

Roope Kulmala

SUOJATIEVALVONTA LOUNAIS-SUOMEN POLIISILAITOKSEN  
PORIN POLIISIASEMALLA

Liiketalouden koulutusohjelma  
2016

SUOJATIEVALVONTA LOUNAIS-SUOMEN POLIISILAITOKSEN PORIN  
POLIISIASEMALLA

Kulmala, Roope  
Satakunnan ammattikorkeakoulu  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Marraskuu 2016  
Ohjaaja: Sääski, Leena  
Sivumäärä: 33

Liitteitä: 1

Asiasanat: Suojatie, liikenneturvallisuus, valvonta, rikosprosessi

---

Opinnäytetyön ongelmana oli selvittää suojatievalvonnan käytännöt Lounais-Suomen poliisilaitoksella ja keinoja Porin poliisiaseman poliisimiehille vaikuttaa suojateiden turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen yleisesti. Työssä kuvattiin myös suojatievalvontaan liittyvä keskeisin lainsäädäntö ja liikennesuunnittelun huomioiminen suojatievalvonnan apuna. Myös rikosprosessi kuvattiin pääpiirteissään sekä uusi voimaantuleva sakkomenettelylaki.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Teoriaosuudessa käytettiin lähteenä oikeuskirjallisuutta, lakia, lain esitöitä, liikennetutkimuksia ja tilastotietoa liikenteestä. Tutkimustieto hankittiin yksilöhaastatteluina ja sähköpostihaastatteluina. Haastatteluissa käytettiin teemahaastattelua, jossa teemat on laadittu tutkijan havaintojen perusteella. Suojatievalvonnan käytännöt ja nykytila on kuvattu haastatteluiden perusteella. Rikosprosessi on kuvattu oikeuslähteiden avulla.

Käytäntöjä kuvatessa tuli esille hyvin monia eri käytäntöjä, joita voidaan soveltaa eri tilanteisiin. Yhtä ainoa keinoa ei tutkimuksessa pyritty löytämään. Suojatievalvonnan vaikeutena koettiin jalankulkijan oma toiminta, jonka tarkoitusta on vaikea selvittää. Tärkeimmäksi valvontakohteeksi nousi sellaiset tieosuudet, joissa on kaksi tai useampi kaista yhteen suuntaan. Rikosprosessin kuvauksessa haasteellista oli muuttuva lainsäädäntö, jonka toimivuudesta tai käytännöistä ei ole vielä kokemuksia. Muuttuva prosessi vaatii poliisimiehiltä entistä enemmän rikosprosessin tuntemusta. Työn johtopäätöksenä voidaan pitää sitä, että suojatietä koskevien sääntöjen monimutkaisuuden vuoksi, poliisin on puututtava rikkeisiin matalalla kynnyksellä ensisijaisesti neuvoen ja ohjeistaen.

# ENFORCING PEDESTRIAN CROSSING IN SOUTHWESTERN FINLAND POLICE DEPARTMENT AT PORI POLICE STATION

Kulmala, Roope  
Satakunta University of Applied Sciences  
Degree Programme in Business Administration  
November 2016  
Supervisor: Sääsäski, Leena  
Number of pages: 33  
Appendices: 1

Keywords: Pedestrian crossing, traffic safety, enforcing, criminal process

---

The purpose of this thesis was to find out practices of enforcing pedestrian crossing in Southwestern Finland Police Department and to find out means to make positive effect on pedestrian crossings and traffic safety in general for policemen at Pori police station. Thesis also contained laws concerning pedestrian crossings and traffic designing's effect on enforcing pedestrian crossings. Criminal process and a new fixed fine and unit fine system was also introduced.

Qualitative research method was used making this thesis. As source material was used legal literature, Finnish law, preliminary works of law, traffic research and statistics. Survey information was acquired by individual interviews and e-mail interviews. Themes on these interviews were from observations made by student. Practices of enforcing pedestrian crossing and present state of pedestrian crossing enforcement methods was introduced using interviews. Criminal process was introduced using legal literature.

When researching practices many methods were found to use in different situations. One and only way to use these methods was not even intended to be found. It was found that enforcing pedestrian crossing was made difficult by actions of pedestrians and predicting their thoughts. Most important places to enforce were found to be in places that had multiple lanes going in one direction. Introducing Criminal process was found challenging because of the new system that had not been used before and therefore there is no experience on it. New system will demand more knowledge of criminal process from policemen. Based on this work policeman should enforce pedestrian crossings using more guidance than penalizing.

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	TEORIAVIITEKEHYS.....	6
3	LIIKENNETURVALLISUUS .....	7
4	SUOJATIE .....	8
4.1	Lain esityöt.....	9
4.2	Suojatietä koskevat liikennesäännöt .....	10
4.3	Suojateihin liittyvä oikeuskäytäntö.....	12
5	TIELIIKENTEEN TURVALLISUUS .....	13
5.1	Suojatiekulttuuri.....	16
5.2	Suojateiden turvallisuuden lisääminen .....	17
5.3	Jalankulkijoiden turvallisuus Euroopassa .....	19
5.4	Pyöräilijöiden huomioiminen suojatievalvonnassa.....	20
6	SUOJATIEVALVONNAN TÄMÄN HETKINEN TILA.....	21
6.1	Suojatievalvonnasta tiedottaminen .....	21
6.2	Suojatievalvonnan suorittaminen Porin poliisiaseman alueella.....	21
7	SUOJATIEVALVONNAN KEINOT JA PARHAAT KÄYTÄNNÖT ..... <b>VIRHE. KIRJANMERKKIÄ EI OLE MÄÄRITETTY.</b>	
7.1	Tarvittavien partioiden määrä suojatievalvonnassa .....	23
7.2	Suojatievalvojan sijoittuminen.....	23
7.3	Valvontapaikan valitseminen.....	23
7.4	Minkälaisissa paikoissa suojateitä valvotaan.....	24
7.5	Minkälaisia rikkeitä tulisi valvoa.....	24
7.6	Kyselyn luotettavuus ja käytäntöön soveltaminen.....	24
8	RIKOSPROSESSI.....	25
8.1	Sakkomenettely.....	26
8.2	Täydellinen esitutkinta.....	27
8.3	Syyteharkinta .....	28
8.4	Teonkuvaus suojatievalvonnassa.....	28
9	LOPPUPÄÄTELMÄT JA POHDINTA .....	29
	LÄHTEET.....	32
	LIITTEET	

## 1 JOHDANTO

Suojatietä ajatellessa tulee itselleni ensimmäisenä mieleen alakoululainen, iso reppu selässään, odottamassa vuoroaan tien ylitykseen. Tämä kuva konkretisoitui minulle ollessani Eurassa valvomassa liikennettä. Juuri kuvailemani alakoululainen odotti vuoroaan tien ylitykseen suojatien edessä. Katselin, kuinka tälle pojalle tietä antamaan pysähtynyt autoilija totesi, ettei poika uskalla ylittää tietä. Viereisellä kaistalla ei yksikään autoilija pysähtynyt antamaan tietä nuorelle tien ylittäjälle. Lopulta tilanne eteni siihen, että tietä antanut autoilija jatkoi varovasti matkaansa. Poika pääsi lopulta ylittämään suojatien, kun kummastakin suunnasta tulleet autoilijat olivat ajaneet suojatien ohi. Tiesin, ettei tämä ollut ainutkertainen tilanne. Tunsin itseni voimattomaksi tilanteessa, mutta tämä työ olkoon omistettu tuolle pojalle ja monelle hänen kaltaiselleen pienelle tien ylittäjälle. Suojatielle astuvan ei pitäisi pelätä suojatien ylittämästä. Sen pitäisi olla turvallinen paikka, jossa jalankulkijaa kunnioitetaan. Lopullisen päätöksen työni aiheesta tein ollessani Elämä edessä – kampanjan koulutuksessa, jossa ajokorttikäisille nuorille puhutaan turvallisesta käyttäytymisestä liikenteestä. Havahduin ylikonstaapeli Harri Lehden puheeseen, jonka hän aloitti: ”Älkää nyt hyvänen aika vaan astuko suojatielle ja luulko että se autoilija väistäisi teitä”. Suurin osa nuorista nyökyteli ymmärtäväisenä, suojatie ei ole Suomessa, saati Satakunnassa nimensä vertoinen.

Poliisilla on ratkaiseva rooli liikennevalvontaa suorittavana viranomaisena vaikuttaa suojateiden turvallisuuteen. Mielenkiintoisen lisän rikosprosessiin tuo joulukuussa 2016 voimaantulevaksi suunniteltu laki rikesakon ja sakon määräämisestä. Tämä tulee muuttamaan rikosprosessia oleellisesti. Tämän lain mukana tuleva päätösvalta tuo mukanaan poliisille korostuneen velvollisuuden selvittää rikosprosessin asianosaisille, ei vain uuden menettelyn osalta, vaan myös koko rikosprosessin. Tämän vuoksi tehtävän empiriaosuudessa pyrin esimerkein kuvaamaan rikosprosessia sen selventämiseksi, miten asia etenee suojatieltä aina oikeuden käsiteltäväksi.

Opinnäytetyöni ongelma on selvittää suojatievalvonnan käytännöt Lounais-Suomen poliisilaitoksella ja löytää toimintamalli sekä keinoja Porin poliisiaseman poliisimiehille vaikuttaa suojateiden turvallisuuteen ja liikenneturvallisuuteen yleisesti. Opin-

näytetyöni hyötynä näen sen tuottavan käyttökelpoista tietoa, jota hyödyntämällä voidaan kehittää liikenteenvalvojien toimintaa tai ainakin saada uutta näkökulmaa aiheeseen. Työni toimeksiantaja on Lounais-Suomen poliisilaitos.

Työssäni pyrin vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

- Mitkä normit koskevat suojateitä?
- Mikä on suojateiden tämän hetkinen turvallisuustilanne ja miten sitä voidaan parantaa?
- Miten suojateitä tulisi valvoa ja miten resurssit tulisi kohdistaa?
- Miten rikosprosessi tulisi huomioida suoritettaessa suojatievalvontaa?

Esitän kiitokset Lounais-Suomen poliisilaitoksen henkilökunnalle haastatteluista sekä jaksamisesta, kysyessäni kaikkea mahdollista suojatievalvontaan liittyen. Kiitän myös työni ohjaajaa hyvistä neuvoista ja osoittamastaan kiinnostuksesta aiheeseen. Erityiskiitos myös perheelleni tuesta tämän prosessin aikana.

