



Lausuntoyhteenveto

Sisäministeriön lähetti 18.12.2020 lausuntopyyntö poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmasta vuosille 2021-2024.

Yleiset huomiot toimintaohjelmasta

Oikeusministeriön pitää hyvänä, että poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmassa painotetaan laajaa yhteistyötä ja tietojohdoista toimintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan toimintaohjelman keskeiset vaikutavuustavoitteet eli liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentäminen ovat myös liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan liikenneturvallisuustyön ytimessä. Toimintaohjelmassa on painotettu eri toimijoiden yhteisvaikutusta liikenneturvallisuuden vaikuttamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy näkemykseen siitä, että tarvitaan laaja-alaisia ja oikein kohdennettuja toimia liikennekuolemien ja loukkaantumisten vähentämiseksi. Liikenneturvallisuusstrategian ja poliisin toimintaohjelman yhteensovittaminen on liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tärkeää.

Sisäministeriön hallinto- ja kehittämisosasto korostaa eri toimijoiden kanssa tehtävän aktiivisen paikallisen ja alueellisen yhteistyön merkitystä ja katsoo yhteistyön tuovan lisäarvoa erityisesti ennalta ehkäisevään toimintaan esimerkiksi liikenteen riskitekijöiden, kuten päihde- tai mielenterveysongelmien ehkäisyssä tai paikallisen liikenneinfrastruktuurin - ja suunnittelun kehittämisessä. Poliisin mukanaolo sekä yleisessä alueellisessa tai paikallisessa turvallisuussuunnittelussa että liikenneturvallisuussuunnittelussa on tärkeää toimintaohjelmaluonnoksessa esitettyjen tavoitteiden toteuttamiseksi. Toimintaohjelmassa tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida sisäministeriössä valmisteltava, tänä keväänä valmistuva sisäisen turvallisuuden selonteko.

Valtion talouden tarkastusviraston mukaan tavoitteiden ohella esitetään keskeiset vaikuttavuuskohteet, joihin poliisin liikennevalvonnalla ja liikenneturvallisuustyöllä pyritään vaikuttamaan. Tarkastusvirasto pitää hyvänä sitä, että ohjelmassa painotetaan ajoterveysten, eri turvalaitteiden, kulkuvälineiden ja ajonopeuksien ohella raskaan liikenteen, ammattiliikenteen ja harmaan talouden osuutta. Tarkastuksessa 2019 liikenteen harmaan talouden määrää pidettiin merkittävänä riskinä, johon poliisin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tarkastusvirasto katsoo, että poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelma luo huolellisesti toteutettuna hyvät edellytykset poliisin liikenneturvallisuustyön kehittämiseksi ja liikennevalvonnan toteuttamiselle tulevina vuosina.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pitää toimintaohjelmaa kokonaisuutena erittäin hyvänä. Rakenne on selkeä ja varsin perusteellisesti taustoitettu, myös toimenpiteiden seuranta on kirjattu kattavasti. Toimintaohjelma on myös yhteensopiva sekä EU:n että kansallisen liikenneturvallisuusstrategiatyön kanssa. Toimintaohjelmassa korostetaan tietojohtoisuutta sekä yhteistyöhakuisuutta kaikkien liikenneturvallisuustoimijoiden kesken.

Poliisihallitus pitää toimintaohjelman rakennetta hyvänä. Sisältö muodostaa loogisen kokonaisuuden, jossa edetään keskeisistä strategisista liikenneturvallisuuslinjauksista, muiden toimintaohjelmaan vaikuttavien asioiden jälkeen liikenneturvallisuuden ja liikenteen tilannekuvaan ja niiden jälkeen liikenneonnettomuuksien syihin ja keskeisiin riskitekijöihin. Toimintaohjelma on hyvin kattava ja perusteellinen. Siihen on koottu laajasti keskeistä poliisin liikenneturvallisuustyöhön liittyvää ajankohtaista taustamateriaalia, jota voidaan hyödyntää monin tavoin liikennevalvontaa ja muuta poliisin liikenneturvallisuustyötä suunniteltaessa ja toteutettaessa. Poliisihallitus pitää tärkeänä poliisin liikenneturvallisuustyöhön liittyvää osaamista ja merkityksellisyyttä sekä turvallisuuden tunteen ylläpitämistä viestimällä avoimesti ja faktapohjaisesti turvallisuuskysymyksistä.

Poliisihallituksen mukaan toimintaohjelmassa on esitetty kattavasti ja tiiviisti tärkeimmät liikenneturvallisuuteen liittyvät strategiset asiakirjat keskeisine sisältöineen. EU:n suorituskykyindikaattorit muodostavat osin uuden ja kiinnostavan tavan mitata liikenneturvallisuustoimenpiteiden - myös poliisin - vaikutuksia.

Poliisihallituksen mukaan toimintaohjelman onnettomuuksien riskitekijöitä voidaan hyödyntää myös poliisin viestinnässä esimerkiksi teemavalvontojen ennakkotiedottamisessa. Maastoliikennettä käsitellään omassa alakappaleessaan mitä Poliisihallitus pitää tärkeänä, koska siihen liittyvät turvallisuusnäkökohdat jäävät usein vähemmälle keskityttäessä yleensä vain tieliikenteeseen. Liikenteen päästöihin ja liikenteen meluun liittyvät kysymykset ovat olleet Keski-Euroopassa jo pidemmän aikaan yhtenä perusteena myös poliisin toimenpiteille. Poliisihallitus katsookin, että niiden esille nostaminen myös tässä toimintaohjelmassa on tärkeää.

Helsingin poliisilaitoksen mukaan ohjelmassa tuodaan hyvin esille monia asioita, joita useinkaan ei oteta huomioon, esimerkiksi arvioitaessa poliisin toimintaa ja sen vaikuttavuutta. Tärkeää on kansalaisten ja poliisin välinen yhteistyö liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Ohjelmassa muistutetaan ansiokkaasti myös siitä, että liikennevalvonta ja liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ovat myös valvonta- ja hälytystoiminnan perustoimintaa, ei ainoastaan liikennevalvonnan.

Helsingin poliisilaitoksen mukaan sisäisestä turvallisuudesta puhuttaessa liikenne jää usein vähemmälle huomiolle, vaikka liikenneonnettomuudet ja rikokset vaikuttavatkin siihen. Poliisilaitos nostaa esille piilorikollisuuden ja sen, että poliisi ei enää käy pienemmällä liikenneonnettomuuspaikoilla.

Itä-Uudenmaan poliisilaitos mukaan poliisi voi vaikuttaa turvallisuuden tunteeseen pitämällä kiinnijäämisriskin riittävän korkealla. Luottamus ja lainkuuliaisuus vaikuttavat edellyttävän sitä, että kansalaiset kokevat, että sääntöjä valvontaan ja seuraamuksia määrätään. Tässä asiassa tulisi kiinnittää huomiota niihin tekijöihin, joihin liikennepoliisitoiminnalla kyetään vaikuttamaan. Pitkällä aikavälillä olisi parasta kehittää alkolukkojärjestelmää, mutta sitä ennen on asiassa valvonnalla keskeinen merkitys.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan valvontaa tarvitaan kattavasti eri puolilla poliisilaitosta. Toki tietojohdoisuuden kautta kohdentamista tulee pyrkiä terävöittämään, mutta usein liikennepoliisin partioita tarvitaan juuri toimialueen reuna-alueilla. Poliisilaitos nostaa esille häiritsevän ajelun ja metelin, erityisesti öisin. Tästä syystä asiassa korostuukin paikallispoliisin näkökulmasta ennalta estävä ja näkyvä valvonta sekä riittävä puuttuminen häiriöihin ja rikkomuksiin (mopojen virittäminen, ajonopeus, ajotapa). Vaativa ajotapavalvonta sekä ennen kaikkea nopeusvalvonta ovat edelleen keskeinen tekijä huomattavaa ylinopeutta ajavien kuljettajien toiminnan pysäyttämässä ja uskottavan seuraamusjärjestelmän ylläpidossa (sakot, rikosilmoitukset ja ajokiellot).

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan ohjelmassa on monia taustamuutuksia, sekä analyysia on tehty tilastojen, faktatietojen sekä empiiristen tutkimusten pohjalta, joka toisaalta tuo vakuuttavuutta ja uskottavuutta toimintaohjelman mukaisiin linjauksiin.

Hämeen poliisilaitoksen mukaan toimenpideohjelma on erittäin tervetullut ja odotettu liikenteenvalvontaa kokonaisvaltaisesti katsova ohjelma. Toimenpideohjelmassa on ansiokkaasti lähestytty aihetta käytössä olleiden tilasto- ja tutkimustietojen pohjalta. Toivottavaa on, ettei toimenpideohjelma tai sitä seuraavat toimenpiteet tule nojaamaan liikaa Poliisiammattikorkeakoulun Vesa Huotarilla teettämään vaikuttavuustutkimukseen. Nopeasti tehty tutkimus pohjautuu pitkälti suhteellisen vanhaan aineistoon sekä tutkimuksiin mitkä on pitkälti tehty täysin Suomesta, niin lainsäädännöllisesti kuin liikennekulttuurin osalta, poikkeavassa ympäristössä.

Hämeen poliisilaitoksen mukaan toimintaohjelma varsinaisiksi tavoitteiksi mainitaan maastoliikenne ja maantieliikenne. Hämeen poliisilaitoksen näkemysten mukaan toimintaohjelmassa tulisi käsitellä myös vesiliikenteen osuutta. Varsinkin sisävesillä poliisi on ainoa viranomainen, joka valvoo vesiliikennettä ja siitä syystä asia tulisi nostaa esiin poliisin toimenpideohjelmassa. Viime vuoden aikana on erilaisia vesikulkuneuvoja myyty ennätystahtiin, mikä tulee mitä luultavammin näkymään lisääntyvänä vesiliikenteenä, lisääntyvinä onnettomuuksina sekä ruorijuopumuksina ja sen myötä lisääntyvänä valvonnan tarpeena.

Itä-Suomen poliisilaitoksen mukaan poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman tavoitteena on varmistaa poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden vaikuttavuus. Systemaattinen ja tavoitteellinen liikenneturvallisuustyö on olennaista parannettaessa tieliikenteen turvallisuutta. Liikenneturvallisuus on avaintavoite sekä keskeinen ja huomioon otettava tekijä liikennevalvonnassa. Strategian ja ohjelman tulee tukea tätä näkemystä. Liikenneturvallisuuden pitää korostua entistä vahvemmin, koska muut näkökulmat tuntuvat vaikuttaa päätöksenteossa usein liikenneturvallisuutta enemmän. Strategian ja ohjelman avulla pitää pyrkiä liikenneturvallisuuden arvostuksen nostamiseen poliisin sisällä. Ohjelman substanssia pidetään hyvänä ja siinä on painotettu tutkimus- ja kehitystyön merkitystä. Keskeisten vaikuttavuuskohteiden osalta ohjelman painotus on melko kauaskantoinen. Ainakin osa kohteista ja tavoitteista on jo nyt ollut käytössä. Liikenneturvallisuudella ei käsitetä pelkästään liikennevalvontana, vaan koko liikennejärjestelmän turvallisuutta.

Itä-Suomen poliisilaitoksen mukaan pelkillä liikenteeseen kohdistuvilla toimilla liikenneturvallisuutta ei pystytty parantamaan riittävästi. Yleinen turvallisuus saattaa heiketä ja väkivallan pelko kasvaa, mikä vaikuttaa joukkoliikenteen ja

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

kevyen liikenteen käyttöön. Jos lisäksi liikennerikollisuus ja huumeongelmat kasvavat, pienenevät myös henkilöautoilun turvalliset käyttöedellytykset. Tätä näkökulmaa tarkasteltaessa huomataan, että yhteistyö sekä monilta eri tahoilta saatu palaute ja vaikutteet ovat ensiarvoisen tärkeitä.

Itä-Suomen poliisilaitoksen mukaan eräiden tutkimusten mukaan liikennevalvonta on kuitenkin sekä sen lisääminen, että tehostaminen on yksi keinoista, joilla liikennekuolemien vähentäminen ja liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen ovat mahdollista. Riskikäyttäytymisen vähentämiseksi laajennetaan automaattista nopeudenvilvontaa ja otetaan käyttöön nykyaikaista teknologiaa. Suotuisan liikenneturvallisuuskehityksen jatkuminen edellyttää myös perinteisen liikennevalvontamäärän lisäämistä liikennevalvonnan hyväksyttävyyden takaamiseksi. Poliisin on vain varmistettava ammattimaisuus ja normijärjestelmän toimivuus osana sitä. Lisäksi huomioida kansalaisten palautteet entistä paremmin turvallisuustoiminnassa. Taajamien turvallisuus paranevalvomalla liikennevalojen noudattamista ja kehittämällä taajamien liikennejärjestelmiä erityisryhmien liikkumisen tukemiseen.

Lounais-Suomen poliisilaitoksen mukaan toimintaohjelma on ehdottomasti tarpeellinen ohjaamaan poliisin liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuustyötä tulossopimuksia pitkäjänteisemmin. Tulossopimuksissa ovat korostuneet toimintavalmiusajat ja muut reaktiivisen toiminnan mittarit, kun taas ennalta estävän toiminnan vaikuttavuudesta kertovia mittareita ei ole saatu kehitetyksi, vaikka lain ja tavoitteiden muotoilussa sekä myös tämän toimintaohjelman tekstissä korostetaan ennalta estävän toiminnan ensisijaisuutta reaktiiviseen toimintaan nähden. Sisäministeriön poliisiosastolla olisi mahdollisuus tulossopijauksen kautta ohjata poliisitoimintaa muun muassa tavoitteen asettelun, vastuukysymysten ja voimavarojen osalta, jotta liikennevalvonnan määrä pysyisi hyvällä tasolla ja jotta saavutettaisiin tavoitteet, jotka liittyvät mm. liikennekuolemien vähenemiseen. Tämä antaa vahvan perusteen nykyistä yksityiskohteisempaan tulossopijaukseen ja tätä tukee myös ko. toimintaohjelman toimeenpano. Toimintaohjelmaluonnoksessa mainitut kansalliset ja kansainväliset linjaukset luovat vahvan perustan poliisin liikennevalvonnalle ja liikenneturvallisuustyölle. Poliisilaitos pitää hyvänä, että toimintaohjelmassa painotetaan toiminnan vaikutuksellisuutta sekä toimia mittareiden kehittämiseksi.

Lounais-Suomen poliisilaitos toteaa yhteenvetona, että toimintaohjelma voisi olla jopa luonnosteltua velvoittavampi, kuten esimerkiksi on poliisin ennalta estävän toiminnan strategia. Velvoittavampana asiakirjana toimintaohjelma helpottaisi sen pohjalta tehtävän toiminta- ja kehittämissuunnitelman jalkauttamista poliisissa liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön tärkeässä asiassa.

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen mukaan toimenpideohjelmaan on valittu tärkeitä kohteita ja on tärkeää, että Poliisihallitus priorisoi jatkossa kohteiden tärkeysjärjestyksen, koska kaikkien valvontaan nykyiset resurssit ovat riittämättömiä.

Oulun poliisilaitos pitää tärkeänä, että tuleville vuosille laaditaan toimintaohjelma liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuutta varten. Toimintaohjelman tavoitteeksi asetettua poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden varmistamista voi pitää kannatettavana. Tärkeää on myös se, että liikenne- ja viestintäministeriössä valmistelussa olevan strategian johtopäätösten perusteella ollaan toimintaohjelmaa valmiita päivittämään. On hyvä, että toimintaohjelman alussa jo tunnustetaan henkilöstön merkitys liikenne-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

neturvallisuudelle ja -valvonnalle siten, että hyvinvoiva, ammattitaitoinen ja sitoutunut henkilöstö on konsernistrategian tärkein mahdollistaja. Ja on tärkeää, että toimintaohjelmassa todetaan liikennevalvonnan- ja liikenneturvallisuuden toimenpiteiden edellyttävän monelta osin erityistä osaamista. Poliisi on käytännössä ainut viranomainen joka liikennevalvontaa suorittaa, jolloin on perusteltua, että liikennevalvonta tullaan pitämään poliisin toiminnan keskiössä myös toimintaohjelmassa. Keskeiset vaikuttavuustavoitteet ovat perusteltuja. Myös poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön yleisten tavoitteiden näkökulmat ovat perusteltuja.

Sisä-Suomen poliisilaitoksen mukaan poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman tavoitteena on varmistaa poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden vaikuttavuus. Toimintaohjelmassa on kuvattu kattavasti tieliikenteen toimintaympäristö, liikenneturvallisuuden nykytila ja turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä. Systemaattinen ja tavoitteellinen liikenneturvallisuustyö on olennaista parannettaessa tieliikenteen turvallisuutta. Ohjelman tulee tukea tätä näkemystä. Kansallinen liikenneturvallisuusstrategia on parhaillaan valmistelussa ja sen valmistumisen jälkeen toimintaohjelmaa tulee tarvittaessa muokata osaltaan strategian linjausten mukaisesti. Ohjelman päivittämisen tarkastelun tulisi olla jatkuvaa. Liikenneturvallisuuskäsitteiden pitää korostua entistä vahvemmin, koska muut näkökulmat tuntuvat vaikuttavan päätöksenteossa usein liikenneturvallisuutta enemmän. Liikenneturvallisuuteen panostaminen on kuitenkin yhteiskuntataloudellisesti järkevää, koska onnettomuuskustannusten vähentämisellä voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä. Ohjelman avulla pitää pyrkiä liikenneturvallisuuden arvostuksen nostamiseen poliisin sisällä. Koska poikkihallinnollinen yhteistyö liikenneturvallisuustyössä on oleellista, ohjelmalla pitää pystyä viestimään myös ulospäin siitä, että liikenneturvallisuutta arvostetaan poliisihallinnossa. Lisäksi ohjelman tulee toimia liikenneturvallisuusstrategian jalkauttamisvälineenä. Tulevaisuudessa liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan uusia ja entistä tehokkaampia tavoitteita ja keinoja. Eräiden tutkimusten mukaan sekä liikennevalvonnan lisääminen, että sen tehostaminen on yksi keinoista, joilla liikennekuolemien vähentäminen ja liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen ovat mahdollista. Riskikäyttäytymisen vähentämiseksi laajennetaan automaattista nopeudenvilvontaa ja otetaan käyttöön nykyaikaista teknologiaa. Suotuisan liikenneturvallisuuskehityksen jatkuminen edellyttää myös perinteisen liikennevalvontamäärän lisäämistä liikennevalvonnan hyväksyttävyyden ja läpinäkyvyyden takaamiseksi.

Lapin poliisilaitoksen mukaan luonnos on mielestämme hyvin kattava asiakirja kyseiseen asiaan liittyen, joten siihen ei oikeastaan ole meillä lisättävää. Kuten siinä todetaan poliisin tekemällä liikenteenvalvonnalla suoraan tien-päällä ihmisvoimin tehtynä, on varsin merkittävä osuus valtakunnallisesti kokonaisliikenneturvallisuuteen. Tämä luonnos tuottaa erittäin kattavan taustamateriaalin poliisin liikenneturvallisuustyön suunnitteluun. Samalla tähän on koottu hyvin erilaista tietoa päätösten pohjaksi ja myös tulevaisuuden visiointia on otettu mukaan onnistuneesti eri näkökohdat huomioiden.

Väyläviraston mukaan luonnos kuvaa hyvin ja monipuolisesti Poliisin merkitystä osana kansallista liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuustyössä Poliisin toteuttama moninainen valvonta tukee lain kirjainta ja muiden toimijoiden ponnistuksia. Liikenteen tilannekuva ja liikenneturvallisuutta uhkaavien riskitekijöiden kuvaaminen esittää moninaisen toimintakentän, jossa Poliisia tarvitaan niin omana toimijanaan kuin yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

toimittaessa kansallisten liikenneturvallisuuksuustavoitteiden suuntaan. Toimintaohjelman valmistuttua ja sen perusteella tehtävän liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelman toteuttamisen tukena Väylävirasto on maanteiden vastuuviranomaisena valmis tukemaan soveltuvin osin poliisin toimintaa. Eri tahojen yksityiskohtaisemmat ohjelmat ja suunnitelmat sekä käytännön yhteistyö tukevat myös em. pitkän aikavälin strategisen ohjauksen välineen toimeenpanoa.

ELY-keskukset näkevät erittäin hyvänä toimintaohjelman laaja-alaisuuden. Keskeiset vaikuttavuuskohteet täydentävät ja tukevat suurelta osin ELY-keskusten liikenneturvallisuuksuustoimenpiteitä sekä liikenneturvallisuuksuustyötä. 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 liikenneturvallisuuksuusteiseen liikennevalvontaan, jonka vaikuttavuutta ja tuloksellisuutta seurataan säännöllisesti ja tarvittaessa toimintaa muutetaan. Tämän toimintaohjelmaluonnoksen perusteella ei voi millään tavoin arvioida sen todellista vaikuttavuutta liikenneturvallisuuksuuden eri riskitekijöihin.

ELY-keskusten mukaan 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 henkilövahinkoonnettomuuksia useammin mukana tahallisuutta tai huomattavaa riskinottoa. Tästä lähtökohdasta kuolonkolarien analysointi voi luoda vinoutuneen kuvan suhteessa vakaviin loukkaantumisiin, joita on huomattavasti suurempi määrä kuin liikennekuolemia. Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuuden toimintaohjelman tulisi vastata, miten poliisi liikennevalvonnan keinoin pyrkii osaltaan saavuttamaan tulevan liikenneturvallisuuksuustavoitteen. 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.

