



▶ IPA Uusimaa-Nyland
musikaalimatalla Virossa
s. **10**

▶ Muistikuvia
liikennevalvonnasta
s. **12**

▶ Liikennevalvonta on
poliisin perustehtävä
s. **16**

International Police Association • Suomen Osasto Section Finland

IPA POLIISIUUTISET

1 • 2014



▶ Katseenvangitsija liikenteessä S.14



Teema: Liikenneturvallisuus





Sisällys

- 5 Pääkirjoitus**
Päätoimittajalta
- 7 Presidentin palsta**
Arvoisat IPA Suomen jäsenet
- 8 IPA matka**
Islantiin
- 10 IPA Uusimaa-Nyland**
musikaalimatalla Virossa
- 11 Kravattikin**
oli suorassa
- 12 Muistikuvia liikennevalvonnasta**
ja vähän muustakin
- 14 Katseenvangitsija**
liikenteessä
- 15 Liikennevalvonnan**
tavoitteet Itä-Suomen alueella
- 16 Liikenne valvonta on**
poliisin perustehtävä
- 18 REVIKA: rekisterikilpi**
-video-kamera -järjestelmä
- 19 Liikenneonnettomuuksien**
tutkijalautakuntatoiminnasta
- 21 Sibeliuksen**
matkassa
- 25 Moottoripyörä on**
moottoripyörä
- 28 Liikennevalvontaa**
ylisen Lapin alueella
- 31 Suomen liikennevalvontaa**
ohjataan Euroopan suunnalta
- 34 IPA-Maja**
varaushinnat 2014
- 35 IPA-Kalenteri**
IPA-Program

Teema:

s.13

"Rattijuoppovalvontaa tehtiin aluksi "nuuskimalla" kuljettajia tarkastuksen yhteydessä. Valtava parannus oli Alcotest -putki-pussi systeemi :kuljettajan puhaltessa putken sisällä oleva väriaine värjäytyi, mikäli kuljettaja oli nauttinut alkoholia. Värjäytymisasteen perusteella kuljettaja vietiin verikokeeseen."

s.16

"Poliisin hallintorakennemuutoksen alkusanat lausuttiin maaliskuussa 2012. Alkusanojen lausumisen jälkeen kävi hyvin nopeasti selväksi, että Suomessa päätoimisesti liikennettä valvovan Liikkuvan poliisin asema valtakunnallisena yksikkönä lakkaa"

Kannenkuvu:

Tekniikan Maailman lahjoittama Mercedes Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen liikennepoliisisektori.



Pääkirjoitus

► Julkaisija

International Police Association
Suomen osasto ry
PL 240, 00131 Helsinki

► Päätoimittaja

Kauko Kuismin
matkapuhelin: +358 40 531 0299
kuismin@student.uef.fi

► Jäsenyysasiat

Taloudenhoitaja
Carola Timper-Karhuviita
ipa.finland@elisanet.fi

► IPA-majan varaukset

Berit Hotti
Lautiosaarentie 48
FI 94500 Lautiosaari
GSM. +358 40 7631 653
ipa-house.yllas@wippies.fi

► Kotisivut

www.ipafinland.net
Webmaster : **Jaana Sola**
jaana.sola@luukku.com

► Kustantaja & Ilmoitusmyynti

Printmix Oy
Sulkapolku 3, 00370 Helsinki
puh. 020 710 9510
www.printmix.fi

► Taitto

Mika Trogen
puh. 050-414 8777
mika.trogen@printmix.fi

► Painopaikka

Hannun Tasapaino Oy
Espoo
www.hannuntasapaino.fi

► IPA Suomen osasto ry

Puheenjohtaja* President
Jari Liimatta

I varapuheenjohtaja
Kauko Kuismin
sosiaalivaliokunta

II varapuheenjohtaja
Esko Autio
ammattillinen valiokunta

III varapuheenjohtaja
Jari Kinnunen
kulttuurivaliokunta

Pääsihteeri* Secretary General
Miia Keso

TEKSTI: **KAUKO KUISMIN**
KUVA: **EERO HEIKKILÄ**



Arvoisa lukija. Vuoden 2014 ensimmäisen IPA Poliisiuutiset -lehden teemaksi nousi aiheen ajankohtaisuuden perusteella liikenteenvalvonta. Olen aiemminkin tainnut todeta, ettei IPA -toimintaa voi, eikä pidä irrottaa omasta viitekehksestään, vaan IPA -toiminta pystyy toimimaan ja säilymään vain poliisitoiminnallisessa kontekstissaan. Poliisitoiminnan puolestaan olisi kyettävä elämään tässä ajassa, ympäröivässä yhteiskunnassa vallitsevien realiteettien edellyttämällä tavalla kuitenkin niin, että poliisi parhaan kykynsä mukaan pystyisi myös vastaamaan kansalaisten perusteltuihin odotuksiin. Liikenteenvalvonta oheisilmiöineen on ollut tiiviisti julkisissa keskusteluissa mukana. Liikenteenvalvontaa koskevissa keskusteluissa keskiössä ovat olleet kannanotot vuodenvaihteessa voimaan tulleen poliisin hallintorakennemuutoksen myötä lakkautetusta Liikkuvasta poliisista. Usein kuultu kysymys viime aikoina on ollut: millaiseksi muodostuvat liikennevalvonnan ja -valistuksen resurssit liikenteenvalvonnan ammattilaisten siirryttyä osaksi paikallispoliisia?

Lienee syytä muistaa, ettei liikenteenvalvontaan ja -valistukseen liittyvä problematiikka ole ajan-kohtaista ainoastaan nykytilanteessa. Kyllä asiaan on osattu ottaa kantaa aiemminkin. Suomen Kuvalehdessä n:o 36 8.9.1951 nimimerkki Veljenpoika on otsakkeen Ajokortti pois alla ottanut kirjoittanut: "Autolla on merkillinen vetovoima. Sen hankkimiseen miehet uhraavat ajatuksia, aikaa ja rahaa, tarvittiinpa sitä sitten tai ei. Ihmeellisesti tähän kalliiseen laitteeseen riittää rahaa. Moni vaikertelee aamusta iltaan verotaakkaansa, mutta puolen miljoonan markan autoon ilmestyvät rahat hyvin nopeasti. Tässä mielessä auto on hyvin läheistä sukua viinalle, sillä siihenkin löytyy aina raha, vaikkei perheellä olisi leipääkään. Suomesta näyttää vähitellen kehittyvän sellainen amerikka, että sivistystäkin mitataan autolla... Valitettavasti ei varsinaisen autokulttuuri ole kehittynyt samassa suhteessa. Kun silmäilee päivittäin uutislehtiä, on niissä seisova osasto auto-onnettomuuksille. Auton tuulilasin takana ei suinkaan aina istu gentlemanni vaan usein murhamies. Kulkuneuvoja käytävä yleisö kyselee kauhuissaan, eikä tilanteeseen saada korjausta, eikä mitään ole tehtävissä." Lääkkeeksi ongelmaan Veljenpoika ehdottaa ensimmäiseksi huomion kiinnittämistä lainsäädäntöön. Toiseksi Veljenpojan mukaan valtiovalta voisi ja olisi velvollinen toimimaan tarmokkaammin autohurjastelua vastaan jo ennakkolta. Kolmanneksi Veljenpoika toteaa: "On syytä huomauttaa, että viranomaiset ovat muutenkin suhtautuneet yliolkaisesti niihin ehdotuksiin, joita liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tehty."

Mitäpä arvon lukija tuumaat Veljenpojan ajatuksista? Yliolkaisuuden teesiin pitänee ainakin tarttua. Liikenneonnettomuuskientutkijalautakuntatyöllä esimerkiksi Konginkankaan bussiturman jäljiltä on ollut huomattava merkitys liikenneturvallisuuteen muun ohessa ammattikuljettajien yhdenmukaisten ajokortti- ja ammattipätevyyskriteerien tai ajo- ja lepoaikarikkomusten seuraamusten kohdentamisen muodossa.

Tätä kirjoitettaessa kuopiolainen maaliskuinen sää näyttöytyy hieman kummallisella tavalla: maise ma on lumeton ja lämpömittari on plussan puolella viisi astetta. Ja vasta viime viikolla olimme Äkäslompolossa IPA-Majan katolla lumenpudotustalkoissa! Jos Suomen maantieteellinen asema yhtäällä voi olla eräällä tavalla kv. poliittisesti kiperä, niin toisaalla samaan aikaan kun saaristossa istutetaan varhaisperunaa, voi Lapin lumilla hiihtää ja lasketella täyttä päätä.

Toivotan kaikille hyvää kevättä! ■

Kauko Kuismin
päätoimittaja



Presidentin palsta

Arvoisat

IPA Suomen Osaston jäsenet

Talven selkä on tahtunut ja talvi on parhaimmillaan enää vain Pohjois-Suomessa. Etelä- ja Keski-Suomi ovat menettäneet lumivaippansa jo lähes kokonaan. On siis varhaisen kevään aika. Hiihtolomat eivät tänä vuonna siten olleet aivan kohdallaan kuten monena aikaisempana talvena.

Suomalaiset ovat näinä päivinä seuranneet silmä kovana juuri päättyneitä Shotsin talviolympialaisia, joista meille tullut menestys oli tällä kertaa kohtuullisen hyvä varsinkin maastohiihdossa, josta lohkesi maallemme kisojen ainut kultamitalikin. On arvattavaa, että hiihdon menestyksen myötä entistä useampi henkilö jatkaa tai aloittaa hiihtoharrastuksensa.

Itsellänikin oli tällä kertaa mahdollisuus lomaila osa hiihtolomaviikosta 10 Ylläksellä, IPA- majalla. Hiihtokelit olivat oikein mukavat ja Ylläksen ladut jälleen kerran huippukunnossa. Maja on ollut sesonkikauden osalta varsin hyvin varattuna, mutta osalle sesonkiviikoista olisi kuitenkin ollut vielä jokunen huone vapaana. Puheenjohtajana toivon, että tulevina talvina jäsenistömme entistä enemmän käyttäisi mahdollisuutta majoittua majallamme maamme parhaissa lasketelu- ja hiihtomaisemissa todella edulliseen jäsenhintaan. Tule rohkeasti mukaan rentoutumaan ja tutustumaan mahtaviin Lapin maisemiin. Samalla käytän tilaisuutta hyväkseni ja rohkaisen alaosastoja tekemään tutustumismatkoja porukalla Ylläkselle!

IPA Suomen Osasto ry viettää yhdistyksen tärkeintä vuosittaista tapahtumaansa, yhdistyksen vuosikokousta, 5.4.2014 Vaasassa IPA-Botnian järjestämänä. Tulevaisuudessa kokouksessa käsitellään yhdistyksen tärkeitä ajankohtaisia asioita ja valitaan uudet henkilöt erovuoroisten tilalle yhdistyksen hallitukseen. Olisi erittäin myönteistä ja tärkeää, että mahdollisimman monella jäsenellä, aiveeineen, olisi mahdollisuus osallistua vuosikokoukseen ja sen oheisohjelmaan Vaasassa. Kokouspaketti on tänä vuonna huomattavan edullinen. Normaalin vuosikokouksen lisäksi vietämme ensin iltapäivää Vaasan kaupungin vieraina kaupungin järjestämässä juhlatilaisuudessa ja illemmalla nautimme juhlaillallisesta kokoushotellissa oheisohjelman kera. Samalla juhlistamme paikallisen alaosaston, IPA-Botnian 40-vuotisjuhlallisuuksia. Isännät ovat tehneet mahtavan työn meidän kaikkien eteen mukavan viikonlopun onnistumiseksi. Tule rohkeasti mukaan rentoon menoon ja ota kaverisikin mukaan!

Toivotan samalla kaikille yhdistyksemme jäsenille ja yhteistyökumppaneillemme oikein hyvää ja ipa-aktiivista toimintakevättä ja -kesää kautta koko maa. Alaosastojen järjestämien monipuolisten tapahtumien kautta yhä useammalle jäsenelle avautuu mahdollisuus osallistua IPA- toimintaan ja samalla tuoda omat, uudet ideansa mukaan yhteiseen hyvään! Ei kun rohkeasti mukaan IPA:n tarjoamaan monipuoliseen vapaa-ajan toimintaan! ■

Servo Per Amikeco!
Jari Liimatta
 Presidentti
 IPA Suomen Osasto ry





IPA Islanti

► Islannin poliisin kalustoa

Pohtiessamme häämatkakohdetta tulimme siihen tulokseen, että Islanti on maa, mihin kumpainenkin oli aina halunnut matkustaa – sinne siis. Hyvissä ajojin ennen matkaa olimme yhteydessä IPA Islannin pääsihteerin, Baldur Olafssonin ja toivoimme tapaamista paikallisessa poliisilaitoksessa. Meidät toivotettiin erittäin tervetulleeksi, mutta Baldur itse oli estynyt tapaamaan meitä toisen IPA matkan vuoksi ja hän oli sopinut IPA Islannin presidentin, Einar Jónssonin, kanssa vierailustamme.

Reykjavikin keskustan tuntumassa, Hlemmurin kaupunginosassa, Hverfisgatalla sijaitsee yksi viidestä Reykjavikin alueen poliisilaitoksista. Sovimme tapaamisen 6.8.13 Einarin kanssa kyseiselle asemalle. Kaikkiaan Islannissa on 17 poliisilaitosta, joista siis 12 Reykjavikin ulkopuolella. Poliisitoiminnan alueet on jaettu 15 piiriin vanhojen läänien rajojen mukaisesti.

Löysimme sekä poliisilaitoksen että Einarin helposti. Meidät ohjattiin poliisipäivystyksen ohitse laitoksen sisätiloihin odottamaan häntä. Pian Einar saapui kesälomaltaan kolmen lapsensa kanssa ottamaan meidät vastaan. Kielimuu-

ri oli heti murrettu – hän puhui loistavaa englantia samoin kuin kaikki ihmiset, joita matkamme aikana tapasimme.

Einar kertoi, että lähes puolet Islannin poliiseista kuuluu IPA Islantiin. Hän näki IPA -toiminnan tulevaisuuden varsin valoisaan, koska huomattava osa jäsenistä on nuorta kaartiä. Tulevaisuudessa on mahdollista, että myös Islanti saa oman IPA -talonsa – tällä hetkellä Islannissa ei siis IPA -majoitusta ollut saatavissa.

Kaikkiaan poliiseja on Islannissa noin 700. Poliisikoulutus kestää vain vuoden pitäen sisällään noin puoli vuotta koulutusta, työharjoittelun ja vielä pienen jakson koululla ennen tositoimiin astumista. Einar kierrätti meitä pitkin poliisilaitosta. Tapasimme liikennepoliiseja, järjestyspoliiseja ja tutkijoita. Merkille pantavaa oli, että kaikki ottivat meidät vastaan erittäin lämpimästi ja suurella mielenkiinnolla. Einar itse toimii erikoistutkintaryhmässä, mikä ilmeisesti vastaa Suomen vaativan tutkinnan ryhmää.

Vaihdoimme paljon ajatuksia Islannin ja Suomen rikollisuuden yhtäläisyyksistä ja totesimme, että väkilukuun suhteutettuna rikostilastot olivat



maidemme välillä hyvin samansuuntaiset pois lukien henkirikokset, joita Islannissa tapahtuu hyvin vähän – vain muutama vuodessa, jos sitäkään. Islannin väkiluku on noin 300 000 asukasta ja maan pinta-ala on 103 000 neliökilometriä, mikä on siis vähemmän kuin kolmannes Suomen pinta-alasta. Merkille pantavaa kuitenkin oli, että yksistään Reykjavikin ja sitä ympäröivien lähikaupunkien alueella asuu 185 000 asukasta, eli 60 % kaikista Islannin asukkaista asui tällä alueella, vaikka kaupunkien muodostama alue on vain 1% koko maan pinta-alasta.



