

Liiketoiminnassa, mikroyrityksistä kaikkein suurimpiin, tärkeintä on tehdä päätöksiä nopeasti ja tehokkaasti. Ja korjata ja täsmentää, jos ei osu nappiin. Aikailu, päättämättömyys, on kaatanut monia. Valtioita myöten.

Virkamies on eri mies. Hänelle tärkeintä on oman aseman varmistaminen. Se ei kestä virheitä. Aikailu on tärkeä osa virheen välttelystä ja samalla oman aseman varmistamisessa.

Virkamies ei ota henkilökohtaista vastuuta. Siksi virkamiehet muodostavat työryhmiä, ohjausryhmiä, kollektiivejä, joiden nimissä uskalletaan antaa lausuntoja, tehdä suosituksia ja esityksiä. Ketään yksittäistä ei voi syyttää. Kollektiivi on turvallinen. Se on kuin hanhi, jonka selästä mahdollinen virhe valuu pois.

Yritysjohdon päätösnopeuden ja virkamiesjohdon päätöshitaiden eroon yhteiskunta ja kehitys törmäävät alituisen. Liikenneasioissa tämä kuvio on vakio. Niin myös HCT-rekkojen kohdalla.

HCT-rekat (High Capacity Transport) ovat Trafín myöntämällä kokeiluluvilla kulkevia yli 25 m pitkiä ja 76 tonnia tai enemmän painavia kuorma-auto-perävaunuyhdistelmiä. Niitä on tällä hetkellä liikenteessä 35 erilaista. Reilusti yli 25 m pitkiä on 26 kpl, joista 17 on yli 76 tonnia painavia. 5 kpl on yli 25 m ja 84 tonnia. Pisimmät ovat 30-34 m pitkiä ja 90-104 tonnia painavia.

Ensimmäiset HCT-luvat myönnettiin vuonna 2013. Viideksi vuodeksi myönnetyt luvat lähestyvät loppuaan.

HCT- lupia saaneet ovat sijoittaneet paljon rahaa Liikenneviraston ja Trafín hyväksymään koeliikenteeseen ja kuorma-autoyhdistelmiin. On vähintäänkin kohtuullista ymmärtää kokeiluun osallistuneiden kysymyksiä siitä, kauanko koeliikennettä jatketaan? Milloin saadaan Trafilta/ Liikennevirastolta päätöksiä jatketaanko vai lopetetaanko?

Jokainen ymmärtää, että kun Trafi – hamaassa tulevaisuudessa – esittää liikenneministeriölle uusien mitta- ja painorajojen vakiinnuttamista ja avaamista kaikille halukkaille,

1)

esitetyt mitat ja painot aiheuttavat suuria muutoksia kuljetusyritysten talouteen, ja

2)

kestää vuoden tai kaksi, ennen kuin liikenneministeriö on muokannut oman esityksensä hallitukselle, edelleen eduskunnalle ja sitä kautta lainvoimaiseen lopputulokseen.

Yhtä kaikki on ymmärrettävä myös kuljetusyrityksiä, jotka eivät taloudellisista tai muista syistä ole hakeneet HCT-kokeilulupaa. Siinä missä HCT-rekkoihin investoineet suorittavat kuljetuksen kahdella kuormalla, kilpailijat kuljettavat voimassa olevien mitta- ja painorajojen puitteissa kolme tai mahdollisesti neljäkin kuormallista. Puhutaan eriarvoistumisesta, ”arkirasismista” kuljetustehtävien edessä.

HCT-kokeilun nykytilanne vaatii jo päätöksiä, vähintäänkin selventäviä viitteitä siitä, mitä tuleman pitää ja millä aikataululla. Pallo on yksiselitteisesti Trafilla.

Trafissa

Otto Lahti

on pätevän tuntuinen tekijä. Hän pitää palloa. Hän johtaa HCT-ohjausryhmää. Se ei ole työryhmä, vaan asiantuntijoiden vakiotapaaminen vuodesta 2013, kun ensimmäisiä HCT-poikkeuslupia käsiteltiin. Ohjausryhmän tehtävänä on vetää yhteen HCT-yhdistelmiin kohdistettuja tutkimustuloksia ja liikenteestä saatuja kokemuksia.

Ohjausryhmän sihteerinä ja konsulttina toimii DI

Anneli Tantt

. Hän on ammattiautoiluväelle tullut tutuksi liikenneministeriön liikenneturvallisuusyksikön päällikkönä.

Ohjausryhmän jäseninä on Lahden lisäksi viisi virkamiestä, joukossa Lahden esimiehet

Marko

Sillanpää

ja

Toni Pallaspuro

. Myös Liikennevirastolla on kuusi virkamiestä jäseninä ja liikenneministeriöllä yksi jäsen ohjausryhmässä.

Kuljetusyrittäjät ja ammattiautoilijat tunnistavat ohjausryhmän kolmestatoista jäsenestä vain

yhden, jolla on C- ja CE- kuorma-auto- ja yhdistelmäajokortti.

Otto Lahti sanoo, että teetettävistä selvityksistä ja tutkimuksista huomattava osa on edelleen kesken. Noin 32 metriä pitkien HCT-rekojen ajosuoritteesta puolet on tehty viimeisen vuoden aikana. Tulosten analysointiin tuntuu menevän tutkimusorganisaatiosta riippuen puolesta vuodesta ylöspäin. Trafín suunnalla pidetään täysin selvänä, että pitkään kasvava poikkeuslupiin perustuva liikenne ei ole hyvä toimintamalli vaan tuloksista tehdään selkeitä esityksiä heti niiden valmistuttua. Näin Lahti vakuuttaa.

Suomen kansainvälinen kilpailukyky edellyttää mahdollisimman halpoja kuljetuksia sekä Suomen sisällä että viennissä Euroopan ostajamarkkinoille. Se asia on kaikille selvä. Itse asiassa mahdollisimman halvat kuljetukset ovat ratkaiseva kilpailutekijä koko EU:lle tulevaisuudessa.

Yhtä selvää on, että kilpailun mahdollisimman halvoista kuljetuksista pitää olla tasapuolinen ja oikeudenmukainen kaikille kilpailijoille. Ei voi jatkua niin, että eräät toimittavat perille kahdella kuormalla sen, mihin muilta vaaditaan kolmen kuorman ajamista.

Samalla ei voi enää olla paluuta vanhaan niille, jotka ovat jo sijoittaneet suuria rahoja Trafín ja Liikenneviraston kokeiluihin.

Eikä Trafín lopullista esitystä HCT-kuljetuksista liikenneministeriölle voi säilyttää hahmottomalle ohjausryhmälle. Vastuun kantajia ovat yksiselitteisesti Otto Lahden esimehet ketjussa

Toni Pallaspuro

,

Marko Sillanpää

,

Olli Lindroos

ja päällimmäisenä

Kari Wihlman

.

Niin virkamiehiä kuin ovat, päätöksiä on nyt osattava tehdä. Nopeasti ja tehokkaasti!

