

# TIETOJOHTOINEN POLIISITOIMINTA TIELIIKENTEENVALVONNAN KOHDENTAMISESSA HELSINGIN POLIISILAITOKSESSA

Katri Lehti

10/2020

## Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto
Katri Lehti	Poliisi (ylempi AMK)
Julkaisun nimi Tietojohtoinen poliisitoiminta tieliikenteenvalvonnan kohdentamisessa Helsingin poliisilaitoksessa	Julkisuusaste Julkinen
Ohjaaja Ylikomisario Sami Hätönen Ylikomisario Jari Hakala	Opinnäytetyön muoto tutkimuksellinen <input checked="" type="checkbox"/> toiminnallinen <input type="checkbox"/> hankkeistettu <input type="checkbox"/>
<p>Poliisilla on strategia, missä määritellään toiminnan visio. Tulostavoitteet sovitaan Poliisihallituksen ja poliisilaitosten välissä tulossopimuksessa, jossa määritellään tieliikenteenvalvonnan painopistealueet. Tieliikenteenvalvonnan strateginen ohjaus on vähentynyt niistä ajoista, jolloin liikenteenvalvonnalla oli oma strategiansa.</p> <p>Helsingin poliisilaitoksessa tieliikenteen valvontaa suorittavat hälytys- ja valvontayksikön sekä liikennetoiminnon partiot. Hälytys- ja valvontayksikön partiot tekevät liikenteenvalvontaa oman työnsä ohessa, vapaasti ohjautuvalla työajalla tai johdetusti suoritettavalla valvonnalla.</p> <p>Tietojohtoinen poliisitoiminta tarkoittaa sitä, että toimintaa tehdään suunnitellusti, organisoidusti ja analysoitua tietoa hyväksi käyttämällä koordinoitusti. Valvonnan tulisi olla jatkuvaa eli liikenteessä havaittuihin rikkomuksiin puututtaisiin aina, kun niitä havaitaan. Aktiivisella puuttumisella lisätään subjektiivista ja objektiivista kiinnijäämisriskiä, mitkä lisäävät tieliikennesääntöjen noudattamista. Liikenneturvallisuudesta ei vastaa yksin poliisi, mutta poliisilla on merkittävä rooli tieliikennelain ja muiden asiaan liittyvien lakien noudattamisen valvonnassa.</p> <p>Liikenteenvalvonnan tuloksellinen suorittaminen vaatii myös aktiivista johtamista ja toiminnan mahdollistamista. Esimiehet ovat vastuussa siitä, että strategia ja tulossopimus jalkautetaan käytännön toiminnaksi. Liikenteenvalvonnan tuloksellisuutta tulee myös seurata ja toimintaan aktiivisesti puuttua, jos tulostavoitteista ollaan jäljessä.</p> <p>Tutkimukseni mukaan strategian ja tulostavoitteiden jalkauttaminen ja tuloksellisuuden seuraaminen kaipaisi joiltakin osin terävöittämistä. Analyysejä käytetään tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tukena molemmissa toiminnoissa. Johtamisen merkitys korostuu erityisesti siksi, että resurssien vähetessä tieliikenteenvalvontaan käytettävän ajan määrä vähenee. Tällöin korostuu johtovastuu vapaasti ohjautuvan työajan käytössä sekä kaikkien yksiköissä työskentelevien poliisimiesten motivoiminen puuttumaan tieliikenteessä havaittuihin rikkomuksiin ja rikkeisiin, jotta strategiset tavoitteet ja tulostavoitteet saadaan toteutetuksi.</p>	
Sivumäärä 72 + liite 3 sivua	Tarkastuskuukausi ja vuosi Lokakuu 2020
Avainsanat Poliisihallinto, strategia, tuloksellisuus, tietojohtaminen, liikennevalvonta	

## Sisällysluettelo

1	JOHDANTO .....	4
2	TUTKIMUKSEN TAUSTA, MENETELMÄT, TEEMAT JA TUTKIMUSKYSYMYKSET .....	7
2.1	Aiheen valinta ja aiemmat tutkimukset.....	7
2.2	Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus.....	8
2.3	Tutkimusaineistona haastattelut ja haastattelujen analysointi.....	10
2.4	Tutkimuksen rajaaminen.....	10
2.5	Teemat ja tutkimuskysymykset .....	11
3	TIELIIKENTEENVALVONNAN NÄKYMINEN STRATEGIASSA JA TULOSOHJAUKSESSA.....	12
3.1	Strategiat; EU, Suomi, poliisi.....	12
3.1.1	EU.....	12
3.1.2	Valtionhallinto, sisäministeriö ja Poliisihallitus.....	13
3.2	Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen välinen tulosohtaus.....	15
3.3	Tieliikenteen turvallisuustyötä ohjaavat strategiat ja selonteot.....	17
3.3.1	EU:n liikenteenvalvonta strategia "Vision Zero" .....	17
3.3.2	Liikennestrategia .....	19
3.3.3	Suomen liikenteenvalvontaa ohjaavat selonteot.....	19
3.3.4	Valtioneuvoston selonteko sisäisestä turvallisuudesta .....	20
3.3.5	Valvonta- ja hälytystoiminnan tila -selvityksen loppuraportti.....	21
4	TIETOJOHTOINEN POLIISITOIMINTA, TIELIIKENTEENVALVONNAN JOHTAMINEN JA ANALYYSIT .....	23
4.1	Tietojohdoinen poliisitoiminta poliisitoiminnan ohjaamisessa ja johtamisessa ....	23
4.2	Tieliikenteenvalvonnan johtaminen Helsingin poliisilaitoksella .....	24
4.2.1	Hälytys- ja valvontatoiminnon poliisien työnkuva.....	25
4.2.2	Eriyistoimintayksikön liikenteenvalvontatoiminto osana operatiivista kenttätoimintaa.....	26

	2
4.3	Analyysit .....27
4.3.1	Strateginen analyysi.....27
4.3.2	Operatiivinen analyysi .....28
5	TIELIIKENTURVALLISUUS, TIELIIKENTEEN RISKITEKIJÄT JA NÄIHIN VAIKUTTAMINEN.....30
5.1	Poliisin suorittama tieliikenteenvalvonta .....30
5.2	Tienkäyttäjän objektiivinen ja subjektiivinen kiinnijäämisriski .....33
5.3	Tieliikenteen riskikäyttäytymistä ja onnettomuusalttiutta lisäävät tekijät (onnettomuustekijät) .....34
5.3.1	Riskikasaumamalli onnettomuuksia selittävänä tekijänä.....35
5.3.2	Nopeuden merkitys onnettomuuksien aiheuttajana .....36
5.3.3	Päihteiden merkitys onnettomuuksien aiheuttajana .....37
5.3.4	Risteykset ja niiden vaikutus onnettomuuksiin .....37
5.3.5	Turvalaitteiden käytön merkitys ja vaikutus onnettomuuksiin .....38
5.3.6	Raskaan liikenteen merkitys onnettomuuksissa .....38
5.3.7	Kevyen liikenteen riskitekijät onnettomuuksissa .....39
5.3.8	Iän vaikutus liikenneturvallisuuteen ja onnettomuuksiin .....39
5.4	Muut liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät .....40
5.4.1	Liikenneinfrastruktuurin merkitys liikenneturvallisuudelle.....40
5.4.2	Liikennemäärien vaikutus onnettomuuksien aiheuttajana .....40
5.4.3	Kansalaisten liikenteenvalvontapyynnöt .....41
5.4.4	Verotus ja muut poliittiset keinot sekä näiden vaikutus tieliikenteen turvallisuuteen.....42
5.4.5	Liikkumistavan merkitys tieliikenneonnettomuuksissa.....43
5.5	Liikenneturvallisuuden arviointia.....43
6	TUTKIMUSTULOKSET.....44
6.1	Strategian ja tulossopimuksen tieliikenteenvalvonnan tavoitteet ja painopistealueet 44
6.1.1	Liikenteen nollavisio.....46

6.1.2	Tieliikenteenvalvonnan oma strategia .....	47
6.2	Analyysit ja niiden merkitys tieliikenteenvalvonnan johtamisessa.....	49
6.3	Tieliikenteenvalvonnan johtaminen.....	51
7	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	57
7.1	Strategian ja tulossopimuksen merkitys ja vaikutus tieliikenteenvalvonnan johtamiseen.....	57
7.2	Tietojohdoisuuden ja analyysien merkitys tieliikenteenvalvonnan kohdentamisessa ja johtamisessa .....	60
7.3	Tieliikenteenvalvonnan johtaminen.....	63
7.4	Parannusehdotukset .....	67
8	LÄHTEET .....	69

# 1 JOHDANTO

Kiinnostus tieliikennettä ja tieliikenneturvallisuutta kohtaan syttyi minulla jo poliisiurani alkutaipaleella. Sain omaksi perehdyttäjäksi tieliikenteestä ja tieliikenteenvalvonnasta kiinnostuneen vanhemman konstaapelin, jonka kanssa käytimme vapaasti ohjautuvaa työaika aina suorittaen tieliikenteenvalvontaa erilaisilla teemoilla.

Työkokemuksen karttumisen myötä hakeuduin lopulta liikenteen erikoistumisopintojen pariin ja kiinnostuin raskaan liikenteen valvonnasta. Oman osaamiseni lisäämiseksi hakeuduin Liikkuvan poliisin raskaan liikenteen valvontaryhmään työkierrolle. Erinäisten sattumusten kautta seuraava työtehtäväni ei ollut liikenteenvalvonnan parissa vaan asiantuntijana toisella osaamisalueella. Nyt kuitenkin poliisin ylempää AMK -tutkintoa suorittaessani päätin palata "juurilleni" ja tehdä päättötöön tieliikenteen valvonnasta. Poliisin ylempi AMK -tutkinto on esimies- ja johtamiskoulutus, missä pätevoidytään poliisin päällystötehtäviin.

Yksi kansalaisten lainvastaisen tieliikennekäyttäjymisen keskeisimmistä vaikuttajista on subjektiivinen kiinnijäämisriski, jota objektiivinen kiinnijäämisriski pitää yllä. Subjektiivinen kiinnijäämisriski tarkoittaa ihmisen mielikuvaa siitä, millä todennäköisyydellä hän saa rangaistuksen tekemästään tieliikennesääntöjen vastaisesta teosta. Objektiivinen kiinnijäämisriski on taas se todennäköisyys, millä tiellä liikkuva henkilö todellisuudessa voi joutua tekemästään liikennesääntöjen vastaisesta teosta rikosvastuuseen. Siviilihenkilönä ja poliisina olen huomannut, että poliisin näkyvästi suorittama tieliikenteenvalvonta on vähentynyt ja automaattivalvonta lisääntynyt. Tällä voi kauaskantoisia vaikutuksia subjektiiviseen kiinnijäämisriskiin. Poliisin näkyminen liikenteessä muuttaa liikennekäyttäjymistä, mutta vain hetkellisesti. Täten poliisin on jatkuvasti liikuttava ja suoritettava tieliikenteenvalvontaa näkyvyyden ja subjektiivisen kiinnijäämisriskin lisäämiseksi.

Poliisin toimintaa säätelee erilaiset lait. Poliisin tehtävistä säädetään yleisellä tasolla poliisilain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa. Poliisi määrittelee toiminnalleen vision, mihin strategialla pyritään pääsemään. Poliisin strategiasta jokainen poliisilaitos tekee oman vision ja strategian. Poliisilaitosten tulossopimuksissa määritellään tarkemmin strategisia tavoitteita. Poliisin strategiassa tai Helsingin poliisilaitoksen omassa strategiassa ei ole erikseen mainittu tieliikenteenvalvontaa, vaikka se näihin strategioihin sisältyykin. Suomella

tai poliisilla ei ole tällä hetkellä voimassaolevaa pelkästään liikenteenvalvontaan (eikä tieliikenteenvalvontaan) kohdistettua omaa strategiaa. Tieliikenteenvalvonnan (tai liikenteenvalvonnan) omalla strategialla voitaisiin paremmin säädellä ja määritellä monia eri tieliikenteenvalvonnan osa-alueita. Omalla strategialla saataisiin myös tieliikenteenvalvonnan merkittävyyttä korostettua ja toimintaa poikkihallinnollisesti koordinoitua. Tieliikenteenvalvonnan vaikuttavuus saadaan aikaan yhteistyöllä eri toimijoiden kanssa. Tässä toiminnassa jokaisella toimijalla on oma tärkeä roolinsa.

Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen välisessä tulossopimuksessa määritellään tieliikenteenvalvonnan erityiset painopistealueet sekä Helsingin poliisilaitoksen omat erityiset painopisteet tieliikenteenvalvonnan osalta. Tulossopimuksessa määritellään myös se, että analyysitoimintaa tulee hyödyntää tietojohdoisen toiminnan tueksi sekä osaksi strategista johtamista operatiivisen tason johtamista unohtamatta.

Poliisin valvonta- ja hälytystoiminnan tila -selvityshankkeen loppuraportissa todetaan, että ohjausprosesseja sekä liikenneturvallisuustyössä että liikenteenvalvontatyössä tulisi vahvistaa, erityisesti lakiuudistusten yhteydessä. Ennen Liikkuvan poliisin lakkauttamista sen esikunta selvitti lakimuutosten vaikutukset, tulevat muutokset käytänteisiin ja jalkautettiin kentälle valtakunnallisesti yhdenmukaisine puuttumiskynnyksineen. Nykyisellään Poliisihallituksen toimintaa ohjaavaa roolia tulisikin vahvistaa, jolloin työaika säästyisi paikallisesti ja yhtenäistäisi toiminnallista linjaa koko valtakunnassa. Toisaalta myös poliisilaitosten sisäisen tiedon kulku tulisi prosessien tasolla selvittää ja tarvittaessa korjata toimivaksi, jotta ylemmältä tasolta tulevat ohjeet, määräykset, linjaukset tms. tulisivat kentän tasolle jalkautetuksi ymmärrettävästi.

Poliisin resurssit eli henkilöstömäärä on vähentynyt sekä hälytys- ja valvontasektorilta että liikennesektorilta. Samaan aikaan poliisille kuuluvat tehtävät ovat lisääntyneet ja tehtäväsidonnaisuusaika on kasvanut. Poliisin resurssin vähetessä operatiivisesta kenttätoiminnasta ja samalla poliisille kuuluvien tehtävien lisääntyessä, valvontaan käytettävissä oleva aika vähenee. Liikennesektorin partioita käytetään enenevässä määrin hoitamaan kiireellisiä hälytystehtäviä, jolloin valvontaan käytettävä aika vähenee. Lisäksi myös liikennesektorin henkilöstömäärää on vähennetty. Samaan aikaan, kun henkilöstömäärä on vähentynyt, on vähentynyt myös liikenteenvalvonnan strateginen ohjaus sekä tulosohtaus. Nämä kaikki vähennykset ovat vaikuttaneet tieliikenteenvalvonnan

tuloksellisuuteen, näkyvyyteen sekä kattavuuteen. Resurssin vähetessä toimintaa tulisi aktiivisemmin johtaa ja toimintaa tehostaa.

Liikennesektorin liikenneryhmät pääsääntöisesti käyttävät työaikansa liikenteenvalvontaan, käsittäen niin vesi-, kevyen- kuin tieliikenteenvalvonnan. Liikennesektorin partioita käytetään kuitenkin laitoksen yhteisten tehtävien hoitamiseen ja esimerkiksi kaikki erityisjärjestelyitä vaativat tapahtumat tms. vaikuttavat liikennesektorin partioiden käyttämiseen muuhun kuin liikenteenvalvontaan. Yhä enenevässä määrin liikennesektorin partioiden työaika ohjautuu muualle kuin varsinaiseen liikenteenvalvontaan. Liikenteenvalvonnan johtaminen jokaisella tasolla korostuu; miten aktiivisesti ja laadukkaasti saadaan vähenevät resurssit tuottamaan tulosta.

Tässä opinnäytetyössäni pyrin selvittämään operatiivisen toiminnan päällystöedustajilta, mikä vaikutus poliisin ja Helsingin poliisilaitoksen strategialla on tieliikenteenvalvonnan kohdentamiseen. Selvitän samalla myös operatiivisen tason päällystötehtävissä toimivilta, mikä on heidän näkemyksensä tieliikenteenvalvonnan strategian puuttumisen vaikutuksista valvontaan.

Toinen opinnäytetyössäni selvitettävä asia on analyysien merkitys operatiivisen toiminnan kohdentamisessa. Helsingin poliisilaitoksessa toimitetaan viikoittain tieliikenteen viikkoraportti. Selvitän haastattelemalla päällystön edustajilta, onko tuotetut raportit sellaisia, joista on hyötyä tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi.

Kolmantena opinnäytetyössäni selvitettävänä asiana on Helsingin poliisilaitoksen operatiivisen johtamisen merkitys tieliikenteenvalvonnassa. Pyrin haastattelujen avulla selvittämään, miten päällystöesimiehet Helsingin poliisilaitoksessa johtavat operatiivista toimintaa. Samalla pyrin selvittämään niitä seikkoja, mitkä ovat tieliikenteenvalvonnan operatiivista johtamista hankaloittavia seikkoja.

Opinnäytetyöni tarkoituksena olisi tuoda esille seikkoja, jotka voivat vaikuttaa Helsingin poliisilaitoksessa tieliikenteenvalvonnan tuloksellisuuteen sekä sitä heikentävästi tai parantavasti. Tarkoituksena olisi tuoda esille keinoja, joilla voisi tieliikenteenvalvonnan Helsingin poliisilaitoksen tuottavuutta ja tuloksellisuutta parantaa.



## 2 TUTKIMUKSEN TAUSTA, MENETELMÄT, TEEMAT JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

### 2.1 Aiheen valinta ja aiemmat tutkimukset

Valitsin opinnäytetyöni aiheeksi oman mielenkiintoni kohteen liikenteenvalvonnan ja sen johtamisen. Ilman laadukasta johtamista ei voida saavuttaa tuloksellista toimintaa. Laadukas johtaminen lähtee perehtyneisyydestä asiaan, asian ymmärtämisestä ja tämän ymmärryksen välittämisestä toimintaa tekeville. Käytännössä tämä tarkoittaa strategian ja tulossopimuksen jalkauttamista henkilöstölle, tieliikenteenvalvonnan suunnittelua, analyysitiedon hyödyntämistä suunnittelun tukena, tieliikenteenvalvonnan johtamista ja tuloksellisuuden aktiivista seuranta.

Aikaisempi tutkimuksia täsmällisesti tästä aiheesta ei ole. Työssäni on joitakin osioita, joista on tehty tutkimuksia, jotka ovat: a) Nikkinen Antti ja Sumanen Pekka (2019): ”Liikennevalvontapyyntöjen käsittely ja hyödyntäminen Helsingin poliisilaitoksessa” (AMK opinnäytetyö Poliisiammattikorkeakoulu), b) Keinänen Henriikka (2019): ”Nuorten riskialttius liikenteessä” (AMK opinnäytetyö Poliisiammattikorkeakoulu), c) Lindholm Tuomas (2018): ”Ikääntymisen vaikutus moottoriajoneuvon käyttöön tieliikenteessä” (AMK opinnäytetyö Poliisiammattikorkeakoulu) ja d) Lasaroff Antti (2017): ”Nopeusvalvonnan liikenneturvallisuusvaikutukset -kirjallisuuskatsaus” (AMK opinnäytetyö Poliisiammattikorkeakoulu).

Aiheeseen liittyviä tutkimuksia on tehty vain muutamia, joten aiheeseen liittyvää tietoa on vähän. Valitsin tutkimuskohteekseni Helsingin poliisilaitoksen siksi, että laitos on henkilöstömäärältään iso ja myös laitoksen hoitama tehtäväkenttä on suuri. Ison henkilöstömäärän hallinnassa ja organisoidussa johtamisessa voi olla haasteita. Helsingin poliisilaitos on yhden kaupungin poliisilaitos eli paikallispoliisi. Paikallispoliisinäkökulmasta katsottuna tutkimukseni tulokset ovat sovellettavissa myös muihin poliisilaitoksiin. Tutkimuksessani käsiteltävä asiakokonaisuudet eivät ole vain Helsingin poliisilaitoksen asioita (strategia, tulossopimukset, tietojohdoisuus, analyysit ja johtaminen), vaan ovat jokaisen poliisilaitoksen johtamisen perustyökaluja. Tutkimuksesta saadut tulokset ovat siis hyödynnettävissä myös muissa poliisilaitoksissa.

## 2.2 Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus

Kvalitatiivinen tutkimus on laadullista tutkimusta. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tarkoitus kuvata todellista elämään ja tutkia tutkittavaa kohdetta tai asiaa mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Aineistoa pyritään kokoamaan luonnollisissa tilanteissa ja suositaan ihmisiltä saatua tietoa. Tätä tietoa analysoidaan induktiivisesti, eikä tutkija voi määritellä asioiden tärkeyttä, vaan se määräytyy haastateltavien kautta. Haastattelut ovat sopivia metodeja siihen, että tutkijalle uudet näkökulmat asiaan tulevat esille. Haastatteluissa kohdejoukko valitaan suunnitelmallisesti, eikä käytetä satunnaisotosta. (Hirsjärvi ym. 2004, 152, 155)

Kvalitatiiviselle tutkimukselle on ominaista saada esille tutkittavien oma näkökulma. Nämä tutkittavien omat näkökulmat tulevat esille haastattelukysymyksiin vastaamalla. Haastattelun jälkeen haastattelut puretaan tekstin muotoon litteroimalla, jolloin niistä syntyy laadullisen tutkimuksen aineistoa tekstin muodossa. (Eskola & Suoranta 2001, 16, Hirsjärvi ym. 2004, 210).

Haastattelu on yksi keino kerätä tietoa. Haastattelussa syntyy aina vuorovaikutusta haastattelijan ja haastateltavan välille. Tutkimushaastattelussa tyypillisesti keskustellaan jo tapahtuneista asioista, joista sitten keskustellaan tässä ja nyt. Tyypillisesti haastattelija kysyy kysymyksiä ja haastateltava vastaa niihin. Kuitenkaan hyvä haastattelu ei synny pelkästään siitä, että noudatetaan jo etukäteen tehtyjä kysymyksiä orjallisesti. Hyvä haastattelija pystyy mukautumaan haastateltavan vastauksiin, etenkin jos vastauksessa tulee esille jotain yllättävää. Hyvä haastattelija on myös etukäteen harjoitellut haastattelemista ja valmistautunut siihen hyvin. (Hyvärinen 2017, haastattelun maailma).

Haastattelu, jossa ei ole valmiita vastausvaihtoehtoja, on esimerkiksi tässä työssä käyttämäni puolistrukturoitu haastattelu. Strukturoidussa haastattelussa kysymykset ovat kaikille haastateltaville samoja ja kysymysten järjestys on kaikille sama. Strukturoidussa haastattelussa on myös valmiit vastausvaihtoehdot. Puolistrukturoidussa haastattelussa on, kuten myös strukturoidussa haastattelussa, kaikille samat kysymykset samassa järjestyksessä, mutta haastateltava vastaa kysymyksiin omilla sanoillaan valmiiden vastausvaihtoehtojen sijaan. (Eskola & Suoranta 2001, 86-87).

Haastattelun teemat valitaan sen mukaan, mitkä ovat tutkittavan aiheen tutkimuskysymykset. Tutkimuskysymykset jäsentävät koko tutkimuksen. Haastattelun kysymykset taas määritellään seuraavaksi ja ne eivät ole samoja kuin tutkimuskysymykset. Kolmas kysymyskategoria on aineistolle tehtävät kysymykset, jotka kertovat miten haastatteluaineiston avulla vastataan alkuperäisen tutkimuksen tutkimuskysymyksiin. Kysymykset haastatteluun kootaan teemoittain, eikä kaikissa teemoissa ole samaa määrää kysymyksiä, vaan määrät vaihtelevat teeman mukaan. (Hyvärinen 2017, haastattelun maailma).

Teemoja oli omassa työssäni kolme ja jokaisen teeman alla oli tarkentavia kysymyksiä. Suunnittelin jokaisen teeman alle kysymyksiä, jotka kysyin haastateltaviltani, mutta varauduin siihen, että vastauksen jälkeen tulisin todennäköisesti esittämään lisää tarkentavia kysymyksiä teemaan liittyen. Tekemäni haastattelukysymykset olivat runko kysymyksille, joita sitten vastauksesta riippuen jatkoin uusilla kysymyksillä.

Kysymysten asettelussa pitää muistaa, minkälaista aineistoa vastauksilla haluaa ja mitä saadulla aineistolla aikoo tehdä. Ensimmäinen mietintä kohdistuu siihen, aikooko esittää suljettuja vai avoimia kysymyksiä. Toinen asia, mitä pitää pohtia, on missä vaiheessa esittää suljettuja vai avoimia kysymyksiä. Suljetut kysymykset ovat perinteisesti kyllä tai ei kysymyksiä. Avoimet kysymykset antavat vastaajalle mahdollisuuden kertoa omin sanoin asioista. Suljettuja kysymyksiä ei välttämättä kannata esittää haastattelun alussa, jos tarkoituksena on myöhemmin esittää avoimia kysymyksiä. Samoin kysymyssanojen asettamista on haastattelijan harkittava. (Hyvärinen 2017, haastattelun maailma).

Kysyttäessä "kerrotko", vastaus tulee kertomuksena. Kysyttäessä "millainen", vastaukseksi saadaan kuvauksia. Kysyttäessä "miksi", vastaus on selittelevä. Haastattelija voi kysyä myös faktakysymyksiä, jolloin vastaus on tarkka. Kysymysten järjestämistä on mietittävä, jotta saadaan esimerkiksi ensin kuvailevaa kerrontaa, jonka jälkeen tarkennetaan asioita täsmentävillä kysymyksillä ja faktakysymyksillä. (Hyvärinen 2017, haastattelun maailma).

Puolistrukturoitu teemahaastattelu oli omassa tutkimuksessani perusteltua, koska työssäni oli tarkoituksenmukaista saada tietoa haastateltavien mielipiteitä tämänhetkisistä käytännön tilanteista suhteessa tutkimusteemoihin. Lisäksi työssäni oli tarkoitus saada esille seikkoja, mitkä seikat tällä hetkellä johtamisen näkökulmasta estävät tai edistävät tuottavaa ja tuloksellista tieliikennevalvontaa. Haastattelun yhteydessä hain myös päällystöesimiehen

näkökulmaa siihen, miten tieliikenteenvalvontaa voisi saada tuloksellisemmaksi ja tuottavammaksi.

### 2.3 Tutkimusaineistona haastattelut ja haastattelujen analysointi

Opinnäytetyössäni tutkimusaineistona ovat syyskuussa 2020 suorittamieni haastattelujen materiaalit. Haastattelumenetelmäni oli yksilöhaastattelu. Haastattelut suoritin joko kahdenkeskisinä tapaamisina poliisilaitoksella tai videoyhteydellä. Haastateltavinani olivat Poliisihallituksen poliisitarkastaja ja Helsingin poliisilaitokselta kolme komisariota, jotka johtavat tieliikenteenvalvontaa. Helsingin poliisilaitoksella työskentelee verraten vähän tieliikenteenvalvontaa johtavia komisarioita, joten haastatteluiden analysointiosuudessa en mainitse kommenttien kohdalla, kenen haastateltavan kommentista on kyse. Tarkoituksena on säilyttää vastaajien anonymiteetti tällä keinolla. Haastattelujen suorissa lainauksissa olen käyttänyt termejä haastateltava A, B C tai D, mutta en mainitse keitä he ovat.