► Poliisiaseman pihalla

Kierroksemme aikana panimme merkille sen, että kenttätöitä tekevien poliisien henkilökoh-
tasiin voimankäyttövälineisiin ei kuulunut ase
eikä etälamautin. Meille kerrottiin, että aseet ovat
säilytyksessä lukitussa tilassa joko ajoneuvossa
tai poliisiasemalla. Etälamautinta ei Islannissa ole
hyväksytty poliisin varusteisiin ollenkaan.

Oma henkilökohtainen intressini oli koulupoliisi-
sitoiminta. Einar kertoi, että aikoinaan heillä oli
ollut aivan oma osastonsa tähän toimintaan,
mutta nyt koulupoliiseja ei varsinaisesti ole ja
kouluilla vie-raillaan mikäli muu toiminta antaa
myöden.

Liikennepoliisi toimii ainoastaan Reykjavikin
alueella 20 miehen voimin – muualla maassa
käydään jossain määrin valvomassa liikennettä.
Liikennepoliisin varusteisiin kuuluivat moottori-
pyörät ja autot. Yllättävää oli, ettei kalustoon
kuulunut moottorikelkkoja, vaikka olisi luullut,
että moottori-kelkkailu olisi Islannissa varsin
yleinen harrastus. Liikennepoliisin konstaapeli
kuitenkin kertoi, että moottorikelkkailu on hyvin
vähäistä. Sitä harrastetaan vain sisämaassa sijait-
sevilla jäätiköillä. Toinen ennakkokäsitys oli, että
poliisien kalustoon olisi kuulunut toinen toistaan
komeammat jäätikkö-käyttöön varustellut maas-
tautot, koska niitä Islannin tiestöillä näki ihan



► Kuntosali

koko ajan. Tämäkään ei kuitenkaan pitänyt paik-
kaansa, vaan poliisivoimilla on käytössään vain
yksi erikoisvarusteltu maastoauto. Auto oli
hankittu vuonna 2010 kun poliisin piti päästä
valvomaan ihmisten turvallisuutta tiestön ulko-
puolella Eyjafjalla –tulivuoren purkaututtua ja
tulivuorista kiinnostuneiden ihmisten hakeudut-
tua joskus vaarallisenkin lähelle purkautuvan
Eyjafjalla –tulivuoren syöksemiä laavakenttiä.
Poliisilla on kuitenkin hyvä yhteistyö pelastusjär-
jestön kanssa ja tarvittaessa poliisi vuokraa
erityiskalustoa heiltä.

Vaikka Islanti on saari keskellä Atlantin valtameri-
tä, niin myöskään vesiliikennettä ei valvota polii-
sivoimin, vaan sen valvonnan hoitaa rannikkovarti-
osto. Liikennepoliisille ominaisen raskaan ka-
luston valvonta oli myös ulkoistettu täysin

omalle organisaatiolle, mihin kuului entisiä poliisi-
seja jotka siis mm. eläköitymisensä jälkeen val-
voivat raskasta kalustoa ilman poliisivaltuuksia,
mutta siten, että heillä on oikeus mm. sakottaa
lainvastaisesta toiminnasta.

Islanti jätti meihin ihan aidosti lähtemättömän
vaikutuksen. Kaikki tapaamamme ihmiset olivat
äärimmäisen ystävällisiä, luonto oli kaikessa ka-
ruudessaan huikean kaunis ja vertaansa vailla ja
näin matkalaisen silmin asiakaspalvelu kaupungin
lukuisissa putiikeissa, ravintoloissa ja palvelupis-
teissä oli todella korkeatasoista. Oman viikon
mittaisen reissun perusteella voimme lämpimästi
suositella Islantia kaikille IPAlaisille! Me suunnit-
telemme jo uutta matkaa tuonne saagojen
maahan, joten ta-paamme kenties siellä. ■

IPA Uusimaa-Nyland musikaalimatalla Virossa

TEKSTI: TIMO PIRINEN, IPA UUSIMAA-NYLAND



► Hotelli Radisson Blu:n aulassa



IPA Uusimaa järjesti maaliskuussa viikonloppumatkan Tallinnaan Evita – musikaalia katsomaan. Evita on yksi maailmankuulun säveltäjän, Sir Andrew Lloyd Webberin tunnetuista musikaaleista. Saman säveltäjän käsialaa ovat myös mm. Oopperan kummitus, Cats ja Jesus Christ Superstar. Evita kertoo Eva Peronista, joka oli Argentiinan entisen presidentin Juan Peronin voimakastahtoinen puoliso. Eva Peron nousi näkyvään rooliin köyhistä oloista, hän oli Argentiinan kansan rakastama näyttävä keulakuva kansalle presidentin rinnalla. Eva Peron menehtyi sairauteen jo 33 vuoden ikäisenä vuonna 1952.

Matkalle osallistui 19 henkeä ja Virossa seuraamme liittyi kahdeskymmenes osallistuja. Olimme toivottaneet Viron IPA – edustajan tervetulleeksi mukaamme näyttökseen. Maret Tamm tulikin meitä jo satamaan vastaan ja hänen opastuksellaan pääsimme suorinta tietä hotellille. Majoittumisen jälkeen kävimme syömässä Mekk – nimisessä ravintolassa, jota Maret oli ehdottanut. Paikkavalinta osoittautui onnistuneeksi, sillä ruoka oli hyvää ja ravintolan sijainti oli erinomainen ajatellen hotellia ja konserttipaikkaa. Väliomatkat hoituivat muutaman minuutin kävelyllä. Matkalaisten joukosta nousi ehdotus, että sunnuntaina voisi käydä vakoilumuseossa. Ajatus herätti siinä määrin kiinnostusta, että puolet seurueesta suuntasi sunnuntaina Viru – hotellille. Saimme ryhmällemme opastetun kierroksen Viru – hotellin 23. kerroksessa sijaitsevaan museoon. Virallisestihan hotellissa ei ainakaan ennen ollut kuin 22 kerrosta. Ylin kerros oli varattu salaista valvontaa varten. Kierros antoi hyvän kuvan lähimenneisyyden oloista, mutta samalla myös Viru – hotellin historiasta. Suomalaisten rakentama Viru on ollut valmistumisestaan saakka yksi tärkeimmistä maamerkeistä matkailijoille Tallinnassa.

IPA Uusimaa on vuosittain järjestänyt teatteriltoja jäsenilleen. Alaosasto on tukenut jäseniään pienellä summalla ja osallistujamäärä on aina ollut kahdenkymmenen paikkeilla. Oli mukava saada samansuuruinen ryhmä tällä kertaa Viroon musikaalia katsomaan. Mukaan saatiin myös pari osallistujaa naapurialaosastosta. Hyvien kokemusten myötä vastaavia matkoja kannattaa järjestää jatkossakin ja ehkä jo suunnitteluvaiheessa voisi lähettää tietoa muille alaosastoille – nyt viesti lähetettiin vasta kun tiedettiin, paljonko paikkoja on jäljellä. Kokemus kannustaa järjestämään uusia vastaavia IPA –tapahtumia, sekä osallistumaan niihin. ■



► Maret, Jorma ja Timo musikaaliesityksen jälkeen

Anzek technology Personal video & audio -kameratallennin



- 16 megapixel kamera
- 8 x digital zoom
- kuvakulma 120 astetta
- standby mode 48 h, tallennus 10 h
- optiona lisäkamera
- HDMI -output
- vesi / pölytiivis IP 57
- käyttölämpötila: - 40 - +60 astetta
- kiinnitys esim. takin rintapieleen tms.

 **KLINGER**
Aseko
www.aseko.fi



TEKSTI: SEPPÖ LAAKSO

Kravattikin oli suorassa

1970

Joskus 1970-luvun alkupuolella maaliskuisena lauantai-iltana puolenyön tienoilla olin palaamassa Liikkuvan poliisin partioutolla vanhemman kollegani KM:n kanssa Etelä-Pohjanmaalle ja Pohjois-Satakuntaan suuntautuneelta partiomatkalta. Koko illan ajan ajokeli oli ollut lumisateen johdosta huono ja ajoneuvoja oli vähän liikenteessä. Silti olimme saaneet aikaiseksi esimiesten mieliksi muutaman kirjallisen suoritteen.

Valtatie 23:lla Niinisalon varuskunnan lähellä on lentokoneiden varalaskupaikka ja siinä molempiin suuntiin pysäyttämiskielto, kuten varalaskupaikoilla yleensä on. Tuolla kohdalla lumisade oli poikkeuksellisen sakea ja näkyvyys vain kolmisenkymmentä metriä. Kun lähestyimme varalaskupaikan eteläpuoleista päätä, näimme edessämme tien vastakkaisella puolella osittain ajoradalle pysähtyneenä henkilöauton, jossa oli seisontavalot kytkettyinä. Auto oli aikanaan hyvin suosittu pieni japanilainen kaksiovinen viistoperäinen kulkuneuvo. Pysähdyimme auton eteen. Kytkin partioauton hälytysvalot päälle, mutta tämä toimenpide ei aiheuttanut minkäänlaisia reaktioita autossa. Syitä tällaiseen käyttäytymi-

seen on yleensä vain muutama ja aina on mahdollisuus, että kyseessä on se kaikkein ikävin vaihtoehto. Auton pakoputkesta ei onneksi mennyt letkua sisälle. Sellaisen tilanteen olimme nimittäin kohdanneet edellisellä syksynä samalla valtatiellä hieman pohjoisempana. Auton vierellä maassa neitseellisessä lumessa ei näkynyt autoista poistumisen tai autoon menemisen jälkiä. Auton ikkunat olivat huurussa ja osittain lumen peitossa, joten sisälle ei nähnyt.

Takaikkunassa kuljettajan puolella näin ihmisen sieraimet päin ikkunalasia. Sairaskohtaus tuli tietysti ensimmäisenä mieleeni. Kokeilin auton ovia ja huomasin, etteivät auton ovet olleet lukossa. Avasin kuljettajanpuoleisen oven ja valaisin auton sisätiloja Dynalite -valaisimella. Yllätys ja hämmennys olivat suuria siinä vaiheessa kun näin takapenkillä naisihmisen selällään. Nainen oli muutoin pukeutuneena, mutta hänen vyötärönsä alapuoli oli verhoamaton. Dynaliten valokeylaan joutunut nainen parhaansa mukaan koetti koota itseään pienempään ja suljetumpaan asentoon. Tämä ei kuitenkaan näyttänyt onnistuvan, sillä ilmeisesti juuri hetkeä aiemmin istumaan kohottautunut mies oli edelleen naisen

nilkkojen päälle asettuneena. Siinä ahtaanoloisella japsiauton takapenkillä naisen nilkkojen päällä istuessaan mies haroi hiuksiaan ja tuijotti kohti minua kuin käärme ikään. Tämä katseensa minuun naulinnut mies vaikutti olevan kaikin puolin moitteettomasti pukeutunut tykistön ylivääpelin univormuun, vain sepalus oli auki ja perhekalludet komeasti esillä. Ylivääpelin asua kruunasi hänen kaulassaan roikkuva kimaltelevasävyinen päivystäjän lätkä. Minä ensin pyysin anteeksi aiheuttamaamme häiriötä ja sen jälkeen kehotin pariskuntaa siirtymään vaikkapa jollekin lähistöllä olevalle sivutielle. Totesin, että tällaiseen paikkaan ja vieläpä tällaisessa kelissä pysäköimistä kun voidaan pitää monellakin tavalla vaarallisenä.

"Sata-neljä-nelosella" Volvolla taittamamme maaliskuisen partiomatkan loppuosa, noin 60 kilometrin osuus Poriin LP:n talliin, tuntui kestävän totuttua kauemmin. Sakeassa lumipyryssä ajamistamme haitsasi ajokelin lisäksi meidän molempien katkeamaton nauru ja silmistämme valtoimenaan juokseva vesi. Kovin oli ollut koominen se näky, jonka olimme varalaskupaikalla kohdanneet!

Niin, kyllä ne LP:n ajat olivat kunnon aikoja, aikoja isolla A:lla. ■

TEKSTI: Heikki Koivisto, LP:n ylikonstaapeli evp. Seinäjoki

Muistikuvia liikennevalvonnasta ja vähän muustakin

LIKKUVAN POLIISIN VAASAN KOMENNUSKUNNASSA 1960-LUVULLA

Jokainen tätä lukeva todennäköisesti tietää, että Liikkuva Poliisi lakkautettiin valtakunnallisena erillisyyksikkönä tämän vuoden alussa 83-vuotisen toiminnan jälkeen. Meitä eläkkeellä olevia "legioonalaisia" eli työuramme LP:ssä tehneitä lakkautuspäätös ihmetyttää, harmittaa ja surettaakin.

Poliisiuran alku LP:ssä

Aloitin itse Vaasan LP:ssä syksyllä 1963 lehtimäkeläissyntyisen ylikonstaapeli Kalle Lahtisen ryhmässä. Voidaan perustellusti sanoa, että edesmennyt Iso-Kalle oli legenda jo eläessään - jatkosodan veteraani, joka rekkapiireissä tunnettiin todella laajasti.

Muistan aina, miten ilmoittautuessani silloiselle Vaasan lääninosaston päällikkö Väinö Lehtiselle, hän kutsui paikalla olleen Kallen työhuoneeseensa esitellen minut seuraavasti: "Tässä olisi tämä"

möinen Koivisto. Hän on ollut muutaman kuu- kauden Helsingissä, mutta ei hän poliisityöstä mitään tiedä. Opettakaa te Lahtinen tästä Koivistosta poliisi."

Yleisopetus alkoi pohojalaasittain heti tultuamme päällikön puhuttelusta miehistötilaan: "Muista, jotta virkatehtävis ei lyrä, mutta jos miäs keriiä turpahansa, sen pitää saara." No, opetusta ei onneksi tarvinnut käytännössä sananmukaisesti toteuttaa.

Ensimmäinen työvuoroni oli nopeusvalvontaa ns. sektorisysteemillä valtatie 8:lla Koivulahdessa. Kalle otti sekuntikellolla aikoja ja tehtäväni oli taulukosta tarkistaa auton käyttämä nopeus mitatulla tieosalla ja ilmoittaa mahdollisesta yli- nopeudesta "kopparipartiolle", joka hoiti sakot- tamisen. Yleensä ylikonstaapeli kirjoitti sakon ja joku meistä nuoremmista laati lisäksi ilmoituksen samasta asiasta. Vaasan kaupungin alueella sakkoa



▶ Lahtis-Kalle ja kirjoittaja

ei saanut LP:n mies antaa lainkaan. Tehtiin ilmoitus, joka toimitettiin laitokselle, jossa komisario kirjoitti sakon harkintansa mukaan. Ilmeisesti he saivat sakon kirjoittamisesta erilliskorvauksen, näin meille kerrottiin.

Autoista ja myös "bensarahoista" oli välillä pulaa ja niinpä liikennevalvontaa suoritettiin jonkin verran jalkapartiona Vaasan kaupunkialueella. Autojen osalta tilanne parani vuonna 1967, kun koko kansan Tarva keräsi hamsteri-tarroilla Liikkuvan Poliisin käyttöön 58 partioautoa. Näistä Vaasan LP:n käyttöön saatiin muistamani mukaan ainakin kolme.

