

luopumaan pyrkimisestä toiselle kaudelle Lehtisellä on uusia tietoja, mutta kuvion kaikkia palasia ei ole vielä julkistettu. Lehtinen osallistui myös Tarja Halosen vaalikampanjaan, mutta ehdokas ei läheskään aina seurannut neuvoja esim. imagon kohennus-tempuista. Ehkä tämä oli hänen vaalivoittonsa syitä.

Yli 20 kirjaa ja paljon muuta julkaissut Lehtinen kirjoittaa tietenkin vetävästi. Päiväkirjan aitoudesta ei ole takeita, mutta uskottavuutta lisää se, että hän on päästänyt julkisuuteen myös virheelliseksi osoittautuneita arvioitaan.

Jyrki Vesikansa

Nysse tuli – ja on tullut jo puoli vuosisataa

Jarmo Peltola: Onnikoita ja rollikoita. Viisi vuosikymmentä (1948 – 1998) kunnallista joukkoliikennettä Tampereella. Julk.: Tampereen kaupungin liikennelaitos. Jyväskylä 1998. 351 s.

■ Vuosina 1988 ja 1990 julkasivat Helsingin ja Turun kunnalliset liikennelaitokset satavuotishistoriansa, joiden kirjoittajina olivat Timo Herranen Helsingin ja Marita Söderström Turun osalta. Vuonna 1998 tuli Tampereen kaupungin liikennelaitos kolmantena perässä julkaisemalla oman 50-vuotishistoriansa, jonka on kirjoitta-

nut *Jarmo Peltola*. Kuten kahdessa aiemmassa teoksessa, myös tällä kertaa on asialla yliopistokoulutettu ammattihistorioitsija, ja jälki on jälleen sen mukaista. Tutkimuksen teettäjä voi onnitella onnistuneesta kirjoittajavalinnasta.

Peltolalla on esityksessään ”sarjan” kahden aiemman teoksen tapaan yhteiskuntahistoriallinen tutkimusote. Tekijän pyrkimys sitoa bussiliikenteen vaiheet tiiviisti Tampereen kaupunki- ja yhteiskuntakehitykseen näkyy myös alku- ja päätöslukujen välissä olevien päälukujen otsikoissa. Puhe on ensin kasvavan teollisuuskaupungin ja sen jälkeen henkilöautoistumisen sekä uusien lähiöiden ajasta, joita seuraa savupiipputeollisuuden katoamisen ja väestön lisääntymisen aika. Näin lähtien Peltola kuljettaa TKL:n vaiheet laitoksen synnystä ja noususta nykytilanteeseen, jonka päällimmäisenä ilmiönä on matkustajamäärien väheneminen. Tutkimuksen lähtökohtia ovat Tampereen maantiede, kaupungin sijoittuminen kapealle kannakselle, sekä tehtaiden ja työntekijöiden asuntojen välinen etäisyys, sittemmin esikaupunkirakentamisen ja väestökehityksen yhteys julkisen liikenteen tarpeeseen samoin kuin kunnallispolitiikka.

Tarkastellessaan Tampereen joukkoliikennehankkeiden syntyvaiheita 1900-luvun alussa Peltola listaa eräitä edellytyksiä kaupunkien joukkoliikenteelle. Väestömäärän tuli olla tarpeeksi suuri, ja asukkaiden riittävän varakkaita maksaakseen lippunsa, minkä lisäksi kaupunkialueen tuli olla niin laaja ja etäisyyksien riittä-

vän pitkiä, jotta joukkoliikenne koettaisiin välttämättömäksi. Peltola muistuttaa, että Tampereen teollinen luonne asetti kaupungin joukkoliikenteen kehitykselle omat reunaehdot. Nopea teollistuminen ja väestönkasvu edellyttivät joukkoliikennejärjestelmien rakentamista, mitä taasen työväestön suuri osuus väestöstä hidasti. Väestön määrä yhdistettynä vähävaraisen työväestön suureen osuuteen merkitsivät Tampereelle huomattavasti heikompia edellytyksiä joukkoliikenteen järjestämiselle verrattuna Helsingin, Turun ja Viipurin olosuhteisiin. Vasta 1920-luvulla, jolloin Tampereella oli noin 50 000 asukasta, se oli suhteessa joukkoliikenteeseen samalla tasolla kuin esimerkiksi Helsinki oli ollut jo 1900-luvun taitteessa.