## 2 TEORIAVIITEKEHYS

Opinnäytetyö käsittelee suojatietä ja sen valvontaa. Tieliikennelaki määrittelee liikennesäännöt, joita on noudatettava suojateilla. Teoriaosuudessa selvitän, miten näitä lakeja sovelletaan ja minkälaisia periaatteita näihin liittyy. Työssä on käyty läpi myös liikenne rikoksiin liittyvää rikosprosessia. Apuna on käytetty oikeuskirjallisuutta, lakeja ja lain valmisteluaineistoja sekä liikenteeseen liittyviä tutkimuksia ja tilastoja.

Empiriaosuus koostuu suojatievalvontaa suunnittelevien alipäällystöön kuuluvien poliisimiesten haastatteluista ja heidän näkemyksistään valvonnan ongelmakohdista. Olen lähettänyt sähköpostilla avoimet kysymykset tiettyyn teemaan liittyen 18:lle Lounais-Suomen poliisilaitoksen liikennesektorin alipäällystöön kuuluvalla poliisimiehelle (Liite 1). Olen käyttänyt haastatteluissa teemahaastattelun menetelmää, koska se antaa mahdollisuuden kohdentaa haastattelu tiettyyn haastateltavan kokemukseen, mutta samalla antaa tälle mahdollisuuden kertoa asiasta omin ilmaisin. Näin myös vältän itse johdattelemasta haastateltavaa oman näkemykseni tukemiseen

ja haastattelussa edetään haastateltavan vastauksien viitoittamalle tielle. (Hirsjärvi ym. 2009, 45-48.)

Haastattelen kaksi päällystöön kuuluvaa poliisimiestä henkilökohtaisesti kartoittaakseni suojatievalvonnan nykytilaa ja miten resurssit kohdennetaan. Teemoina käytän edellä mainittuja aiheita. Teen lopuksi johtopäätöksiä vertaamalla kerättyä aineistoa teoriaan ja omiin kokemuksiini. Nämä johtopäätökset tulen kirjaamaan johtopäätökset ja pohdintaa kappaleessa.

Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus on subjektiivista ja siinä tutkija on osa tutkimusta. Laadullisen tutkimuksen tarkoitus on syventää tutkijan esiymmärrystä asiassa. Oma esiymmärrykseni asiasta perustuu omaan kokemukseeni liikennepoliisina ja rikostutkijana. (Pitkäranta 2014, 22.) Laadullisessa tutkimuksessa tutkija myös luottaa omiin havaintoihinsa ja keskusteluihin enemmän kuin mittaamalla hankittuun tietoon. Laadullisen tutkimuksen onnistuminen ei edellytä suurta tutkittavien määrää. Tässä menetelmässä pyritään ennemmin paljastamaan ja tuomaan esiin tosiasioita, kuin vahvistamaan jo olemassa olevia väittämiä. (Hirsjärvi ym. 2009, 157-164.)

### 3 LIIKENNETURVALLISUUS

Työtä tehtäessä on jokaisessa vaiheessa huomioitava liikenneturvallisuus ja sen parantaminen. Liikenneturvallisuuden parantamiseen pitää sisällään suojateiden turvallisuuden parantamisen. Suojateiden turvallisuuteen voidaan suoraan liittää kaksi tärkeää tekijää, suojateiden rakentaminen turvalliseksi ja niiden tekeminen turvalliseksi. Koska nämä kaksi asiaa liittyvät toisiinsa niin perustavasti. Olen tässä työssä huomionut myös liikennesuunnittelun näkökulman. Suojateiden tekeminen turvalliseksi liittyy vahvasti lainsäädäntöön ja nimenomaisesti liikennesääntöihin. Liikennesääntöjen valvonta eli tässä työssä käsiteltävä suojatievalvonta, on lain soveltamista käytännön työssä. Liikennevalvojan on tunnettava sekä lainsäädäntö, että myös liikennesuunnittelun periaatteet. Näiden tunteminen auttaa ymmärtämään valvonnan tarkoitusta ja kohdentamaan sitä oikeisiin paikkoihin liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

# Liikenneturvallisuus

## Suojatieturvallisuus

- Suojateiden rakentaminen turvalliseksi
  - Liikennesuunnittelu
- Suojateiden tekeminen turvalliseksi
  - Liikennesäännöt(normit)
  - Valvonta

## 4 SUOJATIE

Suojatie määritellään tieliikennelain 2 §:ssä jalankulkijoiden käytettäväksi tarkoitettua ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen tarkoitettua tien osaa, joka on merkitty liikennemerkillä tai tiemerkinnoilla. Samaisessa tieliikennelain pykälässä jalankulkijaksi määritellään jalan, suksilla, rullasuksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuva ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen kuljettaja sekä polkupyörän tai mopon taluttaja. Tieliikennelain 45 §:n 1. momentin mukaan jalankulkijoita



koskevia säännöksiä sovelletaan myös pyörätuolia käyttävään vammaiseen. Sama koskee vammaista, joka kävelynopeudella kuljettaa käsikäyttöistä tai sellaista moottori-käyttöistä invalidiajoneuvoa, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 km/h. (Tie-liikennelaki 267/1981.)

Edellä mainitut määritelmät ovat aiheen kannalta erityisen tärkeitä, koska ne määrittelevät mikä suojatie on ja keille suojatie on tarkoitettu. Ajoneuvoja, kuten polkupyöriä, eivät suojatiesäännöt suojaa. Näille voidaan kuitenkin liikennemerkein tai muin järjestyin antaa suojaa ajoradan, pyörätien tai raitiotien ylittämiseen.

#### 4.1 Lain esityöt

Suomen tieliikennelaki 267/1981 on tullut voimaan 1.4.1982. Tämä laki on kumonnut aikaisemmin voimassa olleen tieliikennelain 143/1957. Hallituksen esityksessä 74/1979 todetaan, että vanha vuoden 1957 tieliikennelaki ja sen nojalla annetut tieliikenneasetus ja moottoriajoneuvoasetus olivat tällöin suurelta osin vanhentunutta, niin lakiteknisesti kuin asiallisestikin. Tieliikennelaki pyrittiin uudistamaan tällöin kokonaan ja siihen sisällyttämään tärkeimmät liikennesäännöt. Liikenneturvallisuuden parantaminen oli keskeisin tavoite tieliikennelain uudistamisessa. Eräs tärkeimmistä tavoitteista oli pyrkiä säätämään kuljettajille tiukempia velvoitteita erityisesti kevyttä liikennettä kohtaan. Tämä pyrittiin saamaan aikaan juuri laatimalla liikennesäännöistä selkeämpiä ja helpommin valvottavia. (HE 74/1979, Tieliikennelaki 267/1981)

Esityksessä mainitaan tieliikennelain 2§ suojatien määritelmässä, että suojatie voidaan merkitä joko liikennemerkein tai tiemerkein. Liikennemerkin käytön tulisi kuitenkin olla pääsääntö, koska tienpintaa ei voida pitää sulana ympäri vuoden. Esimerkiksi asuntoalueiden jalankulun järjestämiseksi voitaisiin edelleen käyttää vain tiemerkin-töjä, mutta riittävästä turvallisuudesta olisi huolehdittava käytettäessä poikkeavaa merkintää. (HE 74/1979, 4-5).

Lain esitöissä on haluttu selkeästi sisällyttää lakiin säännös, mitä väistämisvelvollisuus kuljettajalta edellyttää. Toisaalta pelkkä suojatietä lähestyminen ei edellytä kuljetta-

jalta näitä toimia, koska nopeuden sovittaminen lähestyttäessä suojatietä riippuu olennaisesti liikenneolosuhteista ja käytetystä nopeudesta. Tällöin riittää erityinen varovaisuus, koska liikenneolosuhteista voi johtua, että väistämisvelvollisuutta ei synny. (HE 74/1979, 8.)

Hallituksen esityksessä mainitaan, etteivät silloin voimassa olleen liikenneasetuksen säännökset anna riittävää turvaa suojatietä käyttävälle jalankulkijalle. Turvallisuuden parantamiseksi lakiin esitettiin säännös, joka velvoittaisi antamaan esteettömän kulun suojatielle tai sille astumassa olevalle jalankulkijalle. (HE 74/1979, 10).

#### 4.2 Suojatietä koskevat liikennesäännöt

Liikennesäännöt ovat sisällytetty tieliikennelain 2. lukuun. Kyseisen luvun 32 §:ssä säädetään kuljettajan suojatiesäännöistä. Tämän pykälän ensimmäisessä momentissa ajoneuvon kuljettaja veloitetaan ajamaan sellaisella nopeudella, että voi tarvittaessa pysäyttää ennen suojatietä ja hänen on annettava esteetön kulku suojatielle astuneelle tai astumassa olevalle jalankulkijalle. Toisessa momentissa säädetään, ettei ajoneuvon kuljettaja saa ohittaa pysähtymättä suojatien eteen pysähtynyttä ajoneuvoa tai raitiovaunua. Ajoneuvoa tai raitiovaunua ei myöskään saa ohittaa pysähtymättä, jos se peittää näkyvyyden suojatielle. Pysähtymissääntö koskee vain tilanteita joissa ohittajan ja ohitettavan väliin ei jää suojakoroketta tai vapaata ajokaistaa. Tieliikennelain 4§:n 2. momentin mukaisesti liikenteen ohjauslaitteilla annettua ohjetta on noudatettava, vaikka se edellyttää poikkeamista liikennesäännöistä. Tästä pykälästä johtuen esim. liikenteen ohjauslaitteella eli liikennevaloilla annettu vihreä valo oikeuttaa sen, että suojatien eteen pysähtynyt ajoneuvo voidaan ohittaa pysäyttämättä. Kyseisen pykälän mukaisesti myös liikenteen ohjaajan antama merkki tai ohje antaa oikeuden ohittaa suojatien eteen pysähtynyt ajoneuvo. (Tieliikennelaki. 1981. L 3.4.1981/267, 2. luku.)

