

Mika Kari sd

Kirjallinen kysymys nopeusvalvontakameroiden runkoväriytyksen ja sijoittelun tarkoituksenmukaisuudesta automaattisessa liikennevalvonnassa

Eduskunnan puhemiehelle

Poliisiviranomaisen suorittamaa liikenne- ja nopeusvalvontaa ohjaa tieliikennelaki. Laissa määrätään myös puuttumiskynnyksestä ylinopeuksiin. Nykykäytännön mukaan ylinopeudesta alle 7 km/h on Poliisihallituksen ohjeen mukaisesti seurannut ainoastaan huomautus, mutta puuttumiskynnystä ollaan alentamassa lakimuutoksella, ja vastaisuudessa jo nopeusylityksestä 1 km/h voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu.

Olen jo pitkään huolestuneena seurannut automaattisen nopeusvalvonnan kehittymistä tienkäyttäjiä tarpeettomasti rankaisevaan suuntaan liikenneturvallisuuden kustannuksella. Samanaikaisesti poliisin suorittaman näkyvän liikennevalvonnan sijaan on määrällisesti lisätty tarkoituksenmukaisuudeltaan kyseenalaista ja vaikeasti havaittavaa kiinteää automaattivalvontaa.

Tien päälle tarvitaan osaavaa poliisihenkilöstöä, sillä kameratekniikalla ei ole mahdollista puuttua ajoneuvoturvallisuuteen, kuljettajien ajokuntoon tai liikennesääntörikkomuksiin. Nykyinen pistenopeuksiin keskittyvä automaattivalvonta vaikuttaa ajonopeuksiin lähinnä kamerapylväiden läheisyydessä liikenneturvallisuuden kannalta keskeisemmän ajovirran keskinopeuden sijaan (Trafi, 2018). Väriytykseltään tiemaisemaan sulautuvat ja kooltaan pienenevät kamerayksiköt ovat yhä vaikeammin kuljettajan havaittavissa, mikä edelleen heikentää nopeudenhallinnan vaikuttavuutta.

Tarkoituksenmukaisuutta kyseenalaistaa myös valvonnan keskittyminen liian usein liikenneturvallisuuden kannalta toissijaisille tieosuuksille, kuten maantiesuorille ja risteysalueiden jälkeen, onnettomuusherkkien tienkohtien sijaan. Tämä on epäedullista paitsi liikenteen joustavuudelle myös turvallisuudelle. Kiinteää automaattivalvontaa tulee uudelleen sijoittaa liikenteen riskialueiden, kuten liittymien, jyrkkien kaarteiden ja teiden kapeikkojen, edelle sekä taajamiin koulu-, päiväkotij- ja vastaavien erityistä huomiota vaativien alueiden yhteyteen. Ennen kaikkea valvontalaitteiston tulee olla selkeästi kuljettajan havaittavissa, jotta automaattivalvonnalla olisi tosiasiallista vaikutusta liikenneturvallisuuteen.

Automaattista liikennevalvontaa tulee kehittää siirtymällä värimerkittyihin tai muutoin tiemaisemasta erottuviin kameratolppiin ja keskittämällä valvontakohteet kohonneen onnettomuusriskin tieosuuksille ylinopeuksia ennalta ehkäisevän vaikutuksen tehostamiseksi. Puutuin tähän jo edellisellä vaalikaudella jättämällä lakialoitteen kameratolppien sijoittelun ja runkoväriytyksen muut-

Kirjallinen kysymys KK 237/2019 vp

tamisesta (LA 17/2017 vp) sekä kirjallisen kysymyksen ylinopeuksien puuttumiskynnyksestä. Nämä etenivät myötätulessa, ja eduskunnan täysistunnossa 30.11.2017 tuolloinen liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner vastasi lainsäädännön mahdollistavan kameratolppien maalaamisen. Keväällä 2018 uutisoitiin myös Poliisihallituksen väläyttävän värimuutokselle vihreää valoa. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on tutkimuksessaan (2018) huomauttanut näkyvämmän automaattivalvonnan eduista, ja Autoliitto muiden joukossa on kritisoinut valvontakohteiden sijoittelua ja valvonnan huomaamattomuutta.

Ihmettelen siis, missä viipyvät lupaillut maalaustalkoot ja milloin tiellä liikkuvan liikenneturvallisuus saadaan automaattisen liikennevalvonnan keskiöön sakkotulojen keräämisen sijaan.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miksi nopeusvalvontakameroiden runkoväriytyksen muuttamisessa ei ole ryhdytty toimeen aloitteeseeni annetun vastauksen mukaisesti ja

mihin toimiin liikenneturvallisuudesta vastaavat viranomaiset ovat ryhtymässä, jotta automaattisen liikennevalvonnan tarkoituksenmukaisuus saadaan liikenneturvallisuutta nykyistä paremmin edistävälle tasolle valvontapisteiden sijoittelun ja kameratolppien väriytyksen osalta?

Helsingissä 18.10.2019

Mika Kari sd