

Timo Jalonen

LIIKENTEEEN KEHITYS
RAISION,
UUDENKAUPUNGIN JA
RAUMAN SEUDUILLA
1940-LUVULTA 1990-
LUVULLE

**LIIKENTEEN KEHITYS
RAISION, RAUMAN JA
UUDENKAUPUNGIN SEU-
DUILLA 1940-LUVULTA 1990-
LUVULLE**

Timo Jalonon

2026

Nimikkeen automaattinen analysointi tietojen, erityisesti mallien, trendien ja korrelaatioiden, saamiseksi tekijänoikeuslain 13b § ("tekstin- ja tiedonlouhinta") mukaisesti on kielletty.

© 2026 Timo Jalonen

Kustantaja: BoD · Books on Demand, Mannerheimintie 12 B, 00100 Helsinki, bod@bod.fi

Kirjapaino: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hampuri, Saksa

ISBN: 978-952-80-2880-2

LIIKENTEEEN KEHITYS RAISION, RAUMAN JA UUDENKAUPUNGIN SEUDUILLA 1940-LUVULTA 1990- LUVULLE

LIIKENTEEEN YLEINEN KEHITTYMINEN TOISEN MAAILMANSODAN JÄLKEEN

1. Vaikeat jälleenrakennusvuodet 1944–1948
2. Tilanne paranee 1949–1962
3. Autojen tuonti vapautuu 1962–1970
4. Uusi ministeriö 1970–1979
5. Suurten muutosten edessä 1979–1990
6. Kehitys muissa Pohjoismaissa

MAATALOUSTYHTEISKUNNASTA HYVINVOINTIVALTIOKSI

1. Kaupungistuminen
 - 1.1. Tienristeyksestä kaupungiksi
 - 1.2. Kesäkaupungista teollisuuskaupungiksi
 - 1.3. Autokaupunki Uusikaupunki
 - 1.4. Rauma – laivoja ja paperia
 - 1.5. Maaseudulla ristikkäistä kehitystä
2. Teollisuus kehittyy sotakorvausten vauhdittamana
3. Maatalouden kehitys
4. Uusia palveluja

VALTATEIDEN RAKENTAMINEN

1. Liikenteen nopea kasvu edellytti uudisrakennuksia
2. Liikennepolitiikka työvoimapolitiikan osana
3. Lapiolinja korostuu Lounais-Suomessa
 - 3.1. Valtatien parantaminen Turun ja Porin välillä
 - 3.2. Uudenkaupungin tieyhteydet kuntoon
 - 3.3. Tiet paranevat Rauman seudulla

- 3.4. Kustavin – Raision tien rakentaminen eteläiseen Vakka-Suomeen
4. Yhteenveto

JOUKKOLIIKENTEEEN KRIISI

1. Joukkoliikenteen yleinen kehitys
2. Linja-autoliikenteen huippuvuodet ja taantuminen
3. Rautateiden henkilöliikenne supistuu
4. Yhteenveto

”JOKA KAHDEKSAS TUNTI KUOLEE LIIKENTEESSÄ YKSI SUOMALAINEN”

1. Erilaisia ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi
2. Ohikulkuteiden rakentaminen
3. Liikenneturvallisuustyö muissa Pohjoismaissa.

YMPÄRISTÖNÄKÖKULMAT KOROSTUVAT

1. Ympäristö korostuu 1970-luvulla
2. Lännentie-projekti
3. Rautatie Uudestakaupungista Satakuntaan jää rakentamatta
4. Ympäristönäkökohtien ottaminen huomioon muissa Pohjoismaissa

RAUTATIELIIKENNE KÄRSII TAPPION

1. Rautatieliikenteen kriisi
2. Tavaraliikenteen määrä kasvaa, mutta merkitys vähenee

YKSITYINEN AUTOLIIKENNE KASVAA RÄJÄHDYSMÄISESTI

1. Käräydeistä rekkakuljetuksiin
2. Bensaa suonissa sorateiden sankareilla
3. Liikennemäärät maanteillä

MERENKULKU MUUTTAA MUOTOAAN

1. Rauman ja Uudenkaupungin meriliikenteen kehitys
2. Satamaliikenne ei lisääny ilman taloudellisia uhrauksia
3. Laivaton satama
4. Saariston yhteyksien parantaminen
5. Meriväylästä kehitys

