

Raskaan liikenteen valvonta Liikkuvan poliisin aikaan ja sen jälkeen vuosina 2012–2019

Markus Veijonen

12/2021

TIIVISTELMÄ

Markus Veijonen: Raskaan liikenteen valvonta liikkuvan poliisin aikaan ja sen jälkeen vuosina 2012–2019

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Jani Niemi, Pasi Eronen ja Timo Härmä

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Opinnäytetyössäni selvitän, kuinka paljon Liikkuvan poliisin lakkauttaminen on vaikuttanut raskaan liikenteen valvontaan tilastollisesti ja määrällisesti. Opinnäytetyössä on avattu mitä raskaan liikenteen valvonta on ja minkälaisia tapoja poliisilla on raskasta liikennettä valvoa. Olen myös selvittänyt, että mitä muita liikenne valvonnan muotoja poliisilla on, sekä olen kertonut liikennevalvontaan erikoistuneesta Liikkuvasta poliisista. Olen käyttänyt vertailussa vuosien 2012–2019 välistä ajanjaksoa.

Aluksi työssäni on teoriaosuus, jossa olen avannut käsitteitä liittyen liikennevalvontaan ja raskaan liikenteen valvontaan. Tämän jälkeen on tilastollinen osuus, jossa kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käyttämällä olen tehnyt tilastollisen tutkimuksen kyseisestä aiheesta. Olen tutkimuksessa käyttetyt tilastot hankkinut poliisin tulostietojärjestelmä Polstatista.

Tehdyn tutkimuksen perusteella raskaan liikenteen valvonta on vähentynyt Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen. Kaikissa tilastoissa, joita olen tässä opinnäytetyössäni käyttänyt, on raskaan liikenteen valvonta vähentynyt verrattuna Liikkuvan poliisin aikaiseen raskaan liikenteen valvontaan.

Sivumäärä: 29

Tarkastuskuukausi ja vuosi:

Avainsanat: Raskas liikenne, Liikkuva poliisi, liikennevalvonta

SISÄLLYS

1 Johdanto.....	2
2 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuskysymykset.....	3
2.1 Kvantitatiivinen menetelmä	3
2.2 Kvalitatiivinen menetelmä	3
2.3 Toiminnallinen opinnäytetyö.....	4
2.4 Tutkimuskysymykset, tavoitteet ja toteutus	4
3 Poliisin liikennevalvonta yleisesti.....	6
4 Raskas liikenne ja raskaan liikenteen valvonta	8
4.1 Mitä on raskas liikenne?.....	8
4.2 Raskaan liikenteen valvonta.....	8
5 Poliisin muut liikennevalvonta muodot.....	10
5.1 Nopeusvalvonta	10
5.2 Päihteiden käytön valvonta	10
5.3 Turvalaitteiden käytön valvonta.....	10
5.4 Vesiliikenteen valvonta.....	11
5.5 Automaattinen liikennevalvonta.....	11
6 Liikkuva poliisi.....	12
7 Tutkimustulokset.....	14
7.1 Raskaan liikenteen tarkastus määrät ja valvontaan käytetty aika	14
7.2 Tekniset tienvarsitarkastukset, ajoneuvopunnitukset.....	17
7.3 Ylikuormailmoitukset sekä ajo- ja lepoaika tarkastukset	19
8 Tulokset, johtopäätökset ja pohdinta.....	22
8.1 Tulokset ja johtopäätökset.....	22
8.2 Pohdinta.....	24
8.3 Luotettavuus, eettisyys ja oma oppiminen	25
LÄHTEET	28

1 JOHDANTO

Liikennevalvonta on yksi poliisille laissa säädetyistä ja määrätyistä tehtävistä. Poliisin tehtävistä säädetään poliisilain 1. luvun 1§.

Aina vuodesta 1930, vuoteen 2014 Suomessa toimi liikenteeseen erikoistunut yksikkö eli Liikkuva poliisi. Liikkuva poliisi oli poliisille kuuluvia turvallisuustehtäviä hoitanut, liikennevalvontaan erikoistunut poliisin valtakunnallinen yksikkö. (Stolt ym, 2010)

Vuoden 2014 alun jälkeen, jolloin Liikkuva poliisi lakkautettiin, liikennevalvonta siirtyi paikallispoliisin vastuulle, johon myös liikkuvassa poliisissa toimineet poliisit siirtyivät (Poliisin verkkosivut, 2021).

Pora III eli poliisin hallintorakennemuutoksessa päätettiin, että Liikkuva poliisi erillisenä hallinnollisena yksikkönä lakkautetaan ja sen hoitamat erityistehtävät, kuten raskaan liikenteen valvonta, lentoasemien yksikön toiminta ja valtionjohdon turvallisuuspalvelut, organisoidaan uudelleen kohdenetut resurssit ylläpitäen. (Poliisin hallintorakennemuutos Pora III-päätökset, sisäministeriön julkaisu 34/2012)

Yleisen mielipiteen mukaan Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen poliisin suorittama raskaan liikenteen valvonta on heikentynyt, niin resurssien, kuin osaamisenkin suhteen. Muun muassa Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys on edellisinä vuosina ottanut voimakkaasti kantaa ja ilmaissut huolensa Liikkuvan poliisin lakkauttamiseen ja sen jälkeiseen poliisin suorittamaan liikennevalvonnan määrään ja laatuun.

Itse olen aiemmassa ammatissani ollut ammattiliikenteessä mukana, pääasiassa raskaan liikenteen puolella kuljettajan tehtävissä. Olen itse nähnyt ja kokenut poliisin suorittaman liikennevalvonnan, niin Liikkuvan poliisin aikaan, kuin myös sen lakkauttamisen jälkeisenä aikana. Tästä johtuen itselläni on kiinnostusta kyseiseen aiheeseen ja myös sen valvontaan. Tästä opinnäytetyössä käsiteltävästä aiheesta ei ole aiempaa opinnäytetyötä tehty, mutta aiheesta on tehty tilastoja ja muuta tutkimusta.

Tässä opinnäytetyössäni teen tilastoihin pohjautuvan tiedon perusteella tutkimusta ja vertailua, että kuinka paljon Liikkuvan poliisin lakkauttaminen on vaikuttanut tilastollisesti poliisin suorittamaan raskaan liikenteen valvontaan. Onko Liikkuvan poliisin lakkauttaminen vaikuttanut määrällisesti suoritettuun raskaan liikenteen valvontaan, niin kuin monien mielipide ja useat eri tahojen kannanotot asiaan tuntuvat olevan. Tilastollisen aineiston lähteenä olen käyttänyt pääasiassa poliisin tulostietojärjestelmää eli PolStatia.

2 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

2.1 Kvantitatiivinen menetelmä

Teen opinnäytetyöni kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käyttämällä. Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä tarkoittaa määrällistä tutkimusta. Kvantitatiivinen tutkimus vastaa kysymyksiin; mikä? missä? paljonko? kuinka usein? Se on numeraalisesti suuri sekä edustava otos ja tutkimusta kuvataan numeraalisen tiedon pohjalta. Kvantitatiivinen tutkimus edellyttää riittävän suurta ja edustavaa otosta. (Heikkilä, Tarja: 2014. Tilastollinen tutkimus, Edita Publishing Oy, Helsinki)

Määrällisessä eli kvantitatiivisessa tutkimusmenetelmässä tietoa tarkastellaan numeerisesti. Tutkittavia asioita ja niiden ominaisuuksia käsitellään yleisesti kuvaillen numeroiden avulla. Määrällisessä tutkimuksessa tutkija saa tutkimustiedon numeroina tai tutkija ryhmittelee laadullisen aineiston numeeriseen muotoon. Tutkija esittää tutkimuksen tulokset numeroina, esimerkiksi tunnusluvuina. Olennaisen numerotiedon tutkija tulkitsee ja selittää sanallisesti sekä kuvaa, millä tavalla eri asiat liittyvät toisiinsa tai eroavat toisistaan. (Vilkka, 2007)

Määrällisen tutkimuksen tarkoituksena on selittää, kuvata, kartoittaa, vertailla tai ennustaa ihmistä koskevia asioita ja ominaisuuksia tai luontoa koskevia ilmiöitä. Kvantitatiivisen tutkimuksen eri tutkimustyyppinä ovat selittävä tutkimus, kuvaileva tutkimus, kartoittava tutkimus, vertaileva tutkimus ja ennustettava tutkimus. (Vilkka, 2007)

Olen päätenyt tekemään tutkimuksen pelkästään määrällisenä tutkimuksena, joten en tee esimerkiksi teemahaastatteluja tai muuta laadullista tutkimusta tutkimuskysymysten selvittämiseksi. Kvantitatiivisella menetelmällä laadin poliisin tulostietojärjestelmästä saatavista tilastoista kaavioita, joilla helpotan tilastojen hahmottamista ja analysointia.

2.2 Kvalitatiivinen menetelmä

Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä tarkoittaa laadullista tutkimusta. Kvalitatiivinen tutkimus vastaa kysymyksiin; Miksi? Miten? Ja millainen? Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkimusta ei kuvata numeraalisesti vaan ilmiötä yritetään ymmärtää ns. pehmeän tiedon pohjalta. (Heikkilä, Tarja: 2014. Tilastollinen tutkimus. Edita Publishing Oy, Helsinki)

Laadullinen tutkimus on aina empiiristä tutkimusta eli perustuu erilaisiin aineistoihin tai niiden analyysiin. Kvalitatiivista tutkimusta on vaikea määrittellä selvästi, koska sillä ei ole teoriaa, joka olisi sen vain sen omaa, eikä sillä ole myöskään täysin omia metodeja (Metsämuuronen, Jari 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia-sarja 4. Helsinki).

2.3 Toiminnallinen opinnäytetyö

Toiminnallinen opinnäytetyö tavoittelee ammatillisessa kentässä käytännön toiminnan ohjeistamista, käytännön toiminnan opastamista, toiminnan järjestämistä ja toiminnan järjeistämistä. Toiminnallinen opinnäytetyö voi koulutusalan mukaan olla ohje, ohjeistus, opastus, jonkin tapahtuman tai tilaisuuden suunnittelu tai toteutus tai molemmat.

