

## TUKHOLMAN RAITIO- TEIDEN MUUTTUVAT TULKINNAT

Johannes Yrttiaho

Tomas Ekman: *Spår i vägen. Teknikval, politik & spårvägstrafik i Stockholm 1920–2002*. Kungliga Tekniska Högskolan. Stockholm 2003. s. 323.

Teknologisessa muutoksessa ei välttämättä ole kysymys jonkin teknologian paremmuudesta toiseen nähden, vaikka arkikeskustelu usein tällä tasolla liikkuukin. Absoluuttista mittaria hyvälle teknologiselle ratkaisulle on vaikea löytää – pikemminkin jonkin teknologian soveltuvuus tiettyyn historialliseen tilanteeseen on ratkaiseva tekijä. Voittokulkuun tarvitaan puhtaan tekniikan ohella siis myös sopiva sosiaalinen ja historiallinen konteksti.

Tomas Ekmanin väitöskirja *Spår i vägen. Teknikval, politik & spårvägstrafik i Stockholm 1920–2002* analysoi Tukholman raitioteistä 1900-luvun mittaan käytyä kunnallispoliittista kamppailua. Tutkimus alkaa raitiotiejärjestelmän voittokulusta. Erityisesti vuosisadan alussa tapahtuneen sähköistämisen jälkeen raitiotiet olivat vallankumouksellista ja modernia tekniikkaa, jota alettiin kuitenkin sotien välisenä aikana pitää vanhentuneena ja kyvyttömänä vastaamaan uuden bussiteknologian ja kehittyvän kaupungin haasteisiin.

Raitioteiden kehitys lamaantui ja ne lakkautettiin Tukholmasta vuonna 1967. Jo lopullisesti menneeksi tuomittu teknologia nousi kuitenkin uudelleen keskusteluun 1980-luvulla, ja parinkymmenen vuoden

kuluttua Tukholman kaduilla kulkivat taas raitiovaunut.

### TOIMIJAT, TULKINNAT JA TEKNOLOGINEN MUUTOS

Helposti eri liikennevälineiden mukaan hahmottuva kaupunkien joukkoliikenne on myös monien eri alojen virkamiesten, insinöörien, poliitikkojen ja elinkeinoelämän vaikuttajien muodostama monimutkainen sosiotekninen järjestelmä. Ekman kiinnittää tutkimuksessaan huomionsa juuri Tukholman joukkoliikennejärjestelmän tärkeimpiin toimijoihin, joita olivat liikenneyhtiöt ja niiden toimiva johto sekä tietysti kunnallispoliitikot ja joukkoliikenteestä vastanneet poliittiset virkamiehet. Joukkoliikennepoliitikkaan ja siihen kytköksissä olevaan kaupunkirakentamiseen vaikutti myös koko joukko muita toimijoita: autoalan järjestöjä, kaupunginosa- ja asukas yhdistyksiä, ympäristöliikkeitä ja tiedostusvälineitä.

Ekmanin tutkimus hyödyntää teknologisten järjestelmien sosiaalisen rakentumisen teoriaperinnettä. Teknologinen kehitys nähdään olennaisesti kielivälitteisenä sosiaalisena prosessina. Teknologiset valinnat ovat seurausta erilaisista arvostuksista ja todellisuuden tulkinnoista, jotka tapahtuvat kielen alueella. Toimijoiden ja tulkintojen vuorovaikutuksessa rakentuu järjestelmä-kulttuuri. Se asettaa ne raamit, joissa tulkintoja tehdään ja käsitykset teknologisesta järjestelmästä syntyvät ja muuttuvat. Järjestelmä-kulttuuri siis määrittää, mikä on mahdollista.

### RAIOTIEJÄRJESTELMÄ TAANTUU

Hevosvetoinen raitiotieliikenne oli alkanut Tukholmassa yksityisten yhtiöiden voimin jo vuonna 1877, mutta 1920-luvun alussa kaupunki päätti ostaa yhtiöt ja perustettiin

kunnallinen raitiotieyhtiö AB Stockholms Spårvägar (SS). Myös yksityinen bussiliikennettä hoitanut yhtiö liitettiin kunnalliseen raitiotieyhtiöön. SS vastasi nyt myös bussiliikenteestä. Raitiotiejärjestelmän sijaan voidaan alkaa puhua joukkoliikennejärjestelmästä, joka entisestään monimutkaistui, kun sodan jälkeen ensimmäinen Tukholman maanalaisen linja avattiin.