Suojatietä lähestyvä ajoneuvo on jalankulkijoita kohtaan väistämisvelvollinen ja siten velvollinen osoittamaan väistämisvelvollisuuden noudattamisen hiljentämällä tai pysähtymällä. (Tieliikennelaki 32§, 15 §). Tolvanen (2015, 76) toteaa samoin, että kuljettajan on hiljennettävä vauhtia ja siten osoitettava kunnioittavansa suojatiesääntöä, kuten kuljettajan suojatiesäännöt edellyttävät. Tämä sääntö siis velvoittaa autoilijan

aloitteellisuuteen hiljentämällä vauhtia ja antamalla jalankulkijalle mahdollisuus osoittaa konkreettisesti aikomuksensa ylittää suojatie. Lain esitöissä todetaan, ettei pelkkä suojatietä lähestyminen itsessään luo väistämisvelvollisuutta ja siten velvollisuutta hiljentää tai pysähtyä. Suojatie itsessään luo kylläkin velvollisuuden sovittaa nopeus sellaiseksi, että lähestyttäessä suojatietä ajoneuvo voidaan tarvittaessa pysäyttää. Kuljettaja ei siis voisi ainakaan kiihdyttää lähestyessään suojatietä. Kuljettaja voi lähestyä suojatietä sallitulla nopeudella ja hyvän näkyvyyden sekä hiljaisen liikenteen aikana todeta suojatien tyhjäksi. Nopeuden alentamisen tarve on kuitenkin toinen, jos liikenne on ruuhkaista tai suojatielle ei ole hyvää näkyvyyttä. (Frände ym. 2014, 299; Tieliikennelaki 267/1981, 2. luku.)

Väistämisvelvollisuus ulottuu suojatietä pidemmällekin alueelle, koska myös suojatielle astumassa olevaa jalankulkijaa on väistettävä. Jalankulkija on astumassa tielle, kun hän on lähellä suojatietä ja selvästi aikeissa astua suojatielle. Autoilijan on väistettävä jalankulkijaa silloin kun jalankulkija ei voisi ilman estettä ylittää tietä. Kuljettajan on otettava huomioon jalankulkijan nopeus ja sen mukaisesti mitoitettava toimintansa. Jalankulkija voi siis lähestyä suurellakin vauhdilla suojatietä ja kuljettajan on tämä huomioitava. Jalankulkijan velvollisuus tieliikennelain 44§:n mukaisesti on kuitenkin noudattaa sitä varovaisuutta, joka lähestyvän auton etäisyys ja nopeus edellyttävät. Tämä tarkoittaa sitä, ettei jalankulkija saa rynnätä tielle arvaamatta ja kuljettajan on voitava luottaa tähän. (Frände ym. 2014, 299.)

Tieliikennelain 44 §:n ensimmäisessä momentissa jalankulkija velvoitetaan käyttämään ajoradan ylittämiseen suojatietä, jos se on lähellä. Myös tieliikennelain 3 § tienkäyttäjän yleisistä velvollisuuksista on syytä mainita. Kyseinen pykälä velvoittaa kaikki tien käyttäjät eli jalankulkijat ja ajoneuvon kuljettajat noudattamaan liikennesääntöjä. Mutta ehkä tärkeimpänä se velvoittaa noudattamaan olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. (Tieliikennelaki 267/1981.)

### 4.3 Suojateihin liittyvä oikeuskäytäntö

Oikeuskäytännössä suojateihin liittyviin tapauksiin on usein sovellettu varovaisuusvelvollisuutta, joka sisältyy tieliikennelain 30 §:ään. Varovaisuusvelvollisuus kevyttä liikennettä kohdattaessa velvoittaa ajoneuvon kuljettajan käyttämään varovaisuutta kohdattaessa tai ohitettaessa jalankulkijoita, polkupyöräilijöitä tai mopoilijoita. Eri-tyistä varovaisuutta on noudatettava lähestyessä pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa tai raitiovaunua sekä lapsia, vanhuksia, vammaisia tai muita, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. Korkeimman oikeuden tapaus KKO:1987:3 kuvastaa hyvin liikenteeseen liittyvän varovaisuusvelvollisuuden ankaruutta. Kyseisessä tapauksessa henkilön kuljettama auto törmäsi pysähtyneen linja-auton edestä maantielle juosseeseen lapseen, sillä seurauksin, että lapsi kuoli. Oikeus totesi, ettei kuljettaja ollut erityisen varovainen, koska tämä ei ollut hiljentänyt vauhtia ja siirtynyt mahdollisuuksien mukaan keskitielle. Kyseisessä tapauksessa syyte kuolemantuottamuksesta hylättiin, koska lapsen tulo tielle oli niin yllättävää, että onnettomuus olisi seurannut varotoimenpiteistä huolimatta. Kuljettaja oli kuitenkin laiminlyömällä noudattaa liikennesääntöjen edellyttämää huolellisuutta abstraktisti vaarananut liikenneturvallisuutta. (Frände ym. 2014, 298.)

Eri-tyinen varovaisuusvelvollisuus ei koske vain sellaisia tilanteita, joissa kuljettaja varmasti havaitsee tienkäyttäjän kuuluvan erityisesti suojeltuun ryhmään. Kuljettajan on sovitettava toimintansa sen mukaan, missä tilanteessa on suurin riski. Tienkäyttäjän kyky selviytyä liikenteessä on oltava ratkaiseva mittari, jolloin luottamusperiaate syrjäytyy. (Frände ym. 2014, 298.)

Luottamusperiaate ei syrjäydy, jos kuljettajalla ei ole mahdollisuutta havaita tienkäyttäjän kuuluvan heikosti tiellä selviytyvien ryhmään. Tapauksessa jossa auto törmäsi suojatietä pitkin ajaneeseen 12-vuotiaaseen lapseen, autoilijan ei tarvinnut luottamusperiaatteen mukaisesti varautua siihen, että pyöräilijä ajaisi liikennesääntöjen vastaisesti suojatielle. Autoilijalla ei ollut yllättävässä tilanteessa aikaa tehdä havaintoja pyöräilijän kulkemisesta tai siitä, että tämä oli lapsi. (KKO 1986-II-113.)

Luottamusperiaatteen sisältö on se, että liikenteessä itse sääntöjen mukaan toimiva voi luottaa siihen, että toiset tienkäyttäjät noudattavat sääntöjä ja asianmukaista huolellisuutta, ellei ole olemassa luottamusperiaatteen soveltamista vastaan puhuvaa syytä. Luottamusperiaate pohjautuu näin vastavuoroisten odotusten suojaamiselle. (Tolvanen 2001). Törkeää vaarantamista oli henkilöautolla ajaminen taajamassa talvikelillä suurella ajonopeudella (n. 80 km/h) risteykseen, jossa oli ns. korotettu suojatie ja kaupparakennuksen rajoittama näkyvyys autoilijan suunnasta katsottuna. Pyöräilijä ajoi kolmion takaa eteen, mutta hänen katsottiin saaneen luottaa siihen, ettei autoilija lähesty suojatietä ylinopeudella. Asian arvioinnissa oli merkitystä myös sillä, että autoilija tunsi hyvin paikan liikennejärjestelyt ja hän siten olisi voinut varautua onnettomuuden estämiseen. (Vaasan HO 10.4.2000 R 99/674). Tolvasen (2001) mukaan väistämisvelvollisen tulee varautua siihen, että etuajo-oikeutettua tietä kulkeva ajoneuvo käyttää ainakin vähäistä ylinopeutta. Kuljettajan on kuitenkin suojatietä lähestyessä noudatettava erityistä varovaisuutta, eikä tällöin suojatietä lähestymistä huomattavalla ylinopeudella huonon näkyvyyden tilanteissa tarvitse ottaa lukuun luottamusperiaatetta arvioitaessa. (Tolvanen 2001.)

## 5 TIELIIKENTEN TURVALLISUUS

Suomen liikenneturvallisuustyötä ohjaavana periaatteena on ollut, että Liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse loukkaantua tai kuolla liikenteessä. Periaatteen lähtökohtana on eettinen käsitys siitä, ettei mikään ole kalliimpaa kuin ihmishenki ja siten sen on oltava kaiken suunnittelun lähtökohta, ei esimerkiksi matkaan käytetyn ajan vähentäminen. Tieliikenteen turvallisuus on pitkällä aikavälillä tarkasteltuna laskenut. Vuonna 2000 tieliikenneonnettomuudessa kuolleita oli 379 ja vuonna 2015 kuolleiden määrä oli 266. Tieliikenteen turvallisuuden pitkän aikavälin tavoite on vuonna 2025 enintään 100 tieliikenneonnettomuuksissa kuollutta. (Liikenteen Turvallisuusvirasto 2012; Taulukko 1.) Porissa tavoitteena on ollut päästä henkilövahinko-onnettomuuksissa alle muiden saman kokoisten kaupunkien (Oulu, Lahti, Kuopio, Kotka, Jyväskylä ja Vaasa) vertailukeskiarvon. Vuonna 2015 vertailukeskiarvo on 92 onnettomuutta, joten vuonna 2015 ei tavoitteeseen ole päästy. (Porin kaupungin internet-sivut 2016; Taulukko 1.)

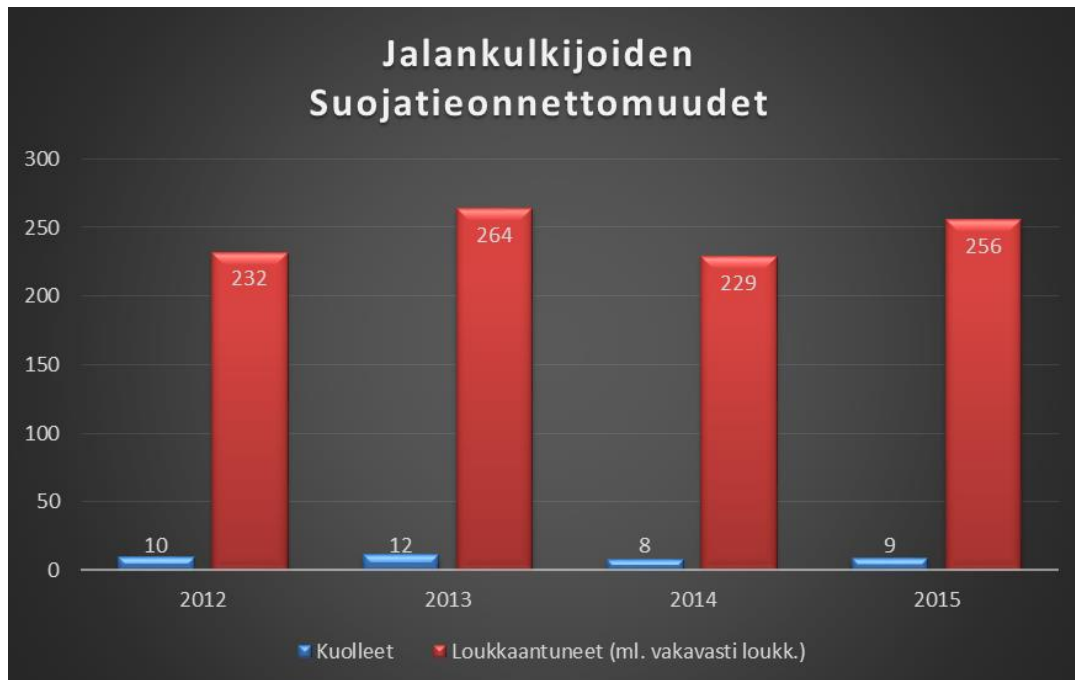
Taulukko 1. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet koko maassa ja Porissa v. 2012–2015. (Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu 2016.)

