

Infrastruktuurin tarjonnasta kysynnän hallintaan

– Foucault’lainen tulkinta
liikennepolitiikan kehityksestä

Johanna Taskinen

Suomalaisesta ja eurooppalaisesta liikennepolitiikasta voidaan nykyään erottaa kaksi päätaavoitetta: yhtäältä ihmisten liikkumisen ja elinkeinoelämän kuljetusten tukeminen sopivalla ja riittävällä liikenneinfrastruktuurilla ja toisaalta henkilö- ja kuorma-auto-liikenteen haittojen vähentäminen, mikä edellyttää myös niiden määrän vähentämistä. Ensin mainittua kutsun tässä ”vanhaksi” ja jälkimmäistä ”uudeksi” liikennepolitiikaksi. Vanhan politiikan mukaan liikenteen kasvu on seurausta taloudellisen toiminnan kasvusta. Kasvavalle liikenteelle on syytä tarjota riittävästi väyläkapasiteettia, jotta ruuhkan myötä lisääntyvät kuljetuskustannukset eivät hidastaisi talouskasvua. Vaihtoehtoisesti liikenneinfrastruktuurin rakentamista saatetaan perustella myös sen taloudellista toimintaa elvyttävällä vaikutuksella, erityisesti syrjäisemmillä alueilla. Yhteistä molemmille näkökulmille on, että liikenneinfrastruktuurin ajatellaan *tukevan taloudellista toimintaa*.

Uuden liikennepolitiikan mukaan liikenteen suurta määrää ei voida pitää yksiselitteisesti hyvänä asiana, vaan *ympäristö- ja terveyshaittoja aiheuttavan autoliikenteen kasvua tulisi hillitä*. Liikenteen painopistettä pyritään siirtämään joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn sekä tavaraliikenteessä raiteille ja laivoihin. Tällaista liikennepolitiikkaa kutsutaan liikenteen kysynnän hallinnaksi. Autoliikenteen määrän kasvua on ruvettu pitämään ongelmallisena varsinaisesti vasta 1990-luvulla ilmastonmuutok-

sen ja jatkuvasti lisääntyvien ruuhkien vuoksi. Siksi nimitys ”uusi” liikennepolitiikka. Suomen liikennepolitiikassa liikenteen määrän hillitsemisen tarve todettiin ensimmäisiä kertoja mm. hallituksen ympäristöpoliittisessa selonteossa vuodelta 1988 ja toisen parlamentaarisen liikennekomitean selonteossa vuodelta 1991 (Sairinen ym. 1997, 39; komiteamietintö 1991, 1).

Tässä artikkelissa tarkastelen Michel Foucault’n kehittämän hallinnan analytiikan keinoin vanhan infrastruktuuripolitiikan ja uuden kysynnän hallinnan politiikan välisen ristiriidan historiallisia taustoja. Analyysi koskee ensisijaisesti Suomen liikennepolitiikkaa, mutta monet ilmiöt ovat toki yleistettävissä laajemminkin.

LIIKENNEPOLITIIKAN VASTUISTA JA KEINOISTA

Liikenneinfrastruktuurin merkitystä taloudelliselle toiminnalle pidetään vanhassa liikennepolitiikassa niin merkittävänä, että *julkinen* sektori on ottanut vastuun sen rakentamisesta ja ylläpidosta. Uusi liikennepolitiikka eli liikenteen kysynnän hallinta pyrkii puolestaan saamaan *yksilöt* ja yksittäiset elinkeinonharjoittajat ottamaan vastuuta liikennemuotovalintojensa aiheuttamista haitoista. Tähän pyritään valistamalla ihmisiä kulkutapavalintojen vaikutuksista sekä hinnoittelemalla liikennemuotoja siten, että autoliikenteen kustannukset kasvavat suhteessa muihin kulkutapoihin (verotus, subventiot, maksut)¹. Hinnoittelu kysynnän hallinnan keinona on kuitenkin vielä melko alkutekijöissään.

Liikenteen kysyntä riippuu kuitenkin myös vanhan liikennepolitiikan keinoista. Ihmisten valinnat ovat riippuvaisia paitsi liikenteen haittojen tiedostamisesta ja eri kulkutapojen hintavertailusta, myös siitä, millaisia vaihtoehtoja infrastruktuuri heille tarjoaa. Taloustieteilijät ovat todenneet jo 1960-luvulla (esim. Downs 1962), että väyläkapasiteetin lisääminen houkuttelee ennen pitkää myös lisää kysyntää ruuhkaisilla tieosuuksilla. Tätä vuorovaikutusta on alettu tuoda uudelleen esille 1990-luvulla empiiristen tutkimustulosten muodossa (esim. SACTRA 1994) erityisesti maissa, joissa autoliikenteen ruuhkat ovat suuri ongelma (Iso-Britanniassa ja Keski-Euroopassa).

Vanha ja uusi liikennepolitiikka näyttävät kuitenkin elävän omissa maailmoissaan. Vanhassa liikennepolitiikassa eri liikennemuotojen infrastruktuuritarjontaa käsitellään erillisinä kysymyksinä, koska niiden ei katsota vaikuttavan liikennemuotojen keskinäiseen kilpailutilanteeseen. Esimerkiksi yleisen tie- ja katuverkon kapasiteetin lisäystä perustellaan kasvavalla autoliikenteellä riippumatta siitä, olisiko ihmisten mahdollista kulkea myös jollain muulla tavalla tai asua parempien joukkoliikennetyksien ulottuvilla. Uuden liikennepolitiikan mukaan ihmisten tulisi itse ottaa enem-

¹ On kuitenkin huomattava, että pelkästään maksumekanismia muuttamalla (esim. siirtymällä autojen verotuksesta auton käytön verotukseen) voidaan vaikuttaa valintoihin ilman, että autoliikenne välttämättä kallistuu.

män vastuuta tieliikenteen ruuhkautumisesta, jos he valitsevat kulkutavakseen henkilöauton tai asuinpaikakseen alueen, jonne on huonot yhteydet muutoin kuin autolla. Tämä vastuunottaminen voi tarkoittaa joko yksinkertaisesti ruuhkan sietämistä tai sitten lisäväläkapasiteetin suoraa rahoittamista käyttöön perustuvilla maksuilla.

LIIKKENEPOLITIIKAN RAJOITTAVUUS

Vanhan liikennepolitiikan näkökulmasta valtion rahoittama liikenneinfrastruktuuri on välttämätöntä, jotta talous voisi kasvaa ja ihmisten hyvinvointi lisääntyä. Autoliikenteen korkeampaa hinnoittelua tai tieverkon kapasiteetin lisäämättä jättämistä pidetään usein liikkumisen vapauden rajoittamisena ja taloudellisen kasvun tyrehtyttämisenä. Tieliikenteen korkeaksi kritisoitu verotus ei kuitenkaan näytä vielä merkittävästi rajoittavan henkilöautoliikennettä, koska autonomistus ja -käyttö pikemminkin kasvavat kuin vähenevät. Sen sijaan muiden liikkumismuotojen rajoitteet näyttävät kasvavan, mikä näkyy niiden kysynnän vähentymisenä. Rajoitteena eivät tässä tapauksessa useinkaan ole verot tai hinta vaan juuri infrastruktuuri. Kun rakennetaan automarketteja ja pientaloalueita kauas joukkoliikenneyhteyksistä, tai uusien joukkoliikenteen runkolinjojen rakentamisen sijaan lisätään vuosittain tiekapasiteettia, auton elämäntapa käy yhä vaikeammaksi. Autolla liikkumisen vapaus näyttääkin yhä useammin olevan autolla liikkumisen pakkoa. Tästä näkökulmasta katsottuna autoliikenteen korkeampaa hinnoittelua voidaan todella kritisoida: jos ihmisille ei anneta muuta mahdollisuutta liikkua, tuntuu autoliikenteen kustannusten korottaminen ja vaatimus yksilöiden vastuunotosta autoliikenteen haitoista todellakin epäoikeudenmukaiselta.

