

Vastaus kirjalliseen kysymykseen nopeusvalvontakameroiden runkoväriytyksen ja sijoittelun tarkoituksenmukaisuudesta automaattisessa liikennevalvonnassa

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Mika Kari /sd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 237/2019 vp:

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?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Ajonopeus on yksi keskeisimmistä muuttujista tien turvallisuutta arvioitaessa. Automaattisella valvontavälineistöllä pystytään valvomaan liikenneturvallisuusarvioinnin perusteella valittujen tienkohtien ajonopeuksia tarvittaessa jokaisena päivänä ja jokaisena hetkenä. Liikenneturvallisuuden kannalta automaattisen liikenteenvalvonnan on todettu useiden tutkimusten perusteella olevan tehokas tapa valvoa ja hallita ajonopeuksia.

Kiinteän ja poliisiautoihin sijoitetun siirrettävän automaattisen liikenteen valvonnan tarkoituksena on täydentää poliisihenkilöstön tekemää liikenteenvalvontaa, joka on edelleen keskeisin osa poliisin suorittamaa liikenteenvalvontaa. Lähes 90 prosenttia liikenteenvalvontaan käytetystä työajasta on muuta kuin automaattista liikenteenvalvontaa. Poliisihenkilöstön tekemä liikenteenvalvonta on siis edelleen erittäin tärkeää.

Tieliikennelaissa ei määrätä ylinopeuksien puuttumiskynnyksestä. Puuttumiskynnystä ei myöskään olla alentamassa uudessa 1.6.2020 voimaantulevassa tieliikennelaissa. Puuttumiskynnys määritellään Poliisihallituksen ohjeessa.

Valvontalaitteita ei määritellä lainsäädännössä, vaan niiden sijoittamisen ja ulkonäön määrittää tienpitäjä (Väylävirasto ja ELY-keskukset) yhteistyössä poliisin kanssa.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 237/2019 vp

Maanteiden automaattivalvontajaksot sijoittuvat suurimmalta osalta valta- ja kantateille sekä vilkkaimmille seututeille. Kohteiden valinnassa on otettu huomioon tieliikenneonnettomuushistoria, ajonopeudet suhteessa nopeusrajoitukseen, liikenteen vilkkaus, raskaan liikenteen osuus, asiakaspalautteet, toimenpiteellä saavutettava henkilövahinko-onnettomuusvähenemä, tiejakson tekniset ja maankäytölliset ominaisuudet sekä muita vaikuttavia tekijöitä. Jos valvontapisteiden sijoittamisessa on puutteita, on hyvä, että siitä annetaan tienpitäjälle palautetta, jotta ne tulevat tarkasteltaviksi. Kunnat sopivat katuverkon valvontakohteista suoraan poliisin kanssa.

On tärkeää, että nopeusrajoitusmerkit on sijoitettu asianmukaisesti valvontajaksolla, jotta kuljettajan nopeusrajoitusarvon muistelu ei vie liiaksi huomiota liikennetilanteiden havainnoinnista ja niihin reagoinnista. Tienpitäjä arvioi nopeusrajoitusmerkkien sijoittamisen automaattisen liikennevalvonnan tienosille tapauskohtaisesti. Esimerkiksi valtateiden 4, 5, 6 ja 27 valvontakohteissa nopeusrajoitusmerkit on sijoitettu noin 200–400 metriä ennen automaattisen liikennevalvonnan valvontapistettä.

Kuluvan syksyn aikana Väylävirasto arvioi yhdessä Poliisihallituksen kanssa automaattisen liikennevalvonnan suunnittelun ja toteutuksen nykyiset periaatteet. Työssä arvioidaan myös valvontapaikkojen valintaan ja kameroiden väriytykseen liittyviä seikkoja.

Helsingissä 8.11.2019

Liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin

VN/9803/2019