		2012	2013	2014	2015
<b>Koko maa</b>	<b>Kuolleet</b>	255	258	229	266
	<b>Loukkaantuneet</b>	7088	6681	6705	6385
<b>Pori</b>	<b>Kuolleet</b>	3	9	5	4
	<b>Loukkaantuneet</b>	107	104	147	153

Vuonna 2015 jalankulkijoiden onnettomuuksia Suomessa tapahtui 457, näistä onnettomuuksista suojatiellä tapahtui 256. Tämä tilasto kertoo karusti suojateiden turvallisuuden tasosta. Suojatiet ovat tämän tilaston mukaan tällä hetkellä yksiä turvattomimmista paikoista liikenteessä, toisaalta tälle väitteelle voidaan perustellusti esittää vastargumentti, koska on hyvin todennäköistä ja jopa toivottavaa, että suurin osa kadunylityksistä tapahtuu suojatietä käyttäen, joten suojatien näennäinen suuri osuus onnettomuuspaikkana, voi hyvin johtua siitä sen käytön yleisyydestä verrattuna muihin paikkoihin. On myös huomattava, että samaisten tilastojen mukaan kuolemaan johtavien onnettomuuksien suhde onnettomuuksiin suojateillä (0,28) on pienempi kuin kuolemaan johtavien onnettomuuksien suhde onnettomuuksiin kaikilla alueilla (0,56). Tämä voisi tarkoittaa sitä, että nopeudet suojateillä olisivat hiljaisempia ja siitä johtuen kuolemaan johtaneita onnettomuuksia olisi vähemmän suojateillä. Tätä tukee Bartleyn (2008, 237) teoksessa olevan tutkimuksen tulos, jossa todetaan ajonopeuden lisääntyessä kuolemaan johtavan onnettomuuden riskin kasvavan eksponentiaalisesti. Pasanen (2007, 22) arvioi omien empiiristen tutkimustensa perusteella Helsingissä noin joka neljännen kadunylityksen tapahtuman muualta kuin suojatietä pitkin. Hän toteaa tutkimuksensa tuloksena, että Helsingissä suojatien ulkopuolella katua ylittävällä on kaksinkertainen riski joutua onnettomuuteen, verrattuna suojatietä käyttävään jalankulkijaan. Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan taajamissa onnettomuudet tapahtuvat yleensä kadunylityksissä. Jalankulkijoiden onnettomuudet suojatiellä keskittyvät lähinnä pimeimpään aikaan vuodesta eli loka-tammikuulle. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2012; Kaavio 1; Kaavio 2.)



Kaavio 1. Jalankulkija onnettomuudet v. 2012-2015. (Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu 2016.)



Kaavio 2. Jalankulkijoiden suojatienonnettomuudet v. 2012-2015. (Tieliikenneonnettomuustilastopalvelu 2016.)

## 5.1 Suojatiekulttuuri

Suomessa on ollut vielä 60-luvulla suojatie jokaisella kadun yli jatkuvalla kuvitellulla jalkakäytävän jatkeella, ilman että sitä oli erikseen merkitty tiemerkinnoilla tai edes liikennemerkillä. 60-luvun lopulla asetuksella säädettiin suojateiden pakollisesta merkitsemisestä valkoisella tiemerkinillä, liikennemerkillä tai molemmilla. Nykyisin suojatie osoitetaan yleensä tiemerkinillä ja liikennemerkillä, joissain suurissa valo-ohjatuissa risteyksissä ei aina käytetä liikennemerkkiä. Vuonna 1969 Helsingissä kuoli 59 jalankulkijaa, nykyisin kuolonuhreja on enää muutamia vuodessa. (Pasanen 2007, 9).

Pasanen (2007, 11) ei kuitenkaan anna kaikkea kunniaa, jos yhtään, kadunylityksen turvallisuuden paranemisesta suojatiemerkinnoille, vaan pitää maanteiden nopeusrajoitusten, kantakaupungin nopeusrajoitusten ja pelastustoimenpiteiden tehostumista tärkeämpinä vaikuttimina turvallisuuden parantamiseen.

Pasanen (2007, 11) toteaa myös samassa yhteydessä kuinka vilkasliikenteisten monikaistaisten pääkatujen valo-ohjaamattomat välisuojatiet aiheuttavat välinpitämättömyyttä väistämissäännöistä, koska ihmiset pohtivat miksi heidän pitää pysähtyä, kun muutkaan eivät pysähdy ja jos he pysähtyvät, voi jalankulkija jäädä toista kaistaa tulevan auton alle tai takaa tulija voi törmätä oman auton perään. Toisaalta Pasanen (2007, 11) toteaa, että tiheään toistuvat suojatiet antavat autoilijalle ainakin tietynlaisen visuaalisen viestin.

Pasanen (2007, 28) on verrannut tutkimuksissaan ajokäyttäytymistä eri kokoisissa kaupungeissa (Helsinki ja Kemi) ja tullut siihen tulokseen, että liikenteen kärsimätön rytmi ja takaa tulijoiden paine aiheuttavat muovaavat paikallista ajokulttuuria. Pysähtyminen on fyysisesti ja psyykkisesti epämiellyttävämpää mitä suurempi on ajonopeus. Tutkimuksessa Helsingissä noudatettiin väistämissääntöä tutkituissa paikoissa keskimäärin 20% :sti kun taas Kemissä tutkituissa paikoissa jopa 70 % :sti. Pasanen (2007, 28) peräänkuuluttaa jalankulkijoiden omaa vastuuta tarkkailla liikennettä ja parantaa omaa selviytymistään liikenteessä.



## 5.2 Suojateiden turvallisuuden lisääminen

Ylikomisario Petri Pahkin Itä-Suomen liikennepoliisista pohtii suojateiden vähentämistä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Hän perustelee asiaa siten, että ilman suojatietä jalankulkijat varoisivat enemmän tien ylitystä ja odottaisivat, kunnes tien voisi ylittää turvallisesti. Hän toteaa jalankulkijoiden otaksuvan suojatien antavan oikeasti suojaa, vaikka Pahkinin mielestä näin ei ole, johtuen suomalaisesta ajokulttuurista. Pahkinin mielestä suojateiden vähentämisen myötä autoilijat voisivat oppia kunnoittamaan niitä paremmin. (Nykänen 2016.)

Toiseksi tärkeäksi turvallisuustekijäksi Pahkin nostaa tarkkaavaisuuden liikenteessä. Matkapuhelimen käyttö on Pahkinin mukaan yksi suurimmista syistä tarkkaamattomuuteen liikenteessä. Hän toteaa kännykän olevan mukana kaikkialla nykypäivänä ja ihmiset ovat oppineet vastaamaan siihen sen soidessa. (Nykänen 2016.)

Tarkkaavaisuuden tärkeyttä tukee Vanderbilt (2008, 77), jonka mukaan Yhdysvalloissa tehdyssä suuressa tutkimuksessa, jossa sataan autoon oli asennettu kuljettajaa kuvaavat kamerat, selvisi että 80 %:ssa onnettomuuksista ja 65 %:ssa läheltä piti-tilanteista yhtenä tekijänä oli kuljettajan tarkkaamattomuus liikenteestä kolmeksi sekunniksi. Jo kahdessa sekunnin tarkkaamattomuuden todettiin aiheuttavan kuljettajalle kyvyn menettää käsitys siitä mitä edessä tapahtui. Tutkimuksessa todettiin myös erityisesti matkapuhelinten aiheuttaman petollisen turvallisuuden tunteen. Matkapuhelimen näppäileminen aiheuttaa konkreettisen haitan ajoneuvon ohjaamiseen ja ajoneuvo saattaa heittelehtiä, mutta kun puhelu alkaa, kuljettajat yleensä saavat ajoneuvon taas hallintaansa ja ehkä jopa ottavat hieman lisää turvaväliä, kompensoidakseen puhelun aiheuttamaa tarkkaavaisuuden puutosta, mutta kun he ovat tehneet nämä kompensoinnit he uppoutuvat keskusteluun, ja kun jotain odottamatonta tapahtuukin, he ovat ongelmissa.

Suojateiden turvallisuutta on Porissa pyritty lisäämään liikennesuunnittelun keinoin esimerkiksi:

- lisäämällä valaistusta suojatien kohdille,
- muotoilemalla kaistoja siten, että suojatien kohdalla moottoriliikenteen vauhtia saadaan hitaammaksi,

- lyhentämällä suojatien pituutta, rakentamalla saarekkeitä,
- maalaamalla heräteraitoja tai rakentamalla korotettu suojatie
- asentamalla herätevarsia suojatiemerkkeihin ja
- laskemalla nopeusrajoituksia. (Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelma 2013.)

Nämä kaikki liikennesuunnittelun keinot ovat linjassa WHO:n julkaiseman jalankulkijoiden turvallisuus- käsikirjassa esitettyjen ohjeiden kanssa. Käsikirjan ohjeissa jalankulkijoiden kulun turvaamiseksi esitetään seuraavia asioita:

- Jalankulkijoiden mahdollisimman vähäistä kohtaamista moottoriliikenteen kanssa (Pedestrian Safety, 70), jota Porin suunnitelmassa on huomioitu lyhentämällä suojateitä.
- Ajoneuvojen nopeuksien vähentäminen (Pedestrian Safety, 75), jota suunnitelmassa korostetaan useissa kohdissa.
- Parantamalla jalankulkijoiden näkyvyyttä (Pedestrian Safety, 78), joka suunnitelmassa tulee hyvin esille suojateiden valaisun parantamisella. Tämä on erityisen tärkeää Suomessa, jossa muuhun maailmaan verrattuna on yleisesti useampia pimeitä aikoja vuodessa.

Näiden lisäksi käsikirjassa mainitaan yleisestä jalankulkijoiden ja moottorikulkuneuvon käyttäjien asenteisiin vaikuttamisesta, jota voidaan parantaa esimerkiksi poliisin valvonnalla ja liikenneturvallisuuskampanjoilla (Pedestrian Safety, 79). Käsikirjassa huomioidaan myös tärkeänä asiana saada lääketieteellistä apua loukkaantuneille jalankulkijoille (Pedestrian Safety, 85), Suomi on tässä asiassa ilmaisella terveydenhuoltojärjestelmällään mallimaa. Myös autokannan kehittyminen parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta (Pedestrian Safety, 83).

