



**Vasemmalta oikealle: Timo Harakka, liikenneministeri, Maria Ohisalo, ”poliisiministeri”, Seppo Kolehmainen, poliisiylijohtaja, Matti Vanhanen, valtiovarainministeri, Sanna Marin, pääministeri.**

Pääjohtaja **Tytti Yli-Viikarin** johdolla Valtiontalouden tarkastusvirasto on jäänyt kiinni tarkastusraporttiansa muuntelusta tarkastettaviensa eduksi.

Tarkastaja

**Katri Lammin**

tekemä raportti Liikkuvan poliisin lakkauttamisen seurausvaikutuksista on paljastunut Yli-Viikarin johdolla törkeästi vääristellyksi. Auto, tekniikka ja kuljetus julkisti Katri Lammin LP-raportin jasiin kohdistuneet manipuloinnit peräti 8 sivulla jo vuonna 2019 lehdennumeroissa 5 ja 6/2019.

### **On aika tarkastella koko totuutta.**

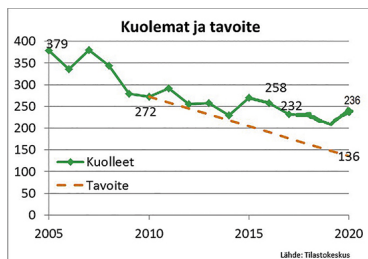
Liikkuva Poliisi (LP) lakkautettiin sisäministeri **Päivi Räsänen**, poliisiylijohtaja **Mikko Paateron** ja poliisihallituksen toimesta vuonna 2014. Se johti käytännössä ammattimaisen liikennevalvonnan nopeaan rapistumiseen.

Suomessa liikennekuolemien määrä oli tasaisesti laskenut. Vuonna 2011 kuolleiden määrä kohosi yllättäen 273:een. Se synnytti, osin EU:n painostuksesta, tasaisesti alenevan tavoitteen, joka päättyisi 136 liikennekuolemaan vuonna 2020.

LP:n lakkautusvuonna 2014 liikennekuolemia oli 229. Heti sen jälkeen tapahtui hyppäys pahempaan: 270 kuollutta (2015). Sitä seuraavina vuosina kuolleita tilastoitiin 258 (2016), 238 (2017), 239 (2018), 211 (2019). Ei parannusta.

**Vuonna 2020 piti sattua enää  
136 liikennekuolemaa. Niitä  
sattui 236! Muissa EU-maissa**

## liikennekuolemien määrä on tasaisesti laskenut.



**RANKKA TOTUUS** Ruotsissa ja Norjassa kuolee väestömäärään nähden liikenteessä puolet vähemmän kuin Suomessa! Suomessa nopeusvalvontakamerat kuitenkin salamoivat kolme kertaa useammin kuin Ruotsissa ja Norjassa. LP:n lakkautuksen jälkeen sisäministeriö on poliisihallituksen johdolla korvannut liikennevalvontaa tieverkossa keskittämällä rahat ja voimavarat ajonopeuksienkameravalvontaan, ”Peltipoliiseihin”. Vuonna 2020 lopulla ”Peltipoliiseja” oli noin 170. Liikennekuolemien määrään ne eivät vaikuttaneet.

LP:n lakkauttamisen jälkeen laittomuudet ovat valloittaneet kuljetuselinkeinon. Valvonnan puute on johtanut nk. halpamaiden, entisten Itäblokin maiden diktatuuriin Suomessa. EU:n kabotaasimääräykset ovat menettäneet merkityksensä. Autoissaan asuvat halpamaiden kuljettajat suorittavat valvomattomissa olosuhteissa Suomen sisäisiä kuljetuksia mielin määrin dieselillä, jota tuodaan Suomeen jopa yli 1000 litran polttoainesäiliöissä litrahintaan, joka on puolet Suomessa perittävästä hinnasta. Suomessa ei tankata. EU:n ajo- ja lepoaikamääräykset ovat menettäneet merkityksensä. Kuljetuksia suoritetaan kaksilla kuljettajakorteilla ja manipuloiduilla mittareilla. Halpakuljetusten järjestäytyneen rikollisuuden mukana kulkee rahanpesu, kiristys ja tyttökauppa.

Tämä paljastuu, kun halpamaiden kuorma- ja pakettiautot erehtyvät Ruotsin, Norjan ja Tanskan puolelle. Siellä erikoiskoulutettu liikennepoliisi todistaa jatkuvasti ja toistuvasti halpamaiden kuljetuslaittomuudet. Suomessa oma kuljetuselinkeinomme menettää kuljetuksia, työpaikkoja ja kannattavuutensa kotimaansa tieverkossa halpamaille.

Suomessa valtiovarainministeriö, sisäministeriö, poliisihallitus ja liikenneministeriö ovat täysin tietoisia alennustilasta Suomen teillä. Puhutaan ammattidieselistä Suomen kuljetusliikkeille tasoittamaan halpamaiden polttoaineen veronkiertoa halpadieselillä. Puhutaan halpadieselin tuhansien litrojen tuontikiellosta halpamaiden kuljetusten mukana, mutta ei tehdä mitään. Puhutaan raskaan liikenteen tiemaksuista ainoana EU-maana, joka ei vielä sitä peri. Tiedetään

kovista talvirengassäännöistä Ruotsissa ja Norjassa, mutta säilytetään Suomessa lähes kesärengasvaatimukset, joilla halpamaiden kuljetukset voivat jatkaa tieverkossamme. Oma kuljetuselinkeinomme tyrmätään.

Siinä pieni välähdys jäävuoren alta Katri Lammin manipuloidun raportin osalta.