

## AUTOYHTEISKUNNAN SYNTY

Kimmo Antila

Per Lundin: *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.* Stockholmia förlag, Trita-HÖT, 406 s.

Per Lundin on kirjoittanut laajan, kiintoisan ja aiheeltaan tärkeän väitöskirjan läntisen naapurimaamme autoyhteiskunnan rakentumisesta. Erityisesti hän keskittyy kaupunkisuunnittelun ja -rakentamisen sekä niiden ongelmalliseen suhteeseen autoliikenteeseen toisen maailmansodan jälkeen.

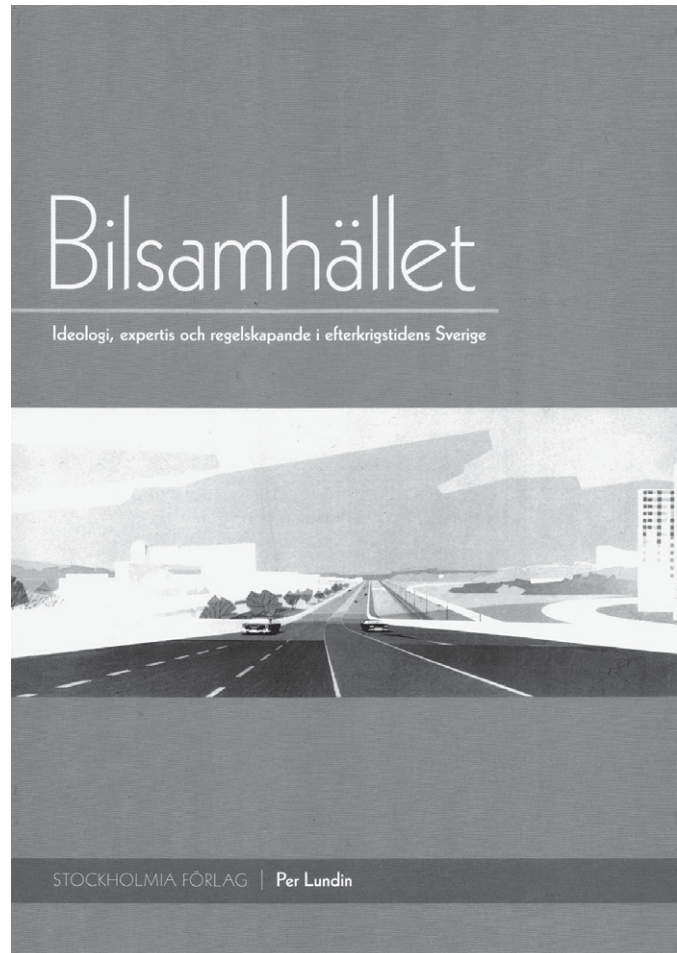
Autoistuminen lähti vauraassa Ruotsissa Suomea aiemmin liikkeelle, ja jo 1950-luvun aikana ajoneuvojen määrä peräti viisinkertaistui. Samaan aikaan Suomessa kärsittiin vielä säännöstelystä. Ruotsissa saavutettiin nopeasti Euroopan kärkitila autoistumisessa, silloin kun sitä mitattiin autojen omistuksella henkeä kohti.

Muutos toi mukanaan paljon ongelmia. Liikenteessä elettiin lukuisten onnettomuuksien aikaa, ja autolle lisätilan löytäminen kaupungeista ei ollut helppo tehtävä. Uudenlainen kaupunkisuunnittelun ja sen etevien, monesti ulkomailla kouluttautuneiden asiantuntijoiden rooli nousi entistä keskeisemmäksi. Yhdysvalloista omaksutut ideat ja ihanteet saapuivat Pohjolaan ja ne omaksuttiin melko kriitikittömästi. Asiantuntijat uskoivat vakaasti, että rationaalisella ja matemaattisiin kaavoihin perustuvalla suunnittelulla ruuhkat ja liikenneonnettomuudet olisivat vältettävissä.

Per Lundin esittää kirjassaan, kuinka asiantuntijat ottivat vallan liikenne- ja kaupunkisuunnittelussa rationaalisesti toimiaan

perustellen. Yhdysvalloista saadun opin mukaan tieliikenteen ongelmat olivat ratkaistavissa tieteellisin keinoin kehittämällä ympäristöä ja suunnittelua. Enää ei keskiössä ollut yksittäisen ihmisen käytökseen vaikuttaminen, vaan liikenneympäristön rakentaminen autoyhteiskunnan tarpeisiin.