Vaikka WHO:n käsikirja on suunnattu erityisesti matala- ja keskituloisille maille, on siinä myös sellaisia kohtia, jotka sopivat jokaiselle maalle otettavaksi huomioon jalankulkijoiden turvallisuutta parannettaessa. (Pedestrian Safety, vii)

### 5.3 Jalankulkijoiden turvallisuus Euroopassa

On hyvin vaikeaa vertailla suojateiden turvallisuutta eri maiden välillä, koska kuten edellä mainitussa Pasasen (2007) tutkimuksessakin hyvin ilmenee, on Suomessakin jo suuria eroja kaupunkien ja jopa yksittäisten paikkojen välillä, miten väistämissääntöjä noudatetaan suojateilla.

Taulukko 2. Jalankulkijoiden osuus tieliikenteessä kuolleista. (Eurostat 2016.)

		Tieliikenteessä kuolleet(kaikki)	Jalankulkijat	Jalankulkijoiden osuus kuolleista
Tanska	2014	182	22	12,1 %
Ranska	2014	3384	499	14,7 %
Saksa	2014	3377	527	15,6 %
Suomi	2014	229	36	15,7 %
Ruotsi	2014	270	52	19,3 %
Espanja	2014	1688	336	19,9 %
Englanti(UK)	2014	1854	464	25,0 %
Viro	2014	75	26	34,7 %

Taulukko 3. Kuinka usein antaisit tietä jalankulkijalle suojatiellä. (pedestrian crossing). (SARTRE 2012.)

	ei koskaan	harvoin	joskus	usein	todella usein	aina	määrä
EU 2010	1,60 %	2,80 %	7,80 %	20,30 %	25,10 %	42,30 %	12507
Ruotsi 2010	0,80 %	0,50 %	3,60 %	14,40 %	31,10 %	49,60 %	589
Suomi 2010	0,50 %	1,10 %	9,80 %	40,80 %	26,30 %	21,50 %	615
Suomi 2003	0,50 %	1,20 %	5,10 %	33,40 %	19,60 %	40,20 %	1000
UK 2003	0,90 %	0,20 %	1,90 %	12,90 %	15,10 %	69,00 %	1237

Taulukko 3:ssa on erikseen poimittuja tuloksia SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) – projektista. Tämä projekti on kerännyt tietoutta eurooppalaisten asenteista liikenteeseen liittyen. Kysely on tehty vuosina 1991, 1996, 2003 ja 2010. Maan perässä on vuosi, jona kysely on toteutettu. Suomen tilastot kyselyssä ovat mielenkiintoisia, niissä on suuria poikkeamia Euroopan keskiarvoista, toisaalta Ruotsin vuoden 2010 arvot vertautuva hyvin Euroopan keskiarvoon. Kyselyn mukaan Suomessa vuodesta 2003 vuoteen 2010 mennessä aina tietä antavien määrä on pudonnut puoleen, mistä asenteiden muutos on johtunut, on vaikea selittää. On selvää, että jotain asenteessa on muuttunut. On mielenkiintoista myös huomata, kuinka taulukossa 2 huonosti sijoittunut Englanti (UK), erottuu selvästi edukseen tässä asennevertailussa. Englannilta ei ollut saatavilla vuoden 2010 tilastoja SARTRE- projektista. Hyvin yleistävä ajatus Suomen ja Englannin asenne-eroista ja jalankulkijoiden kuolemaan johtaneista

onnettomuuksista on, että Suomessa suojateilla ollaan varovaisia, koska ilmapiiri on sellainen, ettei suojateitä kunnioiteta. Englannissa taas saatetaan olla liian luottavaisia siihen, että ajoneuvo noudattaa väistämissääntöä. (Taulukko 3.)

#### 5.4 Pyöräilijöiden huomioiminen suojatievalvonnassa

Polkupyöräily on kävelyn ohella erinomainen tapa liikkua. Kaupungissa pyöräily onkin usein nopein tapa liikkua. Tämän vuoksi suojatievalvonnassa on mielestäni aiheellista puuttua myös pyöräilijöiden toimintaan. Porissa on tehty sääntötutkimus, jossa selvitettiin polkupyöräsääntöjen tuntemusta. (Porin kaupungin www-sivut 2016.)

Porissa suoritetun sääntötutkimuksen mukaan pyöräilijöiden liikennesäännöistä tunnettiin huonoiten tilanteessa, jossa tasa-arvoisessa risteyksessä polkupyöräilijä kohtaa auton. Jopa 80 % autoilijoista ja 41 % pyöräilijöistä vastasi virheellisesti, että auton on väistettävä pyöräilijää. Toinen huonosti tunnettu sääntö oli tilanne, jossa liikenneympeyrästä oli poistumassa auto. autoilijoista 51 % ja pyöräilijöistä 46 % uskoi virheellisesti, että pyöräilijän pitää väistää. Muut liikennesäännöt tunnettiin suhteellisen hyvin. Tutkimuksessa esitettiin myös kysymys, tietääkö vastaaja varmasti tämän säännön. Liikenneturvallisuuden kannalta riskiryhmän muodostavat sellaiset tienkäyttäjät, jotka ovat varmoja omasta mielestään jostain liikennesäännöstä, mutta vastaavat väärin. Tutkimuksessa tuotiin esille, kuinka epävarmuus ja sitä kautta varovaisuus on liikenneturvallisuuden kannalta parempi vaihtoehto, kuin luulla jääräpäisesti olevansa oikeassa. (Setälä 2016.)

Suojatie on, kuten aikaisemmin on todettu, tarkoitettu vain jalankulkijoille. Usein kuitenkin jalkakäytävä ja pyörätie on yhdistetty. Tultaessa tienylityspaikkaan on tässä paikassa lähes poikkeuksetta suojatie. Polkupyöräilijä ei saa ylittää suojatietä ajamalla, jollei pyörätie jatku ajoradan toisella puolella. Tien ylityspaikka on yleensä merkitty tieliikenneasetuksen 5 luvun 37 §:n mukaisesti pyörätien jatkeeksi. Vuoden 2017 loppuun mennessä on jokainen pyörätien jatke kuitenkin merkittävä liikenneasetuksen mukaisella merkinnällä. (Liikenneturvan www-sivut 2016.)

## 6 SUOJATIEVALVONNAN TÄMÄN HETKINEN TILA

Suojatievalvontaa suoritetaan poliisin valtakunnallisten valvontateemojen linjauksen mukaisesti. Poliisin valvontateemat valitaan kansainvälisten teemojen mukaisesti, jolloin teemat ovat samat kaikissa Euroopan maissa. Näiden teemojen lisäksi poliisihallitus suunnittelee omat valtakunnalliset teemat. Näiden valvontateemojen lisäksi jokaisen alueen liikenneryhmä suunnittelee omat valvontateemansa, näiden suunnitelmien tekemisessä käytetään apuna kansalaisilta tulleita valvontapyyntöjä, jotka ohjaavat poliisin päivittäistä toimintaa. Poliisi suorittaa suojatievalvontaa analysoimalla riskiaikoja ja -paikkoja. (Ajaste 2015)

### 6.1 Suojatievalvonnasta tiedottaminen

Ylikomisario Simo Pukkila (2016) kertoo haastattelussa poliisin tiedottamisen olevan tärkeää. Tiedottaminen jaetaan pääsääntöisesti kolmeen vaiheeseen: ennen teemaa, teeman aikaiseen ja teeman jälkeiseen tuloksista tiedottamiseen. Pukkila toteaa perinteisen tiedottamisen keinoin (lehdet, radio) tavoitettavan vain parhaimmillaankin nuoria aikuisia ja siitä vanhempia kansalaisia. Facebook-tiedottamisella on myös sama kohderyhmä. Nuorten tavoittaminen on nykyään haastavaa ja Pukkila toivoo nuorten suosimien ”tubettajien” ottavan aiheekseen myös poliisin tekemän valvonnan. Tämä olisi keino tavoittaa myös nuorisoa.

### 6.2 Suojatievalvonnan suorittaminen Porin poliisiaseman alueella

Komisario Tuomo Katajisto toi haastattelussa esiin, kuinka tämän hetken poliisin resursseilla, on vaikea suorittaa teemavalvontaa vain suojateihin kohdistuen. Tämä johtuu siitä, että suojatievalvontaan käytetty aika ei tuota tilastollisesti näkyviä suoritteita. Toisin kuin esimerkiksi nopeusvalvonta, jossa on poliisihallituksen asettama puuttumiskynnys. Poliisi puuttuu myös partioidessaan suojatierikkeisiin, mutta tämä tapahtuu ennalta suunnittelematta. Katajiston mukaan tällaista puuttumista on erityisesti rohkaistava. Pukkila tuo esiin mahdollisuutena käyttämänsä metodin, jossa suoritteita ei arvosteltaisi lukumääräisesti. Jokaiselle suoritteelle voidaan antaa tietty arvo, esi-

merkiksi sen vakavuuden perusteella. Poliisin ei Pukkilan mielestä pitäisi tehdä pisteyttämistä, vaan sen pitäisi tulla yhteiskunnan eri asiantuntijoiden taholta. Tämän metodin käyttäminen parantaisi poliisin työn merkityksellisyyttä ja sitä myöten vaikutusta olisi myös työhyvinvointiin. (Katajisto 2016; Pukkila 2016.)

## 7 SUOJATIEVALVONNA KEINOT JA PARHAAT KÄYTÄNNÖT

Valitsin tutkimusmenetelmäksi kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen, koska uskoin saavani parhaan käsityksen tutkimuskysymyksiin havainnoimalla itse ja haastatteluja tekemällä. Tutkimuksessa olen tehnyt haastatteluja teemahaastattelun muodossa. Päädyin haastatteluun sähköpostin välityksellä, koska haastateltavien virkapaiikat sijaitsevat sekä Porissa että Turussa, joten kaikki haastattelut on tehty samalla tavalla. Sähköpostihaastattelu tuottaa myös sellaisen aineiston, joka ei ole pelkästään haastattelijan muistin varassa. Tämä tekee haastattelutilanteista samanlaisia keskenään. Sain liikennesektorin ylikomisario Simo Pukkilalta luvan lähestyä haastateltavia sähköpostilla. Haastattelumateriaali on hallussani.

Olen lähettänyt sähköpostilla kysymyksiä haastateltavia, kysymykset olen valinnut oman havainnointini perusteella toimiessani liikennepoliisissa. Kysymykset ovat aihepiiriltään samoja ja teema on suuntaa antava, joten jokaisella haastateltavalla on ollut yksilöllinen mahdollisuus vaikuttaa omaan haastatteluunsa näiden teemojen sisällä. Päädyin valitsemaan haastateltaviksi liikennesektorin alipäällystön. Esimiesasemassa olevat poliisimiehet omaavat kokemusta liikennevalvonnasta ja heidän vastuullaan on ryhmän operatiivisen toiminnan järjestäminen. Tästä johtuen alipäällystöllä on paras käsitys suojatievalvonnan suunnittelusta ja parhaista käytännöistä.