Jos autoliikenteen kasvu ei johdu ainoastaan yksilöiden halusta liikkua autolla vaan myös autoa suosivan yhdyskuntarakenteen ja infrastruktuurin rakentamisesta, autoilun vähentäminen edellyttää vastuunottoa sekä yksilöiltä että yhteiskunnalta. Yksilöiltä edellytetään autoilun kallistumisen sietämistä sekä valistuneita valintoja, yhteiskunnalta taas vaihtoehtoisten liikkumistapojen kehittämistä ja mahdollistamista. Toisin sanoen vanhan liikennepolitiikan keskeinen keino – infrastruktuurin rakentaminen – on nähtävä myös uuden liikennepolitiikan eli kysynnän hallinnan keinona. Tämä ei kuitenkaan toteudu nykyisessä liikennepolitiikassa. Vanha ja uusi liikennepolitiikka eivät kohtaa.

LIIKKENEPOLITIIKASTA LIIKENNEJÄRJESTELMÄN HALLINTAAN

Tarkastelen tässä liikennepolitiikkaa hallintana (eng. government) hyvin laajassa merkityksessä Michel Foucault'n tapaan. Tällöin liikennepolitiikan sijaan on osuvampaa puhua liikennejärjestelmän hallinnasta, sillä liikennepolitiikka hahmotetaan helposti pelkästään liikennepolitiikan toimijoiden välisenä valtakamppailuna. Valtakamppailun osapuolia voivat olla esimerkiksi eduskunta, ministeriöt, virastot, elinkeinoelämän

toimijat sekä erilaiset järjestöt. Esimerkiksi Ruostetsaari (1995) on tutkinut liikennepolitiikkaa juuri tästä näkökulmasta.

Michel Foucault'n laaja hallinnan määritelmä ei kiinnitä hallintaa valtion poliittisiin instituutioihin ja näiden keskinäiseen kamppailuun, vaan hallintaa esiintyy kaikessa ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa (Hänninen & Karjalainen 1997, 10). Hallinta ei myöskään ole pelkästään pakkovaltaa ja alistamista, vaan hallinta itse asiassa edellyttää hallittavien vapautta. Hallintaa ei nimittäin lainkaan tarvittaisi, jos hallittavat subjektit eivät voisi toimia tai ajatella toisin, hallinnan tavoitteiden vastaisesti (Dean 1999, 14). Tässä laajassa merkityksessä hallinnasta käytetään usein ilmaisua ”conduct of conduct” (Dean 1999, 10; Helén 2004, 209). Toisin sanoen hallinta tarkoittaa erilaisten toimijoiden – yksilöiden, ryhmien, valtion tai oman itsen – toiminnan muovaamista ja suuntaamista hallinnan tavoitteiden mukaisesti. Foucault’laista hallinnan käsitettä on sovellettu paljon, esim. hyvinvointivaltion, ympäristöpolitiikan, kansanterveyspolitiikan ja sukupuolijärjestelmän tutkimiseen. Tässä käytän sitä liikennepolitiikan analysoimiseen.

Liikennejärjestelmän osalta omaa ja toisten toimintaa ovat suuntaamassa paitsi julkisen sektorin instituutiot päätöksentekijöineen ja virkamiehineen, myös erilaiset etujärjestöt, tutkijat ja konsultit sekä tietenkin yksittäiset liikkuvat kansalaiset ja kuljetuksia tarvitsevat yritykset. Liikennejärjestelmä on näiden toimijoiden keskinäisen vuorovaikutuksen lopputulos. Liikennejärjestelmän hallinta muodostuu sekä liikenneinfrastruktuurin että liikenteen – tai oikeammin liikkumisen ja kuljettamisen – hallinnasta. Vanha liikennepolitiikka keskittyy pääasiassa ensin mainittuun eli liikenneinfrastruktuurin hallintaan. Jälkimmäinen voidaan puolestaan jakaa edelleen kahteen osaan: liikennevirrassa liikkumisen sääntely (esim. liikennesäännöt, liikenneturvallisuuden hallinta) sekä liikkumisen määrään ja kuljutavan valintaan (so. liikenteen kysyntään) vaikuttaminen. Uudessa liikennepolitiikassa on nimenomaan kyse liikkumisen määrän ja kuljutavan valinnan hallitsemisesta.

Hallinta eli toiminnan suuntaaminen – tai ylipäänsä vuorovaikutus – perustuu erilaisiin *käytäntöihin* ja *käsityksiin*. Käytännöt ja käsitykset kietoutuvat toisiinsa: yhtäältä käytännöt perustuvat joihinkin käsityksiin tai totuuksiin olemassaolostamme ja toiminnastamme, mutta toisaalta käytännöt koko ajan synnyttävät tai uusintavat näitä käsityksiä (Dean 1999, 18, 21). Liikennepolitiikan rakenteita ja toimintatapoja voidaan tarkastella liikennejärjestelmän hallinnan käytäntöinä ja käsityksinä, jotka suuntaavat toimintaa liikennejärjestelmässä ja sen ylläpidossa tietyllä tavalla. Esimerkiksi yhteiskuntataloudelliset arviointimenetelmät ohjaavat voimakkaasti liikennejärjestelmän rakentamista ja sitä, mitä pidetään hyvänä liikennejärjestelmänä. Myös liikennehallinnon rakenteita voidaan pitää käytäntönä, joka muoaa liikennepolitiikan sisältöä: koska liikennemuotojen infrastruktuuria hallinnoidaan eri virastoissa, on vaikea luoda liikennemuotojen välistä yhteispeliä ja kilpailua käsittelevää politiikkaa.

HALLINNAN ANALYTIikka

Hallinnan analytiikka tutkii hallinnan käytäntöjen ja käsitysten yhteenkietoutumien syntymistä, ylläpitoa ja muuttumista (Dean 1999, 21). Se on syntynyt Michel Foucault'n tavasta käsittää valta ja analysoida hallinnan historiallisia muotoja. Foucault itse analysoi väestön hallintaa elävään ruumiiseen kohdistuvien käytäntöjen ja käsitysten muodostamana kokonaisuutena (Foucault 1998, 99–100). Tätä hän kutsui biovallaksi tai biopolitiikaksi, ja tutkimuksiaan biovallan genealogiaksi.