Kaksikymmenluvun puolivälissä Tampere hylkäsi lopullisesti pitkään vireillä olleen raitioliikennehankkeensa, jonka vaiheet Peltola kuvaa tarkasti. Kaupungissa alkoi bussiliikenne, aluksi yksityisten liikennöitsijöiden toimesta, ja vuodesta 1948 lähtien Helsingin ja Turun sekä kolmikymmenluvun Viipurin esimerkkien mukaisesti kunnallisen liikennelaitoksen voimin. Yksityisten liikennöitsijöiden osuus Tampereen paikallisliikenteestä väheni tämän jälkeen nopeasti, kunnes TKL hoiti koko liikenteen.

Liikennelaitoksen aloittaessa Tampereella oli noin 100 000 asukasta. Joukkoliikenteen keskitetty hoitaminen ei enää ollut mahdollista ilman riittävän laajaa reittiverkostoa ja koordinoitua liikennesuunnittelua. Tarvittiin myös riittä-

västi pääomia, ja rahan kunnalliseen yritykseen toivat joko matkustajat tai veronmaksajat liikenteen kannattavuudesta riippuen. Tampere oli merkittävä metalli- ja tekstiiliteollisuuskaupunki. Niinpä sen väestömäärän kasvu, alueen laajeneminen ja väestön elintason nousu muodostivat yhtälön, jonka ratkaisuna oli uusien asuma-alueiden ja asuntojen rakentaminen, Peltola muistuttaa. Edellytykset liikennelaitoksen toiminnalle olivat oivalliset.

Peltola kuvaa bussiliikennetoiminnan siirtymisen yksityisiltä kaupungille huolellisesti ja tuo samalla esiin johdintojen, "rollikoiden", huomattavan merkityksen liikennesuunnittelussa ja käytännön liikennöinnissä sotavuosien jälkeen. Trolleybusseja oli Tampereella suhteellisesti ottaen huomattavasti enemmän kuin Helsingissä. Vähitellen kuitenkin dieselbussit, "onnikat", ottivat paikkansa kaupungin johtavana ja sittemmin, 1970-luvulla, ainoana bussikalustona. Kaupungin kasvun myötä liikennelaitoksen linjaverkosto laajeni huomattavasti 1950-luvun alusta 1960-luvun puoliväliin: linjakilometrien määrä nousi 54:stä yli 200:een, mistä kehitys jatkui jo maltillisemmin.

Viisikymmenluvulta lähtien keskustelun aiheiksi nousivat TKL:n tariffit ja koko joukkoliikenteen rahoitusjärjestelmä. Kysymys oli ennen muuta kunnallispoliittinen, ja Peltola tuokin esiin eri puolueiden toimet joukkoliikenneasioissa. Voimakkaimmin kunnallista liikennelaitosta puolsivat kansandemokraatit, kun taas oikeisto suhtautui siihen nih-

keimmin. Monesti rintamalinjat kuitenkin sekoittuivat ja niinpä esimerkiksi yksi liikennelaitoksen merkittävimmistä rakentajista oli kokoomukseen lukeutunut apulaiskaupunginjohtaja Heikki Hermonen. Sosialidemokraatit, jotka tukivat itsekannattavaa, mutta kunnallista liikennelaitosta, etsivät kumppaninsa tilanteen mukaan. Laajentaessaan liikennelaitosta he liittoutuivat kansandemokraattien kanssa, mutta puolustivat sen sijaan TKL:n itsekannattavuuteen tähdännyttä tariffipolitiikkaa yhdessä kokoomuksen kanssa.

Kuusikymmenluvulta 1980-luvun puoliväliin Tampereen kaupunkialue laajeni huomattavasti ja samalla lisääntyivät reippaasti myös matkustajamäärät. Matkustajia ei silti ollut riittävästi lisääntyneisiin linjakilometreihin nähden, ja niin TKL alkoi tuottaa tappiota. Tämän kehityksen myötä valtuusto päätti vuonna 1974 luopua laitoksen itsekannattavuusperiaatteesta. Subvention katoksi määrättiin 33 prosenttia, ja niinpä tariffikorotukset jatkuivat.

