

Vastaus kirjalliseen kysymykseen nopeusrajoituksen ilmoittamisesta automaattisen nopeusvalvonnan yhteydessä sekä liikenneturvallisuuden parantamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Timo Heinosen /kok näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 52/2019 vp:

Onko hallitus valmis tuomaan nopeusrajoitusmerkit näkyviin peltipoliisitolppien välittömään läheisyyteen,

olisiko hallitus valmis käyttämään kamerateknologiaa tehokkaammin liikenneturvallisuuden parantamiseen esimerkiksi siirtämällä kameroita risteysalueiden ja suojateiden valvontaan ja

onko hallitus valmis palauttamaan laajasti kaivatun liikkuvan poliisin, joka keskittyisi todelliseen liikenneturvallisuusvalvontaan?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Liikenneturvallisuus on parantunut viime vuosina. Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan vuonna 2018 tieliikenteessä menehtyi 234 henkilöä, joka on toiseksi alhaisin määrä yli 70 vuoden. Vuoden 2019 ennakkotietojen mukaan tammi-kesäkuussa kuolleita oli 11 enemmän ja loukkaantuneita 170 vähemmän kuin vuoden 2018 vastaavana aikana. Erityisesti kesäkuu oli turvallisuuden kannalta huono. Vuosien 2013-2017 aikana tieliikenteessä kuolleista keskimäärin noin 75 prosenttia menehtyi taajaman ulkopuolella tapahtuneissa onnettomuuksissa. Liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset riskitekijät liittyvät päihtyneenä ajamiseen, kuljettajan ajoterveyteen, liian suuriin ajonopeuksiin, turvalaitteiden käyttämättömyyteen ja tarkkaamattomuuteen liikennetapahtumista esimerkiksi mobiililaitteiden käytön johdosta.

Automaattisen liikenteen valvonnan tarkoituksena on täydentää poliisihenkilöstön tekemää liikenteenvalvontaa, joka on edelleen keskeisin osa poliisin suorittamaa liikenteenvalvontaa. Lähes 90 prosenttia liikenteenvalvontaan käytetystä työajasta on muuta kuin automaattista liikenteenvalvontaa. Poliisihenkilöstön tekemä liikenteenvalvonta on siis edelleen erittäin tärkeää.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 52/2019 vp

Automaattisella valvontavälineistöllä pystytään valvomaan liikenneturvallisuusarvioinnin perusteella valittujen tienkohtien ajonopeuksia tarvittaessa jokaisena päivänä ja jokaisena hetkenä. Tähän ei poliisihenkilöstön resursseilla pystytä missään olosuhteissa. Liikenneturvallisuuden kannalta automaattisen liikenteenvalvonnan on todettu useiden tutkimusten perusteella olevan erittäin tehokas tapa valvoa ja hallita ajonopeuksia. Useissa liikenneturvallisuudeltaan Suomea turvallisemmista maissa automaattinen liikenteen valvonta on laajempaa kuin Suomessa.

