajamassa, hätäjarrutusta ja väistöä erilaisissa tilanteissa. Samalla käydään läpi myös poliisiajoneuvon käyttöä voimankäyttövälineenä.⁵²

Taso 4 on kohdennettu poliisin erityistehtävissä toimiville henkilöille, jotka nimetään työnantajan ja järjestäjän toimesta. Taso muokataan osallistujien vaatimuksia ja tarpeita vastaavaksi, jonka ansiosta se mahdollistaa liikkuvien operatiivisten tilanteiden toteuttamisen. Tilanteissa voidaan harjoitella niihin liittyviä osa-alueita, kuten viestintää ja päivittää tällä tavalla tietotaitoa.⁵³

⁵¹ Poliisin ajokoulutuskeskus ammattikurssi taso 2. Kurssiohjelma 2013

⁵² Poliisin ajokoulutuskeskus ammattikurssi taso 3. Kurssiohjelma 2013

⁵³ Poliisin ajokoulutuskeskus. Ajoneuvokoulutus 2012

4 Tutkielman lähtökohdat

4.1 Käytetyt järjestelmät ja rekisterit

4.1.1 Poliisiasian tietojärjestelmä

Poliisiasian tietojärjestelmän rekisterinpitäjänä toimii poliisihallitus. Se sijaitsee ja sitä ylläpitää hallinnon tietotekniikkakeskus HALTIK.⁵⁴ Poliisiasian tietojärjestelmän käyttö on ulkopuolisilta kielletty. Jokaiselle käyttäjälle on myönnetty rekisterinpitäjän ohjeiden mukaan käyttöoikeus sekä salasana. Käyttöoikeuden laajuus perustuu käyttäjän virka- ja työtehtävien edellytyksiin.⁵⁵

Poliisiasian tietojärjestelmä on luotu poliisilain 1 § 1 momentissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi. Se on valtakunnallinen tietojärjestelmä, jota ylläpidetään automaattisen tietokäsittelyn avulla. Poliisiasian tietojärjestelmään kirjataan yhteiskäyttöön tarkoitettua tietoa ja se koostuu seuraavista tietoryhmistä:

- Etsintäkuulutustiedot
- Etsittävien moottoriajoneuvojen tiedot
- Omaisuustiedot
- Tapaamiskielto tiedot
- Rikosilmoitushakemisto- ja seuraamustiedot
- Sanomanvälitystiedot
- Tekotapatiedot
- Tunnistettavien tiedot
- Tuntomerkkitiedot
- Tutkinnan ja virka-avun tiedot
- Tutkinnan ja virka-avun arkistotiedot
- Tietolähdetiedot

Poliisiasian tietojärjestelmään tallennettuja tietoja käytetään PATJA- sovelluksen avulla, joka sisältää yllä mainitut tietoryhmien tiedot, joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta.⁵⁶

⁵⁴ Poliisihallitus 2012, 2, 4

⁵⁵ Poliisihallitus 2012, 9

⁵⁶ Poliisihallitus 2012, 1

Poliisi kirjaa PATJA:an rikosilmoitukset eli R-ilmoitukset, sekalaisilmoitukset eli S-ilmoitukset ja P-ilmoitukset, joita käytetään, kun henkilö kirjataan poliisilakiperusteisesti kiinniotetuksi.

Poliisihallitus on laatinut ohjeen tietojen kirjaamisesta poliisiasiaihin tietojärjestelmään, jonka mukaan ilmoitukset tulisi kirjata PATJA:an. Ohjeen tarkoituksena on yhdenmukaistaa PATJA:an kirjattuja ilmoituksia ja tuottaa näin laadukkaita ilmoituksia, jotka takaavat asianosaisen ja poliisin oikeusturvan. PATJA:an kirjattu ilmoitus voi jäädä myös ainoaksi dokumentiksi tapahtumasta ja se voi olla perusta muille lakiin perustuville oikeuksille, kuten rikosvahinkojen korvaamiselle.⁵⁷ Poliisin kynnyksellä ilmoituksen kirjaamiselle on matala.⁵⁸ Poliisihallituksen ohjeen sivun 5, 2.2 kohdan mukaan: asiasta on kirjattava rikosilmoitus, kun on syytä epäillä rikoksen tapahtuneen, seuraavissa tilanteissa:

- 1) henkilökohtaisesti, kirjallisesti, puhelimitse tai muulla tavoin poliisille ilmoitetun rikoksen johdosta;
- 2) poliisille tulleen hälytysilmoituksen ja sen vuoksi suoritettujen toimien ja havaintojen yhteydessä ilmi tulleen rikoksen johdosta;
- 3) esitutinnan yhteydessä paljastuneitten liitännäisrikosten ja rikossarjojen johdosta; taikka
- 4) poliisin omien rikosta koskevien havaintojen perusteella.

"S-ilmoitus kirjataan mm. virka-apu-, poliisitutkinta- ja ulkomaalaisasioista.

Poliisitutkinnalla tarkoitetaan muuta poliisin toimitettavaksi säädettyä tutkintaa kuin rikoksen johdosta toimitettavaa esitutkintaa."⁵⁹

4.1.2 Poliisin järjestelmä Rikitrip

Rikitrip on poliisin järjestelmä, jonka tarkoituksena on helpottaa ilmoitusten löytämistä poliisin tietojärjestelmästä, johon ne on kirjattu PATJAn kautta. Rikitripin toiminta perustuu Trip-tekstitietokantaohjelmistoon, joka tarkoittaa sitä, että jokainen ilmoituksessa

⁵⁷ Poliisihallitus 2013, 2

⁵⁸ Poliisihallitus 2013, 3

⁵⁹ Poliisihallitus 2013, 5

esiintyvä sana on indeksoitu ja voi näin toimia hakusanana. Rikitripin tiedot poimitaan joka aamuyö PATJA-järjestelmästä, joten sen uusin tieto on aina edeltävältä päivältä. Poiminta käsittää 5.1.1 kappaleessa mainitut R-, S- ja P-ilmoitukset.⁶⁰

Rikitripistä haettaessa saadaan selville hakuehdoilla löytyneiden ilmoitusten määrä, mutta ei rikosten lukumäärää. Tämä johtuu siitä, että ilmoitusten määrä ei ole yhteydessä ilmoituksissa tapahtuneiden rikosten lukumääriin. Yksi ilmoitus voi sisältää useampia rikoksia. Rikitripistä saadut tiedot ovat tämän takia suuntaa antavia.⁶¹ Rikitrip mahdollistaa kuitenkin vapaansanahaun kaikista ilmoituksessa ilmenevistä tekijöistä, joten esimerkiksi ilmoituksen selostusosassa voidaan löytää jälkeensä tärkeitä tekijöitä, joiden tärkeys ei ole ollut selvillä vielä ilmoituksen kirjaamishetkellä.

4.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmät voidaan jakaa kahteen luokkaan kvantitatiivisiin eli määrällisiin ja kvalitatiivisiin eli laadullisiin tutkimuksiin. **Kvantitatiivisessa** tutkimuksessa pyritään selvittämään ilmiötä numeraalisten tekijöiden avulla. Tällä tavalla määrällisessä tutkimuksessa haetaan selvitystä ilmiön taustalla oleviin syy ja seuraus tekijöihin. Määrälliset tutkimukset vaativat onnistuakseen riittävän laajan aineiston, jonka pohjalta voidaan tehdä tilastollisia päätelmiä liittyen tarkasteltavaan kohderyhmään.⁶² **Kvalitatiivisessa** tutkimuksessa taas pyritään lisäämään tietoisuutta ilmiöstä, eikä sillä pyritä yleistettäviin päätelmiin. Laadulliselle tutkimukselle on ominaista kvantitatiivista tutkimusta huomattavasti suppeampi aineisto, jonka avulla pyritään ymmärtämään ja kuvaamaan ilmiötä tarkemmin.⁶³

Tämän tutkimuksen tutkimusmenetelmäksi valitsin kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimusmenetelmän, sillä opinnäytetyöni tarkoituksena on selvittää tieliikenneonnettomuuksien, joissa poliisijoukko on ollut osallisena, määriä sekä tekijöitä. Tarkoitukseni ei ole laadullisen tutkimusmenetelmän mukaisesti ilmiön

⁶⁰ Lamminen, 2006, 1, 2

⁶¹ Lamminen, 2006, 2

⁶² Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2000, 129

⁶³ Heikkilä, 2010, 16

kuvaaminen ja syiden tarkempi pohtiminen. Aineistoni koostuu kahdesta tilastosta: valmiiksi saadusta sekä itse kokoamastani.

Keräsin kokoamani aineiston otantamenetelmällä, jossa hyödynnetään sattumaa valitsemalla perusjoukosta sattumanvaraisesti osajoukko. Otannan etuna on se, että siinä voidaan paneutua tarkemmin osajoukkoon ja sen huolelliseen mittaamiseen.⁶⁴ Aineistooni tuo sattumanvaraisuuden ilmoitusten rakentumaton järjestys. Otannan satunnainen valinta lisää tutkimuksen luotettavuutta verrattuna ei-satunnaiseen valintaan, jota hyödynnetään enemmän laadullisessa tutkimuksessa. Hyödynsin otannassa Metsämuurosen kuvaamia satunnais- sekä systemaattista otantaa. Systemaattisessa otannassa päätetään etukäteen otannan määrä ja valitaan otanta sisäisesti järjestäytyneestä perusjoukosta tietyllä mekanismilla.⁶⁵ Aineistoni perusjoukko ei kuitenkaan ollut sisäisesti järjestäytynyt, joten menetelmä noudattaa osin myös satunnaisotantaa⁶⁶. Kokosin perusjoukosta (n=336) otannan (n=168) valitsemalla ensimmäisistä 50:stä ilmoituksesta joka toisen aloittaen ensimmäisestä ilmoituksesta päätyen 49:teen ilmoitukseen. Seuraavat 50 ilmoitusta kävin läpi myös joka toinen menetelmällä, mutta valitsin ensimmäisenä ilmoituksen numero 50, jolloin valittava joka toinen ilmoitus vaihtui. Jatkoin tällä menetelmällä otannan valintaa loppuun asti.

