

Lähtettäjä: Liikkuvan Poliisin Perinneyhdistys <lp.perinneyhdistys@gmail.com>

Lähetetty: keskiviikko, 27. tammikuuta, 2021 17:25

Vastaanottaja: SM_VP_HKO_Kirjaamo <kirjaamo@intermin.fi>

Aihe: Liikkuvan poliisin Perinneyhdistyksen lausunto asiaan SMDno-2019-2024

Arvoisa vastaanottaja!

Liitteenä Liikkuvan poliisin Perinneyhdistyksen lausunto poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmasta vuosille 2021-2024.

Haluamme liittää lausuntoomme myös alla olevan taulukon, missä kuvataan Suomen, Ruotsin ja Norjan automaattisen liikennevalvonnan jakamat rangaistukset. Maamme erottuu sillä, että maassamme automaattisen nopeusvalvonnan kautta jaetaan merkittävästi enemmän rangaistuksia tienkäyttäjille kuin Ruotsissa ja Norjassa, missä liikenneturvallisuus on aivan eri tasolla kuin omassa maassamme. Taulukko kertoo siis koruttoman totuuden siitä, miten maamme automaattisella nopeusvalvonnalla ja sen kautta jaetuilla rangaistuksilla vaikutetaan todellisuudessa maamme liikenteen turvallisuuteen. Silti lausunnolla olevassa asiakirjassa hehkutetaan automaattisen liikennevalvonnan kustannustehokkuutta liikenneturvallisuustyössä, vaikka kymmeniä miljoonia maksavilla kameroilla erityisesti päätieverkolla ei vaikuta todellisuudessa millään lailla maamme tiestön liikenneturvallisuuteen, vaan siihen vaikutetaan todellisuudessa tehokkaimmin poliisin oikealla ja ammattitaitoisella liikenteen valvonnalla niin kuin olemme lausunnossamme todenneet.

Yhteistyöterveisin!

Jyrki Haapala

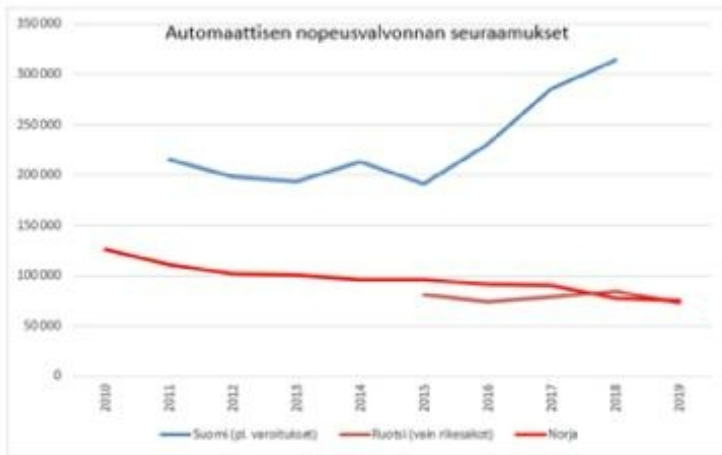
Puheenjohtaja

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry

p. 040 867 9121

www.lppy.fi

Automaattivalvonnasta jaetut rike- ja muut sakot





LIKKUVAN POLIISIN PERINNEYHDISTYS RY

27.1.2021

Sisäministeriö poliisiosasto

kirjaamo@intermin.fi

Asia Diaarinumero SMDno-2019-1943

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistyksen lausunto poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmasta vuosille 2021-2024 (luonnos)