Kiinteää automaattista liikennevalvontaa toteutetaan tienpitäjien ja poliisien yhteistyöllä. Kiinteiden valvontapisteiden asentaminen toteutetaan aina valtion tienpitäjän tai kuntien tekemällä päätöksellä. Poliisi puolestaan hankkii ja käyttää valvontatolppiin asennettavia valvontalaitteita, sekä käyttää poliisiautoissa olevia siirrettäviä automaattisia valvontalaitteita. Uusien automaattisen liikennevalvonnan laitteiden hankinta käynnistettiin muutama vuosi sitten ja hankinnat ovat monivuotisia. Uudet laitteet mahdollistavat niiden asentamisen kaupunkiympäristöön merkittävästi aikaisempaa paremmin. Nyt rakennetut ja suunnitellut tutkatekniikkaan perustuvat valvontapisteen on suunniteltu pääosin paikkoihin, joissa nopeus alenee risteyksen, taajaman, koulun tai muun tienpitäjän riskialueeksi kokeman kohteen vuoksi. Tällä hetkellä eniten automaattista liikenteenvalvontaa on maanteilla. Poliisi tekee tällä hetkellä seitsemän kunnan kanssa yhteistyötä automaattisessa liikenteenvalvonnassa ja usean kunnan kanssa on keskusteltu asiasta. Sisäministeriö kannustaakin kuntia olemaan aktiivisia tässä asiassa. Esimerkiksi Helsingin kaupunki on päättänyt asentaa useita kymmeniä kiinteitä automaattisen valvonnan pisteitä poliisin käytettäväksi. Myös liikennevalojen automaattista valvontaa tehdään jo nykyisin ja sitä on tarkoitus laajentaa jatkossa. Tieliikennelain uudistus tulee voimaan 1.6.2020 ja tämä mahdollistaa huomattavasti nykyistä laajemmin automaattisen liikennevalvonnan käyttämisen muuhunkin kuin nopeusvalvontaan. Mitä tulee suojateiden automaattiseen valvontaan, on todettava, että Suomen lainsäädännön vaatimukset täyttäviä laitteita ei ole saatavissa.

Väylävirasto vastaa maanteiden nopeusrajoituksiin liittyvästä ohjeistuksesta valtakunnan tasolla. ELY-keskuksille kuuluvat päätökset oman alueensa maanteiden nopeusrajoituksista ja yksittäisten merkkien asettamisesta. Kaupungit ja kunnat ovat itsenäisiä tienpitäjiä, jotka päättävät oman katuverkkonsa nopeusrajoituksista. Nopeusrajoitusten ensisijainen tehtävä on tieliikenteen turvallisuuden lisääminen ja on syytä huomioda, että nopeusrajoituksen voimassaolo alkaa nopeusrajoitusmerkistä. Turvallisuusaspektin lisäksi nopeuksia säätelemällä voidaan vaikuttaa myös liikenteen sujuvuuteen, välityskykyyn, liikennekustannuksiin sekä liikenteen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin. Nopeusrajoitusmerkkien sijoittaminen automaattisen liikennevalvonnan tienosille arvioidaan tienpitäjän toimesta tapauskohtaisesti. Esimerkiksi valtateiden 4, 5, 6 ja 27 valvontakohteissa nopeusrajoitusmerkit on sijoitettu noin 200–400 metriä ennen automaattisen liikennevalvonnan valvontapistettä.

Poliisihallituksessa on keskusteltu nopeusrajoitusmerkkien tarkoituksenmukaisesta sijoittamisesta valvontapisteiden läheisyyteen ja Poliisihallitus tulee tulevan syksyn aikana ottamaan asian esille myös ELY-keskusten ja Väyläviraston kanssa.

Pääministeri Rinteen hallitusohjelmaan on kirjattu poliisien määrä nostaminen 7 500 henkilötövuoteen vuoteen 2022 mennessä. Vahvistuvat voimavarat kohdennetaan poliisin operatiiviseen

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 52/2019 vp

toimintaan. Hallitusohjelmaan on lisäksi kirjattu, että liikenneturvallisuuden parantaminen otetaan uudelleen mukaan liikenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoitteena on vastata EU:n nollaskenaarioon (nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä). Liikenneturvallisuuden periaatepäätös ohjaa tähän tavoitteeseen pääsemässä. Lisäksi sisäministeriön poliisiosastolla on päätetty valmistella poliisin liikenneturvallisuusstrategia.

Sisäministeriön poliisiosastolla on arvioitu vaihtoehtoja liikennevalvonnan organisointiin ja mahdollisten vaihtoehtojen vaikutuksiin poliisin toimintaan. Erillisen liikennevalvontaan perehtyneen yksikön perustamiselle ei ole nähty tarvetta.

Helsingissä 6.8.2019

Sisäministeri Maria Ohisalo