

Lausunto poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman luonnoksesta.

SMDno-2019-1943

Rahtarit ry kiittää Sisäministeriötä mahdollisuudesta lausua luonnoksesta.

Poliisien työsarka on hyvin moninainen, liikenteen valvonta on vain yksi osa siitä. Varsinkin raskaan liikenteen valvonta on haastavaa ja se vaatii valvojilta jatkuvasti päivitettävää moni osaamista. Nykyinen toimintamalli, jossa alueelliset poliisilaitokset hoitavat itsenäisesti poliisitoimen alueillaan on saanut aikaan sen, että erot alueiden välillä on havaittavia, mikä on huono asia valvottavien tasapuolisen kohtelun kannalta. Vielä ottamatta kantaa varsinaiseen luonnokseen. Yhdistyksemme pitää valitettavana, että Liikkuva poliisi lakkautettiin aikanaan, sillä siinä yhteydessä menetettiin tasalaatuinen keskusjohtoinen liikennejärjestelmän osaajien toimiva organisaatio. Vaikkakin entiset liikkuvan poliisin henkilöt siirtyivät alueellisten poliisilaitosten palvelukseen, ei toiminta liikenneasioiden hoidossa jatkunut entiseen malliin, ainakaan kaikkialla. Alueellisen poliisilaitoksen päällikön suhtautuminen yleisesti liikenteeseen ja erityisesti raskaaseen liikenteeseen määrittelee sen, miten alueella tehdään liikennevalvontaa. Näin ei saisi olla. Nyt kun muutoksesta on kulunut jo muutamia vuosia, on nähtävissä, että raskaan liikenteen valvonnan laatutasossa on enempi vaihtelua kuin ennen. Väite perustuu jäsenistöltä tulleeseen moninaiseen palautteeseen. Niin kuin luonnoksessakin jo mainitaan, on raskaan liikenteen valvonnassa paljon erityisosaamista vaativia osa-alueita, kuten vaarallisten aineiden, entisestäänkin monimutkaistuneiden ajoneuvoteknisten, kuormauksen, kuorman varmistamisen, ajo- ja lepoajan, lupa-asioiden, harmaan talouden, kabotaasiakaan unohtamatta, näiden asioiden kokonaisvaltainen hallinta vaatii henkilöstön jatkuvaa kouluttamista ja oma-aloitteellisuutta henkilöstöltä. Nyt tilanne on sellainen, että täydennyskoulutusta on liian vähän ja osaaminen jää liiaksi yksittäisen poliisin omaan tiedonkeruuseen.

Palataanpa itse luonnokseen, pidämme hyvänä, että kohdassa 7.1 on heti mainittu harmaan talouden vähentämien sekä yleisellä tasolla liikenneturvallisuuden ylläpitäminen. Maassamme liikenneturvallisuus ei ole läntisten naapurimaidemme tasolla, vaikka olosuhteet ovat vertailukelpoisia.

Kohdassa 7.2.1 on mainittu yhteistyöhakuisuus, tämä on mielestämme positiivinen asia. On hyvä, että poliisi pyrkii tilanteeseen, jossa myös sidosryhmät ja kansalaiset

tekisivät yhdessä työtä saman päämäärän saavuttamiseksi, eli liikenneturvallisuuden parantumisen.

Kohdassa 7.2.2 mainitaan liikennevalvonta ja erityisesti raskaan liikenteen valvonta edellyttävät osaamista sekä osaamisen pitkäjänteistä kehittämistä (suora lainaus) pitää sisällään juuri sen mistä yhdistyksemme on kantanut huolta. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää riittävää taloudellista panostusta. Pelkkä tahtotila ei riitä. Jatkuvaa täydennyskoulusta tarvitaan alati muuttuvien lakien, asetusten ja määräysten tietoisuuden ylläpitämiseksi.

Kohta 7.2.4 Viestintä on noussut nykyisin merkittävään asemaan yhteiskunnassa ja myös poliisin pitää olla mukana eri medioissa ja kertoa avoimesti toimistaan. Liikenneturvallisuus muodostuu suurimmaksi osaksi kuljettajien tekemien ratkaisujen seurauksena. Poliisin ulostulot myös liikenteessä epäonnistuneista ratkaisuista voisi pistää muita kuljettajia miettimään omia toimiaan liikenteessä.