Lähetin sähköpostin 18:lle ylikonstaapelille, joista yksi ryhmänjohtaja delegoi vastauksen kahdelle ryhmänsä vanhemmalle konstaapelille, joilla oli hänen mielestään paras kokemus suojatievalvonnasta. Seitsemään lähetetyistä sähköposteista vastattiin. Lähettämäni kysymykset ovat jokaisen kappaleen otsikkona. Olen jokaisessa kappaleessa käsitellyt vastaukset anonymoineksi.

### 7.1 Tarvittavien partioiden määrä suojatievalvonnassa

Tekemässäni kyselyssä suojatievalvontaan tarvittavien partioiden vähimmäismäärässä oli suurta poikkeamaa. Tarvittavien partioiden määrä vaihteli yksittäisestä moottoripyöräpoliisista neljään kahden poliisimiehen partioon. Useimmat vastaajat kuitenkin pitivät onnistuneen valvonnan suorittamisen ehtona vähintään kolmea partiota. Suojatietä valvovien poliisien määräksi riittäisi yksi, mutta oikeudessa riittävän näytön saamiseen olisi valvoja oltava kaksi tai käyttää paikalla nauhoittavaa valvontavälinettä. Vastaajien mielestä olisi hyvä, jos valvontapaikalle pääsisi yksi partio etukäteen toteamaan liikenneolosuhteet ja suunnittelemaan muiden partioiden sijainnit. Myös rikkeen toteamisen jälkeen on rikkeen tekijä pysäytettävä ja hänelle kirjoitettava seuraamus, tähän on varattava vastaajien mukaan ainakin yksi kokonainen kahden hengen poliisipartio.

### 7.2 Suojatievalvojan sijoittuminen

Kyselyssä ehdottomasti parhaimmaksi tavaksi sijoittua valvontaan todettiin jalkautuminen. Tällöin valvovalla poliisilla on mahdollisuus puuttua suoralta kädeltä rikkeisiin ja ulkona havaintojen tekeminen on helpompaa kuin autossa istuen. Mahdollisen nauhoittavan valvontavälineen sijoittaminen tulisi olla sellainen, että se kuvaisi valvontapaikkaa sivusta, jotta kuvassa näkyisi selvästi osallisten etäisyydet ja nopeudet.

### 7.3 Valvontapaikan valitseminen

Valvontapaikan valitsemisessa nousi kyselyssä tärkeimmäksi tekijäksi poliisimiesten työturvallisuus. Valvontapaikka on valittava siten, että pysäytettävät ajoneuvot saadaan mahdollisimman helposti ja nopeasti pysäytettyä. Kaikkein parhaimmaksi tähän tehtävään todettiin poliisimoottoripyörät, mutta talvella paikan valintaan on kiinnitettävä enemmän huomiota. Hyvän valvontapaikan valitseminen alkaa kyselyn perusteella hyvän pysäytyspaikan valinnalla. Toisaalta kyselyssä todettiin myös, että liikenteen on oltava suhteellisen vilkasta valvontaa suoritettaessa.

#### 7.4 Minkälaisissa paikoissa suojateitä valvotaan

Kyselyssä vastanneet pitivät suojatievalvonnan keskeisimpinä paikkoina alueita, joilla on kouluja, päiväkoteja ja sairaaloita. Myös onnettomuustilastojen mukaan vaaralliset paikat ovat yleensä valvonnan alla. Keskustoissa sijaitsevat pääliikenneväylät ja erityisesti tiet, joilla on kaksi tai useampi kaista samaan suuntaan, todettiin hyviksi valvontapaikoiksi. Kyselyssä nousi esille myös, että paikkoja valvotaan sellaisissa paikoissa, joissa voidaan valvoa myös muita teemoja kuten risteysajoa ja nopeuksia.

#### 7.5 Minkälaisia rikkeitä tulisi valvoa

Kyselyssä kysyttiin vastaajilta mikä olisi heidän mielestään sellainen teko, johon olisi yksinkertaisinta saada näyttö tekohetkellä. Vastaajien keskuudessa nousi selvästi esille suojatien eteen pysähtyneen ajoneuvon ohittaminen pysähtymättä. Rikettä perusteltiin sillä, että se on selvästi kaikista suojatierikkeistä eniten vaaraa aiheuttava ja sen lisäksi ikävän yleinen. Vastauksissa nousi myös esille suojatielle astuneen tai astumassa olevalle jalankulkijalle esteettömän kulun antaminen sellaiseksi teoksi, jota olisi hyvä valvoa, mutta todettiin myös, että nämä tapaukset ovat yleensä hyvin vaikeita valvoa, johtuen jalankulkijoiden omasta käytöksestä. Monet olivat sitä mieltä, että on vaikea arvioida jalankulkijan toimintaa. Milloin jalankulkija luopuu vapaaehtoisesti oikeuksistaan ja milloin heille ei anneta esteetöntä kulkua.

#### 7.6 Kyselyn luotettavuus ja käytäntöön soveltaminen

Tutkimuksen tavoitteena oli tuoda esiin keinoja ja parhaita käytäntöjä suojatievalvontaa. Saatujen vastausten laatu oli mielestäni hyvä. Poliisin toimintaan liittyy hyvin paljon hiljaista tietoa, käytäntöjä jotka on todettu käytännössä toimiviksi. Haastatteleamalla on mahdollista saada sellaista tietoa jota ei kirjoista tai virallisista ohjeista löydy. Jokainen poliisimies vastaa omasta tekemisestään ja jokaisen suorittaa valvontaa parhaaksi näkemällään tavalla. Uskon kuitenkin kyselyssä tulleiden vastausten olevan vähintään ”hyvä tietää”- tasoa. Kyselyn tulosten ei ole tarkoitettu olevan kiveen hakattuja ohjeita. Tulokset voidaan käsittää tietona, johon omaa toimintaa voidaan verrata ja kehittää. Tärkeintä on saada keskustelua aikaan valvonnan keinoista ja niihin on hyvä



suhtautua kriittisesti. Kyselyn tulokset ovat koottu yksittäisten poliisimiehien mielipiteistä ja ne pitää ymmärtää sellaisina. Kyselyn vastanneet poliisimiehet ovat kokeneita ja vastaavat oman ryhmänsä suojatievalvonnasta, joten kyselyn tuloksia voidaan pitää luotettavina.

## 8 RIKOSPROSESSI

Perustuslain 21 §:ssä on rikosprosessin eräs keskeinen määritelmä eli oikeusturva. Arkkielessä oikeusturva ymmärretään yleensä siten, että lakeja sovelletaan kaikkiin samalla tavoin, yhdenmukaisesti, tasapuolisesti ja puolueettomasti. Tärkeimpinä kiinnekohtina on pidettävä yhdenvertaisuutta ja lainalaisuusperiaatetta. Erityisesti lainalaisuusperiaatteesta on johdettu mielivallan kielto. Päätöksenteossa mielivaltana voidaan pitää sellaista päätöstä, joka perustuu ratkaisijan omiin pyrkimyksiin. Viranomaisen harkintavaltaa käytettäessä on siten tarkasti noudatettava lainalaisuusperiaatetta eli päätösten on perustuttava lain säännöksiin. Yhdenvertaisuus merkitsee käytännöllisesti asiattoman erottelun kieltä. Oikeusturva-ajattelu nykymuodossaan perustuu jokaisen oikeuteen saada halutessaan oikeutensa ja velvollisuutensa tuomioistuimen käsiteltäväksi. (Hallberg 2001, 27-28.)

Rikosasioiden oikeudenkäynneissä on tärkeää turvata tuomioistuimelle mahdollisimman hyvät keinot asian perusteelliseen käsittelemiseen. Rikosoikeudenkäynnin suullinen, välitön ja syyttämismenetelmän mukainen menettely asettaa tiedollisia, taidollisia ja eettisiä vaatimuksia tutkintaviranomaisille. (Jokela 2008, 10.)

Rikosprosessiin liittyy vahva julkinen intressi totuuden selvittämiseksi eli rikos tulee selvitettyksi ja siihen syyllistynyt tuomituksi. Toisaalta myös rikosprosessiin liittyy yksityinen intressi eli rikoksesta epäillyn ja asianomistajan oikeusturvaintressit. Rikosprosessille kuvaavaa onkin julkisen ja yksityisen intressin yhteensovittaminen. Rikosprosessin keskeinen teema on väitetty teonkuvaus, joka täyttää rikoksen tunnusmerkistön. Rikostunnusmerkistö määrää sen mitä asiassa on pidettävä oikeustosisekkana. Todistelun avulla halutaan selvittää nämä oikeustosisiekat. Oikeustosisiekkaa pidetään

välittömänä tosiseikkana, esimerkiksi kuljettaja ajoi autolla jalankulkijan päälle suojatiellä. Todistustositseikkana (indisio, välillisesti relevantti tosiseikka) pidetään todistavaa seikkaa, jonka perusteella arvioidaan todistettavan väitteen todenperäisyyttä. Esimerkiksi todistajan lausumaa siitä, että henkilöauto ajoi lujaa vauhtia kohti suojatietä. Todistustositseikkojen näyttöarvoa arvioitaessa hyödynnetään yleisiä kokemussääntöjä eli yleisiä tietoja tosiseikkojen välisistä syysuhteista. Aputositseikalla kontrolloidaan konkreettista todistussuhdetta oikeustositseikan ja todistustositseikan välillä, siihen ei liity mitään näyttöarvoa itse teonkuvaukseen. Esimerkkinä aputositseikasta on esimerkiksi todistajan etäisyys tapahtumapaikasta. Todistuskeinoina, joilla todistusfaktat saatetaan ratkaisijan tietoon, pidetään asiakirjatodistelua, katselmusta, todistajien kuulemista, asianosaisten kuulemista todistelutarkoituksessa ja asiantuntijatodistelua. (Helminen ym. 2014, 513-515)

## 8.1 Sakkomenettely

Loppuvuodesta 2016 voimaan tulevaksi on kaavailtu Laki sakon ja rikesakon määräämisestä eli sakkomenettelylaki (HE 94/2009). Tässä menettelyssä voidaan asia ratkaista tuomioistuimen ulkopuolella. Käytännössä siis jo tapahtumapaikalla poliisimies voi tehdä lopullisen päätöksen asiassa. Sakon ja rikesakon määräämiseen liittyvässä suppeassa esitutkinnassa on kuultava asianomistajaa ja rikkomuksesta epäiltyä. Suppeassa esitutkinnassa selvitetään ainoastaan ne seikat, jotka ovat välttämättömiä sakkovaatimuksen, sakkomääräyksen, rikesakkomääräyksen tai rangaistusvaatimuksen antamiseksi. Sakkomenettelyn käyttö edellyttää epäillyltä teon tunnustamista ja seurausten hyväksymistä sekä luopumista oikeudesta suulliseen käsittelyyn tuomioistuimessa ja suostumista asian käsittelyyn sakkomenettelylain mukaisessa menettelyssä. Jos asiassa on asianomistaja, myös tämän on suostuttava asian käsittelyyn tässä menettelyssä. Asianomistajalla on mahdollisuus saada yksityisoikeudelliset vaatimuksensa käsiteltyä rikosasian yhteydessä tuomioistuimessa. Tätä mahdollisuutta asianomistajalla ei ole, jos asia käsitellään sakkomenettelyssä. Asianomistajan on ymmärrettävä tämä antaessaan suostumus sakkomenettelyyn. (HE 94/2009, 13.)

