



Iivo Rintamäki, Vesa Huotari & Mika Sutela

Vaikuttavuuden indikaattorit poliisin liikenneturvallisuustyössä

Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 141

Vaikuttavuuden indikaattorit poliisin liikenneturvallisuustyössä

Iivo Rintamäki, Vesa Huotari & Mika Sutela

Poliisiammattikorkeakoulu
Tampere, 2022

Iivo Rintamäki, Vesa Huotari & Mika Sutela
Vaikuttavuuden indikaattorit poliisin liikenneturvallisuustyössä.

Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 141
ISBN 978-951-815-407-8
ISSN 1797-5743

Grano Oy, 2022

Tiivistelmä

Poliisin on kritisoitu laiminlyöneen liikenneturvallisuuksien vaikuttavuuden arvioinnin. Huomio on kohdistunut sellaisten käytettyjen panostusten ja valvonnan suoritteiden seurantaan kuten käytetty työaika, suoritettavat puhallutukset tai määrättyt liikennevirhemaksut, jotka eivät kritiikin mukaan osoita hyötyjä, joita valvonnalla on tavoiteltu. Toisaalta liikennevalvonnan vaikuttavuutta on arvioitu liikenneonnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden ja kuolleiden määrän perusteella, vaikka siihen poliisin on puolestaan vaikea vaikuttaa suoraan.

Tämä raportti ottaa kantaa tuon kritiikin ja vaikuttavuuskriteerin perusteltavuuteen. Tekijät, jotka lisäävät liikenneonnettomuuksien riskiä ja niiden seuraamusten vakavuutta, tunnetaan hyvin, jolloin niiden valvontaan käytettyjen resurssien seuranta on perusteltua ja toimii hyvänä korvikkeena vaikuttavuuden suoralle arvioinnille. Liikenneonnettomuuksien määrään tai niiden vakavuuteen puolestaan vaikuttavat muutkin tekijät kuin yksinomaan poliisin toiminta. Täten siitä ei ole yksiselitteiseksi vaikuttavuuden kriteeriksi poliisin liikenneturvallisuuksien kohdalla.

Tieto vaikuttavuudesta ei yleensä sellaisenaan paljasta, mitä vaikuttavuuden vahvistamiseksi olisi tehtävissä. Jälkimmäinen edellyttää huomion kohdistamista aikaansaannosten ohella niiden aikaansaamiseen.

Tässä raportissa poliisin liikenneturvallisuuksien ymmärretään asiantuntijatyöksi, jolla pyritään vaikuttamaan lain kunnioittamiseen sekä lain itsensä laatuun liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien riskien hallintana. Viimeksi mainittu tarkoittaa aina jonkinlaista kompromissia yhteiskunnan hyväksymän riskin ja turvallisuuden tavoittelun välillä.

Liikenneonnettomuudet ja niissä loukkaantuneiden ja kuolleiden määrän vähentäminen on edelleen liikenneturvallisuuksien kokonaisuutta määrittävä tavoite poliisin liikenneturvallisuuksien taustalla, joskin se on osin poliisin kontrollissa olevan vaikuttavuuden sfäärin tuolla puolen. Poliisin liikenneturvallisuuksien vaikuttavuuden arvioinnissa tulee tästä syytä kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin: yleisen lainkuuliaisuuden edistäminen liikenteessä ja liikkumisessa sekä poliisin liikenneturvallisuuksien nauttima

arvostus ja tuki kansalaisten parissa, poliisin oman asiantuntemuksen käyttö liikenneturvallisuuden edistämiseksi yhteistyössä muiden turvallisuustahojen ja -toimijoiden kanssa sekä tehokkaan liikennerikostutkinnan vahvistaminen. Jälkimmäisiin poliisi pystyy itse vaikuttamaan, ja siten ne sopivat poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattorien viitekohdiksi. Indikaattoreiden tulee kytkeytyä lainkuuliaisuudessa tapahtuviin muutoksiin ja liikenteeseen ja mitata olosuhteita, joissa liikkuminen koetaan turvalliseksi. Sen lisäksi ne mittaavat sekä kansalaisten valmiutta myötävaikuttaa poliisin menestymiseen liikenneturvallisuustyössä että poliisin tekemää yhteistyötä liikenneturvallisuustyön kentällä kuten myös liikennerikostutkinnan vaikuttavuutta ja liikenneturvallisuusvaikutusten aikaansaamisen prosessia poliisissa.

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuusindikaattorien järjestelmän tulee palvella sitä asiantuntijatyötä, jolla tuota vaikuttavuutta systemaattisesti ylläpidetään ja pyritään edelleen vahvistamaan. Olennaista on täten se, että indikaattorien ja niiden kokoaman tiedon määrittely ja muotoilu kytkeytyvät kyseisen tiedon käyttäjiin ja käyttöyhteyksiin poliisin omassa liikenneturvallisuustyössä. Vaikka raportti kuvaa joitakin tuon työn vaikuttavuuden indikaattoreita, niistä on syytä keskustella edelleen ja pohtia niiden palvelevuutta.

Abstract

Policing Safety and Security on the Roads and Beyond: Effectiveness indicators

The Finnish police has been criticised for neglecting the evaluation of the effectiveness of its efforts in policing the safety and security of the users of the roads, waterways and other pathways. The data collected have described those efforts and outputs rather than the gains achieved in terms their very aims. On the other hand, the criteria for their effectiveness has been defined in terms of the number of road accidents and the persons injured or perished in them. However, the latter tend to be beyond the direct control of the police.

In this report, we discuss the warrantedness of this critique. The main factors underpinning road accidents and their severity have been identified in the research literature. The police monitors the causally relevant factors and behaviours on the roads. Collecting data systematically on their measures offers a reasonable proxy for their effectiveness in terms of the prevention of road accidents. It is worth pointing out that the number of accidents and their consequences depend on factors that mainly are beyond the direct control of the police. Therefore, one should be cautious when using them as the criteria for the effectiveness of policing the roads, waterways and other possible paths.

Moreover, learning about the effectiveness of some deeds, policy, or programme hardly ever reveals, as such, the possible ways for enhancing their effectiveness. For the latter, it is essential to focus onto the processes and mechanisms behind their very achievements.

In this report, the police work is understood as a use of specific expertise that, on the one hand, aims at enhancing compliance to the traffic code and the other relevant norms, and, on the other, ascertain that the relevant risks are both identified and covered by these laws and regulations. The latter are always a compromise between safety concerns and having a system of traffic characterised by high predictability, efficiency, and order.

Arguably, the number of road accidents and persons injured or killed in them defines the overall objective of the work for road safety and it, therefore, covers the expected contribution from the police too. However, this objective resides very much in a sphere beyond the direct control of the police. Within this sphere of control are the following: the general obedience to, or respect of, the traffic laws, the support from the public to the work the police in enhancing the road safety, the larger co-operation for a safer systems of traffic with other public authorities and road safety organisations, the utilisation of what is learned from criminal investigation of road accidents as well as the efforts in terms of resources used in policing well-known risks underpinning road accidents and their severity. The effectiveness indicators for the police on the safety of the traffic should be sensitive to the changes in the aforementioned.

Overall, the system of indicators should be formulated in a close contact with the uses and the users of the respective information. The indicators should relate to the users' efforts to maintain and enhance further the effectiveness of their daily deeds and doings. The users should find the indicators understandable, communicative, and useful. The latter is likely to happen when they participate to the work that aims at defining and formulating them including the way the data thus reported is to be utilised in practice. Although we in this report are guilty of trying to do part of this work for them, our suggestions for the indicators should be subjected to critical discussion both within the police and without it too before their implementation.

Sisällys

Tiivistelmä.....	4
Abstract	6
Esipuhe.....	10
1 Johdanto	11
2 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuusien jäljillä	13
3 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus vaikutusten ristivedossa	19
3.1 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuusien kontekstit	19
3.1.1 Vaikuttavuus rikosoikeudellisessa tulokulmassa	20
3.1.2 Liikennettä koskevien normien vaikuttavuus.....	27
3.1.3 Poliisin vaikuttavuus.....	30
3.1.4 Liikenneturvallisuustoimijoiden kentän vaikuttavuus....	36
3.1.5 Valvonnan hyväksyttävyyys liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden osatekijänä.....	47
3.1.6 Poliisin liikenneturvallisuustehtävän johtamisen vaikuttavuus	52
3.2 Yhteenveto	53
4 Liikenneturvallisuuden riskitekijät tutkimuskirjallisuudessa	57
4.1 Johdanto	57
4.2 Liikenteen riskitekijät nykytiedon valossa	65
4.2.1 Rattijuopumus	67
4.2.2. Ylinopeus tai liian suuri tilannenopeus.....	71
4.2.3. Tarkkaamattomuus ja mobiililaitteiden käyttö	73
4.2.4. Turvalaitteiden käyttämättömyys	76
4.2.5. Raskaan liikenteen aiheuttamat riskit	79
4.2.6 Maasto- ja vesiliikenteen riskitekijät.....	82
4.2.7 Poliisin liikennevalvonnan ulottumattomissa olevat riskitekijät	84

4.3	Riskitekijöihin vaikuttaminen poliisin liikenneturvallisuustyössä ..	85
4.3.1	Poliisin resurssien jakautuminen liikenteenvalvonnassa.....	88
4.3.2	Poliisin liikenneturvallisuustyön yhteiskunnalliset tavoitteet ja vastuut.....	92
4.4	Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus ideaalitulanteessa.	96
5	Vaikuttavuuden indikaattorit.....	103
5.1	Kokemus liikenteen ja liikkumisen turvallisuudesta	107
5.2	Oman asiantuntemuksen vaikuttava hyödyntäminen liikenneturvallisuustyössä	113
5.3	Liikennerikostutkinnan vaikuttavuus	123
5.4	Liikennevalvonnan vaikuttavuus tiestöllä, vesistöillä ja maastoliikenteessä	126
5.5	Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattorit.....	128
6	Vaikuttavuutta koskevan indikaattoritiedon käyttö poliisin liikenneturvallisuustyössä.....	135
7	Yhteenveto.....	144
	Lähteet.....	152

Esipuhe

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattoreiden kehittäminen on osa poliisin liikenneturvallisuutta koskevaa suunnitelmatyötä, jota on tehty Poliisihallituksen johdolla vuonna 2021. Poliisiammattikorkeakoulun vastuulla on ollut vaikuttavuuden indikaattoreiden määrittely. Poliisiammattikorkeakoulu palkkasi hankkeen tutkijaksi Iivo Rintamäen määräajaksi 1.7.–31.12.2021. Iivo kokosi tiedot liikenneturvallisuuden riskitekijöistä ja kartoitti liikenneturvallisuustyön laajempaa kokonaisuutta (erityisesti luku 3.1.4, luku neljä ja osin luku viisi). Mika Sutela on kirjoittanut raporttiin jälkikirjoituksen, valottanut nykyisiä liikenneturvallisuuden seurantaindikaattoreita luvussa kuusi ja täydentänyt raportin käsikirjoitusta omilla huomioillaan. Hankkeesta ja sen raportoinnista on vastannut Poliisiammattikorkeakoulun erikoistutkija Vesa Huotari.

Uskomme vähintäänkin edistyneemme merkittävästi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden määrittelyssä ja sitä palvelevien indikaattoreiden hahmottamisessa, vaikka läpikotaisin pohdittuun, kaikilta yksityiskohdiltaan hiottuun ja täysin valmiiseen indikaattorijärjestelmään emme yltäneetkään. Jälkimmäinen kehkeytyy sitä myöten, kun asiassa päästään osallistavasti liikkeelle, matkaa tehdään riittävän laajalla porukalla ja pidetään matkatessa tarkoitus kirkkaana sekä edetään asiassa aina vain sen verran, mihin ymmärrys kulloinkin yltää.

25.1.2021

Iivo Rintamäki
Vesa Huotari
Mika Sutela

1 Johdanto

Julkisen palvelun toimijoiden, kuten poliisin, odotetaan tänä päivänä olevan hyvin perillä oman toimintansa vaikuttavuudesta, toiminnan laadusta yleensä, resurssien tehokkaasta ja taloudellisesta käytöstä, henkilöstön hyvinvoinnista sekä osaamisesta ja kehittämiskohteista. Heidän odotetaan myös tuntevan asiakkaidensa tarpeet ja kyseistä palvelua koskevat toiveet. Näihin odotuksiin vastaaminen tavoilla, jotka vahvistavat vaikuttavuutta, auttavat vähentämään tuhlausta, edistävät henkilöstön hyvinvointia ja lisäävät asiakastyytyväisyyttä, on varsin vaativa tehtävä. Tämä raportti perkaa tuota tehtävää poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden osalta. Tavoitteena on hahmottaa, mitä oikein on vaikuttavuus poliisin liikenneturvallisuustyössä, määrittellä vaikuttavuuden sfäärit ja osoittaa indikaattorit, jotka ilmentävät siinä onnistumista.

Johdannon jälkeinen luku onkin omistettu sille, mistä vaikuttavuuden arvioinnissa on kysymys ja miten vaikuttavuutta on mahdollista arvioida. Kolmas luku kokoaa poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta koskevat huomiot viitekehyyksiksi, joka toimii lähtökohtana liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden mittaamiselle ja indikaattoreiden rakentamiselle.

Luvussa neljä jäsennetään liikenteen riskitekijöitä nykytietämyksen valossa. Kysymys on pitkälti myös tekijöistä, joihin poliisin valvontatyö kohdistuu, joita varten asetetaan tavoitteita ja joita poliisissa seurataan kokoamalla tietoa valvontaa koskevista suoritteista. Vaikka jälkimmäisestä ei ole suoraan kuvaamaan liikennevalvonnan vaikuttavuutta, se kuitenkin kohdistuu suoraan riskitekijöihin, joilla tutkimustiedon mukaan on suora yhteys liikenneonnettomuuksiin tai niiden vakavuuteen.

Luku viisi kokoaa ehdotuksemme poliisin liikenneturvallisuustyön indikaattoreiksi. Emme pidä liikenteeseen tai liikkumiseen liittyvissä onnettomuuksissa kuolleiden tai loukkaantuneiden määrää erityisen hyvänä indikaattorina poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta. Se soveltunee paremmin liikenneturvallisuustyön kentän vaikuttavuuden osoittimeksi. Ensisijainen haaste poliisin liikenneturvallisuustyössä liittyy siihen, miten edistää ja edesauttaa lainkunnioitusta liikenteessä ja liikkumisessa. Poliisin tulisi käyttää liikenneturvallisuusalan asiantuntemustaan niin, että lainsäädäntö tunnistaisi

riskitekijät ja palvelisi riskien pitämistä tasolla, jonka yhteiskunta kokee hyväksyttäväksi kompromissiksi sujuvuuden ja turvallisuuden välillä. Näemmekin poliisin yhdeksi liikenneturvallisuuden asiantuntijatahoksi ja tarkastelemme poliisin roolia liikenneturvallisuustyön kentässä tästä näkökulmasta.

Luvussa kuusi pohdimme lyhyesti kootun indikaattoritiedon hyödyntämistä poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden edistämiseksi. Pohdinta jää niukemmaksi kuin mihin työtä aloittaessamme odotimme yltävämmä. Tämä juontuu toisaalta siitä, että tehtävä osoittautui odotettua monimutkaisemmaksi ja -tahoisemmaksi, toisaalta taas siitä, että tässä työssä pohdinnan kohteena oleva järjestelmä kannattaa rakentaa lähellä vaikuttavuutta koskevan arviointitiedon varsinaista käyttöyhteyttä. Katsomme asioita yksinkertaisesti liian kaukaa eikä meillä ole sitä syvällistä, vuosien myötä kertynyttä näkemystä ja ymmärrystä, jota varsinaisilla päätöksentekijöillä ja kentän toimijoilla on käytettävissään. Tältä osin hanke onkin vähintään onnistunut lisäämään omaa selväjärkisyyttämme.

Näemme aikaansaannoksemme edustavan hyvin Poliisiammattikorkeakoulun tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimintaa sekä luovan polkua liikenneturvallisuuden edistämiseksi tarvittavalle tutkimusyhteistyölle. Se tuo esille tutkimustietoa, avartaa tavanomaisia tarkasteluja, kokoaa yhteen huomionarvoisia näkökohtia ja tekee konkreettisia ehdotuksia. Luonnollisestikin sitä toivoisi jokaisen ponnistuksen kantavan hieman todellista laskeutumiskohtaa pidemmällä, mutta tosiasioiden tunnustaminen auttaa seuraavien askelten ottamista enemmän kuin niiden kieltäminen.

2 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuksien jäljillä

Tehokkuus, taloudellisuus, laatu ja vaikuttavuus ovat keskeisiä julkisesti rahoitetun palvelutoiminnan arviointikriteereitä. Ne suuntaavat huomion tarkoituksen tavoittelun tapaan ja sen tavoittamisen tai todentamisen asteeseen. Tarkoitus tulisi täyttää välttämällä kaikinpuolista tuhlausta, mutta samalla myös mahdollisimman täydellisesti, kaikin puolin ja jatkuvasti. Vaikuttavuuden arviointi edellyttääkin tarkoituksen selvittämistä. Mikä oikein on poliisitoiminnan, erityisesti poliisin liikenneturvallisuustyön, tarkoitus?

Yksinkertainen kysymys siitä, mikä on poliisin tarkoitus, on osoittautunut jatkuvan keskustelun kohteeksi ja keskeiseksi hankaluudeksi poliisin vaikuttavuuden arvioinnissa (Kirby 2013, 7–9). Tarkoituksen monikäsitteisyttäkin perustavampi asema on silti kysymyksellä siitä, voidaanko poliisitoiminnan arvo pelkistää tai palauttaa kokonaisuudessaan kysymykseen sen vaikuttavuudesta. Ensimmäiseksi on vastattava siihen, onko poliisitoiminnalla itseisarvoa vai pelkästään arvoa keinona tai välineenä, esimerkiksi jonkin yleisen arvon tavoittelua tai edistämistä yhteiskunnassa.

Engelin ja Eekin (2015) mielestä vaikuttavuutta ei voi tavoitella kansalaisten yhdenvertaisuuden (equity) kustannuksella. Vaikuttavuutta koskevan näytön ohella on kerättävä näyttöä yhdenvertaisuuden toteutumisesta. Heidän mukaansa tämä tarkoittaa esimerkiksi toiminnan koettua legitimitettä, havainnot poliisin menettelyn asianmukaisuudesta ja reiluudesta sekä tyytyväisyyttä poliisipalveluihin. Toimintastrategioita, jotka kylläkin vähentävät rikollisuutta, mutta samalla vieraannuttavat kansalaisia ja vähentävät heidän tukeaan poliisille, ei heidän mielestään voi pitää vaikuttavina. (Emt., 7.)

Vaikuttavuus on yksi laadukkaan poliisitoiminnan piirre, mutta sitä on mahdollonta ajatella edistettävän sellaisin tavoin tai määrin, jotka tarkoittavat kompromissia suhteessa ”hyvään” poliisitoimintaan. Poliisi, joka objektiivisesti on vaikuttava, mutta jonka koetaan toimivan eriarvoistavasti, epäoikeudenmukaisesti, epäreilusti, puolueellisesti, asiattomasti, syrjivästi, väkivaltaisesti, ylilyövästi, kansalaisvapauksia loukkaavasti tai muuten harmia luovasti tai haitallisesti, jättää muissa suhteissa toivomisen varaa.

Välineellisyys luonnehtii Tylerin (2021, ix) mielestä aikaamme siinä määrin, että on ymmärrettävää, jos viranomaiset ajattelevat kansalaisten reagoivan yksinomaan kanssakäymisen lopputulokseen, ei sen laatuun. Epäilemättä poliisin on tavoiteltava vaikuttavuutta tavoilla, jotka eivät ole ristiriidassa niiden ominaisuuksien tai piirteiden kanssa, jotka määrittävät sitä ”hyväksi”. Poliisitoiminta, jota pidetään kaikin puolin hyvänä, mutta joka ei ole missään suhteessa vaikuttavaa, herättää kuitenkin yhtäläisesti epäilyksiä laatunsa tai luonteensa osalta.

Jos jatkuvuus yksittäisen henkilön tapauksessa tarkoittaa jonkinlaista persoonallista pysyvyyttä yli ajan ja tilanteiden, sille on sosiaalisissa kokonaisuuksissa ominaista jonkinlainen normirakenteen pysyvyys huolimatta siitä, että sen yksittäiset, persoonallista jatkuvuutta ilmentävät jäsenet vaihtuvat ja korvautuvat uusilla. Tällaisen normirakenteen jatkuvuus ja yhteisön säilyminen yhteisönä edellyttää sitä, että uudet sukupolvet kasvavat ja heidät kasvatetaan sen jäseniksi. Samalla jatkuvuus vaatii sitä, että noita normeja ylläpidetään ja niistä kiinnipitämistä edistetään tietoisesti, niiden noudattamista valvotaan ja niiden noudattamattomuus johtaa jonkinlaisiin seuraamuksiin. Yhteisöjen jatkuvuuden näkökulmasta poliisitoimi näyttäytyy jonkinlaisena välttämättömyytenä ja jatkuvuuden välikappaleena. Tästä erityisestä merkityksestä huolimatta on epäselvää, juontuuko tuo arvo yksinomaan siitä, että niiden järjestelmien vaikuttavuus, joiden tarkoituksena on iskostaa normatiiviset säännöt ja ideaalit osaksi jokaisen persoonaa, jää jälkeen toivotusta.

Poliisitoiminta pyrkii kuitenkin vaikuttavuuteen aina hyväksi koetun asettamissa rajoissa. Sille, miten tämä eri yhteyksissä ja eri aikoina määritellään, ei kuitenkaan ole mitään ennalta annettua määrää tai mittaa. Väärä johtopäätös tästä on se, että vaikuttavuuden arviointi on mahdotonta ja siksi turhaa (tai turhaa ja siksi mahdotonta). Oikea johtopäätös on se, että vaikuttavuuden arviointi on jatkuvaa, teknisesti haastavaa, poliittisesti latautunutta, usein kiistanalaista ja että se vaatii osallistamista sekä jatkuvasti kaikinpuolista uudelleen arviointia (esim. Jobson & Schneck 1982).

Onkin hyväksyttävä se, että vaikuttavuuden arvioinnin haastetta ei täten ole mahdollista ratkaista yhdellä kertaa ja lopullisesti. Vaikuttavuudet näyttäytyvät erilaisina eri tahojen silmissä. Se, minkä vaikuttavuuden tulisi hallita kaikkia muita, on varsinainen pulma. Siltä osin kuin moninaiset vaikuttavuudet eivät ole sovittavissa yhdeksi, myös vaikuttavuutta koskevat arviot eriytyvät

ja osapuolilla on erilaiset näkemykset toiminnan arvosta. Lisäksi tekojen ja toimenpiteiden vaikuttavuus on yksi, mutta vain yksi kriteeri noiden tekojen ja toimenpiteiden arvon tai merkityksen määrittelyssä.

Vaikka täysimittaisesta vaikuttavuudesta eli toiminnan tarkoituksesta ja ”hyvästä” sen tavoittelun ehtoina saavutettaisiin pysyvä yksimielisyys, kaikki vaikuttavuuden arvioinnin ongelmat eivät vielä ratkeaisi. Taulukko 1 kokoaa ja kuvaa vaikuttavuuden tavoittamisen vaikeuksia.

Taulukko 1. **Vaikuttavuuden arvioinnin ongelmia.**

Hankaluus vaikuttavuuden arvioinnissa:	Seuraus:
<ul style="list-style-type: none"> • Teot itsessään ja/tai tavoitellut asiintilat ovat vaikeasti yksilöitävissä tai mitattavissa. 	<p>Emme kykene mittaamaan tarkasti joko tekijää, jonka vaikuttavuudesta olemme kiinnostuneita, tai asiintilaa, jonka suhteen muutosta tavoitellaan.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Tekojen ja vaikutusten todentumisen välinen aikaero on huomattava, ja vaikutukset sijoittuvat jonnekin epämääräiseen tulevaisuuteen. 	<p>Emme kykene täsmentämään ajankohtaa, jolloin toivotun vaikutuksen voisi perustellusti odottaa todentuvan.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vaikutusten todentumiseen tai todentumatta jäämiseen vaikuttavat monet muut asiintilat, jotka eivät ole arvioinnin kohteena olevan tahon kontrollissa. 	<p>Oikein tekeminen ei itsessään vielä riitä takaamaan tai varmistamaan toivottua vaikutusta, eivätkä muut mahdolliset muutostekijät ole toimijan itsensä kontrollissa.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Toimenpiteillä on paljon erilaisia, mahdollisesti ei-toivottuja tai muuten kustannuksia aiheuttavia oheisvaikutuksia, jotka on otettava arvioinnissa huomioon vaikuttavuuden rinnalla (moniarvoisuus heijastuu väistämättä arvonannoissa). 	<p>Siihen, miten suhteuttaa tavoitellut vaikutukset eli vaikuttavuus kaikkiin muihin aikaansaatuihin seurauksiin, ei ole mitään annettua menetelmää tai kaavaa.</p>

Hankaluus vaikuttavuuden arvioinnissa:	Seuraus:
<ul style="list-style-type: none"> • Teoria, joka perustelee yhteyden toimenpiteiden ja toivottujen vaikutusten välillä, on kiistanalainen tai muuten hämärä tai se on tarkka yksittäisten osatekijöiden osalta, mutta epätarkka niiden muodostaman kokonaisuuden tasolla 	<p>Tavoittelemme vaikuttavuutta parhaan käytettävissä olevan yhteyksiä koskevan tiedon pohjalta, mutta emme tiedä, miten lähellä tai kaukana se on parhaasta mallista emmekä välttämättä onnistu muuntamaan sitä parhaalla mahdollisella tavalla käytännön toiminnaksi.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Kysymys vaikuttavuudesta liittyy vahvasti uskoon, ei empiiriseen näyttöön asiasta. 	<p>Arvioitavalle toiminnalle on ominaista vahva vaikuttavuususkko tai näkemys sen symbolisesta merkityksestä, joka korostaa sen arvoa sinänsä.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vaikuttavuus syntyy tai jää syntymättä organisoidun toiminnan kokonaistuloksena, jossa resursseja kuluu toimintakokonaisuuden ylläpitämiseen ja erillisten toimien yhteensovittamiseen. 	<p>Kun kaikki puhaltavat yhteen hiileen, hiili itsessään ei kykene paljastamaan kunkin omaa vaikutusta sen hehkussa ja oma vaikuttavuus jää hämäräksi myös yksittäiselle puhkujalle itselleen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Toimija tavoittelee tai pyrkii palvelemaan samanaikaisesti tarkoituksia, jotka ovat osin toisilleen vastakkaisia. 	<p>Vaikuttavuus on väistämättä aina jonkinlainen kompromissi, mutta on hankalaa tietää, mikä olisi paras kompromissi missäkin tilanteessa ja millä kriteerillä sitä tulisi arvottaa.</p>

Monet taulukossa 1 mainituista ongelmakohtista juontuvat siitä, että toimimme olennaisesti avoimessa, useista tahoista ja toimijoista muodostuvassa kentässä, joka siksi käsittää moninaisia toimia, pyrkimyksiä, tendenssejä, tapahtumia ja asioita ja tiloja muuntavia voimia. Kaikkea ei voida joka osaltaan koordinoida, eri aspekteissaan kontrolloida ja saattaa hallintaan, minkä vuoksi myöskään tapahtumien kulkua ei pystytä etukäteen takaamaan eikä asiantilojen todentumista varmistamaan. Koska kysymys on jatkuvassa muutostilassa olevasta kokonaisuudesta, parhaatkin teoriat ja mallit kykenevät tavoittamaan siitä ainoastaan osan. Vaikka jälkimmäisistä ei täten yleensä

olekaan menestyksen takeeksi, niillä on korvaamaton merkitys eräänlaisina karttoina, jotka auttavat hahmottamaan toimintatilannettamme, erottamaan olennaisen epäolennaisesta, ohjaamaan huomiotamme ja kokoamaan pyrki-
myksiämme luottaen siihen, että tämä on parasta, mitä oppimisen ja tiedon kasvun edistämiseksi voimme tehdä.

Vaikuttavuuden arviointi tarkoittaisi tällöin sitä, että

- (1) kartoitetaan tietämyksen tila (mitä tiedetään kiinnostuksen kohteeseen liittyvistä syy-seuraus-suhteista eli mikä vaikuttaa mihinkin)
- (2) valitaan malli, jossa kiteytyy ”paras” tietämys asiasta (parhaan asiantuntijan kanta, näkemys, josta ollaan yhtä mieltä asiantuntijoiden piirissä, malli, jota edistyneimmät maat soveltavat ko. toiminnan kentällä tms.)
- (3) käännetään tuo malli poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuu-
suustyön toimenpiteiksi (ideaalimalli)
- (4) verrataan poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuu-
suustyön aktuaalisia strategioita, taktiikoita, toimenpiteitä ja tekoja tuohon
ideaalimalliin
- (5) tehdään päätelmät vaikuttavuudesta vertailun pohjalta (toiminnan
adekvaattisuus).

Paras, mitä jonkin yleisen hyvän edistämiseksi voidaan tehdä, heijastaa kul-
loinkin vallitsevaa tietämyksen tilaa. Vaikka emme kykene tavoittamaan toi-
vottuja vaikuttavuuksia vangitsemaan mittavälineillämme niiden välistä vaih-
telua ja yhdistämään sitä arvioinnin kohteeseen emmekä mittaamaan kaikkia
muita toiminnan seuraamuksia ja ominaispiirteitä sen hyvyyden tavoittami-
seksi, emme silti jää täysin kädettömiksi pyrkimyksessä edistää vaikuttavuut-
ta. Ensisijaisesti emme niinkään ole kiinnostuneita vaikuttavuudesta itses-
tään – vaikka se onkin olennaista esimerkiksi jonkin politiikan tai toiminta-
ohjelman arvon määrittelyn kannalta – vaan vaikuttavuuden edistämisestä
tai vahvistamisesta. Se, että tulemme tietoisiksi jonkin vaikuttavuudesta ja
voimme sen pohjalta lausua jotakin tuon jonkin arvosta, ei sinällään välttä-
mättä paljasta mitään tavoista tai keinoista, joiden avulla voimme ottaa seu-
raavat askeleet ja edistyä entisestään kyseisen tarkoituksen palvelemisessä.

Jos siis vaikuttavuuden mittareita ei ole, se ei automaattisesti tarkoita, että
toiminnalta puuttuu todellinen, aidon tai todellisen oppimisen mahdollistava

palautemekanismi. Tuo mekanismi vain on laadultaan jotakin muuta. Tällöin myös vaikuttavuuden arviointia on lähestyttävä toisin. Yksi keino on verrata toteutunutta toimintaa ja sen seurannassa käytettyjä indikaattoreita jonkinlaiseen ideaalimalliin. Käytännössä tämä voi tarkoittaa vertaamista maihin, jotka ovat onnistuneet omassa liikennevalvonta- ja liikenneturvallisuustyössään jollakin yhteisellä kriteerillä. Viitekohdaksi otetaan usein maita, joita yleisesti ottaen pidetään edistyneinä tai joissa liikennevalvontaan ja liikenneturvallisuustyöhön on investoitu pidemmän aikaa ja joilla on käytössä paremmat resurssit, enemmän mainetta, kansainvälistä näkyvyyttä ja esikuvallinen asema tms.

Vaikka vaikuttavuus on sangen häilyvä ja vaikeasti vangittava toiminnan arviointikriteeri, on myös kiistatonta, että väitteillä sen olemattomuudesta tai ohuudesta kyseenalaistetaan vakavasti kohteena olevaa toimintaa. Vaikuttavuuden arvioinnissa on olennaista kiinnittää huomio arvioinnin kohteen kaikkiin, niin suoriin kuin epäsuoriin, niin tavoiteltuihin kuin ei-tavoiteltuihin vaikutuksiin, vaikka vaikuttavuudella viitattaisiinkin yksinomaan tavoittelun kohteena oleviin tarkoituksiin, asiantiloihin tai tapahtumiin. Tämä siksi, että arvioinnin kohteen arvosta annetaan helposti puutteellinen todistus, mikäli huomio rajataan vaikuttavuusarvioinnissa yksinomaan tavoitteiden mukaisiin seuraamuksiin.

Poliisille, joka on keskittynyt ennen muuta hoitamaan laissa annettuja tehtäviä ja odottanut, että yhteiskunta tai poliitikot ottaisivat kantaa niiden priorisointiin, kysymys toiminnan vaikuttavuudesta on hankala. Virkavallalle tarkoitukseksi on riittänyt keskittyminen tehtäviin ja niiden hoitamiseen tehokkaasti ja laadukkaasti, kun taas kysymykset siitä, miksi noita tehtäviä tehdään tai mitä laajempaa hyvää niiden tekemisellä pyritään palvelemaan, on mieluusti siirretty tahoille, jotka tehtävät ovat alun perin poliisille säilyttäneet.

Poliisi on ikään kuin keskittynyt pitämään oman tonttinsa puhtaana pohtimatta sen enempää, mitä laajempaa arvoa tai merkitystä sillä palvelaan ja tulisiko poliisin itse mitata puhtaanapidon merkitystä, jotta se kykenisi maksimoimaan toiminnan laajemman hyödyn tai arvon. Nykyaika näyttää kuitenkin odottavan poliisilta aikaisempaa suurempaa vastuuta ja aikaisempaa laajempaa sekä syvällisempää asiantuntemusta omissa tekemisissään.

3 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus vaikutusten ristivedossa

3.1 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuksien kontekstit

Poliisi tekee liikenneturvallisuustyötä moninaisissa yhteyksissä, joista kukin valottaa toiminnan jotakin puolta tai aspektia ja tarjoaa näkökulmaa vaikuttavuuden määrittelylle. Siitä, saadaanko näin otetta vaikuttavuudesta ylipäänsä, karkaako se nyt vain useammasta kuin pelkästään yhdestä sormivälisestä vai avaako jäsentäminen tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti vaikuttavuuden eri аспектеja, voi perustellusti olla montaa mieltä. Nähdäksemme kysymys on eri asioista. Siksi on täysin paikallaan puhua poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuksista, joista kunkin suhteelliseen merkitykseen ja painoarvoon voi ottaa kantaa vasta niiden tultua luonnehdituiksi. Todennäköisesti arvo vaihtelee tilanteen, asiayhteyden ja osallistujien mukaan. Täten poliisin liikenneturvallisuustyö ei yksinomaan kytkeydy erilaisiin tarkoituksiin vaan myös niiden merkitys suhteessa toisiinsa vaihtelee. Tämän huomiotta jättäminen altistaa vaaralle, että vaikuttavuutta tarkastellaan, mitataan ja pyritään edistämään yksioikoisesti yksinomaan yhdeltä kannalta. Ilmeinen vaara sisältyy esimerkiksi siihen, että kysymys vaikuttavuudesta ratkaistaan mitattavuuden perusteella ja mittauksen tarjoamaa vaikuttavuuspalautetta käytetään toiminnan suunnittelun, ohjaamisen ja johtamisen ohje-
nuorana.

Oikeutettujen, poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta koskevien vaatien tai määritelmien lähteitä voi perustellusti esittää ainakin seuraavien kuuden kehyksen, tekijyyden tai tulokulman kautta: rikosoikeudellinen näkökulma vaikuttavuuteen, vaikuttavuus poliisitoiminnan näkökulmasta, vaikuttavuus liikenneturvallisuustoimijoiden kentän aikaansaannoksena, liikkumista koskevan normiperustan vaikuttavuus, yleisen valvontaa koskevan hyväksynnän vaikuttavuus ja erityisesti liikenneturvallisuustyön johtamisen vaikuttavuus (ks. kuvio 1).



Kuvio 1. Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden osatekijät.

3.1.1 Vaikuttavuus rikosoikeudellisessa tulokulmassa

Liikenteen kriminalisoinnit rakentuvat vaarantamisvastuulle. Suomen rikoslainsäädännössä rikokset jakautuvat vaadittavan vaaran asteen perusteella kolmeen kategoriaan: konkreettista vaaraa aiheuttaviin, abstraktista vaaraa aiheuttaviin ja niin sanottuihin tekorikoksiin. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen, törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistöt rakentuvat abstraktin vaaran ("on omiaan aiheuttamaan vaaraa") varaan. Huomattava osa rangaistussäännöksistä on tekorikoksia, jotka eivät sisällä mitään vaarantamisen kriteeriä. Esimerkiksi rattijuopumus ja kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta ovat tekorikoksia. (Tolvanen 2017, 7.)

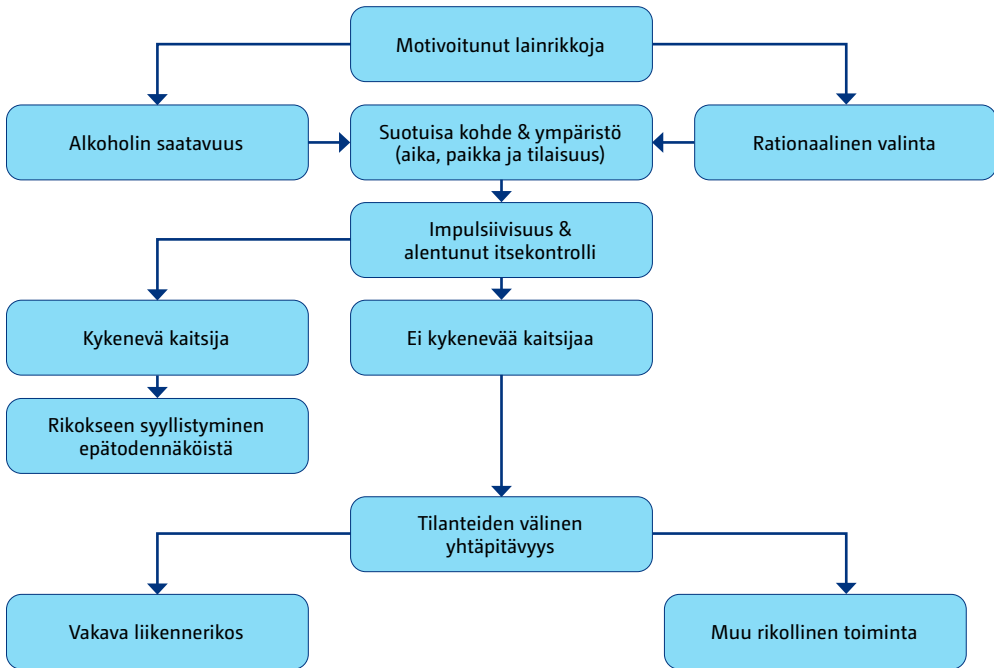
Joihinkin tekoihin, kuten rattijuopumus ja ajoneuvon kuljettaminen oikeudetta, törkeä ylinopeus, sisältyy kumoamaton oletta teon vaarallisuudesta. Muissa tapauksissa edellytetään sääntöjen rikkomisen lisäksi sitä, että teko on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle. Vaaran aiheuttamista koskeva päätelmä perustuu tyyppitapauksille. Täten tiedetään, että tietynlaisissa olosuhteissa tietynlaiset sääntörikkomukset johtavat liikenneonnettomuuteen. (Tolvanen 2014, 8.) Lainsäätäjän tavoitteena onkin ollut erityisesti hengen ja terveyden suojaaminen vaaranaiheuttajilta liikenteessä.

Keskeinen poliisin liikennevalvonnan kohde on juuri vaaraa aiheuttavat rikkomukset. Lainsäädännön tavoitteena on ollut sulkea sisäänsä niistä olennaisimmat. Niitä koskevat säädökset toimivat perusteena, jonka pohjalta poliisi puuttuu liikennekäyttäytymiseen tai liikennekelpoisuuteen. Vaara on kuitenkin näkymätöntä ja abstraktia. Vaara lisääntyminen kasvattaa onnettomuuteen joutumisen todennäköisyyttä. Kaikkien onnettomuuksien syyksi tai tärkeäksi osatekijäksi materialisoituu yksi tai useampi onnettomuuteen joutumisen vaaratekijä. Rangaistus- ja valvontastrategioiden kehittämisen kannalta auttaa se, että meillä on selkeä kuva siitä, millä tavalla lainvastainen käyttäytyminen liikenteessä ennustaa onnettomuuteen joutumista (Mäkinen ym. 2003, 39).

Piittaamattomuus liikkumista koskevista laeista tarkoittaa vaaran aiheuttamista, ja vaaran aiheuttaminen antaa lakien noudattamista valvovalle poliisille oikeutuksen puuttua käyttäytymiseen liikenteessä. Lain mukaan henkilölle, joka tahallaan tai huolimattomuuttaan rikkoo lakia tai siihen perustuvia säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, määrätään laissa säädetty rangaistus. Törkeä teko muoto tarkoittaa huomattavaa ylinopeutta tai ohittamista tilanteessa, jossa ohittaminen on kielletty tai huono näkyvyys estää turvallisen ohituksen. Sillä tarkoitetaan myös tekoa, jonka tekijä laiminlyö liikenneturvallisuuden edellyttämän pysähtymis- tai väistämisvelvollisuuden tai rikkoo liikennesääntöjä muulla näihin rinnastettavalla tavalla niin, että teko on omiaan vaarantamaan toisen hengen tai terveyden. (RL 23 1§ ja 2§.)

Kriminologian näkökulmasta liikenne rikokseen syyllistymistä voidaan selittää samoin kuin muuta rikollisuutta. Se vaatii motivoituneisuutta ja sopivaa tilaisuutta sekä valinnan tekemistä, jota edesauttaa päihtymys ja peräänkatsojan puuttuminen sekä impulsiivisuus ja alentunut itsekontrolli. Mikäli henkilö

syyllysty muuhun rikolliseen toimintaan, on epätodennäköistä, että hän liikennelakien noudattamisessa tekisi jonkinlaisen poikkeuksen.¹ Palk ja Davey (2005) kuvaavat mahdollista mekanismia näin (ks. kuvio 2):



Kuvio 2. **Malli liikenne rikokseen syyllytymisen taustasta (Palk & Davey 2005).**

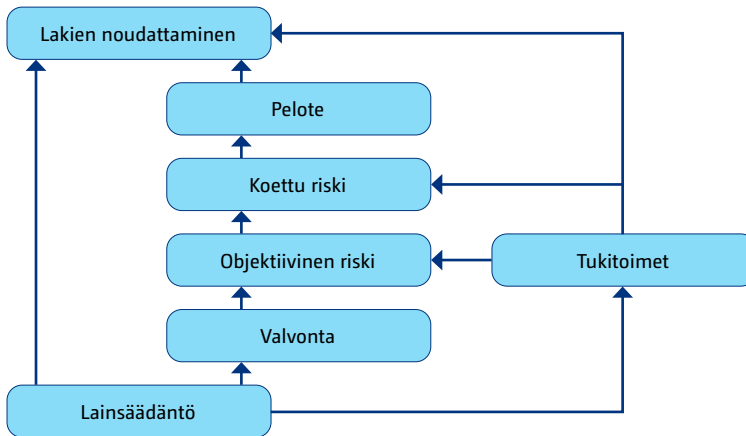
Tavanomaisten tahojen lisäksi liikenne rikoksia tehtailevat yhteiskunnan muutkin jäsenet, mutta ilman erityistä rikollista tarkoitusperää (Ross 1960). Niiden henkilöiden syyllytymisen liikenne rikokseen, jotka tavanomaisesti tekevät muitakin rikoksia, ei välttämättä selitä sitä, että nekin, jotka pitävät itseään lainkuuliaisina kansalaisina ja joille minkään muun rikoksen tekeminen tuskin edes tulee mieleen, syyllytyvät jonkin liikennelain rikkomiseen. Tätä eroa ilmentää myös se, että poliisi voi käyttää omaa harkintaansa monissa

¹ Täten liikenne valvonta ja puuttuminen liikenne rikokseen tarjoaa poliisille keinon paljastaa sotkeutumisen tai syyllytymisen mahdollisiin muihin rikokseen. Vaikka kaikki liikenteen vaarantamiseen syyllytyvät eivät tee muita rikoksia, muita rikoksia tekevät syyllytyvät helposti myös piittaamattomuuteen liikennelaeista.

vaaraa aiheuttavissa tilanteissa toisin kuin muissa, lähtökohtaisesti selvissä rikoksissa. Sanktiot liikenne rikoksista on myös nähty pikemminkin pedagogiseksi kuin rankaisevaksi toimenpiteeksi teosta, joka juontuu mahdollisia seuraamuksia ja vaaraa koskevan ymmärryksen puutteesta, jota mikään rangaistus ei pysty korjaamaan (Ross 1960). Myös kansalaiset arvioivat vaaran aiheuttamista liikenteessä ja liikenne rikokseen syyllistymistä toisin kuin esimerkiksi toisen omaisuuden anastamista tai tuhoamista. Vaaran aiheuttaminen ja onnettomuuden aiheuttaminen näyttävätkin kuuluvan eri sfääreihin.

Liikennevalvonnan perimmäinen päämäärä on Mäkisen ym. (2003; ks. myös Zaal 1990) mukaan onnettomuuksien estäminen luomalla pelote, joka on omiaan estämään autoilijoita syyllistymästä onnettomuusriskiä lisääviin tekoihin.² Mäkisen ym. mielestä liikennevalvonta on lähtökohtaisesti toimenpide, jolla pyritään vaikuttamaan lakien ja sääntöjen noudattamiseen. Sen tavoitteet tulisikin täten asettaa noudattamisen ja noudattamattomuuden suhteena, ei suhteessa onnettomuuksiin, niissä loukkaantumisiin ja kuolemiin (Mäkinen ym. 2003, 108).

² Tolvasen (2014) mielestä rangaistusuhat ja rangaistukset tuovat uskottavuutta liikenteen järjestelmään. Hänen mukaansa lähtökohtana on normien vapaaehtoinen noudattaminen ja luottamus: ”Rikosoikeuden tehtävä alkaa siitä, kun tienkäyttäjä rikkoo liikennesääntöjä ja pettää luottamuksen. Klassisen rikosoikeuden ensisijainen vaikutusmekanismi on yleisestäävyys: rankaisemalla rikokseen syyllistynyttä valtiovalta osoittaa muille, sääntöjä vielä noudattaville, ettei sääntöjä voi rangaistuksetta rikkoa. Näin ylläpidetään luottamusta siihen, että sääntöjä kannattaa noudattaa ja etteivät sääntöjä rikkovat saa perusteettomia etuja sääntöjä noudattavien kustannuksella. Rankaisemisen tehon ajatellaan perustuvan erityisesti kiinnijäämisen riskiin.” (Tolvanen 2014, 8.) Sääntöjen noudattaminen luottamuksen pohjalta viittaa mahdollisesti siihen, että kansalaisen on voitava lähteä siitä, että lainsäätäjät on ajatellut hänen ja kaikkien muiden parasta tai yhteisen hyvän maksimointia asettamalla lait juuri niin kuin ne on asetettu. Toinen asia on luottaa siihen, että järjestelmä vaikuttaa siihen, että se estää noita säädöksiä rikkovia saavuttamasta perusteetonta etua.



Kuvio 3. **Lainvalvonnan, arvioidun riskin ja koetun pelotteen yhteys lakien noudattamiseen (Mäkinen ym. 2003, 27).**

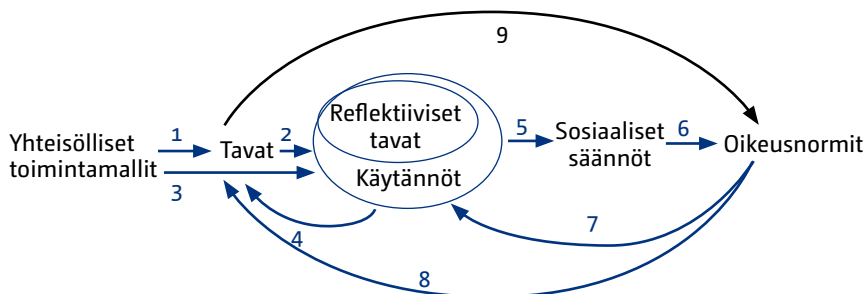
Vaara on abstrakti mahdollisuus tai tilastollinen todennäköisyys aina siihen saakka, kunnes onnettomuus tapahtuu.³ Pääosa vaaratilanteiden aiheuttamisesta tuskin paljastuu edes aiheuttajalle itselleen tai mahtuu kokonaisuudessaan hänen tietoisuuteensa. Vaara on olennainen osa onnettomuuden mahdollisuutta, joka on monin tavoin läsnä elämän arjessa, mutta johon suhtautuminen vaihtelee sukupuolen, iän, elämäntilanteen, tiedon ja muun johdosta. Yksittäiselle tienkäyttäjälle vaarat konkretisoituvat enemmänkin laajoissa tilastoaineistoissa kuin tiellä liikkumisen arjessa. Poliisi ja pelastuslaitos sitä vastoin kohtaavat vaaran aiheuttamisen seuraukset omassa arjessaan.

Liikennelainsäädännön epäkiitollisena tehtävänä on kattaa todelliset vaarat, mitata kunkin aiheuttamaa riskiä ja muuntaa vaaran aiheuttaminen rikosseuraamukseksi, jotka suoraan heijastavat aiheutetun vaaran astetta. Oikeudellisilla normeilla on kuitenkin kaksipuolinen tehtävä. Niiden tulisi edistää moraalia, mutta myös ilmentää sitä. Tämä kaksipuolisuus viittaa ristivetoon vallitsevan tai perinteiseksi ymmärretyn (esimerkiksi käsitys yksilöllisistä vapauksista ja oikeuksista) ja uusien vastuiden ja velvollisuuksien (esimerkiksi ympäristö, erilaisilta uhilta suojaaminen) välillä. Vastuun tai

³ Onnettomuus terminä viittaa ei-toivottuun sattumaan. Liikenteessä tapahtuvat itsemurhat eivät näyttäyty onnettomuuksina. Vastaavasti tietoisesti merkittävän vaaran aiheuttamista puhuminen onnettomuutena on jossakin määrin kyseenalaista, jos sen todennäköisyys lähestyy lukuarvoa yksi.

velvoitteiden laajentaminen perustuu yleensä uuteen tietoon ja heijastaa tietämyksen kertymistä sekä asiantuntijuuden kasvua. Näin ollen laajentaminen osana uutta, aikaisempaa edistyneempää moraalista järjestystä väistämättä koskettaa perinteisiä vapauksia ja muotoilee niitä uusiksi, usein juuri rangaistuksen uhan tai aikaisempaa kattavammasta eettisestä ymmärryksestä juontuvan paineen alla.

Uudet käytännöt tietyin perusteluin edellytettynä toimintatapoina esimerkiksi liikenteessä vaativat yleensä aikaa, viestintää ja valvontatoimia. Toisaalta lain tarkoituksena on myös ilmentää kansalaisten käsitystä hyvästä ja toivottavasta, esimerkiksi siitä, mikä on hyväksyttävä riski liikenteessä, ei sanella sitä. Laajalle levinneet tottumukset, oli kysymys sitten käyttäytymisestä, ajatustavoista tai niihin puuttumisesta, luovat omanlaisen ”lakinsa” mukaisen, keskinäisen ennakoinnin mahdollistavan ja siten yleensä myös sujuvuutta lisäävän järjestyksen.⁴



Kuvio 4. **Toimintamallit, tavat, käytännöt, säännöt ja oikeusnormien kehkeytyminen (Delacroix 2017).**

Toistuminen tuottaa automaattisen toimintamallin ja automatisoituminen tavaksi tarkoittaa, että se todentuu ilman osallistujien tietoista myötävaikutusta (1). Tavan kriittinen tarkastelu edellyttää etäisyyden saamista siihen, esimerkiksi niin, että ollaan tietoisia muunlaisista tavoista vastaavassa tilanteessa. Tämä mahdollistaa tavan jalostamisen tietoiseksi, aikaisempaa paremmin palvelevaksi käytännöksi (2). Käytäntö voi syntyä myös tietoisena yhteisenä

⁴ Poliisin liikennevalvonnan tarkoituksena voi nähdä myös ei-toivottujen tai muuten haitallisten tottumusten alkujen kitkentä ennen niiden vakiintumista tai laajentumista yleiseksi tavaksi.

ratkaisuna johonkin ongelmaan (3). Tuo tietoisuus voi kuitenkin haihtua ajan myötä uusien sukupolvien omaksuessa kyseisen käytännön sen taustaa tai lähtökohtia tuntematta (4). Yhteisö luo normatiivisen paineen sen käytäntöjen omaksumiseen sääntöinä ja jäsenyytenä (5). Omaksumista edesauttaa noiden sääntöjen kirjaaminen ja välittäminen esimerkiksi koulutuksessa (6). Oikeusnormien kehkeytyminen voi myös luoda uusia käytäntöjä ja paineen uudistaa tapoja (7). Oikeusnormit tai instituutiot joissakin tapauksissa poisulkevat tilanteiden yhteisöllisen tarkastelun, joka olisi todennäköisesti seurannut ilman niitä (8). Joissakin tapauksissa henkilöt, jotka vastaavat oikeusnormien ajantasaisuudesta jollakin alueella, ovat siinä määrin vieraantuneita oman instituutionsa arvolähtökohdista, että oikeusnormien muotoilu uusiksi tapahtuu ikään kuin automatisoidusti (9). (Delacroix 2017.)

Suojautuminen erilaisilta vaaroilta tarkoittaa vaikuttamista käyttäytymiseen, suojavarusteiden käyttöön, ajokunnon ja ajoneuvon lainmukaisuudesta huolehtimiseen sekä pyrkimykseen pidättäytyä riskinotosta liikenteessä. Valvonta, puuttuminen ja sanktiot tarjoavat tässä kuitenkin sangen rajallisen keinovalikoiman. Kiinnijäämisen riskin vaikutus, oli se sitten tosiasiallisesti suuri tai pieni, perustuu sitä koskevaan subjektiiviseen käsitykseen, johon vaikuttaa lisäksi arvio kiinnijäämisen kustannuksista ja sen tuomasta harmista. Lisäksi liikenteessä mennään ja toimitaan usein yhdenmukaisesti joukon mukana, ei välttämättä liikennesääntöjen mukaisesti.