Valitsin haastattelumetodikseni yksilöhaastattelun. Toisena vaihtoehtona olisi voinut olla ryhmähaastattelu, koska osa haastateltavista työskentelee samassa työpaikassa ja tekevät samaa työtä. Ryhmähaastattelun sijaan koin paremmaksi vaihtoehdoksi yksilöhaastattelun, koska haastattelussa kysytään haastateltavalta omia mielipiteitä ja omia työskentelytapoja tai -malleja ja näiden esille tuominen on luontevampaa kahden kesken kuin ryhmässä. Haastattelun tarkoituksena oli saada esille haastateltavasta hänen ajatuksiaan, tietojaan, motiivejaan, mielipiteitään, työskentelytapojaan sekä muuta tutkimuksen teemoihin liittyvää tietoa. (Eskola & Suoranta 2001, s. 85).

Haastattelut litteroitiin ja analysoitiin teemoittain. Litteroidusta aineistosta nostettiin esille tutkimusongelmaa valaisevia teemoja, jotta voitiin vertailla eri teemojen esiintymistä ja ilmenemistä aineistossa. Teemoittelu on sopiva analysointitapa, jos kyseessä on jokin käytännöllinen ongelma ja sille etsittävä ratkaisu. Tällöin litteroidusta aineistosta voidaan poimia tutkimusongelman kannalta oleellista tietoa. (Eskola & Suoranta 2001, 174, 178)

### 2.4 Tutkimuksen rajaaminen

Keskityin tutkimuksessani poliisin tieliikenteenvalvontaan. Tieliikenteenvalvonnalla tarkoitan tässä kaikkea tieliikenteenvalvontaa, mitä suorittavat liikennetoiminnon partiot sekä hälytys- ja valvontayksikön partiot. Tieliikennevalvontamuodot ovat kaikki

mahdolliset valvontateemat. Nopeusvalvonnasta olen rajannut tämän opinnäytetyön ulkopuolelle automaattisen nopeusvalvonnan, mikä tehdään automaattisesti kuvaavilla automaattikameroilla (tolppakameroilla). Helsingin poliisilaitoksella on käytössään ajoneuvoja, jotka ovat liikuteltavia automaattisia tieliikenteenvalvontakameroita ja ne ovat käytössä liikenteenvalvontatoiminnossa. Näiden automaattisten kameroiden operatiivinen käyttö liittyy opinnäytetyöni aiheeseen. Helsingin poliisilaitoksen yhtenä toimintona on liikenneturvallisuuskeskus, jossa käsitellään kaikki Suomen automaattisen tieliikenteenvalvonnan suoritteet. Näiden kiinteästi paikallaan olevien tieliikenteenvalvontakameroiden sijoitteluun tai käyttöön ei liity sellaista operatiivista johtamista, mikä on yksi tämän työn teemoista, joten tämä kokonaisuus on rajattu opinnäytetyöni ulkopuolelle.

Rajaan myös työni ulkopuolelle raskaan liikenteen valvonnan erityiskysymykset (esimerkiksi tieliikenteen sosiaalilainsäädännön rikkomiset ynnä muut erityislainsäädännön rikkomiset). Raskaan liikenteen valvonta tieliikennevalvontana kuuluu opinnäytetyöhöni, mutta vain siltä osin kuin se näyttäytyy normaalissa tieliikenteenvalvonnassa.

## 2.5 Teemat ja tutkimuskysymykset

Teemat:

- 1) Strategian ja tulossopimuksen vaikutus Helsingin poliisilaitoksen tieliikenteenvalvonnan kohdentamiseen.
- 2) Tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi tuotetun analyysitiedon vaikutus tieliikenteenvalvonnan operatiivisen toiminnan johtamiseen Helsingin poliisilaitoksessa.
- 3) Tieliikennevalvonnan operatiivinen johtaminen Helsingin poliisilaitoksessa.

Tutkimuskysymykset:

- 1) Tuodaanko Helsingin poliisilaitoksen strategiassa ja tulossopimuksessa selkeästi esille, mitä tieliikenteenvalvonnalla tavoitellaan ja mihin tieliikenteenvalvontaa tulisi kohdentaa?
- 2) Tuotetaanko Helsingin poliisilaitoksessa tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen ja johtamisen tueksi tarvittavaa analyysitietoa?
- 3) Millä tavalla tieliikenteenvalvontaa johdetaan Helsingin poliisilaitoksessa operatiivisella tasolla?

### 3 TIELIIKENTEENVALVONNAN NÄKYMINEN STRATEGIASSA JA TULOSOHJAUKSESSA

Strategian historia juontaa juurensa sodista, joissa sotapäälliköt suunnittelivat strategioita taisteluiden ja sodan voittamiseksi. Vähitellen strateginen ajattelu valtasi alaa myös muualle kuin sodankäyntiin mm. liiketalouden puolelle. Strategialla ei ole yhtä ja ainoaa oikeaa määritelmää, koska strategian tarkastelunäkökulma voi olla erilainen. Kamensky (2015) kirjoittaa kirjassaan määritelmän strategiasta, kun kyseessä on muu kuin liikeyrityksen strategiamääritelmä: "*Strategian avulla organisaatio hallitsee ulkoisia ja sisäisiä tekijöitä sekä niiden välisiä vuorovaikutussuhteita siten, että sille asetetut tulos/hyöty-, jatkuvuus- ja kehittämistavoitteet voidaan saavuttaa*" (Kamensky 2015, Strategia menestystekijänä). Strategia on suunnitelma jonkin tavoitteen -vision- saavuttamiseksi. (Kamensky 2015, Strategia menestystekijänä).

#### 3.1 Strategiat; EU, Suomi, poliisi

##### 3.1.1 EU

Suomen valtionhallinnon sisäisen turvallisuuden strategia on johdettu suoraan Euroopan Unionin (EU) strategiasta. Liikenneturvallisuuden osalta EU on määritellyt jäsenmaiden tavoitteeksi "Vision Zero", mikä tarkoittaa nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä. Tämä tarkoittaa sitä, että jokainen liikenneturvallisuustyötä tekevä taho tekee työnsä suunnitelmallisesti ja johdetusti. Liikenneturvallisuustyöhön ja "Vision Zeron" toteuttamiseen tarvitaan kaikkien toimijoiden yhteistyötä; poliisin, oikeuslaitoksen, terveydenhuollon, maankäytön, kuljetuksen, infrastruktuurin, koulutuksen ja monen muun toimijan. (European Commission 2019, 7) EU määrittelee neljä ratkaisevaa teemaa eli suurimpia haasteita tavoitteen saavuttamiselle ovat:

- 1) **Turvallinen liikenteen infrastruktuuri**, mikä tarkoittaa teiden ja tiestön suunnittelua siten, että tiet olisivat turvallisia liikkua eikä onnettomuudet johtuisi huonosta teiden ja tiestön suunnittelusta. Tämä pitää sisällään muun muassa teiden merkinnät, liikennemerkit, risteysuunnittelun.
- 2) **Ajoneuvojen turvallisuus**, mikä tarkoittaa kaikkia loukkaantumisia tai kuolemaa estäviä laitteita tai ominaisuuksia, mitä ajoneuvossa voi olla. Tällaisia ovat esimerkiksi turvavyöt, turvatyyny, hätäjarrutusominaisuus, älykäs nopeudensäätö,

ABS-jarrut, onnettomuuden sattuessa automaattinen soitto hätäkeskukseen ja paljon muuta teknologiaa.

- 3) **Turvallinen tienkäyttö huomioiden nopeudet, alkoholi ja huumausaineet, muut häiriötekijät ja turvalaitteiden käyttö.** Tämä tarkoittaa tavoitetta saada liikenteestä pois merkittävät turvallisuutta vaarantavat ajonopeudet, alkoholin tai huumausaineiden vaikutuksen alaisina ajavat, muut ajoa haittaa tekijät (esimerkiksi älylaitteiden käyttö) sekä valvoa turvalaitteiden käyttöä niin ajoneuvoissa kuin muissa kulkuneuvoissa kaikilla käyttäjillä.
- 4) **Hätävaste,** mikä tarkoittaa mahdollisimman nopeaa pelastuspalvelua onnettomuuden tapahduttua.  
(European Commission 2019, 9-19).

Näistä kohdista poliisin kannalta merkittävimmät tieliikenneturvallisuutta parantavat asiat ovat kohdassa kolme, jossa mainittujen asioiden valvonta on pääsääntöisesti poliisin toimivallassa. Muissa kohdissa poliisi toimii yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. (European Commission 2019, 9-19).

Suomen sisäisen turvallisuuden strategia on johdettu suoraan EU tason strategiasta. Tämä näkyy esimerkiksi liikenneturvallisuuden osalta painopistealueina, joita on muun muassa päihtyneiden kuljettajien, erityisesti huumausaineen vaikutuksen alaisena ajavien, tehostettu valvonta ja törkeän liikenneturvallisuuden vaarantamisen painotettu valvonta.

### 3.1.2 Valtionhallinto, sisäministeriö ja Poliisihallitus

Valtakunnallisella tasolla eduskunta, valtioneuvosto ja sisäministeriö vastaavat poliisitoimen poliittisesta ja strategisesta ohjauksesta. Ohjausvälineinä ovat hallitusohjelma sekä valtion talousarvio. Näiden avulla määritellään sisäministeriön hallinnonaloille tulossuunnitelma eli myös poliisin tulossuunnitelma. (Kujanpää 2005, 143).

Sisäministeriön asettama visio poliisille on *"Poliisi kaikkien aikojen turvaaja"* (Sisäministeriö 2019b, 1). Keskeisenä sisäisen turvallisuuden tuottajana poliisiorganisaatio vastaa isosta osasta Suomen sisäisestä turvallisuudesta. Sisäministeriön hallinnonaloille on asetettu yhteisiä strategisia tavoitteita (yhteensä 14 kappaletta), joiden avulla visio pyritään saavuttamaan. Näistä tavoitteista yksi liittyy suoraan liikenteeseen ja tavoitteena on

"liikenneonnettomuuksien määrän lasku eurooppalaiselle keskitasolle" (Sisäministeriö 2019b, 2). (Sisäministeriö 2019b, 2).

Poliisilla on päämääriä toimintansa tavoitteiksi ja ne määritellään strategisina tavoitteina. Näitä strategisia tavoitteita on neljä: *1. Turvallisuuden varmistaminen 2. Rikollisuuden torjuminen ennakolta 3. palvelujen tehokas tuottaminen ja 4. Luottamuksen ylläpitäminen ja yhteiskunnallinen vaikuttaminen* (Poliisi 2020a, 3).

Poliisin uusi strategia on tullut voimaan tutkimuksen tekemisen aikana keväällä 2020. Käsittelen tässä työssäni niin sanottua vanhaa strategiaa, koska vuoden 2020 tulossopimus Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen välillä on tehty tämän vanhan strategian pohjalta.

**Turvallisuuden varmistaminen** -päämäärän saavuttamiseksi on mainittu monta eri alakohtaa, joihin poliisiin tulee keskittyä toiminnassaan. Poliisin keskeisten toimintojen kohdalla mainitaan liikenteenvalvonnan osalta, että "*liikenteenvalvontaa ylläpidetään ja toteutetaan Road Policing -toimintamallilla*" (Poliisi 2020a, 4). Erityisesti korostetaan myös sitä, että tietojohtoisuutta tulisi hyödyntää päätöksenteossa ja analyysiosaamista ja -työkaluja käyttää päätöksenteon tukena. (Poliisi 2020a, 4).

Road policing -toimintamallilla tarkoitetaan, että poliisin suorittaman liikenteenvalvonnan yhteydessä valvotaan myös tien päällä liikkuvaa muuta rikollisuutta paljastaen, torjuen ja häiriten sitä. (Kemppainen 2012, s. 140-141). Jo vuonna 1997 liikenteen opettajamme Martti Haapa kertoi oppitunneilla, että rikolliset liikkuvat tien päällä. Näin on edelleen ja yksi osa rikostorjuntaa tapahtuu liikenteenvalvontaa suorittaessa ja samalla havaintoja tehdessä.

Analyysitoimintaa tulisi kyetä hyödyntämään jokaisessa poliisin toimessa. Resurssien vähetessä toimintaa on tehostettava tuottavuuden varmistamiseksi. Esimerkiksi liikenteenvalvontaa tulisi kyetä suuntaamaan johdetusti ja analyysiosaamista hyödyntäen, koska henkilötyövuodet liikenteenvalvonnassa ovat koko ajan vähentyneet. Analyysitoimintaa on onnettomuustilastojen (valtakunnallinen, alueellinen, paikallinen), liikennekäyttäytymisen seurantatietojen ja mahdollisesti asukkaiden omien valvontapyyntöjen hyödyntäminen. (Poliisi 2020b).



Paikalliset poliisilaitokset laativat omat strategiansa ja visionsa ministeriön laatiman "päästrategian ja vision" mukaisesti, ottaen huomioon paikalliset ja alueelliset erityispiirteet. Tavoitteet on laadittava siten, että ne tukevat valtakunnallisten tavoitteiden saavuttamista. (Kujanpää 2005, s. 143-144). Helsingin poliisilaitoksen on siis alueellisesti määriteltävä esimerkiksi liikenteenvalvonnan osalta, millä toimenpiteillä voidaan saavuttaa liikenneonnettomuuksien määrän lasku eurooppalaiselle keskitasolle.

**"Pääkaupungin paras mahdollinen turvallisuus"** on Helsingin poliisilaitoksen (HPL) visio, joka liittyy HPL:n strategiaan. HPL:n strategian tavoitteena ovat vaikuttavuus, sisäinen tehokkuus ja uudistuminen. Alla olevassa kuviossa on hyvin kuvattu, mikä on toiminnan visio ja miten siihen päästään. (Helsingin poliisilaitos 2020c).



Kuva 1. Helsingin poliisilaitoksen strategia. (Helsingin poliisilaitos 2020c).

### 3.2 Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen välinen tulohajaus

Sisäministeriö ohjaa Poliisihallitusta ja Poliisihallitus ohjaa alaisuudessaan olevia poliisiyksiköitä. Keskeisimpänä ohjauksena on tulos- ja resurssiohjaus, jonka lisäksi Poliisihallitus kohdistaa alaisiinsa poliisiyksiköihin muuta hallinto-ohjausta sekä operatiivista ohjausta. (Poliisihallitus 2019c, 2).

Poliisihallitus määrittelee tulossuunnitelmat ja tulostavoitteet yhdessä poliisilaitosten kesken. Tulosneuvotteluissa sovitaan tulostavoitteiden lisäksi laitosten budjetista. Poliisilaitokset puolestaan tekevät suunnitelmat ja tavoitteet toiminnan toteuttamiseksi. (Kujanpää 2005, 143-144).

Vuoden 2020 tulossopimus on neuvoteltu 15.11.2019 Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen kesken. Tulossopimuksessa on viisi erillistä osiota, joista tämän opinnäytetyön kannalta keskeisimmät ovat osioissa I ja III. Osiossa I käsitellään strategisten tavoitelinjausten ja hallitusohjelman tavoitteiden toteuttamista vuonna 2020 ja osiossa III tulossopimuksen toteutumisen arviointia. (Poliisihallitus 2019b).

Poliisihallitus asettaa tulossopimuksen ykkösosion kohdassa 1. (turvallisuuden tunne on korkea) kaikkia poliisiyksiköitä velvoittavia yhteisiä tavoitteita. Tavoitteina mainitaan mm. analyysi- ja tiedustelutoiminnan sekä toimintaympäristöanalyysin kehittäminen. Toimintaympäristöanalyysiä pyritään tuottamaan tietojohtoisen toiminnan tueksi. (Poliisihallitus 2019b). Nämä ovat yleisiä tavoitteita, mutta soveltuvat myös tieliikenteenvalvonnan tietojohtoiseen johtamiseen.

Helsingin poliisilaitos nimeää omiksi tavoitteikseen toimialueensa osalta operatiivisen toiminnan nopean reagoitokyvyn alueellisesti esiinnousseisiin rikos- ja häiriöilmiöihin. Nopea reagointi vaatii yhteistyötä muiden yksiköiden ja erityisesti Helsingin poliisilaitoksen ennalta estävän toiminnon kanssa. (Poliisihallitus 2019b).

Ensimmäisen osion kohdassa 2 (ihmiset, ympäristö ja omaisuus ovat turvassa) Poliisihallitus asettaa poliisilaitosten toiminnassa erityisesti painotettavia yhteisiä tavoitteita. Näistä liikenteenvalvontaan on kohdennettu erityisiä tavoitteita. Ensimmäisenä tavoitteena on liikenteenvalvonnan painopistealueet, mitkä ovat törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset sekä rattijuopumukset. Huumausainerattijuopumusten osalta Poliisihallitus painottaa kiinnijäämisriskin lisäämistä a) liikenneanalyysin, b) rikostorjunnan kohdetiedon hyväksikäytöllä ja c) Revika-järjestelmän käyttöä tehostamalla. (Poliisihallitus 2019b).

Raskaan liikenteen valvonnan osalta tulisi tehostaa ja varmistaa raskaan liikenteen valvontaryhmien tosiasiallinen mahdollisuus suorittaa valvontaa monipuolisesti. Samassa yhteydessä tulisi huomioida poliisilaitosten rajat ylittävä yhteistoiminta raskaan liikenteen

valvonnassa. Raskaan liikenteen valvontahenkilöstön perustason osaamisen parantamiseen tulisi varata aikaa ohjauksen ja koulutuksen kautta. (Poliisihallitus 2019b).

Helsingin poliisilaitoksen oma tavoite on liikenteenvalvonnan osalta kevyen liikenteen valvonta. Kevyen liikenteen valvontaa pyritään kohdentamaan riskialueisiin sekä tieliikenteenvalvontaa kohdentamaan liikenneturvallisuutta vaarantavaan käyttäytymiseen. Tavoitteena on tieliikenteenvalvonnan perustuminen tietojohdoisuuteen. Liikenteen valvonnassa pyritään keskittymään ajankohtaisiin valvontateemoihin. Poliisilaitos pyrkii lisäksi hyödyntämään ulkoista viestintää liikenteenvalvonnan vaikuttavuuden tehostamiseksi sekä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. (Poliisihallitus 2019b).

Poliisin toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2020-2023 ja tulossuunnitelma 2019 asiakirjassa määritellään poliisitoiminnan yhteiskunnalliset vaikuttavuustavoitteet sekä katuturvallisuusindeksin että liikenneturvallisuusindeksin osalta. Molemmat näistä osaltaan mittaavat kansalaisten kokemaa turvallisuudentunnetta. Katuturvallisuusindeksiin lasketaan poliisille ilmoitettujen ratti- ja liikennejuopumusten sekä vahingonteko-, pahoinpitely- ja ryöstörikosten yhteenlaskettu määrä, mikä suhteutetaan alueen asukaslukuun. Liikenneturvallisuusindeksi lasketaan rekisteröityjen moottoripyörien ja autojen määrä yhteen ja se jaetaan liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden painotetuilla arvoilla. (Poliisi 2019,12).

### 3.3 Tieliikenteen turvallisuustyötä ohjaavat strategiat ja selonteot

#### 3.3.1 EU:n liikenteenvalvonta strategia ”Vision Zero”

EU on laatinut kaikkia sen jäsenvaltioita velvoittavan tavoitteen, "Vision Zero", jossa tavoitteena on nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä koko EU:n alueella. Suomi on myös sitoutunut tähän tavoitteeseen. EU komission laatimassa liitteessä *"Europe on the move. Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean"* (2018) on kahdeksan kohdan lista, joiden avulla tähän tavoitteeseen pyritään. Nämä kahdeksan tavoitetta ovat:

1. **Tehostettu liikenneturvallisuushallinto.** Tähän sisältyy selkeiden tavoitteiden asettaminen ja joukko keskeisiä suoritusindikaattoreita, joilla pystyttäisiin vaikuttamaan liikennekuolemiin tai -loukkaantumisiin.
2. **Parempi taloudellinen tuki liikenneturvallisuudelle.** Saavutusten nopeuttamiseksi EU:n tulee tukea rahallisesti liikenneturvallisuuden vuoksi tehtyjä aloitteita. Pitkällä

tähtämellä on tärkeää johdonmukaisesti kehittää ratkaisuja infrastruktuurin parannuksiin ja muihin liikenneturvallisuutta edistäviin toimiin.

3. **Turvalliset tiet ja tienvarret.** Turvallisiin liikennejärjestelyihin kuuluu teiden tarkoituksen, suunnittelun, ulkoasun ja nopeusrajoitusten suunnitellaan inhimilliset virheet huomioon ottavaksi siten, että liikenneonnettomuudet eivät johtaisi kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen.
4. **Ajoneuvon turvallisuus.** EU on onnistunut vähentämään kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia erilaisilla turvallisuussäännöksillä. Komissio ehdottaakin tehdä osasta näistä turvaominaisuuksista pakollisia, esimerkiksi älykäs nopeusavustin, automaattinen hätäjarrutus (myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suhteen ja koskien myös kuorma-autoja) sekä kuorma-autoista parempi näkyvyys jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suhteen. Lisäksi komissio ehdottaa renkaiden merkintöjen parantamista ja kuluttajille parempaa tiedotusta renkaiden turvallisuuden tasosta.
5. **Turvallista tien käyttöä.** Tienkäyttäjien turvallisuustekijöiden (nopeus, turvavöiden käyttö, kypärän käyttö, alkoholin tai huumeainesten vaikutuksena ajamisen esto tms.) ovat avainasemassa vakavien onnettomuuksien seurausten vähentämisessä.
6. **Nopea ja tehokas pelastustoiminta.** Liikenneonnettomuuksien jälkitoimenpiteet pelastustyön kannalta voivat olla merkittäviä tekijöitä onnettomuudesta selviytymiseen. Avun saamista voidaan helpottaa ja nopeuttaa automaattisella hätäpuhelulla autosta.
7. **Tulevaisuuden liikenneturvallisuus.** Automaatio on tulevaisuudessa potentiaalinen trendi liikenteessä. Automaatiolla on sekä hyviä että huonoja puolia. Elinympäristöjä kehitetään siihen suuntaan, että ne houkuttelisivat siirtymään autoilun sijasta kävelyyn tai pyöräilyyn. Toisaalta tällöin taas kasvaa loukkaantumisriski suojaamattomien tielläliikkujien osalta.
8. **EU:n maailmanlaajuinen rooli liikenneturvallisuudelle.** Erityisesti EU:n lähivaltiot voivat innoittua parantamaan liikenneturvallisuutta EU:n tapaan. (European commission 2018).

Poliisin velvollisuus omalta osaltaan on osallistua tämän tavoitteen saavuttamiseen. Osa keinoista on tehtävä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Tieliikenneturvallisuuden osalta poliisin tehtäväksi jää kriminalisoitujen tieliikenneturvallisuutta vaarantavien tekojen ennaltaehkäisy, havaitseminen ja sanktioiminen.

### 3.3.2 Liikennestrategia

Liikenne- ja viestintäministeriö on 14.11.2019 tehdyllä asettamis päätöksellä asettanut Suomen liikenneturvallisuusstrategian valmisteluun ohjausryhmän ja työryhmät. Strategian tavoitteena on liikenneturvallisuuden paraneminen jokaisen liikennemuodon osalta. Erityisesti tieliikenteen osalta tämä tavoite kytkeytyy EU:n nollavisioon (Vision Zero), jonka tavoitteena on liikennekuolemien vähentäminen nolnaan. Tästä valmisteilla olevasta liikenneturvallisuusstrategiasta on tarkoitus tulla pitkän aikavälin strategisen ohjauksen väline ja tarkoitus on strategian ohella valmistella strategiassa määriteltyjä tavoitteita vastaava toimenpideohjelma. Liikenneturvallisuusstrategia on tarkoitus tehdä sidosryhmäyhteistyössä useiden eri poikkialueellisten toimijoiden kanssa. Liikennestrategien valmistelun tavoitteena on määrittää strategialle tavoitteet sekä vaikuttavat ja tehokkaat keinot niiden toteuttamiseksi. Päämääränä tavoitteilla ja keinoilla on parantaa liikenneturvallisuutta kokonaisvaltaisesti huomioiden liikenteen tulevan automatisaation, digitalisaation, liikennevälineet sekä liikennekäyttäytymisen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019).

### 3.3.3 Suomen liikenteenvalvontaa ohjaavat selonteot

Suomessa on tieliikenteen turvallisuustyötä valtakunnallisesti ohjailtu tieliikenteen turvallisuussuunnitelmilla sekä valtioneuvoston periaatepäätöksillä tieliikenteen turvallisuudesta. Valmisteilla on Suomen liikenneturvallisuusstrategia, johon on Liikenne- ja viestintäministeriö asettanut ohjausryhmän ja työryhmät. Sisäministeriön poliisiosastolla on vastuu hankkeen toteutuksessa yhteistyössä poliisin ja eri virastojen ja muiden liikenneturvallisuutta edistävien tahojen kanssa. Tahot on lueteltu asettamis päätöksessä. Valmisteilla olevassa Suomen liikenneturvallisuusstrategiassa on oma työryhmänsä tie- ja rautatieliikenteen liikenneturvallisuusstrategian määrittämiseksi sekä toimenpide-ehdotukset toteuttamaan nämä strategiset tavoitteet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2019).

Tähän hankkeeseen liittyen on myös tehty sopimus 17.06.2020 sisäministeriön ja Poliisiammattikorkeakoulun kesken, jossa sovitaan Poliisiammattikorkeakoulun toteuttavan ”Vaikuttavuus poliisin liikenteenvalvonnassa ja liikenneturvallisuustyössä” -nimisen tutkimuksen. Tavoitteena on saada aikaa poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden

toimintaohjelma, jonka tarkoituksena on poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden vaikuttavuuden varmistaminen. (Sisäministeriö 2019c).

### **3.3.4 Valtioneuvoston selonteko sisäisestä turvallisuudesta**

Valtioneuvoston selonteko sisäisestä turvallisuudesta on selonteko Suomen sisäisen turvallisuuden tilasta. Selonteko kertoo sisäisen turvallisuuden nykytilan, mitä on jo tehty ja mitä tulisi vielä tehdä. Selonteon ensimmäisessä osassa kerrotaan liikenteenvalvonnan nykytilasta. Selonteossa todetaan, että henkilötyövoimaa edellyttämä liikenteenvalvonta vähenee eikä teknisin laittein suoritettavalla valvonnalla pystytä korvaamaan henkilötyövoimavajetta kuin osittain. Henkilötyövoiman vähentyessä vähenee myös riskialttiiden liikennekäyttötymistapojen valvonta (rattijuopumusvalvonta sekä törkeä liikenneturvallisuutta vaarantavien ajotapojen valvonta). Tällöin sekä objektiivinen että subjektiivinen kiinnijäämisriski pienenee, joka todennäköisesti johtaa liikenneonnettomuuksien kasvuun. (Sisäministeriö 2016, 23).