Silloiset partioautot oli varustettu radiolaitteella, mutta käsiradioita ei oikeastaan ollut lainkaan. Pari - kolme selkäreppun kokoista kannettavaa radiolaitetta oli komennuskunnassa ja ne toimivat jos toimivat...

Edellä mainitsemiani mitattuja sektoreita oli silloisilla päätteillä ympäri maakuntaa.

Muistamani mukaan Vaasaan saatiin tutka-auto -60 luvun lopulla. Siviilimallisella autolla suoritettiin jonkin verran myös ajotapavalvontaa.

▶ Nopeusvalvontaa kellolla mittaamalla





► Vaasan ja Seinäjoen komennuskunnan pautoita lähdössä yhteiseen ratsiaan. Vasemmalta lukien viisi ns. Tarvan autoa. Miehillä uudet heijastusvyöt yllään. Kuva Seinäjoen poliisiaseman edessä vuonna 1968.

Rattijuoppovalvontaa tehtiin aluksi "nuuskimalla" kuljettajia tarkastuksen yhteydessä. Valtava parannus oli Alcotest -putki-pussi systeemi: kuljettajan puhaltamalla putken sisällä oleva väriaine värjäytyi, mikäli kuljettaja oli nauttinut alkoholia. Värjäytymisasteen perusteella kuljettaja vietiin verikokeeseen.

Kuormitusvalvontaa

Pääasiassa Kallen ryhmä suoritti kuormitusvalvontaa. Taatusti jokainen rekkakuski siihen aikaan tiesi kuka oli Lahtis-Kalle. De Soto -majan perällä oli kaksi Delub -merkkistä alumiinirunkoista vaakaa, joilla punnittiin autoja tarpeen mukaan, mikäli kuorman paino ei selvinnyt rahtikirjoista.

Muistuu mieleeni eräs tapaus: Tarkistimme kuormia kolmostien levikkialueella Mustasaaren - Laihian rajamailla. Kuljettaja yritti vetää Kallea "retkuhun" esittämällä edellispäivän rahtikirjat, joiden mukaan kuorma oli normaali. Kalle huomasi "petosyrityksen" ja punnituksessa puoliperävaunullisessa yhdistelmässä todettiin huomattava ylikuorma. Sakko kirjoitettiin ja kuljettajaa kiellettiin jatkamasta ajoaan ylikuormalla. Auton omistaja-kuljettaja hermostui todella, kirosi raskaasti ja sanoi menevänsä soittamaan maa-herralle, että vainoamme erikoisesti häntä. Sakko taisi olla jo kolmas kyseisellä viikolla. Mies lähti paikalta vihaisena kävelemään läheisen talon suuntaan. Jonkin ajan kuluttua hän palasi takaisin, tuli Kallen eteen ja sanoi: "No niin Kalle, Viitasen Martti sanoi jotta ajakaa pojat vaan!" Tähän vastasi Kalle: "Mee soittohon uuresta ja sano, jotta Lahtisen Kalle sanoo, jotta ei ajeta".

Tuohon aikaan vaasalainen kuljetusliike Paul Nyholm oli valtakunnan suurimpia. Kotimaan rahtiliikenteen lisäksi liikennettä oli runsaasti merenkurkun yli Ruotsiin ja maanteitse Norjaan. Meillä oli kuskien kanssa sopimus, että sakotuksen jälkeen tarjottiin vuorottain kahvit, mikäli baari oli lähituntumassa. Nykypäivänä epäiltäisiin varmaankin lahjusten vastaan ottamisesta? Siihen aikaan sai vielä käyttää "maalaasjärkiä"!

Puutavarakuormat mitattiin ja taulukoista selvisi lain mukainen kuutiomäärä kunkin ajoneuvon kantavuuden mukaisesti. Kuorman koko määräytyi myös puutavaran kuivuusasteen mukaisesti. Sora ja muu kiviaines ajettiin kuutioperustein eli kuorma-auton rekisterioitteeseen oli merkittynä sallittu kuutiomäärä, joka oli myös kilvessä auton sivulaidassa.

Kuormitusvalvonta-alue oli varsin laaja. Vanhan Vaasan läänin lisäksi kävimme kuormitusvalvonnassa myös muutamia kertoja Porissa ja pohjoisen suunnalla Oulun läänissä. Koska 60-luvulla ei poliisilla ollut työaikalakia, tehtiin pitkää työpäivää. Valvontareissuilla yövyttiin yleensä poliisiasemilla. Monet yöt olen viettänyt mm. Kristiinan poliisilaitoksen takahuoneen lattialla pidätetyille varatulla patjalla nukkuen.

Huivivalvonnassa

Kuormitusvalvonnan ohella suoritettiin huivivalvontaa tanssipaikoilla ja järjestyksen valvontaa mm. markkinoilla. Siihen aikaan Etelä-Pohjanmaalla järjestettiin nuorisoseurojen toimista lähes jokaisessa pitäjässä kesän aikana "kruunuhäät". Järjestyksenvalvonnasta huolehtiva paikallispoliisi pyysi yleensä vahvistusta LP:stä ja Lahtis-Kallen partio oikeastaan kuului kruunuhäiden kalustoon.

Hääjuhlassa tarjottiin perinteiseen tapaan sahtia, joka oli joskus vaikutuksesta päätellen "varsin vahvaa". Sahnille oli laissa ja huiviluvassa määrätty vahvuusaste ja sitä kontrolloitiin ottamalla näyte myytävästä aineesta. Näyte sitten lähetettiin tutkittavaksi Helsinkiin saakka. Olihan osalla juhlijoista toki omiakin eväitä, mutta niiden käyttöä valvottiin varsin tiukasti.

Kruunuhäätapahtuma kesti yleensä koko viikonlopun ja juhla vaati suuren esiintymämäärän ja kuukausien harjoituksen. Nykyään tällainen tapahtuma on erittäin harvinainen.

Pontikkatehtaila

Juhlapyhien alla lähdettiin yleensä pontikkaratsi-

oihin. Paikallispoliisi oli "vasikoita" ja muita viiheitä apunaan käyttäen kartoittanut mahdollisia tehtaita ja LP:n partion tullessa paikallispoliisiin pyynnöstä avustamaan kallattiin vanhojen keittäjien paikkoja ja kierreltiin metsäpurojen varsia. Lahtis-Kalle partionsa kanssa oli erikoistunut myös tälle sektorille sodan ajoista lähtien. Kyse- lin joskus Kallelta mikä mahtaisi olla hänen hävittämiensä pontikkatehtaiden lukumäärä. Kalle arveli lukumäärän olevan ehkä tuhannen kieppeillä, mutta hän samalla harmitteli, ettei ole tullut pitäneeksi kirjaa.

Kallen mukaan sotien jälkeisinä vuosina viinan keitto oli todella yleistä ja juhlapyhien alla saatiin päivittäin hävittää useita tehtaita, joista osa näistä oli todella isoja tuotantolaitoksia. Suurimmissa tehtaissa rankkia saattoi olla tuhansia litroja, eli viinankeitto oli täysin ammattimais- ta. 60-luvulla tehtailu yleensä oli harrastelua "omaksi tarpeeksi".

Vain muutos on pysyvää

Kehitys liikennevalvonnan alueella on vuosien ja vuosikymmenten saatossa ollut valtava. ATK ja muu tekniikka valvonnan apuvälineenä on mul- listanut valvonnan.

Aloitellessani poliisiuraani 1960-luvulla Vaasan Lp:ssä ainoa tekninen apuväline liikennevalvon- nassa oli mainitsemani kaksi punnitusvaakaa ja lisäksi puutavaramitta.

Autokanta on noista ajoista moninkertaistunut ja paljon on muuttunut myös tiestö ja muu lii- kenneympäristö. Varmaa on kuitenkin se, että "peltipoliiseista" ja muusta lisääntyvästä tekni- kasta huolimatta poliisiin suorittamaa näkyvää ja myös "salaista" liikennevalvontaa tarvitaan edelleen.

Tämän päivän kansainvälinen raskasliikenne, si- dontasäännösten, vaarallisten aineiden, ajo- ja lepoaikalain ja erikoiskuljetusten valvonta tarvit- see erityisosaamista.

Toivottavasti vuoden vaihteessa paikallispoliisin alaisuuteen siirretty LP:n henkilöstö saa tehdä työtä, johon se on erikoistunut, koulutautunut ja motivoitunut. ■



Katseenvangitsija liikenteessä

TEKSTI: Sari Nuolikoski, Tuomas Kaukoranta
Itä-Uudenmaan poliisilaitos

Mercedes-Benz CLS 350 CDI
BE Shooting Brake 4Matic

Syyskuun 24. päivä 2013 Tekniikan Maailma lahjoitti poliisille kuvan mukaisen partioauton liikennevalvontakäyttöön. Ennen vuodenvaihteessa myllertänyttä poliisin rakennuudistusta Mercedes oli päivittäisessä käytössä Liikkuvan poliisin Helsingin yksikössä. Vuoden 2014 alussa auto siirtyi Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin käyttöön.

Kilometrejä Mercedesen mittariin on ehtinyt liikenteenvalvontatyössä tähän mennessä kertyä jo lähes 20 000. Näiden kilometrien aikana auton takapenkillä on ehtinyt vierailta valitettavan paljon erilaisiin liikennerikkomuksiin syyllistyneitä autoilijoita. Suurin osa autossa vierailleista autoilijoista on omannut hieman liian raskaan kaasujalan. Näiden autoilijoiden ylinopeuksien mittaamista varten Mercedes on varustettu tutkalla.

Tutkan lisäksi Mercedesestä löytyy kaikki nykyaikaiset poliisiauton varusteet, joihin kuuluu muun muassa poliisin kenttäjohtajärjestelmällä

varustettu tietokone kosketusnäyttöineen, viiranomaisverkko Virveä hyödyntävä poliisiradio sekä LED -tekniikalla toteutetut hälytysvalot. Voimassa olevan suunnitelman mukaan Mercedesiin on tulossa automaattinen rekisterikilpien lukulaite sekä videovalvontalaitteisto keskinopeusmittarilla varustettuna.

Poliisin normaalista ajoneuvokalustosta ulkonäköllisesti poikkeava Mercedes on herättänyt runsaasti kiinnostusta kansa-autoilijoiden keskuudessa. Autoa on innokkaasti kuvattu kännykkäkamerailla. Huomiota auto herättää liikenteessä, taukopaikkojen parkkipaikoilla sekä valvontapaikoilla. Positiivisessa mielessä keskustelijoita on riittänyt myös valvontakontaktien yhteydessä.

Mercedes on ominaisuuksiltaan osoittautunut erittäin mukavaksi työkaluksi. Auton sähköisesti säätävien etupenkien ansiosta työergonomia, henkilökohtaisista varusteista huolimatta, on erittäin hyvin kohdallaan. Ilmajousituksen ansiosta auton maavaraa voi tarvittaessa korottaa,

mikä on nelivedon ohella osoittautunut oikein käytännölliseksi ominaisuudeksi Etelä-Suomen vaihtelevassa talvikelissä. Auton kulutus on pysynyt poliisin vaihtelevasta ajosta huolimatta valmistajan ilmoittamissa arvoista. Tällä hetkellä ajotietokoneen mukainen keskilukulutus noin 11 000 kilometrin matkalla on 7,4 l/100 km, mikä ei tehokkaalle nelivedolle ole paljon.

Auton tehoreservejä on jouduttu useampaankin otteeseen hyödyntämään erilaisia poliisitehtäviä hoidettaessa. Hälytysajossa Mercedes kulkee nelivedon ja ilmajousituksen ansiosta kuin kiskoilla, joten nopeusmittaria on syytä vilkuilla tasaiseen tahtiin sillä lähes 2000 kilon omamassan omaava auto on saatava myös pysäyttämään.

Mercedesen saama huomio mediassa on ollut osaltaan auttamassa myös ennalta estävässä toiminnassa. Eräs asiakas on auton takapenkillä todennut, ettei viitsinyt lähteä kokeilemaan karkuunajoa, kun oli peilistä todennut mikä poliisiauto häntä oli pysäyttämässä. ■

Liikenteenvalvonnan tavoitteet uuden Itä-Suomen poliisilaitoksen alueella

Liikennevalvonta keskitettiin vuodenvaihteessa paikallispoliisiin yhdistämällä Liikkuvan poliisin ja paikallispoliisin liikennevalvonta. Sisäisen turvallisuuden ministeriryhmä oli määritellyt tarkentavin linjauksin liikenteen valvontaa koskevia tavoitteita vuodelle 2016. Sisäisen turvallisuuden ministerityöryhmän esittämin tavoittein liikenteen valvontaa käytettävä työaika vuonna 2016 tulisi olla 619 henkilötyövuotta, joista raskaan liikenteen valvontaan käytettävä osuus on 54 henkilötyövuotta. Itä-Suomen osuutena tavoitteesta on 7 henkilötyövuotta, josta raskasta liikennettä 7 henkilötyövuotta. Sisäisen turvallisuuden ministerityöryhmä on edellyttänyt, että liikenteenvalvonnan määrä ja tuloksellisuus säilyvät vuoden 2012 tasolla.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnossa 8/2013 sanottiin (HE eduskunnalle laiksi poliisin hallinnosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi):

- Lausunnon mukaan tavoitteena on säilyttää liikennevalvonnan määrä ja tuloksellisuus sekä toiminnan alueellinen kattavuus ennallaan. Valiokunta pitää ensisijaisen tärkeänä, että nämä tavoitteet toteutuvat myös käytännössä ja että säästöistä ja organisaatiomuutoksista huolimatta liikenteen valvonnasta ei tingitä.

- Liikenteen valvonta ja liikenneturvallisuudesta huolehtiminen ei saa muodostua toissijaiseksi toiminnoksi, josta huolehditaan vain muiden tehtävien salliessa.

- Automaattinen liikennevalvonta ei kuitenkaan voi eikä saa korvata perinteistä valvontaa.

- Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että erityisesti kuljetussektorilla lisääntynyt harmaa talous ei lähde kasvuun liikenteen valvontaa uudelleen organisoitaessa. Raskaan liikenteen harmaan talouden rikosten valvontaa ja tutkintaa on mahdollista tehostaa.

- Ennen kaikkea uudistuksen alkuvaiheessa tulisi siten huolehtia poliisin riittävästä ja nykytilaa suuremmasta näkyvyydestä tieliikenteessä sekä muutosten oikeanlaisesta tiedottamisesta. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että liikennevalvonnan taso ja laatua seurataan jatkossa tiiviisti sekä määrällisten että laadullisten indikaattoreiden avulla.

I.1.2014 toimintansa aloittaneen Itä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin tavoitteena on suorittaa poliisilaitoksen alueella liikenteen valvontaa ja muuta liikenneturvallisuutta edistävää poliisille kuuluvaa työtä Poliisihallituksen ja poliisilaitoksen tekemän tulossopimuksen mukaisesti.

