



Liikenneministeriön kansliapäällikkö Harri Pursiainen on epäonnistunut jo yli 20 vuotta. Jorma ”Jönni” Rantanen (SDP, kansanedustaja 1983-91 ja 1995-99) opetti minulle eduskunnassa: ”Turhaan käyt kuumana. Täällä opit, että Suomen huonoin ministeriö on liikenne- ja viestintäministeriö (LVM)”.

Olin eduskunnan (EDK) liikennevaliokunnassa (LIV) ihmetelty ääneen LVM:n toimia autovero-, nastarengas-, ylinopeus-, digitalisointi-, liikenneturvallisuus-, pelastusliivisekoiluissa... jne!

Miksi LVM:ltä tuli järjestäin ala-arvoisesti valmisteltuja lakiehdotuksia? Niin että kun niitä LiV:ssa käsiteltiin, läsnä piti olla perustuslakiasiantuntija. Joka yhä uudestaan totesi: ”Jos sanamuoto on näin, se on perustuslain vastainen. Jos asiasisältöä ajetaan, oikean sanamuodon tulee olla näin”. Pykälä pykälältä.

SOTKU ON SEN TOINEN NIMI Kun tulin EDK:aan ja LiV:aan 1995, Suomen piti olla **digitalisoinnin ykkönen** vuoteen 2000 mennessä, malli muulle maailmalle. Mikään LVM:n viestintäyksikön päällikön **Harri Pursiaisen** johdolla tehty suunnitelma vain ei toiminut. Tuntui että toteutus oli vuonna 2000 yhtä kaukana kuin 1995. LiV:ssa puhuttiin usein, että Pursiainen pitäisi vaihtaa.

Pelastusliivilaki

oli yhtä umpityperä LVM:stä lähtenyt ja HE:nä EDK:n hyväksyttäväksi annettu lakiesitys. Pelastusliivejä piti jokaisessa kelluvassa laitteessa olla yhtä monta kuin oli ihmisille tilaa, lainelautoista jolliin ja soutuveneisiin ja vielä isompiin.

Mikään mahti maailmassa ei olisi voinut valvoa, että joka soutuveneessä olisi aina varuiksi 4-6 pelastusliiviä. LiV käsitteli, hyväksyi ja suositteli EDK:lle hyväksyttäväksi enemmistökaavan

mukaan. EDK:n viimeisessä käsittelyssä yritimme

Ville

Itälän

(Kok, Naantalin ent. vallesmanni) kanssa lieventää idiotismia kolmella eriävällä mielipiteellä. Turhaan. EDK päätti, että jokaisessa kelluvassa laitteessa piti olla täysi määrä pelastusliivejä.

Sen jälkeen järjen valo onneksi syttyi LVM:ssä. Se julkaisi asetuksen, jonka mukaan kaikki 5,5 m lyhyemmät kelluvat laitteet vapautettiin pelastusliivipakosta. EDK:ssa jäätiin vain ihmettelemään, kuka on maan korkein päättäjä, EDK vai LVM?



Pääministeri Antti Rinne on paljon vartijana liikenneministeriön luokattomassa toiminnassa.

LOPUTON SARJA PERUSMOKIA
laadusta ja osaamisesta.
ari

Suoralta kädeltä tulee mieleen ketju osoituksia LiV:n
Tietoyhteiskuntaka
oli LVM:n yritys

digitalisaation jatkeena omia Harri Pursiaisen johdolla hallintaansa sähköisen viestinnän palvelut ja verkot. Kuuluu sarjaan LVM:n unohtumattomat sotkut (vrt. Google).

LVM:n 4G-lupaseikkailut

Pursiaisen johdolla: Suomen Posti ja teleyritys, miljoonien menetykset, "terveiset Putinille, että kiitos törkeän hyvistä seikkailuista"; Telecom Finland josta tuli Sonera; sitten TeliaSonera ja miljoonamenetykset Saksassa ja Turkissa; lopulta Telia Finland Oyj vuonna 2017 (vrt. Google).

