

29.1.2021

Sisäministeriö

Lausuntopyyntö SMDno-2019-1943

**LIKENNETURVAN LAUSUNTO POLIISIN LIIKENNEVALVONNAN JA
LIKENNETURVALLISUUDEN TOIMINTAOHJELMAN LUONNOKSESTA VUOSILLE 2021 -
2024**

Liikenneturva kiittää, että olemme saaneet osallistua poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman ohjausryhmään sekä mahdollisuudesta lausua toimintaohjelmaa luonnosvaiheessa.

Ohjelma on perusteellisesti valmisteltu, ja siinä kuvataan hyvin liikenneturvallisuuspolitiikkaa ohjaavia kansallisia ja kansainvälisiä ohjelmia, päätöksiä ja tutkimuksia.

Toimintaohjelmaan on kirjattu hyvin viestinnän merkitys osana poliisin liikenneturvallisuustyötä. Tutkimustulosten mukaan viestinnän ja valvonnan yhdistäminen on tehokas keino parantaa liikenneturvallisuutta. Valvonnalla tuettu liikenneturvallisuuskampanjointi vähensi liikenneonnettomuuksia 9%.ⁱ Avoin tietojenvaihto ja suunnittelu ovat jatkossakin tärkeitä viestinnän koordinoimiseksi. Toistaiseksi vähemmän käytetty keino ovat laajemmat poliisin ja yhteistyötahojen turvallisuuskampanjat, jotka tähtäävät erityisesti kiinnijäämisriskin korostamiseen. Tällaisia esimerkkejä löytyy mm. Tanskasta ja Isosta-Britanniasta. Liikenneturva on valmis kehittämään näihin suomalaista yhteistyömallia.

Toimintaohjelma tuo hyvin esiin yhteistyön tärkeyden osana poliisin ennaltaehkäisevää toimintaan. Tällaista työtä on mm. poliisin osallistuminen kuntien liikenneturvallisuusryhmiin. Osallisuus ryhmissä on hyödyksi kaikille osapuolille. Osallistuminen kaikkiin Suomen kuntien liikenneturvallisuusryhmiin olisikin hyvä yhteistyötä seuraava mittari.

Ohjelmassa pyritään lisäksi kuvaamaan ja parantamaan poliisin liikenneturvallisuustoiminnan vaikuttavuutta. Tältä osin ohjelma voi yhä olla kunnianhimoisempi. Lähteenäkin mainitun Sitran vaikuttavuuden mallissa erotellaan vaikuttavuuden syy- ja seuraussuhteet erityistä vaikutusketjua hyödyntäen (panos, teko, vaikutus, vaikuttavuus).ⁱⁱ Myös poliisin liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuustoimintaa voisi tarkemmin kuvata juuri vaikutusketjujen kautta.

Toimintaohjelmaa voisi myös rikastuttaa erityisen huomion asettaminen nuoriin kuljettajiin, jotka erottuvat sekä onnettomuustilastoissa sekä liikennerikkomuksissa. Tyypillisimmät tuomion päärikokset, joista nuoria 15–20-vuotiaita tuomitaan rangaistukseen, ovat liikenneturvallisuuden vaarantaminen ja liikennerikkomus. Ennaltaehkäisevässä työssä nuoret ovat merkittävä kohderyhmä, samoin poliisin valvontatyöstä viestimisessä. Nuorten tavoittaminen vaatii erityisiä keinoja. Tätä ennaltaehkäisevää työtä on syytä tehdä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa.

29.1.2021

Yleisellä tasolla toimintaohjelman kirjaamat poliisivalvonnan aihekokonaisuudet ovat kannatettavia. Liikenneturva kiinnittää huomiota seuraaviin näkökulmiin jo mainittujen valvontakohteiden piirissä sekä nostaa erilliseksi teemaksi osana kävelyn ja pyöräilyn kokonaisuutta liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja eri häiriökäyttäytymisen muotojen torjunnan.

Vaikka poliisivalvonnan resurssikysymys on rajattu tämän toimenpideohjelman ulkopuolelle, on syytä tiedostaa, että ilman riittävää resurssointi vaikuttavuuden tavoitteisiin on vaikea yltää. Liikennevalvonta tarvitsee asiantuntevia ja motivoituneita tekijöitä. Kansalaisten silmissä uskottava poliisivalvonta syntyy kohtaamisten, näkyvien toimien ja aktiivisen viestinnän kautta. Jos poliisivalvonta koetaan riittämättömäksi, synnyttää tämä pitkällä aikavälillä välinpitämättömyyttä liikenteen säännöistä, riskialtista käyttäytymistä ja liikenteen turvattomuutta.

Osaamista ajoterveyteen

Toimintaohjelma huomauttaa, ettei ajoterveyteen vaikuttaminen tapahdu pelkästään liikennevalvonnan yhteydessä ja että myös rikostorjunnalla ja lupatoiminnalla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen.