1. Yleistä:

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys haluaa lausuntonsa aluksi tarkentaa sitä tosiasiaa, että Valtiontalouden tarkastusvirasto on todellakin suositellut vuonna 2019 julkaisemassaan poliisin liikennevalvonnan tuloksellisuustarkastuksessa sitä, että sisäministeriön olisi tullut vahvistaa liikennevalvonnan ja -turvallisuuden strategista ohjausta ja tulosohjausta sekä arvioida tarpeellisia liikennevalvonnan kehittämistoimia ja toiminnan vaikuttavuutta nimenomaan Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen, johon ajanjaksoon myös Valtiontalouden tarkastusviraston tarkastustyö keskittyi. Tuloksellisuusraportti toteaa yksiselitteisesti, että sisäministeriöllä ei ollut raporttia tehtäessä voimassa olevaa poliisin liikenneturvallisuusstrategiaa eikä liikenteenvalvonnan kehittämishjelmaa, joiden laatiminen oli erityisesti sisäministeriön poliisiosaston ja myös liikenneministeriön vastuulla.

Yhdistyksen käsityksen mukaan sisäministeriön poliisiosasto on aloittaessaan vasta nyt vuonna 2021 poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman laadinnan, on se laiminlyönyt Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen selkeästi oman virkatehtävänsä poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden strategisen ohjauksen ja samalla poliisin tulosohjauksen osalta ja samalla myös sisäministeriön poliisiosasto ei ole huolehtinut asianmukaisesti Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen sen toimenkuvaan liittyvästä poliisin liikennevalvonnan kehittämisestä eikä toiminnan vaikuttavuuden arvioinnista. Kaikki edellä kuvattu osoittaa sen, että Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen mikään viranomainen, mukaan lukien sisäministeriö, ei kantanut huolta poliisin liikennevalvonnan strategisten ohjausasiakirjojen laadinnasta. Valtiontalouden tarkastusviraston tekemä selvitys avasi nämä selkeät laiminlyönnit ja nyt arvioinnissa olevalla poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman laadinnalla pyritään korjaamaan sisäministeriön poliisiosaston selkeä virkatoimen laiminlyönti.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys toteaa kuitenkin aluksi, ettei Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman luonnos sisällä juuri mitään uutta. Luonnos on kokoelma tilastoja ja tutkimustietoa ja luonnoksessa suuri osa sivuista keskittyy vain liikenneonnettomuus-tilastojen ja liikenneonnettomuusriskien ruodintaan, kun pääpaino ohjelmassa tulisi olla ohjauksessa poliisin joukkoja tekemään tuloksetta ja aktiivista liikennevalvontaa, jonka vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta seurattaisiin säännöllisesti ja toimintaa ohjattaisiin aktiivisesti. Tämä olisi se asia, mikä nimenomaan tarvittaisiin muuttamaan nykyinen 11 poliisilaitoksen toiminta tulokselliseksi liikennevalvonnaksi jota toteutettaisiin jokaisessa työvuoressa aktiivisesti. Toimintaohjelmasta puuttuu siis selkeästi ns. isännän ote, jolla mm. varmistettaisiin nykyisten liikennepoliisin joukkojen mahdollisuus tehdä heille kuuluvaa ammattitaitoista liikennevalvontaa 11 poliisilaitoksessa, sillä nyt kyseisen ammattijoukon työajasta kuluu merkittävä määrä muuhun kuin liikennevalvontaan, johon heidän olisi PORA 3:een liittyvän Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen pystytävä keskittymään. Toimintaohjelman luonnos ei missään vaiheessa pidä sisällään arviota nykyisen poliisiorganisaation kyvystä valvoa liikennettä ja toteuttaa omaa liikenneturvallisuustyötänsä. Lausunolla oleva asiakirja kertoo totuuden myös siitä, miten sekaisin poliisin johtosuhteet ovat PORA 3:n jälkeen, sillä 11 poliisilaitoksella näyttävä olevan itsenäinen päätösvalta päättää siitä, miten mm. poliisilaitoksen liikennepoliisiyksikön asemaa ja samalla liikenteen valvonnan määrää heikennetään siirtämällä heidät suoraan Valvonta- ja hälytystoimintayksikön alaisuuteen. Tällaista toimenpidettä ei olisi missään tapauksessa pitänyt sallia tapahtuvaksi, sillä juuri tälläkin toimenpiteellä on vaikutettu siihen, että poliisilaitosten liikennepoliisin joukot on sulautettu normaaliin valvonta- ja hälytystoimintayksikön johdon alle, jolloin niiden käyttäminen muuhun kuin liikenteen valvontaan on entisestään helpottunut.

