



76 tonnin yhdistelmämassaan päästään 9-akselisella yhdistelmällä, jonka perävaunujen massasta 65 prosenttia kohdistuu paripyöräakseleille. Linkkivaunun ja siten myös osa perävaunujen massasta kohdistuu tiehen vetoauton telin kautta.

- Tässä ei kuitenkaan päästy lain kirjaimen edellyttämään 65 prosenttiin, kertoo Roima tien päällä todetusta tilanteesta.

Raskaan liikenteen valvonta on vähentynyt, kun Liikkuva Poliisi lakkautettiin. Uudet poliisin työkalut tulevat apuun kitkettäessä laitonta kabotaasia, jonka valvontaan ei olenyt tehokkaita lääkkeitä.

Liikkuva Poliisi lakkautettiin vuoden 2014 alussa. Hiukan aiemmin Suomessa siirryttiin 76-tonnisten yhdistelmien aikakauteen ja noihin aikoihin aloitettiin kokeilut pituutta kasvaneilla HCT-yhdistelmillä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana ulkomaisten yhdistelmien määrä suomalaisteillä on kasvanut. Eli työsarkaa ammattiliikennettä valvovalla poliisilla kyllä olisi.

Ammattiliikenteen valvonta on nykyisellään jätetty paikallisille poliisilaitoksille ja näiden henkilökunnalle. Ammattiliikenteen valvonnan ohella poliisilla on edelleen monia muitakin tehtäviä, jotka monessa kohdin ajavat liikennevalvonnan edelle.

- Turun Liikkuva Poliisi työllisti noin 80 henkilöä, tällä hetkellä Turun liikennesektorin vahvuus on 50 henkilön luokkaa, avaa poliisin työstä kaksi vuotta sitten eläköitynyt

Vesa Roima

.

Lounais-Suomen alueella raskaan liikenteen valvontaan erikoistunut Roima tunnetaan laajalti automiesten parissa osaavana, mutta myös tarkkana henkilönä. Hän ei ole ollut mukana säättämässä lakeja, mutta poliisina hänen tuli noudattaa lain kirjaimen täyttymistä. Omien sanojensa mukaan päätös eläköitymisestä syntyi lopulta varsin nopeasti koronan ja maailmanjärjestyksen järkkymisen seurauksena.

- Tulin vuonna 1986 valvomaan raskasta liikennettä, mutta lopulta aina vain isompi osa työajasta kului kaikkeen muuhun työhön. Keväällä 2022 totesin, että tämä työ tuli osaltani valmiiksi, summaa Roima.

VALVOTAAN, JOS EI OLE MUUTA HOMMAA

Virastaan eläköityneen poliisin mukaan tien päällä on tällä hetkellä varsin vähän raskaan liikenteen valvontaa asian varsinaisessa merkityksessä. Valvontaa suorittavat poliisihenkilöt toimivat osaltaan henkilöstön puskurivarastona tasaten käytössä olevia henkilöstöresursseja. Siksi raskaan liikenteen tai ylipäättään liikenteenvalvontaa tehdään vain silloin, kun siihen on tarjolla tarvittavia resursseja.

- Myös poliiseilla on kesälomat ja talvilomat, jotka vaikuttavat käytössä oleviin resursseihin. Kesällä on myös huomattava määrä suuria tapahtumia, jotka vaativat poliisin läsnäoloa. Turun suunnalla poliisia työllistää myös Presidentin kesäasunto Kultaranta. Kaikki nämä yhdessä vaikuttavat suoraan raskaan liikenteen valvontaan ja sen määrään, tietää Roima vuosien kokemuksella.

Roiman mukaan raskaan liikenteen valvontaan käytettyjä henkilötyövuosia kyllä seurataan. Ja seurantajakson lopulla lähdetään tien päälle porukalla valvomaan raskasta liikennettä, jotta päästään valvonnassa tavoitteeseen.