Poliisin osaamista ajoterveysasioissa tulee vahvistaa. Keskeistä on tunnistaa ne ajo-oikeuden haltijat, joiden ajoterveys ei ole vaadittavalla tasolla sekä puuttua heidän tilaansa (esim. huoli-ilmoitus, lääkärilausunnon vaatiminen). Ajoterveyteen ja vireyteen liittyvää osaamista on syytä vahvistaa yhteistyössä terveydenhuollon ammattilaisten ja muun liikenneturvallisuusalan kanssa.

Turvaamistoimenpiteenä ajo-oikeuden haltija voidaan määrätä väliaikaiseen ajokielttoon myös välittömästi. Poliisihallituksen tulisi ohjata ja seurata tarkemmin väliaikaisen ajokiellon määräämisiä ja mahdollisesti asettaa ohjaava määrällinen tavoite. Seurantaprosessi olisi hyvä ulottaa väliaikaisen ajokiellon mahdolliseen purkuun tai pysyväksi muuttumiseen asti.

Lisäksi on syytä huomioida paremmin ihmisten huoli läheisen ajoterveydestä. Ajoterveyteen liittyviin kysymyksiin ja yhteydenottoihin on tarjottava kynnyksetön toimintaprosessi ja selkeä ohjeistus, miten kansalainen voi tuoda esiin huolensa läheisensä ajoterveydestä.

Oleellinen osa ajoterveysprosessien kehittämistä on myös poliisin ja terveydenhuollon välinen tiedonkulkua. Työn laadun kehittämisen edellytyksenä ovat riittävät taustatiedot puolin ja toisin sekä tapausten systemaattinen tilastointi. Niiden henkilöiden, joihin päätökset vaikuttavat, tutkimista ja seurantaa ei myöskään sovi unohtaa työn laadun mittarin mahdollisuutena.

Rattijuopumuksen uusijoita auttaa alkolukko

Toimintaohjelmassa todetaan, että poliisin voi määrätä kuljettajan päihdearviointiin ja että Poliisihallitus on myös antanut tästä erillisen ohjeen.

Etenkin alkoholirattijuopumuksissa uusijoiden osuus on suuri. Tämä tarkoittaa, että näitä tapauksia voitaisiin vähentää ja ihmisiä auttaa, paremmalla ennaltaehkäisevällä toiminnalla.

29.1.2021

Ajokiellon sijaan rattijuopumuksesta kiinni jäänyt voi valita alkolukon, joka estää auton käynnistymisen, jos kuljettaja ei läpäise laitteen pyytämää puhallustestiä. Liikenteen turvallisuusvirastossa Trafissa vuonna 2013 tehdyn selvityksen mukaan alkolukkoa käyttäneet kuljettajat uusivat rattijuopumuksen muita kiinni jääneitä harvemmin.ⁱⁱⁱ Alkolukon käyttö vähensi henkilön alkoholinkulutusta kokonaisuudessaan. Ajokiellon korvaavia alkolukkoja oli vuonna 2018 käytössä kuitenkin vain noin 900 ihmisellä. Alkolukkojen turvallisuuspotentiaali on moninkertainen. Alkolukon käyttöönotto tai siihen ohjaus alkaa uusijoille poliisin toimesta. Alkolukkointerventioiden seuraaminen tulisi olla yksi vaikuttavuudenmittari (panos) poliisin toimesta.

Uusi tieliikennelaki mahdollistaa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan ajon keskeyttämisen päihtymyksen vuoksi, vaikka rattijuopumuksen rangaistavuuden promilleraja ei ylittyisi. Liikenneturva kannustaa seuraamaan myös tämän uuden intervention käyttöönottoa.

Automaattivalvonta käyttöön sinne missä ihmiset kävelevät ja pyöriävät

Etenkin kaupunkien ja taajama-alueiden nopeusrajoitukset luovat turvallisuuden lisäksi turvallisuuden tunnetta sekä viihtyvyyttä. Automaattivalvonnan laajentaminen kaupunkeihin olisi näillä perusteilla kannatettava toimintasuunta.

Nopeusvalvonta on jo nyt pitkälti automatisoitu, mutta kaikkia olemassa olevia valvontateknologioita ei ole otettu Suomessa käyttöön. Automaattivalvonnan kehittäminen ja keskinopeusvalvonnan hyödyntäminen soveltuviissa kohteissa tulisi olla tulevaisuuden kehityskohde.

Ohjelmassa on hyvin tunnistettu kansainvälinen tutkimus ja ymmärrys nopeuden merkityksestä liikenneturvallisuuden tärkeänä funktiona. Alle 10 km/h olevien ylinopeuksien turvallisuusvaikutuksissa on syytä pidättäytyä kansainväliseen näyttöön, sillä tutkijalautakuntien menetelmä ei ole näin tarkkojen nopeuksien turvallisuusvaikutuksien määrittelemisessä tarkoituksenmukaisin.

Lasten turvaistuimia tulee käyttää oikein

Etenkin turvavöiden käyttämättömyys liikennekuolemista liittyy usein muihin liikenteen riskitekijöihin. Lisäksi yleisellä tasolla turvavyön käyttöaste on Suomessa korkea. Turvalaitteiden korkean käyttöasteen ylläpitäminen on tärkeää ja Liikenneturva kantaa tästä pääasiallista viestintävastuuta. Sen sijaan itsenäisenä valvontatoimenpiteenä turvavyövalvonta ei välttämättä ole yhtä vaikuttavaa kuin muut poliisin toimet.

