Kirjoittanut Klaus Bremer
08.11.2019 00:00

Sisäministerinä Päivi Räsänen teki kohtalokkaan virheen.
Valtiontalouden tarkastavirasto paljasti että poliisimme on vakavasti sairas.

Liikenneturvalisuuden kehityksessä 2000-2016 Suomi sijoittuu kuolleiden määrällä mitattuna sijalle 25 EU:n 28 jäsenmaan joukossa. Kuolemien määrä on laskenut enemmän niissäkin maissa, joissa sattuu vähiten liikennekuolemia Euroopassa.

Suomessa poliisin osaaminen on romahtanut, tasopudotus on roima, tarkastusvälineistö ja -kalusto on vanhentunutta ja puutteellista, tietojärjestelmien kehittely puuttuu, johdon linjaukset puuttuvat, liikenneturvallisuussuunnitelmaa ja strategiaa ei enää ole, tulostavoitteita ei ole uusittu, valvonnan henkilötyövuodet ovat romahtaneet.

Poliisijohtajana Mikko Paatero teki kohtalokkaan virheen. Pol iisihallituksen ja poliisilaitosten välillä on tietokatko. Maan poliisilaitokset ovat tuuliajolla. Poliisilaitokset ja Poliisihallitus syyttävät toisiaan. Poliisilaitokset, paikallispoliisit, myöntävät osaamattomuutensa ja kalustopulansa. Poliisijohtajilta puuttuvat ohjeet ja strategia liikennevalvonnan toteuttamiseksi.

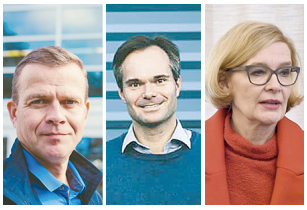
Puutteet on korvattu kameravalvonnalla (nk. peltipoliisit), joka kohdistuu lähinnä pieniin ylinopeuksiin ja rikemaksujen keräämiseen.

Raskaan liikenteen valvonta on täysin retuperällä. Harmaatalous ja järjestäytynyt rikollisuus voittavat alaa kuljetuselinkeinossamme. Valtio menettää toista miljardia euroa vuodessa.

Kirjoittanut Klaus Bremer
08.11.2019 00:00

Poliisijohtaja Seppo Kolehmainen. Laiminlyöntejä ja vääriä painotuksia. Useampia ministeriöitä, neljä sisäministeriä, kolme liikenneministeriä, kaksi poliisijohtajaa ja kaksi kansliapäällikköä ovat ”syytettyjen” listalla. Myös Valtioneuvoston toimia ihmetellään. Tämä ja paljon lisää ilmenee Valtiontalouden tarkastusviraston tuoreesta tarkastuskertomuksessa 5/2019 (VTV 5/19) poliisimme liikennevalvonnasta. Suomessa liikennekuolemat vähentyivät suht. tasaisesti vuosisadan alun 400:n tasosta 229:ään vuonna 2014. Sitten tuli Pora III.

Poliisihallituksen ylijohtaja
Mikko Paateron
ajama ja Poliisiosaston johtaja
Kauko Aaltomaan
myötäilemä hallintouudistus Pora III toimeenpantiin 2014 alkaen. ”Sillä vahvistettiin poliisiyksiköiden toimintakykyä vähentämällä poliisilaitosten eli paikallispoliisien määrää 24:stä 11:een ja niiden tehtäväkenttää uudelleen arvioimalla" (Valtioneuvoston perustelu). Tavoitteeksi asetettiin ”liikennevalvonnan tehostaminen ja terävöittäminen”.



Sisäministereinä P. Orpo, K. Mykkänen, P.Risikko (myös liikenneministerinä). Lensivät yli käenpesän.

Päätökseen liittyi vahvasti Liikkuvan Poliisin (LP) lakkauttaminen, sen miehistön osaamisen ”vieminen” paikallispoliiseihin.

Jo seuraavana vuonna, 2015, liikennekuolemien määrä kohosi 270:een. Sen jälkeen määrä ei ole laskenut vuoden 2014 tuloksen alle. VTV 5/19 luettelee kylmiä syitä.
Liikenneministerinä
Merja Kyllönen
oli naivi ja ymmärtämätön kielteisen kehityksen keskellä.

