Puhun suomea, ruotsia ja liikennekieltä.

Liikennekielen oppiminen on paljon vaikeampaa kuin pakkoruotsi. Se vaatii paljon enemmän aikaa. Ja satoja tuhansia kilometrejä auton ratissa. Kaikissa olosuhteissa, kaikilla keleillä, kaikissa liikenneympäristöissä. Muuallakin kuin vain Suomessa.

Liikennekielen oppii vain vähitellen. Ja vain kantapään kautta. Hyvien ja pahojen, ja etenkin yllättävien kokemusten myötä. Mitään pikakursseja ei ole. Eikä teoriakoulutusta.

Mitä erilaisimpien, ja eri kokoisten ajoneuvojen ratissa on kulkenut, sitä paremmin oppii liikennekieltä. Jalankulkija ja pyöräilijää saavat vain pintakosketuksen liikennekieleen. Silti kummankin liikennemuodon kokemukset ja osaaminen ovat välttämättömiä liikennekielen oppimisessa.

Kun puhun toisen ihmisen kanssa liikenteestä, havaitsen hetkessä, puhuuko hän liikennekieltä. Riippumatta siitä, onko hän suomalainen, ruotsalainen, saksalainen, italialainen, espanjalainen, britti; eurooppalainen tai amerikkalainen tai aasialainen, aussi tai seelantilainen tai afrikkalainen.
Kaikki jotka hallitsevat liikennekielen, ymmärtävät toisiaan, vaikka lähtökohdat ja olosuhteet olisivat aivan erilaiset. Puhutaan samoista syistä ja seurauksista, samoista ilmiöistä liikenteessä. Ymmärretään ne samalla tavalla.

Liikennekieltä ei opi, vaikka olisi lukenut vuosia liikenneteoriaa. Ei vaikka olisi suorittanut teoreettisessa liikenneopissa maisterin tai arkkitehdin tutkinnot ja selviytynyt liikennetutkijaksi, -psykologiksi tai -dosentiksi tai professoriksi saakka. Jos perusteelliset käytännön kokemukset ratin ja tuulilasin takana puuttuvat, liikennekieli jää puutteelliseksi.

Tästä on loputtomasti kokemuksia ja todisteita.

Vanha ”UUJ”, jonka osaamista suuresti kunnioitan, oli automies vimoisen päälle, autotekniikan DI, tehnyt nyrkit rasvassa katsastusinsinöörin töitä, ja oli lopulta vuosikaudet ministeriössä Suomen tieliikennetekniikan itsevaltias johtaja. Häneltä puuttui liikennekielen edellyttämät käytännön kokemukset tien päällä. Niinpä hän ei ymmärtänyt ylös nostetun jarruvalon merkitystä. Eikä hyväksynyt kaksikerrosbussia Suomeen hyvin erikoisesta syystä. Ym.

Sama koski Liikenneviraston entistä pääjohtajaa, tierakentaja juurta jaksain. Hänelle puhuit kuin Pukille tien käyttäjän ehdoista.

Olin vuodesta 1993 kahdeksan vuotta Helsingin kaupunkisuunnittelu- (ja liikennesuunnittelu-) lautakunnan jäsen. Vuonna 1971 nimitetty Helsingin liikennesuunnittelupäällikkö oli kirjanoppinut, hyvin kokenut liikenneasuunnittelija. Hän ei ajanut itse autoa. Kulki vaimon ja työkaverien kyydissä. Samaa oli hänen oikea kätensä, seuraajansa, Helsingin liikennesuunnittelupäällikkö aina vuoteen 2012. Kumpikaan ei asunut Helsingissä vaan kulkivat työmatkansa autokyydissä tai julkisilla.

He eivät puhuneet liikennekieltä. Me emme ymmärtäneet toisiamme. Väliin, epätoivoisissa

tilanteissa, kun yritin ”rautalangasta” taivuttaa asioita ymmärrettäviksi, Helsingin kaavapäällikkö tuli yllättäen tuekseni. Yhdessä saimme liikennesuunnittelupäälliköt ymmärtämään, mitä ajoin takaa.

Kysyin myöhemmin kaavapäälliköltä, miten ihmeessä hän ymmärsi mitä tarkoitin kun liikennesuunnittelupäälliköt eivät. Selvisi että hän oli arkkitehti-insinööriksi opiskellessaan ansainnut Berliinissä opeiskelurahansa taksinkuljettajana. Hän puhui liikennekieltä!

Olen ammatikseni joutunut puhumaan Suomessa auktoriteeteiksi nostettujen liikennepsykologien, liikennesuunnittelijoiden, poliisipäälliköiden sekä liikenneministeriön tieliikenne- ja liikenneturvallisuusjohtajien kanssa. Emme koskaan ole ymmärtäneet toisiamme. He puhuvat teoriaa arvovaltaansa takertuen, minä liikennekieltä. Se on kuin päätä seinään takoisi.

Sillä tavalla liikennesuunnittelu sitten eteneekin Suomessa: virheestä toiseen kokemusta keräten. Ja kansa maksaa, loukaantuu ja kuolee turhaan liikenteessä. Se on kaikkein kallein tapa yrittää oppia liikennekieltä.