

# Pietari Venäjän liikennepolitiikassa

K a t r i P y n n ö n i e m i

Venäjän määrittelemät kansainväliset liikennekäytävät ovat kuluneiden kuuden vuoden aikana nousseet Venäjän liikennepolitiikassa ”lempilapsen” asemaan. Esimerkiksi viime vuonna valmistuneessa liikennestrategiassa todetaan, että Venäjän liikenteen runkoverkon kehittäminen tapahtuu nimenomaan liikennekäytävä -käsitteen pohjalta (TSRF 2004). Liikenneinfrastruktuurin kehittämisen painopiste on selkeästi Venäjän päävientituotteiden, öljyn, öljytuotteiden, hiilen ja maakaasun tarvitseman vientikuljetusinfrastruktuurin luomisessa. Liikenneinfrastruktuurin kehittämisen tehtävänä on, presidentti Putinin sanoja lainatakseni, Venäjän maantieteellisten erityispiirteiden kääntäminen maan kilpailueduksi (Putin 2004). Putinin aikana Venäjällä onkin saatettu päätökseen useita jo neuvostoajana aloitettuja infrastruktuurihankkeita: vuonna 2003 avattiin liikenne Baikalin-Amurin -radan (BAM) koko pituudella, helmikuussa 2004 juhlittiin näyttävästi Tšita-Habarovsk -tien avajaisia, myöhemmin samana keväänä valmistui rautatieyhteys Oljan satamaan Kaspianmerellä, ja joulukuussa 2004 johtavat virkamiehet, Putin etunenässä, kerääntyivät Pietariin avaamaan Nevan ylittävää siltaa.

Yhdessä nämä federaatiotason kärkihankkeet kielivätkin selkeästi muutoksesta. Venäjän on

mahdollista paikata Neuvostoliiton aikana rapistumaan päässyttä ja Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen kriisin partaalle ajautunutta liikenneverkostoaan energian viennistä saamansa tasaisen kassavirran turvin. Nevan ylittävä siltahanke kuitenkin paljastaa kouriintuntuvasti kaikkia hankkeita vaivaavan ongelman. Silta ei näet tällä hetkellä johda mihinkään.<sup>1</sup> Samalla tavoin komsomolilaisten kuuluisa työnäyte, BAM-rata tarvitsisi ympärilleen teollisuutta. Tšita-Habarovsk -tie luo, ainakin teoriassa, ensi kerran maantieyhteyden koko Venäjän pituudelta. Oljan satama ja sinne johtava rautatieyhteys ei ole aivan Potemkinin kulissien tapainen viritelmä, mutta tämäkin projekti kaipaa ”lihaa luiden päälle”. Olisi liioiteltua väittää, että näissä hankkeissa on putinilaisen demokratian tapaan kyse imitaatiosta (Shevtshova 2003). Sen sijaan on perusteltua ajatella, että nämä federaatiotason kärkihankkeet ovat osa Kremlin pyrkimyksiä asettua monopoliasemaan Venäjän tilan uudelleenjärjestelijänä. Kaikki edellä mainitut hankkeet on määritelty osaksi jotakin Venäjän priorisoimaa kansainvälistä liikennekäytävää. Tämä sinänsä harmiton yksityiskohta avaa uudella tavalla keskustelun Venäjän tilan modernisaatiosta ja integroimisesta eurooppalaiseen taloudellis-poliittiseen yhteistyöhön.

Eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan 1990-luvun puolivälissä vakiintunut käsitteistö<sup>2</sup> muodostaa viitekehyksen tutkimukselle, jossa selvitän ovatko kansainvälisten liikenneväyli-

en kehittämistä Venäjällä ohjaavat perustavat periaatteet erilaisia, samanlaisia, täydentäviä tai vastakkaisia EU:n liikennekäytävapolitiikan kanssa? Edustavatko kansainväliset liikennekäytävät, kuten nimensä puolesta olettaisi, Venäjän pyrkimystä integroitua kansainväliseen ja EU-maiden muodostamaan talousalueeseen? Vai jääkö käsitteen ”kansainvälinen liikennekäytävä” sisällöksi vain pyrkimys suunnata ulkomaankaupan kuljetukset maan omiin satamiin?

Liikennekäytävät ovat sopimuskokonaisuuksia, jotka aktivoivat tiettyjä, periaatteessa samanlaisia, käytäntöjä välimatkasta riippumatta. Näin ne, Bruno Latouria mukaillen, ovat vallankäytön tilaan jättämiä ”jälkiä” ja luovat siten aiemmin puuttuneen linkin paikkojen ja tapahtumien, nykyisyyden ja menneen välille. (Latour 1999, 170-179; Allen 2003, 129.) Näitä ”jälkiä” seuraamalla voidaan erottaa historialliset ajanjaksot erilaisina tilan kerrostumina. (Niemann 1998, 114.) Tässä tutkimuksessa kansainvälisten liikennekäytävien tapaisten ”jälkien” seuraaminen tapahtuu Searlelaisen sosiaalisen todellisuuden rakentumista selittävän teorian avulla. Venäläisen ja eurooppalaisen liikennekäytävä-diskurssin erojen tai samankaltaisuuksien hahmottamiseksi tarkastelen siis sitä, miten sosiaalisena instituutiona olemassa oleva esimerkiksi institutionaalisina faktoina rakentuva liikennekäytävädiskurssi, muodostuu. Toisin sanoen, tutkimuksessani selvitän millä tavoin ja missä kontekstissa ”liikennekäytävät” aktualisoituvat institutionaalisina puhetapahtumina. (Searle 1995, 79-112; Searle 2003, 8.)

Tässä artikkelissa lähestyn aihetta Luoteis-Venäjän alueen keskeisiin liikenneinfrastruktuurin kärkihankkeisiin kuuluvan Pietarin kehätie-projektin ja sitä koskevan aluetason – ja federaatiotason päätöksenteon kautta.

