



Jouko Loikkanen

Tien mestarit

Kun retnailen menneitä aikoja, niin huomaan tämän 40. ilmestymisvuodelle lähteneen Tierakennusmestari -lehden olleen jo 12-vuotias, kun minä tulin TVH:n pääjohtajaksi. Ja sitten, kun siirryin eläkkeelle, niin lähes puolet tämän lehden elämästä oli "minun aikaani". Toki siinä ajassa syntyi "yhteys" ja "suhde".

Minun yhteyteni maantiehen oli elämäni alusta lähtien korostetun läheinen. Kotini Säamingin (nyk. Savonlinnan) Haukiniemessä oli pari metriä Savonlinna – Juvola maantiestä, joten kaikki se, mitä tapahtui päivittäin, viikoittain, kuukausittain ja vuosittain maantiellä, tuli minulle eletyn eläväksi. Ei ollut sitä päivää, etten olisi kulkenut jalan, pyörällä, hevosella tai autolla maantiellä. Erityisesti haluan mainita, että monina nuoruuteni kesinä paimensin kotitilani 15-päistä lehmikarjaa maantiellä kahdesti päivässä noin puolen kilometrin matkan, aamulla metsään ja illalla kotiin. Maantie oli tuollaisessa ympäristössä kotilattian ja kotipihan välitön jatke; se liittyi katekismuksessa lueteltuihin ”jokapäiväisiin leipiin”.

Maantien tärkeys paljastuu lapselle ja nuorelle vähitellen. Kun maantie oli kävelyn ja juoksentelelun väylä, ei sen kunnolla ollut sanottavaa merkitystä, mutta kun aloin sillä liikkua hevosella, polkupyörällä ja linja-autolla, silloin sen edelle, mistä tie tuli ja minne tie meni, tuli kysymys ja huoli siitä, missä kunnossa tie oli. Minun kotikylässäni tiedettiin kaupungissa oleva tiemestari **Otto Paavilainen** ja naapurikylässä asuva neljän kylän alueella työnsä tehnyt tiemies **Kalle Hiltunen** – mikähän olisi ollut virkanimike? Otto liikkui pakettiautolla ja nähtiin

suurin piirtein kuukausittain; Kalle (jonka **Esko**-poika oli Nummi-Pusulan tiemestari) kulki polkupyörällä työntekovälineet mukanaan ja hänet nähtiin varsinkin kriittisinä kevät- ja syksyaikoina milteipä päivittäin.

Jos tuolloin nuoruudessani olisin tiennyt niin hienoja tienpitoon liittyviä sanoja kuin mitä vuoden 1978 jälkeen opin, niin järjestys olisi ilman muuta ollut: kunnossapito, rakentaminen, suunnittelu. Myönnän sen, että pääjohtaja-kauteni ensi aikoina hurmaannuin rakentamiseen ja suunnitteluun – niiden järjestys vaihtui nopeasti suunnitteluksi ja rakentamiseksi – kunnossapidon jäädessä ikään kuin itse itsestään huolehtivaksi ja selväväksi tienpidon osaksi. Asennoitumiseeni vaikutti yhteiskunnan ja kansalaisten paine. Harvinaisia olivat ne yhteydenotot, joissa vaadittiin jonkin tien kunnossapidon parantamista; useimmiten oli tarve joko vanhan tai uuden tien tai sillan rakentamisesta. Sekä poliittisille vaikuttajille että medialle oli paljon antoisampaa – ”trendikkäämpää”, sanottaisiin kait nykyisin – uuden, uljaan tien tai sillan aikaansaaminen kuin entisen sieltä täältä korjailu. Siinä mielenmaisemassa tietysti suunnittelu ja rakentaminen ajoivat kirkkaasti kunnossapidon edelle.

Tyypillistä pääjohtajan luona käyneen valtion, kunnan tai järjestön val-

tuuskunnan kerrontaa oli, miten sen ja sen tie- ja/tai siltakohteen nopea suunnitteleminen ja rakentaminen ovat isänmaan edun sanelema. Sitten, kun hyvästelin kävijöitä, saattoi jokunen mukanaolija kuiskata, miten välttämättömyyttä olisi ”sen meidän kylän läpi kulkevan maantien kunnossapidon parantaminen”.

Minun silmäni avautuivat vähitellen ja rävähtivät selälleen, kun vuonna 1987 kävimme TVH:n, Liikenne- ja valtiovarainministeriöiden sekä päällystourakoitsijoiden joukkueena USA:ssa. Siellä oli vuosikymmenet vain suunniteltu ja rakennettu, mutta kunnossapito jätetty sananmukaisesti ”Herran huomaan”. Pää oli tullut vetävän käteen ja jättiläisvaltakunnassa oli jouduttu mämmittäisiin kunnossapito-operaatioihin, joita kaikkialla maailmassa seurattiin sekä hengästyksellä että henkeä pidätellen. Pohjoismaiset tielaitokset pystyttivät yhteisen byroon Washingtoniin seuraamaan ja raportoimaan, mitä ja miksi siellä jouduttiin tekemään. Eikä meidän tarvinnut mennä Atlantinkaan taakse, sillä monissa Euroopan maissa – mm. Ruotsissa ja Tanskassa – todettiin ollun ”Amerikan raitilla” eli suunnittelun ja rakentamisen ylenmääräisyydessä kunnossapidon resurssiin verraten. Suomen asema todettiin sentään hieman paremmaksi, koska sotien köyhdyttämänä maana olimme lähte-

neet autoistumisessa liikkeelle myöhemmin ja hitaammin kuin isot lännen maat.