Lundin on jakanut kirjansa kolmeen osaan: ensin tarkastellaan sitä, kuinka auto kohtaa kaupungin ja sen jälkeen keskitytään ensin ruuhkaan ja lopuksi liikenneonnettomuuksiin. Kaikissa osissa liikutaan kuitenkin syvemmällä, kuin niiden pääotsikot antaisivat ymmärtää. Esimerkiksi ruuhka-luku



kasvaa tarinaksi parkkipaikkojen etsimisestä kohti laajaa kaupunkitilan muutosta ja sen standardoimista

Lundin toteaa pariin otteeseen kirjassaan – Jean Baudrillardiin viitaten – että autoyhteiskunnan utopiasta ja unelmasta tuli lopulta useimpien yllätykseksi totta. Autoyhteiskunnan ideologiaan kuului selkeä tila autoille, mutta myös ”saaret autojen valtameressä”; näitä olivat mm. katetut laajat ostoskeskukset tai kävelykadut. Onkin erityisen kiintoisaa seurata kirjasta yhä ajan-kohtaisen hypermarketti-ilmion taustoja.

Lundin kertoo, kuinka itävaltalais-yhdysvaltalainen Victor Gruen loi modernin ostoskeskuksen mallin. Ensimmäinen niistä perustettiin Detroitiin vuonna 1954 ja seuraava pari vuotta myöhemmin Minneapolisiin. Enää ei oltu ostosmatkoilla tai kaupasta toiseen siirtyessä säiden armoilla, uusissa katetuissa marketeissa ei ollut myöskään liikenneongelmia. Parkkitilaa oli runsaasti kaupan ympärillä ja ostettavaa oli tarjolla useassa kerroksessa. Tämä malli omaksuttiin nopeasti myös Ruotsiin, jossa ostoskeskuksia oli vuonna 1964 jo peräti 300 kappaletta. Ensin ne sijoitettiin kaupunkien keskusta-astaan, josta revittiin vanhoja rakennuksia pois uuden kaupan, ja erityisesti sen vaatiman parkkitilan tieltä. 1970- ja 1980-luvulla marketit alkoivat siirtyä kohti väljempää seutuja, kaupungin laiduille.

Per Lundinin väitöskirjan keskeisenä ajatuksena on tarkkasilmäinen autoyhteiskunnan manifestaation tarkastelu ja siihen liittyvän retoriikan luomisprosessien paljastaminen. Hän ei kuitenkaan missään vaiheessa sorru kielipelien tai diskurssien suohon, vaan pitää tarkastelun selvästi etenevänä ja hyvin jäseneltynä. Keskeistä uuden autoa suosivan ajattelutavan omaksumisessa on sen implementoiminen erilaisissa säännöissä, ohjeissa ja säädöksissä. Asialla on hyvin nopeasti konkreettisia vaikutuksia. Tämän seikan paljastaminen on mielestäni kirjan keskeisin tutkimustulos.

Taustalta pilkottavat niin auto- ja öljy-alan lobbausjärjestöt, kaupunkisuunnittelun toimijat ja erityisesti alan tekniset asiantuntijat. Lundinin tarkastelutapa on usein toteava, ja analyysin tueksi hän turvautuu monesti asiaa aiemmin kansainvälisessä tutkimuksessa tarkastelleihin tunnettuihin nimiin. Tämän hän tekee kuitenkin tyylikäästi, kuten ruotsalaisissa alan väitöskirjoissa on jo tullut tavaksi.

Kirjan rakenne ei oikein anna myöden tarkemmalle verkostoanalyysille, joka olisi voinut olla kiintoisa näkökulma useita erilaisia toimijoita mukanaan kuljettavalle tarinalle. Myös erilaisten toimijoiden motiiveihin ja heidän taustoihinsa olisi ollut mielenkiintoista tutustua. Yhdeksi keskeiseksi hahmoksi kautta kirjan nousee civ. ing. Stig Nordqvist, joka sai vuonna 1953 ”dollaristipendin” Ruotsin tieyhdistykseltä opiskellakseen liikennetekniikkaa Yhdysvalloissa Yalen yliopistossa (Bureau of Highway Traffic). Kotimaahan palattuaan Nordqvistilla oli keskeinen rooli etevänä poleemisena kirjoittajana ja kovan luokan teknisenä asiantuntijana autoyhteiskunnan synnissä. Hän oli mukana määrittelemässä parkkialueiden suunnittelua ja normittamista. Vastaavanlaisia hahmoja on löydettävissä myös Suomesta, jossa 1960-luvun keskeiset teinsinöörit saivat oppinsa Yalessa.