Nimensä mukaisesti Pietarin kehätien, tai ohikulkutien, rakentamisessa on kyse liikennevirtojen ohjaamisesta Pietarin ohitse, pois kaupungin pääkaduilta. Hanke on kaupunkia suojaavan patovallin, Pietarin jätevedenpuhdistamon, Suomenlahden satamahankkeiden ja Pietarin 300-vuotisjuhlallisuuksiin liittyneiden

kasvojenkohotusprojektien ohella yksi eniten huomiota saaneista infrastruktuurihankkeista Luoteis-Venäjällä. Jo kauan ennen lopullista valmistumistaan ”vuosisadan projektiksi” (SPV 6.6.1998) julistettu hanke on olennainen osa Pietarin kaupungin pyrkimystä toimia kansainvälisesti merkittävänä liikennesolmuna. Juuri Pietarin asettuminen perinteiseen kaksoisroolinsa, tässä itäisten ja läntisten liikennevirtojen kohtauspisteeksi, nousee mielenkiintoisesti esiin kehätiestä käydyin keskustelun yhteydessä.

Kehätie ei ole yksiselitteisesti pietarilainen hanke tai selvästi sidottu johonkin tiettyyn diskurssiin. Keskeisen hanketta koskevan, lähinnä aluetason päätöksenteon analysointi tuo esiin kolme erilaista, eriaikoina toisiaan leikkaavaa diskursiivista kehystä. Olennaista on, että ne eivät ole toisiaan poissulkevia vaan nimenomaan rinnakkaisia – samankaltaisia diskursiivisia elementtejä sisältäviä.

## Pietarin kehätie osana ”Venäjä”-valtavyöhykkeen perusparantamista

Ensimmäiset merkinnät kehätie-hankeesta löytyvät vuodelta 1965, jolloin se otettiin mukaan silloisen Leningradin kaupungin kehityssuunnitelmaan. Kehätien suunnittelua jatkettiin 1980-luvulla ja vuosikymmenen lopulla hanke sai virallisen hyväksynnän sekä aluetasolla että yleisvaltakunnallisella tasolla.<sup>3</sup> Neuvostoliiton hajoamisen myötä muodostui aiempaa vapaamat puitteet alueiden itsenäiselle toiminnalle. Kehätie-hankkeen osalta muutos merkitsi entisten rahoituskanavien osittaista häviämistä, mutta toisaalta myös uusien kansainvälisten ja kotimaisten rahoitusmahdollisuuksien avautumista.

Nimeämällä kehätien ”tärkeimmäksi Pietarin kaupungin tukemaksi ja rahoittamaksi investointikohteeksi” (Rasporjaženije 9.11.1994) Pietarin kaupungin johto pyrki omalla tahollaan edesauttamaan hankkeen edistymistä. Ensimmäinen Pietarin kaupungin ja Leningradin alueen hanketta koskeva yhteisasiakirja löytyy vuodelta 1995, jolloin Pietarin kaupungin pormestari Anatoli

Sobtsak ja Leningradin alueen kuvernööri A.S. Beljakovin sopivat ”lisätoimista valmistautumisesta Pietarin kehätien rakentamiseen”<sup>4</sup>. Kehätien rakentamisen aloittamista kiirehdistettiin tarpeella ”toteuttaa ’Venäjän tiet’ -ohjelman mukaisesti maanteiden perusparannus ja kehittämistavoitteet” (Rasporjaženije 6.6.1995). Luoteis-Venäjän kannalta tämä ohjelma sisälsi kaksi tärkeää tiehanketta. ”Valkovenäjä”-tien sekä Tšita–Habarovsk ja Omsk–Novosibirsk teiden ohella siinä priorisoitiin Moskovasta Pietariin ja aina Suomen rajalle ulottuvien ”Venäjä” ja ”Skandinavia” teiden perusparantaminen vuoteen 2000 mennessä. (Postanovlenije 1.12.1994.)

Presidentin ohjelmaksi nimetty ”Venäjän tiet” -ohjelma ei, aluetason yhteistyöilmausten tavoin, onnistunut kuitenkaan ratkaisemaan kehätiehankkeen perimmäistä ongelmaa: rahoituksen puuttumista. Venäjän federaation tiekomitean pääekonomistin Jevgenija Kostjajevan mukaan oli jo ennalta tiedossa, että tieohjelman toteuttaminen olisi käytännössä mahdotonta vallitsevan rahoitustilanteen takia. Kostjajevan mukaan tierahastojen varat eivät riitä edes suhteellisen vaatimattomiin perusparannustöihin puhumattakaan laajempien hankkeiden toteuttamisesta. (I 14.12.1995.) Federaation rahoituskanavien puuttuessa asiassa aktiivisesti esiintyneet Pietarin ja Leningradin aluehallinnot aloittivat uuden vaiheen rakennustöiden suunnittelussa.

Keväällä 1997 Pietarin ja Leningradin johto sopi toimenpiteistä ”kehätien rakentamiseksi Pietarin kaupungin ympärille”. (SG 13.6.1997; EiŽ 7.8.1997.) Muutamaa kuukautta myöhemmin Jakovlevin määräyksellä perustettiin avoin yhtiö ”Pietarin kehätie” (KAD).<sup>5</sup> Sen tärkeimpänä päämääränä oli Pietarissa ilmes-tyvän talouslehden mukaan: ”Pietarin kehätien rakentaminen ja myöhempi käyttö ja tätä kautta alueen liikennevirtojen uudelleen suuntaaminen, kauttakulkuliikenteen määrän vähentäminen kaupungissa sekä liikenneolosuhteiden ja palveluiden parantaminen.”(EiŽ 7.8.1997.)