Suomen Posti

LVM:n valvonnassa: Posti ja telelaitoksesta Suomen PT Oy, siitä Suomen Posti Oy ja seikkailut 11 maassa, siitä Itella Oy ja seikkailut Venäjällä ja Puolassa, Venäjän NLC:n ja Puolan Connexionsin ostot; Itella Logistiikka Venäjällä; siitä Itella Posti; Itella Pankki; Itella Informaatio Oy ja OpusCapitan osto; Postin Skandinavian maantierahdin myynti NTG:lle; Noutopisteverkosto Baltian maihin; kunnallisen yhteistyön Eksote; Transvalin osto 2018, Posti Group Oy 2007-14; sitten Suomen Posti Oyj.

Mitä on jäänyt tähän päivään: Jakelu raunioitunut, ylimmän johdon huimat palkka- ja palkkioedut ja 8000 työntekijän palkanalennukset rinnakkain ja tulevaisuusnäkymänä koko

maan kattavat päätoimen supistukset. Kaikki LVM:n olemattomassa valvonnassa.

Trafi:

Kun LVM:n osaaminen ei riittänyt, liikenneturvallisuusasiat oli ulkoistettava LVM:n valvonnassa toimivaksi Trafiksi, sittemmin Traficom.

Trafi on LVM:n alaisena elänyt kuin pellossa autoilijoilta perityillä maksuilla jättivirastoksi, joka tarkastuksessa joutui palauttamaan 38 miljoonaa euroa liikaa perittyjä euroja valtiolle. Ministeriön muutaman kymmenen virkamiehen osastosta syntyi 526 työntekijän Trafi, jossa henkilöstön keskipalkaksi on laskettu 5188 euroa/kk (2014) ja loma-ajaksi 2,5 kk/vuosi (2014) merkittävien muiden etujen lisäksi ylellisesti sisustetussa toimitalossa.

Finavia:

LVM:n oman osaamisen puutteessa alaiseksi perustettu Finavia on tehnyt mainetta maan sisäisen lentoliikenteen itseoikeutettuna polkijana, lentokenttien lakkauttajana ja upporikkailla Helsinki-Vantaan lentoaseman laajennuksilla.

Finavian entiselle johdolle luettiin jo 2016 syytteet luottamusaseman väärinkäytöstä - johdannaispimuksista vuosina 2009-11 ilman lainojen suojaamistarkoitusta, joista katsottiin aiheutuneen noin 34 miljoonan euron tappiot. Syytteet hylättiin 2017.

Valtioneuvoston kansliapäällikkö Raimo Luoma olisi pääministerin työrukkanen liikenneministeriön uudistamiseksi.

Väylien yhtiöittämisshanke, LVM:n suurprojekti, jolla haluttiin kerätä käyttömaksuja, jatkoi vuonna 2016 surkuteltavia liikenneuudistuksia. Hanke ei saanut edes hallituspuolueiden tukea, kun LVM:n suurhanke ammuttiin alas jo heti tammikuussa 2017.

Taksiuudistus

, joka LVM:n valmistelemana

vuonna 2018 oli kuin kopio Ruotsin vuonna 1990 toteuttamasta ja alimpaan helvettiin kirotusta taksiuudistuksesta kaikkine virheineen. Se on muuttunut kansan suussa kirosanaksi, jonka vahinkojen korjaaminen tulee jatkumaan Rinteen hallituksen taakkana vielä pitkään.

Kevytautolaki

ohitti LVM:n valmistelussa sokeasti EU:n määräykset. Nyt EDK:n jo hyväksymälle laille on otettava nolosti vuoden aikalisä. Käsittämättömäksi jää, ettei uudistuksen lähtökohdaksi osattu ottaa naapurimaan monikymmenvuotinen ennakkopäätös nk. A-traktorista, sen kolmen istuttavasta etuistuimesta ja traktoriin sidotusta huippunopeudesta – vaikkapa sovelluksena liikennetraktorin 60 km/t nopeusrajoitukseen.

Liikenneturvallisuuskehityksen romahdus

,

jonka paljasti viime keväänä Valtiontalouden tarkastusviraston (VTV) tuloksellisuusraportti 5/2019, osoittaa Suomen vajonneen 28 EU-jäsenmaan joukossa vuosina 2014-18 sijalle 25. - EU:n neljänneksi huonoimmaksi! (Vrt. Auto, tekniikka ja kuljetus 6 ja 7/2019)
Liikenneturvallisuus on yksiselitteisesti LVM:n vastuulla. Sitä varten LVM on olemassa.