Tulli pitää poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuuden toimintaohjelman tavoitteita tärkeinä ja tukee omalta osaltaan tavoitteiden toteutumista. Tullilla ei kuitenkaan ole lausuttavaa hyvin laadittuun toimintaohjelmaan.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n mukaan on tärkeää, että nyt valmistellaan uutta liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuuden toimintaohjelmaa tuleville vuosille. AKT:n arvion mukaan yleinen liikenneturvallisuuksuus on myös heikentynyt ja osa syynä on varmasti valvonnan vähentyminen ja sen näkymättömyys. Poliisin näkyminen liikenteessä vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja ennalta ehkäisee liikennerikkomuksia sekä niistä mahdollisesti johtuvia liikenneonnettomuuksia. AKT:n mukaan toimintaohjelmaan seuraavaksi neljäksi vuodeksi pitää sisällyttää selvät muutokset poliisin liikennevalvontaan, nyt niitä ei ole ehdotettu.

Onnettomuustietoinstituutti pitää poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuuden toimintaohjelman laatimista tärkeänä ja tervetulleena lisäyksenä, jol-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

la osaltaan edistetään valtakunnallisen liikenneturvallisuuksien suunnitelmallista ja tavoitteellista kehittämistä. Keskeistä poliisin toiminnalle on rikoksia ja onnettomuuksia ennaltaehkäisevä vaikutus, joka liikenteessä tarkoittaa käytännössä sitä, että poliisi toiminnallaan tukee liikennesääntöjen noudattamista ja puuttuu havaittuun sääntöjen vastaiseen toimintaan. On tärkeää, että vaikutus ulottuu tasapuolisesti kaikkiin tienkäyttäjii ja että tienkäyttäjien turvallisuuden tunne pysyy korkealla tasolla. Liikennevalvonnalla voidaan puuttua useisiin liikenneonnettomuuksien syntyyn ja seurauksien vakavuuteen vaikuttaviin riskitekijöihin. Myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat toistuvasti todenneet liikennevalvonnan tarpeen parannusehdotuksissaan.

Onnettomuustietoinstituutin mukaan vuonna 2019 tutkituista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista joka toisen (53%) yhteydessä tutkijalautakunnat esittivät liikennevalvontaan liittyviä parannusehdotuksia. Vastaavasti vuonna 2019 tutkituista jalankulkijan tai polkupyöräilijän kuolemiin johtaneista onnettomuuksista joka kolmannen (36%) yhteydessä tutkijalautakunnat esittivät liikennevalvontaan liittyviä parannusehdotuksia. Parannusehdotukset liittyivät tyypillisesti kuljettajien ajotaidon ja ajokyvyn valvonnan, riski kuljettajien tunnistamisen sekä liikennepäihtymyksen ja nopeusvalvonnan kehittämiseen ja tehostamiseen. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tutkinnan perusteella myös turvalaitteiden käytön valvonnalle on edelleen tarve.

Autoliiton mukaan poliisin liikennevalvontaa on monin osin heikentynyt erityisesti vuonna 2014 tapahtuneen Poliisin hallintorakenneuudistukseen liittyneen Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen. PORA III:n tavoitteena oli liikennevalvonnan strategisen ohjauksen ja tulosohtauksen vahvistaminen, mutta kävikin päinvastoin. Nyt valmisteilla oleva toimintaohjelma on erityisen tärkeä.

Liikenneturvan mukaan ohjelma on perusteellisesti valmisteltu, ja siinä kuvataan hyvin liikenneturvallisuuksipolitiikkaa ohjaavia kansallisia ja kansainvälisiä ohjelmia, päätöksiä ja tutkimuksia. Yleisellä tasolla toimintaohjelman kirjalliset poliisivalvonnan aihekokonaisuudet ovat kannatettavia.

Suomen Paikallisliikenneliiton pitää hyvänä, että liikennevalvonnan kehittämistoimia ja ongelmia arvioidaan yhteiskunnallisen kehityksen ja liikenneturvallisuuksitietoon pohjaten. Esimerkiksi ajoterveydellä on kasvavaa merkitystä paitsi väestön ja tielläliikkujien ikääntymisen myötä, myös erityisesti ammattikuljettamisen turvallisuudessa. Joukkoliikennettä koskee myös muu raskaaseen liikenteeseen kohdistuva valvonta. Näkyvällä ja systemaattisella liikennevalvonnalla on ennaltaehkäisevä vaikutus sääntöjen vastaiseen toimintaan. Toimintaohjelma on systemaattinen ja pureutuu tutkimustiedon kautta keskeisiin turvallisuusongelmiin ja tieliikenteeseen liittyvään rikollisuuteen. Poliisi huolehtii tieliikenteessä lisäksi siitä, että tieliikenne on turvallista ja sujuvaa.

Rahtarit ry:n mukaan maassamme liikenneturvallisuus ei ole läntisten naapurimaidemme tasolla, vaikka olosuhteet ovat vertailukelpoisia.

Suomen Motoristit ry:n mukaan moottoripyörien ja mopojen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa myös ennaltaehkäisevästi. Vuoden 2011 EUn valkoinen kirja, Euroopan yhteistä liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma, päivitetiin vuonna 2015 liittyen toimenpiteiden täytäntöönpanoon. ”Kohti kestävästä liikkuvuudesta”, valkoinen kirja toteaa, että moottoroidut kaksipyöräiset ovat tärkeä osa ruuhka-, ja pysäköintiongelmiin ratkaisemista, ilmanlaadun paran-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

tamista ja ne tarjoavat vaihtoehdon pienlogistiikan kysymyksiin. Tästä syystä olisi tulevaisuudessa myös liikenteen valvonnassa huomioitava tämä käyttäjäryhmä isompana kokonaisuutena, kapean harrastajanäkökulman sijaan. Huomioitavaa on myös, että moottoroitujen kaksipyöräisten aiheuttama rengas-melu tai ilmapirran aiheuttama melu on olematonta.

LP:n Poliisiyhdistys ry pitää hyvänä, että liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelma monen vuoden tauon jälkeen laaditaan. Tämä osaltaan nostaa myös liikennevalvonnan arvoa ja arvostusta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää toimintaohjelman laatimista tarpeellisena ja kannatettavana, erityisesti huomioiden, että edellinen poliisin liikenneturvallisuusstrategia on vuodelta 2006. SKAL pitää hyvänä sitä, että toimintaohjelman johdannossa on huomioitu, että liikennevalvontaan sisältyy myös muiden kuin tieliikennelakiin liittyvien säännösten valvonta. Erityisen hyvänä SKAL pitää sitä, että kuljetusalan harmaan talouden torjunnan merkitys on huomioitu muissa toimintaohjelmaan vaikuttavissa asioissa turvallisuuden tunteen ja liikenneonnettomuuksien kustannusten ohella.

Kuntaliitto pitää toimintaohjelmaa sisällöltään monipuolisena ja perusteellisesti valmisteltuna. Ohjelmaluonnoksen yleiset tavoitteet ja vaikuttavuuden kärjet on onnistuneesti määritelty. Toimintaohjelmassa on tunnistettu hyvin niitä poliisin toimintamuotoja, joilla parannetaan jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden turvallisuutta. Näiksi on tunnistettu mm. nopeusvalvonta, suojateiden-, väistämissäännösten ja punaisten liikennevalojen valvonta sekä vaarallisten paikkojen pysäköinninvalvonta.

Invalidiliitto pitää tärkeänä sisäministeriössä meneillään olevaa hanketta poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelmaksi vuosille 2021 – 2024 huomioiden liikkumistapojen muutoksen vaikutukset liikenneturvallisuuteen sekä poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus. Erityisen merkittävänä Invalidiliitto näkee kokonaisuuden kannalta, että poliisin toimintaohjelma tulee huomioiduksi liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevassa kansallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa ja siten tukee osaltaan tätä kokonaisuutta. Toimintaohjelmalle määritellyt vaikuttavuustavoitteet ovat kannatettavia.

Suomen Poliisijärjestöjen Liitto ry:n mukaan poliisin suorittamalla liikennevalvonnalla voidaan katsoa olevan vaikutusta useaan erityyppiseen asiaan. Näistä merkittävimmät ovat liikenneturvallisuus ja harmaa talous. Kansalaisten kokemaa liikenneturvallisuutta on mitattu useassa eri tutkimuksessa, joissa ihmiset ovat kokeneet liikenneturvallisuuden heikentyneen. Liikenteeseen liittyy myös merkittäviä harmaan talouden toimintoja, joita on kansantaloudellisesti kannattavaa paljastaa. Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan liikennevalvonnan lisääminen on kustannustehokas tapa lisätä liikenneturvallisuutta. Raskaan liikenteen valvontaan liittyy siis suoranaisesti myös harmaan talouden torjunta. Riittävällä valvontakapasiteetilla voidaan suorittaa tehokkaasti ajotapavalvontaa ja torjua ammattiliikenteessä ilmenevää rikollisuutta. Liikenteessä ilmenevä rikollisuus on pääosin piilorikollisuutta, joka edellyttää poliisin aktiivisia toimia sen paljastamiseksi.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry 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

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

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 kehittämisohjelmaa, 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 laiminlyönnot ja nyt arvioinnissa olevalla poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman laadinnalla pyritään korjaamaan sisäministeriön poliisiosaston selkeä virkatoimen laiminlyönti.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry 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 tuloksekasta 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 työvuorossa 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 ammatijoukon työajasta kuluu merkittävä määrä muuhun kuin liikennevalvontaan, johon heidän olisi PORA 3:een liittyvän Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen pystyvä keskittymään. Toimintaohjelman luonnos ei missään vaiheessa pidä sisällään arviota nykyisen poliisiorganisaation kyvystä valvoa liikennettä ja toteuttaa omaa liikenneturvallisuustyötään. Lausunnolla oleva asiakirja kertoo totuuden myös siitä, miten sekaisin poliisin johtosuhteet ovat PORA 3:n jälkeen, sillä 11 poliisilaitoksella näyttä olevan itsenäinen päätösvalta päättää siitä, miten mm. poliisilaitoksen liikennepoliisiyksikön asemaa ja samalla liikenteen valvonnan määrää heikennetään siirtämällä heidät suoraan Valvontaja 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.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry mukaan luonnos ei myöskään ote mitään selkeää kantaa siihen, mitä poliisin liikennevalvonnalle on tapahtunut Liikku-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

van 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 pyytäjällä 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 ry mukaan 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 ry 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.

Arviot toimintaohjelman tavoitteista

Tavoitteet yleistä

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan toimintaohjelmassa keskeiset kansalliset ja kansainväliset linjaukset sekä liikenteen tilannekuva on avattu kattavasti. Lisäksi mekanismit, jotka edistävät liikennevalvonnan vaikuttavuutta on tunnistettu ansiokkaasti.

Poliisihallituksen mukaan alussa esitetyt keskeiset vaikuttavuustavoitteet ovat kannatettavia. Liikenneturvallisuuteen suoraan liittyvien tavoitteiden lisäksi on tärkeää, että myös ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen sekä

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

liikenteessä ilmenevien rikosten ennalta estäminen ovat asetettujen tavoitteiden joukossa. Rikkomus- ja rikostavoitteet voisi kuitenkin sijoittaa kappaleeseen, jossa käsitellään poliisin tavoitteita. Ennalta estävä toiminta, yhteistyöhakuisuus ja tietojohdoisuus ovat poliisin toiminnassa jo nykyisin vaikuttavia periaatteita, joiden mukaisesti toimintaa suunnitellaan ja toteutetaan. Myös ohjelmassa mainitut tekniikan tehokas hyödyntäminen ja poliisin aktiivisen viestinnän korostaminen ovat jo käytössä. Niihin panostaminen tulevaisuudessakin on luonnollisesti tärkeää. Esitetyt asiakokonaisuudet ovat tärkeitä ja kaikin puolin relevantteja, mutta vaikuttavuuskohteista mennään jo yksittäisiä tavoitteita toteuttavien keinojen puolelle. Esimerkiksi ajoterveys ja vireystila -kappaleessa on aukikirjoitettu yksittäisiä ajokorttilain ja direktiivin pykälä. Myös esimerkiksi alkoholi, huumausaineet ja lääkkeet -kappaleessa on hyvin yksityiskohtaista linjausta tieliikennelain pykälälineen. Edellä mainitut asiat sopisivat paremmin Poliisihallituksessa laadittavan toiminta- ja kehittämissuunnitelman sisältöön tai osaksi Poliisihallituksen ohjetta tai ohjauskirjettä. Poliisihallitus ehdottaa, että kappaleen 7 sisältöä tiivistettäisiin ja toisiaan muistuttavat alaotsikot nimettäisiin selkeyden vuoksi uudestaan.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan strateginen tavoite (tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä) on hyvä strategiaa ohjaava kirjaus paikallispoliisin liikenneturvallisuustyöhön. Keskeisinä tekijöinä on nopeusvalvonta, turvalaitteiden kuten turvavyön käyttämisen valvonta, alkoholi (puhallutukset ym.), matkapuhelimen käytön valvonta.

Lounais-Suomen poliisilaitoksen mukaan toimintaohjelman luvussa 7 on asetettu poliisin liikennevalvonnalle ja liikenneturvallisuustyölle tärkeitä tavoitteita. Kohtaan 7.1. yhteiskunnalliseksi vaikuttavuustavoitteeksi sopisi ehkä parhaimmin ainoastaan ensin mainittu liikennekuolemien, vakavien loukkaantumisten ja ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen, kun taas rikosten ennalta ehkäisy, paljastaminen jne. voisivat liittyä kohdan 7.2. poliisin yleisiin tavoitteisiin. Kohdassa 7.2. ja sen alaotsikoissa on sekä tavoitteita että osittain myös keinoja, mikä mahdollisesti olisi hyvä huomioida tekstissä tai otsikoinnissa. Keskeisten valvottavien asioiden luettelo kohdassa 7.3. on asianmukainen sellaisena, kuin se on luonnokseen kirjattu.

Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön yleiset tavoitteet

Liikennevalvonta ja liikenneturvallisuustyö ovat ennalta estävää, yhteistyöhaikuista ja tietojohdoista toimintaa sekä muita poliisin tavoitteita tukevaa

Ennalta estävä toiminta

Liikenneturvan mukaan toimintaohjelmaa voisi myös rikastuttaa erityisen huomion asettaminen nuoriin kuljettajiin, jotka erottuvat sekä onnettomuustilastoissa sekä liikennerikkomuksissa. Tyypillisimmät tuomion päärikkokset, 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.

Yhteistyöhakuisuus

Sisäministeriön pelastusosaston mukaan lausuttavana olevassa toimintaohjelma- luonnoksessa korostetaan useassa kohdassa viranomaisyhteistyön merkitystä liikenneturvallisuuksuustyössä. Toimintaohjelma luonnoksesta ei selviä, miten poliisi- ja pelastusviranomaiset voivat tukea ja tehostaa onnettomuuksien ehkäisyn yhteistyötä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimintaohjelmassa voisi olla kirjattuna, miten poliisi- ja pelastusviranomaisen yhteistyötä tehdään ja kehitetään liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Helsingin poliisilaitoksen mukaan liikenneturvallisuuden parantaminen ja ammattiliikenteessä ilmenevän rikollisuuden torjunta on yhteistyötä. Poliisi on yksi liikenneturvallisuustoimija ja tämän vuoksi yhteistyö sekä tietojen vaihtaminen muiden liikenneturvallisuuden parissa toimivien viranomaisten ja järjestöjen kanssa on oleellisen tärkeää. Lisäksi on tärkeää, että kansalaiset haluavat tehdä yhteistyötä poliisin kanssa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Poliisin yhteistyöstä muiden lupa- ja valvontaviranomaisten kuten muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston, verottajan, Tullin, Rajavartiolaitoksen, työsuojeluviranomaisten ja Tukesin kanssa on saatavissa yhteistä vaikuttavuutta. Myös poliisin yksiköiden välinen yhteistyö sekä poliisin eri sektoreiden yhteistyö on tärkeää poliisitoiminnan vaikuttavuuden näkökulmasta.

Poliisiammattikorkeakoulun näkemyksen mukaan toimintaohjelmassa tulisi kirjata selkeämmin näkyviin poliisin ennalta estävän toiminnan tavoitteet, toimenpiteet ja yhteistyötahot.

Sisä-Suomen poliisilaitoksen mukaan poliisi huolehtii sekä omin toimin että yhteistyössä eri tahojen kanssa liikenneturvallisuuksutietämyksen ajanmukaisuudesta ja liikenneturvallisuuksutiedotuksesta. Valtakunnallisesti liikenneturvallisuuksuustyössä on mukana monia tahoja. Yhteistyötä tarvitaan pyrittäessä saavuttamaan valtakunnallisia tavoitteita. Liikenneturvallisuuksuustyössä on koettu usein olevan resurssipulaa. Myös niukkojen resurssien vuoksi yhteistyö on tärkeää, sillä yhteistyöllä resurssien käyttöä on mahdollista tehostaa. Tämä liittyy yhteistyöhakuisuuteen. Yhteistyön ja erityisesti ihmisten asenteisiin vaikuttavan yhteistyön roolia pitää korostaa entistä enemmän.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen liikennesektori tekee yhteistyötä mm. ulkomaalaispoliisin sekä rikoshyötyä jäljittävän talousrikosyksikön kanssa. Liikenneturvallisuus nähdään sektorilla osana laajempaa rikostorjuntaa ja turvallisuustyötä. Tässä maininnassa on olennaista se, että paikallispoliisissa tehdään yhteistyötä myös kuntien ja kaupunkien kanssa, esim. koskien nopeusrajoitusten asettamista ja ennen kaikkea kaupunki-infrastruktuurin kehittämistä siten, että liikenneturvallisuus paranisi. Tämä edellyttää jatkuvaa kanssakäymistä alueellisten turvallisuus- ja liikennetoimijoiden kanssa. Yhteistyö on tärkeä kirjaus, johon paikallispoliisin on helppo yhtyä. Yhteistyötä pitää kehittää myös lähipoliisilaitosten kanssa (HEV) sekä alueellisten toimi-joiden kanssa. Myös yhteistyötä alueen asukkaiden kanssa täytyy tehdä jatkossakin. Tässä tukena ovat viestintä ja sosiaalinen media.

Hämeen poliisilaitoksen mukaan tulevina vuosina on todennäköistä, että erilaiset sähkökäyttöiset kulkuneuvot lisääntyvät. Kulkumuotojen muutoksella tulee olemaan myös vaikutus poliisin valvontatyöhön. Samoin tulee olemaan mahdollisesti tilanne erilaisten päästöasioiden tiimoilta ja mahdollisten liikumisrajoitusten osalta mm kaupunkien keskustoissa. Muun muassa molemmat edellä mainitut asiat edellyttävät aiempaa voimakkaampaa yhteistyötä ja

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

mukana oloa lainsäädäntö työssä. Paikallisella tasolla poliisin ja eri viranomais-ten yhteistyö tulee olemaan aiempaa merkityksellisempää. Luodaan yhdessä mm infraa, minkä valvonta tarve on vähäinen ja tarpeen vaatiessa toteutettavissa käytettävissä olevalla resurssilla. Aihetta on käsitelty otsikon Yhteistyöhakuisuus alla, mutta mitä se tarkoittaa konkreettisesti tulevaisuudessa, jää vielä auki.

