

21.01.2021

POL-2020-86659

Poliisihallitus

Viite: SMDno-2019-1943

Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen lausunto Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman 2021- 2024 luonnoksesta

Poliisihallitus on pyytänyt Länsi-Uudenmaan poliisilaitokselta lausuntoa liittyen Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelman 2021 - 2024 luonnokseen ja tavoitteisiin.

### **Poliisilaitoksen huomioita**

#### **Poliisilaitos haluaa kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin luonnoksen osalta (positiiviset asiat);**

- monia taustamuuttujia, sekä analyysia on tehty tilastojen, faktatietojen sekä empiiristen tutkimusten pohjalta, joka toisaalta tuo vakuuttavuutta ja uskottavuutta toimintaohjelman mukaisiin linjauksiin.

#### **Poliisilaitos haluaa kiinnittää huomiota seuraaviin kohtiin luonnoksen osalta (kehittäminen);**

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.

s. 12 Poliisi turvaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää osaltaan liikenteestä aiheutuvien haittojen yhteiskunnallista vaikutusta

- Kuntien – ja kaupunkien liikennemerkkit ovat usein puutteellisia ja virheellisiä, ristiriitoja nopeusrajoitusmerkkien kesken, puuttuu etumerkityistä risteyksistä toistomerkkejä, merkkien puhdistus esim. lumesta pitäisi olla nopeampaa
- Poliisin valvontapaikkojen huomioiminen liikenneväylien suunnittelussa

s. 15 Kansalliset linjaukset

- Liikenneturvallisuus ajoneuvojen osalta, katsastuksiin liittyvää lainsäädäntöä tulisi saada tiukemmaksi, tiellä liikkuu monenlaisia valo-

viritelmiä, auton ikkunoita on tummennettu, rengaskokoja muunnellaan, myös määräaikaikatsastus mopojen – ja moottoripyörien osalta voisi olla tarpeen

s. 16 Tieliikenneonnettomuudet/nuoret

- Poikkeusluvalla ajokortin saaneita 17-vuotiaita suhteettoman paljon asiakkaina, syytä olisi pohtia esim. ajokiellon määräämistä herkemmin ensimmäisestä rikkeestä

s. 17 Loukkaantumisille alttiit tienkäyttäjät

- Polkupyöräilijöiden kypärättä ajo ja jalankulkijoiden heijastimen puute pimeällä harkittavaksi mahd. sanktioitavaksi

s. 38 Turvalaitteiden käyttämättömyys on useasti vaikuttanut päihdeonnettomuuksien vakavuuteen

- Turvalaitteiden tehokas valvonta usein paljastaa päihtyneitä ja koritomia kuljettajia

**Pohdintaa yleisesti;**

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

- 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?)

- Toimintaohjelmassa korostuu raskaan liikenteen valvonnan osalta laajan osaamisen ja toiminnan turvaaminen, mutta konkreettisia keinoja tämän varmistamiseen ei ole juuri käsitelty. Tosiasiassa raskaan liikenteen valvontaan käytettävissä oleva työaika on vuosi vuodelta vähentynyt ja samanaikaisesti yhden tarkastettavan ajoneuvon tarkastuskohteet ovat lisääntyneet ja muuttuneet enemmän aikaa vieviksi (HCT-säännökset, ajo- ja piirturien manipulointien muuttuminen vaikeammiksi ja ajoneuvojen päästöjen manipuloinnit). Yhden päästömanipuloidun ajoneuvon käsittely kestää helposti 3-4 tuntia manipuloinnin paljastamisineen ja paperitöineen.

- 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 liikennerikoksissa? Tilastojen perusteella ulkomaalaisten kuljettajien osuus liikennerikoksissa 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. Poliisilaitos ehdottaa säädösten kehittämistä niin, että moottoripyöräksi viritetty mopo voidaan tuomita valtiolle menetetyksi.

- Toimintaohjelmassa on esitetty useita eri tavoitetiljoja sekä visioita, mutta konkreettiset keinot esim. vaihtoehtoisine 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.

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

- Ajoterveyden osalta lääkärin ilmoittamat tapaukset määrätään ajokieltoon. Tätä lääkärin ilmoitusvelvollisuutta koskevaa ohjeistusta tulisi kuitenkin tiukentaa. Nykyisten ohjeiden mukaan lääkärin tulee ilmoittaa poliisille ajo-oikeuden haltijan terveydentilassa tapahtuneista muutoksista, jotka vaikuttavat ajokykyyn. Tämä ei kuitenkaan koske tilapäisiä muutoksia, jotka arvioidaan kestävän alle 6 kuukautta. Tällöin lääkäri ohjeiden mukaan keskustelelee asiasta potilaan kanssa ja kehottaa tätä olemaan ajamatta. Tällä ei kuitenkaan ole ennalta estävää vaikutusta eikä tämä puhuttelu välttämättä estä ajamista.

Edellä kerrottu aiheuttaa sen, että esim. kaihni vuoksi näkökykynsä suurimaksi osaksi menettäneestä henkilöstä poliisi ei saa tietoa näkökyvyn puutteesta, jos on odotettavissa esim. 5 kuukauden päästä tapahtuvat leikkauksen jälkeen merkittävä näkökyvyn paraneminen. Parempi vaihtoehto olisi, että ajokykyyn vaikuttavan terveyden puuttuessa siitä saataisiin lyhemmissäkin tapauksissa määrättyä väliaikainen ajokielto, joka kumottaisiin esim. esimerkkitapauksessa tekemällä näkötesti onnistuneen leikkauksen jälkeen ja uuden lääkärinlausunnon perusteella.

- Käytössämme olevat Suomen pienimmät resurssit, eivät estä valvonnasta viestittämistä sekä sosiaalisen median että tiedotusvälineiden kautta. Viestintää on ollut jopa niin paljon, että lehdistö ei julkaise kuin satunnaisesti uutisia ”35 kuljettajaa ajoi Länsi-Uudellamaalla ajokorttinsa hyllylle viikonloppuna”, koska tätä toistuu viikoittain etenkin kesäaikaan.

- Valvonnan säännöllisyys pitkän ajanjakson ajan, ei sen sijaan ole mahdollista, ellei sitten keskitytä vain muutamaaan valvontakohteeseen muiden kohteiden kustannuksella.

-Seuraamusjärjestelmä määräytyy lainsäädännön ja Poliisihallituksen ohjeiden mukaan, joten siihen ei voida muuten vaikuttaa, kuin käyttämällä sitä edelleen koko laajuudessaan säännösten ja ohjeiden määräämällä tavalla.

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. Törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset lisääntyvät poliisilaitoksemme alueella vuosittain 30-40 % ja liikenteessä kuolleiden määrä on viimeisen Pora-uudistuksen jälkeen noussut n. 9 kuolonuhrista keskimäärin 11-13 välille ollen vuonna 2020 ennätyselliset 15 kpl, vaikka samanaikaisesti autokanta on nuorentunut ja siten muuttunut turvallisemmaksi.

Tienpitäjien kohdalla on tapahtunut rakenteellisen turvallisuuden parantamista. Valtaväylien tiet sekä pääkaupunkiseudun kehätiet ja Helsinkiin saapumisväylät ovat muuttuneet entistä turvallisemmiksi keskikaiteiden ja ohiuskaistojen sekä lisäkaistojen ja automaattisen nopeusvalvonnan vuoksi. Kuntatasolla kevyen liikenteen väylien rakentaminen on myös parantanut liikenneturvallisuutta.

Apulaispoliisipäällikkö

Kimmo Markkula

Ylikomisario

Aapo Isoaho