



29.1.2021

KEHA/10108/2020

Sisäministeriö
Kirjaamo
kirjaamo@intermin.fi

Viite: lausuntopyyntö 18.12.2020, SMDno-2019-1943

ELY-keskusten yhteinen lausunto poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman luonnoksesta

ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueet ovat vastaanottaneet niille osoitetut lausuntopyynnöt poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman luonnoksesta. Tähän lausuntoon on koostettu ELY-keskusten yhteiset kommentit toimintaohjelmaluonnoksesta. ELY-keskukset lausuvat seuraavaa:

Yleistä

ELY-keskukset näkevät erittäin hyvänä toimintaohjelman laaja-alaisuuden. Keskeiset vaikuttavuuskohteet täydentävät ja tukevat suurelta osin ELY-keskusten liikenneturvallisuustoimenpiteitä sekä liikenneturvallisuustyötä.

Selkeä ongelma kuitenkin koko toimintaohjelmaluonnoksessa on sen sisällön merkittävät puutteet. Toimintaohjelman lähtökohtia, tilannekuvaa, onnettomuuksien syitä ja riskejä on selostettu kattavasti ja ansiokkaasti. Samoin tavoitteet ja keskeiset vaikuttavuuskohteet on esitetty selkeästi ja tiivistetysti. Mutta itse toimintaohjelma; sen toimeenpano, valvontamäärät ja mittarit jäävät jatkosuunnitelmien varaan, mikä sisällöllisesti jättää kesken tämän koko toimintaohjelman nimellä kulkevan dokumentin. Johtoajatuksena tulisi olla ohjaustyökalu poliisin liikenneturvallisuusperusteiseen liikennevalvontaan, jonka vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta seurataan säännöllisesti ja tarvittaessa toimintaa muutetaan. Tämän toimintaohjelmaluonnoksen perusteella ei voi millään tavoin arvioida sen todellista vaikuttavuutta liikenneturvallisuuden eri riskitekijöihin.

Liikenteen tilannekuvassa sekä onnettomuuksien syissä ja riskitekijöissä on keskitytty lähinnä kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin. Tavoitteena on kuitenkin vähentää kuolemaan tai vakavan loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia. Kuolonkolareissa on muita henkilövahinko-onnettomuuksia useammin mukana tahallisuutta tai huomattavaa riskinottoa. Tästä lähtökohdasta kuolonkolarien analysointi voi luoda vinoutuneen kuvan suhteessa vakaviin loukkaantumisiin, joita on huomattavasti suurempi määrä kuin liikennekuolemia.

29.1.2021

KEHA/10108/2020

Tilastokeskuksen julkaisemien vuoden 2020 ennakkotietojen mukaan tieliikenteessä kuoli 220 henkilöä. Covid-19-pandemiasta ja liikennemäärien vähenemisestä huolimatta liikennekuolemat eivät ole merkittävästi vähentyneet. EU:n ja myös Suomen kymmenen vuoden tavoitteena oli puolittaa liikennekuolemat vuoden 2010 määrästä. Se olisi tarkoittanut enintään 136 kuolonuhria vuonna 2020. Ennakkotietojen mukaan Ruotsi ja Norja saavuttivat tämän tavoitteen, Suomi ei päässyt edes lähelle.

EU:n uusi tavoite on puolittaa sekä liikennekuolemien että vakavasti loukkaantuneiden määrä tämän vuoden tasosta vuoteen 2030 mennessä. Alkavan vuosikymmenen suuri kysymys on, millä toimenpiteillä uusiin turvallisuustavoitteisiin päästään. Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman tulisi vastata, miten poliisi liikennevalvonnan keinoin pyrkii osaltaan saavuttamaan tulevan liikenneturvallisuustavoitteen.

Toimintaohjelman tavoitteet yleisesti

Heti alussa toimintaohjelman tavoitteiden on todettu kohdistuvan maastoliikenteeseen ja *maantieliikenteeseen*. Jälkimmäisellä tarkoitettaneen *tieliikennettä*, joka kattaa maanteiden lisäksi myös kadut, yksityistiet sekä muut tieliikennelain mukaan tieksi tulkittavat alueet.

