

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys
Topeliuksenkatu 3 b
00260 HELSINKI
puh. 09-454 3569
fax 09-454 3807
liikenneturvallisuusyhdistys@kolumbus.fi
<http://www.kolumbus.fi/liikenneturvallisuusyhdistys>

30.09.2003

OIKEUSMINISTERIÖ

1. 10. 2003

ad 35, 21, 2002
OMD27:00/2002

Lavo

Oikeusministeriölle

LAUSUNTO

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry. toteaa lausuntonaan oikeusministeriön asettaman työryhmän laatimasta ajoneuvon haltijavastuuseen perustuvasta lainmuutoksesta seuraavaa:

1. Valvonnan tehostamisen tarve

Liikenneturvallisuusyhdistyksessä on huolestuneina todettu liikenteessä mm. ylinopeuksien ja punaista päin ajon yleistyneen hälyttävästi. Liikennevaloissa jopa joka viides ajaa päin punaista ja keskinopeuskin ylittää monilla kaduilla nopeusrajoituksen. Ylinopeuksilla ja päin punaista ajosta on monille tullut tapa, johon nykyisellä valvonnan tasolla ei juuri koskaan puututa. Erittäin tehokkaalla tiedotuksellakaan ei saavuteta kuin väliaikaisia tuloksia, mikä on todettu mm. laajasti tiedotetun Munkkivuoren onnettomuuden yhteydessä.

Asukkaiden kasvava huoli turvallisuudesta on ymmärrettävää. Miten tässä tilanteessa voi opastaa esimerkiksi lapsia liikennevaloissa turvalliseen kulkemiseen? Kasvava ajonopeus tuo mukanaan myös muita turvallisuuden kannalta kielteisiä tekijöitä.

Toisaalta Helsingissä on saavutettu todella erinomaisia tuloksia nopeuksien säätelyllä. Vuonna 1992 toteutetun nopeusrajoituksen alentamisen jälkeen jalankulkuonnettomuudet vähenivät kantakaupungissa 35-40 %. Samaan aikaan kuolleiden määrä putosi alle puoleen. Lienee hyötykustannuksiltaan tehokkain toteutettu liikenneturvallisuustoimenpide. On kuitenkin pelättävissä, että saavutettu turvallisuuden paraneminen menetetään, jos ajonopeudet olemattoman valvonnan vuoksi kääntyvät taas nousuun.

Monilla tahoilla pidetään ajonopeuksien säätelyä lähes ainoana tehokkaana, nopeasti toteutettavana, turvallisuutta parantavana toimenpiteenä. Ehtona kuitenkin on, että rajoitusten rikkojien kiinnijoutumisriskiä selvästi lisätään. Nykytasolla törkeällä rikkojalla ei ole juuri minkäänlaista riskiä kiinnijoutumisesta. Mm Helsingissä poliisin liikennevalvontaresurssit ovat suhteessa liikennemääriin jatkuvasti pienentyneet eikä tilanteessa ole näköpiirissä minkäänlaisia paranemismahdollisuuksia. Päinvastoin mm. huumeiden käytön lisääntyminen ja alkoholin halventuminen lisää selvästi paineita muuhun valvontaan.

2. Automaattisen liikennevalvonnan mahdollisuudet

Käytännössä ainoa mahdollisuus lisätä kiinnijoutumisriskiä ylinopeuksia ja päin punaista ajettaessa on toimiva laaja kameravalvonta. Kaupunkioaloissa tämä on tarkoituksenmukaisinta tehdä liikutettavilla kameroilla. Mm. Helsingin liikennepoliisista on todettu, että ehdotetulla ehdollisella


rikesakkomallilla ei käytännössä pystytä oleellisesti nopeusvalvontaa lisäämään. Lukuisat valitukset sitoisivat poliisin resurssit ja lamauttaisivat todellisen valvonnan lisäämisen. Ainoa mahdollisuus tehostaa taajamaliikenteen valvontaa olisi haltijavastuuseen perustuva järjestelmä pysäköintivalvonnan tapaan. Siinä olisi oltava mahdollista myös kunnallinen valvonta.


Rikesakkorajan suuruisen ylityksen tulee kuitenkin säilyä liikennerikoksena, jolla on ajo-oikeuteen vaikuttava merkitys.

Julkisuudessa on esitetty mielipiteitä, että varsinkin haltijavastuuseen perustuva automaattinen valvonta vaarantaisi autonkuljettajien oikeusturvaa. Näin ei kuitenkaan ole käynyt jo vuosia käytössä olleessa haltijavastuuseen perustuvassa pysäköintivalvonnassa. Sen sijaan nykytilanteessa vaarantuu mm. jalankulkijoiden oikeusturva törkeätikin ylinopeutta ajavien autonkuljettajien vuoksi, kun jalankulkijoiden henki ja terveys vaarantuu heidän vuokseen. Yhteiskunnalla tulee olla toimivat keinot puuttua tällaiseen käyttäytymiseen.

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys pitää ehdotettua ehdollista rikesakkojärjestelmää oikeansuuntaisena, mutta taajamaliikenteessä täysin riittämättömänä uudistuksena. Sen sijaan olisi toteutettava todelliseen haltijavastuuseen perustuva järjestelmä pysäköintivalvonnan tapaan. Vain näin toteutettu uudistus mahdollistaisi myös kunnallisen valvonnan.

Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry.


Mauno Pihlaja
Puheenjohtaja


Matti Herlevi
toiminnanjohtaja