

18.01.2021

POL-2020-86659

Poliisihallitus
Vuorimiehentie 3,
PL 1000,
02151 Espoo

Sisäministeriön lausuntopyyntö (SMDno-2019-1943, 18.12.2020)

Itä-Suomen poliisilaitoksen lausunto Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman luonnoksesta ja toimintaohjelman tavoitteista vuosille 2021-2024

Poliisihallitus on pyytänyt sisäministeriön lausuntopyyntöön liittyvät alaisensa yksiköiden lausunnot Actaan koostaakseen sen jälkeen poliisin yhteisen lausunnon ja toimittakseen sen sisäministeriöön.

Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman tavoitteena on varmistaa poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden vaikuttavuus. Toimintaohjelmassa kuvataan tieliikenteen toimintaympäristö, liikenneturvallisuuden nykytila ja turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ottaen huomioon siis liikenteessä ja liikenneturvallisuudessa tapahtuneet muutokset ja niiden vaikutukset. 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 vaikuttava päätöksenteossa usein liikenneturvallisuutta enemmän. Strategian ja ohjelman avulla pitää pyrkiä liikenneturvallisuuden arvostuksen nostamiseen poliisin sisällä. Strategialla pitää pystyä viestimään myös ulospäin siitä, että liikenneturvallisuutta arvostetaan poliisihallinnossa. Lisäksi ohjelman pitää toimia strategian jalkauttamisvälineenä.

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. Nyt ne on kuitenkin kirjoitettu sitten ”auki”. Liikenneturvallisuustoimintaohjelmalla on koettu olevan uusimistarvetta, sillä ohjelma ei ole ollut edes asiantuntijoiden aktiivisessa käytössä viime aikoina. Vanha toimintaohjelma on koettu osittain vieraaksi ja vanhaksi, mutta melko hyvin toimintaan jalkautuneeksi. Jalkautuminen on tapahtunut mm. pienten ja tehokkaiden liikenneturvallisuustoimenpiteiden listoilla, TTS:n kautta sekä teemakohtaisilla valvontaiskuilla.

Liikenneturvallisuutta pidetään laajana ja kokonaisvaltaisena asiana, johon liittyy tunnepuoli vahvasti. Liikenneturvallisuusvisio koetaan hyvänä ”sloganina” liikenneturvallisuudelle. Liikenneturvallisuudella ei käsitetä pelkkää

liikennevalvontana, vaan koko liikennejärjestelmän turvallisuutta. Liikenneturvallisuus mielletään yhteiseksi, elinikäiseksi arvo- ja asennekysymykseksi, johon kaikki tienkäyttäjät ja liikkujat voivat vaikuttaa. Liikenneturvallisuudella käsitetään nykyisin tieliikennejärjestelmän todellinen ja koettu onnettomuusalttius, mihin varsinainen liikkumisen turvallisuus, turvallisen liikkumisen tunne ja esteettömyys osaltaan liittyvät. Liikenneturvallisuuden mittaamista pidetään vaikeana tehtävänä, sillä tunteen mittaaminen on vaikeaa eikä siihen ole olemassa absoluuttisia mittareita.

Liikenneturvallisuustoimintaa ohjataan pääsääntöisesti hevävähennemälaskennan avulla, mikä on ohjannut toimintaa tehokkaasti. On kuitenkin 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 estettävissä. Hevälaskelmat koetaan matemaattisiksi ja niihin on vaikeaa saada kaikkien liikenneturvallisuustoimijoiden sitoutumista. OTIn analyysijä voi enemmänkin hyödyntää arvioitaessa liikenneturvallisuuden tasoa ja valittaessa vaikuttavuuskohteita.

Liikenneturvallisuustilanne ei ole kehittynyt viime aikoina toivotulla tavalla ja valtakunnallinen numeerinen liikenneturvallisuustavoite etäännyy, on uusia tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia kehiteltävä. 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 liikenneturvallisuustyön organisointia tai resurssointia.