Tutkimukseni tarkoituksena on selvittää tieliikenneonnettomuuksien määrä, joissa poliisi on ollut osallisena vuosien 2011-2015 välisenä aikana ja niihin vaikuttaneita tekijöitä. Määrällisen tutkimusmenetelmän avulla pystyn selvittämään käyttämästäni aineistosta yleistettävää tietoa tieliikenneonnettomuuksista, joissa poliisiajoneuvo on ollut osallisena. Tieliikenneonnettomuuksiin vaikuttavat tekijät voivat olla tulevaisuudessa poliisin ajokoulutuksen ja työnohjauksena kehittämisen tukena. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole paneutua yksittäisten tieliikenneonnettomuuksien tekijöihin vaan selvittää niitä valtakunnallisella tasolla.

⁶⁴ <http://myy.haaga-helia.fi/~taaak/t/suunnittelu.pdf>, 28, Luettu 23.3.2017

⁶⁵ Metsämuuronen 2011, 61-62

⁶⁶ Eml 2011, 61

5 Aineisto

Suomessa **liikennevakuutus** on säädetty pakolliseksi jokaiselle moottoriajoneuvolle, jonka pysyvä kotipaikka on Suomessa. Vientirekisteröidyt ajoneuvot, jotka viedään Suomesta toiseen Euroopan talousalueen maahan, voidaan myös vakuuttaa kohdemaassa.⁶⁷ Liikennevakuutusta ei tarvitse kuitenkaan ottaa, mikäli ajoneuvoa ei käytetä liikenteessä tai esimerkiksi omistaja tai haltija on Suomen valtio.⁶⁸ Näissä tapauksissa ajoneuvolla aiheutetusta liikennevahingosta vastaa Suomen valtion korvauksella valtiokonttori.⁶⁹

Lähtökohtaisesti liikennevakuutus korvaa moottoriajoneuvon liikennekäytössä tapahtuvia vahinkoja. Korvausvastuun ulkopuolelle jäävät esimerkiksi tilanteet, jossa ajoneuvon lastia puretaan. Liikennevakuutuskorvaukset maksetaan ankaran vastuun periaatteen mukaan, eli korvaukset suoritetaan, vaikka tapahtumiin ei ole selkeää syyllistä osapuolta⁷⁰. Tähän tuo poikkeuksen kahden tai useamman ajoneuvon välinen onnettomuus, jossa syyllinen osapuoli on selvillä. Tällaisessa tapauksessa myös syyllisen osapuolen ajoneuvon kuljettajan ja matkustajien henkilövahingot korvataan.⁷¹

Tieliikennevakuutuskeskus (LVK) turvaa liikennevahingon kärsineen oikeuksia ja samanaikaisesti pitää huolen lakisääteisen liikennevakuutusmaksun laiminlyönnin seurauksista. Keskuksessa toimii onnettomuustietoinstituutti (OTI), jonka tehtävänä on edistää liikenneturvallisuutta toimimalla liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien toiminnan koordinaattorina. Onnettomuustietoinstituutti kerää samalla tilastotietoa onnettomuuksista. Keskuksen jäseninä ovat kaikki Suomessa liikennevakuutuksia myöntävät vakuutusyhtiöt.⁷²

”Onnettomuusinstituutti nimi otettiin käyttöön syksyllä 2016. Tätä ennen liikennevahinkotilastot julkaistiin vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoiminkunta

⁶⁷ Liikennevakuutuslaki 2 luku 5 § 1 mom

⁶⁸ Liikennevakuutuslaki 2 luku 8 § 7 mom

⁶⁹ Liikennevakuutuslaki 3 luku 32 § 2 mom

⁷⁰ HE 123/2015 vp 31 § perustelut

⁷¹ Liikennevakuutuslaki 3 luku 33 § ja HE 123/2015 vp 33 § perustelut

⁷² <http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/> Luettu 8.2.2017

VALT:in nimen alla.⁷³ OTI saa vuosittain tiedot vakuutusyhtiöihin ilmoitetuista liikennevahingoista. Tällä tavalla tilasto on vahinkomäärältään maan laajin liikenneonnettomuustilasto. Vuositasolla tämä käsittää noin 100 000 liikennevahinkoa ja noin 250 kuolemaan johtanutta onnettomuutta.⁷⁴

5.1 Onnettomuusinstituutin liikennevahinkotilasto

Moottoriajoneuvon käyttäjä ottaa tieliikenteessä tapahtuvan vahingon jälkeen yhteyttä liikennevakuutusyhtiöönsä ja tekee vahinkoilmoituksen tapahtuneesta liikennevahingosta. Ilmoituksen täyttäminen edellyttää selvitystä vahingon syntymiseen vaikuttaneista tekijöistä, joita ovat muun muassa tienyyppi ja sääolosuhteet. Liikennevakuutusyhtiöt saavat tietoonsa laajimmin liikennevahinkojen määrän.⁷⁵ Esimerkiksi poliisille ei tarvitse ilmoittaa tapauksista, joissa aineelliset omaisuusvahingot ovat vähäiset, syyllisyyskysymykset ovat selvät, eikä henkilövahinkoja ole syntynyt.

Onnettomuusinstituutin tilastoihin kirjattavien liikennevahinkojen peruslähtökohdat ovat:

- vakuutuksenottaja on jättänyt vakuutusyhtiölle vahinkoilmoituksen **ja**
- liikennevahingon johdosta (katso liikennevakuutuslaki) on maksettu korvausta liikennevakuutusvelvollisen moottoriajoneuvon liikennevakuutuksesta⁷⁶

5.2 Liikennevakuutuksesta korvatut poliisiautojen vahingot 2011-2015 aikavälillä

Hyödynnän opinnäytetyössäni liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietoinstituutin liikennevahinkotilastoa, josta on otettu mukaan ne liikennevahingot, joista liikennevakuutusyhtiöt ovat maksaneet omaisuus-, henkilökorvauksia tai molempia. Tilasto käsittelee niitä tapauksia, joissa poliisiajoneuvot ovat olleet vastapuolena eli tapauksissa korvausvastuu on ollut toisen osapuolen liikennevakuutusyhtiöllä. OTI:n tilastossa on kerätty tietoa näiden liikennevahinkojen vahinkotyypistä, joka perustuu

⁷³ <http://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/liikennevahinkotilasto/> Luettu 9.2.2017

⁷⁴ <http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/> Luettu 8.2.2017

⁷⁵ Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2014, 11

⁷⁶ Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2014, 11

poliisin käyttämään liikenneonnettomuustyyppikuvastoon. Sen perusteella OTI:n tilastossa vahinkotyyppit on jaettu peräänajoon, risteysajoon, kohtaamiseen, suistumiseen, peruutukseen ja erikoistilanteisiin sekä muihin tilanteisiin. OTI:n tilastossa on myös eritelty, onko liikennevahinko tapahtunut taajamassa vai haja-asutus alueella.

OTI:n keräämässä tilastossa on oma kohtansa tieliikenneolosuhteille, josta on nähtävissä, onko tienpinta ollut liikennevahingon tapahtumahetkellä kuiva ja paljas tai märkä ja paljas vai luminen ja jäinen. Tilastosta on myös nähtävissä tapahtumahetken valaistus, joista vaihtoehtoina ovat hämärä, pimeä valaistuksella tai pimeä ilman valaistusta. OTI:n tilastoon on kerätty tieto tapahtumahetken kellonajasta tunnin tarkkuudella sekä vuodenajasta kuukauden tarkkuudella.

OTI:n tilastoon on poimittu tieto tapahtumapaikasta, jotka ovat jaoteltu seuraavasti:

- Tasoristeys
- Yksittäisen tien liittymä
- Etuajo-oikeutettu risteys
- Tasa-arvoinen risteys
- Silta
- Kaarre
- Suora tie
- Pysäköintialue
- Muu alue

Tämän lisäksi tapahtumapaikkaan viittaavaa tietoa tuo kohta, jossa on jaoteltu tien laji. Tien lajeja tilastossa ovat: katu, moottoritie, valtatie, valtatie, muu yleinen tie ja yksityistie sekä muu tie. Tilastoon on kerätty vielä tieto ajoneuvon kuljettajan iästä.

Olen tehnyt tilastoon rajauksen vuosien 2011-2015 väliselle ajalle, sillä haluan tarkastella viimeisintä tilastotietoa aiheeseen liittyen. Neljän vuoden aikaväli luo myös tilaston tarkasteluun luotettavuutta ja poistaa mahdollisesti vuosittain tapahtuvia muutoksia.

Liikennevahinkotilastoa tarkasteltaessa aikavälillä 2011-2015 ongelmakohtaksi nousee se, että poliisiajoneuvot ovat olleet tällä aikavälillä Suomen valtion omistuksessa, eikä niihin liikennevakuutuslain mukaan tarvitse tällöin hankkia saman lain mukaista liikennevakuutusta. Poliisiajoneuvojen aiheuttamista liikennevahingoista vastaa

valtiokonttori, joka ei ole velvollinen toimittamaan samanlaista tietoa liikennevakuutuskeskukselle kuin muut liikennevakuutuksia tarjoavat vakuutusyhtiöt.