Toiminnallisen opinnäytetyön voi tehdä projektina. Siihen voi kuulua portfolio, mutta aina siinä kuitenkin on raportti ja produkti. Eli toiminnallinen opinnäytetyö koostuu toiminnallisesta osuudesta eli produktista ja prosessin dokumentoinnista ja arvioinnista tutkimusviestinnän keinoin eli opinnäytetyöraportista. (Vilkkä & Airaksinen 2003, Toiminnallinen opinnäytetyö, Helsinki)

2.4 Tutkimuskysymykset, tavoitteet ja toteutus

Teen kvantitatiivisen tutkimuksen, joka pohjautuu kolmeen erilaiseen tutkimuskysymykseen. Tutkimuskysymyksillä pyrin selvittämään, kuinka paljon raskaan liikenteen valvonta on muuttunut tilastollisesti vuosien 2012–2019 välisenä aikana, kun on siirrytty Liikkuvan poliisin valvonnan alta poliisilaitosten suorittamaan raskaan liikenteen valvontaan.

Tutkimuksessa olevista vuosista 2012 ja 2013 vuonna liikennevalvontaa poliisissa suoritti Liikkuva poliisi ja vuoden 2014 alusta vastuu liikennevalvonnasta ja siihen kuuluvasta raskaan liikenteen valvonnasta siirtyi poliisilaitoksien vastuulle.

Tutkimukseni tutkimuskysymykset;

- Kuinka paljon poliisin suorittamat raskaan liikenteen tarkastukset ovat muuttuneet vuosien 2012 ja 2019 välisenä aikana?
- Kuinka paljon poliisin raskaan liikenteen valvontaan kohdistettu työaika on muuttunut vuosien 2012 ja 2019 välisenä aikana?
- Kuinka paljon raskaan liikenteen valvonnan seurauksena tilastoidut toimenpiteet ja suoritukset ovat muuttuneet vuosien 2012 ja 2019 välisenä aikana?

Opinnäytetyöni tavoite on selvittää näitä edellä mainittuja tutkimuskysymyksiä käyttäen, että kuinka paljon poliisin suorittamaan raskaan liikenteen valvontaan on vaikuttanut Liikkuvan poliisin lakkauttaminen, kun asiaa tarkastellaan tilastollisesta näkökulmasta. Tavoitteena on analysoida poliisin tulostietojärjestelmästä saatavia tilastoja. Tilastojen analysointia ja hahmottamista helpottamaan koostan tilastoista kaavioita, joilla kuvaan kunkin mittaamani aihepiirin tuloksia.

Olen toteuttanut tutkimukseni hankkimalla tilastot raskaan liikenteen valvonnasta poliisin tulostietojärjestelmä Polstatista. Olen rajannut Polstatissa hakuehdot siten, että haussa ovat mukana vuodet 2012–2019. Tutkittaviksi raskaan liikenteen valvonnan osa-alueiksi olen Polstatin haussa rajannut seuraavat osa-alueet;

- Poliisin suorittamat raskaan liikenteen tarkastukset
- Raskaan liikenteen valvontaan käytetyt tunnit
- Poliisin suorittamat tekniset tienvarsitarkastukset
- Poliisin suorittamat raskaan liikenteen ajoneuvopunnitukset
- Poliisin tekemät ylikuormailmoitukset
- Poliisin suorittamat ajo- ja lepoaikatarkastukset

Kuten kvantitatiivista tutkimusmenetelmää kuvataan, niin määrällisessä tutkimusmenetelmässä tietoa tarkastellaan numeerisesti. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tutkija esittää tutkimuksen tulokset numeroina ja tutkita tulkitsee, selittää sanallisesti sekä kuvaa, millä tavalla eri asiat liittyvät toisiinsa tai eroavat toisistaan (Vilka, 2007).

Tutkimuksessa laadin hankituista tilastoista kaavioita, joita käytän helpottamaan tilastojen hahmotamista sekä tilastojen analysointia. Vertaan ja tutkin tutkimuksessa Liikkuvan poliisin aikaisen raskaan liikenteen valvonnan vuosia, poliisilaitosten aikaisiin raskaan liikenteen valvonnan vuosiin. Vertailu kohteina käytän edellä mainittuja raskaan liikenteen valvonnan osa-alueita. Kustakin vertailu kohteesta laadittua tilastoa analysoin, kuinka paljon raskaan liikenteen valvonta on muuttunut eri vuosien välillä. Analysoinnin tuloksia esitän prosentuaalisina eroavaisuuksina eri vuosien välillä. Selitän myös saamani tutkimuksen tulokset sanallisesti ja kuvaan, kuinka tutkimus tulokset eroavat toisistaan tai ovat eroamatta.

3 POLIISIN LIIKENNEVALVONTA YLEISESTI

Poliisin liikennevalvonnan painopisteitä ovat muun muassa nopeusvalvonta, törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset, rattijuopumukset, turvalaitevalvonta sekä raskaan liikenteen valvonta. Poliisi käyttää toimintansa suuntaamisessa hyödykseen valtakunnallisia, alueellisia ja paikallisia onnettomuustilastoja, liikennekäyttäytymisen seurantatietoja ja mahdollisuuksien mukaan myös alueen asukkaiden odotuksia ja toiveita. Poliisin suorittaman nopeusvalvonnan tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä ylinopeuksia. (Poliisin verkkosivut, 2021)

Sisäministeriö on julkaissut vuosille 2021–2030 poliisin liikennevalvonnan- ja turvallisuuden ohjelman. Julkaistussa ohjelmassa poliisin tehtävänä on osaltaan varmistaa, että liikennejärjestelmä toimii suunnitellulla tavalla. Poliisin liikennevalvonnan- ja turvallisuustyön yhteiskunnallisena vaikutustavoitteena on liikennekuolemien, vakavien loukkaantumisten ja ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen. Lisäksi liikennerikosten ja liikenteessä ilmenevien rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen sekä liikenneturvallisuuden ylläpitäminen. (Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030, sisäministeriön julkaisuja 2021:14)

Valtiontalouden tarkastusvirasto eli VTV on laatinut vuonna 2019 tarkastuskertomuksen liittyen poliisin liikennevalvontaan. VTV tarkastuksen tavoitteena oli selvittää, onko poliisin liikennevalvonta suunniteltu ja organisoitu siten, että sillä on edellytykset toimia tuloksellisesti. VTV toteaa tarkastuskertomuksessaan, että vuodesta 2014 lähtien poliisin liikennevalvonnan organisointiin ja resurssinjakoon on tehty lukuisia muutoksia. Poliisin liikennevalvontaan suunniteltu henkilötyövuosimäärä on laskenut 592 henkilötyövuodesta 492 henkilötyövuoden tasolle vuodesta 2012 vuoteen 2018. (Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus; poliisin liikennevalvonta, 5/2019)

Tarkastusvirasto ottaa kannanotossaan esiin, että liikenneturvallisuuden painoarvo on laskenut valtionhallinnossa ja liikennevalvonnan resurssit ovat vähentyneet. Poliisin liikennevalvonnan ja etenkin raskaan liikenteen valvonnan resurssit ovat vähentyneet viime vuosina poliisitoimeen kohdistuneiden määrärahaheikkausten johdosta. Tämä näkyy liikennevalvonnassa pienentyneinä henkilötyövuosimäärinä, näkyvän liikennevalvonnan vähentymisenä ja liikennesektoreiden voimavarojen käyttämisenä muihin tehtäviin. Liikennevalvonnan ohjaus ja koordinointi valtakunnallisella tasolla on vähentynyt. Resurssihin sopeutettavien toimintatapojen kehittäminen liikennevalvonnassa on poliisilaitosten liikennesektoreiden vastuulla. (Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus; poliisin liikennevalvonta, 5/2019)

Poliisin kolmannessa hallintorakenneuudistus hankkeessa vuonna 2012 tehtiin seuraavia huomioita liittyen poliisin liikennevalvontaan;

1) Poliisin liikennevalvonnan henkilötyövuodet jakautuvat kahden lähes tasavahvan toimijan välille. Paikallispoliisi toteuttaa 55 prosenttia kaikesta poliisin liikennevalvonnasta. Määrällisesti tärkeimmissä valvontatyypeissä paikallispoliisin osuus on korostunut rattijuopumus- (62 prosenttia) ja ajo- tapavalvonnassa (60 prosenttia). Liikkuvan poliisilla on puolestaan hieman vahvempi panostus nopeusvalvontaan (54 prosenttia), jos automaattista liikennevalvontaa ei huomioida.

2) Kokonaisvolyymiltaan pienempiä mutta näkyvyydeltä ja osaamisvaatimusten näkökulmasta tärkeitä ovat raskaanliikenteen valvonta ja automaattivalvonta. Näissä toiminnoissa työnjako on selvä: Liikkuva poliisi vastaa 90 prosentista raskaanliikenteen valvontaa ja automaattivalvonta on lähes täysimääräisesti paikallispoliisin vastuulla. Muiden erityisalueiden, joita ovat turvalaitteiden käytön valvonta, maasto-, vesi- ja kevyen liikenteen valvonta sekä liikennevalovalvonta, vastuu on jakautunut sekä Liikkuvalle poliisille että paikallispoliisille.

3) Erityisesti Liikkuvan poliisin vastuulla oleva raskaan liikenteen valvonta edellyttää erityisosaa- mista ja -kalustoa. Vaativia valvontatehtäviä ovat mm. ajo- ja lepoaikatarkastukset, kuormituksen valvonta, vaarallisten aineiden kuljetusten valvonta ja raskaiden ajoneuvojen tienvarsitarkastukset. Osaamisen ylläpitäminen edellyttää henkilöstön säännöllistä koulutusta ja valvonnan sisällöllistä kehittämistä.