Toimintaohjelmasta puuttuu liikennevalvonnan konkreettiset selkeät tavoitteet sekä miten niitä säännöllisesti seurataan. Toiminnan tavoitteiden asettaminen ja seuraaminen on tuloksellisuuden ja vaikuttavuuden kannalta erittäin tärkeää. Myös tavoitteiden seurannan vastuutaho tulisi olla selkeästi kirjattu.

Ohjelmaan on kirjattu tarkemmin ne tavoitteet, joihin poliisin liikennevalvonnalla ja liikenneturvallisuustyöllä pyritään vaikuttamaan, jotta liikenneturvallisuus saadaan paranemaan. Yksityiskohtaisesta luettelosta puuttuu ajotapaan liittyvien rikkomusten valvonta; esim. virheelliset ohitukset, väistämisvelvollisuuden laiminlyönti ja liian lyhyt välimatka edellä ajavaan. Samoin puuttuu mopoilun valvonta ja ennalta ehkäisevä toiminta, jotka ovat tärkeässä roolissa nuorten asenteisiin ja liikennekäyttäytymiseen vaikuttamisessa. Jos vakavia liikenneonnettomuuksia halutaan vähentää, tulisi liikennevalvontaa kohdistaa myös näihin vakaviin rikkeisiin.

Alkupuomien käytöstä päihdevalvontaan ei ole mainittu mitään. Ruotsissa satamiin asennetuilla alkopuomeilla on rattijuoppojen osuus satamasta lähtevässä liikennevirassa saatu lähelle nolaa prosenttia.

Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön yleiset tavoitteet

Yhteistyöhakuisuus koetaan poliisin ohella myös ELY-keskuksissa erittäin tärkeäksi. Kuntien liikenneturvallisuustyössä, samoin kuin muussa alueellisessa liikenneturvallisuustyössä, on erittäin tärkeää, että osallistuu

29.1.2021

KEHA/10108/2020

siihen aktiivisesti. Tämä edesauttaa kaikkien osapuolten liikenneturvallisuustyön suunnittelua ja toteutusta sekä motivoi ryhmien toimintaa. Tämän takia ELY-keskukset toivovat, että poliisi panostaa toimintaohjelmassa ja sen jatkosuunnittelussa henkilöstön riittäviin resursseihin osallistua yhteistyöryhmien kokouksiin. Pitkien etäisyyksien vuoksi tämä voi tarkoittaa myös etä- tai hybridikokouksiin osallistumista sen mahdollistamalla tekniikalla.

Tietojohtoisuudesta todetaan lyhyesti, että päätöksenteko kohdistuu analysoituun tietoon. Liikenneonnettomuuksien osalta tulisi aiempaa paremmin hyödyntää tienpitäjän sekä kokemusperäistä ja palautteiden kautta saatua, että mitattua tietoa. ELY-keskuksilla on vahva tietoon perustuva käsitys oman alueensa maantieverkon vaaranpaikoista ja turvattomimmista tieosuuksista sekä autoilun että jalankulun ja pyöräilyn osalta. Lisäksi ELY-keskuksilla on käytössään monenlaista mitattua nopeusdataa. Näitä voisi nykyistä paremmin hyödyntää poliisin nopeusvalvonnan suunnittelussa. Ja tämä nopeusvalvontaan liittyvä poliisin ja ELY-keskusten yhteistyön kehittämisen mahdollisuus olisi hyvä näkyä toimenpideohjelmassa.

Tiedonkulussa on liikenneturvallisuuteen vaikuttavia puutteita. Toimintaohjelmassa tulisi esittää, miten tiedonkulkua parannetaan ja varmistetaan poliisin eri sektoreiden välillä, eri viranomaisorganisaatioiden välillä ja myös naapurimaiden välillä (esim. linja-auton kuljettaja on ajokiellossa Suomessa, mutta tieto ei kulje Ruotsiin rajan yli; liian useasti tiedon kulku törmää tietosuojalakiin, henkilön yksityisyyden suojaavaan lakiin jne.). Tiedonkulku on erityisen tärkeää tapauksissa, joissa on kyse ajoterveydestä ja mielenterveydestä ja vielä tärkeämpää, kun on kyse ammattikuljettajista.

Tutkijalautakuntatyö antaa suoraan tai onnettomuusaineistojen monenlaisten jatkoanalyysien kautta välillisesti ELY-keskuksille arvokasta ja ainutlaatuista tietoa liikenneturvallisuuden kehittämiseksi. ELY-keskukset pitävät erittäin tärkeänä sitä, että poliisi jatkossakin vahvalla panoksellaan mahdollistaa tutkijalautakuntatyön täysipainoisen toiminnan.

