



29.1.2021

Sisäministeriö

Asia: Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman luonnos (SMDno-2019-1943)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Poliisin liikennevalvonta on monin osin heikentynyt erityisesti vuonna 2014 tapahtuneen Poliisin hallintorakennemuutostukseen liittyneen Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen. PORA III:n tavoitteena oli liikennevalvonnan strategisen ohjauksen ja tulosohjauksen vahvistaminen, mutta kävikin päinvastoin. Valtiontalouden tarkastusviraston vuonna 2019 julkaiseman raportin mukaan strateginen ohjaus on vähentynyt eikä ohjaus perustu strategiaan linjauksiin. Nyt valmisteilla oleva toimintaohjelma on erityisen tärkeä.

Toimintaohjelman luonnoksessa esitetyt tavoitteet ovat hyviä, mutta niistä puuttuu konkretia. Ongelmallista on, että tavoitteiden mittaamiseen ei esitetä mitään mittareita, vaan niiden kehittäminen on vasta meneillään Poliisihallituksessa ja tavoitteet asetetaan tulosohjausprosessissa. Mittarit ovat kuitenkin olennainen osa toimintaohjelman toteutumisessa, sillä ne luonnollisesti ohjaavat toiminnan painotuksia. Ilman mittareita toimintaohjelman konkreettista vaikuttavuutta on mahdotonta arvioida. Toivottavasti tämä ei ole ollut tavoitteena.

Mittaamisessa voidaan käyttää määrällisiä ja laadullisia arvioita, joista laadulliset, todellista toiminnan vaikuttavuutta mittaavat arviot ovat tärkeämpiä, mutta määrälliset ovat helpompia toteuttaa. Ei ole hyväksyttävää luoda sellaisia mittareita, jotka ohjaavat tulospaineesa panostamaan esimerkiksi automaattivalvontaan paikoissa, joissa saadaan helposti suoritteita sen sijaan, että keskitettäisiin sama resurssi liikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavampaan työhön.

Valtiontalouden tarkastusviraston raportissa todettiin, että liikennevalvontaa ohjataan ja mitataan suoriteperusteisesti, mutta tuloksellisuuden kannalta tärkeämpää on kohdentaa valvontaa oikein ja valita oikeat valvontamenetelmät. Automaattinen kameravalvonta on nostanut liikennevalvonnan tuottavuutta ja suoritemääriä, mutta kameravalvonnalla ei voida kompensoida liikennepoliisien suorittamaa valvontaa.

Automaattinen kameravalvonta tukee oikein tehtynä poliisin liikenneturvallisuustyötä. Yleisen hyväksyttävyyden kannalta valvontaa tulee kohdentaa paikkoihin, joissa siitä saadaan suurin todellinen, ei teoreettisilla laskukaavoilla mitattu, turvallisuushyöty. Toimintasuunnitelmassa todetaan, että on tärkeää, että kansalaiset haluavat tehdä yhteistyötä poliisin kanssa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Poliisitoiminnan vaikuttavuus pohjautuu suurella määrällä kansalaisten myötävaikutukseen, yhteistyöhön kansalaisten kanssa ja heidän tukeensa poliisityölle. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että poliisin toiminta näyttäytyy oikeudenmukaisena ja kohdentuu erityisesti asioihin, joista saadaan suurin liikenneturvallisuushyöty.

Ajoterveyteen liittyvät asiat ovat väestön ikääntyessä kasvava ongelma liikenteessä. On hyvä, että asia mainitaan yhdessä vireystilan kanssa toimintasuunnitelmassa. Samoin alkoholi, huumausaineet ja lääkkeet. Ajotapaan liittyvät rikkomukset ja niiden valvonta puuttuu kuitenkin

toimintasuunnitelmasta kokonaan, vaikka niiden merkitys liikenneturvallisuudessa ja yleisessä turvallisuudentunteessa liikenteessä on suuri.

Poliisin viestintään panostaminen on tärkeää, mutta olisi toivottavaa, että sitä johdettaisiin ja ohjeistettaisiin suunnitelmallisemmin ja määrätietoisemmin. Näin voitaisiin välttää se, että poliisin toiminnasta muodostuu yksipuolinen kuva, ja että tietyt toiminnot ylikorostuvat kansalaisten silmissä. Viestinnällä on merkittävä ennaltaehkäisevä rooli liikenneturvallisuustyössä ja on tärkeää, että poliisi on jatkossakin mukana myös erilaisissa kampanjoissa, kuten toimintasuunnitelmassakin mainitaan.

Valtiontalouden tarkastusraportissa nostetaan useita konkreettisia ongelmia poliisin liikenneturvallisuustyöstä. Tämän toimenpideohjelman tulisi tarttua niihin ja saada aikaan muutosta asiassa. Konkreettinen toimenpideohjelma on tärkeä myös valtakunnallisesti yhdenmukaisen liikennevalvontatyön mahdollistamiseksi. Nyt näin ei ole ja laadulliset ja määrälliset erot liikennevalvonnassa ja liikenneturvallisuustyössä ovat merkittäviä. Yksi konkreettinen esimerkki toiminnan yhdenmukaistamiseksi olisi sakkokäsikirjan päivittäminen vastamaan uuden tieliikennelain mukaista tilannetta. Nyt esitetty luonnos ei korjaa näitä ongelmia.

Kaiken kaikkiaan on hyvä, että toimintasuunnitelmaa on lähdetty tekemään. Suunnitelman valmistelua tulisi kuitenkin jatkaa ja siitä pitää tehdä konkreettisempi ja paremmin toimintaa ohjaava. Sen vaikuttavuutta ja ohjaavuutta on mahdotonta arvioida ennen kuin on tiedossa, mitä mittareita otetaan käyttöön.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen
Autoliitto Ry



Jukka Tolvanen
Autoliitto ry