

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 10/2022 **Montako vielä tapetaan?**

Vuonna 2021 ajosuorite tieliikenteessä putosi 11-12% Suomessa ja muissa pohjoismaissa Covidin, etätöiden ja Ukrainan seurauksena. Silloin Ruotsissa liikennekuolemat putosivat 204:stä 193:een ja Norjassa 93:sta 80:een. Mutta Suomessa kuolemat lisääntyivät 223:sta 225:een. Ruotsissa on kaksi kertaa enemmän asukkaita ja yli kaksi kertaa enemmän autoja kuin Suomessa, ja 193 kuollutta. Norjassa on yhtä paljon asukkaita, mutta vielä enemmän autoja kuin Suomessa, ja 80 kuollutta. Ja Suomessa 225 kuollutta!

EU haluaa puolittaa liikennekuolemien määrän jäsenmaissaan. Suomessa pantiin vuonna 2010 tavoitteeksi puolittaa liikennekuolemien määrä 10 vuodessa 272:sta 136:een vuonna 2020. 136 sijaan liikenteessä kuoli 223 vuonna 2020.

Mitään ratkaisevia muutoksi Norjan ja Ruotsin mallin mukaan ei Suomessa ole tekeillä. Väestömäärään nähden Suomessa hyväksytään liikenteen tappavan vuosittain 130-140 ihmistä enemmän kuin naapurimaissa Ruotsissa ja Norjassa!

”Suomessa liikennevalvonnan pääpaino on yhä edelleen vanhentuneessa ja reistailevassa ruotsalaisessa nopeuskamerakalustossa”, Suomeen aikanaan nopeuskamerat, nk. peltipoliisit, Suomeen tuonut Länsi-Suomen Liikkuvan Poliisin päällikkö

Sven-Olof Hassel

hälyttää. Nyt eläkkeellä oleva Hassel on toistanut hätähutonsa useamman vuoden ajan, tuloksetta.



Suomessa on jämähdetty pistekohtaiseen valvontaan. Suomessa kokeilu on epäonnistunut, mutta Norjaan ei ole otettu yhteyttä sen onnistuneista toteutuksista, jotka ovat tehneet sen maailman liikenneturvallisimmaksi maaksi. Ruotsissa ja Norjassa kokemus on muun muassa opettanut ehdottomasti, että kuljettajaa varoitetaan ennakkomerkillä muutamia satoja metrejä ennen saapumista kamerapisteeseen, koska nopeusrajoitus on edeltävällä tieosuudella voinut vaihdella. Suomessa ei ole suostuttu ennakkovaroitukseen ilmeisessä toivossa, että autoilija ajaisi vahingossa rangaistavaa ylinopeutta.

Norjassa ”siviiliautoon” piilotetuista nopeuskameroista on luovuttu kokonaan kustannusten takia. Ruotsissa siviilikamera-autot ovat vähenemään päin ja edellytetään, että niistä tulee tiedottaa edeltävällä opastemerkillä. Suomessa 26 siviilikamera-autoa suurilla käyttökustannuksilla valvoo liikennettä mahdollisimman näkymättömästi eli päinvastaisella tavalla kuin Ruotsissa ja monissa muissa maissa.

Suomen poliisin moraalin perään voidaan kysyä. ”Onko Poliisimme strategia automaattija manuaalivalvonnassa oikea”, Hassel kysyy.

Suomen valvontakalusto on huonokuntoista ja vanhentunutta. Norja ja Ruotsi ovat eri tasolla ja paljon edellä Suomea automaattivalvonnan, keskinopeusvalvonnan ja nykyaikaisen kaluston ja käytön kohdalla.

Ruotsissa ja Norjassa on erikoiskoulutettuja iskuryhmiä tieliikenteen valvontaan ja kiinteässä yhteistyössä Tullin ja Rajavalvonnan kanssa. Suomessa on... mitä milloinkin.

Eduskunta on maan korkein päättäjä. Mitä se tekee? Mitä tekee Eduskunnan päätöksiä toimeenpaneva maan hallitus? Näin ei voi jatkua, että valtio meillä ”tapattaa” tieliikenteessä joka vuosi toistasataa kansalaista enemmän kuin on tarpeen verrattuna naapurimaihimme Ruotsiin ja Norjaan!

(Lue tuusimmasta lehdestä (10/22) samasta aiheesta Jyrki Haapalan haastattelu ”Tilauksessa Kansallinen Liikennepoliisi”)