Selonteon toisessa osassa määritellään ne keinot, millä poliisin suorituskykyä pyritään kehittämään. Poliisin osalta suorituskykyä pyritään kehittämään a) poliittisella ohjauksella, jossa määritellään poliisitoiminnan painopisteet, b) rikostorjunnan vaikuttavuuden lisäyksellä (määritellään mitä voidaan jättää tutkimatta), c) ennalta estävän toiminnan vaikuttavuuden parantamisella ja d) poliisin palveluiden lähelle tuomisella kustannuksia alentavasti. Liikenteenvalvontaan liittyvistä kehittämistoimista kerrotaan ainoastaan ennalta estävän toiminnan kehittämisosiossa. Ennalta estävän toiminnan tavoitteet tulisi määritellä täsmällisesti sekä valtakunnallisesti että alueellisesti. Seurannan mittareiden tulee perustua määrään ja laatuun tulosohjauksen kaikilla tasoilla. Nämä asiat ovat yksi liikennevaikuttamisen osa. Automaattisen valvonnan verkostoa tulisi laajentaa myös taajamiin. (Sisäministeriö 2016, 34 - 39).

Liikenneturvallisuus mainitaan yhtenä keskeisenä sisäiseen turvallisuuteen vaikuttavana elementtinä. Liikenneturvallisuus ei ole pelkästään poliisin vastuulla, vaan liikenneturvallisuuden ylläpitäminen ja parantaminen on yhteistoimintaa muiden toimijoiden ja sidosryhmäkumppaneiden kesken. Näin ollen selonteossa ei liikenneturvallisuuden käsitteleminen kattavasti ole tarkoituksenmukaista. (Sisäministeriö 2016, 53).

Selonteon lopussa on erillisenä liite, jossa kerrotaan poliisin tehtävät ja toiminnan tavoitteet. Määritelmässä sanotaan, että rikosten torjunta on poliisin päätehtävä, käsittäen myös liikenteenvalvonnan (liikenne rikosten ennalta estäminen, paljastetaan ja tutkitaan liikenne rikoksia). Kansainvälisten tutkimusten mukaan liikenne rikokset ovat yksi niistä rikoslajeista, joita kiinnijäämisriski tai rikostuomion todennäköisyys tai tuomion ankaruus vähentävät näihin rikoksiin syyllistymisiä. (Sisäministeriö 2016, 56).

Ennalta estävä työ on ollut poliisin toimintalinjan strateginen painopiste pitkään. Vaikuttavuuden arviointi on hankalaa ja ennalta estävän toiminnan hyödyt saattavat näkyä muualla kuin poliisin menoissa (esimerkiksi liikenteessä kuolleet / loukkaantuneet). Poliisin suorittama ennalta estävä työ ei tällöin näytä tuottavalta sisäisillä mittareilla tarkasteltuna, vaikka nämä mittarit ohjaavat resurssien käyttöä. (Sisäministeriö 2016, 57).

Yhteenvetona selonteosta voisi päätellä, että henkilötyövuodet liikenteenvalvontaan vähenevät ja vähenemistä pyritään kompensoimaan osittain automaattisella valvonnalla. Liikenneturvallisuuden ennalta estävä työ poliisin osalta tulee todennäköisesti vähentymään ja yhteistyötä muiden toimijoiden kanssa tulisi kehittää.

### **3.3.5 Valvonta- ja hälytystoiminnan tila -selvityksen loppuraportti**

Poliisin suorittama liikenneturvallisuustyö koostuu monesta osa-alueesta. Pääasiallinen poliisin liikenneturvallisuustyö on liikenteen valvontaa, mutta muita osa-alueita ovat liikenne rikostutkinta, tiedotus, valistus sekä toimiminen erilaisissa työryhmissä asiantuntijana. Kokonaisvaltaisesti liikenneturvallisuustyö ei ole pelkästään poliisin vastuulla, vaan mukana on muita viranomaisia sekä kolmannen sektorin toimijoita. (Poliisihallitus 2019a, 52).

Tieliikenteenvalvonta yleisillä teillä on poliisin vastuulla. ”*Liikennevalvonnan tason, näkyvyyden määrän ja tehokkuuden määrittelee lähtökohtaisesti kyseiseen työhön käytettävissä oleva henkilöstö- ja muu resurssimäärä*” (Poliisihallitus 2019a, 52). Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen liikenteenvalvonnan henkilöstö on sijoitettu poliisilaitosten hälytys- ja valvontasektorin alaisuuteen omaksi yksikökseen tai omaksi sektorikseen. Poliisin henkilöstömäärän vähentyessä erityisesti hälytys- ja valvontasektorilta, on liikenteenvalvonnan henkilöstöä käytetty enenevässä määrin hoitamaan kiireisiä hälytystehtäviä. Tämä johtaa siihen, että liikenteenvalvontaan käytettävä työaika on

vähentynyt. Tästä on väistämättä seurannut poliisin näkyvyyden sekä alueellisen ja ajallisen kattavuuden väheneminen. Edellä mainittujen asioiden lisäksi poliisin suorittaman valvonnan tuloksellisuus on vähentynyt. Valvonnan vähentyessä riskinotto liikenteessä lisääntyy sekä näkyvän valvonnan vähentyessä valvonnan vaikuttavuus kansalaisten silmissä vähenee. (Poliisihallitus 2019a, s. 52, 54).

Helsingin poliisilaitoksessa työaika viedä myös muut poliisille kuuluvat tehtävät, joita sekä hälytys- valvontayksikön että liikennetoiminnon kentällä työskentelevät partiot normaalien työtehtävien lisäksi tekevät. Molemmissa yksiköissä ja toiminnoissa partioiden työaika kuluu yleisötilaisuustehtäviin, mielenosoituksiin ja erilaisiin poliisille kuuluviin kuljetustehtäviin. Näiden tehtävien tehtäväsidonnaisuusaika on monessa tehtävässä koko työvuoro, joten millekään muulle toiminnalle ei jää aikaa. Yleisötapahtumia tai mielenosoituksia on Helsingissä lähes päivittäin. Joissakin tapauksissa, esimerkiksi mielenosoituksissa, partioita saattaa olla tehtävällä useita kymmeniä (esimerkkinä Elokupina mielenosoitus). Tällöin sekä hälytystehtävien hoitaminen että esimerkiksi liikenteenvalvonta jäävät toissijaisiksi tehtäviksi, kun partioiden työaika menee muiden tehtävien hoitamiseen.



## 4 TIETOJOHTOINEN POLIISITOIMINTA, TIELIIKENTEENVALVONNAN JOHTAMINEN JA ANALYYSIT

### 4.1 Tietojohdoinen poliisitoiminta poliisitoiminnan ohjaamisessa ja johtamisessa

Intelligence-led policing eli tietojohdoinen poliisitoiminta liittyy poliisitoiminnassa sen johtamiseen ja ohjaukseen. Tietojohdoinen poliisitoiminta oli alun perin taktiikka, jossa hankittiin analyysi- ja tiedustelutietoa rikollisesta toiminnasta. Näiden tiedustelu- ja analyysitietojen perusteella pyrittiin ennakoivasti puuttumaan tulevaan rikolliseen toimintaan. Ennakoivan taktiikan toteuttamiseksi järkevästi, piti resursseja siirtää rikosten selvittämisestä rikosten ennalta estäviin tehtäviin. Nopeasti huomattiin, että rikosten ennalta estäminen oli onnistunut taktiikka. Huomattiin myös, että tiedon analysointia voidaan käyttää myös muuhun poliisitoimintaan ja syntyi tietojohdoinen poliisitoiminta - käsite. Tietojohdoisesta poliisitoiminnasta muodostui malli, jossa keskeistä on informaation jakaminen, yhteistyö ja yhteiset strategiset ratkaisut poliisitoiminnassa esiintyviin ongelmiin. (Hakaniemi 2012, 41-42).

Poliisihallitus määrittelee tietojohdoisen poliisitoiminnan seuraavasti: *"Tietojohdaminen vaatii yhdenmukaisia tietoprosesseja, tietojärjestelmiä, tietorooleja, tietotuotteita ja tietopalveluja organisaation strategisella, taktisella ja operatiivisella tietotasolla"* (Poliisihallitus 2019c). Tietojohdoisella analyysitoiminnalla tuotetaan tietoa sekä päätöksenteon että toiminnan suuntaamisen tueksi. Poliisilaitoksissa on oma analyysitoiminto, jonka tehtävänä on tukea ylemmän johdon strategista suunnittelua, keskijohdon taktista päätöksentekoa sekä lisäksi tuottaa tietoa ja tiedonhankinnan tukea myös operatiiviselle tasolle. Analyysitoiminnan on tuotettava ja jalostettava tietoa päätöksentekoa varten huomioiden kuitenkin eri sektoreiden ja eri hierarkiatasojen tarpeet. (Poliisihallitus 2019e, 2).

Poliisin eettisen koodiston vahvistamispäätöksessä on kirjattu, että *"Poliisi käyttää voimavarojaan tarkoituksenmukaisesti, tehokkaasti ja vastuullisesti"* (Poliisihallitus 2019d). Tämä tarkoittaa sitä, että poliisi käyttää henkilöstövoimavarojaan tehokkaalla ja tarkoituksenmukaisella tavalla huomioiden tehtävien edellyttämät tarpeet eli priorisoimalla eri tehtävät niiden kiireellisyyden ja vaarallisuuden mukaan. (Poliisihallitus 2019d, 2-3). Käytännössä poliisitoiminnassa tämä näkyy siten, että kiireelliset hälytystehtävät hoidetaan

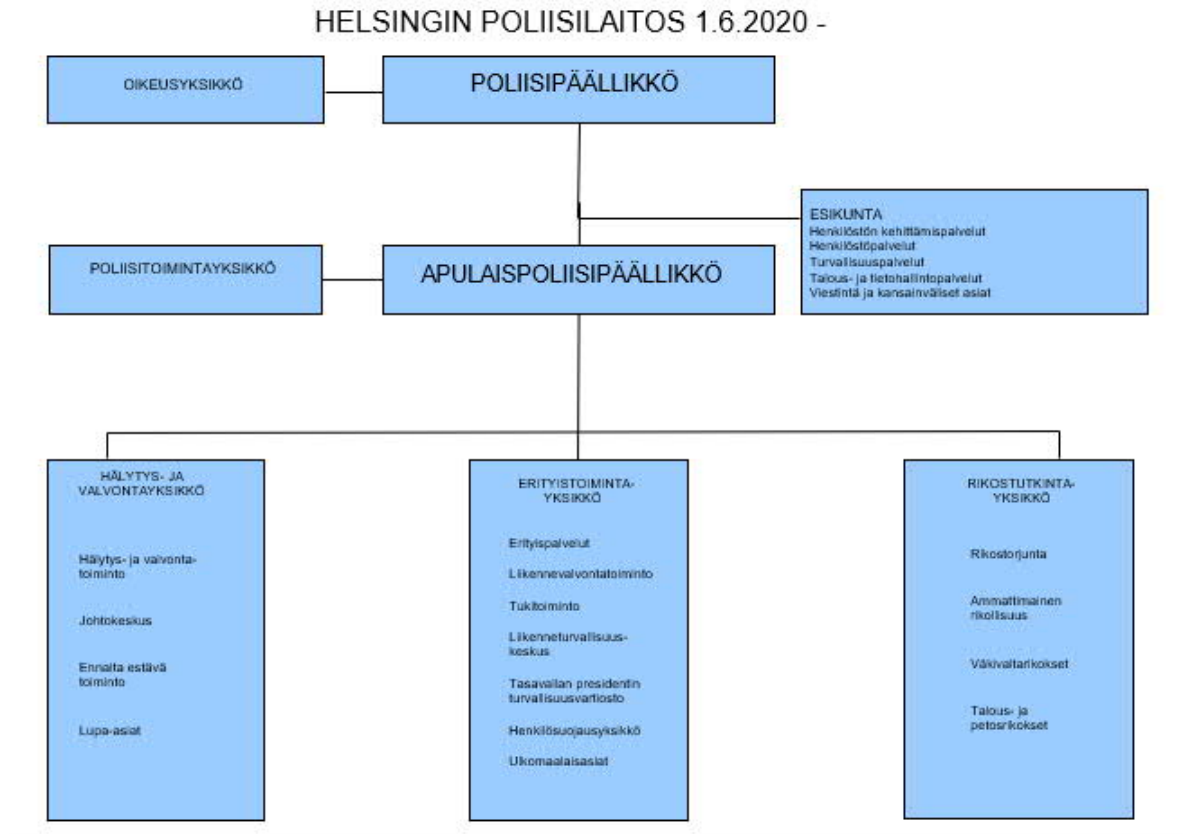
ensin ja tämän jälkeen jää aikaa muiden kiireettömien tehtävien hoitamiseen eli esimerkiksi liikenteenvalvonnan. Liikenteenvalvontaa käytetyn ajan vähentyessä analyysitoiminnan avulla pyritään tekemään valvontaa tarkoituksenmukaisesti ja suuntaamaan valvontaa tehokkaasti.

#### 4.2 Tieliikenteenvalvonnan johtaminen Helsingin poliisilaitoksella

Helsingin poliisilaitoksen ohjesäännössä on kirjattu, että Helsingin poliisilaitos hoitaa poliisitehtäviä Helsingin kaupungin alueella. Ohjesäännössä veloitetaan Helsingin poliisilaitosta osallistumaan lisäksi Poliisihallituksen määräämiin valtakunnallisiin ja alueellisiin tehtäviin sekä poliisilaitoksen ja muiden poliisiyksiköiden välisiin yhteistoimintasopimuksen edellyttämiin tehtäviin. Ohjesäännössä toiminta-ajatuksena on, että poliisilaitoksen henkilöstö toimii yhteistyössä eri yhteistyötahojen sekä kaupunkilaisten kanssa. (Helsingin poliisilaitos 2020a).

Poliisilaitosta johtaa poliisipäällikkö ja häntä avustaa apulaispoliisipäällikkö. Tulostavoitteet asetetaan Poliisihallituksen ja poliisilaitoksen yhteisessä tulossopimuksessa sekä poliisilaitoksen talous- ja toimintasuunnitelmassa. Tulosohtausprosessissa määritellään poliisilaitokselle muun muassa tulostavoitteet ja tulostittarit, joiden toteutumista esimiesten on johdettava. Jokaiselle ryhmälle ja työntekijälle asetetaan esimiesten toimesta tavoite- ja kehityskeskusteluissa tulostavoitteet. Esimiesten tehtävänä on muun muassa vastata henkilöstönsä tarkemmasta työnjaosta sekä valvoa, että työt suoritetaan sovittujen menetelmien ja ohjeiden mukaisesti. Päivittäistoiminnan johtaminen on esimiesten vastuulla. (Helsingin poliisilaitos 2020b).

Tieliikenteenvalvontaa Helsingin poliisilaitoksessa suorittavat sekä hälytys- ja valvontayksikön partiot sekä erityistoimintasektorin liikenteenvalvontatoiminnon liikenteenvalvontaryhmien partiot, ratsupoliisin partiot ja soittokunnan poliisivirassa olevat poliisimiehet.



Kuva 2. Helsingin poliisilaitos organisaatiokaavio (Helsingin poliisilaitos 2020b).

#### 4.2.1 Hälytys- ja valvontatoiminnon poliisien työnkuva

*"Poliisin operatiivisella kenttätöiminnällä tarkoitetaan valvonnan ja hälytystoiminnan sekä siihen liittyvän rikostorjunnan, liikennevalvonnan, poliisin yhteistoiminnan, näitä tukevien toimintojen sekä muiden poliisin kenttätöimintaan välittömästi vaikuttavien toimenpiteiden suunnittelua, suorittamista ja johtamista"* (Poliisihallitus 2017, 9).

Hälytys- ja valvontayksikön poliisimiehet suorittavat oman toiminnan ohessa tieliikenteenvalvontaa vapaasti ohjautuvalla työajalla tai toteuttaen tieliikenteenvalvontaa jonkin teeman mukaisesti. Poliisin operatiivisessa kenttätöiminnassa on alipäällyydestä koostuva työnjohtotaso. Näiden kenttäjohtajien tehtävänä on johtaa oman alueensa operatiivista toimintaa yleisjohtajan alaisuudessa. Kenttäjohtaja on myös alueellaan olevien liikenne- ja rikostutkintayksikön sekä muiden yksiköiden partioiden esimies. Kenttäjohtajalla on oikeus määrittellä partioiden vapaasti ohjautuvan työajan koordinoimisesta yleisjohtajan kanssa sovittujen teemojen mukaisesti. Yleisjohtaja johtaa koko laitoksen operatiivista kenttätöimintää. Yleisjohtajan alaisuudessa voi olla monta kenttäjohtoaluetta omine kenttäjohtajineen. Yleisjohtaja voi myös määrätä alueellaan

olevien partioiden sijoittumista tai vapaan työajan käytöstä. (Valtioneuvoston asetus poliisista 4 - 5§).

Helsingin poliisilaitoksessa on käytössä operatiivisessa kenttätoiminnassa yleisjohtajan lisäksi päivittäistoimintoja johtavia päällystöesimiehiä, joilla on erikseen määrättyjä vastuualueita. Näistä ovat tieliikenteenvalvonnan kannalta merkittäviä vastuu vapaasti ohjautuvan työajan käytöstä, vastuu tieliikenteenvalvonnan toteutumisesta tulostavoitteiden mukaisesti, yksittäisten ennalta sovittujen tilanteiden johtaminen ja resurssitilanteen ylläpito. (Helsingin poliisilaitos 2016, 5).

#### **4.2.2 Erityistoimintayksikön liikenteenvalvontatoiminto osana operatiivista kenttätoimintaa**

Helsingin poliisilaitoksessa on erityistoimintayksikössä oma liikenteenvalvontatoiminto, jonka liikenteenvalvontaryhmien pääasiallinen tehtävä on liikenteenvalvonta. Toiminnossa on liikenteenvalvontaryhmiä, venepoliisiryhmä (keväästä syksyyn), ratsupoliisi sekä soittokunta. Venepoliisi tekee venekaudella pääsääntöisesti vesiliikenteenvalvontaa. ratsupoliisi tekee muun muassa kevyenliikenteenvalvontaa ja osallistuu tarvittaessa myös muuhun liikenteenvalvontaan. Soittokunta esiintyy erilaisissa tilaisuuksissa, mutta soittokunnassa olevat poliisimiehet tekevät myös tieliikenteenvalvontaa. Raskaan liikenteen valvontaa suorittaa pääsääntöisesti liikenteenvalvontatoiminnon raskaan liikenteen valvontaan keskittyvä ryhmä. Poliisihallituksen määräämiin PTR-valvontaiskuihin osallistuu myös raskaanliikenteen valvontaan koulutuksen saaneita poliisimiehiä muista yksiköistä.

Liikenteenvalvontatoiminnon vastuulla on muitakin tehtäviä kuin liikenteenvalvonta. Liikenteenvalvontatoiminto vastaa pääasiassa valtiovierailujen yhteydessä vaadittavista saattuehtävistä. Saattuehtävien ja liikenteenvalvontatoimintaa johtaa päällystötason esimies. Päivittäistoimintaa johtaa päällystötason esimies ja joka päivälle erikseen nimetty alipäällystötason (ylikonstaapeli) esimies. Alipäällystötason esimies vastaa liikenteenvalvontaryhmien päivittäisestä työnkuvasta ja suunnittelee päivittäiset liikenteenvalvontateemat ja -paikat.

Tulostavoitteiden toteutus ja seuranta on Helsingin poliisilaitoksessa vastuutettu päällystötason päivittäisesimiehille tieliikenteen tulostavoitteiden osalta. Helsingin

poliisilaitoksessa vastuu on jaettu näiden kahden toimijan kesken, koska tieliikenteenvalvontaa suorittaa kahdessa eri yksikössä olevia työntekijöitä. (Helsingin poliisilaitos 2016, 5)

### 4.3 Analyysit

Poliisin analyysikäsi kirjassa määritellään analyysiperusteisen poliisitoiminnan tavoite seuraavalla tavalla: *"Analyysiperusteisella poliisitoiminnalla tarkoitetaan toimintaa, jossa kerätään, tallennetaan ja analysoidaan järjestelmällisesti yksikön toimintaympäristöön ja omaan toimintaan liittyviä tietoja, jotka ovat tarpeellisia poliisilain (493/1995) 1 §:ssä tarkoitetun tehtävän suorittamiseksi"* (Poliisihallitus 2020). Analyysitietojen tarkoituksena on pystyä laatimaan uhka-arvioita ja näihin arvioihin perustuvia toimenpide-esityksiä. Arviot ja esitykset koskevat sekä strategista että operatiivista poliisitoiminnan ohjausta ja tavoitteena on tehostaa poliisin ennakoivia toimia sekä resurssien kohdentamista oikein. (Poliisihallitus 2020).

Vuonna 2005 poliisin ylijohto asetti tulossuunnitelman yhdeksi tulostavoitteeksi sen, että kehitetään analyysitoimintaa palvelemaan poliisin operatiivista ja strategista johtamista jokaisella tasolla ja kaikilla alueilla. Tavoitteena oli suunnata poliisitoimintaa entistä tietojohtoisempaan suuntaan. Vanhin käytetty systemaattinen analyysi on rikosanalyysi, jota käytettiin ensimmäisen kerran jo 1960-luvulla Yhdysvalloissa. Rikosanalyysin pääasiallinen tarkoitus on selvittää jo tehtyjä rikoksia, ehkäistä ja torjua tulevia rikoksia sekä auttaa tutkintaprosessia rikosten selvittämisessä. (Poliisihallitus 2020).

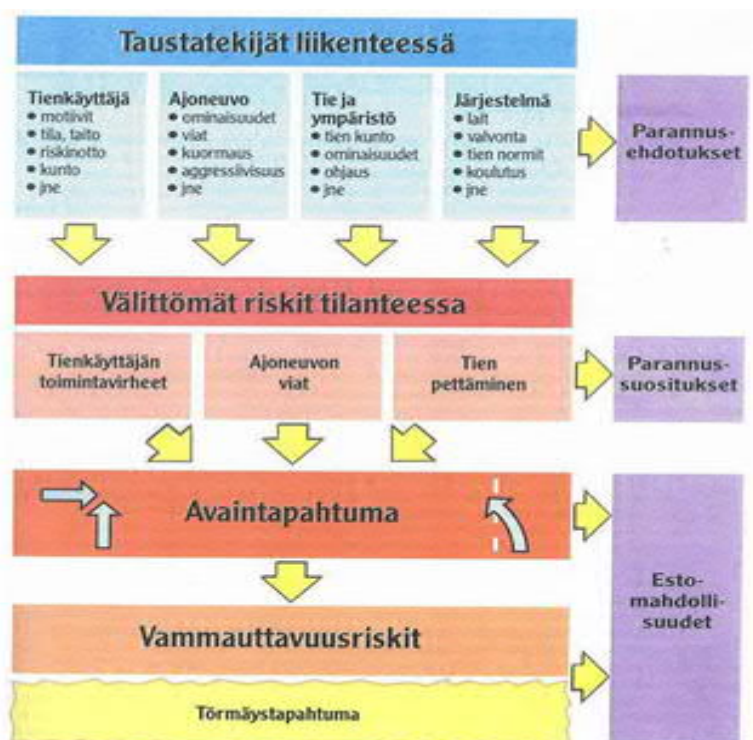
#### 4.3.1 Strateginen analyysi

Strateginen analyysi keskittyy pitkän aikavälin analyysihin. Strategisen analyysin tuloksena on tarkoitus tuottaa tietoa tulevan toiminnan suuntaamiseksi ja resurssien käyttämiseksi pitkällä aikavälillä. Strategiset analyysit jaetaan poliisin analyysikäsi kirjassa neljään eri kategoriaan; 1. hallintoanalyysit, 2. liikenneanalyysit, 3. rikostorjunta-analyysit ja 4. yleinen järjestys ja turvallisuus -analyysit. Liikenneanalyysit ovat jaettu strategiseen liikenneonnettomuusanalyysiin sekä strategiseen liikennekäyttäytymisanalyysiin. Muistakin kuin liikenneanalyyseistä saadaan strategista tietoa liikenneanalyysiä varten. Esimerkiksi toimintaympäristöanalyysistä (hallinto) saadaan tuotettua tietoa liikenneturvallisuustyötä ajatellen. Toimintaympäristöanalyysin tavoitteena

on luoda tilannekuva alueesta, siinä tapahtuvista muutoksista sekä arvio muutosten vaikutuksesta lähitulevaisuuteen. Konkreettisenä esimerkkinä tästä on Etelä-Suomen läänin toimintaympäristöanalyysi, jossa erillinen osuus koskien liikennettä ja sen tulevaisuuden näkymiä. (Poliisihallitus 2020).

### 4.3.2 Operatiivinen analyysi

Operatiivisella analyysillä pyritään tuottamaan informaatiota välittömien spesifisten rikosongelmien tunnistamiseksi ja rikollisten paljastamiseksi. Operatiivisia analyysejä mainitaan poliisin analyysikäsitteissä kaksi; operatiivinen liikenneonnettomuusanalyysi ja operatiivinen liikennekäyttäytymisanalyysi. Operatiivisen liikenneonnettomuusanalyysin tarkoituksena on selvittää liikenneonnettomuuksiin johtaneet tapahtumat, syyt niihin ja onnettomuudesta koituneet seuraukset. Tavoite on tuottaa tietoa poliisin liikenneturvallisuustyöhön hyödynnettäväksi. Operatiivinen liikennekäyttäytymisanalyysi puolestaan tarkastelee liikenteeseen liittyviä ongelmia ja ongelmien syitä. Tavoitteena on tarkastella paikallisia ongelmia liikennekäyttäytymisessä. Tällaisia ongelmia voi olla esimerkiksi mopo-ongelma, häiritsevää ajoa tietyllä katuosuudella tms. Operatiivisen liikennekäyttäytymisanalyysin tarkoitus on palvella poliisitoiminnan ohjaamista ja niihin liittyvien toimenpiteiden suunnittelua. (Poliisihallitus 2020)



Kuva 3. Riskikasaumamalli tutkijalautakuntien tutkimuksissa. (Poliisihallitus 2020).

Poliisin vaikutusmahdollisuudet löytyvät riskikasaumamallin ylimmästä "laatikosta". Näihin riskitekijöihin vaikuttaminen onnistuu joko poliisin suorittamana liikenteenvalvontana tai poliisin ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Tienkäyttäjiin poliisin suorittamalla valvonnalla voidaan vaikuttaa ainakin tienkäyttäjän kuntoon ja riskinoton pienentämiseen. Tienkäyttäjän kuntoa voidaan valvoa puhallutusvalvonnalla sekä yleisesti tienkäyttäjien ajoterveyden, ajovireyden ja turvalaitteiden käytön valvonnalla. Riskinoton valvonta on yleistä tieliikenteenvalvontaa niin ratsioiden kuin partioinnin ohella suoritettua valvontaa. Tarkoituksena on lisätä subjektiivisen kiinnijäämisriskin tuntua.

## 5 TIELIIKENTURVALLISUUS, TIELIIKENTEEN RISKITEKIJÄT JA NÄIHIN VAIKUTTAMINEN

Poliisin suorittama tieliikenteenturvallisuustyö on sekä liikennejärjestyksen että yleisen järjestyksen turvaamista, liikenneturvallisuuden ylläpitämistä, liikennerikosten ennalta estämistä, liikennerikosten paljastamista ja liikennerikosten selvittämistä. Osa näistä toiminnoista tehdään muiden toimijoiden kanssa, kuten Poliisilain 1 luvun 1 §:n 1 momentissa todetaan: *"Poliisi toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa ja huolehtii tehtäviinsä kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä"* (PoL 1:1,1).