Itä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisissa työskentelee edelleen suunnilleen sama määrä henkilöitä kuin Liikkuvan poliisin aikana. Tulevaisuus on kuitenkin haasteellinen, kun koko poliisilaitoksella on muutaman kymmenen henkilötyövuoden säästötavoite edessä lähivuosina. Alueella toimivan Liikkuvan poliisin henkilöstön resurssimitoitus oli määritelty aikanaan valtakunnallisesti. Resurssimitoitusta tehtäessä oli huomioitu maakunnan liikennesuorite, liikenteessä olevien ajoneuvojen lukumäärä, sekä maakunnan asukasmäärä. Kyseisen mitoitustmallin pohjalta liikennepoliisin yksiköt sijaitsevat edelleen viidellä paikkakunnalla; lisämessä, Kuopiossa Joensuussa, Savonlinnassa ja Mikkelissä.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi poliisilaitoksen asettama työryhmä käsitteli erilaisia organisaatiomalleja, joilla saavutettaisiin paras mahdollinen hallinnollinen ja operatiivinen toiminta. Kyseisen liikenteen työryhmän tehtävänä oli suunnitella myös liikennepoliisisektorin vastuulle kuuluvia muita tehtäviä. Tällaisia tehtäviä olivat mm. vesi- ja maastoliikenteen valvonta, erävalvonta, automaattivalvonta, suppean tutkinnan järjestelyt sekä liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntajärjestelyt. Työryhmän näkemyksen mukaan alueella oli jo aiemmin varsin hyvin toimiva liikennettä valvova organisaatio. Keskeinen menestystekijä oli vain, miten kyseinen organisaatio saadaan liitettyksi osaksi perustettavan poliisilaitoksen poliisitoimintalinjaa ja miten liikennepoliisisektorille turvataan jatkossa mahdollisuus suorittaa omaa perustehtävää.

Liikkuva poliisin suorittama valvonta oli voimakkaammin painotettu päätieverkolle. Liikenteen valvontaa tullaan jatkossakin jakaa tasaisesti sekä päätieverkolle että taajamiin.

Liikkuvan poliisin yksiköissä toteutettiin vuodesta 2012 lähtien Road Policing -toimintaa. Road Policing -toiminnassa poliisi kiinnittää suunnitelmallisesti huomiota liikennerikosten lisäksi myös muuhun rikollisuuteen tieverkolla. Rikoksentehtäjät liikkuvat maanteillä, joten sieltä heitä on myös pyrittävä tavoittamaan. Tästä johtuen myös päätiellä tapahtuvalla valvonnalla on merkitystä em. rikollisuuden torjunnassa.

Itä-Suomen poliisilaitoksella ja ennen kaikkea liikennepoliisisektorilla pidetään tärkeänä sitä, että henkilöstön osaaminen on monipuolista ja poliisitoimintaa kokonaisvaltaisesti kehittävää. Poliisilaitoksen sisällä tapahtuvalla tehtäväkierrolla pyritään laajentamaan muiden sektoreiden osaamista liikenteen eri osa-alueilta. Samalla tehtäväkierron johdosta saatua osaamista voidaan käyttää hyväksi oman sektorin toiminnan kehittämisessä.

Paljon on vielä tehtävää, että toiminnot saadaan liitettyä yhteensopiviksi ennen kaikkea valvonta- ja hälytyssektorin kanssa, jolle lankeaa hieman yli puolet liikennevalvonnan määrällisestä tavoitteesta, mutta ainakin hyvät lähtökohdat jäivät LP:n puolelta perinnöksi. ■



Liikennevalvonta on poliisin perustehtävä



Poliisin hallintorakennemuutoksen alkusanat lausuttiin maaliskuussa 2012. Alkusanojen lausumisen jälkeen kävi hyvin nopeasti selväksi, että Suomessa päätoimisesti liikennettä valvovan Liikkuvan poliisin asema valtakunnallisena yksikkönä lakkaa ja liikenteen valvonnan toiminto siirtyy osaksi uusien perustettavien poliisilaitosten toimintaa. Tästä alkoi projekti, jonka tavoitteena oli suunnitella liikenteen valvonnan toteuttaminen 1.1.2014 lähtien siten, että sisäisen turvallisuuden ministeriryhmän edellyttämä liikenteen valvonnan taso säilyy vuoden 2012 tasolla. Itse osallistuin tähän projektiin Pohjanmaan poliisilaitoksen Liikenteen alatyöryhmän sihteerinä. Alatyöryhmän tehtäväksi tuli suunnitella, miten liikenteen valvonta toteutetaan uudessa poliisilaitoksessa. Uuden suunnittelussa täytyi ensin tarkastella sitä, mitä oli tehty aikaisemmin.

Itse lähdin jaottelemaan poliisin suorittaman liikenteen valvonnan kolmeen eri pääluokkaan. Ensimmäisenä valvontana on poliisin suorittama perusliikenteenvalvonta tieverkolla sekä taajamissa että taajamien ulkopuolella. Tämä perus-

valvonta pitää sisällään poliisin perustehtäviin kuuluvat valvontamuodot. Tällaisia ovat mm. nopeusvalvonta, rattijuopumusvalvonta, turvalaittevalvonta, ajotapavalvonta, kevyen liikenteen valvonta, liikennevalvonta ja ajoneuvojen kunnon valvonta. Läh-tökohtaisesti edellä mainitut valvontamuodot ovat sellaisia, että kaikilla poliisin perustutkinnon suorittaneilla tulee olla perusedellytykset tehdä näitä valvontamuotoja. Rinnastaisin nämä valvontamuodot samankaltaisiksi perusvaatimuksiksi, joita odotetaan esimerkiksi kun nuori 18-vuotias suorittaa henkilöauton ajokortin: häneltä vaaditaan kuljettajatutkinnossa perustiedot ja – taidot liikenteessä liikkumiseen. Samalla tavoin poliisin perustutkinnon suorittaneilta tulee edellyttää perustiedot ja – taidot valvoa näitä ”teemoja”. Kyseisten valvontamuotojen toteuttaminenkin on helppoa, sillä ne eivät vaadi juurikaan erikoisvarusteluita valvontakaluston suhteen tai suuria resursseja valvonnan toteuttamiseksi. Näitä valvontamuotoja pystyy tekemään kuka tahansa poliisimies millä tahansa valvontakalustolla. Toki perusvalvonta pitää sisällään myös erikoiskalustoa, kuten moottoripyöräpoliisitoiminnan, johon vaaditaan erikoiskoulutusta, mutta valtaosa valvon-

nasta on peruskalustolla toteutettavaa.

Nopeusvalvonta on valvontaa tekevän poliisin perustyötä. Nyt toimintansa aloittaneen Pohjanmaan poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin ja valvonta- ja hälytyssektorin ajoneuvoissa on varsin useassa joko kiinteästi asennettu tai irrallinen nopeusvalvontalaite. Näitä ovat joko tutkat tai keskinopeusmittarit. Nopeusvalvonta on sillä tavoin poliisin perustyötä, että se on läsnä koko ajan kun ollaan liikenteessä. Nopeusvalvonnan onnistuminen ei ole kiinni valvontakalustosta. Ehkä suurimmat haasteet ovat puuttumiskynnysten yhdenmukaistamisessa. Liikennettä perustyönään suorittavat poliisit kykenevät puuttumaan asioihin määrätietoisemmin kuin taas valvonta- ja hälytystehtäviä hoitavien toimesta asioita joudutaan priorisoimaan. Tämä sinänsä on ymmärrettävää, ja myös hyväksyttävää, mutta kansalaisten oikeusturvan kannalta olisi tärkeää, että tulevaisuudessa käytännöt olisivat yhdenmukaisemmat. Tavoitteena tulee olla, että kansalainen nähdessään poliisiauton liikenteessä, muuttaa tai tarkastelee omaa käyttäytymistään, olkoonpa sitten kysymyksessä liikennepoliisin tai jonkin muun poliisin ajoneuvo.



Kuten edellä nopeusvalvonnan osalta kirjoitin, tulisi muut poliisin liikenteen valvonnan perusasiat olla samalla tasolla kuin nopeusvalvonnassa on. Rattijuopumusvalvonnan osalta näkyvällä valvonnalla on varmasti vaikutusta kansalaisten peruskäyttäytymiseen. Samalla tavalla turvalaitevalvonnan kannalta tarkasteltuna toivottavasti viimeistään poliisiauton nähdessään kansalainen muistaa tarkastaa, onko esimerkiksi turvavyö laitettu kiinni. Poliisilla on päivittäistoiminnassa runsaasti erilaisia perustehtäviä suoritettavana. Vuoden 2014 alussa poliisi koki suuria muutoksia sekä organisatorisesti että lainsäädännöllisesti. Kaiken muutoksen keskellä kuitenkin perustehtävän suorittaminen ja siinä onnistuminen on poliisin toiminnan kivijalka, ja se miten me siinä onnistutaan vaikuttaa suuresti kansalaisten luottamukseen poliisista - näin on myös liikenneturvallisuuden osalta.

Toisena liikenteen valvonnan kokonaisuutena pidän poliisin suorittamaa raskaan liikenteen valvontaa. Tämä valvontamuoto eroaa poliisin suorittamasta valvonnasta siten, että raskaan liikenteen valvonta pitää sisällään runsaasti erilaisia spesialiteetteja, jotka vaativat perehtyneisyyttä. Poliisin peruskoulutukseen tulee kuulua

myös osa-alueita raskaasta liikenteestä, mutta kuten me valvontaa suorittavat olemme useasti todenneet, vain valvontaa tekemällä kykenee oppimaan ja ylläpitämään riittävän valvontatason. Liikennettä valvovan poliisin vasen käsi on maailman vahvin käsi. Vasemman käden ylösnostamisella on sellainen vaikutus, että kokonaisuusmassaltaan 76 tonnin yhdistelmäkin pysähtyy. Sen jälkeen alkaakin valvojan uudet haasteet. Valvonnassa tarkastetaan sallitut massat, katsastukset, liikenneluvat, mahdolliset hyväksymistodistukset, rahtikirjat, ajo- ja lepoaikasäännösten noudattamiset, kuljettajan ajo-oikeus, kuljettajan ajokunto, ammattipätevyys, kuorman sidonnat, vaaralliset aineet jne.. Luettelo on pitkä ja jos yhdistelmässä on huomautettavaa, valvontaan kuluu usein aikaa runsaasti. Tämä lähinnä esimerkiksi perusliikennevalvontaan.

Kolmantena poliisin liikenteen valvontana käsittelen maasto- ja vesiliikenteen valvonnan. Maastoliikenteen osalta poliisin perustehtävää suorittavat partiot joutuvat varsinkin lumisina talvina varsin usein puuttumaan maastoajoneuvojen kuljettamiin alueilla, joissa ajoneuvon kuljettaminen on kiellettyä. Tältä osin maastoliikenteen

valvontakin on poliisin perusvalvontaa. Kysymyksessä on kuitenkin kausiluontoista valvontaa ja maastoliikenteen ja vesiliikenteen valvontaan liittyy osana myös erävalvonta ja kalastuksen valvonta. Vesiliikenteen valvonta lain mukaan kuuluu myös poliisin suoritettavaksi. Maasto- ja vesiliikenteen valvonta ovat työajallisesti seurattuna varsin pieni osa poliisin suorittamasta valvonnasta, mutta uudessa organisaatiossa ovat osa liikennepoliisin toimintoa.

Olemme eläneet nyt ensimmäiset 1½ kuukautta uuden organisaation aikaa. Päivittäin työvuorossa ollessamme meiltä on kansalaisten suunnalta kysytty että, eikö "Lentäviä" lakkautettukaan? Tähän olemme todenneet, että organisaatio lakkautettiin, mutta Liikkuvan poliisin luomaa valvontakulttuuria ja ammattiosaamista ei ole lakkautettu. Alkukuukaudet ovat osoittaneet, että myös uudet organisaatiot arvostavat liikenneturvallisuustyötä. Liikkuminen on meidän kaikkien perusoikeus ja poliisin perustehtävään kuuluvan liikennevalvonnan tehtävänä on turvata perusoikeuden toteutuminen.

Hyvää kevättä ja turvallista liikkumista! ■

REVIKA:

Rekisterikilpi-video-kamera -järjestelmä

TEKSTI: **Timo Vihervaara**
Sisä-Suomen poliisilaitos,
Tampere, liikennesektori

MITÄ TARKOITTAÄ

Hälytystehtäviä suorittaviin poliisiautoihin on viime vuosina asennettu ajoneuvotietokoneita päivittäisten tehtävien, erityisesti hälytystehtävien hoitamista varten. Teknisten tukijärjestelmien kehityskaari on vihdoin edennyt niin paljon, että poliisi on luopunut ajoneuvoissa olevista VHS-ajotapavideovalvontajärjestelmistään. Tilalle on tulossa uusimpaan tekniikkaan perustuvat tietokonepohjaiset videovalvontajärjestelmät.

Tietokonepohjaiseen videovalvontajärjestelmään on nyt liitetty videolta rekisterikilvet lukeva ohjelma. Tämän ohjelman perusteella voimme muuttaa tarpeen mukaan toimintatapojamme hälytystoiminnassa ja erityisesti liikenteenvalvonnassa. Ohjelmat kameroineen on mahdollista asentaa ns. videoautojen lisäksi "normaaleihin" poliisiautoihin, joten valvonnan tehokkuus voi myös tämän myötä kasvaa.

MIKÄ KESTÄÄ

Ohjelmistot ja laitteet ovat tällä hetkellä testivaiheessa. Testauksen yhteydessä toimivia käyttöliittymiä kehitetään ennen lopullista käyttöönottoa "käyttäjäystävällisemmiksi". Kehitteillä on järjestelmän integrointi poliisin käytössä olevaan kenttäjohtojärjestelmään, jotta sovellutusten parhaat ominaisuudet olisivat samanaikaisesti ja riistien käytettävissä.

Järjestelmät otetaan käyttöön sen jälkeen kun Oulun seudulla aloitettavat testit ja muut järjestelmien viralliset auditoinnit on saatu tehtyä. Teknisiä asennuksia (kameroita ja johtoja ilman ohjelmaa) on jo tehty muutaman kuukauden ajan, joten järjestelmien laaja käyttö on mahdollista heti kun ohjelmakoulutusta voidaan järjestää ja itse järjestelmä hyväksytään viralliseksi poliisin valvontavälineeksi. Käyttöönoton aikataulu varmistuu kevään 2014 aikana.

MITÄ TEHDÄÄN: REKISTERIKILPIEN TUNNISTUS

Suoritetut testit ovat jo osoittaneet järjestelmän tehokkaaksi. Voisi todeta, että teillämme liikkuu



anastettujen ja katsastamattomien ajoneuvojen sekä ajoneuvoveron suorittamatta jättäneiden tavoittamiseen. Kehitteillä on myös ominaisuuksia, joita voitaisiin käyttää hätäkeskusten välittämisiin tehtäviin liittyen rikoksentekevälaineinä tai muutoin rikoksiin liittyvien ajoneuvojen tunnistamiseen.

Toivon mukaan mitään lainsäädännöllisiä tai muita esteitä ei aseteta, jotta sekä liikenneturvallisuutta että rikostutkintaa kyetään parantamaan järjestelmän mukaisilla uusilla työvälineillä. Useissa muissa maissa tällaiset työvälineet ovat jo käytössä.