Rikosoikeusjärjestelmän kehyksessä poliisin liikennevalvonta on vaikuttavaa silloin, kun tiellä liikkujat noudattavat liikennettä koskevia lakeja siksi, että he tietävät niiden rikkomisen johtavan kiinnijäämiseen ja kiinnijäämisen edelleen siinä määrin ”tuntuvaan” rangaistukseen, että jokainen sitä punnitseva päätyy pitämään lain kunnioittamista parempana vaihtoehtona kuin sen rikkomista. Edellä mainitun lisäksi poliisi voi edistää vaikuttavuuttaan myös toimimalla niin, että jokainen tiestöllä/maastossa/vesistöillä liikkuja

- (1) on hyvin informoitu siitä, mitä laki kussakin tilanteessa häneltä edellyttää
- (2) tuntee lain rikkomisen seuraukset omalla kohdallaan ja kokee ne tuntuviksi
- (3) tiedostaa, että lainrikkominen tulee johtamaan kiinnijäämiseen ja rangaistukseen

- (4) on – osin edellisestä pelotteesta johtuen – halukas kunnioittamaan lain vaatimuksia
- (5) tekee kaikkensa, että hän käytännössä myös kykenee toimimaan intressinsä mukaisesti.

Poliisille kuuluvan liikennevalvonnan tarkoituksena on sekä valistaa että muistuttaa tiestön, maaston ja vesistöjen kulkureiteillä ja niiden ulkopuolella liikkuvia lain heille asettamista vaatimuksista ja niiden rikkomisen seuraamuksista. Tähän tehtävään sisältyy kaksi puolta eli rikkomisesta seuraava rangaistus ja peruste sille, mitä yhteistä tai suurempaa hyvää lainsäätäjät pyrkii kyseisen normin kautta palvelemaan ja millä tavalla sen rikkominen toimii yhteistä hyvää vastaan. Jos poliisi onnistuisi tässä, niin jokainen liikenneriikokseen syyllistynyt tekisi sen joko tietoisesti omana päätöksensä tai siksi, ettei käytännössä kykene joko tilapäisesti tai pysyvästi seuraamaan omaa intressiään ja myös todentamaan sitä omassa liikkumisessaan.

Rikosoikeusjärjestelmän kehityksessä poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta mahdollistaa kokonaisjärjestelmän oma vaikuttavuus. Jälkimmäiseen osaltaan vaikuttaa se, miten hyvin poliisi täyttää oman tutkintaroolinsa. Roolin täyttäminen antaa kuitenkin vain edellytykset prosessin seuraaville vaiheille täyttää omansa, ei takaa sitä. Se, että järjestelmä pyrkii samanaikaisesti palvelemaan moninaisia ja ristiriitaisia tarkoituksia, väistämättä vaikeuttaa vaikuttavuuden todentamista jokaisessa yksittäistapauksessa (ks. Daly 2012; Dandurand 2014; Koljonen 2010; Pekkanen & Niemi 2012; Smith 2015).

3.1.2 Liikennettä koskevien normien vaikuttavuus

”Liikennelait ja -säädökset, jotka täsmentävät sallitun käyttäytymisen tieliikenteessä, ovat keskeisiä elementtejä turvallisen tieympäristön kehittämiseksi ja näiden lakien valvonta nähdään yleisesti yhdeksi kaikkein vaikuttavimmaksi keinoksi niitä seuraavan liikennekäyttäytymisen edistämiseksi ja vahvistamiseksi. Valvonta perustuu olettamukseen, että kaikki tienkäyttäjät eivät noudata liikennesääntöjä ja säädöksiä ja saattavat tarvita tässä rohkaisua, valistusta tai taivuttamista.” (Zaal 1994, 2.)

Liikennettä koskevat normit ovat muotoutuneet liikenteen ja sen aiheuttamien ongelmien kasvun myötä, joskin pääsääntöisesti jälkijättöisesti. Lainsäädäntö on kehittynyt onnettomuuksia koskevan tilastoinnin kehittyessä. Tieto onnettomuuksien syistä on palvellut niin liikenteeseen liittyvien riskien hallintaa rajoitusten ja kieltojen avulla kuin poliisin liikennevalvonnan kohdentamista erityisiin riskiryhmiin, riskikäyttäytymiseen sekä vaarallisiin paikkoihin ja ajan-kohtiin. Liikennettä koskevat säädökset ilmentävät leimallisesti pitkälle jalostunutta asiantuntemusta ja samalla myös asiantuntijavaltaa.

Liikennettä koskeva lainsäädäntö ja siihen perustuvat kiellot ja rajoitukset määrittävät sitä järjestystä tiestöllä, jonka voimaansaattaminen ja voimassa-pitäminen toimivat poliisin liikenneturvallisuustyön perustana. Lainsäädännön vaikuttavuus perustuu keskeisesti siihen, että se kattaa vaaran aiheuttajat ja heijastaa suoraan kunkin suhteellista merkitystä. Valvontatoimen tulisi puolestaan kattaa silmällä pidettävät vaarat ja painottua samoin kuin lainsäädännössä.

Mikäli lainsäädäntö ei kata vaaran lähteitä tai painottaa niitä virheellisesti, lainsäädännön kyky osoittaa olennaiset riskit ja kattaa ne tehokkaasti sekä ohjata lain valvontaa sekä edelleen edistää turvallisuutta liikenteessä jää jälkeeseen ideaalitalanteesta. Teknis-sosiaalinen kehitys tarjoaa toisaalta uusia valvontakeinoja, mutta se tarkoittaa myös muutoksia valvonnan kohteessa ja uusia vaaran aiheuttajia.

Säädösperustan pätevyys ja valvonnan kyvykkyys ovat välttämättömiä, mutta eivät riittäviä poissulkemaan vaaran tai haitan aiheuttajia liikenteestä. Keskeinen välittävä tekijä on säädöksiä koskeva tietämys tiestöllä liikkujien parissa.

”Toisin kuin useimmat lait, monet liikennelait voidaan nähdä pikemmin-kin jatkuvina (so. niitä on mahdollista rikkoa suuremmassa tai pienem-mässä määrin) kuin dikotomisina (so. ne joko tulevat rikotuiksi tai eivät tule), ja täten niiden noudattamisesta tulee kysymys noudattamisen as-teesta” (Yagil 1998, 422).

Säädösten kunnioittamiseen vaikuttaa olennaisesti niiden koettu oikeutus ja hyväksyttävyyys. Vaikka henkilö voikin yleisesti kunnioittaa tiestöllä liikkumis-ta koskevia säädöksiä, ymmärtää niiden tarkoituksen ja hyväksyä sen sekä

pääsääntöisesti toimia niiden mukaisesti, ei tämä riitä takaamaan niiden noudattamista jossakin konkreettisessa paikassa ja tilanteessa. Sellaisessa tilanteessa voi olla kyse tietoisesta päätöksestä tai se voi johtua huomion herpaantumisesta tai tilapäisestä tai pysyvämmästä kyvyttömyydestä.

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus ei täten rajaudu siihen, että valvontatyö vastaa tai heijastaa suoraan lainsäätäjän näkemystä liikenteen vaarallisuudesta. Liikenneturvallisuustyön onnistumisiin kuuluu tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkuvien saattaminen tietoiseksi normeista ja niiden tarkoituksesta sekä niiden hyväksynnän, kunnioituksen ja omaehtoisen noudattamisen edistäminen. Tässä rikosoikeudellinen pelote kiinnijäämisriskineen on osa säädöksiä koskevaa tietoisuutta, mutta vähintään yhtä merkittävää on tarkoituserää koskeva ymmärrys ja sitä palvelevien keinojen kokeminen oikeutetuiksi ja perustelluiksi (hyväksyntä).

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus on edellisen lisäksi kykyä vaikuttaa vaarojen kattavuutta tavoittelevaan säädösperustaan joko suoraan asiantuntijana tai muiden asiantuntijatahojen kautta. Poliisi ei ole yksinomaan lainvalvontaviranomainen, vaan sillä on myös valvonta- ja tutkintatyön kautta poikkeuksellinen asema suhteessa liikenteessä ilmeneviin uhkatilanteisiin ja niistä mahdollisesti johtuviin onnettomuuksiin.

”Lakeja ja säädöksiä, jotka luotiin vuosikymmeniä sitten, tulisi aika-ajoin tarkistaa niiden nykyisen relevanssin ja selkeyden arvioimiseksi. Jokainen sääntö tulisi tarkistaa sen arvioimiseksi, onko tilanne, johon se liittyy, aikansa jo elänyt, vieläkö perusteet määritellylle käyttäytymiselle pätevät ja onko mahdollista kuvata tuota käyttäytymistä yksityiskohtaisemmin.” (Goldenbeld ym. 2000, 8.)

Poliisi hyödyntää vaaranaiheuttamista ja onnettomuuksia koskevaa tietoa suoraan oman valvontatoiminnan johtamisessa, suunnittelussa ja kohdentamisessa, mutta tietoa ja asiantuntemusta tulisi käyttää toimintapoliittisesti taitavasti ja sisällöllisesti vaikuttavasti myös liikenteen säädösperustan kehittämisessä.

3.1.3 Poliisin vaikuttavuus

Poliisin tarkoitusta on pyritty määrittelemään tarkastelemalla sen suhdetta yhteiskuntaan ja valtioon. Sosiologinen poliisitutkimus tukeutuu usein Max Weberin määritelmään valtiosta, jolle ominaista on voimakeinojen oikeutetun käytön monopoli tietyllä alueella (ks. Houtsonen & Huotari 2021). Tässä lähtökohdassa poliisi ja valtion samastuvat. Poliisissa kohdataan valtio, ja poliisia määrittelee mahdollisuus käyttää voimakeinoja tai väkivaltaa oikeutetusti tarkoituksensa toteuttamiseksi. ”Valtio” voi kuitenkin tulla jonkin luokan, etnisen ryhmän, puolueen, perheen, jopa toisen valtion kaappaamaksi, jolloin voimakeinojen käyttö palvelee kyseistä tahoja ja osaltaan varmistaa sen asemaa (ks. Wulf 2021).

Poliisitoiminnan mahdollisia tarkoituksia suhteessa valtioon:

- estää lainmukaisen yhteiskuntajärjestyksen kumoaminen tai muuttaminen laittomin keinoin
- säilyttää valtiolla sen itselleen ottamat monopolit (oikeutetun väkivallan käyttö, väkevien viinon valmistus, uhkapeli tms.)
- varmistaa, ettei valtion myöntämiä yksinoikeuksia ja lisenssejä rikota (terveydenhuollon ammatit, lääkekauppa, tms.)
- tukea vastaamista velvoitteisiin, jotka perustuvat valtion solmimiin, turvallisuuteen tai rikollisuuteen liittyviin kansainvälisiin sopimuksiin.

Historiallisesti poliisitoimen juuret juontuvat yhtäältä vallanpitäjien tarpeesta varmistaa oma asemansa, toisaalta myös sosiaalisten yhteisöjen tarpeesta säädellä ja valvoa jäsentensä käyttäytymistä sekä ylläpitää näin jatkuvuuttaan yhteisönä. Gaub ja Walsh (2020, 8) korostavatkin sitä, että poliisi on syntynyt yhteiskunnasta ja yhteiskuntaa varten. Heidän mukaansa poliisi istuu samanaikaisesti ”kahdella jalkaralla” (double-hatted entity). Se on sekä valtion että yhteisön instituutio.

Tässä mielessä poliisitoimi on sosiaalinen välttämättömyys, jonka perustana on tarve jatkuvuuteen, pysyvyyteen ja jaettuun ymmärrykseen perustuvaan yhteiselämään. Jälkimmäistä uhkaa erityisesti väkivalta. Lähekkäin eläminen edellyttää normeja, ja normit puolestaan edellyttävät niiden valvontaa ja mahdollisuuksia puuttua niiden rikkomiseen. Väkivallattomuudella on tässä perustava merkitys. Väkivallan poissulkeminen yhteiselämästä ja sen osoittaminen valtion monopoliksi vaatii käytännössä tahoja, jolla on oikeus puuttua

väkivallan oikeudettomaan käyttöön, vaikka puuttuminen itsessään rikkoisi monopolia. Tällainen puuttuminen ei tee poliisista valtiota, vaikkakin toiminta viime kädessä palveleekin jälkimmäistä. Tämän lisäksi se palvelee yhteisöjen pyrkimystä ylläpitää omaa jatkuvuuttaan.

Poliisitoiminnan mahdollisia tarkoituksia suhteessa yhteisöön tai yhteiskuntaan:

- normatiivisen järjestyksen ylläpito (yhteisön jatkuvuus ko. yhteisönä)
- politiikkaan, talouteen, omistamiseen, yhdenvertaisuuteen, henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, itseilmaisuun ja kulttuuriin liittyvien oikeuksien toteutuminen
- yhteiskunnan jäsenilleen suomien vapauksien toteutuminen (vapaus syrjinnästä, riistosta, kaltoinkohtelusta)
- yhteiskunnan jäsenilleen määrittelemien kieltojen ja rajoitusten ylläpito.

Poliisin vaikuttavuuden selvittäminen vaatii toteutuakseen selvyttä siitä, mikä oikein on poliisin tarkoitus tai perimmäinen peruste poliisin olemassaololle. Vaikuttavuuden selvittämistä edelleen hankaloittaa se, että poliisitoiminnan vaikuttavuus ja vaikuttamattomuus kytkeytyvät monen toisiinsa liittyvän järjestelmän toimintaan (Kirby 2013, 22–23) sekä niiden menestymiseen omassa tehtävässään ja eri toimien, intressien ja tekemisten yhteensovittamiseen poliisin tekemisten kanssa.

Vaikuttavuuden optimin saavuttaminen edellyttäisi sitä, että tunnustetaan se, että poliisilla on langennut monimutkainen ja moninainen joukko tehtäviä vakavien rikosten selvittämisen ja tekijöiden kiinniottamisen ohella. Sellaisia ovat esimerkiksi joidenkin oikeuksien puolustaminen, rikollisen tai häiritsevän toiminnan ennalta estäminen joko omin voimin tai yhdessä muiden viranomaisten kanssa, liikennevalvonta, ristiriitojen ratkaisu ja kansalaisten auttaminen. Poliisille osoitettujen tehtävien taustalla ei ole kattavaa visiota siitä, mikä on poliisin tarkoitus tai sen ensisijaiset prioriteetit. Se, mitä poliisi tekee, määrittyy pitkälti ad hoc pohjalta. Poliisi tehtäviin kuuluvat seuraavat:

- rikosten selvittäminen, tekijöiden kiinniottaminen ja tapausten tuomioistuinkäsittelyyn osallistuminen
- ennalta estävän toiminnan keinoin mahdollisen rikoksenteon vähentäminen;
- vaarassa olevien auttaminen

- perusoikeuksien turvaaminen
- ihmisten ja ajoneuvojen kulkemisen mahdollistaminen
- niiden auttaminen, jotka eivät kykene huolehtimaan itsestään
- ristiriitojen ratkaiseminen
- sellaisten ongelmien tunnistaminen, joilla voi olla vakavia hallinnollisia tai lainvalvontaan liittyviä vaikutuksia
- turvallisuuden tunteen edistäminen ja ylläpitäminen yhteisöissä
- yleisen turvallisuuden edistäminen ja ylläpitäminen
- muiden hätätilanteisiin liittyvien palveluiden tarjoaminen.⁵

Poliisi

- 1) vähentää rikoksista johtuvaa uhriutumista
- 2) edesauttaa tekijöiden tilivelvollisuuden toteutumista
- 3) vähentää pelkoa ja vahvistaa kokemusta henkilökohtaisesta turvallisuudesta
- 4) takaa julkisten paikkojen turvallisuuden liikenne mukaan lukien
- 5) käyttää taloudellisia voimavaroja reilusti, tehokkaasti ja vaikuttavasti
- 6) käyttää voimaa ja auktoriteettia reilusti, tehokkaasti ja vaikuttavasti.
- 7) vastaa asiakkaiden tarpeisiin tai saavuttaa poliisitoiminnan legitimitetin kohteiden silmissä. (Moore, sit. Sparrow 2016, 129.)

Poliisin tehtävä ja rooli turvallisuusongelmien ratkaisijana kehkeytyi pitkälti muiden kuin liikenteeseen liittyvien rikosten ympärille. Poliisin tehtävien ja vastuiden portfolioissa liikenteen asema onkin monella tavalla ongelmallinen huolimatta siitä, että tehtävien ja vastuiden spektri on huomattavan laava.

Autoilun yleistyminen, liikennettä koskevien säädösten kehittyminen ja niiden valvonnan osoittaminen poliisille tarkoitti sitä, että ns. tavalliset, lainkuulliaisiksi itsensä näkevät kansalaiset joutuivat omassa arjessaan tekemisiin poliisin kanssa ja poliisi puolestaan joutui tekemisiin aluksi erityisesti yhteisöjensä varakkaiden tukipilareiden ja myöhemmin enenevästi tavallisen keskiluokan kanssa. Esimerkiksi Yhdysvalloissa tämä vaikutti merkittävästi poliisikoulutukseen ja Englannissa liikennepoliisin toimenkuvaan autoilijoiden auttajana (ks. Emsley 1993; Huotari 2020).

⁵ https://www.americanbar.org/groups/criminal_justice/publications/criminal_justice_section_archive/crimjust_standards_urbanpolice/

Kansalaisten silmissä poliisin työ liikennerikosten parissa ja kamppailu muita rikollisuuden muotoja vastaan eivät sopineet samaan kategoriaan. Englannissa, jossa liikennerikokset käsiteltiin tuomioistuimessa, oikeuteen päätyneet näyttivät tuomioistuimen silmissä päätyneen paikalle omaa epäonneaan ja poliisin aktiivisuuden tuloksena ja olivat aivan liian kunnollisia ollakseen kiinnostavia (Donovan & Lawrence 2008).

Poliisi on Friedmanin (2021, 979) mielestä jokseenkin ohuesti organisoitunut suhteessa siihen, mitä kaikkea poliisit käytännössä kohtaavat ja tekevät. Näin ollen se ei voi odottaa menestyvänsä sille annetuissa tehtävissä, ellei sen oma toiminta eriydy pitkälti kyseisiä tehtäviä vastaavasti.⁶ Poliisin tehtävien taustalla on usein pysyviä sosiaalisia ongelmia, jotka ovat rikosoikeudellisen vaikuttamisen ulottumattomissa ja joiden hoitaminen rikosprosessin tarjoamin keinoin todennäköisesti aiheuttaa vain lisähaittaa. Rikosorientoituneisuus, lakiperustaisuus ja voimankäyttövalmiudet eivät palvele erityisen hyvin menestystä tehtävissä, jotka käytännössä täyttävät poliisityön arjen. (Friedman 2021, 942.)

Liikenneturvallisuustehtävät jakautuvat poliisihallinnossa eri tahoille. Työn keskeisin toimintamuoto on liikennevalvonta, mutta siihen sisältyvät myös liikennerikostutkinta, liikennetiedottaminen, -kasvatus ja -valistus sekä liikenneonnettomuuslautakuntatyö.⁷ Lisäksi lupahallinto tarjoaa välineitä liikenneturvallisuuden edistämiseen.

⁶ Pitkälle tehtäviään eriyttänyt poliisi puolestaan voi menestyä yksittäisiin haasteisiin vastaamisessa, mutta epäonnistua tästä huolimatta juuri poliisina. Jälkimmäinen on sitä todennäköisempää, mitä enemmän nuo tehtävät koskevat eri tahoja yhteiskunnassa, mitä erilaisempia intressejä niihin liittyy ja mitä vaikeampi on koordinoita erinäisiä poliisitehtäviä ja tekemisiä kokonaisuuden tasolla.

⁷ Tolvasen (2018, 43–44) mukaan asennekasvatus on yksi tärkeä keino liikenneturvallisuuden parantamisessa. Itsekeskeisyys ja aggressiivisuus näkyvät onnettomuustilastoissa. Jokaisen tulee tienkäyttäjänä asettaa toisten kansalaisten huomioon ottaminen omien etujen edelle. Jokaisen tienkäyttäjän asenne ja vastuu vaikuttavat osaltaan koko liikennekulttuuriin. Itsekäs ja aggressiivinen liikennekäyttäytyminen merkitsee normaalia vaarallisempaa liikennettä.

Poliisin piirissä liikenneturvallisuustyö ja liikennevalvonta taas nähdään prioriteetiltaan toisarvoisena verrattuna hälytys- ja valvonta- sekä rikostorjuntatehtävään. Se on ensimmäisenä listalla, kun aletaan puhua leikkauksista, ja käytännössä liikennevalvonnan voimavaroista on myös helpointa leikata.

Friedman (2021) katsoo poliisin liikennetehtävien kaipaavan erittelyä. Poliisi auttaa autoilijoita teknisissä ongelmissa, raportoi onnettomuudet, ohjaa liikennettä onnettomuuspaikalla, valvoo ajonopeutta sekä pysäyttää autoilijoita liikenne- tai muiden rikosten johdosta. Monet näistä tehtävistä eivät Friedmanin (2021) mielestä vaadi poliisikoulutuksen suorittanutta, lainvalvontaan erikoistunutta tekijää. Sitä paitsi esimerkiksi liikennetrikoksen käyttäminen syynä ajoneuvon tutkimiseen voi aiheuttaa enemmän harmia kuin hyvää. Perimmäinen kysymys koskee hänen mukaansa sitä, missä määrin ylipäänsä tarvitaan liikennepoliisin roolia ja mihin osaan siitä tarvitaan poliisikoulutuksen saanutta tekijää. (Friedman 2021, 970, 968.)

Liikenneturvallisuuden edistämisen ja liikennevalvonnan asema poliisitehtävien joukossa on kaikkea muuta kuin selvä. Toinen puoli ongelmaa on, että tehtävän toteuttaminen edellyttää omanlaistaan asiantuntemusta ja osaamista, jonka kerryttäminen ei ole hankittavissa lyhyessä ajassa. Omistautuminen tehtävään, joka vaatii pitkällistä perehtymistä mutta jolla on toissijainen status poliisitoiminnassa ja joka ei välttämättä tarjoa yhtäläisiä mahdollisuuksia urakehitykseen kuin muut poliisitoiminnan sektorit, heijastuvat helposti henkilöstön vaihtuvuuteen ja vaikuttavuuteen tehtävän toteuttamisessa.

Road Policing -strategia liikenneturvallisuustehtävä tekeekin tilaa perinteiselle, tieverkostoa hyödyntävän rikollisuuden paljastamiselle ja torjunnalle. Kempaisen (2014) mukaan se, että liikennejärjestelmät ovat olennainen osa rikollisuuteen liittyvää infrastruktuuria ja että rikolliset ovat kaikkein haavoittuvimmillaan juuri siirtyessään paikasta toiseen, tiedostetaankin yhä selvemmin lainvalvontaviranomaisissa ympäri Eurooppaa. Poliisin liikennevalvonnan perinteinen tehtävä eli liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistaminen torjumalla ja paljastamalla liikennetrikoksia onkin laajentumassa rikostorjuntaan liikenteessä torjuttavissa olevien ja paljastettavien rikosten myötä. (Emt., 138.) Liikennevalvonnan kohteena onkin enenevästi kuljetusliiketoimintaan liittyvä harmaa talous, liikkuvat rikollisryhmät, salakuljetustoiminta ja

maassa laittomasti oleskelevien henkilöiden kiinniottaminen.⁸ Halmela (2016, 6–7) näkeekin poliisin liikennevalvonnan liittyvän näin osaksi peruspoliisitoiminnan 'kovaa ydintä'. Road Policing -keskustelu onkin kuorrutettu rikoksilla, esimerkiksi sellaisilla kuin terrorismi ja antisosiaalinen tienkäyttö, joissa keskivertokansalainen on pikemminkin potentiaalinen uhri kuin tekijä. (Corbett 2008.)⁹

Perinteinen liikenneturvallisuuden edistämistehtävä joutuu helposti ristiriitaan tiestöllä tapahtuvan rikostorjuntatehtävän kanssa. Vaikka samainen poliisi toteuttaa Suomessa molempia, niiden yhteensovittaminen on hankalaa siksi, että niillä on erilainen Modus Operandi. Poliisi voi hyvinkin itse altistaa vaaralle ja myös aiheuttaa suoraa ja epäsuoraa vaaraa tiestön käyttäjille ja sen läheisyydessä asuville ottaessaan kiinni pakoon pyrkiviä rikollisia. Tähän liittyviä riskejä se pyrkii minimoimaan ja pitämään kontrollissa palvellessaan liikenneturvallisuuden tarkoitusta.

Poliisin onnistuminen rikosten ennalta estämisessä ja selvittämisessä riippuu keskeiseltä osin ja merkittävässä määrin siitä, että kansalaiset vapaaehtoisesti auttavat ja tukevat poliisia tuossa tehtävässä, välittävät kanssaihminen terveydestä, turvallisuudesta ja omaisuudesta, ilmoittavat poliisille rikoksista sekä välittävät informaatiota. Poliisin vaikuttavuus edellyttää ennen muuta toimivia suhteita kansalaisiin ja korkeaa luottamusta poliisiin. Lisäksi se edellyttää poliisitehtävien hoitamista yhteisön sisältä käsin, ei toimimalla yhteisöä vastaan. (Gaub & Walsh 2009, 10.)

Poliisin menestys ja vaikuttavuus rikostorjuntarintamalla riippuu olennaisesti kansalaisten tuesta ja heiltä tulevista ilmoituksista sekä avusta. Poliisi ei siis onnistu tai menesty kansalaisista huolimatta vaan kiitos heidän

⁸ <https://www.yumpu.com/fi/document/read/25415064/liikkuvan-poliisin-toimintakertomus-11-31122011>

⁹ "Roads policing officers have a much broader function than the conventional notion of a 'traffic officer'. However, alongside additional duties, these officers are still expected to fulfil a 'traffic' role. This requires specialist training and support from forces. Yet we found roads policing officers whose training was so inadequate they couldn't identify and prosecute offences relating to heavy goods vehicles (HGVs)." <https://www.justiceinspectrates.gov.uk/hmifcfrs/wp-content/uploads/roads-policing-not-optional-an-inspection-of-roads-policing-in-england-and-wales.pdf>

myötävaikutuksensa. Koska liikenneturvallisuustehtävä koskettaa suurta joukkoa tavallisia tiestöllä liikkujia, niin mikäli poliisin toimintaa liikenteen valvonnassa ei koeta perustelluksi ja asianmukaiseksi, se voi merkittävästi heikentää halukkuutta osallistua ja auttaa poliisia rikosten selvittämisessä. Liikennevalvonnan kriittinen merkitys poliisin sidosryhmäsuhteiden ylläpidon kannalta oli yksi varhaisia siihen liittyviä havaintoja (ks. Emsley 1993; Seo 2019). Erityistä ammatillista huomiota kiinnitettiinkin kohteliaaseen kanssakäymiseen pysäytettyjen kanssa. Poliisi omaksui tieliikenteessä myös enenevästi roolia, joka perinteisesti oli kuulunut tuomarille ja tuomioistuimelle. Tehokkuuteen tähtäävä liikennevalvonta, erityisesti automaattinen valvonta, voi heikentää poliisin vaikuttavuutta rikosten selvittämisessä.¹⁰

3.1.4 Liikenneturvallisuustoimijoiden kentän vaikuttavuus

”Tavoitteena on, että liikenneturvallisuuden arvostus yhteiskunnassa kohenee, liikenneturvallisuusviranomaisten yhteistyö tiivistyy ja ihmiset kokevat liikenteen turvallisiksi ja tavoitellaan sitä, että liikenneturvallisuus sisäistetään koko yhteiskunnan tekijäksi ja läpileikkaavaksi tekijäksi.” (Hannu Kautto liikenneturvallisuusstrategian valmisteluun liittyneessä sidosryhmätilaisuudessa 10.8.2021)

Liikenneturvallisuus on jo pitkään ymmärretty monien eri tahojen yhteistyön tulokseksi aina lainsäädännöstä valistukseen, liikenneympäristöjen suunnitteluun, rakentamiseen, ajoneuvojen tekniseen tarkastukseen ja liikennekäyttäytymisen valvontaan. Viitekohtana ovat yleensä liikennekuolemat ja

¹⁰ Uusi-Seelanti siirsi 1970-luvulla liikennevalvonnan poliisilta erilliselle liikenneviranomaiselle. Se kykeni poliisia paremmin toteuttamaan liikennevalvontaa, joka vähensi tiestöllä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää ja vaati taktiikkaa, jolle oli ominaista vähäinen harkinnan aste, alhainen puuttumiskynnys ja vahva vaikutus. 1992 tehtävä palautettiin poliisille. Tämän myötä lainkuuliaisuus laski, keskinopeudet nousivat ja liikenteessä loukkaantuneiden ja kuolleiden määrät kasvoivat. Kun poliisit oli perinteisesti koettu hyväksi tyypeiksi, jotka jahtasivat oikeita rikollisia, niin liikennevalvonnan siirtyminen osaksi poliisitoimintaa muutti kansalaisten käsitystä poliisista ja mahdollisesti edelleen muuttaa sitä myös jatkossa, kun liikenteessä kuolleiden määrää halutaan laskea. (Wilson & Chappell 1970, 571; NZ Herald 30.4. 2003, https://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=3451988)

liikenteessä tapahtuvat loukkaantumiset, joiden vähentämisestä on tullut enenevästi kansainvälinen, kansanterveyteen, erityisesti lasten ja nuorten ennen aikaisten kuolemien ja loukkaantumisten vähentämiseen liittyvä pyrkimys. Tämä on entisestään lisännyt sekä toimijatasoja että tahoja liikenneturvallisuustyössä.

Osaltaan moninaisuus vaikuttaa ongelman näkyvyyteen, mutta on omiaan myös monimutkaistamaan toiminnan linjaamista ja linjausten toimeenpanoa. Eri tahoilla on erilaisia prioriteetteja ja intressejä, ja edellytykset, resurssit ja olosuhteet eroavat paikallisesti, kuten myös osaaminen, perinteet ja vastuu. Esimerkiksi McIlroy ym. (2019) tunnistavat kahdeksan vaikuttajatasoa ja seitsemän liikenneturvallisuuteen vaikuttamisen aluetta (6E's – engineering, enforcement, education, economics, emergency response, enablement). Kansainvälisen tason linjaukset, joiden lähteinä ovat esimerkiksi WHO, Maailman pankki, EU sekä erilaiset liikennealan toimijoiden järjestöt, välittyvät noiden alueiden kautta ruohonjuuritasolla.

WHO:n mukaan useimmat maat kuitenkin tunnistavat keskeiseksi turvallisuustekijäksi liikennettä koskevan lainsäädännön ja parhaiden turvallisuutta edistävien käytäntöjen vahvistamisen. Niitä ovat esimerkiksi turvaistuinten, turvavöiden ja kypärän käyttöpakko sekä riskikäyttäytymisen kriminalisointi. Turvallisuuden lisäämiseen kuuluu myös tarve kehittää niin tieverkostoa kuin onnettomuuksien uhrien hoitojärjestelmää. Lisäksi olennaista on vahvistaa onnettomuuksia koskevaa ymmärrystä tutkimustiedon avulla, kehittää liikenteeseen liittyvien riskien tunnistamista sekä edistää tilannetietoisuutta, esimerkiksi onnettomuuksista raportointia, ja vahvistaa reaaliaikaista ohjausta. Hallinnollisesti tarvitaan yleistä ja kohdennettua viestintää ja valistustyötä, johtajuutta, strategista suunnitelmallisuutta, koordinoitua yhteistyötä eri tahojen välillä sekä laadunvarmistusta, joka palvelee toiminnan jatkuvaa kehittämistä. Riskitekijöitä koskevat lait ja niiden valvonta on yksi kuolleiden ja loukkaantuneiden vähentämiseen tähtäävän kokonaisstrategian kriittinen osatekijä. Monissa maailman maissa haasteena on juuri liikennettä koskevan lainvalvonnan toimimattomuus. (WHO: Global Status Report on Road Safety 2018.)

Suomi on mukana EU:n liikenneturvallisuussuunnitelmissa, mutta se on myös asettanut useita omia kansallisia tavoitteita. Liikenne- ja viestintäministeriö (2000) visioi Suomen liikenneturvallisuuden tavoitetilan niin, että

vuonna 2025 liikenteessä menehtyisi enää enintään 100 ihmistä vuosittain. Vuoden 2010 kansallisen liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan ja Valtioneuvoston periaatepäätöksen 2012 mukaan tavoitteena oli puolittaa liikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Liikenneturvallisuustyö pohjautuu nollavisioon. Nollavisio on tavoitetilä, jossa yhdenkään ihmisen ei tarvitsisi menehtyä tai loukkaantua tieliikenteessä. Visiossa korostetaan tieliikenteen toimijoiden vastuuta, ja se pohjautuu vahvasti siihen ajatukseen, että inhimillinen virhe liikenteessä ei saisi johtaa vakavaan loukkaantumiseen tai pahimmassa tapauksessa menehtymiseen. Tavoiteaikataulun mukaa nollavisio saavutettaisiin tieliikenteen osalta vuonna 2050. Välitavoite on puolittaa liikenteessä vakavasti loukkaantuneiden sekä kuolleiden määrä vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. (Valtioneuvosto 2021.)

Suomessa liikenneturvallisuuskehitys ei ole pysynyt EU:n keskiarvon tahdissa. Suomi on pudonnut selkeästi esimerkiksi muiden pohjoismaiden tasosta. (Traficom 2021.) Erityisenä haasteena on nuorten, etenkin nuorten miesten, suuri osuus tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantuneista ja menehtyneistä (Peltola & Luoma 2017).

Taulukossa 2 on esitetty Mohanin ym. (2020) kokoamat liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuteen liittyvät tekijät, pois lukien ajoneuvoihin liittyvät turvallisuustekijät.

Taulukko 2. Kehys tutkimusnäytön ja siinä olevien aukkojen tunnistamiseen liikenneturvallisuustutkimuksessa (Mohan 2020 ym.).

Osatekijät	Interventiot	Aikaansaannos	Tulos	Vaikutus
Inhimilliset osatekijät	Lainvalvonta Sanktiot ja rangaistukset Kuljettajakoulutus ja lisensointi Valistus ja tietoisuutta vahvistavat kampanjat	Muutos kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa.	Vähemmän terveyden menetykseen johtavia onnettomuuksia	Vähemmän liikennekuolemia
Ajoneuvoihin liittyvät	Polkupyörä Moottoroidut kaksipyöräiset Auto Linja-auto Kuorma-auto Muu	Muutos loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa	Enemmän turvallisia tienkäyttötapoja	Enemmän inhimillistä kehitystä Voimaantumisen
Liikenneväyliin ja teillä liikkumiseen liittyvät	Teiden suunnittelu ja urbaani muoto Suojaava infrastruktuuri Nopeusvalvontainfra Kevyen liikenteen väylät Liikennevalvonta Tietullit ja työalueet			Onnellisuus
Uhrien hoitoon liittyvät	Irrottaminen Ambulanssi Sivullisten ensiaputaidot ja toiminta Sairaalan saavutettavuus Lääkkeet ja hoito	Muutos onnettomuudesta aiheutuneissa kustannuksissa		
Instituutioihin ja lakeihin liittyvät	Hinnoittelu Turvallisuusinstituutiot Ajoneuvovakuutus Lait			

Mitä monimutkaisemmasta järjestelmästä on kysymys ja mitä moninaisemmista osista se muodostuu, sitä enemmän resursseja kuluu koordinoitiin, ajatusten yhteensovittamiseen ja yhteisen linjan löytämiseen sekä jaetun tulkinnan aikaansaamiseen siitä, mitä se kenenkin kohdalla tarkoittaa. Resursseja kuluu lisäksi toimeenpanosta ja arvioinnista päättämiseen, toimeenpanon ohjaukseen, tiedon kokoamiseen ja sen saattamiseen yhteismittaliseksi. Mukana on monimutkainen, moninaisesta asiantuntijuudesta muodostuva, erilaisilla mandaateilla, tarkoituksilla ja työkaluilla varustettu toimijajoukko, jolla voi hyvinkin olla yhteinen visio siitä, mihin yhteistyöllä tähdätään. Se ei kuitenkaan sellaisenaan vielä takaa mitään ja riittää parhaassakin tapauksessa ainoastaan seuraavan, moninaisiin käytännön ja keskinäisen ymmärtämisen ongelmiin johtavan askeleen ottamiseen. Epäselvää onkin esimerkiksi se, mikä poliisin roolin tuossa kokonaisuudessa tulisi oikein olla. Poliisille voisi esimerkiksi kuulua seuraavan kaltainen liikenneturvallisuussuunnittelun koordinointi:

- poliisin liikenneturvallisuustyön tavoitteiden selvä kuvaus
- pyrkimys vaikuttaa erityisesti viestinnällä tai valvonnalla tiestöllä liikkuviin kohderyhmiin
- viestintästrategiat, viestit ja mediat, mukaan lukien sisäinen viestintä liikennevalvontaa suorittavien piirissä
- sopimukset muiden liikenneturvallisuuden osapuolten kanssa (mm. liikenneviranomaiset, paikallisviranomaiset)
- liikennelakeja ylläpitävät toimet (liikennemerkit, -merkinnät ja niiden näkyvyys)
- liikennevalvonnan kohdentaminen ja ajoittaminen
- liikennevalvonnan taktikat (esim. näkyvä, ei näkyvä valvonta)
- valvontastrategia ja voimavarojen käyttö pidemmällä aikajänteellä
- suunniteltujen toimien toteutumisen arviointi ja niiden vaikuttavuuden arviointi. (Ks. Mäkinen ym. 2003, 55–56.)

Suunnitelman tulisi palvella valvonnan arviointia ja valvontatyössä oppimista. Sen tulisi koota ja selkeyttää tehtäviä ja vastuita sekä edistää kommunikointia ja yhteistyötä osapuolten välillä. Toimivan liikenneturvallisuuden kokonaisjärjestelmän yksi piirre voisi olla poliisin liikennevalvonnan tarpeen hahmottaminen (ks. Mäkinen ym. 2003) eli valvonnan tarve ymmärretään kokonaisjärjestelmän toimimattomuuden tuloksena.

Liikenneturvallisuusjärjestelmä Suomessa muodostaa laajan ja kompleksisen kokonaisuuden. Siihen voidaan lukea moninaisia liikenteen alan toimijoita, joiden toimintakentät risteävät monella tasolla ja taholla. Siihen kuuluu niin kansainvälisiä, valtakunnallisia, alueellisia kuin paikallisiakin toimijoita. Liikenteen turvallisuuteen vaikuttaa moni osatekijä, mutta tulos ei välttämättä ole niiden suora summa. Koska vastuu liikenneturvallisuudesta jakautuu monelle toimijataholla ja viranomaiselle, ei kokonaisvastuu kuulu selvästi kenellekään.

Kukin organisoitunut liikenneturvallisuustaho voidaan mieltää yhteiskunnan, yksittäisten kansalaisten ja tiestön käyttäjien tavoin poliisin liikenneturvallisuustyön asiakkaaksi. Ne voivat näin ollen asettaa omia odotuksiaan poliisin liikenneturvallisuustyölle ja sen vaikuttavuudelle sekä myös tavoitella tätä tekemällä yhteistyötä poliisin kanssa liikenneturvallisuuden edistämässä. Liikenneturvallisuutta edistävän ja toimivan yhteistyön kannalta parasta ei välttämättä ole korostaa roolien erillisyyttä ja omiin tehtäviin keskittymistä.

”Liikenneturvallisuustyön toimijoiden keskinäinen yhteistyö on tärkeää ja luo puitteet vaikuttavalle toiminnalle. Samalla kuitenkin toimijoiden roolien tulee olla selkeät ja niiden tulee kyetä keskittymään erityisesti oman roolinsa mukaiseen ydintoimintaan. Poliisin keskeinen rooli liikenneturvallisuustyössä on valvonta. Poliisin tulisi priorisoida myös liikenneturvallisuustyöhön liittyvät tehtävät ja siinä yhteydessä karsia pois sellaiset ydintehtäviinsä kuulumattomat tehtävät, jotka lähtökohdaisesti kuuluvat jollekulle muulle toimijalle. Esimerkkinä todettakoon liikennevalistus, jota poliisi edelleen antaa päiväkotikäisille, koululaisille ja usein myös muille ikäryhmille. Tehtävä kuulune enemmänkin Liikenneturvalle, jonka tehtävänä on edistää tieliikenteen turvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja liikennekulttuuriin.” (Poliisihallitus 2019.)

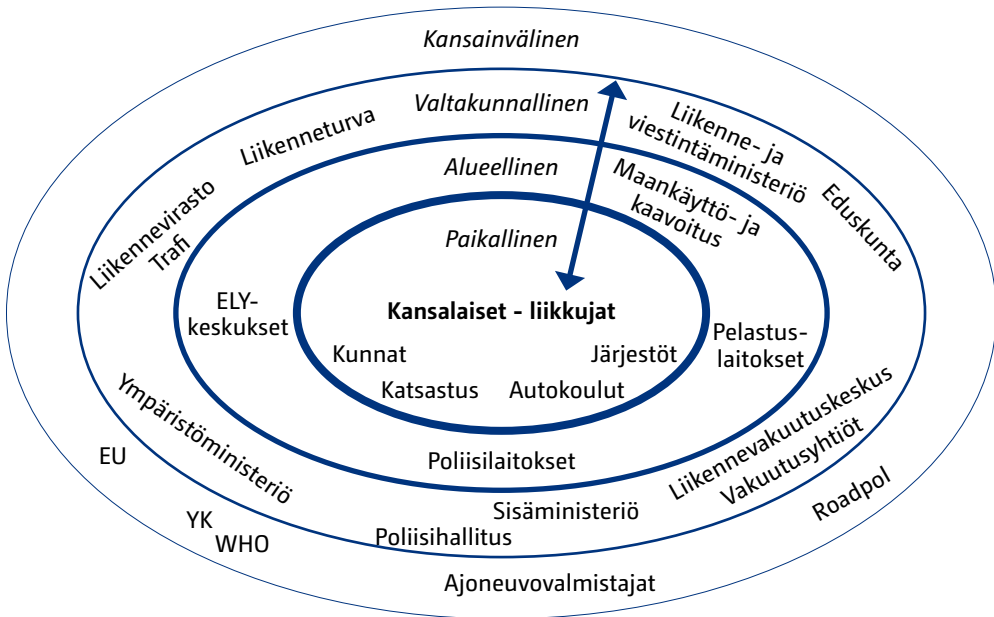
Liikenneonnettomuuksien ja -riskien moninaisuuden takia myös liikenneturvallisuuteen tähtääviä keinoja on erilaisia, ja siksi vaaditaan monien osapuolien välistä yhteistyötä optimaalisen lopputuloksen saavuttamiseksi. Ihanteelliseen lopputulokseen on mahdollista päästä, mikäli useamman liikenneturvallisuustoimijan toimenpiteiden tavoite on samansuuntainen. (Heltimo & Korhonen 2016.)

”Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen edellyttää monen eri osapuolen yhteistyötä ja laajaa keinovalikoimaa. Maakuntien liikenneturvallisuustyön koordinoitavastuu on ELY-keskuksilla. Muita merkittäviä liikenneturvallisuustyöstä vastaavia toimijoita ovat kunnat, Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitokset, autokoulut ja oppilaitokset, maakuntien liitot sekä erilaiset vapaaehtoiset järjestöt. Liikenneturvallisuustyössä tulee pyrkiä siihen, että hallinnon roolit ja vastuut sekä yhteistyömallit ovat selkeät.” (Klang ym. 2012.)

Heltimon ja Korhosen (2016) mukaan julkisen sektorin liikenneturvallisuustoimijoiden tärkeimpänä tehtävänä on koordinoida yhteistoimintaa ja rakentaa edellytykset, motivaatio ja tietopohja vastuullisille ja turvallisille valinnoille liikenteessä. Kuntaliitto on koonnut yhteen näitä eritoimijoita, heidän roolejansa ja toimintatapojaan. Liikenneturvallisuusasioiden parissa työskentelevät monet yksityiset ja julkisen sektorin toimijat sekä erilaiset järjestöt ja tahot. Niillä kaikilla on oma ja omalakisesti kehittyvä agendansa, vakiintunut tai vasta vakiintumassa oleva asemansa, oma keinovalikoimansa ja toimintamuotonsa sekä käsityksensä eri tahojen ja toimijoiden rooleista ja vastuista liikenneturvallisuustyössä, niin myös niitä koskevia odotuksia ja toiveita.

”Kestäviä liikenneturvallisuustuloksia voidaan saada vain siten, että eri viranomaistahot tunnistavat koko toimijakentän, oman roolinsa siinä ja ymmärtävät ne mahdollisuudet, joita liikenneturvallisuuden kehittämisen yhteistyöhön sisältyy” (Hänti ym. 2016).

Liikenneturvallisuustyön toimijakenttää voidaan hahmottaa sekä alueellisesti että tehtäväalueittain. Alueellisesti kenttää voidaan jakaa kansainvälisiin, valtakunnallisiin, alueellisiin sekä paikallisiin toimijoihin. Hänti ym. (2016) hahmottavat liikenneturvallisuustyön kenttää, jonka keskiössä on kansalainen (ks. kuvio 5).



Kuvio 5. **Liikenneturvallisuustyön toimijakenttä Suomessa eri toimijatasoilla (Hänti ym. 2016 pohjalta).**

Poliisin liikenneturvallisuustyö itsessäänkin käsittää monia tahoja ja tasoja. Alueelliselta tasolta liikenneturvallisuustyön toimijakentässä ovat poliisilaitokset, valtakunnallisella tasolla liikenneturvallisuustyötä kehittää Poliisihallitus ja kansainvälisellä tasolla poliisin liikenneturvallisuustyön yleisiä eurooppalaisia ohjeistuksia ja esimerkiksi liikenteen valvontateemoja työstää ROADPOL eli Euroopan liikennepoliisiverkosto. Kansainvälisen yhteistyön kautta poliisin on mahdollista löytää uusia tai kehittää vanhoja toimintamenetelmiä vastaamaan nykypäivän tarpeita, jolloin liikennevalvonnan keinovalikoimasta saadaan mahdollisimman tehokas ja monipuolinen. Yhteistyö auttaa myös välttämään muissa maissa liikenneturvallisuustyössä havaitut sudenkuopat. Kansallisessa yhteistyössä korostuu yhteistyö tienpitäjien kanssa, ja sitä hyödyntämällä on mahdollista tehostaa poliisin liikennevalvontaa sekä valvonnan suunnittelua. Kansainväliset valvontateemat ovat suomalaiselle poliisin liikenneturvallisuustyölle tuttuja kuten raskas liikenne, nopeusvalvonta, päihteet sekä turvalaitteiden käytön valvonta. Teemavalvontajaksojen tuloksia voidaan vertailla eri maiden välillä ja täten esimerkiksi edistää kaikkein vaikuttavimpia valvontamenetelmien käyttöä. (Sisäministeriö 2021.)

Alueellista yhteistyötä poliisi tekee esimerkiksi kuntien, yhdistysten ja liikenteenturvallisuustyöryhmien kanssa. Myös yhteistyö eri poliisilaitosten välillä sekä poliisilaitoksen sisällä eri sektoreiden kesken on tärkeää vaikuttavan liikenneturvallisuustyön kannalta. Liikenne koskettaakin poliisissa liikennesektorin ohella myös valvonta- ja hälytystoimintaa, rikostutkintaa ja lupahallintoa. (Sisäministeriö 2021; Hänti ym. 2016)

Valtakunnallinen liikenneturvallisuustyö on Suomessa organisoitu maakunnallisena toimintana (Pirkanmaan ELY-keskus 2011).

- Maakunnallinen liikenneturvallisuusfoorumi, jonka pääasiallinen tarkoitus on mahdollistaa maakunnan alueella vaikuttavien liikenneturvallisuustoimijoiden, -organisaatioiden ja viranomaistahojen välinen tehokas ja tuottava tiedon, kokemuksen ja ajankohtaisten liikenneturvallisuusasioiden vaihto, valistaa alempia liikenneturvallisuustoimijoita laajasti eri liikenneturvallisuuteen sekä kestävään liikkumiseen liittyvistä ajankohtaisista teemoista ja liikenneturvallisuuskäytännöistä ja avata poikkihallinnollisia ja moniammatillisia näkökulmia liikenneturvallisuustyöhön.
- Maakunnallisen liikenneturvallisuustyöryhmän, joka toimii foorumin alaisuudessa, päätehtävä on varmistaa valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman ja liikenneturvallisuustavoitteiden toteutuminen maakunnissa. Se voi velvoittaa seudullisia liikenneturvallisuusryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään liikenneturvallisuustyöstä. Maakunta voi käsittää useita seudullisia liikenneturvallisuusryhmiä.
- ELY-keskuksilla on lisäksi omat alueelliset liikenneturvallisuustyöryhmät tehtävänänsä maakunnallisen tason liikenneturvallisuusseurannan edistäminen sekä myötävaikuttaminen valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön jalkauttamiseen. (Pirkanmaan ELY-keskus 2011.)

Poliisi on osallistunut maakunnalliseen liikenneturvallisuustyöhön esimerkiksi esittelemällä ajankohtaisia aiheita, mutta tarkempaa kuvaa yhteistyöhön osallistumisesta tällä tasolla ja työhön osallistumisen tavoista ei ole (esim. Pahkin 2017; ELY-keskus 2019). Seudullisen liikenneturvallisuustyöryhmän jäsenistöön kuuluu myös poliisi, mutta ei aina.

Seudullisten liikenneturvallisuustyöryhmien, joita yhdessä maakunnassa voi olla useampia ja joiden toimintaa koordinoi alueellisesti ELY-keskus, pääasiallisena tarkoituksena on koordinoida kuntarajat ylittävää liikenneturvallisuustyötä ja toimia eräänlaisena liikenneturvallisuustiedon ja kokemusten vaihtoalustana. Työryhmät ovat toteuttaneet myös erilaisia liikenneturvallisuuskampanjoita ja eri liikenneturvallisuustoimijoita kokoavia yhteistilaisuuksia. Seudullisessa liikenneturvallisuustyössä esille tulleita käytäntöjä on voitu edistää sitten kunnallisessa liikenneturvallisuustyössä. (Aarnikko & Korpinen 2012; ELY-keskus 2020.)¹¹

Kunnallisen liikenneturvallisuustyön keskeisin toimija on liikenneturvallisuustyöryhmä. Se koostuu pääasiassa kunnan omista hallintokunnista sekä merkittävimmistä sidosryhmistä, kuten poliisista ja Liikenneturvasta. Kunnallisessa liikenneturvallisuustyössä pyritään toteuttamaan tehtäviä, jotka on valittu seudullisessa liikenneturvallisuustyöryhmissä, mutta siinä keskittään myös liikennekasvatustyöhön, erityisesti lasten, nuorten ja erityisryhmien turvalliseen liikkumiseen kunnan alueella. Keskeinen työmuoto on osallistuminen kunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimiseen. (ELY-keskus 2020, Heltimo & Korhonen 2016.)

¹¹ Seudullinen yhteistyö liikenneturvallisuusasioissa on yleisesti koettu kankeaksi, monimutkaiseksi ja hitaaksi. Joidenkin kuntien motivaatio seudulliseen liikenneturvallisuustyöhön onkin hiipunut. Kunnat myös usein kokevat seudullisen liikenneturvallisuustyöryhmän asioiden tulevan käsitellyksi jo kunnan omissa liikenneturvallisuusryhmissä. (Soininen 2010.) Esimerkiksi Pirkanmaalla 22 kunnasta vain kahdeksan oli mukana sekä seudullisessa että kunnallisessa liikenneturvallisuustyössä, kymmenessä kunnassa oli oma kunnallinen liikenneturvallisuustyöryhmä ja 12 kuntaa oli mukana pelkästään seudullisessa liikenneturvallisuustyössä. (ELY-keskus 2020).

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden hahmottamista liikenneturvallisuustoimijoiden kentällä ja sen kautta hankaloittaa se, ettei yhdelläkään taholla ole toiminnan kokonais- tai koordinaatiovastuuta.¹² Osin tästä syystä kentän toiminta näyttää epäsystemaattiselta, ajoittaiselta, jatkuvaa yhteensovittamista vaativalta ja vastuultaan epäselvältä. Koska poliisin tulokulma liikennevalvontaan korostaa aikaisempaa vahvemmin turvallisuuden sijaan rikostorjuntaa, se ei ole omiaan lisäämään yhteistyötä leimallisesti turvallisuuden edistämiseen omistautuneiden toimijoiden kanssa eikä edistämään tietojen vaihtoa.¹³ Liikennevalvonta osana rikostorjunnan agendaan istuu paremmin muun poliisitoiminnan yhteyteen kuin perinteinen liikenneturvallisuustehtävä, joka puolestaan ilmentää tarkoituksen ykseyttä ja yhteisyyttä erilaisten liikenneturvallisuustahojen kanssa. Mitä vahvemmin poliisi painottaa työnjakoa, roolien selkeyttä ja omaan tehtävään omistautumista, sitä vähemmän yhteistyöltä voidaan odottaa. Siksi voidaankin ajatella, että liikenneturvallisuustyön merkittävin ja toistaiseksi vielä vähiten hyödynnetty vaikuttavuuspotentiaali on löydettävissä juuri yhteistyöstä. Koska kaikkeen yhteistyöhön osallistumiseen voimavarat eivät todennäköisesti kuitenkaan riitä tai osallistuminen vain osallistumisen vuoksi ei palvele edes epäsuorasti liikenneturvallisuustyön tarkoitusta, osallistumisen tulisi olla suunniteltua ja vaikuttavuuteen tähtäävää. Lisäksi foorumien toimivuutta ja sitä, miten niiden avulla on onnistuttu vaikuttamaan tai myötävaikuttamaan, tulisi myös arvioida.