5.3 Miten otanta kerätty poliisin tietojärjestelmistä

OTI:n tilaston lisäksi hyödynnän opinnäytetyössäni riittävän laajan kuvan saamiseksi itse keräämääni tilastoa poliisin tietojärjestelmiin kirjatuista R- ja S-ilmoituksista. OTI:n tilastosta puuttuvat onnettomuudet, joissa liikenneonnettomuuden vahingot on korvannut Valtiokonttori. Mikäli tapauksessa ei kuitenkaan ole syytä epäillä rikosta, eikä muita osapuolia ole ja omaisuusvahinko on vähäinen, riittää asiasta poliisin sisäisen vaurioilmoituksen laatiminen.⁷⁷ Näistä ilmoituksista ei ole kuitenkaan nähtävissä, onko tapauksesta syntynyt vahingonkorvausvelvollisuutta osapuolille, joten poimin ainoastaan ilmoituksista tietoa syntyneistä vahingoista. En siis ota kantaa mahdollisiin vahingonkorvauksiin tai syntyneiden vahinkojen vakavuuteen.

Rikiritripistä rajasin haun 1.1.2011-31.12.2015 aikavälille, jolloin pääsin tarkastelemaan kaikkia ilmoituksia, jotka ovat tapahtuneet edellä mainitulla aikavälillä. Seuraavaksi aloitin rajaamaan tarkasteltavia ilmoituksia vapaalla sanahaulla. Käytin vapaassa sanahaussa sanoja: valtiokonttori, poliisiajoneuvo, törmäys ja kolari. Valtiokonttori-hakusanan avulla nousi esille ne ilmoitukset, joissa valtiokonttori on merkattu jonkin ajoneuvon vakuutusyhtiöksi. Loput kolme hakusanaa ovat kuvaavia sanoja, joita mahdollisesti käytetään ilmoituksen selostusosassa. Käytin sanoista katkaistua hakua, joka mahdollistaa sanojen eri kirjoitusasujen löytämisen ilmoituksista. Näiden rajausten perusteella löysin Rikiritripistä 336 ilmoitusta edellä mainitulle aikavälille.

Kokosin taulukon niin, että otin 336 ilmoituksesta 168 ilmoituksen otannan. Kävin joka toisen ilmoituksen läpi siinä järjestyksessä, jossa ne tulivat esille Rikiritrippiin aikaisemmin mainituilla hakusanoilla. Ilmoitusten läpikäyntiä varten tein Excel-tilukon, jossa oli nostettu esille samat tekijät kuin OTI:n keräämässä tilastossa. Lisäsin OTI:n tilastossa käytettyjen tekijöiden lisäksi omaan taulukkooni tekijöitä, jotka ovat mahdollisesti vaikuttaneet tieliikenneonnettomuuden syntymiseen ja mahdollisiin seurauksiin. Erittelin

⁷⁷ Poliisihallitus 2010, 7

taulukkooni, oliko poliisiajoneuvo ollut partioajossa vai hälytysajossa. Hälytysajosta erittelin vielä, oliko poliisiajoneuvossa ollut päällä pelkät hälytysvalot vai molemmat tai näiden lisäksi vielä pysäytysvalo. Excel-taulukossani erittelin tilanteen mahdollisen pakkopysäytys- tai pakenevan seuranta tilanteen. Tämän lisäksi erittelin ilmoituksesta mahdollisesti ilmi tulevan syyllisyyden poliisin ja vastapuolen kesken. Viimeisenä tekijänä taulukossani toimi vahinkotyyppin erittely, jonka jaoin henkilövahinkoihin, omaisuusvahinkoihin tai molempiin.

Excel-taulukossa on jokaiselle tekijälle numeraalinen arvo ja sitä vastaava selite. Esimerkiksi vuodenaikaa tarkasteltaessa tammikuuta vastaa numero yksi. Mikäli jotain tekijää ei ilmoituksesta ole löydettävissä vastaa sitä taulukossani numero 66. Tämä menettely helpottaa 168 ilmoituksen systemaattista läpikäyntiä ja tekijöiden poimimista ilmoituksista.

6 Tutkimustulokset

6.1 Liikennevahinkojen kokonaismäärä tarkasteluajavälillä

Vuosien 2011-2015 aikavälillä LVK:een, OTI:n tietoon on kokonaisuudessaan tullut 176 vahinkoa, joista vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta on korvattu poliisiajoneuvojen vahinkoja. Vahingolla tarkoitetaan tässä tapauksessa liikennevahinkoa, josta vakuutusyhtiöt ovat maksaneet omaisuus ja/tai henkilökorvauksia. OTI:n keräämästä tilastosta on nähtävissä, että keskimäärin tällaisia vahinkoja on tapahtunut vuodessa 35 kertaa. Vahingot jakautuvat tarkasteluajavälillä siten (kuvio 1), että vähiten liikennevahinkoja oli vuonna 2014, jolloin niitä sattui 24 kappaletta. Eniten liikennevahinkoja oli vuonna 2015, jolloin sattui 40 liikennevahinkoa.



Kuvio 1. Vahinkojen määrät vuosittain

Kokonaismäärästä 163 vahinkoa on ollut sellaisia, joista vakuutusyhtiöt ovat maksaneet ainoastaan omaisuuskorvauksia. Vastaavasti 13 on ollut sellaisia, joista vakuutusyhtiöt ovat maksaneet myös henkilövahinkokorvauksia ja vammautuneita kokonaismäärästä on 17 tapauksessa. Vuosien 2011-2015 aikavälillä ei ole yhtään tapausta, jossa henkilö olisi kuollut liikenneonnettomuudessa, jossa poliisi olisi ollut osallisena.

Kävin otannassani vuosien 2011-2015 aikavälillä 168 kappaletta R tai S ilmoitusta läpi. Otannasta oli laskettavissa, että keskimääräisesti liikennevahinkoja tapahtuu 34 tapausta

vuodessa. Vuonna 2012 tapahtui 20 liikennevahinkoa kun taas vuonna 2015 liikennevahinkoja tapahtui 62 (kuvio 2).



Kuvio 2. Vahinkojen määrät vuosittain (otanta)

Otannasta 104 tapauksessa on mainittu molempien osapuolille aiheutuneen omaisuusvahinkoja, jotka ovat yleensä kohdistuneet ajoneuvoon. Ilmoituksista 34 tapauksessa mainittiin sekä omaisuusvahinkoja, että henkilövahinkoja. Henkilövahingot vaihtelivat niskakivuista sairaalahoitoa vaativiin vammoihin.

Valtakunnallisesti Suomessa tapahtui opinnäytetyön tarkasteluajavälillä 502 564 liikennevahinkoa. Keskimääräisesti tämä tarkoittaa noin 100 500 liikennevahinkoa vuodessa.⁷⁸ Poliisi sai vuoden 2015 aikana 1 041 810 kappaletta hälytys- ja valvontatehtäviä, joihin poliisi liikkui pääsääntöisesti B-luokan ajo-oikeuden vaadittavalla ajoneuvolla.⁷⁹ Matka tapahtumapaikalle voi vaihdella metreistä useisiin kymmeneen kilometriin. On mahdollista, että näin toiminta-alueesta riippuen 12 tunnin työvuoron aikana poliisipartiolle voi tulla ajoneuvolla kuljettua matkaa satoja kilometrejä.

OTI:n laatiman tilaston kokonaismäärää 176 liikennevahinkoa voidaan pitää alhaisena. Tilastosta on myös havaittavissa (kuvio 1), että vuosittaista kasvua on 1-2 tapausta

⁷⁸ Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2015, 1

⁷⁹ Torvinen, 2015, 9

(mukaan ottamatta vuotta 2014), joka tarkoittaa tarkasteluaikavälillä kokonaisuudessaan 4 tapauksen kasvua. Poliisin tietojärjestelmästä PATJA:sta oli löydettävissä käytetyillä hakuehdoilla 336 R- tai S-ilmoitusta, jotka käsittivät tieliikenneonnettomuuden, jossa poliisiajoneuvo on ollut osallisena. 168 ilmoituksen otannasta on havaittavissa suurempaa vaihtelevuutta tarkasteluaikavälillä. Vuosien 2011-2013 välillä tieliikenneonnettomuuksien määrässä ei ole tapahtunut kasvua (kuvio 2). Vastaavasti 2013-2015 välillä kasvua on tapahtunut 42 tapauksen verran. Tämä voi osaltaan selittyä otannan satunnaisuudella tai vastaavasti sillä, että poliisilaitokset ovat kiinnittäneet näiden vuosien aikana enemmän huomiota tieliikenneonnettomuuksien, joissa poliisiajoneuvo on ollut osallisena kirjaamiseen.