Suomessa käytössä olevat atk- ja reititinjärjestelmät ovat laadukkaita ja ne käsitykseni mukaan toimivat liikkuvissa ajoneuvoissa paremmin kuin muissa maissa. Toisaalta varsinaisia valvontaresursseja meillä on käytössä käsitykseni mukaan rajallisemmin kuin eräissä muissa Euroopan maissa, joissa vastaavan tyylisiä järjestelmiä on jo käytössä. On tärkeää muistaa, että järjestelmän avulla havaittuihin tapahtumiin puuttuminen ei ole pelkästään järjestelmän ja siihen kytkettyjen laitteistojen varassa - aina vaaditaan poliisimiehen toimenpiteitä, jotta todettuihin rikkeisiin voidaan puuttua. Liikenne rikosten ennaltaehkäisyyn kannalta tällainen liikennevalvontatyötä tukevan "väsymättömän valvojan" tehokkuus kiinnijäämisriskiä huomattavasti lisäävänä järjestelmänä todennäköisesti kannustaa säännösten mukaiseen käyttäytymiseen liikenteessä ja osaltaan edistää liikenneturvallisuutta. Verrattain pieni kiinnijäämisriski ja tietyissä tilanteissa varsin olemattomiksi koetut sanktiot eivät nykyisin todennäköisesti ole riittäviä pelotteita verrattuna vältettyihin veroihin, ajoneuvojen korjauskuluihin tai muihin kuljettajan intresseihin.

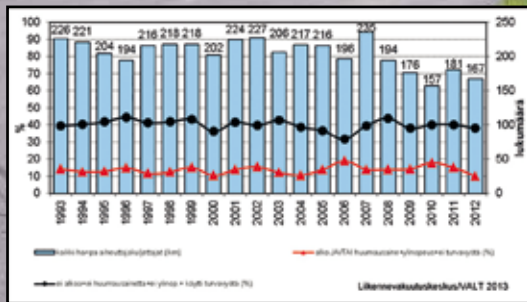
Lienee selvää, että liikenteenvalvontaan tulee edelleen kuulumaan perinteiseen tapaan järjestettyjä ratsioita ja muita valvontataktisia menetelmiä, mutta uudella järjestelmällä todennäköisesti voidaan tehostaa ja nopeuttaa tällaisiakin valvontatilanteita esimerkiksi asiakirjojen tarkistuksen kohdentamisella. ■

aiemmin arvioitua enemmän ajoneuvoja, joiden osalta ajoneuvon kunto tai kuljettajan kelpoisuus eivät ole asianmukaisessa kunnossa.

Ensivaiheessa järjestelmää käytetään lähinnä



TEKSTI: Kalle Parkkari



Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntatoiminnasta

Liikenneturvallisuus on kehittynyt viime vuosina myönteiseen suuntaan, kun mittarina on ollut tieliikenteessä kuolleet. Vuonna 2000 tieliikenteessä kuoli 396 henkilöä. Valtakunnallinen tavoite vuodelle 2025 on, että tieliikenteessä olisi korkeintaan 100 kuollutta. Tavoitteeksi asetetulla muutosvauhdilla tämä merkitsisi vuodelle 2014 korkeintaan 218 kuollutta. Vuoden 2013 loppuun mennessä poliisin tietoon tullesiin onnettomuuksiin perustuvan virallisen tilaston mukaan kuolleita oli 258, joten aivan tavoitteeseen ei ole vielä päästy.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat pyrkivät tutkimaan kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet, viime vuosina jopa enemmän kuin virallisessa tilastossa on. Syynä tähän on se, että osa kuolemantapauksista on luonnollisia kuolemia eikä onnettomuudesta aiheutuneista vammoista johtuvia. Tämänkaltaiset tapaukset poistetaan kansainvälisen käytännön mukaisesti virallisista tieliikenneonnettomuustilastoista. Tutkijalautakunta suorittaa kuitenkin näissäkin tapauksissa tutkinnan loppuun ja tapaukset sisällytetään liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietorekisteriin. Tätä kautta on saatu arvo-

kasta tietoa kuljettajien ajokyvystä ja liikennelääketieteen kehitystarpeista tunnistaa ajoterveyteen liittyviä seikkoja.

Tutkijalautakunnissa on kussakin eri asiantuntija-alueiden jäseniä suorittamassa tutkintaa. Yksittäisen onnettomuuden tutkinnan peruskokoonpanoon kuuluu poliisi-, ajoneuvotekninen, liikennetekninen, lääkäri- ja käyttäytymistieteellinen jäsen. Lisäksi lautakunnalla on mahdollisuus kutsua erityisasiantuntijoita eri alueilta. Käytännössä esimerkiksi työsuojeluasiantuntijoita, rautatieasiantuntijoita ja vaarallisten aineiden asiantuntijoita käytetään aktiivisesti näiden alueiden asiantuntemusta vaativissa tapauksissa. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat pyrkivät aloittamaan tutkintansa mahdollisimman nopeasti saatuaan tiedon onnettomuudesta joko hätäkeskukselta tai poliisilta. Paikkatutkinta on tärkeä osa liikenneonnettomuuksien tutkintaa. Se on edellytys myöhemmälle tutkinnalle ja puutteita on vaikea, joskus jopa mahdoton korjata myöhemmin. Laki mahdollistaa tässä yhteistyön poliisin esitutkinnan kanssa. Luontevaa onkin tapahtumapaikalla tehdä esim. jälkien mittauksia yhdessä, jotta molemmilla tutkinnan haaroilla on samat lähtötiedot. Lautakuntien



Kalle Parkkari toimii liikenneonnettomuuksien tutkinnan johtajana Liikennevakuutuskeskuksessa. Hän on koulutukseltaan liikennetekniikan diplomi-insinööri ja on toiminut viimeiset 15 vuotta liikenneturvallisuuden parissa, siitä tusinan verran vuosia tutkijalautakunta-asioiden parissa.

koulutuksessa paikkatutkinnalla onkin erityinen osa ja käytännön koulutustilaisuuksia on järjestetty yhdessä poliisin kanssa. Viime vuosina poliisin ajoharjoittelurata osaavine kouluttajineen on tarjonnut loistavat puitteet yhteistyölle paikkatutkinnan kehittämiseksi. Myös vaativien onnettomuuden rekonstruktio-ohjelmien osalta on sekä poliisilla että tutkijalautakunnilla ollut

samankaltaisia tarpeita ja siten yhteistyötä asiantuntemuksen hankkimisessa ja ylläpitämisessä. Tutkijalautakunnilla on käytössä yhtenäinen tutkintamenetelmä ja siihen liittyvät lomakkeet, joilla tietoa kerätään. Jokaisesta tapauksesta kerätään mittava määrä muuttujia ja sen lisäksi lautakunta analysoi onnettomuuden aiheutumiseen ja seurauksiin vaikuttaneita riskitekijöitä. Tunnistettuihin riskitekijöihin lautakunta kohdistaa jokaisessa tutkimuksessa tapauksessa parannusehdotuksia siitä, miten onnettomuus olisi ollut estettävissä tai seuraukset lievennettävissä.

Tutkijalautakuntien tuloksia hyödynnetäänkin laajasti tiedotuksessa, tutkimuksessa ja liikenneturvallisuustoimenpiteissä. Liikennevakuutuskeskus julkaisee raportteja tutkituista onnettomuuksista, joihin on kerätty luokiteltua perustietoa onnettomuuksista. Aineisto on käytettävissä tieteelliseen tutkimukseen ja viranomaisten liikenneturvallisuustyöhön. Tietoa onkin käytetty laajasti mm. kansallisissa ja alueellisissa liikenneturvallisuussuunnitelmissa.

Raskaan ajoneuvoliikenteen turvallisuus on ollut erityisen kiinnostuksen aiheena viimeistään vuonna 2004 tapahtuneen Konginkankaan onnettomuuden jälkeen. Tutkijalautakunnat ovat kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien lisäksi tutkineet erityisprojektina raskaan liikenteen onnettomuuksia, joissa seurauksena on ollut pelkkiä omaisuusvahinkoja tai kuolemaa lievempiä henkilövahinkoja. Näissä onnettomuuksissa on tullut esille erityisesti ajo- ja lepoaikoihin sekä kuormansidontaan liittyviä seikkoja.

Vakavimmat aiheutumiseen tai seurauksiin liittyvät tekijät kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa ovat perinteisesti liittyneet alkoholiin, nopeuteen ja turvalaitteiden käyttöön. Poliisin suorittama valvonta on ensiarvoisen tärkeässä asemassa tämänkaltaisten onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä. Alkoholinonnettomuuksien osuus on tutkijalautakuntien mukaan monta vuotta ollut 25 prosentin luokkaa kaikista tutkituista onnettomuuksista, vuonna 2012 osuus oli poikkeuksellisen alhainen, 17 prosenttia. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa turvalaitteiden käyttämättömyys näkyy siten, että turvavöiden käyttöaste on paljon alhaisempi kuin seurantalutkimuksissa havaittu käyttö. Vuonna 2012 tutkituissa onnettomuuksissa vajaa puolet eli 77 henkilöä henkilö- tai pakettiautoissa kuolleista ei käyttänyt turvavyötä. Heistä viidesosa eli 15 olisi tutkijalautakuntien analyysin perusteella voinut pelastua kuolemalta turvavyötä käyttämällä.

Ylinopeutta (vähintään 10 km/h) ajoi vuonna 2012 tutkituissa moottoriajoneuvo-onnettomuuksissa neljäsosa (77 henkilöä) mukana olleista kuljettajista, onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista tämä osuus oli vieläkin suurempi. Onnettomuuksissa löytyykin tyypillisesti taustalta useita riskitekijöitä, ja osassa onnettomuuksista tämä kasauma on niin suuri, että onnetto-

muus suorastaan vain odotti tapahtumistaan. Ajoneuvotekniikan kehittyessä ja suojatessa autoissa olijoihin aiempaa paremmin on tien päällä tapahtuvalle valvonnalle edelleen paljon tarvetta. Kuljettajat eivät riittävässä määrin hyödynnä paran-tunutta tekniikkaa, vaan ottavat edelleen tahallaan tai tahattomasti riskejä liikenteessä. Inhimillinen riskitekijä löytyykin tavalla tai toisella käytännössä kaikista tutkituista onnettomuuksista.

Viime vuosina on kuolemien lisäksi tutkittu tiettyjä henkilö- tai omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Esimerkkejä näistä erityisprojekteista ovat mm. henkilövahinkoon johtaneet kaksipyöräisten onnettomuudet, mönkijä- ja moottorikelkka-onnettomuudet,

koululaiskuljetukset ja jo edellä mainitut raskaan liikenteen onnettomuudet. Painopistettä on siirretty myös kohti vakavia loukkaantumisia, joista ei ole aiemmin ollut kovin paljon syvällistä tietoa saatavissa. Yhteiskunnan kannalta vakavat ja pitkäkestoiset loukkaantumiset ovat kuitenkin kuolemien ohella merkittävä rasite ja niiden ehkäisyyn on syytä panostaa. Tutkijalautakunta-toiminta tarjoaakin hyvät edellytykset kerätä tietoa myös vakavista loukkaantumisista. Suomessa on perinteisesti ollut hyvä yhteistyön kulttuuri ja tutkijalautakuntatoiminta on siitä hyvä esimerkki. Tutkinnan neuvottelukunnan taustaorganisaatiot ovat toiminnassa hyvänä tukena. Kattavan taustatiedon on huomattu olevan tärkeä edellytys hyvän päätöksenteon tueksi. ■



Sibeliuksen matkassa

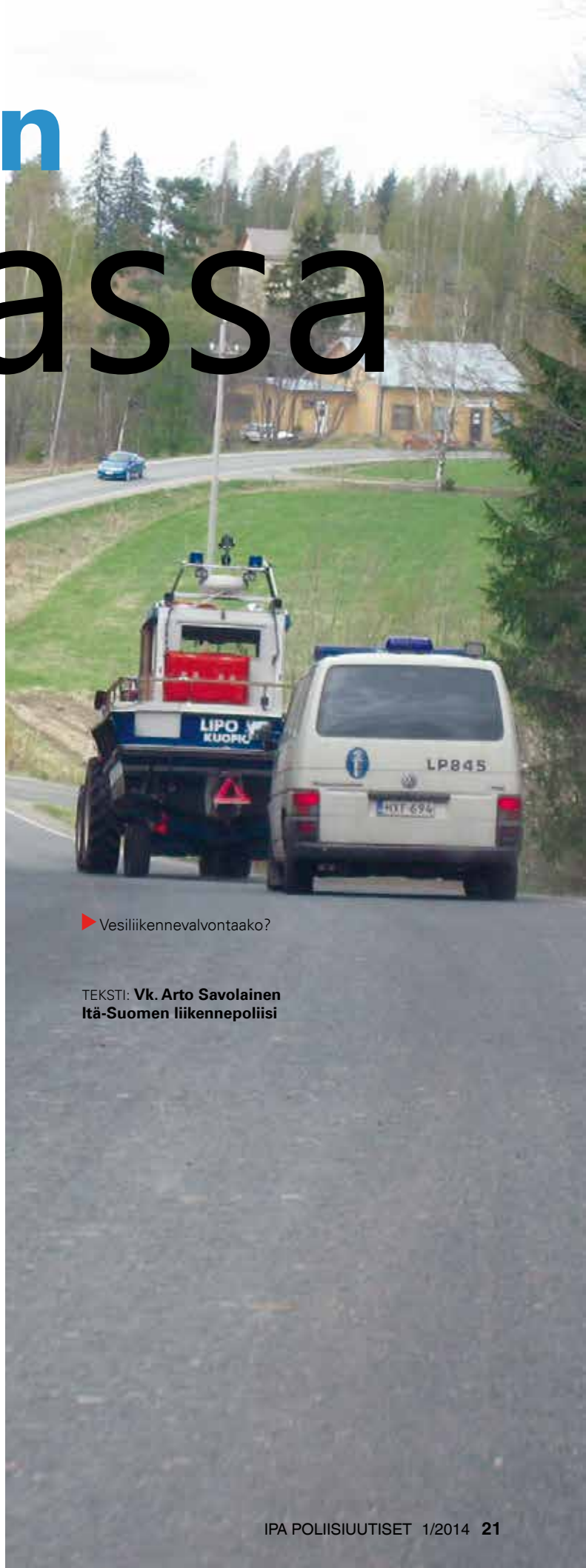
Käännän ohjauspyörää vasemmalle ja nostan hiljakseen kylmän auton moottorin paremmille kierroksille. Kiihdyttelen ja totean aamuliikenteen pullahtaneen voimiinsa kuin pullataikinan. Pakkanen on yöllä nakertanut, vaikka kauttaaltaan koko talvi on ollut vuosikymmenin lämpimimpiä. Lunta on vain nimeksi ja sitäkin vain oijen pohjilla. Päällystetien routavauriot ovat lähinnä edellistalven tekemiä, mutta urat tämän talven. Sisätilaan kuuluu ikävää hiekoituspelellin ropse auton alahelmaan ja renkaiden nastat "huutavat" tietä vasten kuin äkäiset itikat kesäiltana tanssilavan äärellä. Toki nastarenkaiden käyttöä tulisi harkita, sillä kelit antavat toistaiseksi siihen mahdollisuuden, vaikka ajankohta onkin lähinnä talvea. Henkilö- ja pakettiautoissahan on käytettävä talvirenkaita (pääuri- en syvyys vähintään 3 mm) joulukuusta helmikuun loppuun ja nastarenkaidella varustettuna saa ajella marraskuun 1. päivästä maaliskuun 31. päivään tai toista pääsiäispäivää seuraavaan maanantaihin, myöhemmän päivämäärästä ollessa määräävä. Muulloinkin nastarenkaita saa käyttää kaikissa autoissa aina, kun sää tai keli sitä edellyttää.