Rikesakkomääräyksellä voidaan suojateihin kohdistuneissa teoissa käsitellä jalankulkijan tieliikennelain 44 §:n mukainen varomattomasti suojatielle tuleminen tai lähellä

olevan suojatien käyttämättä jättäminen. (Laki rikesakkorikkomuksista 756/2010, 2§.) Sakkomääräyksellä voidaan käsitellä teot, jotka ovat mainittu sakkomenettelylain 3 §:n 2. momentissa ja joista määrätään enintään 20 päiväsakkoa. Rikesakkomääräyksen ja sakkomääräyksen voi antaa poliisimies. Jos teosta vaaditaan enemmän kuin 20 päiväsakkoa tai epäilty pyytää päiväsakon määräytymisperustetta muutettavaksi, epäilylle on annettava tiedoksi sakkovaatimus, jonka perusteella syyttäjä antaa rangaistusmääräyksen. Rangaistusvaatimusta käytettäisiin silloin, kun epäilty ei anna suostumustaan asian ratkaisemiseen sakkomenettelyssä. Lain esitöiden mukaan epäilty voi jättää suostumuksen antamatta jättämisellä osoittaa haluavansa asian tuomioistuimen käsiteltäväksi. Epäilylle on kuitenkin rangaistusvaatimuksen tiedoksiannossa kerrottava hänellä olevan 30 päivää aikaa, maksamalla tai osittain maksamalla rangaistusvaatimus, antaa suostumus jälkikäteen. Tämän ajan kuluttua maksamaton rangaistusvaatimus siirtyy esitutkintaan. (Laki sakon ja rikesakon määräämisestä 754/2010; HE 94/2009.)

Rangaistusvaatimuksen tiedoksiannon jälkeen on tapahtumapaikalla huomioitava epäillyn kuulustelu kirjallisesti. Kuulustelussa on epäillyn vapaan kerronnan ja hänelle esitettyjen kysymyksien perusteella saatava mahdollisimman kattava kuvaus tilanteesta ja epäillyn toiminnasta. Kappaleessa 8 mainitut kyseiseen tapaukseen liittyvät oikeus- ja todistusasiat on esitettävä kuulusteltavalle. Tämä koskee epäillyn puolesta ja vastaan vaikuttavia seikkoja. Epäilty voi halutessaan kommentoida kuulustelussa esitettyä näyttöä. (Helminen ym. 2014, 404-406.)

## 8.2 Täydellinen esitutkinta

Tapauksissa jossa tekoa ei voida pitää yksinkertaisena ja selvänä suoritetaan täydellinen esitutkinta. Paikalla ollut partio kirjaa tapahtumasta rikosilmoituksen. Jos asianomistaja ei suostu sakkomenettelyyn tai epäilty ei maksa sakkoa tai rikesakkoa edes osittain, on asiassa suoritettava esitutkinta. Esitutkinnalle määrätään tutkinnanjohtaja ja tutkija. Esitutkinnassa suoritetaan kuulusteluja, jotka liikenne rikoksissa koostuvat yleensä rikoksesta epäillyn ja todistajan kuulusteluista. Suojatiellä tapahtuneissa rikkeissä todistajana kuullaan tapahtuman todennutta poliisimiestä, sekä mahdollisesti muita selville saatuja rikoksen silminnäkijöitä, esimerkiksi jalankulkijaa joka on ollut

astumassa suojatielle tai matkustaja autossa. Suojatielle astunutta henkilöä ei siis läh-  
tökohtaisesti kuulla asianomistajana, ellei hänelle ole tullut lainvastaisesta teosta vam-  
moja tai hänellä ole esittää korvausvaatimuksia rikoksesta epäillylle. Suojateihin liit-  
tyviä tekoja joissa on asianomistaja, on yleensä pidettävä niin vakavina, että niistä on  
yleensä kirjattava rikosilmoitus nimikkeellä törkeä liikenneturvallisuuden vaarantami-  
nen. Tällaisissa tilanteissa partion on syytä jo tapahtumapaikalla olla yhteydessä vas-  
tuussa olevaan päällystöön kuuluvaan poliisimieheen, oikean menettelytavan varmis-  
tamiseksi. (Helminen ym. 2014, ,379-380.)

### 8.3 Syyteharkinta

Kun esitutkinnassa on selvitetty epäillyn puolesta ja vastaan puhuvat seikat kuuluste-  
luilla ja mahdollisesti muilla todisteilla, kuten tallentavilla liikenteenvalvontalaitteilla  
saadut todisteet sekä mahdolliset vahingot, päätetään esitutkinta ja se lähetetään syyt-  
täjälle syyteharkintaan. Liikenne rikokset eivät ole niin sanottuja asianomistajarikok-  
sia, vaan ne ovat virallisen syytteen alaisia rikoksia, jolloin syyttäjällä on aina syyte-  
oikeus. Syyttäjä voi syyteharkinnassa päättää olla nostamatta syytettä eli tehdä syyt-  
tämättäjäntämispäätöksen. Muussa tapauksessa asia käsitellään yleisessä tuomioistu-  
messa aluksi käräjäoikeudessa, jossa suullisessa käsittelyssä kuullaan sekä epäilty että  
todistajat ja käsitellään muut mahdolliset todisteet asiassa. Asia voidaan myös käsitellä  
kirjallisessa menettelyssä, jos asianosaiset ovat tähän esitutkinnassa antaneet suostu-  
muksensa. (Helminen ym. 2014, 341-342.)

### 8.4 Teonkuvaus suojatievalvonnassa

Näytön riittävyys on erittäin suuressa roolissa syyttäjän tehdessä syyteharkintaa. Tämä  
on huomioitava suoritettaessa suojatievalvontaa. Kaikkien asiaan liittyvien seikkojen  
selvittäminen kuuluu esitutkintaan ja ne on kirjattava tarkasti. Syyttäjä tekee syytehar-  
kinnan esitutkinta-aineiston perusteella. Syyttäjällä on niin kutsuttu todistustaakka eli  
syyttäjän on näytettävä, että rikoksesta epäilty on syyllistynyt rikoksen tunnusmerkis-  
tön mukaiseen menettelyyn asiassa. Tämä perustuu rikosoikeudenkäynnin lähtökoh-  
tana olevaan syyttömyysolettamaan. (Jokela 2008, 563.)

Poliisimiehen on kirjattava mahdollisimman tarkasti, miten lainvastainen teko on todettu ja miten se on täyttänyt rikoksen tunnusmerkistön. Esimerkiksi suojatielle astunut jalankulkija on joutunut pysähtymään suojatielle välttääkseen yhteentörmäyksen suojatietä lähestyneen henkilöauton kanssa. Esimerkissä on huomioitava tunnusmerkistön mukaisuus, että henkilöauton kuljettaja on menettelyllään aiheuttanut sen, että jalankulkija ei ole saanut esteetöntä kulkua suojatiellä ollessaan. On siis otettava kantaa siihen, ettei jalankulkija ole omasta halustaan luopunut oikeudestaan esteettömään kulkuun, esimerkiksi heilauttamalla kättään. Tärkeää on myös ottaa huomioon esituskinnassa selvitettävät syytettä vastaan puhuvat seikat, kuten mahdollinen jalankulkijan varomaton suojatielle tuleminen. (Tieliikennelaki 267/1981, 32§ ja 44§.)

## 9 LOPPUPÄÄTELMÄT JA POHDINTA

Entinen kansanedustaja Osmo Soininvaara kirjoittaa blogissaan osuvasti: ”ota juristi mukaan risteykseen”. Soininvaara kritisoi lakia siitä, ettei se ole tarpeeksi selvä ja monissa tapauksissa on tulkinnanvaraista, kuka on väistämisvelvollinen. (Soininvaara 2010.) Olen samaa mieltä, että väistämissäännökset voivat olla hankalia, varsinkin kun päätös väistämisestä joudutaan tekemään äkillisissä liikennetilanteissa. Juuri tämänkaltaisissa tilanteissa korostuu liikenteen riskikäyttäytyminen. Sääntötutkimuksen (Setälä 2009) mukaisesti tienkäyttäjät jotka virheellisesti luulevat tietävänsä liikennesäännön, ovat alttiita tekemään päätöksiä, jotka voivat olla ennalta-arvaamattomia toisen osapuolen kannalta. Luottamusperiaatteen mukaisesti tienkäyttäjän on pysyttävä luottamaan siihen, että toiset tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä.

Vaikka väistämissäännöt voivatkin olla epäselvät. Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjen lisäksi myös olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi. Itse olen kokenut tämän aina niin sanottuna päälle ajo kieltona. Liikennesääntöjen noudattaminen ei saa johtaa vahinkoon. Suojatietä lähestyvän ajoneuvon on otettava huomioon monta asiaa. Nopeus on sovitettava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää (tilannenopeus) ja että tarvittaessa voidaan pysäyttää ennen suojatietä. Suojatiet sijaitsevat yleensä risteyksissä ja risteykset ovat jo tieliikennelain esitöissä (HE 74/1979) todettu vaaran paikoiksi. Esitöissä on pohdittu jopa risteykseen

tultaessa yleistä pysähtymisvelvollisuutta, mutta on kuitenkin todettu, ettei hiljaisessa ja hyvän näkyvyyden risteyksessä ole järkevää velvoittaa ajoneuvoa pysähtymään. Risteyksen vaarallisuus on kuitenkin tieliikennelaissa huomioitu velvollisuutena noudattaa erityistä varovaisuutta risteystä lähestyttäessä. Liikennesuunnittelulla on kuitenkin suuri rooli risteyksien ja suojateiden rakentamisessa siten, että näkyvyys on mahdollisimman hyvä. Myös turvalaitteet, kuten jalankulkijan tielle tulosta varoittavat vilkkuvat merkit ovat merkittävässä osassa parantamassa liikenneturvallisuutta. Haluan vielä erityisesti mainita ne yksittäiset kansalaiset, jotka oma-aloitteisesti käyvät harventamassa villoiksi kasvaneita ruohopuskia näkyvyyden parantamiseksi.

