

Tieliikenne on iso ja moniulotteinen järjestelmä. Sadat toisistaan riippumattomat tekijät muovaavat kokonaisuutta: toimintaa, turvallisuutta, tehoa, häiriöitäkin.

Lisäksi liikennekokonaisuus on erilainen jokaisessa liikenneympäristössä ja jokaisena hetkenä vuorokauden ympäri. Olen ollut pahana Trafín viestintäjohtaja **Anna Jokelalle** ja LVM:n viestintäjohtaja

Taina Pieskille

kummankin syyntakeettomista tiedotteista, joissa yksinkertaistetaan tieliikenteen monisyistä kokonaisuutta tyyliin: ”biopolttoaineet/ km-vero/satelliittivalvonta/ruuhkamaksut/ sähköautot/ ymv. valloittavat tieliikenteen tällä vuosikymmenellä”, ”robottiautot tekevät kuljettajan tarpeettomaksi 2017 mennessä”, jne. jne.

Miten tieliikenteemme ylintä turvallisuusvirastoa ja ylintä viranomaista edustava taho **VOI OLLA**

niin typerä ja sinisilmäinen, että suoltaa julkisuuteen jotain näin naivia? Eilenkö vasta astuivat tieliikenteen maailmaan?

Olen miettinyt asiaa toisenkin kerran, ja tajuan. Ja pyydän anteeksi. Tajuan että he eivät vedä omituisuuksia omasta päästään. He vain välittävät niitä julkisuuteen. He tosin lisäävät höyryä - innoissaan tai sinisilmäisyyttään. ”Totuus ja valo” tulee heidän esimiehiltään.

KAUHISTUTTAA KUN TAJUAA,

että maan korkeimman liikennejohdon, Trafín ja liikenneministeriön (LVM) viranhaltijat, todella ovat näin takapajuisia. Vaikka näinhän on ollut iät ajat. Liikenteemme virkamiehet ovat kirjoituspöytiensä takaa ja seinään tuijottaen aina laatineet sääntöjä ja käytäntöjä tien päälle, kaukana tieliikenteen arjesta ja todellisuudesta.

Tulos on sen mukainen. Ja kun liikenneministeriön oma väki lopulta ei enää hallinnut tehtäviään, ne oli pakko ulkoistaa. Niin syntyi mm. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Muutaman kymmenen ministeriövirkamiehen tehtävistä on syntynyt 594 miestyövuotta työllistävä Trafi: harrastelijatason ”asiantuntijoista, erityisasiantuntijoista ja johtavista erityisasiantuntijoista” täytetty kupla. Ainoa korkean tason osaaminen keskittyy liikenteessä olevien kansalaisten laskuttamiseen mielikuvituksellisin perustein tie-, rautatie- ja vesiliikenteessä. Vain Trafi-ilmailussa näyttäisi olevan asiantuntijoitakin. **LIIKENNE**

MINISTERIÖN ETÄÄNTYMINEN

liikenteen arjesta kasvoi dramaattisesti, kun liikenneministeriksi tuli

Tuula Linnainmaa

(Kok) vuonna 1995. Kahdessa vuodessa Linnainmaa todisti mykistävän asiantuntemattomuutensa ja korvattiin kolmella ”tilapäismiehellä”:

Matti Auralla

(Kok),

Kimmo Sasilla

(Kok) ja

Olli-Pekka Heinosella

(Kok). Henkilöauton ajokorttia suurempi asiantuntemus ei leimannut heidänkään toimia ministereinä.

Vuonna 2003 alkoi naisvaltainen liikenneministeriys, joka syöksi hallinnonalan asiantuntemuksen pohjamutiin. Silloin tulivat peräjälkeen **Leena Luhtanen (Sdp)**, **Krista**

Huovinen

(Sdp),

Anu Vehviläinen

(Kesk),

Merja Kyllönen

(Vas),

Henna Virkkunen

(Kok) ja

Paula Risikko

(Kok).

Seitsemän naisministeriä ovat romuttaneet viimeisenkin kuvitelman naisministerin asiantuntemuksesta liikenteen saralla. Yksi todisti heti osaamattomuutensa, toinen todisteli pimeästä vaalirahoituksesta, kolmas oli etevin napatanssissa, neljäs miehensä poliisin virassa, viides runoilloissa, kuudes seinään puskemisessa. Seitsemäs on todistanut uskoaan virtuaalimaailmaan.

Naisministerit ovat heittäytyneet pysäyttämään ilmastonmuutosta ja valloittamaan tukka putkella ja rahaa säästämättä maailman liikennekenttää aloilla, joilla maailman rikkaimmat autoalan valmistajat ovat epäonnistuneet.

NIIN UPPOSI SUOMALAISTA RAHAA

rypsiin ja rapsiin perustuviin kotimaisiin biopolttoaineprojekteihin kunnes järki sanoi stop.

Tuli Fortumin sähköauto, Piti peittää koko pohjoinen puoli-Suomea lataustolpilla. Kaikki suunnitelmat oli laadittu ja suunnittelutiimit täydessä menossa kun testiauto nyykähti Arctic Testimme lähtöviivalle. Akkupatteristo ei vain ottanut vastaan latausta sähkötolpasta koko yön aikana pikku pakkasessa edes starttimootoria pyöräyttämään. Suuri tulevaisuusprojekti haihtui kuin pieru Saharaan.

Oli Nesteen koko Euroopan pysäyttänyt miljardihanke perustaa palmuöljylle maailman suurin biopolttoainetehdas ranskalaisen suuryrityksen kanssa Ranskaan. Onneksi ranskalaiset tulivat järkiinsä ja hanke kuivui vähin äänin kokoon. Ehti siinä muutama kymmenen miljoonaa euroa palaa suomalaisilta.

Oli VTT:n ja Metropolian tutkimusprojektit sähköauton kehittämiseksi ja VTT:n vaihtoehtopolttoaineiden kehittämiseksi. Vastaavia Suomi on ollut pullollaan viimeiset 10 vuotta. Veronmaksajien rahaa on jaettu avokätisesti ennalta jo kuolemaan tuomittuihin projekteihin.

VIIMEISTEN AIKOJEN ”ROJEKTEJA”

ovat edustaneet yksityisen ITS Finlandin kansalaistenvälvontaan tarkoitettujen elektronisten järjestelmien kehittäminen liikenteen varjolla.

Uusi taikasana, jolla kalastellaan valtiolta rahaa, on Liikennelabran pyörryttävät autottomuusvisiot, yksityisautoton yhteiskunta ja robottiautot. Sen vielä ymmärtää, että oikopäätä sekä laboratorionhoitaja ja sairaanhoitaja, terveystieteen tohtori sortuvat uskomaan, että moiset unikuvat voivat toteutua muutamassa vuodessa. Sitä ei kuitenkaan voi sulattaa, että Trafín ja LVM:n johtavien erityisasiantuntijoiden erityisalojen johtavat erikoisjohtajat ihan tosissaan ja kirkkain silmin heittelevät Suomen kansalle lupauksia pikaisesta toteutuksesta, ihan muutamassa vuodessa! Trafín ja LVM:n tasoa kuvaa, että käsite liikennejärjestelmä, johon robottiautojen tulisi sopeutua, ei käsitteenä valkene johtaville erikoisjohtajille ylipäätään.

Laboratorionhoitaja Merja Kyllösen ja sairaanhoitaja, terveystieteen tohtorin Paula Risikon visiot tulevaisuuden tieliikenteestä ovat ylittäneet kaikki todellisuustajun rajat.

Että näillä Suomessa mennään.