Laskettelen kotitielläni ensimmäiselle "esteelle". Hidaste suojatien edessä pakottaa hiljentämään ajoneuvon vauhdin lähes "nollaan". Näistä hidasteista ollaan montaa mieltä, mutta ensisijaisena tarkoituksena niillä on liikenteen rauhoittaminen alueilla, joilla muiden ratkaisujen hyödyntäminen ei onnistu. Poliisin liikennevalvonta kun on sen verran minimoitua, ettei sillä voida tehokkaasti kaikille tarvittaville alueille valvovaa "silmää" asettaa. Paikalliset asukkaat voivat tehokkaasti vaikuttaa omien pitäjiensä päättäviin lautakuntiin, joissa muun muassa kyseisistä keinoista päätetään, kun liikenneturvallisuutta liikennealueilla pohditaan. Muun muassa asukkaiden kokemukset ja tiedot onnettomuuksista ovat "avainkohtia".

Hidasteiden ongelmia lienee lähinnä se, että niitä on jos jonkin kokoista. Pelkästään Savon pääkaupungissa, sanovat myös kalakukkojen kaupungiksi, niitä on lähes kaikissa taajamissa. Saaristokaupungissa myös "vähempiarvoiset kotitiet" ovat saaneet useitakin "hidasteita", joissa ajoneuvon vauhti on "esteen" ylittäessä oltava aivan minimaalinen, muutoin ajoneuvon pohjasta lähtee "tavaraa" kuin tuulisella kelillä aukealta torilta. Lähtökohtaisesti hidasteen ylittäminen tulisi olla suhteessa tien nopeusrajoitukseen. Eli hidasteen tarkoituksena ei pidä olla liikenteen vaikeuttaminen. Myöskään kunnossapidolle niistä ei saisi olla kohtuuttomasti haittaa. Hidasteiden pitäisi olla helposti ja riittävän ajoissa havaittavissa ja sijaita mielellään sellaisella etäisyydellä toisistaan, että kadulla voi ajaa tasaisella nopeudella!

Liikenteen rauhoittajina toimivat myös esimerkiksi kavennukset, sivuttaissiirtymät, ajoradan päällystemateriaalien vaihtelut ja tärinäraidat. Myös kiertoliittymät (liikenneympyrät) rauhoittavat liikennettä. Näillä pääasiassa ehkäistään liittymissä tyyppisiä onnettomuuksia, kuten törmäyksiä risteävän ajoneuvon kanssa. Kiertoliittymät helpottavat sivutieltä tulevan liittymistä muuhun liikenteeseen, mutta hidastaa hiukan päätien liikennettä, jolloin saadaan hyötyä myös liikenteen kokonaisvaltaiseen rauhoittamiseen.

Meillä Suomessa liikenneympyröiden käyttö on vieläkin "väkinäistä" ja osin puutteellista. Kaikilla ajokoulun käyneillä kun ei edelleenkaan ole selvillä, että liikenneympyrässä ajavaa tulee väistää ja että ympyrästä poistuessaan tulee suuntamerkillä osoittaa poistuminen "oikealle". Jokunen näyttää suuntavilkkuja



► Vesiliikennevalvontaako?

TEKSTI: **Vk. Arto Savolainen**
Itä-Suomen liikennepoliisi

jopa ympyrään tultaessa... Hui!

Mutta nyt on oikeasti hui! Sillä juuri risteävän tien ylitti nuorehko mies polkupyörällään melkoisella vauhdilla. Kaveri tuli harmaata metsää vasten tummissa vaatteissaan ja ylitti suojatien (pyörätien jatkeena) kuin ohjus. Olin toki varautunut, sillä vastaavia tilanteita sattuu päivittäin. Ja olinhan minä väistämismelollinenkin! Mutta entä samainen kaveri pimeään aikaan! Puhumattakaan, jos vielä sataa vettä ja räntää! Onko hänellä varmasti riittävät valolaitteet, että kohde näkyy jotensakin muulle liikenteelle. Ei riitä, jos itse näkee ajella!

Ajoradan voi ylittää suojatietä pitkin pyöräillen, jos suojatie jatkuu pyörätien jatkeena. On kuitenkin huomioitavaa, että pyörätien jatkeena toimivan suojatien käyttö ei anna pyöräilijälle automaattisesti etuajo-oikeutta. Pyöräilijällä on etuajo-oikeus, mikäli autoilijan väistämismelollisuus on osoitettu erillisellä liikennemerkillä (kärkikolmio tai stop -merkki) ennen suojatietä tai jos autoilija kääntyy risteävän tien yli. Muissa tapauksissa pyöräilijä on väistämismelollinen. Mikäli pyöräilijälle on väistämismelollisuutta osoittava liikennemerkki, ei hänellä ole etuajo-oikeutta. Tämä ei koske tietenkään samaa suojatietä käyttävää jalankulkijaa.

Kerta aloin jaarittelemaan aamuliikenteen keskeistä pyöräilijöistä, niin sanottakoon vielä sekini, ettei jalkakäytävällä saa pyöräillä kuin alle 12-vuotiaat lapset. Usein, varsinkin Kuopiossa, paikkakunnalle muuttaneet ulkopaikkakuntalaiset opiskelijat (ajokortin omaavat!) "heittäytyvät" täysin uunoiksi ja ajelvat koulun ja kodin väliä lähes "lunnuntietä pitkin". Kapeat jalkakäytävät ovat vaarallisia väyliä, mikäli sinne "eksyy" pyöräilijöitä! Katutasossa olevat porraskäytävät ovat jo yksistään vaara-kohtia. Esimerkiksi pieni lapsi saattaa tulla ovesta pihalle kuin hästistely kissanpentu.

Ruuhkaisessa risteyksessä joudun odottelemaan tovin. En uskalla vielä edes ajatella Jean Sibeliusta tai Johann Sebastian Bachia ja hänen Matteus-passiotaan, virittäessäni itseäni liikenteen kulttuurilliseen hetkeen! Täytyy antaa vielä mielelle malttia, että pääsee "rauhallisempaan liikennepäristöön".

Vihdoin pääsen kääntymään risteyksestä vasemmalle. Tosin olisin päässyt jo kymmenen sekuntia aiemmin, jos risteävää tietä oikealta lähestyvä ajoneuvo olisi murtosekuntia enemmän väläytellyt vilkkua - kääntyessään samaan suuntaan, josta itse juuri tulin. Siinä on juuri se vilkun (suuntamerkin) käytön idea. "Tikittäminen" ei ole pelkästään itseä varten, vaan vilkulla osoitetaan muulle liikennepäristölle aikomukset. Se on vähän kuin "vuoronumero" lihatiskille... "Hei minä tulen kohta." Tai "joko on minun vuoroni"...

No, ei välttämättä hyviä vertauksia, mutta tarvitseeko aina ollakaan? Pääasia, että jotensakin ymmärtää savolaisen viäräleuan ajatuksia ja mietteitä.

Aah! Vihdoin saan vetäistä henkeä ja pääsen ohjastamaan omaa "ecoboostia". Turboahdettu EcoBoost -bensiniinimoottori kehää kuin kissa peiton alla. Ja mikä parasta, polttoaineenkulutus ja CO₂ -päästöt ovat kuin satukirjasta. Ainakin autoa markkinoivat niin väittävä!

Äkkiä liikennevirta hiljentyy. Lähes pysähtyy. Miksi? Onko tie poikki ylämäkeen noustessamme? Onko traktori tai "etana" tiellä? Ei... pikkubussi lähtee ohittamaan edellä ajavaa mopoautoa. Punainen "kevyt nelipyörä" nousee jyrkkää tietä ylös. Pieneen "purkkiin" on ahtautu-neena kaksi nuorta poikaa. Ajokki joutuu oman painonsa lisäksi vetämään perässään myös lähes 200 kiloa elävää elämää koulureppujen kera. Apua! Onneksi pikku bussi ehtii tehdä ohituksen mäessä ennen vastaan laskettelevaa "bemaria". Poikien mopoauto huutaa viimeistä päivää. Kaiken kukkuraksi mopoauton ikkunat ovat "ankkajäissä" ja moottorin pauheen sisäpuolelle pojan "nöösit" ovat korvanneet huikella hipopilla.

Kevyt nelipyörä on alun perin hyvin eurooppalainen ja väliamerillinen ilmiö. Mopoautokäsite kehitettiin 1980-luvulla Ranskassa. Jo toisen maailmansodan jälkeen oli vastaanlansia ajoneuvoja, joita kutsuttiin kääpiöautoiksi. Aluksi näiden kevyt nelipyörä tarkoitusena oli suoda liikkumisen vapaus ajokortittomille syrjäseutujen asukkaille ja helpottaa suurkaupunkien ruuhkia.

Herää tietysti kysymys, että onko tällainen mopoauto, jonka suurin rakenteellinen nopeus on 45 km/h:ssa meidän kaupunkiliikenteeseen sopiva ajoneuvo? Varsinkin, kun kyseessä on tieosuudet, joissa nopeusrajoitus on 50 - 60 km/h:ssa? On ymmärrettävää, että jossain Intiassa ruuhkaisessa keskustassa kyseinen ajopeli on omiaan, kun liikkuminen perustuu vain "eteenpäin pääsyyn"...

Suomessa mopoautoa saa kuljettaa 15 vuotta täyttänyt henkilö tai sitä vanhempi, jolla on A1- (kevytmoottoripyörä), A- (moottoripyörä), B- (henkilöauto) tai AM121-luokan (kevyt nelipyörä) oikeuttava ajo-oikeus. Kaksipyöräisen mopon ja kevyen nelipyörän eli yleensä mopoauton ajo-oikeudet eriytyivät 19.1.2013. Näin mopoauton ajo-oikeutta ei enää saa tavallisella mopokortilla. Ennen 19.1.2013 hyväksytyt suoritetut M-luokan kuljettajatutkinto oikeuttaa kuitenkin edelleen kuljettamaan sekä mopoa, että kevyttä nelipyörää. Mutta jos on syntynyt ennen vuotta 1985, niin tällöin ei tarvitse mopon kuljettamiseen ajokorttia lainkaan. Mopoauton tai muun kevyen nelipyörän kuljettamiseen on kuitenkin oltava vähintään joko ennen 19.1.2013 suoritettu mopokortti tai uusi AM-luokan ajokortti erityisohdella 121.

Kun tämä tarinointi karkasi näihin ajokorttiasioihin, niin samaan syssyyn lienee syytä täsmentää myös tuota käsitettä "mönkijä". Ajoneuvolainsäädäntöhän ei tunne mönkijä-nimistä ajoneuvola-jia. Ja kansanomaiselta nimeltään "mönkijä" on EY -tyyppihyväksyty ajoneuvo, joka voi kuulua seuraaviin ajoneuvoluokkiin; kolmipyöräinen mopo (L2e-luokan ajoneuvo), kolmipyörä (L5e), kevyt nelipyörä (L6e) ja nelipyörä (L7e). Muunlaiset mönkijät ovat maastoajoneuvoja, eikä niitä siten voida rekisteröidä yleiseen tieliikenteeseen.

Pysyttelen mopoauton kannassa, kunnes tiemme eroavat kaksikaistaiselle ajoradalle lasketellesamme. Valitsen "nopeimman" kaistan kuin formulakuski ikään. Ajoradalla on alennettu 30 km/h:n nopeusrajoitus 60 km/h:n sijaan - tietöiden vuoksi. Keltaisia vilkkuja vilkkuu siellä täällä, mutta se ei estä työmaaliikenteessä poukkoilevia autoilijoita. Poliisille tai automaattiselle valvonnalle olisi nyt tilaus, mutta turha toive. Resurssit on ajettu ajat sitten alas. Liikennemäärien kasvu on ainakin elävän poliisin määrää suhteessa pienentänyt. Vai oliko se nyt näin?

Lopulta kaikki liikenne seisoo liikennevaloissa. Pitkä kahden kilometrin väylä on pätkitty ris-teykisiin ja tietenkin liikennevaloihin. "Punaisissa" liikennevaloissa seisoo hermoilevia matkaa-jia. Hikoilevia, lämpiviä... autojen ikkunat huurussa. Jonkun auton tuulilasissa on puhaltimen jättämää pientä "aukkoa". Yön pakkanen on pannut myös ajokkien sivulaseihin ylimääräistä "estettä". Se ei näytä kuitenkaan haittaavaan, kun silmäilee aamuliikennettä. Ratin takana istuu teräsmies tai -nainen, joka näkee vaikka panssarin läpi kaiken mahdollisen tai mahdottomankin! Ainakin siltä näyttäisi. Ja... tuossa seisoo yksi auto, jonka takapenkillä istuu kolme koululaista. Joku heistä raaputtaa telokynnällä takasivuilkunaa ja kirjajilee kauniin sydämen... Ah... Onpa somaa! Olisipa yhtä somaa kuin tämä puuttuva "vihreä aalto". Kahta risteystä ei pitemmälle pysty ajamaan, kun valo vaihtuu vetävällä ajoväylällä punaiseksi. Mutta hei... Ei tuo harmaan auton kuski pysähtynyt lain-kaan, vaikka valo-opastimen väri vaihtui jo kolme sekuntia sitten. Toisaalta, kuskihan sai juuri edellisistä valoista takavetoisen kärrinsä sellaiseen liittoon, etteivät "ylimääräiset varikkopysähdykset" ennen ammattikoulun pihaa ole järjellisiä!?

Onneksi sentään omassa autossani on nykyainen "ecoboosteri", joka vähentää bensiinin polttoa, kun "heittää auton vaihteen vapaalle". Auto nimittäin sammuu, mutta tosin vasta plus-sakelillä... ja nyt on kuitenkin muutama pakkasaste. Että se siitä. Nyt ei olla Espanjassa tai Portugalissa.

Liikennesuunnittelijat ja vastaavat insinöörit näkevät "vihreän aallon" ongelmaksi muun muassa linja-auto- ja poikkiliikenteen. Voip olla tai olla olematta?



► Kirjoittaja YU:n MM-kisoissa 2005 kymppitonin kenialaisten kolmoisvoittajien kanssa. Kuva: Jyrki Laukkanen

Harmi, kun ei näy aamuliikenteessä "sinivuokkoja"! Olisi luultavasti jokunen ajokorttikin lähtenyt "pyykkinarulle kuivumaan"? Vielä viime vuoden puolella, kun maineikas Liikkuva poliisi oli valloillaan, aamuliikennettä valvottiin muun muassa "liikenteen solmukohdissa" liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä suhteellisen tiiviisti. Usein kaupungin alueella siihen osallistuivat myös useat paikallispoliisin järjestyspartiot. Vuoden vaihtuessa ja LP:n loppuessa, ei aamuliikenteessä ole näkynyt oikeastaan minkään valtakunnan valvontaa. Tätä voidaan pitää mysteerinäkin, mutta käytännössä ja todennäköisesti syy on se, että nyt yhtenäinen poliisi luottaa sen sisällä toimivaan liikennesektorin univormuosastoonsa? Tiedä sitten?