4) Liikkuvan poliisin valvonta tuottaa enemmän suoritteita mutta kokonaistehokkuuden tai laadun eroja ei ole osoitettavissa eri toimijoiden välillä. (Poliisin hallintorakennemuutostutkimus Pora III- päälinjaukset, sisäministeriön julkaisu 34/2012)

Elokuussa 2021 Keski-Uusimaa lehdessä julkaisussa artikkelissa Liikkuvan poliisin perinneyhdistys ottaa kantaa poliisin liikennevalvonnan tilaan. Mikäli tulevaisuudessa joudutaan leikkaamaan poliisin budjetista, niin sillä olisi suoravaikutus liikennevalvonnan heikkenemiseen. Vaarana on, että liikennevalvontaan suunnattua resurssia käytettäisiin normaaliin hälytyspartiot toimintaan ja tämä olisi täten pois liikenteen valvonnasta. Liikkuvan poliisin perinneyhdistys ottaa myös kantaa ja muistuttaa, ettei automaattisella nopeusvalvonnalla korvata yhtään liikennettä valvovaa poliisipartiota. (Keski-Uusimaa.fi, 2021)

4 RASKAS LIIKENNE JA RASKAAN LIIKENTEEN VALVONTA

4.1 Mitä on raskas liikenne?

Käsitellään alkuun käsite raskas liikenne. Raskaaksi ajoneuvoksi määritellään ajoneuvo, jonka kokonaispaino on yli 3500 kg ja sitä käytetään tavarankuljetukseen tai henkilökuljetuksiin. Eli raskaaksi ajoneuvoksi katsotaan kuorma-autot ja kuorma-autoon liitettävät erilaiset perävaunut sekä henkilökuljetuksiin käytettävät linja-autot. Suurimmillaan ajoneuvoyhdistelmän pituus saa olla Suomen tieliikenteessä 34,5 metriä, korkeus 4,4 metriä ja kokonaismassa 76 tuhatta kiloa. Erikseen on sitten vielä erikoiskuljetukset, sekä muut suuret kuljetukset, jotka ylittävät tavalliselle liikenteelle sallitut mitta- tai massarajat.

Suomessa tavaraliikenteestä noin 90 % kuljetetaan tiekuljetuksina. Traficomien tilastojen mukaan kuljetusmääränä tiekuljetukset ovat olleet suuruudeltaan vuonna 2020 259 miljoonaa tonnia, kun kokonaisuudessaan koko kuljetusmäärä oli Suomessa 289 miljoonaa tonnia sisältäen tieliikennekuljetusten lisäksi myös raide- ja vesiliikennekuljetukset. (Traficomien verkkosivut, 2021) ’

Edellä mainituista tilastoista voidaan päätellä, että kumipyörillä liikkuu valtaosa Suomen tavaraliikenteestä, tarkoittaen raskaan liikenteen määrän olevan tieverkolla suurta. Tavaraliikenteen lisäksi pitää myös huomioida linja-autoliikenteen määrä, joka oli Tilastokeskuksen mukaan 601 miljoonaa kilometriä vuonna 2019 (Tilastokeskuksen verkkosivut, 2021).

4.2 Raskaan liikenteen valvonta

Vuoteen 2014 saakka raskaan liikenteen valvonta oli Liikkuvan poliisin vastuulla, mutta poliisin kolmannen hallintorakenneuudistuksen jälkeen liikennevalvonta ja siihen kuuluva raskaan liikenteen valvonta siirrettiin poliisilaitosten alaisuuteen.

Poliisin liikennevalvonnan yhtenä painopisteenä on raskaan liikenteen valvonta. Raskaan liikenteen valvonnalla poliisi pyrkii parantamaan liikenneturvallisuutta sekä torjumaan harmaata taloutta ja kuljetusrikollisuutta. Raskaan liikenteen valvonta painottuu liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin, joita ovat:

- Ajoneuvon liikennekelpoisuus
- Ajotapa, nopeus ja rattijuopumus
- Ajo- ja lepoajat
- Puutteellinen tai virheellinen kuormaus
- Vaarallisten aineiden kuljetukset

Poliisi on jo pitkään toiminut eri sidosryhmien kanssa myös ennalta estävästi raskaan liikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Toimintamuotoja ovat olleet koulutus, tiedottaminen, kuljetusturvallisuuden lisääminen ja lainsäädännön yhteinen kehittäminen. Yhteisenä tavoitteena on, että kuljetuksia tehdään ja valvotaan ammattitaidolla ja toiminta on laadukasta. (Poliisin verkkosivut, 2021)

Pora-uudistuksessa raskaan liikenteen valvonnalle asetettiin tavoitteeksi 54 henkilötyövuotta. Poliisin resursseihin kohdistuneiden leikkausten vuoksi raskaan liikenteen henkilötyövuosi tavoite on laskenut niin, että vuoden 2018 talousarvio esityksessä toteuman arvio oli 40 henkilötyövuotta ja vuoden 2019 talousarvio esityksessä 38 henkilötyövuotta. (Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus; poliisin liikennevalvonta, 5/2019)

Parina viime vuonna poliisi on lisännyt raskaan liikenteen valvonta määriä. Vuonna 2020 raskaan liikenteen valvonta määrä lisääntyi vuodesta 2019 yli 8000 tunnilla ja vuoteen 2015 verrattuna lisäystä oli noin 16 000 tuntia. Samoin myös ajoneuvojen punnituksia tehtiin 27 prosenttia enemmän vuonna 2020 kuin edellisenä vuonna 2019. Lisääntyneiden punnitusten seurauksena määrättiin ylikuormamaksuja 20 prosenttia enemmän kuin edellisenä vuonna. (Poliisin verkkosivut, 2021)

Poliisin suorittama raskaan liikenteen valvonta on tärkeässä roolissa myös koko kuljetusalan kannalta. Poliisin ja muiden viranomaisten suorittamalla valvonnalla pyritään ja pystytään puuttumaan muun muassa harmaaseen talouteen ja siitä aiheutuviin ongelmiin. Valvonta mahdollistaa tasapuolisemman kilpailun kuljetusalalla, ja valvonnalla pystytään puuttumaan, sekä vaikuttamaan kuljetusalalla laittomin keinoin kilpailuetua saaviin tahoihin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on ottanut aiheeseen kantaa ja toivoo, että raskasta liikennettä valvottaisiin jatkuvana poliisityönä ja, että vakavista rikkomuksista rangaistaisiin tuntuvammin. SKAL:n puheenjohtaja Jani Ylälehto myös toivoo, että poliisien raskaan liikenteen koulutusta lisätäisiin ja valvontaa modernisoitaisiin. Ylälehdon mukaan valvovan viranomaisen ammattitaito heijastuu suoraan tienvarsitarkastuksen sujuvuuteen. Mikäli tarkastusta suorittava viranomainen on kokematon, ajan menetys voi olla huomattava. (Kuljetuslehti.fi, 2021)

Raskaan liikenteen valvontaan liittyvät vaatimukset poliisi pyrkii varmistamaan raskaan liikenteen osaamisen aktiivisella koulutuksella. Raskaan liikenteen valvonta vaatii entistä enemmän osaamista ja valvontavälineistön kehittämistä. Poliisissa raskaan liikenteen osaamisen varmistaminen on erityisen huomion aiheena ja osaamisen ylläpitämiseksi järjestetään vuosittain raskaan liikenteen valvonnan erityiskursseja. (Poliisin verkkosivut, 2021)

5 POLIISIN MUUT LIIKENNEVALVONTA MUODOT

Poliisilla on raskaan liikenteen lisäksi useita erilaisia muotoja valvoa liikennettä, niin maanteillä, kuin myös vesistöillä. Seuraavassa yleiskatsaus poliisin eri liikennevalvonnan muotoihin.

5.1 Nopeusvalvonta

Poliisi suorittaa nopeusvalvontaa, jonka tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ylinopeuksia vähentämällä. Poliisin erilaisia tapoja mitata nopeuksia on muun muassa tutkat, lasermittauslaitteet, keskinopeusmittarit ja automaattiset liikennevalvontalaitteet.

Liikenteessä ylinopeutta ajava kuljettaja pysäytetään yleensä välittömästi, mutta automaattivalvonnalla havaituissa tapauksissa seuraamus ylinopeudesta tulee jälkikäteen. Seuraamuksena ylinopeudesta on huomautus, liikennevirhemaksu tai sakko. (Poliisin verkkosivut, 2021)

5.2 Päihteiden käytön valvonta

Päihteiden käytön valvonta tarkoittaa, niin alkoholirattijuopumus valvontaa, kuin myös huumausainneiden vaikutuksen alaisena ajamisen valvontaa. Poliisin tavoitteena on saada mahdollisimman moni päihteiden vaikutuksen alaisena ajava kuljettaja kiinni ja vähentää päihtyneenä ajamista. Alkoholirattijuopumuksia poliisi valvoo käyttämällä alkometrejä.

Kuljettaja voi syyllistyä alkoholirattijuopumuksen lisäksi myös rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen käytettyään huumausaineita niin, että kuljettajan veressä on huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Kuljettaja viedään tapauksissa terveydenhuoltohenkilön tutkittavaksi, jossa alkometrin tulos näyttää nolaa, vaikka kuljettaja näyttää olevan päihteiden vaikutuksen alaisena. (Poliisin verkkosivut, 2021)

Viime vuosina huumausaineiden vaikutuksen alaisen ajettujen rattijuopumusten määrä on noussut huomattavasti verrattuna perinteiseen alkoholirattijuopumukseen verrattuna. Poliisihallituksen julkaiseman tilaston mukaan, vuonna 2017 huumerattijuoppoja jäi poliisille kiinni yli 5700. Määrä on noin kolmannes kaikista kiinni jääneistä rattijuopoista.