Maanalaisen rakentaminen johtui niistä ongelmista, joita keskustan liikenteen jatkuva vilkastuminen 1920–30-luvuilla oli aiheuttanut. Raitiotieliikenne oli alettu nähdä esteenä keskustan liikenteen sujuvuudelle. Raitiovaunujen riippuvuus raiteista ja johtimista nähtiin erityisen ongelmallisena. Se ei sopinut moderniin kaupunkiin, jota suunnittelijoiden mielissä hallitsivat autot.

SS:n piirissä alettiin sotien välillä suosia bussiliikennettä. Raitioiteihin ei enää panostettu, ja niinpä tämä liikennemuoto jäi kehityksestä jälkeen. Kun bussiliikennettä samanaikaisesti kehitettiin, alkoivat raitiotiet näyttää laajemminkin menneen ajan teknologialta.

Lukuun ottamatta toisen maailmansodan aikaisesta liikennemäärien romahtamisesta sekä raaka-aine- ja polttoainepulasta johtunutta lyhytaikaista renessanssia 1940-luvulla, oli raitiotieteknologian kehitys 1930-luvulta alkaen hiipuvaa. Kehitys johti bussiliikenteen ja maanalaisen arvostuksen nousuun ja lopulta raitioiteiden lakkauttamiseen.

## KESKUSTELUJA JA KOVAA VALLANKÄYTTÖÄ

Raitiotieteknologian väistyminen ei lopulta ollut näin suoraviivainen prosessi. Maailmalla ja Ruotsissakin oli kaupunkeja, joissa uutta raitiotietekniikkaa käytettiin ja kehitettiin. Myös Tukholmassa raitiotiet saivat jatkuvasti kannatusta. Aluksi esimerkiksi

SS:n piirissä suhtauduttiin epäilevästi uuteen bussiteknologiaan. Sen sijaan keskeiset kunnallispoliitikot kannattivat bussiliikenteen laajentamista, ja pian myös joukkoliikenneyhtiön johto kääntyi tälle kannalle. Keskustelua käytiin kuitenkin suuntaan ja toiseen. Erilaiset selvitykset ja työryhmät olivat tärkeitä tässä keskustelussa. Ekmanin mukaan selvitykset ja puheenvuorot eri liikennemuotojen paremmuudesta olivat osin tarkoitushakuisia ja usein jopa lähtökohtaisesti bussiliikennettä suosivia.

Sodan jälkeen keskustelu raitioiteistä alkoi kallistua kohti lakkautuspäätöstä. Tukholman kaupungin rakentamisessa todellista valtaa käytti keskeisistä virkamiehistä, johtavista kunnallispoliitikoista, arkkitehdeista, rakennusurakoitsijoista ja pankinjohtajista koostunut ryhmä. Sen pidellessä kaupunkirakentamisen ohjaksia, saatettiin edustuksellinen kunnallishallinto ja poliittinen prosessi ohittaa täysin. Asioita valmisteltiin ja hoidettiin pienessä piirissä. Niinpä esimerkiksi tukholmalaisien kunnallispoliitikkojen ja asukasyhdistysten mielipidettä ei raitioiteita lakkautettaessa juuri huomioitu. Ryhmittymän toiminnan keskeisenä välineenä toisen maailmansodan jälkeen oli kaupunkirakentamista suunnitteleva ja valmistelevalle komitea, Generalplaneberedning.

Valtaryhmittymällä oli yhteiset intressit kaupungin rakentamisen suhteen. Sitä yhdisti jaettu näkemys kaupunkikehityksestä, sen suurimmista ongelmista ja tavoitteista. Sillä oli myös valta vyöryttää käsityksensä yleiseksi mielipiteeksi. Tuo käsitys oli jo 1930-luvulla vakiintuneiden funktionalistisen kaupunkirakentamisen ihanteiden mukainen. Liikennepoliitikassa se tarkoitti paitsi yksityisautoilun suosimista myös eri liikennemuotojen pitämistä toisistaan tiukasti erillään. Ajatus oli kohtalokas muun liikenteen seassa kulkeville raiteisiin sidotuille raitiovaunuille.