Itä-Suomen poliisilaitoksen mukaan toimintaohjelman tavoitteisiin voisi lisätä tai painottaa, että huomioida kansalaisten palautteet entistä paremmin turvallisuustoiminnassa ja lisätään kansalaisten liikenneturvallisuustietämys. Poliisi huolehtii omin toimin sekä yhteistyössä eri tahojen kanssa liikenneturvallisuustietämyksen ajanmukaisuudesta ja turvallisuustiedotuksesta. Yhteistyötä tarvitaan pyrittäessä saavuttamaan valtakunnallisia tavoitteita. Liikenneturvallisuustyössä on koettu usein olevan resurssipulaa. Myös niukkojen resurssien vuoksi yhteistyö on tärkeää, sillä yhteistyöllä resurssien käyttöä on mahdollista tehostaa. Tämä liittyy yhteistyöhakuisuuteen. Yhteistyön ja erityisesti ihmisten asenteisiin vaikuttavan yhteistyön roolia pitää korostaa entistä enemmän. Poikkitieteellisen yhteistyön sekä viranomaisten ja tienkäyttäjien välillä käytävän vuoropuhelun merkitystä pidetään tärkeinä. Poliisin tulevalta liikenneturvallisuusohjelmalta toivotaan painotusta substanssiin, osaamiseen ja sen kehittämiseen (tällä hetkellä Suomessa ei ole saatavilla riittävästi liikenneturvallisuuskoulutusta liikenneturvallisuusasiantuntijoille tai muille virkamiehille), verkostoitumiseen, yhteistyöhön sekä viestintään. Strategialla ja ohjelmilla on ollut ja oleva aina ohjaavaa vaikutusta. Olisiko syytä miettiä ohjelman mahdollista tarkistamista esim. ohjelmakauden puolivälissä. Silloin käytäisiin läpi ohjelman toteutumisen väliaikatilannetta eli mitä on tehty ja mitä on vielä tekemättä tavoitteiden osalta. Lisäksi pohdittaisiin sitä, ovatko jäljellä olevat tavoitteet ja toimenpiteet mielekkäitä vai kenties jo vanhentuneita, sekä onko ilmennyt joitain uusia tavoitteita, joita kannattaisi nostaa olemassa olevien tavoitteiden rinnalle. Toimintaohjelmasta toivotaan kompaktia pakettia, joka on täynnä hyvää tietoa ja joka on helposti saatavilla ja luettavissa. Ohjelmalle toivotaan myös lisää näkyvyyttä. Toivottavaa on tavoitteiden uudistaminen, sillä vanhat tavoitteet ovat kuluneita ja unohtuvat helposti muiden näkökulmien tavoitteiden varjoon. Uusia tavoitteita laadittaessa on hyvä peilata liikenneturvallisuutta muihin näkökulmiin, jottei tehdä ristiriitaisia ja mahdottomia tavoitteita. Uudelta ohjelmalta toivotaan perusteluja päätöksentekoon eli ohjelman avulla tulisi pystyä perustelemaan liikenneturvallisuudelle tärkeitä hankkeita tai hankkeiden tärkeyttä tulisi pystyä perustelemaan vastaavasti liikenneturvallisuudella. Suuri kysymys kaikkien em. ongelmien ratkaisemisessa on, miten välinpitämättömyyteen liikenteessä voidaan vaikuttaa. Olennaista on laaja-alainen, yli sektorirajojen ulottuva yhteistyö. Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen on liikenteen kasvun hillinnän kaltainen laaja tavoite, jonka kärjistäminen on tarpeen. Kärjistetyllä tavoitteella voi olla mahdollista vaikuttaa tehokkaammin ihmisten kiinnostukseen liikenneturvallisuusasioita kohtaan. Liikenneturvallisuus on pysynyt viime vuosina samalla tasolla ja vain kasvavien liikennemäärien aiheuttamaan liikenneturvallisuuden heikkenemiseen on pystytty vastaamaan. Valtakunnallista numeerista liikenneturvallisuustavoitetta on jouduttu siirtämään tulevaisuuteen eikä sitä ilmeisesti tulla nykytoimin saavuttamaan. Liikenneturvallisuustyössä ei siis ole edistytty tavoitellusti eikä kokonaistulosta voi pitää erityisen onnistuneena. Yleisesti Suomen liikenneturvallisuustaso on kuitenkin yksi maailman parhaista, joten tilanne ei ole erittäin hälyttävä moniin muihin maihin verrattuna. Liikenneturvallisuuden eteen on kuitenkin tehtävä töitä, vaikka se maailmanlaajuisesti tarkasteltuna

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

vaikuttaakin hyvältä, sillä vision mukaisen tilanteen saavuttaminen tulee viemään vielä aikaa. Uusia keinoja ja innovaatioita on syytä kehittää niin valtakunnallisesti kuin poliisin toiminnassa.

Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mukaan yhteistyö lisää toiminnan vaikuttavuutta ja Tukes arvostaa poliisin kanssa tehtävää yhteistyötä.

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

Aluehallintoviraston työsuojeluvastuualueen liikenneturvallisuuden parantaminen ja ammattiliikenteessä ilmenevän rikollisuuden torjunta on yhteistyötä. Valvonnalla todettuja tietoja välitetään muille viranomaisille kuten Liikenne- ja viestintävirastolle ammattiliikenteen lupavalvontaa varten, Aluehallintoviraston työsuojelun vastuualueelle yritysvälittämistä varten tai Verottajalle verovalvontaa varten. Usein lupaehdoissa on olemassa vaatimuksia nuhteettomuudesta. Työsuojeluviranomaisessa on tunnistettu tarve luoda viranomaisten väliseen tietojenvaihtoon viralliset kanavat sekä ns. ylä- että alatasolle henkilökohtaisiin suhteisiin perustuvan tiedonvaihdon sijaan/rinnalle. Lisäksi olisi määriteltävä, mikä tieto vaihtuu ylätasolla (esim. valvonnassa eteen tulevat linjausta/selvittelyä vaativat asiat) ja mikä alueellisesti alatasolla (esim. valvontatietojen/vinkkien välittäminen viranomaiselta toiselle tarkastustoiminnan suuntaamiseksi). Kynnyksen yhteydenpitoon tulee olla matala (määrittely korostuu) ja toimintatapojen selkeitä (kanava korostuu), muuten tieto jää helposti välittämättä. Onnettomuustutkinnassa työsuojeluviranomaisella voi olla merkittävä rooli selvitettyä kuljettajan ajo- ja lepoaikoja. Edellytyksenä on tässäkin, että tieto kulkee nopeasti niin, että valvonta osataan kohdistaa oikeaan tahoon mahdollisimman nopeasti.

Aluehallintoviraston työsuojeluvastuualueen mukaan raskaan liikenteen valvonta edellyttää laajaa osaamista ja tämän turvaaminen sekä vahvistaminen ovat keskeisellä sijalla. Työsuojeluviranomaisen mielestä yhteistyö muiden viranomaisten kanssa on tärkeää ja siihen suhtaudutaan myönteisesti. Työsuojeluviranomaisen mielestä on erittäin tärkeää, että raskaan liikenteen valvontaa tekevien viranomaisten välillä tapahtuu tiedon jakamista ja osaamisen varmistamista. Päämääränä tulee olla, että kuljetustoimintaa harjoittavia yrityksiä kohdellaan viranomaisten toimesta mahdollisimman tasapuolisesti koko valtakunnassa eikä merkittäviä alueellisia eroja olisi/syntisi (esim. ajo- ja lepoaikasäädöksiin liittyvät linjaukset, tulkinnat ja muutokset tulisi olla kaikilla valvontaa suorittavilla tiedossa). Rikoksista poliisille tehtyjen ilmoitusten käsittelyprosessin ja -aikataulun tulee niin ikään olla yhtenevä. Poliisille ilmoitettujen rikosten tutkinta-aika tai -kynnys ei saa hajaantua alueellisesti. Tyydyttävään tilanteeseen pääsy ja siinä pysyminen edellyttää viranomaisten välistä jatkuvaa yhteistyötä. Esimerkiksi yhteiset koulutustilaisuudet, toimivat tiedotuskanavat, webinaarit ja yhteisvalvontatapahtumat ovat hyviä yhteistyön toteuttamistapoja. Yhteistoiminnan onnistumisen kannalta on myös tärkeää, että eri viranomaiset käyttävät samaa ajopiirturitietojen analysointiohjelmistoa ja järjestävät myös sen hallintaan liittyvää koulutusta.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Aluehallintoviraston työsuojeluvastuualueen yhteistyötä koskevia konkreettisia esityksiä:

- Viranomaisyhteistyön selkeyttämiseksi olisi tarpeen sopia ”sähköpostiosoitteet” tai muut kanavat, joita käytettäisiin yhteydenpitoon vastuualueen / ministeriön kanssa ja samoin paikallistasolla.
- Tienvarsivalvonnan yhteistyön ja poliisin tienvarsivalvonnan viikkojen yhteistyö ja niistä työsuojeluun tiedottamisen olisi tarpeen tapahtua suunnilleen samalla tavalla koko Suomessa. Nyt on huomattaviakin eroja tiedonsaannissa ja osallistumisessa.
- Octet / Inelo -tietojärjestelmiä koskeva mahdollinen yhteistyö ja tiedonvaihto. Jos tietojärjestelmä vaihdetaan jommassakummassa organisaatiossa, pitäisi siitä tiedottaa toiselle mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Tietojärjestelmien vaihtamisen synkronointi mahdollistaisi yhteisen käyttäjäohjeistuksen, käyttökoulutuksen ja sitä kautta mahdollisuuksia yhteisiin linjauks/tulkintakeskusteluihin.
- Työsuojeluhallinnon kuljetusalan tarkastajien valtakunnalliseen koulutukseen olisi hyvä saada poliisilta puhuja. Koulutuksia pidetään käytännössä vuosittain. Tällainen yhteistyö edistäisi samalla muutakin tiedonvaihtoa viranomaisten välillä.
- Tiiviimpi ja johdonmukaisempi yhteistyö ajo- ja lepoaikoja koskevissa rikosprosesseissa olisi selvästi tarpeen. Työsuojeluviranomaisen kannalta katsoen identtiset tapaukset eivät saa yhdenmukaista kohtelua, vaan jotkut työsuojelusta eteenpäin poliisille lähteneet asiat etenevät ja jotkut eivät. Yhteistyössä olisi tarpeen keskustella ja luoda yhteiset toimintatavat ja linjaukset näiden asioiden käsittelystä.

Rajavartiolaitoksen mukaan maininnat yhteistyöstä ja yhteisestä vaikuttavuudesta Rajavartiolaitoksen kanssa ovat luonnoksessa riittävät.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry:n mukaan poliisin työssä, ennalta estävässä toiminnassa ja varhaisessa puuttumisessa olisi mahdollisuus tehdä laajasti yhteistyötä myös järjestötoimijoiden kanssa (luku 7.2.1.). Vaikuttamisviestintä (luku 7.2.4.) on tähän yksi luonteva kohta. EHYT ehdottaakin, että yhteistyökumppaneissa mainitaan myös järjestöt, ja toisaalta että vaikuttamisviestinnässä puhuttaessa tuodaan esiin, että vaikuttamisviestinnässä tulee hyödyntää käyttäytymisen muutoksen asiantuntijoita ja tutkimustietoa, jotta viestinnällä päästään aidosti vaikuttamaan kansalaisten turvallisuuskäytökseen. Tietoisuuden herättäminen liikenneturvallisuudesta edellyttää myös resurssien kohdentamista ennaltaehkäisyyn, jonka yksi tärkeä muoto on liikenneturvallisuuteen liittyvä viestintä yksilö-, yhteisö- ja yhteiskuntatasoilla.

Ehkäisevän päihdetyön verkoston mukaan kattava liikenneturvallisuustyö vaatii monitoimijaista toimintaa, verkostoitumista sekä sektoreita ylittävää yhteistyötä. Järjestöillä tulee tässä olla merkittävä asema, sillä järjestöillä on laaja osaamista, monipuolisia työmalleja sekä kontakti erilaisiin kansalaisryhmiin. Kansalaisten osallistamisessa järjestö voivat olla tukena ja apuna ja järjestöjen kautta voi löytää myös kokemusasiantuntijuutta.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n mukaan kohdassa 7.3.1.7 todetaan, että raskaan liikenteen valvonta edellyttää laajaa osaamista ja tämän turvaaminen sekä vahvistaminen ovat keskeisellä sijalla. Yhteistyö muiden viranomaisten kanssa on tärkeää.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Autoliiton mukaan toimintasuunnitelmassa todetaan, että on tärkeää, että kansalaiset haluavat tehdä yhteistyötä poliisin kanssa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Poliisitoiminnan vaikuttavuus pohjautuu suuressa määrin kansalaisten myötävaikutukseen, yhteistyöhön kansalaisten kanssa ja heidän tukeensa poliisityölle. Tämän vuoksi on erityisen tärkeää, että poliisin toiminta näyttää oikeudenmukaisena ja kohdentuu erityisesti asioihin, joista saadaan suurin liikenneturvallisuushyöty.

Liikenneturvan mukaan 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.

Rahtarit ry:n mukaan 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.

Suomen Motoristit ry toivoo, että poliisin ja kansalaisjärjestöjen yhteistyöllä saavutetaan tulevaisuudessa hyviä tuloksia kaikkien käyttäjäryhmien kesken.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry mukaan myös poliisin yhteistyö muiden viranomaisten kanssa on tärkeää. SKAL pitää tärkeänä, että näitä asioita edistetään toimintaohjelman mukaisesti. SKAL esittää lisättäväksi tähän kohtaan yhteistyön myös sidosryhmien kanssa ja on omalta osaltaan valmis kaikenlaiseen yhteistyöhön liikenteen valvonnan osalta poliisin ja muiden viranomaisten kanssa.

Kuntaliitto pitää tärkeänä, että kuntayhteistyön puitteissa liikenneturvallisuuden käsittely tapahtuu luonnoksessa esitettyä laajemmalla ja ennakoivalla sisällöllä. Esimerkiksi turvallisuussuunnittelun puitteissa yhteistyön tulee käsitellä paitsi valvonnan kohdentamista myös esimerkiksi poliisin keräämiin tietoihin pohjautuvaa liikenneympäristöjen riskipiirteiden tunnistamista ja korjaamista kuntien toimenpitein sekä jopa väylien rakentamisratkaisujen arviointia turvallisuuden näkökulmasta. Paikallistasolla poliisin osallistuminen kuntien liikenneturvallisuustyöhön on erittäin tärkeä ennaltaehkäisevän yhteistyön muoto. Ennaltaehkäisevässä työssä tarvitaan yhteistyötä poliisin ja kuntien kanssa.

Tietojohtoisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan toimintaohjelman painotus tietojohtoiseen toimintaan on kannatettava.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan osana tietojohtoisuutta poliisi jatkaa tärkeää rattijuopumustutkimustoimintaa (R-tutkimus) sekä osallistuu liikenneonnettomuuksien tutkintalautakuntatyöhön.

Poliisihallituksen mukaan valvonnassa kertyvän tiedon välittäminen muille viranomaisille on myös kannatettavaa.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan tietojohtoisuutta tulee kehittää. Paikallispoliisin näkökulmasta asiassa korostuu niukkojen resurssien oikeanlainen kohdentaminen. Poliisin liikenteenvalvontaa tulisi kyetä entistä paremmin suuntaamaan tietojohtoisesti paremmin, jotta vaikuttavuutta ja ennen kaikkea

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

liikenneturvallisuutta kyettäisi valvonnalla parantamaan. Kyse on myös resursien (kustannus)tehokkaasta käytöstä.

Itä-Suomen poliisilaitoksen mukaan liikenneturvallisuuden mittaamista pidetään vaikeana tehtävänä, sillä tunteen mittaaminen on vaikeaa eikä siihen ole olemassa absoluuttisia mittareita. On pohdittava, pystytäänkö liikenneturvallisuutta arvioimaan matemaattisilla laskelmilla. Parempi arviointikeino voisi olla onnettomuusraporttien perusteella tehty empiirinen analysointi sekä pohdinta siitä, millaisilla poliisin keinoilla tarkasteltava onnettomuus olisi ollut estetävissä. OTIn analyysistä voi enemmänkin hyödyntää arvioitaessa liikenneturvallisuuden tasoa ja valittaessa vaikuttavuuskohteita.

Väyläviraston mukaan Suomen virallinen tilasto tieliikenneonnettomuuksista perustuu Poliisin raportoimiin tieliikenneonnettomuuksiin ja muodostaa ydintiedon liikenneturvallisuustyölle niin poliisissa kuin muilla toimijoilla, niin maanteillä, kaduilla kuin yksityisteillä. Poliisivalvonnan yhteydessä kertyy myös muuta liikennettä kuvaavaa tietoa, jolla voisi olla käyttöä tutkimustaroituksessa. Tiedon hyvä laatu ja kattavuus korostuvat, mitä voimallisemmin siirrytään tietopohjaiseen johtamiseen ja toimintaan. Toimintaohjelman tavoitteissa odottaisi olevan tähän liittyviä ehdotuksia.

ELY-keskusten mukaan tietojohtoisuudesta todetaan lyhyesti, että päätöksenteko kohdistuu analysoituun tietoon. Liikenneonnettomuuksien osalta tulisi aiempaa paremmin hyödyntää tienpitäjän sekä kokemuseräistä ja palautteiden kautta saatua, että mitattua tietoa. ELY-keskuksilla on vahva tietoon perustuva käsitys oman alueensa maantieverkon vaaranpaikoista ja turvatoimimista teosuuksista 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 liikenneturvallisuuden 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.

ELY-keskusten mukaan 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.

Osaamisen varmistaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää osaamisen vahvistamista ajoterveysasioissa perusteltuna.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan valvontaa suorittava henkilöstö on osaavaa ja sitoutunutta ja heillä on todella kattava erityisosaamista. Kyse on menestystekijästä, jota kannattaa vaalia ja kehittää. Liikenneturvallisuus nähdään myös paikallispoliisissa osana turvallisuustyötä, joka vaatii oman työai-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

kansa ja erityisosaamisensa. Se ei ole poliisin lisä- tai oheistoimintaa, vaan johdettua ja ammattitaitoista turvallisuustyötä. Osaamisen varmistaminen on osa poliisin strategiaa ja arvoja. Tässä on hyvä suuntaviiva myös paikallispoliisille. Liikenteenvalvonta voidaan nähdä poliisin perustyönä, mutta siihen liittyy myös sellaista erityisosaamista, että ammattimainen liikenneturvallisuustyö on lisäksi poliisiin erityistoimintaa.

Hämeen poliisilaitoksen mukaan kaiken onnistuneen valvonnan perustana on osaava henkilöstö, on kyseessä sitten automaattivalvonta tai tilanne missä asiakas kohdataan. Toimenpideohjelmassa on asiasta ainoastaan maininta 7.2.2 Osaamisen varmistaminen. Viimeaikaiset muutokset Tieliikennelaissa, eri järjestelmissä, tekniikan lisääntymien (mm Revika), valvontakaluston muutokset, koronan aiheuttama koulutusvaje ja monet muut syyt puoltaisivat toimenpideohjelmaan laajempaa käsittelyä sen osalta, miten toimenpideohjelmasta selvitään koulutetulla ja osaavalla henkilöstöllä. Erityisen kriittinen tilanne on raskaan liikenteen ja niiltä osin myös harmaan talouden torjunnan osalta, kun se koskee kuljetusalaa. Tulevaisuuden haaste tulee olemaan ylipäätään henkilöstön löytäminen tiettyihin valvontatehtäviin. Aiemmin vallalla ollut ajatus siitä, että kaikki kenttätöitä tekevät poliisit pystyvät tekemään myös kaikki toimet liikenteenvalvonnan osalta, tulee saattaa tulevaisuuteen katsovassa toimenpideohjelmassa uudelleen arvioitavaksi. Osaamisvaateet ovat jo muuttuneet ja muuttuvat edelleen vaativampaan suuntaan, kuten raskaan liikenteen valvonnan osalta on jo havaittu. Kyse on ylipäätään liikenteen valvonnan arvostuksesta yhteiskunnallisesti ja poliisin sisällä. Seuraava haaste on pitää liikenteenvalvonnan parissa työskentelevien henkilöiden osaaminen riittävällä tasolla toimenpideohjelman ja erilaisten kansainvälisten tai kansallisten velvoitteiden mukaisesti. Hämeen poliisilaitos toivoo tätä osa-aluetta käsiteltävän luonnosta laajemmalla tasolla.

Sisä-Suomen poliisilaitoksen mukaan poliisin on vain varmistettava valvonnan ammattimaisuus ja normijärjestelmän toimivuus osana sitä. Konkreettisilla koulutustoimilla varmistetaan osaamisen jatkuvuus myös tulevaisuudessa. Lisäksi on huomioitava kansalaisten palautteet entistä paremmin turvallisuustoiminnassa.

Lapin poliisilaitoksen mukaan on myös huolehdittava siitä, että liikennevalvonnan tehtäviin saadaan alaan sitoutuneita ja näihin kysymyksiin omasta halustaan pitkäaikaisesti sitoutuvaa henkilöstöä. Mm. poliisilaitoksessa on ollut ajoittain hankaluuksia löytää liikenneyksikköön sinne pitkäaikaisesti sitoutuneita poliisimiehiä. Tämä pitkä työskentely ja kouluttautuminen ovat erityisen tärkeää mm. raskaan liikenteen ja ammattiliikenteen valvonnassa.

ELY-keskusten mukaan liikenneturvallisuusosaamisen varmistamista ja vahvistamisesta henkilöstökoulutuksessa tulee huolehtia (uudet lait, mm. TLL ja sen tulkinta valvontatehtävissä). Poliisin osaaminen ja riittävän ajoissa puuttuminen ajoterveys- ja ajokkyasioissa on huomioitava.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n mukaan raskaan liikenteen valvonta edellyttää erityisosaamista sitä valvovilta poliiseilta, riittävän ja ajantasaisen koulutuksen järjestäminen tältä osin tulisi näkyä myös toimintaohjelmassa.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n haluaa korostaa kohdassa 7.2.2 todettua asiaa, että liikennevalvonnassa ja erityisesti raskaan liikenteen valvonta edellyttää osaamista sekä osaamisen pitkäjänteistä osaamista.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Onnettomuustietoinstituutin mukaan nykyisessä liikenneympäristössä tunnistettuihin riskitekijöihin puuttumisen ja ennaltaehkäisyn kannalta on tärkeää ylläpitää poliisin osaamista. Liikenteen valvontaan liittyy myös paljon erityisosaamista vaativia kohteita, kuten raskaan kaluston ja ammattiliikenteen erityiskysymykset. Lisäksi ajoterveyteen liittyvä osaamis- ja valvontatarve on lisääntynyt.

Rahtarit ry lausunnossa todetaan, että niin kuin luonnoksessakin jo mainitaan, on raskaan liikenteen valvonnassa paljon erityisosaamista vaativia osa-alueita, kuten vaarallisten aineiden, entisestäänkin monimutkaistuneiden ajoneuvojen teknisten, kuormauksen, kuorman varmistamisen, ajo- ja lepoajan, lupaasioiden, harmaan talouden, kabotaasiakaan unohtamatta, näiden asioiden kokonaisvaltainen hallinta vaatii henkilöstön jatkuvaa kouluttamista ja omaaloitteellisuutta henkilöstöltä. Nyt tilanne on sellainen, että täydennyskoulutusta on liian vähän ja osaaminen jää liiaksi yksittäisen poliisin omaan tiedonkeruuseen. 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 täydennyskoulutusta tarvitaan alati muuttuvien lakien, asetusten ja määräysten tietoisuuden ylläpitämiseksi.