Suomen liikenneturvallisuusvisiota ja valtakunnallisia liikenneturvallisuustavoitteita pidetään hyvinä. Vision avulla koetaan löydettävän uusia ratkaisuja liikenneturvallisuusongelmiin. Lisäksi visio otaksutaan hyväksi keinoksi aikaansaada keskustelua ja kiinnostusta liikenneturvallisuuskysymyksiä kohtaan. Liikenneturvallisuuskehitykseen vaikuttaa mm. esim. taloudellisen laman hellittäminen tai syveneminen (lama pysäytti liikenteen kasvun ja vaikutti välillisesti sitä kautta liikenneturvallisuuden paranemiseen) sekä muutokset yhdyskuntarakenteessa, ihmisten ikärakenteessa, sekä heidän elämänrytmissään ja asenteissaan. Tulevaisuudessa liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan uusia ja entistä tehokkaampia tavoitteita ja keinoja huomioiden edellä mainitut seikat.

Liikenneturvallisuus on useiden erilaisten tekijöiden (esim. tienkäyttäjät, ajoneuvot, tieympäristö jne.) tuottama monimutkainen summa. Yhteiskunnan kehittyminen mm. yksilöllistymisen tuoma itsenäinen liikkuminen tai työelämän kiristynyt tahti asettavat liikenneturvallisuustyölle sekä valtakunnallisia että paikallisia odotuksia ja tarpeita. Toimintaohjelmassa näiden tarpeiden täyttämistä ohjaavat EU:n liikennepoliittiset, parlamentaarisen liikennekomitean, valtioneuvoston ja hallituksen linjaukset sekä LVM:n toimintalinjat.

Pelkillä liikenteeseen kohdistuvilla toimilla liikenneturvallisuutta ei pystytä parantamaan riittävästi. Yleinen turvallisuus saattaa heiketä ja väkivallan pelko kasvaa, mikä vaikuttaa joukkoliikenteen ja 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. Pitkällä aikavälillä liikenneturvallisuustyön tavoitteiden saavuttamista voisi parantaa seuraavien alueiden kehittäminen:

- 1) liikenneturvallisuuden arvostuksen lisääminen
- 2) liikenteen kasvun hillintä
- 3) teknologian oikea hyödyntäminen.

Näillä toimilla tavoitellaan turvallisuuden tiedostamista liikenteeseen vaikuttavassa päätöksenteossa sekä uusien teknologisten innovaatioiden löytämistä liikenneturvallisuustyön välineiksi. Myös pitkän aikavälin tavoitteet vaikuttavat lähiajan tavoitteiden sisältöön ja tehtäviin toimenpiteisiin.

Liikenneturvallisuuden arvostuksen lisäämistä edistetään asettamalla lähtökohdaksi se, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti tieliikenteessä ja että julkishallinnossa omaksutaan liikenneturvallisuus tieliikenteen ensisijaiseksi tavoitteeksi. Lisäksi turvallisuustyöhön varataan resursseja kasvavassa määrin. Kuljetuspalvelujen ja tilaajan laatujärjestelmiä kehitetään liikenneturvallisuus paremmin huomioon ottaviksi, jolla ehkäistään myös kuljetusalan harmaata taloutta. (Kaikkiin liikenneonnettomuuksien syihin ja riskitekijöihin vaikuttaminen).

Taajamien turvallisuuden parantamista edistetään asettamalla liikenteen heikoimmat osapuolet, lapset, iäkkäät ym. kevyen liikenteen käyttäjät suunnittelun lähtökohdaksi. Suunnittelussa keskitytään mm. kevyen liikenteen ja autoliikenteen risteämiskohtien parantamiseen, autojen nopeuksien hillintään porrastetulla nopeusrajoitusjärjestelmällä sekä myös taajamien ulkopuolella tarvittavien kevyen liikenteen väylien rakentamiseen. (Ajonopeus).