6.2 Liikennevahingon tyyppi

Liikennevahinkojen tyyppien kokonaismäärät OTI:n tilaston mukaan on jaoteltu kuviossa 3. Vahinkotyyppinä olivat peräänajo=1, risteysajo=2, kohtaaminen=3, suistuminen=4, peruutus=5, erikoistilanne=6 ja muut=7. Tarkasteltaessa vahinkotyyppinä 176 tapauksesta 72 käsittää vahinkotyyppin kuvauksen ”muut” (7). Tällöin liikennevahinkoa ei ole luokiteltu vahinkotyyppin perusteella mihinkään vahinkoa kuvaavaan luokkaan. Liikenneonnettomuustyyppikuvastossa nostetaan vielä esille, että onnettomuustyyppiä 99, joka kuuluu OTI:n keräämän taulukon ”muut” luokkaan, tulisi välttää. Seuraavana OTI:n keräämässä tilastossa määrällisesti isoimmaksi nousee ”erikoistilanteet” (6), jotka käsittävät esimerkiksi kuvatut ”muut onnettomuudet” kuten eläinonnettomuudet ja törmäyksen liikennekorokkeeseen. Määrällisesti vähiten OTI:n tilaston mukaan on tapahtunut suistumis- (4) ja kohtaamisonnettomuuksia (3). Suistumisonnettomuuksia on tapahtunut tilaston mukaan tarkasteluaikavälillä kaksi tapausta ja kohtaamisonnettomuuksia kuusi kappaletta.



Kuvio 3. Vahinkotyyppien jakautuminen (OTI)

Käydessäni läpi ilmoituksia poliisintietojärjestelmistä kerätystä otannasta, nousi esille 44 tapausta, joissa ei ollut ilmoitettu onnettomuustyyppiä ollenkaan. Otannan vahinkotyyppien jakautuminen on kuvattu kuviossa 4. Onnettomuustyyppiksi oli valittu 36 ilmoituksessa ”peräänajo” (1) ja seuraavaksi eniten, 29 kappaletta, oli ilmoituksia, joissa onnettomuustyyppiksi oli valittu ”erikoistilanne” (6). Ilmoituksista neljään kappaaleeseen oli valittu onnettomuustyyppiksi ”kohtaaminen” (3), joita oli määrällisesti selvästi vähiten. Onnettomuustyypeistä ”suistumis” (4) ja ”peruutus” (5) -tilanteet jakautuivat tasaisesti määrällisesti 11 ja 12 ilmoitukseen. ”Risteysajo” (2) ja ”muut” (7) tilanteet jakautuivat määrällisesti molemmat 16 ilmoitukseen. Ei tiedossa -kohdassa ovat ilmoitukset, joissa ei ollut mainittu onnettomuustyyppiä.



Kuvio 4. Vahinkotyyppien jakautuminen (otanta)

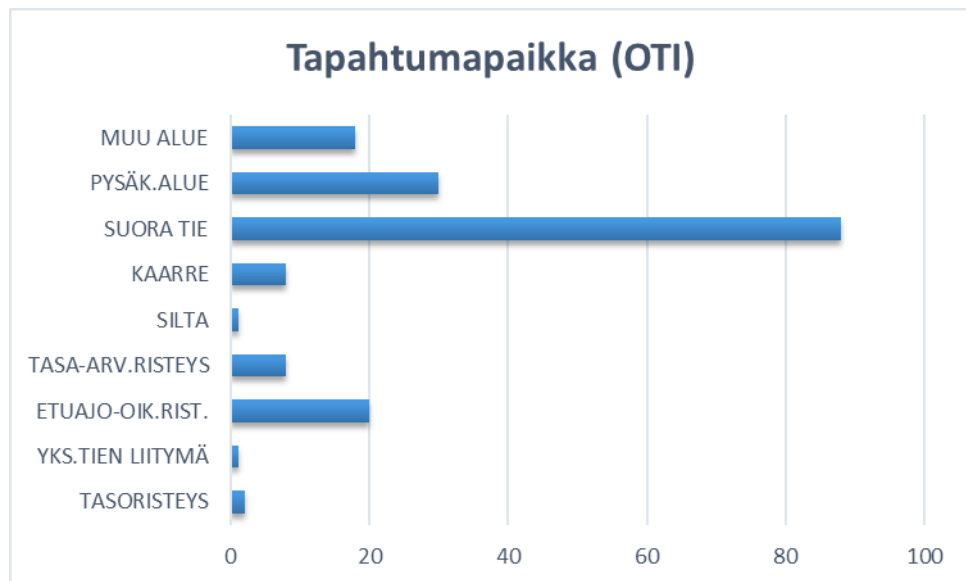
OTI:n keräämästä tilastosta ja otannasta poliisintietojärjestelmistä haetuista ilmoituksista tarkasteltaessa on havaittavissa onnettomuustyyppin osalta samanlaisia seikkoja. Molemmissa tapauksissa määrällisesti suurimmaksi nousee tapaukset, joissa liikennevahingon tyyppiä ei ole määritelty mihinkään liikenneonnettomuustyyppikuvaston kategorioihin. Tämä voi osaltaan selittyä sillä, että ihmiset eivät koe juuri heille tapahtuneen liikennevahingon kuuluvan täysin mihinkään liikenneonnettomuustyyppikuvaston tarjoamiin kategorioihin, jolloin valitaan vaihtoehto, joka jättää liikennevahingon ilman kuvaavaa kategoriaa.

6.3 Liikennevahingon tapahtumapaikka

OTI:n tilaston mukaan 135 tapauksessa liikennevahinko on tapahtunut taajamassa, jolla tarkoitetaan tässä tapauksessa liikennemerkein osoitettua taajaan rakennettua aluetta.⁸⁰ Vastaavasti taajaman ulkopuolella haja-asutusalueella on tapahtunut tarkasteluajavälillä 41 liikennevahinkoa. Tapahtumapaikkaa tarkasteltaessa (kuvio 5) OTI:n keräämässä tilastossa 176 liikennevahingosta puolet eli 88 tapausta on tapahtunut suoralla tiellä. Tilastossa määrällisesti nousevat esille myös 30 liikennevahinkoa, jotka ovat tapahtuneet pysäköintialueella ja 20 liikennevahinkoa, jotka ovat tapahtuneet etuajo-oikeutetussa

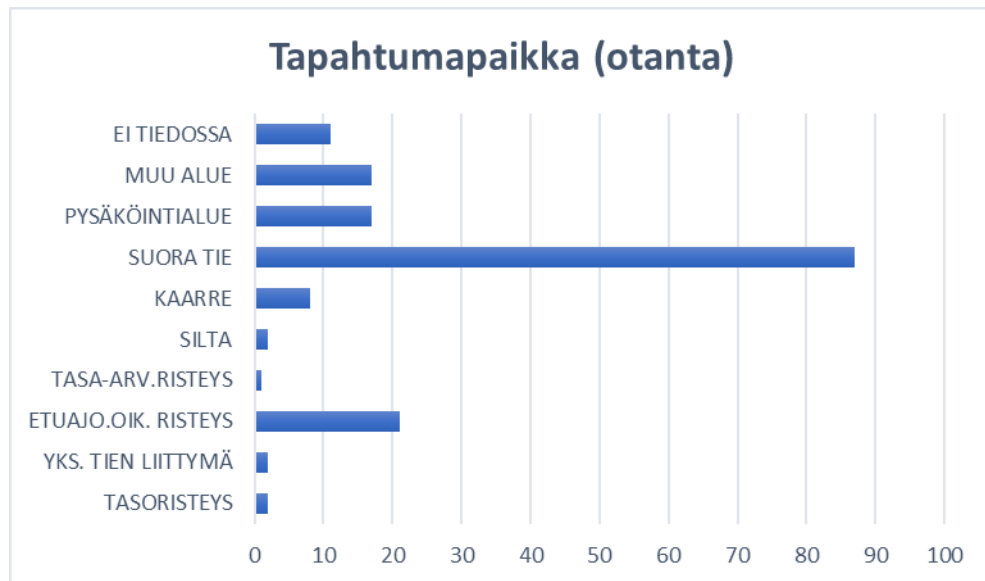
⁸⁰ TLL 2 § 8 mom

risteyksessä. Yksittäisiä liikennevahinkoja on ilmoitettu tapahtuneen yksityisen tien liittymässä ja sillalla.



Kuvio 5. Tapahtumapaikka (OTI)

Keräämästäni otannasta oli havaittavissa, että 87 ilmoitukseen oli merkattu tapahtuma-alueeksi taajama, kun taas 36 ilmoituksessa alueena oli haja-asutusalue. Ilmoituksista 45 kappaleessa ei käynyt ilmi oliko liikennevahinko tapahtunut taajamassa tai vastaavasti haja-asutusalueella. Ilmoituksista (kuviot 5 ja 6) on havaittavissa, että 87 tapauksessa tapahtumapaikaksi on ilmoitettu suoratie. Etuajo-oikeutettu risteys oli ilmoitettu 21 ilmoituksessa tapahtumapaikaksi, kun taas tasa-arvoinen risteys ainoastaan kerran. Pysäköintialue ja muu alue olivat molemmat ilmoitettu ilmoituksissa tapahtumapaikaksi 17 tapauksessa.