LP:n Poliisiyhdistys ry:n mukaan liikennevalvontaa koskettaa erityisen moni nopeassa syklissä uudistuva laki ja näiden omaksuminen jää liian paljon valvojien omille harteille. Yhtenäisen perehdytyksen puute luo poliisilaitoksiin erilaisia toimintamalleja.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry yhtyy näkemykseen, että raskaan liikenteen valvonta edellyttää laajaa osaamista ja tämän turvaaminen sekä vahvistaminen tulee olla keskeisellä sijalla.

Suomen Poliisijärjestöjen Liitto ry:n mukaan koulutus on liikennevalvonnassa vaikuttavuuden kannalta kriittinen tekijä, koska erityisesti raskaan liikenteen valvonta vaatii erityisosaamista lainsäädännön ja tekniikan osalta. Tällä hetkellä poliisilta puuttuu yhtenäinen valtakunnallinen liikennekoulutus ja poliisilaitostasolla koulutusta järjestetään vaihtelevasti. Yhtenäisellä koulutuksella varmistettaisiin yhtäläiset käytännöt koko maahan.

Tekniikan tehokas hyödyntäminen

Helsingin poliisilaitoksen mukaan automaattinen liikennevalvonta on yksi tapa parantaa liikennevalvonnan vaikuttavuutta. Automaattivalvonta on mainittu useassa kohtaa toimintaohjelman tavoitteiden kohdalla. Mielestämme automaattisen liikennevalvonnan suoritteita ja valvonnan kehitystä voisi avata myös liikenteen tilannekuvassa.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan automaattisen liikennevalvonnan kehittyminen ja kehittäminen tulevaisuudessa. Toimintaohjelmassa kokonaisuutta ei juurikaan käsitellä. Miten esim. kehitetään (tavoitetila) automaattisen valvonnan ja fyysisen valvonnan suhdetta.

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen mukaan automaattivalvonnan kehittäminen on ollut usean vuoden yksi pääpaino liikenteenvalvonnassa. Nyt toimenpideohjelmassa automaattivalvonnan kehittämistä ei juuri käsitellä.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

ELY-keskusten mukaan tekniikan tehokas hyödyntäminen on välttämätöntä resurssien rajallisuuden sekä kasvavien liikennemäärien takia. Automaattinen 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 soveltuviin kohteisiin
- aktiivinen palautteen anto, jos valvontapiste ei ole käytettävissä kunnoapidon puutteen takia
- automaattisen valvonnan käyttö myös vaihtuvien nopeusrajoitusten alueilla

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n mukaan liikenteen valvontaa on siirretty automaattisesti tapahtuvaksi mm. nopeuksien valvomisen osalta. Automaattinen valvonta ei kuitenkaan valvo millään tapaa kuljettajan ajokuntoa tai ajoneuvon kuntoa. Automaattivalvonnalla valvotaan hetkellisiä ajonopeuksia, valvonnan kehittäminen siihen suuntaan, että nopeuksien valvonta perustuisi keskinopeuksien seurantaan olisi parempi malli. Liikutettava automaattivalvonta tunnuksittomilla autoilla koetaan usein ”kyttämisenä” ja herättää turhaa kritiikkiä tienkäyttäjien joukossa.

Pyöräliiton mukaan automaation mahdollisuudet valvonnassa tulee hyödyntää täysimääräisesti. Tällöin vapautuu resursseja muuhun valvontaan ja tutkimiseen.

Autoliiton mukaan automaattinen kameravalvonta tukee oikein tehtynä poliisin liikenneturvallisuustyötä. Yleisen hyväksyttävyyden kannalta valvontaa tulee kohdentaa paikkoihin, joissa siitä saadaan suurin todellinen, ei teoreettisilla laskukaavoilla mitattu, turvallisuushyöty.

Liikenneturvan mukaan 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 soveltuviin kohteisiin 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 määrittämisessä tarkoituksenmukainen. Toimintaohjelmassa viitataan teknologiaan yhtenä keinona parantaa vaikuttavuutta. Kansainvälisesti mm. Hollanti onkin ottanut käyttöön automaattisen valvonnan osana tarkkaamattomuusvalvontaa. Liikenneturva kannustaa pilotoimaan ja käyttöönottamaan uusia teknologioita.

Kuntaliiton mukaan poliisi tekee yhteistyötä kiinteän automaattisen valvonnan suunnittelussa ja toteuttamisessa tienpitäjien kuten kuntien kanssa. Auto-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

maattivalvontaa hyödyntämällä voidaan parantaa liikennevalvonnan teho-kuutta. Automaattivalvonnan laajentaminen kaupunki- ja taajama-alueilla onkin kannatettavaa.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n mukaan 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 toteamalla, 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.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n mukaan 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 katteetomia, sillä automaattisen nopeusvalvonnan todellinen vaikutus maamme liikenneturvallisuuteen on nähtävissä maamme erittäin heikossa liikenneturvallisuuksilanteessa verraten naapurimaihimme Ruotsiin ja Norjaan, missä ammattimainen ja oikea poliisin liikenteen valvonta on aivan eri tasolla laadullisesti ja määrällisesti verrattuna omaan maahamme. Siirrettävään automaattiseen nopeusvalvontaan olisi myös pitänyt ehdottaa järeitä muutoksia. Nyt se on järjestetty siten, että automatiikka nielee tarpeettomasti jo ennestään pie-neksi käytyjä poliisin resursseja, sillä pyörien päällä tapahtuva automaattinen nopeusvalvonta sitoo yli 20 htv vuosittain. Lisäksi itse valvontatapa käyttämällä vain tunnuksettomia poliisiajoneuvoja kautta linjan herättää paljon kysymyksiä ja lisää tienkäyttäjien kritiikkiä kyseistä valvontaa kohtaan. Onko siis kyseisten näkymättömien kamerayksiköiden tehtävä parantaa liikenneturvalli-suutta, eli estää ylinopeuksia, vai sakottaa kansalaisia?

Liikenneoikeusyhdistys ry toteaa, että sivulla 48 (kohta 7.2.3.) korostaisimme sitä, että nopeusvalvonnan lisäksi automaattista valvontaa tulee kohdistaa myös turvavöiden käyttöön sekä liikennevalojen ja riittävien etäisyyksien noudattamiseen.

Poliisi viestii aktiivisesti ja vaikuttavalla tavalla

Liikenne- ja viestintäministeriö viestinnällistä yhteistyötä perusteltuna.

Helsingin poliisilaitoksen mukaan viestinnällisillä toimilla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen sekä tiellä ilmenevään rikollisuuteen. Päihteiden käytön tai muutoin heikentyneen ajokunnon riskeistä liikenteessä tulisi viestiä aktiivisesti. Viestinnän ja sosiaalisen median hyödyntäminen on aktiivista. Vies-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

tinnällä ja aktiivisella mukana olemisella sosiaalisessa mediassa voidaan myös liikenneturvallisuuteen liittyvissä asioissa vaikuttaa ennalta estävästi ja parantaa poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta. Liikennevalvonnasta ja sanktioista tiedottaminen ja aktiivinen viestintä luovat kuvaa kiinnijäämisen riskistä sekä sanktiojärjestelmästä. Liikennevalvonta on huomattavassa määrin liikennevalvonnasta ja siihen liittyvistä kampanjoista viestimistä. Viestintä palvelee sekä valistustarkoitusta että muistuttaa poliisin liikennevalvonnasta ja kiinnijäämisriskistä.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan viestintä nähdään myös paikallispoliisissa keskeisenä tekijänä vaikuttavan liikenteenvalvonnan kokonaisuudessa. Itä-Uudenmaan poliisilaitoksessa liikennepoliisisektori tekee saumatonta yhteistyötä poliisilaitoksen viestinnän kanssa.

Ehkäisevän päihdetyön verkoston mukaan liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat onnettomuuksien ehkäisyn kannalta pitäneet tärkeänä valistamista ja tiedottamista alkoholin, huumeiden sekä lääkkeiden vaikutuksesta ajokykyyn. Moni järjestöjen tuottama kansalaisille suunnattu viestintäkampanja tavoittaa laajasti ihmisiä erilaisilla viesteillä. EPT-verkosto kannustaakin toteuttamaan näitä kampanjoita yhdessä järjestöjen kanssa yhä laajemmin sekä jakamaan tietoa yli organisaatorajojen.

Pyöräliitto kiittää luonnosta siitä, että siinä tiedostetaan viestinnän merkitys osana liikenneturvallisuutta. Viestinnässä pitää noudattaa neljää pääperiaatetta: oikeellisuus, reiluus, syrjimättömyys ja oikeudenmukaisuus. Poliisin viestintää pitää kehittää siihen suuntaan, että ei syyllistetä syytöntä osapuolta. Esimerkiksi pyöräilykypärän käyttämättä jättämisen maininta tiedotteessa ei ole relevanttia, jos autoilija on aiheuttanut kolarin. Pitää välttää myös puhumasta auton alle jäämisestä ja sen sijaan puhua yhteentörmäyksestä. Sanavalinnoilla on merkitystä.

Autoliiton mukaan 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.

Liikenneturvan mukaan 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%. 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.

Rahtarit ry:n mukaan 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 mietti-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

mään omia toimiaan liikenteessä. Poliisi voisi omassa viestinnässään tuoda esille yhteispelin tärkeyden omien oikeuksien tinkimättömyyden sijaan.

Suomen Motoristit ry:n mukaan Huotarın mainitsema uutisointi rakentaa myös eri käyttäjäryhmistä muodostuvaa kuvaa, ja onkin tärkeää, että eri liikenteen käyttäjät nähdään samanarvoisina myös uutisoinnissa.

LP:n Poliisiyhdistys ry:n mukaan liikenneturvallisuuteen on suuri vaikutus tiedottamisella. Poliisin liikennetiedottaminen käytännössä päättyi 2013, kun Liikkuva Poliisi lakkautettiin. Tämän jälkeen liikennetiedottamisesta on vastannut lähes pelkästään Traficom. Tämä on selkeä imagotappio poliisille. Hyvää on kuitenkin se, että Traficomın liikennetiedottaminen on ollut asiantuntevaa.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n mukaan poliisin liikennetiedottamiseen viitataan eräisiin tutkimusraportteihin, joissa mainitaan, että valvonnasta tiedottaminen on oleellinen osa kokonaisvaltaista liikenteen valvontaa. Tosi-asiassa 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 Traficom, 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.

Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden keskeiset vaikutuskohteet

Poliisin liikennevalvonnalla ja liikenneturvallisuustyöllä vaikutetaan seuraaviin asioihin siten, että liikenneturvallisuus paranee ja yhteiskunnalliset haitat vähenevät

Ajoterveys ja vireystila

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan ajoterveyden osalta lääkärin ilmoittamat tapaukset määrätään ajokieltoon. Tätä lääkärin ilmoitusvelvollisuutta koskevaa ohjeistusta tulisi kuitenkin tiukentaa.

Autoliiton mukaan ajoterveyteen liittyvät asiat ovat väestön ikääntyessä kasvava ongelma liikenteessä. On hyvä, että asia mainitaan yhdessä vireystilan kanssa toimintasuunnitelmassa.

Liikenneturvan mukaan 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 ajokieltoon 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 huo-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

mioida paremmin ihmisten huoli läheisen ajoterveydestä. Ajoterveyteen liittyviin kysymyksiin ja yhteydenottoihin on tarjottava kynnyksetön toimintaprosessi ja selkeä ohjeistus, miten kansalainen voi tuoda esiin huolensa läheisessä ajoterveydestä. Olennainen osa ajoterveysprosessien kehittämistä on myös poliisin ja terveydenhuollon välinen tiedonkulku. Työn laadun kehittämisen edellytyksenä ovat riittävät taustatiedot puolin ja toisin sekä tapausten systemaattinen tilastointi. Niiden henkilöiden, joihin päätökset vaikuttavat, tutkimista ja seuranta ei myöskään sovi unohtaa työn laadun mittarin mahdollisuutena.

Rahtarit ry:n mukaan ajoterveys (kohta 7.3.1.1) 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 tienvarsitarkastuksissa työsuojelun sekä katsastuspuolen kanssa, pitäisikö aloittaa myös yhteistyö terveydenhuollon kanssa? Määräajoin suoritettavat terveystarkastukset ovat pakollisia ajo-oikeuden ylläpitämiseksi, onko nykyiset ikäraajat 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 päiväläimiin, joten yöaikana työskentelyssä on omat haasteensa. Poliisin tulisi kohdentaa valvontaa enempi myös yöaikaan.

Alkoholi, huumausaineet ja lääkkeet

Oikeusministeriön mukaan toimintaohjelman kappaleessa 7.3.1.2 Alkoholi, huumausaineet ja päihitteet mainitaan koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn tavoiteohjelmassa vuosille 2021-2030. Tässä yhteydessä olisi hyvä ottaa huomioon myös sosiaali- ja terveysministeriön päihde- ja riippuvuusstrategia, mikä vahvistetaan alkuvuodesta 2021.

Poliisihallituksen mukaan viime vuosina huumerattijuoppojen osuus on ollut kasvussa. Tätä ilmiötä olisi hyvä käsitellä laajemmin poliisin tilastojen valossa. Nopeuksiin liittyen myös poliisin automaattisen valvonnan, jota on kehitetty viime vuosina merkittävästi, suoritteita ja valvonnan kehitystä voisi käsitellä tässä kappaleessa. Kappaleessa 5.2. mainitun R-tutkimuksen ja Uudenmaan maakunnan rattijuopumustutkimuksen tuloksiin voisi tarkennuksena lisätä miltä vuodelta tutkimustulokset ovat peräisin.

Helsingin poliisilaitoksen mukaan myös huumerattijuopumusten osalta kaipaisimme tilannekuvaa ja rikostilastojen käsittelyä. Nyt päihitteitä käsitellään liikenneonnettomuuksien taustatekijöinä sekä poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuuskohteena, mutta huumerattijuopumusten käsittely muuten jää toimenpideohjelmassa tällaisenaan lähes olemattomaksi siitäkin huolimatta, että huumeitausten määrä on kasvanut lähes räjähdysmäisesti viimeisten vuosien aikana ja huolestuttava tilanne näkyy kentällä poliisien arjessa.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan päihteen kohtaan on loogista lisätä myös sekakäyttäjien ja huumeuskien määrän kasvu. Kyse lienee laajemmasta sosiaali- ja terveysalan haasteesta ja jopa oikeuspoliittisesta keskustelusta mietojen huumausaineiden kriminalisointiin. Tähän keskusteluun poliisilla ei ole roolia osallistua, vaan voimavaroja lienee tarkoituksenmukaisinta suunnata

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

ta tehokkaaseen valvontaan ja liikenneturvallisuutta vaarantavan toiminnan ennalta estämiseen ja katkaisemiseen.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan rattijuopumusrikosten (ja erityisesti huumerattijuopumusrikosten) määrä on kasvanut. Toimintaohjelmassa ei tarkemmin käsitellä miten tämä tulisi huomioida rattijuopumusvalvonnan suorittamisessa ja kohdentamisessa. Ilmiönä on kuitenkin mielenkiintoista, että vaikka puhallutusten määrät on vähentyneet merkittävästi (COVID-19 vuonna 2020), niin silti rikoksia on paljastunut enemmän. Tulisiko tulevaisuudessa ko. valvontaa suorittaa eri tavalla (massapuhallutusten tulevaisuus?)

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen mukaan huumausaineiden käyttö liikenteessä on lisääntynyt, pitäisikö huumaantuneena ajamisen valvonta huomioida erikseen toimenpideohjelmassa?

ELY-keskusten mukaan 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.

Terveyden ja hyvinvoinninlaitos pitää tarpeellisena mainintaa, että huumeiden osuus poliisin tietoon tulleissa rattijuopumuksissa on yleistynyt ollen nykyisin jo suunnilleen samalla tasolla alkoholin kanssa. Nyt luku keskittyy päihteiden osalta lähinnä alkoholiin jättäen lisääntyvän huumerattijuopumusongelman huomioita. Alkoholi, huumeet ja päihdyttävät lääkkeet ovat yksi merkittävimpiä riskitekijöitä liikenteessä. Suomessa huumeiden, etenkin amfetamiinin käyttö on lisääntynyt, ja alkoholin käyttö puolestaan vähentynyt (<https://thl.fi/fi/tutkimus-ja-kehittaminen/tutkimukset-ja-hankkeet/jatevesitutkimus>; <https://thl.fi/fi/tilastot-ja-data/tilastot-aiheittain/paihteet-jariippuvuudet/alkoholi/alkoholijuomien-kulutus>). Tämä ilmiö näkyy myös liikenteessä: huume- ja lääkerattijuopumusten (jäljempänä huumerattijuopumus) määrä on noussut Suomessa voimakkaasti jo pitkään, ja samanaikaisesti alkoholirattijuopumusten määrä laskee (Huumetilanne Suomessa 2020, THL). Vuoden 2020 ensimmäisen vuosineljänneksen aikana huumerattijuopumusepäilyjen määrä ylitti ensimmäisen kerran Suomessa alkoholirattijuopumusepäilyjen määrän (<https://thl.fi/fi/-/amfetamiinin-kaytto-on-lisaantynytpaakaupunkiseudulla-edelleen-poikkeusolojen-aikana-huumeiden-kayton-kasvu-nakyy-myosliikenteessa-THL:n-ja-Poliisihallituksen-yhteistiedote>). Nykytilanteessa liikennevalvontaan ja turvallisuuden liittyvien toimien kehittäminen tulee kohdistaa ensisijaisesti huumerattijuopumusten tutkintaprosessiin. Alkoholirattijuopumusten todentamisen osalta kehitystarpeita on vähemmän, sillä lainsäädäntö on promillerajoineen erittäin selkeä, ja valvonnan käytännöt todistusvoimaisine tarkkuusalkometreineen toimivat hyvin. Alkoholirattijuopumuksista yli puolet tutkitaankin törkeänä rattijuopumuksena. Huumerattijuopumuksista vain alle 5 % saa tuomion törkeänä rattijuopumuksena, vaikka monet huume- ja lääkeaineet huonontavat ajokykyä aivan samalla tavalla kuin alkoholi. Huumerattijuopumusten tutkintaprosessia tulisikin kehittää siten, että huumaus- ja lääkeaineiden sekä niiden sekakäytön vaikutukset ajokykyyn huomioitaisiin yhteismitallisesti alkoholin vaikutusten kanssa. Laboratoriolöydösten lisäksi näyttönä voitaisiin mahdollisesti hyödyntää

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

aiempaa enemmän esimerkiksi poliisin havaintoja ja uudentyyppejä teknisiä ratkaisuja, kuten taltioitu videomateriaali epäillystä rikostapahtumasta. Huumerattijuopumuksiin liittyvät toimet sitovat lisäksi nykyisellään poliisin resursseja varsin paljon, sillä partioiden pitää viedä epäillyt verinäytteen ottoon mahdollisesti kaukanakin sijaitsevaan terveydenhuollon yksikköön. Pääkau-punkiseudulla verinäytteet otetaan THL:n kliinisen oikeuslääketieteen päivystyspisteessä. Muun muassa eräissä Euroopan maissa on käytössä sylkinäytteisiin perustuva järjestelmä, jolloin poliisipartio voi ottaa tienpäällä näytteet. Tällaisen menettelyn käyttäminen rajatuissa tapauksissa, joissa huumeepikates-ti on positiivinen, mutta selkeitä toiminnan häiriöitä ei ole havaittavissa, on perusteltua selvittää.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry kiittää sitä, että toimintaohjelman luonnoksessa huomioidaan alkoholi ja muut päihteet keskeisinä liikenneturvallisuuteen vaikuttavina tekijöinä ja, että päihdeongelmien juurisyyt, kuten elämänhallinnan ongelmat nostetaan esiin. Toimintaohjelmaluonnoksessa painotetaan mm. yhteistyön, osaamisen ja ennalta estävien toimenpiteiden merkitystä poliisin työssä. Ongelmien tunnistaminen, ennaltaehkäisevä työ ja varhainen puuttuminen luovat perustan liikenneturvallisuudelle ja niihin panostaminen on välttämätöntä. Toimintaohjelmassa esitetään yhdeksi konkreettiseksi ennaltaehkäisyn keinoksi poliisin henkilöstön osaamisen ja valmiuden kehittämistä tunnistaa ja ohjata rattijuopumuksesta epäiltyjä palveluiden ja palvelun tarpeen arvioinnin piiriin (luku 7.3.1.). EHYT kiittää tätä, ja pitää erittäin tärkeänä poliisin tekemää hoitoon ohjaavaa ja ongelmia tunnistavaa työtä. Alkoholirattijuopumuksissa uusijoiden osuus on suuri. Erityisesti näitä tapauksia voitaisiin vähentää ja ihmisiä auttaa paremmalla ennaltaehkäisevällä toiminnalla sekä paikallisen sosiaalityön ja päihdehoidon toimin kunnan tai maakunnan toimesta. Huomattavaa on, että viime vuonna liikenteessä lisääntyivät kolmanneksella edeltävään vuoteen verrattuna muut päihteet, kuin alkoholi.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry toteaa, että koska laittomien päihteiden osuus liikenteessä kasvaa jatkuvasti, myös muita päihteitä kuin alkoholin käyttävien tehokkaampi ohjaus palveluiden piiriin olisi tärkeä lisä liikenneturvatyöhön. Yleisesti liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää on, että päihdepalveluiden laatuun ja saatavuuteen kiinnitetään huomiota osana sote-uudistusta. EHYT kannattaa alkolukkoa yhtenä rattijuopumusten ennaltaehkäisykeinona ja alkolukkointerventioiden vaikuttavuuden seuraamista. Alkolukoilla on nykyistä suurempi potentiaali tieliikenneturvallisuuden lisäämisessä. Suomen ajoneuvokanta on kuitenkin varsin iäkästä, joka hidastaa alkolukon yleistymistä. Rinnalle tarvitaan myös muita ennalta estäviä keinoja. Uusi tieliikennelaki mahdollistaa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan ajon keskeyttämisen päihtymyksen vuoksi, vaikka rattijuopumuksen rangaistavuuden promilleraja ei ylittyisi. EHYT kannustaa seuraamaan tämän uuden mahdollisuuden käyttöönottoa.