Kohta 7.3.1.1 Ajoterveys on muodostunut entistäkin tärkeämmäksi huolenaiheeksi kuljettajien ajokykyä määriteltäessä. Viranomaisten ja terveydenhuollon saumatonta yhteistyötä tarvitaan, sillä väestö ikääntyy sekä elintasosairaudet yleistyvät kiihtyvällä vauhdilla. Yhdistyksemme on jo vuosia tehnyt ennaltaehkäisevää valistustyötä ammattikuljettajien hyvinvoinnin eteen. Poliisi tekee yhteistyötä tienvartarkastuksissa työsuojelun sekä katsastuspuolen kanssa, pitäisikö aloittaa myös yhteistyö terveydenhuollon kanssa? Määräajoin suoritettut terveystarkastukset ovat pakollisia ajo-oikeuden ylläpitämiseksi, onko nykyiset ikärajat riittäviä, vai pitäisikö niitä lisätä myös nuoremmille kuljettajille. (tämä ei toki ole poliisin toimivaltaan kuuluva asia, mutta tuomme sen tässä samassa yhteydessä esille) Vireystilan ongelmat lisääntyvät myös, koska tavaraliikenteessä epätyypillisten työaikojen osuus kasvaa jatkuvasti, ihminen kuuluu päiväeläimiin, joten yöaikana työskentelyssä on omat haasteensa. Poliisin tulisi kohdentaa valvontaa enempi myös yöaikaan.

Kohta 7.3.1.2 Päihteet ovat tutkimusten mukaan osallisena useissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, lisääntyvä huumaavien aineiden käyttö tuottaa myös kasvanutta riskiä liikenteessä. Yhtenä hyvänä ennaltaehkäisevänä toimena on riittävän suuri kiinnijäämisen riski. Ammattiliikenteessä onneksi päihteet eivät onneksi ole vielä paljoakaan yleistyneet, mutta valvontapelote pitää yltää myös ammattikuljettajiin. Poliisi on avain asemassa päihdevalvonnassa kiinnijääneiden kuljettajien opastamisessa matalankynnyksen ennaltaehkäisevän päihdetyön pariin, sillä riittävän aikaisessa vaiheessa asian huomioiminen voi saada kuljettajan muuttamaan käyttäytymistään. Uuden tieliikennelain mukaan poliisi voi keskeyttää

ajon, vaikka promilleraja ei ole vielä ylittyisikään, tätä mahdollisuutta pitäisi käyttää aina kun on pienikin epäily toimintakyvystä. Poliisien ja lääkärien yhteistyötä pitäisi lisätä rattijuopumusrikosten yhteydessä siten, että alkolukon käyttövelvoitetta saataisiin lisättyä lääketieteellisten perusteiden perusteella, eikä vain tilapäisesti yksittäisen kiinnijäämisen seurauksena.

Kohta 7.3.1.3 Ajonopeus on sovitettava olosuhteiden ja liikennetilanteiden mukaan oikeaksi, suuret ylinopeudet ovat suuri riski liikenteessä ja siksi poliisiin tulisi keskittyä enempi suurien ylinopeuksien pois karsimiseen, kun pienien muutaman kilometrin ylinopeutta ajavien rankaisemiseen. Tutkimuksissa on todettu, että pienillä ylinopeuksilla ei ole ratkaisevaa vaikutusta onnettomuuksien syntyyn. Poliisiin tulisi myös tienpitäjien kanssa käydä keskustelua, siitä onko asetetut nopeusrajoitukset oikein sijoitettuja, sillä kuljettajat kokevat liian alhaiset rajoitukset epäoikeudenmukaisiksi ja silloin niiden noudattamisesta lipsutaan. Taajamissa yleistyneet alhaiset rajoitukset pitää olla oikein kohdennettuja sinne missä niistä on todellista turvallisuushyötyä. Automaattivalvonta tulisi kohdentaa ensisijaisesti niihin kohteisiin, joista on tutkittua tietoa niiden turvallisuusriskeistä. Myös manuaalista nopeusvalvontaa tarvitaan.