Syksyllä 1997 ensimmäisen kerran kokoontunut Pietarin kehätie -yhtiön yhtiökokous päätti,

että kehätien ensimmäisen osuuden rakennustyöt aloitetaan vuoden 1998 alussa. Tässä vaiheessa arvioitiin, että projekti valmistuisi vuoteen 2002 mennessä. (DP 6.8.1997.)

Pietarin ja Leningradin aluehallintojen vuosina 1994-1997 kehätien rakentamista koskevissa päätöksissä hanke liitetään ensisijaisesti Pietarin kaupungin liikennejärjestelmän kehittämiseen. Kehätien odotetaan vähentävän Pietarin läpi kulkevan kauttakulkuliikenteen määrää ja parantavan kaupungin liikenneolosuhteita ja -palveluita sekä yleensä ympäristön tilaa (mm. ilmanlaatua).

Vastaavasti federaatiotason tiehallinnon viranomaisten kannanotoissa kehätie nähtiin nimenomaan osana Pietarin ja Moskovan välisen ”Venäjä”-tien perusparantamista, joka valmistuessaan ”yhdistää Moskovan, Pietarin ja Viipurin” (Kd 21.10.1997). Olennaista on, että päätöksenteon perusteena ei tässä vaiheessa hyödynnetty hankkeen taustalla alusta alkaen mukana ollutta, joskin vielä latenttia, Pietarin kansainväliseen integraatioon liittyvää ulottuvuutta.

## Vuosisadan projekti 300-vuotiaan Pietarin kunniaksi

Kesällä 2002, vuosi ennen Pietarin 300-vuotisjuhlallisuuksia Pietarin entinen kuvernööri Vladimir Jakovlev totesi ykskantaan: ”Ellen minä olisi toiminut kehätie-hankkeen aloitteentekijänä, ei sitä yksinkertaisesti olisi ollut, eikä myöskään keskustelun aihetta. Tänään on keskustelun aihe, ja on myös hanke. Se tullaan varmasti rakentamaan, halusimmepa tai emme, eikä siitä tule ikuisuusprojektia (*dolgostoi*)”. (D 17.6.2002.)

Jakovlevin sanoja on syytä punnita presidentti Jeltsinin tekemää ja kehätiehankkeen kannalta kauaskantoiseksi osoittautunutta päätöstä vasten. Aivan Venäjän vuoden 1998 talouskriisin kynnyksellä Jeltsin antoi asetuksen ”Pietari 300-vuotta” komission<sup>6</sup> perustamisesta. Vuosi komission perustamisen jälkeen Pietarin kaupunginhallitus julkisti ”konseptin valmistautumisesta Pietarin 300-vuotisjuhliin”<sup>7</sup>. Siinä

yhdeksi tärkeimmistä tulevaisuuden tehtävistä määriteltiin Pietarin kaupungin imagon ja talouskasvun kehittäminen sekä tätä kautta myötävaikuttaminen konkreettisten investointiprojektien toteuttamiseen.

Venäjän hallitus hyväksyi maaliskuussa 2000 juhla- ja valmisteluja koskevan suunnitelman. Siinä kehätiehanke mainitaan yhtenä projekteista, joiden tarkoituksena on ”houkutellessa ulkomaisia ja kotimaisia investointeja Pietarin talouteen ja edistää alueen yritysten ja organisaatioiden tuotannon (palveluiden) kysyntää kansainvälisillä markkinoilla”<sup>8</sup>.

Kehätiehanke rahoituksen kannalta olennainen päätös syntyi kuitenkin vasta vuoden 2001 alussa presidentti Putinin myöntäessä hankkeelle ”täyden poliittisen tukensa” ja julistaessa, että kehätien pohjoisen osuuden on valmistuttava Pietarin 300-vuotisjuhliin mennessä.<sup>9</sup> Toisin kuin aikaisemmillä aluetason tai federaatiotason toimijoiden samansuuntaisilla julistuksilla, tämänkertaisella korkean tason performatiivilla oli välittömiä seurauksia. Pian presidentin julkisen ilmoituksen jälkeen Venäjän hallitus antoi määräyksen, jonka mukaan työt Primorskin ja Moskovan valtateiden välisellä osuudella tulisi aloittaa viimeistään 15.3. 2001. Samassa yhteydessä kehätie nimettiin ”yleiseksi federaatiotason tieksi”. Näin hankkeelle voitiin myöntää rahoitusta suoraan federaation tierahastosta.<sup>10</sup>

Hallituksen vahvistuksen myötä jo neuvosto-aikana prioriteettihankkeeksi julistettu kehätie sai siis ensi kerran merkittävässä määrin rahoitusta. Nyky-Venäjän neuvosto-aikaa ja tsaarin Venäjän parhaita paloja yhdistävään mentaliteettiin sopii, että kehätien tapainen ikuisuusprojekti sai institutionaalisen vahvistuksensa nimenomaan Pietari Suuren nimissä – symboloiden näin uuden Venäjän pietarilaisia juuria.

Hallituksen päätös kehätien rahoittamisesta tuo myös mielenkiintoisella tavalla esiin muutoksen keskuksen ja alueiden suhteissa, jota tässä kuvaan metaforilla ”vertikaalisesta” ja ”horisontaalisesta” valtajärjestyksestä. Federaatiotason rahoituspäätöstä edelsi kehätien rakentamista

valvojan johtokunnan perustaminen Venäjän liikenneministeriön yhteyteen. Johtokunnan myötä hankkeen hallinnointi siirtyi entistä selkeämmin federaatiotason viranomaisten valvontaan.<sup>11</sup> Tätä vahvisti entisestään federaation tierahaston lakkauttaminen ja alueellisten tierahastojen suorien tulojen jyrkkä vähentyminen vuoden 2001 alusta lähtien. Lakkautuspäätös suosi suuria, kehätien tapaisia rakennusprojekteja, jotka vaativat federaatiotason ministeriöiden ja viranomaisten aktiivista mukanaoloa. Uudistus teki paikallisista tierahastoista käytännössä varattomia ja sitä kautta alueellisesti tärkeiden, mutta federaatiotason liikennepoliitikassa vähäpätöisten tienparannustöiden toteuttaminen olennaisesti vaikeutui. (ESZ 13.11. 2000.) Muutos on siis hyvin merkittävä ja kertoo osaltaan ”vertikaalisen” ja ”horisontaalisen” järjestyksen kilpailusta Putinin Venäjällä.