## RAITIOTEIDEN UUSI TULEMINEN

Vuonna 1967 toteutettiin Tukholman kaupungin ja lähiseudun joukkoliikenteessä hallinnollinen uudistus. Perustettiin uusi yhtiö AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), johon myös AB Stockholms Spårvägar liitettiin. Vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä siirtyi Tukholman kaupungilta Tukholman läänin maakäräjille siirtymäkauden jälkeen vuonna 1971. Muutos siirsi vastuun liikenteen järjestämisestä läänitasolle, mutta jätti katutilan käytöstä päättämisen kaupungeille. Tämä seikka aiheutti hankaluuksia joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi ja hallinnalle.

Organisaatiomuutosten ohella avoimemmaksi muuttunut poliittinen kulttuuri, öljy- ja talouskriisit 1970-luvulla, ympäristöliikkeiden nousu ja kaupunkisuunnitteluideaalien muuttuminen avasivat raitioteiden kehitykselle uusia mahdollisuuksia. Näiden muutosten seurauksena kasvavan talouden ja kaupungin oloissa toimimaan tottuneen valtaryhmittymän hegemonia-asema murtui. Keskustelut ja aloitteet sekä maakäräjillä, että kaupunginvaltuustossa 1980-luvulla johtivat lopulta selvityksiin raitiotieliikenteen mahdollisuuksista helpottaa Tukholman keskustan ongelmallisia liikennejärjestelyjä. Myös ympäristönäkökohdat olivat keskeisesti esillä.

Yhtenä etappina raitioteiden uudelle tulemiselle oli vuonna 1991 rakennettu museoraitiotie. Raitioteiden vastustajien mielestä se oli osoitus liikennemuodon lopullisesta historiaan siirtymisestä. Museoraitiotielinjat avasivat kuitenkin keskustelua liikennemuodon tulevaisuudesta ja linjat tarjosivat myös oivan testiradan uudelle raitiotieteknologialle, jota koko ajan oli maailmalla kehitetty.

Vuonna 1992 syntyi Tukholman liikennejärjestelyistä laajapohjainen poliittinen sopimus, Dennispaket. Se sisälsi muun muassa ensimmäisen raitiotielinjauksen ja muita raitiotieliikenteen tulevaisuudelle hyvää

lupaavia liikennelinjauksia. Niin kutsutun Tvärbanan ensimmäinen osuus valmistui vuonna 2000. Säännöllinen raitiotieliikenne oli näin palannut osaksi Tukholman joukkoliikennejärjestelmää.

## MITÄ ON TULKINTOJEN TAKANA?

*Spår i vägen* on mielenkiintoinen teknologian historian tutkimus. Väistyviä teknologisia järjestelmiä on tutkittu toistaiseksi varsin vähän. Tomas Ekman pyrkiikin väitöksellään paikkaamaan tätä puutetta. Hän pureutuu myös haasteelliseen teknologisen kehityksen ja politiikan väliseen suhteeseen. Ruotsalaisessa taloushistoriassa hyvin suosittu vallankäyttöä erittelemään pyrkivä verkostotutkimus on teknologisten järjestelmien tutkimuksen ohella selvästi ollut myös Ekmanin innoittaja.

Tutkimus ei kuitenkaan systemaattisesti pyri löytämään yhteyksiä eri vaikuttajien ja valtapöytäriiden välillä ja analysoimaan näiden valtaresursseja, vaan keskittyy seuraamaan juuri liikenneteknologioista ja -järjestelmistä käytäviä julkisia keskusteluja ja liikkuu siten kielen maailmassa. Konkreettisten intressien ja etujen näkökulmasta katsottuna kuva Tukholman raitioteistä saattaisi entisestään syventyä. Nyt mieltä jää vaivaamaan, mitä on tulkintojen muutoksen, kielen ja keskustelun takana? Ja erityisesti, mikä rooli järjestelmäkulttuurin muutoksessa ja sosiaalisissa suhteissa on taloudella? Epäilemättä Tukholman kokoisen suurkaupungin liikenneteknologisiin valintoihin kytkeytyy myös suuria taloudellisia etuja.

Kirjoittaja opiskelee Turun yliopistossa pääaineenaan Suomen historiaa. Hän valmistee pro gradu -tutkielman teknologisten järjestelmien ja kunnallispolitiikan suhteesta Turussa 1900-luvun alussa.