LÄHTEET

LIIKENTEEN KEHITYS RAISION, RAUMAN JA UUDENKAUPUNGIN SEUDUILLA 1940-LUVULTA 1990-LUVULLE

Liikenteen yleinen kehittyminen toisen maailmansodan jälkeen

1.Vaikeat jälleenrakennusvuodet 1944–1948

Liikennepoliitikkaa oli Suomessa luotu jo Tukholmasta käsin lakien ja muiden määräysten muodossa. Suomen tultua osaksi Venäjän valtakuntaa senaatin ja säätyjen merkitys liikennepoliitiikan muotoutumisessa korostuivat. Suomen itsenäisyys ei tilannetta oleellisesti muuttanut toiseksi, sillä poliittinen järjestelmä ja siinä vallitseva käytäntö saivat vahvan perustan jo autonomian aikana. Tärkein liikennepoliittinen päätöksentekijä oli kuitenkin se suomalainen, joka kulki tai kuljetti.

Keskeiset liikenteeseen toisen maailmansodan jälkeen liittyvät tekijät oli keksitty jo ennen ensimmäistä maailmansotaa. Polttomoottoria käyttävä auto, höyry- ja moottorilaivat, höyryvoimalla tai myöhemmin sähköllä kulkeva juna sekä maita ja mantereita yhdistävä lentokone oli keksitty jo aikaisemmin. Uusien innovaatioiden seurauksena kalusto parani ja liikenne nopeutui toisen maailmansodan jälkeen. Liikkuminen lisääntyi, sillä elintaso nousi ja toisaalta liikenteen yksikkökustannukset alenivat.

Olosuhteet Suomessa poikkesivat kuitenkin muusta Euroopasta. Kulkeminen ja kuljettaminen on Suomessa suhteellisesti kalliimpaa kuin useissa muissa maissa, sillä Suomelle on tyypillistä harva asutus. Kaupungit ovat varsin pieniä ja niiden väliset etäisyydet pitkiä. Lisäksi vuodenaikojen voimakas vaihtelu luo oman leimansa myös liikenneolosuhteisiin.



Kuva 1: Turun ja Tukholman välinen postitie oli vuosisatojen ajan Suomen tärkein kansainvälinen yhteys. Reitti syntyi keskiajalla, vakiintui 1600-luvulla kun Ruotsin kruunu loi säännöllisen postinkulun, ja kulki Turusta Kustaviin, Abvenanmaan saariston yli ja edelleen kohti Ruotsin rannikkoa. Talvella matka tehtiin jäätä pitkin, kesällä veneillä, ja matka saattoi kestää useita päiviä. 1700–1800-luvuilla tieverkoston, majatalojen ja etappipaikkojen kehittäminen vartaviivaisti kulkua, ja postitalonpojat vastasivat reitin ylläpidosta omilla veneillään ja hevosillaan. Höyrylaivojen ja myöhemmin modernin laivaliikenteen myötä saariston postitie menetti merkitystään, mutta sen historia elää edelleen tärkeänä osana Suomen ja Ruotsin pitkäaikaisia yhteyksiä. Lopullisesti tie menetti merkityksensä pian sotien jälkeen.

Taloudellinen tasa-arvo ja yleinen vauraus lisääntyivät vähitellen. Tästä seurasi, etteivät matkailu tai pelkät kaupunkimatkat olleet enää varakkaiden etuoikeutena. Liikenteen määrään ja liikennemuotojen kehitykseen vaikuttavat lisäksi luonnon- ja talousmaantieteen asettamat ehdot sekä kansantalouden rakenteissa tapahtuneet muutokset. Yhteiskunnan kehittyessä liikennetarve kuitenkin muuttui. Kun matkat olivat aluksi suuntautuneet maaseudulta kaupunkiin, vilkastuivat myöhemmin myös keskusten välinen liikenne ja keskusten sisäinen paikallisliikenne sen jälkeen, kun taajamat kasvoivat. Kaupunkien liike-elämä ja palvelut, mm. koulutus- ja kulttuuritarjonta, voimistuivat, kun linja-autot ja myöhemmin yksityisautot toivat päivittäin kaupunkeihin runsaasti uusia kuluttajia. Myös työväestölle tuli mahdolliseksi muuttaa yhä kauemmas työläiskortteleista lähiöihin. Paransiko tämä elämänlaatua, on sitten jo toinen tarina.