Edes nosto valtakunnan tason prioriteettihankkeeksi ei varmistanut kehätie-hankkeen valmistumista aikataulussaan. Pietarin kuvernööri Jakovlevin lausunto keväällä 2002 tiivistää julkisuudessa hankkeesta käydyn keskustelun perussävyn. Jakovlevin mukaan ”ei ole periaatteellista merkitystä valmistuuko tiehanke vuonna 2003 vai vuonna 2005, pääasia on, että Pietari on jo tähän mennessä onnistunut hankkimaan runsaasti investointeja sekä turvaamaan joidenkin tuhansien ihmisten työllisyyden”. (S 15.3. 2002.) Keväällä 2003 kuvernööri Jakovlev totesikin julkisesti, ettei kehätien rakennustöitä saada päätökseen 300-vuotisjuhlallisuuksiin mennessä. (SG 7.2. 2003.)

Reilun 150 kilometriä pitkän ”kehätien” sijaan määräaikaan mennessä valmistui 33 kilometrin mittainen osuus, jonka rakentaminen oli kolmen vuoden aikana tullut maksamaan 11 miljardia ruplaa. (TP 19.3.2003.) Moskovalaisen rakentamisen erikoislehden kitkerän sävyisessä artikkelissa lainataan asiantuntijoita, jotka arvioivat tien valmistuvan vasta reilun kymmenen vuoden kuluttua mikäli rakennustahti pysyy samanlaisena. Presidentti Putin antoi rakentajille armonaikaa vain vuoteen 2005 asti, johon mennessä kehätien ensimmäisen osuuden

rakentamistyöt tulisi saattaa päätökseen. (SG 4.4. 2003.)

Kuten kuvernööri Jakovlev vuonna 2002 ylpäänä totesi, kehätiestä oli vuosien mittaan tullut jopa federaatiotasolla kiinnostava ”keskustelun aihe”. Toisaalta Jakovlevin väite, ettei siitä muodostuisi uutta ikuisuusprojektia ei ole saanut vielä vahvistustaan. Edes hankkeen näyttävä määrittely Pietarin juhluvuoden prioriteetti-projektiksi ei onnistunut vauhdittamaan riittävästi sen valmistumista. Tärkeämpää kuin määrääjän täyttämisen oli kuitenkin se, että Pietari Suuren suojissa hanke sai vihdoinkin virallisen tunnustuksen ja tätä kautta aiemmin lähinnä symbolinen tuki konkretisoitui. Päätöksentekoprosessin lähempi tarkastelu kertoo myös jotain olennaista uudesta Venäjistä. Tälläkin kertaa hankkeen institutionalisointi tapahtui presidentin ukaasilla.

## Kehätie ja liikennekäytävät Luoteis-Venäjällä

*Ekonomika i Žizn* -lehdessä julkaistiin marras-kuussa 1997 pitkä kirjoitus, jossa käsiteltiin kriittisesti Venäjän ja erityisesti Luoteis-Venäjän alueen roolia transitiokuljetuksissa. Lehdessä todettiin, että ”Nevan rantakaupunki ajaa aktiivisesti ideaa, miten kehittää Luoteis-Venäjän alueen mahdollisuuksia ja menestyksellisesti integroida alue pan-eurooppalaiseen liikenneinfrastruktuuriin.” (EiŽ 15.11.1997.) Hieman myöhemmin samaan aiheeseen palasi *Novoje Vremja* -lehti, jonka mukaan: ”Hieman Pietarissa järjestetyn aluehallintojen välisen konferenssin jälkeen venäläiset osallistujat veivät läpi ajatuksen, että pan-eurooppalainen liikennekäytävä No 9 (länsieurooppalaisen luokituksen mukaan) tullaan määrittelemään prioriteetiksi ja sille suunnataan rahoitusta.” (NV 10.12.1997.)

Kuvernööri Jakovlevin lausunnot Pietarissa vuonna 1998 ja 2000 järjestetyissä kansainvälisissä liikennekonferensseissa sekä Pietarin kehitysstrategian painotukset vahvistavat näiden lehdistössä esitettyjen arvioiden paikkansapitävyyden. Vuoden 1998 liikennekonferenssissa esiintynyt kuvernööri Vladimir

Jakovlev totesi kannattavansa kansainvälisten liikennekäytävien kehittämistä. Käytävät hän määritteli ”eri liikennemuotojen symbioosiksi” ja Jakovlevin mukaan: ”Pietarin maantieteellinen asema eurooppalais-aasialaisena porttina luo kaupunginhallinnolle mahdollisuuden kehittää kaupungista transitiokuljetusten keskus, kansainvälisen yhdeksännen (9A) liikennekäytävän tärkeimpiin kuuluva solmukohta. Painopiste on autoliikenteen, rautatieliikenteen ja meriliikenteen kehittämisessä”. (Jakovlev 1998.)