5.3 Turvalaitteiden käytön valvonta

Turvalaitteiden käytön valvonnalla tarkoitetaan turvavöiden ja muiden turvalaitteiden käyttöä. Valvonnan tarkoituksena on lisätä turvavöiden ja muiden turvalaitteiden käyttöä. Turvalaite valvontaa suoritetaan muun liikennevalvonnan yhteydessä. Seurauksena turvalaitteiden käytön laiminlyönnistä annetaan huomautus tai liikennevirhemaksu. Turvalaitteita käyttämällä vuonna 2018 olisi voinut jäädä henkiin 29 henkeä, jotka menettivät henkensä tieliikenneonnettomuuksissa. Turvavyön

käyttö olisi voinut säästää 23 ihmishenkeä, sekä kypärää käyttämällä olisi saattanut säästyä kuu-
den pyöräilijän henki. (Poliisin verkkosivut, 2021)

Turvalaite valvontaa suoritetaan usein muun liikennevalvonnan yhteydessä, mutta sen lisäksi poliisilla on turvalaitteiden käyttöön liittyviä valvontateemoja, jolloin valvontaa kohdennetaan nimenomaan turvalaitteiden käyttöön.

5.4 Vesiliikenteen valvonta

Poliisin vesiliikenne valvonta tarkoittaa vesiliikenteen valvontaa sisävesillä ja merialueilla satamien tuntumassa. Pääasiallisina välineinä poliisin vesiliikenteen valvonnassa ovat partioveneet ja vesijetit. Vesiliikenteenvalvonnan tavoitteena on edistää hyvää veneilytapaa, vähentää juopuneena veneilyä ja edistää turvavarusteiden käyttöä. Luonnon- ja ympäristönsuojelu, kalastus ja metsästys sekä yleinen järjestys ja turvallisuus vesialueilla ja saaristossa kuuluvat venepoliisien valvonnan alle. Rajavartiolaitoksen merivartiostot valvovat merialueiden vesiliikennettä. (Poliisin verkkosivut, 2021)

5.5 Automaattinen liikennevalvonta

Automaattista liikennevalvontaa käytetään vilkkaasti liikennöidyillä teillä ja taajamissa poliisin muiden perinteisten liikennevalvontamuotojen ohella.

Automaattisella liikennevalvonnalla voidaan ajonopeuksien lisäksi valvoa muun muassa liikennevalvojen noudattamista ja matkapuhelimen käyttöä ajon aikana. Tällä hetkellä Suomessa on 1085 kiinteää valvontapistettä, jonka lisäksi poliisilla on käytössä 26 automaattivalvontalaitteilla varustettua valvonta-autoa. Valvonta-autoilla valvotaan ajonopeuksia ja linja-autokaistalla ajamista. Tulevaisuudessa lähivuosina valvontapisteiden määrää ollaan lisäämässä. Valvontapisteiden sijoittamisessa hyödynnetään muun muassa liikenneonnettomuustilastoja. (Poliisin verkkosivut, 2021)

6 LIIKKUVA POLIISI

Liikkuva poliisi perustettiin vuonna 1930 Liikkuva Poliisikomennuskunta (LPK) nimellä Helsingin poliisilaitoksen yhteyteen. Vuonna 1944 liikkuvasta poliisikomennuskunnasta muodostettiin sisäministeriön alainen, valtakunnallinen poliisiyksikkö nimeltään Liikkuva poliisi. (Stolt ym. 2010)

1950- ja 1960-luvuilla liikennemäärien ja liikenneonnettomuuksien noustessa teillä, Liikkuvan poliisin toiminnan painopiste siirtyi entistä enemmän liikenneturvallisuustyöhön. Vuonna 1960 kuoli tieliikenteessä noin 600 henkilöä. Tähän vaikuttavana tekijänä oli vapaat ajonopeudet, holtiton ajotapa sekä autojen ja teiden heikko kunto. (Stolt ym. 2010)

1970- ja 1980-luvuilla Suomen tieliikenteessä kuoli historian eniten ihmisiä, yhteensä 1156 henkilöä. Tämän seurauksena tieliikenteeseen säädettiin yleinen 80 km/h nopeusrajoitus sekä otettiin käyttöön promillerajat. Käyttöön otettiin myös kiinteäsummainen rikesakko sekä poliisin valvontavälineet kehittyivät näiden vuosikymmenten aikana huomattavasti. 1970- ja 1980-luvuilla Liikkuvaa poliisia työllistivät myös valtioiden päämiesten vierailut Suomessa. Valtiovierailujen erityistoimet ja isot kansalliset tapahtumat vaativat paljon henkilökuntaa. (Stolt ym. 2010)

1990- ja 2000-luvulle tultaessa Valtioneuvosto vaati periaatepäätöksessään, että liikenneturvallisuutta täytyy parantaa ja vaati tähän poliisilta tehokkaita toimia. Liikennekuolemien määrää sekä rattijuoppojen määrää täytyi pystyä merkittävästä vähentämään. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä myös todettiin, että automaattista liikennevalvontaa, raskaan liikenteen valvontaa ja ennalta estävää liikenneturvallisuustyötä tuli myös lisätä. Näiden toimenpiteiden seurauksena liikennekuolemien määrä lähti laskuun ja vuonna 2009 liikenteessä kuoli 279 henkilöä. (Stolt ym. 2010)

Liikkuva poliisi oli poliisille kuuluvia turvallisuustehtäviä hoitava, liikennevalvontaan erikoistunut poliisin valtakunnallinen yksikkö. Liikkuvan poliisin tehtävät määriteltiin poliisin hallinnosta annetun lain (497/2009) 11 §:ssä seuraavasti: 1) ylläpitää yleistä järjestystä ja turvallisuutta; 2) ohjata ja valvoa liikennettä sekä toimia liikenneturvallisuuden edistämiseksi; 3) toimia rikollisuuden ennalta estämiseksi sekä tutkia rikoksia ja muita yleistä järjestystä ja turvallisuutta vaarantavia tapahtumia; 4) huolehtia poliisitoiminnasta Helsinki-Vantaan lentoasemalla; 5) huolehtia tasavallan presidentin turvatehtävistä; ja 6) toimia poliisireservinä.

Käytännössä liikennevalvontaa ja liikenneturvallisuuden edistämistä koskeva tehtävä muodostaa merkittävimmän osan Liikkuvan poliisin toimenkuvaa. Tehtävän sisällöstä säädettiin poliisin hallinnosta annetun asetuksen (183/1998) 9 §:ssä, jonka mukaan Liikkuvan poliisin tulee:

- 1) seurata liikenneturvallisuuskehitystä sekä kehittää liikennevalvontamenetelmiä ja yhteistyössä Poliisin tekniikkakeskuksen kanssa liikennevalvonnassa käytettäviä välineitä;
- 2) suorittaa ajoneuvoihin ja niiden kuljettajiin kohdistuvaa valvontaa päätieverkolla;

- 3) suorittaa raskaan liikenteen valvontaa;
- 4) huolehtia EY:n säädöksissä edellytetystä vaarallisten aineiden kuljetusten sekä kuljettajien ajo- ja lepoaikojen valvonnasta;
- 5) suorittaa maastoliikenteen ja vesiliikenteen valvontaa;
- 6) suorittaa sen hoidettavaksi säädetyt ja määrätyt erityisturvatehtävät;
- 7) suorittaa sen vastuulle annetut poliisin ajokoulutustehtävät.

Liikkuvaan poliisiin kuului myös turvallisuusyksikkö, joka huolehti Suomen valtio johdon sekä tärkeiden valtiollisten vieraiden turvallisuudesta. Turvallisuusyksikkö toimii liikkuvan poliisiin lakkauttamisen jälkeen Helsingin poliisilaitoksen alaisuudessa. Yksikön päätehtävänä on tasavallan presidentin ja entisten presidenttien henkilösuojaus- ja kuljetustehtävät sekä valtioneuvoston jäsenten ja eduskunnan puhemiehen henkilösuojaustehtävät. (Stolt ym. 2010)

Poliisin hallintorakennemuutoksessa (Pora III) todettiin, että kahden toimijan malli on taloudellisesti epätarkoituksenmukainen ratkaisu: liikennevalvonnan järjestäminen työryhmän edellyttämällä tavalla toisi noin 6 milj. säästöt ilman, että valvonnan resurssit vähenisivät. Muutos on perusteltu myös toiminnallisesti: liikennevalvonnan toimintatapoja voidaan yhtenäistää niin paikallisesti kuin valtakunnallisestikin ja nykyisistä kahden toimijan välisistä yhteistyöhaasteista päästään eroon. (Poliisin hallintorakennemuutos Pora III-päätöslinjat, sisäministeriön julkaisu 34/2012)

Muutoksessa Liikkuva poliisi erillisenä hallinnollisena yksikkönä lakkautetaan ja sen hoitamat erityistehtävät, mukaan lukien raskaan liikenteen valvonta, lentoaseman yksikön toiminta ja valtion johdon turvallisuuspalvelut, organisoidaan uudelleen ylläpitäen näihin toimintoihin kohdennetut resurssit. (Poliisin hallintorakennemuutos Pora III-päätöslinjat, sisäministeriön julkaisu 34/2012)

7 TUTKIMUSTULOKSET

7.1 Raskaan liikenteen tarkastus määrät ja valvontaan käytetty aika



Kaavio 1: Poliisin suorittamat raskaan liikenteen tarkastukset Suomessa vuosina 2012–2019, lähde Polstat.

Poliisin tulostietojärjestelmästä kerätyistä tiedoista selviää, että vuosina 2012 ja 2013 Liikkuvan poliisin olleessa toiminnassa, raskaan liikenteen tarkastuksia on tehty huomattavasti enemmän, kuin vuodesta 2015 vuoteen 2019, jolloin poliisilaitokset olivat vastuussa raskaan liikenteen valvonnasta omalla toiminta-alueellaan. Vuonna 2012 tarkastusten määrä on ollut reilusti yli 53 000 kappaletta, kun vuonna 2019 määrä on ollut alle 30 000 kappaletta.