Suomessa liikkuminen ja kuljettaminen olivat alkaneet lisääntyä 1800-luvulta lähtien. Tämä kehitys jatkui lupaavana myös 1920- ja 1930-luvuilla. Toinen maailmansota katkaisi Suomessa, Euroopassa ja koko maailmassa sen lupaavan taloudellisen ja yhteiskunnallisen kehityksen, joka oli alkanut jo 1800-luvun puolivälissä. Katkoksen oli aiheuttanut myös Suomen itsenäisyyden jälkeen syttynyt sisällissota, joka kuitenkin jäi taloudellisilta vaikutuksiltaan selvästi toista maailmansotaa vähäisemmäksi. Toisen maailmansodan alkaminen syksyllä 1939 lisäsi liikenteen merkitystä jo pelkästään sodankäynnin onnistumisen vuoksi. Poikkeuksellisissa olosuhteissa sai myös liikenne poikkeukselliset muodot, sillä sotilaiden ja sotatarvikkeiden kuljetukset korostuivat. Samoin liikenneväyliin ja liikennevälineisiin kohdistettiin sotilaallisia iskuja.

Liikkuvuus ja liikennetarve voimistuivat tuntuvasti sotien jälkeen. Tähän vaikuttivat kaksi tekijää eli väestönkasvu ja tulotason nousu. Liikenne oli lisäksi riippuvainen taloudellisista suhdanteista. Aluksi korkeasuhdanne lisäsi junissa ja linja-autoissa matkustavien määriä, mutta 1960-luvulta lähtien hyvät taloudelliset ajat lisäsivät yksityisautoliikennettä linja-autoliikenteen ja muun julkisen liikenteen kustannuksella.

Aselepo ja välirauha Neuvostoliiton kanssa syyskuussa 1944 poistivat tärkeimmät sodankäynnin kulkulaitokselle aiheuttamat rasitukset. Lapin sota toi esille toisia ongelmia, sillä sodan kuluessa tuhoutui lähes koko Lapin liikenneverkko. Muuten Lapin sota oli sotilaallisesti varsin vaaraton, sillä sitä ei

ollut mahdollista hävitä. Suurempana pelkona oli, että Neuvostoliitto olisi halunnut auttaa suomalaisia saksalaisten karkottamisessa ja jääneet sitten tänne miehitysarmeijaksi.

Talvella 1944–45 sota jatkui edelleen Keski- ja Pohjois-Euroopassa, joten Suomen kauppayhteydet eivät voineet vielä avautua. Ruotsin kanssa oli mahdollisuus käydä kauppaa, mutta myös Ruotsi, vaikka se ei sotaan suoranaisesti osallistunutkaan, kärsi tuntuvista taloudellisista vaikeuksista, sillä myös sen tärkeimmät kauppakumppanit olivat edelleen sodassa. Neuvostoliiton kanssa ei kauppaa voitu heti tehdä, sillä otti luonnollisesti aikansa ennen kuin vihollismaasta tuli tärkeä kauppakumppani. Rauha Neuvostoliiton kanssa toi kulkulaitoksen kannettavaksi lisää vaatimuksia, jotka olivat rasittavuudessaan sodankäynnin veroisia.¹

Sotien hävityksen aiheuttamat aineelliset vauriot jäivät Suomen osalta vähäisimmiksi verrattuna moniin Keski-Euroopan maihin verrattuna. Ainostaan Lappia oli kohdannut sellainen totaalinen tuho, joka hanki vertaistaan Keski-Euroopan taistelutantereilta. Sotien vuoksi investoinnit oli kuitenkin jätetty tekemättä, maa- ja metsätalousmaasta oli menetetty suuri osa ja joka kahdeksas suomalainen oli joutunut jättämään kotiseutunsa. Suomen kannettavaksi tuli raskas sotakorvaus tilanteessa, jossa sen ulkomaiset kauppasuhteet olivat lähes täysin pysähdyksissä. Sodan päättyessä elintaso oli pudonnut reilut 10 prosenttia vuoden 1938 tilanteesta. Ripeän taloudellisen kasvun seurauksena vuoden 1938 kansantuote voitiin kuitenkin saavuttaa jo vuoden 1947 aikana.²

Varsinkin Valtionrautateiden merkitys oli edelleen merkittävä, vaikka ratojen ja kaluston kunto olisi vaatinut kiireellisiä ja suuria kohennustöitä. Rauhan tulo korosti korjaustarvetta, mutta tähän ei ollut taloudellista mahdollisuutta. Todellisuutta leimasi kuljetusmahdollisuuksien kaikenlainen riittämättömyys. Valtionrautatiet joutuivat jo syksyllä 1944 luovuttamaan Neuvostoliitolle sotasaaliskalustoaan. Vähennys oli 100 sotasaalisveturia ja lähes 7800 tavaravaunua. Lisäksi Karjalaan jäi jonkin verran suomalaista rautatiekalustoa. Loppuun ajettuja autoja ei sentään tarvinnut luovuttaa. Rauhan tulo ei siis helpottanut liikennetilannetta. Liikenteen ylläpito päinvastoin vaikeutui kaikilla

¹ Seppinen 1992, 132.