Huumausaineiden vaikutuksen alaisena ajaminen on lisääntynyt, mikä on huolestuttava trendi. Toimenpideohjelmaluonnoksessa on todettu, että huumeikuljettajien aiheuttamat onnettomuudet tapahtuivat tasaisesti pitkin viikkoa ja eri vuorokaudenaikoina (eniten kuitenkin iltapäivällä), kun taas alkoholirattijuoppojen onnettomuudet tapahtuivat useimmiten viikonloppuna ja yöaikaan. Huumeikuljettajien onnettomuudet olivat useammin yhteenajoja muiden ajoneuvojen kanssa, kun taas alkoholirattijuoppojen onnettomuudet olivat tyypillisimmin yksittäisonnettomuuksia. Voinee olettaa, että tästä tehdään uusia johtopäätöksiä myös toimenpideohjelmaan.

Tekniikan tehokas hyödyntäminen on välttämätöntä resurssien rajallisuuden sekä kasvavien liikennemäärien takia. Automaattinen

29.1.2021

KEHA/10108/2020

liikennevalvonta on tärkeä osa tekniikan hyödyntämistä. Toimintaohjelmassa tulee kiinnittää huomiota automaattisen nopeusvalvonnan monipuoliseen käyttöön ja kehittämiseen. ELY-keskukset esittävät, että toimintaohjelmassa esitetään automaattisen valvonnan kehittämistä edelleen:

- Monipuolinen valvonta: ylinopeus, punaisia päin ajo, turvavyön käyttö, tarkkaamattomuus etc.
- nykyisten kiinteiden valvontapisteiden kattava ja suunnitelmallinen tietoanalyysiin perustuva käyttö (hyödynnetään kaikkia valvontapisteitä)
- keskinopeusvalvonnan käyttöönotto siihen soveltuvissa kohteissa
- aktiivinen palautteen anto, jos valvontapiste ei ole käytettävissä kunnossapidon puutteen takia
- automaattisen valvonnan käyttö myös vaihtuvien nopeusrajoitusten alueilla

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen on tärkeä valtakunnallinen strateginen tavoite, johon ELY-keskukset ovat osaltaan sitoutuneet. Liikenneturvallisuuden osalta tämä edellyttää parannustoimenpiteitä infrastruktuuriin sekä myös liikenteen rauhoittamista. Liikennesääntöjen noudattamisen valvonta osaltaan edesauttaa tätä tavoitetta – kaikkien tienkäyttäjien on noudatettava liikenteessä yhteisiä pelisääntöjä. ELY-keskukset odottavat, että poliisi omalta osaltaan panostaa aiempaa enemmän **suojateiden** sekä kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta parantavaan liikennevalvontaan.

Ajonopeuksien valvonta

Toimintaohjelmaluonnoksen johdannossa tuodaan ELY-keskusten mielestä hyvin esiin tienpitäjän kannalta tärkeä – ehkä kaikkein keskeisin – seikka tienpidon ja poliisin valvonnan yhteistyön tärkeydestä:

”Jos tienkäyttäjät eivät toimi liikennesääntöjen osoittamalla tavalla, niin liikennejärjestelmä ei toimi suunnitellusti. Poliisin tehtävänä on valvoa, että tienkäyttäjät toimivat liikennejärjestelmässä suunnitellulla tavalla.”

Maantieverkon nopeusrajoituksista päättävät tieliikennelain mukaisesti paikalliset ELY-keskukset, tienpidon ohjeiden ja suunnitelmien sekä huolellisen harkinnan perusteella. Päätöksissä on monenlaisia perusteita, nykyisin myös päästöt ja melu voivat olla osatekijöinä. Tämän kaiken tukena tulee olla riittävä ja uskottava ajonopeuksien valvonta niin kauan kuin kuljettaja voi itse päättää ajoneuvonsa nopeudesta.