Hallinnan analytiikkaa seikkaperäisesti esittelevän Mitchell Deanin (1999, 17) mukaan hallinnan käytännöt ja käsitykset koskevat sitä, 1) mitä hallitaan, 2) miten hallitaan, 3) millainen subjekti on hallinnan kohteena ja 4) miksi hallitaan. Liikennejärjestelmän hallinnan analytiikka pyrkii siis vastaamaan kysymyksiin, miksi ja miten liikennejärjestelmää on eri aikoina hallittu, mitkä ovat olleet hallinnan konkreettisia kohteita ja millaisia subjekteja hallinnan kohteena on ollut kussakin historiallisessa vaiheessa.

Hallinnan analytiikassa hallinnan tavat on tyypillisesti jaettu järjestyksenpidolliseen hallintaan (police ja valtiojärki), liberaaliin ja siihen liittyvään sosiaalisen hallintaan, joka kulminoituu hyvinvointivaltioon, sekä uusliberaaleihin hallinnan tapoihin. Ne eroavat toisistaan juuri siinä, mitä pidetään hallinnan kohteena, hallittavana subjektina, miten hallitaan ja miksi hallitaan. Deanin (1999, 200) mukaan järjestyksenpidollinen hallinta on pääasiassa *dispositionaalista*, eli hallinnan päämääränä on asioiden järjestyksessä tai oikeilla paikoillaan pitäminen. Liberaali ja sosiaalinen hallinta on pääasiassa *prosessuaalista*, eli siinä hallinnan kohteena ovat pikemminkin yhteiskunnalliset prosessit (esim. talouden ja väestön kehitys). Uusliberaalia hallintaa puolestaan leimaa *refleksiivisyys*, eli hallinnan käytännöt ovat itsessään hallinnan kohteena. (Mt., 200.) Seuraavissa luvuissa esitän, miten nämä hallinnan tavat ovat ilmenneet liikennejärjestelmän hallinnassa ja miten ne liittyvät vanhaan ja uuteen liikennepolitiikkaan.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN JÄRJESTYS

Hallinnan ”esiasteena” voidaan pitää 1600–1700-luvulla muotoutunutta hallinnan tapaa, jota kutsuttiin poliisitieteeksi (police, Polizeiwissenschaft) (Dean 1999, 93, 200–201). Tarkoituksena oli valtion vahvistaminen suhteessa muihin valtioihin (Dean 1999, 89; Helén 2004, 212). Valtiosta tuli ikään kuin hallitsijan laajennettu perhe tai kotitalous, josta hänen tuli huolehtia perheenisän tavoin (Dean 1999, 93; Foucault 1991, 91–92). Valtion menestymisen ajateltiin edellyttävän asioiden ja ihmisten saattamista oikeaan järjestykseen (Foucault 1991, 93–94; Dean 1999, 89). Siksi 1600–1700-lukujen hallinnan mentaliteettia voidaan kutsua dispositionaaliseksi tai järjestyksenpidolliseksi hallinnaksi. Oikean järjestyksen, tai valtiojärjen, oletettiin olevan selvitettävissä keräämällä tietoa asioiden tilasta, koska hallinnan kohteiden oletettiin olevan täysin läpinäkyviä hallitsijoille (Dean 1999, 200–201;

Osborne 1996, 100). Tiedon keruun tuloksena syntyivätkin muun muassa ensimmäiset väestöttilastot (Dean 1999, 93).

Vesireitit muodostivat liikennejärjestelmän rungon Suomessa aina 1800-luvun loppupuolelle asti. Teitä tarvittiin lähinnä yhdistämään vesireittejä. Vesireittien, ja siinä sivussa teiden, rakentaminen ja ylläpito olivat osa maataloushallintoa (Masonen 1999, 163). Liikenneväylät syntyivät ikään kuin sivutuotteena ehkäistäessä tulvia ja raivattaessa uutta viljelysmaata (Mauranen 1999, 414–416). Maan raivaaminen maatalouden käyttöön on puolestaan tyypillistä dispositionaalista hallintaa, jonka tarkoituksena oli valtion ja sen väestön vaurastuminen. Pelkän maataloushallinnon sivutuotteen ohella kulkuväylät voidaan myös nähdä maan järjestyksessä pitämisen edellytyksenä: niitä pitkin kulkivat alueen rajoja suojelevat sotajoukot sekä veroja keräävät virkamiehet.

Koska liikennejärjestelmän rooli taloudellisen toiminnan tukena oli nähtävissä jo dispositionaalisen hallintatavan aikana, vanhan liikennepolitiikan juuret ovat pitkällä historiassa. Ensimmäisen valtakunnallisen liikenneaiheisiin keskittyneen viraston – Kuninkaallisen koskenperkausjohtokunnan – perustamisen tavoitteena vuonna 1799 mainittiin nimenomaan taloudellisen kehityksen edistäminen (Nenonen 1999, 344–345; Mauranen 1999, 414–416). Silloin taloudellinen toiminta tarkoitti enimmäkseen maataloutta ja liikenneväylät olivat maataloutta palvelevia vesireittejä. Tosin myös teitä alettiin jossain määrin pitää alueellisen kehityksen tukena jo 1700-luvulla, kun perusteltiin niiden rakentamista Itä-Suomeen (Nenonen 1999, 336–337).

Tieverkon rakentaminen ja ylläpito perustuivat Suomessa talonpoikien tienpito-velvollisuuteen. Myös varhainen henkilöliikenteen kuljetusjärjestelmä – eräänlainen joukkoliikenteen muoto – perustui niin ikään talonpoikien kyytivelvollisuuteen. (Masonen 1999, 70–72; Nenonen 1999, 335–337). Molemmat velvollisuudet ovat varhaisimpia esimerkkejä liikennejärjestelmän hallinnan käytännöistä. Osaltaan niitä voidaan pitää talonpoikien järjestyksessä pitämisen välineinä: heidän roolinsa oli palvella ylempää säätyä ylläpitämällä liikenneinfrastruktuuria.

Sittemmin liikennejärjestelmän hallintaan on tullut lisää dispositionaalisia elementtejä. Esimerkiksi liikennemäärien laskeminen ja seuraaminen on väestölaskentoihin verrattavissa oleva dispositionaalisen hallinnan käytäntö. Liikennettä alettiin kuitenkin laskea vasta 1800-luvulla ja Suomessa vasta 1920–30-luvulla (Lay 1992, 177; Antila 1999, 193). Myös liikennesäännöt ovat dispositionaalista hallintaa, ja ne ovat lisääntyneet sitä mukaa kuin liikennekin on kasvanut.