Jakovlevin lausunto on myös sopusoinnussa vuonna 1997 laaditun Pietarin kehittämisstrategian pääperiaatteiden kanssa. Kehittämisstrategiassa hahmotellaan suuntaviivat kaupungin nostamiseksi ”tärkeäksi yhdyslinkiksi Venäjän ja EU:n välillä”, ”kansainvälisen kauttakulku-liikenteen solmukohdaksi” sekä ”Venäjän ulkomaankaupan kuljetusten portiksi”. Erityisesti mainitaan (pan-eurooppalaiset) liikennekäytävät, joiden luominen ”antaa erinomaisen mahdollisuuden kehittää Pietarin liikenneinfrastruktuuria ja erilaisia liikennealan palveluita”. (Strategia 1997.)

Pietarissa vuonna 2000 järjestetyn toisen kansainvälisen liikennekonferenssin pääaiheeksi nousi ”varjagit ja kreikkalaiset” yhdistävä ja konferenssin aikana virallisen nimen saanut ”Pohjoinen-Etelä” liikennekäytävä. Omassa puheenvuorossaan Pietarin kuvernööri Jakovlev toi uuden liikennekäytävän esiin historiallisen jatkumon merkityksessä linkittämällä sen kehittämisen alueen historialliseen perinteeseen, novgorodilaisen Venäjän rooliin varjagien ja kreikkalaisten kuljetusväylänä, ja Novgorodin jalanjälkiä seuranneen Pietari Suuren toimiin Venäjän eurooppalaistajana ja Itämeren alueen mahtiaseman palauttajana. Suurin osa Jakovlevin puheenvuorosta koskettelikin Pietarin liikenteellistä asemaa osana Euroopan pohjoista. Tässä yhteydessä Pietari näyttäytyy ”renkaana” Euroopan pohjoisen, Kaukasian alueen sekä Aasian ja Kaukoidän välillä. (Jakovlev 2000.)

Aluetason käytävä-diskurssille on ominaista liikennekäytävien määrittely maantieteellisinä elementteinä. Ne ovat ensisijaisesti olemassa

olevien liikenneyhteyksien kautta tietyt paikat yhdistäviä kokonaisuuksia ja siten maantieteellisesti tarkasti rajattuja. Tämän staattista paikallisuutta korostavan diskurssin rinnalla liikennekäytäviin yhdistetään mahdollisuus dynaamisesta toimijuudesta. Tässä merkityksessä Pietari on ”portti” tai ”ikkuna” länteen, ja ”solmukohta” Venäjälle ja siitä edelleen itään suuntautuville kuljetusvirroille. Federaatiotason liikennepoliittisessa diskurssissa taas Pietarin, ja yleensä Luoteis-Venäjän alueen merkitys on toimia Venäjän ”sillanpääasemana” kilpailussa Itämeren alueen kuljetusvirroista. Näissä kaikissa merkityksissä Pietarin ja Luoteis-Venäjän alueen toimijuus on kuitenkin hyvin rajattua. Kehätie-hanketta koskevan aluetason ja federaatiotason päätöksenteon analysointi osoitti, että useimmissa tapauksissa aluetasolla tehdyt rahoitus- ja yhteistyöpäätökset jäivät symboliselle tasolle. Varsinainen hanketta eteenpäin vienyt rahoituspäätös tehtiin Pietarin 300-vuotisjuhlien suojissa, presidentti Putinin antamalla ukaasilla.

Venäjän hallituksen miljardien ruplien arvoista panostusta voidaan pitää ajankohtansa johdosta erittäin onnistuneena. Vain vuosi tukipäätöksen jälkeen Euroopan jälleenrakennuspankki (EBRD) myönsi hankkeelle 150 miljoonan euron lainan.<sup>12</sup> Päätöksen perusteluissa todetaan, että Pietarin ”ohikulkutien” rakentaminen on välttämätöntä: ”Yhdeksän liikennekäytävän täyden hyödyntämisen turvaamiseksi, Venäjän integraation nopeuttamiseksi läntisen Euroopan maiden ja Suomen kanssa sekä kuljetusreitien houkuttelevuuden parantamiseksi, ml. mahdol-

lisuus venäläisten ja ulkomaisten tavaroiden kuljettamiseen Pietarin ja Leningradin alueiden kautta”. (EBRD 2002, 4.)<sup>13</sup>

## Unelma modernista valtatiestä

Pan-eurooppalaiset liikennekäytävät ja niihin sisältyvät tavoitteet Venäjän ja EU:n välisen välimatkan lyhentämisestä ovat mukana venäläisessä liikennepoliittisessa keskustelussa. Varsinaisen päätöksenteon taustalta erottuu kuitenkin venäläinen unelma modernista valtatiestä. Tämä unelma tiivistyy Viipurin ja Pietarin välisen maantien avajaisissa syksyllä 1997 puhuneen ”Venäjä”-maantien hallintokomitean puheenjohtajan Nikolai Izmodenovin toteamukseen: ”Tulee aika, jolloin kuljettaja painaa kaasun pohjaan lähtiessään Moskovasta ja nostaa sen vasta saapuessaan Pietariin”(RG 11.9.1997). Jokainen tällä tiellä liikkunut tietää, ettei jatkuvan perusrumontin, kymmenien liikennevalojen ja Venäjän liikennepoliisin tarkastuspisteiden ryhmittämä ajoväylä houkuttele kuin kaikkein huimapäisimpiä nopeaan ajoon. Mutta juuri nämä tien läpikulkemiseen liittyvät pienet yksityiskohdat määrittävät ajetaanko ”pan-eurooppalaisella” vai ”Venäjä” valtaväylällä. Siirtymä neuvostoliittolaisen tilan hierarkkisesta järjestyksestä uuden Venäjän ja Euroopan lähentymistä korostavaan tilan järjestykseen tapahtuu viime kädessä aina puhetekojen kautta (Searle 1995.). Tähän perustuu myös liikennekäytävä-diskurssiin sisältyvä muutoksen mahdollisuus.