Suistumis- ja kohtaamisonnettomuuksien vähentämistä ja seurausten lieventämistä edistetään ottamalla käyttöön uusia teknologisia keinoja ajonopeuksien hallitsemiseksi sekä alentamalla nopeusrajoituksia turvallisuuden vaatiessa. Lisäksi jatketaan onnettomuuksien seurauksien lieventämistoimia, otetaan käyttöön hyviä ja tunnettuja liikenneturvallisuuden parantamiskeinoja päätieverkolla sekä kehitetään uusia parannustoimia tieympäristöön. Myös lisäämällä nopeuksien valvontaa ja parantamalla kunnossapitoa sekä keli-informaatiota parannetaan turvallisuutta merkittävästi. (Ajonopeus).

Eräiden tutkimusten mukaan liikennevalvonta on kuitenkin sekä sen lisääminen että tehostaminen on yksi keinoista, joilla liikennekuolemien vähentäminen ja liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen on mahdollista. Riskikäyttäytymisen vähentämiseksi laajennetaan automaattista nopeudenvalvontaa 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. Tällä vältetään Vesa Huotarin esittämä mahdollinen poliisin liikennevalvonnan oletettu ristivetoisuus poliisitoimintaan. Taajamien turvallisuus paranee valvomalla liikennevalojen nou-

dattamista ja kehittämällä taajamien liikennejärjestelmiä erityisryhmien liikumisen tukemiseen.

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. Valtakunnallisesti liikenneturvallsuustyössä on mukana monia tahoja. Yhteistyötä tarvitaan pyrittäessä saavuttamaan valtakunnallisia tavoitteita. Liikenneturvallsuustyössä 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. Psykologien tai kasvatustieteilijöiden rooli ei korostu nykyisin liikenneturvallsuustoimijoiden kentällä, mikä vaatii kehittämistä. Poikkitieteellisen yhteistyön sekä viranomaisten ja tienkäyttäjien välillä käytävän vuoropuhelun merkitystä pidetään tärkeinä.

Poliisin tulevalta liikenneturvallsuusohjelmalta toivotaan painotusta substanssiin, osaamiseen ja sen kehittämiseen (tällä hetkellä Suomessa ei ole saatavilla riittävästi liikenneturvallsuuskoulutusta liikenneturvallsuus- asiantuntijoille 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 pohditaisiin 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 liikenneturvallsuutta muihin näkökulmiin, jottei tehdä ristiriitaisia ja mahdottomia tavoitteita. Uudelta ohjelmalta toivotaan perusteluja päätöksentekoon eli ohjelman avulla tulisi pystyä perustelemaan liikenneturvallsuudelle tärkeitä hankkeita tai hankkeiden tärkeyttä tulisi pystyä perustelemaan vastaavasti liikenneturvallsuudella. Suuri kysymys kaikkien em. ongelmien ratkaisemisessa on, miten välinpitämättömyyteen liikenteessä voidaan vaikuttaa. Olennaista on laaja-alainen, yli sektorirajojen ulottuva yhteistyö. Liikenneturvallsuuden arvostuksen lisääminen on liikenteen kasvun hillinnän kaltainen laaja tavoite, jonka kärjistäminen on tarpeen. Kärjistetyllä tavoitteella voi olla mahdollista vaikuttaa tehokkaammin ihmisten kiinnostukseen liikenneturvallsuusasioita kohtaan.

Liikenneturvallsuus on pysynyt viime vuosina samalla tasolla ja vain kasvavien liikennemäärien aiheuttamaan liikenneturvallsuuden heikkenemiseen on pystytty vastaamaan. Valtakunnallista numeerista liikenneturvalli-

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

Poliisipäällikkö

Mikko Masalin

Ylikomisario

Petri Pahkin

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 18.01.2021 klo 13:09. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-
mosta.

Jakelu

Poliisihallitus

Tiedoksi