Ehkäisevän päihdetyön verkoston mukaan tukee alkolukkojen käytön laajentamisyrittämiä osana rattijuopumusten ehkäisyä, sillä rattijuopumustapaukset kasautuvat usein samoille henkilöille. Poliisin toimintaohjelmassa on hyvä mainita myös alkoholin ja mielenterveyden yhteys. Runsas alkoholin käyttö aiheuttaa mielenterveyden ongelmia, ja mielenterveysongelmat voivat aiheuttaa päihteiden käyttöä. Kaksoisdiagnoosipotilaiden itsemurhariski on muita suurempi, mikä voi näkyä myös liikennetapaturmissa. Alkoholin käyttöön yhdistyy usein muita taustalla olevia ilmiöitä, kuten väsymystä, mielenterveyden ongelmia, itsemurha-alttiutta sekä lääkkeiden ja huumeainesten

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

käyttöä. Ilmiöön liittyy myös ylinopeutta, ajokortittomana ajoa sekä ilman turvavyötä ajoa. Liikenneturvallisuudesta puhuttaessa on hyvä muistaa, että kaikki alkoholin vaikutuksenalaisena ajavat eivät automaattisesti kärsi alkoholi-riippuvuudesta. Alkoholia saatetaan käyttää satunnaisesti tai kyseessä voi olla ongelma- tai riskikäyttöä. Riippumatta alkoholin käytön laajuudesta, tulisi liikenneerikkomukset tehneet henkilöt ohjata matalan kynnyksen toimintojen tai päihdehoidon piiriin. Toimintatapojen tulisi tässä olla samoja paikkakunnasta riippumatta. Tulevan sote-uudistuksen puitteissa näitä toimintatapoja voidaan yhtenäistää ja hoitopolkuja kehittää. Poliisien ammattitaidon kehittäminen on myös tässä tärkeä kokonaisuus.

Ehkäisevän päihdetyön verkoston mukaan myös huumausaineista tulisi tehdä yhtä laajat kirjaukset. Huumausaineiden käyttö on ollut tasaisesti kasvussa ja varsinkin kannabiksen käyttö on kasvanut. Noin joka neljäs suomalainen on kokeillut kannabista ja 3 % aikuista käyttää huumausaineita kuukausittain (THL 2019). Viimeaikainen huumeiden käyttö on kasvanut varsinkin erityisesti nuorten aikuisten parissa. Vaikka vain 5–10 % kaikista tutkituista moottoriajoneuvo onnettomuuksista liittyy pelkkään huumeiden käyttöön, on odotettavissa, että nämä määrät kasvavat edelleen. Huumerattijuoppojen osuus poliisin tietoon tulleista rattijuupoista on lisääntynyt 2010-luvulla. Vuonna 2017 poliisi sai kiinni yli 5 700 huumerattijuoppoa, mikä on jo noin kolmannes kaikista kiinni jääneistä rattijuupoista. Liikenneonnettomuuksien ehkäisyssä huumausaineita koskevan tiedon tulee olla ajantasaista, sitä tulee käyttää laajasti toimenpiteitä suunniteltaessa ja tiedon tulee olla hyvin saatavilla. Vaikka huumausaineiden tutkiminen on haastavaa, on menetelmiä kehitettävä.

Autoliiton mukaan on hyvä, että toimintaohjelmassa mainitaan alkoholi, huumausaineet ja lääkkeet.

Liikenneturvan mukaan etenkin alkoholirattijuopumuksissa uusijoiden osuus on suuri. Tämä tarkoittaa, että näitä tapauksia voitaisiin vähentää ja ihmisiä auttaa, paremmalla ennaltaehkäisevällä toiminnalla. Ajokiellon sijaan rattijuopumuksesta kiinni jäänyt voi valita alkolukon, joka estää auton käynnistämisen, jos kuljettaja ei läpäise laitteen pyytämää puhallustestiä. 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.

Rahtarit ry:n mukaan päihteet (7.3.1.2) ovat tutkimusten mukaan osallisena useissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, lisääntyvä huumaavien aineiden käyttö tuottaa myös kasvanutta riskiä liikenteessä. Yhtenä hyvänä ennaltaehkäisevänä toimenpiteenä on riittävän suuri kiinnijäämisen riski. Ammattiliikenteessä onneksi päihteet eivät onneksi ole vielä paljoakaan yleistyneet, mutta valvontapelote pitää yltää myös ammattikuljettajiin. Poliisi on avainasemassa päihdevalvonnassa kiinnijääneiden kuljettajien opastamisessa matkankynnyksen 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 lääkärin yhteistyötä pitäisi lisätä rattijuopumusrikosten yhteydessä siten, että alkolukon käyttövelvoitetta

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

saataisiin lisättyä lääketieteellisten perusteiden perusteella, eikä vain tilapäisesti yksittäisen kiinnijäämisen seurauksena.

Invalidiliitto pitää hyvänä tieliikennelain 183 §:n tuomaa mahdollisuutta poliisin toimivallan käyttämiseen ajon keskeyttämiseksi, tilanteissa, joissa varsinaisen rattijuopumusraja ei täyty, mutta kuljettajan havaitaan käyttäneen alkoholiuomia.

Ajonopeus taajamissa ja taajamien ulkopuolella

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen mukaan törkeiden ylinopeuksien määrä on lisääntynyt liikenteessä. Pitäisikö tämä huomioida myös erikseen toimenpideohjelmassa?

ELY-keskusten mukaan 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 esitetäisiin 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, kylien kohdat sekä erityisesti kohdat, joissa kulkee paljon ns. 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 tyyppillisesti 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

Pyöräliiton mukaan moottoriajoneuvo- ja pyöräliikenteen kohtaamisista suurin osa tapahtuu taajamissa ja sen takia taajamanopeuksien valvonta on avainasemassa varsinkin kuolemien sekä vakavien vammautumisten estämisessä. Onkin hyvä, että ohjelmassa mainitaan taajamanopeuksien valvonta. Helsinki ja muut kaupungit ovat alentaneet nopeusrajoituksia hyvin tuloksin. On tärkeää, että tätä hyvää kehitystä on tukemassa riittävä valvonta.

Rahtarit ry:n mukaan ajonopeus (7.3.1.3) on sovitettava olosuhteiden ja liikennetilanteiden mukaan oikeaksi, suuret ylinopeudet ovat suuri riski liikenteessä ja siksi poliisin 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. Poliisin 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.

Turvavöiden, suojarusteiden ja lasten turvalaitteiden käyttäminen

Liikenneturvan mukaan 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 poliisin yhteisissä ratsioissa virheet turvalaitteiden käytössä olivat yllättävän yleisiä.

Tarkkaamattomuus

Liikenneturvan mukaan kansainvälisten tutkimusten mukaan tarkkaamattomuus on merkittävä liikenteen turvallisuusongelma. Etenkin kaupungeissa, älypuhelimien ajonaikainen käyttö vie kuljettajan huomion ja heikentää hänen kykyään huomata muita - suojaamattomia liikkujia. Näin ollen kaupunkeihin ja taajama-alueisiin kohdistettu tarkkaamattomuusvalvonta on tarpeellinen valvontakohde, kun se voidaan tehdä kustannustehokkaasti.

Rahtarit ry:n mukaan tarkkaamattomuus (7.3.1.5) on lisääntynyt kaikissa tienkäyttäjryhmissä jalankulkijoista ammattiliikenteeseen, erilaisten mobiililaitteiden käyttäminen ajon aikana on jokapäiväistä. Lainsäädäntö kyllä rajaa niiden käyttöä, mutta käytön valvonta on melko ohutta.

Suojatie, jalankulku ja pyöräily

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön mukaan erityisesti pyöräilijöiden vakavia loukkaantumisia puuttuu paljon virallisesta onnettomuustilastosta, mihin tulisi saada aikaan parannus.

Poliisiammattikorkeakoulun mielestä toimintaohjelmassa ei riittävästi huomioida erityiskulkuneuvojen, kuten kevyen liikenteen erilaisten sähköisten liikkumisvälineiden määrän kasvun vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja liikenteen valvontaan. Muuttuva liikenneympäristö ja kevyen liikenteen määrän kasvu asettavat erityisiä haasteita niin lainsäädännölle, liikenneinfralle, ennalta estävälle toiminnalle kuin poliisin osaamiselle ja valvontamenetelmien kehittämiseksi.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Hämeen poliisilaitoksen mukaan tieliikenteen osalta tulee painopiste kasvaamaan kevyessä liikenteessä ja sen valvonnassa. Erityisesti tämä korostuu isoissa kaupungeissa ja niiden ympäristössä. Asia on huomioitu toimenpideohjelmassa kohdassa 7.3.1.6. Lähinnä tulevaisuuden haaste tulee kuitenkin olemaan se, miten poliisi valvoo esimerkiksi ylinopeutta ajavia sähköpyöräilijöitä tai massana liikennesääntöjä rikkovia jalankulkijoita. Jo tällä hetkellä tiedetään, että suuri osa kevyen liikenteen loukkaantumisista ei tule poliisin tietoon tai tutkintaan.

ELY-keskusten mukaan 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.

Pyöräiliiton mukaan turvallisuuden tunteella on merkitystä sille kuinka paljon ihmiset liikkuvat pyörällä tai kulkevat jalan. Pyöräiliitto pahoittelee sitä, että luonnos on kovin moottoriajoneuvoliikennepainotteinen. Jopa turvallisuuden tunnetta koskevassa osassa autoilijat saivat roolin edustaa tavallista liikkujaa, kun kysyttiin mikä liikenteessä huolettaa. Pyöräiliitto toivoo, että ohjelmassa käsiteltäisiin enemmän myös muiden liikkujien näkemyksiä ja muita liikkumistapoja. Esimerkiksi 1.4 miljoonan asukkaan Helsingin seudulla yli 60% matkoista tehdään muulla kuin henkilöautolla (HSL, Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, s. 62).

Pyöräiliiton mukaan pyöräliikenteen onnettomuudet painottuvat taajama-alueille. Vuosien 2009 – 2018 aikana 52 % kaikista tieliikenneonnettomuuksista tapahtui taajamissa, kun taas kävelyn ja pyöräliikenteen onnettomuuksista taajamissa tapahtui 89 %. Pyöräilijät ovat tilastojen mukaan syyllisiä joka toisessa kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa, jossa on toinen osapuoli mukana. Tämä olisi syytä korjata tilastoja käsittelevään osaan.

Pyöräiliitto vaatii, että ohjelman toimenpiteissä korostetaan taajamanopeuksien, risteyksien, turvallisten ajoja ohitusetäisyyksien sekä (tahallisten) liikenteen vaarantamisten valvontaa erityisesti taajamissa. Sellaista moottoriajoneuvoliikenteen valvontaa, jolla voidaan ehkäistä pyöräilijöihin kohdistuvia onnettomuuksia, tulee lisätä.

Liikenneturva kiinnittää huomiota seuraaviin näkökulmiin jo mainittujen valvontakohteiden piirissä sekä nostaa erilliseksi teemaksi osana kävelyn ja pyöräilyn kokonaisuutta liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja eri häiriökäyttämisen muotojen torjunnan. 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. Pyöräilyn turvallisuuden parantamiseen liittyy kiinteästi myös päihtyneenä polkupyöräilyn torjuminen. Humalassa pyöräilyyn puuttumiseen tulisi kannustaa nykyilainsäädännön puitteissa.

Rahtarit ry:n mukaan kevyen liikenteen (7.3.1.6) 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

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

pitää huomioida myös valvontaresursseja määriteltäessä. Raskasliikenne koee yhteistyön kevyen liikenteen kanssa ajoittain haasteelliseksi, koska kaupungeissa ja taajamissa liikennetila on ahdasta ja kuljettajien pitää tehdä monisuuntaisia havaintoja ajoneuvojen kasvaneiden mittojen takia.

Invalidiliiton mukaan vammaiset ihmiset liikkuvat kodin ulkopuolella kuten vammattomatkin, ollen tieliikenteessä mukana jalankulkijoina, käyttäen omaa autoa, julkisia liikennevälineitä tai taksipalveluita. Liikkuessaan monet heistä käyttävät erilaisia apuvälineitä. Invalidiliitto haluaa kiinnittää huomiota viime vuosina kevyen liikenteen kohdalla syntyneeseen ongelmaan liittyen sähköisiin liikkumisvälineisiin. Sähköpotkulaudat ja muut kevyet sähköiset liikkumisvälineet, kuten sähköskootterit aiheuttavat vaaratilanteita kevyenliikenteen väylillä. Erityisesti sähköpotkulautojen epäasiallinen pysäköinti on onnettomuusriski. Tietoomme on tullut läheltä piti -tilanteita, jotka ovat aiheutuneet liian kovasta tilannenopeudesta, ja siitä ettei em. liikkumisväline ole ollut tarpeeksi hyvin havaittavissa etukäteen mm. sen hiljaisuuden takia. Näemme, että muun muassa tämä potkulaudoista aiheutuva onnettomuusriski korostaa kevyen liikenteen väylien valvonnan tärkeyttä arkipäivän turvallisuutta lisäävänä toimena. Lisäksi Invalidiliitto kiinnittää huomiota joidenkin pyöräilijöiden suureen nopeuteen. Ajotiellä pyöräily ei ole ongelma jalankulkijoille, mutta kevyen liikenteen väylillä nopeasti ja äänettömästi liikkuvat pyöräilijät aiheuttavat turvallisuusriskin muille liikkujille. Esteetön julkinen liikenne edistää vammaisten ihmisten yhdenvertaista liikkumista. Julkisessa liikenteessä turvallisuus voi vaarantua muiden matkustajien käytöksen vuoksi. Julkisessa linja-auto liikenteessä apuvälineitä käyttävien ihmisten turvallisuus ajonaikana on vahvasti riippuvainen kuljettajan ajotavasta sekä siitä, miten esimerkiksi pyörätuoli on pystytty tarvittaessa kiinnittämään matkan aikana.

Invalidiliitto näkee tärkeänä, että poliisi tiedostaa ja tunnistaa vammaisuuden liittyviä erityispiirteitä ja siten osaavat huomioida paremmin heidän tarpeitaan. Kun poliisilla on riittävä tieto vammaisiin ihmisiin kohdentuvista turvallisuusriskeistä ja uhkista liikenneympäristössä, varmistaa se vammaisten ihmisten yhdenvertaisia osallistumisen mahdollisuuksia. Invalidiliitto esittää, että Poliisihallitus huomioisi yllä esitetyt seikat toimintaohjelman toimeenpanossa sekä siihen kytkettävien tavoitteiden mittaristoissa. Poliisin liikennevalvonta ja sen tuoma liikenneturvallisuus on merkityksellistä eri tavoin vammaisille ihmisille asiakasturvallisuuden näkökulmasta.

Ammattiliikenne, kuljetusrikollisuus ja tieliikenteen harmaa talous

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan kuljetusalan harmaan talouden merkitys korostuu jo mainittu liikennesektorin aktiivinen yhteistyö talousrikostutinnan kanssa. Tulee varmistaa raskaan liikenteen valvonnan tosiasiallinen mahdollisuus tehdä tätä valvontaa. Liikenteenvalvonnan näkökulmasta osa raskaan liikenteen valvontaa on ajoneuvojen kunnon lisäksi kuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvonta. Tätä valvontaa tehdään osana muuta raskaan liikenteen valvontaa, ja siksi tässäkin kohdassa on syytä korostaa sitä, että valvontaryhmillä on tosiasiallinen mahdollisuus suorittaa valvontaa.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukana toimintaohjelmassa korostuu raskaan liikenteen valvonnan osalta laajan osaamisen ja toiminnan turvaaminen, mutta konkreettisia keinoja tämän varmistamiseen ei ole juuri käsitelty. Tosiassa raskaan liikenteen valvontaan käytettävissä oleva työaika on vuosi vuodelta vähentynyt ja samanaikaisesti yhden tarkastettavan ajoneuvon tar-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

kastuskohteet ovat lisääntyneet ja muuttuneet enemmän aikaa vieviksi (HCT-säännökset, ajopiirturien manipulointien muuttuminen vaikeammin havaittaviksi ja ajoneuvojen päästöjen manipuloinnit). Yhden päästömanipuloidun ajoneuvon käsittely kestää helposti 3-4 tuntia manipuloinnin paljastamiseen ja paperitöineen.

Verottajan mukaan kuljetusalan harmaan talouden merkitys on kuvattu hyvin. Alan kansainvälisyys ja muun muassa EU:n vapaa liikkuvuus vaikuttavat alaan merkittävästi. Viranomaisten valvontamahdollisuudet rajat ylittävässä toiminnassa ovat haasteellisia tiedon saannin ja luotettavuuden näkökulmasta, joten valvonta edellyttää viranomaisten yhteistyötä.

Aluehallintoviraston työsuojeluvastuualueen mukaan harmaan talouden torjumisen katsotaan edellyttävän laaja-alaisia toimenpiteitä. Tavarankuljetusalan harmaan talouden torjunta vaatii viranomaisyhteistyön tekemistä olakseen vaikuttavaa. Siksi huomiota tulisi kiinnittää yhteistyön sisällölliseen tehostamiseen ja parantamiseen. Mietittäviä asioita voisivat olla ainakin viranomaisten roolitusten selkeyttäminen (optimoitaisiin tehtävät jokaista valvontatapahtumaa ajatellen) eli mitä eri viranomaisten kannattaisi tehdä esimerkiksi yhteistarkastuksissa parhaan hyödyn saavuttamiseksi ja kuinka eri viranomaisten hallussa olevaa tietoa, käytössä olevia rekistereitä sekä osaamista voitaisiin hyödyntää tehokkaammin.

Aluehallintoviraston työsuojeluvastuualueen mukaan raskaan liikenteen valvonta edellyttää laajaa osaamista ja tämän turvaaminen sekä vahvistaminen ovat keskeisellä sijalla. Työsuojeluviranomaisen mielestä yhteistyö muiden viranomaisten kanssa on tärkeää ja siihen suhtaudutaan myönteisesti. Työsuojeluviranomaisen mielestä on erittäin tärkeää, että raskaan liikenteen valvontaa tekevien viranomaisten välillä tapahtuu tiedon jakamista ja osaamisen varmistamista. Päämääränä tulee olla, että kuljestoimintaa harjoittavia yrityksiä kohdellaan viranomaisten toimesta mahdollisimman tasapuolisesti koko valtakunnassa eikä merkittäviä alueellisia eroja olisi/syntysi (esim. ajo- ja lepoaikasäädöksiin liittyvät linjaukset, tulkinnat ja muutokset tulisi olla kaikilla valvontaa suorittavilla tiedossa). Rikoksista poliisille tehtyjen ilmoitusten käsittelyprosessin ja -aikataulun tulee niin ikään olla yhtenevä. Poliisille ilmoitettujen rikosten tutkinta-aika tai -kynnys ei saa hajaantua alueellisesti. Tyydyttävään tilanteeseen pääsy ja siinä pysyminen edellyttää viranomaisten välistä jatkuvaa yhteistyötä. Esimerkiksi yhteiset koulutustilaisuudet, toimivat tiedotuskanavat, webinaarit ja yhteisvalvontatapahtumat ovat hyviä yhteistyön toteuttamistapoja. Yhteistoiminnan onnistumisen kannalta on myös tärkeää, että eri viranomaiset käyttävät samaa ajopiirturitietojen analysointiohjelmistoa ja järjestävät myös sen hallintaan liittyvää koulutusta.