Aloimme korostaa ja levittää kunnossapidon evankeliumia. Haluaisin muistella, ettei sen opin juurruttaminen hallituksen ja eduskunnan piirissä ylivoimaista ollut. Normaali suomalainen kyllä helpohkosti oivaltaa elämiseen liittyvien rakenteiden – infrastruktuuriksi niitä taidetaan hienosti kutsua – laadullisen kunnan merkityksen. Meistä niin moni liikkuu niin laajalti ja niin usein maan rajojen ulkopuolella – lähempänä ja kauempana – että syntyy omakohtaista havaintoa ja kokemusta siitä, mitä kunnossapito merkitsee esimerkiksi maanteiden kohdalla. Opin saamisen ei pitäisi siis olla harvojen herkkua eikä tiedon perille menon työlästä. Mutta kuitenkin olen täältä eläkepäiviltäni varsin usein syksyisin budjettikeskusteluja lukiesani huomannut, että Tiehallinto on joutunut valitsemaan kunnossapito-varojen niukkuutta ja minulle on monasti sanottu, että ”Loikkasen aikana tiet olivat paremmassa kunnossa”. Onkohan tuo vain sitä yleistä ”vanhat, hyvät ajat” -muistelohaikailua? En tiedä, olisiko asiasta todella tutkittua tietoa, vai onko vain ”mutua”?

Mutta menkäämme tähän 40-vuotiaaseen eli Tierakennusmestari -lehteen. Minä saan tänne vapaavuosilleni vielä monia entiseen tiemies-ammattiini liittyviä julkaisuja. Kaikki tietys-

ti silmäilen läpi, mutta pisimpään viivyn tämän lehden sivuilla. Nimestään lähtien lehti vie mukanaan. Ihan varma en ole, vieläkö laitoksesamme on tierakennusmestari-nimistä henkilöä; liekö edes tiemestaria? Ehkäpä ei; ehkäpä tulee. Minut tämä lehti johdattaa jo nimellään ajattelemaan oleellisia maantiestöön liittyviä asioita: suunnitelmata tien ja sillan rakentamisesta ihmisten ja tavaroiden kulkemiseksi ja kuljettamiseksi, hyväksytyt suunnitelman toteuttamista tehokkaalla ja taloudellisella rakentamisella ja sitten sen monikymmeninen jopa satavuotinen kunnossapitäminen. Sellaiselle kansalaiselle, joka haluaisi tietää laadukkaan yleistiedon tiestömme tästä päivästä ja läheisestä tulevaisuudesta, paras tietokanava on mielestäni Tierakennusmestari -lehti.

Lehti on ulkonaisesti korkeatasoinen: käytetyn paperin laadukkuus takaa tekstien ja kuvien silmiä hivelevän luettavuuden ja näkyvyyden. Lehden ammatilliset kirjoitukset ovat ajan-kohtaisuutensa ja esittämisensä kansantajuisuuden ja kuvituksensa katsottavuuden vuoksi ei-ammattilaisillekin kiinnostavia ja helposti avautuvia. Lehdellä ovat myös herkulliset ”taaksepäin katsojansa” eli menneistä ajoista kirjoittajat, joista viime aikoina useimmin sivuilla on ollut Lapin piiristä tiemuseoyhdyshenkilö evp. **Erkki Lilja**. Erkin tiestöllinen tietämys ulottuu kauas ja hän tuo sen esille

oivallisesti valittuina aiheina. **Jaakopin** harmittomat pakinat ovat leppoisa luettavaa.

Maantienpito on tietysti äärettömän kansainvälistä toimintaa. Kaikki se, mikä tehdään meillä, tehdään myös muualla. Tuskin mistään tienpidon osaluueesta välitetään tietää, mistä mikin toiminto on lähtöisin, mutta auta armias, jos tienpidosta vastaavat yksilöt ja yhteisöt eivät ole kiinnostuneita siitä, missä mikin sadoista tienpitotoimenpiteistä on korkeatasoisin. Maanteistämme vastaavien on oltava lukemisineen, katsomisineen, valokuvakoneineen ja järkineen liikkeellä ympäri maailmaa etsimässä parasta ja siirtämässä sen tieto-aidon Suomeen. Tierakennusmestari -lehdessä on nähdäkseni erinomainen ”Maailmalta noukittua” -palsta – kiitos vaan **Juhani Siekkiselle** – kertomassa, mitä Suomessakin hyödynnettävää maailmalla tapahtuu.

Kyllähän meidän maassa riittää ulkomaisia tiepuolen kävijöitä ja kyllähän he paljon täältä kotiin vietävää saavatkin, mutta siitä huolimatta myös suomalaisten on oltava, näyttävä ja kuuluttava maailmalla. Suomalainen maantienpito on erityisesti talvisia ja vaikeita olosuhteita ajatellen huippuluokkaista maailmassa. Elämäni ilmeisesti suurin ilon aihe – ja tulos – on siinä, että olin sitä lähes pari vuosikymmentä (1.3.1978 - 1.12.1996) TVH / TVL / Tielaitoksen pääjohtajana seuraamassa ja vetämässä.

Kuva: Pirkko Kanerva