- Silloin valvontaa on paljon, mutta todellisuudessa se ei ole tehokasta, harmittelee Roima, jonka mukaan tämmöiset massavalvonnat eivät edistä raskaan liikenteen turvallisuutta.

- Raskasta liikennettä pitää valvoa säännöllisesti ja tasaisesti koko ajan. Myös yöaikaan, jatkaa Roima.

EU:ssa VALVOTAAN VALVONTAA

Raskasta liikennettä ja erityisesti ajo- ja lepoaikoja alettiin valvoa säännöllisemmin 1970-luvulla työsuojeluviranomaisten toimesta. Heillä ei tosin ollut lupaa pysäyttää ajoneuvoja ja poliisia tarvittiin lähinnä pysäyttämiseen. Huomioitavaa on, että ajoja lepoaika-asetus ei alkuun koskenut lainkaan omistajakuljettajia.

- EU:n myötä moni asia valvonnassa muuttui. EU-tasolla seurataan muun muassa ajo- ja

lepoaikoihin tehtäviä tarkastuksia sekä VAK-tarkastuksia, kertoo Roima.

Raskaan liikenteen valvontaviikkoja järjestetään Euroopan laajuisesti neljästi vuodessa ja tuloksista raportoidaan EU-tasolla. Tarkastuksia tulisi myös vuositasonla tehdä kaikissa maissa yhtäläisesti. Tarkastusmääriä tarkastellaan vuositasonla automäärään, asukaslukuun ja liikennesuoritteeseen suhteutettuna.

Toisaalta tuloksista näkee selvästi, että tarkastusmäärät eivät ole todenmukaisia kaikissa maissa. Osa maista ilmoittaa tulokset hatusta ravistaen. Mutta toki Suomen ilmoittamat määrät ovat keskenään vertailukelpoisia.

Roiman mukaan tien päällä tehtävien tarkastusten ohella yritystarkastuksiin pitäisi panostaa nykyistä enemmän.

Ajo- ja lepoaika-rikkomuksia on tällä hetkellä tietyvästi vähäisessä määrin, koska kuljetusyrityksillä ei ole ajettavaa. Rikkeiden määrää lisääntyy, jähka talouselämän pyörät alkavat pyörimään nykyistä nopeammin kuljettajapulan nostaessa jälleen päätään.

Vajaan neljän vuosikymmenen kokemus raskaan liikenteen valvonnasta antaa huomattavan määrän kokemusperäistä tietoa.

- Kortitta ajon huomaa kuljettajakortilta varsin helposti. Harva terminaali tai muu lastauspaikka sijaitsee paikassa, johon ajetaan 80 km/h nopeudella. Kaupunkiajon puuttuminen pysähdyksineen herättää epäilyn kortitta ajosta, valottaa poliisista eläköitynyt Vesa Roima.



Vesa Roiman mukaan tienvarsitarkastukseen valitaan ajoneuvoja myös omien

kokemusten perusteella. Jonosta poimitaan niitä autoja ja yrityksiä, joilla tiedetään olevan ongelmia.

ETÄVALVONTA TULEE Automatiikkaa hyödynnetään poliisin liikennevalvonnassa aiempaa enemmän. Useimmille tämä näkyy tien varressa seisovina kameratolppina tai ajoneuvoihin asennettuina kameralaitteina, joilla suoritetaan enimmäkseen nopeusvalvontaa. Poliiseilla on käytössään myös rekisterikilpivideokamerajärjestelmä, joka lukee sekä edellä ajavien, että vastaantulevien autojen rekisterikilpiä. -
Järjestelmä vertaa rekisterikilpien tietoja Traficomin järjestelmissä oleviin tietoihin muun muassa ajoneuvoveron, katsastusten sekä haltijan ajo-oikeuden osalta, kertoo Roima.

Ajo- ja lepoaikavalvonta sekä kaluston teknisen kunnon valvonta nojaa edelleen paljolti tienvarsitarkastuksiin. Digipiirturin myötä kiekkojen levittäminen pöydälle vaihtui kortin lukuun ja tulosten analysointiin ruudulta. Mutta Generaatio 2:n toisen version älypiirtureiden myötä myös osa ajo- ja lepoaikavalvonnasta saadaan automattivalvonnan piiriin.