Aluehallintoviraston työsuojeluvastuualueen yhteistyötä koskevia konkreettisia esityksiä:

- Viranomaisyhteistyön selkeyttämiseksi olisi tarpeen sopia ”sähköpostiosoitteet” tai muut kanavat, joita käytettäisiin yhteydenpitoon vastuualueen / ministeriön kanssa ja samoin paikallistasolla.
- Tienvarsivalvonnan yhteistyön ja poliisin tienvarsivalvonnan viikkojen yhteistyö ja niistä työsuojeluun tiedottamisen olisi tarpeen tapahtua suunnilleen samalla tavalla koko Suomessa. Nyt on huomattaviakin eroja tiedonsaannissa ja osallistumisessa.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

- Octet / Inelo -tietojärjestelmiä koskeva mahdollinen yhteistyö ja tiedonvaihto. Jos tietojärjestelmä vaihdetaan jommassakummassa organisaatiossa, pitäisi siitä tiedottaa toiselle mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Tietojärjestelmien vaihtamisen synkronointi mahdollistaisi yhteisen käyttäjäohjeistuksen, käyttökoulutuksen ja sitä kautta mahdollisuuksia yhteisiin linjauks/tulkintakeskusteluihin.
- Työsuojeluhallinnon kuljetusalan tarkastajien valtakunnalliseen koulutukseen olisi hyvä saada poliisilta puhuja. Koulutuksia pidetään käytännössä vuosittain. Tällainen yhteistyö edistäisi samalla muutakin tiedonvaihtoa viranomaisten välillä.
- Tiiviimpi ja johdonmukaisempi yhteistyö ajo- ja lepoaikoja koskevissa rikosprosesseissa olisi selvästi tarpeen. Työsuojeluviranomaisen kannalta katsoen identtiset tapaukset eivät saa yhdenmukaista kohtelua, vaan jotkut työsuojelusta eteenpäin poliisille lähteneet asiat etenevät ja jotkut eivät. Yhteistyössä olisi tarpeen keskustella ja luoda yhteiset toimintatavat ja linjaukset näiden asioiden käsittelystä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on erityisesti huolissaan heikentyneestä raskaan liikenteen valvonnasta ja sen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen sekä harmaaseen talouteen. Raskaan liikenteen valvonta on Suomessa lapsen kengissä verrattuna esimerkiksi Norjaan, jossa valvonta on organisoitu täysin eri tavalla. Raskaan liikenteen valvonnassa olisi mahdollista hyödyntää myös uutta tekniikka mm. ajoneuvojen akselipainojen automaattisen seurannan osalta. Raskaan liikenteen valvonta kärsi erityisesti Liikkuvan poliisin lopettamisesta ja valvontamäärät ovat pudonneet merkittävässä määrin. Samaa aikaan maamme teille on tullut yhä enemmän ja enemmän mm. ulkomaalaisten ajamaa kabotaasiliikennettä, joka edellyttäisi nykyistä huomattavasti tehokkaampaa valvontaa.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry mukaan harmaa talous on merkittävää kuljetusalalla, siihen on mm. verohallinnon harmaan talouden selvityskeskus ottanut kantaa ja kuljetusalaa on pidetty virkamieskyselyssä yhtenä riskitoimialana. Toimiva raskaanliikenteen valvonta olisi tähän hyvä työkalu, koska osana harmaata taloutta etenkin tavaraliikenteessä ovat mm. ajo- ja lepoaikojen rikkomiset, työehtosopimusta alhaisempien palkkojen maksaminen, ylikuormat, väärät liikennevakuutukset, kuititon kauppa, luvaton liikenne. Osaan em. rikkeistä poliisiin olisi nähdäksemme mahdollista puuttua tienvarsi-valvonnassa, kunhan poliisilla on tähän riittävät valmiudet ja tiedot. Eli valvontaa suorittavien poliisien osalta on huolehdittava, että heillä on riittävä koulutus ja perehdytys kuljetusalan erityispiirteisiin ja ongelmiin.

Pyöräliiton mukaan kuljetusyrittäjät käyttävät tätä maan tapaa häikäilemättä hyväkseen kiertääkseen parkkimaksuja ja säästääkseen aikaa. Luonnoksessa kiinnitetään ansiokkaasti huomiota liikenteen harmaaseen talouteen, tämä on yksi aihe lisää siihen teemaan.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n mukaan on hyvä, että kohdassa 7.1 keskeisissä vaikuttavuustavoitteissa yhtenä kohtana mainitaan ammattiliikenteen harmaantalouden vähentäminen. Yhteenvetona raskaan tieliikenteen osalta on tärkeää, että toimenpideohjelmasta toteutetaan ehdotetulla tavalla. Pitkäjänteiseen osaamiseen raskaan liikenteen näkökulmasta tulee panostaa ja sitä tulee tehdä yhdessä muiden viranomaisten kanssa.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Liikenneturvan mukaan raskaan liikenteen liikennesuorituskykyyn 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 valvontamuodon poliisien ammattitaitoa ja motivaatiota ylläpidetään ja että laadukas valvonta toteutuu koko Suomessa.

Rahtarit ry pitää hyvänä, että kohdassa 7.1 on heti mainittu harmaan talouden vähentämien sekä yleisellä tasolla liikenneturvallisuuden ylläpitäminen. 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.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry pitää hyvänä, että keskeisiin vaikuttavuustavoitteisiin on otettu ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen. SKAL toteaa, että toimintaohjelman tavoitteet ovat kokonaisuutena hyvin ja kattavasti kirjattu. Ammattiliikennettä, kuljetusrikollisuutta ja tieliikenteen harmaata taloutta koskeva osuus on tarpeellinen.

Invalidiliiton mukaan liikennevalvonnan erityiskysymyksenä nousee esiin autossa olevien vammaisten matkustajien asianmukaisesta turvallisuudesta huolehtiminen. Esteettömissä ajoneuvoissa puolestaan turvavyön käyttö tai pyörätuolin asianmukainen kiinnittäminen kuljetuksen ajaksi. Lisäksi ongelmana voi olla ajoneuvon kunto, toimiiko esimerkiksi esteettömään ajoneuvoon asennettu takalaitanostin? Invalidiliiton mukaan ammattiliikenteen ja henkilöliikenteen valvonnan merkitys on tärkeää. Taksipalveluissa monet vammaiset ihmiset tarvitsevat ison esteettömän ajoneuvon. Em. keskustelun pohjalta syntyi käsitys, että esimerkiksi esteettömiin ajoneuvoihin kohdentuva valvonta on erittäin vähäistä. Epäselväksi jäi, kohdentuuko poliisin valvonta niihin ollemaan tai kohdentuuko kenttävalvontaa julkisesti korvattaviin kuljetuksiin. Jos esteettömien ajoneuvojen kuljettajien toiminnan valvonta on puutteellista, sitä on syytä selvittää tarkemmin. Erityinen turvallisuusriski liittyy esteettömien taksien ajotapaan tilanteissa, joissa kuljetetaan matkustajaa, joka istuu pyörätuolissa.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n mukaan 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. Yhdistys toteaa lisäksi, että nykyinen poliisiorganisaatio on epäonnistunut kaikista pahoin raskaan liikenteen 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 raskaan liikenteen valvonnan vaatimustaso maamme tiestöllä ja miten sitä tekevien poliisihenkilöiden ammattitaito vaati- vaan valvontaan säilytetään.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n mukaan raskaan liikenteen valvonta on tarpeen teknisten vikojen lisäksi mm. ajo- ja lepoaikarikkomusten, ajoneuvon kuormausvirheiden ja ylipainojen takia.

Toimeenpano

Poliisihallitus: Toimintaohjelmassa sen toimeenpano on vastuutettu Poliisihallitukselle, jonka tulee laatia liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelma sekä tavoitteiden mittarit vuoden 2021 loppuun mennessä. Poliisihallituksen tulee myös vuosittain raportoida sisäministeriölle toimintaohjelman toimeenpanosta. Näiltä osin Poliisihallitus toteaa, että annetut aikataulut ovat realistisia. Alustava työ on jo aloitettu ja toteutusta edesauttaa se, että toimintaohjelman luonnos on ollut myös poliisilaitosten käytössä nyt lausuntavaiheessa.

Konkreettisuus

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan toimintaohjelmassa on kuitenkin suppeasti sellaisia konkreettisia toimenpiteitä, joilla pyrittäisiin vaikuttamaan turvallisuustilanteen ja turvallisuuden tunteen kohenemiseen tai liikennevalvonnan vaikuttavuuteen.

Valtion talouden tarkastusvirasto katsoo, että vaikuttavuustavoitteet ovat oikean suuntaisia, mutta samalla muita tavoitteita tulisi täsmentää ja konkretisoida. Toimenpideohjelmalla on kaksi laajaa vaikuttavuustavoitetta: 1) liikennekuolemien, vakavien loukkaantumisten ja ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen, sekä 2) liikennetikosten ja liikenteessä ilmenevien rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen sekä liikenneturvallisuuden ylläpitäminen. Tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuksen mukaan poliisin liikennevalvonta ja -turvallisuustyö on valtiontaloudellisesti vaikuttavinta kohdistuessaan juuri näille alueille. Valvonnan ja liikenneturvallisuustyön painottuminen niiden vähentämiseen on valtiontalouden kannalta perusteltu valinta. Tavoitteet esitetään melko yleisellä tasolla, mutta tarkastuksissa on voitu osoittaa, että jos poikkihallinnollisella tasolla tai ministeriöissä strategioiden tavoitteenasettelu ei ole loppuun saakka mietittyä, myös operatiivisen tason toiminnan suunnittelu vaikeutuu. Tavoitteiden täsmentäminen ja priorisoiminen auttaisivat tässä tapauksessa Poliisihallitusta, kun se laatii ohjelmalle käytännön toteuttamissuunnitelmaa ja -mittareita

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry mukaan toimintaohjelman tulee kuitenkin pitää sisällään selkeitä tavoitteita toiminnan kehittämiseksi. Toiminnan tavoitteiden seurantaan pitää laatia säännöllinen seurantamalli ja tavoitteiden seuraamiseen pitää nimetä selkeä vastuutaho.

Autoliiton mukaan Valtion talouden tarkastusviraston 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

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

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.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry mukaan ongelmien ennaltaehkäisy on erittäin kustannustehokasta, kuten luonnoksessa ansiokkaasti tuodaan ilmi, olisi hyvä, että ennalta estävän toiminnan toteuttamiseen osoitetaan mahdollisimman kattavasti konkreettisia toimenpiteitä ja tavoitteita.

LP:n Poliisiyhdistys ry:n mukaan ohjelmaluonnos jättää myös melko avoimeksi ne keinot, joilla liikenneturvallisuutta parannetaan. Liikennevalvonnan tiedollista, taidollista ja määrällistä tasoa tulisi nostaa nykyisestä. Uskottava ja toimiva liikennevalvonta nostaa tunnetta kiinnijäämisestä ja näin ohjaa liikennekäyttäytymistä liikennesääntöjä noudattavaan suuntaan.

Vaikuttavuus ja mittaaminen

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan Poliisihallitukselle osoitettu toimintaohjelman toimeenpano ja raportointi sekä tavoitteiden mittaaminen ovat keskeisiä toimintaohjelman vaikuttavuuden takaamiseksi.

ELY-keskusten mukaan toimintaohjelmasta puuttuu liikennevalvonnan konkreettiset selkeät tavoitteet sekä miten niitä säännöllisesti seurataan. Toiminnan tavoitteiden asettaminen ja seuraaminen ovat tuloksellisuuden ja vaikuttavuuden kannalta erittäin tärkeää. Myös tavoitteiden seurannan vastuutaho tulisi olla selkeästi kirjattu.

Itä-Uudenmaan poliisilaitoksessa pyritään lisäämään valvontatyön (VHT- ja LPS -sektorit) vaikuttavuutta yhteistyössä analyysi- ja tiedustelutyön kanssa. Resurssit pitäisi kyetä suuntaamaan tarkoituksenmukaisesti ja tietojohdoisesti. Kaikenlainen ristiveto muun poliisitoiminnan ja liikenteenvalvonnan välillä tulisi pyrkiä minimoimaan. Poliisilaitoksessa on pyritty lisäämään liikennevalvontaan käytettyä aikaa myös VHT-sektorilla.

Lounais-Suomen poliisilaitoksen mukaan kohdassa 8.2. on käsitelty mittareita. Toimintaohjelmassa ei määritellä käytettäviä mittareita, mikä sinänsä on tarkoituksenmukaista. Poliisilaitos haluaa nostaa esimerkkinä mittareista EU:n komission hiljattain käyttöön ottamat keskeiset suorituskykyindikaattorit, jotka valvonnan suoritteiden sijaan mittaisivat R-tutkimuksen tapaan muutoksia niissä ilmiöissä, joihin halutaan vaikuttaa, kuten mittaamalla liikennevirrasta prosenttiosuus niille tienkäyttäjille, jotka ajavat nopeusrajoituksen mukaista nopeutta tai käyttävät kypärää tai turvalaitetta oikein tai ajavat sallitun veren alkoholipitoisuuden rajoissa tai ovat käyttämättä ajon aikana mobiililaitetta kädessä pitäen. Yhtenä mittarina voisi olla myös henkilövahinko-onnettomuudet.

Oulun poliisilaitoksen mukaan tavoitteiden mittaamisen osalta on positiivista, että mittaamisessa voidaan hyödyntää sekä määrällisiä että laadullisia arvioita.

Pyöräliitto katsoo, että tavoitteisiin pitää lisätä aiemmin mainitsemamme plussavisio. Tätä voi sitten mitata toivottavasti parantuneen tilastoinnin myötä mm. pyöräliikenteen henkilövahinkojen määrällä, kansalaisten liikkumistapoja seuraamalla, sekä turvallisuuden tunteeseen liittyvillä kyselytutkimuksilla.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Onnettomuustietoinstituutin on tärkeää, että ohjelmassa asetetaan poliisin toiminnalle tavoitteet, joiden toteutumista tulee seurata aktiivisesti. Seuranta varten on määritettävä asianmukaiset mittarit.

Autoliiton mukaan toimintaohjelman luonnoksessa esitetyt tavoitteet ovat hyviä, mutta niistä puuttuu konkretia. Ongelmallista on, että tavoitteiden mitaamiseen ei esitetä mitään mittareita, vaan niiden kehittäminen on vasta meneillään Poliisihallituksessa ja tavoitteet asetetaan tulosohtausprosessissa. 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 mitaavat 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 keskittäisiin 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 kamera-valvonta on nostanut liikennevalvonnan tuottavuutta ja suoritettavuutta, mutta kamera-valvonnalla ei voida kompensoida liikennepoliisien suorittamaa valvontaa.

Liikenneturvan mukaan 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). Myös poliisin liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuustoimintaa voisi tarkemmin kuvata juuri vaikutusketjujen kautta.

Rahtarit ry:n mukaan ammattiliikenne (7.3.1.7) 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 valvontatöiden kesken, saati siitä, kuinka paljon poliisien kokonaistyöajasta tulisi käyttää liikenteen valvontaan.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n pitää hyvin omituisena laatia toimintasuunnitelmaa, johon ei ole sisällytetty lainkaan toiminnan selkeitä tavoitteita ja niiden säännöllinen seuranta. Toiminnan tavoitteiden asettaminen ja seuraaminen ovat mielestämme erittäin tärkeitä ja säästöjä 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 lausunnon olevan asiakirjan korjata tämä tilanne.

Liikennevalvonnan organisointi ja resursointi

Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan liikenneturvallisuuksuustyön tulee olla suunniteltua, resursoitua sekä johdettua toimintaa.

ELY-keskusten mukaan liikennesektorin henkilöstöresurssit tulee turvata (koulupoliisitoiminta, kuntien liikenneturvallisuuksuustyöryhmien poliisijäsenet, automaattisten nopeusvalvonta-autojen aktiivinen käyttö, automaattisten nopeusvalvontajaksojen aktiivisesta käytöstä huolehtiminen kuten kameroiden vaihto ja aineiston käsittely). Lisäksi poliisin määrärahojen turvaaminen kamerahankintoihin automaattisten valvontajaksojen lisäämiseksi.

Helsingin poliisilaitoksen mukaan resursseista ja sektoritoiminnasta puhuttaessa on kuitenkin hyvä muistaa, että liikennevalvonta edellyttää usein, etenkin raskaan liikenteen valvonnan osalta, paljon erityisosaamista.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan toimintaohjelmassa on esitetty useita eri tavoitetoiloja sekä visioita, mutta konkreettiset keinot esim. vaihtoehdoisine esimerkkeineen on jätetty vähemmälle. Lisäksi ohjelmassa luetellaan runsaasti asioita, joita pitäisi lisätä tai tehostaa. Tämä on ristiriidassa sen kanssa, että joudumme tasapainottelemaan valvontaresurssien riittävyden kanssa.

Hämeen poliisilaitoksen mukaan Poliisihallitus on erilaisin määräyksin ottanut aiemmin kantaa HTVN muodossa monien asioiden tärkeyteen. Samaa toivoisi myös liikenteen parissa toimenpideohjelmalta tai myöhemmässä vaiheessa Poliisihallitukselta. Liikenteenvalvonnan toimenpideohjelma voisi myös pitää sisällään arvioita siitä millaisella resurssilla ja HTV määrällä on mikäkin tavoite saavutettavissa ja huomion kiinnittämistä asiaan liittyvään rekrytointiin.

Itä-Suomen poliisilaitoksen mukaan erityisen hyvä olisi, jos liikenneturvallisuus olisi joskus hankeperuste, sillä tällöin voisi olla mahdollista lisätä liikenneturvallisuuteen kohdistettuja raha- ja resurssimääriä, vaikkakin toimintaohjelmassa ei ole aiottu arvioida poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuustyön organisointia tai resursointiä.

Lapin poliisilaitoksen mukaan on liikenneturvallisuuden näkökulmasta erityisen tärkeää, että käytännön liikenteenvalvontaan turvataan poliisissa riittävät resurssit, vaikkakaan tässä luonnoksessa ei ollut ollut tarkoitus ottaa varsinaisesti kantaa poliisin resursseihin. Toisaalta on erittäin merkittävää, että tulevaisuudessa kiinnitetään erityistä huomiota siihen, että poliisissa säilytetään erityisesti liikenteenvalvontaan erikoistunut poliisimies joukko, esim. liikennesektoreina tai –yksikköinä. Tällaisessa asiakirjassa esiintuotuna tämän resurssin tarve voisi tulla paremmin myös esim. poliittisten päättäjien tietoisuuteen. Samoin voidaan suoraan laskea/ arvioida millaisia säästöjä voidaan saada koko yhteiskunnassa aikaan, jos valvonnalla saadaan estettyä edes yksi kuolemaan johtanut tieliikenneonnettomuus.

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen kysyy olisiko toimenpideohjelmassa syytä ottaa myös kantaa siihen, millaisilla resursseilla liikenteen valvontaa tullaan tekemään ja Poliisihallituksen pitää huoli, että resurssien käyttö myös toteutuu? Ohjelmassa nostetaan asioita, joita pitää lisätä ja tehostaa, mutta nykyisillä resursseilla jatkuva valvonnan lisääminen on mahdotonta. Samoin resursseille pitäisi taata jatkuvuus eikä vain lyhyt määräaikaisuus. Jatkossa voi olla vaikea rekrytoida poliiseja liikenteen valvontaan.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry mukaan Liikkuvan poliisin lopettamisen jälkeen poliisin liikenteessä näkyminen ja liikenteenvalvonta ovat vähentyneet, vaikka kaikki eivät tätä allekirjoita. Liikenteen todellinen valvonta on vähentynyt silmin nähden niistä ajoista, kun Liikkuva poliisi yhdessä paikallispoliisin kanssa valvoi liikennettä. Automaattivalvonnalle on oma tilansa ja se on tärkeää, mutta sen rinnalle pitää saada nykyistä enemmän näkyvää ja havaittavaa liikenteen valvontaa. Automaattivalvonnalla ei saa korvata oikeita poliiseja, vaan heitä pitää näkyä liikennettä valvomassa nykyistä enemmän.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry mukaan EU:sta liikennepaketin muodossa tulevien valvontavastuiden mahdollinen lisääntyminen ja siitä aiheutuva lisääntynyt raportointi kaatuu väistämättä valvovien viranomaisten niskaan ja on pois muusta työstä. Tämä tulee huomioida valvontaan käytössä olevien resurssien määrää arvioitaessa tulevaisuutta ajatellen. AKT on esittänyt vuosien saatossa useita kertoja erillisen valtakunnallisen raskaan liikenteen valvontayksikön perustamista.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n mukaan keskeistä on, että tämän toimenpideohjelman toteuttamiseen on riittävät resurssit, jotta tavoitteet voidaan täynnössä saavuttaa.

Liikenneturva toteaa, että vaikka poliisivalvonnan resurssikysymys on rajattu tämän toimenpideohjelman ulkopuolelle, on syytä tiedostaa, että ilman riittävä resursointi vaikuttavuuden tavoitteisiin on vaikea yltää. Liikennevalvonta tarvitsee asiantuntevia ja motivoituneita tekijöitä. Kansalaisten silmissä uskotava 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.

Rahtarit ry:n mukaan poliisien työskä 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. Yhdistyksemme pitää valitettavana, että Liikkuva poliisi lakkautettiin aikanaan, sillä siinä yhteydessä menetettiin tasalaatuinen keskusjohtoinen liikennejärjestelmän osajien 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. Palaamien erilliseen valtakunnalliseen liikennepoliisijärjestelmään palvelisi valtioneuvoston asettamaa tavoitetta saavuttaa liikenteessä menehtyneiden ja vakavasti loukkaantuneiden tavoitteet.

Rahtarit ry:n mukaan yhteenvetona yhdistyksemme pitää luonnosta kokonaisuutena oikeansuuntaisena, mutta vajavaisena, se ei sisällä juurikaan mitään konkreettista parannusta nykyiseen tilanteeseen verrattuna. Alueelliset poliisilaitokset jakavat itsenäisesti henkilöstöresurssit muiden poliisin työtehtävien kanssa, mikä antaa tulevaisuudessakin mahdollisuuden eritasoisen liikenne-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

valvonnan 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. 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.

