



Lauri Soininen  
Ylikonstaapeli  
Automaattivalvonta-  
yksikön päällikkö  
Itä-Suomen lääni

# Automaattinen liikennevalvonta

**Historian kirjat tietävät kertoa, että automaattinen liikennevalvonta (myöh. automaattivalvonta) on alkanut Australian mantereelta Victorian osavaltiosta vuonna 1989. Sen jälkeen ovat monet valtiot ottaneet käyttöön kyseisen liikenteen valvontamuodon.**

Automaattivalvonnalla todetaan rikkomus ja samalla valokuvataan ajoneuvo sekä kuljettaja kuitenkin välittömästi puuttumatta tapahtumaan, vaan teko selvitetään myöhemmin.

Suomessa automaattivalvonta aloitettiin koeluontoisena Turussa Turku-Helsinki tiellä vuonna 1992.

Valtion teknillinen tutkimuslaitos (VTT) totesi, että valvonnan alettua valvontaosuudella ylinopeudet vähenivät 20 %. Suuret ylinopeudet hävisivät kokonaan ja henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet vähenivät 10 %. Vuonna 1996 laajennettiin Turun alueella valvontaa ja samana vuonna aloitettiin Tampereella lähinnä kaupunkialueella automaattivalvonta.

## Kameravalvonta lisääntyy

Vuonna 1997 teki maamme valtioneuvosto periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Sen seurauksena poliisin ylijohdo päätti maailmalta sekä Suomesta saatujen hyvien kokemusten vuoksi laajentaa maassamme automaattista liikennevalvontaa. Juva, Lahti ja Leppävirta olivat kyseisen vuoden laajennuskohteita. Tammikuussa 2001 teki valtioneuvosto jälleen viisivuotisen periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja sen jälkeen on kiinteää kameravalvontaa lisätty yhdessä Tiehallinnon kanssa useita satoja kilometrejä vuosittain. Tällä hetkellä maassamme on n. 1 500 km automaattisesti valvottua tietä.

Lokakuun alussa 2002 perustettiin Itä-Suomen läänissä maamme ensimmäinen läänillinen automaattivalvontayksikkö. Siinä kasattiin kaikki läänin alueella tapahtuva automaattivalvonta yksiin käsiin. Yksikön hoidossa on myös siirrettävä kameralaitteisto elik-

Tarkoitushan ei ole suinkaan korvata perinteistä liikennevalvontaa vaan täydentää sitä.

kä kamera-autot, joiden pääasiallinen valvonta-alue on taajamat.

Tällä hetkellä Itä-Suomen läänin alueella on 13 tolppakameraa, joita kierrätetään 117 tolpassa ja 2 kamera-autoa taajamavalvontaan.

Kesällä 2004 velvoitettiin muutkin maamme läänit suunnittelemaan keskkukset, niiden lukumäärän ja sijoitukset. Tässä vaiheessa vahvistettiin Itä-Suomen läänissä keskuksen paikaksi Leppävirta. Kyseiset keskkukset nimitään aikanaan Liikenneturvallisuuskeskuksiksi ja niitä on 1-2 kpl/lääni.

Aina herää kysymyksiä, että miksi automaattivalvonta, miksei perinteinen. Tarkoitushan ei ole suinkaan korvata perinteistä liikennevalvontaa vaan täydentää sitä. Automaattivalvonnassahan aina vaaditaan perusrikkomukseksi ylinopeus, mutta sen mukana selviää monta kertaa paljon muutakin.

## Tehokasta valvontaa

On todettu, että ylinopeutta ajavat syyllistyvät hyvin usein muihinkin liikennetapoihin. Liikennemäärän lisääntyessä ja poliisin resurssien vähentyessä on mietitty kustannuskysymyksiä, koska automaattivalvonnan on laskettu olevan 8-8,4 kertaa perinteistä halvempaa.

Liikenneministeriön vuonna 1995 teettämän laskennan mukaan kuolemaan johtanut onnettomuus on maksanut yhteiskunnalle 9,1 milj. markkaa (n. 153 000 euroa). Jo 1 km/h keskinopeuden pudotus vähentää tutkimusten mukaan henkilövahinko-onnettomuuksia 2-3 % sekä kuolonkolareita 6 %. Nopeuksiin vaikuttaminen on liikenneturvallisuustyön keskeisimpiä ja tehokkaimpia toimintamuotoja.

Viimeisin VTT:n tekemä tutkimus kaikista Suomen vuosina 1998-2000 automaattivalvonnassa olleista teistä kertoo, että kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet 52 % ja henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet 21 % näillä tieosuuksilla.

Kun taas mietitään, että miksi joudutaan valvomaan nopeuksia ja sakottelemaan ihmisiä, päädytään meidän yhteiskuntajärjestelmään ja kulttuuriin. Jotta ihminen jättäisi syyllistymättä liikenteen vaarantamiseen, täytyy häneltä ottaa pois jotain hänelle kuuluvaa hyvää. Kättä emme voi sahata poikki, eikä korvaa leikata irti, joten ottakaamme häneltä rahaa ja ehkä ajo-oikeus pois. Luomalla riittävän suuren valvontaverkoston ja jakamalla riittävästi seuraamuksia pyrimme saamaan kansalaisessa aikaan voimakkaan kiinnijäämisriskin tunteen.

Kättä emme voi sahata poikki, eikä korvaa leikata irti, joten ottakaamme häneltä rahaa ja ehkä ajo-oikeus pois.