

Sitä tyhmempi jo luuli, että liikenteen parissa leipänsä ansaitsevat olisivat astuneet alas puusta. Ettei enää väitettäisi arvovaltaisella suulla, että ylinopeus on toiseksi pahin tappaja tieliikenteessä.

Niin vain käy, että vuodet tuovat alati uusia maistereita, humantereita ja pitsinnyplääjiä ministeriöihin ja virastoihin kuten Trafiin, Liikennevirastoon, Liikenneturvaan ja vastaaviin. Ja tehdäkseen vaikutuksen nämä maisterit ja pitsinnyplääjät syvällä rintaaänellä laukovat hyvin pian kirjoituspöytiensä takaa liikenteestä ja turvallisuudesta "totuuksia" - joista ei tiedä pitäisikö itkeä vai nauraa.

Viimeksi taas joku päällikkö Liikenneturvassa julisti arvovaltaisesti julkisuuteen, että liikenteen pahimmat tappajat ovat humalatile ja ylinopeus. Ei ressun päähän ole pölähtänyt, että ylinopeus on vain ja ainoastaan tekninen termi, joka osoittaa että on ajettu kovempaa kuin paikallinen nopeusrajoitus sallii.

Ylinopeus ei ole tappanut eikä vahingoittanut yhtään ketään!

Ylinopeudella on liikenteen kehitysmää Suomessa kuitenkin helposti kuitattu onnettomuussyyt ja leimattu ylinopeutta ajanut tappajaksi ja roistoksi. Ihan niin että tantat ovat ottaneet täydestä. Helppoa humantereille! Siinä yhteydessä olisi aina pitänyt kysyä edes: oliko nopeusrajoitus oikein asetettu!

Tietysti humantereille olisi ollut ylivoimaista selvittää ihan oikea syy: miksi onnettomuuskuski menetti tilanteessa ajoneuvonsa hallinnan. Eikä hallinnan menetykseen aina tarvita edes ylinopeutta. Hallinnan menetyksiä sattuu yhtä paljon ali- kuin ylinopeuksissa. Ainoaksi oikeaksi syyksi ja selvitettäväksi jää kaikissa nopeuksissa: miksi kuljettaja menetti ajoneuvonsa hallinnan. Sen selvittäminen voisi antaa ihan tosissaan liikenneturvallisuutta palvelevia tietoja.

HUMANTERIT OVAT NYT "ERIKOISASIAANTUNTIJOITA".

Kun liikenneministeriölle päävastuuksi määrättiin liikenneturvallisuus, ja kun liikenneministeriön jäsenkirjamaisterit, -humanterit ja pitsinnyplääjät eivät enää kunnolla erottaneet junaa linja-autosta, vastuu liikenneturvallisuudesta "ulkoistettiin". Siitä tuli komeasti kalskahtava "Liikenteen Turvallisuusvirasto Trafi". Ja suuri vastuuhan paisutti ja lihotti Trafia niin, ettei kukaan yksittäinen virkamies enää joutuisi ottamaan henkilökohtaiselle vastuulleen mitään, vaan aina kaikessa päätöksenteossa vastuu olisi kokonaisella työryhmällä. Siinä missä liikenneministeriön alaisuudessa 60 humanteria hoiti hommat, Trafissa istuu nyt 600 erikoisasantuntijaa ja johtajaa pyörittämässä päätöksiä kollektiivisesti.

Trafissa ja Liikennevirastossa jokaisella työntekijällä on komea titteli. Se takaa kovan luokan palkan. "Erikoisasantuntija" vastannee - ainakin lausunnoissa ja julkisuudessa - sitä mistä ennen käytettiin nimitystä "oppilas". Tulee heti mieleen naispuolinen "erikoisasantuntija", joka pontevasti perusteli ajo-opetuksen monivaiheisuuden tärkeyttä Suomessa. Ja toinen, joka pahoitteli Suomen liikenneturvallisuuden hidasta paranemista verrattuna Ranskan suuriin saavutuksiin. Ja miespuolinen erikoisasantuntija, joka tv:ssä vakaasti väitti, että ajokortin "inssiäjo" on yhtä vaativa jossain tuppukylässä kuin Helsingissä.

HALUAN LIIKENTEEN ERIKOISASIAANTUNTIJAKSI!

Se olisi poikaa, kun voisi astua saluunaan tuplaovet läpättäen, että tässä sitä tulee "Erikoisasiantuntija"! Haluan tietää mitä siihen tarvitaan. Minulla olisi koulu käytyä. Uimamaisterin paperit jäivät viittä vaille Primusmaisteri-titteliä, kun Kauhavan jokipahasen uimalassa ei ollut 5 metrin kerrosta. Pääsi hyppäämään vain 3 metristä. Olin minä sentään parempi siinä kuin Virrankosken pojat, joista siitä huonommasta tuli kova maajoukkue- ja maaottelu-urheilija ja rehtori ja kansanedustaja! Ja puolueen jäsenkirjan lunastan heti, kun vain kerrotaan että minkä puolueen jäsenkirja olisi vuorossa

Sitten alkaisin ladella totuuksia liikenteen ongelmista ja miten niitä ratkaistaan. Olisinhan sentään **ERIKOISASIAANTUNTIJA!** Jo vain paranisi Suomen liikenneturvallisuus niin, että Ranskaa hävettäisi!