

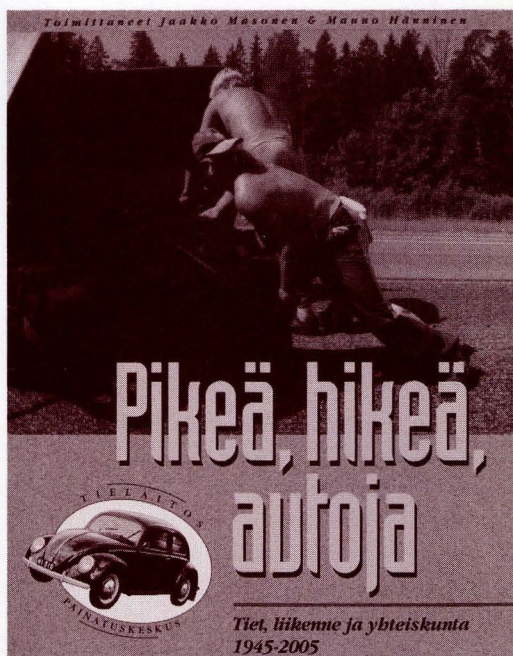
YHTEISKUNNALLINEN LIIKEYRITYS

Tielaitoksen 200-vuotista taivalta juhlistavan historiateoksen julkaiseminen alkaa kolmannesta osasta, joka käsittelee Suomen tiehistoriaa toisen maailmansodan jälkeisenä ajanjaksona. Valinta on ymmärrettävä, sillä lukeva yleisö varmasti käy teokseen herkemmin kiinni kun se käsittelee kaikille tuttuja tapahtumia. Lisäksi teoksen vaatima lähde- materiaali on varmasti ollut helpommin tavoitettavaa kuin aikaisemmilta vuosisadoilta periytyvä.

Tielaitoksen historiatoimikunta sai aikanaan tehtäväkseen kirjoittaa kriittisen ja tieteellisen esityksen Tielaitoksen ja sen edeltäjien historiasta. Työn tavoite näkyy lopputuloksessa – teosta ei voida syyttää yksipuolisuudesta. Kysymyksessä on todellinen Tielaitoksen historia myötä- ja vastamäki- neen. Esitystapaa voi kuitenkin pitää luonnollisena. Tielaitos, kuten muutkin vastaavassa asemassa toimivat instituutiot ovat, ja niiden pitää olla koko yhteiskuntaa palvelevia laitoksia. Tielaitoksen käsitteleminen irrallisena, Tielaitoksen asiaa ajavana yksikkönä olisi ollut ehdottomasti väärin. Kun esimerkiksi ympäristökysymykset nousevat suomalaisen yhteiskunnan merkittäväksi ohjenuoraksi 1970-luvulla, tulee Tielaitoksen vastata haasteeseen – kuten se on tehnytkin – ja asiasta pitää kirjoittaa Tielaitoksen historiassa – kuten on kirjoitettukin. Onko ympäristö- ja talouskysymysten tasapaino ollut oikea, on näin läheistä aikaa käsiteltäessä vielä ainakin osittain poliittinen mielipide ja tulevaisuuden historiantutkijoiden ratkaistava. On joka tapauksessa kuitenkin muistettava, että vielä 1950-luvulla ympäristöongelmia ei tunnettu siinä muodossa kuin meidän aikamme. Menneiden vuosikymmenien ratkaisuja ei saa arvostella meidän aikamme arvokehyksen läpi.

Tientekijät joutuvat ratkaisemaan äärimmäisen hankalia kysymyksiä. Eräs tällaisen

yhteiskunnan perustoimintojen rakentamisen pääajatus tuli lausutuksi vuoden 1856 elinkeinoelämää käsittelevän senaatin komitean työskentelyn yhteydessä, jolloin pöytäkirjaan merkittiin, että yhteiskunnan harjoittaman teknillisen toiminnan tulee olla liiketalouden kaltainen tapahtuma, joka perustuu taloudellisuusajatteluun. Nyt käsillä oleva kirja pyrkiikin vastaamaan kysymykseen, miten tierakennuksen suuret linjat heijastavat kansantalouden kehitystrendejä. Jo 1800-luvulta alkaen on keskusteltu kysymyksestä, luoko liikenne liikkumistarvetta vai toisinpäin. Kysymykseen saattaa olla helpompi vastata ennen yksityisautoliikenteen nopeaa kasvua 1950-luvun jälkeen. Nyt kysymys ei ole enää pelkästään suomalaisten liikkumisesta. On selvää, että naapurimaiden taloudellinen kehitys tulee vaikuttamaan voimakkaasti suomalaisen tienteon suunnitteluun. Perinteinen kysy-