Kuvio 6. Tapahtumapaikka (otanta)

Käytetystä aineistosta on havaittavissa, että yli puolessa tapauksista tapahtumapaikaksi on merkitty taajama. Taajama käsittää tiheästi rakennetun alueen, jossa on vähintään 200 asukasta. Näin ollen taajamissa on haja-asutusaluetta enemmän tienkäyttäjiiä ja liikennettä, joka nostaa liikennevahingon tapahtumisriskiä. Taajama on myös poliisille tavanomainen toimintaympäristö, sillä poliisin tehtävät sijoittuvat pääosin sinne, missä ihmiset asuvat. Taajamassa korkein käytetty nopeusrajoitus on 60 km/h⁸¹. Nopeusrajoitukset eivät kerro suoraan taajamissa käytetyistä ajonopeuksista. Esimerkiksi ajettaessa 30 km/h nopeutta kuljettaja pystyy pysäyttämään ajoneuvon kesäolosuhteissa, kuivalla asfaltilla, 13 metrin matkalla. Vastaavasti käytettäessä 40 km/h nopeutta 13 metrin kohdalla nopeus on vielä 35km/h.⁸²

Poliisin ajokoulutusta tarkasteltaessa taajama on tavanomainen opetusympäristö. Esimerkiksi kaupunkiajot, sijoittuvat suurimmalta osalta kaupunkiympäristöön ja siellä toimimiseen vaihtelevissa tilanteissa. OTI:n keräämässä tilastossa pysäköintialue nousee tapahtumapaikkana esille 30 tapauksessa ja otannassa vastaavasti 17 kertaa. Poliisin ajokoulutuksessa ajoneuvon käsittelyä ja sen hahmottamista harjoitellaan käsittelyradalla ja testataan käsittelykokeella, joihin käytetty aika riippuu poliisiopiskelija omasta

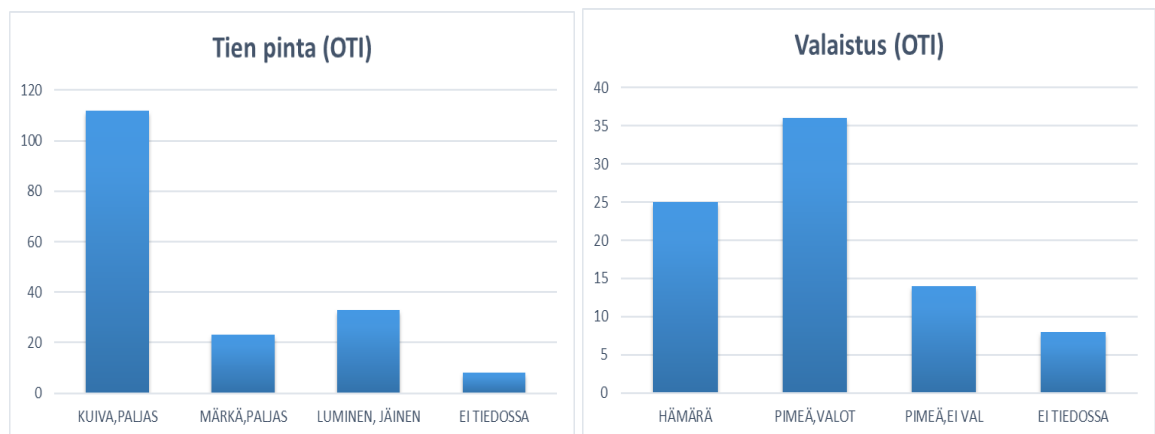
⁸¹ Tiehallinto 2009, 35

⁸² Tielaitos 2000, 15

aktiivisuudesta. Pysäköintialueella tapahtuvat liikennevahingot ovat yleensä laadultaan vähäisiä mutta silti kustannukset voivat nousta korkealle.

6.3 Olosuhteet

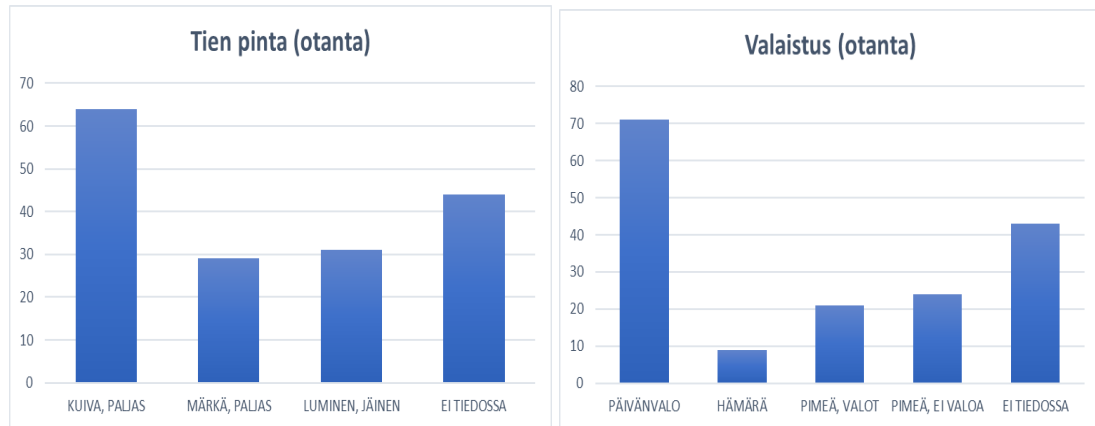
OTI:n tilaston mukaan 176 liikennevahingosta lukumäärällisesti eniten vahinkoja on tapahtunut tienpinnan ollessa kuiva ja paljas, näitä tapauksia on yhteensä 112. Liikennevahingoista 33 on tapahtunut tienpinnan ollessa luminen ja jäinen kun taas 23 tapausta on tapahtunut märällä ja paljaalla tienpinnalla. Kahdeksassa tapauksessa tienpinnan olosuhteista ei ole saatu tietoa. Valaistuksen suhteen OTI:n keräämän tilaston mukaan pimeällä on tapahtunut yhteensä 50 liikennevahinkoa, joista 36 vahinkoa tapahtui valaistulla tienosuudella. Hämärällä liikennevahinkoja tapahtui 25 kertaa ja 8 liikennevahingosta valaistuksesta ei ole tietoa. Tien pinnan ja valaistuksen vaikutuksia onnettomuuksien määriin on kuvattu kuvioissa 7 ja 8.



Kuvio 7. Tien pinta (OTI) ja kuvio 8. Valaistus (OTI)

Tarkasteltavasta otannasta oli havaittavissa (kuvio 9), että 64 ilmoituksessa liikennevahinko oli tapahtunut tienpinnan ollessa kuiva ja paljas. Liikennevahingoista 29 oli tapahtunut tienpinnan ollessa märkä ja paljas, kun taas 42 tapausta oli tapahtunut tienpinnan ollessa luminen ja jäinen. Otannasta 44 ilmoituksessa ei ollut merkattu tienpinnan olosuhteita tapahtumahetkellä. Liikennevahingon tapahtumahetken valaistusta tarkasteltaessa (kuvio 10), nousi esiin se, että ilmoituksen tieliikenneolosuhteita valitessa on vaihtoehtona OTI:n tilaston vaihtoehtojen lisäksi valittavissa ”päivänvalo”. Otannan ilmoituksista 71 tapauksessa liikennevahingon tapahtumahetken valaistukseksi oli ilmoitettu päivänvalo. Hämärä oli ilmoitettu vain 9 tapauksessa kun taas pimeä oli

yhteensä 45 tapauksessa, joista 21 tapauksessa oli ollut jonkinlainen valaistus tapahtumapaikalla. 43 ilmoituksessa valaistusta ei ollut mainittu.



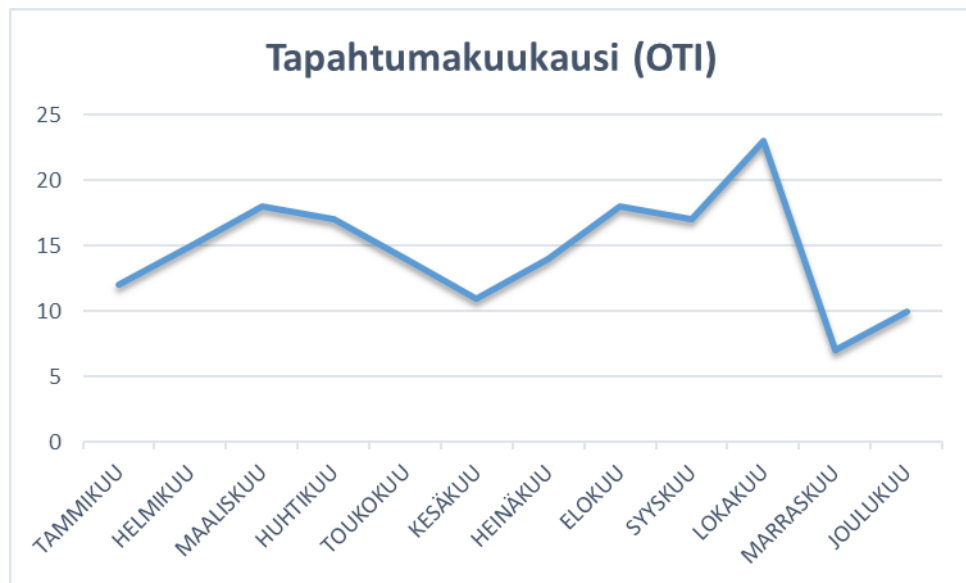
Kuvio 9. Tien pinta (otanta) ja kuvio 10. Valaistus (otanta)

Aineiston pohjalta on havaittavissa, että selvästi eniten liikennevahinkoja tapahtuu tienpinnan ollessa kuiva ja paljas. Tällöin ajoon liittyvät olosuhteet ovat oletettavasti parhaimmillaan eli tienpinnan ja renkaan välillä on riittävästi pitoa ajoneuvon pysäyttämiseksi. Tämä ei kuitenkaan aina takaa liikennevahingoilta välttymistä kuten opinnäytetyössä käytettykin aineisto osoittaa. Poliisin ajokoulutuksessa vaihteleviin tienpinnan olosuhteisiin paneudutaan poliisin ammattikorkeakoulututkinnon aikana ajorataharjoituksissa, joita olen käsitellyt opinnäytetyössäni kohdassa 4.1. Ajorataharjoituksissa paneudutaan vaihteleviin tienpinnan olosuhteisiin ja todistellaan ajoneuvon käyttäytymistä niillä. Tämän lisäksi poliisille on tarjolla peruskoulutuksen jälkeen ajokoulutusta, jonka tasot 3 ja 4 vastaavat sisällöltään pitävällä tienpinnalla ajamista.