Per Lundinin kertoma tarina huipentuu vuoden 1968 kaupunkisuunnittelun ruotsalaisen ”Raamatun” Scaft 1968 -raportin julkaisemiseen. Alan johtavien tutkijoiden ja kaupunginsuunnitteluviraston ja tiehallinnon johtomiesten hallitukselle esittämä raportti tietyllä tapaa betonoi normilähtöisen ajattelutavan suunnittelussa, mutta samalla aika oli jo kypsä myös auton hallitsevan roolin poliittiselle kyseenalaistamiselle. Kansanliikkeet heräsivät vastustamaan autokaupunkeja ja myös Ruotsia pitkään johtaneet sosiaalidemokraattisen puolueen oli tarkistettava kantaansa. Liikenteessä tapahtui Ruotsissa myös pitkään valmisteltu

ja monen tahon jarruttama hanke: siirtyminen oikeanpuoleiseen liikenteeseen vuonna 1968. Lundin vertaa sen toteuttamista kuin koko kansan mobilisoitumisella sodan varalle. Koko kansa oli mukana talkoissa.

Autoyhteiskunta toteutui ja se oli osa läntisen kansankodin rakennusprosessia. Tilanne kuitenkin muuttui 1960-luvun lopulta lähtien. Autoyhteiskunnan kriittinen arviointi ja myös asiantuntijoiden roolin muuttuminen päättää Lundinin väitöskirjan. Kirja jättää yhä monia ajatuksia ilmaan ja langanpäitä kerittäväksi myös tuleville tutkijoille. Laajaan lähdeaineistoon perustuva kirja tarjoaa paljon purtavaa ja hyviä vertailukohtia myös suomalaisille kaupunkisuunnittelusta ja erityisesti autoliikenteen ehdoilla tapahtuvan suunnittelun tarkastelulle.

FM Kimmo Antila työskentelee museokeskus Vapriikissa projektipäällikkönä ja perehtynyt erityisesti tieliikenteen ja tekniikan historiaan.  
kimmo.antila@ tampere.fi

Kungliga Tekniska Högskolanin (KTH) tohtori-ohjelma tieteen ja tekniikan historiassa tuottaa vuosittain monia kiintoisa kirjoja. Professori Arne Kaijserin johtama Avdelning för teknik och vetenskapshistoria on selvästi Pohjoismaiden tärkein alan instituutti. Alla olevia väitöskirjoja puolustettiin KTH:lla vuonna 2008.

- Ulf Andréasson: *Arbetslösa i rörelse. Organisationssträvanden och politisk kamp inom arbetslöshetsrörelsen i Sverige, 1920–34.*

- Isabelle Dussauge: *Technomedical Visions: Magnetic Resonance Imaging in 1980s Sweden.*

- Per Lundin: *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige.*

- Anna Storm: *Hope and Rust: Reinterpreting the Industrial Place in the Late 20th Century.*

## RUOSTEESSA ON TOIVOA

Tuija Mikkonen

Anna Storm: *Hope and rust. Reinterpreting the industrial place in the late 20th century.* Stockholm: Trita-Hot-2057, 2008. 214 s.

Anna Storm on keksinyt väitöskirjatutkimukselleen hauskan nimen: *Hope and rust*. Teollisuusympäristöjen uudelleentulkinta luo toivoa tulevaisuuteen huolimatta menneisyyteen viittaavasta ruosteesta tai ehkä juuri ruosteen ja patinan vuoksi. Kirjan nimi kiinnittää tutkimuksen selkeästi teollisuuden fyysiseen ympäristöön ja teollisuuden materiaaliin jälkiin, joiden tunnus ruoste on. Tulevaisuudessa siintää kuitenkin immateriaalinen toivo.

### HOPE AND RUST

Ruotsissa on hyvää vauhtia kasvamassa uusi teollisuusperintötutkimuksen sukupolvi. Anna Stormin tutkimus on Kungliga tekniska högskolanin (KTH) teollisuusperinnön oppiaineessa valmistunut väitöskirja, jossa Storm tarkastelee tehdasalueita uudelleenikäytön näkökulmasta jatkaen Annika Alzénin Norrköping-tutkimuksen ja Gabriella Olshammarin Göteborg-tutkimuksen teemaa.<sup>1</sup> Valitessaan englannin julkaisukieleksi Storm avaa ruotsalaista teollisuusperintökenttää ja -tutkimusta kansainvälisille areenoille.

*Hope and rust* on tapaustutkimus, joka kertoo Avestan teollisuusalueen uudelleenikäyttöön liittyvästä tapahtumasarjasta. Vertailukohteina esitellään Britannian Iron-