

Liikenneturvallisuus **ON** vakava asia! Se ansaitsisi **PARHAIDEN** asiantuntijoiden johtoa. Se siltä puuttuu. Kotikutoisia puoskareita riittää sitäkin enemmän. Liikenne- ja sosiaaliantat muodostavat mafian, joka hallitsee liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuutta "parannetaan" feminismin itseriittoisuudella, suurella tunteella ja olemattomalla osaamisella. Tämä on vuodesta 1995 lähtien 7 kautta johdossa istuneiden naispuolisten liikenneministerien aikaansaannos.

**LVM** jakautuu liikenne- ja viestintäpolitiikan osastoihin. Liikennepuolen johdossa on ministeri **Merja Kyllönen**

kaksine erityisavustajineen kakkosjohtajana

**Minna Kivimäki**

sihteereineen, kaikki naisia. Heidän alapuolellaan liikennepuolta johdetaan 14 naisen yhden miehen voimin. Tiedotustakin muotoillaan 5 naistiedottajan ja 2 miespuolisen sävytyksellä. Suunnan määräävässä

**Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnassa**

puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ovat naisia ja varsinaisissa jäsenissä 8 naista ja 7 miestä.

**Liikenneturva**

on yhtä naisjohtoinen. Maamme liikenneturvallisuuden korkeimmilla tanttajohtajilla on eväinään keskiverto-kotiäidin verran osaamista tieliikenteen lainalaisuuksista.

Tulokset puhuvat puolestaan. Liikennekuolemien piti alittaa 200 (EU-vaatimus) ja 250 (Valtioneuvosto-vaatimus) vuonna 2010. Vuonna 2010 kuoli kuitenkin 272, sitten 292 ja vuonna 2012 ainakin 275. Se ei estänyt sekä Liikenneturvaa että Liikennevakuutuskeskusta julistamasta muka historian parasta liikenneturvallisuustulosta. Tantat pitävät puolensa. Parannusta ei tule.

**LIIKENNEKUOLEMIEN** vähentäminen ei ole niin vaikeaa kuin tantoista tuntuu. Kolmannes on rattijuopoista kiinni. Kun rattijuoppoja on eniten, poliisia ei näy. Siinä se. Toinen suuri ongelmaryhmä on 17-26 vuotiaat nuoret. He hakevat rajojaan eikä sitä autokoulu ja kaikista vähiten liikennetanttojen neuvot pysty estämään. Kolmas pienempi ongelmaryhmä on liikenteen yli-ikäiset. Kaiken kattava ongelma on liikenneturvallisuustyön monopolisoineet liikennepsykologit, jotka kutistavat liikennetanttojen kallot.

Autokouluista ei löydy lääkkeitä mihinkään edellä mainituista ongelmaryhmistä. Ei vaikka lisäisi pakollista autokoulutusta 5- taikka 10-vaiheiseksi tai "syventäisi" opetusta pohjamutia myöten. Samalla Suomi tarjoaa 100 000 suonsilmää ja plutakkoa, järvistä puhumattakaan, joilla rajojaan hakevat nuoret ja ajotaidon päivytystä hakevat aikuiset voisivat jäällä hankien välissä turvallisesti opetella oikeita reaktioita, kun auto lähtee käsistä luistoon maantienopeuksissa. Kuolema korjaa satoa vääristä reaktioista maantienopeuksissa, ei liukasteluratojen "polkuautonopeuksissa".

**LIKENNETANTTA-MAFIA** kieltää jääratojen opetushyödyn väittämällä, että opit "ulosmitataan" tieliikenteessä. Liikenneturvan **Sirpa Rajalin** syöttä ä kuin stalinistista propagandaa tätä ulosmittausta. Hän on patologinen nopeushysterikko, joka saarnaa alennettuja ajonopeuksia moottoriteitä myöten. Tilannenopeus on hänelle tuntematon käsite. Kaikki ajavat aina liian kovaa tilannenopeutta hänen mielestään. Toinen kanto kaskessa on Tiehallinnon/Liikenneviraston yli-insinööri

### Saara Toivonen

. Kumpikaan tuskin itse ajavat autoa, mutta yksityisautoilun viha toimii bensiininä heidän "tieteellisten" nollatutkimusten väitteille. Todellisuudessa useimmat autoilijat eivät osaa tarvittaessa "ulosmitata" edes oman autonsa turvaominaisuuksia kuten ABS-jarrutusta, ESP-väistöjä ym. Sitä "ulosmittausta" liikenneturvallisuus kaipaa.

**AJOKOULUTUKSEN** uudistus oli esimerkki ala-arvoisesta virkamiesvalmistelusta - poliisiuudistuksen sekä kuorma-autojen massa- ja mittauudistuksen tasoa. Ainoa hyöty lihottaa autokouluja, muut maksavat. Kaksivaiheisen autokouluopetuksen vieminen kolmanteen, "syventävään" vaiheeseen asennekoulutuksineen on täyttä pilaa. Opetuslupajärjestelmän pakottaminen autokoulujen kylkiäiseksi yli kaksinkertaistaa sen hinnan. Henkilöautokortin hinta nousee pääkaupunkiseudulla reilusti yli 3000 euron ja kuorma-autokortin hinta 6 000 - 7 000 euroon. Se köyhdyttää vanhempia ja syrjäyttää ja eriarvoistaa nuoria ja lisää ajokorttia ajoa. Sillä tehdään karhunpalvelus kuljettajapulaa potevalle kotimaiselle kuljetuselinkeinolle ja avokätinen työpaikkalahjoitus halpamaiden kuljettajille.

Halpamaisinta valmistelussa on ollut Autokoululiiton vaikutus ja kytky Turun yliopiston ajo-opetuksen kehittämistutkimukseen. Kaikissa lausunto- ja käsittelyvaiheissa kuultiin maksun saajia, vain ei maksajia, esimerkiksi **Autoliittoa**. Lopputulokseen jää vain "astian maku". LVM:ssä ajokorttikoulutuksesta vastaavaa hallitusneuvos

### Eija Maunua

on pidetty liikennetantoista asiallisimpana. Hän on vastannut 12.2. HS:n lukijakirjeiden haukkuihin. Vastaus on kuin huono omatunto: kiertelyä ja tyhjää täynnä.

Paljon on korjattavaa, mutta liikennetantta-mafian osaamisella ja opeilla... unohda koko juttu!