LP:n Poliisiyhdistys ry kysyy, kuka vastaa tällä hetkellä liikennevalvonnan onnistumisesta? Poliisihallituksessa on liikenteen ohjaustoiminto, jolle nimen mukaisesti kuuluu vain ohjaus, jos aina sekään. Ohjaus tulisi muuttaa johtovastuuksi ja luoda järjestelmä, joka ohittaisi poliisilaitosten työnjohdon. Liikennepoliisisektorit tulisi palauttaa niihin poliisilaitoksiin, joissa se on lakkautettu. Valtiontalouden tarkastusvirasto totesi kertomuksessaan, että liikennepoliisisektorien lakkauttaminen vaikutti liikennevalvonnan tuloksellisuuteen. Tällä hetkellä poliisilaitoksissa liikennevalvonta tekee yhä enemmän hälytyssektorille kuuluvia tehtäviä. Toisenlaisella suuntaamisella liikennevalvontaa pystyttäisiin tehostamaan ja tietojohtoista liikennevalvontaa kyettäisiin suunnittelemaan tehokkaammin sekä liikennevalvonnan motivoituneet suorittajat saataisiin ammattitaitoaan vastaaviin tehtäviin. Liikennevalvonta on kustannustehokasta ja sieltä saadaan tehokkaasti takaisin sinne suunnatut määrärahat. Liikennevalvonnalla paljastetaan harmaata taloutta ja yleensäkin pyörillä liikkuvaa rikollisuutta (road policing) suoraan valtion budjettia kartuttavien sakkotulojen lisäksi.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry edellyttää, että suunnitelmassa osoitetaan riittävät resurssit raskaan liikenteen valvontaan ja että tavoitteiden mitareissa on huomioitu myös raskas liikenne.

Kuntaliiton mukaan toimintaohjelmassa ei käsitellä poliisin resurssikysymyksiä. Ne kuitenkin vaikuttavat keskeisesti poliisin työn tavoitteiden ja vaikuttavuuden toteutumiseen. Poliisille tulisi varata riittävästi resursseja myös ennalta ehkäisevään toimintaan, mukaan lukien liikennevalvonta, asenteisiin vaikuttaminen ja yhteistyö sidosryhmien kanssa.

Suomen Poliisijärjestöjen Liitto ry:n mukaan poliisin tulee omassa toiminnassaan kiinnittää huomiota siihen, että liikennevalvontaan on kohdennettu riittävästi resursseja. Tämän resurssin tulee olla liikenteenvalvontaan riittävän koulutettua.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n mukaan valvontaresurssien ollessa rajalliset valvontatoimien suunnitelmallisella toteuttamisella voidaan tehokkaammin saada aikaan myös tuloksia. Pelkkä suunnitelma ei kuitenkaan riitä, vaan yhtä tärkeätä on, että toimintasuunnitelman toteuttamiseen on käytettävissä riittävät resurssit. Resursseista ei suunnitelmassa mainita sanaakaan.

Liikennevalvonnan suuntaaminen

ELY-keskusten mukaan 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.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

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

Poliisihallitus ehdottaa, että esimerkiksi kappaleessa 6.7 käsiteltäisiin piittaamatonta ajotapaa ja yleisempää riskikäyttäytymistä, johon liittyvät vaaralliset ohitukset, lähellä perässä ajaminen ja mm. kiilaaminen. Sivulla 20 esitetystä Liikenneturvan ja Kantarin ilmapiirikyselyssäkin vaaralliset ohitukset ovat heti rattijuoppojen jälkeen seuraavana liikenteessä pelkoa aiheuttavana asiana.

Poliisiammattikorkeakoulu esittää toimintaohjelmaan lisättävän ajotapavalvonnan yhtenä vaikuttamiskohteena seuraavin perustein. Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman 2021 - 2024 luonnoksessa sivulla 20 on todettu Liikenneturvan ja Kantarin ilmapiirikyselyn mukaan seuraavaa: Vaarallisimpina tekijöinä pidettiin piittaamattomuutta liikenteessä, kuljettajien huonoa liikenneasennetta ja liikennesääntöjen rikkomisia. Kyselyn mukaan autoilijat pelkäävät eniten rattijuoppoja (58 %) ja vaarallisia ohituksia (54 %). Liikenteessä pelätään myös monia muita asioita. Eniten autoilijoita suuttavat tai ärsyttävät liikenteessä eniten vaarallisesti ohittavat, lähellä perässä ajavat ja liian lähelle eteen kiilaavat kuljettajat. Piittaamaton ajotapa ja riskikäyttäytyminen liikenteessä on siis lähes yhtä vaarallinen ja saman verran pelkoa aiheuttava kuin rattijuopumus. Nämä riskikuljettajat ajavat tahallaan ylinopeutta ja syyllistyvät ylinopeuksien lisäksi usein myös muihin liikenteen sääntöjen rikkomuksiin esimerkiksi laiminlyömällä riittävän etäisyyden edellä ajavaan tai tekemällä vaarallisia ohituksia. Näiden riskikuljettajien kiinnijäämisriskiä pystytään lisäämään suorittamalla enemmän vaativan ajotavan valvontaa siihen erikseen koulutetulla henkilöstöllä ja asianmukaisella kalustolla. Tämän valvontamuodon osaamisen varmistamiseksi Poliisiammattikorkeakoulu on viime vuosina järjestänyt vaativan ajotapavalvonnan kursseja. Vaativa ajotapavalvonta on osa poliisin liikenteenvalvontakenttää. Ajotapoja voi valvoa myös ilman erityiskoulutusta ja -kalustoa. Esimerkiksi riittämättömiin ajoetäisyyksiin pitäisi puuttua enemmän peruspartioinnin yhteydessä.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos: Minkä verran poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista on tyypiltään sellaisia, joissa on ollut kysymys tahallisuudesta ja minkä verran toisaalta inhimillisestä virheestä / tuottamuksellisuudesta > Missä määrin valvontaan tulisi kohdistaa esim. juuri tähän liikenteen riskikäyttäytymiseen, jossa tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikotaan liikennesääntöjä. Ulkomaalaisten kuljettajien osuus liikennetrikoksissa? Tilastojen perusteella ulkomaalaisten kuljettajien osuus liikennetrikoksissa on kasvanut viime vuosina. Miten tulisi huomioida liikennevalvonnassa / liikenneturvallisuuden edistämisessä? Törkeiden ylinopeuksien lisääntyminen valtakunnallisesti viime vuosina. Syyt taustalla tulisi pyrkiä selvittämään. Asia ei noussut toimintaohjelmassa erikseen esille > miten tulisi huomioida käytännön valvonnassa? Mopojen ja moottoripyörien valvontaa liittyviä asukkaiden palautteita ja valvontapyyntöjä tulee enenemissä määrin erityisesti pääkaupunkiseudulla. Valvontapyyntöihin liittyy asuntoalueilla ja kaupunkien keskustoissa aiheutetun melun lisäksi myös YJT ongelmat. Edellä mainittua toimintaa ja siihen liittyvää valvonnan tarvetta ei ole kuitenkaan käsitelty toimintaohjelmassa.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

sa. Poliisilaitos ehdottaa säädösten kehittämistä niin, että moottoripyöräksi viritetty mopo voidaan tuomita valtiolle menetetyksi.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos on jo toteuttanut monia ohjelmassa esitettyjä keinoja (ajoneuvojen takavarikoinnit, liikennevalvonnan ja muun poliisitoiminnan yhteydessä esiin tulevat ajo-oikeuden haltijan ajoterveyteen liittyvät seikat ja niiden perusteella määrättävät ajokiellot sekä päihdeseurantaan määräämiset).

Oulun poliisilaitoksen mukaan yleisissä tavoitteissa mainittiin muita poliisin tavoitteita tukeva toiminta, jonka maininnat eivät kuitenkaan ole nähtävissä keskeisissä vaikuttavuuskohteissa. Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden keskeisiä vaikuttavuuskohteita on yhteensä seitsemän, joiden osalta voisi pohtia tiivistämistä, sillä osa yksittäisistä vaikuttavuuskohteista sisältää useampia kohteita, vaikka niihin sisäänkirjoitettaisiin näkökulma muita poliisin tavoitteita tukevasta toiminnasta.

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen mukaan mopomiitit tuottavat alati kasvavaa häiriötä laitosten alueella, olisiko näiden ja muiden mopojen / moottoripyörien häiritsevää valvontaa syytä huomioida toimenpideohjelmassa?

Pyöräliiton mukaan ajotapavalvontaa pitää lisätä taajamissa, jotta riskikuljettajien määrää liikenteessä saadaan vähennettyä. Tämä myös ehkäisee onnettomuuksia ennalta.

Pyöräliiton mukaan (automaattista) valvontaa tulee kohdistaa sinne missä kansalaiset kokevat turvattomuutta liikenteessä. Esimerkiksi Helsingin kaupunki on kartoittanut turvattomaksi koettuja paikkoja, tästä olisi varmasti hyötyä poliisin valvonnan kohdentamisessa. Esimerkiksi ylinopeuksien vähehtessä valvonnan myötä liikenneympäristö muuttuu turvallisemman tuntuiseksi, sen lisäksi että onnettomuudet vähenevät. Valvonnasta pitää kertoa etukäteen, tämä vahvistaa valvonnan vaikutusta.

Autoliiton mukaan ajotapaan liittyvät rikkomukset ja niiden valvonta puuttuu kuitenkin toimintasuunnitelmasta kokonaan, vaikka niiden merkitys liikenneturvallisuudessa ja yleisessä turvallisuudentunteessa liikenteessä on suuri.

Liikenneturvan mukaan 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.

Suomen Paikallisliikenneliiton mukaan poliisi huolehtii tieliikenteessä lisäksi siitä, että tieliikenne on turvallista ja sujuvaa. Kaupunkiseuduilla yksi keskeinen keino on kestävä ja sosiaalisesti tasa-arvoisen liikennejärjestelmäkehityksen keino ovat sujuvat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet sekä joukkoliikenteen edistäminen, mitä väylä- tie- ja katuverkolla voidaan tehdä esimerkiksi joukkoliikennekaistoin ja sitä liikennevaloissa priorisoimalla. Poliisi voi omalta osaltaan turvata tämän yhteiseen käyttöön ja ihmisten arjen liikkumistarpeisiin tarkoitettun resurssin hallintaa ja sujuvuutta. Toivomme, että luonnoksen viimeistelyssä tarkasteltaisiin voisiko kaupunkiliikenteen sujuvuuden varmistaminen ja siihen liittyvä yhteistyö tulla sisällytetyksi johonkin toimintaluonnoksen teemoista, esimerkiksi 7.3.1.6 Suojatie, jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Toivomme, että toimintaohjelmaan ja sen toimeenpanoon sisällytet-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

täisiin liikennevalvonnan kohdentaminen joukkoliikenteeseen ja paikallistason yhteistyön resursointi:

- joukkoliikennekaistojen ja -katujen valvonta
- pysäkeille ja terminaalialueille pysähtymiset
- katutöiden ja tapahtumien aiheuttamat poikkeusjärjestelyt
- sidosryhmätyö joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kanssa

Suomen paikallisliikenneliiton mukaan systemaattinen ja näkyvä joukkoliikennekaistojen ja pysäkkien valvonta sekä joukkoliikenteen tarpeet varmistava yhteistyö erilaisten tapahtumien poikkeusjärjestelyjen yhteydessä vähentäisi joukkoliikenteelle varatun katutilan väärinkäyttöä ja siitä joukkoliikenteen käyttäjille ja operointiin aiheutuvia viiveitä ja mahdollisia vaaratilanteita ja kustannuksia.

Rahtarit ry mukaan 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.

Suomen Motoristit ry:n kanta on, että ylinopeuksiin keskittyvä nopeusvalvonta suitsii häiriökäyttäytymistä, päihteiden alaisena ajamista, mutta ei juurikaan puutu ongelmien juurisyihin. Poliisin resurssien kohdentamisesta johtuen useat kunnat ovat joutuneet tilanteeseen, jossa poliisin näkyvyys on käytännössä olematon. Tämä, yhdistettynä nuorisotyön resursseihin, aiheuttavat tilanteen, jossa koetaan, ettei säännöistä tarvitse välittää, koska kiinnijäämisen riski on pieni. Olisikin tärkeää, että poliisi olisi läsnä nuorten arjessa siellä missä nuoret pääasiassa liikkuvat, oman asuinalueen taajamissa. Tämä parantaisi asuinalueiden asumisviihtyvyyttä, turvallisuuden tunnetta, sekä vaikuttaisi tulevien liikenteenkäyttäjien asenteisiin. Ohjelmassa mainittiin mopojen ja moottoripyörien melun aiheuttamat palautteet ja valvontapyynnöt. Tämä on erinomainen esimerkki siitä mihin asioihin paikallisella valvonnalla voidaan vaikuttaa. Nuorten asenteisiin mm. virittämiseen ja vastuulliseen käyttäytymiseen voidaan vaikuttaa osallistumalle heidän liikkumiseensa ja harrastamiseensa. Mopopajatoiminta ja ”kyläpoliisit” ovat tehokkaimmat tavat toimia. Tämä todetaan yksiselitteisesti Suomen liikennetutkimuskeskuksen tekemässä tutkimuksessa 2020.

LP:n Poliisiyhdistys ry kummastelee, että toimintaohjelman luonnoksesta on jätetty pois niin vesiliikennevalvonta kuin maastoliikennevalvontakin. Etenkin vesillä tapahtuu vuosittain useita ihmishenkien menetyksiä ja vesiliikennevalvonta on monilla alueilla varsin merkittävää. Itä- ja Pohjois-Suomessa korostuu maastoliikenteen valvonta.

Kuntaliiton mukaan valvontaa ja vaikuttamistyötä on tärkeä kohdentaa myös uusien sähköisten kulkuvälineiden käyttöön. Toimintaohjelmassa voisi kiinnittää korostetummin huomiota nuoriin kuljettajiin, jotka näkyvät onnettomuustilastoissa ja liikenne rikkomuksissa. Toimintaohjelman luonnoksessa on mainittu lyhyesti eräs ongelma, joka on monin paikoin kärjistynyt. Kyse on nuorison, ja ehkä vähän vanhempienkin, kiihdytysajelusta ja muusta kaahailusta pyöräteillä ja öiseen aikaan vähäliikenteisillä kaduilla. Poliisin tulisi liikennevalvonnassa nostaa tätä ongelmaa esille, ja miettiä käytännönläheisiä ja tehok-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

kaita puuttumismalleja asiaan. Toimintaohjelmassa tulisi nostaa esille myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin kohdennettava liikennevalvonta. Tämä koskee esimerkiksi joukkoliikennekaistojen ja -katujen valvontaa, pysäkeille ja terminaali-alueille pysähtymisiä sekä katutöiden ja tapahtumien aiheuttamia poikkeusjärjestelyjä. Poliisin ja paikallistason yhteistyön resursointi on tärkeää tässäkin asiassa.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n mukaan 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, väistämiselvöllisyyksien 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.

Muita huomiota

Oikeusministeriön mukaan toimintaohjelmassa viitataan asukaskyselyihin. Oikeusministeriö esittää, että alueellista ja paikallista tietopohjaa voisi pyrkiä täydentämään systemaattisesti toteutetuilla paikallisilla asukaskyselyillä. Sisäisen turvallisuuden strategian alainen työryhmä kehittää vuonna 2021 paikalliseen käyttöön turvallisuuskyselyä ja sen raportointimallia. Toimintaohjelmassa kuitenkin käsitellään varsin suppeasti, miten asiantuntijoiden keskinäistä yhteistyötä palveleva tiedonvaihto saadaan toimimaan ja miten löydetään toimivia tapoja osallistaa kansalaisia liikenneturvallisuustyöhön sekä paikallisesti että kansallisesti. Toimintaohjelmassa todetaan yleisesti, että Suomessa toteutetaan säännöllisesti useita erilaisia turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta käsitteleviä kyselyitä.

Oikeusministeriö suosittaa, että toimintaohjelmassa avattaisiin yksityiskohtaisemmin sitä, miten asukkaiden tietoa ja näkökulmia voitaisiin paremmin huomioida poliisin liikenneturvallisuustyössä. Esimerkiksi edellä mainittujen paikallisten turvallisuuskyselyiden lisäksi voitaisiin hyödyntää alueellisia turvallisuuskävelyitä. Suuremmissa kaupungeissa toteutettujen paikallisten turvallisuuskyselyiden tuloksissa on näkynyt selvästi, että suurimmat koetut turvallisuusongelmat liittyvät liikenteeseen. Tämä on odotettua, sillä esimerkiksi rikos on melko harvinainen tapahtuma useimpien asukkaiden kohdalla, kun taas asukkaat liikkuvat arkirutiineissaan päivittäin. Oikeusministeriö haluaa korostaa, että asukkailta saatu tieto täydentää hyvin viranomaistietoja. Tämä auttaisi mm. ongelmakeskittymien (hot-spots) kartoittamisessa. Se myös tukisi toimintaohjelmassa korostettujen niukkojen resurssien oikein kohdistamisen tärkeyttä.

Oikeusministeriön mukaan toimintaohjelmassa todetaan, että liikennekäyttäytymisen vaikuttavuusmekanismi voi liittyä valvontaan ja toimivaan sanktiojärjestelmään. Tässä yhteydessä tuodaan esille myös tekniset valvontalaitteet. Toimintaohjelmassa voisi myös mainita Mikko Aaltosen (2017) tutkimuksen. Kaksiosaisessa VN-TEAS tutkimuksessa Yli- ja keskinopeudet rikesakkojen korotuksen jälkeen tarkasteltiin 1.9.2015 voimaantulleiden rikesakkojen korotusten vaikutuksia yli- ja keskinopeuksiin Suomessa. Toimintasuunnitelmassa keskustelu vaikuttavuusarvioinnista jää valitettavan suppeaksi ja teoreettiseksi.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

kennevalvontaan kohdistunut tarkastus piti tällaista näkökulmaa hyvin toivotavana kehityksenä.

Liikenteen turvallisuus- ja viestintäviraston mukaan toimintaohjelman luonnoksen 4.2. luvussa on käsitelty liikenneonnettomuuksien aiheuttamia kustannuksia. Väylävirasto on joulukuussa 2020 julkaisut päivitetty onnettomuuskustannukset, joissa on otettu huomioon Traficomien teettämä tuore tutkimus hyvinvoinnin menetyksen arvottamisesta. Kappaleen voisi päivittää uusimpien arvojen mukaisesti. https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-40_tierautatieliikenteen_yksikkoarvot_web.pdf.

Helsingin poliisilaitos on samaa mieltä siitä, että rattijuopumustutkimustoimintaa (R-tutkimus) on perusteltua jatkaa. Rattijuopumustutkimuksen (ja tutkijalautakuntatyön) lisäksi poliisin olisi mielestämme aiheellista osallistua tietojohtoisen poliisitoiminnan ja liikenneturvallisuustyön kehittämistä palvelevan tutkimustoiminnan toteuttamiseen mahdollisuuksien mukaan, esimerkiksi osallistumalla yhteistyötahona erinäisiin tutkimushankkeisiin. R-tutkimuskohdassa voisi olla hyvä viitata viimeisimpiin tilastoihin ja toisaalta kertoa mihin vuosiin luvut perustuvat, koska lukemissa esiintyy kuitenkin jonkin verran vaihtelua tutkimuksista toiseen.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan käytössämme olevat Suomen pienimmät resurssit, eivät estä valvonnasta viestittämistä sekä sosiaalisen median että tiedotusvälineiden kautta. Valvonnan säännöllisyys pitkän ajanjakson ajan, ei sen sijaan ole mahdollista, ellei sitten keskitytä vain muutamaa valvontakohteeseen muiden kohteiden kustannuksella. Lopuksi toteamme, että vaikka tehokkaan liikenteenvalvontamme ansiosta poliisilaitoksessa jää kiinni eniten rattijuoppoja ja törkeitä liikenneturvallisuuden vaarantajia liikennevalvonnan henkilötyövuotta kohti, ei vähäisillä resursseillamme valitettavasti saada kansalaisten subjektiivista kiinnijäämisriskiä pidettyä riittävän korkealla.

Hämeen poliisilaitoksen mukaan toimenpideohjelmaan on valittu keskeiset vaikuttavuuskohteet. Kaikki kohteet ovat tärkeitä. Vaikuttavuuskohteiden tulee näkyä jatkossa myös kohdennettuna Poliisihallituksen koordinoimassa vuosittaisessa teemavalvontasuunnitelmassa. Ellei toimenpideohjelmassa oteta kantaa vaikuttavuus-kohteiden parissa työskentelyyn ja priorisointiin, tulee sen tapahtua viimeistään Poliisihallituksen jalkauttaessa toimenpideohjelmaa. Kaikkeen ei nykyinen poliisin resurssi riitä, jolloin toimenpideohjelman tavoite jää käytännössä toteutumatta.

Kaakkois-Suomen poliisilaitoksen mukaan toimintaohjelmassa mainitaan varsinaisiksi tavoitteiksi maasto- ja maantieliikenteen valvonta. Toimintaohjelmassa ei ole käsitelty vesiliikenteen valvontaa, vaikka se on yksi tärkeä poliisin valvontamuoto. Viime kesä osoitti, että vesiliikenne on lisääntynyt huomattavasti ja valvonnalle on selkeä tarve. Vesiliikenteen valvonta nähdään tarpeelliseksi niin meri- kuin sisävesialueilla.