Kirjoittanut Klaus Bremer
08.11.2019 00:00

Järjestäytynyt kuljetusrikollisuus on liikennevalvonnan keskiössä muissa pohjoismaissa. Vain ei Suomessa – siitä ei tiedetä, sitä ei hallita. Ruotsissa Post-Nordin täydessä vauhdissa kulkevaan rekkaan isketty rahdin ryöstö kuvaa muun Euroopan arkea kuljetusrikollisuudessa.

LIIKENNETURVALLISUUS VÄÄRISTYNYT, VALVONTA HEITTEILLÄ

Pora III:n myötä liikennevalvontaan käytetyt henkilötyövuodet (htv) ovat vähentyneet 612:sta 485:een. Siitäkin valtava htv-määrä tulee syksyllä 2019 kuulumaan EU:puheenjohtajakauden turvajärjestelyihin. Raskaan liikenteen valvontaan käytetyt htv:t ovat pudonneet 54:stä 38:aan. 15% sen voimavaroista on 2014- 18 siirretty muihin tehtäviin. Neljä poliisilaitosta (Rovaniemi, Oulu, Tampere, Kouvola) ovat lisäksi liittäneet liikennevalvontaan muun valvonta- ja hälytystoimet, jotka vievät niiltä noin 50 %:sta liikennevalvonna kokonaistuntimäärästä.

Poliisille on myönnetty 2018 budjettiriihessä 5,8 M€ lisää sekä vielä 34 M€ lisää vuosille 2019-22 muihin tehtäviin. Poliisin määräraha nousi 2019 noin 740 M€:oon. Siitä käytetään liikennevalvontaan noin 7% eli 52 M€. Raskaan liikenteen osuus 52 M€:sta on vain 8-9% eli 0,6% poliisin koko määrärahasta. Poliisin liikennevalvonta on halvaantunut.

Liikenneministeri Anne Berner. Paljon melua tyhjästä.

Valtioneuvosto edellytti, että Pora III:n myötä liikennevalvonta ja -turvallisuus säilyvät vähintään vuoden 2012 tasolla. Muutoksen vaikutuksista edellytettiin ulkopuolista arviota. Myöhemmin eduskunnan hallintovaliokunta edellytti, että tulee toteuttaa ulkopuolinen ja puolueeton arviointi Pora III:n vaikutuksista. Sisäministeri **Päivi Räsänen** edellytti jo esivalmistelussa 2012 että toteutettuna 2016 Pora III:n muutoksen vaikutuksista tehdään ulkopuolinen selvitys.

Mitään näistä selvityksistä ei ole tehty tähän päivään mennessä. (2016-2019 poliisijohtajana on ollut
S. Kolehmainen
, sisäministereinä
P. Orpo
,
P. Risikko
ja
K. Mykkänen
sekä kansliapäällikköinä
P. Nerg
ja
I. Salmi

.)

Kuitenkin poliisiylijohtaja S. Kolehmainen antoi 22.6.2016 määräyksen, että uudistuksen tavoitteet katsottiin saavutetuiksi.

LiikenneministerinäMerja Kyllönen. Liian aikaisin liian paljon. LINJAUKSET, OHJEET JA STRATEGIA KATOSIVAT

Valtioneuvosto on vuodesta 1993 saakka antanut periaatepäätöksiä liikenneturvallisuudesta noin neljän vuoden välein. 2012 annetussa korostetaan, EU:n päätöstä seuraten, valtakunnallisena suunnitelmana puolittaa liikennekuolemat vuoteen 2020 mennessä (=136 kuolemaa). Liikenneministeriö LVM katsoo kuitenkin vuonna 2016 annetun päätöksen kumoavan vuonna 2012 annetun tavoitteen liikennekuolemien puolittamisesta. Se pitää eduskuntaa, lainsäädäntöä, liikenneturvallisuuden tärkeimpänä linjaajana.

LVM lakkautti (ministeri
A. Berner
, kansliapäällikkö
H. Pursiainen
) syksyllä 2016 vuodesta 1974 toimineen Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan, jossa myös kunnat olivat edustettuina. Sen päätehtävänä oli valmistella kansallinen liikenneturvasuunnitelma ja strategiset linjaukset pitkällä aikavälillä.