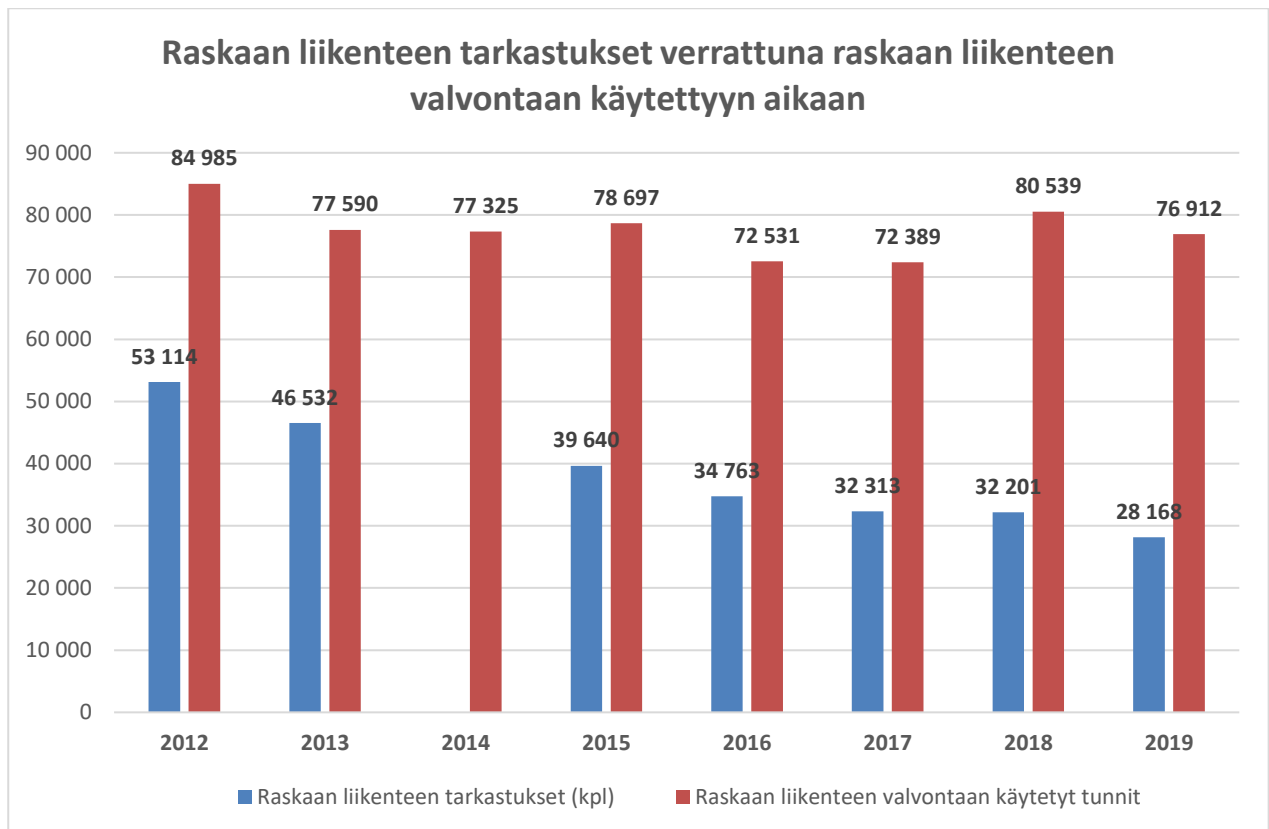
Viimeisten vertailussa olevien viiden vuoden aikana tarkastusmäärät ovat pysyneet kohtuu tasaisina, vaikkakin trendi on ollut koko ajan laskeva. Vuoden 2014 tilastoja en Polstatista saanut tähän tilastovertailuun mukaan lisättyä.



Kaavio 2: Poliisin raskaan liikenteen valvontaan käytetyt tunnit vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Kaaviossa kaksi kuvataan raskaan liikenteen valvontaan käytettyä aikaa tunteina. Kaaviosta huomataan, kuinka vuonna 2012 raskaan liikenteen valvontaan on käytetty reilusti enemmän aikaa, kuin seuraavina seitsemänä vuotena. Vuosina 2016 ja 2017 raskaan liikenteen valvontaan käytetty aika on ollut jostain syystä huomattavan alhainen muihin vuosiin verrattuna. Syytä miksi näin on, en osaa tässä tutkimuksessa vastata. Kaaviosta kaksi huomataan myös, että valvontaan käytetty aika ei ole ollut stabiilia, vaan vaihtelua on esiintynyt eri vuosien välillä.

Huomiona kaaviosta yksi ja kaaviosta kaksi, voidaan tehdä seuraava asia. Vuonna 2012 on raskaan liikenteen valvontaan käytetty huomattavasti enemmän aikaa (kaavio 2), kuin seuraavina vuosina ja samalla raskaan liikenteen tarkastus määrät (kaavio 1) ovat olleet vuonna 2012 huomattavasti suuremmat, kuin muina vertailun vuosina.



Kaavio 3: Poliisin raskaan liikenteen tarkastukset verrattuna raskaan liikenteen valvontaan käytettyyn aikaan vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Kaaviossa kolme on kuvattu vielä vertailuna poliisin suorittamien raskaan liikenteen tarkastusten määrä suhteessa raskaan liikenteen valvontaan käytettyyn aikaan. Poliisin tekemien raskaan liikenteen tarkastusten määrä on ollut vuosi vuodelta laskeva, mutta taas raskaan liikenteen valvontaan käytetyn ajan muutokset eri vuosien välillä ovat olleet tasaisempia.

Kaaviosta kolme huomataan se että, vaikka raskaan liikenteen valvontaan käytetty aika vuosina 2018 ja 2019 on noussut muutamasta edellisestä vuodesta, niin raskaan liikenteen tarkastusten määrä on ollut tästä huolimatta laskeva. Raskaan liikenteen tarkastusten määrässä vuosien 2018 ja 2019 välillä laskua on ollut noin 4000 tarkastusta, kun taas raskaan liikenteen valvontaan käytetty työaika on vuodesta 2017 vuoteen 2018 kasvanut noin 8000 tunnilla.

Vielä vuonna 2019 raskaan liikenteen valvontaan käytetty työaika on ollut yli 4000 tuntia suurempi kuin vuonna 2017, mutta raskaan liikenteen tarkastusmäärä vuonna 2019, on ollut tästä huolimatta noin 4000 tarkastusta pienempi, kuin vuonna 2017.

7.2 Tekniset tienvarsitarkastukset, ajoneuvopunnitukset



Kaavio 4: Poliisin suorittamat tekniset tienvarsitarkastukset vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Poliisi suorittaa teknisiä tienvarsitarkastuksia pääasiassa raskaalle liikenteelle. Tekninen tienvarsitarkastus tarkoittaa ajoneuvon kunnon, sekä rekisteriin merkittyjen tietojen tarkastusta. Teknisessä tienvarsitarkastuksessa suoritetaan ajoneuvon kunnon silmämääräinen tarkastus, ajoneuvon teknisen kunnon tarkastus sekä suoritetaan ajoneuvon teknisen kunnon, katsastusten suorittamisen ja muiden säännösten mukaisuuden osoittavien asiakirjojen tarkastus. (Traficomien verkkosivut, 2021)

Kaaviossa neljä kuvataan poliisin suorittamien teknisten tienvarsitarkastusten määrää. Tässäkin kaaviossa huomataan, että vuonna 2012 suoritettujen tarkastusten määrä on ollut huomattavan suuri verrattuna muihin vertailun vuosiin. Alimmillaan teknisten tienvarsitarkastusten määrä on ollut heti Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeisenä vuonna 2014, mutta heti vuonna 2015 tarkastusmäärät ovat nousseet lähes 7500 suoritettuun tekniseen tienvarsitarkastukseen.

Vuosien 2013–2019 välisenä aikana teknisten tienvarsitarkastusten määrä on pysynyt suhteellisen tasaisena 7000 suoritettujen tarkastusten tuntumassa, eikä merkittäviä muutoksia tarkastusten määrässä ole havaittavissa. Vaihtelua vuosien välillä on muutamia satoja tarkastuksia.



Kaavio 5: Poliisin suorittamat raskaan liikenteen ajoneuvopunnitukset vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Kaaviossa viisi on esitettyä tilastot poliisin suorittamista raskaan liikenteen ajoneuvopunnituksista vuosina 2012–2019. Kuten aiemmissa kaavioissa on huomattu, niin tässäkin kaaviossa vuosi 2012 edustaa määrällisesti mitattuna huomattavasti suurinta vuotta. Jos vuoden 2019 punnitusta, verrataan vuoden 2012 määrään 3326 punnitusta, niin ero on huomattavan iso. Vuonna 2019 on tehty vain kolmannes vuoden 2012 ajoneuvopunnituksista. Vuodesta 2014 eteenpäin aina vuoteen 2019 ajoneuvopunnitusten määrä on pysynyt tasaisesti 1500 punnituksen tuntumassa pois lukien vuosi 2015, jolloin poliisi on suorittanut lähemmäs 2000 ajoneuvopunnitusta.

Jos verrataan kaaviossa neljä kuvattuja poliisin tekemiä teknisiä tienvarsitarkastuksia, ja kaaviossa viisi kuvattuja raskaan liikenteen ajoneuvopunnituksia. Molemmat näistä ovat poliisin raskaalle liikenteelle suorittamia valvonnallisia toimenpiteitä, mutta kuten kaavioista huomataan, on teknisten tienvarsitarkastusten määrät pysyneet huomattavasti tasaisempina verrattuna suoritettuihin ajoneuvopunnituksiin. Ajoneuvopunnitukset ovat vähentyneet vuonna 2019 kolmasosaan vuoden 2012 tasosta, kun taas tienvarsitarkastusten määrä vuonna 2019 on vähentynyt noin 20 % vuoden 2012 tasosta.

