

Sisäasiainministeriön poliisiosastolle

LAUSUNTO

Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuden toimintaohjelma 2021-2024 (luonnos)

Kiitämme tilaisuudesta lausunnon antamiseen yllä mainitusta poliisin toimintaohjelman luonnoksesta. 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.

Yleistä

Toimintaohjelmassa ei ole kattavasti esitetty, millä tavoin 1.6.2020 voimaan tullut uusi tieliikennelaki vaikuttaa poliisin liikennevalvontaa ja liikennerikosten tutkintaan. 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. Onko uuden ohjeen laatiminen suunnitelmassa?

Poliisi on usein resurssisyistä kieltäytynyt tutkimasta vain aineellisia vahinkoja aiheuttaneita liikenneonnettomuuksia. Tämä heikentää monissa tapauksissa syyttömien osallisten oikeusturvaa, minkä vuoksi se on syytä ottaa ohjelmatasolla harkittavaksi.

Yksittäisiä havaintoja

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 Onnettomuustutkintakeskuksen raportin mukaan sen syytä löytyi sekä ajoneuvoyhdistelmän että linja-auton hallinnasta, ajoneuvoista, liikenneympäristöstä ja kuljetusjärjestelmätekkijöistä 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 moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa 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.

Raskaan liikenteen valvonta on tarpeen teknisten vikojen lisäksi mm. ajo- ja lepoaikarikkomusten, ajoneuvon kuormausvirheiden ja ylipainojen takia.

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

Helsingissä, tammikuun 14 päivänä 2021

Liikenneoikeusyhdistys ry

Risto Tuori
puheenjohtaja