### 5.1 Poliisin suorittama tieliikenteenvalvonta

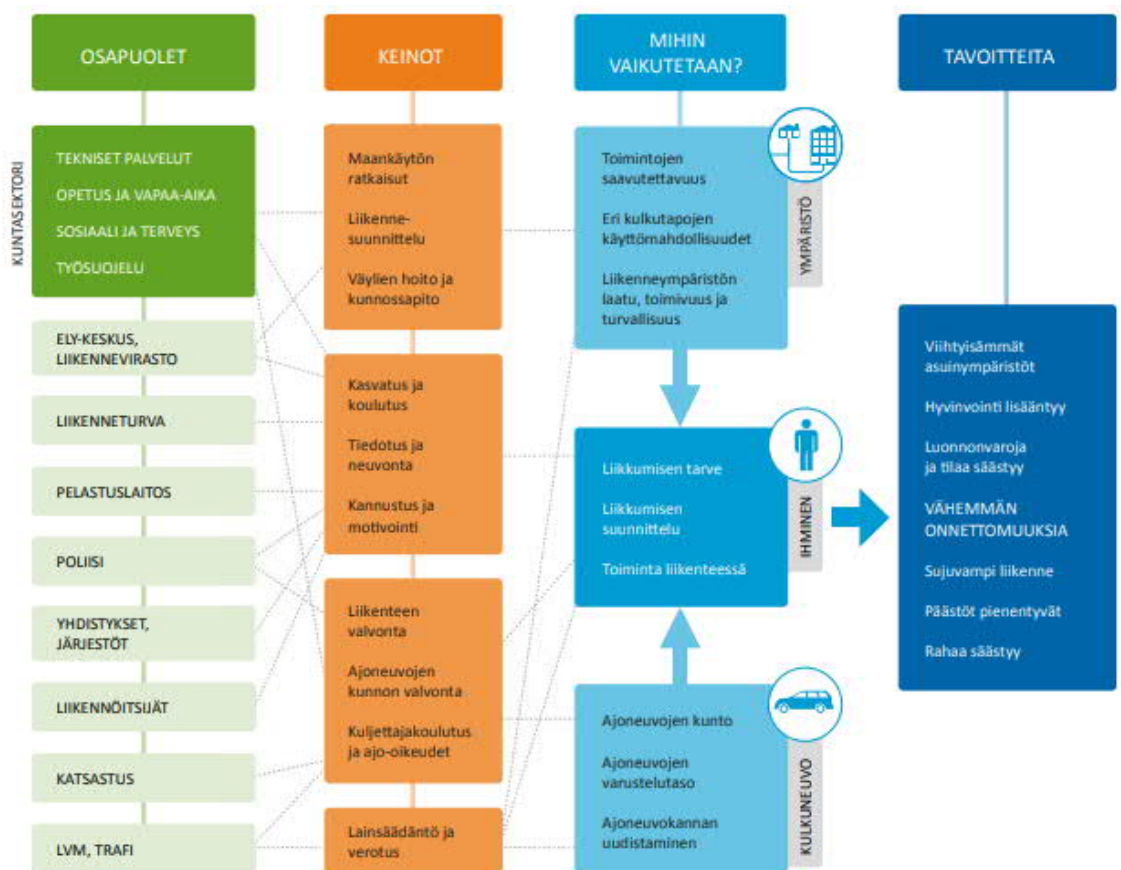
Vallan kolmijako-oppi tarkoittaa, että valta on jaettu lainsäädäntövaltaan, tuomiovaltaan ja toimeenpanovaltaan. Tarkoituksena on, että esimerkiksi lainsäädäntövaltaa käyttävät eivät käytä tuomiovaltaa jne. Suomessa liikenteenvalvonnan osalta hallitus on säätänyt lakeja, jotka säätelevät liikkumista tiellä (lainsäädäntövalta). Poliisi käyttää toimeenpanovaltaa valvoessaan säädettyjen liikennesääntöjen noudattamista.

Poliisin oikeudet tehdä liikenteenvalvontaa määräytyy Poliisilain 1 luvun 1§:n 1 momentissa: *"Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen"* (PoL 1:1.1).

Poliisi tekee liikenneturvallisuustyötä yhdessä erilaisten järjestöjen ja muiden toimijoiden kanssa. Liikenneturvallisuus sinällään ei ole pelkästään poliisin vastuulla, vaan on yhteisvastuulista toimintaa. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa mm. liikenneympäristö eli tiestön kunto, käytössä olevat ajoneuvot ja niiden kunto, liikenteen olosuhteet (esimerkiksi sää), liikennemäärät ja erityisesti kuljettajat sekä muut tielläliikkujat. (Poliisi 2020b).

Tieliikenneturvallisuuden vaikuttavuus saadaan aikaan yhteistyöllä. Erityisesti tieliikenneturvallisuuden ennalta estävä työ on pääosin muiden toimijoiden varassa, vaikka tieliikenteenvalvonta ja poliisin näkyminen tiellä on ennalta estävää työtä myös.





Kuva 4. Liikenneturvallisuustyön osapuolia, työkaluja ja toiminnan tavoitteita. (Heltimo ja Korhonen 2016, 8).

Suomi on sitoutunut EU:n nollaskenaarioon, jossa tavoitteena on nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä. (Sisäministeriö 2019a). Valtioneuvoston periaatepäätöksessä tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi (2016) raportissa todetaan, että liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä on laskusuunnassa pitkällä aikavälillä tarkasteltuna. Suomessa liikennekuolemia oli vuonna 2015 48 henkilöä miljoonaa asukasta kohden eli tilastollisesti lähellä Euroopan keskitasoa. Toisaalta liikennekuolemien määrä suhteutettuna väkilukuun on suurempi kuin Euroopan tilastollisesti parhaimmissa valtioissa. Tämän oletetaan johtavan siitä, että henkilöautojen osuus autokannasta on suurta ja Suomessa autokanta on vanhaa muihin maihin verrattuna. Suomalaisia nuoria (15-20 -vuotiaita) kuolee liikenneonnettomuuksissa lähes kaksinkertainen määrä verrattuna Euroopan turvallisimpiin liikennemaihin. Syitä nuorten kasvaneeseen riskikäyttäytymiseen on löydetty kansainvälisestä vertailututkimuksesta, jossa havaittiin pitkien välimatkojen ja nuorten asenneongelmien vaikuttavan liikennekäyttäytymiseen. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016, 4, 10-11).

Tieliikennelainsäädäntö sisältää lakeja ja asetuksia, jotka määrittelevät liikkumista teillä. Säännöt on luotu siksi, että tielläliikkuajat tietävät säännöt ja onnettomuuksilta välttyttäisiin. Lainsäädännön vaikutukset onnettomuuksien määrään riippuvat kahdesta tekijästä; 1) riskin suhteesta oikeudellisen sääntelyn alaisiin toimiin ja 2) lainsäädännön noudattamisen tasosta. Norjassa tapahtuvien liikenteessä loukkaantuvien lukumäärä olisi noin 27 %:a (+ - 18%) pienempi, jos nykyistä tieliikennelainsäädäntöä noudatettaisiin täydellisesti. Samoin kävisi kuolemaan johtavien liikenneonnettomuuksien kohdalla, jos kaikki noudattaisivat tieliikennelainsäädäntöä täydellisesti. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenisivät 48 %:a. (Elvik & Truls 2004, 151).

Liikenteenvalvonta on tehtävänä ainoa, mikä on pelkästään poliisin vastuulla. Tulli ja rajavartiolaitos tekevät myös liikenteenvalvontaa, mutta eivät yleisillä teillä. Liikenteen määrän kasvaessa, poliisin muiden tehtävien lisääntyessä ja poliisien määrän vähetessä poliisin toimintaa joudutaan priorisoimaan. Liikenteenvalvontaan käytetty aika vähenee, joten liikenteenvalvonnan oikea kohdentaminen eli liikenteenvalvonnan tietojohdoinen johtaminen korostuu. Vaikuttavuuden ja tuloksellisuuden kannalta on ratkaisevaa, että liikenteenvalvonta kohdentuu liikenneturvallisuuden kannalta oikeisiin tekijöihin, liikenteenvalvonta on oikea-aikaista ja laadukasta. (Piipponen 2005, 46).

Liikennekuolemien ja -loukkaantumisten ehkäisyssä erityisen merkittävä rooli on ajonopeuksilla. Ajonopeuden lasku vaikuttaa kahdella tavalla loukkaantumisen- ja kuolemanriskiin; alhaisempi ajonopeus antaa enemmän aikaa ennaltaehkäistä törmäystä sekä törmäyksessä alemmilla nopeuksilla aiheutuu vähemmän vahinkoa ihmisille. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016, 11). Ajonopeuden laskuun pystytään tehokkaasti vaikuttamaan tieliikenteenvalvonnalla.

Poliisi keskittyy liikenteenvalvontatyössään nopeusvalvontaan, päihiteidenkäytön valvontaan, turvalaitteiden käytön valvontaan, riskikuljettajien valvontaan, raskaan liikenteen valvontaan ja muuhun liikennesääntöjen vastaiseen toimintaan. (Poliisi 2020b).

Poliisin näkyminen liikenteessä muuttaa ajotapoja, mutta vain hetkellisesti. Sama vaikutus on poliisin automaattisen liikenteenvalvonnan mittauspisteiden kohdalla. Poliisin suorittaman liikenteenvalvonnan vaikutus riippuu siis valvontatavasta. Vaikutus on erilainen, ajaako poliisiauto samaan vai vastakkaiseen suuntaan, valvooko poliisi autossa tien sivussa vai suorittaako poliisi näkyvää liikenteen valvontaa. (Piipponen 2005 s.50).

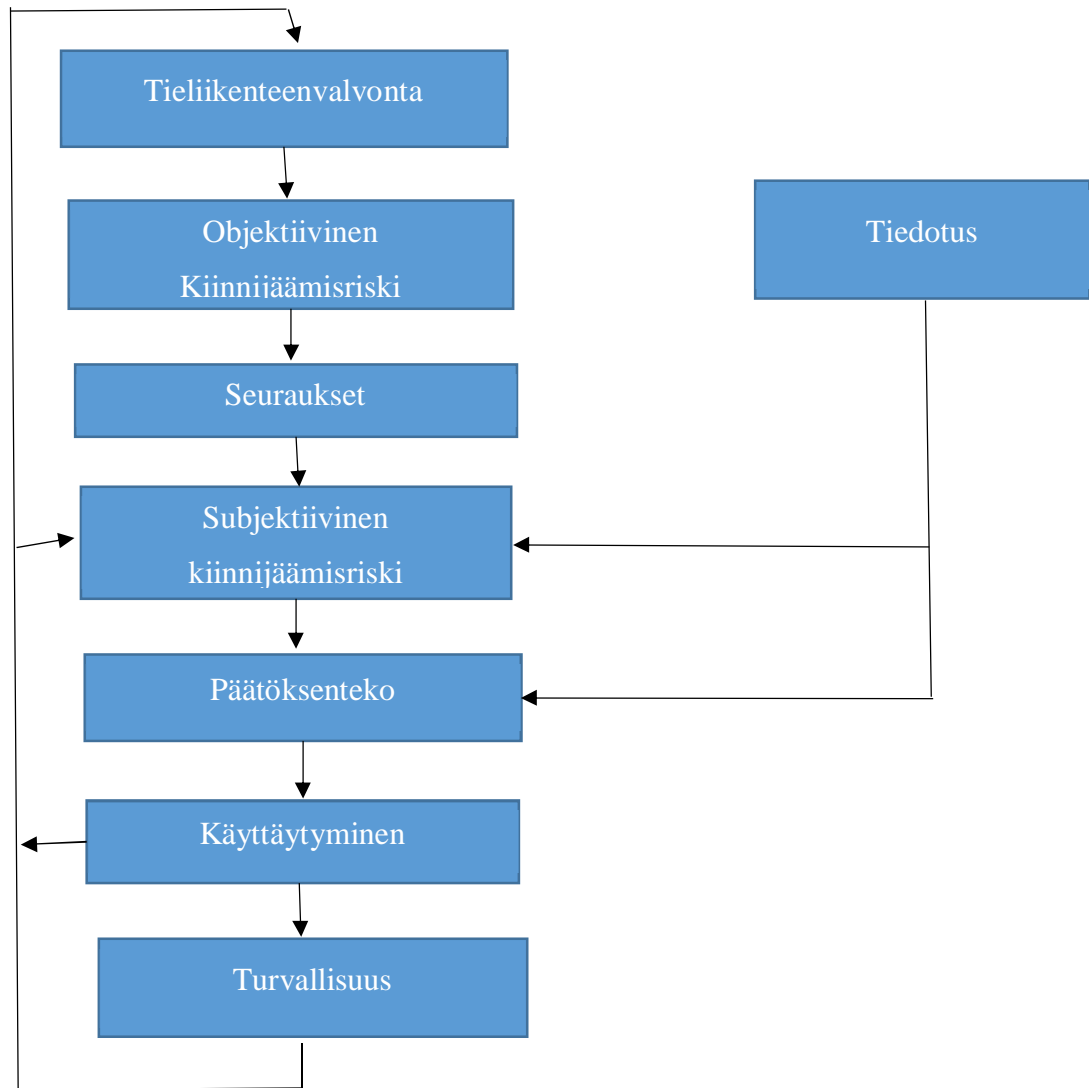
Poliisin suorittaman liikenteenvalvonnan (poislukien automaattinen liikenteenvalvonta) vaikuttavuus perustuu sen yllätyksellisyyteen. Automaattiset valvontakamerat (tai niiden paikat) eivät muutu, joten niitä voi tarkkaavaisuudella varoa. Liikkuvan automaattisen valvonnan (kamera-autot) sekä partioiden suorittama tieliikenteenvalvonta kasvattavat sekä objektiivista kiinnijäämisriskiä sekä siinä samalla myös subjektiivista kiinnijäämisriskiä, koska niiden paikkaa ja aikaa ei voi tietää.

## 5.2 Tienkäyttäjän objektiivinen ja subjektiivinen kiinnijäämisriski

*”Objektiivinen kiinnijäämisriski tarkoittaa todellista riskiä jäädä kiinni tekemästään liikenne rikoksesta”* (Piipponen 2005, 49). Poliisin suorittama liikenteenvalvonta on ainoa keino lisätä objektiivista kiinnijäämisriskiä. Poliisi voi suorittaa liikenteenvalvontaa joko näkyvästi (tunnuksellisella virka-autolla) tai ns. "salaisesti" (siviili autolla). Molemmat valvontatavat nostavat objektiivista kiinnijäämisriskiä, mutta näkyvä valvonta lisää subjektiivista kiinnijäämisriskiä. Ainoastaan "salaisen" liikenteenvalvonnan näkyvä osa eli ajoneuvon pysäyttäminen näkyvästi lisää subjektiivista riskiä. (Piipponen 2005, 51)

Subjektiivisen ja objektiivisen kiinnijäämisriskin kannalta tehokkainta, erityisesti ylinopeuksien ja osittain rattijuoppojen osalta, on liikkuva salainen tarkkailu (siviili autolla tehtävä liikenteen valvonta). Poliisin näkyvyyden kannalta on tehokkainta rikkomuksiin syyllistyneiden näkyvä pysäyttäminen muun liikenteen seassa. Tuloksellisuuden kannalta on tehokkainta näkyvä, ratsialla toteutettava liikenteenvalvonta. Tuloksellisuudella ei tässä kohtaa tarkoiteta sakoista saatavien tulojen määrää vaan liikenneturvallisuuden kannata tuloksellista toimintaa. (Piipponen 2005, 51)

Subjektiivinen kiinnijäämisriski tarkoittaa mielikuvaa siitä, millä todennäköisyydellä liikenne rikoksiin syyllistynyt tienkäyttäjä kuvittelee jäävänsä kiinni. Objektiivinen kiinnijäämisriski pitää olla olemassa, jotta subjektiivinen kiinnijäämisriski on olemassa ja pysyy olevana. Subjektiiviseen kiinnijäämisriskin ylläpitämiseen ei siis pelkkä tiedottaminen riitä, vaikka sitä tehtäisiin jatkuvasti. (Piipponen 2005 s.50)



Kuva 5. Liikenteenvalvonnan periaatteellinen vaikutusmekanismi. (Mäkinen 1990, 12).

### 5.3 Tieliikenteen riskikäyttäytymistä ja onnettomuusalttiutta lisäävät tekijät (onnettomuustekijät)

Tietojohtoisuuteen kuuluu, että johtamastaan asiasta on riittävästi tietoa, minkä perusteella voidaan tehdä päätöksiä ja asioita johtaa. Tieliikenteenvalvonnassa ja sen johtamisessa on olennaista, että tietää mitkä tekijät lisäävät riskikäyttäytymistä ja johtavat onnettomuuksiin, loukkaantumisiin tai jopa kuolemaan tieliikenteessä. Yksi tietojohtoisuuden elementti on kyky keskittyä olennaisiin asioihin. Tämä mahdollistaa tehokkaan ja tuloksellisen toiminnan.

Mattila (2002) viittaa kirjassaan ruotsalaisen kolaritutkimukseen, mitä ohjaa nollavisio -ajattelu. Tämä ruotsalainen nollavisio -ajattelu tarkoittaa sitä, että vaikka ihminen yrittäisi parhaansa, liikennejärjestelmä ei kykene suojaamaan tienkäyttäjää onnettomuudelta. Onnettomuustutkijat ovat listanneet kolme tekijää, jotka ovat omiaan johtamaan onnettomuuksiin:

1. **Tietoiset ja vakavat liikennesääntöjen rikkomukset.** Näistä yleisimpänä esimerkkinä on ylinopeus.
2. **Henkilökohtaisten turvajärjestelmien käyttämättömyys liikenteessä.** Yleisimpänä esimerkkinä on turvavyön käyttämättä jättäminen sekä pyöräilykypärän tai heijastimen käyttämättä jättäminen. Etelä-Ruotsissa tehdyssä tutkimuksessa neljä kymmenestä liikenneonnettomuuteen joutuneista ei käyttänyt turvavyötä ja heistä puolet olisi selvinnyt onnettomuudesta hengissä, jos turvavyö olisi ollut kiinnitettynä. Kevyenliikenteen käyttäjistä, jotka kuolivat liikenteessä, yli puolet olivat yli 65 -vuotiaita ja 18 - 24 -vuotiaiden osuus on kasvussa.
3. **Tien rakenteeseen liittyvät virheet sekä tien "nopeuteen" liittyvät virheet.** Esimerkkinä esimerkiksi tilanne, jossa on noudatettu nopeusrajoitusta, mutta ei ole huomioitu keliolosuhteita ja/tai omaan kykyä ajaa kyseisellä kelillä.  
(Mattila 2002, 34-35).

### 5.3.1 Riskikasaumamalli onnettomuuksia selittävänä tekijänä

Onnettomuuksien syitä on pyritty selvittämään, jotta olisi mahdollisuus oppia ja kyetä ehkäisemään onnettomuuksia. Tutkimukset tehdään aina onnettomuuden jälkeen, eikä välttämättä pysty tietämään kaikkia asioita, jotka mahdollisesti ovat vaikuttaneet onnettomuuden syntyyn. Onnettomuustutkijat ovat havainneet jo 1960-luvulla, että olosuhteiden pysyessä muuttumattomina, keskinopeuden nousu yhdellä kilometrillä tunnissa lisää onnettomuuden todennäköisyyttä kolme prosenttia. Onnettomuuksia harvoin aiheuttaa vain yksi syy, vaan ennemminkin usean syyn summa. Tässä voidaankin puhua riskitekijöistä, jotka kasautuessaan aiheuttavat onnettomuuksia. Riskikasaumamalli tarkoittaa käytännössä sitä, että monen tekijän summa on syynä onnettomuuteen eikä välttämättä osata sanoa "mikä katkaisi kamelin selän" aiheuttaen onnettomuuden. Siksi on tärkeää, että riskitekijöitä pyritään poistamaan liikenteestä esimerkiksi valvonnalla. (Mattila 2002, 26-27).

*Esimerkkitilanne riskikasaumamallista: Iltapäivälehdessä otsikossa "Rattijuoppo aiheutti onnettomuuden", josta lukivat pääättelevät alkoholin vaikutuksena ajamisen olleen syynä onnettomuuteen. Todellisuudessa sääolosuhteet olivat huonot (satoi runsaasti vettä), ajoradalle oli kerääntynyt vettä aiheuttaen vesiliirron, ajoneuvon tilannenopeus kyseisenä hetkenä oli liian suuri sääolosuhteisiin nähden (mistä vesiliirto aiheutui), jalankulkija lähti ylittämään tietä (ei suojatiellä), katukunnostustöiden takia katuvalot olivat pois päältä, jalankulkijalla ei ollut heijastimia ja lisäksi kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alainen, mikä hidasti hänen reagointikykyään. Riskikasaumamallinteorian mukaan yhdenkin näistä tekijöistä poistuminen olisi voinut ehkäistä onnettomuuden syntymisen. Jos olisi ajanut tilanteeseen nähden hiljemmin, jalankulkija ei olisi ylittänyt tietä ko. paikassa, katuvalot olisivat olleet toiminnassa, vettä ei olisi satanut, jne.*

Edellä mainitussa esimerkissä onnettomuuden primäärisyyt eli välttämätön syy on vesiliirron aiheuttama ajoneuvon hallinnan menetys. Onnettomuuksien syihin tehdyt tutkimukset ovat kuitenkin osoittaneet, että onnettomuuksien todennäköisyyteen lisäävien tekijöiden määrällinen kasautuminen on se tekijä, mikä todellisuudessa johtaa onnettomuuksiin. (Mattila 2002, 27).

### **5.3.2 Nopeuden merkitys onnettomuuksien aiheuttajana**

Ajonopeuksilla ja liikenneonnettomuuksilla on selvä yhteys: olosuhteiden pysyessä muuttumattomina keskinopeuden nosto yhdellä kilometrillä tunnissa nostaa onnettomuusriskiä kolmella prosentilla. Vastaavasti keskinopeuden lasku yhdellä kilometrillä tunnissa vähentää onnettomuusriskiä kolmella prosentilla. (Mattila 2002, 25).

Tämä selittyy monella asialla. Reaktioaika ei merkittävästi muutu vauhdin kasvaessa, mutta matka, minkä ajoneuvo etenee reaktioaikana, kasvaa. Samoin ajonopeuden kasvaessa pitenee jarrutusmatka; ajonopeuden ollessa 70 km/h verrattuna 110 km/h, jarrutusmatka lähes kaksinkertaistuu 24 metristä (70 km/h) 59 metriin (110 km/h). (Mattila 2002, 97).

Reaktioajan (kuinka paljon auto liikkuu jarrutus päätöksen ja jarrutuksen alkamisen välillä) ja jarrutusmatkan yhteenlaskettu metrimäärä vaikuttaa siihen, saadanko ajoneuvo pysäytettyä ennen törmäystä ja/tai missä vauhdissa törmäys tapahtuu.

Nopeus vaikuttaa erityisesti kevyenliikenteen käyttäjien loukkaantumisiin; mitä suuremmalla nopeudella törmäys tapahtuu, sitä todennäköisemmin jalankulkija kuolee. Ajoneuvon vauhdin ollessa 30 km/h törmäyshetkellä, jalankulkija kuolee 6 prosentin todennäköisyydellä. Ajoneuvon vauhdin ollessa 60 km/h törmäyshetkellä, jalankulkijan kuoleman todennäköisyys on jo yli 70 prosenttia. (Mattila 2002, 88-89).

Yhteenvedona nopeusrajoituksista ja niiden muutoksista voidaan sanoa, että ajonopeuden nostaminen lisää onnettomuuksia sekä pahentaa onnettomuuksien seurauksia. Tähän päätelmään on päästy analysoimalla 100 tieteellistä tutkimusta eri maista. (Mattila 2002, 94).

### **5.3.3 Päihteiden merkitys onnettomuuksien aiheuttajana**

Liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä tapauksissa, joissa osapuoli on ollut päihtyneenä, on puolittunut viimeisen vuosikymmenen aikana. Päihtymystapauksissa on viimeisen kolmen vuoden aikana Suomessa liikenteessä kuollut keskimäärin 50 henkilöä ja loukkaantunut 540 henkilöä vuodessa. Taajamissa kuolemaan johtavia liikenneonnettomuuksia tapahtui 15 prosenttia ja loukkaantumisista 1/3. Rattijuopumustapauksissa kuolleista ja loukkaantuneista oli yli kolmannes 15-24 -vuotiaita. (Liikenneturva 2020).

Helsingin kaupungissa tapahtuneet päihdeonnettomuudet ovat vähentyneet viimeisinä vuosikymmeninä. Kaikista Helsingissä tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista yhdeksässä prosentissa oli mukana päihteitä. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa sitä vastoin oli päihdetapauksia 44 prosenttia. Tämä luku on kasvanut viimeisenä kymmenenä vuotena. (Helsingin kaupunki 2020).

### **5.3.4 Risteykset ja niiden vaikutus onnettomuuksiin**

Risteykset ja kohdat, joissa jalankulkijat ylittävät ajorataa, ovat onnettomuusalttiita paikkoja. Kaupungissa risteyksissä kääntyessä on pääsääntöisesti risteävälle jalankulkuliikenteelle samaan aikaan mahdollisuus ylittää ajorata. Tämä aiheuttaa vaaratilanteita ajoneuvon kuljettajalle (jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ei huomata) tai ryhmittymisen haittaa ajorataa suoraan ajavien etenemistä. Ruuhkia väistämättä syntyy ja kiusaus kiihdyttää ajoradalla valon vaihtuessa keltaiseksi tai punaiseksi kasvaa ja samalla onnettomuuksien riski kasvaa. Suojateihin liittyy myös ajoneuvon velvollisuus antaa jalankulkijalle vapaa kadunylitys suojateillä. Erityisesti tämän on ongelma ajoradoilla, joissa on monta ajokaistaa samaan suuntaan. Tällöin yhden auton suojatien eteen pysähtyminen ei välttämättä takaa turvallista tienylitystä jalankulkijalle. Väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättäminen tai väistämisvelvollisuuden osoittamisen noudattamatta jättäminen aiheuttavat myös liikennevahinkoja, erityisesti taajamien ulkopuolella. (Piiipponen 2005, 90-91).

### 5.3.5 Turvalaitteiden käytön merkitys ja vaikutus onnettomuuksiin

Turvalaitteiden käyttämättömyyden seurauksena Suomessa kuolee noin 40-50 ihmistä vuosittain. Tutkijalautakunnan mukaan vuosittain säästettäisiin 40-60 ihmisen henki liikenneonnettomuuksissa sillä, että turvavyötä käytettäisiin ajoneuvossa ollessa. Taajamien ulkopuolella turvavöitä käytetään noin 90 prosenttisesti (vuosi 2003). Taajamissa käyttöaste on noin 83 prosenttia (vuosi 2003). Valvonnan kannalta turvavyön käyttämättömyys indikoi muitakin liikenneturvallisuuksia vaarantavia tekoja. Piipponen (2005) viittaa kirjassaan Rathmayer ym. (1994) tekemään tutkimukseen, jonka mukaan turvavöitä käyttämättömät kuljettajat syyllistyivät turvavyötä käyttäviä useammin ylinopeuksiin, tekivät muita liikenne rikkomuksia ja muutenkin heidän ajotyyliinsä oli riskialttiimpaa. Poliisin valvonnan kannalta tämä tulos on huomion arvoinen, koska puuttuminen pieneenkin rikkomukseen saattaa vaikuttaa henkilön ajotapoihin muutenkin. (Piipponen 2005, 87-89).