¹² On epärealistista, että tällainen yksittäinen taho voisi olla olemassa yli moninaisen tehtäväkentän ja toiminta-alueiden, mutta on epärealistista myös ajatella, että yhteistyö voisi toteutua optimaalisesti ilman tällaista vastuutahoa. Realistista on ehkä ajatella, että kyseinen taho voi olla mikä osapuoli tahansa riippuen tilanteesta, mittakaavasta ja tavoitteesta. Poliisin tulisi tällöin selvittää toisaalta ne tilanteet, mittakaavat ja tavoitteet, joissa kyseinen rooli istuisi sille ottaen huomioon poliisin liikenneturvallisuustyötä ohjaavat strategiat ja toisaalta myös se, millä tavoin se pystyy osallistumisen kautta edistämään turvallisuustavoitteita niissä yhteistyökuvioissa, joissa kyseinen asema on jollakin muulla taholla kuin sillä itsellään.

¹³ Esim. <https://www.justiceinspectores.gov.uk/hmicfrs/wp-content/uploads/roads-policing-not-optional-an-inspection-of-roads-policing-in-england-and-wales.pdf>

3.1.5 Valvonnan hyväksyttävyyden liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden osatekijänä

”Liikennekäyttäytymisen kohdalla näyttää siltä, että ihmiset minimoivat liikennelain rikkomiseen sisältyvän ristiriidan vertaamalla omaa toimintaansa muiden toimintaan, erityisesti niihin, jotka myös rikkovat lakia samaan aikaan (väärästä konsensuksesta juontuva harha). Näin toimiessaan kuljettajat tuottavat kokemuksen enemmistöön kuulumisesta, joka kääntää päinvastaiseksi sen mahdollisuuden, että he itse toimisivat sosiaalisesti vastuuttomalla tavalla.” (Sinclair 2013, 180.)

Rajoitusten noudattamista motivoivat muut tekijät kuin rangaistuksen uhka. Se, miten oma viiteryhmä toimii, luo tästä mallista johdettavan normin. Bautistan ym. (2015, 612–613) mukaan lakien ja lainvalvonnan tulisi ilmentää yhteiskunnan jäsenten jakamaa arvojärjestelmää. Automaattisen liikennevalvonnan vahvuus on siinä, että se paljastaa kaikki valvontapaikassa valvonnan kohteena olevan lain rikkomiseen syyllistyneet. Kamera maksimoi klassisen peloteteorian mukaisen varman rangaistuksi tulemisen poikkeuksetta ja ilman harkinnanvaraisuutta. Se ei huomioi olosuhteita, ajankohtaa, kuljettajan tai ajoneuvon ominaisuuksia vaan yksinomaan esimerkiksi käytetyn ajonopeuden, punaisen valon syttymisen tai käytetyn ajokaistan. Keskeinen kritiikki syntyykin juuri tästä teknisestä objektiivisuudesta, joka yksioikoisesti ja suoraviivaisesti tekee kuvastusta syyllisen. (Cooper 2010.)

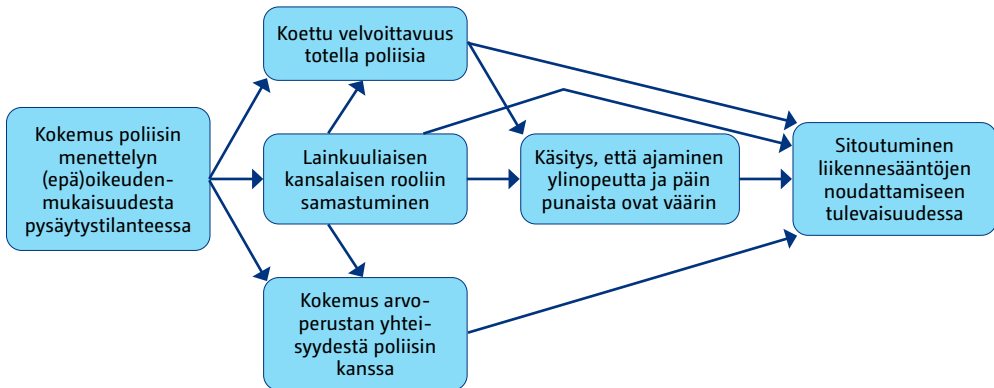
Liikennelainsäädännölle on ominaista teknis-tieteellisen asiantuntemuksen keskeinen asema ja rooli. Lait, rajoitukset ja säädökset luotaavat rajaa, jonka väärällä puolella liikennekäyttäytyminen muuttuu pelkästä riskistä rangaistavaksi riskiksi. Rankaiseminen ei perustu siihen, että rikkomisesta käytännössä seuraisi jotakin, vaan siihen, että sen tiedetään lisäävän onnettomuuden vaaraa ja häiritsevän liikenteen sujuvuutta tai että se on tunnistettu syyteki-jäksi aiemmissa onnettomuuksissa samassa paikassa. Jos liikennelainsäädännön ja sitä vahvistavan valvontatoimen tarkoitus on vähentää vaaraa it-sessään, ei automaattista rankaisemista yksinomaan rikkomisen takia välttämättä koeta yhtäpitäväksi lain hengen kanssa (ks. Snow 2019, 154).

Useimmat pyrkivät välttämään identifioitumista epäillyksi tai lainrikkokijaksi. Mahdollisuus keskustella tapahtuneesta poliisin kanssa, mikä ei toteudu samassa määrin, jos ollenkaan, automaattivalvonnan yhteydessä, antaa myös

mahdollisuuden neuvotella itselle epäiltyä suotuisampi identiteetti. Tämä kalvaa lain legitimitettä sekä horjuttaa suhdetta poliisin ja kansalaisten välillä. (Tyler 2016, 610–611.) Arvostava ja reiluksi koettu kanssakäyminen auktoriteetin kanssa puolestaan tarjoaa mahdollisuuden vahvistaa ja edistää henkilön sosiaalista statusta positiivisena identiteettinä ja minäkäsityksenä (Meares 2013, 1876.) Valvonnan kohdentaminen paikkoihin, jotka tiedetään vaarallisiksi aina, vihjaa enemmänkin muiden ratkaisujen tarpeesta kuin valvonnan automatisoinnin välttämättömyydestä.

Kansalaiset kunnioittavat lain heille asettamia velvoitteita, kun he kokevat valtion luotettavaksi ja havaitsevat toisten samassa tilanteessa olevien myös kunnioittavan samoja lakeja. Koska heillä ei ole käytettävissään kaikkea tietämystä tai aikaa analysoida sitä perinpohjaisesti, säätelyn kunnioittamiseen liittyvässä päätöksenteossa hyödynnetään rutiininomaisesti velvollisuus- tai luottamusheuristiikkaa, joka kumpuaa keskinäisestä vuorovaikutuksesta ja ilmentää toisten luotettavuuden astetta. Kun jokin käytäntö koetaan hyödylliseksi pitkällä aikavälillä, siihen liittyvät lyhyen aikavälin kustannukset voidaan hyväksyä ja asennoitua siihen myönteisesti. Lisäksi voidaan toimia sen velvoitteiden mukaisesti silloin, kun kyseisen instituution koetaan täyttävän oman osansa sopimuksesta ja kun myös muiden havaitaan kunnioittavan kyseistä käytäntöä (ja kun valtio osoittaa kykenevänsä puuttumaan tehokkaasti tilannetta hyväksikäyttäviin vapaamatkustajiin). (Étienne & Wendeln 2010.)

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden ongelma on se, miten poliisi parhaiten edistää tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkuvien sitouttamista lain kunnioittamiseen ja säädösten noudattamiseen. Kansalaisten tulisi kokea, että poliisi valvoo järjestystä ja lainmukaisuutta ikään kuin ”sisältä käsin” eli jakaa saman arvoperustan, pyrkii edistämään yhteisössä arvostettuja tavoitteita ja toimii reilusti suhteessa sen jäseniin, mutta että myös ne normit, joiden noudattamiseen valvonta kohdistuu, ovat legitiimejä ja perusteltuja (ks. Van Damme & Pauwels 2016; Hertogh 2015). Jacksonin (2015) mukaan kokemus poliisin toiminnan reiluudesta, läpinäkyvyydestä ja oikeudenmukaisuudesta pysäytystilanteessa heijastuu myös liikennesääntöjen seuraamiseen tulevaisuudessa. Tähän vaikuttaa se, missä määrin pysäytetty kokee itsensä lainkuuliaisiksi kansalaiseksi, miten suhtautuu poliisin auktoriteettiin ja miten yhteiseksi tai yhdenmukaiseksi kokee oman ja poliisin arvoperustan (ks. kuvio 6).



Kuvio 6. Polkuja menettelyllisestä oikeudenmukaisuudesta liikennesääntöjen noudattamiseen (Jackson 2015).

”Minkä tahansa lain positiivinen tai negatiivinen vaikutus ei riipu sen detajeista, vaan ihmisten halusta tai haluttomuudesta noudattaa sitä. Vaikuttavat lait eivät ole merkki niiden sisäisestä laadusta eivätkä vaikuttamattomat lait ole aina huonoja, koska niiden vaikuttavuutta suuressa määrin määrittelee kyseisen lain yleinen kunnioitus.” (Vereeck & Vrolix 2007, 402.)

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden haasteena on vahvistaa niin liikennevalvonnan kuin muun työn kautta valvottavien kokemusta yhteisöön kuulumisesta, sen normien jakamisesta ja hyväksyttävyydestä sekä sen kunnioittamisesta, että kuuluu tuohon yhteisöön. Jäsenyys on koettava itseä ja omaa toimintaa velvoittavaksi ja veloitteen täyttäminen itsessään arvokkaaksi ja arvostetuksi. Koska kaikki eivät välttämättä koe kuuluvansa yhteisöön, kysymys on noiden normien oikeutuksesta ja yhteisön oikeudesta vaatieni kunnioittamista vastavuoroisuuden pohjalta. Olennaista on huomata, että muut yleensä ja oma viiteryhmä erityisesti noudattavat ja kunnioittavat säädöksiä ja että poliisi puuttuu tehokkaasti toimintaan, jossa noita sääntöjä rikotaan oman edun nimissä. (Vrt. Tyrán & Feld 2005.)

Bierschenkin (2016) mukaan poliisit ovat aina ymmärtäneet päivittäisen työnsä sosiaalisesti toiminnaksi, joka tähtää yksituumaisuuden aikaansaamiseen neuvottelun ja yhteistyön avulla, ei pelkän lainmukaisen tilan voimaansaatamiseen. Vaikuttavuuden pohjana ei ole lain voimaansaataminen vaan yhteisesti jaetun näkemyksen todentaminen (policing by consent). (Bierschenk 2016, 167.)

Lainsäätäjän tuli Elderin (1964) mielestä perustaa liikenneturvallisuuden edistämiseksi säädetyt lait tieteelliseen lähestymistapaan ja asettaa nopeusrajoitukset tasolle, joka oli kaikkein tehokkain liikenneturvallisuuden kannalta. Lisäksi tuli edellyttää, että poliisi pitää kyseiset, ”tieteellisesti määritellyt”, rajoitukset voimassa. Elderin esimerkissä ”tieteellisyys” tosin tarkoittaa osallistavaa deliberatiivista prosessia, ei puhtaasti teknokraattista olosuhteiden, ajonopeuden, ajoneuvon massan, turvalaitteiden käytön ja muiden vastaavien suhdetta liikenneonnettomuuksissa kuolleiden tai loukkaantuneiden määriin. Zaalin (1994) mukaan kansalaiset suhtautuvat usein skeptisesti viranomaisten kykyyn määrittää esimerkiksi turvallinen ajonopeus niin, että se uskottavasti heijastaa kompromissia heidän liikkumiseen liittyvien tarpeidensa ja tienkäyttäjien turvallisuuden välillä. Kansalaiset olettavat, että viranomaiset erehtyvät tässä aina turvallisuuden suuntaan, ja siksi he todellisuudessa pitävät turvallisia ajonopeuksia korkeampina. Tiet on voitu suunnitella korkeampia nopeuksia varten. (Zaal 1994, 76–78.)

”Liikenneinsinööritaito perustuu tieteeseen. Kysymys on professionaalista tietämyksen alueesta, joka edellyttää perehtymistä ja peukalo sääntöjen hylkäämistä. Monet kaupungit ovat liian usein saaneet havaita, että liikennemerkkien asettaminen oikeisiin paikkoihin ei luonnu amatööreiltä. Jälkimmäinen on yleisesti lisännyt ruuhkia ja onnettomuuksia niiden vähentämisen sijasta.” (Pletcher 1945, 67.)

Ongelmana on se, että tieteellinen asiantuntemus yhdistyy helposti paikallisen päätösvallan siirtämiseen demokraattisen, kansalaisia osallistavan ja jonkin normin tai rajoituksen hyötyjä ja haittoja koskevan deliberatiivisen prosessin ulkopuoliselle taholle. Jokin rajoitus tai normi voi olla tieteellisesti hyvinkin mitoitettu ja objektiivisesti perusteltu, mutta tieteellisyys ja objektiivisuus eivät sellaisenaan välttämättä riitä siihen, että rajoitusta tai normia kunnioitettaisiin, sitä pidettäisiin hyväksyttävänä ja sen noudattamiseen sitouduttaisiin. Toisinaan taas tieteellinen osuvuus voi vaihdella, mutta prosessi itsessään on omiaan vahvistamaan rajoituksen kunnioittamista ja sitoutumista sen noudattamiseen. Tällaiset seikat vaikuttavat myös kansalaisten kokemukseen säädösten valvonnasta ja voimaansaattamisesta sekä edelleen valvontatyön vaikuttavuuteen. (Ks. Huotari 2020.)

Amir (2001) katsoo poliisin toimivan kentällä, jossa yhteiskunta ja valtio kohtaavat toinen toisensa. Valtion intressinä on keskittää itselleen mieluummin

liikaa kuin liian vähän kaikkea (tietoa, kontrollia, järjestystä, turvallisuutta). Kansalaisyhteiskunnan intressinä taas on yksilön vapauksien, ilmaisu- ja toimintamahdollisuuksien maksimointi sekä valtion roolin rajoittaminen vähimpään siedettävään yhteiskunnan jäsenten elämässä (esim. yhdenvertaisuuden, poliittisten oikeuksien, hengen, terveyden ja omaisuuden turvaaminen).

Valtio, joka tähdentää lainmukaisuutta, näkee yhtenäisen oikeusjärjestyksen yhdenvertaisuusasiana. Yhteiskunta, joka korostaa oikeudenmukaisuutta, korostaa oikeusjärjestyksen paikallisen soveltamisen merkitystä. Laki voi olla yleinen vain, jos sen noudattamista tulkitaan laajassa mitassa epäyhtenäisesti, mutta tavalla, jota paikallisesti pidetään asianmukaisena, hyvänä, oikeudenmukaisena tai perusteltuna (Ks. Huotari 2020).

Demokratioiden on oltava valmiita sekä kehittämään valtiollisia instituutioita siten, että ne kykenevät tehokkaasti toimimaan rikollisuutta ja epäjärjestyttä vastaan, mutta niiden on samanaikaisesti oltava myös valmiita rajoittamaan esimerkiksi poliisin menettelytapoja tuossa työssä (Fichtelberg 2013, 15). Ruohonjuuritasolla poliisilla on Käyhkön (2002, 56) mielestä jatkuva legitimaatio-ongelma. Poliisitoiminnan tarkoitus ja keinot sen käyttämiseen konkreettisesti tilanteessa vaativat jatkuvasti pikemminkin neuvottelua, pohdintaa ja kirkastamista kuin ovat itsestäänselviä tai automaattisesti annettuja. Käyhkö (2002) puhuu professionaalista vastuusta lojaalisuutena ammatikuntaa, työyhteisöä, palvelutehtävää ja työroolia kohtaan (ammattietiikka). Sen yksi ulottuvuus on henkilökohtainen vastuu, jossa viitekohtana ovat omat ammatilliset ja eettiset tavoitteet, toiveet ja ideaalit sekä identiteetti (integriteetti).

”poliisi pystyy asettamaan ammattietiikkansa mukaisesti itsensä kansalaisen asemaan ja arvioimaan tältä kannalta esitettyjen vastuun hyveiden merkitystä ja suhdetta toisiinsa. Koska kansalaisten todellisia odotuksia on hyvin vaikea saada yksiselitteisesti esille, on poliisin pysyttävä tulkitsemaan niitä, jotta kansalaisten odotuksiin vastaaminen lain sallimissa rajoitetuissa puitteissa ja samalla hierarkkisen vastuurakenteen kautta olisi mahdollista.” (Käyhkö 2002, 264.)

3.1.6 Poliisin liikenneturvallisuustehtävän johtamisen vaikuttavuus

Ellei poliisin liikenneturvallisuustehtävän suunnittelulla, ohjaamisella ja johtamisella olisi vaikutusta siihen, että tiestöllä ja sen ulkopuolella voidaan liikua turvallisesti, vaikuttavuutta koskevan arviointimallin kehittelystä ja sille perustuvista vaikuttavuuden indikaattoreista ei juuri olisi hyötyä käytännössä. Vaikuttavuuden seuraamista ja sen seurantaindikaattoreiden kehittämistä perustelee tällaisen ohjauksen mahdollisuus yleensä ja erityisesti se, että vaikuttavuutta on mahdollista vahvistaa aikaisemmasta näin kootun tietämyksen avulla. Vaikuttavuuden lisääntymiseen vaikuttaa osaltaan se, miten valvonnan vaikuttavuutta koskevaa tietämystä on jo kerrytetty, testattu, jalostettu ja välitetty valvonta- ja yhteistyön kentillä osana sen suunnittelua, ohjaamista ja johtamista.

Liikenneturvallisuustyöhön liittyvän osaamisen kerryttämistä ja systemaattista edistämistä poliisin liikennevalvonnassa ehdollistavat kuitenkin poliisin edistys ja menestys muissa poliisitehtävissä. Poliisitoiminnan kehittäminen on sen tasapainoista kehittämistä eri toimintojen välillä. Vaikka työhön liittyvien teknologioiden kehitys ja mahdollisuudet hyödyntää teknistä kehitystä sekä siihen käytetyt kustannukset eivät jakaudu tasan eri toimintojen kesken, kaikkia on pyrittävä kehittämään yhtäläisesti eikä yhtäkään ole mahdollista unohtaa lapsipuolen asemaan.

Poliisin liikenneturvallisuustehtävän johtaminen kamppailee resursseista poliisin sisällä – taloudellisen niukkuuden aikana erityisesti liikennevalvonnan resurssien säilyttämisestä ja ylläpitämisestä. Liikenneturvallisuustehtävän vaikuttavuus on myös onnistumista suhteellisten resurssien säilyttämisessä (toimintakykyisyys) sekä tähän työhön liittyvän osaamisen systemaattisessa kehittämisessä ja edistämisessä sekä kertyneen osaamisen hyödyntämisessä (toimintakapasiteetti).

Onnistumista ja sitä palvelevaa oppimista ja johtamista rajoittaa aina kulloinenkin ymmärrys toimivuuden ehdoista työssä yleensä ja käsitys niistä keinoista, jotka parhaiten palvelevat sen vaikuttavuuden vahvistamista. Kapea tai muuten rajoittunut näkemys tarkoittaa, että toimivuuden vahvistaminen ja vaikuttavuuden edistäminen sekä näitä palveleva oppiminen eivät peitä kuin osan tässä olennaisista huomionkohteista ja oppimisen ulottuvuuksista.

Vaikuttavuutta vahvistetaan, mutta ei välttämättä täysimääräisesti, tasapainotetusti ja kaikissa olennaisissa suhteissa. Vaikuttavuusindikaattoreiden tulisi osoittaa keskeiset ulottuvuudet tai huomionkohteet, jotta työ voidaan suunnata niihin johtamisen avulla niihin (panosseuranta) sekä kohdentaa analysointia ja tukea näin jatkuvaa oppimista ja edistymistä. Ensisijainen johtamishaaste on vaikuttavuuden vahvistaminen yleensä ja niukkenevien resurssien aikana saavutetun vaikuttavuuden ylläpitäminen.

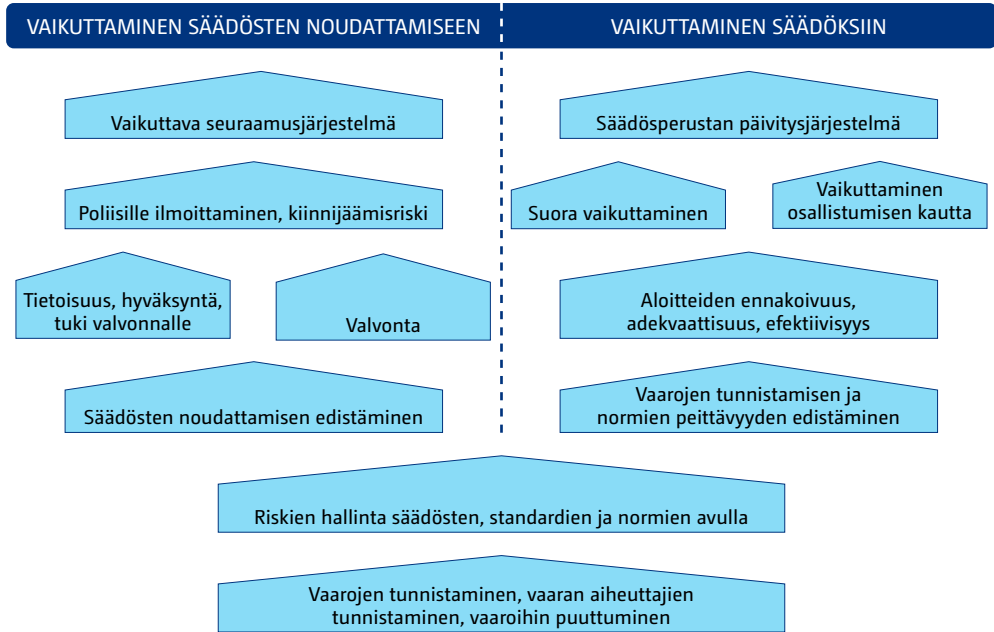
Liikenneturvallisuustyön johtaminen on kriittinen vaikuttavuustekijä siinä mielessä, että inhimillisen toiminnan kohdalla vaikuttavuus on yhteinen aikaansaannos. Vaikuttavuutta ehdollistavat jokaisen yksittäisen, siihen myötävaikuttavan poliisin osaaminen ja onnistuminen työssään. Sitä ehdollistaa myös tällaisten yksittäisten osaamisten ja onnistumisten tilannekohtainen organisointi yhteiseksi ponnistukseksi. Molemmat ovat siis tuon toiminnan vaikuttavuuden ehtoja ja edellytyksiä. Turvallisuuden tulee tehdyn työn tuloksena todentua katkoksetta, kokoaikaisena ja mahdollisimman täysimääräisenä kaikkialla. Se ei synny sattumalta vaan siinä yhdistyvät työn perinne, käytettävissä olevat resurssit ja työtä koskeva osaaminen ja ammattitaito sekä sen tietoinen ja taitava johtaminen. Luku 4 kokoaakin käytettävissä olevaa tutkimustietoa liikenneturvallisuustyön pohjaksi.

3.2 Yhteenveto

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudessa voidaan erottaa vaikuttamisen kohteet ja keinot. Lähtökohtana vaikuttamisen kohteiden määrittelyssä ovat liikenneturvallisuutta heikentävät vaarat. Turvallisuutta heikentävät vaarat tarkoittavat käytännössä erilaisia riskejä. Liikenneturvallisuustyö tarkoittaa tietoista ja suunnitelmallista pyrkimystä päästä perille näistä riskeistä ja niiden taustalla olevista mekanismeista, jotta niihin voidaan vaikuttaa. Vaikuttamisen tavoitteena on riskien tai niiden haitallisten tai muuten ei-toivottujen seuraamusten poistaminen tai minimointi.

Poliisin toiminta law enforcement -merkityksessä perustuu liikkumista koskevien säädösten noudattamisen valvontaan ja vahvistamiseen. Poliisilla on oman valvonta- ja tutkintatyönsä takia myös erityistä asiantuntemusta turvallisuudesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä liikenteessä. Täten vaikuttamisen kohteissa voidaan erottaa kaksi puolta: vaikuttaminen säädösten noudattamiseen ja vaikuttaminen säädösperustaan (ks. kuvio 7). Vaikuttaminen

tiestön rikolliseen käyttöön on syytä nähdä erilliseksi, rikostorjuntaan liittyväksi tarkoitukseksi erityisesti siksi, että sen tavoittelu voi olla ristiriidassa turvallisuuden edistämistarkoituksen kanssa (ks. Huotari 2020). (Ks. kuvio 7.)



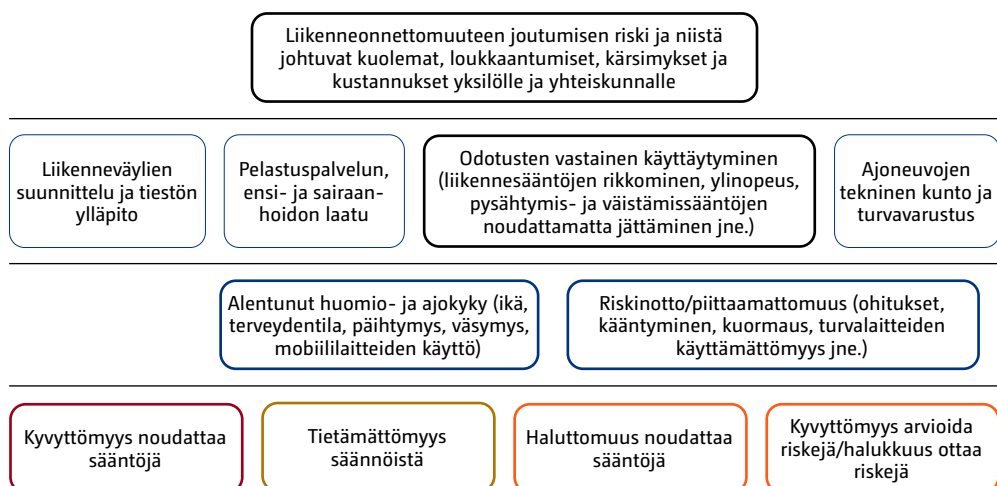
Kuvio 7. **Poliisin liikenneturvallisuustehtävä liikenteen riskitekijöihin vaikuttamisena.**

Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus tarkoittaa menestymistä toisaalta säädösten noudattamisen edistämisessä ja toisaalta edistymistä siinä, että säädösperusta kattaa olennaiset vaarat ja niihin liittyvät riskitekijät sekä tarjoaa poliisille riittävät mahdollisuudet valvoa riskitekijöitä ja puuttua niihin. Valvonta ja puuttuminen tarkoittavat pääsääntöisesti aina jonkinlaista kompromissia suhteessa liikkumisvapauteen, yksityisyyden suojaan ja muihin oikeuksiin. Sitä, mikä teknisesti voisi olla mahdollista, ei monessakaan tapauksessa koeta perustelluksi ja oikeutetuksi puuttumiseksi näihin oikeuksiin. Niin valvonnan kohteet kuin valvonnassa käytettävät keinotkin perustuvat lainsäädäntöön.

Tässä työssä ei käsitellä suoraan poliisin valvontatoimen vaikuttavuutta vaan kartoitetaan ja määritellään poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattoreita. Aikaisempi tutkimus on kohdistunut erityisesti siihen, miten

poliisin suorittama valvonta on vaikuttanut esimerkiksi rattijuopumus- tai yli-nopeustapauksiin. Kuvio 7 kuitenkin tarjoaa huomattavasti laajemman kuvakulman asiaan. Sen valossa poliisin tulisi tietoisesti pyrkiä toisaalta edistämään säädösten kunnioitusta sekä kokemusta niiden hyväksyttävyydestä ja valvonnan oikeutuksesta ja halukkuutta ilmoittaa poliisille tai ilmoittautua esimerkiksi silminnäkijäksi. Toisaalta keskeistä olisi oman asiantuntemuksen hyödyntäminen ja mobilisointi niin, että säädösperusta kattaa kaikki vaarat, tarjoaa mahdollisuuksia puuttua tehokkaasti niistä seuraaviin riskeihin ja vähentää näin onnettomuuksia ja niiden yhteiskuntaan ja sen yksittäisiin jäseniin kohdistuvia kustannuksia.

Poliisin liikennevalvonta kohdistuu liikennekäyttäytymiseen ja turvallisuutta edistävään yleiseen järjestykseen sekä liikenteeseen liittyvän ennakoitavuuden ylläpitoon (ml. ajoneuvojen tekninen kunto, säädösten mukaisuus ja toimivuus). Erityisesti ennakoiti vähentää onnettomuuden riskejä ja kustannuksia. Ennakoinnin viitekohta on yhtäältä liikenteen säädösperusta, toisaalta liikennemerkit, liikennettä yleensä ja erityisesti määrättyissä paikoissa ohjaavat odotukset ja havainnot. Kaikki odotusten vastainen puolestaan nostaa onnettomuuteen joutumisen riskiä. Jälkimmäinen voi johtua kuljettajan huomio- ja ajokyvyn alentumisesta tai piittaamattomuudesta ja riskinotosta. Riskitekijöiden taustalla ovat täten kyvyttömyys noudattaa sääntöjä, tietämättömyys niistä, haluttomuus niiden seuraamiseen tai halukkuus riskinottoon tai kyvyttömyys arvioida riskejä (ks. kuvio 8).



Kuvio 8. Odotusten vastainen liikennekäyttäytyminen valvonta-kohteena.

Poliisilla olisi hyvä olla ymmärrystä liikenteessä kulkevien kyvyistä, motiiveista ja niihin liittyvistä haasteista (Parkkari 2018). Poliisi pyrkii lupapalveluiden ja liikennevalvonnan keinoin tunnistamaan ja poistamaan liikennevirrasta ne tiestön käyttäjät, joiden ajokyky on alentunut joko tilapäisesti tai pysyvästi ja palauttamaan ruotuun ne, jotka syyllistyvät liikennekäyttäytymiseen, joka osoittaa piittaamattomuutta omasta tai muiden turvallisuudesta tai vaaraa aiheuttavaa riskinottoa liikenteessä.

Vaikka ulkoisesti tarkasteltuna tietty vaaratilanne liikenteessä, esimerkiksi ylinopeus, voidaan ajatella yhtäläiseksi sen syystä riippumatta, niin tosiasias-
sa kysymys on eri ilmiöstä riippuen sen taustalla olevasta mekanismista (kyvyttömyys, tietämättömyys, yleinen tai tiettyyn paikkaan liittyvä haluttomuus noudattaa sääntöjä, valmius riskinottoon liikenteessä tai kyvyttömyys punnita riskejä). Tämä myös heijastuu poliisin toimintaan ja ratkaisuihin pysäytys-tilanteessa. Erilaisissa tilanteissa liikenneturvallisuutta palvellaan parhaiten eriyttämällä toimenpiteitä ja ratkaisuja sekä käyttämällä keinoja, jotka parhaiten palvelevat valmiutta ja halukkuutta säädösten seuraamiseen. Niitä ovat yleinen lainkunnioitus, kokemus lainvalvonnan oikeutuksesta ja perusteltavuudesta, kokemus samalla puolella olemisesta ja kansalaisten valmius yhteistyöhön poliisin kanssa.

Suomen lainsäädäntö antaa poliiseille oikeudet tarkistaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokunnon ilman rikosepäilyä ja suorittaa kuljettajille esimerkiksi alkoholi- ja huume-testauksia. Tämä oikeus palvelee hyvin rikos-
torjuntaa tiestöllä ja edesauttaa esimerkiksi etsintäkuulutettujen tai laittomasti maassa oleskelevien kiinniottamista. Lisäksi se tukee harmaan talouden torjuntaa ja muun rikollisen toiminnan paljastamista, päihtyneiden ja ajo-oikeudettomien kiinniottamista sekä ajoneuvon kunnon että kuljettajan ajokunnon selvittämistä.

4 Liikenneturvallisuuden riskitekijät tutkimuskirjallisuudessa

4.1 Johdanto

Tieto valvontatoimien, liikenneturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden, toimintaohjelmien, strategioiden ja politiikkaohjelmien vaikuttavuudesta on olennaista päätettäessä niiden jatkamisesta tai muuttamisesta. Se, että olemme perillä jonkin vaikuttavuudesta, ei kuitenkaan automaattisesti paljasta sitä, mitä vaikuttavuuden edelleen vahvistamiseksi kannattaisi, tulisi tai olisi ylipäänsä mahdollista tehdä. Poliisin liikenneturvallisuuden vaikuttavuuden arvioinnin tulisi ensisijaisesti palvella vaikuttavuuden jatkuvaa kehittämistä ja sitä koskevan asiantuntemuksen kasvua. Vaikuttavuutta koskevan tiedon lisäksi tarvitaan ymmärrystä vaikuttavuuteen vaikuttamisesta.

Vaikuttavuuteen vaikuttaminen poliisin liikenneturvallisuustyössä, erityisesti liikennevalvonnassa, voidaan jäsentää prosessina, joka erottaa tekemiseen käytettävissä olevat resurssit, niiden organisoinnin ja johtamisen, tekemisen tulokset, aikaansaannokset tai tuotokset ja aikaansaadut turvallisuusvaikutukset. Olennaista on se, että vaikuttavuuden arviointi kattaa koko ketjun resursseista vaikutuksiin. Tällöin vaikuttavuutta koskevaa arviointitietoa itsessään on mahdollista arvottaa aikaansaamista koskevan prosessitiedon pohjalta. Ideaalitulanteessa muutokset tavoitelluissa vaikutuksissa yhdistyisivät tietoihin muutoksiin aikaansaamisessa, ja aikaansaamista koskevan asiantuntemuksen ja osaamisen systemaattinen vahvistaminen puolestaan mahdollistaisivat suunnitelmallisen ja perustellun pyrkimyksen vahvistaa oman toiminnan vaikuttavuutta entisestään.

Avoimessa, moninaisia ja monimutkaisia kytkentöjä käsittävässä maailmassa niin asiantuntemuksen kasvua ja oppimista liikenneturvallisuustyössä kuin vaikuttavuuteen vaikuttamistakin luonnehtivat epäselvyys, moniselitteisyys ja hallinnan ontuvuus. Tilannetta voi verrata kartan suhteeseen epävakaaseen maastoon. Tällaisesta kartasta on aika-ajoin hyötyä lähinnä vain siinä, että se auttaa hahmottamaan viimeisimmät muutokset tietyssä paikassa. Karttaa on päivitettävä jatkuvasti ja usein on epäselvää, johtuvatko ongelmat huonosta kartasta vai puutteellisesta taidosta lukea sitä jossakin maaston kohdassa.

Kaikesta huolimatta kartta auttaa maaston hahmottamisessa ja kulkemisen tuomista kokemuksista ja havainnoista oppimisessa sekä niiden oppien välittämistä toisille. Kuvio 9 tarjoaa yhdenlaisen kartan poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta osana vaikuttavuuteen vaikuttamisen prosessia.

Resurssit ▶	Organisointi ja johtaminen ▶	Aikaansaannokset ▶	Vaikutukset
Henkilötyövuodet	Valvonnan kohteiden valinta	Valvonnan suoritteet	Kansalaisten kokemus tiestöllä liikkumisen turvallisuudesta
Valvontakohteet	Valvonnan toteuttamistavat	Valvonnan kohdentumisen strategiaa vastaavasti	Kansalaisten kokemus vesistöillä liikkumisen turvallisuudesta
Valvontakeinot ja -välineet	Analysoidun tiedon käyttö	Valvontavälineiden oikea ja osaava käyttäminen	Kansalaisten kokemus luontoarvojen kunnioittamisesta maastoliikenteessä
Osaaminen	Ristivetoisuuksien hallinta	Valvontaan liittyvien valitusten ja oikaisujen määrä	Kansalaisten kokemus liikennevalvonnan oikeutuksesta
Omistautuminen	Kansalaisten kohtaaminen valvonnan yhteydessä	Yhteistyön tulokset	Kansalaisten kokemus liikennevalvonnan toimivuudesta
	Turvallisuutta edistävä yhteistyö	Kansalaisten yhteydenotot ja ilmoitukset	Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä
	Liikenne rikostutkintojen tuloksellinen toteuttaminen	Tuomioon johtaneet rikostutkinnat	Kokemus rikosvastuun toteutumisesta liikenteessä
			Kokemus liikennettä ja liikkumista koskevien säädösten hyväksyttävyydestä ja valmius noudattaa niitä

Kuvio 9. Aikaansaamisen kartta poliisin liikenneturvallisuustyössä.

Aikaansaaminen edellyttää siihen osoitettuja tai käytettävissä olevia resursseja. Näitä voidaan kuvata työhön käytettävissä olevina henkilötyövuosina. Tuolla työllä on oltava selvästi ymmärretty kohde ja työssä tarpeelliset tai sitä palvelevat välineet ja taitoa ja motivaatiota käyttää niitä sekä työhön omistautumista.

Koska turvallisuustarpeet liikenteessä todennäköisesti kasvavat nopeammin kuin poliisin resurssit, käytettävissä olevien resurssien organisoinnissa tarvitaan strategisuutta ja niiden käytössä ja kohdentamisessa valintojen tekemistä sekä ratkaisuja erilaisten ristivetoisten käyttömahdollisuuksien väliltä. Esimerkkinä voisi mainita ajan käyttäminen yhteistyöhön ja kansalaisten kohtaamisen laatuun valvonnan yhteydessä.

Valvonta todentuu toteutuneina työsuoritteina, jotka voivat vastata paremmin tai huonommin valittua strategiaa, ilmentää parempaa tai heikompa osaaamista valvontavälineiden käytössä, näkyä suurempina tai pienempinä yhteistyössä toteutettuna tapahtumina, kampanjoina ja viesteinä ja erilaisten valvontaan liittyvien valitusten määränä, mutta myös kansalaisten valmiutena ilmoittaa poliisille liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvistä vaaroista ja vaaratekijöistä. Liikennerikoksia koskevien tutkintojen suorittaminen tehokkaasti ja tuloksellisesti osana rikosprosessia kuuluu myös tähän. Aikaansaamisen tulisi puolestaan heijastua laajasti kansalaisten kokemuksissa valvonnan toimivuudesta, asianmukaisuudesta, hyväksyttävyydestä ja valmiudessa noudattaa liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä säädöksiä sekä tehdä yhteistyötä poliisin kanssa tiestön turvallisuuden ja moninaisen turvallisen liikkumisen edistämisessä.

Kuvio 9 edesauttaa vaikuttavuuden hallinnan tavoittelua, vaikka tuo hallinta osoittautuukin haihtuvaksi, vain hetkittäin todentuvaksi ja yleensä ohueksi. Se, kuten kaikki kartat, on vain suuntaa antava, pääpiirteinen ja kokemuksen myötä korjautuva, tarkentuva ja täydentyvä. Sitä vasten ja sen valossa kuitenkin sopii hyvin paikantaa poliisin liikenneturvallisuustyön seurannan käytäntöjä tällä hetkellä. Huomionarvoista on se, että vaikuttavuuden arvioinnin ohella on olennaista pitää kirjaa käytetyistä resursseista, tekemisistä ja sen kohdentumisesta sekä tuon tekemisen tuloksista.

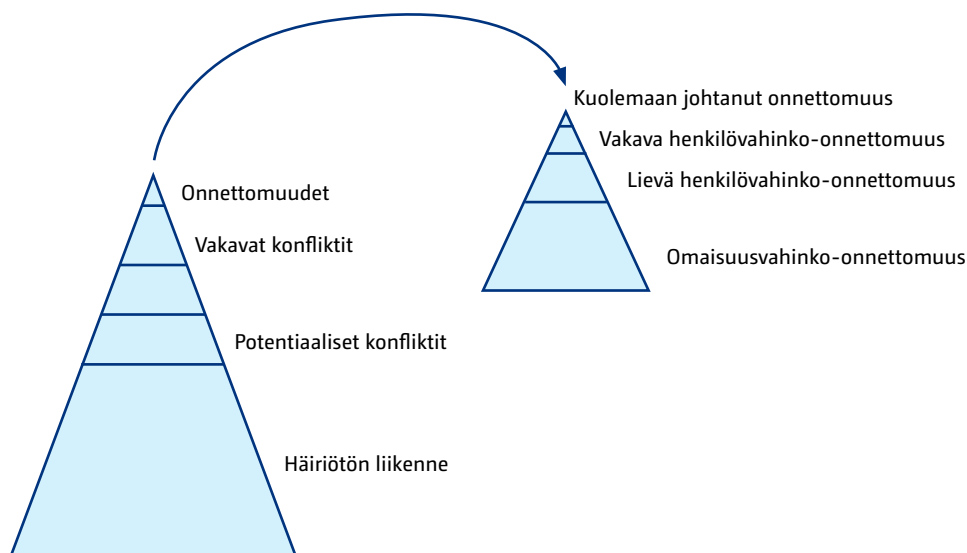
Hughes (2017) puolestaan on koonnut tiestön turvallisuuden osoittimia ja eritellyt niiden tarkoituksia sekä mahdollisia indikaattoreita (ks. taulukko 3).

Taulukko 3. Tiestön turvallisuuden osoittimet (Hughes 2017).

Suoritusmitta	Tarkoitus	Kohde	Mitta-asteikko
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja vakavat loukkaantumiset	Mitata yksilöön ja yhteiskuntaan kohdistuvia inhimillisiä seuraamuksia	Kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä	1. Kuolleiden lukumäärä 2. Vakavasti loukkaantuneiden lukumäärä
Turvalliset ajoneuvot	Osoittaa henkilöautojen turvallisuudessa tapahtunutta kehitystä	Uusien henkilöautojen turvallisuuden taso	Niiden henkilöautojen prosenttiosuus uusien autojen myynnistä, jotka saavat 5 tähteä ANCAP-testissä
Turvalliset tiet	Osoittaa teiden parannustoimenpiteiden vaikutuksen niiden turvallisuuteen	Teiden turvallisuuden taso	Liikennemäärän huomioonottava mitta päätiestöstä, joka täyttää valitun laatukriteerin
Turvalliset kuljettajat 1. Turvavyön käyttö 2. Alkoholi ja huumeet	Osoittaa turvallisten kuljettajien tasoa	Kuljettajan turvallisuus	Turvavyötä käyttävien osuus autossa olojoista. Niiden kuljettajien prosenttiosuus, jotka eivät testissä ylitä sallittua rajaa alkoholin tai huumeiden vaikutuksenalaisena ajamisessa.

Suoritusmitta	Tarkoitus	Kohde	Mitta-asteikko
Turvalliset nopeudet	Osoittaa tiestön turvallisen käytön astetta.	Turvallisen nopeuden noudattaminen	Nopeusrajoitusten mukaan ajavien autoilijoiden prosenttiosuus
Matkustajan kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet	Matkustajan turvallisuuden suhteellisten tasojen ymmärtäminen matkustusmuotojen ja määrän välillä.	Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä matkustajaliikenteessä suhteutettuna tällaisten matkojen kokonaismäärään.	Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä jaettuna tehtyjen tällaisten matkojen kokonaiskilometri-määrällä.
Kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet rahtiliikenteessä.	Rahtiliikenteen suhteellisen turvallisuuden ymmärtäminen muotojen ja matkamäärä välillä	Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä onnettomuuksissa, joihin liittyy rahtiauto rahtiautoliikenteen kokonaismäärään suhteutettuna.	Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä onnettomuuksissa, joihin liittyy rahtiauto, rahtiautoliikenteen tonnikilometreihin suhteutettuna.
Kuljetusliikenteen törmäysten sosiaaliset kustannukset	Taloudelliset kustannukset ovat olennainen hallinnollinen mittari ja perusta vertailussa muihin sektoreihin	Onnettomuuksien kokonaiskustannukset yhteiskunnalle.	Vuosikustannukset.
Liikenneerikkeet: Kieltomerkkirikkeet Valorikkeet tasoristeyksissä	Mitata liikennemerkkien noudattamista kuljettajien parissa ja siten ilmenevää riskitasoa.	Punaisia kieltomerkkejä rikkovien autoilijoiden osuus	Liikennemerkkejä noudattamattomien osuus.

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta arvioitaessa kriteerinä on usein onnettomuuksien estäminen ja esimerkiksi tieliikenteessä kuolleiden määrän vähentäminen. Kuvio 10 kuvaa sitä, miten pieni osuus liikenteessä tapahtuvista konflikteista päättyy onnettomuuteen.¹⁴ Onnettomuudet-osion huipulla jakautuu onnettomuuden vakavuuden mukaan. Kärjessä pienintä osuutta kuvaavat kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden arvioinnin viitekohtana eivät kuitenkaan ole yksinomaan liikenneonnettomuudet ja niissä menehtyneet ja loukkaantuneet pyramidin huippuna. Vaikuttavuutta tulee tarkastella koko liikennejärjestelmän kannalta. Häiriöttömän, turvallisen ja toimivan liikenteen tulee olla hyvinvointivaltiossa itsestäänselvyys, ja poliisin liikennevalvonnalla on merkittävä rooli sen aikaansaamisessa ja säilyttämisessä.



Kuvio 10. Liikenneonnettomuuksien, konfliktien ja häiriöttömän liikenteen osuudet liikenteestä (Alhroth & Pöllänen 2011).

¹⁴ Alhroth ja Pöllänen (2011) tarkoittavat konfliktilla tilannetta liikenteessä, jossa pienikin olosuhteen muutos olisi voinut aiheuttaa onnettomuuden. He ovat arvioineet, että yksi tieliikenneonnettomuus tarkoittaa maaseutuolosuhteissa jopa 80 000 konfliktia. Vaikka konfliktien tilastointi on vajavaista ja hankalaa, niiden määrää on mahdollista arvioida kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilastoinnin kautta. (Emt.)

Liikenne on yksi merkittävimmistä elämänalueista. Liikenteestä on annettu paljon säännöksiä laeissa, asetuksissa ja päätöksissä, joiden tarkoitus on saada tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja samalla ennakoitavasti. Tieliikenteen sääntöjen rikkominen on säädetty rangaistavaksi monilla tieliikennelain ja rikoslain säännöksillä. Rikosoikeudellisille keinoille on tarvetta liikenneturvallisuuden vaarantavan menettelyn ehkäisemiseksi. Turvallinen osallistuminen liikenteeseen edellyttää, että tienkäyttäjät riittävässä määrin tuntee nämä liikenteen pelisäännöt ja ymmärtää niiden tarkoituksen. Kun ymmärtää ja mieltää määräyksen, myös sen noudattaminen helpottuu. (Tuori 2002, 9–11; Tolvanen 2018, 50.)

Yleisimpiä syitä liikenneonnettomuuksissa aiheutuville vammautumisille sekä kuolemille Euroopassa ovat turvavyön käyttämättömyys, ylinopeudet, liian suuret tilannenopeudet, turvalaitteiden käyttämättömyys ja mobiililaitteiden käyttö ajon aikana. Monet onnettomuuksista ovat johtuneet siitä, ettei ole noudatettu voimassa olevaa lainsäädäntöä, jota on kehitetty estämään onnettomuuksia ja vähentämään niissä tapahtuvien loukkaantumisten ja kuoleman riskiä. (ETC 2016.)

Merkittävä osa liikenteen riskitekijöistä tiedostetaan, ja kuljettajat ovat täten tietoisia toimintansa aiheuttamasta onnettomuusriskistä. Harva autoilija esimerkiksi kiistää turvavyön käytön tarjoaman turvallisuushyödyn, mutta tästä huolimatta kuolemaan johtaneissa henkilö- ja pakettiautokolareissa Suomessa kuolleista 45 prosenttia ei käyttänyt turvavyötä vuonna 2014. Kuolleista lähes neljännes olisi voitu pelastaa, mikäli turvavyö olisi ollut kytkettynä onnettomuushetkellä. (YLE 2015.)

Tieliikenteelle on ominaista se, että sitä säätelevään lainsäädäntöön suhtaututaan toisin kuin muita elämänalueita koskeviin lakeihin. Liikenteen automaattisilta mittauspisteiltä (LAM) saatujen nopeustietojen mukaan kesäkaudella 2020 tiekohtaisen nopeusrajoituksen ylitti noin 43 prosenttia pääteillä kulkeneista ajoneuvoista. Osuus on vähentynyt tasaisesti viime vuosina ja oli kesäkaudella 2020 alhaisempi kuin kertaakaan 2010-luvulla. Suurta ylinopeutta (vähintään 10 km/h) ajaneiden autojen osuus oli noin kymmenen prosenttia liikennemäärästä. Talvikaudella 2020/2021 ylinopeutta ajaneiden ajoneuvojen osuus oli noin 54 prosenttia kulkuneuvoista ja suurta ylinopeutta ajaneiden ajoneuvojen osuus noin 13 prosenttia. (Kiiskilä, Mäki & Saastamoinen 2021; Ks. Sutela & Danielsson 2021) Ylinopeus tai liian suuri

tilannenopeus on kuitenkin pääasiallinen syy joka kolmannessa kuolemaan johtaneessa tieliikenneonnettomuudessa Euroopassa. (ETSC 2016.)

Ylinopeuden ohella onnettomuusriskiä lisää merkittävästi alkoholin, huumeiden tai ajokykyä heikentävien lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajaminen. Ajoneuvon turvallinen kuljettaminen edellyttää koordinaatio-, arviointi-, havainto-, toiminta- ja ratkaisukykyä, joihin alkoholin tai muiden päihteiden nauttiminen vaikuttaa alentavasti. Lääkkeistä etenkin rauhoittavilla ja unilääkkeillä on alkoholiin ja huumeisiin verrattavissa olevia vaikutuksia keskuhermostoon (Penttilä ym. 1999). Vaikka ajoneuvon kuljettamista päihteiden vaikutuksen alaisena on suhteellisesti vähemmän kuin muita tieliikennerikkomuksia, on rattijuopumusten yhteys liikenneonnettomuuksiin merkittävä. Arviolta kaksi prosenttia kaikista Euroopassa ajetuista liikennesuoritteista tapahtuu kuljettajan veren alkoholipitoisuuden ylittäessä rattijuopumuksen rajan, mutta rattijuopumus yhdistyy jopa neljännekseen kaikista EU:ssa ajetuista kuolonkolareista. (ETSC 2016.)

Poliisilla on Suomessa oikeus tarkistaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokunto ilman erillistä rikosepäilyä. Puhallutuksia suoritetaan yleensä rutiininomaisesti aina, kun kuljettaja pysäytetään syystä tai toisesta. Puhallutuksia tehdään vuosittain lähes kaksi miljoonaa. Rattijuopumusepäilyjä paljastuu noin 18 000–20 000 vuodessa. Heidän osuudekseen kokonaisliikennevirrasta arvioidaan noin 0,11–0,14 prosenttia. Kuljettajia, joiden veren alkoholipitoisuus on 0,2–0,49 promillea, osuus liikennevirrasta on 0,5–1,0 prosentin välillä. Rattijuopumuksista johtuvista onnettomuuksista aiheutuu yhteiskunnalle vuosittain noin 200 miljoonan euron kustannukset. (Kautiala ym. 2017.)

Ylinopeuden ja rattijuopumuksen ohella keskeinen liikenneonnettomuuden riskiä lisäävä tekijä on tarkkaamattomuus. Tarkkaamattomuudella tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että mobiililaitteiden ja muiden teknisten laitteiden käyttö vie huomion muualle kuin turvalliseen ajamiseen. Maailman terveysjärjestö (WHO) on arvioinut, että matkapuhelimen käyttö nelinkertaistaa onnettomuusriskin liikenteessä. Kriittisimpiä tarkkaamattomuudesta johtuvia tilanteita ovat ne, joissa kuljettajan havainnointi ja ajatukset siirtyvät pois liikenteen havainnoinnista pitkäksi ajaksi. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi syöminen, tavaroiden etsiminen, roskien poimiminen auton lattialta ja intensiivinen keskustelu kanssamatkustajien kanssa. Suomessa matkapuhelimen käytön

arvioidaan olevan taustariskinä keskimäärin kolmessa kuolemaan johtavassa tieliikenneonnettomuudessa vuosittain. (Jääskeläinen & Pöysti 2014.)

4.2 Liikenteen riskitekijät nykytiedon valossa

”Ongelmakuljettajia voidaan luonnehtia henkilöiksi, joille on ominaista omaan sisäiseen kontrolliin luottaminen, riskialtis elämäntyyli, runsas alkoholin käyttö sekä välinpitämättömyys toisten turvallisuutta ja yhteiskunnan asettamia normeja kohtaan” (Sutela & Danielsson 2021, 142–143).

Vaikka erilaisia liikenteen riskitekijöitä on huomattava määrä, yksittäisen kuljettajan riski joutua henkilövahingon aiheuttavaan liikenneonnettomuuteen on suhteellisen pieni. Suomessa vuonna 2018 tällainen onnettomuus kohtasi henkilöautoilijaa keskimäärin kerran reilua yhdeksää miljoonaa ajettua kilometriä kohden. Vuonna 2013 vastaava luku oli yksi henkilövahinko-onnettomuus jokaista seitsemää miljoonaa ajokilometriä kohden. (VTT 2014.)

Liikenteessä menehtyy Suomessa noin 230 henkilöä ja loukkaantuu vakavasti noin 900 henkilöä vuodessa (Liikenneturva 2020). Euroopassa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yhdeksän prosenttia tapahtui moottoreilla, 38 prosenttia taajama-alueilla ja 53 prosenttia maanteilla. Uhreista 17 prosenttia oli alle 25-vuotiaita, 34 prosenttia 25–49 vuotiaita, 21 prosenttia 50–64 vuotiaita ja 28 prosenttia yli 65 vuotiaita. (Euroopan parlamentti 2020.)