Laadullisesti valvonnassa tulisi kiinnittää enemmän huomiota lasten turvaistuinten ja muiden laitteiden asianmukaiseen käyttöön. Liikenneturvan ja poliisiin yhteisissä ratsioissa virheet turvalaitteiden käytössä olivat yllättävän yleisiä.^{iv}

29.1.2021

Tarkkaamattomuutta torjuttava uusin keinoin

Kansainvälisten tutkimusten mukaan tarkkaamattomuus on merkittävä liikenteen turvallisuusongelma. Etenkin kaupungeissa, älypuhelimien ajonaikainen käyttö vie kuljettajan huomion ja heikentää hänen kykyään huomata muita - suojaamattomia liikkujia.

Osa autoilijoista voi käyttää älypuhelimia ajoneuvon pysähtyessä liikennevaloihin. Tällöin voi syntyä houkutus jatkaa puhelimen käyttöä ajon jatkuessa. Näin ollen kaupunkien ja taajama-alueihin kohdistettu tarkkaamattomuusvalvonta on tarpeellinen valvontakohde, kun se voidaan tehdä kustannustehokkaasti.

Toimintaohjelmassa viitataan teknologiaan yhtenä keinona parantaa vaikuttavuutta. Kansainvälisesti mm. Hollanti onkin ottanut käyttöön automaattisen valvonnan osana tarkkaamattomuusvalvontaa. Liikenneturva kannustaa pilotoimaan ja käyttöönottamaan uusia teknologioita.^v

Näkyvä poliisin läsnäolo lisää turvallisuuden tunnetta

Toimintaohjelmassa on hyvin painotettu jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden ensisijaisia parantamisen keinoja kuten esimerkiksi taajamien nopeusvalvonnalla, suojateiden- ja väistämissäännösten valvomisella, punaisten liikennevalojen valvomisella ja vaarallisten paikkojen pysäköinninvalvonnalla.

Toimintaohjelmaa voisi laajentaa ottamaan huomioon liikenneturvallisuuden vaarantamiseen liittyvät ääri- ja häiriökäyttäytymisen, joissa ajoneuvoa käytetään uhitteluun, ”kouluttamiseen” tai muuhun vaaralliseen käyttäytymiseen.^{vi} Tällöin tämän ajotapavalvonnan on oltava näkyvää ja tätä kautta ennaltaehkäisevää. Jos turvallisuuden tunne asetetaan yhdeksi vaikuttavuuden mittariksi, voidaan kaupungeissa tapahtuvaa ennaltaehkäisevää ja näkyvää valvontaa perustella paremmin tavoitteiden mukaisena.

Humalassa pyöräilyyn puuttumista ohjeistettava

Pyöräilyturvallisuuden parantamiseen liittyy kiinteästi myös päihtyneenä polkupyöräilyyn torjuminen. Nykylainsäädännön puitteissa puuttuminen ns. tankoituopouteen on harvinaista. Sairaalatietojen mukaan alkoholitapausten osuus pyöräilyonnettomuuksista on jopa kolmannes. Humalassa pyöräilyyn puuttumiseen tulisi kannustaa nykylainsäädännön puitteissa.

Raskaan liikenteen valvonnan ammattiosaaminen varmistettava

Raskaan liikenteen liikennesuorituskeihin liittyy suuronnettomuuksien vaara. Valvonnalla on tärkeä ennaltaehkäisevä rooli. Raskaan liikenteen valvonta edellyttää laajaa osaamista ja tämän turvaaminen sekä vahvistaminen ovat keskeisellä sijalla. Liikenneturva tarjoaa yhteistyötä mm. Raskaan liikenteen ennakoivan ajon koulutusten muodossa. On tärkeää, että tämän

29.1.2021

valvontamuodon poliisien ammattitaitoa ja motivaatiota ylläpidetään ja että laadukas valvonta toteutuu koko Suomessa.

LIIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN

Pasi Anteroinen
Toimitusjohtaja

LÄHTEET:

ⁱ Phillips, R.O., Ulleberg, P. & Vaa, T. 2011. Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accident. *Accident analysis and prevention*, 43 (2011) 1204-1218.

ⁱⁱ <https://media.sitra.fi/2018/03/27105443/vaikuttavuuden-askelmerkit.pdf>

ⁱⁱⁱ https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1361776725/594fc340012ca9a45ac627944e4133bb/11613-Trafin_julkaisu_05-2013_-_alkolukko.pdf

^{iv} <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/turvaistuimen-kaytosta-lipsutaan-liian-usein#86537cd0>

^v <https://etsc.eu/the-netherlands-is-first-eu-member-state-to-issue-automated-fines-for-mobile-phone-use-at-the-wheel/>

^{vi} https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/gallup2019_pyorailijan_ohittaminen.pdf