² Linnamo 1962, 13–14.

osa-alueilla.³ Sota-ajan olosuhteet jatkuivat liikenteessä vielä vuosia sodan jälkeen. Siksi voidaan todeta, että liikenteessä maailmansota alkoi syyskuussa 1939 ja päättyi jälleenrakennuskauden lopulla joskus vuonna 1948.

Alkanut rauhan aika toi siis mukanaan aivan uusia kuljetustehtäviä. Talvella 1944–1945 Neuvostoliittoon palautetun sotasaalis- ja sotakorvaustavaran toimittaminen oli merkittävää, siirtoväkeä kuljetettiin uusille sijoituspaikkakunnille ja jälleenrakentaminen oli lähtenyt käyntiin. Tilannetta vaikeuttivat myös Saimaan kanavan liikenteen loppuminen ja Kaakkois-Suomen maantie- ja rautatieyhteyksien katkeaminen. Näillä muutoksilla oli tietysti suurin vaikutus Itä-Suomessa, mutta välilliset vaikutukset tuntuivat luonnollisesti myös Länsi-Suomessa. Kuljetukset olivat aiemmin suuntautuneet Suomenlahden satamiin ja erityisesti Viipurin seudulle, mutta nyt kuljetuksia piti yhä enemmän suunnata myös länsirannikon satamiin. Länsi-Suomessa suurin menetys oli liikenteen katkeaminen Karjaan – Helsingin rataosalla, sillä Porkkalan vuokra-alueen kautta ei voinut aluksi liikennöidä rautateitse. Tämä edisti osaltaan autoliikennettä Turun ja Helsingin ja laajemminkin Varsinais-Suomen ja Uudenmaan välillä rautatie- ja vesiliikenteen kustannuksella, sillä myöskään Porkkalan alueen laivaväyliä ei voitu käyttää.

Kevään tulo vuonna 1945 toi rauhan myös Lappiin ja koko Eurooppaan. Kevät ja rauha toivat helpotusta liikenneongelmiin. Halkojen kuljetukset Etelä-Suomen keskuksiin lakkasivat ja kesällä tuli ensimmäinen hiililaiva Suomeen. Siirtoväen ja sotaväen kuljetukset vähenivät olemattomiin aikaisempaan verrattuna. Sotasaaliin ja kompensaatitavaran luovutus lakkasi. Poikkeusajan ilmiöistä jäivät jäljelle vain sotakorvaustavaran kuljetukset, jotka pian sujuivat normaalikuljetusten puitteissa.⁴

Sotakorvaukset piti suorittaa huomattavalta osaltaan teollisuustuotteilla. Teollisuutta oli kehitetty merkittävästi jo aikaisempina vuosikymmeninä, mutta nyt muutoksen suunta oli entistä jyrkempi. Samalla oli yhä enemmän kiinnitettävä huomiota myös teollisuuden liikennetarpeeseen. Erityisesti haluttiin turvata metsäteollisuuden puukuljetukset. Vuoden 1946 aikana, jolloin rengaspuulasta kärsittiin vielä yleisesti, harvat maahantuodut renkaat ohjattiin puuta kuljettaneille yrittäjille. Samoin heille annettiin etuoikeus myös bensiinin

³ Seppinen 1992, 132–133.

⁴ Seppinen 1992, 135.

ostoon. Kuorma-autot olivat jälleenrakentamisen kannalta ensisijaisia, sitten tulivat linja-autot. Vasta kun elintaso nousi ja sotakorvaukset oli saatu maksettua, voitiin keskittyä enemmän myös henkilöautoliikenteen tilanteeseen.⁵ Kuorma- ja linja-autoliikenteen toimivuuteen haluttiin erityisesti panostaa ja se nähtiin tärkeämmäksi kuin henkilöautoliikenne. Henkilöautoa pidettiin edelleen jonkinlaisena ylellisyysesineenä ja niiden käyttöä rajoitettiin voimakkaasti.