mys talouselämän ja liikenteen suhteesta on saamassa uusia ulottuvuuksia samaan tapaan kuin Itävallassa ja Sveitsissä, jotka ovat jo pitkään joutuneet pohtimaan läpikululiikenteen vaikutusta. Jotta teos olisi säilyttänyt taloudelliseen ja yhteiskunnalliseen viitekehukseen liittyvän käsittelytapansa aivan loppuun asti, olisi esimerkiksi E18-tien suunnittelun ja sen liitännäisten pohdinnalle odottanut omistettun hieman enemmän palstatilaa.

Kirja ei yleensä puutu tiellä liikkuvan kaluston teknilliseen kehitykseen. Viimeisten sivujen maininta odotettavissa olevasta teknillisen kehityksen tuomista muutoksista tieliikenteelle jää jotenkin irralliseksi. Tekstin mukaan bensiini- ja dieselöljykäyttöisten autojen valta-asema on järkkymätön tulevaisuudessakin. Pääasiallinen asiaan liittyvä ongelma ei suinkaan ole Suomessa. Mehän tiedämme jo esimerkiksi muutaman vuoden kuluttua voimaan astuvasta Kalifornian uudesta tielainsäädännöstä, joka on jo nyt pakottanut kaikki suuret autonvalmistajat kokeilemaan ja rakentamaan sähköautoja ja bensiinituotteet korvaavilla polttoaineilla toimivia voimanlähteitä. Mitä tapahtuu sitten, kun maailman autoistuneimman valtion lainsäädäntö edellyttää täysin päästöttömään liikenteeseen siirtymistä? Autotehtaat eivät voi sivuuttaa yleisön ja lainsäätäjien vaatimuksia olankohautuksella. Suomen Tielaitokselle on varmaan aika lailla sama, mitä autot käyttävät voimanlähteenään. Autoista kuitenkin tuskin luovutaan ihan heti. Moottori- ja polttoaineteknologian tekninen kehitys saattaa olla hyvinkin nopeaa tarvittaessa. Toimivathan häikäpöntötkin jo varsin karkealla 1940-luvun teknologialla – kuinkahan taloudellinen olisi tietokoneohjattu häkämoottori?

Tielaitoksesta puhutaan paljon roskaa. Kaikki tuntevat esimerkiksi juhannuksen ruuhkaliikenteen jälkeen mielipiteitään esittelevän perheenpään, joka 'varmaan kokemusperäiseen tietoon' nojautuen kertoo

miten tieliikenne pitäisi järjestää. Kriitikkillä on mahdollisuus muuttua rakentavaksi, kun tieteon päätöksentekoon johtavaa informaatiota jaetaan tarpeeksi. Nyt käsillä oleva historiateos korjaakin isoja puutteita. Tielaitos tuottaa omaan käyttöönsä jatkuvasti kaavioita tyyliin 'tieliikenteen suuruus Suomen teillä 1950'. Nyt asiasta julkaistun materiaalin perusteella miltei kuka tahansa ymmärtää syyt pääteiden perusparannuksiin ja rakentamiseen seuraavan vuosikymmenen vaihteessa. Ei tieliikenteen suunnittelussa ole kysymys mistään mystiikasta. Totta kai syntyy isoja ja pieniä riitoja maanomistusoloja järjestettäessä, mutta se on eri asia. Mikään ei ole niin etevää tiepolitiikkaa, kuin tienkäyttäjien ja niiden käytön valvojen välisen muurin madaltaminen.

Tielaitoksen ja Valtion Rautateiden välillä vallitsee monella tasolla erikoinen kiistely liikenteen järjestämisen perusteista. Kampailu näkyy tämänkin kirjan sivuilla monessa kohdassa. Kuljetuspalvelujen kuluttaja ei välttämättä ymmärrä kiistelyä, koska nämä liikennemuodot tarjoavat toisistaan poikkeavia kuljetuspalveluita. Tämän tietää jokainen pienten lasten kanssa keskuspaikkakuntien ulkopuolelle matkustava perheellinen, tai satoja tonneja pienempien tavaraerien kuljetusta harkitseva yrittäjä. Kiskojen ja maanteiden liikenteen pitäisi toimia toistensa tukena eikä yrittää tukehduttaa naapuria.