Liikenne ja talous

Järjestyksenpidollisen hallinnan voidaan sanoa aloittaneen valtion *hallinnallistumisen* prosessin irrottamalla hallinnan tavoitteen hallitsijan omaisuuden kartuttamisesta ja luomalla hallinnan instrumentteja (esim. tiedonkeruu), jotka ovat erillisiä hallitsijan henkilökohtaisista kyvyistä (Dean 1999, 105, 107). Liberaali hallinta puolestaan viimeisteli valtion hallinnallistumisen 1700-luvulta alkaen asettamalla hallinnan tavoitteeksi valtion ulkopuolella olevien väestöön ja talouteen liittyvien prosessien turvaamisen (mt., 108–109, 111). Siksi Dean kutsuu liberaalia hallintaa prosessuaaliseksi hallinnaksi. Talous ei enää tarkoittanut koti- tai valtiontaloutta, vaan talous oli hallinnan ja valtion ulkopuolinen todellisuuden taso ja intervention kohde, jolla on omat lakinsa (Foucault 1991, 93; Dean 1999, 50, 96). Myös väestöllä on omat säännönmukaisuutensa, jotka eivät ole palautettavissa kotitalousmalliin (esim. epidemiat, kuolleisuus, työllisyyden vaihtelut) (Foucault 1991, 99; Dean 1999, 96).

Liikennejärjestelmän taloudellinen merkitys voimistui Suomessa 1800-luvun loppupuolella teollistumisen sekä kanavien ja rautateiden rakentamisen myötä. Elintason nostaminen edellytti teollistumisen leviämistä yhä useammille alueille, mikä puolestaan edellytti tuotannontekijöiden liikkumismahdollisuuksien parantamista valtiovalan keinoin (Sirkkiä 1999, 170, 180). Tällöin liikennehallinto alkoi eriytyä maataloushallinnosta (Seppinen 1992, 39). 1900-luvulla maantiet ja autoliikenne ottivat rautateiden paikan tuotannon ja elintason tukemisessa. Siksi tienpidon rahoitusvastuu siirtyi vuonna 1921 maanomistajilta valtiolle (Oinonen 1999, 125).

Liikenteen taloudellinen merkitys näkyi teollistumisen ja alueellisten yhteyksien lisäksi kaupunkisuunnittelussa. Kaupunkien suunnittelu ei enää perustunut valtaapitävien kunnian ja muiden hierarkkisen järjestyksen osoittamiseen, vaan kaupunkisuunnittelulla pyrittiin turvaamaan kaupungin taloudellinen kasvu (Rabinow 1989, 21). Varhaisimmat esimerkit tällaisesta niin sanotusta modernista kaupunkisuunnittelusta ovat Ranskasta 1700-luvulta (esim. Nantes) (mt., 21–23). Taloudellinen kasvu puolestaan edellytti sujuvaa liikennejärjestelmää, jotta tavarat ja raha saattoivat kulkea ihmisten mukana paikasta toiseen mahdollisimman usein ja nopeasti. Liikenteen synnyttämä taloudellinen kierto nähtiin kaupungille yhtä elintärkeänä kuin verenkierto ihmiselle (Schivelbusch 1996, 155–158). Vastaavasti viemärointi ja vesihuolto nähtiin tällaisina terveen ”kaupunkiruumiin” tai -talouden välttämättöminä edellytyksinä (Osborne 1996, 114).

Voisi sanoa, että liikenne on autonomisena taloudellisena prosessina ymmärretyn talouden ruumiillistuma. Raha, tavarat, palvelut ja tieto eivät voi vaihtaa omistajaa

ilman jonkun tai jonkin liikkumista paikasta toiseen.² Taloudellisten vaihtojen määrän kasvu edellyttää/tarkoittaa siten liikenteen kasvua. Sama idea näkyy myös Barryn (2001, 12) kapitalistisen talouden määritelmässä: kapitalistinen talous on sellainen, jossa ihmisten, tavaroiden ja tiedon maantieteellinen ja sosiaalinen liikkuvuus on maksimoitu kommunikaatioverkkojen avulla. Toisin sanoen, jos hyvinvoinnin ajatellaan riippuvan taloudellisesta vaihdosta, yhteiskunnan hyvinvointi on maksimoitu silloin, kun ihmisten, tavaroiden ja tiedon liikkuvuus – eli kyky liikkua paikasta tai asemasta toiseen – on maksimoitu. Liikennejärjestelmän – tai tarkemmin sanottuna liikenneinfrastruktuurin – hallinta on siis olennainen osa liberaalia hallintaa.

Liikkumismahdollisuuksien luoja liikenneinfrastruktuuri vertautuu jossain määrin rahaan simmeliläisittäin tulkittuna. Raha on puhdasta mahdollisuutta tehdä tai olla tekemättä jotakin, ja taloudellinen vaihto edellyttää sitä (Lehtonen 1999, 259–262). Samoin on myös liikenneinfrastruktuurin laita: tavara ja raha eivät voi liikkua ilman liikenneväyliä, ja väylä mahdollistaa kulkemisen tai kulkematta jättämisen. Siksi molempia aletaan helposti arvostaa itseisarvoisesti, vaikka ne pohjimmiltaan ovatkin vain vaihdon välineitä (vrt. Lehtonen 1999, 262).

Liikenne ja sosiaalinen

Liberaalin hallinnan olennainen piirre on valtion pyrkimys pidättäytyä *liiallisesta* interventioista ja hallinnasta. Erityisesti tulee pidättäytyä yksilöiden vapauden rajoittamisesta, koska tämä on tehokkain tapa turvata talouden prosessit ja niistä syntyvä hyvinvointi (Dean 1999, 50–51, 121). Tämä johtuu siitä, että hallinnan kohteet – talous ja väestö – eivät omalakisina prosesseina ole niin läpinäkyviä hallitsijoille kuin järjestyksenpidollisessa hallinnassa oletettiin (Dean 1999, 49; Helén 2004, 213). Niistä ei voida saada täysin yksityiskohtaista ja kokonaisvaltaista tietoa. Kun prosesseja ei voida täydellisesti tuntea, on totaaliseen hallintaan pyrkimisen riskinä prosessien häiriintyminen.

Valtion interventioiden määrä alkoi kylläkin lisääntyä samaan aikaan liberaalin hallintatavan ilmaantumisen myötä 1700-luvulta eteenpäin. Interventiot eivät kuitenkaan olleet suoria eivätkä etenkin suoraan talouteen kohdistuvia, vaan ne kohdistettiin talouden prosesseista erillisinä nähtyihin mutta niitä tukeviin ilmiöihin. Erityisesti sosiaalisten ongelmien – kuten köyhyyden ja työväestön huonojen olojen – ratkaiseminen nähtiin talouden prosessien turvaamisen edellytyksenä (Dean 1999, 51–54, 123, 127; Helén 2004, 213). Sosiaalisen hallinta ja siihen perustuva hyvinvointivaltio ovatkin liberaalin hallinnan johdannaisia eivätkä suinkaan sen vastakohtia (Dean 1999, 48–49). Toisin sanoen liberaali hallinta on jännitteinen: yhtäältä talouden prosessien turvaaminen edellyttää

² Myös liikkumistarpeen vähentämisen mahdollistajana pidetty tietoliikenne edellyttää jossain vaiheessa jonkun tai jonkin fyysistä liikkuttamista paikasta toiseen. Tietokoneet, mikrosirut, kaapelit, satelliitit ja niiden suunnittelijat ja rakentajat ovat materiaalisia olioita. Lisäksi tietoliikenne usein palvelee fyysisten tavaroiden tuotantoa.

hallinnan rajoittamista ja yksilöiden vapautta; toisaalta kuitenkin tarvitaan hallintaa, jotta yksilöt ja talous voisivat toimia oikein (mt., 123).