Autoilijoiden ajokäyttäytymisen muuttaminen tänä kiireisenä aikana, kun autoilijoiden huomiosta kilpailevat suojateitä käyttävien lisäksi erilaiset mobiiliviestimet, on oltava pitkäjänteistä. Valvonnan tason ylläpitämisellä voidaan vaikuttaa ajokäyttäytymisen paranemiseen. Suojatievalvonnan suunnittelussa on otettava huomioon koulujen alkamiset ja syksyllä pimenevä sää ja valvonnasta on aktiivisesti tiedotettava. Kuitenkin tärkeä asia on valvontateemojen ulkopuolella tapahtuva yksittäisten partioiden suorittama valvonta. Myötäillen Lounais-Suomen poliisilaitoksen päällystön liikenneasiantuntijoiden Tuomo Katajiston ja Simo Pukkilan mukaisesti jokaisen partion rohkeaa puuttumista partioinnin ohella havaittuihin suojatierikkeisiin. Puuttumisen on myös oltava enemmän sääntö kuin poikkeus. Yleensä lakia jota ei valvota, ei myöskään noudateta. Aktiivisella puuttumisella poliisi viestittää, että asia koetaan tärkeäksi. On mielestäni selvää, jos suojatievalvontaa ei suoriteta jatkuvasti, sen vaikutukset eivät ole tarpeeksi pitkäkestoisia.

Pukkila (2016) pohtii suojatievalvonnasta ilmenevien rikkeiden olevan luonteeltaan sen kaltaisia, että monesti poliisin ja epäillyn näkemys tilanteesta eroaa ratkaisevasti toisistaan. Toisten tienkäyttäjien tekemiä rikkeitä paheksutaan yleisesti, mutta omia rikkeitä pyritään vähättelemään. Olen samaa mieltä tässä asiassa. Suojatierikkomukset ovat luonteeltaan sellaisia, että niissä muodostuu helposti näkemyseroja. Voimme helposti todeta turvavyön olevan auki tai nopeutta olevan liikaa. Käyttäytyminen suojatiellä on kuitenkin aina suojatietä ylittävän ja tätä väistävän vuorovaikutteista toimintaa. Tästä johtuen, voivat osapuolien ajatukset mennä ristiin. Autoilija voi kuvitella jalankulkijan antavan tietä odottaessaan suojatien laidassa. Jalankulkija voi taas pysähtyä sen takia, ettei uskalla astua suojatielle, luullen ettei lähestyvä auto väistä häntä.

Suojatievalvonta ei siis ole kovin yksinkertaista. Tämänkaltaisissa tilanteissa on poliisin vaikea puuttua toimintaan rankaisemalla, koska näkemykset tilanteesta saattavat vaihdella. Toisaalta näen myös, että tämän kaltainen suojateihin liittyvä ominaispiirre on johtanut myös suojatievalvonnan vähentymiseen.

Ohjaavalla ja neuvovalla toiminnalla poliisin on helppo puuttua näihin tilanteisiin. Autoilijaa on muistutettava väistämisvelvollisuudesta jalankulkijaa kohtaan. Sakolla asia pitäisi mielestäni käsitellä vain, jos tilanteessa on havaittavissa tahallisuutta. Sakosta voisi hieman epäselvissä tapauksissa seurata jopa vihamielisyyttä jalankulkijoita tai yleensä poliisin valvontaa kohtaan. Huomauttaminen on siis lievempi keino sakon sijaan, mutta tässä tapauksessa näen sen myös tehokkaammaksi.

Varsinkin uuden sakkomenettelylain tuoman päätösvallan myötä, on tärkeää ratkaista asiat siten, ettei epäilyn syyllisyydestä jää varteenotettavaa epäilyä. Tässä voidaan käyttää apuna tallentavia valvontavälineitä. Tilanteen ei kuitenkaan mielestäni saa antaa mennä siihen, että rike olisi videoitava aina. Tämä asia on hieman samankaltainen kuin tutkan nopeuslukeman tallentaminen. Kansalaisen on pystyttävä luottamaan poliisin tekemiin havaintoihin, jotka tehdään virkavastuulla. Mielestäni asiassa korostuu poliisimiesten huolellisuus, esimerkiksi teonkuvausten kirjaamisessa mahdollisimman seikkaperäisesti.

Lopputyön tekeminen on ollut mielenkiintoinen matka. Työ on opettanut tekijäänsä pitkin matkaa. On ollut mielenkiintoista tutustua lakiteksteihin ja lain esitöihin sekä muuhun teoriaan aiheen taustalla. Käytännön selvittäminen haastattelujen perusteella on tuonut mielenkiintoisia näkökulmia, jotka olen pyrkinyt tuomaan esille työssäni. Työtä tehdessäni olin mukana Elämä edessä- kampanjassa puhumassa nuorille liiketurvallisuudessa. Tämän työn lumoissa pidin nuorille pitkän puheen liikennesääntöjen tulkinnoista ja teoriasta. Lopuksi havahduin ja totesin edessäni useita nuoria hölmistyneet ilmeet kasvoillaan. Hieman nolostuneena totesin nuorille: ”Säännöt on hyvä tuntea. Tärkeintä on kuitenkin toimia liikenteessä maalaisjärjellä siten, ettei kenenkään tarvitse pelätä turvallisuutensa puolesta”.

## LÄHTEET

Ajaste, T. 2015. Liikenteen valvonta taajamissa. Poliisihallituksen julkaisuja. Saatavilla: <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/9785955/Timo-Ajaste.pdf/91ce6464-ffa2-41d6-9823-732f6d5dcf4d>

Bartley, G. 2008. Traffic accidents: Causes and outcomes. New York: Nova Science Publishers.

Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelma 2013. 2013. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Raportteja 124/2013.

Eurostat. 2013. Transport in figures 2016. EU:n julkaisuja.

Frände, D., Matikkala, J., Tapani, J., Tolvanen, M., Viljanen, P. & Wahlberg, M. 2014. Keskeiset rikokset. 3. uud. ja laaj. laitos. Helsinki: Edita.

HE 74/1979 Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi.

HE 94/2009 Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tuomioistuinten ulkopuolista rikosasioiden käsittelyä koskevan uudistuksen voimaannpanosta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15 uud.p. Helsinki: Tammi.

Jokela, A. 2008. Rikosprosessi. Helsinki: Talentum.

Katajisto, T. 2016. Komisario. Lounais-Suomen poliisilaitos. Haastattelu 2.9.2016.

Laki rikesakkorikkomuksista. 2010. L 27.8.2010/756 muutoksineen. Voimaan 1.12.2016.

Laki sakon ja rikesakon määräämisestä. 2010. L 754/2010 muutoksineen. Voimaan 1.12.2016.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012. Tavoitteet todeksi: Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenneturvan www-sivut. 2016. Viitattu 5.11.2016. <https://www.liikenneturva.fi>

Nykänen, H. 2016. Itä-Suomen liikennepoliisin johtaja: Suojateiden vähentäminen voisi parantaa turvallisuutta. Yle uutiset 19.8.2016. Viitattu: 29.8.2016. <http://yle.fi/uutiset/3-9107635>

Pasanen, E. 2007. Suojateiden turvallisuus. Viitattu 29.8.2016. [http://www.lintu.info/SUTI\\_su.pdf](http://www.lintu.info/SUTI_su.pdf).

Pitkäranta, A. (2014). Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä: Työkirja ammattikorkeakouluun. Jokioinen: e-Oppi.

Porin kaupungin www-sivut. 2016. Viitattu 5.11.2016. <https://www.pori.fi>



Pukkila, S. 2016. Ylikomisario. Lounais-Suomen poliisilaitos. Haastattelu 29.9.2016.

Rikoslaki. 1889. L 19.12.1889/39 muutoksineen.

Setälä, M. 2009. Pyöräily sääntöjen tunteminen Porissa: Kyselytutkimus kesäkuu 2009. Saatavilla: [http://www.pori.fi/material/attachments/tekninenpalvelukeskus/ajankohtaistaliikenteesta/porinliikenneturvallisuussuunnitelma2010/5uzRzssg5/Saantotutkimus\\_Pori\\_2009.pdf](http://www.pori.fi/material/attachments/tekninenpalvelukeskus/ajankohtaistaliikenteesta/porinliikenneturvallisuussuunnitelma2010/5uzRzssg5/Saantotutkimus_Pori_2009.pdf)

Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (SARTRE). 2012. EU:n julkaisu. Viitattu 12.9.2016. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/erso/pdf/attitudes/sartre1234-q13b-pedestrians-countriesg\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/attitudes/sartre1234-q13b-pedestrians-countriesg_en.pdf)

Soininvaara, O. Ota juristi mukaan risteykseen. Soininvaara.fi. 5.8.2010. Viitattu 6.11.2016. <http://www.soininvaara.fi/2010/08/05/ota-juristi-mukaan-risteykseen/>

Tieliikennelaki. 1981. L 3.4.1981/267 muutoksineen.

Tieliikennetilastopalvelu. 2016. Viitattu 13.9.2016. <http://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/sq/2c80ec7a-3a0e-4368-b016-64d5505bd334>

Tolvanen, M. 2015. Tieliikenteen käsikirja 2015. Helsinki: Edita

Tolvanen, M. 2001. Oikeustieto 2001/5a s. 9, Oikeustapauskommentti.

Vanderbilt, T. 2008. Traffic: Why we drive the way we do. New York: Alfred A. Knopf

Pedestrian safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners. 2013. WHO:n julkaisu. Viitattu 29.8.2016. [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352\\_eng.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf)

SÄHKÖPOSTIHAASTATTELUN KYSYMYKSET

Mikä on mielestäsi tarvittavien partioiden määrä suojatievalvonnassa?

Miten suojatievalvojan tulisi sijoittua?

Miten valvontapaikka tulisi valita?

Minkälaisissa paikoissa suojateitä pitäisi valvoa?

Mikä on mielestäsi sellainen rike, erityisesti näytön kannalta, joita pitäisi valvoa?