OTI:n keräämän tilaston perusteella 50 tapausta on tapahtunut pimeällä, joista 36 tapauksessa tie oli valaistu. Tämän lisäksi hämärällä tapahtui 25 liikennevahinkoa. Otannassa tarkastelluista tapauksista vastaavat valaistusolosuhteet jakautuivat seuraavasti: pimeällä 45 tapausta, joista 21 tapauksessa tie valaistu sekä hämärällä 9 tapausta. Poliisin ammattikorkeakoulututkinnon aikana harjoitukset toteutetaan virka-aikaan, joka tarkoittaa vuoden ajasta riippuen korkeintaan aamun hämärää tai iltapäivän hämärtymistä. Näin ollen peruskoulutuksen aikana ei poliisiopiskelijoille ole tarjolla ajokoulutusta vaihtelevissa valaistusolosuhteissa. Tähän ratkaisuna voisi olla monessa autokoulussa käytössä oleva ajosimulaattori, jolla saadaan luotua vaihtelevia valaistusolosuhteita.

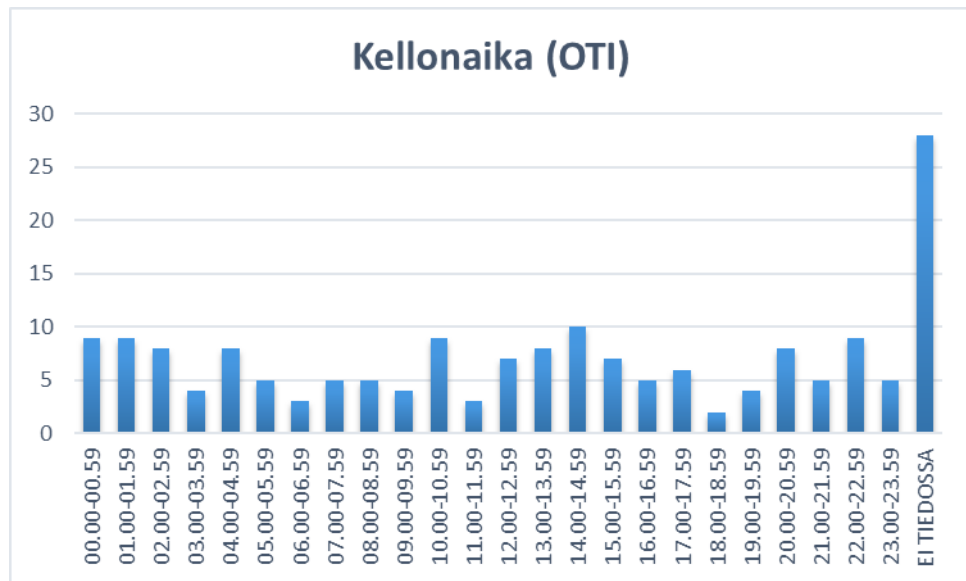
6.4 Tapahtuma-aika

Tarkastellessa liikennevahingon tapahtumishetken vuodenaikaa ja kuukausia (kuvio 11) OTI:n keräämästä tilastosta on nähtävissä, että syksyllä, elo-lokakuussa liikennevahinkoja tapahtui yhteensä 58 kertaa. Pelkästään lokakuussa liikennevahinkoja tapahtui 23 kertaa, joka on kuukausitasolla määrällisesti eniten. Keskiarvoa tarkasteltaessa kuukaudessa tapahtuu 14,6 liikennevahinkoa. Selvästi alle keskiarvon jää ainoastaan marraskuu, jolloin on tapahtunut yhteensä 7 liikennevahinkoa.



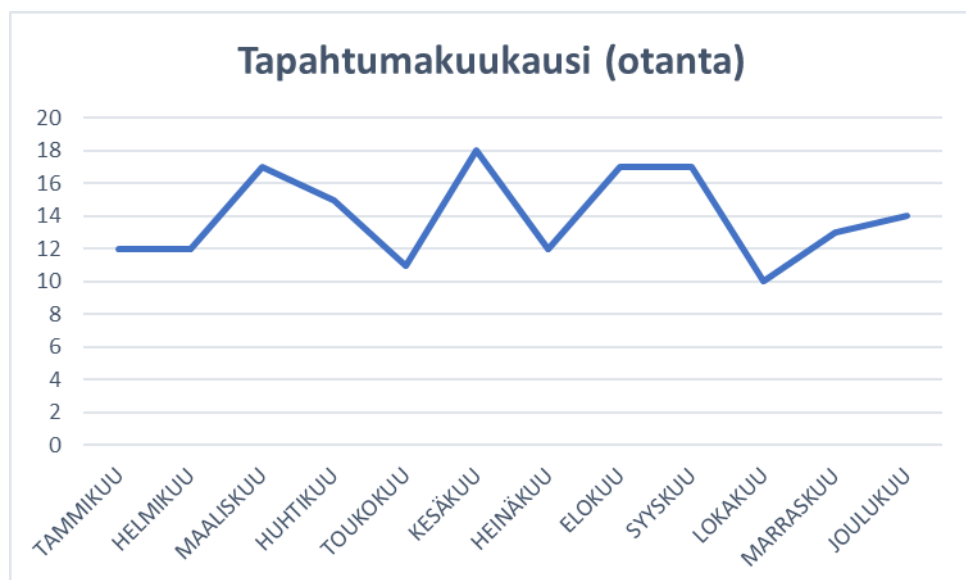
Kuvio 11. Tapahtumakuukausi (OTI)

Liikennevahingon vuorokauden aikaa katseltaessa OTI:n tilastosta (kuvio 12) on nähtävissä, että määrällisesti eniten liikennevahinkoja on tapahtunut kello 14.00-15.00 välisenä aikana. Prosentuaalisesti liikennevahinkoja on tapahtunut kuitenkin kello 00.00-06.00 välisenä aikana 27 prosenttia kokonaismäärästä laskettuna. Vastaavasti esimerkiksi 15.00-21.00 välisenä aikana liikennevahinkoja tapahtui 25,3 prosenttia. Vuorokauden ajasta ei ole OTI:n tilastossa tietoa 28 liikennevahingossa.



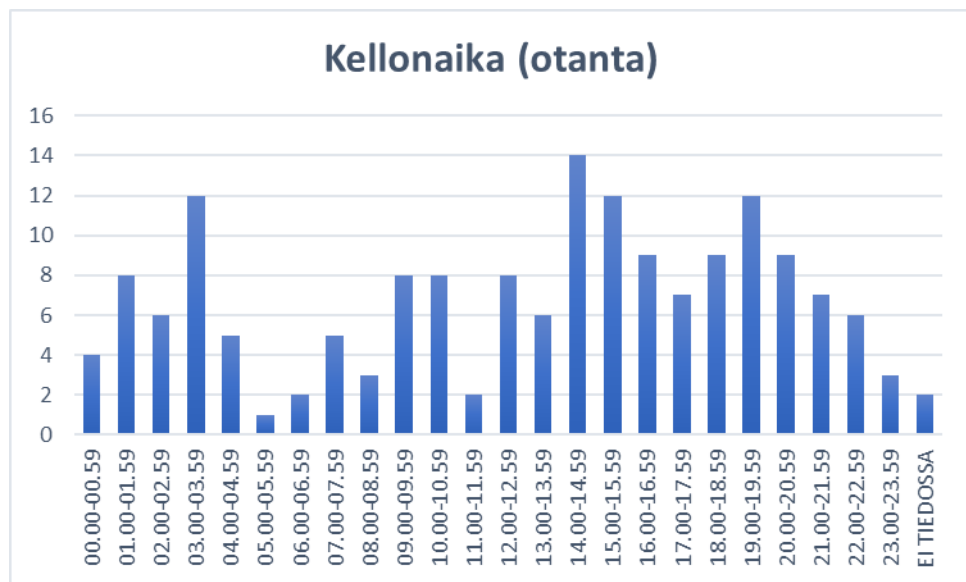
Kuvio 12. Kellonaika (OTI)

Otanta tarkastellessa kuukausittain (kuvio 13) eniten liikennevahinkoja on tapahtunut kesäkuussa, jolloin tapahtui tarkasteluajavälillä 18 tapausta. Elo-lokakuun välisenä aikana liikennevahinkoja tapahtui yhteensä 44 tapausta, joista 17 tapahtui elokuussa ja 17 syyskuussa. Keskiarvoa tarkasteltaessa otannan mukaan kuukaudessa tapahtuu 14 liikennevahinkoa, joissa poliisijoneuvo on osallisena. Keskiarvon alapuolelle jää kuukausista otannassa lokakuu, jolloin tapahtui tarkasteluajavälillä 10 liikennevahinkoa.



Kuvio 13. Tapahtumakuukausi (otanta)

Liikennevahinkojen tapahtumisajankohdan vuorokauden aikaa tarkasteltaessa (kuvio 14) otannasta on nähtävissä, että eniten vahinkoja tapahtuu klo 14.00-15.00 välisenä aikana. Prosentuaalisesti liikennevahinkoja on tapahtunut klo 00.00-06.00 välisenä aikana 21,4 prosenttia kokonaismäärästä laskettuna. Vastaavasti klo 15.00-21.00 välisenä aikana liikennevahinkoja tapahtui kokonaismäärästä laskettuna 34,5 prosenttia.