## Viitteet

- 1 Sillalta on liian pitkä matka kehätien ensimmäiselle käyttöönotetulle osuudelle Gorskajasta Primorskin valtatielle eikä toinen kehätien osuus Moskovan valtatiestä Obuhovoon ole vielä valmistunut. Osa sillalle johtavaa tietä sijaitsee Leningradin alueella, joka ei ole investoinut lainkaan tien rakentamiseen. Hyvärinen 2004, 13.
- 2 Vuonna 1994 määritelty pan-eurooppalaisten liikennekäytävien verkosto on osa EU:n itä-laajentumisen yhteydessä ajankohtaiseksi tullutta vanhojen ja uusien EU-maiden välisten liikenneyhteyksien kehittämistä. Helsingistä, Pietarin ja Moskovan kautta Kiovaan ja Kreikan Alexandropolukseen ulottuva käytävä no 9 on yksi kolmesta Venäjän aluetta koskevista pan-eurooppalaisista käytävistä.
- 3 Vuonna 1988 Neuvostoliiton liikenneministeriö sekä VSFNTL:n maantieliikenneministeriö hyväksyivät hankkeen osaksi ”Mustanmullan alueen ulkopuoliset tiet” -ohjelmaa. VSFNTL:n hallituksen päätöksellä (1.11.1989) rakentaminen suunniteltiin aloitettavaksi osuuksilla Bronkan asema – Tallinnan pääväylä sekä Gorskajan asema – Viipurin tie. Tien kokonaislinjausta koskevat päätökset oli tehty jo vuosina 1984 ja 1985. <http://gov.spb.ru/gov/admin/programs/kad> (luettu 29.3. 2004); DP 14.3. 2001.
- 4 Määräyksessä Pietarin kaupunginhallinto veloitetaan löytämään tarvittava rahoitus teknis-taloudellisen selvityksen teettämiseksi. Lisäksi määräys valtuuttaa Pietarin kaupungin ja Leningradin alueen tiekomiteat yhdessä muiden keskeisten komiteoiden kanssa tekemään ehdotuksen varsinaisesta rakentamisesta vastaavan avoimen yhtiön perustamisesta, tarvittavien investointivarojen hankkimisesta sekä julkisen, ulkomaisille ja venäläisille rakennusyhtiöille suunnatun haun toteuttamisesta.<sup>4</sup> Tämä komitea ei suinkaan ole ensimmäinen laatuaan vaan kehätie-hankkeen edistämiseksi on kuluneiden kymmenen vuoden aikana perustettu lukemattomia komiteoita, joista ensimmäisten joukossa Pietarin pormestarin Anatoli Sobtšakin vuonna 1992 perustama komitea. Rasporjaženije 11.6.1992; Rasporjaženije 6.6.1995.
- 5 Rasporjaženije 27.3.1997 N262-p. Määräenemmistö (51 %) yhtiön osakkeista on jaettu Pietarin kaupungin ja Leningradin alueen kesken (25,5% molemmilla). Loput osakkeista jakaantuu yhteensä 39 juridiselle henkilölle. Näihin kuuluvat mm. ”BaltOneksimbank”, ”Eksibank” ja Moskovan teollisuuspankki. Moskovassa ilmestyvän *Kommersant* -lehden mukaan federaation tierahaston osuus hankkeen rahoituksesta tulee olemaan 12 %. Pietarin kaupungin ja Leningradin alueen tierahastojen osuus on puolestaan 9%. Näin ollen suurin osa rahoituksesta jää yksityisten rahoittajien vastuulle. Samanaikaisesti Venäjän tielaki rajoittaa yksityisten rahoittajien osallistumista tieprojekteihin. Artikkelissa lainattun federaation tiekomitean tiedottajan mukaan ongelma on mahdollista ratkaista tekemällä tiettyjä myönnytyksiä yksityisille rahoittajille. Kd 21.10.1997; EiŽ 7.8.1997, 32.
- 6 Komissioon kuului reilut parikymmentä jäsentä federaatiotason virkamiehistä Pietarin kulttuurielämän vaikuttajiin. Komission kokoonpano muuttui useita kertoja, mutta sen johtotroikka säilyi alusta alkaen samanlaisena. Pääministeri E. Primakovin 1.12.1998 allekirjoittaman hallituksen määräyksen mukaisesti komission hallituksen edustajaksi ja sen puheenjohtajaksi nimitettiin Vladimir Putin ja hänen varapuheenjohtajikseen Valentina Matvijenko sekä Pietarin kuvernööri Vladimir Jakovlev. Presidentiksi noustuaan Putin antoi uuden ukaasin, jonka nojalla Venäjän presidentistä tuli komission puheenjohtaja. Postanovlenije N1415 1.12.1998; Ukaz N1537 19.8. 2000; Postanovlenije N727 26.9. 2000.
- 7 Pietarin kaupunginhallitus hyväksyi konseptin 24.12.1999. <http://gov.spb.ru/gov/admin/programs/300> (luettu 28.3. 2004).
- 8 Muut tässä yhteydessä mainitut projektit liittyvät lähinnä suurten kauppakeskusten (mm. Heinätorin uudistaminen) rakentamiseen. Rasporjaženije N331-p 6.3. 2000.
- 9 Kremlissä pidettyyn juhlallisuuksia valmistelemaan komitean kokoukseen viitaten Pietarin kuvernööri Jakovlev hyväksyi 22.6. 2001 listan 300-vuotisjuhliin mennessä kunnostettavista tai rakennettavista ministeriöiden ja virastojen rakennuskohteista, joista liikenneministeriön osalta listassa mainitaan kehätie ja sen liittymät. Rasporjaženije 22.6. 2001; SG 26.1. 2001.
- 10 Alustava päätös ”federaation yleiset tiet” statuksen myöntämisestä vahvistettiin 21.4. 2001 annetulla päätöksellä. Lehtitietojen mukaan hanke sai federaation budjettirahoitusta reilun 3 miljardia ruplaa vuonna 2001 ja 4,6 miljardia ruplaa vuonna 2002. Duuman maantiesektorin alakomitean edustaja Nikolai Botka arvioi kehätien rakentamista koskevassa lehdistötilaisuudessa, että hankkeen alustava kustannusarvio (23 miljardia ruplaa) tullaan ylittämään jopa yli kolminkertaisesti ja se saattaa nousta 70 miljardiin ruplaan. Rasporjaženije 6.3. 2001;

Postanovlenije 21.4. 2001; Postanovlenije 24.12.1991; Strana.ru 6.12. 2001; Strana.ru 9. 2. 2001; Osnovnije Itogi 2001.