Kohta 7.3.1.5 Tarkkaamattomuus on lisääntynyt kaikissa tienkäyttäjryhmissä jalankulkijoista ammattiliikenteeseen, erilaisten mobiililaitteiden käyttäminen ajon aikana on jokapäiväistä. Lainsäädäntö kyllä rajaa niiden käyttöä, mutta käytön valvonta on melko ohutta. Yleisestikin ajotapavalvonta puuttuu tienpäältä lähes kokonaan nykyisin, eikä tässäkään luonnoksessa sitä löydy kuin sivulauseesta. Ajotapavalvonta pitäisi nostaa omaksi otsikokseen, ajaminen liian lähellä edellä ajavaa, vaaralliset ohitukset ja suuret ylinopeudet koetaan muiden autoilijoiden taholta kasvaneiksi riskeiksi. Katsoisimmekin tämänkin osaksi johtuvan vähentyneestä manuaalisesta liikennevalvonnasta. Palaamien erilliseen valtakunnalliseen liikennepoliisijärjestelmään palvelisi valtioneuvoston asettamaa tavoitetta saavuttaa liikenteessä menehtyneiden ja vakavasti loukkaantuneiden tavoitteet.

Kohta 7.3.1.6 Kevyen liikenteen valvontaa pitää lisätä samassa suhteessa kun liikenne lisääntyy. Autoilijoiden ja etenkin pyöräilijöiden väliset suhteet ovat tulehtuneet etenkin suurimmissa kaupungeissa. Valtioneuvoston tavoitteet ilman moottorivoimaa tapahtuvan liikennöinnin lisäämiseksi pitää huomioida myös valvontaresursseja määriteltäessä. Raskasliikenne kokee yhteistyön kevyen liikenteen kanssa ajoittain haasteelliseksi, koska kaupungeissa ja taajamissa liikennetilana on ahdasta ja kuljettajien pitää tehdä monisuuntaisia havaintoja

ajoneuvojen kasvaneiden mittojen takia. Poliisi voisi omassa viestinnässään tuoda esille yhteispelin tärkeyden omien oikeuksien tinkimättömyyden sijaan.

Kohta 7.3.1.7 Ammattiliikenne ja sen vaatiman laaja-alaisen osaamisen vaatimus tunnustetaan ja myös se, että Euroopan unioni edellyttää tietyn määrän valvontaa vuosittain. Luonnoksessa ei kuitenkaan missään ole selvää tavoitetta, miten poliisien työaika tulisi jakaa eri valvonta töiden kesken, saati siitä, kuinka paljon poliisien kokonaistyöajasta tulisi käyttää liikenteen valvontaan. Ulkomaalaisten suorittamat kuljetukset maassamme lisääntyvät koko ajan ja siksi valvonnalla pitäisi erityisesti varmistaa, ettei kilpailutilanne kotimaisten ja ulkomaalaisten välillä vääristy lakien ja asetusten kiertämisellä. Viranomaisten välinen yhteistyö on avainasemassa tälläkin saralla. Tiukentunut taloudellinen tilanne ruokkii harmaata taloutta, tämä tulee huomioida myös valvonnassa.

Yhteenvetona yhdistyksemme pitää luonnosta kokonaisuutena oikeansuuntaisena, mutta vajavaisena, se ei sisällä juurikaan mitään konkreettista parannusta nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Alueelliset poliisilaitokset jakavat itsenäisesti henkilöstöressurit muiden poliisin työtehtävien kanssa, mikä antaa tulevaisuudessakin mahdollisuuden eritasoisen liikennevalvonnan toteuttamisen. Mielestämme palaamien erilliseen valtakunnalliseen liikennepoliisijärjestelmään mahdollistaisi parhaiten vaativien tavoitteiden saavuttamisen tasapuolisesti kaikille tienkäyttäjille kaikkialla. Vaihtoehtona voisi olla ainakin selvästi vahvemman ja alueellisia poliisilaitoksia velvoittavan poliisihallituksen ohjauksen luominen, jotta liikenteen ongelmiin voidaan puuttua matalalla kynnyksellä. Vain tienkäyttäjien asenteisiin vaikuttamalla voidaan saavuttaa liikenneturvallisuuden parantumista ja näkyvä liikennevalvonta lisää tienkäyttäjien lainkuuliaisuutta. Tietysti valvojien ammattitaito on avainasemassa, että tienkäyttäjät kokevat saavansa oikeudenmukaista valvontaa. Raskaan liikenteen valvontaa ei oikein voi tehdä muiden tehtävien ohella, vaan se vaatii kokonaisvaltaista paneutumista asiaan.

Yhteistyöterveisin

Rahtarit ry hallitus

Lisätietoja antaa asiantuntija Timo Kima, timo.kima@rahtarit.fi