Itse törmäsin vuosia sitten samaiseen ongelmaan, kun toimin kiinteistöhoitajan tehtävissä muutaman talven ajan. 34 kiinteistöä ja yksin! Näytti paperilla hyvältä. Kerrassaan mainiolta... Mutta käytännössä täyttä per...lettä. Sopimuspaperissa huoltofirman edustajat olivat tekaisseet "lakanan" kiinteistöjen isännöitsijöille, puheenjohtajille, osakkaille, jossa lupasivat maat ja mannut. Siinä vaiheessa, kun "luutasin" kolmatta kerrostalon pihamaata ja neljännen talon kolmatta porrassyven-nystä lumista, ymmärsin yskän kuin köyhän majatalon isäntä. Ei niitä lumia autotallien ja ulko-ovien edestä saanut vielä puoleenpäiväänkään siivottua. Puhumattakaan aamuseitsemästä! Kun lisätään yhtälöön se, että työvuoro alkoi tasan seitsemältä työmaaparakilta, niin aletaankin olla asian suhteen ytimessä? Asian

selittely mummoille ja papparaisille oli hedelmätöntä. Riitti kun kuittasi "herrat ovat sorvanneet kivoja "soppareita" ... Minä poika se vain luuraa heilutan..."

Aamu on valjennut. Pakokaasupilvet alkaa hälvetä ja aamukahdeksaan kiiruhtaneet ovat jo kenties työpaikkojensa oven kahvoissa. Toki "mattimyöhäsiäkin" vielä liikkuu – yllättävänkin paljon. Painelen ohjauspyörän kupeesta nappia – radiokanavia selaten. Taitaa alkaa jokaisella kanavalla uutiset ja päivän polttava "Krimi" yksösuutisina. Edestäni kääntyy vaivalloisesti punainen Skoda vasemmalle. Juu – kuski kännykäsä ja ilman turvavyötä. "Penaluttia" olisi paukkunut, jos kissalanpojat olisivat olleet "nurkan takana". Eivät olleet. Lakiahan kieltää moisen härpäkän käyttöä siten, että pitelee sitä kätösessään. Siihen kuuluvat kaikki... aina yksityisautoilijoista ammattikuljettajiin. Eikä laki anna oikeutta mopoille, moottorikelkoille sun muille vesikelkkaa vahvemmille kulkupeleillekään. Hands free – laitetta voi käyttää, mutta harva näkyy käyttävän. Kännykän käytöstä voisi heilahtaa puolensadan euron maksu ja kaiken kukkuraksi se voi aiheuttaa myös ajokieltoa. Hui! No, tämä tietenkin, kun rikkomusta on harrastellut vähintään kolme kertaa vuoden sisällä kuten muun muassa nopeusrikkomuksissa. Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltijat pääsevät jo vähemmälläkin rikkeillä "käpykaartiin". Tähän samaan osastoon pääsee myös, jos näplää esimerkiksi kannettavia tietokoneita tai muita vastaavia mööbeleitä. Varsinkin raskaan liikenteen ammattikuskit puuhastelevat

ajon aikana usein näiden laitteiden kanssa. Nykyään kun on helppoa katsoa reaaliajassa oman kuorman massatiedot, kuljetettavan tavarain ominaisuudet jne..

Hiljaksen pääsen taajamasta puikahtamaan rampin kautta moottoritiele. Aaah... jotensakin on huomattavasti levollisempi olo, kuin viimeisen vartin aikana. Kun olisi lähtemässä pitemmällekin lomamatkalle. Tosin joku tumma Audi A6 painautuu aivan perääni, kun kiihdyttelen hämäläisiä ripeämmin lumesta ja jäästä vapaana avautuvalle asfalttibanalle. "Vetoketju"-liikennöinti onnistuikin tällä kertaa loistavasti ja "konetietä" ajavat asettuvat sopivalle etäisyydelle omasta ajopelistäni. Toki tällä kertaa jokainen siinä osassa liikennettä toimi järkevästi, eikä rampilta "liikennevirtaan" (pari autoa suuntaansa) laskettelu aiheuttanut mitään suurempaa katastrofia. Tosin takapuskurissa roikkunut Audin ei pitänyt kuulua tähän "leikkiin", mutta niin vain kuuluu tai siis kuului, sillä kuski avasi kaikki "turbot ja hanat" ja hävisi tummennetuilla laseilla "tuunatun" ajokkinsa kanssa kuin pieru saaraan... Harmi. Sotki hyvin alkaneen "leikin". Eipä tuosta kuskitakaan saanut selvää, että oliko se iäkkäämpi mummeli vai ihan finnaamainen teini lippis virossa. Meinaan olivat nuo etusivuikkunatkin tummennetuin teipein peitelty. Sehän ei tietenkään ole luvallista kuin takalaseissa ja nekin voi vaikka tervalla taputella. Näin on...

Kaikessaan pääsen lopulta "yksin" ajamaan moottoritietä kohti etelää. Ajoasento on kuin

oppikirjasta... Niin... samaa ei voine sanoa tyttösestä, joka juuri ohittelee reipasta ylinopeutta minua. Juuri, kun aloin laskeskella turvaväliä edellä ajavaani autoon. Itse olen käyttänyt turvavälin mittoina normaalia valopylväiden välistä etäisyyttä toisistaan. Kun alkaa olla satasen vauhti, on pylväsvälinkin yli kaksinkertaistuttava. Yleisesti ottaen sopiva etäisyys edellä ajavan on maanteillä noin 4 sekunnissa ajamasi matkan mittainen. Kun edellä ajava ohittaa sopivan kiintopisteen, laske näin: 21,22,23,24. Välimatka on oikea, jos olet kiintopisteen kohdalla silloin, kun laskeminen päättyy... Mutta mihin päättyy tuon nuoren naisen ohitus? Toppatakissaan istunut nainen näytti kovin kalpealta ja pelokkaalta. Olisiko kenties krapulassa, tai muissa mömmöissä. Missä poliisi? Pitäisikö soittaa hätäkeskukseen... Apua! Kännykkäkin lojuu nahkapenkillä...

Ei soitella eikä laulella. Tyttönenhän vain ajeele "jännäkkänä". Häntä pelottaa. Ohitus sen myös paljasti. Vilkun käyttö oli puutteellista – hätäistä. Sillä ei viestitely kannelleäkään mitään. Kunhan vain vapisevalla kädellä vähän suuntamerkin "keppiä" sorkki. Istuma-asentokin oli aivan omaperäinen. Tytön kädet olisivat varmaan yltäneet tuulilasien kautta katon etureunaan, jos olisin pyytänyt niitä ojentelemaan? Tuskin nuori nainen kuuli, näki, aisti mitään muuta kuin oman sydämensä sävelmän. Tuon sävelmän minäkin haluaisin kuulla. Varsinkin jos se olisi Ludwig van Beethovenin "trio nro 6 pianolle, viululle ja sellolle, B –duuri..."

Luulen, että nainen oli unohtanut vaihtaa välillä myös isompaa vaihdetta "silmaan". Luulen ja uskon siksi, että sen verran kovaa ääntä se liikkueksaan piti. Vai lieneekö ollut se pienokainen, joka istui silmät "teevateina" äitinsä tai siskonsa vieressä "pelkääjän paikalla" istuinkorokkeella. Yhtäkaikki. Tuollaisen ajosuorituksennähtyään sitä toivoo ja rukoilee, että kyseinen "pesue" pääsee turvallisesti määränpäähänsä, vaikka siten köntsätsä housuissa! Ei se kuulkaa ollut kaudista katseltavaa sekään kyseisen menopelin paluu oikealle kaistalle. Suoraan – lähes 90 asteen kulmassa täysperävaunun ajoneuvoyhdistelmän eteen... Ja entäpä, kun olosuhteisiin olisi lisätty vielä sopivasti lumisadetta, jäistä tienpintaa, sohjoa, pimeää... Hui ja hai! Ei kannata liikaa "jeesustella".

Nyt rauhoittelen kuitenkin lisää mieltäni, joka ennen tuon naiskuskun ajosuoritusta oli jo melkoisen "kevyt". Edessäni ajaa tuo samainen tukkirekka lievästi ylinopeutta... Aikoinaan myyntimiehet ja rekkamiehet opettivat koko kansan ajamaan maantiellä "kymppi hyvää". Poliisikin sortui samaiseen leikkiin, kunnes muutama vuosi sitten ministeriö ja poliisihallitus hämmensivät "keittoon" uudet mausteet. Jossain päin Suomea kokeiltiin jopa "nollatoleranssia", mutta vanhan

DDR:n malli ei ollut toimiva. Toki puuttumiskynnystä nopeusrajoituksen ylittämiseen alennettiin ja nykykäytännön mukaan vähintään kirjallista huomautusta jaetaan pienemmistäkin nopeus-lyityksistä. Automaattisessa liikennevalvonnassa, jossa tauluihin valvonnasta ilmoitetaan, "peltipoliisin" kirjalliset huomautukset ovat hyvinkin paikallaan. Tolppahan on aina samassa paikassa, joten se ei pääse elävän poliisin tavoin "yllättämään". Liikenneturvallisuuden kannalta "peltipoliisin" ja ns. "normaalipoliisin" valvontatapa on maamme teillä kultaakin arvokkaampaa! Huolimatta siitä, ettei toinen puhu juuri mitään kohdattaessa, mutta muistaa sentään "silmaa iskeä"...

Minäkin aloitan hiljakseen rekan ohituksen. Vasen käsi painaa, ratilta siirryttyään, kevyesti "vilkun vivun" alas. Peilejä tiirailemalla siirryn autollani loivasti vasemmalle ajokaistalle. Nautiskelen, vaikka tulenkin rekan ja ajoradan vasemmalla puolella olevan kaiteen väliin. Ahtaan paikan kammo tekisi tilanteesta tiukemman, mutta "tämä ahtaus" ei vielä vaikuta mieleni sopukoihin. Vilkun rele paukuttelee viisi kertaa. Sen määrän olen itselleni luvannut. Muulle liikenneympäristölle se näkyy "viitenä keltaisena merkinä". Aah. Ihanaa. Painan kaasupoljinta, ettei ohittaminen mene aivan "puihin". Vauhti alkaa olla passeli ja siinä samassa olen jo kuskini hytin tuntumassa. Liikenneluvan haltijan tiedot ovesa eivät paljasta mahdollista "harmaata taloutta". Kusi saattoi olla isäntä, mutta myös joku tilapäinen kuljettajakin. Kyseinen Scania on sen verran uutta mallia, että siinä ei enää ollut vanhan mallin kiekollista ajopiirturia. Huhut kertovat, että jotkut kuskit olisivat muinoin jopa syöneet osan "kiekoistaan" ratsiaan joutuessaan. No, nykyään digipiirturit hoitelevat tuonkin ajo- ja lepoajan seurannan. Masiinaan vain tarvitsee kuvalla varustetun kuljettajakortin, johon tallentuu mm. nuo mainitsemäni ajo – ja lepotiedot, kuljettu matka ja ajonopeudet kuluneen 28 vuorokauden ajalta. Kortti on voimassa 5 vuotta, joten KalPan kausikorttiin nähden viisi kertaa kauemmin! Digitaalisen ajopiirturijärjestelmän tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta, varmistaa tasapuoliset kilpailuedellytykset kuljetusyritysten ja –muotojen välillä sekä parantaa kuljettajien työoloja. Tavaraliikennettä harjoittaessaan tuotakin kuskilta vaaditaan ensi syksynä muuten ammattipätevyys!

Autoni keula on mielinyt jo pitkäköön matkan rekan edelle. Lopulta etäisyys rekkaan on kasvanut niin, että oikeassa sivupeilissä se alkaa näyttämään arpakuution tai sokeripalan kokoiselta. Lähinnä vain pienet valopisteet erottuvat. Raken näin turvavälin itseni ja rekkakuskun välille ja aloitan paluun oikealle kaistalle, vilkkua käyttäen, etäisyyden ollessa optimaalinen. Jälleen vilkun rele "soi" viisi kertaa ja samalla auto liukuu yli kaistaviivoinituksen muutaman asteen kulmassa. En pysty lukemaan ohitettavan yhdistelmän eturekisterikilpeä, en hahmottamaan kuskia "hd:nä"... Onnistunut ohitus! Kättelen itseäni mielessä... Jihuu... Hyvä liikerata, tasainen sivu-

tus, mallikas omalle ajo-uralle tulo... Pisteet, please!

Nyt jos koskaan kuulen mieleni sopukoissa Sibeliusta. Radiokanavalta tulee puheensorinaa... Taas uutisia Ukrainasta... sodasta. Juuri kun talviolympialaiset päättyivät, jossa kaikilla kansakunnilla näytti olevan kivaa yhdessä... Niin. Ihmismieli on aika horjuva. Mutta minä päätän olla nyt horjumatta ja haluan nauttia ajostani. Juuri nyt, kun liikenne on verkkaita. Auringon säteet tuovat "harrastukselleni lisämausteita". Haluan nähdä oman liikkumiseni tiellä suurena taiteena. Sibelius vain syventää sitä. Onko parempaa nautintoa, kun saada oma harrastuskaveri mukaan "tanssiin". Vaihteen vaihtaminenkin on kuin höyhenellä siveltelisi punaista "pullaposkea". Niin kevyttä, niin suurenmoista. Joku voisi saada vaikka orgasmin? Aaah... Baana on auki. Kuin ajaisi yksin jossain tunteuttomassa. Samat tiet ja maisemat, mutta aina kuitenkin niin erilaiset. Nojaan välillä hartiat penkin selkänöjaan. Samalla vasen aivolohkoni palauttaa mieleeni raskaan liikenteen uudet mitat ja massat.

Syksyllä 2013 ajoneuvon suurin sallittu korkeus hypäsi 4.2 metristä 4.4 metriin ja massa 60 tonnista 76 tonniin. Viiden vuoden siirtymäaikana sallitaan tämänhetkiselä kalustolle nykyistä suuremmat kuormat. Edellytyksenä kuitenkin on, että ajoneuvot täyttävät niitä koskevat turvallisuusvaatimukset myös suuremmilla massoilla. Sanovat, että tämän uudistuksen tavoitteena on parantaa Suomen kilpailukykyä ja päästä kuljetuskustannuksissa lähemmäksi keskieurooppalaista tasoa. Säästöä logistiikkakustannuksissa ja liikenteen hiilidioksidipäästöjen aleneminen kuuluvat samaan "pakettiin". Kuljetusriettien tasoa arvioivat ja parantelevat taasen Liikennevirasto, kunnat, ELY ja elinkeinoelämä.

Sibeliuksen "Finlandia" sopii muuten erinomaisesti tieliikenteeseen. Siinä on "tummiä kohtia" ja kesän keveitä tuulahduksia ja romantiikkaa. Se soi aina, kun sille antaa "luvan". Ajaminen on yhtä taidetta ja välillä sitä joutuu korjaamaan.

Tiesithän, että Johan Christian Julius "Jean" Sibeliuksen syntymästä tulee ensi vuonna täyteen 150 vuotta. Sibelius oli suomalainen myöhäisromantiikan taidemusiikin säveltäjä. Hänen kansallisromanttinen musiikkinsa oli tärkeässä osassa Suomen kansallisen identiteetin muodostumisessa. Sibeliuksen keskeisimmät teoksensa ovat hänen seitsemän sinfoniaansa. Sinfonioiden lisäksi hänen tunnetuimmat teoksensa ovat viulukonsertto sekä orkesteriteokset Finlandia, Kareliasarja, Tuonelan joutsen ja Valse triste.