Luonnos ei myöskään ote mitään selkeää kantaa siihen, mitä poliisin liikennevalvonnalle on tapahtunut Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen. Luonnos pyrkii jopa selkeästi peittämään sekä sisäministeriön poliisiosaston, poliisihallituksen ja 11 poliisilaitoksen epäonnistumisen toteuttaa ammattitaitoista ja tehokasta liikennevalvontaa, jonka toteutumisen Liikkuvan poliisin lakkauttamisen yhteydessä lupasi sekä poliisiylijohtaja Mikko Paatero, että silloinen sisäministeri Päivi Räsänen. Poliisiylijohtaja Paateron mukaan Liikkuvan poliisin lakkauttaminen ei olisi muuttanut mitään poliisin liikennevalvonnan osalla määrällisesti eikä laadullisesti. Yhdistyksen käsityksen mukaan tätä näkökulmaa ja samalla Liikkuvan poliisin lakkauttamista tuki myös sisäministeriön poliisiosaston johto, joka nyt pyytää lausuntoa poliisin uudesta liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmasta, jota laaditaan vähintään 5 vuotta myöhässä. Lausuntona olevan asiakirjan laadinta on siis pahoin myöhässä ja tämä kaikki osoittaa mm. sitä, että lausunnon pyytjä on laiminlyönyt tehtäviään poliisin liikennevalvonnan ohjauksen ja koordinoinnin osalla jo vuosien ajan. Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön ohjausasiakirjojen puutteella on ollut eittämättä negatiivista vaikutusta myös poliisin liikenneturvallisuustyön sidosryhmien suuntaan, sillä ajantasaisten ohjausasiakirjojen puuttuminen on vaikuttanut merkittävästi koko liikenneturvallisuustoimijoiden liikenneturvallisuustyöhön ja sitä kautta myös liikenneturvallisuuden negatiiviseen kehitykseen.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys haluaa muistuttaa sisäministeriön poliisiosastoa juuri nyt siitä, että juuri julkaistun Liikenneturvan uutisen mukaan Liikenneturvan ennakoarvio tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrästä vuonna 2020 on hieman yli kaksi sataa. Koronasta ja liikennemäärien sukelluksesta huolimatta liikennekuolemat eivät ole siis vähentyneet. Väkilukuun suhteutettuna tieliikenteessä menehtyneiden määrä Suomessa tulee olemaan kaksinkertainen Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Suomen kymmenen vuoden tavoitteena oli puolittaa liikennekuolemat vuoden 2010 määrästä. Se olisi tarkoittanut enintään 136 kuolonuhria tänä vuonna. Tuo tavoite ylittyi jo vuoden 2020 elokuussa. Euroopan Unionin uusi tavoite on puolittaa sekä liikennekuolemien että vakavasti vammautuneiden määrä tämän vuoden tasosta vuoteen 2030 mennessä. Alkavan vuosikymmenen suuri kysymys on siis se, millä

toimenpiteillä uusiin turvallisuustavoitteisiin vastataan? Liikkuvan poliisin Perinneyhdistyksen käsityksen mukaan juuri nyt lausunnolla olevan asiakirjan tulisi vastata tuohonkin kysymykseen.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys keskittyy omassa lausunnossaan arvioimaan lausunnon kohteena olevan toimintaohjelman luonnoksen tavoitteita, vaikuttavuutta ja toiminnan seuranta.