### 5.3.6 Raskaan liikenteen merkitys onnettomuuksissa

Vuosittain raskas ajoneuvo on mukana 20-30 prosentissa kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa, vaikka onnettomuuden aiheuttajana raskas ajoneuvo on vain 3-5 prosentissa onnettomuuksista. Raskaan liikenteen ajoneuvon ollessa onnettomuuden toisena osapuolena, aiheuttaa raskaan ajoneuvon massa vastapuolelle yleensä mittavat vauriot. (Piipponen 2005, 93).

Raskaan liikenteen valvontaa suoritetaan normaalin tieliikenteenvalvonnan yhteydessä sekä erillisenä raskaan liikenteen muuhun lainsäädäntöön liittyvänä valvontana. Tässä opinnäytetyössä en keskity raskaan liikenteen valvontaan erityisesti, vaan käsittelen asiaan normaaliin liikenteenvalvontaan liittyvänä asiana. Raskaaseen liikenteeseen liittyvät sosiaalilainsäädännön valvonta (lepoajat), ajoneuvojen massojen ja kuorman kiinnityksen valvonta sekä muut liikenneturvallisuuksia parantava valvonta vaikuttavat yleisemmin myös liikenneturvallisuuteen nopeus-, turvalaite-, häiriötekijä- ja päihdevalvonnan ohella. Viimeisin Helsingin poliisilaitoksen alueella tapahtunut kuolemaan johtanut onnettomuus oli polkupyöräilijän ja kuorma-auton välinen risteysonnettomuus.



### 5.3.7 Kevyen liikenteen riskitekijät onnettomuuksissa

Helsingissä 75 %:a jalankulkuonnettomuuksista tapahtuu kadunylityksissä ja näistä onnettomuuksista tapahtuu 35 %:a muualla kuin suojateilla. Liikennevaloin ohjatuissa risteyksissä näistä kadunylitysonnettomuuksista tapahtuu 27 %:a. Tarkkaa lukua siitä, kuinka kadunylitykset jakautuvat (suojatie / ei suojatie) ei ole saatavilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisussa 2007 esitettiin arvio siitä, että muualla kuin suojatiellä katua ylittävien jalankulkijoiden osuus olisi noin 25 %:a. On myös mahdollista laskea tilastoja sille, kuinka moni jalankulkija on alkoholin vaikutuksen alainen, vaikka tilastoja onnettomuuteen joutuneista juopuneista jalankulkijoista on. Esimerkiksi muualla kuin suojateilla sattuneista jalankulkuonnettomuuksista kantakaupungin alueella 79 %:a onnettomuuteen joutuneista jalankulkijoista ovat alkoholin vaikutuksen alaisia. Muutenkin onnettomuusriski kasvaa yli kaksinkertaiseksi, kun katu ylitetään muualla kuin suojatiellä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007, 18, 20, 23).

Polkupyöräonnettomuuksia tapahtuu Helsingissä vuosittain hieman yli sata. Muista liikkumistavoista poiketen polkupyöräilijöiden suurin onnettomuusikäluokka on 25-64 -vuotiaat tielläliikkijat. Polkupyöräonnettomuuksien vastapuoli oli lähes 90 %:ssa tapauksista moottorikäyttöinen ajoneuvo. (Helsingin kaupunki 2020).

### 5.3.8 Iän vaikutus liikenneturvallisuuteen ja onnettomuuksiin

Ikääntyminen pelkästään ei vaikuta ajokuntoon, vaan ikääntymisen myötä tulevat sairaudet. Näkökyvyn heikkeneminen ja mahdollinen fyysinen rappeutuminen aiheuttavat yleensä ikääntyneillä ajotapaan, jolloin he käyttävät alempia nopeuksia ja reagoivat tilanteisiin hitaammin. Tyypillinen iäkkään ihmisen aiheuttama onnettomuus oli ajaminen risteykseen sivutieltä, jossa on väistämisvelvollisuus, pääteillä ajavan eteen. Ikääntyminen vaikuttaa liikenteen havainnointiin myös kevyenliikenteen käyttäjänä. (Piipponen 2005, 91-92)

Ikääntyneiden tielläliikkujien, niin kevyenliikenteen kuin ajoneuvolla liikkuvien henkilöiden, määrä tulee Suomessa kasvamaan tulevina vuosina.

Ikään liittyvä tekijä on myös nuori ikä. Maailmalaajuisesti on havaittu lasten ja nuorien aikuisten (5-29 -vuotiaiden) suurin yksittäinen ennenaikaisen kuoleman syy on liikenneonnettomuudet. Maailmanlaajuisesti on havaittu myös, että

liikenneonnettomuuksissa kuolee enemmän ihmisiä kuin HIV:iin/AIDS:iin, tuberkuloosiin tai ripuliin. (European Commission 2019, 2).

#### **5.4 Muut liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät**

Edellisten kohtien lisäksi on joukko muita liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä. Näihin on mahdollisuutta vaikuttaa, erityisesti yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Liikenneturvallisuus ja tieliikenneturvallisuus ei ole pelkästään yhden toimijan, esimerkiksi poliisin varassa, vaan se onnistuu ainoastaan yhteistyöllä muiden toimijoiden kanssa. Poliisin on kuitenkin oltava mukana asiantuntijana monessakin eri kokonaisuudessa, jotta poliisin näkökulma saadaan esille eri asioissa.

##### **5.4.1 Liikenneinfrastruktuurin merkitys liikenneturvallisuudelle**

Onnettomuustutkijat ovat havainneet, että tietyt seikat autossa, tiessä tai muussa järjestelmän osassa vaikuttavat onnettomuuksien syntyyn. Tien muoto, leveys ja kallistus, vaikuttavat siihen, millä nopeudella tiellä ajetaan. Leveät kadut antavat kuljettajalle vaikutelman, että tiellä voi ajaa lujempaa kuin on säädetty. Väärään suuntaan kallistettu tie voi ääriolosuhteissa vaikuttaa siihen, pysyykö ajoneuvo häiriötilanteessa hallinnassa vai ei. Onnettomuustutkijat tulkitsevat onnettomuuksia ja etsivät poikkeavuuksia liikenneympäristön ja ihmisen välisessä kommunikaatiossa. Nämä kommunikaatiovirheet aiheuttavat onnettomuuksia, mutta näitä virheitä voidaan myös muuttaa. (Mattila 2002, 24).

##### **5.4.2 Liikennemäärien vaikutus onnettomuuksien aiheuttajana**

Yksi keskeisimmistä liikenneonnettomuuksiin johtavista syistä on liikennemäärät. Tutkimukset osoittavat, että liikennemäärän kasvaessa 100 %:a, onnettomuuksien määrä kasvaa 80 %:a ja kohtalokkaiden onnettomuuksien määrä kasvaa 25 %:a. (Elvik & Truls 2004, 150).

Maankäytöllä ja sen suunnittelulla on merkitystä liikenteen jakautumiseen eri teiden välillä ja sen johdosta vaikutusta onnettomuusriskiin. Uudet tiet ovat yleensä turvallisempia kuin vanhat tiet. Liikenteen erottelu asuinalueilla on havaittu vähentävän onnettomuuksia eli

tiesuunnittelulla (esimerkiksi ohitustiet) ohjataan liikenne muualle kuin taajamiin. (Elvik & Truls 2004, 150).

Poliisin tehtäviin ei kuulu liikennesuunnittelu, mutta liikenneonnettomuuksiin ennalta estävä toiminta kuuluu. Poliisin tulisikin tehdä yhteistyötä jo uusien asuinalueiden suunnitteluvaiheessa tai teiden uudistamisvaiheessa, jotta poliisin liikenneturvallisuutta ennalta estävä työ mahdollistuisi.

### **5.4.3 Kansalaisten liikenteenvalvontapyynnöt**

Poliisin liikenneturvallisuustyön ja -valvonnan kohdistamiseen suuntautuu paineita kansalaisten, etujärjestöjen, poliittisten päättäjien sekä muiden alueellisten intressitahojen suunnalta. Näillä tahoilla ei välttämättä ole tieteellistä todistetta tai ilmiön vaikutusta todelliseen liikenneturvallisuuteen, vaan kyse on koetusta liikenneturvallisuutta vaarantavasta käyttäytymisestä, millä taas on suuri merkitys kyseiselle ryhmälle tai ihmiselle. Tällaisia ovat esimerkiksi alueella tai kadulla tapahtuva häiritsevä ajaminen, virheellinen pysäköinti (ei vaaraa aiheuttava), pyöräily jalkakäytävillä, vaatimus puuttua liian hitaasti ajaviin (aiheuttavat vaaraa) tai muu poikkeava liikennekäyttäytyminen. (Piipponen 2005, 48-49).

Kansalaiset lähettävät poliisille myös liikenteenvalvontapyyntöjä, joilla on tai voi olla liikenneturvallisuuteen vaikuttava merkitys. Sumanen ja Nikkinen (2019) ovat tehneet Poliisiammattikorkeakoulussa opinnäytetyön liittyen Helsingin poliisilaitokselle tuleviin kansalaisten lähettämiin liikenteenvalvontapyyntöihin. Tämän toiminnallisen opinnäytetyön perusteella on Helsingin poliisilaitoksessa kansalaisten liikenteenvalvontapyynnöt organisoitu keskitetysti kirjattavaksi ja jaettavaksi sähköpostilla valvontatyötä tekeväälle henkilöstölle kerran viikossa. Sumasen ja Nikkisen (2019) työssä käy ilmi, että haastatellut ylikomisariat pitivät tärkeänä sitä, että poliisi on kansalaisia varten ja poliisin on vastattava kansalaisten odotuksiin. Sumasen ja Nikkisen (2019) tutkimuksessa haastateltavat toivat myös esille sen, että yksittäisen kansalaisen esittämä liikenteenvalvontapyyntö ei välttämättä ole suora viesti siitä, että kansalaisen nimeämässä paikassa olisi liikenneturvallisuutta merkittävästi alentava ilmiö. Enemminkin kansalaisten pyyntöjen tarkastelu suuren otannan kautta antaa kuvan siitä, minne valvontaa tulisi suunnata. (Sumanen & Nikkinen 2019, 25).

Toisaalta Sumasen ja Nikkisen (2019) tutkimuksesta käy ilmi, että onnettomuustilastoja tutkimalla voidaan jälkikäteisesti analysoida onnettomuusalttiita paikkoja ja kohdentaa sinne valvontaa. Ennalta estävän toiminnan kannalta kansalaisten liikenteenvalvontapyynnöt voivat antaa etukäetietoa riskialttiista paikoista ja näin voidaan vaikuttaa mahdollisten onnettomuuksien syntyyn muuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymistä turvallisempaan suuntaan. (Sumanen & Nikkinen 2019, 22-23).

#### **5.4.4 Verotus ja muut poliittiset keinot sekä näiden vaikutus tieliikenteen turvallisuuteen**

Veroilla voidaan ohjailla ihmisten käyttäytymistä. Ostoverot, moottoriajoneuvon omistaminen ja käyttäminen vaikuttavat ajoneuvojen määrään ja niiden käyttöön. Mitä kalliimpaa on omistaa auto tai käyttää sitä, sen vähemmän on käyttäjiä. Verot vaikuttavat sekä liikennemääriin että koostumukseen (siis ajoneuvojen "laatuun"). Esimerkiksi Norjassa, jos siellä ei olisi ajoneuvoveroja, ajoneuvojen ajokilometrit nousisivat 30 - 40 %:a. Norjassa on myös kokeilta muutamissa kaupungeissa verotuksellisia keinoja liikennemäärien ja onnettomuuksien ehkäisyssä. Veroja on kerätty erilaisilla tiemaksuilla sekä paikallisilla polttoaineveroilla. Näillä toimenpiteillä on saatu vähennettyä liikennemääriä sekä onnettomuuksia. (Elvik & Truls 2004, 150-151).

Yleisillä poliittisilla keinoilla on erilaisia vaikutuksia onnettomuuksiin, mutta vaikutusmekanismia onnettomuuksiin ei tunneta. Tehtyjen toimenpiteiden ja onnettomuuksien lukumäärän välinen suhde on liian epäsuora, eikä sen perusteella voida yhteyksiä tarkoituksenmukaisesti mitata. Määrällisten tieliikenneturvallisuustavoitteiden ja kohdennettujen tieturvallisuusohjelmien on todettu liittyvän vähäiseen parannukseen liikenneturvallisuustasossa. Nämä tulokset ovat kuitenkin erittäin epävarmoja ja on ollut vaikea arvioida määrällisesti määriteltyjen liikenneturvallisuustavoitteiden vaikutuksia päättyneisiin liikenneturvallisuusohjelmiin riittävän tiukasti uskottavien tulosten saamiseksi. (Elvik & Truls 2004, 149-150).

Paikalliset turvallisuusohjelmat ovat onnistuneet vähentämään onnettomuuksia merkittävästi. Tämä on kuitenkin edellyttänyt hyvää paikallista tuntemusta onnettomuustilastoista, mahdollisuutta tunnistaa tärkeitä paikallisia ongelmia sekä suurta motivaatiota parantaa turvallisuutta liikenteessä. (Elvik & Truls 2004, 150).

#### 5.4.5 Liikkumistavan merkitys tieliikenneonnettomuuksissa

Loukkaantumisriskiin liikenteessä vaikuttaa paljon liikkumistapa. Suurin riski on kevyenliikenteen käyttäjillä (kävelijät, pyöräilijät) sekä mopojen ja moottoripyörien kuljettajilla. Pienin riski taas on julkisten liikennevälineiden matkustajilla. Riski on myös pieni oman yksityisauton kuljettajalla sekä matkustajalla. Elvikin ja Trulsin (2004) mukaan on vaikea verrata kahta liikkumistapaa ja niiden suhdetta tai riskiä onnettomuuksiin, koska on paljon raportoimattomia onnettomuuksia, jotka eivät näy virallisissa tilastoissa. Mahdollista on, että siirtyminen yksityisautoilusta julkisiin kulkuneuvoihin vähentäisi liikenneonnettomuuksia. Liikennemuotojen muutoksia (siirtyminen yksityisautoilusta julkisiin kulkuneuvoihin) on vaikea saavuttaa, joten muutoksia onnettomuuksien määrässä on myös vaikeaa tällä keinolla vähentää. (Elvik & Truls 2004, 151).

#### 5.5 Liikenneturvallisuuden arviointia

Liikenneturvallisuutta arvioidaan sekä katuturvallisuus- että liikenneturvallisuusindeksillä. Katuturvallisuusindeksiin lasketaan poliisille ilmoitettujen ryöstöjen, pahoinpitelyiden, vahingontekojen sekä ratti- ja liikennejuopumusten lukumäärät. Nämä lukumäärät lasketaan yhteen ja suhteutetaan alueen asukaslukuun. Liikenneturvallisuusindeksi lasketaan summaamalla rekisteröityjen autojen sekä moottoripyörien lukumäärät yhteen ja jakamalla se liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden painotetuilla lukuarvoilla. (Poliisihallitus 2016, 7).

Yhteiskunnallinen vaikuttavuus saadaan aikaan eri toimijoiden välisellä yhteistyöllä. Se edellyttää sekä yhteistyötä että jokaisen toimijan vastuuta hoitaa oma tehtävänsä. Tulosohjaus on ollut poikkihallinnollisesti vaikeaa. Tulosohjausta on pyritty kehittämään hallituksen uuden strategiakokonaisuuden myötä, jolloin on syntynyt mahdollisuus viestiä myös tulosohjauksen näkökulmasta yhteisistä tavoitteista. Tämä merkitsee tulosohjauksen kannalta sitä, että se mahdollistaa haluttujen muutosten saamista toimeenpannuksi ja tavoitekokonaisuus välitetyksi jokaiselle toimijalle. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2014, Valtiovarainministeriö 2016, 73).

## 6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa käsitellään teemoittain tuloksia, joita tähän tutkimukseen on saatu haastatteluiden kautta. Tutkimustulokset käsitellään teemoittain analysoiden haastateltavien vastauksia haastattelukysymyksiin ja etsimällä niistä vastaukset tutkimuskysymyksiin. Haastateltavien vastuksissa tuli esille sellaista tietoa, mikä luokitellaan salaiseksi JulkL 24.1 §:n 5 k:n mukaan. Opinnäytetyö on julkinen, joten olen muuttanut haastateltavien vastuksia niin, että asiasisältö pysyy samana, mutta salassa pidettävä tieto on muutettu julkiseen muotoon. Olen merkinnyt nämä kohdat \*tähtien väliin\*. Samoin olen merkinnyt \*tähtien väliin\* anonymiteetin varmistamiseksi tekstin osan (jossa anonymiteetti voisi paljastua) ja muuttanut tekstiä muuttamatta asiasisältöä sinänsä.

Tässä luvussa käsitellään haastateltavien mielipiteitä siitä, miten Helsingin poliisilaitoksen strategiassa ja tulossopimuksessa tuodaan esille tieliikenteenvalvonnan tavoitteet ja mihin tieliikenteenvalvontaa tulisi kohdentaa. Lisäksi tässä luvussa käsitellään analyysitietoa ja sitä, tuotetaanko analyysitietoa toiminnan kohdentamisen tueksi ja tuotetaanko analyysitietoa riittävästi Helsingin poliisilaitoksessa tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi. Kolmanneksi tässä luvussa käsitellään tieliikenteenvalvonnan operatiivista johtamista Helsingin poliisilaitoksessa.

### 6.1 Strategian ja tulossopimuksen tieliikenteenvalvonnan tavoitteet ja painopistealueet

Tarkastelun kohteena tässä luvussa on Helsingin poliisilaitoksen strategiassa ja tulossopimuksessa olevat tieliikenteenvalvontaa koskevat tavoitteet ja painopistealueet. Onnistuneen strategian edellytys on se, että kaikilla tasoilla tiedetään strategisista päämääristä. Samoin kaikilla tasoilla tulisi olla tieto tulossopimuksessa määritellyistä tavoitteista, sekä kaikille laitoksille yhteisistä että laitoksen omista. Tarkastelun kohteena on erityisesti se, ovatko määritellyt päämäärät ja tavoitteet sellaisia, joihin kohdennetaan tieliikenteenvalvontaa, käytetäänkö kohdentamisen tueksi analyysitietoa ja onko kohdentamisella toivottua vaikutusta turvallisuuteen.

Strategian osalta haastateltavista kahdella oli sellainen mielikuva, että strategiassa on mainittu tai huomioitu tieliikenteenvalvonta. Mitä tai miten, siitä heillä ei ollut mielikuvaa.

Kahdella haastateltavalla oli selkeämpi kuva siitä, mitä strategiassa on ja miten se linkittyy tieliikenteenvalvontaan. Kuitenkaan heistä kumpikaan ei osannut täsmällisesti kertoa, mitä strategiassa sanotaan ja miten se liittyy juuri tieliikenteenvalvontaan. Yksi haastateltavista osasi kertoa, että linjaukset tulevat suoraan Euroopan Unionin tasolta polveutuen siitä valtionhallinnon strategian, sisäministeriön strategian kautta poliisihallinnon ja laitosten strategiaksi. Strategiset linjaukset ja visiot ovat toki ylätasoa käsitteitä ja niistä pitää osata lukea ja tulkita, mitä mikin osio tarkoittaa ja miten se linkittyy esimerkiksi tieliikenteenvalvontaan.

*” Varmasti on huomioitu. Näen edessäni sen kuvan. Strategiassa on isoja viivoja ja visio”  
(haastateltava C)*

*” Helsingin poliisilaitoksen strategioissa ja kaikissa muissakin ylätasoa strategioissa ja sieltä alas asti tullen kaikissa asiakirjoissa, liittyy ne sitten strategiseen johtamiseen, tulossuunnitteluun, tulossopimuksiin, mihin, vaan, niin niissä on mukana liikenteenvalvonta”  
(haastateltava B)*

Yksi haastateltavista oli muita haastateltavia paremmin selvillä sekä poliisin, että Helsingin poliisilaitoksen strategiasta. Haastateltava kommentoi strategiassa sitä, että siinä on mainittu painopistealueet, mihin tulee kiinnittää huomiota ja jotka näkyvät myös hallitusohjelmassa.

Tulossopimuksessa, joka tehdään Poliisihallituksen ja poliisilaitosten kesken aina vuosittain, oli haastateltujen kesken myös tiedollista hajontaa. Kaksi haastateltavista eivät muistaneet tulossopimuksessa mainittuja tieliikenteenvalvonnan poliisilaitosten yhteisiä painopistealueita eikä Helsingin poliisilaitoksen omia painopistealueita. Yksi haastateltava mielsi painopistealueiksi Poliisihallituksen kampanjat, nimeten näistä esimerkiksi rattijuopumusvalvontamaratonit (24 tuntia), raskaan liikenteen valvontaiskut sekä turvaa lapsen koulutie -kampanjat. Yksi haastateltavista toi esille vastuksessaan, että tieliikenteenvalvonta on yksi poliisin toimintakenttä, johon on määritelty tavoitteet.

Yksi haastateltavista tiesi tulossopimuksessa määritellyt painopistealueet, sekä laitosten yhteiset että Helsingin poliisilaitoksen omat painopistealueet. Tämän haastateltavan mukaan tulossopimuksessa määritellyt painopistealueet näkyvät päivittäin haastateltavan toiminnossa käytännön toimintana ja ne otetaan päivittäin huomioon. Toinen haastateltava tiesi myös prosessin, miten tulostavoitteita määritellään ja myös Helsingin poliisilaitoksen oman erityistavoitteen. Hän myös haastattelussa mainitsi, että kaikille laitoksille on yhteiset

tieliikenteenvalvontaa koskevat tavoitteet ja jokainen laitos voi halutessaan määritellä tulossopimukseen omia erityisiä tavoitteitaan. Tämä haastateltava myös tiesi, että tulossopimuksen linjaukset ovat linjassa Euroopan Unionin tavoitelinjausten kanssa ja ovat suoraan EU tason painopistealueista johdettu kansallisen tason tulostavoitteiksi.

*” Voi ei, tulossopimukset. Näähän ei näy meillä eikä jouduta näitä raapimaan” (haastateltava C)*

*” Ulkoa en muista detaljitasoja ja eksakteja määriä ja lukuja. Tämä on yksi poliisin toimintakenttä siinä missä muutkin, niin ihan samalla tavalla sinne tulossopimusasiakirjoihin ja tulostavoitteisiin ja muihin johtamiseen liittyviin asiakirjoihin on määritely liikenteenvalvonta tai ylipäänsä liikenteeseen liittyvät tavoitteet” (haastateltava B)*

*”Poliisihallitus asettaa omat tavoitteet ja me lähdetään siitä, että tavoitteiden mukaisesti mennään. Painopistealueita on neljä, mitä erityisesti valvotaan.” (haastateltava D)*

*” Kaikille laitoksille on samat painopistealueet, jokainen laitos voi itse täyttää omien ominaispiirteiden johdosta eri painopistealueita. Esimerkiksi Helsingin poliisilaitoksella kevyenliikenteenvalvontaa tehostetaan. Helsingissä on analysoitu ja katsottu, että se on sellainen, mihin pitää painopistettä laittaa eli toimintaa kohdentaa” (haastateltava A)*

### **6.1.1 Liikenteen nollavisio**

Liikenteen nollavisio (Vision Zero) on EU tason tavoite, johon myös Suomi on sitoutunut. Strategian ja tulostavoitteiden kautta poliisi omalta osaltaan pyrkii toteuttamaan tätä nollavision edellyttämää tavoitetta. Tässä tulisi ottaa huomioon paikalliset tieliikenneolosuhteet ja keinot vaikuttaa näihin olosuhteisiin, jotta vakavia loukkaantumisia tai liikennekuolemia ei enää tulisi. Tavoitetila on nolla liikennekuolemaan vuoteen 2050 mennessä. Haastateltavat olivat tietoisia liikenteen nollavisiosta, mutta olivat eri mieltä siitä, miten se näkyy poliisin strategiassa tai tulostavoitteissa. Kolme haastateltavaa olivat hiukan epävarmoja siitä, näkyykö tämä tavoite strategiassa tai tulosohjauksessa. Edellä mainitut haastateltavat pohtivat sitä, että todennäköisesti se näkyy, mutta eivät osanneet konkreettisella tasolla määritellä, miten liikenteen nollavisio strategiassa ja tulostavoitteissa on esillä.

*”En ole ihan varma, miten konkreettisella tasolla se poliisin toimintatavoitteissa ja toisaalta toiminnassa ylipäänsä näkyy” (haastateltava B)*



*”Visiona se jossain määrin näkyy” (haasteltava D)*

*”Mä uskoisin, että näin on, mutta en kuolemaksenikaan muista mitään hienoja lauseita, mitä strategiassa oli. Ihan varmasti on toi nollalinja” (haastateltava C)*

Yhden haastateltavan mielipide nollalinjan näkymisestä oli selkein ja häneltä löytyi myös perusteltu tieto siihen, miten nollalinja strategiassa ja tulostavoitteissa näkyy. Hänellä oli selvästi tietoa siitä, että poliisin linjaukset tulostavoitteissa ovat suoraan johdannaisia EU tason tieliikenteenvalvontaa koskevista linjauksista.

*”Näky ja ei näy. Painopisteet on valittu niin, että niistähän sitä tulee sitä pahinta jälkeä. Tavallaan on siis huomioitu ja panostetaan niihin. EU:ssa on määritelty valvonnan painopisteet, ihan tämmöisiä perinteikkäitä, muun muassa turvavyövalvontaa, jolla pystytään estämään loukkaantumisia ja kuolemia. Perusjuttuja ja perusvalvontaa.” (haastateltava A)*

Vakaviin loukkaantumisiin ja kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia tapahtuu Helsingissä vuosittain. Haastateltavilla on hyvin tiedossa, minkälaisissa onnettomuuksissa Helsingissä kuolee tai loukkaantuu ihmisiä. Yksimielinen vastaus kolmelta haastateltavalta oli, että erityisesti kevyenliikenteen käyttäjät ovat riskiryhmää.

*”Yleensä siis auton toisena osapuolena on polkupyöräilijä tai jalankulkija” (haastateltava D)*

*”Toinen asia on kevyeseen liikenteeseen liittyvät liikennetehtävät / loukkaantumiset / kuolemat. Oli ne sitten jalan tai fillarilla, niin kun näitä tapahtuu niin suojatiellä kuin muualla. Tulee pohdittavaksi joka kerta jälkiviisaana, että olisiko jotain asiaa voitu välttää toisenlaisella liikennesuunnittelulla tai jollain muulla toimenpiteellä” (haastateltava B)*

### **6.1.2 Tieliikenteenvalvonnan oma strategia**

Monella toiminnolla poliisissa on koko laitoksen strategiasta erillisenä vielä oma strategiansa, millä toimintaa pyritään jäsentämään ja tavoitteita selkeyttämään. Tieliikenteenvalvonnalla tällaista ei ole ja haastatteluissa selvitin, miten haastateltavat tämän asian kokevat.

