



**Fjalar Jarva (oik.) julisti ei-toivotuksi henkilöksi. Knut Aas (vas.) kehitti LP:n liian suureksi Poliisihallituksen niellä.**

**LP:n, Liikkuvan poliisin, ylösousemus on väistämätön. Suomi on ajautunut tilanteeseen, jossa mikään muu ei maata pelasta.**

Liikkuva poliisikomennuskunta (LPK) perustettiin 15.9.1930 Helsingin poliisiin torjumaan Lapuan liikkeen kovenevia otteita. Mäntsälän kapinan ja kieltolain jälkeen poliisin liikkuva erikoisryhmä kasvoi sotiemme aikana 3000 henkilöön. Sotatilan ja maan suojelulain lakattua se jäi 1944-56 mm. turvaamaan Neuvostoliiton läsnäoloa Porkkalan liikenteessä. LPK:n nimi muuttui LP:ksi 1947.

1950-luvulla Suomi autoistui voimalla. Poliisin autotarve korostui 1954 perustetun Poliisautovarikon myötä. 1960 Suomen 256 poliisipiiristä vielä puolet oli ilman autoja ja LP:n tarve kasvoi koko maassa toimivaksi yksiköksi.

Poliisin huutavaa autopulaa helpotettiin lahjoituksilla. 1967 **Niilo Tarvajärven** "Hamsteri"-kansalaiskeräys antoi poliisille 51 uutta autoa, minkä lisäksi mm. Shell, Wihuri-Yhtymä, Volvo-Auto, jopa Helsingin Urheiluautoilijat lahjoittivat autoja poliisille. 1970 poliisilla oli noin 900 autoa.

1970-luvulla myös poliisin ajotaito nousi puheenaiheeksi. Poliisin näyttäviä ulosajoja takaa-ajoissa säesti lehdistössä vertaus "kotiäidin ajotaitoon". Poliisiylijohtaja **Fjalar Jarva** poltti i päreensä allekirjoittaneelle ja julisti "ei-toivotuksi henkilöksi". Porsche-poliisit pysäyttivät kiittääkseen kädestä pitäen.

Poliisille tuli oma autokoulu Espoon Otaniemeen. Pieksämäen Naarajärven lentokentän kupeeseen syntyi LP:n maasto- ja nopean ajon ajokoulu. Sen yhtenä vetäjänä ja kouluttajana oli nuori poliisi **Kari Rantala**. Käytettyjen Saab 99-autojen turvakehikko-rakenteet syntyivät ja "vauhtivimmat" korjattiin Naarajärven vankilan peltipajalla. Räyskälän lentokentällä alkoi LP:n moottoripyörien nopean ajon koulutus. Raskaan moottoripyörän työntämisvaatimus nousi puheenaiheeksi naisia poistavana tekijänä.

LP sai alusta asti käyttöönsä parhaat apuvälineet liikenteeseen, jossa korostuivat ajotapaja ajonopeusvalvonta. Nopeusvalvontatutkat tulivat 1960. Epäluotettavina ja väärin käytettyinä ne ansaitsevat kirpeää arvostelua. Niillä poliisimme synnytti myös liioittelevan ylinopeushysterian, josta suomalaiset ja poliisimme eivät ole päässeet vielä tänäkään päivänä.

Myös ajokuntoa testattiin ala-arvoisilla menetelmillä kuten 1950-luvulla väriä vaihtavilla puhalluspussilla ja hengitysilman hajulla eli "Huugolla". Kieltoa ajaa "alkoholin vaikutuksen alaisena" tutkittiin erilaisilla tasapainokokeilla ja jopa tulitikkujen keräämisellä. Reilusti yli kahden promillen ylittäviä kuljettajia katsottiin testien perusteella "ei alkoholin vaikutuksen alaisiksi". Promillerajat tulivat vasta 1977 ja ensimmäiset kaksi alkometriä 1978, jolloin vasta väriä vaihtavat puhalluspussit poistuivat käytöstä.

**Knut Aas**, LP:n legendaarisen päällikön aikana 1969-92, koko valtakunnan alueella toimiva,

tehokas LP sai lisää luottamustoimia. Siitä tuli kansainvälisten kokousten aikana valtiomiesten, myös valtiomiesvierailujen, ja heidän turvamiestensä autokuljetuksia ja kokouksympäristöä turvaava erikoisyksikkö. LP vastasi pian myös tasavallan presidentin, eduskunnan puhemiehen ja myöhemmin myös eläkkeellä olevien presidenttien, ministerien ja valtioneuvoston jäsenten sekä näihin liittyvien kuljetustehtävien turvallisuudesta. Toimiinsa LP sai apua myös maan muilta poliisiviranomaisilta.