Erityisen tuhoisa vaikutus sotavuosilla oli kauppalaivastoon. Suomi sitoutui sotakorvauksina luovuttamaan Neuvostoliitolle 87 höyryalusta ja 9 moottorialusta, 2 jäänmurtajaa, 20 rautaproomua ja yhden uivan telakan. Lisäksi Suomen oli luovutettava 35 pientä rahti- ja matkustajalaivaa sekä 26 hinaajaa. Kauppalaivaston koko oli upotusten, takavarikointien ja sotakorvausten vuoksi pienentynyt kolmasosaan vuoteen 1939 verrattuna.⁶ Tällä oli suuri vaikutus, sillä talousmaantieteellisesti Suomi on saari, jonka ulkomaankaupan kuljetuksista valtaosa hoidettiin meritse. Vakavasta aluspulasta huolimatta rannikkoliikenteellä oli rahdin kuljetuksessa varsinkin sulan veden aikana suuri merkitys, koska samaan aikaan maantiestön kestävyys oli heikko.

Kaluston lisäksi myös rautateiden kunto oli huono sotavuosien jälkeen, sillä myöskään rautatieverkostolla ei voitu suorittaa riittäviä perusparannuksia. Siitä huolimatta esimerkiksi sotakorvauskuljetukset lisäsivät rautatieliikennettä vuosina 1945–47. Jo ennen sotia oli rautatieliikenteeseen tehty riittämättömiä investointeja, joten rautateiden kunto oli huono jo lähtökohdiltaan. Teknisesti vanhentunut kalusto ja harva rataverkko eivät olleet hyviä kilpailuvaltteja joustavaa ja yhä laajemmaksi kasvavaa kuorma-autoliikennettä vastaan. Tilannetta yritettiin parantaa uusimalla vetokalustoa. Siirtyminen höyryvetureista suoraan sähkövetureihin ei onnistunut, vaikka sitä rohkeasti yritettiin vuonna 1948.⁷

Sotien aikana tutuksi käyneet polttoaine-, voiteluaine- ja rengaspulat jatkuivat vaikeuttaen linja-autoliikenteen lisäämistä. Kevään 1945 aikataulun mukaan liikenne olisi vastannut kaukoliikenteessä 30 prosenttia ja paikallisliikenteessä 25 prosenttia sotia edeltäneen ajan määrästä. Edes aikataulun mukaista liikennettä ei voitu aina toteuttaa. Vielä vuonna 1946 tilanne ei muuttunut, mutta vuosina

⁵ Peltola 1995, 27.

⁶ Linnamo 1962, 14–15.

⁷ Peltola 1995, 27.

1947–48 renkaiden puute hellitti ja samoin voitiin siirtyä takaisin nestemäisiin polttoaineisiin. Päähuomio oli ensin kaukoliikenteessä, mutta myös paikallisliikenne kasvoi nopeasti. Liikenteen vaikeudet huomioon ottaen liikenneverkon ja yhteyksien uudelleenrakentamisessa oli onnistuttu varsin hyvin, vaikka matkustajia ei monien ongelmien vuoksi voitu palvella niin hyvin kuin olisi haluttu. Matkustajilla oli jälleen käytössä edes jonkinlainen reittiverkosto tyydyttämässä heidän liikennetarpeitaan.⁸

Rautateiden lisäksi myös maanteiden kunto oli huono. Varojen puuttuessa teiden kunnan heikkeneminen, joka oli alkanut jo sotavuosina, jatkui edelleen. Maantiet olivat yhä niin huonossa kunnossa, että joka kevät kelirikon takia noin puolet teistä piti sulkea. Yhä suuremmat linja- ja kuorma-autot puskiivat silti läpi liejuisten teiden, elleivät ne jääneet kiinni. Raskas liikenne tuhosi sen, mitä pelkkä kelirikko ei tehnyt. Lisäksi kesäisin kaikki hienompi tieaines häipyi pölypilvissä taivaan tuuliin. Tierakennustekniikka ei enää vastannut ajan uusia haasteita ja maanteiden kuntoa pidettiin romahdusmaisena.⁹

Tielaki oli myös vanhentunut. Kulkulaitosministeriössä oli otettu kanta, että kaikki yleiset tiet oli otettava tie- ja vesirakennushallituksen välittömään hoitoon. Syynä olivat teiden heikko kunto, liikenteen jatkuva lisääntyminen ja ylläpidon kirjavuus. 1940-luvun lopussa varsinkin kuntien tielautakuntien ylläpitämät kylä- ja kunnantiet olivat täysin ala-arvoisessa kunnossa. Asia herätti keskustelua myös eduskunnassa. Maalaisliitto ja SKDL kannattivat kaikkien yleisessä käytössä olevien teiden siirtoa valtion vastuulle. Sosiaalidemokraatit ja kokoomus olivat selvästi pidättyväisempiä.¹⁰ Maalaisliiton ja SKDL:n kannattajakunta asui useimmiten maaseudulla ja silloinkin usein syrjäseuduilla, jossa tieliikenne oli ensiarvoisen tärkeää. Kokoomus ja SDP olivat enemmän taajamien ja suurten asutuskeskusten puolueita, joissa liikenneolosuhteet olivat luonnollisesti paremmat. Siksi on ymmärrettävää, että erityisesti maaseudulta kannatuksensa saaneet puolueet ajoivat voimakkaasti tiestön parantamista.