Sosiaalisia ongelmia pyrittiin hallitsemaan epäsuorasti luomalla normaalin toiminnan ja yksilön malleja, joihin niistä poikkeavia pyrittiin palauttamaan (Jauho 2003, 45). Taloudellisen prosessin mukainen normaali toiminta edellytti yksilöiltä kykyä vapaaseen ja autonomiseen toimintaan (Dean 1999, 122). Hallintaa tarvittiin, jotta yksilöiden oli mahdollista harjoittaa vapauksiaan luonnollisten prosessien mukaisesti (mt., 116–117). Hallinta ei ollut suoraa käskemistä, vaan vapaita yksilöitä ohjattiin erilaisten luokitusten ja käytäntöjen avulla hallitsemaan itse itseään hallinnan tavoitteiden mukaisesti. Suotuisa talouskehitys edellytti yksilöiltä muun muassa terveyteen ja säästäväisyyteen pyrkimistä.

Myös liikenneinfrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito nähtiin talouden prosesseja tukevana järjestelmänä, joka edellytti valtion väliintuloa. Infrastruktuurin luomista ei siis itsessään nähty osana omalakisista taloudellista prosessia, johon puuttumiselta valtion tulisi pidättäytyä.³ Siinä missä sosiaalisen hallinnalla pyrittiin luomaan taloudelliselle prosessille sopivia – eli terveitä ja säästäväisiä – subjekteja, liikenneinfrastruktuurin hallinnalla pyrittiin puolestaan mahdollistamaan taloudellisen vaihdon maksimointi.

Sen lisäksi, että liikenneinfrastruktuurin ylläpito suoraan tuki talouden prosesseja, sillä tuettiin taloutta myös sosiaalisen hallinnan kautta. Siten liikenneinfrastruktuurin ylläpito oli myös sosiaalisen hallinnan väline. Valtion rahoitus tienpidossa sai alkunsa katovuosien hätäapuna 1800-luvulta lähtien ja jatkui myöhemmin (aina 1970-luvulle asti) keinona hallita työttömyyttä (Mauranen 1999, 420; Nenonen 1995, 151–152). Kyse oli nimenomaan liberaalin hallinnan mukaisesta vastikkeellisesta avustuksesta, jolla pyrittiin saamaan köyhistä työttömiä subjekteja (Dean 1999, 128). Tarkoituksena oli myös sitoa köyhä väestö kotipaikkakunnalleen, jotta he eivät olisi tulleet työn perässä kaupunkiin ja muodostaneet siellä toimetonta kurjalistoa (Oinonen 1999, 126). Valtion avustus ei aluksi ollut suurta, mutta kasvoi pikkuhiljaa. 1950-luvulla työllisyysmäärärahojen osuus tienpidon rahoituksesta oli keskimäärin kolme neljäsosaa (Nenonen 1995, 151–152). Liikennejärjestelmän hallinnan ja sosiaalisen hallinnan sidos näkyy myös siinä, että liikenneasioita ja työllisyysasioita hoidettiin samassa ministeriössä nimeltä kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö aina vuoteen 1970 asti (Seppinen 1992, 185).

Liikenneinfrastruktuurin hallinnan ja talouden sidos muodostui siis kahdella tavalla: yhtäältä liikenneinfrastruktuurin hallinta tuki taloudellista toimintaa suoraan

3 *Valtion interventio ja monopolit eivät kuitenkaan aikoinaan olleet täysin itsestään selviä. Englannissa kokeiltiin jo 1700-luvulla yksityistä tietulleihin perustuvaa tienpitoa. Kanavat olivat myös usein yksityisiä. Suomessa H. C. Porthan ja Anders Chydenius puhuivat 1700-luvulla yksityisten kanavayhtiöiden ja tietullien puolesta. (Nenonen 1999, 339, 345–348.) Myös Valtionrautateiden yksityistämisestä keskusteltiin Suomessa jo 1870-luvulla (Seppinen 1992, 27).*

mahdollistamalla taloudellisen vaihdon; toisaalta liikenneinfrastruktuurin hallinta tuki taloudellista toimintaa sosiaalisen hallinnan kautta mahdollistamalla köyhien hätäavun vastikkeellisena toimintana eli ylläpitämällä sopivia talouden subjekteja.

Sidos sosiaalisen hallinnan kanssa oli aikoinaan merkittävämpi perustelu valtion interventiolle liikenneinfrastruktuurin rakentamisessa, koska valtio alkoi rahoittaa teiden rakentamista juuri hätäapuna. Ensimmäinen hätäapuna tehty tie oli talouden kehityksen näkökulmasta jopa täysin turha (Mauranen 1999, 418). Myöhemmin alettiin varautua katovuosiin suunnittelemalla etukäteen tiehankkeita, jotka olisivat myös taloudellisesti hyödyllisiä (mt., 420). Valtateiden rakentamista perusteltiin 1930-luvulla jo pääasiassa taloudellisen kehityksen tukemisella, mutta rahoitus tuli suurimmaksi osaksi työllisyysrahoista vielä 1950-luvulla. Vielä nykyään liikenneväylähankkeita perustellaan toisinaan työllisyysvaikutuksilla, vaikkakin hyvin marginaalisesti (esim. liikenne- ja viestintäministeri Leena Luhtanen Tekniikka & Talous -lehdessä 21.10.2004). Katovuosien hätäapu tuntuu varsin vieraalta kontekstilta väyläinvestoinneista puhuttaessa verrattuna nykyisiin käsityksiin siitä, kuinka liikenneinvestoinnit ovat yksi olennaisimpia tekijöitä Suomen globaalin kilpailukyvyyn tai taloudellisen toimeliaisuuden kannalta. Vanhan liikennepolitiikan historialliset juuret ovat kuitenkin *sekä* talouden tukemisessa *että* sosiaalisten ongelmien (köyhyyden ja työttömyyden) poistamisessa.

UUSLIBERAALI LIIKENNEJÄRJESTELMÄN HALLINTA

Liikenteen markkinat

Uusliberalismilla tarkoitetaan yleensä sellaista hallinnan tapaa, jossa sovelletaan markkinamallia myös julkisella sektorilla tai ylipäänsä kaikilla yhteiskunnan alueilla. Toisaalta Deanin mukaan uusliberaalia hallintaa luonnehtii jatkuva hallinnan itsetarkkailu ja kehittäminen eli refleksiivisyys, joka ei välttämättä ole sidottu markkinamallin soveltamiseen. Tätä Dean (1999, 174) kutsuu *hallinnan hallinnallistumiseksi*, eli hallinnan ulkopuolisten prosessien sijaan hallinta itsessään tulee hallinnan kohteeksi.