*” Jos asia ei ole strategisella tasolla ajateltu ja strategiaa luotu, silloin sen kyseisen asian merkittävyys organisaatiolle tai toiminnalle on vähäinen tai jopa mitätön. Näin ollen sellaisella asialla ei ole organisaation toiminnassa merkitystä. Liikenneasiat ovat just tasan*

*päinvastoin eli nehan ovat niin poliisiorganisaatiolle kuin koko yhteiskunnalle ja kaikille tiekäyttäjille ja tiellä liikkujille aivan äärettömän tärkeitä ja merkityksellisiä asioita” (haastateltava B)*

Yksi haastateltava toi myös esille sen, miten strategialla vaikuttaminen etenee. Haastateltava perustelee strategiavaikuttamista siten, että kaikki strategiat lähtevät konsernin ylätasoon määrittelemällä strategialla, jotka sitten siirretään strategioina tasolta toiselle aina loppukäyttäjälle eli tosiasiallista valvontaa johtavalle ja suorittavalle henkilöstölle.

*”Vasta sitten, kun asia on organisaation, nyt puhun poliisihallinnosta, poliisikonsernin ylimmällä tasolla luotu strategia-asiakirjatasolle, josta se sitten normaalin strategiajuoksutuksen mukaisesti tippuu yksittäisille poliisiorganisaatiotasolle niin kuin Helsingin poliisilaitokseenkin, vasta siinä vaiheessa se asia on strategiatason toiminnassa merkityksellinen. Vasta siinä vaiheessa sillä on ikään kuin oikeanlaiseksi haluttu ja säädelypainoarvo, jolloin sitä toimintaa systemaattisesti johdetaan, resursoidaan, seurataan ja kehitetään.” (haastateltava B)*

Haastateltava kertoi esimerkin siitä, mitä tapahtui joitakin vuosia sitten erään toisen strategian vanhennuttua. Strategia X oli ollut voimassa ja kun sen voimassaolo lakkasi, muuttui kyseisen asian merkitys organisaatiossa ja käytännön toiminnassa. Haastateltavan mielestä strategian puuttuminen vaikutti toimintaan siten, että kyseinen toiminta jäi lapsipuolen asemaan, koska sitä ei oltu tarpeellisella tavalla arvostettu. Johtaminen ja operatiivinen toiminta jäi noteeraamatta tai ainakin liian vähälle huomiolle, jolloin toiminta jäi vain yksilötason aktiviteetistä riippuvaiseksi.

*”Silloin se oli että, lal lal laa, ne jotka haluaa hassutella ja leikiskellä, niin ne sitten puuhasteli ja muuten ei. Sei ei ollut fokuksessa silloin se toiminta.” (haastateltava B)*

Kolme haastateltavaa toivat haastattelussa esille huolen siitä, että resurssit eivät riitä tieliikenteenvalvontaan. Kaksi haastateltavista esittivät erityisen huolen tieliikenteenvalvonnan resursoinnista niin henkilöstömäärän kuin muiden tähän asiaan liittyvien asioiden resursoinnista.

*”Ja se mitä mä tossa äsken sanoin resursoimisesta muun muassa, niin se tarkoittaa kaikkea resursointia, ihmismäärällisesti työntekijäresursointia, ylipäänsä taloudellista resursointia. Miten paljon siihen osoitetaan pelimerkkejä, kalustoa, välineistöä ja kaiken tän kehittämistä ja kaikkea tällaista se sisältää”. (haastateltava B)*

*” Karkeasti arvioiden muuhun menee neljännes. Esimerkiksi poliisin neuvontapalvelut, kuljetukset ja yleisötapahtumat ovat tällaisia. ” (haastateltava D)*

## 6.2 Analyysit ja niiden merkitys tieliikenteenvalvonnan johtamisessa

Kaikki haastateltavat olivat tietoisia, että heille lähetetään virkasähköpostiin liikenteen viikkoraportti. Tässä kyseisessä viikkoraportissa on analyttikojen kokoamia tilastoja eri aiheista.

*”Valvonta-aika, valvonnan, lajit, minkälaista valvontaa ollaan tehty, suoritemäärät, Sitten on kaksi kappaletta listoja, \*tiettyihin rikoksiin toistuvasti syyllistyneet\*. Ja sitten on vielä törkeät liikenneturvallisuuden vaarantamiset, koska se on yksi painopistealue. Aika pitkälle siellä kuitenkin samoja nimiä esiintyy näissäkin rikoksissa.” (haastateltava D)*

*”Joo, mä olen nähnyt vain sellaisia, jotka ovat karttoja Helsingistä. Siellä on sitten täpät näistä onnettomuuksista” (haastateltava C)*

Tuotettu analyysitieto tulisi olla sellaista, että tuotettua tietoa hyväksi käyttämällä voidaan tieliikenteenvalvontaa johtaa ja toimintaa kohdentaa. Haastatteluissa esitin tarkentavia kysymyksiä siitä, onko tuotettu tieto sellaista, jonka perusteella voidaan tieliikenteenvalvontaa johtaa ja toimintaa ohjailta. Tuotettu tieto tulisi olla myös sellaista, että sillä ohjailaan työntekijöitä suorittamaan työtä siten, että työ tukisi tulostavoitteiden saavuttamista sekä sitä myöten myös strategian saavuttamista. Tällöin tuotettu tieto tulisi olla tietojohdoisesti analyysitoiminnolta pyydettyä ja sellaista, että siinä huomioidaan tieliikenteelliset vaarat, vaarapaikat ja muut ongelmat. Tuotettu tieto tulisi olla sellaista, jonka avulla tulostavoitteissa määriteltäjä painopistealueita voidaan valvoa ja tätä kautta voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuutta, tulostavoitteita ja strategisia tavoitteita edistävästi.

*”Tuohan on monesti hyvin hyödyllinen tieto tuo, siihen tulee karttapohjalle valvontapaikat ja toiselle liikenneonnettomuudet” (haastateltava D)*

*”Varmasti on, tähän on just sitä, että meidän on ihan turha mieltä sitä, että missäköhän niitä tapahtuu, kun on se kylmä data sieltä näyttää sen, että missä ajetaan lujaa. Kyllä sillä kansalaispalautteellakin on paikkansa, kun kaikkea ei kuitenkaan pysty valvomaan koneellisesti” (haastateltava C)*

*”On se, kun operaattoritasolla ajatellaan. Sen lisäksi jokainen pihalla oleva liikenteenvalvontaakin suorittava poliisi omalla tietoa / kokemus / ammattitaito perusteellaan*

*pystyy ohjaamaan niin suunniteltua kuin vapaasti ohjautuvalla työajalla toteutettavaa liikenteenvalvontaa. Niin se on mun mielestä aika hyvä kombo” (haastatettava B)*

Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että tuotettu analyysitieto on sellaista, jonka perusteella pystyy tieliikenteenvalvontaa kohdentamaan. Yksi haastateltavista on myös käyttänyt Helsingin poliisilaitoksessa olevia analyttikkoja, jos hän on tarvinnut jonkin tietyn teemavalvonnan kohdentamiseen tietoa, jota ei tuotetusta analyysistä löydy. Haastateltava on pyytänyt analyttikolta kohdennettua tietoa teeman mukaisesta valvonnasta. Tällaisia pyyntöjä haastateltava tekee muutamia kertoja vuodessa.

*”Muutaman kerran vuodessa, kolme - neljä kertaa vuodessa.” (haastateltava D)*

Yhtenä tuotetun analyysitiedon kohtana on Helsingin poliisilaitoksella kansalaisten lähettämät liikenteenvalvontapyynnot. Kansalaisilla on mahdollisuus välittää poliisille heidän mielestään liikenteellisistä vaaranpaikoista ja toivoa valvontaa niihin. Haastattelussa pyrin selvittämään, miten näihin kansalaisten valvontapyyntöihin reagoidaan, miten pyynnot välitetään tieliikenteenvalvontaa suorittaville ja suoritetaanko kyseisissä kohteissa valvontaa.

*”\* Kaikki kirjataan. Yksi ylikonstaapeli laitokselta\* on vastuutettu laittamana ne kaikki pyynnot ja sitten se lista ne ja ryhmittelee ja laittaa välillä listan jakoon. ja välillä ihan ruksi ruutuun käydään ne paikat tarkastamassa” (haastateltava D)*

*”Kyllä niihin reagoidaan. \*Pyynnot perataan\* ja meille ne tulee sinne meidän virkapostiin ja jaetaan kentälle.” (haastateltava C)*

*”Reagoidaan siten, miten meillä kykyä reagoida on. Liittyen resursseihin, käytettävissä olevaan työaikaan, käytettävissä olevaan työntekijämäärään, työtehtävien määrään, työtehtävien laatuun ja niin edespäin. Eli tehdään se, mikä tehdä voidaan.” (haastateltava B)*

Haastatteluissa ilmeni, että kansalaisten lähettämiin valvontapyyntöihin reagoidaan ja vähintäänkin kohde käydään tarkastamassa, havaitseeko poliisi kyseisessä kohteessa saman liikenteellisen häiriön kuin pyynnön lähettänyt kansalainen. Varsin yleisesti kohteessa suoritetaan valvontaa.

### 6.3 Tieliikenteenvalvonnan johtaminen

Tässä luvussa käsitellään sitä, miten tieliikenteenvalvontaa johdetaan eri yksiköissä Helsingin poliisilaitoksella. Hälytys- ja valvontayksikkö sekä liikenteenvalvontatoiminto ovat päävastuulliset toimijat, kun on kyse tieliikenteenvalvonnan suorittamisesta. Työstäni on jätetty käsittelyn ulkopuolelle automaattinen tieliikenteenvalvonta.

Haastateltavilta pyrin kartoittamaan sitä, miten käytännön tasolla he johtavat tieliikenteenvalvontaa. Strategian ja vision onnistumisen edellytys on, että tulossopimuksessa määritellyt tavoitteet tulevat saavutetuksi. Poliisihallituksessa myös seurataan näiden tavoitteiden saavuttamista.

*”Poliisilaitosten on pidettävä huoli siitä, että henkilötyövuodet käytetään siihen, mitä on sovittu ja keskitytään siihen, mitä on tulossopimuksessa sovittu. Ja niihin tiettyihin valvontoihin ja että saadaan omat tulokset täyteen. Tai ainakin lähelle sitä, mitä on asetettu tavoitteeksi. Tulosseuranta on tietenkin tärkein ja sitten tekemällä tämä valtakunnallinen valvontasuunnitelma, mikä velvoittaa laitokset osallistumaan näihin valvontoihin ja tekemään valvontaa.” (haastateltava A)*

Periaatteessa kenttäpartioiden toimintaa johtaa yleisjohtaja, mutta Helsingin poliisilaitoksen alueella hälytys- ja valvontayksikön kenttäpartioiden toimintaa johtaa yleisjohtajan ohella myös päivittäinen päällystöesimies. Liikennetoiminnolla on myös oma päivittäinen päällystötason esimies. Operatiivisen toiminnan ja partioiden ohjailusta on vastuussa myös kunkin kenttäjohtoalueen kenttäjohtaja (ylikonstaapeli) sekä liikennetoiminnon puolella myös oma alipäällystötason esimies (ylikonstaapeli). Päävastuu kenttäpartioiden ohjailusta on kuitenkin yleisjohtajalla, mutta tulostavoitteiden osalta osittain myös näillä edellä mainituilla päällystötason esimiehillä.

*”Tää saattaa olla aika mutkikas ja jopa solmuja tekevä tää meidän johtamisjärjestelmä, on yleisjohtajaa ja on \*päivittäistason päällystöjohtajaa\*, on sitä ja tätä ja tota.” (haastateltava B)*

Hälytys- ja valvontayksikössä on aina päivisin päällystöesimies (komisario), jonka vastuulla on johtaa toimintaa yleisjohtajan ohella esimerkiksi tulostavoitteiden saavuttamisen osalta. Tavoitteiden saavuttamisen edellytyksenä on, että toimintaa johdetaan kohti tavoitteita. Liikenteenvalvontatoiminnolla on lisäksi päällystöesimies (komisario), joka vastaa

liikenteenvalvontatoiminnon ryhmien toiminnasta työvuoron aikana ja vastaa muun muassa tulostavoitteiden saavuttamisesta.

*” Me pidetään huoli, että nää Pohan teemavalvonnat vuoden aikana vastuutetaan \*jollekin henkilölle\*. Että siellä on joku henkilö, joka sitten tekee suunnitelmat ja sitten katsotaan, että se vastaa sitten näitä linjauksia se suunnitelma. Joka \*päivä ollen palaverieissa\* mukana, kun joukot lähtee liikkeelle.” (haastateltava D)*

*” Miten on tätä asiaa pystynyt systemaattisesti johtamaan ja viemään eteenpäin, niin on \*päivittäistoimintojen johtajan\* roolissa.” (haastateltava B)*

*”\*Jos meillä\* on joku kampanja, että tänään pistetään näin monta partiota liikenteenvalvontaan. Katsotaan, paljonko meillä on resurssia, jaetaan se alueisiin ja siihen sitten tehtävänanto.” (haastateltava C)*

Tieliikenteenvalvontaan käytettävissä olevat resurssit nousivat jokaisen haastateltavan kohdalla esille, kun kysyin heiltä keskeisimpiä seikkoja siihen, mitkä asiat vaikuttavat tieliikenteenvalvonnan operatiiviseen suunnitteluun ja johtamiseen. Eräs haastateltavista kiteytti resurssiongelman ja johtamisen yhteyden osuvasti haastattelussa.

*” 10 henkilön ryhmä, niin pohja putoaa pois, jos siitä esimerkiksi 6-8 ihmistä lähtee \*muihin tehtäviin\* ja sitten pitäisi vain yhdellä partiolla valvoa. Aika minimaalista se on sitten. Ei siinä sitten oikein mitään johdettavaa enää ole.” (haastateltava D)*

*” Resurssit on erittäin keskeinen. \*HPL:ssä on kuljetusvastuita ja jos kuljetusporukkaa ei ole riittävästi\*, niin se kaatuu meille väkisin. Se on kaikista suurin yksittäinen, mikä vaikuttaa tähän.” (haastateltava D)*

*” Resurssit, sitten on tämä muu operatiivinen toiminta ja sitten nämä kaikki muut poliisille työnnetyt tehtävät, mitä päivän aikana saattaa tulla, että mitä sitä nyt sitten jää sitä resurssia.” (haastateltava C)*

*” Esimerkiksi suoraan partiomääriin. Niin kaikenlaisiin tehtäviin, mitä ylipäänsä on, työaikoihin, niin liian paljon on näistä syistä johtuvia tilanteita / hetkiä / jopa päiviä, milloin joudutaan vaan elämään täysin kädestä suuhun. Elikkä ihan vain reagoimaan ja tekemään niitä kaikista tärkeimpiä, oleellisimpia, kiireisimpiä perustehtäviä, jotka sitten syö tilaa tai toteutumismahdollisuuksia tältä meidän tehtävältä.” (haastateltava B)*

Haastateltavat toivat myös esille sen, että kyse ei ole resurssien osalta vain henkilöstön määrästä, vaan myös esimerkiksi ajoneuvokaluston määrästä. Ajoneuvokaluston määrä on myös ratkaiseva tekijä, koska sopivaa kalustoa tulisi olla käytettävissä, vaikka osa kalustosta olisikin esimerkiksi huollossa. Joskus käy jopa niin, että henkilöstöä olisi käytettävissä enemmän kuin on kalustoa tarjolla. Tämäkin asia voi rajoittaa henkilöstön käyttöä erilaisiin tehtäviin.

*” Tässä on taas se, että meidän henkilöstömäärä versus tehtävät. Nyt mä viittaan, että kun todella päivittäin autoja hajoaa, onko meillä riittävästi autoja tilalle, viedään huoltoon, tulee erilaisia kuljetustehtäviä, jotka säilytty poliisin hoidettavaksi. Mitä kaikkea erilaista se partioiden tekemä työtehtävien kirjo onkaan, niin se vaan kaatuu niille syliin ja se vaan onniin kuin hoidettava. Tämmöinen tää on, ollaan sellaisella alueella, missä meidän ei pitäisi olla. Pitäisi tehdä oikeita asioita oikein. Siinä on just nämä strategiat, visiot ja niiden johtaminen” (haastateltava B)*

*” Ihan henkilötyövuosia, pääluku mitä on kentällä tänään aamulla. Ja sitten vielä kalusto siihen lisäksi, sopiva kalusto.” (haastateltava D)*

Haastateltavat mainitsivat myös, että suuri työnjohdollinen vastuu tieliikenteenvalvonnan suunnittelusta ja käytännön johtamisesta on kenttäjohtajilla sekä liikenteenvalvontatoiminnossa alipäällystötason esimiehellä (ylikonstaapeli). Hälytys- ja valvontayksikön ja liikennetoiminnon päällystöesimiehet osallistuvat käskynjakotilaisuuksiin ja tarvittaessa määräävät suorittamaan tieliikenteenvalvontaa. Tilanne voi toki olla sellainen, että ylemmältä johdolta tulee ohjeeksi ohjeistaa vapaasti ohjautuvaa työaikaa muuhun toimintaan kuin liikenteenvalvontaan.

*” Sitten oli tää kesä ja tää korona-aika, niin haluttiin, että poliisi näkyy näissä paikoissa ja että luodaan tätä turvallisuuden tunnetta. Viime aikoina ylimääräiset partiot on pistetty YJT valvontaan. En ole liikenteenvalvontaan vähään aikaan laittanut.” (haastateltava C)*

*” Kentiksiä lukuun ottamatta, se rooli on vielä tärkeämpi” (haastateltava B)*

*”\*Alipäällystötason johtaja\* nimetään jokaiselle päivälle. Toki meilläkin voi joku olla tullut jostain, vaikka palautetta tai on itse havaittu jostain palaverista tai raporteista, että on jotain onnettomuusherkkää aluetta.” (haastateltava D)*

Tieliikenteenvalvonnan tietojohtoisessa johtamisessa korostuu se, että toimintaa johdetaan analyysitietoa avuksi käyttämällä. Edellisessä kappaleessa käsittelemme sitä, mitä analyysejä

haastateltavilla on käytössään. Tässä kappaleessa käsittelen sitä, miten tuotettua analyysitietoa käytetään johtamisen apuna. Kaikki operatiivisen toiminnan haastateltavat kertoivat käyttävänsä joko liikenteen viikkoraportissa olevaa tietoa tai jotain muuta kautta heidän tietoonsa tullutta tietoa tieliikenteenvalvonnan koordinoimisessa ja johtamisessa.

*”Katson, mitä aluetta ne koskee ja niille \*annan ne alipäälystötasolle\* tiedoksi. Sitten nostetaan tuolla aloituspalaverissa ne esille. Muistutetaan kentiksiä, että käyvät niitä läpi, kun \*ohjeistavat ryhmiään\*. Enimmäkseen luotetaan siihen, että \*alipäälystötason johtaja\*jakaa niitä.” (haastateltava C)*

*”Joo, kyllä mä käytän. Tää äsken mainittu raportti ja sitten pyydetään meidän omata analyysitoiminnolta, niin siltä voidaan pyytää raportteja johonkin. Vaikka johonkin tiettyyn rikoksiin syyllistyneistä ja määristä.” (haastateltava D)*

Johtamiseen kuuluu myös tavoitteiden seuranta. Poliisihallitus seuraa poliisilaitosten tavoitteiden saavuttamisen tilaa ja täten poliisilaitosten on tätä tavoitteiden saavuttamista myös itse seurattava ja tarvittaessa yritettävä tehdä jotain, jos tavoitteista ollaan jäljessä. Toki yhteiskunnassa vallitsevat kulloisetkin tilanteet voivat vaikuttaa tavoitteiden saavuttamiseen muun muassa käytettävissä olevien resurssien muodossa.

*”Joo, seurataan. Se äsken mainitsemani kuukausiseuranta. Siinä nähdään alkuvuoden tilanne nykyhetkeen ja siinä verrataan myös tavoitteeseen. Paljonko ollaan prosentuaalisesti jäljessä tai edellä. Jos jää hirveästi jälkeen, niin kyllä siitä saattaa joku jotain kysäistä” (haastateltava A)*

*”Joo, seurataan, meille tulee säännöllisesti kausitiedotteita \*ylemmältä taholta\* ja siihen on helppo seurata, kun siinä on ne tavoitteet. Onko punaisella vai vihreällä. Ja sitten meillä on oma seuranta.” (haastateltava D)*

*”Mulla ei ole mitään omaa seurantaa, vaan sillä poliisilaitostasolla mennään, sillä kuukausittaisella tuloksellisuuskatsauksella.” (haastateltava B)*

Poliisilaitosten tulisi itsenäisesti seurata omien tulossopimuksessa määriteltyjen tavoitteiden saavuttamista ja tarvittaessa reagoida. Reagointia tarvitaan erityisesti silloin, jos ollaan tavoitteista jäljessä. Yleensä tavoitteista jälkeen jäämiselle on jokin syy, mutta on tärkeä selvittää, mikä se on. Tärkeään on myös yrittää löytää keinoja siihen, miten tuloksellisuutta voidaan parantaa ja millä keinoilla.



*”Ensimmäiseksi selvitetään, mistä se voi johtua. Se yleensä löytyy hyvin helposti. Esimerkiksi valvonta-aika (työaika) on pahasti miinuksella. On voinut olla esimerkiksi isoja käräjiä ja sen takia \*jokin tieliikenteenvalvonnan osa-alue\* ei nouse sieltä valitettavan alhaiselta tasolta millään ylös.” (haastateltava D)*

*”Otetaan keskustelu ja katsotaan, mikä tässä on homman nimi. Miten voitaisiin vähän niin kuin tehostaa sitä ja voitaisko me tehdä jotain heidän työnsä helpottamiseksi.” (haastateltava D)*

*”Aina on jääty tavoitteista. Sitten on tämä vapaasti käytettävä työaika. Sitä käytetään monella tavalla. Ei siis pelkästään liikenteenvalvontaan, vaan myös tätä YJT:tä.” (haastateltava C)*

Haastateltavat olivat kaikki tietoisia siitä, että tavoitteista jäädyään useimmiten jälkeen. Haastattelussa pyrin selvittämään haastateltavien mielipiteitä ja kokemuksia syistä, mitkä estävät heitä saavuttamasta tulossopimuksessa asetettuja tavoitteita.

*”Isoin ongelma tuohon kysymykseen on johtaminen. Kuten olen sanonut aikaisemminkin, minkä takia ei päästä tavoitteisiin on se, että annetaan liikaa valtaa tehdä ihmisille mitä ne haluaa, mistä ne on kiinnostuneita. Ja jos ei ole kiinnostuneita mistään, niin ei tee mitään. Sekin on valitettavasti mahdollista nykypäivänä. Johtamista pitää terävöittää ja niitä vaatimuksia.” (haastateltava A)*

*”Tähän pitää taas vastata, että resurssikysymys se on pitkälti. Ei se ole mistään muusta kiinni” (haastateltava D)*

*”Tullaan taas siihen, että resursseihin ja muihin työtehtäviin ja kaikkeen. Tämä on tällainen ongelmapyyhti, jossa monessa asiassa ollaan samojen asioiden vaikuttavien elementtien kanssa tekemisissä.” (haastateltava B)*

*”Resurssit, sitten semmoinen porukan motivoiminen. Ei kaikki ole niin liikenneorientoituneita. Mä sanoisin, että silläkin on merkitystä.” (haastateltava C)*

*”Isoin ongelma on, miten saadaan kenttämiehet aktiivisemmaksi ja oikeasti puuttumaan niihin. Sitä on niin paljon sitä vapaasti ohjautuvaa työaika. Ja jos puhutaan vaikuttavuudesta, niin tämä on sitä millä vaikuttavuutta saadaan aikaan. Koska ihmiset näkee, että se virka-auto oikeasti puuttuu johonkin eikä vain ajele siellä. Ja vaikka esimerkkinä kevyenliikenteenvalvonta. Fillarit suihkii pitkin jalkakäytäviä ja tunnuksellinen poliisiauto ajaa ohi tekemättä mitään. Siinä vaiheessa on todella väärin ja mikään ei puolustele sitä, että ei jakseta edes ämyriin huutaa, että fillari ajoradalle ajamaan sieltä. Jollei muuta jaksa tehdä, niin sen pystyy tekemään.” (haastateltava A)*

*”Tää on ihan normaalia johtamistoimintaa. On seurattava ja sen mukaisesti reagoiminen. Silloin kun joudutaan reagoimaan, niin pääsääntöisesti ollaan takamatkalla ja huonossa asetelmassa.” (haastateltava B)*

*”Vuorokohtaiset tavoitteet me käydään ryhmätakeissa läpi. Yleensä on niin, että joku henkilöityy liikenneihmiseksi jokaisessa vuorossa. Niitä pitää katsoa. Jos niitä ei katso, niin sehän on samantien tuuleen huutelua.” (haastateltava C)*

Tieliikenteenvalvonnan johtamiseen liittyy myös sidosryhmäyhteistyö eri toimijoiden kanssa. Tieliikenteen turvallisuus muodostuu sekä jokaisen toimijan omasta toiminnasta, mutta myös eri toimijoiden yhteistoiminnasta. Haastattelussa pyrin selvittämään sitä, millaista yhteistoimintaa poliisilla ja Helsingin poliisilaitoksella on tieliikenneturvallisuuden edistämiseksi.

*”Sidosryhmätapaamisia on muutamia vuodessa. Helsingin kaupungin kanssa tehdään yhteistyötä paljon. Me saadaan tietoa liikennemuutoksista tai suunnittelussa olevista. Me voidaan antaa lausunto siihen tai me voidaan antaa suoraa palautetta, jos meidän mielestä jokin paikka on ongelmallinen.” (haastateltava D)*

*”Joo, tulee mieleen heti lasten koulutie, siellähän oli kaikki mukana, esimerkiksi Mannerheimin lastensuojeluliitto ja Liikenneturva ja muut. Sitten on ollut nämä, missä itse olen ollut mukana eli \*muutamia isoa asuinaluehankkeita\*, niiden liikennesuunnittelut ja tunnelisuunnittelut ja pelastusharjoitukset. Me ollaan siellä konsultoimassa.” (haastateltava C)*

*”Todella tiivistä se yhteistyö, varsinkin kun tunnetaan toisemme. Eihän poliisi pysy yksin tekemään mitään kauheen radikaalia nollavisioon tai mihinkään muuhunkaan, vaan tämä on tiimityötä. Tässä käytetään hyväksi muita sidosryhmiä, jotka tekevät todella tärkeää työtä ja omaavat paremmat resurssit ja esimerkiksi Liikenneturvalla on hillittömät budjetit. Kaupunki kuulee aika hyvin poliisia ja Helsingin kaupunki käy todella tiivistä yhteistyötä Helsingin poliisilaitoksen kanssa.” (haastateltava A)*

Yksi haastateltavista kertoi hyvin konkreettisen esimerkin siitä, miten poliisi pystyy vaikuttamaan esimerkiksi liikennejärjestelyihin yhteistyössä kaupungin kanssa. Kyseisessä tapauksessa liikennejärjestelyt mahdollistivat vaaratilanteita aiheuttavan liikennekäyttäytymisen. Yksi ylikonstaapeli ideoi kyseiseen kohtaan tolpituksen, joka esti kyseisen vaaraa aiheuttavan ajotavan ja kaupunki toteutti kyseisen liikennejärjestelyn. Liikennejärjestelyn muuttamisen jälkeen vaaratilanteet lakkasivat.