- 11 ”Pietarin ohikulkutien rakentamisen johtokunta” (Direktsii po stroitelstvu transportnogo obhoda vokrug Sankt-Peterburga) perustettiin marraskuussa 2000 ja sen tehtävänä on valvoa ja koordinoida kehätien rakennustöitä. Johtokunnan johtoon nimettiin Egor Tratnikov. Näin syrjäytettiin projektia tähän asti johtanut ja käytännössä Pietarin kaupunginhallinnon alainen ”Lenmorzaštšita” organisaatio. Muutos vaikutti

heti mm. hankkeen urakkakilpailun kulkuun. Tässä en kuitenkaan puutu tarkemmin hankkeen hallintoa tai käytännön toteuttamista koskeviin erimielisyyksiin. TšP 10.5. 2001; Strana.ru 15.3. 2001; Strana.ru 22.01. 2001.

- 12 Myöhemmin samana vuonna EBRD myönsi heinäkuussa 2003 vielä toisen 290 MUSD kokoisen lainan Pietarin kehätie-hankkeen ja Tšita–Habarovsk välisen maantien rakentamiseen. DP 27. 2. 2002; EBRD 2003.
- 13 Environmental impact assessment EBRD 2002.

## Lähteet

### Kirjallisuus

- Allen, J. (2003), *Lost Geographies of Power*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Latour, B. (1999), *Pandora's Hope. Essays on the Reality of Science Studies*. Cambridge: Harvard University Press.
- Searle, J. (1995), *The Construction of Social Reality*. London: Penguing Books.
- Searle, J (2003), ”Social Ontology and Political Power”. (10.3. 2004) <http://www.law.berkeley.edu/cenpro/kadish/searle.pdf>.
- Shevtsova, L. (2003), *Putin's Russia*. Washington: Carnegie Endowment for International Peace.
- Niemann, M (1998) ”Globalization and Regionalization from a Spatial Perspective”. *Space and Polity*. Vol. 2, No. 2.

### Painetut lähteet

- EBRD (2002), Executive Summary of the Environmental Impact Assessment Project for Construction of the St. Petersburg By-Pass Section. [www.ebrd.com/enviro/eias/russia/spbpass.pdf](http://www.ebrd.com/enviro/eias/russia/spbpass.pdf)
- Hyvärinen, J. (2004), *Pietarin liikenneviesti* 21. Jaakko Pöyry Infra.
- Jakovlev, V. Speech at the First International Euro-Asian Transport Conference in St. Petersburg May 12-13, 1998. [http://www.eatu.ru/rus/doc\\_id\\_244.book\\_17.php](http://www.eatu.ru/rus/doc_id_244.book_17.php).
- Jakovlev, V. Speech at the Second International Euro-Asian Transport Conference in St. Petersburg, September 12-13, 2000. <http://www.eatu.ru/rus/>

[doc.id\\_326.book\\_18.php](http://doc.id_326.book_18.php).

- Osnovnyje itogi raboty Administratsii Sankt-Peterburga za 2000 god i zadatši na 2001 god i posledujuššije gody. 1. 2. 2001.
- Postanovlenije Pravitelstva 1.12.1994 N 1310 ”O federalnoi tselevoi programme soverštšenstvovanija i razvitija avtomobilnyh dorog Rossijskoi Federatsii ”Dorogi Rossii” na 1995-2000 gody.
- Postanovlenije RSFSR 24.12.1991 N61 O klassifikatsii avtomobilnyh dorog.
- Postanovlenije Pravitelstvo RF 1.12.1998 N1415; O Gosudarstvennoi komissii po podgotovke k prazdnovaniju 200-letija osnovanija g. Sankt-Peterburga.
- Postanovlenije Pravitelstvo RF 26.9. 2000 N727; O sostave Gosudarstvennoi komissii po podgotovke k prazdnovaniju 200-letija osnovanija g. Sankt-Peterburga.
- Postanovlenije Pravitelstvo RF 21.4. 2001 N310 O vnesenii izmenenija v postanovlenije Pravitelstva RSFSR ot 24 dekabnja 1991 goda N62.
- Putin, V. ”Address to the Federal Assembly of the Russian Federation”, 26.4. 2004, Moscow.
- Rasporjaženije Mer Sankt-Peterburga 11.6.1992 N530-p/374-p. Ob obrazovanii komissii po podgotovke voprosa o stroitelstve koltsevoi avtomagistrali vokrug Sankt-Peterburga.
- Rasporjaženije Mer Sankt-Peterburga 9.11.1994 N1136-p O dopolnitelnyh merah po podgotovke stroitelstva koltsevoi avtomobilnoi magistrali vokrug Sankt-Peterburga i transportnogo perehoda ”Sever-Jug” tšerez Finskii zaliv.