Suomalaisen yhteiskunnan jälleenrakennus on murheellinen luku kulkulaitosministeriön vaiheissa, vaikka muilla yhteiskunnan ja talouselämän sektoreilla sodan jättämiä arpia voitiin korjata nopeasti. Lappia lukuun ottamatta määrärahat

⁸ Viitaniemi – Mäkelä 1978, 256–257, 299.

⁹ Seppinen 1992, 142.

¹⁰ Seppinen 1992, 143–144.

olivat niin niukat, että tiestö heikkeni koko ajan. Uusia teitä ei Kemian eteläpuolelle rakennettu viisikymmenluvun alkuvuosiin mennessä juuri lainkaan. Vain 1930-luvulla aloitettu Turun – Helsingin valtatie täydennettiin kesken jääneiltä osiltaan sekä Kaakkois-Suomeen rakennettiin joitakin uuden itärajan vaatimia yhteyksiä. Autoliikenteen osalta tiet saivat toistaiseksi kelvata, koska tielain uudistus viivästyi ja rahaa ei ollut. Myös loppuun ajettu autokalusto oli uusittava lähes kokonaan.¹¹

Kulkulaitosministeriössä tiedettiin maanteiden romahdusmainen kunto. Myös lennätin ja rautatiet olivat vaikeuksissa. Rahasta oli kuitenkin pulaa, sillä sotakorvaukset nielivät voimavaroja koko 1940-luvun lopun. Jälleenrakennus ei kulkulaitosministeriön hallinnonalalla ollut mitään jälleenrakennusta, vaikka siitä puhuttiin. Se oli Lappia lukuun ottamatta syvä lamaannus ja pysähdys.

Liikenneinvestointeja voitiin lisätä sotien jälkeen niin, että ne olivat suurempia kuin sotavuosina tai niitä ennen 1930-luvulla. Investointien painopiste oli edelleen rautateissä, mutta maantieinvestointien osuus oli koko ajan kasvussa. Kaikkien liikennemuotojen osalta korjaus- ja kunnossapitotehtäviin uhratut varat lisääntyivät nopeasti. Uusinwestointeja ei ollut juurikaan varaa tehdä, sillä oli keskityttävä vanhan ja sodan rasitukset läpäisseen pääomavarannon korjaukseen.¹²

Liikenteen palveluksessa suoritettiin vuonna 1948 noin 91.000 henkilötyövuotta. Elinkeinon työllistävä vaikutus oli kasvanut noin 20.000 hengellä vuoteen 1938 verrattuna. Kokonaisuudessaan liikenteen merkitys oli noin 5 prosenttia koko työvoimasta.¹³ Liikenteen merkitys jäi edelleen elinkeinona selvästi jälkeen maaja metsätaloudesta ja teollisuudesta, mutta sen merkitys oli kasvamassa nopeasti.

2. Tilanne paranee 1949–1962

Ankeiden sota- ja jälleenrakennusvuosien jälkeen herättiin uuteen aamuun ja kymmenen vuotta ajassa eteenpäin. Yhteiskunta uudistui ja modernisaatio tuli

¹¹ Seppinen 1992, 144–145.

¹² Linnamo 1962, 15

¹³ Linnamo 1962, 15.

myös liikenteeseen. Se ilmaisi uutta mielialaa koko valtakunnassa länsieurooppalaisten mallien mukaan. Kolmekymmenluvulta hypättiin suoraan 1950-luvulle. Myös kulkulaitospolitiikassa omaksuttiin muutamassa vuodessa aivan uudet tavat ja periaatteet.