7.3 Ylikuormailmoitukset sekä ajo- ja lepoaika tarkastukset



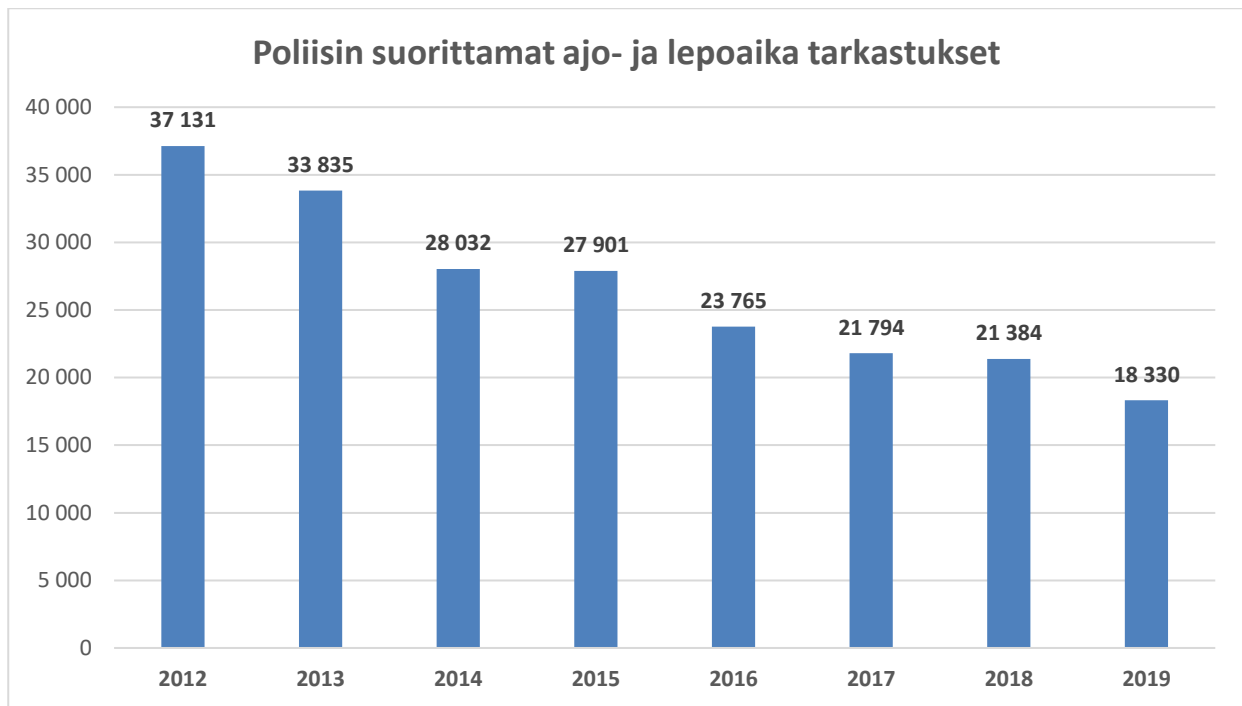
Kaavio 6: Poliisin tekemät ylikuorma ilmoitukset vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Poliisi tekee vuosittain raskaan liikenteen valvonnan yhteydessä ylikuorma ilmoituksia seurauksena ajoneuvojen punnituksessa ilmenneistä massojen ylityksistä. Seuraamuksena ylikuormasta on usein ylikuormamaksu.

Laki ylikuormamaksusta (14.1.1982/51) 4§; Ylikuormamaksu määrätään ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän sallitun kokonaismassan taikka sallitun akseliin tai teliin kohdistuvan massan ylittävästä massasta siltä osin kuin ylitys on enemmän kuin viisi prosenttia sallitusta kokonaismassasta taikka enemmän kuin kymmenen prosenttia sallitusta akseliin tai teliin kohdistuvasta massasta.

Kaaviossa kuusi on kuvattu poliisin tekemiä ylikuormailmoituksia vuosina 2012–2019. Liikkuvan poliisin aikaan ylikuormailmoituksia on tehty huomattavasti enemmän, kuin vuosien 2014–2019 aikana. Vuosina 2012 ja 2013 poliisi on tehnyt yhteensä 3279 ylikuormailmoitusta, kun taas vuosina 2014–2019 ylikuormailmoituksia on tehty yhteensä 4028.

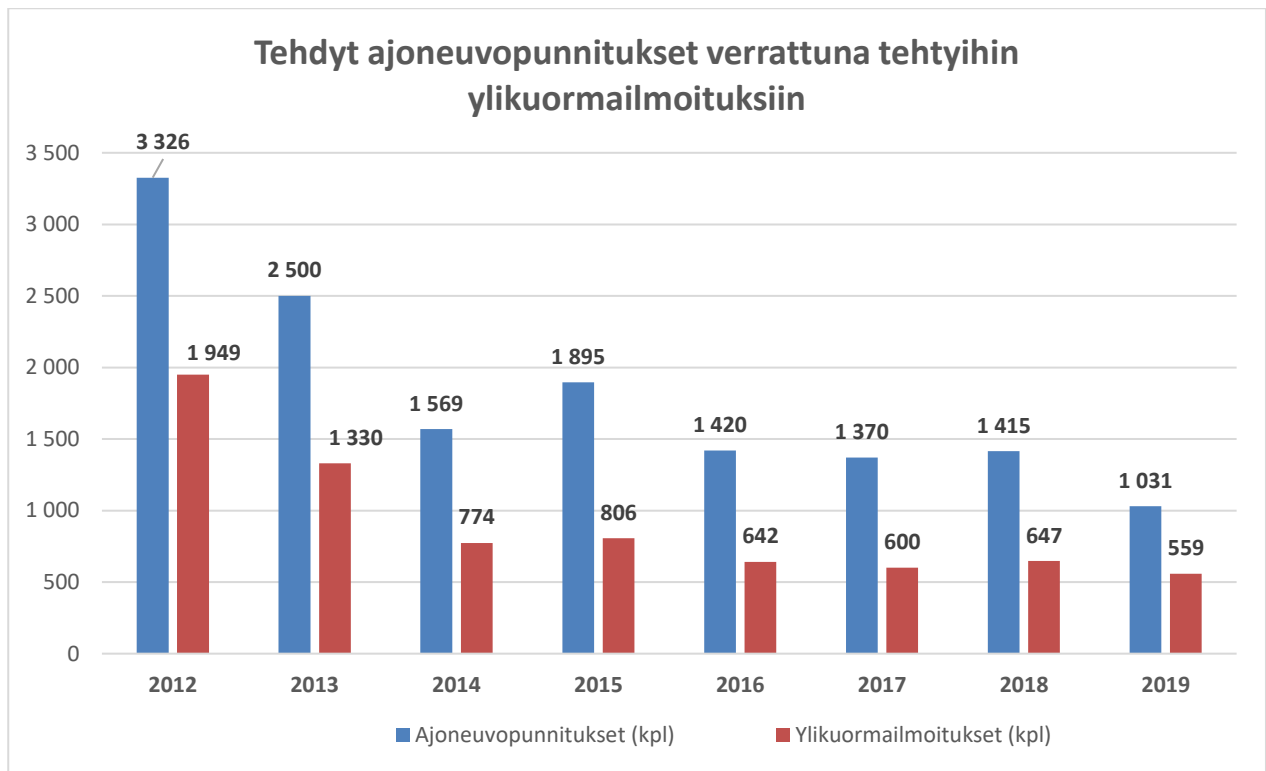
2014 vuodesta eteenpäin ylikuormailmoitusten määrässä ei ole tapahtunut suuria muutoksia, alimillaan määrät ovat olleet vuonna 2019. Kuten edellä olevissa kaavioissa on huomattu, niin vuonna 2019 raskaan liikenteen valvonnassa kaikkien suoritteiden määrät ovat olleet edellisiä vuosia alhaisempia.



Kaavio 7: Poliisin suorittamat ajo- ja lepoaika tarkastukset vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Kaaviossa seitsemän on kuvattu poliisin suorittamia ajo- ja lepoaika tarkastuksia vuosina 2012–2019. Kaaviosta voidaan nähdä, että tarkastusten trendi on ollut joka vuosi laskeva ja vuonna 2019 on tehty enää 18 330 ajo- ja lepoaika tarkastusta. Vuosina 2012 ja 2013 tarkastusten määrä on vielä ollut reilusti yli 30 000 tarkastusta. Kun vertaillaan tilaston ääripäiden tarkastusmääriä, niin vuonna 2012 ajo- ja lepoaika tarkastusten määrä on ollut 37 131 tarkastusta ja vuonna 2019 18 330 ajo- ja lepoaika tarkastusta. Ajo- ja lepoaika tarkastukset ovat vähentyneet näiden edellä mainittujen vuosien välillä yhteensä 18 801 tarkastusta. Tässäkin tilastossa on nähtävissä raskaan liikenteen valvonnan vähentyminen Liikkuvan poliisin aikaisesta ajasta.

Ajo- ja lepoaikatarkastukset ovat yksi keskeisimmistä raskaan liikenteen valvonnan kohteista, ja myös yksi isoimmista osa-alueista, jossa kuljetusalalla tapahtuu rikkomuksia.



Kaavio 8: Poliisin suorittamat ajoneuvopunnitukset verrattuna tehtyihin ylikuormailmoituksiin vuosina 2012–2019; lähde Polstat.

Kaaviossa kahdeksan on vielä kuvattu omana kaaviona ajoneuvopunnitusten ja ylikuormailmoitusten suhdetta toisiinsa. Kuten voidaan päätellä, niin ylikuormailmoitukset ovat sidoksissa ajoneuvopunnituksiin. Jos ei tehdä ajoneuvopunnituksia, niin ei tule seuraamuksena myöskään ylikuormailmoituksia. Kuten kaaviosta kahdeksan huomataan, niin ajoneuvopunnitusten vähentyessä ylikuormailmoitukset ovat myös vähentyneet samalla tahdilla. Vertailusta huomataan myös, että vuonna 2012 ajoneuvopunnituksia on tehty 3326, josta ylikuormailmoituksia on tehty 1949 kappaletta, kun taas vuonna 2019 on suoritettu, vain 1031 ajoneuvopunnitusta ja annettu 559 ylikuormailmoitusta.

Suoritettujen ajoneuvopunnitusten määrän suhde annettujen seuraamusten määrään on pysynyt suhteessa samalla tasolla, vaikka suoritteiden määrät ovat olleet laskevia. Tämä kertoo siitä, että raskaan liikenteen alalla ajaa ylikuormilla jatkuvasti tietty osa alalla toimivista tahoista ja ajoneuvopunnitusten määrän suuruudesta riippumatta ylikuormailmoitusten taso pysyy suhteessa samanlaisena ajoneuvopunnituksiin nähden.