Kuvio 14. Kellonaika (otanta)

Opinnäytetyössä käytetystä aineistosta on havaittavissa se, että liikennevahingoista eniten tapahtuu elo-lokakuussa. Aineistosta ei voida kuitenkaan vetää yhtenäistä linjaa sen suhteen, mihin vuodenaikaan tapahtuu eniten liikennevahinkoja. Elo-syyskuun välisestä ajankohdasta ei ole vedättävissä myöskään suurempia johtopäätöksiä, jotka liittyisivät esimerkiksi tieliikenneolosuhteisiin kuten tienpintaan tai valaistukseen.

Tarkasteltaessa vuorokauden aikoja liikennevahinkoja tapahtuu eniten kello 14.00-15.00 välisenä aikana. Opinnäytetyössä käytetyt aineistot antavat vaihtelevaa tietoa siinä määrin, että kello 15.00-21.00 välisenä aikana tapahtuu OTI:n keräämän tilaston mukaan 25,3 prosenttia liikennevahingoista, kun taas poliisintietojärjestelmistä kerätyn otannan mukaan kyseisellä aikavälillä tapahtuu 34,5 prosenttia liikennevahingoista.

6.5 Pakenevan seuranta ja pakkopysäytys tilanteet

Käydessäni läpi poliisintietojärjestelmiin kirjattuja S- tai R-ilmoituksia huomasin, että ilmoituksista on useita sellaisia tapauksissa, jossa käsitellään pakenevan seuranta tai

pakkopysäytys tilanteita. Aineistoa kerätessäni otin tarkasteluun nämä kaksi tekijää ja kävin ilmoituksista järjestelmällisesti läpi sen, että onko niissä mainittu pakenevan seuranta tilannetta ja siihen liittyvän pakkopysäytys tilannetta. 168 ilmoituksen otannasta 70 ilmoituksessa mainittiin tilanne, johon liittyi pakenevan seuranta. Toisin sanoen noin 42 prosentissa otannan ilmoituksista tilanteeseen liittyi tapaus, jossa ajoneuvo on lähtenyt pakenemaan poliisiajoneuvoa ja lopputuloksena on ollut tieliikenneonnettomuus, josta on kirjattu S- tai R-ilmoitus poliisintietojärjestelmiin.

Pakkopysäytystilanne on osaltaan seurausta tilanteesta, jossa vastapuolen kuljettaja ei noudata poliisin antamia pysäytysmerkkejä ja ajoneuvo joudutaan pysäyttämään, jotta se ei aiheuttaisi muille tienkäyttäjille tai ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajille enempää haittaa. Pakkopysäytystilanteissa joudutaan punnitsemaan monia tekijöitä mutta suurimpana on varmasti muiden tienkäyttäjien ja pysäytettävän ajoneuvon sekä siellä olevien henkilöiden turvallisuus. 168 ilmoituksen otannassa 70:sta pakenevan seurantatilanteesta 54 johti pakkopysäytystilanteeseen.

Poliisin peruskoulutuksen aikana pakenevan seuranta ja pakkopysäytys tilanteita käydään läpi sekä ajokoulutukseen liittyvän kokonaisuuden aikana, että voimankäyttöön liittyvässä kokonaisuudessa. Molemmissa kokonaisuuksissa edellä mainittuja tilanteita käsitellään teoriatasolla, joiden tavoitteena on lisätä tietoisuutta ajoneuvon ja ihmisen käyttäytymisestä näissä tilanteissa. Varsinaisesti pakenevan seuranta tai pakkopysäyttämistä ei pääse harjoittelemaan kuin vasta poliisin tutkinnon jälkeen järjestettävässä ajokoulutuksessa, jossa nämä tilanteet nostetaan omaksi kokonaisuudeksi.

Ruotsissa tehdyn pakenevan seurantatilanteita selvittäneen tutkimuksen mukaan vuosien 2013-2015 välillä Ruotsissa loukkaantui yhteensä 65 ihmistä, joista 23 oli poliiseja.⁸³ Tämä ei ole suoraan verrattavissa opinnäytetyössä käytettyyn aineistoon, sillä työssä käytetystä aineistosta ei ole eriteltävissä pakenevan seuranta tilanteista aiheutuneita vahinkoja. Ruotsissa toteutettu tutkimus antaa kuitenkin suuntaa siitä, että tieliikenneonnettomuuksia tapahtuu myös muissa Pohjoismaissa. Tutkimuksessa nostettiin

⁸³ Lundälv, 2016, 8

myös esille se, että kansalaiset eivät tiedä miten toimia tilanteessa, jossa poliisit suorittavat liikenteessä pakkopysäytystä tai pakenevan seurantaa.⁸⁴

⁸⁴ Lundälv, 2016, 10

7 Pohdinta

Poliisi on tieliikenteen ammattilainen, jonka tehtäviin kuuluu valvoa, opastaa ja kehittää liikenteen eri osa-alueita ja tämän perusteella turvata pelastustoimen tehtäviä. Opinnäytetyössäni olen osoittanut, että OTI:n keräämän tilaston perusteella liikennevahinkoja, joissa poliisi on ollut osallisena, on tapahtunut 176 kertaa vuosien 2011-2015 vuosien välisenä aikana. Poliisin tietojärjestelmistä oli löydettävissä käytetyillä hakuehdoilla 336 R- tai S-ilmoitusta, joissa mainitaan poliisiajoneuvon olleen osallisena tieliikenneonnettomuudessa.

Poliisi on suhteellisen vähän osallisena tieliikenneonnettomuuksissa, kun onnettomuuksien määrää verrataan tieliikenneonnettomuuksien kokonaismäärään 502 564 tarkasteluajavälillä. Tämä on mielenkiintoista, kun otetaan huomioon, että poliisin pääasiallinen liikkumisväline on poliisiajoneuvo ja yhtenä työympäristönä tieliikenne. Voidaan siis ajatella, että poliisin ajokoulutus on riittävää ja osaaminen liikenteessä hyvä. Tämä ei kuitenkaan poista sitä, että liikenteen turvallisuuteen ei tulisi kiinnittää enempää huomiota eikä onnettomuuksia tulisi ehkäistä. Tieliikennelaki velvoittaa poliisia joka tapauksessa turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. Vertailukohtaa voidaan hakea pelastuspuolelta, sairasautoista ja niistä liikennevahingoista, joissa saira-auto on ollut osallisena. Esimerkiksi vuosien 2008-2012 välisenä aikana saira-auto on ollut aiheuttajana 459 liikennevahingossa.⁸⁵ Onnettomuuksien määrät niin poliisi- kuin sairaajoneuvoilla, ovat kuitenkin sellaisia, että onnettomuuksien mahdollisuus tulee tiedostaa ja niihin johtavia syitä tutkia.

Opinnäytetyöni aineistoa kerätessä huomasin, että tietoja poliisiajoneuvon vaurioista ja niihin vaikuttaneista tekijöistä erilaisissa tieliikenneonnettomuuksissa oli haastavaa löytää. Tämä johtuu osaltaan poliisilaitosten vaihtelevista kirjauskäytännöistä liittyen tieliikenneonnettomuuksiin ja liikennevahinkoihin. Edellä mainittu tekijä on noussut esille myös poliisihallituksen toteuttamassa sisäisessä tarkastuksessa, joka on toteutettu vuonna 2013. Sen tarkoituksena oli kartoittaa poliisiajoneuvojen vahinkojen käsittelyprosessia ja puutteita ajoneuvokalustossa. Tarkastuksessa on todettu, että poliisilaitosten välillä on

⁸⁵ Kuiri ja Koivisto 2015, 12

menettely eroja, kun kyseeseen tulee ajoneuvovaurioiden käsittely, ilmoittaminen ja vastuun selvittäminen.⁸⁶ Tämä seikka luo jo itsessään opinnäytetyötä varten poliisintietojärjestelmistä haettujen R- ja S- ilmoitusten suhteen luotettavuusongelman.

Yhtenäisten kirjaamiskäytäntöjen puuttumisen johdosta, on mahdollista, että poliisintietojärjestelmiin ei kirjata valtakunnallisesti kaikkia ilmoituksia yhtenäisten käytäntöjen mukaisesti. On mahdollista, että tämän takia poliisintietojärjestelmistä ei ole löydettävissä valtakunnallisesti tarpeeksi kattavasti tietoa. Näin aineistoksi on mahdollisesti valikoitunut vain niiden poliisilaitosten ilmoituksia, jotka on kirjattu vallitsevien ohjeistusten mukaisesti riittävän kattavasti. Poliisihallituksen 1.4.2017 voimaan tulleen ohjeen mukaan ajoneuvovaurioiden käsittely poliisiyksiköissä muuttuu yhtenäisemmäksi valtakunnallisen sähköisen vaurioilmoitusjärjestelmän myötä. Tulevaisuudessa pystytään näin keräämään luotettavammin tilastotietoa ajoneuvovaurioista.⁸⁷

Opinnäytetyön aineistojen ja niiden jaotteluiden perusteella onnettomuuksiin vaikuttaneet tekijät voidaan jaotella tapahtumispaikkaan, sää- ja tieliikenneolosuhteisiin, tapahtumisajankohtaan ja onnettomuustyyppiin. Onnettomuustyyppi on osaltaan yksi kiinnostavimmista tekijöistä tarkasteltaessa tieliikenneonnettomuutta, koska se yleensä kertoo, minkälainen tieliikenneonnettomuus on tapahtunut. Opinnäytetyössä käytetyn aineiston perusteella nousivat esille onnettomuustyyppit ”erikoistilanne” ja ”muut”. Erityisesti onnettomuustyyppi ”muut” ei kerro tarkemmin onnettomuustyyppistä, eikä tämän johdosta voida esimerkiksi tehdä tarkempia johtopäätöksiä onnettomuuden olosuhteista. Tämä selittyy osaltaan poliisilaitoksien vaihtelevista kirjauskäytännöistä, jolloin onnettomuustyyppiksi valitaan helposti ”muut” ja tilanne selostetaan tarkemmin vasta rikostai sekalaisilmoituksen selostus-osiossa. Uusi ohjeistus vaurioiden ilmoituksista tulee todennäköisesti yhtenäistämään onnettomuustyyppien merkkauksia.