- Rasporjaženije Mer Sankt-Peterburga 6.6.1995 N573-p, Gubernator Leningradskoi Oblasti 6.6.1995 N173-p, O dopolnitelnyh merah po podgotovke stroitelstva koltsevoi avtomobilnoi dorogi vokrug Sankt-Peterburga.
- Rasporjaženije Gubernator Sankt-Peterburga 3.6.1998 N 524-p, Gubernator Leningradskoi Oblasti 3.6.1998 N328-pg, O sovместnoi dejatel'nosti po realizatsii proekta stroitelstva koltsevoi avtomobilnoi dorogi vokrug Sankt-Peterburga.
- Rasporjaženije Pravitel'stvo RF 6.3. 2000 N331-p O plane meroprijatij po podgotovke k prazdnovaniju 200-letija osnovanija g. Sankt-Peterburga.
- Rasporjaženije Administratsija Sankt-Peterburga 22.6. 2001 N356-pa. O rekonstruktsii, restavratsii i dostrojke obektov ministerstv i vedomst Rossiiskoi Federatsii (RF) k 300-letiju Sankt-Peterburga.
- Rasporjaženije Pravitel'stvo RF 6.3. 2001 N305-p Ob uskorennom stroitel'stve pervoi otšeredi koltsevoi avtomobilnoi dorogi vokrug g. Sankt-Peterburga ot Primorskogo šosse do Moskovskogo šosse.
- Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. Developments and Activities in 2000 and 2001. Final Report. European Commission, DG Energy & Transport; TINA Secretariat. Vienna, April 2002.
- Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas. Developments and Activities in 2000 and 2001. Final Report. European Commission, DG Energy & Transport; TINA Secretariat. Vienna, April 2002.
- Strategia (Strategičeski plan Sankt-Peterburga). 1.12.1997. Osa 1. "Pietari kansainvälisessä taloudessa".
- TSRF, Transport Strategy of the Russian Federation. Approved at the meeting of the State Council October 29, 2003.
- Ukaz Prezidenta RF 6.12.1995 N1220 O prezidentskoi programme "Dorogi Rossii".
- Ukaz Prezidenta RF 19.8. 2000 N1537 O vnesenii izmenenija v Ukaz Prezidenta RF ot 31 avgusta 1998 g. No. 1004 "O 300-letii osnovanija g. Sankt-Peterburga.
- Ostalnoe urežut". (31.7. 2003) <http://www.lenpravda.ru/reading1.phtml?id=2983>).
- Ekonomika i Žizn*, Sankt-Peterburg 7.8.1997. Koroťkova, O. "Koltsevaja avtodoroга: ot slov – k delu."
- Ekonomika i Žizn* 15.11.1997. Lazarev, A. "Ne zahlopnetsja li dver' koridora No 9"
- Ekspert "Severo-Zapad"* 13.11. 2000 N19. Krom, E. "Krutoi povorot. Dorožnaja reforma ne rešat problem otrasli"
- Izvestija* 14.12.1995. Piotrovskii, A. "Prezident postavil dorožnikami nerealnie zadatši".
- Kommersant-daily* 21.10.1997. Sinit'syn, A – Novomlinskaja, E. "Koltsevaja kak priznak stolitsy".
- Novoje Vremja* 10.12.1997. Žukov, S. "Koltsevaja avtomobilnaja doroga Sankt-Peterburga."
- Rossijskaja Gazeta* 11.9.1997. Šaror, Aleksandr "Haaveilen venäläisestä mootoritiestä".
- Strana.ru 6.12. 2001; 19:14, "Stroitel'stvo KAD možet zatjanut'ssja na 40 let".
- Strana.ru 9. 2. 2001; 20:53, "Prezidentskii ukaz o finansirovanii stroitel'stva Peterburgskoi KAD budet podpisán v bližšee vremja".
- Strana.ru 15.3. 2001; 18:40, "Direktor stroitel'stva Peterburgskoi KAD: u nas bjužetnye dengi ne razvorujut".
- Strana.ru 22.01. 2001; 19:57, "Kto budet rukovodit stroikoi veka?".
- Strana.ru 15.3. 2002; 16:58, "Kogda dostrojat Peterburgskuju koltsevaju – neizvestno".
- Stroitel'naja Gazeta* 13.6.1997. Smirnova, S. "Budet Koltsevaja avtomobilnaja..."
- Stroitel'naja Gazeta* 26.01. 2001. Smirnova, S. "Peterburg vozmot v avtokolto".
- Stroitel'naja Gazeta* 7. 2. 2003. Smirnova, S. "Senatory oznakomilis' s hodom podgotovki k yubileyu".
- Stroitel'naja gazeta* 4.4. 2003. Smirnova, S. "Vostotšnoe polukolto kad – k 2005 godu"
- Sankt-Peterburgskije Vedomosti* 6.6.1998 Trefilov, Ju. "Koltsevaja natsinaetsja s Gorskoj".
- Sankt-Peterburgskije Vedomosti* 15.4.1999. "Koltsevoi dorogi 300 let žduť".
- Tšas Pik* 10.5. 2001. Arhipov, I. "Kak Podehat k Koltsevoi doroge?".

## Lyhenteet

- Lehdet**
- Delovoi Peterburg* 6.8.1997 "'Koltsevaju' zaregistrovali".
- Delovoi Peterburg* 14.3. 2001 "Kak Zakaljalas KAD".
- Delovoi Peterburg* 27. 2. 2002 "Jevropejskii bank objavil na KAD sobstvennyi konkurs".
- Delo*, 17.06. 2002 "Nazvanije 'KAD' rešeno sohranit.
- Delovoi Peterburg* – (DP)
- Delo* – (D)
- Ekonomika i Žizn* – (EiŽ)
- Ekspert "Severo-Zapad"* – (ESZ)
- Izvestija* – (I)
- Kommersant* – (Kd)
- Novoje Vremja* – (NV)
- Rossijskaja Gazeta* – (RG)

Strana.ru – (S)  
Stroitel'naja Gazeta – (SG)

Sankt–Peterburgskije Vedomosti – (SPV)  
Tšas Pik – (TšP)