1. Toiminnan tavoitteet ja seuranta

Yhdistys pitää hyvin omituisena laatia toimintasuunnitelmaa johon ei ole sisällytetty lainkaan toiminnan selkeitä tavoitteita ja niiden säännöllinen seuranta. Toiminnan tavoitteiden asettaminen ja seuraaminen on mielestämme erittäin tärkeätä ja säättöjä toiminnassa tulisi tarvittaessa tehdä koko toimenpideohjelman voimassaolo ajan, koska muuten koko suunnitelma on näkemyksemme mukaan puutteellinen. Tavoitteiden seurannan vastuutaho tulisi olla selkeästi ilmoitettu, jotta poliisin organisaatio tietäisi liikenteen valvonnan määrää ja laatua valvovan "isännän" nimen ja aseman. Yhdistys on ollut sangen huolissaan siitä, että PORA 3:n yhteydessä 11 poliisilaitokselle annettiin asema, joka mahdollistaa poliisipäälliköiden päättävän myös siitä, kuinka paljon poliisilaitos valvoo liikennettä. Näyttää siltä, että sisäministeriö ja poliisihallitus voi esittää vain "hartaita toiveita" poliisilaitosten suuntaan asian osalla. Jos tilanne on todella tämä, tulisi tämän lausunnolla olevan asiakirjan korjata tämä tilanne.

2. Toiminnan kehittäminen

Tulevaan neljän vuoden ajanjaksoon ei ole ehdotettu minkäänlaisia muutoksia poliisin suorittamaan liikennevalvontaan. On arvioitu, että 11 poliisilaitoksen tekemä liikenneturvallisuustyö, on ollut hyvä tasoista, joten muutoksia ei tarvita. Tämä ei pidä paikkaansa, sillä lähes koko liikenteen valvonnan sektorilla ovat valvontamäärät pudonneet jopa merkittävästi niistä ajoista, jolloin Liikkuva poliisi valvoi yhdessä paikallispoliisin kanssa maamme liikennettä. Yhdistyksen käsityksen mukaan poliisin liikenteen valvonnassa olisi paljon kehitettävää ja käsityksemme mukaan nyt laadittavan toimintasuunnitelmaan mahtuisi myös jotain uutta kehitettävää poliisin liikennevalvonnan sektorilla.

3. Tärkeät valvontakohteet unohtuneet

Suunnitelmaan on kirjattu luettelo niistä asioista, joihin poliisin liikennevalvonnalla ja liikenneturvallisuustyöllä pyritään vaikuttamaan, jotta liikenneturvallisuus saadaan paranemaan, mutta yksityiskohtaisesta luettelosta on kuitenkin jätetty kokonaan pois varsin tärkeitä ajotapaan liittyviä rikkomuksia ja niiden valvonta. Esim. virheellisistä ohituksista, väistämisvelvollisuuksien laiminlyönneistä ja liian lyhyistä ajoetäisyyksistä ja niiden valvonnasta ei ole mainittu halaistua sanaa. Mikäli vakavia liikenneonnettomuuksia halutaan vähentää, näitä liikenteessä päivittäin jopa törkeitä esiintyviä rikkomuksia olisi ehdottomasti valvottava poliisin toimesta. Suunnitelma on siis poliisin liikennevalvonnan kohteiden osalla täysin puutteellinen ja erittäin pinnallinen.

4. Näkyvän ja piilotetun liikennevalvonnan suhde.

Liikennevalvontaa tehdään monipuolisesti poliisin henkilöstön toimesta niin tunnuksellisilla kuin tunnuksettomilla ajoneuvoilla sanotaan uudessa toimintasuunnitelmassa. Suunnitelman laatijan olisi syytä ottaa kantaa siihen kuinka paljon resursseista panostetaan huonosti havaittavaan valvontaan ja selvästi näkyvään valvontaan. Tänä päivänä suhde on pudonnut

päällelleen kun puhutaan esim. nopeusvalvonnasta, sillä valtaosa maassa toteutettavasta nopeusvalvonnasta voidaan luokitella salaiseksi valvonnaksi. Liikkuvan poliisin toteuttamassa valvonnassa pääpaino oli päinvastoin näkyvässä valvonnassa, kuten naapurimaissakin on. Todellisuudessa LP:ssä valvonnasta noin alle kaksikymmentä prosenttia tapahtui tunnuksittomilla ajoneuvoilla.