## 7 JOHTOPÄÄTÖKSET

### 7.1 Strategian ja tulossopimuksen merkitys ja vaikutus tieliikenteenvalvonnan johtamiseen

Opinnäytetyön tutkimuksen perusteella ilmeni, että strategian tuntemus tieliikenteenvalvonnan osalta ei ole kaikille haastatelluille päällystön edustajille täysin selvää. Strategian isot linjat tiedetään, mutta niiden linkittyminen tieliikenteenvalvontaan jäi joidenkin haastateltavien osalta hieman epätarkaksi. Päätelmäni muodostui siitä, että kysymykseen vastataan ”että arvelisin siellä olevan”. Mielestäni se kertoo sen, että tosiasiallisesti vastaaja ei tarkasti tiedä, mitä strategiassa sanotaan tieliikenteenvalvonnasta tai miten strategiset linjaukset yhdistyvät tieliikenteenvalvontaan. Osa vastaajista oli ymmärtänyt strategian ja miten strategia linkittyy tieliikenteenvalvontaan. Strategiassa ei suoranaisesti kerrota tieliikenteenvalvonnasta, mutta se sisältyy tiettyihin kokonaisuuksiin ja on sieltä johdettavissa myös tieliikenteenvalvontaan.

Merkittävää oli huomata, että pääsääntöisesti tieliikenteenvalvontaa suorittavan toiminnon päällystön edustaja oli hyvin selvillä strategiasta ja sen merkityksestä. Toisaalta sitten yksikössä, jossa tieliikenteenvalvonta on toissijainen tehtävä, päällystön edustajat eivät olleet niin hyvin perillä strategiasta ja sen linkittymisestä tieliikenteenvalvontaan. Tämä on toki ymmärrettävää, koska heidän hälytys- ja valvontayksikössä työn tekeminen painottuu hälytystehtäviin. Toisaalta taas hälytys- ja valvontayksikön partiot ovat jokaisena vuorokauden aikana liikkeellä ja heidän omien ensisijaisten työtehtävien suorittamisen ohella tehtävä tieliikenteenvalvonta on merkittävässä asemassa vaikuttavuuden näkökulmasta. Vaikuttavuus perustuu siihen, että jokaisena vuorokaudenaikana liikkeellä olevien partioiden olisi ensisijaisen tärkeää tehdä näkyvää tieliikenteenvalvontaa partioinnin yhteydessä.

Tutkimuksessa ilmeni, että tieliikenteenvalvonta on hälytys- ja valvontasektorilla tyypillisesti jäänyt joidenkin partiomiesten oman aktiivisuuden varaan. Haastatteluissa ilmeni, että vuoroissa on yleensä muutama työntekijä, jotka suorittavat pääosan tieliikenteenvalvonnasta ja muut tekevät jotain muuta. Näin ei tulisi olla, vaan tieliikenteenvalvonnan tulisi olla jokaisen ulkona liikkuvan partion jokapäiväistä rutiinia.

Poliisin strategiassa keskeisten toimintamallien kohdalla mainittu, että Road policing-toimintamallin mukaisesti tieliikenteenvalvontaa tulisi ylläpitää ja suorittaa. Se tarkoittaa sitä, että aktiivisesti pysäytellään liikenteessä rikkeitä tehneitä ajoneuvoja ja tätä kautta saadaan suoritettua sekä tieliikenteenvalvontaa että muuta rikollisuuden valvontaa. Tämä tarkoittaa sitä, että kaikkien ulkona liikkuvien ja erityisesti tunnuksellisella poliisiautolla liikkuvien partioiden tulisi puuttua aina havaitsemiinsa rikkeisiin.

Strategian ymmärtäminen on avainasemassa siihen, että strategia voidaan jalkauttaa ja selittää eli kansankielistää tieliikenteenvalvontaa suorittaville työntekijöille. Tutkimus osoitti, että päällystön tulisi vielä paremmin olla selvillä EU tason strategisista tavoitteista, valtionhallinnon ja ministeriön strategiasta poliisille sekä poliisilaitoksen omasta strategiasta. Tämä voisi johtaa siihen, että strategia voitaisiin tämän jälkeen paremmin jalkauttaa ulkona toimiville partioille ja saataisiin näin motivoitua kaikki tekemään tieliikenteenvalvontaa. Tämä taas kulminoituu johtamiseen, minkä asiakokonaisuuden käsittelen myöhemmin.

Subjekttiivisen ja objektiivisen kiinnijäämisriskin lisäämisen takia olisi merkittävää, että poliisi puuttuisi kaikkiin havaitsemiinsa liikennesääntöjen rikkomisiin. Ainostaan aktiivisesti puuttumalla poliisi lisää valvonnan vaikuttavuutta ja tätä kautta kiinnijäämisriskin lisääntymistä. Helsingin poliisilaitoksen strategiassa on tavoitteina mainittu vaikuttavuus ja sisäinen tehokkuus. Vaikuttamalla partioiden motivaatioon puuttua tieliikenteessä havaittuihin rikkeisiin, saadaan sekä vaikuttavuutta että ollaan tehokkaita. Tämä ei tarkoita sitä, että se olisi pois hälytystehtävien hoitamisesta tai vasteajoista. Vaikuttavuutta on jo se, että rikkeen tehnyt autoilija, polkupyöräilijä tai jalankulkija pysäytetään ja puhutetaan, mahdollisesti rangaistaan. Tällöin vaikuttavuus ilmenee sekä rikkeen tehneelle, että kaikille niille, jotka näkivät poliisin toimivan ja reagoivan.

Tulossopimuksessa määritellyt poliisilaitosten yhteiset painopistealueet olivat sitä vastoin hyvin tiedossa päällystön edustajilla. Ainoastaan raskaan liikenteenvalvonnan osalta hälytys- ja valvontasektorin päällystön edustajat eivät tätä muistaneet. Toisaalta Helsingin poliisilaitoksella on oma raskaan liikenteen valvontaryhmä, mutta raskaan liikenteen valvonnan osaajia on myös hälytys- ja valvontayksikössä.

Haastatelluilla oli hyvin tiedossa painotukset törkeisiin liikenneturvallisuuden vaarantamisiin sekä rattijuopumuksiin (sisältää erityisesti huumausainerattijuopumukset). Tulossopimuksessa määriteltiin erikseen vielä keinot lisätä huumausainerattijuopumusten

kiinnijäämistä liikenneanalyysin, kohdetietojen ja Revikan käytöstä ja nämä olivat hyvin tiedossa. Helsingin poliisilaitoksella on käytössä yllä mainittuja raportteja (liikenneanalyysijä), joihin keskityn loppupäätelmien seuraavassa. alaotsikossa.

Helsingin poliisilaitos on tulossopimuksessa erikseen kirjattu painopistealueeksi kevyen liikenteen valvonnan. Tutkimuksessa selvisi, että tämä asia oli kaikilla haastateltavilla hyvin tiedossa. Erityistoimintayksikön liikennetoiminnossa on perustettu kevyen liikenteen valvontaryhmä, joka oli tiedossa myös hälytys- ja valvontayksikön haastateltavilla. Hälytys- ja valvontayksikön henkilöillä on myös mahdollisuus suorittaa kevyenliikenteenvalvontaa laitoksen omistamilla polkupyörillä.

Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kevyenliikenteen valvonnan tulisi olla vain polkupyörällä tehtävää toimintaa. Erityisen hyvä yksityiskohta mainittiin yhdessä haastattelussa, jossa kritisoitiin partioiden puuttumiskynnystä. Vaikuttavuuden osalta puuttumiseksi voi joissakin tapauksissa riittää se, että pysäyttämisen ja puhuttamisen sijasta autossa toimiva partio käyttää kaiutinta esimerkiksi polkupyöräilijän poistamiseksi jalkakäytävältä ajamasta. Tämä toiminta viestittää ulkopuolisille sitä, että poliisi aina huomattessaan lain vastaisen käyttäytymisen aktiivisesti puuttuu kyseiseen toimintaan. Edelleen viittaa tässä objektiivisen ja subjektiivisen kiinnijäämisriskin lisäämiseen ja sen tärkeyteen tieliikenteenvalvonnan vaikuttavuuden osalta.

Tutkimuksessa selvisi myös tieliikenteenvalvonnan oman strategian puuttumisen vaikutus tieliikenteenvalvontaan. Kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että tieliikenteenvalvonnan oman strategian puuttuminen on tieliikenteenvalvonnan merkittävyttä vähentävä seikka. Haastateltavat kokivat asian arvostuksen nousevan, jos liikenteenvalvonnalla olisi oma strategia. Omassa strategiassa voisi yksityiskohtaisemmin ja konkreettisemmin määritellä tavoitteista, toimintatavoista niiden saavuttamiseksi sekä vaikuttavuuden mittaamisesta. Tieliikenteenvalvonta on konkreettisen valvonnan lisäksi myös samaan aikaan ennalta estävää työtä, kuten tutkimuksessa (haastattelussa) tuotiin esille. Ennalta estävän työn vaikuttavuuden mittaaminen puolestaan taas on hyvin vaikeaa tai vaikutus konkretisoituu viiveen kanssa esimerkiksi liikenneturvallisuusindeksin muutoksena tai vuosittaisena liikennekuolleisuuden laskuna.

Tieliikenteenvalvonnan oman strategian puuttuminen saattaa olla yksi seikka, mitkä osaltaan vähentää tieliikenteenvalvonnan arvostusta hallinnossa tai yksittäisten virkamiesten osalta.

Haastatteluissa selvisi, että tieliikenteen oman strategian ansioista poliisiorganisaation kaikilla tasoilla tieliikenteen valvonnan arvostus todennäköisesti nousisi. Tällöin se katsottaisiin niin arvokkaaksi toiminnaksi, että sille on ollut tarpeen luoda oma strategia. Osuvasti haastattelussa tuotiin ilmi toisen rikoslajikokonaisuuden strategian vanhentumisen (eli poistumisen) vaikutus kyseisen rikoslajikokonaisuuden toimintaan. Vanhentumisen jälkeen kyseisen rikoslajikokonaisuuden operatiivinen toiminta muuttui organisoitumattomaksi ja tehokkuus laski. Tieliikenteenvalvonnalla on ollut aikaisemmin yhteiskunnallinen strategia ja tämä strategia piti uudistaa, mutta näin ei tapahtunut. Nyt on kuitenkin perustettu työryhmät, jotka alkavat valmistella muun muassa tieliikenteenvalvonnalle omaa strategiaa.

Vertailukohtana olin ottanut esille ennalta estävän toiminnan strategian ENSKAN ja tämän vaikutuksen sekä hallinnon että yksittäisten poliisien arvostukseen kyseistä asiaa kohtaan. Väitän, että kyseisen toiminnon (ennalta estävä toiminto) arvostus nousi strategian tulon myötä ja kyseisen toiminnon merkittävyys organisaatiossa kasvoi. Tämä huolimatta siitä, että tavallisilla tulosmittareilla ei ennalta estävän toiminnan vaikuttavuutta ei voi kunnollisesti mitata. Toivon, että tuleva tieliikenteenvalvontastrategia / liikennestrategia, vaikka se tulisi vain kaikkia toimijoita koskevaksi yleiseksi strategiaksi, nostaisi tieliikenteenvalvonnan arvostusta hallintomme kaikilla tasoilla.

## **7.2 Tietojohtoisuuden ja analyysien merkitys tieliikenteenvalvonnan kohdentamisessa ja johtamisessa**

Tietojohtoinen poliisitoiminta tarkoittaa, että toimintaa kohdennetaan tietoon perustuen ja kohdentamisen apuna käytetään esimerkiksi analyysejä. Tutkimuksessa selvisi, että Helsingin poliisilaitoksella tuotetaan viikoittain valvontaa tekeväälle henkilöstölle sähköpostijakeluna liikenteen viikkoraportti. Raportissa on tilastotietoa, jota käytetään tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tukena.

Haastattelussani selvisi, että Helsingin poliisilaitoksella on analyytikkoja, jotka tuottavat kyseiset analyysit henkilöstön käyttöön. Heiltä voi tarvittaessa pyytää myös erillisiä analyysejä, jos niitä tarvitsee esimerkiksi jonkun tietyn valvontateeman toteuttamista varten. Haastattelussa selvisi, että ainakin liikenteenvalvontatoiminnossa tätä mahdollisuutta käytetään, kun halutaan kohdennettua analyysitietoa johtamisen tueksi.

Poliisihallituksen ja Helsingin poliisilaitoksen välissä tulossopimuksessa mainitaan huumausainerattijuopumusten osalta kiinnijäämisriskin lisäämistä liikenneanalyysin, rikostorjunnan kohdetiedon sekä Revika-järjestelmän hyväksikäytöllä. Tutkimuksessa selvisi, että liikenteen viikkoraportissa on rikostorjunnan kohdetieto-osio. Tässä viikkoraportin osiossa listataan henkilöitä, jotka ovat useasti syyllistyneet liikenneturvallisuutta vaarantaviin rikoksiin. Useat haastateltavat sanoivat, että tämä on hyödyllinen tieto. Haastateltavat perustelivat hyödyllisyyttä sillä, että on tärkeää saada toistuvat liikenneturvallisuutta vaarantavat kuljettajat pois liikenteestä.

Tutkimuksessa havaittiin, että operatiivisista analyyseistä Helsingin poliisilaitoksella on käytössä analyysi liikenneonnettomuuspaikoista. Haastateltavien mukaan tämä tieto mahdollisti tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen kyseiseen paikkaan, jos siellä havaittiin tieliikennettä vaarantava ilmiö tai muu haitta. Tämä myös mahdollisti liikennejärjestelyjen muutoksen, jolla haittaava ilmiö saatiin poistettua tai haitta minimoitua. Kyseisen esimerkin olen maininnut jo työni aikaisemmassa luvussa.

Helsingin poliisilaitoksella on liikenteen viikkoraportin yhteydessä kerätty listaksi kansalaisten lähettämät liikenteenvalvontapyynnöt. Haastateltavien mielestä tämä on erittäin hyvä käytäntö ja he käyttävät tätä yhtenä tieliikenteenvalvonnan johtamisen elementtinä. Haastateltavat kertoivat, että kansalaisten lähettämiin liikenteenvalvontapyyntöihin reagoidaan joko suorittamalla kyseessä olevassa paikassa liikenteenvalvontaa tai ainakin paikka käydään tarkistamassa ja havainnoimassa. Haastateltavat kertovat esimerkiksi mopohäiriköinneistä, joista tulee ajoittain jopa paljon ilmoituksia. Poliisi pyrkii tällöin puuttumaan näihin ja vastaamaan kansalaisten pyyntöihin.

Kaikki tutkimuksessa olleet haastateltavat olivat yksimielisiä siitä, että nuoret ovat kriittinen ryhmä liikenteenvalvonnan kohdentamisessa. Nuorten liikennekäyttäytyminen on suuri huolenaihe heillä kaikilla. Tilastollisesti Suomessa nuorilla on kaksinkertainen riski kuolla liikenteessä eurooppalaiseen keskitasoon verrattuna. Syiksi tähän on arveltu pitkiä välimatkoja sekä nuorten asennetta liikenneturvallisuutta kohtaan. Erityisesti haastateltavat mainitsivat huolensa uudistuksesta, jossa 17-vuotiaat voivat saada ajokortin poikkeusluvalla. Haastateltavien mukaan nuoret aikuiset (yli 18-vuotiaat) ovat liikennekäyttäytymisessä holtittomampia ja riskeeraavat liikenneturvallisuutta useammin kuin muut ikäryhmät. Poliisin yksi tieliikennevalvontatyön keskittymisalueista on riskikuljettajat, joita nuoret tai nuoret aikuiset ovat ja joiden käyttäytymiseen myös poliisin tulisi pyrkiä vaikuttamaan.

Haastatellut päällystön edustajat ymmärtävät poliisi tieliikenteenvalvonnan vaikuttavuuden tutkimuksen tulosten perusteella. Haastateltavat tiedostivat sen, että jokaisen ulkona liikkuvan poliisin tai poliisipartion tulisi olla aktiivinen myös tieliikenteenvalvonnan suhteen. Haastateltavat toivat esille sen, että tieliikenteenvalvonta henkilöityy usein vuoroissa tiettyjen aktiivisten henkilöiden tekemäksi. Tämä johtaa taas siihen, että tietyt partiot tai poliisimiehet eivät ole kiinnostuneita eivätkä aktiivisesti puutu havaitsemiinsa liikenne rikkomuksiin tai -rikoksiin.

Objektiivisen ja etenkin subjektiivisen kiinnijäämisriskin kannalta tämä on huono asia ja se oli haastateltavilla tiedossa. Poliisin tulisi aktiivisesti puuttua pieniinkin rikkomuksiin niin, että kansalaiset näkevät poliisin puuttuvan. Tällä tavalla subjektiivista kiinnijäämisriskiä saadaan pidettyä yllä. Kansainvälisissä tutkimuksissa on osoitettu, että liikenne rikosten kiinnijäämisriskiä nostamalla, rikostuomion todennäköisyydellä tai tuomion ankaruudella on suuri vaikutus näihin rikoksiin syylistymisien vähentämisellä.

Samoin riskikasaumamallin riskitekijöihin puuttuminen jää tapahtumatta, jos ulkona liikkuvat partiot eivät puutu havaitsemiinsa liikenne rikkomuksiin tai -rikoksiin. Riskikasaumamallissa liikenne onnettomuudet ovat yleensä monen riskitekijän summa. Vähentämällä yhdenkin näistä riskitekijöistä voi olla mahdollista, että liikenne onnettomuus jää tapahtumatta tai vakavat seuraamukset jäävät aiheutumatta.

Edellä käsiteltyihin asioihin liittyy myös poliisin näkymisen ajallinen vaikuttavuus. Poliisin näkyminen liikenteessä muuttaa ajotapoja vain hetkellisesti. Ainoa keino muuttaa kansalaisten ajotapoja, on siis näkyvästi ja useasti puuttua rikkeisiin tai rikoksiin. Tutkimuksessa tuotiin esille seikka, että mikä tahansa puuttuminen vaikuttaa. Esimerkiksi jos partio on menossa tehtävälle, ei ole tarkoituksenmukaista pidentää hälytysvalmiusaikoja puuttumalla pieniin rikkomuksiin. Pieniin rikkomuksiin voi puuttua myös niin, että hälytysvalmiusaika ei pitene, mutta puuttuminen kuitenkin tapahtuu. Esimiehillä on tässäkin asiassa vastuu siinä, että henkilöstöä motivoidaan tekemään tieliikenteenvalvontaa ja puuttumaan aktiivisesti ja tarkoituksenmukaisesti.



### 7.3 Tieliikenteenvalvonnan johtaminen

Tässä osiossa käsittelen tieliikenteenvalvonnan päällystötason operatiivista johtamista. Varsinaisen operatiivisen johtamisen tekee kenttäjohtaja, mutta joko yleisjohtaja tai Helsingin poliisilaitoksessa toimivat muut operatiivisen toiminnan päällystön edustajat vastaavat omalta osaltaan tästä johtamisesta ja tulostavoitteiden saavuttamisesta.

Selvitin aluksi tutkimuksessa päällystön tietämystä strategiasta ja tulossopimuksesta. Päällystön tehtävänä on ”jalkauttaa” strategia käytännön toimijoiden tasolle ja tuoda selkeästi esille, mitä ollaan tavoittelemassa ja miksi. Esimiesten tehtävänä on ottaa vastuu tieliikenteenvalvonnan johtamisesta; käytännön koordinoimisesta, tuloksellisuuden mahdollistamisesta sekä tuloksellisuuden seurannasta ja mahdollisista toimenpiteistä tuloksellisuuden parantamiseksi. Helsingin poliisilaitoksen johtamisjärjestelmä poikkeaa muista poliisilaitoksista, koska Helsingin poliisilaitoksessa on käytössä yleisjohtajan lisäksi muita päällystöntason edustajia, joiden tehtäväksi on määritelty muun muassa vapaasti ohjautuvan työajan koordinoiminen ja tuloksellisuuden seuraaminen. Haastatteluissa tuli esille, että tämä johtamisjärjestelmä voi olla mutkikas ja toimintaa sekoittava.

Päällystön haastatteluissa kävi ilmi, että eri toiminnoissa olevat päällystöesimiehet johtavat tieliikenteenvalvontaa eri tavoilla, koska toimintojen vastuut tieliikenteenvalvonnasta ovat erilaiset. Hälytys- ja valvontasektorin tieliikenteenvalvonta on operatiivisella tasolla määritelty pääosin vapaasti ohjautuvalla työajalla tehtäväksi. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että tieliikenteenvalvonta olisi ainoastaan tällä tavalla suoritettavaa.

Poliisihallitus edellyttää poliisilaitosten käyttävän tulossopimuksessa määritellyt henkilötyövuodet käytettäväksi liikenteenvalvontaan. Samoin Poliisihallituksen aikatauluttamat valtakunnalliset liikenteenvalvonnat tulisi suorittaa aikataulun mukaisesti. Näitä kyseisiä asioita valvotaan Poliisihallituksessa ja tarvittaessa poliisilaitoksilta kysytään, jos tavoitteista ollaan jäljessä tai teemavalvontoihin ei osallistuta.

Helsingin poliisilaitoksella, sekä hälytys- ja valvontasektorilla että liikennetoiminnossa, pyritään osallistumaan kyseisiin valvontoihin sekä suorittamaan liikenteenvalvontaa tulostavoitteiden mukaisesti. Molempien toimintojen haastateltavat päällystön edustajat kuitenkin korostivat sitä seikkaa, että suurin este tieliikenteenvalvonnan johdetulle

suorittamiselle on resurssit. Usean haastateltavan kertomana selvisi, että kyse on sekä henkilöresurssista että muusta resurssista (ajoneuvot ja muu kalusto).

Henkilöresurssit vaikuttavat tieliikenteenvalvontaan hälytys- valvontasektorilla kahdella tavalla: a) kentällä olevia partioita on ajoittain vähän, että heidän kaikki aika menee kiireellisten hälytystehtävien hoitamiseen tai b) kentällä on riittävästi partioita, mutta muut ylimääräiset tehtävät (esimerkiksi erilaiset kuljetukset, mielenosoitukset, ja kaikki muut poliisille tulevat erikoistehtävät) vievät tieliikenteenvalvontaan käytettävät resurssit. Liikennetoiminnon puolella henkilöresurssit vaikuttavat siten, että erityistoimintayksikön vastuulla on Helsingin poliisilaitoksessa vastata erilaisista kuljetustehtävistä. Näihin tehtäviin on varattu resursseja myös muista laitoksen toiminnoista, mutta jos kuljetettavia on paljon, jää osa kuljetuksista liikenteenvalvontatoiminnon vastuulle ja tarvittaessa myös hälytys- ja valvontayksikön vastuulle. Tällöin tieliikenteenvalvontaa suoritetaan jäljellä jäävällä henkilöstöllä. Haastateltavien kertoma kalustoresurssi puolestaan tarkoittaa pääsääntöisesti ajoneuvokalustoa, mutta myös muuta kalustoa. Ajoneuvokalusto voi olla vähissä monestakin syystä ja tämä taas saattaa vaikuttaa tieliikenteenvalvonnan toteuttamiseen.

Tieliikenteenvalvonnan johtamista haastateltavat tekevät, mutta johtaminen on erilaista eri toiminnoissa. Liikennetoiminnossa tieliikenteenvalvonnan johtamista tehdään päivittäin. Päällystöesimies (komisario) osallistuu työvuoron aloituspalaveriin, jossa henkilöstö kokoontuu työpaikalle ja sieltä lähdetään alipäällystöesimiehen (ylikonstaapeli) johdolla suorittamaan tieliikenteenvalvontaa. Suunnitelmat päivän tieliikenteenvalvonnasta on tehnyt liikennesuunnittelu yhdessä alipäällystöesimiehen tai päällystöesimiehen kanssa. Tässä on otettu huomioon Poliisihallituksen mahdolliset teemavalvonnat, kansalaisten valvontapyynnöt, muut esitetyt pyynnöt tai itse havaitut valvontakohteet ja vuorokaudenajan tai vuodenajan mukaiset akuutit valvonnat. Pääsääntöisesti tieliikenteenvalvontaa tehdään oman toiminnon henkilöstöllä. Helsingin poliisilaitoksessa on jaksosuunnittelupalaveri, jossa suunnitellaan tulevaa jaksoa ja resursoidaan etukäteen tulossa olevaan jaksoon henkilöstöä tarpeen mukaan. Tässä palaverissa on aina mukana liikenteenvalvonnasta edustaja, yleensä komisario. Liikennetoiminnon edustajalla on mahdollisuus ehdottaa jaksosuunnittelupalaverissa, esimerkiksi Poliisihallituksen teemavalvontoihin liittyen, henkilöstöresurssia hälytys- ja valvontayksiköstä suorittamaan kyseistä teemavalvontaa yhteistoiminnassa liikennetoiminnon henkilöstön. Valitettavan harvoin tähän kuitenkin löytyy resurssia hälytys- ja valvontasektorin puolelta.

Hälytys- ja valvontasektorin komisariat johtavat tieliikenteenvalvontaa pääsääntöisesti päivittäisesimies roolissa. Tällöin he osallistuvat sekä resurssipalavereihin että käskyjakopalavereihin. Näissä palavereissa he tarvittaessa tuovat partioiden tietoon kyseisenä ajankohtana olevat teemavalvonnat tai määräävät työvuoron aikana suoritettavaksi kyseessä olevaa teemavalvontaa. Päivittäistoimintaa johtava päällystoesimies tarvittaessa myös vastuuttaa joko kenttäjohtajan tai jonkun muun vuorossa olevan esimiehen suorittamaan tietyn henkilöstön johdolla tieliikenteenvalvontaa. Näiden valvontojen tulokset ja yhteenvedot toimitetaan sitten päivittäistoiminnon esimiehelle tiedoksi.

Tilanne on johtamisen näkökulmasta hieman sekava; yleisjohtaja vastaa alueellaan olevain partioiden työnjohtamisesta, mutta Helsingin poliisilaitoksessa on vielä erikseen hälytys- ja valvontayksiköllä sekä liikennetoiminolla omat päällystoesimiehet, jotka vastaavat tulostavoitteiden saavuttamisesta ja hälytys- ja valvontayksikön päällystoesimiehet myös vapaasti ohjautuvan työajan käytöstä.

Tutkimuksessa havaittiin, että kaikki päällystoesimiehet pyrkivät seuraamaan tulostavoitteiden saavuttamista. Vähintäänkin he seuraavat sitä laitostasoisten kuukausiraporttien yhteydessä. Liikennetoiminnossa on myös oma seuranta, mikä helpottaa tulostavoitekehityksen seuraamista. Jokavuotisissa tulos- ja kehityskeskusteluissa käydään myös läpi ryhmän saavuttamat tavoitteet, myös liikenteenvalvonnan osalta. Tällöin hälytys- ja valvontasektorin komisariat antavat palautetta siitä, onko tavoitteet ryhmäkohtaisesti saavutettu.