Markkinamallilla pyritään korvaamaan hyvinvointivaltiolle tyyppistä sosiaalisen hallintaa, jota uusliberalistit syyttävät paternalistisuudesta ja dynaamisen kansalaisyhteiskunnan ja yksilöiden vastuullisuuden tukahduttamisesta (mt., 150, 163, 205). Hyvinvointivaltion kritiikistä huolimatta myös uusliberaali hallinta perustuu samalla tavoin normalisoiviin käytäntöihin ja hallintaan vapauden kautta kuin sosiaalisen hallinta hyvinvointivaltiossa: pyritään luomaan tietyn normin mukaisia toimijoita vaikuttamalla heidän käsityksiinsä siitä, miten valinnat tulisi tehdä. Uusliberalismissa normin mukaiset toimijat hahmottuvat vain asiakkaina, kuluttajina tai yrittäjinä markkinoilla (Helén 2004, 220).

Tämän vuoksi hallinta edellyttää markkinoiden luomista kaikilla niillä alueilla, joita halutaan hallita (Dean 1999, 160). Markkinoiden luomisessa käytetään Deanin mukaan kahdenlaisia tekniikoita: toimijuuden tekniikoita ja suoritustekniikoita (mt., 168–169). Toimijuuden tekniikoita ovat ensinnäkin sopimustekniikat, kuten uusien organisaatioiden, virastojen ja yritysten muodostaminen julkiselle sektorille, sekä toiseksi kansalaisuustekniikat, joilla pyritään saamaan yksilöt ottamaan vastuuta. Suoritustekniikoita – eli laskelmointia muokkaavia tekniikoita – ovat esimerkiksi budjetointikäytännöt, julkisten laitosten yksityistäminen, tulostavoitteiden asettaminen sekä toiminnan arvioiminen käyttäjien/asiakkaiden tarpeiden näkökulmasta. (Mt., 168–169.)

Myös liikennejärjestelmän hallintaa pyritään nykyään tehostamaan luomalla markkinoita toimijuus- ja suoritustekniikoiden avulla alueille, joilla niitä ei aikaisemmin ollut. Infrastruktuurin hallinnassa tämä näkyy tuotannollisen toiminnan eriyttämisenä julkisista virastoista erillisiin liikelaitoksiin tai yrityksiin (esim. Tieliikelaitoksen eriyttäminen Tiehallinnosta). Virastot toimivat ainoastaan tilaajaorganisaatioina, jotka kilpailuttavat tuotannon liikelaitosten ja yritysten kesken. Nämä muutokset osoittavat, että liikenneinfrastruktuurin hallinta itsessään on alettu nähdä talouden prosesseja noudattavana toimintana eikä ainoastaan sitä tukevana elementtinä. Tästä huolimatta vanhan liikennepolitiikan mukainen ajatus liikenneinfrastruktuurin taloutta tukevasta vaikutuksesta ei ole hävinnyt minnekään. Siksi infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon lopullinen rahoitusvastuu on edelleen julkisella sektorilla. Infrastruktuuria ei ole yksityistetty, eikä sen hallinta siten täysin noudata markkinamallin mukaisia talouden prosesseja.

Markkinat muodostuvat tarjonnan lisäksi kysynnästä. Infrastruktuuritarjonnan lisäksi uusliberaalin liikennejärjestelmän hallinnan kohteena onkin myös liikenteen kysyntä eli liikkuvat subjektit. Kysynnän hallinta perustuu niin ikään toimijuus- ja suoritustekniikoihin. Koska kysynnän hallinta on ympäristöpoliittisesti motivoitunutta, seuraavassa tarkastellaan liikenteen ja ympäristön suhdetta sekä kysyntään vaikuttavia käytäntöjä hieman tarkemmin.

Liikenne, ympäristö ja kulkutavan normalisointi

Koska liikennettä voidaan pitää taloudellisen vaihtotapahtuman ruumiillistumana, ei ole vaikea ymmärtää liikennettä rajoittamaan pyrkivän ympäristöpolitiikan kohtaamaa vastustusta. Vanhan liikennepolitiikan mukaan liikenteen suuri määrä kertoo taloudellisen vaihdon vilkkaudesta ja liikenneyhteyksien suuri määrä ja sujuvuus kertovat vuorovaikutusmahdollisuuksien paljoudesta. Tästä näkökulmasta katsottuna liikennettä ei voi olla liian paljon, ja liikennejärjestelmän hallinnan keskeiseksi tehtäväksi muodostuu ainoastaan liikennemäärän edellyttämän infrastruktuurin luominen.

Uuden liikennepolitiikan mukaan autoliikennettä on puolestaan ympäristön sielokykyyn nähden liian paljon, ja ihmisten tulisi siksi vähentää auton käyttöä. Olennai-

nen muutos vanhaan liikennepolitiikkaan verrattuna on se, että liikkuva subjekti on problematisoitu ja asetettu hallinnan kohteeksi, vähän samalla tavalla kuin sosiaalisen hallinta aikoinaan asetti köyhät ja sairaat yksilöt hallinnan kohteeksi. Taloudellisen prosessin sujuvuus ja hyvinvointi edellyttävät siten terveiden ja säästäväisten subjektien lisäksi ympäristöongelmat huomioon ottavia subjekteja – liikenteen tapauksessa henkilöauton käyttöä vähentäviä subjekteja⁴. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen osalta liikenteen kysynnän hallinta pyrkii myös terveydestään huolta pitäviin liikkuviin subjekteihin, koska nämä liikennemuodot ovat samalla hyötyliikuntaa.

Uusi liikennepolitiikka pyrkii henkilöauton käytön vähentämiseen uusliberaalin hallinnan mukaisesti toimijuus- ja suoritustekniikoilla, joilla muokataan kuluttajien valintoja ja liikenteen markkinoita. Pyrkimyksenä on saada liikkuvat subjektit ottamaan itse vastuu liikenteen ympäristö- ja terveyshaitoista. Uuden liikennepolitiikan keskeiset keinot – liikenteen hinnoittelu ja ihmisten informoiminen autoliikenteen haitoista – voidaan nähdä tällaisina toimijuustekniikoina. Näillä käytännöillä yritetään luoda liikkuvan subjektin normia, jonka mukaan joukkoliikenteen käyttö, kävely, pyöräily tai vaikkapa rullaluistelu ovat normaalia liikkumista henkilöauton käytön sijaan. Henkilöauton käyttökin on toki normaalin rajoissa mahdollista, jos autossa matkustaa useampia henkilöitä tai jos autoa käytetään vain silloin, kun on paljon kantamuksia tai paikkaan ei pääse muutoin.

Toistaiseksi muulla kuin omalla henkilöautolla liikkuminen ei kuitenkaan ole normaalia vaan pikemminkin poikkeavaa liikkumista. Henkilöauton kulkutapaosuus on selvästi suurin kaikista kulkutavoista sekä Suomessa että muualla Euroopassa, ja etenkin Yhdysvalloissa. Suomessa henkilöauton kulkutapaosuus päivittäisistä matkoista oli 54 % vuosina 1998–1999 (Liikenneministeriö 1999). Myös autonomistusta pidetään melko itsestään selvänä, puhumattakaan ajokortin hankkimisesta. Jopa kahden auton talouksien määrä on kasvussa. Liikennejärjestelmän ylläpidon rahoituksesta tienpidon osuus on suurin, mikä johtuu ennen kaikkea henkilöautoliikenteen ja kuorma-autoliikenteen määrästä, vaikka linja-autoliikennekin toki on osa tieliikennettä.