### **Sisäministeriön kansliapäällikkö Ilkka Salmen toimenpiteitä odotetaan.**

Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman poliisitoimet passintarkastuksista henkilö- ja matkatavaratarkastuksiin tulivat LP:n vastuulle. Kuuluisaksi tuli erään poliisijohtajan sallitun alkoholimäärän ylitys matkatavaroissa rangaistuksineen. Siviilipukuinen poliisijohtaja ilmestyi seuraavana päivänä virka-autolla ja virkapuvussa lentoasemalle ankarasti moittimaan "ettekö tiedä kuka minä olen"!

LP:n läheisyys maan johtaviin päättäjiin turvatoimissa ei voinut olla herättämättä kateutta ja kitkaa Poliisihallituksen ja LP:n suhteisiin. Ne peitettiin hyvin "sisäisinä asioina". Julkisuuteen nousseista ehkä tunnetuin oli, kun päällikkö Aas suositteli tieliikenteessä ohitettavaa väistymään jopa piennaralueen puolelle ohituksen turvaamiseksi kuten Ruotsissa oli yleinen tapa. Poliisihallituksen tyly vastaus, joka jaettiin tiedotusvälineille, kuului: "Ohitustilanteessa väistäminen valkoisen reunaviivan yli on ehdottomasti kielletty. Piennaralue on kevyen liikenteen turva-alue". Ei jäänyt epäselväksi, että poliisihallitus pyrki nolaamaan Aas:ia. Yhä muistetaan päällikkö Aas:n vastaus: "Vielä ei poliisi sentään kiellä ihmisiä käyttämästä omia aivojaan."

Asiaan kuuluu, että valkoinen reunaviiva ja piennaralue on laissa määritelty sanatarkkana käännökseenä Ruotsin vastaavasta lainkohdasta. Kun tein eduskunnassa kirjallisen kysymyksen Suomen päivävästaisesta tulkinnasta, vastaus sisäministerin allekirjoituksella kuului: "Piennar on pyöräilijöiden ja kevyen liikenteen turva-alue. Sillä on autolla ajaminen kielletty." Poliisijohtaja **Olli Urposen**

poliisihallituksen arvovallasta oli kyse. Se on johtanut moniin ohituskuolemiin Suomessa.

Näjä poliisihallituksen ja LP:n välillä kärjistyi vuoteen 2012 mennessä. Sisäministeri

**Päivi**

**Räsänen**

sekä poliisiylijohtaja

**Mikko Paateron**

ja poliisiosaston johtajan

**Kauko Aaltomaan**

tuella päättivät lakkauttaa

**Kari Rantalan**

johtama LP. Lakkautus toteutui 2014 alusta ja LP:n miehistö jaettiin 11 paikallispoliisiin.

Jo ennen LP:n lakkauttamista tehty raskaan liikenteen suuri mitta- ja massauudistus vuonna 2013 (mm. 60 t:sta 76:een; 25,25 m kokonaispituuteen; moduulirekat, jne.) loivat raskaalle liikenteelle uuden ympäristön, jonka pettävä poliisivalvonta nopeasti todisti LP:n lakkautuksen virheeksi. Poliisihallitus olisi pitänyt ryhtyä toimenpiteisiin jo 2015.

Kuudessa vuodessa on menty jälleen uuteen jättiuudistukseen 34,5 m:n yhdistelmillä, 8-11 akselilla, yli 100 tonnin kokonaispainoilla, jopa kahdella perävaunulla, edistyksellisimmällä elektroniikalla, mittojen viidakolla, ym. Se on luonut kirjan verran "insinööriteknisiä" huippuvaatimuksia valvonnan hallittaviksi. Paikallispoliiseilla ei muun toimintansa ohella ole mahdollisuuksia kouluttautua vastaamaan raskaan liikenteen valvonnasta koko maassa.

Ei ole tarvetta "keksiä pyörä uudestaan". Tanskan ja Ruotsin esimerkki antaa toimivan lähtökohdan. Raskaan liikenteen valvontaan erikoiskoulutettu poliisiosasto voi toimia koko maassa paikallispoliisin miehistön tuella. Seuraava vaihe voi olla erikoiskoulutuksen jakaminen esimerkiksi Etelä-Suomen, Länsi-Suomen ja Pohjois-Suomen alueille omille raskaan liikenteen erikoisjoukoille. Jo LP:n hyväksi havaitseman mallin mukaan.

LP:n ylösnousemus on koittanut. Se voi jakautua osiin, kuten kristillinen kirkko, mutta pääkohdiltaan entisenlaisena. Sitä on odotettu. Se on täällä nyt.