On arvioitu, että 95 prosenttiin liikenneonnettomuuksista Euroopassa liittyy inhimillinen erehdys. Täten niistä vain noin joka kahdeskymmenes on täysin riippumaton inhimillisistä erheistä. Liikenneonnettomuuksille on kuitenkin usein vaikea määrittää yhtä syytä. Niihin voidaan lähes aina yhdistää lukuisia liikenteessä esiintyviä riskitekijöitä, joiden voidaan katsoa myötävaikuttaneen joko onnettomuuden syntyyn tai sen seurausten vakavuuteen. Toiset riskitekijät, kuten rattijuopumus, lisäävät onnettomuuden todennäköisyyttä, ja toiset puolestaan onnettomuuden seurauksien vakavuutta, esimerkiksi turvavöiden käyttämättömyys. On myös riskitekijöitä, jotka lisäävät onnettomuuden realisoitumisen todennäköisyyttä ja pahentavat sen seurauksia, kuten ylinopeus. Tästä syystä liikenneonnettomuuksien syiden selvittäminen onkin usein haastavaa ja niihin liittyy usein erilaisia satunnaistekijöitä. (Liikenneturva 2021.) Tutkijalautakuntien käsitys inhimillisistä riskitekijöistä kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa vuonna 2019 on koottu taulukkoon 4.

Taulukko 4. **Inhimillisten riskitekijät ja niiden suhteelliset osuudet kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa 2019 (Sihvola 2020).**

	lkm	% kaikista riskeistä	läsnä onnettomuuksissa %
Kuljettajan tilaan ja toimintaan vaikuttaneet riskit			
• Puutteelliset toimintavalmiudet (esimerkiksi huomiokyky, näkö)	13	1	6
• Kuljettajan tila (esimerkiksi alkoholi, sairaus, väsymys, mielentila, kiireisyys)	226	19	69
• Ajoasenteet (esimerkiksi piittaamattomuus, ajo-oikeudetta ajo)	59	5	25
• Taito (esimerkiksi vähäinen ajokokemus, tottumattomuus ajoneuvoon)	40	3	19
Matkaan liittyneet riskit			
• Osallisen ja ympäristön suhteeseen liittyvät riskit	52	4	24
• Matkan tarkoitukseen liittyvät riskit (muun muassa työmatka, vapaa-aika)	10	1	5
• Sosiaalinen tilanne (esimerkiksi juopunut seura, ajotaidon osoittaminen)	14	1	8
Ennakointiin ja liikennetilanteeseen liittyneet riskit			
• Liikennetilanteiden ennakointi (esimerkiksi olosuhteet, keli)	27	2	10
• Liiallinen keskittyminen yksittäiseen osa-alueeseen ajossa	10	1	5
• Ajonopeus (esimerkiksi ylinopeus, olosuhteisiin nähden liian korkea nopeus)	88	7	41
• Matkapuhelimen käyttöön liittyvä riski	5	0	3
Inhimilliset riskitekijät yhteensä	595	50	96

Inhimilliset riskitekijät voidaan yhdistää 96 prosenttiin kaikista kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista Suomessa. Tämä vastaa arviota kyseisten tekijöiden osuudesta liikenneonnettomuuksiin Euroopassa (95 %). Kuljettajan tila riskitekijänä vaikuttaa merkittävästi kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin ja perustelee siten liikennevalvonnan kohdistamista juuri kuljettajien ajokuntoon. Kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 69 prosentissa kuljettajan tila arvioitiin onnettomuuden syntyyn vaikuttaneeksi riskitekijäksi. Vuonna 2019 noin viidennekseen kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa liittyi alkoholirattijuopumus. (Sihvola 2020.)

Tämän vaikuttavuuden indikaattorien tarkastelun yhteydessä on olennaista kiinnittää huomiota niihin tekijöihin, joihin poliisi voi suoraan tai epäsuoraan vaikuttaa omassa liikenneturvallisuustyössään. Esimerkiksi sääolosuhteet, rakennetun liikenneympäristön laatu ja ylläpito, kuljettajan ikä, ajokokemuksen määrä, autokannan ikä ja ajoneuvojen turvavarusteiden taso ovat liikenneonnettomuuksiin vaikuttavia riskitekijöitä, joihin poliisi ei päivittäisen liikennevalvonnan keinoin voi juurikaan vaikuttaa (Poliisi 2021). Esimerkiksi kuljettajien ajokunnon valvonta, turvavyön käyttö, piittaamattomuus ja vaaran aiheuttaminen liikenteessä ovat poliisin perinteisiä liikennevalvonnan kohteita.

4.2.1 Rattijuopumus

Rattijuopumukset ovat yksi merkittävimmistä riskitekijöistä liikenteessä. Ajoneuvoa kuljettava henkilö syyllistyy rattijuopumukseen, mikäli veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea, tai hänellä on uloshengitysilmassa vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia. Törkeän alkoholirattijuopumuksen raja kulkee 1,2 promillessa. Suomessa ei ole alennettuja promillerajoja nuorille ja kokemattomille kuljettajille, joita on käytössä Euroopassa ja muualla maailmassa.

Rattijuopumukseen voi syyllistyä myös huumausaineita tai ajokykyyn vaikuttaneita lääkkeitä käyttänyt henkilö. Huumausainerattijuopumuksessa käytetään raja-arvon sijaan nollatoleranssia. Käyttöä mitataan pikatesteillä, joilla saadaan suuntaa antava arvio siitä, onko henkilön elimistössä huumausainetta. Tarkka tieto edellyttää verikoetta. Kuljettajalla voi olla oikeus käyttää tiettyjä ajokykyyn vaikuttavia lääkkeitä. (Liikenneturva 2021c, d.)

Vuosina 2014–2018 Suomessa tapahtui 1 156 kuolemaan johtanutta moottoriajoneuvo-onnettomuutta. Niihin syytäksi luetusta 837 kuljettajasta jopa kolmannes ajoi jonkin päihteen alaisena. Päihtyneiden kuljettajien aiheuttamissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa menehtyi yhteensä 320 moottoriajoneuvon matkustajaa tai kuljettajaa. (Räty 2020.) Viimeisen vuosikymmenen aikana alkoholirattijuopumuksissa tieliikenteessä loukkaantui vuosittain keskimäärin noin 574 henkilöä, joista noin 65 vakavasti. (Liikenneturva 2021b.) Taajamissa noin 30 prosentissa kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa aiheuttaja ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena. Vastaavissa onnettomuuksissa huume- tai lääkerattijuoppoja aiheuttajakuljettajista oli noin joka viides (OTI 2021).

Alkoholirattijuopumustapauksissa on menehtynyt viimeisen kymmenen vuoden aikana (2011–2020) keskimäärin hieman yli 51 ihmistä vuosittain ja loukkaantunut 574 henkilöä (Liikenneturva 2021b). Onnettomuustietoinstituutin mukaan vuosina 2015–2019 moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa on kuollut 168–198 ihmistä vuosittain, joista 32–49:llä veren alkoholipitoisuuden on todettu olleen yli 0,5 promillea. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa on vastaavana aikana vuosittain kuollut 39–59 henkilöä, joista 3–13 kuolleen alkoholipitoisuus on ollut yli 0,5 promillea. (Sihvola 2020.)

Liikenneturva arvioi, että vuonna 2018 liikennevirrassa yksi 770:stä oli rattijuoppo ja yhdellä 130:sta oli alkoholia veressään (Liikenneturva 2021b). On arvioitu, että vain yksi kahdestasadasta rattijuoposta jää kiinni. Rattijuoppo jää todennäköisesti kiinni vasta 220. ajokerrallaan. (Löytty 2015.)

Koronavuonna 2020 poliisin tietoon tuli yhteensä 20 300 rattijuopumus-tapausta. Määrä on noin 10 prosenttia enemmän kuin vuonna 2019. (Liikenneturva 2021b.)¹⁵ Kiinnijääneiden nousua voivat selittää poikkeusolot, joiden johdosta poliisilla on vähemmän yleisen järjestyksen ylläpitämiseen liittyviä tehtäviä ja enemmän aikaa liikennevalvontaan. Viimeisen 20 vuoden aikana alkoholirattijuopumusepäilyt ovat puolittuneet samalla kun huume- ja lääkerattijuopumusepäilyjen määrä on kasvanut moninkertaiseksi. Alkoholirattijuopumusten huippuvuodet olivat hieman ennen 1990-luvun loppua, jolloin alkoholirattijuopumuksia kirjattiin jopa 31 340 kappaletta. Vuonna

¹⁵ Alustavien tietojen perusteella 2021 yht. 17 500 tapausta (-14 % v. 2020) (Mika Sutela).

2019 niitä oli enää 13 712. Huume- ja lääkerattijuopumuksia kirjattiin samana vuonna yhteensä 9 236. Niistä epäiltyjen määrä kasvoi ensimmäistä kertaa yli alkoholirattijuopumismäärien Suomessa vuoden 2020 kesäkuussa. (Ks. Rönkä & Markkula 2020.)¹⁶

Huumerattijuopumusten määrät ovat olleet merkittävässä kasvussa Euroopassa viime vuosikymmenenä. Ruotsissa raportoiduissa liikenneerikkomuksissa huumerattijuopumusten määrä ohitti alkoholirattijuopumusten määrän jo vuonna 2015. Vuonna 2020 huumeiden alaisia rattijuoppoja oli lähes kaksi kertaa enemmän kuin alkoholirattijuopumukseen syyllistyneitä (16 781/8 804). Huomattavaa on muutoksen nopeus. Huumausaineiden alaisena ajaneiden määrä on lisääntynyt vuodesta 2019 vuoteen 2020 noin 15 prosentilla (Brå 2021). Vastaava trendi rattijuopumusten määrissä on nähtävissä myös Suomessa. Poliisi kirjasi huumausainerikoksia lähes 70 prosenttia enemmän vuonna 2020 kuin vuonna 2015 (35 789/21 221). Käytön yleistymisen näkyy myös huumausainerattijuopumuksina. (Poliisi 2021c.)

Huumaavista aineista isoin riskitekijä tieliikenteessä on alkoholin käyttö. Se heikentää suorituskykyä etenkin huolellisuutta ja tarkkaavaisuutta vaativissa tehtävissä. Voimakas humaltila häivyttää jopa kivun tunnetta ja aiheuttaa tajunnan hämärtymistä. Pienetkin annosmäärät vaikuttavat negatiivisesti esimerkiksi tarkkaavaisuuteen, havaintokenttään, reaktionopeuteen sekä kykyyn seurata liikkuvia kohteita. Hidastuneella reaktionopeudella taasen on merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi ajoneuvon pysähtymismatkaan. Humaltila voi vaikuttaa myös arviointikykyyn, ja onkin yleistä, että humaltunut kuljettaja ottaa enemmän ja suurempia riskejä ja ajaa tavanomaista aggressiivisemmin. (Löytty 2015.) Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto (European Transport Safety Council lyh. ETSC) arvioi, että 0,5 promillen humala nostaa kuolemaan johtavan onnettomuuden riskin viisinkertaiseksi, mikä vastaa sallitun nopeuden ylittämistä 50 prosentilla, esimerkiksi ajoa taa-
jamassa 75 kilometrin tuntinopeudella. (ETSC 2012.)

¹⁶ Jos katsotaan koko vuoden 2020 poliisin tietoon tulleiden rattijuopumusrikosten lukuja ja otetaan huomioon sekä perusmuotoiset että törkeät tapaukset, ns. puhtaiden huumeiden osuus oli vain n. 46 % (2021: 42 %). Toinen ääripää on, jos katsotaan vain perusmuotoisia rattijuopumuksia ja lasketaan sekakäyttötapauksetkin huumeisiin, niin osuus on jo 70 %. (Mika Sutela)

Törkeän rattijuopumuksen rajaksi määritelty 1,2 promillen humalatila on merkittävin onnettomuusriskiä nostava tekijä. Myös sitä alempi, kuitenkin yli 0,8 promillen humalatila lisää onnettomuusriskiä huomattavasti. Alkoholin ja huumeiden yhteiskäyttö nostaa riskin liikenteessä arviolta 30-kertaiseksi.

Yleisimpiä rattijuopumistapauksissa löydettyjä huume- ja lääkeaineita ovat amfetamiini, bentsodiatsepiinit, Tetrahydrokannabinoli (THC) eli kannabis, opioidit ja gabapentinoidit. Huumausaineiden erilaiset vaikutukset ajokykyyn eivät ole yhtä hyvin tiedossa kuin alkoholin vaikutus. Esimerkiksi monien eri huumeiden vaikutus ei riipu samaan tapaan annosmääristä kuin alkoholin. Metamfetamiinin on joissain kokeellisissa tutkimuksissa todettu pienissä määrin lyhentävän reaktioaikaa ja väsymystä sekä lisäävän kuljettajan tarkkaavaisuutta. Suuremmat annostukset sen sijaan aiheuttavat levottomuutta, keskittymisongelmia ja väsymystä. Metamfetamiinin käytön on esimerkiksi todettu lisäävän kuljettajan riskinottoa sekä heikentävän päätöksentekoa. Epidemiologisissa testeissä amfetamiinin on havaittu heikentävän ajokykyä merkittävästi ja nostavan amfetamiinin käyttäjän liikenneonnettomuusrisikin noin 8–9-kertaiseksi. (Karjalainen 2011.)

Rattijuopumuksissa nuoret, iältään 15–24-vuotiaat henkilöt ovat yliedustettuina. Viiden viime vuoden aikana alkoholirattijuopumistapauksissa kuoli yhteensä 72 tähän ikäryhmään kuuluvaa. Se vastaa noin 30:a prosenttia kaikista alkoholirattijuopumistapauksissa kuolleista. Ikäryhmän osuus oli vuoden 2020 lopulla 11 prosenttia koko väestöstä. (Tilastokeskus 2021; Liikenneturva 2021b.) Vuosina 2018–2020 alkoholirattijuopumuksen vuoksi henkilövahinko-onnettomuuteen joutuneista 15–25-vuotiaat ovat suurin ryhmä.

On ilmeistä, että päihdetyö yleensä ja erityisesti nuorten päihteiden käyttöön kohdennettu työ palvelee myös liikenneturvallisuutta. Liikennevalvonnan keinoin on vaikea saada merkittävää muutosta ajoneuvon kuljettamiseen päihytyneenä. Kiinnijäämisen riski, joka voi osaltaan edistää lainkunnioitusta liikenteessä, perustuu juuri siihen henkilön kykyyn punnita hyötyjä ja haittoja, joka todennäköisesti hämärtyy veren alkoholipitoisuuden kasvaessa. Puhallutusten ja pikatestien lisäämisellä ja valvonnan kohdentamisella on mahdollista vaikuttaa rattijuopumuksesta johtuviin liikenneonnettomuuksiin vain rajoitetusti.

4.2.2. Ylinopeus tai liian suuri tilannenopeus

Ylinopeutta tai liian suurta tilannenopeutta pidetään liikenneonnettomuuksien suurimpana riskitekijänä. Se lisää sekä todennäköisyyttä joutua onnettomuuteen että vakavan loukkaantumisen tai kuoleman todennäköisyyttä onnettomuuden seurauksena. Toimiva ja tehokas nopeusvalvonta onkin merkittävä osa turvallista tieliikenneympäristöä ja sen ylläpitämistä. Ylinopeudesta johtuvan onnettomuusriskin arviointia voi vaikeuttaa se, että erilaisissa liikenneympäristöissä ja olosuhteissa myös käytetty ajonopeus tuntuu erilaiselta. Riskiarviointia edelleen hankaloittavat esimerkiksi ajoneuvon tyyppi, kellonai-ka, vallitsevat keliolosuhteet ja tieinfrastruktuurin laatu. (PAHO 2018.)

Ajonopeuteen liittyviä riskejä ovat liian suuri tilannenopeus, taitoon tai ajoneuvoon nähden liian suuri nopeus ja ylinopeus. Vuonna 2019 liian korkea ajonopeus liittyi 41 prosenttiin Suomessa tapahtuneista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista. Vuosina 2000–2019 onnettomuuden pääaiheuttaja ajoi ylinopeutta yli 10 kilometriä tunnissa reilussa kolmanneksessa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. (Sihvola 2020.)

Hollannissa vuonna 2012 tehdyn tutkimuksen mukaan suurimmat syyt noudattaa teillä vallitsevia nopeusrajoituksia olivat huoli tieliikenneturvallisuudesta, halu noudattaa lakia ja pelko sakkojen saamisesta. Nopeusrajoituksen rikkomista puolestaan oikeutettiin sillä, että muu liikenne käytti ylinopeutta, kuljettajalla oli kiire, kovaa ajaminen toi nautintoa tai vähensi tylsyyttä tai että ylinopeutta ei tiedostettu. Useimmat autoilijat kokevat painetta ajaa samaa nopeutta muun liikenteen kanssa. Tosin kuljettajat usein myös yliarvioivat muiden tiellä liikkujien käyttämän nopeuden. Vauhdikas, usein nopeusrajoituksia rikkova ajotapa on ominainen erityisesti nuorille miehille. (Euroopan komissio 2020.)

Liikenneturvan kyselyyn vuonna 2019 vastanneista suomalaisista 57 prosenttia koki pienellä ylinopeudella ajamisen tavaksi. Suuri osa heistä piti tärkeänä ajamista muun liikenteen mukana ja piti sitä turvallisempaa kuin nopeusrajoitusten noudattamista. Samanaikaisesti puolet vastanneista oli sitä mieltä, että muu liikenne pakottaa heidät ajamaan usein haluttua kovempaa. (Liikenneturva 2020a.)

Vuonna 2018 tehty ESRA-kysely (E-Survey of Road user's Attitudes) osoitti, että 56 prosenttia eurooppalaisista autoilijoista oli ajanut taajamissa ylinopeutta viimeisen kuukauden aikana. Raportin mukaan Suomessa näin oli tehnyt jopa 73 prosenttia taajamissa ajaneista. Ruotsissa vastaava osuus (54 %) jäi hieman alle keskiarvon. Moottoriteillä ylinopeutta oli viimeisen kuukauden aikana ajanut 78 prosenttia ja taajamien ulkopuolella 79 prosenttia kyselyyn vastanneista suomalaisista autoilijoista. (Euroopan komissio 2020.)

Ajonopeuden kasvu lisää ajoneuvon hallinnan menettämisen todennäköisyyttä. Suuremmilla nopeuksilla kuljettajalle jää vähemmän aikaa reagoida ja ennakoita liikenteen mahdollisia vaaratilanteita. Lisäksi muiden tienkäyttäjien on vaikeampi arvioida ylinopeutta ajavan ajoneuvon liikkumista ja ottaa se asianmukaisesti huomioon omassa toiminnassaan. Vauhdin myötä myös ajoneuvon pysähtymismatkat pitenevät. (PAHO 2018.)

Pienikin liikennenopeuden lasku vaikuttaa merkittävästi liikenneturvallisuuteen ja vähentää liikenneonnettomuuksia ja -kuolemia. WHO arvioi, että viiden prosentin lasku liikennevirran keskinopeudessa voi vähentää kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrää jopa 30 prosenttia. Prosentin kasvun keskinopeudessa puolestaan arvioidaan lisäävän neljä prosenttia kuolemaan johtavien onnettomuuksien ja kolme prosenttia vakavien onnettomuuksien riskiä. Nopeuden muutokset ovat vielä merkittävämpiä henkilöauton ja jalankulkijan välisissä onnettomuuksissa. (WHO 2018; PAHO 2018; Euroopan komissio 2020.)

On huomionarvoista, että hyvinkin pieni muutos keskinopeudessa aiheuttaa erittäin merkittäviä muutoksia onnettomuuksien määrissä. Nopeuden nostaminen kaventaa myös kuljettajan näkökenttää, mikä vaarantaa erityisesti muiden teillä liikkujien – etenkin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ym. – liikenneturvallisuutta. Näkökentän laajuus kaventuu alle puoleen ajonopeuden noustessa neljästäkymmenestä sataan kilometriin tunnissa ja kapenee entisestään tätä suuremmissa nopeuksissa. (PAHO 2018.)

Suurten yli 30 kilometriä tunnissa olevien ylinopeuksien on arvioitu olevan merkittävässä roolissa 23 prosentissa kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Ylinopeus yhdestä kahteenkymmeneen yhdeksään kilometriin tunnissa vaikutti 19 prosentissa, mutta 56 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista ylinopeudella ei ollut merkitystä. (Ks. Sihvola 2020.)

Ajonopeuksien kaitseminen ja nopeusrajoitusten kunnioittamisen vahvistaminen tieliikenteessä edellyttävät lähtökohtaisesti sitä, että rajoitukset koetaan perustelluiksi yleensä ja pätevästi tai asianmukaisesti asetetuiksi juuri sillä tieosuudella, jota käytetään. Nopeusvalvonnan keinoin ei vaikuteta nopeusrajoitusten yleiseen kunnioittamiseen. Erityisen merkittävästi liikenneturvallisuuden kuitenkin vaikutetaan tehokkaalla puuttumisella huomattaviin ylinopeuksiin.

4.2.3. Tarkkaamattomuus ja mobiililaitteiden käyttö

Tarkkaamattomuudesta johtuvat riskit tieliikenteessä ovat kasvaneet viime vuosikymmenenä etenkin mobiililaitteiden käytön yleistymisen myötä. Tarkkaamattomuus tarkoittaa kaikkea sitä toimintaa, joka vie kuljettajan huomiota pois toiminnoista, joille turvallinen ja vakaa ajoneuvon kuljettaminen perustuu. Tarkkaamattomuus on arvioitu ylinopeuden ja rattijuoppouden ohella yhdeksi suurimmista kuolemaan johtavien liikenneonnettomuuksien aiheuttajista. Mobiililaitettaan addiktiivisesti käyttävä henkilö on eurooppalaisten liikenneturvallisuusviranomaisten arvion mukaan jopa rattijuoppoa vaarallisempi liikenteessä (ERSO 2015). Mobiililaitetta käyttävä ja ylinopeutta ajava rattijuoppo lienee eniten liikenneturvallisuutta vaarantava tapaus. Tarkkaamattomuutta liikenteessä on verrattu vastaavaksi kuin 0,8 promillen humalatilaa, ja sen on katsottu heikentävän reaktioaikaa jopa puolella verrattuna kuljettajaan, joka keskittyy ajamiseen, ja heikommaksi kuin 0,5 promillen humalassa autoilevalla kuljettajalla. (Suke 2020.)

Mobiililaitteiden käyttö ajon aikana on tarkkaamattomuutta aiheuttavista tekijöistä selkeästi merkittävin ja huolestuttavin, mutta syitä on paljon muitakin. on nimenomaan. Tarkkaamattomuuden tutkiminen ja havaitseminen liikenneonnettomuuksien aiheuttajana ja liikenne-riskinä on kuitenkin hankalaa. Euroopan liikenneturvallisuusviranomaisen mukaan se on osatekijä jopa 5–25 prosentissa liikenneonnettomuuksista. Kuljettajat käyttävät ajoajastaan jopa 25–30 prosenttia häiriötekijöihin. Näistä noin puolet kuluu keskusteluun matkustajien kanssa. Noin kolmannes tarkkaamattomuutta aiheuttavista tekijöistä tulee ajoneuvon ulkopuolelta ja noin viidennes liittyy tekniikkaan. Nuoremmat kuljettajat ovat muita alttiimpia keskittymään liikenteeseen liittymättömiin asioihin. (ERSO 2015.)

Tarkkaamattomuus voi johtua seuraavista seikoista: kuljettajan näköaistin kiinnittyminen pois liikennetilanteista (visuaalinen), äänen aiheuttama häiriö, esim. puhelimen soittoaäni (auditiivinen), otteen irrottaminen ajoneuvon hallintalaitteista (manuaalinen) ja ajatusten kiinnittyminen itse ajotehtävistä muiden toimintojen suorittamiseen (kognitiivinen). Näistä ensimmäisen, visuaalisen tarkkaamattomuuden, on osoitettu lisäävän eniten onnettomuusriskiä. Syynä on se, että ajoneuvolla ajaminen on ensisijaisesti visuaalinen haaste. Vaarallisimpia häiriötekijöitä ovat ne, joissa erilaiset häiriömuodot yhdistyvät, esimerkiksi tekstiviestin kirjoittaminen, joka todentuu niin visuaalisen, manuaalisen kuin kognitiivisen tarkkaamattomuutena. Visuaalisiin häiriötekijöihin voidaan laskea esimerkiksi meikkaaminen, ajoneuvon radiokanavien säätäminen, reittitietojen tarkistaminen navigaattorista tai huomion kiinnittyminen isoon mainostauluun tien sivussa. Visuaaliset häiriötekijät voivat viedä kuljettajan huomion pois liikenteestä pitkäksikin aikaa. Tällöin kuljettajan todennäköisyys ennakoida onnistuneesti ja reagoida etenkin ennalta odottamattomiin liikennetilanteisiin heikkenee tai jopa estyy kokonaan. (ERSO 2015.)

Tarkkaamattomuuden täsmällisiä vaikutuksia liikenneonnettomuuksiin tai onnettomuusriskiin ei täysin tunneta, koska niiden tutkiminen on vaikeaa. Tarkkaamattomuuden vaikutuksia ajokykyyn on tutkittu lähinnä ajosimulaattoreilla tai erilaisissa koeolosuhteissa. Vaikka koetilanteet eivät välttämättä vastaa oikeita liikennetilanteita, koska testihenkilöt saattavat käyttäytyä eri tavalla (tilanne tiedetään eräänlaiseksi ajokokeeksi tai se koetaan turvallisesti normaaliliikenteestä poikkeavalla tavalla), tutkimukset ovat silti tuoneet joitakin selkeitä ja yhdenmukaisia tuloksia tarkkaamattomuuden aiheuttamasta kasvaneesta liikennetähtästä. Visuaalisten ja manuaalisten häiriötekijöiden, kuten tekstaamisen, on havaittu johtavan heikentyneeseen ajosuoritukseen esimerkiksi seuraavin tavoin: kuljettaja ei havainnoi kaikkia tiellä näkyviä objekteja, ajoneuvo heittelehtii sivuttaissuunnassa enemmän kuin normaalisti, ja kuljettajan reagointinopeus hidastuu. Myös syömisen ja juomisen ajon aikana on havaittu lisäävän ajoneuvon sivuttaissuuntaista heittelehtimistä, mikä vähentää ajonopeutta ja lisää etenkin ns. läheltä piti -tilanteita. Lisäksi ajonaikaisen ateriointin on todettu vähentävän kuljettajan katsekontaktia tiehen ja liikennetilanteisiin. (ERSO 2015.) Onkin arvioitu, että mobiililaitetta käyttävältä kuljettajalta jää ajon aikana huomaamatta jopa 50 prosenttia ajoympäristön informaatiosta (Jääskeläinen & Pöysti 2014).

Mobiililaitteiden käyttöä ajon aikana kartoittanut kysely vuodelta 2018 osoitti, että Suomessa tällainen käyttäytyminen oli yleisempää kuin muissa Euroopan maissa. Lähes joka toinen vastaajista oli käyttänyt mobiililaitetta ajon aikana vähintään muutamana päivänä viimeisen kuukauden aikana, kun vastaava keskiarvo muissa maissa oli 29 prosenttia. Handsfree-laitteen käyttäjiä vähintään muutamana päivänä viimeisen kuukauden aikana oli 41 prosenttia suomalaisista, mikä puolestaan oli hieman alle eurooppalaisen keskiarvon (48 %). Viestejä mobiililaitteella oli kirjoittanut 36 prosenttia suomalaisista, eli kolmanneksi eniten kaikista kyselyyn vastanneista. Lähes kaikki vastanneista suomalaisista kuitenkin myös ymmärsivät mobiililaitteiden käytön lisäävän onnettomuusriskiä. Heistä vain seitsemän prosenttia piti viestien kirjoittamista mobiililaitteella turvallisena autolla ajettaessa, ja viisi prosenttia luotti siihen, että kykeni tuolloin tarkistamaan saapuneet viestit. (Pires ym. 2019.)

Puhelimen käytön negatiiviset vaikutukset ajamiseen, kuten pidentynyt reaktioaika ja kaventunut näkökentän keskittymisalue, näyttävät olevan hyvin samankaltaisia, vaikka kuljettaja puhuisi handsfree-laitteeseen. Polkupyöräilijän vasteajan on havaittu olevan hieman pienempi handsfree-laitetta käytettäessä. (ERSO 2015.) Laitteen käyttö on havaittu kuitenkin suhteellisen turvalliseksi verrattuna esimerkiksi tekstiviestin kirjoittamiseen. Riskiä aiheuttaa erityisesti kuljettajan katseen kiinnittyminen näyttöön. Mobiililaitteen käyttö ajaessa nostaa kuljettajan riskin joutua onnettomuuteen kaksi- tai kolminkertaiseksi tarkkaavaiseen kuljettajaan verrattuna. Kännykän käytön vuoksi kasvanut onnettomuusriski on siis uusimpien tutkimustulosten mukaan mahdollisesti hieman pienempi kuin WHO:n 2011 määrittelemä nelinkertainen onnettomuusriski. (Dingus ym. 2019.)

Mobiililaitteita käytetään nykypäivänä huomattavasti monipuolisemminkin kuin vaikka vuosikymmen sitten. Mobiililaitteella voidaan kaikkien muiden toimintojen ohella ohjata mm. ajoneuvon navigointia ja äänentoistoa tai se voi toimia uusissa autoissa jopa auton avaimen korvikkeena. Navigaattorikäytössä ongelmallista voi olla laitteen sijoittaminen paikkaan, jossa se estää kuljettajalta näkyvyyden tai on liian kaukana hänen tavanomaisesta katselukulmastaan. Tällaisessa tilanteessa esimerkiksi ilmoitus saapuneesta viestistä voi kiinnittää hänen kognitiiviset toimintonsa ja näköaistinsa muuhun kuin turvalliseen ajamiseen. Mikäli puhelinta tai navigaattoria hyödyntää ajoneuvonsa navigoinnissa, kannattaa se sijoittaa kojelaudalle niin, että kuljettaja pystyy mahdollisimman helposti katsomaan laitetta. (Liikenneturva 2021k.)

Systemaattinen puuttuminen mobiililaitteiden käyttöön ajon aikana ja vaikuttaminen muuhun tarkkaamattomuuteen liikenteessä liikennevalvonnan keinoin on monella tavalla hankalaa, mikä johtuu erityisesti mobiililaitteiden käytön yleisyydestä ja kiistattomasta tarkkaamattomuudesta. Mobiilimaailma integroituu yhä kiinteämmin ja monipuolisemmin osaksi auton laitteistoja, joiden käyttöliittymänä toimii näyttö. Samanaikaisesti kaistavahdit ja moninaiset sensorit enenevästi auttavat pitämään auton omalla kaistallaan ja riittävän kaukana edellä kulkevista ajoneuvoista.

4.2.4. Turvalaitteiden käyttämättömyys

Turvavyön käyttämättömyys on ylinopeuden ja rattijuoppouden ohella yksi suurimmista tieliikennekuolemien syistä Euroopassa. Vuonna 2015 Euroopan unionin maissa arviolta joka kymmenes etupenkillä matkustanut ja vajaa kolmasosa takapenkillä matkustaneista ei käyttänyt turvavyötä. Mikäli autolla matkustavista henkilöistä 99 prosenttia käyttäisi turvavyötä, se säästäisi EU:n alueella jopa 900 ihmishenkeä vuosittain. Tällaiseen käyttöasteeseen turvavöissä voidaan päästä hyödyntämällä tekniikkaa, joka lähes jokaisessa uudessa autossa muistuttaa turvavyön käytöstä (eng. Seat Belt Reminder, SRB). (ETSC 2016.)

Säännönmukaisimmin Euroopassa turvavyötä henkilöauton etupenkillä käyttävät saksalaiset, tshekit ja ranskalaiset (WHO 2018). Suomessa vuonna 2020 henkilöauton etupenkillä matkustaneista turvavyön jätti kiinnittämättä vain 4 prosenttia. Takapenkillä istuneiden vastaava osuus oli 11 prosenttia. Pakettiautoilla ajavat käyttivät turvavyötä huomattavasti harvemmin, sillä viime vuonna arviolta jopa joka viides taajamissa ja vajaa viidesosa taajamien ulkopuolella jätti turvavyön kiinnittämättä (Liikenneturva 2021e). Vuonna 2019 henkilöauto- ja pakettiauto-onnettomuuksissa menehtyneistä turvavyötä käytti vain joka toinen ja vammautuneista henkilöistä kolme neljästä. Onnettomuustietoinstituutin arvion mukaan turvavyön käyttö olisi pelastanut menehtyneistä noin joka kolmannen. Turvavyötä käyttämättömistä henkilöistä, jotka vammautuivat moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa, kahdella kolmesta käyttö olisi lieventänyt tai estänyt vammoja. (Sihvola 2020.)

Turvavyön käyttäminen on varsin tehokas tapa lisätä liikenneturvallisuutta ainakin viidestä eri syystä:

- turvavyötä käyttävän henkilön nopeus hidastuu törmäyksessä samalla vauhdilla kuin ajoneuvon
- törmäyksestä aiheutuvat voimat keskittyvät kehon iskuja paremmin kestäviin osiin lantioon ja rinnan alueelle
- turvavyö estää matkustajaa törmäämästä yhteen auton sisäosien tai muiden matkustajien kanssa
- turvavyö pienentää riskiä, että matkustaja lentää ulos ajoneuvosta
- turvavyöt on suunniteltu toimimaan yhdessä ilmatyynyjen kanssa, jolloin ne hidastavat matkustajan nopeutta ja törmäys ilmatyynyyn voi tapahtua turvallisesti. (CARRS-Q 2018.)

Turvavyötä käyttämättömän henkilön on törmäyksessä käytännössä mahdotonta pitää itseään tai mitään tavaraa paikoillaan. Esimerkiksi törmäyksessä, jossa ajoneuvolla on nopeutta 50 km/h, henkilön tai tavarain paino nousee törmäystilanteessa efektiivisesti jopa yli 40-kertaiseksi. Tällöin viisikiloisen vauvan paino kasvaa reiluun 200 kiloon sekunnin murto-osassa tai aikuisen ihmisen paino muutama tonniin. Tämä havainnollistaa hyvin takapenkki-ikäisten turvavyönkäytön merkitystä etupenkillä matkustavien turvallisuuden kannalta. Liikenneturvan arvion mukaan aikuinen ihminen voi kyetä pitämään itseään paikoillaan kolarissa, joka tapahtuu korkeintaan 7 kilometrin tuntinopeudella. (Liikenneturva 2021f.)

Henkilöautossa lasten kuljettamiseen tarkoitettuja turvalaitteita ovat seuraavat: turvakaukalot, joissa kuljetetaan yleensä vauvaikäisiä, turvaistuimet, joissa lapsi istuu selkä menosuuntaan yleensä auton takapenkillä vähintään neljävuotiaaksi asti, sekä turvavyöistuin, joka Liikenneturvan suositusten mukaan sopii jopa 150-senttisen lapsen käyttöön. Poikkeuksellisesti lapsen turvaistuin voi olla myös etupenkillä, mikäli auton turvatyyny etupenkin matkustajalta on kytketty pois päältä. Turvallisinta lapsen on matkustaa autossa takapenkillä selkä menosuuntaan, sillä lapsen pää on suhteessa muuhun kehon painoon raskas ja niskalihakset ovat kehittymättömät. Näin kiinnitetyt turvaistuimet antavat optimaalisimman tuen juuri niskalle ja päälle mahdollisessa onnettomuustilanteessa. (Liikenneturva 2021g.)

Lasten turvaistuinten tulee olla tyyppihyväksytyjä eurooppalaisten standardien mukaisesti ja kaikkien alle 135-senttisten lasten tulee niitä käyttää aina, jos vain mahdollista. Poikkeus yleissääntöön on, että esimerkiksi taksiliikenteessä alle 135-senttinen lapsi voi matkustaa auton takapenkillä käyttäen turvavyötä, mikäli turvaistuinta ei ole saatavilla. Alle kolmevuotias lapsi ei saa matkustaa autolla koskaan ilman turvalaitetta (Finlex 2021.).

Liikenneturvan uuden suosituksen mukaan kaikkien alle 150-senttisten lasten tulisi matkustaa ajoneuvoissa turvaistuimessa (Liikenneturva 2021g). Lapsen huoltajalle tai ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, mikäli lapsi ei matkusta ajoneuvossa hänelle soveltuvasa turvalaitteessa. Vastaava liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös turvavyön käyttämättömyydestä ajon aikana tai siitä, että moottoripyöräilee tai ajaa mopolla suojakypärättä (Finlex 2021).

Vuonna 2015 Liikennevakuutuskeskus arvioi, että oikeaoppinen lasten turvalaitteiden käyttö olisi pelastanut kaikkien niiden turvalaitteita käyttämättömien alle 6-vuotiaiden hengen, jotka menehtyivät tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2004–2013. Turvakaukalon, turvaistuimen tai koroketyynyn käyttö pelasti samana aikana varmasti tai todennäköisesti jopa 10 lapsen hengen. Lisäksi turvalaitteet lievensivät varmuudella 9 lapsen vammoja. Lautakuntien tekemän arvion mukaan turvalaitteiden käyttö pelasti 4 lasta tieliikenneonnettomuuksissa mukana olleista 6–9-vuotiaista, vammat lievenivät 9:llä ja estyivät kokonaan jopa 22 lapsella. (Liikennevakuutuskeskus 2015.)

Suomessa mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden kypärättömyys ei ole ongelma. Jopa 99,5 prosenttia heistä käyttää kypärää. (Liikenneturva 2021e.) Ongelma on enemmänkin kypärän hihnan kunnollinen kiinnittäminen, sen laatu ja tyyppihyväksyntä. Muita moottoripyöräilijöille suunnattuja suojavausteita ovat mm. ajotakki ja -housut, rinta-alueen suojat, airbag-liivit ja -takit sekä ajohanskat ja -saappaat. Toisaalta suojavausteiksi voidaan luokitella myös esimerkiksi heijastinliivit, joiden tehtävä on nostaa moottoripyöräilijän tai mopoilijan näkyvyyttä. (Liikenneturva 2021h.)

Polkupyöräilijöiden kypärän käyttö ei ole yhtä yleistä. Vuonna 2019 arviolta 44 prosenttia pyöräilijöistä käytti kypärää. (Liikenneturva 2021e.) Erityisesti kaupunkipyörillä kulkevien kypärän käyttö on vähäistä: vuoden 2018 kesällä

heistä vain 5 prosenttia oli käyttäjiä. Koska kypärä harvemmin sisältyy pyörän lainaamiseen, lainaajalla olisi hyvä olla oma. (Liikenneturva 2019.)

Polkupyöräilijöiden kuolemat ovat lisääntyneet jopa reilulla puolella viimeisen kymmenen vuoden aikana. Samaan aikaan polkupyöräilyonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä sen sijaan on puolittunut. Vuosina 2017–2019 kuoli 67 polkupyöräilijää, joista 41 ei käyttänyt kypärää ja 26 käytti. Liikenneturvan tekemien arvioiden mukaan polkupyöräkypärä olisi voinut pelastaa menehtyneistä joka kolmannen. Kypärän suojaavia ominaisuuksia pohtiessa tulee ottaa huomioon se, etteivät pyöräilijät, joiden henki on pelastunut kypärän käytön ansiosta, päädy kuolintilastoon. Polkupyöräonnettomuuksissa menehtyneissä näyttäisi pyöräilijän korkeampi ikä olevan merkittävä riskitekijä. Vuosina 2018–2020 niissä kuolleista yli 55-vuotiaita oli noin 83 prosenttia ja yli 65-vuotiaita 53 prosenttia. (Liikenneturva 2021i.)

Turvalaitteiden käyttöä tieliikenteessä ja tiestöllä liikkumisessa edistetään pikemminkin yleisen valistuksen ja yhteistyössä toteutettujen kampanjojen avulla kuin poliisin toteuttaman systemaattisen valvonnan keinoin. Turvavöiden käyttämättömyyttä ja turvalaitteiden käyttöä valvotaan pysäytysten yhteydessä. Pysäytysten tilastoinnissa tulisikin kirjata ylös niitä koskevat vähäisetkin toimenpiteet. Pyöräilyn ja erilaisten kevyiden sähkökäyttöisten liikkumisvälineiden käytön yleistymisen erityisesti kaupunkialueilla väistämättä tarkoittaa konflikteja ja törmäyksiä niin muiden vastaavilla vempaimilla liikkuvien kuin myös jalankulkijoiden kanssa.

4.2.5. Raskaan liikenteen aiheuttamat riskit

Raskas liikenne on riski etenkin muille a selvästi kevyemmille kulkuneuvoille. Raskaalla ajoneuvolla tarkoitetaan pääasiallisesti kuorma-autoja ja linja-autoja, joiden kuorman ja ajoneuvon yhteismassa on yli 3 500 kg. Raskaita ajoneuvoja tilastoissa ovat perävaunuttomat kuorma-autot, linja-autot (LA), täysperävaunulliset kuorma-autot ja puoliperävaunulliset kuorma-autot (Tilastokeskus 2019). Maanteiden liikennesuoritteiden määrä on kasvanut viime vuosina hitaasti (Liikenneturva 2021j).

Raskaan liikenteen osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on merkittävä. Vuosina 2010–2019 tieliikenneonnettomuuksissa, jossa raskaaksi

luokiteltava ajoneuvo oli mukana, kuoli vuosittain keskimäärin 66 ihmistä ja loukkaantui 460 ihmistä (Liikenneturva 2021j). Tilastokeskuksen onnettomuustilastoista laskettuna tieliikenteessä kuoli tuolloin vuosittain keskimäärin 252 ihmistä ja loukkaantui noin 6 430 ihmistä (Tilastokeskus 2021b). Samalla ajanjaksolla raskas liikenne oli osallisena neljäsosassa kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Liikennesuoritteeseen verrattuna raskas liikenne on niissä yliedustettuna. On kuitenkin huomattava, että suurimmassa osassa raskaan ajoneuvon ja jonkin muun ajoneuvon kolareista, jotka johtavat kuolemaan, aiheuttaja-ajoneuvo on muu kuin raskas ajoneuvo. Vain noin kymmenesosa kaikista raskaan liikenteen kuolemaan johtavista onnettomuuksista tapahtuu taajamissa. (Liikenneturva 2021j.)

Euroopassa kuorma-autojen osuus kaikista ajoneuvoista on vain kaksi prosenttia, mutta ne ovat osallisena noin 14 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksissa Euroopassa kuolee vuosittain noin 3 300 ihmistä, joista noin tuhat on kävelijöitä, pyöräilijöitä tai moottoripyöräilijöitä, jotka usein jäävät raskaan ajoneuvon kuljettajan näkökentän katvealueelle. (Nix 2020.) Vuodesta 2000 vuoteen 2018 menehtyneiden määrä on saatu laskemaan 16 prosenttia (Adminaite-Fodor ym. 2020).

Moni raskaan liikenteen kanssa kolaroineista ajoi raskaan ajoneuvon kanssa yhteen tahallaan. Vuosina 2008–2013 Suomen tiestöllä tapahtui arviolta jopa 169 itsemurhakolaria. Näistä kolareista 142:ssa ajoneuvo ajoi toisen ajoneuvon kanssa yhteen (yleensä toinen ajoneuvo on nimenomaan jokin raskas ajoneuvo) ja 27 tapauksessa jalankulkija astui ajoneuvon eteen. Tahallaan aiheutettujen kolareiden osuus on jopa 12 prosenttia kaikista kuolemaan johtaneista tieliikennekolareista. Vuosittain tieliikenteessä tahallisesti päivänsä päättää keskimäärin 28 henkilöä, joista 24 on ajoneuvon kuljettajia ja 5 jalankulkijoita. Itsemurhien osuus kaikista raskaassa liikenteessä kuolleista on siis arviolta noin reilu kolmannes kaikista raskaan liikenteen onnettomuuksista kuolleista. (Radun ym. 2019.)

Kuljettajan väsymys on erittäin merkittävä riskitekijä raskaassa liikenteessä ja on osallisena jopa 20–30 prosentissa kaikista kaupallisen raskaan liikenteen onnettomuuksista Euroopassa ja Yhdysvalloissa. Riski ilmenee erityisesti pitkän matkan kuljetuksissa, joissa epäsäännölliset uni-, työ- ja taukorytmit voivat vaikuttaa ajoneuvon kuljettajan unen laatuun ja täten hänen

vireystasoonsa. Kuljettajien vireystasoa tarkkaillaan ja siitä huolehditaan ajoneuvoista löytyvillä digitaalisilla ajopiirtureilla, jotka seuraavat kuljettajien ajo- ja lepoaikoja (Euroopan komissio 2021).

Poliisi tekee Suomessa vuosittain noin 21 000 lepo- ja ajoikatarkistusta ja määrää huomautuksien lisäksi sakkoja noin yhdessä tarkastuksessa kymmenestä (1 800–2 000 tapausta). Ajopiirtureiden käytössä on merkittäviä puutteita ja epäkohtia. Vuonna 2019 tehty vuorokauden mittainen raskaan liikenteen tehovalvontajakso toi esille sen, että tarkastetuista lähes tuhannesta ajoneuvosta noin joka kahdeksannesta löytyi merkittäviä ongelmia digipiirturin käytössä tai ajo- tai lepoaikojen noudattamisessa. Liikenneturvallisuutta vaarantavien riskien lisäksi raskaan liikenteen tehovalvonnoissa pyritään usein myös torjumaan kuljetusalalla yleisestä harmaata taloutta ja kuljetusrikollisuutta. (Poliisi 2021.)

Kuolleet kulmat eli alueet, joihin ajoneuvon kuljettaja ei ajaessaan näe, lisäävät myös merkittävästi onnettomuusriskiä. Erityisen huomionarvoinen kuollut kulma on raskaan ajoneuvon ohjaamosta etuoikealla. Taajamissa raskaan ajoneuvon onnettomuuksissa kuolleista noin neljännes on jalankulkijoita (Liikenneturva 2021j). Bussin oranssilla värillä merkityn kuolleen kulman suuruus ohjaamon etuvasemmassa kulmassa riippuu paljolti bussin rakenteesta. Mitä suurempia ja leveämpiä ovat tukirakenteet, sitä isompi on luonnollisesti kuollut kulma kuljettajalle (ks. Québec Société de l'assurance automobile 2018).

Euroopan komission tekemän arvion mukaan raskaiden ajoneuvojen kuolneiden kulmien vuoksi Euroopassa menehtyy vuosittain noin 500 henkilöä. Kuolleita kulmia voidaan pienentää tai poistaa kokonaan hyödyntämällä laajakulmaisia peilejä tai kamerajärjestelmiä. Myös kuljettajan tietoisuudella ajoneuvon näkökentän katvealueista on tietenkin suuri merkitys liikenteen turvallisuudelle (Euroopan komissio 2021). Suomen poliisin kahdella viimeisimmällä raskaan liikenteen tehovalvontajaksolla 2021 kiinnitettiin muiden asioiden lisäksi erityishuomiota kuljettajan näkökentän esteisiin kojelaudalla. Siinä voi olla koriste-esineitä tai muita rakennettuja tai asennettuja tasoja ja ajoneuvon tuulilasissa esimerkiksi tarroja, jotka voivat huomattavasti kasvat-
taa kuolleita kulmia ja näin heikentää liikenneturvallisuutta. Kuorman kiinnittämiseen liittyvien puutteiden ja ylikuormauksen havaittiin raskaassa liikenteessä lisääntyneen. (Poliisi 2021b.)

Poliisin suorittama raskaan liikenteen valvonta keskittyy osaltaan myös vaarallisten aineiden kuljetuksiin. Raskaan liikenteen onnettomuuksissa voi pahimmillaan olla läsnä suuronnettomuuksien vaara. VAK-ajoneuvo oli vuosien 2013 ja 2018 välisenä aikana osallisena keskimäärin 25 onnettomuudessa. Niistä 81 prosenttia tapahtui ajon ja 14 prosenttia lastin purkamisen tai lastaamisen aikana. Lopuissa viidessä prosentissa ajoneuvo oli pysäköitynä, mutta sitä ei oltu lastaamassa tai purkamassa. Yleisin (63 %) onnettomuus oli ajautuminen ulos tieltä ilman, että mukana oli muita ajoneuvoja. Kuljetettava aine aiheutti kolmelle henkilövahinkoja, jotka kaikki olivat vähäisiä. (Rajamäki 2018.)

Vaarallisten aineiden kuljetukset aiheuttavat riskejä myös ympäristölle. Kuljetettavat aineet ovat harvoin syynä VAK-onnettomuuksiin. Useimmiten syynä ovat perinteisemmät raskaan liikenteen liikennet riskit, kuten väärä tilannenopeus tai ajolinjan siirtyminen liian lähelle tien pengertä, jolloin tien reuna murtuu ja ajoneuvo voi suistua ojaan. Merkittävät vaarallisten aineiden vuodot VAK-onnettomuuksissa ovat harvinaisia. VAK-säiliövuodon syynä ovatkin paljon useammin puutteellinen kuorman lastaaminen tai säiliön purkamisessa esiintyneet inhimilliset virheet. (Tukes 2021.)

4.2.6 Maasto- ja vesiliikenteen riskitekijät

Vesi- ja maastoliikenteen onnettomuuksien tilastointi on Suomessa jokseenkin epäselvää. Liikenneonnettomuustilastointia on kehitetty lähinnä tieliikenneonnettomuustilastointia varten. Suomessa ei esimerkiksi ole olemassa erillistä virallista, onnettomuudet kokoavaa rekisteriä maastoliikenteelle. Niitä koskevia tilastoja ja tietoja voi hakea esimerkiksi eri onnettomuusrekistereistä, joita ylläpitävät mm. Tilastokeskus, Väylävirasto, Pelastustoimi ja Liikennevakuutuskeskus. Onnettomuuksia on käyty läpi maastoliikennettä koskevan tilastoinnin kehittämiseksi, koska niiden tilastointi on koettu hajanaiseksi ja maastokäyttöön soveltuvien ajoneuvojen määrä on lisääntynyt (ks. Airaksinen ym. 2015).

Maastoliikenteessä onnettomuuksia sattuu erityisesti järvien jäillä, ajourilla sekä maantie- ja katuverkoilla. Erityisesti veneily-, moottorikelkkailu- ja mönkijäonnettomuudet ovat merkittävä menoerä yhteiskunnalle, ja niissä vähintään loukkaantuu huomattava määrä ihmisiä. Mainittujen ajoneuvojen lisäksi onnettomuuteen maastoliikenteessä voivat joutua esimerkiksi

moottoripyöräilijät, mopoilijat sekä polkupyöräilijät. Vuosina 2009–2013 moottorikelkkaonnettomuuksissa kuoli vuosittain enintään 2 ja loukkaantui 26–38 ihmistä. Yleisimpiä olivat suistumisonnettomuudet, joista kaksi kolmasosaa johti henkilövahinkoon. Onnettomuuksissa, joissa osallisena oli alle 500 kg painava maastokäyttöinen ajoneuvo, käytännössä mönkijä, loukkaantui vuosittain 39–83 henkilöä ja kuoli enintään 3 ihmistä. (Airaksinen ym. 2015.)

Liikenneturvan vuonna 2020 julkaiseman raportin mukaan vuosina 2014–2018 maastoliikenteessä sattui yhteensä 56 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joista 35 oli moottorikelkkaonnettomuuksia. Näiden 35 tapauksen lisäksi tutkijalautakunnat selvittivät vuosina 2014–2018 kuutta kuolemaan johtanutta moottorikelkkaonnettomuutta, joita käsiteltiin tieliikenneonnettomuuksina. 41 moottorikelkkaonnettomuudesta 28 tapahtui jäällä ja alle kolmasosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista muualla. Yleisin jäällä sattuneen onnettomuuden syy oli ajaminen heikoille, moottorikelkkaa kantamattomille jäille ja joutuminen veden varaan. Tällaisissa turmissa menehtyi yhteensä 45 henkilöä, joista 24 joko hypotermiaan tai hukkumalla. (Valtonen 2020.)

Vuosina 2014–2018 merkittävä osa moottorikelkkailuonnettomuuksissa oli rattijuopumuksella. Jäihin vajonneista tai kylmään veteen menehtyneistä kuljettajista kymmenellä veren alkoholipitoisuus ylitti rattijuopumuksen rajan. Kyseisenä ajanjaksona sattui tiellä kuusi kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa viiden kuljettajan veren alkoholipitoisuus oli yli 1,1 promillea. (Valtonen 2020.)

Mönkijäonnettomuuksissa menehtyi vuosien 2014 ja 2018 välisenä aikana yhteensä 13 ihmistä. Kaikki menehtyneet kuolivat yksittäisonnettomuuksissa. Tarkastelussa ei ole huomioitu tieliikenneonnettomuuksia. Ajaminen jäällä on yhtä lailla riskialtista mönkijällä kuin moottorikelkalla. Jäällä sattuneissa onnettomuuksissa menehtyneistä viisi kuoli joko törmäten tai kaatuen mönkijällä tai hukkuen. Muiden ajoneuvojen käyttäjistä maastoliikenteessä menehtyi yhteensä 12, joista puolet kuoli ajoneuvon upottua jäihin. Kaikkiaan jäällä sattuneissa maastoliikenneonnettomuudessa menehtyi siis yhteensä 35 (24+5+6) henkilöä. (Valtonen 2020.)

Alkoholin arviointi- ja ajokykyä heikentävä näkyvät myös mönkijäonnettomuustilastoissa. Neljä viidestä jäälle menehtyneestä oli onnettomuuden

sattuessa alkoholin vaikutuksen alaisena. Vain kolme henkilöä muualla kuin jäällä menehtyneistä mönkijäkuskeista käytti kypärää. Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan kypäränkäyttö olisi voinut pelastaa kaksi viidestä menehtyneestä. (Valtonen 2020.)

Jäällä ajamista on erityisen pulmallista valvoa järvien ja vesistöjen määrän vuoksi. Alkoholin yhteys jäällä tapahtuviin ja kuolemaan johtaneisiin onnettomuuksiin on ilmeinen, joskin ehkä ymmärrettävistä syistä harvemmin uutisoinnissa esille tuotu seikka. Siksi ihmisillä voi olla virheellinen käsitys tämän tyyppisistä onnettomuuksista ja niihin liittyvistä riskitekijöistä.