ELY-keskukset arvioivat 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)
- poliisilla toimivalta puuttua liikennetrikkeihin, joten käytännön esteiden poistaminen em. toimivallan käyttämiseksi (esim. törkeiden

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

rattijuopumustapausten uusijoiden ajoneuvoja ei takavarikoida, koska ei ole varikkoja yms. vartioituja alueita, mihin ajoneuvoja voidaan kerätä ja varastoida)

- raskaan liikenteen valvontapaikat ja niiden talvikunnossapito, tähän ELY-keskukset tarvitsevat lisää määrärahoja (nykyisten valtakunnallisten maanteiden talvihoito-ohjeiden mukaan P-alueiden talvikunnossapito on samalla tasolla kuin maanteiden pientareiden)
- raskaan liikenteen valvonnan osaamisen katoaminen Liikkuvan poliisin lakkauttamisen myötä

Terveyden ja hyvinvointilaitos katsoo tarpeelliseksi, että keskeisissä kansallisissa liikenneturvallisuuslinjauksissa huomioitaisiin sosiaali- ja terveystieteissä valmisteilla oleva ja helmikuussa julkaistava Päihde- ja riippuvuusstrategia (2021-2030) sekä sen alainen väliarvioinnin pohjalta päivitetty Ehkäisevän päihdetyön toimintaohjelma (-2025). Päihde- ja riippuvuusstrategiassa korostetaan eri valtioneuvoston alaisten ohjelmien ja strategioiden keskinäisiä synergioita ja tarvetta tehdä yhteistyötä yli hallinnonalojen myös päihde- ja riippuvuusasioissa. Päihde- ja riippuvuusstrategian valmistelussa on tunnistettu tarve liikenteen päihdeettömyyden edistämiseen ja haluttu korostaa yhteistyön vahvistamista Liikenneturvallisuusstrategian valmistelussa erityisesti nuorten päihdeettömyyden lisäämiseksi liikenteessä sekä päihtymykseen liittyvien liikennetapaturmien tilastoinnin kehittämiseksi. Koti- ja vapaa-ajan tapaturmien ehkäisyn ohjelmassa 2021-2030 (s. 16) ei ole enää virallisesti käytössä nimi tavoiteohjelma, vaan tavoiteohjelman sijaan käytetään pelkästään nimeä ohjelma. THL:n näkemyksen mukaan kansainvälisissä liikenneturvallisuuslinjauksissa olisi hyvä mainita WHO:n alkoholistrategia (Global strategy to reduce the harmful use of alcohol, ks. lisää), jossa nostetaan esiin toimivaksi todettuja toimia päihdeettömän liikenteen edistämiseksi ja korostetaan eritoten liikennevalvonnan roolia liikenne-raittiuuden edistämässä sekä tarvetta tehdä tässä monialaista yhteistyötä. Alkoholistrategian toimeenpanon tueksi on valmisteilla toimintaohjelma vuosille 2022-2030 (ks. lisää).

THL pitää vaikuttavuuskohteisiin linjattuja seikkoja kannatettavina. Myös Ehkäisevän päihdetyön toimintaohjelmassa on nostettu esiin tarve kehittää ja edistää erityisesti nuorten rattijuopumusten ehkäisyä ja varhaista puuttumista. Varhaiseen puuttumiseen on kehitetty Tie selväksi -toimintamalli, jossa poliisin ja sosiaali- ja terveyspalveluiden yhteistyössä tarjotaan rattijuopumuksesta kiinnijääneille nuorille henkilöille mahdollisuutta keskustella sosiaali- tai terveydenhuollon edustajan kanssa pian tapahtuneen jälkeen (ks. lisää).

Terveyden ja hyvinvoinninlaitoksen mukaan rattijuopumustutkimustoimintaa (R-tutkimus) on syytä jatkaa, ja laajentaa koskemaan alkoholin lisäksi myös muita päihdyttäviä aineita. R-tutkimuksen avulla saadaan ensiarvoisen tärkeää tietoa päihdeiden vaikutuksen alaisena ajavien todellisesta osuudesta liikennevirrassa. Tulevaisuuden ennustaminen ja päihdetilanteen kansallisten muutosten ennakoiminen on haastavaa. Viime vuosikymmenien kehitys viittaa siihen, että huumerattijuopumus tulee entisestään korostumaan liikenneturvallisuuden kannalta olennaisena tekijänä. Ilmiö on kuitenkin nähtävä myös liikenneturvallisuutta laajempaan yhteiskunnallisena ilmiönä: Huumerattijuopumusten voimakas kasvu on yksi yleisen huumeiden käytön kasvun ja lääkkeiden väärinkäytön lieveilmiöistä. Tämä vaatii monien viranomaisen ja päihdekentän toimijoiden tiivistä ja uudellakin tavalla tehtävää yhteistyötä.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Terveyden ja hyvinvoinninlaitos katsoo tarpeellisena mainita, että vaikka viimeisen 10 vuoden aikana 15–24-vuotiaiden tieliikennekuolemat ovat vähentyneet, eurooppalaisessa vertailussa lasten ja nuorten liikennekuolleisuus on verrattain korkealla tasolla. European Transport Safety Councilin (ETSC) raportin (2018) mukaan Suomessa kuolee 0–14-vuotiaita lapsia tieliikenteessä enemmän kuin Euroopan Unionissa keskimäärin. THL pitää tarpeellisena lisätä, että ajo-opetusta antavien tahojen (autokoulut ja ajo-opetuslupa) antaman opetuksen sisältöön lisätään opetuspaketti onnettomuuksien välttämisestä ja myönteisestä mielenterveydestä. Tällä tavoin pyritään ennalta estämään liikenteessä tapahtuvia itsemurhia sekä mielenterveys- ja päihdehäiriöistä johtuvia onnettomuuksia ja edistetään myös kansallisia itsemurhien ja tapaturmien ehkäisyyn asetettuja tavoitteita ja toimenpiteitä (STM 2020a; STM 2020b). THL:n näkemyksen mukaan iäkkäiden liikenneturvallisuuden varmistamiseksi ohjelmassa olisi tarpeellista nostaa esille myös yhteistyö sosiaalihuollon kanssa (Sosiaalihuoltolaki 1301/2014 35§, Laki ikääntyneen väestön toimintakyvyn tukemisesta sekä iäkkäiden sosiaali- ja terveystalvveluista 980/2012 25§). Poliisi voisi tarvittaessa tehdä Huoli-ilmoituksen (STM 2020b; esim. Essote: Ilmoita huolesta) kohdatessaan liikenteessä iäkkään henkilön, jonka turvallisuuden huomaa heikentyneen.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen mukaan luonnoksessa s. 11 luetellaan keskeisiä säännöksiä, joita liikenteen valvontaan sisältyy. Siihen ei luonnollisesti ole voitu luetella kaikkia mahdollisia säännöksiä, mutta keskeisistä, suoraan liikenneturvallisuuteen vaikuttavista säännöksistä puuttuu tieliikenteen sosiaalilainsäädäntö (EU:n ajo- ja lepoaika-asetus 561/2006 ja sen perustella annetut kansalliset säännökset), joka olisi hyvä mainita.

Länsi-Uudenmaan poliisilaitos mukaan turvalaitteiden käyttämättömyys (s.38) on useasti vaikuttanut päihdeonnettomuuksien ja vakavuuteen, ja turvalaitteiden tehokas valvonta usein paljastaa päihtyneitä ja kortittomia kuljettajia.

Sisä-Suomen poliisilaitos toivoo toimintaohjelmasta kompaktia pakettia, joka on täynnä hyvää tietoa ja joka on helposti saatavilla ja luettavissa. Ohjelmalle toivotaan myös lisää näkyvyyttä. Toivottavaa on tavoitteiden uudistaminen, sillä vanhat tavoitteet ovat kuluneita ja unohtuvat helposti muiden näkökulmien tavoitteiden varjoon. Uusia tavoitteita laadittaessa on hyvä peilata liikenneturvallisuutta muihin näkökulmiin, jottei tehdä ristiriitaisia ja mahdotomia tavoitteita. Myös mittareiden uudistamisen tulisi olla pohdintalistalla. Uudelta strategialta ja toimintaohjelmalta toivotaan perusteluja päätöksentekoon liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Ehkäisevän päihdetyön verkosto muistuttaa uudesta päihde- ja riippuvuusohjelmasta, joka julkaistaan helmikuussa 2021. Päihdestrategiassa liikenneturvallisuus liittyy ainakin Ehkäisevän päihdetyön toimintaohjelmaan sekä Huu- mausainepoliittiseen periaatepäätökseen.

Ehkäisevän päihdetyön verkoston mukaan nuorten ja alaikäisten liikennerikkomuksia, joihin liittyy päihteiden käyttöä, on hyvä tarkastella erikseen Mikäli kuljettaja on päihtynyt, on onnettomuuden vaara suuri. EPT-verkoston näkökulmasta nuorten rattijuopumusrangaistukseen tulisi aina kuulua erityisiä tukimuotoja. Alaikäisille tukimuodot tulee järjestää lastensuojelun kautta ja täysi-ikäisille toimiva tukimuoto on päihdepuhuttelu päihdetilannearviolla sekä sosiaali- ja terveydenhuollon kanssa tehtävä tiivis yhteistyö. Nuorille tarkoite-

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

tun menettelyn tulisi olla mahdollinen jopa 25-vuotiaaksi asti. Tämä näkökulma tulisi lisätä käsiteltävänä olevaan toimintaohjelmaan.

Pyöräliitto kannattaa kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassakin mainittua liikenneturvallisuuden plussavisiota ja toivoo sen yleistyvän myös valtiollisten toimijoiden tavoitteissa. Plussavision tarkoittaa, että liikennejärjestelmää suunnitellaan, rakennetaan ja ylläpidetään siten, että kävely ja pyöräily lisääntyvät. Tällöin liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden kohentumisen kanssa saadaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöt. Pyöräliiton mielestä poliisin tulisi omalta osaltaan sitoutua plussavisioon. Plussavision avulla pyritään luonnoksakin mainittuun pyöräliikenteen ja kävelyn 30 % kasvuun.

Pyöräliiton mukaan luonnoksessa puhutaan kevyestä liikenteestä. Uusi tieliikennelaki ei tunnista tällaista termiä ja olisi hyvä, jos sen käyttöä vältettäisiin myös tässä ohjelmassa. Kävely ja pyöräiliikenne ovat keskenään varsin erilaisia tapoja liikkua ja niillä on erilaisia vaatimuksia liikenteen valvonnalle ja liikenneturvallisuudelle.

Pyöräliitto kannattaa luonnoksessa esitettyä tarvetta parantaa tilastointia. Pyöräliikenteen onnettomuuksien paremmalla tilastoinnilla pystyttäisiin saamaan tietoa liikenneympäristön vaaratekijöistä ja siten puuttumaan niihin. Pyöräliitto painottaa, että sairauskohtausten aiheuttamia yksittäisonnettomuuksia ei tule niputtaa samaan muiden onnettomuuksien kanssa. Niiden osuus pyöräliikenteen onnettomuuksista on niin suuri, että ne vääristävät kokonaiskuvaa siitä mistä pyöräliikenteen onnettomuudet johtuvat. Olisi tärkeää, että poliisi käy paikalla aina, jos onnettomuuden seurauksena on tullut loukkaantumisia. Tämä asettaisi pyöräliikenteen samalla viivalle moottoriajoneuvoliikenteen kanssa.

Pyöräliiton mukaan poliisi suhtautuu pyöräliikenteen onnettomuuksiin ja läheltä piti -tilanteisiin usein vähätellen. Vaikka esimerkiksi liikenteen vaarantamisesta on videoaineistoa, vastauksena on liian usein tutkinnan lopettaminen ennen kuin se on alkanutkaan. Varsinkin moottoriajoneuvojen väistämisevelvollisuuden noudattamatta jättäminen ja pyöräilijän liian läheltä ohittaminen ovat liian yleisiä, ja johtavat turvattomuuden kokemukseen liikenteessä. Myös vaarallisia pysähtymisiä (suojatien eteen, jalkakäytävälle/pyörätielle) ja "kyllähän tuosta ehtii" -tyyppisiä pujahtamisia risteyksissä pyöräilijän nenän edestä valvotaan liian vähän. Tilanteeseen tarvitaan muutos ja tähän tarvittava valvonnan lisääminen pitää kirjata ohjelmaan. Autoilijoilla on myös taipumuksena "kouluttaa" pyöräilijöitä, jotka heidän mielestään ajavat "väärässä" paikassa (eli ajoradalla). Kouluttaminen näkyy ajamisena ihan takarenkassa kiinni, ohittamisina liian läheltä tai kiilaamisena. Poliisin tulee puuttua tällaiseen toimintaan erityisen tarkasti sekä valvonnalla että viestinnällisesti. Tahallisesti aiheutetuille vaaratilanteille pitää olla nollatoleranssi.

Pyöräliiton mukaan Suomessa on vallalla virheellinen käsitys, että jalkakäytävälle ja pyörätielle on laillista pysähtyä ja pysäköidä kaikissa tilanteissa. Valittavasti poliisi vahvistaa tätä käsitystä jättämällä nämä pysähtymiset ja pysäköinnit valvomatta, pysähtymällä ja pysäköimällä itse jalkakäytävälle tai pyörätielle sekä ohjeistamalla moottoriajoneuvojen kuljettajia pysähtymään ja pysäköimään pyörätielle/jalkakäytävälle esimerkiksi liikennevalvonnan yhteydessä, auton hajottua tai kun kuljettajalta on otettu ajo-oikeus pois. Tässä on syytä tehdä ryhtiliike, sillä tämä heikentää turvallisuuden tunnetta ja aiheuttaa vaaratilanteita.

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Pyöräliitto esittää, että ohjelman toimenpiteissä kiinnitetään tähän huomiota ja että poliisin sisäisiä ohjeistuksia pysähtymisestä ja pysäköinnistä virkaajoneuvoilla täsmennetään. Ratti- ja tankojuopumusten valvontaa pitää lisätä. Poliisin tulee muuttaa rangaistuskäytäntöään koskien pyöräilijään ja jalankulkijaan kohdistuvissa liikenneturvallisuuden vaarantamisissa. Tällaisista henkeen ja terveyteen kohdistuvista rikoksista (esim. väistämisvelvollisuuden laiminlyönti) pitäisi seurata aina vähintään sakkoo. Nyt seurauksena on liian usein pelkkä huomautus, jos sitäkään. Tämä antaa väärän signaalin kansalaisille ja lisää turvattomuuden tunnetta liikenteessä.

Onnettomuustietoinstituutin mukaan tieliikenteen toimintaympäristössä on viime aikoina tapahtunut ja tulee jatkossakin tapahtumaan paljon muutoksia. Esimerkkeinä pyöräilyn ja kävelyn lisääntyminen sekä uuteen tieliikennelakiin liittyvät muutokset. Liikenne on koko ajan monipuolisempaa ja uusia ilmiöitä nousee. Poliisin osaamisen on pysyttävä ajan tasalla myös alati muuttuvassa tilanteessa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n mukaan toimintaohjelmaluonnoksen liikenneonnettomuuksien syitä ja riskitekijöitä koskevasta osasta SKAL nostaa esiin raskaan liikenteen osuudesta sen, että niissä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, joissa on osallisena raskas ajoneuvo, aiheuttajana on pääsääntöisesti toinen ajoneuvo.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n mukaan toimintaohjelman mukaan ohjelman toimeenpano alkaa sen hyväksymisen jälkeen. Poliisihallitus tekee toimintaohjelman perusteella liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toiminta- ja kehittämissuunnitelman sekä tavoitteiden mittarit vuoden 2021 loppuun mennessä.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry:n mukaan 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. 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 tunnuksettomilla ajoneuvoilla.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry 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

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

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.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n mukaan toimintaohjelmassa ei ole kattavasti esitetty, millä tavoin 1.6.2020 voimaan tullut uusi tieliikennelaki vaikuttaa poliisin liikennevalvontaa ja liikennetikosten tutkimista. Suunnitelmassa on mainittu poliisin oikeus keskeyttää ajo päihtymyksen vuoksi, mutta esimerkiksi uuden liikennevirhemaksun vaikutuksesta poliisin toimintaan ja polkupyörän valomääräysten valvonnasta ei ohjelmassa mainita sanaakaan. Toteamme myös, että liikennevirhemaksu- ja sakkomenettelyä varten ei ole vahvistettu uutta ohjetta vuonna 2019 annetun ohjeen tilalle. Poliisi on usein resurssisyydestä kieläytynyt tutkimista vain aineellisia vahinkoja aiheuttaneita liikenneonnettomuuksia. Tämä heikentää monissa tapauksissa syyttömien osallisten oikeusturvaa, minkä vuoksi se on syytä ottaa ohjelmatasolla harkittavaksi.

Liikenneoikeusyhdistys ry:n mukaan sivulla 12 – 13 todetaan aivan oikein, että poliisin tehtävänä on valvoa sääntöjen noudattamista ja turvata osaltaan se, että liikennejärjestelmä toimii suunnitellulla tavalla. Liikennevalvonta olisi kuitenkin kohdistettava tasapuolisesti kaikkiin tiellä liikkuviin, mukaan lukien kevyt liikenne. Myös ajotapavalvonnan osuutta on lisättävä. Sivulla 24 siteerataan Huotarin tutkimusta liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön tehokkuudesta (Huotari 2020). Toisin kuin Huotari esittää, monet tutkimukset ovat myös osoittaneet, että rikosten yleisestäävyyden kannalta rangaistusten ankaruus ei ole yhtä tärkeä tekijä kuin kiinnijäämisriski ja puuttumisen nopeus. Sivulla 44 on selostettu vuonna 2004 tapahtunutta Konginkankaan onnettomuutta tarpeettoman laajasti ottaen huomioon, että Onnettomuustutkimuskeskuksen raportin mukaan sen syytä löytyi sekä ajoneuvoyhdistelmän että linja-auton hallinnasta, ajoneuvoista, liikennenympäristöstä ja kuljetusjärjestelmätekijöistä yhteensä 32 kpl, joista vain osa oli sellaisia, joihin poliisitoiminnalla voitaisiin vaikuttaa. Sivulla 45 olisi sen sijaan voitu selostaa OTI:n vuosiraporttia 2019, jonka mukaan kaikissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvonnettomuuksissa raskas ajoneuvo (kuorma-auto, ajoneuvoyhdistelmä, linja-auto) oli aiheuttajana yhteensä 8 %:ssa (8 kpl) ja tekninen vika vaikutti onnettomuuteen vain 2 %:ssa. Kaikista liikennevahingoista (pl. pysäköintialueilla tapahtuneet vahingot) raskas ajoneuvo oli aiheuttajana 4,5 %:ssa.

Pyydetyt ja saadut lausunnot

Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta, joista tähdellä merkityt (*) antoivat lausunnon:

Oikeusministeriö *

Liikenne- ja viestintäministeriö *

Sisäministeriö, rajavartio-osasto *

Sisäministeriö, pelastusosasto *

Yhteenveto

SM216752

25.02.2021

00.01.05.00

SMDno-2019-1943

Sisäministeriö, hallinto- ja kehittämisosasto / strategia *
Sosiaali- ja terveysministeriö *
Ympäristöministeriö
Liikenne ja viestintävirasto *
Väylävirasto *
Poliisihallitus *
Tulli *
ELY-keskukset / liikenne *
Etelä-Suomen aluehallintovirasto (AVI:n yhteinen) *
Itä-Suomen aluehallintovirasto
Lapin aluehallintovirasto
Lounais-Suomen aluehallintovirasto
Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto
Suomen ympäristökeskus
Terveysten- ja hyvinvoinninlaitos *
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto *
Valtion talouden tarkastusvirasto *
Verohallinto *
Helsingin poliisilaitos *
Itä-Uudenmaan poliisilaitos *
Länsi-Uudenmaan poliisilaitos *
Varsinais-Suomen poliisilaitos *
Hämeen poliisilaitos *
Kaakkois-Suomen poliisilaitos *
Sisä-Suomen poliisilaitos *
Itä-Suomen poliisilaitos *
Pohjanmaan poliisilaitos *
Oulun poliisilaitos *
Lapin poliisilaitos *
Poliisiammattikorkeakoulu *
Keskusrikospoliisi
Autoliitto *
Autoalan keskusliitto
Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto ry *
Autoliikenteen Työnantajaliitto
Suomen Autokoululiitto
Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry*
Eläkeliitto *
Invalidiliitto ry*
ITM Finland Oy
Kuloliitto
Liikenneturva *
Liikennevakuutuskeskus
Liikkuvan Poliisin Perinneyhdistys ry*
Linja-autoliitto
Logistiikkayritysten liitto *
Mielenterveyden keskusliitto
Motiva
Näkövammaisten liitto
Onnettomuustietoinstituutti *
Suomen Paikallisliikenneliitto *

Yhteenveto

SM216752

00.01.05.00

25.02.2021

SMDno-2019-1943

Pyöräliitto ry*
Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry *
Suomen kuntaliitto *
Suomen motoristit ry *
Suomen Poliisijärjestöjen Liitto *
Suomen tieyhdistys
Rahtarit ry *

Pohjanmaan poliisilaitos ilmoitti, ettei sillä ole lausuttavaa asiasta.

Lisäksi lausunnon antoivat seuraavat tahot, joille ei lähetetty lausuntopyyntöä:

Liikenneoikeusyhdistys ry
LP:n Poliisiyhdistys ry
Ehkäisevän päihdetyön verkosto