Mielestäni kuitenkin pitäisi myös antaa palautetta siitä, miten yksittäinen poliisimies on saavuttanut henkilökohtaisen tavoitteensa liikenteenvalvonnassa. Perusteluni tälle on se, että vaikuttavuus subjektiiviseen kiinnijäämisriskiin sekä riskikasaumamallin mukaiseen riskitekijöiden poistamiseen tapahtuu vain poliisimiesten aktiivisella puuttumisella tieliikenteessä sääntöjen vastaisiin tekoihin. Haastattelussa ilmeni, että varsin usein tieliikenteenvalvonta henkilöityy vuorossa tiettyjen henkilöiden tekemäksi, vaikka tehtävänä sen pitäisi olla jokaisen poliisimiehen vastuulla. Tässä kohdassa pitäisi entistä enemmän vaatia aktiivista johtamista sekä ryhmänjohtajalta että päällystoesimiehiltä (tai yleisjohtajalta). Määrällisten tavoitteiden saavuttaminen ei ole se ensisijainen tehtävä, vaan tieliikenteenvalvonnassa päätehtävä on tehdä tieliikenne Suomessa (ja Euroopassa)

turvallisemmaksi. Tässä on johtamisella paikkansa, että ymmärrettäisiin se, mikä on tieliikenteenvalvonnan todellinen tarkoitus määrällisten tulostavoitteiden takana. Onhan kuitenkin niin, että poliisimiesten tuottamaa tieliikenteen turvallisuuden parantamista ei voida mitata lyhyellä aikajänteellä, mutta määrällistä tieliikenteenvalvontaa voidaan.

Valtioneuvoston selonteossa sisäisestä turvallisuudesta mainitaan, että poliisille on säädetty tehtäväksi ennalta estää ja tutkia kaikkia rikoksia. Näin ollen kaikki poliisin näkyvä toiminta tähtää rikosten ennalta estävyyteen (tai rikosten selvittämisen edistämiseen). Tässä yhteydessä kuitenkin keskittyisin nimenomaan siihen, että näkyvä poliisitoiminta, joka koskee kaikkia näkyvästi ulkona liikkuvia poliisimiehiä, on ennalta estävää toimintaa. Tieliikenteenvalvonnan osalta, kun siihen lisätään puuttuminen kaikkiin liikenne rikoksiin tai -rikkomuksiin, niin ennalta estävä vaikuttavuus kasvaa. Haastatteluissa kävi ilmi, että nämä asiat ovat tiedossa haastatelluilla, mutta vielä enemmän pitäisi johtamisen avulla saada tätä asiaa jalkautettua näkyvästi ulkona toimiville poliisimiehille.

Selkeä havainto tutkimuksessa oli, että haastateltavilla on tahtoa johtaa tieliikenteenvalvontaa, mutta joskus tieliikenteenvalvonnan toteutuminen epäonnistuu joko resurssien puutteesta tai ylemmän johdon määrätessä ylimääräisen resurssin käytöstä muihin tehtäviin. Molempien näiden syiden ollessa kyseessä, korostuu edelleen vapaasti ohjautuvan työajan käyttö ja sen johtaminen sekä aktiivinen puuttuminen. Yksi haastateltavista totesi, että liian paljon annetaan poliisimiesten tehdä mitä itse haluavat; joko tehdään jotain itselle mieluista ja jopa sallitaan se, että ”jos ei huvita niin ei tehdä mitään”.

Käytännössä Helsingin poliisilaitoksella kenttäjohtaja pitäisi määritellä vapaasti ohjautuvan työajan käytöstä, mutta tämä tulisi tehdä yleisjohtajan tai päivittäistoimintaa johtavan muun päällystoesimiehen pyyntöjen mukaisesti. Tässä tulisi erityisesti huomioida se, että päivittäistoimintaa johtavan päällystoesimiehen tulisi joka päivä erikseen määritellä se, mitä tällä vapaasti ohjautuvalla työajalla tehdään. On toki paljon muitakin poliisitehtäviä, mitä tällä ajalla tulee suorittaa, mutta toiminnan pitäisi olla johdettua. Sitä se ei tieliikenteenvalvonnan osalta aina ole. Johtaminen on aktiivista toimintaa ja vaatii joka päivä aktiivista otetta, jolloin tavoitteiden saavuttaminen on johdetumpaa.

## 7.4 Parannusehdotukset

Keskeisimmät parannusehdotukset liittyvät mielestäni **johtamiseen**. Johtamisen parantaminen lähtee strategian ja tulostavoitteiden paremmasta tuntemisesta. Strategian parempi tunteminen vaikuttaa kahdella tavalla johtamiseen:

1. Siinä vaiheessa, kun on **tietoisuus siitä, mihin strategialla pyritään tieliikenteenvalvonnan osalta**, kyetään paremmin jalkauttamaan ja selventämään strategian tarkoitus muille. Tällöin on ymmärretty liikenneturvallisuuden tavoitteiden olevan johdettu EU:n tasolta käytännön toiminnaksi asti. Samoin on tulostavoitteiden osalta. Tulostavoitteissa on määritelty painopistealueet, jotka on nekin johdettu EU:n päätöksistä asti käytännön toiminnaksi. Tulostavoitteiden takana on kuitenkin suurempi tarkoitus, liikenneturvallisuuden parantaminen. Tämän tavoitteen ymmärtäminen ja käytännön toimijoille motivaation luominen todellisen tavoitteen kautta, olisi johtamisen yksi tärkeä työkalu.
2. **Strategian ja tulostavoitteiden saavuttaminen ei ole kertaluontoista työtä vaan jatkuvaa toimintaa.** Pelkät silloin tällöin tehtävät ratsiat eivät tee liikenneturvallisuutta paremmaksi vaan työtä strategisten tavoitteiden eteen on tehtävä koko ajan. Tämän seikan ymmärtäminen ja motivaation lisääminen tieliikennevalvontaa tekeville olisi keino saada valvonnan aktiivisuutta nostettua.

Haastattelussa ilmi tulleiden seikkojen valossa pidän erityisen tärkeänä sitä, että kulloisenkin johtovastuussa olevan päällystötason esimiehen **tulisi aktiivisesti johtaa tieliikenteenvalvontaa**. Johtaminen tässä mielessä on esimerkiksi sitä, että tieliikenteenvalvonnan merkittävyyttä korostetaan eli tuodaan asiaa näkyvästi esille ja tarvittaessa määrätään sitä tehtäväksi. Tieliikenteenvalvonnan johtaminen ei mielestäni ole vain sitä, että määrätään kulloisenkin teeman mukaiset valvonnat suoritettaviksi ja suoritettujen valvonnan tulokset lähetettäväksi. Tieliikenteenvalvonta ei ole teemaluonteista, joskus tehtävää valvontaa, vaan sekä vapaasti ohjautuvalla työajalla tehtävää että työtehtävien lomassa tai jopa samaan aikaan tehtävää. Tämän seikan ymmärrettäväksi saattaminen on esimiehelle kuuluvaa johtamista.

**Johtaminen** korostuu erityisesti tunnuksellisilla ajoneuvoilla liikkuvien partioiden esimiehille. Hieman eri tavalla johtaminen korostuu hälytys- ja valvontayksikössä kuin liikennetoiminnossa, mutta tärkein seikka on lisätä aktiivista puuttumista kaikkiin liikenteessä tapahtuviin sääntöjen vastaisiin tekoihin niiden vakavuusasteesta riippumatta.

Tämä aktiivinen ja jatkuva puuttuminen kaikki havaittuihin rikkeisiin on vaikuttavuuden kannalta erittäin tärkeää. Vaikuttavuudella tarkoitan kahdenlaista vaikuttavuutta: vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja yhteiskuntaan sekä vaikuttavuutta tulossopimuksessa määriteltyihin tavoitteisiin. Nämä tavoitteet kulkevat käsi kädessä, koska poliisin tulossopimuksen ja strategian tavoite on turvallisuuden lisääntyminen.

Poliisin valvonta- ja hälytystoiminnan tila -selvityshankkeen loppuraportissa kerrottiin osuvasti, että uusien poliisimiesten halukkuus suorittaa liikenteenvalvontaa on laskenut. Uudet poliisimiehet integroituvat organisaatioon kokeneempien kollegojen kanssa työskennellessä. Tämän takia olisi myös erityisen tärkeää, että nuoren konstaapelin perehdyttäjä olisi kiinnostunut liikenteenvalvonnasta ja arvostaisi sitä. Näin ollen perehdyttäjä saisi uuden poliisimiehen ymmärtämään tieliikenteenvalvonnan tärkeys sekä tieliikenteenvalvonnan olevan yksi hälytys- ja valvontapartion tehtävistä. **Ylempien johtamistasojen arvostus** jotain tiettyä **toimintaa kohtaan välittyy** yleensä myös alemmille johtamistasoille aina **suorittavaan tasoon asti**. Arvostus tieliikenteenvalvontaa kohtaan pitää lähteä poliisihallinnon ylätasoilta asti. Tieliikenteenvalvonnan arvostus voi näkyä myös toisinpäin; jos ylemmät esimiehet eivät pidän omassa toiminnossaan tieliikenteenvalvontaa tärkeänä, välittyy tämä vähäinen arvostus myös alaspäin.

Loppupäätelmänä voidaan todeta, että onnistunut tieliikenteenvalvonnan toteutus vaatii aktiivista johtamista, strategian ymmärrystä liikenteenvalvonnan osalta ja liikenteenvalvonnan arvostusta organisaation kaikilla tasoilla.

## 8 LÄHTEET

Elvik, Rune & Truls, Vaa 2004: The handbook of road safety measures. Amsterdam. Elseveir Ltd.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha 2001: Johdatus laadulliseen tutkimukseen. 5., painos. Jyväskylä. Gummerrus kirjapaino Oy.

European Commission 2018: Europe on the move. Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean. Luettavissa: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF). Luettu 5.3.2020.

European Commision 2019: Commision staff working document. EU road safety policy framework 2021-2030 -Next steps towards "Vision Zero". Luettavissa: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf). Luettu 8.10.2020.

Hakaniemi Jussi 2012: Analyysitoiminta ja päätöksenteko paikallispoliisissa, tietojohdoisen poliisitoiminnan sovelluksia. Tampereen yliopisto. Johtamiskorkeakoulu, turvallisuushallinto. Pro gradu -työ. Luettavissa: <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/84412/gradu06592.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Luettu 3.3.2020.

Helsingin kaupunki 2020: Liikenneonnettomuudet. Luettavissa: <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/liikenneonnettomuudet/>. Luettu 20.02.2020.

Helsingin poliisilaitos 2016: Poliisitoiminnan operatiivinen johtaminen. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/ohjeet/ohjekirjasto/Helsingin%20ohjekirjasto/Helsingin%20ylien%20poliisitoiminta/Poliisitoiminnan%20operatiivinen%20johtaminen.pdf>. Luettu 12.10.2020.

Helsingin poliisilaitos 2020a: Ohjesääntö. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/ohjeet/ohjekirjasto/Helsingin%20ohjekirjasto/Helsingin%20ohjesääntö/Helsingin%20poliisilaitoksen%20ohjesääntö%201.6.2020%20alkaen.pdf> Luettu 7.9.2020

Helsingin poliisilaitos 2020b: Organisaatiokaavio. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/halek/viestinta/Sivut/Helsingin-poliisilaitoksen-diaesitys-2014.aspx>. Luettu 14.9.2020.

Helsingin poliisilaitos 2020c: Helsingin poliisilaitoksen strategia. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: [https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/halek/tulossuunnittelu/PublishingImages/HPL\\_strategia\\_2020.pptx](https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/halek/tulossuunnittelu/PublishingImages/HPL_strategia_2020.pptx) . Luettu 15.10.2020.

Heltimo Juha, Korhonen Annu 2016: Käsikirja kunnan liikenneturvallisuustyöhön. Helsinki, Suomen kuntaliitto. Luettavissa:

[https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/kuvat/kampanjasivut/Kuntaopas/kasikirja\\_kunnan\\_litutyohon\\_2016.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/kuvat/kampanjasivut/Kuntaopas/kasikirja_kunnan_litutyohon_2016.pdf). Luettu 31.8.2020.

Hirsjärvi Sirkka, Remes Pirkko & Sajavaara Paula 2004: Tutki ja kirjoita. 10., osin uudistettu laitos. Jyväskylä. Gummerrus kirjapaino Oy.

Hyvärinen Matti 2017: Haastattelun maailma. Teoksessa Hyvärinen Matti, Nikander Pirjo ja Ruusuvoori Johanna (toim.) 2017: Tutkimushaastattelun käsikirja. Tampere. Kustannusosakeyhtiö Vastapaino. Luettavissa:

<https://www.ellibslibrary.com/reader/9789517686112> Luettu 2.3.2020

Kamensky, Mika 2015: Menestyksen timantti. Strategia, johtaminen, osaaminen, vuorovaikutus. Alma Talent Oy. Luettavissa:

[https://bisneskirjasto-almatalent-fi.polamk.idm.oclc.org/teos/FAIBCXCTEB#kohta:MENESTYKSEN\(\(20\)TIMANTTI\(\(20\)\).](https://bisneskirjasto-almatalent-fi.polamk.idm.oclc.org/teos/FAIBCXCTEB#kohta:MENESTYKSEN((20)TIMANTTI((20)).) Luettu 13.2.2020.

Kemppainen, Pasi 2014: Road Policing - poliisin toimintakulttuuri murroksessa. Teoksessa Muttilainen Vesa & Huotari Vesa (toim.) 2014: Poliisin toimintaympäristö. Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2014. Tampere, Suomen Yliopistopainopaino, Juvenes Print., 137-142. Luettavissa:

[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/86728/Raportteja\\_112\\_web.pdf](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/86728/Raportteja_112_web.pdf). Luettu 13.2.2020.

Kujanpää, Olavi 2005: Poliisin liikenneturvallisuustyön arviointi ja johtaminen BSC-mallin avulla. Teoksessa Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen, Seppo & Väinölä, Markku 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön. Helsinki, Edita Prima Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2007: Suojateiden turvallisuus. Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma. Luettavissa: [https://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikenneturvallisuus/SUTI\\_suom nettiversio suojattu.pdf](https://www.hel.fi/hel2/ksv/Aineistot/Liikennesuunnittelu/Liikenneturvallisuus/SUTI_suom nettiversio suojattu.pdf). Luettu 20.02.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2014: Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan tulosohjauksen kehittämisshanke. Luettavissa: <https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=139195>. Luettu 27.02.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2016: Tiedosta liikenneturvallisuutta. Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuuden parantamiseksi 15.12.2016. Luettavissa: [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79137/Tiedosta\\_liikenneturvallisuutta\\_valtioneuvoston%20periaatepaatos\\_tieliikenneturvallisuuden\\_parantamiseksi\\_15.12.2016.pdf](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79137/Tiedosta_liikenneturvallisuutta_valtioneuvoston%20periaatepaatos_tieliikenneturvallisuuden_parantamiseksi_15.12.2016.pdf). Luettu 11.2.2020.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2019: Liikenneturvallisuusstrategian valmistelun ohjausryhmä ja työryhmät. Helsinki, Suomen kuntaliitto. Luettavissa: [https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/kuvat/kampanjasivut/Kuntaopas/kasikirja\\_kunnan\\_litutyohon\\_2016.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/kuvat/kampanjasivut/Kuntaopas/kasikirja_kunnan_litutyohon_2016.pdf). Luettu 31.8.2020.



Liikenneturva 2020: Henkilövahingot rattijuopumustapauksissa. Luettavissa: [https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsauks/tilastokatsaus\\_rattijuopumus.pdf](https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsauks/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf) . Luettu 25.03.2020.

Mattila Ilpo 2002: Ihmisen kestävä liikenne, liikenneturvallisuuden uusi suunta. Saarijärvi, Gummerrus kustannus Oy.

Mäkinen, Tapani 1990: Liikenne rikkomusten ja subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajien toimintaan. Valtion teknillinen tutkimuskeskus. Espoo, VTT Offsetpaino.

Piipponen Seppo 2005: Valvontataktiikka ja liikenneturvallisuustyön perusteita. Teoksessa Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen, Seppo & Väinölä, Markku 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuustyöhön. Helsinki, Edita Prima Oy.

Poliisi 2019: Poliisin toiminta- ja taloussuunnitelma 2020-2023 ja tulossuunnitelma 2019. POL-2019-5466. Luettavissa osoitteessa: [https://www.poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/78553\\_Poliisin\\_TTS2020-2023\\_ja\\_Tuso\\_2019.pdf?36f5f0dc9f9cd688](https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/78553_Poliisin_TTS2020-2023_ja_Tuso_2019.pdf?36f5f0dc9f9cd688). Luettu 10.2.2020.

Poliisi 2020a: Strategia. Luettavissa: [https://www.poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/30185\\_POL\\_strategia\\_esite\\_210x280\\_FI\\_LR.pdf?78d3fd5fd261d288](https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/30185_POL_strategia_esite_210x280_FI_LR.pdf?78d3fd5fd261d288). Luettu 10.2.2020.

Poliisi 2020b. Liikenteenvalvonta: Luettavissa: <https://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus>. Luettu 17.2.2020.

Poliisihallitus 2016: Poliisin toiminta- ja taloussuunnitelma 2017-2020 ja tulossuunnitelma 2016. Luettavissa: [https://www.poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/44428\\_Poliisin\\_TTS17-20ja16END.pdf?a27efadc9f9cd688](https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/44428_Poliisin_TTS17-20ja16END.pdf?a27efadc9f9cd688). Luettu 26.02.2020.

Poliisihallitus 2017: Poliisin operatiivisen kenttätoiminnan perusteet. Liite Poliisihallituksen samannimiseen ohjeeseen. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/ohjeet/ohjekirjasto/Ohjekirjaston%20liitteet/Liite%20Poliisin%20operatiivisen%20kenttätoiminnan%20perusteet.pdf> . Luettu 12.10.2020.

Poliisihallitus 2019a: Valvonta- ja hälytystoiminnan tila. Selvityshankkeen loppuraportti 3/2019. Luettavissa osoitteessa: [https://www.poliisi.fi/tietoa\\_poliisista/julkaisut/julkaisu/valvonta\\_ja\\_halytystoiminnan\\_tila\\_selvityshankkeen\\_loppuraportti?docID=86272](https://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/julkaisut/julkaisu/valvonta_ja_halytystoiminnan_tila_selvityshankkeen_loppuraportti?docID=86272). Luettu 10.2.2020.

Poliisihallitus 2019b: Vuoden 2020 tulossopimus. POL-2020-1124. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: [https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/henkilosto/kehittaminen/Documents/Tulossopimus\\_2020\\_Helsinki.docx](https://sinetti.poliisi.fi/o/hpl/henkilosto/kehittaminen/Documents/Tulossopimus_2020_Helsinki.docx). Luettu 10.2.2020.

Poliisihallitus 2019c: Poliisihallituksen työjärjestys. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/o/poha/ajankohtaista/paatoksenteke/layouts/download.aspx?source>

[Url=https%3A%2F%2Fsinetti%2Epoliisi%2Efi%2Fo%2Fpoha%2Fajankohtaista%2Fpaatoskenteko%2Fperustietoa%20Poliisihallituksesta%2FPoliisihallituksen%20ty%C3%B6j%C3%A4rjestys%201%2E7%2E2019%20lukien%20toistaiseksi%2FPoliisihallituksen%20ty%C3%B6j%C3%A4rjestys%20%2Epdf](https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/henkilosto/johtaminen/Eettinen%20koodisto/Poliisin%20eettisen%20koodiston%20vahvistaminen.pdf). Luettu 13.2.2020.

Poliisihallitus 2019d: Poliisin eettisen koodiston vahvistaminen. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa:

<https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/henkilosto/johtaminen/Eettinen%20koodisto/Poliisin%20eettisen%20koodiston%20vahvistaminen.pdf>. Luettu 16.03.2020.

Poliisihallitus 2019e: Poliisiyksiköiden analyysi- ja tiedustelutoiminnan järjestäminen, tehtävät ja vastuut. Poliisihallinnon intranet Sinetti. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://sinetti.poliisi.fi/valtakunnallinen/ohjeet/ohjekirjasto/Ohjekirjaston%20liitteet/Määräys%2018.12.2019%20Poliisiyksiköiden%20analyysi-%20ja%20tiedustelutoimintojen%20järjestäminen,%20tehtävät%20ja%20vastuut.pdf>. Luettu 24.3.2020.

Poliisihallitus 2020. Analyysikäsikirja.

Sisäministeriö 2016: Valtioneuvoston selonteko sisäisestä turvallisuudesta. Lönnberg Print & Promo

Sisäministeriö 2019a: Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden toimintaohjelma. Luettavissa: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c8acc83a-3353-4452-9078-4635712a5c3a/a7bfd1ac-7d56-40b4-9ea3-c7cf0b5b3597/ASETTAMISPAATOS\\_20191129121756.pdf](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c8acc83a-3353-4452-9078-4635712a5c3a/a7bfd1ac-7d56-40b4-9ea3-c7cf0b5b3597/ASETTAMISPAATOS_20191129121756.pdf). Luettu 12.02.2020.

Sisäministeriö 2019b: Poliisihallituksen tulossopimus 2019. Luettavissa osoitteessa: [https://www.poliisi.fi/instancedata/prime\\_product\\_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/78792\\_SM\\_POHA\\_2019TUSO\\_allekirj.pdf?4addc876fca5d688](https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/78792_SM_POHA_2019TUSO_allekirj.pdf?4addc876fca5d688). Luettu 13.2.2020.

Sisäministeriö 2019c. Poliisin liikenteenvalvonnan ja -turvallisuuden toimintaohjelma. Luettavissa: <https://intermin.fi/hankkeet/hankesivu?tunnus=SM031:00/2019>. Luettu 3.9.2020.

Sumanen Pekka & Nikkinen Antti 2019: Liikennevalvontapyyntöjen käsittely ja hyödyntäminen Helsingin poliisilaitoksessa. Poliisiammattikorkeakoulu. AMK-opinnäytetyö. Luettavissa: [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/161689/ON\\_SumanenNikkinen.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/161689/ON_SumanenNikkinen.pdf?sequence=2&isAllowed=y). Luettu 20.03.2020.

Valtiovarainministeriö 2016. Yhdessä vaikuttavampaa - johtamisjärjestelmähankkeen raportti. Helsinki. Luettavissa

[http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79083/Johtamishankkeen%20taitoVEDOS\\_versio2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79083/Johtamishankkeen%20taitoVEDOS_versio2.pdf?sequence=1&isAllowed=y) Luettu 27.02.2020

## LIITTEET

### Liite 1. Haastattelurunko

#### Teemat

1. Strategian ja tulossopimuksen vaikutus Helsingin poliisilaitoksen tieliikenteenvalvonnan kohdentamiseen
2. Tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi tuotetun analyysitiedon vaikutus tieliikenteenvalvonnan operatiivisen toiminnan johtamiseen Helsingin poliisilaitoksessa
3. Tieliiikennevalvonnan operatiivinen johtaminen Helsingin poliisilaitoksessa

#### Tutkimuskysymykset:

- 1) Tuodaanko Helsingin poliisilaitoksen strategiassa ja tulossopimuksessa selkeästi esille, mitä tieliikenteenvalvonnalla tavoitellaan ja mihin tieliikenteenvalvontaa tulisi kohdentaa?
- 2) Tuotetaanko Helsingin poliisilaitoksessa tieliikenteenvalvonnan johtamisen tueksi tarvittavaa analyysitietoa?
- 3) Millä tavalla tieliikenteenvalvontaa johdetaan Helsingin poliisilaitoksessa operatiivisella tasolla?

**Tutkimuskysymys 1.** Tuodaanko Helsingin poliisilaitoksen strategiassa ja tulossopimuksessa selkeästi esille, mitä tieliikenteenvalvonnalla tavoitellaan?

#### Haastattelukysymykset:

1. Kertoisitko, onko Helsingin poliisilaitoksen strategiassa huomioitu tieliikenteenvalvonta ja jos on, niin miten?
2. Kertoisitko, miten on tulossopimuksessa huomioitu tieliikenteenvalvonnan poliisilaitosten yhteiset tavoitteet ja painopistealueet sekä miten Helsingin poliisilaitoksen omat tavoitteet ja painopistealueet?
3. Suomi on sitoutunut EU:n liikenteen nollavisiioon. Kertoisitko, näkyykö mielestäsi tämä sitoutuminen poliisiin tai Helsingin poliisilaitoksen strategiassa ja tulostavoitteissa?
4. Kertoisitko, minkälaisissa onnettomuuksissa Helsingissä kuolee tai loukkaantuu ihmisiä?
5. Miten mielestäsi tulossopimuksen tavoitteet edistävät EU:n nollavisiota ja samalla loukkaantumisiin tai kuolemaan johtaneita paikallisia tieliikenneonnettomuuksia?

6. Ennalta estävällä toiminnalla on oma strategiansa ENSKA. Kertoisitko, olisiko mielestäsi vastaavasta tieliikenteenvalvonnan omasta strategiasta hyötyä? Millaista tai miksi ei?
7. Miten mielestäsi tieliikenteenvalvonnan oman strategian puuttuminen vaikuttaa tieliikenteenvalvonnan strategiseen ja operatiiviseen suunnitteluun ja johtamiseen?

**Tutkimuskysymys 2.** Tuotetaanko Helsingin poliisilaitoksessa tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen ja johtamisen tueksi tarvittavaa analyysitietoa?

Haastattelukysymykset:

8. Kertoisitko, saatko analyysitietoa tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi?

Jos saadaan, niin seuraavat kysymykset:

9. Kertoisitko, millaisia analyysejä tuotetaan tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi?

10. Onko tuotettu analyysitieto sellaista, josta on mielestäsi hyötyä tieliikenteenvalvonnan kohdentamisessa? Jos ei ole, mitä kaipaisit?

Jos ei saada, niin seuraava kysymys:

10. Millaisia analyysejä toivoisit saavasti tieliikenteenvalvonnan kohdentamisen tueksi?

11. Kertoisitko, mitkä ovat mielestäsi sellaisia tieliikenteen riskitekijöitä (loukkaantumisia tai kuolemia aiheuttavia tekijöitä) Helsingissä, joiden minimoimiseksi tieliikenteenvalvontaa olisi mielestäsi kohdennettava?

12. Kertoisitko, vastaako tuotettu analyysitieto näitä riskitekijöitä?

**Tutkimuskysymys 3.** Millä tavalla tieliikenteen valvontaa johdetaan Helsingin poliisilaitoksessa käytännössä operatiivisella tasolla?

Haastattelukysymykset:

13. Kertoisitko, mitkä ovat keskeisimmät seikat, jotka mielestäsi vaikuttavat tieliikenteenvalvonnan operatiiviseen suunnitteluun ja johtamiseen?

14. Kertoisitko, miten käytännössä johdat tieliikenteenvalvontaa?

15. Kertoisitko, käytätkö tuotettua analyysitietoa johtamisen tukena?

16. Kertoisitko, miten seuraat tieliikenteenvalvonnan tavoitteiden toteutumista?

17. Kertoisitko, annatko palautetta tavoitteiden saavuttamisesta tai jos tavoitteista ollaan jäljessä?

18. Kertoisitko, mitä käytännön johtamistoimenpiteitä teet, jos huomaat ryhmän / laitoksen / sektorisi olevan tulostavoitteista jäljessä?

19. Kertoisitko, mitkä seikat estävät tieliikenteenvalvonnan tavoitteiden saavuttamista Helsingin poliisilaitoksessa?

20. Kertoisitko, miten kansalaisten liikenteenvalvontapyyntöihin reagoidaan?
21. Kertoisitko, käydäänkö valvontapaikka aina katsomassa / suorittamassa valvontaa ja annetaanko kansalaiselle palautetta kohdennetusta valvonnasta?
22. Kertoisitko, millaista yhteistyötä teet tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi muiden toimijoiden / yhteistyökumppaneiden kanssa?

Poliisihallituksen edustajan haastattelussa käytössä olivat vain teemoihin 1. ja 3. liittyvät tutkimuskysymykset ja haastattelukysymykset.