ELY-keskukset näkevät tärkeäksi, että toimintaohjelmassa esitettäisiin tarkempia tavoitteita nopeusvalvonnan kohdentamisesta:

- valvonnan tulee olla kattavaa eli kiinnijäämisriskin tulee olla uskottava etenkin teillä, joilla aiheutetaan vaaraa myös muille tienkäyttäjille: taajamat, päätieverkko ja muut vilkkaat maantiet, kyllien kohdat sekä erityisesti kohdat, joissa kulkee paljon ns.

29.1.2021

KEHA/10108/2020

suojattomia tienkäyttäjiä (koulut, päiväkodit, palvelutalot, hoivakodit, senioritalot etc.)

- Toimenpideohjelmaluonnoksessa on todettu, että tietyypeittään ylinopeudet ovat lisääntyneet vain moottoriteillä. Myös pääteiden 60 km/h rajoitusalueilla nopeusrajoitus ylitettiin usein, etenkin 2-ajorataisilla teillä, jotka ovat tyypillisesti kaupunkiseutujen väyliä. Tämä näkyy myös suurten kaupunkiseutujen onnettomuusmäärissä. ELY-keskukset esittävät, että poliisi panostaa toimintaohjelmassa suurten kaupunkien sisääntuloväylien ja kehäteiden nopeusvalvontaan.
- Tietyömailla tapahtuvat ylinopeudet aiheuttavat muuta tieverkkoa suuremman riskin sekä tienkäyttäjille itselleen että etenkin työmaiden työntekijöille. Työmaiden alennetuille nopeusrajoituksille on vahvat perusteet. ELY-keskukset esittävät, että toimintaohjelmassa kiinnitetään huomiota myös tietyömaiden nopeusvalvontaan

Tulevaisuuden haasteet

Miten toimintaohjelma vastaa lähitulevaisuuden haasteisiin? ELY-keskusten tunnistamia huolia ja haasteita liikennevalvonnassa ovat mm.:

- liikenneturvallisuustyön arvostuksen nostaminen (liikennesektorille on haastavaa saada työvoimaa, etenkin osaavaa työvoimaa esim. eläköityneiden tilalle)
- liikennesektorin henkilöstöressurssien turvaaminen (koulupoliisitoiminta, kuntien liikenneturvallisuustyöryhmien poliisijäsenet, automaattisten nopeusvalvonta-autojen aktiivinen käyttö, automaattisten nopeusvalvontajaksojen aktiivisesta käytöstä huolehtiminen kuten kameroiden vaihto ja aineiston käsittely)
- liikenneturvallisuusosaamisen varmistaminen ja vahvistaminen henkilöstökoulutuksessa (uudet lait, mm. TLL ja sen tulkinta valvontatehtävissä)
- poliisilla toimivalta puuttua liikennerikkomuksiin, joten käytännön esteiden poistaminen em. toimivallan käyttämiseksi (esim. törkeiden rattijuopumustapausten uusijoiden ajoneuvoja ei takavarikoida, koska ei ole varikkoja yms. vartioituja alueita, mihin ajoneuvoja voidaan kerätä ja varastoida)
- poliisin osaaminen ja riittävän ajoissa puuttuminen ajoterveys- ja ajokypsyasioissa
- automaattisten valvontajaksojen lisääminen => poliisin määrärahojen turvaaminen kamerahankintoihin
- raskaan liikenteen valvontapaikat ja niiden talvikunnossapito, tähän ELY-keskukset tarvitsevat lisää määrärahoja (nykyisten valtakunnallisten maanteiden talvihoito-ohjeiden mukaan P-

29.1.2021

KEHA/10108/2020

alueiden talvikunnossapito on samalla tasolla kuin maanteiden pientareiden)

- raskaan liikenteen valvonnan osaamisen katoaminen Liikkuvan poliisin lakkauttamisen myötä

*Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.
Asian on esitellyt johtava asiantuntija Marko Kelkka ja hyväksynyt
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen johtaja Päivi Nuutinen.*

JAKELU

SM kirjaamo (kirjaamo@intermin.fi)
ELY-keskusten L-johtajat
Uudenmaan ELY-keskuksen L-vastuualueen johtoryhmä
Liikenne-ELY-keskusten kirjaamot
Liikenneturvallisuusverkosto

Tämä asiakirja KEHA/10108/2020 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument KEHA/10108/2020 har godkänts elektroniskt

Hyväksyjä Nuutinen Päivi 29.01.2021 14:45

Esittelijä Kelkka Marko 29.01.2021 12:27