- Viranomaiset saavat etäyhteyden toisen version älypiirtureihin, mikä helpottaa valvontaa huomattavan paljon, vakuuttaa Roima, jonka mukaan valvontajärjestelmää ollaan parhaillaan testaamassa.

Poliisien käyttöön tuleva, kärylaitteeksi ristitty lukija, pystyy vastaanottamaan tietoa ohiajavasta liikenteestä, mutta myös vastaantulevasta liikenteestä. Järjestelmä tunnistaa esimerkiksi korttitta ajoa ja ylipitkät päivät tai lyhyeksi jääneet tauot.

- Ohiajavasta rekkajonosta pystytään poimimaan auto, jonka piirturitiedoissa on huomautettavaa, sanoo Roima, jonka saamien tietojen perusteella järjestelmä lukee tietoja todella hyvin.

ULKOMAINEN VUOKRATYÖVOIMA KILPAILUETUNA

Älypiirturin ominaisuudet nousevat esiin myös valvottaessa lähetettyjä kuljettajia ja heidän tekemisiään. Lain mukaan maan sisäisessä liikenteessä työskenteleville ulkomaisille kuljettajille tulisi maksaa maan sisäistä palkkaa. Suomessa vakituisesti työskentelevän ulkomaisen kuljettajan tulisi siis saada vähintään suomalaisen TES:n mukainen korvaus tehdystä työstä.

- Monet suomalaiset kuljetusyrietykset kipuilevat tällä hetkellä kasvavien kustannusten ja laskevien volyyymien puristuksessa. Mutta osa yrityksistä on kasvanut viime vuosina hyvinkin voimakkaasti ja uskon vahvasti, että tässä kohdin avainsana on ulkomainen vuokratyövoima, maalaa Roima.

Ulkomaisille, mutta Suomessa vakituisesti työskenteleville kuljettajille saatetaan näennäisesti maksaa TES:n mukaista palkkaa. Siitä vähennetään kuitenkin huomattava osa esimerkiksi majoituskuluina kuljetusliikkeen pihassa sijaitsevan parakin käytöstä.

MIKSEI KABOTAASIA VALVOTA?

Raskaan liikenteen valvonnasta puhuttaessa keskustelu kääntyy monesti ulkomaisten autojen harjoittamaan kabotaasiliikenteeseen. Roiman näkemyksen mukaan älypiirtureiden avulla kabotaasin valvontaan saadaan nykyistä parempia työkaluja.

Kabotaasista puhuttaessa pitää kuitenkin muistaa, että kabotaasia on myös laillista. Vuoden 2023 lopulla voimaan astuneiden uusien kabotaasisääntöjen mukaan ulkomainen auto voi tulla maahan jopa tyhjänä ja se saa ajaa kolme maan sisäistä kuljetusta seitsemän päivän aikana. Auton tulee poistua maasta neljän päivän ajaksi ennen uuden kabotaasijakson alkamista. Nykyisen tulkinnan mukaan kuorman purku tai perävaunun irrotus lasketaan kuorman puruksi.

- Mutta tyhjänä ajo ei ole kabotaasia, muistuttaa Roima, jonka mukaan valvonta on tällä hetkellä mahdotonta, koska Suomen sisäisessä liikenteessä ei ole rahtikirjapakkoa eikä varsinkaan pakkoa pitää mukana jo ajettuja rahtikirjoja.

Ja nämä ongelmat ovat kaikkialla samat. Laittoman kabotaasin valvontaan ei yksinkertaisesti ole työkaluja tällä hetkellä.

Teksti ja kuvat: Ari Perttilä

Kärylaite kitkee laitonta kabotaasia

Kirjoittanut Ajolinja
24.04.2024 00:00

[TILAA AJOLINJA](#) | [LUE DIGILEHTI](#)