Lähtökohtaisesti voisi olettaa, että suurin osa tieliikenneonnettomuuksista tapahtuisi talviaikaan (marraskuu-helmikuu), jolloin tieliikenneolosuhteet ovat sääolosuhteiden

⁸⁶ Poliisihallitus 2014, 23

⁸⁷ Poliisihallitus 2017

johdosta haastavimmat. Tämä sama näkyy osaltaan myös poliisin ammattikorkeakoulututkinnon jälkeen tarjottavassa ajokoulutuksessa, jonka ensimmäinen taso käsittää juuri talvisissa olosuhteissa ajamisen harjoittelun. Aineiston perusteella on kuitenkin havaittavissa, että loppukesästä ja alkusyksyn kuukausien (elokuu-lokakuu) aikana onnettomuuksia tapahtuu eniten. Samalla tavalla voitaisiin olettaa, että tieliikenneonnettomuuksia, joissa poliisiajoneuvo on osallisena tapahtuisi silloin, kun tienpinta on olosuhteiden puolesta liukas. Aineisto kuitenkin osoittaa, että suurimmassa osassa tieliikenneonnettomuuksia tienpinta ollut kuiva ja paljas. Nämä seikat osaltaan tarkoittaisivat sitä, että poliisin ajokoulutuksessa tulisi kiinnittää huomiota pitävällä alustalla ajamiseen ja ajoneuvon hallitsemiseen näissä olosuhteissa.

Opinnäytetyön kautta olen oppinut poliisiajoneuvon kuljettamiseen liittyvästä lainsäädännöstä, ohjeistuksista, poliisin liikennekäyttäytymisestä sekä onnettomuuksiin johtavista tekijöistä. Työstä on hyötyä poliiseille, jotka kuljettavat poliisiajoneuvoja tieliikenteen vaihtelevissa tilanteissa. Samalla opinnäytetyöni sisältää tietoa poliisin ajokoulutuksessa huomioon otettavista tekijöistä, jotta tieliikenne olisi turvallinen myös tulevaisuudessa. Jatkotutkimukset voisivat kohdistua uuden ajoneuvovaurio-järjestelmän toimivuuteen. Onko järjestelmä yhtenäistänyt vaurioiden ilmoituskäytäntöjä? Toinen jatkotutkimuskohde voisi keskittyä poliisien ajokoulutuksen riittävyyteen poliisien näkökulmasta.

LÄHTEET

Ajotekniikka ja -taktiikka. Poliisiammattikorkeakoulun intranet. Sisäinen lähde. Luettu 10. ja 11.2.2017: <https://moodle.polamk.fi/course/view.php?id=272>.

HE 123/2015 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Heikkilä, T. (2010). *Tilastollinen tutkimus*. Helsinki: Edita.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. (2000). *Tutki ja kirjoita*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Iltalehti. (2015). Raju risteyskolari Kotkassa: Poliisiauto kaatui kyljelleen. Luettu 8.2.2017: http://www.iltalehti.fi/uutiset/2015081120160516_uu.shtml.

Koisaari, T. & Kari, T. (2015). Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2014. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. Luettu 19.3.2017. ISBN 978-952-5834-43-7 (verkkojulkaisu.pdf).

Koisaari, T. & Kari, T. (2016). Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2015. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. Luettu 19.3.2017. ISBN 978-952-5834-53-6 (verkkojulkaisu.pdf).

Kuiri, J. & Koivisto, E. (2015): *Vaara – ja onnettomuustilanteet ambulanssien ajossa – vaikuttavien tekijöiden kartoitus*. Ensihoitaja AMK, KYAMK. Opinnäytetyö.

Lamminen, J. (2006): *RIKITRIP Rikosilmoitustekstitietokantajärjestelmä, Käyttäjän ohjeet*. Poliisihallinnon sisäinen lähde. Helsingin kihlakunnan poliisilaitos.

Liikennevakuutuskeskuksen internet-sivut. Tietoa LVK:sta. Luettu 8.2.2017: <http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/>.

Liikennevakuutuskeskuksen internet-sivut. Tilastot ja raportit, liikennevahinkotilasto. Luettu 9.2.2017: <http://www.lvk.fi/fi/tilastot-ja-raportit/liikennevahinkotilasto/>.

Lundälv, J. (2016). *Vilda biljakter, viljor och skador: en nationell studie om medierapporterade polisrelaterade biljakter, Nollvisionen och skadeinnehåll i svenska medier*. Forskningsrapport, Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet.

Metsämuuronen, J. (2011). Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä: Tutkijalaitos (E-kirjan 1. painos.). Helsinki: International Methelp.

Mtv (2010). Poliisi kolaroi hälytysajossa Tuusulantiellä-yksi kuoli. Luettu 8.2.2017: <http://www.mtv.fi/uutiset/kotimaa/artikkeli/poliisi-kolaroi-halytysajossa-tuusulantiella-yksi-kuoli/1832688>.

Poliisiammattikorkeakoulu. (2013). *Poliisin perustutkinto: opinto-opas 2013-2014*. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

Poliisiammattikorkeakoulu. (2015). *Poliisiammattikorkeakoulututkinnon opetus- ja toteutussuunnitelma 2015-2016*. Tampere: Poliisiammattikorkeakoulu.

Poliisiammattikorkeakoulun internet-sivut. AMK-koulutus, haku ja valinta, hakuvaatimukset. Luettu 14.3.2017: http://www.polamk.fi/amk/haku_ja_valinta/hakuvaatimukset

Poliisihallituksen ohje (2010). Poliisiajoneuvojen hankinta, huolto ja käyttö. POHADno/2010/2395 (voimassaoloaika 1.7.2010 - 31.12.2013).

Poliisihallituksen ohje (2011): Poliisiajoneuvon kuljettaminen ja hälytysajo. Nro 2020/2011/2068 (voimassaoloaika 1.7.2011-toistaiseksi).

Poliisihallituksen ohje (2017): Ajoneuvovaurioiden käsittely poliisiyksiköissä. POL-2016-10273 (voimassaoloaika 1.4.2017-toistaiseksi).

Poliisihallitus, sisäinen tarkastus (2014). Poliisiajoneuvojen vahinkojen käsittelyprosessi ja puutteet ajoneuvokalustossa. POL-2014-2606.

Poliisin ajokoulutuskeskus. Ajoneuvokoulutus 2012.

Poliisin ajokoulutuskeskus. Ammattikurssi taso 1. Kurssiohjelma 2013

Poliisin ajokoulutuskeskus. Ammattikurssi taso 2. Kurssiohjelma 2013

Poliisin ajokoulutuskeskus. Ammattikurssi taso 3. Kurssiohjelma 2013

Poliisin internet-sivut. Tietoa poliisista, kulkuvälineet. Luettu 9.2.2017:
http://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/kulkuvalineet

Taanila, A. (2014). *Määrällisen aineiston kerääminen*. Luettu 23.3.2017.:
<http://myy.haaga-helia.fi/~taaak/t/suunnittelu.pdf>.

Tiehallinto (2009). *Nopeusrajoitukset. Suunnitteluvaiheen ohjaus*. Helsinki: ISBN 978-952-221-277-1 (verkkajulkaisu pdf). Luettu 22.3.2017.

Tielaitos (2000). *Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu*. Helsinki: Edita Oy.

Tietojen kirjaaminen poliisiasiaan tietojärjestelmään (PATJA) -Voimassa toistaiseksi. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettu 1.2.2017:
[https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/ohjeet/ohjekirjasto/Ohjekirjaston%20liitteet/Tietojen%20kirjaaminen%20poliisiasiaan%20tieto/Tietojen%20kirjaaminen%20poliisiasiaan%20tietojärjestelmään%20\(PATJA\).pdf](https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/ohjeet/ohjekirjasto/Ohjekirjaston%20liitteet/Tietojen%20kirjaaminen%20poliisiasiaan%20tieto/Tietojen%20kirjaaminen%20poliisiasiaan%20tietojärjestelmään%20(PATJA).pdf).

Tietosuojaseloste, Poliisiasiaan tietojärjestelmä. Yhdistetty rekisteri- ja tietojärjestelmäseloste sekä informointiasiakirja. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettu: 1.2.2017:
https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/halek/tietohallinto/Documents/PATJA_Tietosuojaseloste_122012.pdf.

Torvinen, T. (2015). Poliisin vuosikertomus 2015. Luettu 19.3.2017:
http://netpaper.lonnberg.fi/poliisi/Poliisin_vsk_2015/#/20/.

Tuominen, M. & Tuominen, P. (2014). *Poliisin perustutkinnon ajokoulutuksen kehittäminen kohti ammattikorkeakoulutasoa*. Poliisiammattikorkeakoulu. Polku-täydennysopinnot. Opinnäytetyö.