Aluepolitiikan ja tientekijät muodostavat merkillisen parivaljakon, joka on vaikuttanut Suomen pinnanmuotoihin ja väestön sijoittumiseen. Kaikki tuntevat Kainuun Kekostiet ainakin terminä.

Aluepolitiikka on kuitenkin varmasti muovannut pienempiäkin tielinjauksia. Onko 1960-luvusta kulunut liian vähän aikaa, että tämän aikakauden tiepolitiikan pienempiä kiemuroita voitaisiin käsitellä yksityiskohtaisemmin? Koska kysymys esiintyy toisinaan jonkinlaisena itsestäänselvytyksenä, olisi asiaan odottanut tarkempaa paneutumista

kuin nyt on tehty. Vai onko kysymyksessä jälleen yksi vielä vuoroaan odottamaan jäänyt historiallisen tutkimuksen kohde?

Työllistäminen ja sosiaalipolitiikka ovat kirjassa saaneet kiitettävän paljon huomiota. Asia oltaisiin vielä joitakin vuosia sitten voitu ohittaa lyhyellä huomautuksella, mutta nykyaikaiseen teknologian historian tutkimukseen tämäntapainen kysymyksenasettelu kuuluu ehdottomasti. On vaikea kuvitella, että kymmenet tuhannet tienrakenuksilla raataneet miehet ja naiset tunnitsisivat kirjan omakseen ilman tätä näkökulmaa. Mitään tämäntyyppistä kattavaa historian tutkimusta ei voida kirjoittaa ilman vastaavaa perustaa. Vertailukohtana voidaan esittää esimerkiksi Saimaan kanavatyömaat, joista päätettäessä on aikanaan keskusteltu vastaavista työllistämiskysymyksistä. Tielaitoksen sodan jälkeen harjoittama työllistämispolitiikka ei ole ollut Suomessa aiemminkaan vierasta. Kanavan rakentaneiden lapiomiesten historia vaan on kovin kasvotonta, vaikka tiedämme heitä olleen tuhansittain. Työmaiden hallinnon historia kyllä tunnetaan. Tielaitoksen historiassa on hiki mukana jo otsikossa. Hienoa.

Tielaitoksen historian kirjoittajat ovat tehneet itse historiaa. Tähän on vaikuttanut

Tielaitoksen myönteinen suhtautuminen humanistien puuttumiseen insinöörien ja työmiesten maailmaan. Tielaitoksen historiaa saatetaan joissakin piireissä pitää 'akateemisesti ontuvana' koska se on järeästi rahoitettu tilaustyö. Eikä kysymys ole vain tästä yhdestä kirjasta – projekti poikii eritasoisia tutkimuksia ja julkaisuja kymmenittäin. Tielaitoksen historia raivaa kuitenkin uutta, tärkeää latua. Tielaitos on huolehtinut siitä, että tätä historiaa kirjoitettaessa kritiikin taso on ollut korkealla. Historiatoimikunnan jäsen, emeritusprofessori Mauno Jokipii kävi kirjan julkistamistilaisuudessa asettamassa arvovaltansa asiantilan tueksi. Yliopisto ja humanistiset tutkijat eivät voi, eivätkä saa asettua irralleen muusta yhteiskunnasta. Olisi suorastaan omituista vaatia tutkimuksen kohdistamista tuotantolämästä irrallaan olevaan maailmaan. Historiantutkijoilla on pitkä koulutus takanaan inhimillisen toiminnan rakenteiden tutkimuksessa. Tämä koskee myös teknillisen alan toimintaa. Jos tietoperustaiseksi muuttuvassa yhteiskunnassa ei tunnusteta ajoissa tätä yhteyttä, menettävät maamme teollisuus ja talous suuren osan tarjolla olevaa päätöksenteon perustietoa.

Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945 - 2005. Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta Tielaitosta, osa 3. Jaakko Masonen & Mauno Hänninen toim. Painatuskeskus, Helsinki.