5. Tekniikan tehokas hyödyntäminen

Tekniikan tehokas hyödyntäminen käsitellään hyvin suppeasti omana kappaleena. Mainitaan että automaattinen valvonta on kustannustehokas tapa parantaa liikennevalvonnan vaikuttavuutta ajallisesti valituissa kohteissa ja siinä kaikki. Olemme vuosien varrella saaneet kuulla miten onnistuneesti Suomen poliisin ja Väyläviraston järjestämä automaattinen liikennevalvonta on hoidettu ja on viitattu erinäisiin tökerösti suoritettuihin tutkimuksiin. Olisimme odottaneet, että poliisi vihdoinkin tulee ulos kuoreestaan ja ilmoittaa oman kantansa ehdottamalla tuntuvia muutoksia automaattisen liikennevalvontaan. Erityisesti automaattinen keskinopeusvalvonta tulisi vihdoinkin saada koekäyttöön. Tähän asti poliisi on torjunut keskinopeusvalvonnan toteuttamalla, että se on liian kallista, joka ei pidä paikkaansa huomioimalla kuinka paljon se vähentää liikenneonnettomuuksia verrattuna pistekohtaiseen nopeusvalvontaan. Olemme yhdistyksenä vaatineet myös automaattisen nopeusvalvonnan näkyvyyden ja ennalta arvattavuuden lisäämistä, jotta valvonnalle saataisiin myös autoilijoiden pyyteetön tuki, jota nykyisellä näkymättömällä ja ennalta arvaamattomalla automaattisella nopeusvalvonnalla ei missään tapauksessa ole.

Verrattaessa maamme liikenteen turvallisuutta Ruotsin ja Norjan liikenteen turvallisuuteen on silmiinpistävä, että maamme automaattinen nopeusvalvonta sakottaa kansalaisia merkittävästi enemmän kuin Ruotsin ja Norja automaattinen nopeusvalvonta tekee. Tämä kertoo koruttoman totuuden siitä, että kymmenien miljoonien satsaukset automaattiseen nopeusvalvontaan ovat olleet jopa täysin katteettomia, sillä automaattisen nopeusvalvonnan todellinen vaikutus maamme liikenneturvallisuuteen on nähtävissä maamme erittäin heikossa liikenneturvallisuustilanteessa verraten naapurimaihimme Ruotsiin ja Norjaan, missä ammattimainen ja oikea poliisin liikenteen valvonta on aivan eri tasolla laadullisesti ja määrällisesti verrattuna omaan maahan.

Siirrettävään automaattiseen nopeusvalvontaan olisi myös pitänyt ehdottaa järeitä muutoksia. Nyt se on järjestetty siten, että automatiikka nielee tarpeettomasti jo ennestään pieneksi käytyjä poliisin resursseja, sillä pyörien päällä tapahtuva automaattinen nopeusvalvonta sitoo yli 20 htv vuosittain. Lisäksi itse valvontatapa käyttämällä vain tunnuksittomia poliisiajoneuvoja kautta linjan herättää paljon kysymyksiä ja lisää tienkäyttäjien kritiikkiä kyseistä valvontaa kohtaan. Onko siis kyseisten näkymättömien kamerayksiköiden tehtävä parantaa liikenneturvallisuutta, eli estää ylinopeuksia, vai sakottaa kansalaisia?

6. Raskaan liikenteen valvonta.

Raskaan liikenteen valvontaa on sen tärkeyden takia monessa maassa organisoitu täysin eri tavalla kuin Suomessa. Norjassakin raskaan liikenteen valvonta on keskitetty kahdelle viranomaiselle poliisille ja tieviranomaisille. Sama toiminta on havaittavissa myös muualla Euroopassa. On selvää, että kun resursseja on lisätty, valvonta on tiukempi.