Vaikka on mahdotonta vetää täsmällistä aikarajaa, johon jälleenrakennuskauden voitaisiin sanoa päättyneen, on vuotta 1948 totuttu pitämään jonkinlaisena rajapyykkinä. Tämä ei koske pelkästään Suomea vaan ilmiö on laajempikin. Jälleenrakennuskauden jatkuvaa kasvua seurasivat vuodet, jolloin suhdannevaihtelut tulivat taas tutuksi taloudelliseen kehitykseen. Kauden päättymisen merkkinä voitiin työmarkkinoilla pitää työttömyyden ilmestymistä vuosien 1948–49 vaihteessa talouselämään. Työttömyyden tärkeimpänä aiheuttajana oli tällä kertaa kuten myöhemminkin metsätalouden tuotannon supistuminen. Sen sijaan kaikkien muiden elinkeinojen kasvu pysytteli voimakkaana. Suhdanteet paranivat uudestaan kesällä 1949 ja kaksi markan devalvaatiota paransivat vientiteollisuuden toimintamahdollisuuksia.¹⁴

Liikenteen kapasiteetti oli jälleenrakennuskauden päättyessä suunnilleen riittävä hoitamaan niitä kuljetustehtäviä, joita sotaa edeltänyt talouselämän laajuus ja rakenne olisi vaatinut. Koska jo jälleenrakennuskauden päätyttyä kokonaistuotannon määrä ylitti sotaa edeltäneen tason ja koska talouselämän rakenne oli muuttunut, ei voitu välttää kapasiteetin riittämättömyyden jatkuvasti aiheuttamia kuljetuskriisejä. Erityisesti ulkomaankaupan määrän muutokset heijastuivat varsin nopeasti liikenteen määrän muutoksina.¹⁵

Rannikko- ja sisävesien henkilöliikenne muuttui merkittävästi jälleenrakennusvuosien jälkeen. Se siirtyi tuottamaan lähes yksinomaan vain turisti- ja huviliikenteen palveluksia. Kotimainen lentoliikenne kasvoi merkittävästi uusien reittien ja lentovuorojen ansioista. Suorite lisääntyi 10 miljoonasta henkilökilometristä 90 miljoonaan henkilökilometriin. Silti vertailun vuoksi voi todeta, että Turun ja Helsingin raitioteillä henkilökilometriä määrää oli 400 miljoonaa henkilökilometriä, vaikka raitiotiematkat olivat pituudeltaan mitättömiä verrattuna lentoliikenteen matkoihin. Henkilöliikenteen painopiste siirtyi yhä enemmän moottoriajoneuvoliikenteelle. Moottoriajoneuvoliikenne oli jo vuonna 1948 rautatieliikennettä merkittävämpi ja jo seuraavana vuonna yksin

¹⁴ Linnamo 1962, 18.

¹⁵ Linnamo 1962, 21.

linja-autoliikennekin oli rautatieliikennettä suurempi. Niin räjähdysmäinen oli polttomootorin voima. Linja-autojen suoritteet olivat vuonna 1951 3000 miljoonaa ja vuonna 1957 3500 miljoonaa henkilökilometriä. Henkilöautojen suoritteet olivat 1950-luvun alkupuolella 1000 miljoonan henkilökilometrin tienoilla, mutta nousivat jo vuonna 1957 rautateiden henkilökuljetustyön tasolle eli 2500 miljoonaan henkilökilometriin.¹⁶

Muiden henkilöliikennemuotojen kapasiteetin kasvu merkitsi rautateille kuljetusmäärien supistumista. Vuotuinen henkilökuljetustyö oli vuosina 1948–57 noin puolet siitä, mitä se oli ollut sota-ajan huippuvuosina. Kaikesta huolimatta rautatieliikenteessä kuljetusmäärät olivat sodan jälkeen selvästi korkeammat kuin ennen sotia. Henkilöliikenteen rakenne 1950-luvun keskivaiheilla muuttui sikäli, että rautatieliikenne suoritti noin neljänneksen kuljetustyöstä, moottoriajoneuvoliikenne noin 2/3 ja kaikki muut liikennemuodot yhteensä alle 10 %.¹⁷

Vuonna 1950 alkaneen Korean sodan vaikutukset tuntuivat vientihintojen nousuna ja metsäteollisuuden toiminnan vilkastumisena. Siksi puhutaankin Korean suhdanteesta. Metalliteollisuudella meni sitä vastoin heikommin, sillä mm. sotakorvaustuotanto väheni ja korvaavaa tuotantoa oli vaikea saada. Yleinen taloudellinen kehitys jatkui myönteisenä vuonna 1951, mutta vuoden 1952 alkaessa suhdanteissa tapahtui selkeä käänne huonompaan suuntaan. Vuosina 1953–56 talous kasvoi merkittävästi, vaikkakin vuoden 1956 kasvu jäi yleislakon vuoksi aikaisempaa pienemmäksi. Vuosien 1956–57 taitteessa työttömyys kasvoi uudelleen ja syksyllä 1957 markka oli jälleen devalvoitava. Toimenpiteen piti parantaa uudelleen taloudellista toimeliaisuutta.¹⁸