Vaikka kulkutapavalintoihin ei ole varsinaisesti pyritty vaikuttamaan ennen uutta liikennepolitiikkaa, liikkuvia subjekteja normalisoivia käytäntöjä on ollut jo aikaisemminkin. Ne eivät vain ole olleet hallinnan tietoisia välineitä. Liikennepolitiikan tavoitteena ei ole suoranaisesti ollut ihmisten autoistaminen, mutta liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa liikkuminen henkilöautolla otettiin lähtökohdaksi – normiksi – erityisesti 1960-luvulla. Autoliikenteen osalta pyrittiin turvaamaan sekä sujuvuus että turvallisuus, mutta kävelyn ja pyöräilyn osalta keskityttiin vain turvallisuuteen, jos siihenkään (Kallioinen 2002, 76–78). Joukkoliikennettä, kävelyä ja erityisesti pyöräilyä suunnit-

⁴ Rajaudun tässä tarkastelemaan pääasiassa henkilöliikennettä, vaikka yhtälailla voitaisiin tarkastella myös subjekteja, joiden halutaan käyttävän rautatiekuljetuksia yritystoiminnassaan.

telijat pitivät yleensä toissijaisina tai vanhanaikaisina kulkutapoina, joille ei tarvinnut enää auton yleistymisen jälkeen tarjota laadukasta infrastruktuuria (mt., 68–70).

Vanhassa liikennepolitiikassa liikkuvan subjektin normalisointi siis tapahtui – ja tapahtuu edelleen – infrastruktuurin tarjonnan kautta, eikä vaikuttamalla tietoisesti ihmisten valintoihin hinnoittelun ja informaation keinoin. Tämä normalisointiprosessi lähti liikkeelle jo työllisyys- ja talouspoliittisin perustein motivoituneesta tiepolitiikasta 1700-luvun lopulta. Sittemmin tieverkon kehittämisen perusteeksi on otettu suuri autoliikenteen määrä itsessään, mutta lopputulos on hyvin samanlainen kuin työllisyyspoliittisesti motivoituneen politiikan: autoliikenne lisääntyy ja normalisoituu entisestään, koska sille luotu materiaallinen ympäristö mahdollistaa sen.

LIKKUMISVALINTOJEN MATERIAALISET EDELLYTYKSET

Uusi ja vanha liikennepolitiikka eroavat sekä tavoitteiltaan että keinoiltaan. Uuden liikennepolitiikan tavoitteena on autoliikenteen vähentäminen ja keinoina hinnoittelu sekä informoiminen autoliikenteen haitoista. Vanha liikennepolitiikka puolestaan pyrkii tarjoamaan riittävästi infrastruktuurikapasiteettia talouskasvun myötä kasvavalle autoliikenteelle, jotta talouden kasvu ei estyisi. Kuitenkin vanhan liikennepolitiikan tarjoama liikenneinfrastruktuuri välttämättä mahdollistaa tietynlaista ja estää toisenlaista liikkumista, eli vaikuttaa liikenteen kysyntään. Hallinnan analyttinen tulkinta liikennepolitiikan kehityksestä tuo tämän erityisen selvästi esille, koska siinä hallinnan katsotaan perustuvan sekä käsitteellisiin että – tai ennen kaikkea – materiaalsiin käytäntöihin (Dean 1999, 29–32).

Käsitykset ja käytännöt vaikuttavat toisiinsa tai kietoutuvat yhteen. Käsitykset perustuvat materiaalista ympäristöstä muokkaaviin käytäntöihin, jotka puolestaan muokkaavat uudelleen käsityksiä. Vanhan liikennepolitiikan käsitys siitä, että työllisyyttä ja taloutta voidaan parantaa rakennuttamalla teitä, on johtanut käytäntöön, jonka tuloksena on tieverkon ylläpito ja laajentaminen julkisin varoin. Tämä materiaallinen ympäristö on osaltaan mahdollistanut autoliikenteen kasvun, joka on kuitenkin usein käsitetty julkisesta infrastruktuuritarjonnasta riippumattomaksi. Tämän käsityksen seurauksena on puolestaan tarjottu lisää infrastruktuuria autoliikenteelle, mikä on mahdollistanut autoliikenteen lisääntymisen entisestään. Siksi vanhan liikennepolitiikan keinot tulisi nähdä myös uuden liikennepolitiikan keinoina: infrastruktuuripolitiikan muotoilussa pitäisi ottaa huomioon myös liikenteen kysynnän hallinnan tavoite, vanhan tavoitteen eli taloudellisen toiminnan tukemisen lisäksi.

Uusi liikennepolitiikka kuitenkin pyrkii vaikuttamaan ihmisten liikkumisvalintoihin ja sitä kautta autoliikenteen määrään pääasiassa *käsitysten* kautta: tavoitteena on vaikuttaa ihmisten käsityksiin ja sitä kautta toimintaan. Liikkumisvalintojen oletetaan siis perustuvan rationaalsiin pohdintoihin siitä, minkä hintaista mikäkin liikennemuoto on ja millaisia vaikutuksia niillä on yhteiskuntaan. Väyläinfrastruktuurin

ja liikennepalvelujen tarjonta sen sijaan vaikuttaa ihmisten toimintaan suuremmin: jos paikasta A paikkaan B on tie mutta ei rataa, ei ole rationaalista miettiä, voisiko matkan tehdä junalla. Ihmiset eivät ryhdy punnitsemaan eri kulkutapojen hintoja ja vaikutuksia *ennen kuin* niiden materiaaliset edellytykset ylittävät jonkin kynnysarvon. Kynnykseksi ei välttämättä riitä pelkkä radan olemassaolo, vaan tarvitaan myös tarpeeksi hyvää palvelua.

Pelkästään yksilöiden halujen ja käsitysten muokkaamiseen keskittynyt hallinta voi myös johtaa tilanteeseen, jossa valtio pesee kätensä ongelman ratkaisemisesta sen jälkeen, kun on yrittänyt tarjota yksilöille tarpeeksi informaatiota ongelmasta ja sen syistä. Barry (2001, 172) on tutkinut projektia, jossa tuotettiin kansalaisille informaatiota heidän oman liikkumisensa aiheuttamista päästöistä, mutta jolla ei loppujen lopuksi ollut vaikutusta ihmisten liikkumistottumuksiin. Barryn (mt., 168) mukaan ongelma oli siinä, että informaation vastaanottajia ei ”valmistettu” eikä informaation käyttäjäystävällisyyttä ja tarjontatapaa mietitty tarpeeksi. Deanin käsitteitä käyttäen päästöinformaation soveltamiseen ja ajokäyttäytymiseen vaikuttavia toimijuuden tekniikoita ja suoritustekniikoita ei pohdittu tarpeeksi. Tähän lisäksi yllä olevaan viitaten, että onnistunut hallinta – esimerkiksi liikkumistottumusten muuttaminen – edellyttää yksilökeskeisten toimijuus- ja suoritustekniikoiden lisäksi ”tarjontatekniikoita”, eli liikenteen tapauksessa hyviä vaihtoehtoja auton käytölle.