SM:n “toimitusjohtaja“, kansliapäällikkö Päivi Nerg laiminlöi Pora III:n seurantaa.
Tilalle LVM perusti lähinnä keskustelevan liikenneturvallisuuden ohjausverkoston, joka ei tuota neuvottelukunnan tapaista konkreettista materiaalia. Verkoston toiminnasta ei ole juuri tetoa saatavilla. Neuvottelukunta oli tuottanut hyvää materiaalia myös poliisin liikennevalvonnan suuntaamiseen. LVM kantaa yksiselitteisesti kaiken kattavan vastuun

liikenneturvallisuudesta. Yksi Pora III:n tavoitteista oli, että liikennevalvonnan strategista ohjausta ja tulosohjausta vahvistetaan. 2015 jälkeen ei kuitenkaan ole yhtään sellaista asiakirjaa, ei kansallista liikenneturvasunnitelmaa, ei tulevaisuuskatsauksia eikä liikenneturvallisuusstrategiaa. Strategiavastuu kuuluu Poliisihallitukselle. Sen yleisstrategiassa vuosille 2017-2020 ei ole liikennevalvontaa käsitteleviä linjauksia. Millään ministeriöllä tai muulla toimijalla ei ole voimassa olevaa liikenneturvallisuusstrategiaa. Liikenneturvallisuuden tulevaisuus ei ole kuulunut Suomen valtion suunnitelmiin. LVM:n edustajat eivät näe asiassa epäkohtaa. Maan liikenneturvallisuustoimijat ovat eri mieltä. Ne pitävät tämänhetkistä turvallisuusohjausta ja koordinointia riittämättömänä.

LVM:n “toimitusjohtaja“ kansliapäällikkö Harri Pursiainen. Kyvyttömyys hallitsee.

MÖRKÖNÄ LP Poliisihallituksen ohjausta koetaan poliisilaitoksilla, paikallispoliisissa yleisesti riittämättömänä ja erityisesti raskaan liikenteen lainsäädännön tulkinnan osalta. Raskaan liikenteen valvonnan ohjaus on vain yksi osa yhden virkamiehen toimenkuvaa Poliisihallituksessa. Tulosmittarit eivät kohtaa toimintaa ja todellisuutta. Tavoitteenasettelua panosjohtamisen kautta pidetään ongelmana. Talousarvioesityksessä (sisäministerinä **K. Mykkänen**) vuodelle 2019 liikennevalvonnan voimavarat jätetään pienimmiksi koko vuosikymmenellä! Perusteluosassa liikenneturvallisuuden ennakoidaan tietoisesti heikentyvän ja liikenteessä tapahtuvan rikollisuuden lisääntyvän. Vuosien 2019-2022 toiminta- ja taloussuunnitelmassa ei ole enää liikenneturvallisuutta ja -valvontaa koskevaa tekstiä lainkaan.

Tuore mitta- ja massamuutos tuo jopa 34,5 m pitkät ja yli 100 tonnia painavat yhdistelmät jopa 11 akselilla ja sadoilla erillismitoilla kytkentävaatimuksilla teillemme. Nykypoliisillamme ei ole mitään mahdollisuutta hallita valvontaa. Poliisihallitus itse on tyytyväinen tilanteeseen. Poliisin liikennevalvonta saavuttaa sille asetetut suoritetavoitteet. Aktiivisen liikennevalvonnan kuihtuessa jokainen kameravalvonnan, peltipoliisin, välähdys on valvontasuorite, joka nostaa suoritemääriä tavoitteeseen. Poliisin oma liikennevalvonta on laskenut dramaattisesti. Kameravalvonnalla ei kuitenkaan voida kompensoida liikennepoliisin suorittamaa valvontaa. Kameravalvonta on valevalvontaa. Se tuottaa paljon suoritteita, mutta kohdistuu vain ylinopeuksiin pääväylillä, VTV 5/19 kuittaa tylysti.

Suomen poliisi on vakavasti sairas.

VTV 5/19 ON VESITETTY

VTV 5/19 sivuilla toistuu hälyttävällä tavalla tarkastusten [illegible]

PITELEMÄTÖN RASKAS LIIKENNE

Liikkuva poliisi (LP) lakkautettiin sisäministeri Päivi Räsäsen [illegible]