Suomessakin valvonta voitaisiin tehostaa, ellei organisaatiota muuttamalla, tekniikan hyödyksi käyttämällä. Esimerkiksi WIM:llä eli kuormituksen valvonnassa tiehen upotetuilla sähköisillä antureilla voidaan ajoneuvojen akselipainoja seurata ja poimia raskaita ajoneuvoja sivuun varsinaista punnitusta varten ilman turhia ajoneuvojen pysäytyksiä. Jokainen joka on paneutunut tekniikkaan ymmärtää mitä säästöjä sillä voidaan saavuttaa. Kuormituksen valvonta tehostuisi kerta heitolla eikä yhteiskunnalle koidu juurikaan ylimääräisiä kustannuksia.

Yhdistys toteaa lisäksi, että nykyinen poliisiorganisaatio on epäonnistunut kaikista pahoin raskaanliikenteen valvonnan osalla. Valvonnan määrät ovat pudonneet merkittävästi ja tilastoja tehdään mm. jarrudynamometrien avulla, jotta epäonnistuminen voitaisiin edes jotenkin peittää. Nyt tehdyn toimintaohjelman tulisi ottaa ehdottomasti kantaa siihen, mikä on raskaanliikenteen valvonnan vaatimustaso maamme tiestöllä ja miten sitä tekevien poliisihenkilöiden ammattitaito vaativaan valvontaan säilytetään.

7. Tiedottaminen.

Poliisin liikennetiedottamiseen viitataan eräisiin tutkimusraportteihin, joissa mainitaan, että valvonnasta tiedottaminen on oleellinen osa kokonaisvaltaista liikenteen valvontaa. Tosiasiassa poliisin valtakunnallinen liikennetiedotus loppui Liikkuvan poliisin lakkauttamiseen. Poliisihallituksen kyky ja taito ottaa poliisin valtakunnallinen liikennetiedotus haltuun on pahasti puutteellinen ja poliisin puuttuminen esim. uuden Tieliikennelain valtakunnallisesta tiedotuksesta oli silmiin pistävä. Tiedotuksen hoiti omalla tavallaan Traficon, jolla ei kuitenkaan ollut toimivaltaa puhua poliisin äänellä. Yhdistys ihmettelee suuresti sitä, ettei toimintaohjelmassa ole huomioitu poliisin valtakunnallisen liikennetiedotuksen puutteita ja esitetä selkeitä toimintaohjeita tilanteen parantamiseksi.

Lopuksi.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys toteaa luonnoksen poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmasta vuosille 2021-2024 olevan puutteellisesti laadittu ja samalla sen painoarvo poliisin liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuustyötä ohjaavana asiakirjana on pahoin epäonnistunut. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys esittää työn palauttamista työryhmälle, jotta toimintaohjelmasta saadaan rakennettu todellinen poliisin liikenteenvalvontaan vaikuttava asiakirja. Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys katsoo laaditun tärkeän poliisin liikenneturvallisuustyön ohjausasiakirjan vaativan merkittävää muokkausta ja kehittämistä ennen sen julkaisemista. Nyt lausunnolla oleva asiakirja ei ole missään tapauksessa riittävän laadukas poliisin liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuustyötä ohjaava asiakirja, missä otetaan selkeästi kantaa myös siihen tosiasiaan, että maamme liikenneturvallisuuden kehitys on jäänyt viimeisen reilun 5 vuoden ajalla selkeästi jälkeen sille asetetuista tavoitteista. Toimintaohjelman tulisi ehdottomasti ottaa kantaa siihen, miten poliisin liikennevalvonnalla tulisi vaikuttaa siihen, että liikenneturvallisuuden kehitys saadaan kääntymään uudelleen positiiviseen suuntaan.

Mikkelissä 27.1.2021

Jyrki Haapala

Puheenjohtaja

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry

www.lppy.fi