Liikennejärjestelmän analyysi osoittaa, että hallinnan analytiikkaa kannattaa soveltaa myös sellaisiin materiaalsiin käytäntöihin, joilla ei pyritä vaikuttamaan toimintaan käsitysten kautta, vaan jotka vaikuttavat toimintaan suoraan. Tämä vaikutus voi lisäksi olla sellainen, jota hallinnan käytäntöjen suunnittelijat ja toteuttajat eivät itse ole tulleet ajatelleeksi. Tässä mielessä ei-inhimillisille materiaalisille elementeille voidaan antaa toimijan status, kuten Bruno Latour tekee (Latour 2003, 91–92; Lehtonen 1999, 289, 291). Esimerkiksi uutta tietä rakennettaessa ei yleensä tulla ajatelleeksi, että se synnyttää aidosti myös uutta autoliikennettä eikä vain mahdollista jo valmiiksi olemassa ollutta liikkumistarvetta. Materiaaliset elementit tai käytännöt eivät ole vain tietoisien hallinnan *välineitä*, vaan myös tästä hallinnasta riippumattomia *toimijoita*. Hallinta ei voi koskaan perustua vain käsitysten muokkaamiseen. Siksi liikenteen kysynnän hallinnassa tulisi huomioida eri liikennemuotojen infrastruktuurin ja palvelujen laadun vaikutus niiden kysyntään.

KIRJALLISUUS

- Antila, Kimmo** (1999). Hevoskyydillä ja automobiililla. Teoksessa Masonen, Jaakko & Antila, Kimmo & Kallio, Veikko & Mauranen, Tapani (toim.): Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945, 184–214. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Barry, Andrew** (2001). *Political Machines. Governing a Technological Society*. The Athlone Press, London, New York.
- Dean, Mitchell** (1999). *Governmentality. Power and Rule in Modern Society*. Sage, London, Thousand Oaks, New Delhi.
- Downs, A.** (1962). The law of Peak-hour express congestion. *Traffic Quarterly* 16, 939–409.
- Foucault, Michel** (1991). *Governmentality*. Teoksessa Burchell, Graham & Gordon, Colin & Miller, Peter (eds.): *The Foucault Effect. Studies in Governmentality*, 87–104. Harvester Wheatsheaf, London, Toronto, Sydney, Tokyo, Singapore.
- Foucault, Michel** (1998). *Seksuaalisuuden historia*. Gaudeamus, Helsinki.
- Helén, Ilpo** (2004). Hyvinvointi, vapaus ja elämän politiikka: foucaultlainen hallinnan analytiikka. Teoksessa Rakkonen, Keijo (toim.): *Sosiologisia nykykeskusteluja*, 206–236. Gaudeamus, Helsinki.
- Hänninen, Sakari & Karjalainen, Jouko** (1997). Johdanto. Teoksessa Hänninen, Sakari & Karjalainen, Jouko (toim.): *Biovallan kysymyksiä. Kirjoituksia köyhyyden ja sosiaalisten uhkien hallinnoimisesta*, 7–27. Gaudeamus, Tampere.
- Jauho, Mikko** (2003). Normaalien genealogiaa. *Tiede & Edistys* 28:1, 44–61.
- Kallioinen** (nykyään Taskinen), **Johanna** (2002). Pyöräilyn institutionaalinen asema liikennesuunnittelussa. VATT-keskustelualoitteita 267. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus, Helsinki.
- Komiteamietintö (1991). Toisen parlamentaarisen liikennekomitean mietintö. *Liikenne* 2000. Komiteamietintö 1991:3. Helsinki.
- Latour, Bruno** (2003). Moderni vai ekologinen? Uutta oikeutusta etsimässä. Teoksessa Haila, Yrjö & Lähde, Ville (toim.): *Luonnon politiikka*, 70–103. Vastapaino, Tampere.
- Lay, Maxwell G.** (1992). *The Ways of the World. A History of the World's Roads and the Vehicles That Used Them*. Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey.
- Lehtonen, Turo-Kimmo** (1999). Rahan vallassa. Tutkijaliitto, Helsinki.
- Liikenneministeriö (1999). *Henkilöliikennetutkimus 1998–1999*. Liikenneministeriön julkaisuja 43/99. Liikenneministeriö, Helsinki.
- Masonen, Jaakko** (1999). Kirkon, kruunun ja kansan tiet keskiajalla. Teoksessa Mauranen, Tapani (toim.): *Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, 57–141. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Mauranen, Tapani** (1999). Muutos tuli maantietä pitkin. Teoksessa Mauranen, Tapani (toim.): *Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, 369–436. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Nenonen, Marko** (1995). Tienrakenuksen ja työllisyyspolitiikan yhteiselo päättyy. Teoksessa Masonen, Jaakko & Hänninen, Mauno (toim.): *Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*, 144–190. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Nenonen, Marko** (1999). Tien synty. Teoksessa Mauranen, Tapani (toim.): *Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, 334–367. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Oinonen, Jukka** (1999). Vuoden 1883 tieasetus – kahdenkymmenen vuoden kädenvääntö. Teoksessa Masonen, Jaakko & Antila, Kimmo & Kallio, Veikko (toim.): *Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*, 113–125. Tielaitos, Edita, Helsinki.
- Osborne, Thomas** (1996). *Security and vitality: drains, liberalism and power*. Teoksessa Barry, Andrew, Osborne, Thomas & Rose, Nikolas (toim.): *Foucault and political reason. Liberalism, neo-liberalism and rationalities of government*, 99–121. UCL Press, London.
- Rabinow, Paul** (1989). *Kaupunkitilan säätely*. Teoksessa Foucault, Michel & Rabinow, Paul: *Kaupunki, tila, valta*. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtuurin osasto, Yhdyskuntasuunnittelun laitos, julkaisuja 16. Tampere. (Käännös alkuperäistekstistä: Rabinow, Paul (1982). *Ordonnance, Discipline, Regulation: Some Reflections on Urbanism*. *Humanities in Society* 5:3&4, University of Southern California, Center for Humanities.)

- Ruostetsaari, Ilkka** (1995). Liikennepolitiikkaa etsimässä. Tielaitoksen selvityksiä 71/1995. Tielaitos, Helsinki.
- SACTRA (1994). Trunk Roads and the Generation of Traffic. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, Department of Transport, UK.
- Sairinen, Rauno & Kanninen, Vesa & Sirviö, Jukka** (1997). Tielaitoksen ympäristöpolitiikan arviointi. Tielaitoksen selvityksiä 3/1997. Tielaitos, Helsinki.
- Schivelbusch, Wolfgang** (1996). Junamatkan historia. Vastapaino, Tampere.
- Seppinen, Ilkka** (1992). Valtaväylä Suomeen. Liikenneministeriö 100 vuotta. VAPK-kustannus, Liikenneministeriö, Helsinki.
- Sirkkiä, Antti** (1999). Ylihallitus rakentaa infrastruktuuria. Teoksessa Masonen, Jaakko & Antila, Kimmo & Kallio, Veikko (toim.): Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945, 170–181. Tielaitos, Edita, Helsinki.