



**Poliisihallituksen johtama tapa käyttää peltipoliiseja on johtanut poliisin toteuttamaan ihmisjahtiin, jolla ei ole mitään tekemistä liikenneturvallisuuden, saati sen vaarantamisen kanssa – poliisin varsinaisen päätehtävän kanssa. Se on arvotonta poliisitoimintaa! Ihmisjahti alkoi, kun valvonta siirrettiin LP:ltä paikallispoliiseille 1990-luvun puolivälissä. Sven-Olof Hassel ja LP:n päällikkö Knud Aas halusivat Norjan mallin mukaisen toteutuksen, johon tutustuivat Norjassa vuosia aikaisemmin.**

**Valtion tarkastusviraston selvitys 5/2019 poliisin liikenneturvallisuustyöstä (Atk 5/2019: ”Poliisimme on vakavasti sairas”) on karua luettavaa. Poliisihallitus saa kylmää kyytiä. Vuodesta 2014 Suomen liikenneturvallisuuden kehitys on vajonnut 28 EU-jäsenmaan joukossa sijalle 25., neljänneksi huonoimmaksi EU:ssa! Samalla ammattikuljettajia ajetaan työttömyyteen mitättömistä virheistä.**

**Selvitys osoittaa, että poliisin työssä pääpaino on siirtynyt automaattiseen kameravalvontaan, kansan suussa ”peltipoliiseille”. Merkityksettömiin ylinopeuksiin syyllistyvistä yksityisautoilijoista on peltipoliisin avulla tehty Suomen suurin rikollisjoukko. Samalla todelliset suurrikolliset ja kansainvälinen järjestäytynyt kuljetusrikollisuus kulkevat teillämme vapaasti.**



**”Ei ole mieltä pitää kameratolppia aktivoituina keräämään mahdollisimman paljon sakkomaksuja, kun liikennevirta juoksee hyvissä olosuhteissa. Sitä voidaan Suomessakin valvoa yhtenä. Jos syntyy häiriöitä tai jos olosuhteet huononevat merkittävästi, syntyy perusteita kameroiden aktivoimiseen. Miksi tuhata voimavaroja, kun niitä ei liikenneturvallisuuden kannalta tarvita. Voimavaroja on säästettävä siihen, että niitä tarvitaan”, ”Peltipoliisien isä” Sven-Olof Hassel sanoo.**

**Suomen poliisin liikennetyö keskittyy tekemään tavallisista lainkuuliaisista kansalaisista jalkamiehiä ja työttömiä länsimaista oikeustajua tyrmävin seurauksin. Poliisihallitus elää kuplassa, josta ei nähdä elävään elämään.**

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien jäsenenä 15 vuotta ja edelleen, Pohjoismaiden ainoa liikennelääketieteen professori emeritus

### **Timo Tervo**

kyseenalaistaa vuodesta toiseen julkisesti poliisihallituksen johtaman linjauksen. ”Suurin osa ylinopeussakotetuista on riskittömiä, pientä ylinopeutta vahingossa ja huomaamattaan ajavia. Peltipoliiseihin tuijottaminen on älytöntä”, Tervo toistaa toistamistaan, viimeksi Yle-uutisissa 14.7.2019.



**”Täysin mieletön määrä viattomia ihmisiä maksaa ylinopeussakkoja, vaikka valtaosa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista ei ajeta ylinopeudella. Kannattaako näin massiivista resurssia pitää vain tätä riskiä varten. Nopeus ei ole se riski vaan törmäysvoima”, liikennelääketieteen professori emeritus, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan pitkäaikaisena jäsenenä jatkava Timo Tervo haastaa!**

Samaa mieltä on peltipoliisien isäksi sanottu entinen Länsi-Suomen liikkuvan poliisin päällikkö, Maailmanpankin liikenneturvallisuusasiantuntija, **Sven-Olof Hassel**: ”Automattista liikennevalvontaa on Suomessa viety väärään suuntaan pistekohtaisilla kameroilla. Se voi lisätä ylivarovaisuutta ja jonoja ja aiheuttaa erilaisia vaaratilanteita. Haiskahtaa rahastukselta”, Hassel toteaa Ilta-Sanomissa.

## **MITÄTTÖMISTÄ NOPEUSYLITYKSISTÄ JÄRJETTÖMIÄ SEURAUKSIA**

Suomessa autoilijat maksavat veroina ja maksuina valtion kassaan nyt liki 9 miljardia euroa vuodessa. Valtio palauttaa liikenneturvallisuudelle noin 1,5 miljardia. Autoilijoilta kerätyistä 7,5 miljardia palvelee yhteiskunnan muita tukia.

Jos kansan edustajat eduskunnassa haluavat rahastaa autoilijoita vielä enemmän merkityksettömistä ylinopeuksista vielä 1.6.2020 jälkeen, (uusi tieliikennelaki mahdollistaa jopa ”tuplasakotuksen peltipoliisin kuvan perusteella”), rahastus jatkukoon oikealla nimellä. Hinnoittelu ”rikollisen autoilijan” oletetun maksuvalmiuden mukaan on edelleen ristiriidassa länsimaisen oikeuskäsityksen kanssa.

# Poliisimme on vakavasti sairas, Osa 2

Kirjoittanut Klaus Bremer  
14.11.2019 11:23



...Klaus Bremerin ...



...Klaus Bremerin ...

...Klaus Bremerin ...

Ajokellon normaali kesto	Edellytykset	Luukuma
6 viikkoa 1/2 k	1. Tietoa on vähimmäismäärä ja päiväsaikojen yhteensä laskettu lukumäärä on enintään 35 tai 2. Tietoa 1-2 yli vähimmäismäärän ja kaikki rangaistukset ovat rikessakkoja.	1-3 viikkoa
12 viikkoa 3/4 k	1. Tietoa 1-2 yli vähimmäismäärän tai 2. Päivasaikojen yhteensä laskettu lukumäärä 35-50	7-17 viikkoa
18 viikkoa 2/3 k	1. Tietoa 3 tai enemmän yli vähimmäismäärän, tai 2. Päivasaikojen yhteensä laskettu lukumäärä yli 50	15 viikkoa - 6 kuukautta

...Klaus Bremerin ...



...Klaus Bremerin ...