Viimeisten vuosikymmenten aikana, jolloin perinteinen, Tampereen keskikaupungilla sijainnut teollisuus on menettänyt asemiaan tai siirtynyt esikaupunkien teollisuusalueille, TKL on joutunut uusien haasteiden eteen. Yksi niistä oli tietenkin yksityisautoilun voimakas lisääntyminen. Lisäksi teollisuuden sijaintia ei useinkaan huomioitu uusien esikaupunkialueita rakennettaessa, millä oli niinikään vaikutuksensa paikallisliikenteelle. Kaupunkija liikennesuunnittelulle oli ja on edelleen sijansa.

Peltolan tarkastelussa ovat myös itse bussit, TKL:n siniset, jotka saivat matkan varrella lempinimen "Nysse" kaupunkilaisten liian pitkäksi venyneen odottelun jälkeen pysäkeillä esittämästä helpottuneesta huudahduksesta "Nyt se tulee!". Peltola selvittää kalustohankinnat uusiin nivel- ja telibusseihin asti ja sitoo kehityksen kuten pitääkin liikenteen kannattavuuteen, matkustajamääriin, linjojen kuormitukseen ja reitistön laajentumiseen.

Peltola suorittaa myös kiintoisaa vertailua Tampereen ja Helsingin liikennelaitosten välillä. Kaupunkien erilainen maantieteellinen rakenne, väestömäärä ja pinta-ala ovat merkinneet TKL:n ja HKL:n toimintaan monia eroja, jotka tekijä tuo esiin mm. linjaston kannattavuuden osalta. Lisäksi tekijä ottaa erikoistarkasteluun eräitä Tampereen lähiöitä, joiden kautta hän käsittelee paikallisliikennettä asukkaiden kannalta ja yhteiskunnallisena palveluna. Esillä ovat myös vuosien varrella esiintyneet pohdiskelut kunnallisesta paikallisliikenneosakeyhtiöstä.

Viimeisten vuosikymmenten osalta tekijä selvittää myös sinisillä busseilla tehtyjen matkojen määrällistä kehitystä suhteessa taloudellisten lama- ja nousukausien vaihteluihin sekä tamperelaisten laajentuvaan muuttoon kaupunkiin kiinni kasvaneisiin naapurikuntiin. Havainnot ovat kiintoisia. Esimerkiksi lamakausien vaikutus paikallisbussimatkamiseen on ollut varsin vaihtelevaa. Tutkimuksensa lopussa Peltola pohtii laajasti paikallisbussiliikenteen merkitystä

kaupunkisuunnittelussa ja yhteiskuntapolitiikassa ja tuo esiin kiintoisia ajatuksia niin poliitikkojen ja alan virkamiesten kuin lukijankin pohdittavaksi.

Teoksessa on useita linjatokarttoja, 19 taulukkoa ja 47 diagrammia, jotka tarjoavat lukijalle runsaan määrän tietoa tiiviissä muodossa. Jälkimmäisistä tosin jotkut ovat hieman vaikeaselkoisia. Tutkimuksen rakenne on onnistunut ja lähdepohja vankka. Käytetyistä arkistolähteistä ja aiemmasta tutkimuksesta käy esiin tekijän lähtökohta tarkastella tutkimuskohdettaan osana Tampe-

reen yleistä kehitystä. Teoksen kuvitus on onnistunutta ja tuo elävästi esiin tamperelaista kaupunkimaisemaa ja elämänmenoa vuosikymmenten varrelta samoin kuin myös TKL:n bussikaluston ja kaupungin yleisen liikennekulttuurin kehityksen. Perusteellisesta liiteosasta on mainittava erikoisuutena taulukko, jossa on esitelty TKL:n historian jokainen bussi ja sen elinkaari laitoksen palveluksessa.

Tässä yhteydessä on todettava, että Peltolan teosta täydentää juuri kaluston osalta Timo Lehtosen ja Kimmo Pyrhösen toimittama ja niinikään

vuonna 1998 ilmestynyt kuva-teos Tampereen siniset bussit. Siinä ”nysset” esitellään malli mallilta alkuaikojen pienistä puukoriautoista tämän päivän lähes ylellisiin kaupunkibusseihin, joiden ulkomaalauksessa valkoisesta on tosin tullut vanhan perinteen vastaisesti lähes tulkoon bussien pääväri.

Jarmo Peltolan teos on vankkaa historiankirjoitusta ja tarjoaa oman aiheensa kautta aimo annoksen Tampereen historiaa päättyvältä 1900-luvulta.

Erkki Vasara