Luetteloa LVM:n alamittaisesta tasosta voisi jatkaa lisäesimerkein. Tämä riittääköön. Uutta aineistoa ministeriön valvonnan kyvyttömyydestä tulee lähiaikoina.

YKSI JOHTAJA PUNAISENA LANKANA Ministerit tulevat ja menevät. LVM:n painoarvo maan liikenne- ja viestintäyhteyksien takaajana on globalisaation ja kaupallisen kilpailukyvyyn myötä kohonnut aivan uudelle tasolle 50 vuodessa. Maan hallitusta koottaessa LVM:tä pidetään silti yhä ”toisen luokan” ministeriönä, jonka poliittiseen johtoon ministeriksi sijoitetaan hallitukseen valittava, alalle täydellisen vieras kiintiönainen. Hän on siten täysin kansliapäällikön, ministeriön ”toimitusjohtajan”, ja virkamieskunta vietävänä.

LVM:n kansliapäällikkönä on vuodesta 2006 Harri Pursiainen. Sitä ennen hän oli LVM:n viestintäyksikön päällikkönä ja ylijohdajana 1989- 2006. Hän vastaa ylimpänä LVM:n toistuvista sekaannuksista ja epäonnistumisista. Virheiden Virheiden tekijäksi media yleisesti naulaa liikenneministerin.

Anne Berner

ei tiennyt mitä teki, kun ministerinä ensi töikseen nimitti Pursiaisen uudelle jatkokaudelle. Hän on sen jälkeen kerta toisen jälkeen joutunut syntipukiksi Pursiaisen johtaman ministeriön luokattomista esityksistä.

Liikenneministeri Sanna Marinia uhkaa Anne Bernerin vähemmän arvostettu kohtalo, jollei pidä varansa ministeriönsä virkamiesten viemänä.

MINISTERIÖ JOUTAA HOLHOUKSEN ALAISUUTEEN LVM on alansa hallitsijana luokaton ministeriö. Sen ”toimitusjohtaja”, kansliapäällikkö, pitää erottaa. Koko ministeriö pitäisi asettaa holhoukseen ja suursiivota.

Kenen vallassa olisi ministeriön suursiivous?□

Se on maan pääministerin, nyt

Antti Rinteen□

vallassa ensisijaisesti, toissijaisesti Valtioneuvoston kanslian tehtävänä ja Valtioneuvoston kansliassa kansliapäällikön,

Raimo Luoman

, ja strategiapäällikön,

Seppo Määtän

vallassa.

Kunhan totean. Katsotaan onko miehillä kanttia siivota ministeriö, joka kauan on kaivannut suursiivousta kansallisen edun nimissä.

NÄIN UUSI LAKIESITYS ETENEE. NÄIN ”JÄRJETTÖMÄT” LAIT SYNTYVÄT

Uusi laki valmistellaan asianomaisessa ministeriössä kansliapäällikön eli ministeriön ”toimitusjohtajan” alaisuudessa. Valmis lakiesitys annetaan omalle ministerille vietäväksi ”hallituksen iltakouluun” saatteella, että ”ministeriömme asiantuntijat katsovat että Suomi vaatii nyt tätä”. Hallitus joutuu luottamaan ministeriön asiantuntemukseen ja tekee siitä Hallituksen esityksen (HE) eduskunnan (EDK) hyväksyttäväksi. EDK:ssa asia etenee

vastaavalle erikoisvaliokunnalle (liikenne- ja viestintäasioissa LiV:lle), jonka jäsenistössä on hallitusta vastaava voimasuhde enemmistöhallituksella enemmistö myös valiokunnassa).

Mukana seuraa ankara

kirjoittamaton ehto hallitukselta: pilkkuakaan

ei saa muuttaa lakiehdotuksessa, ettei oppositio

saa pisteitä muutoksesta.

Valiokunta kuulee valitsemiaan asiantuntijoita, hyväksyy lakiesityksen ja palauttaa EDK:lle viimeiseen käsittelyyn. EDK hyväksyy viimeisessä käsittelyssä lakiesityksen opposition mahdollisesta "protestinäytöksestä" huolimatta hallitusenemmistöisen EDK:n voimalla.