4.2.7 Poliisin liikennevalvonnan ulottumattomissa olevat riskitekijät

Liikenteeseen liittyviä merkittäviä onnettomuusriskejä lisääviä tekijöitä, joihin poliisi ei voi liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksitoimillaan suoraan vaikuttaa. Tällaisia ovat esimerkiksi ajoneuvon kuljettajan heikentynyt ajokunto, vähäinen tai korkea ikä sekä kokemattomuus (esimerkiksi uuden ajoneuvon hallinta). Muita riskitekijöitä ovat haastavat sääolosuhteet, tieinfrastruktuurin puutteet tai huono kunnossapito, ajoneuvon ikä ja siitä mahdollisesti puuttuvat uusimmat turvavarusteet, liikennemäärä, ympäristön valoisuus sekä eläinten liikkuminen. Moniin tällaisista riskeistä pystytään vaikuttamaan lainsäädännöllisin keinoin tai esimerkiksi edistämällä ajoneuvokannan uudistumista.

Kuljettajan väsymys tai muuten heikentynyt ajokunto on merkittävä riskitekijä muussakin kuin yksinomaan raskaassa liikenteessä. Väsymys voi johtua unen puutteesta, unen huonosta laadusta tai lepotaukojen vähäisyydestä. Kolmesta viiteen prosenttiin väestöstä kärsii uniapneasta, joka aiheuttaa erityisen vahvaa väsymyksen tunnetta. Vuonna 2018 kyselyyn vastanneista suomalaisista 29 prosenttia kertoi ajaneensa autoa viimeisen kuukauden aikana niin väsyneenä, että heillä oli vaikeuksia pysyä hereillä. Keskiarvo kahdenkymmenen Euroopan maan aineistossa oli 20 prosenttia. Erityisesti väsyneenä ajaminen koskee nuoria. Käytännössä kaikki suomalaiset vastaajat suhtautuivat siihen kielteisesti. (Goldenbeld & Nikolaou 2019.)

Tien kunnolla ja laadulla on ajomukavuuden lisäksi suurivaikutus tieliikenneturvallisuuuteen. Huonokuntoinen tie voi aiheuttaa merkittävää riskiä tieliikenteessä etenkin kaksipyöräisille moottoriajoneuvoille. Viimeisen

vuosikymmenen aikana Suomen tieverkon kunto on heikentynyt huomattavasti ja liikenneinfrastruktuurin korjausvelka on kasvanut. Teiden korjausvelka on noin 1,3 miljardia euroa. Esimerkiksi huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä on kasvanut jopa 2,5-kertaiseksi. (Nyroos ym. 2021; ks. myös Meriläinen 2021.)

Vuosina 2009–2014 tien pinta oli vaurioitunut noin 11 prosentissa kaikista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista. Onnettomuuksista 11–19 prosentissa tiet olivat huonokuntoisia (pintavauriot, uraisuus) ja tiemerkinnät sekä näkemä puutteellisia. Yleisin näkemäeste oli puu tai metsä, joskin myös liian korkealla nopeusrajoituksella oli vaikutusta. Sen sijaan tienpinnan huonolla pidolla eli riittämättömällä kitkalla ei ollut erityisen merkittävää osuutta kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Vain kahdessa prosentissa kaikista onnettomuuksista tienpinnan kitka oli todettu huonoksi. Tosin kitkan vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tutkittiin vain kesäkeleillä, jolloin talvihoidon vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ei voitu huomioida. (Malin ym. 2016.)

4.3 Riskitekijöihin vaikuttaminen poliisin liikenneturvallisuustyössä

”Liikenneturvallisuus on lopulta kansainvälinen kansanterveysongelma. Koronavirus on kirjoitushetkellä tappanut maailmanlaajuisesti 3,5 miljoonaa ihmistä. Samaan aikaan viimeisen vuosikymmenen aikana liikenneonnettomuuksissa menehtyi maailmassa yli 13 miljoonaa ihmistä. Välttämätön ja poikkeuksellinen maailmanlaajuinen vastaus koronaviruspandemiaan on osoittanut, miten hyvin päätöksentekijät ja koko yhteiskunta voi toimia, kun tavoitteet ovat yhteisiä. Pystymmekö kohdistamaan maailmanlaajuisesti samanlaisen huomion ja intressin liikenneturvallisuutta koskeviin haasteisiin?” (Antonio Avenoso, sit. Adminaite-Fodor ym. 2021.)

Poliisi on merkittävä toimija liikenneturvallisuustyön kentässä. Työssä on korostunut liikennevalvonta, jonka avulla on ehkäisty liikennesrikoksia ja -onnettomuuksia ja niissä menehtymistä ja loukkaantumisia sekä vähennetty muita niihin liittyviä ei-toivottuja seuraamuksia. Liikenteen valvontaa tehostetaan järjestämällä erilaisia valvonnan teemaviikkoja ja tiedottamalla niistä jo etukäteen (Heltimo & Korhonen 2016).

”Liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön ensisijainen tehtävä on estää onnettomuuksia ja vähentää muita liikenteen häiriötekijöitä” (Hänti ym. 2016, 114).

Näkyvän valvonnan tarkoitus on Heltimon ja Korhosen (2016) mukaan ollut muistuttaa niin riskikäyttäytymiseen alttiita liikkujia kuin turvallisuushakuisia kuljettajia liikenteen säännöistä. Ihmisillä tulee olla tunne siitä, että lain rikkomisesta liikenteessä voi jäädä kiinni ja kiinnijääminen johtaa rangaistukseen. (Emt.) Poliisin liikennevalvonta onkin ollut omiaan herättämään tiestöllä liikkujien kiinnostuksen siihen, mihin liikennettä valvova poliisi käytännössä puuttuu ja mihin ei. Sen sijaan se ei ole samassa määrin saanut kiinnostumaan siitä, mitä valvottavaan lakiin on kirjoitettu, mihin sillä pyritään ja mihin lain noudattamisen toimivuus perustuu.

Poliisin liikennevalvonta on nähty kustannustehokkaana tapana edistää liikenteen turvallisuutta (Mäkinen ym. 2003). Toimintaa ohjaa Poliisihallitus sisäministeriön strategisten linjausten mukaisesti (Kautto 2021).

Liikennevalvontaa on tietoisesti kohdennettu tekijöihin, jotka tutkimustiedon valossa lisäävät eniten vakavan liikenneonnettomuuden riskiä – ajonopeudet, päihteiden sekä turva- ja mobiililaitteiden käyttö ja yleisesti vaarallinen ajotapa. Valvonta painottuu niihin, koska siten vaikutetaan eniten liikenteen yleiseen turvallisuuteen. Esimerkiksi rattijuopumusvalvonnan suorittaminen on huomattavasti tehokkaampaa viikonloppuisin ja erityisesti ilta- ja yöaikaan kuin muulloin. (Poliisi 2021e.) Valvontatyölle on leimallista tietojohtoisuus, jossa on tukeuduttu sekä tutkimustietoon että poliisin omaan analyysitoimintaan.

Poliisin liikennevalvonnan painopisteitä ovat myös raskaan liikenteen kuljetustoiminnan sekä ajoneuvojen määräysten ja käytäntöjen valvonta. Raskaan liikenteen valvonnassa poliisin työtehtäviin liittyy vahvasti myös harmaan talouden ja ihmiskaupan torjunta. Poliisi arvioi liikenteen harmaan talouden arvoksi noin 500 miljoonaa euroa vuodessa. (Poliisi 2021d.) Liikennevalvonnan rinnalla poliisilla on siis samanaikaisesti muuta liikenteeseen liittymätöntä toimintaa (Road Policing -strategia, ks. Kemppainen 2014; vrt. Huotari 2020).

Pääasialliset menetelmät Suomen tieliikenteen valvonnassa ovat seuraavat:

1. näkyvä tunnuksellinen valvonta, tällöin poliisiauton tai -moottoripyörän kyljissä on poliisin tunnukset
2. siviiliautoilla tai -moottoripyörillä suoritettava liikennevalvonta
3. automaattivalvonta eli kameravalvonta
4. vaativan ajotavan siviilipartiot eli ns. VATV-partiot (Kiira 2020).

Menetelmistä uusimpia ovat vaativan ajotavan partiot, jotka liikennöivät muun liikenteen seassa mahdollisimman huomaamattomasti: VATV-ajoneuvoa ei helposti tunnista virkavallan ajoneuvoksi. Partioiden pääasiallinen tehtävä on vähentää vakavaa vaaran aiheuttamista liikenteessä. Kiiran (2020) mukaan VATV-partion puuttumiskynnys liikennerikkeisiin poikkeaa esimerkiksi tunnuksellisella autolla liikkuvan partion puuttumiskynnyksestä. (Kiira 2020.)

Ajatuksellisesti lakien ja hallinnon resurssi- ja ohjauskäytäntöihin nojaava liikennevalvonta johtaa suunnitelmalliseen, hyvin kohdennettuun ja tehokkaaseen valvontatyöhön sellaisissa paikoissa ja sellaisina ajankohtina, jolloin kiinnijäämisen riski lisääntyy. Se puolestaan edistää lainkunniotusta, mikä johdosta onnettomuusriskit pienenevät, onnettomuudet ja niistä koituvat kustannukset vähenevät ja turvallisuus kohenee. Tästä puolestaan seuraa selkeitä toivottuja tai tavoiteltuja yhteiskunnallisia hyötyjä. (Euroopan komissio 2021b; Yannis ym. 2004.) Kun toteutuva toiminta jää joltain osin jälkeen ideaalitalanteesta, myös yhteiskunnalliset hyödyt jäävät pienemmiksi.

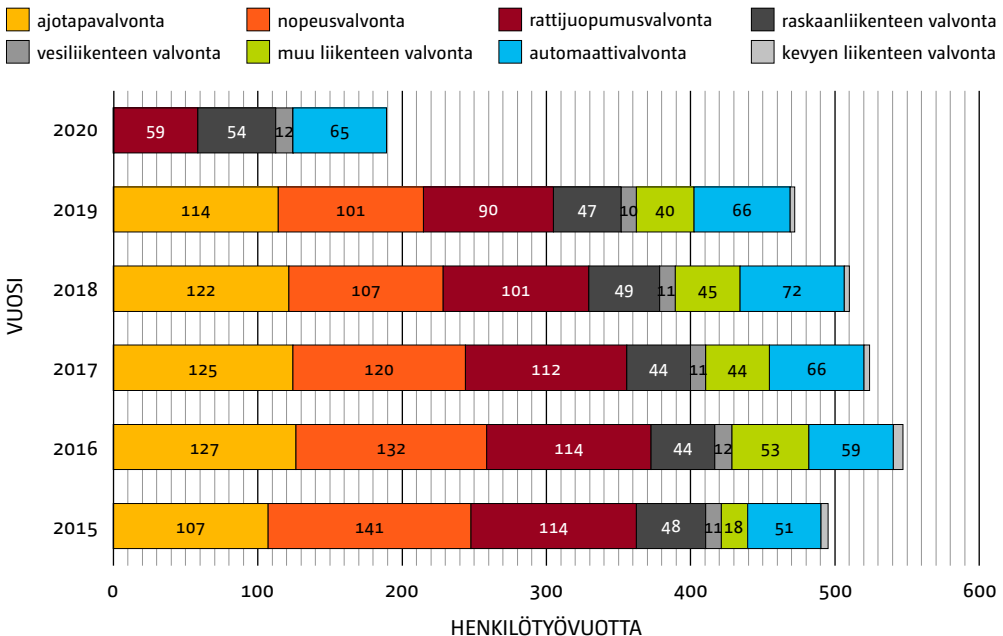
Poliisin valvontavastuuseen kuuluu tieliikenteen lisäksi myös vesi- ja maastoliikenne. Vesiliikennevalvonnan tavoitteina on kannustaa veneilijöitä mallikkaaseen ja turvalliseen veneilytapaan, vähentää ruorijuopumuksia ja lisätä turvavarusteiden käyttöä (Heltimo & Korhonen 2016). Maastoliikenteen valvonta perustuu maastoliikennelakiin, jonka pääasiallinen tarkoitus on luonnon suojeleminen. Osin tästä syystä maasto- ja vesiliikenneonnettomuuksien tilastointi ei ole yhtä kattavaa kuin tieliikenneonnettomuuksien tilastointi. (Valtonen 2020.) Maastoliikenteessä valvotaan kaikkien moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttämistä maastossa, esimerkiksi moottorikelkkailua ja mönkijöillä ajoa. Poliisin lisäksi maastoliikennelakien noudattamista valvovat myös Tulli ja Rajavartiolaitos (Ympäristöhallinto 2020).

4.3.1 Poliisin resurssien jakautuminen liikenteenvalvonnassa

”Resursseihin sopeutettavien toimintatapojen kehittäminen liikennevalvonnassa on poliisilaitosten liikennesektoreiden vastuulla. Poliisilaitokset päättävät varsin itsenäisesti, miten liikennevalvonta alueella järjestetään ja miten sen resurssit määräytyvät ja jakautuvat toimintoihin.” (Poliisi 2019.)

Vuonna 2020 poliisi käytti liikennevalvontaan kaiken kaikkiaan 484,2 henkilötyövuotta. Tämä oli noin 2,4 prosenttia enemmän kuin vuonna 2019. Vuonna 2021 henkilötyövuosia kertyi 472,1 eli n. 2,5 prosenttia vähemmän kuin 2020.

Resursseja liikenteenvalvontaan vapautui koronapandemian vuoksi erityisesti järjestys- ja tapahtumatoiminnasta (Poliisi 2021c). Kaikkinsa vuonna 2020 poliisitoimintaan käytettiin 7 380 henkilötyövuotta, mistä liikennevalvonnan osuudeksi tuli 6,6 prosenttia. Kuvio 11 erittelee työajan jakautumista liikenteenvalvonnan eri työtehtäviin vuosina 2015–2020.



Kuvio 11. Henkilötyövuodet poliisin liikennevalvonnan eri tehtäväalueilla vuosina 2015–2020 (nopeus- ja ajotapatiedot sekä kevyen liikenteen ja muun liikenteen valvontatiedot osin puuttuvat Polstat-tietokannasta vuodelta 2020; ks. myös Sutela & Danielsson 2021, 140–141.)

Poliisin liikennevalvonta henkilötyövuosina laskettuna on ollut erityisen pysyvää? raskaan liikenteen ja vesiliikenteen valvonnassa sekä automaattivalvonnassa. Vuosien 2015 ja 2016 välillä ”muun liikenteen valvontaan” käytetyt henkilötyövuodet kasvoivat merkittävästi, kun osa liikenteen työsuoritekategorioista, kuten liikennevalvonta sekä turvalaitteiden käytön ja maastoliikenteen valvonta, luettiin siihen mukaan. Vuonna 2015 liikennevalvontaan käytettiin yhteensä 6,5 henkilötyövuotta, turvalaitteiden käytön valvontaan 18 henkilötyövuotta ja maastoliikenteen valvontaan 4,3 henkilötyövuotta.

Poliisi valvoo liikennenopeuksia esimerkiksi tutkilla, lasermittauslaitteilla sekä keskinopeusmittareilla. Poliisin teillä suorittama manuaalinen nopeusvalvonta eroaa automaattisesta valvonnasta merkittävästi siten, että ylinopeutta ajanut kuljettaja pyritään pysäyttämään välittömästi, kun taas automaattisen valvonnan kautta sakkorangaistus, liikennevirhemaksu tai huomautus määrätään kuljettajalle jälkikäteen (Poliisi2021e). Poliisin nopeusvalvonnan työsuoritteet ovat vähentyneet 141 henkilötyövuodesta noin 101 henkilötyövuoteen (29 %) vuosina 2015–2019, ja automaattivalvonnan henkilötyövuodet ovat vaihdelleet 51:n (2015) ja 72:n (2018) henkilötyövuoden välillä.

Nopeusvalvonnassa tukeudutaan enenevästi automaattivalvontaan, jonka etu perinteiseen nopeusvalvontaan verrattuna on kustannustehokkuus ja kyky poimia liikennevirrasta valvontapisteessä esimerkiksi kaikki ylinopeuteen syyllistyneet. Automaattivalvontaa suoritetaan sekä kiinteillä valvontapisteillä että liikuteltavilla laitteilla varustetuilla valvonta-autoilla (26 kpl), joita käytetään erityisesti taajamien riskipisteiden valvonnassa. Kiinteitä valvontapisteitä on yhteensä 1 085, ja ne kattavat 3 784 kilometriä noin 51 000 kilometrin pituisesta päällystetystä maantieverkosta. (Poliisi 2021f.)

Vuosien 2015–2019 ajotapavalvonnan työsuoritteet ovat laskeneet vuoden 2016 127 henkilötyövuodesta 114 henkilötyövuoteen vuonna 2019. Ajotapavalvonnassa pyritään ehkäisemään vaarallisten onnettomuusrisiä lisäävien liikennetilanteiden syntymistä kiinnittämällä huomiota esimerkiksi liikennevalojen noudattamiseen, ohitukseen, ajoetäisyyksiin, yleiseen liikennesääntöjen noudattamiseen, liikenneturvallisuutta vaarantavaan ajotapaan (ns. ongelmakuljettajat) tai nopeusvalvontaan (Huhtasaari 2021).

Poliisin rattijuopumusvalvonnan työsuoritteet henkilötyövuosiksi muutettuna ovat laskeneet vuodesta 2016. Lasku vuonna 2020 on silmiinpistävä ja johtuu

siitä, että tuolloin luovuttiin laajoista puhallusratsioista koronaepidemian johdosta (Pajunen 2020). Valvonnan määrän vähentyminen ei kuitenkaan näy rattijuopumukseen syyllistyneiden määrissä. Poliisin tietoon tuli vuonna 2020 yhteensä 2 0267 rattijuopumusepäilyä, mikä on 10 prosenttia enemmän kuin vuonna 2019. Näistä törkeitä rattijuopumuksia oli 6 967 (+ 3 %). Joko poliisin rattijuopumusvalvonta oli vuonna 2020 erityisen tehokasta ja aikaansaavaa tai rattijuoppoja liikkui tiestöllä selvästi tavanomaista enemmän. Vuonna 2019 tehdystä 95 9307 puhallutuksesta positiivisia oli 1,07 prosenttia, kun taas vuonna 2020 puhallutuksia tehtiin 42 8903, joista positiivisia oli 2,28 prosenttia. Vuonna 2019 rattijuopumuksesta jäi kiinni 10 238 henkilöä ja vuonna 2020 9 784 henkilöä. (ETSC 2021.) Vuoden 2021 ensimmäisen seitsemän kuukauden tapauksista alkoholirattijuopumuksia oli 49 prosenttia, alkoholin ja muun huumaavan aineen alaisena ajoi seitsemän prosenttia ja pelkästään huumaavan aineen alaisena 45 prosenttia rattijuopoista.

Raskaan liikenteen valvonta poikkeaa muusta liikennevalvonnasta siinä, että siinä yhdistyvät tiestön rikollisen käytön torjunta (kuljetusrikollisuus) ja liikenneturvallisuustehtävä. Liikenteen harmaan talouden torjunnan tavoitteita ovat esimerkiksi lainmukaisten verojen maksun, kilpailuedellytysten tasapuolisen toteutumisen sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön toteutumisen varmistaminen (Poliisi 2021e). Raskaan liikenteen valvontaan osallistuvat aktiivisesti myös Tulli ja Rajavartiolaitos.

Vuonna 2020 poliisi tietoisesti tehosti raskaan liikenteen valvontaa. Valvonta lisääntyi noin 8 000 tunnilla verrattuna vuoteen 2019. Tarkastettujen ajoneuvojen määrä ei kuitenkaan kasvanut suorassa suhteessa tuntimäärän kasvuun, koska tarkastukset ovat entistä vaativampia ajoneuvojen teknologian kehittymisen ja lainsäädännön muutosten myötä. Yksittäisen ajoneuvon tarkastaminen vaatii aiempaa enemmän resursseja. Myös EU-direktiivit velvoittavat jäsenmaita valvomaan esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksia (Poliisi 2021e). Vuonna 2020 valvonta paljasti edellisiä vuosia enemmän rikkeitä erityisesti ajo- ja lepoajoissa sekä määrättyjen ylikuormamaksujen suorituksissa. (Poliisi 2021g.)

Poliisin vesiliikennevalvontaa kuvaa siihen käytettyjen henkilötyövuosien väkäus. Vesiliikennevalvonta keskittyy sisävesiin sekä satamien tuntumaan merialueilla. Valvonnan tavoitteena on edistää hyvää veneilytapaa, turvavarusteiden käyttöä sekä vähentää veneilyä juopuneena. Poliisi valvoo

vesillä myös ympäristön- ja luonnonsuojelua sekä kalastusta ja metsästystä. Pääasiallinen ongelma on veneily alkoholin vaikutuksen alaisena. Vesiliikenteessä menehtyneistä alkoholin vaikutuksen alaisena oli onnettomuuden sattuessa 80 prosenttia. (Poliisi 2021e; ks. Traficom 2021.)

Maastoliikenteen valvontaan käytettyjä henkilötyövuosia ei ole tilastoitu erikseen vuoden 2015 jälkeen. Valvonnassa keskitytään suurimpiin riskitekijöihin, kuten rattijuoppoihin, ajo-oikeuksiin, turvalaitteiden käyttöön ja nopeuksiin. Kuten vesiliikenteen valvonnassa myös maastoliikenteen valvonnassa poliisin tehtäviin kuuluu turvallisen liikenteen lisäksi metsästyksen- ja kalastuksenvalvontaa (oikeus aseenkantoon, kalanhoitomaksun suorittaminen). (Sisä-Suomen poliisilaitos 2021.) Liikenneturvan mukaan jäillä liikkumisen riskejä tulisi korostaa entistä enemmän maastossa moottoriajoneuvoilla liikkuville (Valtonen 2020).

Mobiili- ja turvalaitteiden valvonta tieliikenteessä on haastavampaa kuin esimerkiksi nopeus ja rattijuopumusvalvonta. Turvalaitteiden käyttämättömyyden tai mobiililaitteiden käytön valvonta ajoneuvoa pysäyttämättä on yleensä hankalaa (esimerkiksi turvavöiden käyttämättömyys takapenkillä). Käyttöä valvotaan yleensä muun liikenteen valvonnan yhteydessä. Periaatteessa käyttöä voidaan valvoa myös automaattisilla nopeusvalvontakameroilla, mutta kuljettajan olisi ajettava ylinopeutta valvontakameran kohdalla, jotta tieto turvavyön käyttämättömyydestä tai viestintävälineen käytöstä päätyisi poliisille. (Poliisi 2021e.)

Turvalaiterikkeiden määrä on laskenut merkittävästi viimeisen kuuden vuoden aikana. Vuonna 2015 kirjatuista 17 181 turvalaiterikkeestä 96 prosenttia liittyi turvavyön käyttämättä jättämiseen ja loput suojakypärän käyttämättömyyteen. Vuonna 2019 rikkeitä tuli ilmi 6 646 tapausta, joista noin 94 prosenttia liittyi turvavyön käyttöön ja loput kypärän käyttämättömyyteen. Lasku vuodesta 2015 vuoteen 2019 on 61 prosenttia.

Viestintälaiterikkeitä tuli poliisin tietoon vielä vuonna 2015 yhteensä 7 732 kappaletta, ja vuonna 2019 niitä oli enää 5 059. Määrä väheni 35 prosenttia huolimatta mobiililaitteiden käytön suosion kasvusta. Viestintälaiterikkeistä valtaosa koskee matkapuhelimen käyttöä (98 %).

Liikennerikokset tulevat pääsääntöisesti ilmi onnettomuuksien yhteydessä, kansalaisten tekemien ilmoitusten johdosta tai poliisin valvontatyön ansiosta. Tilanteessa, jossa liikennevalvontaan käytettävät resurssit eivät kasva, sen vaikuttavuutta voidaan edistää valvontaa automatisoimalla, tietojohtoisuutta vahvistamalla, tukemalla kansalaisten ilmoitusvalmiutta ja lisäämällä mahdollisia ilmoittamisen tapoja.

4.3.2 Poliisin liikenneturvallisuustyön yhteiskunnalliset tavoitteet ja vastuut

”Sisäministeriön ja hallinnon alan yhteinen konsernistrategia sisältää neljä tavoitetta: 1) turvallisuuden tunne on korkea, 2) ihmiset, ympäristö ja omaisuus ovat turvassa, 3) kansallisen turvallisuuden uhat torjutaan, 4) maahanmuutto on hallittua ja yhteiskunnallisesti kestävä. Näistä kaksi ensin mainittua liittyvät keskeisesti liikenteeseen. Poliisin toiminnassa on keskeistä, että mahdollisimman monta rikosta ja onnettomuutta kyetään ehkäisemään ennalta.” (Sisäministeriö 2021.)

”Poliisi turvaa liikennejärjestelmän toimivuutta ja vähentää osaltaan liikenteestä aiheutuvien haittojen yhteiskunnallisia vaikutuksia” (Sisäministeriö 2021).

Ihmisillä on luontainen tarve liikkua. Lähtökohtaisesti liikkumisen tulee olla kaikille turvallista, estotonta ja ennakoitavaa riippumatta kulkuvälineestä tai vuodenajasta. Liikennejärjestelmän ja kaikkien siihen liittyvien organisaatioiden, poliisi mukaan lukien, tehtävänä on mahdollistaa erilaisten palvelujen ja toimintojen saavutettavuus mahdollisimman tehokkaasti ja järkevästi. Ennakoitava ja luotettava liikenne on tulosta siitä, että käyttäjät jakavat tavoitteet ja pyrkivät yhdessä osaltaan edistämään turvallisuutta. Olennaista on, että jokainen kunnioittaa liikennesääntöjä kaikkialla ja kokoaikaisesti. Tätä ja sen kautta liikenteen sekä niin tiestöllä kuin sen ulkopuolella tapahtuvan liikkumisen turvallisuutta poliisin liikenneturvallisuustyö pyrkii edistämään.

Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto) henkilöliikennetutkimus osoittaa, että vuonna 2016 keskiverto suomalainen teki yhteensä 2,7 kotimaanmatkaa vuorokautta kohden ja matkan keskipituus oli 14,9 kilometriä. Vuodessa matkoja kertyy lähes tuhat. Niistä 59 prosenttia tehtiin henkilöautoilla, 30 prosenttia joko jalan tai pyörällä, 8 prosenttia julkisella liikenteellä ja loput 4

prosenttia muulla yksityisellä liikennevälineellä. Matkasuorite, yhteensä 41 kilometriä henkeä kohden, on pysynyt vuoden 2010 lukemissa. Kaikkiaan yli kuusi vuotta täyttäneet mannersuomalaiset tekivät vuorokauden aikana lähes 14 miljoonaa siirtymämatkaa kotimaassa. Yhteensä vuodessa kuljettiin 76 miljardin kilometrin verran. (Liikennevirasto 2018.)

Matkojen pituuksiin ja kulkutapavalintoihin voidaan vaikuttaa esimerkiksi maankäytön suunnittelulla, rakentamisella ja verotuksella. Suomen ja muiden länsimaiden pitkäaikainen tavoite on ollut lisätä erityisesti kestävien kulkumuotojen osuutta. Pyrkimyksiä ohjaavat enemmänkin ilmastoon liittyvät tavoitteet kuin liikenneturvallisuusasiat.

Liikenneonnettomuuksien sekä liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden aiheuttamat kustannukset yhteiskunnalle ovat erittäin merkittäviä. Ottamatta huomioon onnettomuuksien aiheuttamia inhimillisiä kärsimyksiä, Onnettomuustietoinstituutin arvion mukaan ne maksavat jopa 1,6 miljardia euroa vuodessa. Näin ollen jokainen suomalainen maksaa noin 320 euroa liikenneonnettomuuksista koituvia kuluja vuosittain, mikä nelihenkiselle perheelle tarkoittaa 1 280 euroa vuodessa. Jos elinikä lasketaan 80 vuodeksi ja onnettomuuksien määrän ja niiden aiheuttamien kustannusten oletetaan säilyvän nykyisinä, niin elinaikaiset kustannukset ovat noin 25 600 euroa. (Holopainen ym. 2020.)

Kun kansalaisilta kysyttiin poliisibarometrissa turvallisuuden tunnetta kalvavista tekijöistä, vastanneista 80 prosenttia koki rattijuopumuksen melko tai erittäin merkittäväksi tarjottujen vaihtoehtojen joukosta. Vähäisempinä pidettiin sellaisia kuin ampuma-aserikokset (68 %), seksuaalinen ahdistelu ja väkivalta (69 %) ja pahoinpitely (73 %). (Vuorensyrjä & Rauta 2020.) Esimerkiksi Islannissa rattijuopumusta on pidetty merkittävänä tai jokseenkin merkittävänä ongelmana (Gunnlaugsson 2013). Jokseenkin jokainen (97 %) tunnistaa ja tietää päihtyneenä ajamisen riskit, mutta tästä huolimatta 12 prosenttia ilmoitti ajaneensa ajoneuvoa viimeisen 30 päivän aikana todennäköisesti päihtyneenä. (Calinescu & Adminait 2018).

Suomessa rattijuopumuksen aiheuttama huoli on kuitenkin laskenut. Nyt kyselyssä saadun 80 prosentin sijaan vielä 20 vuotta sitten rattijuopumus huolestutti 92:ta prosenttia suomalaisista erittäin tai melko paljon (Vuorensyrjä & Rauta 2020). Medialla ja erityisesti rattijuopumusonnettomuuksien näkyvyydellä on mitä luultavimmin ollut merkittävä vaikutus huolen laajuuteen.

Todennäköisyys rattijuopumukseen syylistymiseen korreloi sen kanssa, miten todennäköiseksi henkilö arvioi joutumisen puhallusratsiaan. Mitä enemmän päihderatsioihin panostetaan resursseja ja mitä suuremmin rattijuopumusratsioista tiedotetaan eri medioissa, sitä epätodennäköisemmin päihteiden vaikutuksen alaisena lähdetään ajamaan autoa tai muuta moottorikäyttöistä ajoneuvoa.¹⁷ Kun Euroopassa 22,5 prosenttia autoilijoista piti poliisin puhallusratsiaan joutumista todennäköisenä, samoin asian arvioi Suomessa 15 prosenttia autoilijoista. (ETSC 2021.)

Puola kiinnitti omassa liikenneturvallisuusohjelmassaan (2011–2015) erityistä huomiota rattijuoppouteen ja nosti tietoisesti testausmääriä, loi valistusohjelmia kansalaisille ja kehitti strategioita rattijuopumuksen aiheuttamiin ongelmiin. Myöhemmin kaikille rattijuopumukseen syylistyneille määrättiin pakolliset kuntoutuskurssit ja sanktioita myös kovennettiin. Ohjelma on arvioitu menestykseksi. (ETSC 2020.) Taulukko 12 kuvaa poliisin suorittaman alkoholitestauksen määriä ja positiivisten testitulosten osuuksia Suomessa ja Puolassa.

Taulukko 5. Rattijuopumustestausten Suomen ja Puolan määrän ja positiivisten testien osuuksien vertailu Calinescu & Adminaite 2018).

	2010		2011		2012	
	lkm/1000	%	lkm/1000	%	lkm/1000	%
Puola	88	4,9%	194	2,3%	194	2,3%
Suomi	206	1,0%	175	1,3%	175	1,3%

	2013		2014		2015	
	lkm/1000	%	lkm/1000	%	lkm/1000	%
Puola	234	1,8%	405	0,9%	466	0,7%
Suomi	149	1,5%	286	0,9%	279	1,0%

Puolassa rattijuopumustestausten määrä viisinkertaistui vuodesta 2010 vuoteen 2015 ja positiivisten testien määrä laski viidestä prosentista 0,7 prosenttiin. Vuonna 2019 alkoholitestejä tehtiin Puolassa noin 440 tuhatta asukasta

¹⁷ Humalatila vaikuttaa yleensä kykyyn ja haluun tehdä tällaisia arvioita.

kohden ja niistä positiivisia oli 0,7 prosenttia. Poliisi on myös tehnyt yhteistyötä mm. puolalaisten panimoiden kanssa vuodesta 2014. On muun muassa jaettu yhteensä 3,2 miljoonaa autotarraa, joissa kritisoidaan juopuneena ajamista ja pyritään osoittamaan kritiikkiä rattijuopumusta kohtaan. Ohjelman aikana alkoholin aiheuttamat tieliikennekuolemat vuosina 2010–2018 vähenivät noin kuusi prosenttia vuodessa: menehtyneiden määrä laski vuoden 2010 luvusta 455 vuoden 2019 lukuun 326. (ETSC 2020.) Kampanjointi rattijuopumuksia vastaan vähentää niistä johtuvia liikenneonnettomuuksia noin 14 prosentilla, kun siihen yhdistetään poliisin toteuttama valvonta. Ilman valvontaa vaikutusta ei juuri ole nähtävissä. (ERSO 2006.)

Poliisin liikenneturvallisuustyön vastuulla on myös katsastamattomien tai liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen valvonta. Poliisi valvoo myös ajoneuvojen tieliikennekelpoisuutta, esimerkiksi valojen tai renkaiden kuntoa.

Ajoneuvojen katsastusjärjestelmän ansiosta teknisten vikojen osuudet onnettomuuksien aiheuttajina on saatu pidettyä alhaisena. Ajoneuvojen katsastustilanteen tarkistamisessa poliisi hyödyntää nykyisin pääasiassa Revika-videovalvontajärjestelmää. Revikan avulla katsastustilanne sekä myös ajoneuvoon liittyvien verojen ja vakuutusten maksutilanne pystytään automaattisesti tarkistamaan poliisipartiota vastaan tulevan liikenteen rekisterikilvistä. Näiden tietojen ohella poliisipartio saa myös esimerkiksi tiedon siitä, onko ajoneuvon kuljettaja mahdollisesti etsintäkuulutettu tai onko kyseinen ajoneuvo osallisena hälytyskeskustehtävässä tai liikeykö ajoneuvoon havaintotietoa. Revika-järjestelmän tallentamat tiedot säilyvät järjestelmässä 24 tuntia, jona aikana poliisin on arvioitava, ovatko tallennetut tiedot syytä tallentaa poliisiasiantietojärjestelmään. (Poliisihallitus 2021.)

Vuonna 2019 julkaistussa Valvonta- ja hälytystoiminnan tila -raportissa kritisoitiin Revika-käyttöjärjestelmän tehottomuutta ja ehdotettiin järjestelmän automatisointia, jolloin järjestelmä lähettäisi automaattisesti liikennevirhemaksun tai vastaavan sanktion (Poliisihallitus 2019). Toinen mahdollisuus on, että järjestelmä muistuttaisi autoilijoita katsastuksen tai maksujen unohtumisesta.¹⁸

¹⁸ Ongelmana on katsastamattomien ajoneuvojen määrä liikennevirrassa. Esimerkiksi ylikomisario Sami Hätönen nosti ongelman esille Twitter-viestissään vuoden 2021 alussa. 45 minuutissa järjestelmä rekisteröi 12 ajoneuvoa, joissa kahdeksassa oli puutteita katsastuksessa. Käytännössä muut tehtävät tekevät mahdolltomaksi puuttumisen näihin kaikkiin. Katsastamattomat ajoneuvot eivät automaattisesti ole liikenneturvallisuusongelma.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan asia ja yhteinen aikaansaannos, johon poliisi voi vaikuttaa omassa liikenneturvallisuustyössään vain rajoitettusti. EU:n liikennekuolemien ja -onnettomuuksien nollavision vuodelle 2050 ei päästä erillisten tahojen toteuttamille yksittäisillä toimenpiteillä. Nollavision tavoittelu edellyttää yhteistyötä, osallistumista liikenneturvallisuustyöhön ja aktiivista siihen osallistamista. Erityistä huomiota on kohdistettava riskiryhmiin ja -käyttäytymiseen liikenteessä. Tieliikennekuolemat ovat yleisin kuolinsyy lasten ja nuorten keskuudessa.

Liikenteen turvallisuuden taso on Suomessa jo hyvä. Jos noudattaa liikennesääntöjä, ajaa nykyaikaista autoa, käyttää turvavarusteita ja sovittaa nopeuden kulloiseenkin liikennetilanteeseen, joutuminen vakavaan liikenneonnettomuuteen on epätodennäköistä. Dennis Pastersteinin (2021) mukaan Helsingin taajama-alueella ei viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana ole tieliikenteessä menehtynyt yhtään henkilöautoilijaa, mikäli hän on ajanut nopeusrajoitusten mukaan, käyttänyt turvavyötä eikä ole ollut päihtynyt.

Sen lisäksi, että poliisin on suhteellisen vaivatonta mitata liikenteessä menehtyneiden ja loukkaantuneiden vähentyminen, poliisin liikenneturvallisuustyön yhteiskunnallinen tarve on ylläpitää ja varmistaa kaikille turvallisen tuntuinen liikenne. Turvallisuuden tunnetta ja liikenteen ennakoitavuutta vahventaa luottamus siihen, että myös muut ihmiset käyttäytyvät liikenteessä vastuullisesti ja lainmukaisella tavalla. (LVM 2021.)

4.4 Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus ideaalitalanteessa

Ideaalitalanteessa asiat toteutuvat suunnitellusti ilman yllätyksiä. Suunnitelmissa on otettu kaikki huomioon, toimenpiteet ovat oikea-aikaisia ja riittäviä halutun vaikutuksen kannalta, tuhlausta ei synny, ja vaikutukset ovat yksinomaan toivottuja, laajalle yltäviä ja pysyviä. Keskeinen virhe on pyrkimys nähdä toiminnan toteutuminen ideaalina sen sijaan, että ajatusta käytettäisiin vain viitekohtana, jonka valossa toimintaa arvioidaan ja pyritään hahmottamaan mahdollisuuksia kehittää sitä.

”Poliisin suorittama liikennevalvonta on helposti kohdistettavissa ajallisesti ja paikallisesti sinne, missä valvontaa kulloinkin tarvitaan. Tehokas, vaikuttava liikennevalvonta perustuu ryhmätyöskentelyyn, jonka järjestäminen edellyttää, että poliisilaitoksella on ehdottomasti oltava oma liikennepoliisisektori, josta resurssit ovat otettavissa. Näkyvällä liikennevalvonnalla on vaikutusta. Tietoisuus siitä, että poliisi valvoo liikennettä, vaikuttaa ihmisten liikennekäyttäytymiseen.” (Poliisihallitus 2019.)

Tehtävän ajattelemisen pikemminkin vaikeaksi tai jopa lähestulkoon mahdottomaksi voi auttaa eteenpäin enemmän kuin sen ajattelemisen helpoksi ja jo ratkaistuksi. Vaikka poliisin tekemä liikenneturvallisuuustyö on Suomessa mahdollisesti jopa hyvätasoista ja työn vuosien saatossa tuomia kokemuksia on onnistuneesti jalostettu edelleen osaamiseksi, ammattitaidoksi ja valvontataktiikoiksi, vielä on matkaa siihen, mikä jo nyt voisi olla mahdollista. Suurin potentiaali todennäköisesti piilee liikenneturvallisuuustyössä monien turvallisuustahojen muodostamana kenttänä. Keskeinen kysymys koskee poliisin roolia siinä.

Liikenneturvallisuus kokonaisuutena kehkeytyy monien eri toimijoiden yhteisvaikutuksesta. Viime vuosikymmenen alussa asetetun liikenneturvallisuuustavoitteen mukaan liikennekuolemien määrän piti pudota puoleen vuoteen 2020 mennessä. Tästä tavoitteesta kuitenkin jäätiin kauas, vaikka tieliikenteessä loukkaantuneiden määrä vähenikin lähes 43 prosenttia.¹⁹ Epäonnistumista ei selitä liikennesuoritteiden määrän kasvu, sillä määrä laski vuodesta 2010 vuoteen 2019 hieman yli 6 prosenttia.²⁰ Tavoitteiden asettaminen ei itsessään vielä tuo korjausta tilanteeseen.

Keinot lisätä poliisin liikenneturvallisuuustyön vaikuttavuutta ja parantaa täten liikenneturvallisuuutta vähenevät ja niiden toteutettavuus heikkenee, mitä lähemmäksi optimitilannetta liikenneturvallisuuudessa päästään (esim. Autoliiton lausunto 13.8.2021 liikenneturvallisuuusstrategiaan).²¹ Mitä parem-

¹⁹ Tilastokeskus, tieliikenneonnettomuudet

²⁰ Tilastokeskus 2021.

²¹ Ks. Autoliitto ry:n lausunto LVM:n liikenneturvallisuuusstrategiaan, https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/6587a995-8a92-488d-afb4-f7de87fdf680/89252708-fa0b-4271-a70d-1b70d3a1c013/LAUSUNTO_20210817054524.PDF

maksi liikenneturvallisuus kehittyä, sitä enemmän seuraavien edistysaskelten ottaminen vaatii resursseja, innovaatioita ja työtä. Elvikin (2001) mukaan poliisin liikennevalvonnan jatkuva lisääminen tuottaa hyötyä vähenevässä määrin. Valvonnan vähentäminen sitä vastoin lisää selvästi muita kustannuksia. Sen vähentäminen esimerkiksi Oregonissa Yhdysvalloissa tarkoitti arvioiden mukaan 1 600 ylimääräistä liikennekuolemaa vuosina 1975–2009²² (ks. myös Mashadi ym. 2017).

Kohtaamisonnettomuuksissa aiheutuu kaikista onnettomuustypeistä eniten menehtyneitä. Edes kaistojen erottaminen kaiteella ei täysin poissulkisi niiden mahdollisuutta.²³ Autojen alkoluokkojen yleistymisen voisi vähentää alkoholirattijuopumuksista aiheutuvia riskejä, mutta ei todennäköisesti riittäisi estämään ajoneuvon käyttöä tai torjuisi huumerattijuopumuksia. Jos jokin rattijuopumukset täydellisesti moottoriajoneuvoliikenteestä poistava ratkaisu olisi saatu aikaan vuosituhannen alussa, niin vuoteen 2019 tultaessa olisi säästetty yhteensä 1 219 ihmishengen menetykseltä (Räty 2020).

Vuonna 1991 yhdysvaltalaisutkija Leonard Evans arvioi, että Yhdysvaltojen tieliikennekuolemia voisi vähentää jopa 40 prosenttia, mikäli rattijuopumustapakset saataisiin liikenteestä eliminoitua täysin. Elvik puolestaan arvioi, että mikäli 16 yleisintä liikenneriikkomusta haihtuisi Norjan liikenteestä, liikenteessä menehtyneiden määrä vähenisi jopa 48 prosenttia. (Mäkinen ym. 2003.)

Edellä kuvattu antaa lähinnä pontimen jatkaa liikenneturvallisuuden edistämistyötä. Sen sijaan, että huomio kiinnitettäisiin yksinomaan käytössä olevien ratkaisujen aikaisempaa intensiivisempään ja osuvampaan käyttöön ja niihin liittyviin uusiin teknologioihin ja tekniikkoihin, tulokulmaa tulisi laventaa. Yhä intensiivisempi eteneminen perinteistä polkua tarkoittaa enenevästi sitä, että saman vaikutuksen aikaansaaminen vaatii moninkertaisesti ponnisteluja.

”Liikennevalvonnan tason, näkyvyyden määrän ja tehokkuuden määrittelee lähtökohtaisesti kyseiseen työhön käytettävissä oleva henkilöstö ja muu resurssimäärä. Mitä enemmän väkeä ja välineistöä, sitä enemmän on valvonnallista näkyvyyttä ja päinvastoin. Valvontametodeja

²² [Oregon Department of Transportation, The Effect of Law Enforcement Deployment Patterns on Motorists' Speeds](#)

²³ [Liikennevirasto 2018, Liikenneonnettomuudet maanteillä vuonna 2017](#)

ja prioriteetteja on pitänyt muuttaa resurssin vähenemisen ja valvontaan käytettävissä olevan työajan vähenemisen seurauksena. Tämä on vaikuttanut valvonnan tuloksellisuuteen, ajalliseen ja alueelliseen kattavuuteen ja tätä kautta voimakkaasti poliisin näkyvyyteen.” (Poliisihallitus 2019.)

Batesin ym. (2012) havainnot nopeusvalvonnan, turvavyön käytön valvonnan, rattijuopumusvalvonnan ja liikennevalvontaväyön vaikuttavuudesta on koottu taulukkoon 6.

Taulukko 6. **Arvioita poliisin liikennevalvonnan keinojen vaikuttavuudesta (Bates ym. 2012).**

Liikennevalvonnan keinot	Vaikuttavuus liikenneturvallisuuteen
Nopeusvalvonta (sekä automaattinen että manuaalinen valvonta)	<ul style="list-style-type: none"> • Keskimääräisen ajonopeus -15 % • Ylinopeutta ajavien ajoneuvojen osuuden väheneminen jopa 65 % • Vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet -44 % • Tieliikenneonnettomuudet -50 %
Rattijuopumusvalvonta (vaikuttavina valvonnan menetelminä sekä satunnaiset että valikoivat rattijuopumusvalvonnat)	<ul style="list-style-type: none"> • ~36 % vähennys kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa. • ~20 % kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa • ~22 % vähennys liikenneonnettomuuksissa
Liikennevaloalvonta (sekä manuaalinen että automaattinen)	<ul style="list-style-type: none"> • Noin 26 % vähennys törmäyksissä risteävään liikenteeseen ja peräänajo-onnettomuuksissa • 15–62 prosentin vähennys punaisia päin ajamisissa liikennevaloissa
Turvavyön käytön valvonta	<ul style="list-style-type: none"> • Kuolemaan johtaneet onnettomuudet -2 – -18 % • Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet -15 – +11 % • Turvavyön käytön lisääntyminen 20–36 %

Havainnot liikennevalvonnan keinojen vaikutuksista pääsääntöisesti puoltavat niiden käyttöä, vaikkakin arvioissa on paljon väljyyttä. Tulevaisuudessa uusien kameravalvontapisteiden toimintamahdollisuudet ovat entistä monipuolisemmat ja niiden avulla on mahdollista valvoa esimerkiksi bussikais-tojen väärinkäyttöä, turvalaitteiden käyttämättömyyttä sekä mobiililaitteiden käyttöä ajon aikana. Uusi automaattinen valvontateknologia tehostaa perinteistä liikennevalvontaa.

”Kameroiden paikat on valittu huolella ja perustuvat periaatteisiin, joissa korostuvat onnettomuusmäärät ja koettu turvallisuus, liikennemäärät, nopeusrajoitus ja alueelliset seikat kuten esimerkiksi koulujen läheisyys. Tärkeää on myös, että kohteessa voidaan valvoa mahdollisimman montaa asiaa kerralla.”²⁴

Poliisin liikennevalvonta kohdentuu perustellusti tiedossa oleviin riskitekijöihin, -ryhmiin, -ajankohtiin, -tietöihin ja -paikkoihin. Valvonnan vaikuttavuus perustuu tietoon liikenneonnettomuuksista ja niiden seurausten vakavuuteen liittyvistä tekijöistä. Poliisi ikään kuin on hyvin perillä siitä, mistä naruista kannattaa vetää, jotta omalla tekemisellä voi odottaa olevan tavoiteltua vaikuttavuutta, vaikka se ei kykenekään yksilöimään tai erottamaan sitä muista liikenneonnettomuuksiin ja niissä loukkaantumisiin ja kuolemiin vaikuttavista tekijöistä. Tällöin tällaisten suoritteiden tilastointi ja seuranta ovat yleensä parasta, mitä vaikuttavuuden arvioimiseksi on tehtävissä.

Ongelma ovat jatkuvasti muuttuva toimintakenttä ja kehkeytyvät uudet riskit. Esimerkkinä niistä mainittakoon huume- ja lääkeainerattijuopumukset, joiden todelliset vaikutukset tunnetaan vielä heikommin kuin alkoholin vaikutukset. Kukin tapaus tuottaa paljon paperityötä poliisille, mikä taas on pois näkyvästä valvonnasta. (Poliisihallitus 2019.) Lisäksi liikenneonnettomuuksiin vaikuttavat monet sellaiset tekijät, jotka eivät liity lainrikkomiseen, kuten ajoradoilla liikkuvat hirvet tai muut eläimet, liukkaat tai huonokuntoiset tiet sekä huonot sääolosuhteet.

Toinen ongelma on ajatus kiinnijäämisriskin luomasta pelotteesta lainkuuliaisuuden koetinkivenä ja sen omaksuminen liikennevalvonnan lähtökohdaksi.

²⁴ Inga Valjakka, Helsingin Uutiset 28.1.2021. <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/3474004>

Poliisin liikennevalvonnan tehokkuuden, kuten koko rikosoikeusjärjestelmän toimivuuden, on vakaasti ja laajasti uskottu perustuvan valvonnan tuomaan kiinnijäämisriskiin ja sen luomaan pelotteeseen (ks. Huotari 2020). Uskottava pelote edellyttää sitä, että kuljettajat poikkeuksetta uskovat jäävänsä kiinni, mikäli he syyllistyvät lainrikkomiseen liikenteessä. Ideaalilanteessa pelote kattaa Suomen koko maantieverkoston kaikkina aikoina ja oma tai muiden kokemus vahvistaa kiinnijäämisriskin todelliseksi ja siitä seuraavat sanktiot tuntuviksi.

Teoria rajaa ajateltavissa olevan keinovalikoiman vaikuttavuuden vahvistamisessa kovin kapeaksi. Olennaisia kysymyksiä ovat esimerkiksi seuraavat: Miten parhaiten vahvistaa tiestöllä liikkujien omia arvioita silmälläpidosta ja korkeasta kiinnijäämisriskistä, mutta ei kokemusta liikennettä koskevan lain-säädännön perusteltavuudesta? Miten määrittää lainrikkomisesta seuraavat sanktiot niin, että niistä on uskottavan pelotteen takeeksi, mutta ei sitä, miten informoida kuljettajia paremmin liikennepaikkojen riskeistä? Miten saada tuntuvat sanktiot lankeamaan mahdollisimman nopeasti heti lainrikkomiseen syyllistymisen jälkeen, mutta ei sitä, miten vahvistaa autoilijoiden halukkuutta myötävaikuttaa poliisin liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumiseen. Luultavasti ajatuskuvio itsessään on perustavalla tavalla harhainen tai se vähintäänkin toimii liikennerikoksissa selvästi muuta rikollisuutta heikommin. Vaikka siis poliisilla olisi käytössään kaikki ne resurssit, joita kiinnijäämisriskin todentaminen liikenteessä vaatisi, sillä ei todennäköisesti olisi toivottua vaikutusta liikennekäyttäytymiseen.

”Näkyvyyttä tulisi saada lisää, kiinnijäämisen riski ja tunne valvonnasta lienee se tehokkain ennalta estävä keino sääntöjen noudattamisessa” (Poliisihallitus 2019).

Käytännössä liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön asema poliisitoiminnan kentässä on aina jäänyt yleisen järjestyksen ylläpidon ja rikostorjunnan varjoon (ks. Huotari 2020). Sektoreiden välisessä yhteistyössä poliisilaitoksilla liikennepoliisi on käytännössä lähes aina antava osapuoli, joka avustaa valvonta- ja hälytyssektoria konkreettisesti esimerkiksi lainaamalla ajoneuvokalustoa (Poliisihallitus 2019).

Liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien laskemiseen perustuva lähtökohta ei parhaiten kuvaa poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden sfääriä.

Vaikka sitä ei voi jättää huomiotta, niin huomion kohdistamien yksinomaan siihen vaikuttavuuden kriteerinä ei parhaalla mahdollisella tavalla palvelle työn ja sen vaikuttavuuden kehittämistä. Esimerkiksi suunnittelu- ja konsultointiyritys Rambollin ylläpitämä karttapalvelu kokoaa lähestulkoon kaikki Suomessa tapahtuneet liikenneonnettomuudet kartalle ja tarjoaa mahdollisuuden eritellä niitä onnettomuusluokan, vakavuuden kuin tieluokankin mukaan. Sen avulla voi myös hakea tiedot esimerkiksi kaikista polkupyörä-, jalankulku- ja hirvionnettomuuksista. Tiedot perustuvat poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin, ja niitä on täydennetty esimerkiksi Väyläviraston tiedoilla²⁵. (Ramboll 2021.)

On odotettavissa, että Rambollin karttapalvelun kaltaisia palveluita tulee lisää, niin että liikenneonnettomuuksista on käytävissä jatkuvasti enemmän informaatiota. Onnettomuustilastojen lisäksi Suomessa kerätään laajalti tietoa niin henkilöautojen kuin raskaan liikenteen liikennemääristä. Ongelmana ei ole tiedon niukkuus tai edes sen luotettavuus, vaan sellaisen tiedon tunnistaminen, muotoilu, hyödyntäminen sekä käyttöön saattaminen, joka palvelisi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden vahvistamista. Silti kaikesta liikennettä koskevasta datasta on vain niukasti hyötyä ilman kunnollista karttaa prosessista, jolla vahvistetaan lainkunnioitusta liikenteessä, edistetään kansalaisten myötävaikutusta liikenneturvallisuuden saralla sekä luodaan valmiuksia ja lisätään kansalaisten käyttöön keinoja ilmoittaa mahdollisista vaaratilanteista poliisille

²⁵ Väyläviraston karttapalvelu liikennemääristä, ks. <https://julkinen.vayla.fi/webgis-sovellukset/webgis/template.html?config=liikenne>

5 Vaikuttavuuden indikaattorit

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden olennainen viitekohta on liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien turvallisuusriskien hallinta lainsäädännön keinoin. Käytännössä nämä keinot ovat liikkumista koskevia rajoituksia ja niiden noudattamisen valvontaa. Säädökset yhtäältä kuvaavat tietämystä liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvistä vaaroista ja toisaalta yhteiskunnassa vallitsevaa näkemystä siitä, millaiset niitä koskevat riskit ovat hyväksyttävissä yleisesti ja konkreettisesti eri paikoissa.

Liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien riskien vaikuttava hallinta niitä koskevan normiston avulla tarkoittaa seuraavaa: Vaikuttavuus todentuu siinä määrin kuin tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkuvat kunnioittavat tätä normistoa, jonka on katettava olennaiset vaaran aiheuttajat ja sellaiset rajoitukset, jotka mitoittavat kuhunkin paikkaan kiinnittyvät riskit niin, että hyväksyttäväksi koettu riskitaso säilyy yhteismitallisena. Poliisin liikennevalvonnan spesifinä tarkoituksena on liikenteeseen liittyvän riskin arviointi kussakin tapauksessa ja sen ylläpitäminen vakiona sekä säädösten kunnioittamisen edistäminen liikenteessä ja liikkumisessa. Lisäksi poliisi osallistuu asiantuntijana liikennettä ja liikkumista koskevan säädösperustan kehittämiseen ja tekee vaikuttavaa rikostutkintaa siitä, miten rikosvastuu todentuu liikennettä ja liikkumista koskevissa rikoksissa.

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kulmakivet ovat seuraavat:

- Lainsäädännön pätevyys liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvien riskitekijöiden tunnistamisessa ja kattamisessa, eli lakien, joiden noudattamista poliisi valvoo ja joita se valvonnan kautta vahvistaa, on käsitettävä olennaiset riskitekijät
- Kansalaisten kokemus lain säädösten yleisestä ja erityisestä hyväksyttävyydestä (niiden ratkaisujen kokeminen asianmukaisiksi ja perustelluiksi, joilla liikenteen ja liikkumisen riskejä tai haittoja pyritään hallitsemaan rajoituksilla, liikenneympäristön rakenteilla ja järjestelyillä konkreettisissa paikoissa)
- Tekniset mahdollisuudet toteuttaa lainvalvontaa tehokkaasti, puuttua vaaraa aiheuttavaan liikennekäyttäytymiseen, pätevyys arvioida liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä riskejä yleisesti ja konkreettisissa tilanteissa sekä taito ja valmius toimia näin

- Valvottavien kokemus valvonnan oikeutuksesta ja perusteltavuudesta (yksituumaisuus ja valmius yhteistyöhön valvontaa suorittavan poliisin kanssa)
- Itsenäinen toiminta asiantuntijana sekä yhteistyössä muiden liikenneturvallisuuustahojen kanssa tavoin, jotka vahvistavat edellä lueteltuja toimia
- Liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä riskitekijöitä ja riskejä koskevan asiantuntemuksen systemaattinen kerryttäminen, jalostaminen ja koetelu.

Vaikuttavuuden edistäminen poliisin liikenneturvallisuuustyössä muodostaa omanlaisensa kokonaisuuden. Eri osatekijät väistämättä kiertyvät toisiinsa, vahvistavat toinen toistaan ja myös vastavuoroisesti tukeutuvat toisiinsa. Kysymys on myös organisisesta kokonaisuudesta, jonka tilaan ja muutokseen vaikuttavat muut yhteiskunnalliset instituutiot ja niiden kehitys. Vaikuttavuus on systeemisesti kehkeytyvä piirre, jonka omistajuus hajoaa eri tahoille ja tasoille ja jota on liki mahdoton kattaa ymmärrettävästi mittareilla ja hyödyntää indikaattoreita peittävän kuvan? saamiseksi sen tilasta ja kehityksestä. Tämä ei kuitenkaan poissulje sitä, ettei poliisin liikenneturvallisuuustyön vaikuttavuutta olisi mahdollista mitata paremmin tai huonommin, so. analyyttisesti edistyvästi. Vaikuttavuuden arviointi voidaan jakaa erillisiksi vaikuttavuuden sfääreiksi ja hahmottaa sitten mahdollisen vaikuttavuustiedon lähteitä ja osoittimia (ks. kuvio 12).

Vaikuttavuuden viitekohdat poliisin liikenneturvallisuustyössä

Kansalaisten kokemus liikenteen ja liikkumisen säädosperustan hyväksyttävyydestä, rajoitusten yleisestä asianmukaisuudesta, niiden valvonnan oikeutuksesta ja valvonnan toteutumisesta perusteltavuudesta yleisesti ja erityisesti suhteessa johonkin tietyllä tavalla jonakin aikana ja jossakin paikassa.

Poliisin osallistuminen asian-
tuntijana

- säädosperustan kehittämiseen
- suora osallistuminen
- epäsuora osallistuminen

Poliisin osallistuminen liikenneturvallisuutta edistävään yhteistyöhön

- paikallinen osallistuminen
- kansallinen osallistuminen
- kansainvälinen osallistuminen

Poliisin liikenne-rikostutkinnan vaikutavuus rikosvastuun todentumisena

Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuus suhteessa vaaran aiheuttajiin liikenteessä ja liikkumisessa

Vaikuttavuutta koskevan tiedon lähteet

Kansalaisten liikenteeseen liittyviä havaintoja ja kokemuksia luotaavat kyselyt, esimerkiksi Poliisibarometri. Luottamusta poliisiin (poliisin liikennevalvontatyöhön) koskevat selvitykset. Kansalaisilta tulevat ilmoitukset liikenteen turvallisuudesta Liikennevalvontaan liittyvät valitukset.

Osallistumisfoorumit, osallistumisen suunnitelmallisuus, rooli osallistumisessa (johtava, tukeva, mukana myös), suorien osallistumisten määrä, onnistuminen eli säädososten tai niiden tulkinnan muuttuminen tarkoitusta palvelevimmiksi. uuden tiedon välittäminen poliisissa

Yhteistyöpyynnöt, osallistumiset, vaikuttaminen agendaan ja lopputulokseen, yhteistyön näkyvyys, yhteistyön tulosten toteutuminen ja niiden palvelevuus poliisin näkökulmasta.

Rikostutkinnan tehokkuus, tutkinnan riittävyys, tuomioon johtaneiden tutkintojen osuus kaikista.

Kokonaisrikollisuus liikenne-rikoksina, raskaan liikenteen rikoksina, liikenne-rikoksen seurauksena kuolleet ja loukkaantuneet (uhritutkimukset, tilastot).

Vaikuttavuutta koskevan tiedon lähteet

Luku 5.1

Luku 5.2

Luku 5.3

Luku 6

Kuvio 12. Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden käsittely luvuissa viisi ja kuusi.

Tämä luku käsittelee sitä, miten poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta edistetään liikenneonnettomuuskeskeisen näkökulman sijaan keskittymällä liikennettä ja liikkumista koskevaan yleiseen lainkuuliaisuuteen sekä sitä, miten poliisin oma liikenneturvallisuutta koskeva asiantuntemus ja rikostutkinta saadaan vaikuttavasti toimimaan (yhteistyö). Luvussa kuusi pohdimme lyhyesti sitä, miten liikennevalvonnalla voidaan vaikuttaa liikenneonnettomuuksien ja niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrään. Liikennevalvonnan osalta poliisi jo kokoaa runsaasti suoritettuja riskitekijöihin liittyvästä valvonnasta. Innovaatioiden todennäköisin paikka on siinä, miten saada näin kertyvä tieto parhaiten palvelemaan osaamisen kerryttämistä liikennevalvonnassa.

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden arvioinnin tulisi tavalla tai toisella kattaa arvioinnin kohteen olennaiset puolet eli paikantaa arviointitiedon kohteet, luoda niiden tilaa luotaavat mittarit, määrittellä mittareiden käyttö arviointitiedon kokoamiseksi sekä suunnitella, miten arviointitietoa voidaan hyödyntää poliisin liikenneturvallisuustyön suunnittelussa, ohjauksessa ja asiantuntemuksen systemaattisessa kasvattamisessa. Hyvää indikaattoria luonnehtii taloudellisuus, kvantitatiivisuus, selkeys, ymmärrettävyys, välitön kytkeytyminen kiinnostuksen kohteena olevaan asiantilaan ja pysyvä kyky ilmentää siinä ja yksinomaan siinä tapahtuvia muutoksia. Kukin vaikuttavuuden indikaattori tulisi jatkossa identifioida taulukossa 7 kuvatulla tavalla.

Taulukko 7. **Vaikuttavuuden indikaattoreiden dokumentointi (ks. Hughes 2017, 77).**

Täsmennettävä	Kuvaus
Nimi	Indikaattorin nimi
Tarkoitus	Miksi mitataan
Tavoite	Mitä mitataan
Mitta ja asteikon suunta	Indikaattorin määrittely (esim. ulottuvuudet) ja suunta, joka osoittaa positiivista muutosta
Tietoa koskevat vaatimukset	Syötteenä käytettävä tieto
Tiedonkeruu	Miten tieto kootaan
Aikataulu	Tiedonkeruun ajoituksen ja raportoinnin nopeuden merkitys

Täsmennettävä	Kuvaus
Omistajuus	Mistä lähteestä tieto tulee ja kuka sen raportoi
Luotettavuus	Miten altis mittari on häiriötekijöiden vaikutukselle ja miten laajasti se on otettu käyttöön
Suhde muihin indikaattoreihin	Mikä on indikaattorin suhde muihin indikaattoreihin
Kehitystyön tarve ja -suunnat	Mitä indikaattorin tai indikaattoritiedon keruu mahdollisesti edellyttää, mikä on mahdollista jo nyt ja miten indikaattoria olisi mahdollista kehittää jatkossa
Muuta huomioitavaa	Uhkat, mahdolliset ongelmat, virheiden lähteet tms.
Käyttöönotto ja hyödyntäminen	Päätöksenteko, jossa indikaattoritiedolla on sellaisenaan kriittinen rooli ja päätökset, joiden kohdalla sitä tarvitaan esimerkiksi täydentämään muiden indikaattoreiden tuomaa tietoa.

Indikaattoriin tarvittavan tiedon kokoamisesta voi vastata poliisi itse, toinen viranomainen tai jokin yhteistyötaho. Indikaattoreiden kehittäminen vaatii aikaa ja ajatusta. Omat muotoilumme ovat väistämättä vasta alustavia. Todennäköisesti onnistuimme osoittamaan kehittämistyön lähtökohtia ja määrittämään kehittelylle suuntaa, emme tarjoilemaan loppuun saakka mietittyjä ratkaisuja, joista olisi vastauksiksi kaikkiin taulukon 7 asiakohtiin. Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta kattavan seurantamittariston käyttöönotto edellyttää jonkinlaista kustannus-hyöty-tarkastelua, tiedonkeruuseen ja -jakamiseen liittyvien yhteistyömahdollisuuksien kartoittamista, seurantatietojen kokoamisen ja analyysin kytkemistä toiminnan ohjauksen ja suunnittelun sykleihin ja niin edelleen.

Emme siis oleta, että kaikki seuraavassa esiteltyt indikaattorit ovat käytettävissä yhdellä ja samalla kertaa, emme edes sitä, että ne olisivat jo valmiita. Tässä tarvitaan keskusteluja, kokeiluja ja kriittistä arviointia. Hyvillä indikaattoreilla voi hyvinkin olla merkittävää käyttöarvoa, mutta huonoista on yksinomaan haittaa ja harmia. Seuraavat alaluvut jäsenyvät kuvion 12 mukaisesti.

5.1 Kokemus liikenteen ja liikkumisen turvallisuudesta

Turvallisuuden edistäminen liikenteessä tapahtuvien kuolemien ja loukkaantumisten vähentämiseksi on maailmanlaajuinen tavoite ja ohjaa vahvasti

myös EU:ssa tehtäviä ratkaisuja. Täten siihen osaltaan sisältyy poliisin onnistuminen omassa liikenneturvallisuustyössään – erityisesti siltä osin, kun kuolemiin ja loukkaantumisiin johtaneet onnettomuudet kytkeytyvät liikennerikokseen syyllistymiseen.

Poliisin tarkoitusta voi yleisesti luonnehtia niin, että poliisi ratkaisee turvallisuusongelmia ja puuttuu niihin lainsäädännön pohjalta, lain kattamien vaaratekijöiden kehyksessä sekä laissa määritellyillä keinoilla. Tilanne, jossa kaikki toimivat lakien ja säädösten mukaisesti, jättää poliisin suhteellisen, joskaan ei täysin voimattomaksi, mutta siitä tuskin on täysin poissulkemaan onnettomuuden ja siitä aiheutuvan kuoleman ja loukkaantumisen riskiä. Poliisin liikenneturvallisuustyön tarkoitus on ylläpitää ja edistää yleistä lainkunnioitusta liikenteessä ja edistää liikenteen turvallisuutta mobilisoimalla omaa turvallisen liikkumisen asiantuntijuuttaan tavoilla, jotka palvelevat säädösperustan päivittämistä ja sen soveltamista lainkunnioitusta ja liikenteen turvallisuutta vahvistavasti.

Liikennettä ja liikkumista koskevan lainsäädännön vaikuttavuus onkin yksi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kattokäsite. Se ehdollistaa ja rajoittaa jälkimmäistä. Poliisi omalta osaltaan edistää ja ylläpitää valvonta- ja valistustyön avulla liikennettä koskevien lakien tosiasiallisuutta ja vallitsevuutta. Valvonta- ja valistustyön vaikuttavuutta kuvaa se, miten hyvin kansalaiset ovat perillä siitä, mitä säädökset heiltä edellyttävät, miten he vaatimuksiin suhtautuvat ja miten sinnikkäästi he pyrkivät niitä seuraamaan.²⁶ Tähän puolestaan vaikuttaa se, kokevatko kansalaiset olevansa osallisia yhteiskunnan toiminnassa ja poliisin valvovan lakia ikään kuin heidän puoleltaan ja puolestaan.

²⁶ Liikenteeseen liittyvät asenteet saavat alkunsa jo lapsuudessa, mutta niiden kehittymiseen ja muotoutumiseen on vaikuttamassa koko elinympäristö. Liikenteeseen liittyvät hyvät asenteet ilmenevät esimerkiksi liikennesääntöjen noudattamisena ja turvalaitteiden käyttämisenä sekä myönteisenä ja kunnioittavana suhtautumisena toisiin tienkäyttäjiin ja viranomaisiin. Hyvä liikenneasenne sisältää myös oman vastuun ja yhteispelin merkityksen tunnistamisen, ymmärtämisen ja noudattamisen. Vääränlaista liikenneasennetta kuvastaa se, että ei huomioida tai tiedosteta omaa vastuuta liikenteessä tehtävistä ratkaisuista eikä sitä, että oma päätöksenteko ja toiminta vaikuttavat moneen muuhun liikenteessä liikkuvaan ja heidän turvallisuuteensa. (Hyyti 2021, 152–155.) Aggressiivisuus heijastuu onnettomuustilastoissa. Asennekasvatus on yksi tärkeistä toimista liikenneturvallisuuden parantamisessa. (Tolvanen 2018, 43.)

Se, miten kansalainen kohdataan ja miten häntä kohdellaan liikenne- ja muun valvonnan yhteydessä, heijastuu osaltaan poliisin arvostukseen ja asemaan yhteiskunnassa sekä kohdatun ja kohdellun valmiuteen tehdä yhteistyötä poliisin kanssa myös jatkossa. Valmius yhteistyöhön puolestaan vaikuttaa poliisin kykyyn selvittää rikoksia ja edistää näin rikosvastuun toteutumista. Juuri liikennevalvontatyö edellyttää poliisilta hyvää harkintaa, kanssakäymisen taitoa, kykyä arvioida riskejä ja hyödyntää käytössä olevaa keinovalikoimaa liikenteen ja liikkumisen turvallisuutta parhaiten palvelevasti. Tässä onnistumisella on heijastusvaikutuksia poliisitoiminnan vaikuttavuuteen yleensä.

Tiestön käyttäjien erilaiset kokemukset kiertyvät toisiinsa. Miten turvalliseksi, sujuvaksi ja häiriöttömäksi käyttäjä kokee liikenteen yleisesti (kokemus liikenteen ja liikkumisen turvallisuudesta)? Miten hyvin nykyiset rajoitukset yleensä (rajoitusten hyväksyttävyyys) ja erityisesti tietystä paikassa (rajoitusten asianmukaisuus) on perusteltu? Miten päteviä, asianmukaisia ja oikeaan osuvia ovat poliisin liikennevalvonnan kohdentuminen ja käytetyt valvontakeinot (valvonnan oikeutus yleensä ja erityisesti jossakin valvontakohteessa)? Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kriteerit muodostavat täten organisen vyyhdin. Niiden ymmärtäminen yksittäisiksi, erillisiksi ja irrallisiksi tekijöiksi johtaa helposti harhaan, vaikka niiden mittaaminen edellyttääkin erillisiä indikaattoreita ja vaikka arviointitiedon keruu tapahtuukin eri yhteyksissä ja eri aikaan sekä mahdollisesti myös eri lähteistä. Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta koskevien päätelmien tekeminen ei välttämättä ole suoraviivaista eikä yksinkertaista.

Sitä, kuinka turvallisena liikkujat pitävät tiestöllä liikkumista, voidaan mitata kysymällä aiheesta säännöllisesti joko poliisin itsensä tai jonkin liikenneturvallisuustahon säännöllisesti toteuttamissa kansalaisille suunnatuissa kyselyissä. Seuraavassa hahmotellaan mahdollisia tapoja mitata liikenteen ja liikkumisen turvallisuutta kansalaisnäkökulmasta.

Tiestöllä liikkumisen turvallisuutta voidaan mitata kysymällä yhtäältä sitä, miten turvalliseksi arkisen liikkumisen kokee, ja toisaalta sitä, havaitseeko liikkueissaan vaaratilanteita liikenteessä. Tilanteiden runsaus ei välttämättä suoraan tarkoita, että kokisi niiden vaarantavan omaa turvallisuutta, vaikka niin todennäköisesti onkin.

Miten turvalliseksi koet tavanomaisen liikkumisen tiestöllä omassa elinympäristössäsi, kun kuljet

1 = hyvin turvallisena, 2 = turvallisena, 3 = en turvallisena tai vaarallisena, 4 = aika ajoin vaarallisena, 5 = pääsääntöisesti vaarallisena, 6 = en käytä tätä liikkumismuotoa	
• Jalan	1–6
• Jokin sähköinen liikkumisväline (potkulauta tms.)	1–6
• Polkupyörä	1–6
• Mopo tai mopoauto	1–6
• Moottoripyörä	1–6
• Auto	1–6

Indikaattori: **Liikkumisen koettu turvallisuus**, joka lasketaan käytettyjen liikkumismuotojen keskiarvona (1–5). Indikaattorin arvoon vaikuttaa pitkällä aikajänteellä asutuskeskuksiin suuntautuva muuttoliike ja kaupungistuminen, autojen turvaominaisuuksien kehitys, yhteiskunnan kyky ylläpitää tiestön kuntoa tai rakentaa uusia teitä ja moderneja liittymiä.

Havaintoja tiestöllä tapahtuvista vaaraa aiheuttavista tilanteista voidaan myös luodata kysymällä niistä suoraan kansalaisilta:

Miten usein havaitset elinympäristössäsi muiden tiestöllä liikkujien aiheuttavan ilmeistä vaaraa itselleen tai muille (esimerkiksi liikennesääntöjen rikkominen, holtiton ajotapa, turvalaitteiden käyttämättömyys)?

1 = Hyvin harvoin, jos koskaan, 2 = kerran tai pari vuodessa, 3 = kerran kuukaudessa, 4 = vähintään kerran viikossa, 5 = päivittäin tai lähes päivittäin.	
• Ilmeinen piittaamattomuus muiden turvallisesta liikkumisesta tiestöllä tai tiealueella (esim. pyöräilijät, jalankulkijat, muut autoilijat)	1–5
• Huomattava ylinopeus tai vaarallinen tilannenopeus	1–5
• Ylimääräisen riskin ottaminen (ohitukset, jonkinlainen ”opettaminen” tai ”näyttäminen”)	1–5

1 = Hyvin harvoin, jos koskaan, 2 = kerran tai pari vuodessa, 3 = kerran kuukaudessa, 4 = vähintään kerran viikossa, 5 = päivittäin tai lähes päivittäin.

• Ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä	1–5
• Ajoneuvon kuljettaminen oikeudetta	1–5
• Huomion kohdistaminen epäoleelliseen (esim. mobiililaitteen käyttäminen)	1–5
• Muu vaaraa aiheuttava tien käyttö tai liikkuminen tiestöllä, mikä _____	1–5

Indikaattori **Havainnot vaaratilanteiden yleisyydestä liikenteessä** voidaan laskea esimerkiksi jakamalla havaintojen määrä ”päivittäin” vastaajien määrällä. Indikaattorissa **Havainnot erityistä vaaraa aiheuttavista tilanteista liikenteessä** lasketaan osioiden ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä ja huomattava ylinopeus tai tilannenopeus keskiarvo. Keskiarvojen pienentyminen osoittaa positiivista muutosta.

Positiivista muutosta indikoivat osaltaan kansalaisten suorat liikenneturvallisuuden vaarantamista koskevat yhteydenotot poliisiin, esimerkiksi ilmoitukset liikennettä vaarantavasta ajotavasta ja mahdollisesta rattijuopumuksesta. Ne ovat suuntaa antavia ja riippuvat liikenneturvallisuutta koskevasta yksimielisyydestä, koetusta ilmoittamiskynnyksestä sekä ilmoittamista palvelevista teknisistä ratkaisuista. Koska kysymys on kuitenkin keskeisestä keinosta, jolla poliisi voi vahvistaa oman liikenneturvallisuustyönsä vaikuttavuutta, siihen tulisi kohdistaa sekä huomiota että toimenpiteitä. Kansalaisten ilmoitusvalmiudelle tulisi olla täten oma indikaattori:

**1 = kynnys ilmoittaa on omalla kohdallani erittäin korkea
10 = omalla kohdallani ei ole minkäänlaista ilmoittamiskynnystä.**

• Miten omalla kohdallasi koet poliisille ilmoittamisen, jos havaitset liikenneturvallisuutta vaarantavaa käyttäytymistä tielii- kenteessä	1–10
---	------

Indikaattori **Myötävaikuttaminen poliisin liikenneturvallisuustyöhön** saadaan laskemalla arvioiden keskiarvo (1–10). Myönteistä kehitystä ilmentää keskiarvon kasvu.

Koska ilmoittamisvalmius osaltaan riippuu siitä, miten vaikeaa tai helppoa ilmoittaminen itsessään on ja, mikäli ilmoittaminen ja kansalaisten valmius tehdä yhteistyötä poliisin kanssa liikenteen turvallisuuden vahvistamiseksi nähdään tärkeäksi, olisi tärkeää kehittää tätä palvelevia järjestelmiä. Myös sitä tulisi ainakin alkuvaiheessa arvioida ja luoda sille oma indikaattori.

Valmius ilmoittaa poliisille liikenneturvallisuutta vaarantavista tilanteista ja sen vahvistamien – mikä auttaisi?

1 = ei juuri lisäisi valmiuttani, koska se jo erinomainen tai hyvä, 2 = vahvistaisi valmiuttani hieman, 3 = omalla kohdallani lisäisi tuota valmiutta merkittävästi.	
• Yleinen tietoisuus siitä, että poliisi erityisesti toivoo ilmoittamista kaikista vaaraa aiheuttavista tilanteista tai tapauksista aina ja kaikkialla.	1–3
• Havainnot siitä, että poliisi valvoo aktiivisesti ja poikkeuksetta myös puuttuu vaaran aiheuttamiseen liikenteessä.	1–3
• Parempi ymmärrys siitä, mitä laki edellyttää tiestön käyttäjältä.	1–3
• Kokemus siitä, että kaikki tiellä liikkujat kantavat nykyistä enemmän vastuuta niin omasta kuin toistensakin turvallisuudesta tieliikenteessä.	
• Se, että ilmoittaminen vaaran aiheuttamisesta liikenteessä poliisille on sekä nopeaa että helppoa.	1–3
• Nykyistä paremmat kansalaisvalmiudet arvioida liikenteessä aiheutettua vaaraa.	1–3
• Jokin muu, mikä _____	1–3

Indikaattori **Myötävaikuttamisen vahvistaminen poliisin liikenneturvallisuustyössä** saadaan laskemalla arvioiden keskiarvo. Mitä pienempi arvo, sitä vähemmän nähdään tilaa parantaa kansalaisten myötävaikuttamista.

Edellä mainitut ehdotukset poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattoreiksi liittyvät nähdäksemme suuremmin tekijöihin, joilla on yhteyttä liikenneonnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden ja kuolleiden määriin mutta jotka samalla liittyvät tekijöihin, joihin poliisi voi ja joihin sen myös tulee omalla toiminnallaan vaikuttaa. Tiedot olisi mahdollista koota poliisibarometrilla, joka lähtökohtaisesti kartoittaa juuri kansalaisten kokemaa turvallisuutta ja poliisipalveluiden laatua.

5.2 Oman asiantuntemuksen vaikuttava hyödyntäminen liikenneturvallisuustyössä

Poliisilla on erityistä asiantuntemista liikenneturvallisuudesta, erityinen asema ja oma keinovalikoimansa sen edistämiseksi. Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden edistämisessä yksi kriittinen tekijä on tuon asiantuntemuksen kohdentaminen ja käyttäminen foorumeilla ja tavoilla, joista on tarjotaan erityistä vipuvoimaa tarkoituksen palvelemisen näkökulmasta. Tämä tarkoittaa strategista näkökulmaa yhteistyöhön.

”Yhteistyön muiden liikenneturvallisuustoimijoiden kanssa tulee olla aktiivista ja toimivaa ja poliisin tulee olla aloitteellinen ja aktiivinen yhteistyön rakentaja ja liikenneturvallisuustyön asiantuntija. Liikennevalvonnassa, erityisesti erityisosaamista edellyttävässä raskaanliikenteenvalvonnassa voisi kehittää moniammatillisia, jopa vakituisia valvontaryhmiä, joissa olisi edustus esimerkiksi poliisista, työsuojeluviranomaisesta, Traficomista, katsastustoimesta ym.”. (Poliisihallitus 2019.)

Liikenneturvallisuutta koskevan asiantuntemuksen vaikuttava hyödyntäminen viittaa suoraan osallistumiseen lainsäädäntötyöhön (kuulemiset, lainvalmistelutyö ja siihen osallistuminen, pyydetyt lausunnot ja muu vastaava). Jos vaikuttavaa liikenneturvallisuustyötä tehdään oman organisaation rajat ylittävästi niin vertikaalisessa kuin horisontaalisessa suunnassa, erityisesti vaikuttamalla säädöstyöhön niin kansallisesti kuin muissa viranomaistahoissa sekä muiden tahojen ratkaisuihin ja tekemisiin, työn tulisi tavalla tai toisella sisältyä vaikuttavuuden arvioinnin alle. Sen vaikuttavuudelle tulisi siis löytää osoittimia.

Yhteinen nimittäjä tälle työlle on oman asiantuntijuuden käyttö ja hyödyntäminen. Tietämyksen hyödyntämisen välikappaleita ovat erilaiset suorat ja epäsuorat mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa liikenteen ja liikkumisen turvallisuuteen. Tämän tulisi ilmetä esimerkiksi vaikuttavina linjauksina, ohjelmina ja ratkaisuina, jotka edistävät asiointiloja ja asioita sellaisissa suunnissa ja sellaisin tavoin, jotka ovat yhdenmukaisia poliisin asettamien turvallisuustavoitteiden kanssa ja palvelevat myös poliisin tarkoitusta yleensä.

Poliisi tekee liikenneturvallisuusyhteistyötä niin kansallisesti kuin kansainvälisestikin. Tässä yhteydessä ei ole mahdollista muodostaa kattavaa ja yksityiskohtaista kuvaa tehdyn yhteistyön muodoista, yhteistyötahoista ja sen tavoitteista. Kansallista yhteistyötä liikenneturvallisuustyössä pyrittiin alustavasti hahmottamaan pienimuotoisen, tunnetuille yhteistyötahoille kohdistetun tietopyynnön avulla. Haastattelumuotoiset tai kirjalliset vastaukset saatiin lopulta kuudelta taholta. Taulukossa 8 on esitetty saadut vastaukset kolmeen keskeiseen kysymykseen.

Taulukko 8. **Poliisin liikenneturvallisuustyö joidenkin muiden liikenneturvallisuustahojen silmin nähtynä.**

Miten poliisin liikenneturvallisuustyö edesauttaa nykyisin tavoitteiden toteutumista?	Minkälainen poliisin liikenneturvallisuustyö parhaiten tukisi tahonne tavoitteiden toteutumista?	Miten poliisi voisi osaltaan vahvistaa liikenneturvallisuuskentän vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyössä?
Traficom		
<p>Ajoterveyden valvonta. Me teemme ohjeet, poliisin liikennevalvonta ja terveydenhuolto valvovat niiden noudattamista</p> <p>Kuljetusyritysten valvonta Traficom ja poliisin yhteistyötä. Meillä on EUsta tulevia määrällisiä tavoitteita valvontaan. Esimerkiksi taksiliikenteen kenttävalvonta ei onnistu, jos poliisi ei ole mukana.</p> <p>Traficom laatii määräykset ja poliisin valvonta edistää niiden noudattamista, esimerkiksi tekniset viat määräyksissä ja tienvarsitarkastuksissa. Myös kuljetusyritysten valvonta.</p> <p>Saamme poliisin tilastoja tutkimuskäyttöön. Poliisin onnettomuustiedot, jotka menevät Tilastokeskukselle ja Väylävirastolle, ovat liikenneturvallisuustyön tärkeä perusta, jota meilläkin käytetään paljon.</p>	<p>Tukee nykyisellään ihan hyvin</p> <p>Ehkä joistakin asioista haluaisimme tarkempia raportteja, esim. havaitut viat liikennevalvonnassa (ei tienvarsitarkastus), jotta voitaisiin kehittää katsastuksen ohjeita</p> <p>Muutenkin joitain tilastointitavoitteita.</p> <p>Huolena onnettomuustilastojen laatu ja kattavuus</p>	<p>Jatkamalla nykyiseen tapaan hyvää yhteistyötä</p> <p>Pitämällä liikenneturvallisuusasioita esillä, kuten poliisi nykyään paljon tekee</p> <p>Ylläpitämällä osaamistaan, esimerkiksi raskaan liikenteen valvonta ja ajoterveysvalvonta. Tuntuu, että aiemmin esimerkiksi ammattiliikenteen valvontaosaamista oli laajemmalla joukolla kuin nykyään.</p> <p>Myös onnettomuuspaikkatutkimuksen osaamista on hyvä ylläpitää ja myös kehittää, jotta automattisen liikenteen onnettomuudet tunnistetaan.</p> <p>Näkyvä valvonta pitää yllä koettua kiinnijäämisriskiä. Osassa poliisilaitoksista on ammattiliikenteen valvontaa tekevä tiimi. Olisi hyvä, että olisi kaikissa. Siellä missä ei ole, tulee pitkiä katkoksia valvonnassa.</p>

Miten poliisin liikenneturvallisuustyö edesauttaa nykyisin tavoitteiden toteutumisessa?

Minkälainen poliisin liikenneturvallisuustyö parhaiten tukisi tahonne tavoitteiden toteutumista?

Miten poliisi voisi osaltaan vahvistaa liikenneturvallisuuskentän vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyössä?

Väylävirasto

Poliisin liikenneturvallisuustyö on merkittävässä asemassa vastattaessa väylänpidon liikenneturvallisuustavoitteisiin. Poliisin raportoimat tieliikenneonnettomuustiedot paikkatietoineen ja ihmisiin kohdistuvine seurauksivaikutuksineen ovat keskeinen tietopohja tarkasteltaessa väylien turvallisuustasoa ja suunniteltaessa vaihtoehtoisia toimenpiteitä onnettomuuksien ennaltaehkäisemiseksi. Liikennevalvonta (huumerattis, ajonopeudet, raskas liikenne, suojattomat tienkäyttäjät) tukee väylien asianmukaista käyttöä ja yhteistyö liikenteen ohjaukseen liittyvissä kysymyksissä mahdollistaa pullonkaulojen käsittelyn. Poliisilla ja Väylävirastolla on yhteinen asiakas ja yhtenevät tavoitteet liikenneturvallisuudessa, joten sopiva yhteinen viestintä tukee molemmin puolin rajallisten resurssien käytön tehokkuutta. Viestintää tukee molemminpuolinen analyysityö tehokkaimpien vaikuttamisen paikkojen havainnoimiseksi.

On yhteinen asiakas, jolle tarve saada lait ja säädökset selviksi ja ennakoitavalmiutta yllättäviin tilanteisiin sekä ymmärrystä yhteispelin tarpeeseen liikenteessä. Väylänpidon toimenpiteet ovat suurimmalta osin niin kalliita, että toteuttamista voidaan tehdä varsin rajallisesti. Poliisin näkemyksiä ja tarpeita kentältä väylänpitäjille otetaan mielellään tarkasteltaviksi.

Vakavasti loukkaantuneiden tilastointia tukisi jo se, että poliisi liikenneonnettomuuksista raportoidessaan pyrkisi kirjaamaan mahdollisuuksien mukaan kaikkien ajoneuvoissa olleiden henkilötunnukset, jotta Tilastokeskus voi yhdistää terveydenhuollon rekistereistä vammautumiset. Se lienee osallisten oikeusturvankin kannalta hyvä asia. Vakavia loukkaantumisia on Euroopan Komission pyynnöstä pyritty tilastoimaan vuodesta 2014 ja Suomessa on otettu jo hyvä lähtöjä asiassa. Kun tiedetään kattavammin vakavimpien tapausten tunnusmerkistöjä, voidaan paremmin vaikuttaa ennaltaehkäisevästi.

Miten poliisin liikenneturvallisuus-työ edesauttaa nykyisin tavoitteiden toteutumisessa?	Minkälainen poliisin liikenneturvallisuustyö parhaiten tukisi tahonne tavoitteiden toteutumista?	Miten poliisi voisi osaltaan vahvistaa liikenneturvallisuuskentän vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyössä?
Liikenneturva		
<p>Erityisen vahva yhteys liikenneturvallisuuden kannalta on poliisivalvonnalla ja viestintä- ja kampanjointitoimilla, jotka Suomessa ovat enenevässä määrin Liikenneturvan tehtävänä. Liikennekasvatuksen ja liikenneturvallisuus-kampanjoinnin vaikuttavuus kasvaa merkittävästi, kun siihen on yhdistetty poliisivalvontaa. Valvonta vahvistaa täten Liikenneturvan työn vaikuttavuutta laajasti.</p>	<p>Tarvitaan näkyvää poliisivalvontaa. On tärkeää vahvistaa kansalaisten käsitystä vaikuttavasta poliisivalvonnasta. Liikennevalvontaan käytetyt resurssit ovat vuosien saatossa vähentyneet. Lisäksi symboliarvoltaan suuret poliisin organisaatiouudistukset ovat vahvistaneet kansalaisten käsitystä vähenevästä valvonnasta. Näistä muutoksista huolimatta poliisivalvontaa on ja sen kattavuus on yhä merkittävä.</p>	<p>Poliisilla on tärkeä yhteistyötehtävä. Etenkin viestinnän ja valvonnan yhdistämisellä on osoitettu liikenneturvallisuusvaikutuksia. Tämän työn jatkokehittäminen on Liikenneturvalle tärkeää</p>
Joensuun kaupunki		
<p>Liikenteen nopeusvalvonta tukee josain määrin (pieni kattavuus) taajamien turvallisen nopeustason saavuttamista Muu liikennevalvonta turvallisen liikennekäyttäytymisen / liikennesääntöjen noudattamisen tavoitteessa. Polkupyöräpoliisitoiminta on tuonut hieman lisäapua (kesäkaudella) pyöräily-sääntöjen noudattamisen valvontaan, meillä pyöräily on vilkasta ja sääntöjen vastaista pyöräilyä esiintyy siksi lukumääräisesti runsaasti.</p>	<p>Automaattisen nopeus- ja risteysajon valvonnan kattavuuden lisääminen Poliisin näkyvän valvonnan, ylipäänsä liikenteessä mukana liikkumisen, lisääminen Nykyisten valvontateemojen (valvonta ja tiedottaminen) ja liikennesääntökysymysten pitäminen esillä useammin</p>	<p>Resurssien lisääminen olisi selkeästi se tärkein asia, tekeminen sinänsä on sitä mitä kentällä tarvittaisiin, mutta että sitä toimintaa tarvittaisiin lisää</p>

Miten poliisin liikenneturvallisuus-työ edesauttaa nykyisin tavoitteiden toteutumisessa?	Minkälainen poliisin liikenneturvallisuus-työ parhaiten tukisi tahonne tavoitteiden toteutumista?	Miten poliisi voisi osaltaan vahvistaa liikenneturvallisuuskentän vaikuttavuutta liikenneturvallisuus-työssä?
Pyöräliitto		
<p>Luonnollisesti liikennesääntöjen noudattamisen valvonnalla on merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta. Kampanjoinnilla on varmasti oma pieni vaikutuksensa ja kiitämme poliisihallitusta lokakuudesta ulostulosta liittyen jakeluajoneuvojen pysäköintiin jalkakäytävillä ja pyöräteillä.</p>	<p>Moottoriajoneuvon ajajien sääntöjen sekä ajokunnon valvonta sekä pyörävarkauksien selvittäminen. Kuljettajien valvonnalla on suora turvallisuusvaikutus ja pyöräliikenteen näkökulmasta valvontaa tulisi kohdentaa erityisesti taajamiin, joissa pyöräliikenteen määrä on suurta. Näkisimme mielellään valvontaan vaikkapa kiertoliittymien sääntöjen noudattamisesta sekä ylipäätään pyörätien ja ajoradan risteysten väistämissääntöjen noudattamisesta. Päähtyneet kuljettavat muodostavat selvän riskin suojaamattomille tienkäyttäjille ja heidät pitää saada vieläkin tehokkaammin pois liikenteestä. () Riskiä jäädä kiinni pyörävarkauksista pitää saada korkeammaksi, jotta pyöräilyn suosio voi kasvaa. Toivoisimme myös, että poliisi valvoisi tehokkaammin jalkakäytävillä ja pyöräteille tapahtuvaa pysäköintiä.</p>	<p>Yksi asia, jossa poliisi voisi vahvistaa vaikuttavuuttaan olisi viestintä onnettomuuksista. Tiedotusvälineet tekevät uutiset suurelle yleisölle lähes suoraan poliisin onnettomuustiedotteiden pohjalta. Nyt onnettomuustiedotteiden iso ongelma on, että niissä häivytetään auton kuljettaja näkymättömäksi tekijäksi. Tiedotteissa puhutaan autosta, joka tönäisi pyöräilijää. ”Tönäisyn” johdosta pyörällä liikkuva on joutunut kuitenkin sairaalaan. Kuljettajan roolin passivointi siirtää vastuuta onnettomuudesta toiselle osapuolella ja tämä näkyy julkisessa keskustelussa onnettomuuksista kun niissä tuomitaan pyöräilijöitä ilman tarkempaa tietoa.</p>

Miten poliisin liikenneturvallisuustyö edesauttaa nykyisin tavoitteidenne todentumisessa?	Minkälainen poliisin liikenneturvallisuustyö parhaiten tukisi tahonne tavoitteiden toteutumista?	Miten poliisi voisi osaltaan vahvistaa liikenneturvallisuuskentän vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyössä?
Kuntaliitto		
<p>Poliisiin liikenneturvallisuustyö on kuntien kannalta todella tärkeää</p>	<p>Poliisin liikenneturvallisuustyö edistää ja tukee kuntien ja alueiden liikenneturvallisuustyötä. Paikallistasolla poliisin osallistuminen kuntien ja alueiden poikkisektoraaliseen liikenneturvallisuustyöhön on erittäin tärkeä ennaltaehkäisevän yhteistyön muoto, jotta toimille ja niiden suuntaamiselle saadaan vaikuttavuutta ja jatkuvuutta Kuntayhteistyön puitteissa on tärkeää ennakoiva työ, esimerkiksi turvallisuussuunnittelun puitteissa yhteistyö voi sisältää paitsi valvonnan kohdentamista myös esimerkiksi poliisin keräämiin tietoihin pohjautuvaa liikenneympäristöjen riskipiirteiden tunnistamista ja korjaamista kuntien toimenpitein sekä jopa väylien rakentamiskorjausten arviointia turvallisuuden näkökulmasta.</p>	<p>Valvonta on tärkeää. Katuverkolla suurin osa loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista on jalankulkijoille ja pyöräilijöille tapahtuneita onnettomuuksia.</p> <p>Nuoret kuljettavat ovat myös tärkeä poliisin kohderyhmä. Eräs ongelma, joka on monin paikoin kärjistynyt, on nuorten aikuisten kiihdytysajelut ja muu kaahailu öiseen aikaan vähäliikenteisillä kaduilla. Poliisin tulisi liikennevalvonnassa nostaa tätä ongelmaa esille.</p> <p>Toimintaohjelmassa tulisi nostaa esille myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin kohdennettava liikennevalvonta. Tämä koskee esimerkiksi joukkoliikennekaistojen ja -katujen valvontaa, pysäkeille ja terminaalialueille pysähtymisiä sekä katutöiden ja tapahtumien aiheuttamia poikkeusjärjestelyjä. Poliisin ja paikallistason yhteistyön resursointi on tärkeää tässäkin asiassa.</p>

Miten poliisin liikenneturvallisuustyö edesauttaa nykyisin tavoitteidenne todentumisessa?	Minkälainen poliisin liikenneturvallisuustyö parhaiten tukisi tahonne tavoitteiden toteutumista?	Miten poliisi voisi osaltaan vahvistaa liikenneturvallisuuskentän vaikuttavuutta liikenneturvallisuustyössä?
	<p>Poliisin suorittama valvonta taajamaliikenteessä on erittäin tärkeää: kentällä näkyminen ja automaattinen nopeusvalvonta, suojateiden-, väistämissääntöjen ja punaisten liikennevalojen valvonta sekä vaarallisten paikkojen pysäköinninvalvonta. Autoliikenteen lisäksi jalankulku-, pyöräliikenteen ja uusien sähköisten kulkuvälineiden</p>	<p>Poliisin tekemä yhteistyö kuntien kanssa kiinteän automaattisen valvonnan suunnittelussa ja toteuttamisessa on tärkeää. Automaattivalvontaa hyödyntämällä voidaan parantaa liikennevalvonnan tehokkuutta. Automaattivalvonnan laajentaminen kaupunki- ja taajama-alueilla on kannatettavaa.</p> <p>Poliisille tulisi varata riittävästi resursseja myös ennalta ehkäisevään toimintaan, mukaan lukien liikennevalvonta, asenteisiin vaikuttaminen ja yhteistyö sidosryhmien kanssa.</p>

Taulukossa 8 esille tuodut yhteistyötahot eivät kata liikenneturvallisuuden tahojen ja toimijoiden koko kenttää eivätkä kaikkea sitä yhteistyötä, jota poliisi liikenneturvallisuuden alueella toteuttaa. Huomionarvoista on, että poliisin toteuttama liikenteen valvonnan rooli nähdään merkittäväksi yhteistyössä yleensä ja erityisesti kunkin tahon omien liikenneturvallisuuteen liittyvien tai muiden tavoitteiden toteuttamisessa ja saavuttamisessa. Toinen vastauksista ilmenevä yleinen piirre on valmius laajempaan yhteistyöhön poliisin kanssa.

Liikenneturvallisuuden ja turvallisen liikkumisen edistäminen määrittävät huomattavan monen tahon intressiä, jopa tarkoitusta. Yritys hahmottaa liikenneturvallisuustyön kenttää kokonaisuudessaan ja kaikkine puolineen, tahoineen ja toimijoineen sekä paikantaa poliisin roolia siinä jää kuitenkin tämän indikaattorihankkeen yhteydessä pelkäksi pikaisesti tehdyksi pintaraapaisuksi. Jos yhteistyötä tekemällä haluttaisiin palvella poliisin tarkoitusta yleensä ja erityisesti liikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita, sitä epäilemättä palvelisi vahva ymmärrys tuosta kentästä ja sen toimijoista yleensä sekä sen tarjoamista vaikutusmahdollisuuksista. Yhteistyön tulisi olla suunnitelmallista ja siihen osallistumisen johdettua ja vaikuttavuutta tavoittelevaa. Ehkä monella yhteistyötaholla on parempi ymmärrys siitä, millä tavalla poliisin toiminta palvelee kutakin kuin poliisilla siitä, millä tavalla yhteistyöllä olisi mahdollista palvella sen omia tarkoituksia ja vaikuttavuustavoitteita.

Erilaiset periaatteet, linjaukset ja kampanjat, joita yhä useammin määritellään kansainvälisillä foorumeilla, usein edellyttävät, että kukin valtio vie osaltaan niitä käytäntöön. Viime kädessä käytäntöön soveltaminen tarkoittaa paikallisten turvallisuustoimien istumista paikallisiin tarpeisiin ja tapoihin. Vaikuttavuuden arvioinnin sijaan raportointi, mikäli sitä edellytetään, todennäköisesti koskee lähinnä tehtyjä toimenpiteitä.

Vakiintuneiden alueellisten ja paikallisten yhteistyömuotojen voi olettaa usein johtavan vakiintuneisiin vastaamisen tapoihin. Kanssakäymistä luonnehtivat helposti jatkuvuus, asialistan pysyvyys ja pyrkimys näkemysten yhteensovittamiseen suunnitelmien päivittämisen, tehtyjen toimenpiteiden toteuttamisen ja ohjelmien jalkautumisen edistämisen keinoin. Vastuu toimenpiteiden toteuttamisesta, niiden vaikuttavuuden arvioinnista ja ratkaisujen innovoinnista sekä käytännön yhteistoiminnasta jää helposti alemmalle tasolle. Pelkistyneimmillään kysymys on poliisipartiolle annettavasta tehtävästä tai valvontakohteesta.

Liikenneturvallisuustyöhön liittyvien kunnallisten, seudullisten ja alueellisten ratkaisujen vaikuttavuuden arviointi kuuluisi vastaavasti kunnille, seuduille ja alueen toimijoille. Poliisi voi tukea tätä arviointia oman tietojärjestelmänsä tietojen avulla. Lähtökohtaisesti liikenneturvallisuuden tilaa arvioidaan esimerkiksi kuntalaisten kokemusten ja onnettomuusmäärien muutoksen avulla sekä pyrkimällä varmistamaan, etteivät uudet liikenneympäristöön liittyvät ratkaisut aiheuta tietynlaisia onnettomuuksia.

Paitsi siitä, missä määrin poliisi on omalla osallistumisellaan myötävaikuttanut edellä esitettyihin ratkaisuihin sekä niiden täsmentämiseen ja käytännön soveltamiseen, kysymys on myös poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuudesta, vaikka sen osuus tai rooli ei olekaan tarkasti yksilöitävissä tai erotettavissa muiden osallistujien panoksista. Juuri tämä vaikeuttaakin poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden arviointia.

Silloin kun poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta pyritään mittaamaan kansallisesti niin, että se palvelee työn ohjausta ja suunnittelua, vaikuttavuuden arvioinnin kannalta merkittäviä seikkoja ovat seuraavat: osallistuminen yhteistyöhön paikallis- ja aluetasolla, muiden osallistujatahojen arviot poliisin kanssa tehdyn yhteistyön onnistumisesta sekä poliisin oma arvio siitä, miten yhteistyö on osaltaan palvellut poliisin liikennettä ja liikkumista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Vaikuttavuuden arviointi edellyttäisi selkeää yhteistyön viitekehystä liikenneturvallisuutta koskevasta suunnitelmasta tai sitä määrittävästä strategiasta yhteistyötä, joka luonnehtii osallistumisen tavoitteita, muotoja ja määriä. Kysymys vaikuttavuudesta on sitä painavampi, mitä enemmän kyse on jostakin merkittävästä, julkisesti rahoitetusta, tietoisesti valitusta, hyvin hahmotetusta, resurssiniukkuuden luonnehtimasta ja systemaattisesti toteutetusta pyrkimyksestä.

Tällä hetkellä meillä ei ole selvää kuvaa siitä, missä määrin suunnitelmallisuus ja strategisuus kuvaavat poliisin pyrkimystä hyödyntää omaa liikenneturvallisuuteen liittyvää asiantuntemustaan vaikuttavalla tavalla erilaisten yhteistyöfoorumien kautta. Asiantuntemuksen käyttöön liittyvien liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattoreiden rakentaminen on syytä lykätä myöhemmäksi. Vaikka yhteistyön merkittävyys jo ymmärretäänkin yleisesti, ymmärrys ei välttämättä vielä täysimääräisesti välity tai todennu sitä koskevinä strategioina, suunnitelmina tai sen johtamisena.

5.3 Liikenne rikostutkinnan vaikuttavuus

Lähtökohtaisesti poliisin rikostutkinnan vaikuttavuuden arvioinnissa tulisi hyödyntää yleisiä arvioinnin kehyksiä ja menetelmiä sekä tiedonlähteitä. Tällöin liikenne rikostutkinnan vaikuttavuutta voitaisiin verrata rikostutkinnan vaikuttavuuteen yleensä ja hyödyntää sen arvioinnissa yhteistä vaikuttavuuden arvioinnin kehystä. Tällöin tulisi vain kyetä erottelemaan liikennejuttujen esitutkinnan tehokkuus ja laadukkuus, syyttäminen ja käsittely tuomioistuimessa sekä rikosvastuun toteutuminen rikosseuraamuksena.

Rikostutkinnan tehokkuutta kuvataan yleensä avointen tutkintojen suhteena päätettyjen tutkintojen määrään ja tutkinnan kestona. Tutkinnan laadusta kertoo se, riittääkö esitutkinta syytteen nostamiseen ja menestykö tapaus-tuomioistuimessa. Rikostutkinnan vaikuttavuutta puolestaan kuvaa rikosvas-tuun toteutuminen.

Jos resurssit eivät riitä kaikkeen tutkintaan, tutkitaan todennäköisimmin tapauksia, joissa riittävä näyttö on hankittavissa varmasti, suhteellisen nopeasti ja vaivattomasti ja joissa juttu etenee syyteharkintaan, syytteen nostamiseen ja tuomioon sekä siten rikosvastuun todentumiseen kyseisessä tapauksessa. Lähtökohtaisesti kaikki jutut ja niiden rikosvastuun todentuminen nähdään vaikuttavuudeltaan yhdenvertaisina, jolloin tutkintaresurssit kannattaa kohdentaa todentumisen todennäköisyyden perusteella. Jos olettaamus yhdenvertaisuudesta ei pidä paikkaansa, rikostutkinta ei välttämättä onnistu vaikut-tavuuden maksimoinnissa.

Esitutkinnassa ongelmana on tietää, milloin välttämättä vaadittava on tullut riittävässä määrin ja myös riittävän laadukkaasti tehdyksi²⁷ (ks. Käkelä 2020, 51). Tehottomuutta on sekä liian vähäinen resurssien käyttö, joka ei riitä toivotun lopputuloksen syntymiseen ("alitekeminen") että myös resurssientu-hlaaminen suhteessa vaadittuun lopputulokseen ("ylitekeminen"). Rikosjutun

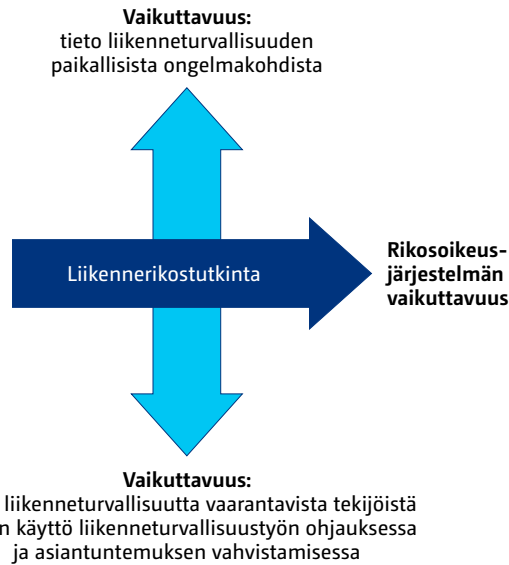
²⁷ Esitutkintalain 3. kohdan 2. §:n vaatimus on merkittävä, koska sen mukaan tulee selvittää epäilty rikos asian laadun edellyttämällä tavalla, sen teko-olosuhteet, aiheutettu vahinko ja siitä saatu hyöty, asianosaiset sekä muut syyteharkintaa ja rikoksen johdosta määrättävää seuraamusta varten tarvittavat seikat. Rikosseuraamuksen voi määrittää perustellusti vain huomioimalla kaikki epäiltyä rikosta koskevat seikat, jolloin myös esitutkinnan tulisi kattaa ne.

avaaminen ja tutkinnan päättäminen ei sinällään kerro vielä reaalisesta aktiiviseen tutkintaan käytetystä ajasta. Reaaliaikaisen tutkinnan käynnistymisen voi määritellä monin tavoin. Tutkinnan voidaan katsoa käynnistyneen esimerkiksi silloin, kun jutun ensimmäinen toimenpide on tehty tai kun yhdessä syyttäjän kanssa tehty tutkintasuunnitelma on hyväksytty. Rikosilmoituksen kirjaaminen poliisiasiantietojärjestelmään ei siis vielä käynnistä tutkintaa. Ongelmana ovat juttujen luonteesta johtuva yhteismitattomuus – rikokset eivät ole standardoituja eivätkä täten myöskään standardoidusti tutkittavissa vakioajassa. (Käkelä 2020, 63.) Liikenne-rikostutkinnan kohdalla tulisikin hyödyntää tutkintaprosessia kuvaavia yleisiä indikaattoreita vaikuttavuusindikaattoreiden ohella.

Liikenne-rikosten tutkinnan tulisi palvella sitä, että syytteessä huomioidaan rikosseuraamuksia koskevien vaatimusten määrittely niin, että teosta langetetaan asianmukainen tuomio, jossa on otettu huomioon tekoon johtaneet olosuhteet sekä rikosoikeusjärjestelmän tarkoituksen toteutuminen. Liikenne-rikoksia tutkivalla poliisilla on syyttäjää paremmat mahdollisuudet arvioida liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä riskejä ja liikenteen vaarantamisen olosuhteita.