Nyt on taiteelliselle hetkelle taun paikka ja taian ajaa Kuopion Matkukseen Ikealle... kahvikupposelle...■

Moottoripyörä on moottoripyörä

Niinpä niin, ja kyllä kääntyvät tyttöjen päät, missä siis nyt mennään moottoripyörä-maailmassa. Nelisenkymmentä vuotta aktiivisesti kaksipyöräisten kanssa touhuaminen, ajaminen, rakentelu ja lisäksi kaksikymmentäkaksi kesää poliisipyörän sarvissa on antanut minulle oivan tarkkailuseman seurailla alan myötä- ja vastamäkiä. Talouden heilahtelut ja moottoripyöräilyn arvostus ovat vuosikymmenten mittaan keikuttaneet pyörien määrää roimastikin. Tekniikka ajo-ominaisuuksineen ja tietenkin nykyinen elektroniikka ovat muuttaneet pyöriä suuresti. Tämän päivän pyöristä löytyy ajo-ominaisuuksia jokaiseen tarpeeseen.

Valvonnan tarve on myös muuttunut vuosien mittaan. 80–90-luvun pyörät olivat rakenteeltaan monesti heikkokuntoisia, jo uutena surkeita ajettavia. Vuosituhannen vaihdetta leimasivat tuontipyörät ja rakentelubuumi. Tänä päivänä pyörät ovat pääsääntöisesti teknisesti hyvässä

kunnossa. Rakentelu rajoittuu pyörän hienosäätöön omaa käyttöä varten tehdasvalmisteisia osia vaihtamalla. Pyörä on harrastus, sillä haetaan nautintoja ja siitä pidetään hyvää huolta. Jokaisella vuosikymmenellä moottoripyöristä puhuttaessa nousee vauhti usein keskustelujen aiheeksi. Aina löytyy joku, jonka itsehillintä ja paineensietokyky pettää ja sitten mennään. Usein kuitenkin aika ja paikka vaan ovat täysin väärää - vahinko on vähintäänkin ovella.

Kun tienkäyttäjiltä kysytään mielipidettä siitä, ketkä ovat taitavimpia kuljettajia, usein nousee kaksi ryhmää ylitse muiden: minä itse ja ammattiautoilijat. Lainsäätäjä on nähnyt asian niin, että esimerkiksi kuorma-autoihin on asennettava nopeuden rajoittimet. Toisaalta tavallinen "ammattimies" voi edelleen itse harkita sen kuinka lujaa aikoo päästellä. Voikin kysyä, miksi kaikkiin ajoneuvoihin ei ole määrätty asennettavaksi nopeudenrajoittimia. Miksi ihmeessä ja millä perusteella on mahdollista rekisteröidä

” tänä päivänä pyörät ovat pääsääntöisesti teknisesti hyvässä kunnossa „

ajoneuvoja, joiden huippunopeus voi olla vaikka 300 km/h?

Kylläpä kyllä, asialla on tietenkin aina puolensa, mutta aivan varmaa on että nopeudenrajoitin myös moottoripyörässä olisi voinut pelastaa joidenkin motoristien hengen. Moottoripyörä itsessään on hieno laite, ei muuta kuin pärinää pyttyyn. ■



Liikenteenvalvontaa ylisen Lapin alueella

LP:n lakkauttamisen jälkeen

TEKSTI: EERO HEIKKILÄ LIIKENNEPOLIISI

Tammikuun 1. päivänä alkoi uusi aika Suomen poliisitoiminnassa. Poliisin hallintorakenteen uudistus numero kolmonen, tuttavallisemmin Pora 3, pyöräytti valtakunnan poliisilaitokset uuteen uskoon ja samalla saattoi päätökseen jo vuosikymmeniä velloneen tahtotilan Liikkuvan Poliisin lakkauttamisesta.

Moni Liikkuvassa Poliisissa työskennellyt odotti pelonsekaisin tuntein tätä Pora 3:n kenties rajuinta uudistusta, eikä varmasti suotta. Olihan LP saavuttanut, paitsi maamme liikenteessä, myös maamme rajojen ulkopuolella tapahtuvassa liikenneturvallisuusyhteistyössä kiistattoman vankan aseman. Nyt tämä liikenteenvalvontatyöhön erikoistunut erillisyksikkö lakkautettiin ja sulautettiin hallinnollisesti yhteentoista Pora 3:n myötä synnytettyyn poliisilaitokseen.

Hallinnon uudistaminen on herättänyt paljon kysymyksiä - kaikkiin kysymyksiin ei tulla saamaan vastauksia vielä pitkään aikaan. Päällimmäisenä varmasti jokainen mielessä pyörii se, kuinka maamme liikenneturvallisuustilanteen käy kun liikenteenvalvontaan erikoistunut yksikkö lakkautetaan.

Lapin mittakaava

Työskentelen Lapin poliisilaitoksessa, Sodankylän poliisiasemaan sijoitetussa liikennepoliisi-siektorin ryhmässä. Ryhmämme vahvuus on 7 poliisia. Tämän pohjoisimman liikennepoliisin ryhmän sijoituspaikan johdosta toimialueemme on käytännössä koko tämä ylinen Lappi. Toimenkuvamme on lähes yhtä laaja kuin toimialueemme. Ryhmämme konstaapeleiden työtehtäviin kuuluu

perusliikenteenvalvonnan lisäksi raskaanliikenteen valvonta, maasto- ja vesiliikenteenvalvonta, erävalvonta sekä luonnollisesti laajan alueen ja Lapin harvan poliisikunnan vuoksi myös ihan normaali poliisitoiminta. Lisäksi porukassamme työskentelevien konstaapeleiden toimenkuvuihin kuuluu erilaiset oman toimen ohella suoritettavat erityistehtävät kuten ajokoulutus autoille ja moottorikelkoille, voimankäytön kouluttaminen, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnassa toimiminen sekä raskaanliikenteen verkostotoiminta erilaisine siihen kuuluvine kouluttajatehtävineen.

Ensimmäinen kuukausi

Muutoksen jälkeistä elämää on tätä kirjoitettaessa eletty reilun kuukauden päivät. Taivas ei



vielä ole pudonnut niskaan. Ne suurensuuret muutokset ovat toistaiseksi jääneet toteutumatta ja ryhmämme partioautot ovat tasaisen varmasti saaneet liikkua toiminta-alueellamme lähes entiseen tyyliin autoissa työskentelevien konstaapeleiden tehdessä tuttuja työtehtäviä. Ainoa merkittävä erona aiempaan on LP:n teippauksen puuttuminen auton tunnusnumeron edestä. Alkuvuoden aikana on hälytystehtäviin jouduttu vastaamaan jonkun verran enemmän kuin aiempina vuosina, mutta totuuden nimissä ei hälytehtävien määrän lisääntymisestäkään voi tässä vaiheessa sanoa mitään varmaa. Tämä on asia, jonka aika tulee näyttämään.

Kenties yksi suurimpia hallintouudistuksen myötä tulleista muutoksista oli työajan ja suoritteiden kirjaamisen muuttuminen. Kun LP:n aikana opittiin varsin tarkkaan työajan ruutumiseen ja suoritteiden lokerointiin, niin nykyjärjestelmät eivät tunnu tukevan liikenteenvalvonnan suoritteiden kirjoa.

Eräs liikennepoliisiryhymme toiminnan erikoisuuksista on viranomaisyhteistyön suuri määrä. Rajavartioston, Tullin ja Metsähallituksen kanssa suoritettavat valvontapartiot ja -operaatiot ovat tulleet vuosien varrella tutuiksi. Luotan, että kyseinen yhteistoiminta tulee jatkumaan entiseen malliin. Henkilöstöä puhuttanut seikka on hallintorakenteen muutoksen yhteydessä toteutettavat toimiti-



lamuutokset. Toimitilojen muutoksia on tehty useissa poliisilaitoksissa - liikennepoliisin henkilökuntakaan ole näistä muutoksista jäänyt osattomaksi. Ymmärrettävästi tämä tilakysymys on kuohuttanut henkilöstön tunteita. Onhan toimistohuone kuitenkin se paikka, jossa vielä toistaiseksi ainakin osa liikennepoliisin konstaapeleista syöttää kirjoittamansa rikesakot ja rangaistusvaatimukset Patja-järjestelmään. Toimistossa tehtävä päätetyöskentely on asia, jonka suhteen ei tilakohtaisia heikennyksiä soisi tulevan. Meidän ryhmämme on toistaiseksi saanut pitää vanhat tutut toimistohuoneensa, mutta odotettavissa on, että ryhmämme joutuu luopumaan osasta huoneistaan. Tässäkin suhteessa aika näyttää, millaisissa tiloissa tulevaisuudessa tulemme kirjalliset työmme tekemään.

Kohti tulevaa

Kaiken kaikkiaan tämä ensimmäinen reilu kuu-kausi on mennyt liki entiseen tapaan. Ainakaan meidän toimialueellamme ei liikenteenvalvonnan taso ole pudonnut. Toivottavasti voin vuoden tai vaikkapa viiden vuoden kuluttua todeta saman asian. Tieliikenteessä joka vuosi kuolevat tai vakavasti loukkaantuneet ihmiset valitettavasti ovat surullinen osoitus siitä, että tuloksekkaalle ja tehokkaalle liikenneturvallisuustyölle on tilausta olemassa. Tämän tilauksen jättävät nämä ihan tavalliset suomalaiset - joka ikinen päivä. ■





Yhteistyössä
viranomaisten
kanssa



Visiona turvallisemmat tiet kaikkialla Euroopassa

TEKSTI: ESKO AUTIO, IPA-BOTNIA
LÄHDE: TISPOL



Kukaan ei halua läheistensä kuolevan liikenteessä, sillä yksikin kuolemantapaus tiellä on liikaa. Euroopan liikennepoliisiverkosto TISPOL tukee Visi-
on Zero - ajattelua, jonka tavoitteena on vähentää liikenteessä tapahtuvat kuoleman-
tapaukset ja vakavat loukkaantumiset nolnaan. Liikenneturvallisuus on kaikkien yhteinen asia – vastuu siitä kuuluu niin tienkäyttäjille, viran-
omaisille kuin muillekin sidosryhmille.

TISPOLin visio on tehdä teistä turvallisia ja vaarattomia kaikkialla Euroopassa.

Liikennevalvonnan saralla toimiva TISPOL on sitoutunut vähentämään Euroopan liikenteessä tapahtuvia kuolemantapauksia, vakavia loukkaantumisia ja rikoksia. Organisaatio tarjoaa Euroopan liikennepoliisiyksiköille mahdollisuuden oppimiseen ja parhaiden käytäntöjen jakamiseen. Sen toimintaa ohjaavat tutkimus, tietojohtoisuus, tietämys sekä kokemus joilla tuotetaan mitattavia tuloksia. TISPOL tukee tienkäyttäjien valistusta, jota tuetaan tarpeen mukaan poliisivalvonnan avulla. Näillä toimilla pystytään vähentämään kuolemaan johtavia liikenneonnettomuuksia merkittävästi. TISPOL tekee yhteistyötä useiden strategisten kumppaneiden kanssa pyrkiessään tekemään Euroopan teistä turvallisia ja liikenteestä sujuvaa. TISPOL on kasvanut perustamisvuodestaan 2000 lähtien sekä jäsenmaiden lukumäärällä (kaikki EU-jäsenvaltiot, Norja ja Sveitsi) että toiminnan laajuudella mitattuna. Järjestö on muun muassa hoitanut useita menestyksekkäitä hankkeita.

Yksi esimerkki näistä oli kolmivuotinen LIFESA-
VER-hanke, joka toteutettiin 2008–2011 ja

jonka päätavoitteena oli vähentää Euroopassa tapahtuvien liikennekuolemien määrää. Euroopan komission laadittua vuosille 2011–2020 liikenneturvallisuuden toimintasuunnitelman myös TISPOL on kehittänyt oman strategiansa. Näin tulevaisuutta pystytään rakentamaan vakaalle pohjalle. TISPOLin keskeisin päämäärä on tehdä Euroopan teistä turvallisempia ja liikenteestä sujuvaa kaikille tienkäyttäjille.

Suomessa järjestetään vuosittain useita viikon kestäviä liikenteen valvonta teemoja, jotka toteutetaan TISPOL -järjestön suunnitteleman ohjelman pohjalta. Viimeisin tällainen oli viikolla 7 tänä vuonna. Viikon teemana oli raskaan liikenteen valvonta ja erityisesti ajo- ja lepoajat, harmaa talous, rattijuopumus ja kuormien sidonnat. Suomessa tarkastettiin valvontaviikon aikana 2405 raskaan liikenteen ajoneuvoa. Näistä 375

oli ulkomaalaisia. Ajo- ja lepoaika rikkomuksista sakotettiin 377 kuljettajaa, kuorman puutteellisesta sidonnasta rangaistiin 40 kuljettajaa. Erityisen huolestuttavaa oli, että viikon aikana paljastui 6 rattijuopumukseen syyllistynyttä raskaan kaluston kuljettajaa.

Euroopan laajuisesti samaan aikaan toteutettavilla TISPOL - operaatioilla edistetään EU:n asettamien liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista. Tämän lehden ilmestymisen aikana on jo toteutettu seuraava TISPOL -valvontaprojekti, joka suunnataan Euroopan maissa erityisesti turvavöiden käyttämiseen nopeusrajoitusvalvonnan ohella. ■

Lisätietoja TISPOL - järjestöstä löydät järjestön verkkosivuilta osoitteessa www.tispol.org





IPA-MAJA Varaushinnat 2014

**Viikot 8 - 16;
vain viikkovarauksia:
280 €/viikko/huone**

Viikot 1, 17 - 18, 33 - 38,
51 - 52 ja 1(2015)
35 € /viikko/huone

Muut viikot
25 € /vrk/huone

**VARAUKSET
PUHELIMITSE NUMEROSSA**

**+358 40 763 1653
BERIT HOTTI**

IPA-KALENTERI

IPA-PROGRAM



2014

- 5.4.13** **IPA SO:n vuosikokous Vaasassa**
Katso www.ipafinland.net Ilmoittautuminen 10.3.2014 mennessä!
- 7 - 11.5** **IPA Kanada vuosikokous ja ystävyysviikko, Victoria B.C**
- 29.5 - 1.6** **IPA Coburg, Saksa, 40-vuotisjuhlat,**
- 4 - 13.7** **IPA Bork ystävyysviikko, Selm-Bork Saksa, www.ipa-bork.de**
- 19.7 - 2.8** **IYG Ranska, www.ipafrance.org**
Katso www.ipafinland.net Ilmoittautuminen 13.1.2014 mennessä!
- 23.8** **IPA Ruotsi pyöräilykilpailu Velofondo pyöräilykilpailun yhteydessä.**
- 2 - 7.9** **39. IEC kokous, Potsdam**
- 7 - 13.9** **Ystävyysviikko. Ystävyysviikolle ilmoittautuminen 31.1.2014 mennessä,**
paikat täytetään ilmoittautumisjärjestyksessä!
- 4 - 11.10** **IPA USA ystävyysviikko risteily, www.ipa-usa.org**
NYC - Halifax - St John - Bar Harbor - Boston - New Port - NYC

2015

- 8 - 15.8** **5. ystävyysviikko, "A Taste of Scotland", Stirling, www.ipascotland.net**
- 13 - 18.10** **21. maailmankongressi Limassol Kypros**
- 18 - 25.10** **Ystävyysviikko**

Lisätietoja osoitteessa /tilläggsuppgifter
på adressen www.ipa-iac.org "Events"

tai/eller **Miia Keso** miia.keso@poliisi.fi puh./tel. 050 3954 139
sekä kotisivut / samt hemsidor www.ipafinland.net "Tapahtumat"
Gimbornin seminaarit / Gimborn seminarier
www.ibz-gimborn.de tai/eller www.ipa-iac.org