8 TULOKSET, JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

8.1 Tulokset ja johtopäätökset

Opinnäytetyössäni halusin selvittää ja tutkia, miten raskaan liikenteen valvonta on muuttunut Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen, kun asiaa tutkitaan tilastolliselta kannalta. Vertailin tutkimuksessa vuosien 2012–2019 aikaväliä. Käytin tutkimuksessa vertailu tilastoina kahdeksaa erilaista tilastoa, jotka liittyvät raskaan liikenteen valvontaan ja siihen liittyviin poliisin suoritteisiin tai toimenpiteisiin.

Alun pitäen ajattelin ottaa vertailuun yhden vuoden Liikkuvan poliisin toiminnan ajalta ja vertailu vuodeksi yhden vuoden sen jälkeen, kun raskaan liikenteen valvonta siirtyi poliisilaitosten vastuulle. Mutta tulin johtopäätöksen, jossa otin pidemmän aikavälin tutkimuksen tekemiseen, jotta näkee paremmin muutoksen peräkkäisten vuosien välillä. Nyt vertailussa on mukana kaksi vuotta Liikkuvan poliisin toiminnan ajalta ja kuusi vuotta sen lakkauttamisen jälkeiseltä ajalta. Uskoisin, että tällaisella laajemmalla otannalla saa paremman kattavuuden ja luotettavuuden tutkimukseen.

Tutkimuksesta yleisesti voidaan todeta, että pääsääntöisesti jokaisessa tilastossa, joka vertailussa oli mukana, niin trendi on ollut laskeva raskaan liikenteen valvonnan suhteen Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen. Tarkastusmäärät ovat olleet pienempiä, sekä raskaan liikenteen valvontaan käytetty aika on ollut osittain, jopa huomattavastikin vähäisempää verraten Liikkuvan poliisin toiminnan aikaan.

Yhtenä syynä saattaa tähän tilastolliseen liikennevalvonnan laskuun voisi olla se, että Liikkuva poliisi oli oma erillinen yksikkönsä poliisiorganisaatiossa ja sen pääasiallisena tehtävänä oli liikenteen valvonta. Pora III- hallintorakenne uudistuksen jälkeen vuodesta 2014 alkaen liikenteen valvonta siirtyi poliisilaitosten vastuulle. Vaikkakin henkilöstö siirtyi Liikkuvan poliisin alaisuudesta eri poliisilaitosten alaisuuteen, niin valvonnan painotukset eivät välttämättä poliisilaitosten tai poliisihallituksen puolelta ole olleet enää tälle liikenteeseen erikoistuneelle henkilöstölle pelkästään liikenteen valvontaan ja nimenomaan raskaan liikenteen valvontaan kohdennettuja, vaan poliisilaitosten omat liikenneryhmät ovat siirtäneet panostusta muuhunkin poliisitoimintaan, kuin pelkästään liikenteen valvontaan tai raskaan liikenteen valvontaan.

Poliisin suorittamien raskaan liikenteen tarkastusten määrä on ollut vuodesta 2012 koko ajan laskeva. Laskua on huomattava määrä, jos verrataan vuotta 2019 ja vuotta 2012. Samoin on myös raskaan liikenteen valvontaan käytetyn ajan suhteen. Valvontaan käytetty aika on vähentynyt lähes tulkoon, joka vuosi. Vertailun viimeisinä vuosina valvontaan käytettyä aikaa on saatu lisättyä, mutta vielä takamatkaa vuoteen 2012 verrattuna on paljon.

Tekniset tienvarsitarkastukset ovat pysyneet määrällisesti tasaisimpana tutkimuksessa käytetyistä tilastoista. Tarkastusten määrä on ollut tasaista ja laskua vuoteen 2012, mikä on ollut joka tilastossa määrällisesti kärjessä, on ollut keskimäärin vain reilut 1000 tarkastusta. Vuodesta 2013 vuoteen 2019 tarkastusten määrä on ollut joka vuosi hyvinkin tasaista. Tämä on oikeastaan ainut tilasto, jossa näin on ollut, eikä tilastojen lasku ole ollut koko ajan jatkuvaa.

Vertailin myös suoritettujen raskaan liikenteen tarkastuksien määrää suhteessa raskaan liikenteen valvontaan käytettyyn aikaan. Tästä vertailusta nousi esiin asia, jossa suoritettujen raskaan liikenteen tarkastusten määrä on laskenut suhteessa raskaan liikenteen valvontaan käytettyyn aikaan huomattavasti enemmän. Raskaan liikenteen valvontaan kohdistettuna aikana ei ole tehty yhtä paljon tarkastuksia, kuin esimerkiksi Liikkuvan poliisin aikaan.

Yhteenvedona ja vastauksina esitettyihin tutkimuskysymyksiin voidaan todeta, että poliisin suorittamien raskaan liikenteen tarkastusten määrä on vähentynyt vuosien 2012–2019 välisenä aikana vuosi vuodelta. Vuonna 2012 poliisi suoritti 53 112 raskaan liikenteen tarkastusta, kun vuonna 2019 suoritettujen tarkastusten määrä oli 28 168 tarkastusta. Laskua on ollut noin 47 prosenttia.

Raskaan liikenteen valvontaan kohdistettu työaika on samoin vähentynyt vuosien 2012–2019 aikana. Vuonna 2012 raskaan liikenteen valvontaan käytettiin 84 985 tuntia, kun tarkkailun tilastollisesti alhaisimpana vuonna 2017 valvontaan käytettiin 72 389 tuntia. Laskua näiden vuosien välillä noin 15 prosenttia.

Raskaan liikenteen ajoneuvopunnituksia vuonna 2012 poliisi suoritti 3326 kappaletta, kun taas vuonna 2019 ajoneuvopunnituksia tehtiin vain 1031 kappaletta. Laskua vuosien välillä noin 70 prosenttia. Teknisiä tienvarsitarkastuksia vuonna 2012 poliisi suoritti 8555 kappaletta, kun vuonna 2019 tienvarsitarkastusten määrä oli 6899 kappaletta. Laskua vuosien välillä noin 20 prosenttia.

Poliisin tekemiä ylikuormailmoituksia vuonna 2012 tehtiin 1949 kappaletta, kun vuonna 2019 tehtiin vain 559 ylikuormailmoitusta. Laskua näiden vuosien välillä noin 72 prosenttia.

Ajo- ja lepoaikatarkastuksia vuonna 2012 poliisi suoritti 37 131 kappaletta, kun vuonna 2019 tarkastusten määrä oli 18 330 kappaletta. Laskua vuosien välillä noin 50 prosenttia.

Verratessa Liikkuvan poliisin suorittamaa raskaan liikenteen valvontaa, sen lakkauttamisen jälkeisiin vuosiin, vain liikenteen valvontaan käytetyn ajan osalta ja suoritettujen teknisten tienvarsitarkastusten osalta ollaan lähellä Liikkuvan poliisin suorittamaa valvontaa. Muiden tutkimuksessa käytettyjen tilastojen perusteella muutos on ollut noin 50 prosenttia tai enemmän Liikkuvan poliisin vuoden 2012 eduksi.

Johtopäätöksenä edellä mainituista tuloksista voidaan päätellä, että raskaan liikenteen valvonta on toimenpiteiden ja suoritteiden osalta pääsääntöisesti vähentynyt huomattavan paljon Liikkuvan poliisin ajoista. Taas raskaan liikenteen valvontaan käytetyn ajan osalta valvontaa on suoritettu vain noin 15 prosenttia vähemmän, kuin Liikkuvan poliisin aikaan. Tästä yhtälöstä voidaan päätellä, että työaika on käytetty raskaan liikenteen valvontaan, mutta suoritteissa tai toimenpiteissä käytetty työaika ei ole näkynyt samassa suhteessa. Selitystä tälle en tässä tutkimuksessa osaa antaa.

8.2 Pohdinta

Tein tämän tutkimuksen tilastollisena tutkimuksena, mikä mielestäni oli hyvä ratkaisu tämänkaltaiseen tutkimukseen. Minulla oli kolme erilaista tutkimuskysymystä tämän tutkimuksen tekemiseen ja sain mielestäni esittämiini kysymyksiin vastaukset. Toki tätä aihetta voisi myös käsitellä laadullisesta näkökulmasta, jolloin haastatteluiden kautta voisi tuoda esiin muun muassa poliisimiesten näkökulmaa asiaan ja mielipiteitä tässä opinnäytetyössä käsiteltyihin aiheisiin.

Myös näiden tutkimusmenetelmien yhdistäminen ei olisi ollut huono idea. Tällöin olisi tutkimukseen saanut, niin määrällistä tutkimusta tilastojen valossa, kuin myös laadullista tutkimusta haastatteluiden kautta. Nämä tutkimusmenetelmät yhdistämällä, olisi tutkimus ollut kattavampi ja aiheeseen tulisi laajempi näkökulma.

Tulevaisuudessa tässä voisi jollekin aiheesta kiinnostuneelle olla mahdollisuus jatkotutkimuksen tekemiseen. Vaikka edellä mainittu laadullinen tutkimus aiheesta ja esimerkiksi haastatteluiden kautta tehdä tutkimusta siitä, miten Liikkuvan poliisin lakkauttaminen on vaikuttanut raskaan liikenteen valvontaan tai vaihtoehtoisesti yleisesti liikenteen valvontaan. Uskoisin, että eri tahoja ja asiantuntijoita haastatteleamalla aiheesta saisi laajan ja monipuolisen tutkimuksen aikaan, joka antaisi muunlaisen, kuin tilastollisen vastauksen esitettyihin kysymyksiin.

8.3 Luotettavuus, eettisyys ja oma oppiminen

Olen hankkinut lähteitä ja tietopohjaa tähän tutkimukseen pääasiassa internetin kautta. Olen lue-
nut aiheeseen liittyviä artikkeleita ja sitä kautta lisännyt omaa tietämystä aiheeseen, jota itselläni
jonkin verran oli jo ennestään hankittuna aiemmasta ammatistani johtuen. Olen lisäksi lukenut poh-
jaksi jonkin verran lakiin kirjattua tekstiä liittyen liikenteeseen ja liikennevalvontaan. Lisäksi olen
käyttänyt lähteenä viranomaisten laatimia raportteja ja tarkastuskertomuksia, joissa on käsitelty po-
liisin liikennevalvontaa.