Liikenneonnettomuuksia ja vaaran aiheuttamista koskeva tutkinta lähtökohteisesti ei hyödytä yksinomaan rikosoikeusjärjestelmää. Kun tutkinnassa selvitetään sitä, kuka teki mitä, milloin, miksi sekä millaisin seurauksin, se samalla luo systemaattista ymmärrystä onnettomuuksista ja niiden tapahtumisen olosuhteista. Tämä tieto on hyödyllistä paitsi poliisin liikenneturvallisuustyön ja liikennevalvonnan suunnittelun ja ohjauksen kannalta myös liikenneympäristöjen suunnittelun sekä liikennejärjestelyiden ja niitä koskevien rajoitusten paikallisen toteuttamisen kannalta. Tässä mielessä tutkinta on keskeinen potentiaalinen tietolähde.

Liikenne-rikosten tutkinta tuottaa tapahtumia sekä niiden olosuhteita ja syitä koskevaa tietämystä. Sen tarkoitus on ensisijaisesti palvella rikosprosessia. Toissijaisesti näin aikaansaatu tietämys voi periaatteessa tulla osaksi poliisin liikenneturvallisuustyön asiantuntemusta ja työn suunnittelua ja ohjausta mutta vaikuttaa myös liikennejärjestelyihin, opasteisiin ja rajoituksiin (ks. kuvio 13).



Kuvio 13. Liikenne rikostutkinnan vaikuttavuus

Liikenne rikostutkinnan vaikuttavuus on osa poliisin rikostutkinnan vaikuttavuutta. Jälkimmäistä määrittelee tutkinnan laatu, johon puolestaan keskeisesti vaikuttavat tutkintaan päätyneet tapaukset. Mitä useampi rikosepäily jää tutkimatta tai tehty tutkinta ei laadultaan täytä prosessin edellytyksiä, sitä epätodennäköisempää on rikosoikeudellisen vastuun toteutuminen, sitä heikompi on rikosoikeudellisen järjestelmän kyky todentaa oma tehtävänsä yhteiskunnassa ja sitä enemmän käytännön vastuu lakiin perustuvasta järjestyksestä on lainvalvontaviranomaisilla, mutta myös vanhemmilla, yhteisöillä, koululla, järjestöillä, poliittisilla toimijoilla ja tiedotusvälineillä. Vaikuttavuuden edistäminen tarkoittaa panostamista valvontaan ja sitä, että edellä mainittujen tahojen työtä tuetaan, siihen rohkaistaan ja siinä autetaan.

Vaikuttavuutta mittareita ovat lain kunnioittaminen sekä kyky ja halu noudattaa tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkumista sääteleviä lakeja. Rajatummin liikenne rikostutkinnan vaikuttavuuden arviointia palvelevien indikaattorien tulisi ilmentää syyttäjän subjektiivista arvioita siitä, täytyvätkö syytteen nostamisen edellytykset esitutkinnassa. Se paljastuu lopullisesti vasta oikeuskäsittelyn aikana, mutta lopullisesti ratkaisee se, millainen vaikutus syyttäjän tekemällä päätöksellä on sen kohteena olevan henkilön myöhemmän toiminnan, asianosaisten oikeustajun ja liikennettä koskevan lain mukaisen järjestyksen sekä lainkuuliaisuuden ylläpidon ja vahvistamisen kannalta. Ratkaisevaa on yleinen tietoisuus asiasta itsestään, oikeuden ratkaisuksista, langenneista

seuraamuksista ja niitä koskevista arvioista sekä edellisten heijastumisesta siihen, miten lakeja sovelletaan paikallisesti rajoituksina ja määräyksinä ja miten jälkimmäisten noudattamista valvotaan.

Indikaattori 1: **esitutkinnan laadun osoittimet liikenne rikosjutuissa** (vaikuttavuus rikosprosessin näkökulmasta).

Indikaattori 2: **rikostutkintojen tuoman tietämyksen välittyminen** liikenneturvallisuustyön suunnitteluun ja ohjaukseen (vaikuttavuus asiantuntemuksen kasvun näkökulmasta valvonnan kohdentamisessa sekä liikenneturvallisuuden yleisessä ja paikallisessa edistämistyössä).

5.4 Liikennevalvonnan vaikuttavuus tiestöllä, vesistöillä ja maastoliikenteessä

Liikennevalvonta tiestöllä, vesistöillä ja maastossa on poliisin liikenneturvallisuuksien ydin. Sen vaikuttavuutta on perinteisesti mitattu erilaisten työhön liittyvien suoritteiden määrällä. Tätä on kritisoitu siitä, että kyseiset mittaukset kertovat paljon tekemisen määrästä, mutta sanovat kovin vähän siitä, mitä tekemisellä on tavoiteltu tai pyritty saamaan aikaan (esim. Palmer & Corbett 2015; Valtiontalouden tarkastusvirasto 2019).

Meillä kuitenkin on vakuuttavaa näyttöä siitä, miten esimerkiksi huomattavat ylinopeudet, ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä, huomion kohdistaminen mobiililaitteeseen ajon aikana ja vastaavat valvontakohteet lisäävät onnettomuuteen joutumisen riskiä. Täten on perusteltua seurata ponnisteluja, joilla pyritään vaikuttamaan liikenteen ja liikkumisen riskitekijöihin ja onnettomuusriskiä nostavaan käyttäytymiseen siitä huolimatta, ettei ole suoraan osoitettavissa, että toimenpiteillä on vaikutusta konkreettisiin seuraamuksiin. Näin ollen poliisi voi lähinnä tehdä oman osansa laadukkaasti ja tehokkaasti ja jättää loput järjestelmän muiden osien ja sen muodostaman kokonaisuuden kontolle.

Perinteisesti olennaiseksi on nähty valvottavien arvio siitä, että liikenne rikokseen syyllistyminen johtaa kiinnijäämiseen ja tuntuvaan rangaistukseen, joka lankeaa varmasti ja nopeasti. Rikokseen syyllistymisen ja lain noudattamisen välisen ratkaisun on ajateltu syntyvän kustannusten ja hyötyjen rationaalisen pohdinnan tuloksena, jolloin rangaistuksen lankeaminen on jo ikään kuin

laskettu mukaan ja täten hyväksytty mahdolliseksi seuraamukseksi. Se, että teon toistuvuudesta seuraa yhä kovempia rangaistuksia, ilmentää yhtä tapaa vaikuttaa noihin laskelmiin. Ratkaisevassa roolissa on poliisin toteuttama valvonta ja sen luoma kiinnijäämisriski sekä käsitykset riskistä ja sen todentumisen seurauksista jossakin konkreettisesti tapauksessa.

Valvonnan vaikuttavuus kytkeytyy käytettävissä olevaan valvontatekniikkaan sekä valvontatyön johtamiseen, suunnitteluun ja ammattitaitoon valvonnan toteuttamisessa. Liikenneonnettomuusalttius ei jakaudu satunnaisesti, vaan se kasautuu tiettyihin aikoihin, tietyille ryhmille ja joihinkin paikkoihin. Kertynyt tietämys riskiryhmistä, -paikoista ja -ajankohdista sekä onnettomuuksien syistä tai niiden syntyyn ja seurauksiin myötävaikuttaneista tekijöistä on liikennevalvonnan suunnittelun, ohjauksen ja toteutuksen perustana. Liikennevalvonnan, jossa tavoitteena on vähentää onnettomuuden riskiä liikenteessä, tulisi heijastaa riskien jakautumista eli kohdistua alueisiin ja ryhmiin ajankohtina, jolloin onnettomuusriski on suurin. Tässä suhteessa vaikuttavuutta voisi arvioida riskilähtöisesti ja verrata valvonnan kohdentumista riskeihin. Ongelmana on se, että valvonnan tulisi pienentää tiedossa olevia erilaisia riskejä, jolloin riskikartta tulisi piirtää uudelleen ja suunnata valvontaa sen pohjalta. Jos taas odotetut riskit eivät vähene, vaikuttavuus tarkoittaa sitä, että on onnistuttu pitämään korkea riski ennallaan.

Tietoisuutta kiinnijäämisriskistä puolestaan ylläpidetään kohdentamalla valvontaa satunnaisesti valitulla tiestöllä satunnaisina ajankohtina. Tässä ongelmana on se, että oletamus laskelmoivasta kustannus–hyöty-mekanismista liikennerikokseen syyllistymisessä ei välttämättä pidä paikkaansa, jolloin ne toimenpiteet, joilla laskelmien lähtökohtiin pyritään vaikuttamaan, eivät myöskään vaikuta toivotulla tavalla ja odotetussa määrin.

Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuutta voidaan mitata joko riski- tai rikosperusteisesti. Ideaalitalanteessa raja liikennerikokseen syyllistymisessä kulkee juuri siinä, missä hyväksyttäväksi nähty riskitaso muuttuu ei-hyväksyttäväksi. Automaattisessa valvonnassa raja asetetaan etukäteen, ja muussa valvonnassa se muotoutuu monisyisemmän inhimillisen harkinta- ja arviointiprosessin kautta.

Liikennevalvonnan vaikuttavuuden ilmeisin osoitin on niiden kuljettajien osuus, jotka noudattavat liikkumista koskevia säädöksiä ja toimivat tavoilla,

joista aiheutuva riski koetaan hyväksyttäväksi. Säädösten noudattaminen ei kuitenkaan juonnu pelkästään siitä pelotteesta, jonka pohjana on kiinnijäämisriski ja pyrkimys välttää kiinnijäämisestä seuraava rangaistus, eikä se myöskään ilmennä sitä. Olennaista on, että liikenne toimii niin kokonaisuutena kuin kaikilta eri kulmiltaankin tavoilla, jossa jokaisen siihen osallistuvan on helppo täyttää oma roolinsa ja pitää siten siihen liittyvät riskit hyväksyttävänä ja säilyttää ennakoitavuuden edellytykset vahvoina. Valvonta ei itsessään voi paikata toimivuuden perusasetusten puutteita. Se kykenee ainoastaan ottamaan kantaa säädösten noudattamattomuudesta johtuviin riskeihin (liikenneturvallisuus) tai haittoihin (talousrikollisuus) ja ylläpitämään osaltaan hyväksyttäväksi koettua riskitasoa tai esimerkiksi tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.

5.5 Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattorit

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tulisi nähdäksemme arvioida seuraavien tekijöiden kautta: kansalaisten liikennettä koskevat kokemukset ja havainnot (koettu turvallisuus, vaaran aiheuttamiseen liittyvät havainnot, tehdyt ilmoitukset), yksimielisyys poliisin liikenneturvallisuustyöstä (koettu valmius ilmoittaa ja kokemus ilmoittamiskynnyksestä) sekä poliisin liikenerikostutkinnan vaikuttavuus ja liikenneturvallisuutta koskevan asiantuntemuksen vaikuttava käyttö. Viimeksi mainittua koskevien indikaattoreiden kehittämistyö kannattaa toteuttaa osana sitä koskevien suunnitelmien ja strategioiden kehittämistä, mikäli se nähdään perustelluksi. Vastaavasti poliisin liikenerikostutkinnan vaikuttavuuden indikaattorit kytkeytyvät luontevasti osaksi sitä rikostutkinnan vaikuttavuutta, jolla yleensä luodetaan indikaattoreiden kehittämistyötä.

Se, miten poliisin liikenneturvallisuustyö vaikuttaa maasto- ja vesiliikenteen turvallisuuteen, on lähtökohtaisesti arvioitavissa vastaavalla sapluunalla kuin muun liikenteen ja liikkumisen turvallisuus. Käytännössä niiden volyymit ja ongelmat ovat siinä määrin erimitallisia, että täysin vastaavanlaista vaikuttavuuden arviointia on vaikea nähdä perustelluksi. Mahdollisesti myös parhaiten tarkoitus palvelevat yhteistyötahot ja yhteistyön muodot eriytyvät toisistaan.²⁸

²⁸ Esimerkiksi turvallisuutta edistävä yhteistyö suoraan moottorikelkkoja, mönkijöitä, vesijettejä tms. vuokraavien yritysten kanssa.

Nähdäksemme maasto- ja vesiliikennettä koskevien vaikuttavuusindikaattoreiden osalta on perusteltua koota riskitekijöiden valvontaa koskevia suoritietoja, kehittää tietojohtoisuutta ja vahvistaa suunnitelmallista yhteistyötä poliisin ja muiden relevanttien tahojen kanssa turvallisuuden vahvistamiseksi liikuttaessa maastossa ja vesillä moottorikäyttöisillä ajoneuvoilla tai muilla.

Taulukko 9 kokoaa ehdotuksemme uusiksi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuusindikaattoreiksi. Muotoilut on syytä nähdä suuntaa antaviksi tai alustaviksi. Käytännössä esimerkiksi lopullisesta muotoilusta joudutaan sopimaan mahdollisen havaintoaineiston keruusta vastaavan tahon kanssa. Mittarien täsmentämiseen selkeäksi ja toimivaksi mittausinstrumentiksi kannattaa ylipäänsä uhrata enemmän aikaa, ajatusta ja osaamista, kuin mitä tässä hankkeessa on nyt ollut käytettävissä. Indikaattorien kokonaisuuden hahmottamiseen käytetty aika on ollut suoraan pois yksittäisten mittareiden kehittelystä. Molempia kuitenkin tarvitaan.

Taulukko 9. Ehdotus uusiksi indikaattoreiksi poliisin liikenne-
turvallisuustyön vaikuttavuuden seurantaan varten.

Liikkumisen koettu turvallisuus	Havainnot vaaran aiheuttamisista liikenteessä
Kansalaisten kokemukset	
<p>Miten turvalliseksi koet tavanomaisen liikkumisen tiestöllä omassa elinympäristössäsi, kun kuljet (1 = hyvin turvallisena, 2 = turvallisena, 3 = en turvallisena tai vaarallisena, 4 = aika ajoin vaarallisena, 5 = pääsääntöisesti vaarallisena 6 = en käytä tätä liikkumismuotoa)</p>	<p>Miten usein havaitset elinympäristössäsi muiden tiestöllä liikkujien aiheuttavan ilmeistä vaaraa itselleen tai muille (esimerkiksi liikennesääntöjen rikkominen, holtiton ajotapa, turvalaitteiden käyttämättömyys)? (5 = päivittäin tai lähes päivittäin 4 = vähintään kerran viikossa 3 = kerran kuukaudessa 2 = kerran tai pari vuodessa 1 = Hyvin harvoin, jos koskaan)</p>
Jalan	1-6
Jokin sähköinen liikkumisväline (potkulauta tms.)	1-6
Polkupyörä	1-6
Mopo tai mopoauto	1-6
Moottoripyörä	1-6
Auto	1-6
<p>Indikaattori Liikkumisen koettu turvallisuus, joka lasketaan käytettyjen liikkumismuotojen keskiarvona (1-5).</p>	<p>Ilmeinen piittaamattomuus muiden turvallisesta liikkumisesta tiestöllä tai tiealueella (esim. pyöräilijät, jalankulkijat, muut autoilijat) 1-5</p> <p>Huomattava ylinopeus tai vaarallinen tilannenopeus 1-5</p> <p>Ylimääräisen riskin ottaminen (ohitukset, jonkinlainen "opettaminen" tai "näyttäminen") 1-5</p>
<p>Indikaattoriin vaikuttaa pitkällä aikajänteellä muuttoliike asutuskeskukseen ja kaupungistuminen, autojen turvaominaisuuksien kehitys, yhteiskunnan kyky ylläpitää tiestön kuntoa tai rakentaa uusia teitä ja moderneja liittymiä.</p>	<p>Ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä 1-5</p> <p>Ajoneuvon kuljettaminen oikeudetta 1-5</p> <p>Huomion kohdistaminen epäoleelliseen (esim. mobiililaitteen käyttäminen) 1-5</p>
	<p>Muu vaaraa aiheuttava tien käyttö tai liikkuminen tiestöllä, mikä? _____ 1-5</p>

Liikkumisen koettu turvallisuus	Havainnot vaaran aiheuttamisista liikenteessä
	<p>Indikaattori Havainnot vaaratilanteiden yleisyydestä liikenteessä, joka lasketaan havaintojen ”päivittäin” kokonaisuutena jaettuna vastaajien määrällä.</p> <p>Indikaattori Havainnot erityistä vaaraa aiheuttavista tilanteista liikenteessä, joka lasketaan osioiden ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä ja huomattava ylinopeus tai tilannenopeus keskiarvona. Keskiarvojen pienentyminen osoittaa positiivista muutosta.</p>
<p>Indikaattori 3 Kansalaisten liikenteen vaarantamista koskevat ilmoitukset ja yhteydenotot (määrä vuodessa).</p>	
<p>Poliisin liikenneturvallisuustyötä koskeva yksituumaisuus ja sen edistäminen</p>	
<p>Miten omalla kohdallasi koet poliisille ilmoittamisen, jos havaitset liikenneturvallisuutta vaarantavaa käyttäytymistä tieliikenteessä? (1 = kynnyksellä on omalla kohdallani erittäin korkea ... 10 = omalla kohdallani ei ole minkäänlaista ilmoittamiskynnystä) [1–10]</p>	<p>Valmius ilmoittaa poliisille liikenneturvallisuutta vaarantavista tilanteista – mikä eniten edistäisi sitä omalla kohdallasi? (asteikko: 1 = ei juuri lisäisi valmiuttani, koska se jo erinomainen tai hyvä, 2 = vahvistaisi valmiuttani hieman, 3 = omalla kohdallani lisäisi tuota valmiutta merkittävästi).</p>
<p>Indikaattori Myötävaikuttaminen poliisin liikenneturvallisuustyöhön, joka saadaan laskemalla arvioiden keskiarvo (1–10). Myönteistä kehitystä ilmentää keskiarvon kasvu.</p>	<p>Yleinen tietoisuus siitä, että poliisi erityisesti toivoo ilmoittamista kaikista vaaraa aiheuttavista tilanteista tai tapauksista aina ja kaikkialla. 1–3</p> <p>Havainnot siitä, että poliisi valvoo aktiivisesti ja poikkeuksetta myös puuttuu vaaran aiheuttamisiin liikenteessä 1–3</p> <p>Parempi ymmärrys siitä, mitä laki edellyttää tiestön käyttäjältä. 1–3</p>

Liikkumisen koettu turvallisuus	Havainnot vaaran aiheuttamisista liikenteessä
	<p>Kokemus siitä, että kaikki tiellä liikkujat kantavat nykyistä enemmän vastuusta niin omastaan kuin toistensakin turvallisuudesta tieliikenteessä. 1–3</p> <p>Se, että ilmoittaminen vaaran aiheuttamisesta liikenteessä poliisille on sekä nopeaa että helppoa. 1–3</p> <p>Nykyistä paremmat kansalaisvalmiudet arvioida liikenteessä aiheutettua vaaraa. 1–3</p> <p>Jokin muu, mikä? _____</p> <p>Indikaattori Myötävaikuttamisen vahvistaminen poliisin liikenneturvallisuuustyössä saadaan laskemalla arvioiden keskiarvo. Mitä pienempi arvo, sitä vähemmän nähdään tarjolla olevan tilaa parantaa kansalaisten myötävaikuttamista.</p>
Poliisin liikenne rikostutkinnan vaikuttavuus	
<p>Indikaattori Esitutkinnan laadun osoittimet liikenne rikosjutuissa (vaikuttavuus rikosprosessin näkökulmasta).</p> <p>Indikaattori Rikostutkintojen tuoman tietämyksen välittyminen liikenneturvallisuuustyön suunnitteluun ja ohjaukseen (vaikuttavuus asiantuntemuksen kasvun näkökulmasta valvonnan kohdentamisena ja liikenneturvallisuuden yleisessä ja paikallisessa edistämistyössä).</p> <p>Huomioitavaa: Luonteva yhteys rikostutkinnan vaikuttavuuden osoitinten kehittämiseksi on yleisten rikostutkinnan vaikuttavuuden indikaattoreiden kehittäminen.</p>	

Liikkumisen koettu turvallisuus	Havainnot vaaran aiheuttamisista liikenteessä
Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus maasto- ja vesiliikenteessä	
<p>Maasto- ja vesiliikenteen turvallisuuden edistämistyössä indikaattorit ovat lähtökohteisesti vastaavia kuin muussa liikenteessä (kansalaisten kokemukset, havainnot vaaran aiheuttamisista, näitä koskevat ilmoitukset, ilmoittamisalttius, rikostutkinnan vaikuttavuus, vaikuttava yhteistyö). Käytännössä perusteltua on mitata vaikuttavuutta riskitekijöihin liittyvien työsuoritteiden määrinä (esimerkiksi valvontaan käytetty aika maastossa ja vesillä, puhallutusten määrä, turvalaitteiden käyttöä koskevat rikkeet), turvallisuutta vahvistavan suunnitelmallisen yhteistyön ja viestinnän kehittämisen ja epäilyjä koskevien ilmoitusten määrien seurantana.</p>	
Liikenneturvallisuutta koskevan asiantuntemuksen vaikuttava käyttö	
<p>Vaikuttava suora ja epäsuora osallistuminen liikenneturvallisuutta edistävän sääädöspöerustan kehittämiseen.</p>	<p>Vaikuttava osallistuminen liikenneturvallisuutta edistävään yhteistyöhön kansainvälisesti, kansallisesti, alueellisesti ja paikallisesti.</p>
<p>Liikenneturvallisuutta edistävän osallistumisen ja yhteistyön vaikuttavuuden indikaattorit kannattaa kehittää ja muotoilla osallistumisia ja yhteistyötä koskevien suunnitelmien ja strategioiden yhteydessä.</p>	<p>Yksi mahdollinen indikaattori kansallisella tasolla voi olla yhtäpitävyys poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta koskevien tavoitteiden ja yhteistyölle asetettujen vaikuttavuustavoitteiden välillä. Mitä suurempi tuo yhdenmukaisuus, sitä enemmän on osallistumalla todennäköisesti mahdollista edistää ja tukea poliisin tavoitteenasetteluja. Yhteistyö tarkoittaa aina eri tahojen intressien yhteensovittamista ja jonkinlaista kompromissia. Yhteistyöllä on muutakin merkitystä kuin pelkästään kyky tarjota vipuvoimaa tai kaikupohjaa omien tarkoitusten edistämiseksi.</p>

Kuviossa 12 ovat mukana perinteiset liikenneturvallisuutta kuvaavat tekijät, kuten liikenneerikosten määrät sekä liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet. Aikaisemmin on jo tuotu esille se, että perinteiset liikennevalvontasuoritteita koskevat tiedot, kuten puhallutusten määrä ja valvontaan käytetyt henkilötyövuodet, puolustavat paikkaansa liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuteen liittyvinä osoittimina (puuttuminen riskitekijöihin).

Tämä osaltaan osoittaa vaikuttavuuden monitahoisuutta ja -ulotteisuutta sekä yleensä että erityisesti poliisin tekemässä liikenneturvallisuustyössä. Siksi vaikuttavuuden arvioinnissa kannattaakin edetä vakaasti mutta harkiten. Olennaista on laajapohjaisesti keskustella sekä omassa organisaatiossa että asiantuntija- ja yhteistyötahojen kanssa erityisesti siitä, miten tuon työn vaikuttavuus tulisi ymmärtää ja miten sitä kannattaisi lähestyä, millaiset indikaattorit pätevimmin kuvaisivat tavoiteltuja asiointiloja ja miten näiden mahdollinen muutos olisi luotettavasti yhdistettävissä poliisin ponnisteluihin sen suhteen.

Erityisesti juuri liikenneturvallisuustyötä ruohonjuuritasolla tekevien tulisi kokea työnsä vaikuttavuuden arviointi osuvaksi, uskottavaksi ja myös itseään palvelevaksi. Vaakakupissa on heidän asiantuntemuksensa ja mahdollisuus tukea sen systemaattista vahvistamista vaikuttavuuspalautteen avulla. Täten heillä tulisi olla myös mahdollisuus vaikuttaa siihen, miten työn vaikuttavuutta arvioidaan, ja mahdollisuus osallistua päätöksentekoon keinoista tai tavoista, joilla vaikuttavuutta pyritään vahvistamaan. Kysymys on asiantuntijatyöstä ja asiantuntijatyön johtamisesta.

6 Vaikuttavuutta koskevan indikaattoritiedon käyttö poliisin liikenneturvallisuustyössä

Poliisin tulosten seuranta perustuu pääosin numeraalisiin mittareihin (Sutela 2020). Poliisi kokoaa runsaasti suoritetietoja liikennevalvonnasta ja seuraa liikennevalvontaa ja sen toteutumista kuukausittain neljästä näkökulmasta:

- 1) liikenneonnettomuudet
- 2) työaika
- 3) valvontasuoritteet
- 4) liikennesrikokset.

Liikenneonnettomuuksien seuranta jakautuu henkilövahinko-onnettomuuksiin, raskaan liikenteen onnettomuuksiin sekä alkoholi- ja päihdeonnettomuuksiin. Työaikaseurantaan sisältyvät liikennevalvonnan työaika kokonaisuudessaan sekä raskaan liikenteen valvontaan ja rattijuopumusvalvontaan kohdennettu työaika. Valvontasuoritteet jakautuvat kaikkiin liikennevalvonnan ja raskaan liikenteen suoritteisiin sekä puhallutuskokeisiin. Liikennesrikoksissa huomion kohteena ovat raskaan liikenteen rikkomukset sekä rattijuopumukset kokonaismäärien ohella.

Työaikoja seurataan henkilötyövuosissa. Toisaalta työaikoja hyödyntäviä indikaattoreja ovat myös muun muassa liikennevalvonnan ja erikseen raskaan liikenteen valvonnan tehokkuus eli suoritteiden määrä suhteessa henkilötyövuosiin. Automaattista liikennevalvontaa seurataan muun muassa suoritteiden ja liikkuvien yksiköiden eli kamera-autojen valvontatuntien perusteella.

Liikennesrikollisuuden osalta kuukausittain seurannassa ovat törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantamisen ja rattijuopumusrikosten määrät. Rattijuopumusvalvonnan indikaattoreina toimivat valvonnan tehokkuus (rattijuopumukset per htv) sekä sen tuottavuus kahdella eri mittarilla mitattuna (puhallutukset/huumerattijuopumukset per todetut rattijuopumukset ja todetut alkoholi-/huumerattijuopumukset per htv). Rattijuopumusvalvonnassa kyse on nimenomaan poliisin oma-aloitteisesta valvonnasta, eli puhallutusmääriin eivät

sisälly esimerkiksi ne puhallutukset, jotka on tehty hätäkeskuksen välittämien tehtävien perusteella.

Liikennevalvonnan seurannassa ovat mukana myös kuukausittaiset tiedot henkilövahinkoon johtaneista tieliikenneonnettomuuksista sekä niissä menehtyneistä ja loukkaantuneista, vesiliikenneonnettomuuksissa kuolleista (päivitys kahdesti vuodessa) sekä alkoholi- tai rattijuopumusonnettomuuksissa ja päihdeonnettomuuksissa menehtyneistä ja loukkaantuneista. Lisäksi indikaattorina toimii liikennevahingoissa osallisena olleiden raskaan liikenteen ajoneuvojen lukumäärä.

Jotta saadaan toivottuja tuloksia aikaan, tarvitaan resursseja. Resurssimitareita, kuten henkilötyövuosia, tarkasteltaessa voidaan päätyä kysymään, mitä valvotaan ja miten. Liikennevalvontaresurssit näkyvät erilaisten liikennevalvontasuoritteiden määrissä, jotka heijastelevat esimerkiksi uudistettuja strategisia valintoja, uudenlaisen valvontateknologian käyttöä tai kansalaisten muuttunutta ilmoitusalttiutta tai käyttäytymistä liikenteessä. Aikaansaannosten tulisi puolestaan näkyä siinä, millaista vaikutusta resurssien käytöllä on ollut esimerkiksi tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrään, kansalaisten kokemuksiin liikennevalvonnan toimivuudesta tai kohentuneeseen lainkuuliaisuuteen liikenteessä (ks. edellä kuvio 9).

Esimerkiksi törkeiden liikenneturvallisuuden vaarantavien tapausten määrän kasvu voi kertoa siitä, että huomattavilla ylinopeuksilla ajamiseen on puututtu aikaisempaa tehokkaammin ja näin on pystytty vaikuttamaan nopeusrajoitusten yleiseen kunnioittamiseen, mihin nopeusvalvonnan lisääminen yleisesti ei välttämättä pysty. Tavallisesti (liikenne)rikosmäärien kehitykseen liittyvä seuranta ei sellaisenaan välttämättä edesauta käytännön työssä, koska poliisi kohtaa arjessa paljon sosiaalisia ongelmia ja niihin liittyviä tehtäviä.

Aiemmin todettiin, että lisäämällä puhallutuksia ja huumeepikatestejä voidaan rattijuopumusrikollisuudesta aiheutuviin liikenneonnettomuuksiin vaikuttaa ainoastaan rajoitetusti. Testausmäärä itsessään kertoo parhaiten lähinnä valvonnan määrästä, ei sen vaikuttavuudesta. Valvonnan tuottavuus- tai tehokkuusluvut voivat paremminkin ilmentää vaikuttavuutta jollain tasolla.

Koska Suomessa on jääty liikennekuolemien ehkäisyn suotuisassa kehityksessä jälkeen muista pohjoismaista, jotka ovat liikenneturvallisuuden

kärkimaita, saatetaan herätä kysymään, onko poliisin liikenneturvallisuustyö Suomessa ollut riittävän tehokasta. Kuten jo todettua, poliisin liikenneturvallisuuden vaikuttavuuden arvioinnin tulisi sisältää vaikuttavuutta koskevan tiedon lisäksi myös ymmärryksen siitä, miten vaikuttavuutta voitaisiin kehittää ja edelleen vahvistaa. Vaikuttavuusindikaattoreiden tulisi kertoa paitsi liikennevalvonnan vaikutuksista, myös esimerkiksi resursseista (esim. henkilö- ja materiaaliset resurssit) ja aikaansaannoksista. Jos liikenneonnettomuuksien havaitaan vähenevän, niin mitä voisi tai tulisi tehdä vielä paremmin, jotta suotuisa kehitys jatkuisi vähintäänkin samanlaisena. Poliisin liikennevalvonnan jatkuva lisääminen tuottaa kuitenkin hyötyä vähenevässä määrin.

Vaikuttavuuden arviointi yhdistetään yleensä kysymykseen tavoitteiden mukaisten vaikutushyötyjen todentumisesta. Laajemmin arvioinnin tulisi kuitenkin ottaa kantaa myös kysymykseen itse tavoitteista, kattaa toiminnan sekä toivotut että ei-toivotut vaikutukset ja erityisesti niiden aikaansaamisen prosessi sekä aikaansaamisen laadukkuus ja kustannukset. Yksiselitteisesti onnistumisena ei voi pitää esimerkiksi sellaisia toivottuja vaikutuksia, jotka on saatu aikaan poliisille sopimattomilla toimintatavoilla, tai jotka heikentävät kansalaisten valmiutta yhteistyöhön poliisin kanssa tai joihin käytetyillä resursseilla olisi todennäköisesti saatu aikaan merkittävämpi kokonaisuusturvallisuushyötyjä jossakin toisaalla.

Täten vaikuttavuudesta päättäminen yksinomaan sen perusteella, miten hyvin sitä koskevat tavoitteet on arvioinnin perusteella onnistuttu saavuttamaan, ei riitä paljastamaan toiminnan laadukkuutta kokonaisuudessaan. Vaikuttavuutta tulee siksi arvioida laajemman kokonaisarvioinnin osana, jotta vaikuttavuutta koskevan tiedon pohjalta ei päädyttäisi toiminnan laadukkuutta koskevaan virheelliseen johtopäätökseen – todettaisi hyväksi ja toivottavaksi jotakin, joka ei ole sitä läpikotaisin.

Toinen syy käyttää vaikuttavuusarvioinnissa laajempaa näkökulmaa on se, että yksinomaan tieto toivottujen hyötyvaikutusten todentumisesta (esimerkiksi liikenneonnettomuuksien määrän merkittävä väheneminen, lainkuullaisuuden selvä kasvu liikenteessä, harmaan talouden haihtuminen tieliikenteestä), ei itsessään juuri kerro, mitä poliisin liikenneturvallisuuden vahvistamiseksi edelleen on tehtävissä. Voi hyvin olla, että käytettävissä oleva keinovalikoima, taktiikat ja niihin liittyvä osaaminen ovat jo niin riittäviä, että vaikuttavuushyötyjä ei siltä rintamalta juuri ole saavutettavissa tai niiden

realisointiin käytettävä panostus ei kuitenkaan enää lisäisi turvallisuutta. Jos arviointi kohdistuu yksinomaan aikaansaannoksiin, kysymys niiden käytännön toteutuksesta jää helposti vaille selkeää vastausta. Toisaalta hyvä tuntuma aikaansaamisen prosessiin ja siinä tapahtuviin muutoksiin ei välttämättä vielä täysin riitä paljastamaan kaikkea menestyksen taustalla. Siitä kuitenkin on apua, kun menestystä halutaan jatkaa, ylläpitää tai edelleen vahvistaa. Olennaista on kehittää ymmärrystä niistä tekijöistä, joilla on yhteyttä liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuteen, jotka ovat poliisin omassa kontrollissa ja joihin esimerkiksi johtamisella, henkilöstön kehittämisellä ja uuden teknologian käyttöönotolla voidaan vaikuttaa.

Tämän Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden indikaattorit -hankkeen alkuperäisenä tavoitteena oli indikaattorien tunnistamisen ja määrittelyn ohella hahmottaa niiden avulla kerätyn tiedon käyttöä työn johtamisessa ja toteutuksessa. Tehtävä kuitenkin osoittautui oletettua hankalammaksi. Selväpiirteisen hyödyntämismallin sijaan kykenemmekin vain ehdottamaan joitakin sitä koskevia yleisiä periaatteita. Indikaattoritiedon käyttöön vaikuttaa suoraan se, missä aikataulussa, miten kattavasti, missä muodossa ja mistä lähteestä mikäkin indikaattoritieto on loppujen lopuksi saatavissa.

Voi hyvin olla, ettei tässä esille nostetun, vaikuttavuutta koskevan tiedon keruu ylipäänsä tai jonkin yksittäisen tekijän osalta ole perusteltua, koska tiedolle ei ole osoittaa roolia tai merkitystä poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden vahvistamisessa. Vaikka Valtiontalouden tarkastusvirasto (2019) kritisoi poliisin liikennevalvontaa siitä, että tietoa oli koottu lähinnä siihen liittyvistä suoritteista, mutta ei siitä, mitä vaikutuksia tehdyllä työllä on ollut (kriittikki ei tässä raportissa esille tuodun valossa ole loppuun saakka mietittyä) niin yhtä vähän perusteltua on koota runsaasti vaikutuksia koskevaa tietoa, jos sille ei ole jo etukäteen mietittyä käyttöä. Itse asiassa tiedon pätevyys voidaan määritellä tuon käytön perusteella. Kun kerätylle datalle ei ole selkeää käyttöä, ei myöskään ole mahdollista täsmentää etukäteen sen muotoa, lähdettä, toimitustapaa ja -aikataulua.

Tämä näyttäisi johtavan muna-kana-ongelmaan. Jos päätöksentekijä ei ensin selkeästi kerro, mitä tietoa päätösten tekeminen vaatii, on sangen epätodennäköistä, että sellaista sattuisi syntymään. Jos hän taas yrittää hyödyntää sitä tietoa, mitä sattuu olemaan tarjolla, on epätodennäköistä, että siitä olisi palvelemaan tuota päätöksentekoa. Käytännössä ongelma ei kuitenkaan todennu edellä esitetyllä tavalla.

Tarjolla oleva tieto auttaa hahmottamaan paremmin sitä, millainen ja millä aikataululla koottu ja missä muodossa tarjoiltu tieto paremmin palvelisi päätöksentekoa. Se puolestaan auttaa kehittämään muun muassa indikaattoreita ja tiedonkeruuta. Kolmantena tekijänä on tutkimus, joka pyrkii käsitteellisesti tavoittamaan kyseessä olevan kohdeilmiön (esimerkiksi liikenneturvallisuus), sitä muotoavat tekijät ja mahdollisuudet vaikuttaa sen muotoutumiseen.

Indikaattorien laadullisen jalostumisen tulisi täten ilmetä niin, että yksittäiset indikaattorit muuttuvat yhä paremmin päätöksentekijää hyödyttäväksi ja että indikaattorijärjestelmä kehittyä edistämään kohdetoimintaa koskevaa ymmärrystä sekä vaikuttavuutta vahvistavien toimenpiteiden valintaa. Ideaalitilanteessa kysymys on kompleksisuuden kehittyvästä hallinnasta sitä koskevana yleisenä ymmärryksenä, sen kulloistakin tilaa koskevana tietämyksenä ja sitä koskevana tietoisena säätelykykynä.

Moninaisten yhteismitattomien liikenneturvallisuustyön vaikutusten pelkistäminen yhteen indikaattoriin ei yksinomaan helposti johda virheelliseen vaikuttavuuspäätelmään vaan lisäksi ohjailee toimintaa tavoilla, jotka pikemmin palvelevat indikaattoria kuin edistävät sitä asiointilaa, jonka muutosta sen oli tarkoitus osoittaa. Monien erilaisten indikaattoreiden ongelmana – erityisesti silloin, kun indikaattoritieto kertyy eriaikaisesti – puolestaan on se, että havainnoilta puuttuu yhteinen aikakehys eikä ole tietoa siitä, mikä kunkin ”pätevä ennen” -päivämäärä oikein voisi olla. Ilman hyvää mallia indikaattoreiden kuvaamien asiointilojen keskinäissuhteista eli siitä, millä tavalla niissä mahdollisesti ilmenevät muutokset vaikuttavat toisiinsa, on hankala saada kuvaa tehtyjen toimenpiteiden roolista tavoiteltujen hyötyvaikutusten synnysssä. Tällainen ymmärrys olisi erityisen tärkeää silloin, kun myönteinen kehitys yhdessä tekijässä vaikuttaisikin juuri päinvastaisesti suhteessaan johonkin toiseen asiointilaan.

Asiantuntijatyön johtamisen näkökulmasta on olennaista saada vaikuttavuuspalautte mahdollisimman nopeasti asiantuntijoille itselleen ja saattaa se sellaiseen käyttöön, että se parhaalla mahdollisella tavalla palvelee oppimista ja siten asiantuntijuuden vahvistamista. Erityistä huomiota tulisikin kohdistaa siihen, miten vaikuttavuutta koskeva indikaattoritieto on kiinnitettävissä osaksi liikennevalvontatyön ytimen toimintaa. Ruotsissa vuosituhannen vaihteessa tehty liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden vahvistamiskokeilu osoitti muun muassa, että vaikuttavuutta on mahdollista kohentaa, mutta se vaatii

myös sekä osallistumista, omaksi kokemista että johtamista (ks. Pritchard ym. 2009).

Ruotsin hallitukselle ja poliisin ylimmälle johdolle liikennevalvonnan tarkoitus näyttäytyi liikenneonnettomuuksien ja niissä kuolleiden tai loukkaantuneiden määrän vähentämisenä. Liikennevalvontaa tekevien poliisien näkökulmasta onnettomuudet eivät olleet heidän omassa kontrollissaan. Heidän mielestään liikennevalvonnan vaikuttavuuden arvioinnissa etusija tuli olla asioilla, joihin he pystyivät vaikuttamaan ja joilla oli yhteyttä onnettomuuksiin. Sellaisiksi nähtiin nopeusrajoitusten noudattaminen, päihteiden käyttö liikenteessä ja vaarallinen ajotapa. Työtä palvelemaan otettiin käyttöön järjestelmä, joka kokosi palautetta toimenpiteiden vaikutuksista juuri omassa kontrollissa oleviin asiointiloihin, jolloin valvonnan toteuttajat saattoivat ottaa kantaa ponnistustensa osuvuuteen ja riittävyteen sekä pohtia mahdollisia tapoja lisätä oman työnsä vaikuttavuutta. He myös osallistuivat itse vaikuttavuuden määrittely- ja indikaattorityöhön. (Pritchard ym. 2009.)

Määrittelytyöhön osallistuminen muutti poliisien käsityksiä liikennevalvonnasta. Huomio tuli kohdistaa tekijöihin, joilla oli vaikutusta. Niitä olivat esimerkiksi partiointi tietyillä tieosuuksilla, tiettyinä päivinä ja tiettyyn aikaan, huolellisuus paperitöissä ja hallintotehtäviin kuluvan ajan minimointi. Palautejärjestelmä, jossa heijastui heidän oma käsityksensä työnsä painopisteistä ja joka kokosi tietoa liikennevalvonnan vaikuttavuudesta, auttoi myös hahmottamaan, mitä valvonnan vaikuttavuuden vahvistamiseksi olisi tehtävissä (ks. taulukko 10). Olennaista poliisien kannalta oli myös se, että indikaattori yhdisti lisäntyneestä valvonnasta johtuvan liikennerikosten määrän kasvun valvonnan määrään, ei liikenneturvallisuuden romahtamiseen maanteillä.

Taulukko 10. **Liikennevalvonnan tavoitteet ja indikaattorit (Pritchard ym. 2009, 88).**

Tavoite	Indikaattori
Nopeusrajoitusten noudattamisen vahvistaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Nopeusvalvontaan käytetyn ajan osuus kaikesta liikennevalvontaan käytetystä ajasta. • Sellaisten ylinopeuksien prosenttiosuus, joissa ylitys on alle 15 km/h • Todellisen valvontaan käytetyn ajan osuus suunnitellusta valvonta-ajasta määritellyillä tieosuuksilla. • Määritellyillä teillä kriittisinä ajankohtina toteutetun valvonnan osuus • Nopeusrajoitusta noudattavien ajoneuvojen osuus.
Päihteiden käytön vähentäminen ajettaessa	<ul style="list-style-type: none"> • Testien määrä kuukaudessa • Perjantai-illan klo 21 ja sunnuntai iltapäivän välillä tehtyjen testien osuus • Korkean riskin paikoissa tai riskihenkilöille tehtyjen testien osuus • Liikennerikoksen yhteydessä pysäytetyille tehtyjen testien osuus. Testissä positiivisen tuloksen saaneiden kuljettajien osuus viimeisen neljän kuukauden aikana.
Vaarallisen ajotavan vähentäminen	<ul style="list-style-type: none"> • Vaarallisten ohitusten valvontaan käytetty osuus kaikesta liikennevalvonnasta. • Liian lähellä edellä kulkevaa ajoneuvoa ajavien valvontaan käytetty osuus kaikesta valvonnasta. • Tien varomattomasti ylittävien ajoneuvojen valvontaan käytetty osuus kaikesta liikennevalvonnasta. • Raportoitujen vaarallinen ajotapa -tapauksen määrä viimeisen neljän kuukauden aikana.
Hallintotehtävien tehokas hoito	<ul style="list-style-type: none"> • Oikein täytettyjen liikennerikosilmoitusten osuus. • Sisäiseen hallintoon käytetyn ajan osuus kaikesta käytettävissä olevasta ajasta (vähempi parempi). • Oikein täytettyjen ajoneuvotarkastukseen liittyvien ilmoitusten osuus. • Kolmessakymmenessä päivässä päätettyjen tutkintojen osuus.

Valvonnan vaikuttavuuden arviointi suhteessa sellaisiin tekijöihin, joihin poliisit kokivat voivansa vaikuttaa omassa työssään ja joilla he uskoivat olevan yhteys laajempaan tarkoitukseen ja joista he saivat ymmärrettävää ja selkeää palautetta, edisti ymmärrystä valvontatyöstä, sen tarkoituksesta ja työtä palvelevista keinoista. Tämä vahvisti kontrollin kokemusta, lisäsi työtyytyväisyyttä ja työhön sitoutumista sekä paransi työssä suoriutumista. Valvotulla alueella liikenneonnettomuudet ja niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät myös laskivat muuta maata enemmän. Vaikutus näkyi kolmen vuoden ajan, mutta tasaantui sitten osin ilmeisesti siksi, ettei uusi poliisijohto ollut kiinnostunut asiasta eikä onnistumista myöskään millään tavalla huomiotu palkkauksessa. (Pritchard ym. 2009.)

Kentälle tarvitaan yksinkertaista tietoa. On hyvä, jos yksinkertaiselta kuulostavaan kysymykseen pystytään antamaan yksinkertainen vastaus. (Sutela 2020.) Harkinnanarvoisia, jokseenkin helposti toteutettavia uusia vaikuttavuusindikaattoreita voisivat olla esimerkiksi, Pritchardin (2009) mukaan, nopeusvalvontaan käytetyn työajan prosenttiosuus kaikesta liikennevalvontaan käytetystä työajasta, suurten ylinopeuksien (esim. > 10 km/h) prosenttiosuus liikennevirrasta, nopeusrajoituksen mukaan ajavien prosenttiosuus liikennevirrasta ja positiivisen näytteen puhalluskokeessa antaneiden suhteellinen osuus kaikista suoritetuista puhalluskokeista viimeisen kolmen kuukauden aikana.

Ruotsissa tehty liikennevalvontaa koskeva kokeilu nähdäksemme osoittaa seuraavaa:

- Vaikuttavuuspalaute on syytä määritellä osana sen konkreettisia käytöyhteyksiä ja -tapoja.
- Moniportaisissa organisaatioissa vaikuttavuuspalautteen käyttäjäkeisistä määrittelystä tulee helposti siinä määrin monimutkaista ja paljon määrittelytyötä vaativaa, että työ kannattanee rajata aluksi ääripäihin.
- Vaikuttavuutta kuvaava tieto palvelee toimintaa parhaiten silloin, kun toimija ymmärtää mekanismin tai mekanismit, joka yhdistävät omassa kontrollissa olevat toimenpiteet ja tavoitellut tarkoitukset.
- Määrittelyyn osallistuminen edesauttaa tällaisen ymmärryksen syntyä, lyhentää etäisyyttä arvioinnin ja toiminnan kehittämisen välillä ja vahvistaa kokemusta liikennevalvonnasta asiantuntijatyönä ruohonjuuritasolla.

- Vaikuttavuushyödyille ominaista on haihtuvuus, jolloin niiden vakiinnuttaminen ja edelleen vahvistaminen vaativat jatkuvaa oppimista, huomion kiinnittämistä, reflektointia ja johtamista.
- Liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kohentamisessa ei ensimmäiseksi tarvita uusia indikaattoreita, mikäli rutiininomaisesti koottua suoritietoa ei ole vielä hyödynnetty parhaiten toimintaa palvelevalla tavalla.

7 Yhteenveto

Rahoittajan näkökulmasta julkisesti rahoitettujen toimintaohjelmien vaikuttavuuden arvioinnin tulisi vastata seuraavaan kysymykseen: Onko kaikkien vaihtoehtoisten vaikuttamiskeinojen joukosta onnistuneesti valittu ja toimeenpantu jokin sellainen ohjelma, joka myös käytännössä on kokoaikaisesti ja jatkuvasti sekä taloudellisesti ja tehokkaasti tuottanut halutun vaikutuksen tavoitellussa? Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden arviointiin on vähintäänkin kaksi näkökulmaa. Vaikuttavuusarvioinnilla on täten ratkaiseva merkitys siinä, jatketaanko valittua toimintaa vai kokeillaanko jotakin muuta keinoa. Kun samaa asiaa tarkastelee ohjelman toteuttajan tai toimeenpanijan näkökulmasta, ohjelman vaikuttavuuden arvioinnin ensisijainen tarkoitus on edesauttaa ohjelman vaikuttavuuden vahvistamista. Toimeenpanijalle kyse on siitä, miten ohjelmaan kuuluvia osatekijöitä muuttamalla, järjestämällä, johtamalla ja säätämällä saadaan aikaan maksimaalinen määrä toivottuja vaikutushyötyjä mahdollisimman täysimääräisesti, kokoaikaisesti, muuta toimintaa häiritsemättä ja taloudellisesti sekä myös tavoilla, jotka mahdollisesti vieläpä palvelevat toteuttajan muidenkin tavoitteiden saavuttamista. Molemmissa huomion kohteena on vaikuttavuus, mutta toimeenpanossa vaikuttavuustiedon alaan on sisällyttävä myös aikaansaamisen prosessi.

Tässä selvityksessä vaikuttavuuden indikaattoreita on lähestytty, hahmotettu ja täsmennetty poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden vahvistamisen näkökulmasta. Olemme nähneet työn liikenneturvallisuuden asiantuntijoiden työksi. Siihen sisältyy vaikuttavuuteen tähtäävä ja vaikuttavuudessaan jatkuvasti kehittyvä poliisin liikennevalvonta, mutta sitä laajemmin myös vaikuttaminen asiantuntijana valvontatyötä koskevaan lainsäädäntöön sekä strateginen yhteistyö liikenneturvallisuustyön muiden toimijoiden kanssa. Yhteistyöllä edistetään poliisin tarkoitusten ja liikenneturvallisuustyön tavoitteiden toteutumista, mutta palvellaan myös liikenneturvallisuuden muiden tahojen pyrkimyksiä edistää liikenteen ja liikkumisen turvallisuutta.

Edellä esitetyn indikaattoreiden määrittelytyön myötä on noussut esille hypoteesi, jonka mukaan poliisin liikenneturvallisuuden vaikuttavuuden edistämisesä osaaminen on valvontataktiikoiden, -tekniikoiden ja valvontaan käytetyn työmäärän käytössä siinä määrin laadukasta, että vaikuttavuushyötyjen saaminen vaatii jatkuvasti enemmän ja enemmän resursseja.

Vaikuttavuushyötyjä saadaan vielä lisättyä vahvistamalla liikennevalvontaa palvelevaa analyysitoimintaa, edistämällä valvontatyöstä oppimista kaikilla tasoilla ja toteuttamalla tietojohtoisuutta poliisin liikenneturvallisuuksuustyössä.

Ottamatta kantaa automaattivalvonnan vaikuttavuuteen sinänsä – valvonnan lisäämisen tulisi näkyä niin, että poliisi käyttää liikennevalvontaan osoitettuja resurssejaan jatkuvasti fiksummin ja tavoilla, jotka parhaiten palvelevat osaamisen ja asiantuntemuksen jalostumista tuossa työssä. Erityisesti sen tulisi kuitenkin näkyä siinä, että omaa liikenneturvallisuuksuustyötä voidaan tehdä enenevästi muiden tahojen kautta ja myös heidän kanssaan yhdessä. Tämä edellyttää seuraavia asioita: Vastuu sisäisestä turvallisuudesta yleensä ja liikenteen ja liikkumisen turvallisuudesta erityisesti ymmärretään laajasti. Omaa roolia turvallisuuden asiantuntijana ei rajata yksinomaan lainvalvontaan ja liikenteessä eteen tulevien tehtävien toteuttajaksi. Strateginen vaikuttaminen liikenneturvallisuuksuustoimijoiden kentällä ja heidän kanssaan nähdään keskeiseksi tavaksi edistää oman työn vaikuttavuutta. Myös tähän työhön panostetaan, siinä onnistumista arvioidaan ja sen vaikuttavuutta pyritään systemaattisesti vahvistamaan.

Vaikuttava poliisin liikenneturvallisuuksuustyö ei ole rakennettavissa yksinomaan sen varaan, että pyritään kulloinkin käytettävissä olevin keinoin maksimoimaan subjektiiviset arviot kiinnijäämisen riskistä tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkuvien mielissä. Tämä voi hyvinkin toimia jossakin määrin ja koskea suhteellisen merkittävää osaa väestöstä. Käytetyt keinot alkavat kuitenkin jossakin vaiheessa kaivaa maata rikostorjuntatyössä onnistumisen edellytysten alta eli haihduttaa kansalaisten valmiutta myötävaikuttaa aktiivisesti rikosten selvittämiseen esimerkiksi ilmoittamalla rikoksista, välittämällä niihin liittyvää havaintotietoa ja muuten edistämällä rikosten selvittämistä. Lisäksi yksi liikenneturvallisuuksuuden suuri riskiryhmä eli alkoholi- tai huumerattijuoppouteen syyllistyvät eivät ole parhaassa kunnossa arvioimaan kiinnijäämisriskejä ja tekemään niihin liittyviä punnituja valintoja. Tällainen punninta taas esimerkiksi ylinopeuteen tai kuormauksiin liittyvissä lainrikkomuksissa voi johtaa liikenneturvallisuuksuuden kannalta ei-toivottuun lopputulokseen.

Ratkaisevaa on onnistuminen siinä, että kaikki liikkumisvälineiden ja ajoneuvojen käyttäjät ymmärtävät oman roolinsa liikenneturvallisuuksuuden edistämässä ja kokevat säädökset ja asetetut rajoituksen perustelluiksi sujuvan ja turvallisen liikenteen kannalta. Sen lisäksi käyttäjät havaitsevat muiden

tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkuvien kunnioittavan liikkumista koskevia sää-döksiä ja kokevat liikennevalvonnan edesauttavan asiassa ja sujuvan ja tur-vallisen liikkumisen olevan yhteinen tavoite. Tämä tarkoittaa myös tienpitäjän toimia tiestöllä.

Pelotteen sijaan kyse on informoinnista, jaetusta ymmärryksestä, liikenne-lainsäädännön yleisen ja paikallisen soveltamisen kokemisesta yhteiseksi ja perustelluksi sekä valmiudesta tukea poliisia liikenneturvallisuuden yllä-pitämis- ja edistämistyössä. Vaikuttavaa liikenneturvallisuustyötä edistetään ikään kuin sisältäpäin, ei niinkään ulkopuolelta. Yhteistyössä epäonnistumis-ta tai sen laiminlyömistä ei ole mahdollista kompensoida lisäämällä valvon-taan suunnattuja panoksia.