Vaikeudet kuitenkin jatkuivat. Kansantuote pysyi muuttumattomana ja työllisyys heikkeni niin, että talvella 1957 työttömiä oli 80.000 ja talvella 1958 100.000. Vaikeudet johtuivat ongelmista Neuvostoliiton kaupasta sekä devalvaation ja ulkomaankaupan vapautumisen vuoksi yhä suurempaan puristukseen joutuneesta tekstiiliteollisuudesta. Suhdanteet kääntyivät parempaan suuntaan vuoden 1958 lopulla ja vuonna 1959 alkoi voimakas nousukausi. Kun Suomi liittyi mukaan Euroopan taloudelliseen integraatioprosessin ensimmäiseen

¹⁶ Linnamo 1962, 23.

¹⁷ Linnamo 1962, 23.

¹⁸ Linnamo 1962, 19–21.

vaiheeseen eli tuli EFTA:n liitännäisjäseneksi oli Suomi kovin toisenlainen kansantalous kuin vuosina talvisodan aattona 1939 tai rauhan palattua keväällä 1945.¹⁹

Liikenteen investoinnit ja erityisesti liikenneverkostoon suoritettut investoinnit kasvoivat nopeasti vuoden 1948 jälkeen. Peruskorjausten sijasta liikenteen uusinvestoinnit alkoivat saada yhä hallitsevamman aseman. Erityisesti tieinvestointien osuus kasvoi vuoden 1952 jälkeen, jolloin työllisyyspolitiikassa tietyt muodostuivat pääasiallisiksi työttömien työllistämiskohteiksi. Kuljetuskaluston hankinta, etenkin moottoriajoneuvoliikennettä varten, muodosti huomattavan investointikohteen. Jo heti jälleenrakennuskautta seuranneina vuosina rautateiden johtava asema muuttui. Sekä tietyt että autoinvestoinnit ylittivät vuosittain tuntuvasti rautateihin tehty investoinnit. Vastaavasti lentokenttäinvestoinnit olivat tuntuvasti suurempia kuin vesitieinvestoinnit. Investointien taso kansantuotteeseen nähden nousi neljästä seitsemään prosenttiin ja vastasivat noin neljännessä kaikista investoinneista.²⁰

Kun valtion varoja vapautui sotakorvausten loppumisen vuoksi, niitä suunnattiin taloudellisen kireydenkin aikana teiden rakentamiseen. Kulkulaitosministeriö oli harvinaisen suotuisassa asemassa. Eduskuntakin oli voimakkaan tienrakentamisen kannalla. Tilannetta monella tapaa helpotti se, että kulkulaitosasiat ja työllisyyden hoito tapahtuivat saman ministeriön puitteissa. Mahdollisuudet työllisyyden hoidossa liikennehankkeiden suosimiseen olivat siis erittäin hyvät.

Maanteiden rakentaminen eteni 1950-luvulla poikkeuksellisen helposti. Eduskunnassa SKDL:n ja maalaisliiton eduskuntaryhmien oli helppo kannattaa työttömyysmäärärahoja koskevia hallituksen esityksiä. SKDL ja myös SDP halusivat antaa työttömille töitä, ja maalaisliitto sai uusia ja kohennettuja teitä kannatusalueilleen.²¹ Kaikki merkittävät poliittiset osapuolet kokivat saavansa jotain poliittista hyötyä tieolojen parantamisesta.

Myös rautateitä rakennettiin työllisyystöinä. Paitsi, että ne rakentamisaikana työllistivät huomattavan työntekijämäärän, oli toiveena, että ne valmistuttuaan

¹⁹ Linnamo 1962, 24.

²⁰ Linnamo 1962, 21–22.

²¹ Seppinen 1992, 147.

Kirja käsittelee liikenneolosuhteiden kehitystä Raision, Uudenkaupungin ja Rauman seuduilla sotien jälkeen. Pääpaino on alueen tie- , rautatie- ja vesiliikenteessä. Teoksessa on vahva paikallishistoriallinen painotus. Kuitenkin näkökulmaa laajennetaan koko Suomen liikenteen kehitykseen. Myös pohjoismainen näkökulma tulee teoksessa esille.

BoD