Haasteita lähteiden ja tiedon hankkimisessa aiheutti se, että miten aihetta käsittelevää tietoa saisi
laajasti ja monipuolisesti kerättyä. Raskaasta liikenteestä ja sen valvonnasta oli rajallisesti tietoa
saatavilla ja tutkimuksessa oli muutama lähde, josta aiheeseen liittyvää tietoa sai hankittua. Mutta
tieto ja tietopohja, jonka olen tutkimukseen hankkinut, olen sitä pyrkinyt hankkimaan luotettavista
lähteistä, pääosin virallisista luotettavista lähteistä, joten uskon, että tieto on validia ja luotettavaa.
Olen myös lukemaani ja käyttämäni tietoon suhtautunut kriittisesti ja pohtinut lähteen luotetta-
vuutta.

Tekemäni opinnäytetyö nosti esiin myös kysymyksiä ja puutteita, johon en tässä opinnäytetyössä
saanut vastauksia. Sain esittämilleni tutkimuskysymyksille vastaukset, mutta kaikkia syitä mitä saa-
mieni tulosten taustalla on, en saanut selvitettyä ja saadut tulokset aiheuttivat, myös lisää kysymyk-
siä. Vastauksia näille syille tulosten taustalla olisi tämän kaltaisella kvantitatiivisella tutkimusmene-
telmällä vaikea selvittää.

Tilastotietojen lähteenä tätä kvantitatiivista tutkimusta varten on toiminut poliisin tulostietojärjes-
telmä Polstat. Luotettavuuden kannalta pidän tutkimukseen hankittuja tilastoja luotettavana, koska
tilastot ovat poliisimiesten poliisijärjestelmiin laittamia. Kun poliisimies on jonkin suoritteen tai toi-
menpiteen työtehtävissään tehnyt, niin uskon ja oletan, että se on hyvin usein myös oikeaoppisesti
poliisin järjestelmään merkattu. Ja olettaisin myös, että niin Liikkuvan poliisin aikaan, kuin sen lak-
kauttamisen jälkeenkin tehtyjä suoritteita ja toimenpiteitä on merkitty poliisin järjestelmiin samalla
tavalla ja täten tilastoissa ei ole tullut muutoksia tästä johtuen, vaan tilastoista ilmenevä vaihtelu
johtuu tosiallisestikin valvonnan muutoksesta.

Kun aluksi mietin aihetta opinnäytetyöhöni minulla, oli pari erilaista ideaa mistä voisin tutkimuksen
tehdä. Lopulta päädyin tähän liikenneteemaan ja raskaan liikenteen valvontaan. Ensiksi ajattelin,
että teen tutkimuksen yleisesti poliisin liikenteen valvonnasta ja siitä, miten Liikkuvan poliisin lak-
kauttaminen on vaikuttanut liikenteen valvontaan, mutta sitten ajattelin, että aihe on liian laaja ja
sen käsitteleminen on helpompaa, mikäli aihetta rajaa ja valitsee yhden osa-alueen laajasta poliisin
suorittamasta liikennevalvonnan alasta.

Onnistuin mielestäni aiheen rajaamisessa hyvin ja raskaan liikenteen valitseminen tutkimuksen kohteeksi oli oikea ratkaisu ja helpotti kokonaisuuden hallinnassa. Tämän rajauksen tekemällä sain opinnäytetyöstä tiiviin paketin, jossa on saatu vastauksia niihin kysymyksiin, joita ennen tutkimuksen aloittamista oli tarkoituskin käsitellä.

Valitsin raskaan liikenteen valvonnan aiheeksi myös siitä syystä, että itselläni on taustaa raskaasta liikenteestä kuljettajan ominaisuudessa ja olen myös päässyt osalliseksi ja kohteeksi poliisin raskaan liikenteen valvontaan. Olen nähnyt ja kokenut henkilökohtaisesti tien päällä liikkuessani, että yleisesti poliisin liikenne valvonta on vähentynyt viimeisten vuosien aikana. Tästä on osansa saanut myös raskaan liikenteen valvonta.

Oman käsitykseni mukaan, myös raskaan liikenteen parissa työskentelevien toimijoiden, kuten kuljettajien sekä kuljetusyrittäjien puolelta toivomus olisi, että poliisin valvontaa saataisiin lisää, jotta alalla vilpillisesti toimiviin tahoihin ja niiden toimintaan pystyttäisiin puuttumaan.

Parin viime vuoden aikana poliisi onkin lisännyt raskaan liikenteen valvontaa. Raskaan liikenteen valvontaan on käytetty enemmän työaikaa ja tehtyjen tarkastusten määriä on saatu lisättyä. Tämä kehitys liittyy varmasti poliisin liikennevalvonnan- ja turvallisuuden ohjelmaan, joka on tehty vuosille 2021–2030, jossa raskaan liikenteen valvonta on yhtenä painopiste alueena.

Kokonaisuutena kun arvioin tätä opinnäytetyöprosessia, niin mielestäni tämä on ollut mielenkiintoinen projekti tehdä, mihin on osaltaan vaikuttanut se, että aihe on ollut itselle mielenkiintoinen ja mielekäs tehdä. Olen myös opinnäytetyön prosessin aikana oppinut hankkimaan tietoa ja käsittelemään sitä. Suurin oppi tässä prosessissa on ollut kirjoittaminen ja tieteellisen kirjoittamisen kehittäminen. Olen mielestäni oppinut ja pystynyt kehittämään näitä osa-alueita tämän projektin aikana.

Sain myös tässä opinnäytetyössä selvitettyä niitä asioita, joita halusinkin selvittää ja, jotka minua tässä aiheessa kiinnostivat. Aikataulullisesti sain opinnäytetyön tehtyä, niin kuin olin ajatellut ja suunnitellut, eikä suurempia ongelmia projektin aikana ilmaantunut. Aiempaa kokemusta opinnäytetyön tekemisestä itselläni ei ollut, joten prosessi oli uutta minulle ja aluksi täytyikin perehtyä, että mitä kaikkea opinnäytetyö sisältää ja mistä se koostuu. Yksi hyvä keino oppia ja kehittyä oli lukea jo tehtyjä opinnäytetöitä, joista sai vertailupohjaa omaan tekeillä olevaan työhön.

Hieman haastetta alkuun toi poliisin tulostietojärjestelmä Polstatin käytön opettelu. Polstat järjestelmä ei ole kaikista yksinkertaisin ohjelma käyttää ja se vaati aluksi aikaa ennen kuin ymmärsi, että mistä ja miten tietoa haetaan. Lisäksi tutkimuksessani oli vertailussa pidempi aikaväli ja eri-

tyyppisiä tilastoja, joten tietoa piti opetella hakemaan eri tavoilla ja hakukriteereillä, mutta harjoittelemalla ja kokeilemalla pääsi asiasta jyvälle, jonka myötä tilastojen hankkiminen sekä kaavioiden laatiminen alkoivat myös sujumaan.

LÄHTEET

Asetus poliisin hallinnosta (183/1998)

Heikkilä, Tarja: 2014. Tilastollinen tutkimus, Edita Publishing Oy, Helsinki.

Keski-Uusimaa.fi verkkosivut

Luettavissa: <https://www.keski-uusimaa.fi/uutissuomalainen/4261255>. Luettu 25.10.2021

Kuljetuslehti.fi verkkosivut

Luettavissa: <https://www.kuljetuslehti.fi/2021/skal-puheenjohtaja-jani-ylalehto-raskaan-liikenteen-valvonta-lisaa-reilua-pelia-kuljetusmarkkinoilla/>. Luettu 8.8.2021

Laki poliisin hallinnosta (497/2009)

Laki ylikuormamaksusta (14.1.1982/51) 4§

Metsämuuronen, Jari 2001: Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia-sarja 4. Helsinki

Poliisin hallintorakennemuudistus Pora III-päälinjaukset, sisäministeriön julkaisu 34/2012

Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79458/sm_342012.pdf?sequence=1. Luettu 7.9.2021

Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021-2030, sisäministeriön julkaisuja 2021:14

Luettavissa: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163189/SM_2021_14.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Luettu 8.8.2021

Poliisin tilastopalvelu Polstat.

Poliisin verkkosivut

Luettavissa: <https://poliisi.fi/liikenneturvallisuus-ja-valvonta>. Luettu 8.8.2021

Poliisin verkkosivut

Luettavissa: <https://poliisi.fi/-/poliisi-on-panostanut-raskaan-liikenteen-valvontaan>. Luettu 8.8.2021

Stolt V, Asikainen A, Hakkarainen M, Salomaa P & Torvinen T: 2010 "Lentävät tulevat" – Liikkuvan poliisin kahdeksan vuosikymmentä, Reusner As, Helsinki.

Luettavissa: <https://poliisimuseo.fi/documents/43794229/45766353/Lentavat-tulevat-juhlajulkaisu.pdf/91856440-afa1-df3c-64c8-de68458b4306/Lentavat-tulevat-juhlajulkaisu.pdf?t=1605783096853>.

Tilastokeskuksen verkkosivut

Luettavissa: https://www.stat.fi/til/tiet/2019/tiet_2019_2020-04-15_tie_001_fi.html. Luettu 10.10.2021

Traficomin verkkosivut

Luettavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/tavaraliikenne-suomessa>. Luettu 10.10.2021

Traficomin verkkosivut

Luettavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tekninen-tienvarsitarkastus>. Luettu 13.10.2021

Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomus 5/2019, Poliisin liikennevalvonta

Luettavissa: <https://www.vtv.fi/app/uploads/2019/03/VTV-Tarkastuskertomus-5-2019-Poliisin-liikennevalvonta.pdf>. Luettu 5.9.2021

Vilka, Hanna 2007; Tutki ja mittaa – Määrällisen tutkimuksen perusteet, Helsinki

Vilka & Airaksinen 2003, Toiminnallinen opinnäytetyö, Helsinki