Kuolemaan ja loukkaantumiseen johtavat onnettomuudet eivät tarjoa suoraan poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kriteeriä, vaikka poliisi omilla toimillaan pyrkiikin tehokkaasti vähentämään niiden riskiä. Välittömämpi vai-kuttavuuden kriteeri on lainkunnioitus liikenteessä sekä tiestöllä ja sen ul-kopuolella tapahtuvan liikkumisen kokeminen turvalliseksi. Tässä liikennettä koskeva lainsäädäntö näyttäytyy riskien hallinnan välineenä. Siinä tulee il-maistuksi kulloinkin hyväksytyksi koettu kompromissi liikenteen sujuvuuden ja sen turvattomuuden välillä. Täten siinä ei ole kyse yksinomaan liikenneser-kejä koskevasta asiantuntijatiedosta vaan myös kansalaisten niitä koskevasta arvioista ja kokemuksista (ks. Huotari 2020).

Monia asioita on tässä työssä ajateltu enemmän tai vähemmän tavanomai-sesta poikkeavasti. Tästä syystä esitettyjen näkemysten kritiikillä ja kriittisellä punninnalla on erityisen suurta merkitystä. Ehdotetuilla ratkaisuilla, esimer-kiksi yhteistyöhön panostamisella, on selviä kustannusvaikutuksia, mutta mi-ten selviä ovat mahdolliset vaikuttavuushyödyt ja millä aikavälillä niiden oi-kein voi odottaa todentuvan?

Liikennevalvonnassa tienpäällä käytetyn ajan maksimoinnin voi perustel-lusti odottaa näkyvän jokseenkin suoraan valvotun tieosuuden turvallisuut-ta kuvaavissa indikaattoreissa. Näin aikaansaatu vaikuttavuushyöty onnetto-muuksien sekä niissä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrien vähenemisellä mitattuna on ilmeinen. Tienpäällä tehdyllä työllä on ehkä vaikeampi vaikut-taa siihen, että säädökset ja niiden soveltaminen jollakin tieosuudella koe-taan perustelluksi ja oikeutetuksi tai tiestöllä ja sen ulkopuolella liikkuvien

henkilöiden valmiuteen tehdä oma osansa siinä työssä, joka edesauttaa ja tukee turvallisuuden todentumista liikenteessä.

Vaikuttava poliisin liikenneturvallisuustyö puuttuu tehokkaasti riskeihin lyhyellä tähtämellä, mutta samanaikaisesti rakentaa ratkaisuja, jotka edistävät pysyvästi tai pitkäikäisesti liikenteen turvallisuutta. Lyhyen tähtäimen hyötyjen keräämisen ei tulisi hämärtää näkemystä pidemmän aikavälin tarkoituksesta. Johtamisen haasteena on pitää nämä kaksi tasapainossa tavalla, joka palvelee molempia.

Tämä raportti onkin syytä nähdä yhtenä puheenvuorona ja ehdotuksena siinä kriittisessä keskustelussa, jota poliisin liikenneturvallisuustyöstä käydään ja jota siitä tulee käydä niin poliisin omassa piirissä kuin laajemminkin. Raportti pyrkii kokoamaan liikenneturvallisuustyöhön liittyvää asiantuntemusta sekä ilmaisemaan ja myös jakamaan sitä. Asiantuntemuksen kasvua edistää kuitenkin vasta aiheesta käytävä keskustelu ja laajempi ajatusten vaihto.

Jälkikirjoitus: Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuusindikaattoreista

Poliisilain (872/2011) 1. luvun 1. §:n mukaisesti poliisi turvaa oikeus- ja yhteiskuntajärjestystä, suojaa kansallista turvallisuutta, ylläpitää yleistä järjestystä ja turvallisuutta sekä ennalta estää, paljastaa, selvittää ja saattaa syyteharkintaan rikoksia. Liikenneturvallisuudesta huolehtiminen, liikennevalvonta, on tärkeä osa tätä työtä (Hyyti 2021, 171; Kiiski & Tolvanen 2021, 16).

Liikenneturvallisuus koskettaa koko yhteiskuntaa, ja siihen vaikuttavia asioita ovat esimerkiksi lainsäädäntö, liikennesuunnittelu ja liikennevalvonta. Lainsäädäntö ja oikeusjärjestelmä, sisältäen esimerkiksi poliisin ja tuomioistuimet, voidaan nähdä liikenteenvalvontaan vaikuttavina osatekijöinä (Porter 2011). Liikennevalvonnan tavoitteeksi ymmärretään onnettomuuksien ja niihin liittyvien seurausten ja häiriötekijöiden vähentäminen sekä liikennesääntöjen noudattamisesta ja niiden rikkomisesta aiheutuvista seuraamuksista muistuttaminen. Keskeisiä liikenneonnettomuuksien riskitekijöitä ja poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuuskohteita ovat muun muassa päihteet, ajoterveys, ajonopeus, turvalaitteet ja tarkkaamattomuus (Sisäministeriö 2021).

Liikennevalvonnan ja rangaistusten vaikutuksesta on tehty paljon empiiristä tutkimusta. Tavallisesti ennalta estävyyteen vaikuttavia tekijöitä ovat oletetusti normien tuntemus, kiinnijäämisriski, sanktion välittömyys, sanktion ankaruus sekä ihmisten suhtautuminen valvontaan ja sanktioihin. (Ks. Tolvanen 2018, 209–210.) Rangaistusjärjestelmän yleistävä vaikutus edellyttää olennaista kiinnijäämisriskiä, joka puolestaan riippuu ratkaisevasti kontrollijärjestelmän tehokkuudesta (Tuori 2002, 91).

Kiinnijäämisriskin on arvioitu olevan rattijuopumusrikoksissa suunnilleen 0,5 prosenttia, muissa liikennesrikoksissa tuota pienempi (Tolvanen 2018, 209). Liikenteenvalvonnalla pyritään lisäämään tienkäyttäjien kokemaa eli subjektiivista kiinnijäämisriskiä. Jotta tässä onnistuttaisiin, olisi todellista kiinnijäämisriskiä tutkimusten mukaan lisättävä tuntuvasti. Toisaalta koettu kiinnijäämisriski on todellista riskiä tuntuvasti suurempi. (Tolvanen 2018, 209.)

Tehokas liikennevalvonta lisää subjektiivista kiinnijäämisriskiä (Porter 2011, 447). Tämä pätee etenkin rattijuopumusvalvontaan. Toisaalta rattijuopumuksissa subjektiivista kiinnijäämisriskiä kasvattaa myös jatkuva

sanktiovarmuuden ja -ankaruuden korostaminen (sosiaalisessa) mediassa (Dula ym. 2007).

Seuraamusten ei tarvitse olla ankaria, jotta subjektiivista kiinnijäämisriskiä voidaan kasvattaa. Poliisin näkyminen tiellä liikennevalvontaa suorittamassa vaikuttaa selvästi kuljettajien ajokäyttäytymiseen. Tutkimusten mukaan puuttumisen vaikutukset kestävät vähintään kolme kuukautta. Yksittäisen poliisijoneuvon vaikutuksen on todettu säilyvän parin minuutin ajan. Pelkkä valvonnasta ilmoittaminenkin vaikuttaa noin kymmenen kilometrin mittaisen ajon ajan, mutta vaikutus riippuu esimerkiksi liikennetiheyden muutoksista, kellonajasta, risteyksistä ja nopeusrajoitusten muutoksista. Kuljettajat tekevät näiden seikkojen perusteella päätelmiä kiinnijäämisen todennäköisyydestä (esim. Mäkinen 1990; Tuori 2002, 91.)

Liikenne rikoksista ja -rikkomuksista epäiltyjä tulee poliisin tietoon myös muun kuin liikennevalvonnaksi merkityn työn yhteydessä. Epäillyistä rattijuopumuksista merkittävä osa tulee poliisin tietoon muun partioinnin yhteydessä tai hätäkeskuksiin tehtyjen ilmoitusten kautta. (Kiiski & Tolvanen 2021, 17.) Viime vuosina, koronapandemian aikana, entistä suurempi osuus rattijuopumuksista on tullut ilmi poliisille annetuilla liikenteeseen liittyvillä tehtävillä. Toisaalta myös niin annettujen kuin oma-aloitteistenkin liikennetehtävien entistä suurempi osuus puhalluskokeista on johtanut positiiviseen, rattijuopumusrajan ylittävään tulokseen. (Poliisi 2022.) Valvonnan vaikuttavuusindikaattoreina voisivat toimia myös sen tyyppiset mittarit, kuten rikosten ilmitulo tehtävätyypin mukaan ja suhteessa suoritteisiin puhallus- ym. toimenpiteisiin.

Fintrafficin LAM-pisteiden (liikenteen automaattinen mittausasema) seurannassa tarkastellaan pääteiden (lähinnä valtateiden) liikenteen kehitystä (Fintraffic 2022). Erityisesti valtateilla kulkevien kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen liikennemääristä poliisilla olisi tietoa käytettävissään Fintrafficin LAM-tietojen avulla. Tieto olisi todennäköisesti muotoiltava sellaiseksi, että sitä voitaisiin paremmin hyödyntää ja että se palvelisi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden vahvistamista. Liikennemäärätiedolle olisi mietittävä käyttötarkoitus ja seurantatapa.

Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuus edellyttää toimivaa vuorovaikutussuhdetta kansalaisten kanssa. Juuri tästä on kyse puuttumistilanteissa (Hyyti 2021, 171). On tärkeää ylläpitää luottamusta poliisitoimintaan ja saada hyviä

kokemuksia liikennevalvonnasta. Aiemmin todettiin, että poliisin tulisi tietoisesti pyrkiä edistämään muun muassa säädösten kunnioitusta sekä kansalaisen kokemusta niiden hyväksyttävyydestä ja halukkuutta ilmoittaa poliisille. Tässä tärkeässä roolissa on viestintä, joka vahvistaa valvontaa (Sisäministeriö 2021). Vaikuttavuusindikaattorina tulevaisuudessa tulisikin olla kansalaisten käsityksiä ja kokemuksia liikennevalvonnasta mittaava mittari.

Poliisi on merkittävä toimija liikenneturvallisuustyön kentällä, mutta se voi omissa liikenneturvallisuustyössään vaikuttaa liikenneturvallisuuteen vain rajoitetusti. Käytännössä liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön asema poliisitoiminnan kentässä on aina jäänyt yleisen järjestyksen ylläpidon ja rikostorjunnan varjoon (ks. Huotari 2020). Tätä taustaa vasten olisikin tärkeää seurata liikennevalvonnan resursseja ja niiden kehitystä suhteessa esimerkiksi valvonta- ja hälytystoiminnan resursseihin.

Liikenneturvallisuusongelmiin puuttuminen edellyttää monen eri osapuolen yhteistyötä ja laajaa keinovalikoimaa. Liikenneturvallisuus kehkeytyy monien eri toimijoiden yhteistyön tuloksena ja on kenties jopa enemmän kuin siihen vaikuttavien tekijöiden vaikuttavuusien summa. Vastuu liikenneturvallisuudesta jakautuu monelle toimijataholle ja viranomaiselle.

Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuuden arvioinnissa etusijan tulisi olla asioilla, joihin poliisi itse pystyisi vaikuttamaan, mainittakoon esimerkkinä liikenneonnettomuuksien taustalla olevat riskitekijät. Kun kuolemat ja loukkaantumiset liikenteessä perinteisesti ilmentävät liikenneturvallisuustilannetta, niin sen yhdistäminen liikenneonnettomuuksien ja niiden aiheuttamien kuolemien ja loukkaantumisten analysointiin ei palvele kiitettävästi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kehitystyötä.

Hänti (2015) on todennut, että poliisitoiminnan vaikuttavuus voidaan jakaa asiakas- ja kansalaiskohtaisiin vaikutuksiin, yhteiskunnalliseen tai alueelliseen riittävyteen ja peittävyteen, oikeaan kohdentumiseen ja olennaisiin välillisiin vaikutuksiin. Poliisin liikennevalvonnan vaikuttavuuden vahvistamiseksi on tärkeää, että poliisilla on hyödynnettävissä runsas joukko erilaisia indikaattoreita, joita seuraamalla voidaan pyrkiä edistämään tätä tavoitetta.

Numeerisia indikaattoreita voidaan pitää yksinkertaistustekniikoina, strategioina, jotka tekevät kompleksiset prosessit näkyviksi, helpoksi ymmärtää ja

vertailukelpoisiksi esimerkiksi ajan suhteen. Tämän vuoksi indikaattoreita yhäältä arvostetaan ja toisaalta niiden koetaan antavan vääränlaista informaatiota. Tutkimuksista on kuitenkin saatu laaja konsensus siitä, että indikaattorit esimerkiksi vaikuttavat päätöksentekoon ja ihmisten väliseen vuorovaikutukseen. (Espeland 2015, 61.)

Suoriteperustaiset numeeriset indikaattorit eivät välttämättä toimi rikosten ehkäisyssä, sillä tällainen ns. suoritekulttuuri johtaa helposti reaktiiviseen poliisitoimintaan (Ratcliffe 2016, 172). Suoriteindikaattoreiden käyttö päätöksenteon tukena voi johtaa muun muassa siihen, että seurattaviksi indikaattoreiksi valitaan helpoimmin mitattavat (ns. tunnelivisio), keskitytään niitä kohtaviin toimiin lyhyellä tähtämellä eikä pohdita lainkaan sitä, millaisia vaikutuksia niillä on tai ovatko ne edes täysin päteviä mittareita (ks. Smith 1995; Ratcliffe 2016, 173).

Tiedon analysoiminen ja hyödyntäminen edellyttävät paitsi tiedon olemassaoloa myös monia muita asioita, kuten toimivia ja tehokkaita järjestelmiä, yhdenmukaisia kirjaamistapoja, laadukasta tilastointia sekä osaavia tiedon ja järjestelmien käyttäjiä. Tarvitaan riittävän paljon riittävän hyvää dataa. Data on kuitenkin käytännössä aina epätäydellistä. Syitä tähän voi olla monia, kuten puutteellisesti tai virheellisesti täytetty lomake tai mittalaitteen aiheuttamat systemaattiset virheet. (Sutela 2020.) On todettu, että datan kysynnän kasvaessa sen laatu väistämättäkin heikkenee (Ratcliffe 2016, 146).

On kuitenkin muistettava, että Suomessa on kansainvälisesti arvokkaita data-aineistoja, joita tulisi nykyistä enemmän hyödyntää niin käytännön liikenneturvallisuustyössä kuin myös tieteellisessä liikenneturvallisuustutkimuksessa. Olisi hyvä, jos keskeiset tilastot, analyysit ja tutkimukset saisi helposti käyttöön yhdestä paikasta. (Sutela 2021.)

Ottaen huomioon, että poliisitoiminnan ja sen kehittämisen tulisi perustua nykyistä enemmän tutkittuun tietoon ja että tietopohjainen päätöksenteko ja liikenneturvallisuustyö edellyttävät liikenneturvallisuusalan ja tiedeyhteisön aktiivista tutkimus- ja kehittämistyötä (Sutela 2020 ja 2021), on ymmärrettävää, että liikenneturvallisuustyötä palvelevan datan lähteet sijaitsevat monessa paikassa ja että liikennevalvonnan vaikuttavuusindikaattorit myös muodostuvat monen eri toimijan ylläpitämistä mittareista.

Lähteet

Aaltonen, Mikko & Pajuniemi, Ari (2019). Rikosprosessin kesto-
ta tarvitaan tutkimustietoa. Haaste 2. [https://rikosentorjunta.fi/docu-
ments/5235988/56402368/2019-2_Haaste.pdf/fcb4e3eb-44bf-3844-2752-bf-
9df18608e7/2019-2_Haaste.pdf?t=1617029300843](https://rikosentorjunta.fi/documents/5235988/56402368/2019-2_Haaste.pdf/fcb4e3eb-44bf-3844-2752-bf-9df18608e7/2019-2_Haaste.pdf?t=1617029300843)

Aarnikko, Heljä & Korpinen, Anna (2012). Etelä-Pohjanmaan ELY-
keskuksen liikenneturvallisuuksuunnitelma 2012. [https://www.ely-keskus.fi/
documents/10191/56047/Etela-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturval-
lisuussuunnitelma2012/4fbadec9-b0e2-41b5-9103-e9c37d820991](https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/56047/Etela-Pohjanmaan_ELY-keskuksen_liikenneturval-
lisuussuunnitelma2012/4fbadec9-b0e2-41b5-9103-e9c37d820991)

Adminaite, Dovile, Jost, Graziella, Stipdonk, Henk & Ward, Heather (2016).
How traffic law enforcement can contribute to safer roads. PIN Flash Report
31. The European Transport Safety Council. [https://etsc.eu/how-traffic-law-
enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-31/](https://etsc.eu/how-traffic-law-
enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-31/)

Adminaite-Fodor, Dovile, Carson, Jenny & Jost, Graziella (2021). Ranking
EU Progress on Road Safety. 15th Road safety performance index report.
European Transport Safety Council. [https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-
PIN-annual-report-FINAL.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-
PIN-annual-report-FINAL.pdf)

Ahlroth, Jenni & Pöllänen, Markus (2011). Liikenneturvallisuus.
Opetusmoniste. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteentutkimuskeskus
VERNE. [https://docplayer.fi/2018289-Jenni-ahlroth-markus-pollanen-liiken-
neturvallisuus-opetusmoniste.html](https://docplayer.fi/2018289-Jenni-ahlroth-markus-pollanen-liiken-
neturvallisuus-opetusmoniste.html)

Airaksinen, Noora, Tikkanen, Marko, Koskinen, Kari, Köngäs, Reijo &
Hulkko, Erkki (2015). Maastoliikenteen onnettomuudet. Trafin tutkimuksia 15.
[https://www.lvk.fi/document/84579/B27505ABCF8A350A70FEA35A40D996
6ADDFB365268F9792A6B51829F92EE6382](https://www.lvk.fi/document/84579/B27505ABCF8A350A70FEA35A40D996
6ADDFB365268F9792A6B51829F92EE6382)

Amir, Menachem (2001). Police, policing, state and society: some basic
problems in protecting human and civil rights. Teoksessa Menachem Amir
& Stanley Einstein (toim.) Policing, security and democracy: theory and
practice. Huntsville: OICJ, 53-71.

Ball, James (2011). –September 11's indirect toll: road deaths linked to fearful flyers. Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2011/sep/05/september-11-road-deaths>

Bates, Lyndel, Soole, David & Watson, Barry (2012). The effectiveness of traffic policing in reducing traffic crashes. Teoksessa T. Prenzler, T (toim.) Policing and Security in Practice: Challenges and Achievements. New York: Palgrave Macmillan, 90-109.

Baughman, Shima (2020). How effective are police? The problem of clearance rates and criminal accountability. Utah Law Faculty Scholarship 213. <https://dc.law.utah.edu/scholarship/213>

Bautista, Rebeca, Sitges, Esther & Tirado, Sonia (2015). Psychosocial predictors of compliance with speed limits and alcohol limits by Spanish drivers: modelling compliance of traffic rules. *Laws* 4, 602-616

Bierschenk, Thomas (2016). Police and state. Teoksessa Ben Bradford, Beatrice Jauregoi, Ian Loader & Jonny Steinberg (toim.) *The SAGE handbook of global policing*. London: SAGE, 155-178.

Brå (2021). Rattfylleri och trafikbrott. <https://www.bra.se/statistik/statistik-utifran-brottstyper/rattfylleri-och-trafikbrott.html>

CARRS-Q (2018). Seat belts. <https://research.qut.edu.au/carrs-q/wp-content/uploads/sites/296/2020/06/Seat-belts.pdf>

Cooper, Simon (2010). Comment: mechanical law enforcement: speeding and camera technology. *Journal of Criminal Law* 74, 409–414

Corbett, C. (2008). Roads policing: current context and imminent dangers. *Policing: A Journal of Policy and Practice* 2 (1), 131-142

Daly, Kathleen (2012). Aims of the Criminal Justice System. Teoksessa Marinella Marmo, Willem de Lint & Darren Palmer (toim.) *Crime and Justice: A Guide to Criminology* (4. painos). Sydney: Lawbook Co.

Dandurand, Yvon (2014). Criminal justice reform and the system's efficiency. *Criminal Law Forum* 25, 383-440.

Delacroix, Sylvie (2017). Laws and habits. *Oxford Journal of Legal Studies*. <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1546356/1/28%20March%2017%20law%20and%20habit%20.pdf>

Dingus, Thomas, Owens, Justin, Guo, Feng, Fang, Youjia, Perez, Miguel, McClafferty, Julie, Buchanan-King, Mindy & Fitch, Gregory (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety Science* 119, 98-105.

Donovan, Pamela & Lawrence, Paul (2008). Road traffic offending and an inner London magistrates' court (1913-1963). *Crime, History & Societies* 12 (2), 119-140.

Dula, Chris, Dwyer, William & LeVerne, Gilbert (2007). Policing the drunk driver: Measuring law enforcement involvement in reducing alcohol-impaired driving. *Journal of Safety Research* 38 (3), 267-272.

Ekman, Mirva (2015). Kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa osasyt lähes aina ratin takana. *Yle uutiset*. <https://yle.fi/uutiset/3-7865256>

Elder, Hayes (1964). Comment: police discretion and traffic law enforcement. *Washington Law Review* 39 (4), 840-852.

Elvik, Rune (2001). Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement. ESCAPE-hankkeen raportti. http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_wp1.pdf

ELY-keskus (2017). Kaakkois-Suomen liikenneturvallisuusfoorumin ohjelma. <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/38271633/Ohjelma.pdf/4c877756-7437-4a9d-bdf7-06bb31daa431>

Emsley, Clive (1993). 'Mother, what did policemen do when there weren't any motors?' The law, the police and the regulation of motor traffic in England, 1900-1939. *The Historical Journal* 36 (2), 357-381

Engel, Robin & Eck, John (2015). Effectiveness vs. equity in policing: Is a trade-off inevitable? Police Foundation. Ideas in American Policing 18, 1-9.

Espeland, Wendy (2015). Narrating numbers. Teoksessa R. Rottenburg, S. Merry, S. Park & J. Mugler (toim.) The World of Indicators: The Making of Governmental Knowledge through Quantification. Cambridge: Cambridge University Press, 56-75

Étienne, Julien & Wendeln, Mathew (2010). Compliance theories: a literature review. Revue française de science politique (English Edition) 60 (2). The Political Sociology of European Law, 139-162.

ETSC (2012). Drink Driving: Towards Zero Tolerance. European Transport Safety Council. http://archive.etsc.eu/documents/Drink_Driving_Towards_Zero_Tolerance.pdf

ETSC (2018). Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030. https://etsc.eu/wp-content/uploads/5th_rsap_2020-2030_etsc_position.pdf

Euroopan huumausaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus (EMCDDA) (2014a). Yhteenveto. Insights 8. https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/551/downloads/att_65878_FI_Summary_Drugs%20and%20driving_FI_Final.pdf_e1

Euroopan huumausaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus (EMCDDA) (2014b). Drug use, impaired driving and traffic accidents. Insights 8. https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/849/TDXD14016ENN_474631.pdf

Euroopan parlamentti (2020). Tilastotietoa liikenneonnettomuuksien uhreista EU:ssa. <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/society/20190410STO36615/tilastotietoa-liikenneonnettomuuksien-uhreista-eu-ssa>

European Commission (2020). Road safety thematic report – Speeding. (Wouter Van den Berghe)

European Commission (2021). Heavy Goods Vehicles. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/vehicle/safety_design_needs/heavy_goods_vehicles_en

European Road Safety Observatory (2015). Driver Distraction. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/ersosynthesis2015-driver-distraction25_en.pdf

Finlex (2021a) Tieliikennelaki. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729#a729-2018>

Finlex (2021b). Poliisilaki. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110872>

Fintraffic (2022). Liikennemäärät. <https://www.fintraffic.fi/fi/liikennemaarat>.

Friedman, Barry & Ponomarenko, Maria (2015). Democratic Policing. New York University School of Law. Public Law & Legal Theory Research Paper Series Working Paper 53.

Friedman, Barry (2021). Disaggregating the policing function. University of Pennsylvania Law Review 169 (4), 925-999.

Gaub, Florence & Walsh, Alex (2020). The public are the police: on the role of citizens in policing. Teoksessa European Union Institute for Security Studies (EUISS) Relationship Therapy - Making Arab police reform work, 1-16.

Gitelman, Victoria & Hakkert, Shalom (2005). Measuring the efficiency and effectiveness of traffic police operations: developing guidelines for a systematic monitoring of police enforcement. Conference Paper, January 2005.

Goldenbeld, Charles & Nikolaou Dimitrios (2019). Driver fatigue. ESRA2 Thematic report Nr. 4. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Hague: Institute for Road safety Research SWOV. <https://www.swov.nl/publicatie/driver-fatigue>

Goldenbeld, Charles, Heidstra, Jelle, Christ, Rainer, Mäkinen, Tapani & Hakkert, Sjalom (2000). Legal and administrative measures to support police enforcement of traffic rules. Escape-project deliverable 5.

Halmela, Tero (2016). Road Policing: huumeita tiellä. Huumausaine-rikollisuuden paljastaminen liikenteen valvonnassa Sisä-Suomen poliisilaitoksessa. Poliisiammattikorkeakoulu AMK-opinnäyte. https://www.the-seus.fi/bitstream/handle/10024/117854/ON_Halmela_Tero.pdf?sequence=2&isAllo wed=y

Heltimo, Juha & Korhonen, Annu (2016). Käsikirja kunnan liikenneturvallisuuustyöhön. Kuntaliiton verkkojulkaisu. <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisu/2016/1750-kasikirja-kunnan-liikenneturvallisuustyohon>

Hertogh, Marc (2015). What moves Joe Driver? How perceptions of legitimacy shape regulatory compliance among Dutch traffic offenders. *International Journal of Law, Crime and Justice* 43, 214-234.

Hietaniemi, Tuija (1992). Lain vartiossa - Poliisi Suomen politiikassa 1917-1948. Suomen Historiallinen seura. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/162472/HT166_opt.pdf?sequence=1

Houtsonen, Jarmo & Huotari, Vesa (2021). The police and the state: challenging Weberianism in police studies. Teoksessa V. Huotari (toim.) *Innovations in the police & Policing. Poliisiammattikorkeakoulun tutkimuksia* 46, 15-29.

Hughes, Brett (2017). A Comprehensive Framework for Future Road Safety Strategies. Väitöskirja. Curtin University. <https://espace.curtin.edu.au/handle/20.500.11937/59647>

Humalamäki, Antti (2006). Keskiluokkaistuva kansa nousee kumipyörille - autoistuminen suomessa 1960-luvun alusta 1980-luvun lopulle. Jyväskylän yliopisto. Suomen historian pro gradu- tutkielma. https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/12151/1/URN_NBN_fi_jyu-2006492.pdf

Huotari, Vesa (2020). Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuuksuustyön vaikuttavuus. Kompleksisuuden analyysi ja kuvaus. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 137.

Hyyti, Jari (2021) Liikennepsykologia. Teoksessa J. Kaunisto (toim.) Poliisityön psykologia. Poliisiammattikorkeakoulu, 117-182.

Hänti, Matti (2015). Poliisin liikenneturvallisuuksuustyön mittarit yhteiskunnallisen vaikuttavuuden näkökulmasta. Hallintotieteen pro gradu -tutkielma. Tampereen yliopisto, <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98410/GRADU-1452519081.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hänti, Matti & Huotari, Vesa (2019). Tieliikenteen pelisäännöt. Poliisiammattikorkeakoulun Avauksia-palsta 12.4.2019. <https://polamk.fi/blogi/-/blogs/tieliikenteen-pelisaannot>

Hänti, Matti, Kemppainen, Pasi, Onninen, Kari, Pöllänen, Markus & Vuorensyrjä, Matti (2016). Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuuksuustyön toimintaympäristöön. Teoksessa V. Muttilainen & P. Potila (toim.) poliisin toimintaympäristö – Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2016. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 125.

Improving performance in a Swedish police traffic unit: Results of an intervention

Jackson, J., Bradford, B., Hough, M., Myhill, A., Quinton, P. & Tyler, T.R. (2012). Why do people comply with the law? Legitimacy and the influence of legal institutions. *British Journal of Criminology* 52 (6), 1051-1071.

Jackson, Jonathan (2015). On the dual motivational force of legitimate authority. London School of Economics and Political Science, Law Department, Law, Society and Economy Working Papers 4.

Jobson & Schneck (1982). Constituent views of organizational effectiveness: evidence from police organizations. *Academy of Management Journal* 25 (1), 25-44.

Jääskeläinen, Petri & Pöysti, Leena (2014). Tarkkaamattomuus tieliikenteen turvallisuusongelmana – suomalaisten käsityksiä. Liikenneturva.

Kaarnaranta, Arto (2019). Valvonta- ja hälytystoiminnan tila, selvityshankkeen loppuraportti. Poliisihallituksen julkaisusarja 3. Selvityshankkeen loppuraportti. https://poliisi.fi/julkaisut/-/asset_publisher/Ga8MkKWl5ss3/content/valvonta-ja-halytystoiminnan-tila-selvityshankkeen-loppuraportti-1?com.liferay.asset_publisher.web_portlet.AssetPublisherPortlet_INSTANCE_Ga8MkKWl5ss3_assetEntryId=43806722

Karjalainen, Karoliina (2010). Huumerattijuopumus Suomessa 1977-2007, Ilmaantuvuus, sosiaalinen tausta ja kuolleisuus. Terveysten ja hyvinvoinnin laitoksen tutkimuksia 48. <https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/79960/a34a424d-b5b8-431f-a0fc-d7232832f35f.pdf?sequence=1>

Kautiala, Christel, Puolimatka, Hanna & Vuolamo, Matti (2017). Alkupuomit alkoholirattijuopumusvalvonnan välineenä. Trafin julkaisu- ja 8. https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1491223656/33f0cf1d3fee825056c-c52a852249937/24739-Trafi_08_2017_Alkupuomit_alkoholirattijuopumusvalvonnan_valineena.pdf

Kautto Hannu (2021). Poliisin liikennevalvonta on tietojohdoista ja sitä kohdennetaan keskeisiin riskitekijöihin. Blogi. <https://poliisi.fi/blogi/-/blogs/poliisin-liikennevalvonta-on-tietojohdoista-ja-sita-kohdennetaan-keskeisiin-riskitekijoihin>

Kempainen, Pasi (2014). Road Policing – poliisin toimintakulttuuri murroksessa. Teoksessa Vesa Muttilainen & Vesa Huotari (toim.) Poliisin toimintaympäristö – Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2014. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 112, 137-142.

Kiiski, Kimmo & Tolvanen, Matti (2021). Uusi tieliikennelaki 2020. Edita Publishing Oy.

Kiiskilä, Kati, Mäki, Ville & Saastamoinen, Kimmo (2021). Ajonopeudet maanteilla 2020. Fintraffic Tie Oy. https://www.fintraffic.fi/sites/default/files/2021-06/Ajonopeudet_maanteilla_2020.pdf

Kirby, Stuart (2013). Effective policing? Implementation in theory and practice. Basingstoke: Palgrave MacMillan.

Klang, Jaakko, Kautiala, Christel, Seimelä, Katja & Into, Laura (2012). 0-visio – teoriasta käytännöksi. Varsinais-Suomen ja Satakunnan maakuntien liikenneturvallisuussuunnitelma 2012–2016. Elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskus. Elinvoimaa alueelle 10. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/86249/Elinvoimaa_10_2012.pdf?sequence=3&isAllowed=y.

Koljonen, Eero (2010). Poliisin ja syyttäjän yhteistyön kehittäminen esitutkinnan johtamisen ja laadun näkökulmasta. Tampereen yliopisto. Acta Universitatis Tamperensis 1556.

Konttinen, Juha-Pekka (2019). Tieliikenteen ajokilometreissä edelleen hienoista kasvua. Tilastokeskus. Asiantuntija-artikkelit ja ajankohtaisblogit. <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/tieliikenteen-ajokilometreissa-edelleen-hienoista-kasvua/?listing=simple>

Käkelä, Kai (2020). Talousrikostorjunnan vaikuttavuuden ja tuloksellisuuden mittaaminen. Pro gradu –tutkielma. Johtamisen ja talouden tiedekunta. Tampereen yliopisto. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/122534/K%C3%A4kel%C3%A4Kai.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Käyhkö, Esa (2002). Poliisin julkinen vastuu. Tampereen yliopisto. Acta Universitatis Tamperensis 862.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2021). Liikenneturvallisuusstrategia (luonnos). <https://www.lvm.fi/-/uusi-kokonaisvaltainen-liikenneturvallisuusstrategia-lausunnoille-1371734>

Liikenneturva (2019) Neljä kymmenestä käyttää kypärää pyöräillessään. <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/nelja-kymmenesta-kayttaa-kyparaa-pyoraillessaan>

Liikenneturva (2020). Suomalaiset ottaneet pienen ylinopeuden tavaksi. [Suomalaiset ottaneet pienen ylinopeuden tavaksi | Liikenneturva](#)

Liikenneturva (2021a). Autoilijat liikenteessä.

Liikenneturva (2021b). Henkilövahingot alkoholirattijuopumistapauksissa. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf

Liikenneturva (2021c). Rattijuopumus. [Rattijuopumus | Liikenneturva](#)

Liikenneturva (2021d). Huumeet liikenteessä. [Huumeet liikenteessä | Liikenneturva](#)

Liikenneturva (2021e) Liikennekäyttäytymisen seurantojen tuoreimmat tulokset: <https://www.liikenneturva.fi/fi/tutkittua/liikenteen-seurannat>

Liikenneturva (2021f) Turvavyö. <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/turvavyo>

Liikenneturva (2021g). Turvaistuimet. <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/turvaistuimet>

Liikenneturva (2021h). Lähes jokainen moottoripyöräilijä käyttää kypärää. <https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/tiedote/lahes-jokainen-moottoripyorailija-kayttaa-kyparaa>

Liikenneturva (2021i) Pyöräilijöiden henkilövahingot tieliikenteessä. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_pyorailijat.pdf

Liikenneturva (2021j) Raskaan ajoneuvon kuljettajat. <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/raskaan-ajoneuvon-kuljettajat>

Liikenneturva (2021k). Laitteiden käyttö ajon aikana. [Laitteiden käyttö ajon aikana | Liikenneturva](#)

Liikennevakuutuskeskus (2015). Kuolemaan johtaneissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa mukana olleet 0–9-vuotiaat lapset. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunnan VALT Lasten turvalaite -raportti. <https://www.lvk.fi/document/83958/42AF7B89EB8E335EAC-5C3265748E21A978B90711E4BBBB774695D4862161F66B>

Liikennevirasto (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016. Liikenneviraston tilastoja 1. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lti_2018-01_henkiloliikennetutkimus_2016_web.pdf

Löytty, Marita (2015). Alkoholirattijuopumus tieliikenteessä. Trafin julkaisuja 1. https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1425477584/7ed9b48f7b2b359f3c2a45a-73fc00f0e/17025-Trafin_julkaisu_1-2015.pdf

Malin, Fanny, Luoma, Juha & Peltola, Harri (2016). Tien kunnan vaikutukset liikenneturvallisuuuteen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 53.

Mashhadi, Mohammad, Ksaibati, Khaled & Saha, Promotes (2017). Impact of traffic Enforcement on Traffic Safety. International Journal of Police Science and Management 19 (4), 1-9. https://www.researchgate.net/publication/319949062_Impact_of_traffic_Enforcement_on_Traffic_Safety/link/5b8da5d7a6fdcc1ddd09fd99/download

McIlroy, R., Plant, K., Hoque, M. Wu, J., Kokwaro, G. Nam, V. & Stanton, N. (2019). Who is responsible for global road safety? A cross-cultural comparison of actor maps. Accidents and Prevention 122, 8-18.

Meares, Tracey (2013). The good cop: knowing the difference between lawful or effective policing and rightful policing - and why it matters. William & Mary Law Review 54 (6), 1865-1886.

Mohan, Dinesh, Tiwari, Geetam, Varghese, Mathew, Bhalla, Kavi, John, Denny, Saran, Ashrita & White, Howard White (2020). PROTOCOL: Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. Campbell Systematic Reviews 16. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/cl2.1077>

Mäkinen, Tapani (1990). Liikenne rikkomusten subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajien toimintaan. Valtion teknillinen tutkimuskeskus, tie- ja liikennelaboratorio: Valtion painatuskeskus.

Mäkinen, Tapani, Zaidel, David, Andersson Gunnar, Biecheler-Fretel, Marie-Berthe, Christ, Rainer, Cauzard, Jean-Pierre, Elvik, Rune, Goldenbeld, Charles, Gelau, Christhard, Heidstra, Jelle, Jayet, Marie-Chantal, Nilsson, Göran, Papaioanou, Panos, Quimby, Allan, Rehnova, Vlasta & Vaa, Truls (2003). Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of the ESCAPE consortium.

Nix, James (2020). Improving driver's direct vision in new trucks. ETSC PIN online workshop 14 .12.2020 <https://etsc.eu/wp-content/uploads/James-Nix-Final.pdf>

Nyroos, Samuel, Ehnström, Emil & Hämäläinen Antti (2021). Suomen tieverkko rapistuu kovaa vauhtia - katso oman alueesi teiden tilanne kartalta. Helsingin Sanomat. <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000008153713.html>

Onnettomuustietoinstituutti (2021). Taajamissa tapahtuneet liikenneonnettomuudet 2015-2019. <https://www.lvk.fi/document/202400/4029C10CE8E3F-90D7C2F8549CE7097A7E6176DF3B9FE51438F46AF69531CE71A>

Pahkin, Petri (2017). Ajankohtaisia asioita liikenneturvallisuudesta –näkökulmia Itä-Suomen poliisilaitokselta. Esitys Itä-Suomen liikenneturvallisuusfoorumissa 30.5.2017.

Palk, Gavan & Davey, Jeremy (2005). A comparative analysis of the nature and extent of traffic offences and their relationship to other non traffic offences. Esitetty Australasian Road Safety Research, Policing & amp; Education konferenssissa Uudessa Seelannissa, 43-48.

Palmer, Sarah & Corbett, Niamh (2015). Are we there yet? How WA Police determines whether traffic law enforcement is effective. Parliament of Western Australia. Report no 8.

Pan American Health Organization (2018). Speed and Road Crashes. https://www.paho.org/sites/default/files/2018-SpeedRoadCrashes_ENGLISH_FINAL.pdf

Parkkari, Inkeri (2018). Psykologia osana liikennekäyttäytymisen tutkia ja turvallisuutta. Poliisiammattikorkeakoulu Avauksia 22.3.2018. [https://polamk.fi/blogi/-/blogs/psykologia-osana-liikennekayttaytymisen-tutkin-
taa-ja-turvallisuutta](https://polamk.fi/blogi/-/blogs/psykologia-osana-liikennekayttaytymisen-tutkin-
taa-ja-turvallisuutta)

Paulaniemi, Maija (2008). Lentävät tulivat – liikkuvan poliisikomennuskunnan muotoutuminen ja yksikön kuva 1930-luvulla. Tampereen yliopisto. Suomen historian pro gradu-tutkielma. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/79592/gradu02826.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Pekkanen, Petra & Niemi, Petri (2013). Process performance improvement in justice organizations—Pitfalls of performance measurement. International Journal of Production Economics 143, 605–611

Peltola, Harri & Luoma, Juha (2017). Comparison of road safety in Finland and Sweden. European Transp. Research Review 9 (3), 2-13. https://www.researchgate.net/publication/311957558_Comparison_of_road_safety_in_Finland_and_Sweden

Peltola, Harri & Mesimäki, Johannes (2019). Keskikaiteiden toteutuneet turvallisuusvaikutukset Suomessa. Väyläviraston tutkimuksia 4. https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vt_2019-04_keskikaiteiden_toteutuneet_web.pdf

Peltola, Harri (2017). Tieliikenteen vakavat loukkaantumiset. Mitä voimme oppia Ruotsin STRADA-järjestelmästä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 10. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2017-10_tieliikenteen_vakavat_web.pdf

Penttilä Antti, Vuori, Erkki & Kuoppasalmi, Kimmo (1999). Alkoholi, lääkkeet ja huumeet liikenteessä. Duodecim 115 (6), 693-700.

Pires, Carlos, Areal, Alain & Trigo Jose (2019), Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road user's Attitudes). Lisbon: Portuguese Road Safety Association. https://www.researchgate.net/publication/341089527_Distraction_mobile_phone_use_ESRA2_Thematic_report_Nr_3_ESRA_project_E-Survey_of_Road_users'_Attitudes

Pirkanmaan ELY-keskus (2020). Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma. https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/145476/Pirkanmaan_Liikenneturvallisuussuunnitelma_raportti.pdf/1385fb14-cbf7-46d3-83e9-31707a3877cc

Pletcher, Waldorf (1945). Cooperative enforcement: the Lansing plan. *Journal of Criminal Law and Criminology* 36 (1), 61-72.

Poliisi (2021a). Poliisi valvoo tehostetusti raskasta liikennettä 24 tunnin ajan. <https://poliisi.fi/-/poliisi-valvoo-tehostetusti-raskasta-liikennetta-24-tunnin-ajan-2>

Poliisi (2021b). Poliisi valvoo tehostetusti raskasta liikennettä – Kuorman varmistaminen yhtenä painopisteenä. <https://poliisi.fi/-/poliisi-valvoo-tehostetusti-raskasta-liikennetta-kuorman-varmistaminen-yhtena-painopisteena-1>

Poliisi (2021c). Poliisihallituksen tilinpäätös ja toimintakertomus 2020. <https://poliisi.fi/documents/25235045/27075255/Poliisihallituksen-tilinp%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s-ja-toimintakertomus-2020.pdf/>

Poliisi (2021d). Poliisi panostanut raskaan liikenteen valvontaan. <https://poliisi.fi/-/poliisi-on-panostanut-raskaan-liikenteen-valvontaan>

[Porter, Bryan \(2011\). Enforcement. Teoksessa B. Porter \(toim.\) Handbook of Traffic Psychology. San Diego: Elsevier Academic Press, 441-453.](#)

Pritchard, Robert, Culbertson, Satoris, Malm, Kenneth & Agrell, Anders (2009). Improving performance in a Swedish police traffic unit: Results of an intervention. *Journal of Criminal Justice* 37, 85-97.

Quebec Societe de l'assurance automobile du Quebec (2018). Visibility around heavy vehicles. <https://saaq.gouv.qc.ca/en/road-safety/behaviours/blind-spots/visibility-around-heavy-vehicles/>

Radun, Igor, Radun, Jenni, Kaistinen, Jyrki & Parkkari, Inkeri (2019). Tie-liikenneitsemurhat raskaan liikenteen kuljettajien näkökulmasta. Liikenne- ja viestintävirasto. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 30. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Tieliikenneitsemurhat%20raskaan%20liikenteen%20kuljettajien%20n%C3%A4k%C3%B6kulmasta Traficom 30 2019.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Tieliikenneitsemurhat%20raskaan%20liikenteen%20kuljettajien%20n%C3%A4k%C3%B6kulmasta%20Traficom%2030%202019.pdf)

Ramboll (2021). Onnettomuudet kartalla. <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onnettomuudet/poliisi/>

Ratcliffe, Jerry (2016.) Intelligence-Led Policing. Second edition. New York: Routledge.

Ross, Laurence (1960). Traffic law violation: a folk crime. *Social Problems* 8 (3), 231-241.

Räty, Esa (2021). Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2014–2018 tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Onnettomuustietoinstituutti: OTI-päihderaportti. <https://www.lvk.fi/document/91081/48E-312D409A645E64B856935E905295F4A4CAA6B7789FBFC9D010065D6D-D597E>

Rönkä, Sanna & Markkula, Jaana (2020). Huume-tilanne Suomessa. Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen raportteja 13. https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/140710/URN_ISBN_978-952-343-576-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Saunders, Jessica, Popper, Steven, Morral, Andrew, Davis, Robert, Berrebi, Claude, Leuschner, Kristin, Efron, Shira, Segalovitz, Boaz & Riley, Jack (2014). Effective Policing for 21st-Century Israel. Santa Monica: RAND Corporation. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR287z1.html

Sihvola, Niina (2019). Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Onnettomuustietoinstituutti. <https://www.lvk.fi/document/161892/C7BD1740F0E38DD7BC6FF97DCA7831F0A7667A3713557DC6E6D3BFC130168863>

Seo, Sarah (2019). Policing the open road. Cambridge: Harvard University Press.

Sinclair, Marion (2013). Attitudes, norms and driving behaviour: A comparison of young drivers in South Africa and Sweden. *Transport Research* 20, 170-181.

Sisäministeriö (2021). Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma 2021-2030. Sisäministeriön julkaisuja 14. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163189/SM_2021_14.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Smith, David (2005). The effectiveness of the juvenile justice system. *Criminal Justice* 5 (2), 181–195.

Smith, Lawton, B., Beard, G., Durrell, L., Scoons, J. & Lloyd, L. (2015). The effectiveness of roads policing strategies. Transport Research Laboratory, PPR731.

Smith, Peter (1995). On the unintended consequences of publishing performance data in the public sector. *International Journal of Public Administration* 18 (2-3), 277-310.

Snow, Adam (2019). Receiving an on the spot penalty: a tale of morality, common sense and law-abidance. *Criminology & Criminal Justice* 19 (2), 141-159.

Soininen, Tiina (2010). Liikenneturvallisuustyö kunnissa. Itä-Suomen liikenneturvallisuustoimijan III evaluaatio. Alue- ja kuntatutkimuksen keskuksen (SPATIA) raportteja 1. https://erepo.uef.fi/bitstream/handle/123456789/13909/urn_isbn_978-952-61-0018-0.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sparrow, Malcolm (2016). Measuring performance in a modern police organization. In Holly Wheeler (ed.) Perspectives on Policing : Selected Papers on Policy, Performance and Crime Prevention. Nova Science Publishers, Inc-

Suke, Diana (2020). Distracted driving in Europe – How smartphones change the way we perceive distraction on the road. https://issuu.com/responsibledrivingeurope/docs/paper_distracted_driving_in_europe_ngo_responsible

Sutela, Mika (2020). Tiedon, analyysin ja analytiikan hyödyntämisen tarve poliisissa – ilmeinen ja suuri? <https://poliisi.fi/blogi/-/blogs/tiedon-analyysin-ja-analytiikan-hyodyntamisen-tarve-poliisissa-ilmeinen-ja-suuri>

Sutela, Mika (2021). Liikenneturvallisuuteen kohdistuvalle tutkimukselle tilausta. Edilex. <https://www.edilex.fi/uutiset/70994>.

Sutela, Mika & Danielsson, Petri (2020). Liikenne rikokset. Teoksessa Ilari Koltola (toim.) Rikollisuustilanne 2020: Rikollisuuskehitys tilastojen ja tutkimusten valossa. Helsingin yliopisto, kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti Katsauksia 49, 135–154.

Tilastokeskus (2019). Tieliikenteen suoritelaskenta 2018. https://vayla.fi/documents/25230764/0/Raportti_tieliikenteen_sooritelaskenta_2018.pdf/4079997f-549e-4f99-b2cd-e697681a371c

Tilastokeskus (2020a). Tieliikenneonnettomuustilasto 2018. https://tilastokeskus.fi/til/ton/2018/ton_2018_2020-02-05_fi.pdf

Tilastokeskus (2020b). Vuonna 2019 henkilöautoilla ajettiin saman verran kuin vuotta aiemmin – raskaan liikenteen kilometrit vähenivät. https://www.stat.fi/til/tiet/2019/tiet_2019_2020-04-15_tie_001_fi.html

Tilastokeskus (2021a). Tilastokeskuksen maksuttomat tietokannat. [PxWeb - Valitse taulukko \(stat.fi\)](https://pxweb.stat.fi)

Tilastokeskus (2021b). Tieliikenneonnettomuustilasto 2019: https://www.stat.fi/til/ton/2019/ton_2019_2021-01-19_fi.pdf

Tolvanen, Matti (2013). Liikennepolitiikka on joukkuepeliä. Poliisiammattikorkeakoulu. Avauksia <https://polamk.fi/blogi/-/blogs/liikenne-politiikka-on-joukkuepelia>

Tolvanen, Matti (2014). Liikennetrikospolitiikan perusteet: turvallisuus ja oikeusturva. Haaste 14 (3), 7-10.

Tolvanen, Matti (2017). Tieliikennelainsäädännön kokonaisuudistus ja rikosoikeuden yleiset opit. Teoksessa Juhana Riekinen (toim.) Oikeutta oikeudenkäynnistä täytäntöönpanoon: juhlaulkaisu Tuula Linna 1957-2017. Helsinki: Alma Talent, 1–15.

Tolvanen, Matti (2018). Tieliikenteen käsikirja. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Traficom (2020). Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset. Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 4. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4n%20nykytila%20ja%20toimintaymp%C3%A4rist%C3%B6n%20muutokset.pdf>

Traficom (2021). Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä tieliikenteessä suhteessa tavoitteeseen: Liikennefakta. <https://liikennefakta.fi/turvallisuus/tieliikenne/kuolleiden-ja-vakavasti-loukkaantuneiden-maara-tieliikenteessa-suhteessa>

Tuori, Risto (2002). Tieliikenteen ylinopeusrikkomukset summaarisessa menettelyssä. Turun yliopiston oikeustieteellinen tiedekunta.

Tyler, Tom (2021). Foreword. Teoksessa Mike Hough: Good Policing. Trust, Legitimacy and Authority. Bristol: Policy Press, vii-xii.

Tyran, Jean-Robert & Feld, Lars (2005). Achieving Compliance when Legal Sanctions are Non-Deterrent. Center for Research in Economics, Management and the Arts, CREMA Working Paper 17.

Vaarama, Vesa (2014). Pakkanen on pahempi tappaja kuin liikenne. Yle uutiset. <https://yle.fi/uutiset/3-7036260>

Valtioneuvosto (2021). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032. Valtioneuvoston julkaisu 75. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163389/VN_2021_75.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Valtiontalouden tarkastusvirasto (2019). Poliisin liikennevalvonta. Tuloksellisuustarkastus. Valtiontalouden tarkastusviraston tarkastuskertomukset 5. <https://www.vtv.fi/app/uploads/2019/03/VTV-Tarkastuskertomus-5-2019-Poliisin-liikennevalvonta.pdf>

Valtonen, Juha (2020). Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet maastoliikenneonnettomuudet 2014-2018. Liikenneturvan selvityksiä 3. https://www.liikenneturva.fi/app/uploads/2021/09/2020_maastoliikenneonnettomuudet.pdf

Van Damme, Anjuli & Pauwels, Lieven (2016). Why are young adults willing to cooperate with the police and comply with traffic laws? *International Journal of Law, Crime and Justice* 46, 103-116.

Vereeck, Lode & Vrolix, Klara (2007). The social willingness to comply with the law: The effect of social attitudes on traffic fatalities. *International Review of Law and Economics* 27, 385-408.

Wilson, P. & Chappell, D. (1970). The effects of police withdrawal from traffic control: a comparative study. *The Journal of Criminal Law, Criminology, and Police Science* 61 (4), 567-572

World Health Organization (2018). Global status report on road safety 2018. <https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1164010/retrieve>

Wulf, Herbert (2007). Challenging the Weberian concept of the state: The future of the monopoly of violence. *The Australian Centre for Peace and Conflict Studies. Occasional Papers Series* [Online]. Number 9. <http://www.wulf-herbert.de/ACPACS-occ-paper9.pdf>

Väylävirasto (2021). Päälysteiden ja siltojen kuntokartta. <https://www.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=165c12d904fa48189fd19ba963f46372>

Yagil, Dana (1998). Instrumental and Normative Motives for Compliance with Traffic Laws among Young and Older Drivers. *Accident Analysis and Prevention* 30 (4), 417-424.

Yannis, G., Louca, G., Vardaki, S. & Kanellaidis G. (2004). Development of traffic law enforcement programmes for the improvement of road safety. *Proceedings of the 2nd International Conference on Transport Research in Greece*. Athens: Hellenic Institute of Transport, 259-268.

Yle (2015). Ajattelemisen aihetta – 25 faktaa Suomen liikennekuolemista. <https://yle.fi/uutiset/3-8556302>

Ympäristöhallinto (2020). Kiellon ja rajoituksen hakeminen maasto- ja vesiliikenteelle. Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu. https://www.ymparisto.fi/fi-fi/asiointi/luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/luvat_ilmoitukset_ja_rekisterointi/Kiellon_ja_rajoituksen_hakeminen_maasto_ja_vesiliikenteelle

Zaal, Dominic (1994). Traffic law enforcement: a review of the literature. Accident Research Centre. Monash University. Report 53.

Poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden arviointi on nähty puutteelliseksi. Arvioinnin on katsottu keskittyvän yksinomaan panosten ja suoritteiden seurantaan, kuten esimerkiksi valvontaan käytetty työaika, suoritettut puhallukset tai määrätyt liikennevirhemaksut, jotka eivät juurikaan kerro hyödyistä, joita valvonnalla on saatu aikaan. Toisaalta liikennevalvonnan vaikuttavuus on ymmärretty liikenneonnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden ja kuolleiden laskevaksi lukumääräksi, joihin poliisin on ollut vaikea vaikuttaa suoraan. Tämä raportti osoittaa kritiikin osin perusteettomaksi. Tekijät, jotka lisäävät liikenneonnettomuuksien riskiä ja niiden seuraamusten vakavuutta, tunnetaan hyvin, jolloin niiden valvontaan käytettyjen resurssien seuranta on perusteltua ja toimii hyvänä korvikkeena vaikuttavuuden suoralle arvioinnille. Liikenneonnettomuuksien määrään tai niiden vakavuuteen puolestaan vaikuttaa moni muukin tekijä kuin poliisin toiminta. Täten siitä ei ole hyväksi poliisin liikenneturvallisuustyön vaikuttavuuden kriteeriksi. Sen ohien tarvitaan uusia, paremmin poliisityöhön istuvia ja vaikuttamisen moninaiset tavat monipuolisemmin huomioivia vaikuttavuuden indikaattoreita. Tämä raportti tähtää tällaisten indikaattoreiden tunnistamiseen ja määrittelyyn.

