

MUSEOVIRASTON TIELIIKENTEEEN AVUSTUSLAUTAKUNTA ON TYÖNSÄ TEHNYT

Mitä avustuksilla halutaan saada aikaan?

Museoviraston avustusten tavoitteena on, että Suomessa säilyy edustava otos kaikkien liikennemuotojen kulkuneuvoja käyttökuntoisina. Museot tallentavat ja pitävät näytteillä ajoneuvoja. Kulkuneuvon perustava ominaisuus on sen liike, äänet, hajut ja tunnelma. Käyttö- ja liikennekelpoisuus on liikkuvan kulttuuriperinnön ydin. Ei siis esimerkiksi museorekisteröiminen.

Liikenteen kulttuuriperintöavustuksilla edistetään ja varmistetaan arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö.

Rekisteröimätönkin ajoneuvo voi saada avustusta, koska ajoneuvon kotipaikka Suomessa riittää. Tieliiikenteeseen kelpaamaton kilpailukalusto voi siis saada avustusta, jos se katsotaan muuten kelvolliseksi avustuskohteeksi.

Ajoneuvoharrastejärjestöjen kansainvälinen keskusliitto FIVA on Torinon peruskirjassa ja sen liitteissä linjannut historiallisten ajoneuvojen säilyttämisen periaatteita.

Avustuksen kohteet

Avustus voidaan myöntää kulkuvälineelle, jonka kotipaikka on Suomessa ja se on ollut Suomessa vähintään 50 vuotta. Kotimaisuutta arvostetaan ja suositaan siksi, että itse kulkuneuvon ohella tallentuu kotimaista käsityötä sekä käyttö- että teollista perinnettä. Kulkuvälineeltä edellytetään tunnistettua ja dokumentoitua historiaa. Poikkeustapauksessa avustuksen kohteena voi olla hanke, jolla on liikenteen perinteen säilyttämiselle laajempaa merkitystä kuin yhdellä kulkuneuvolla.

Hakeminen

Avusta haetaan Museoviraston asiointipalvelusta, eli hakemus tehdään sähköisesti. Joka vuosi hakuajan alussa järjestetään avustustyöpajoja, joissa opastetaan hakemuksen tekemisessä. Lähin työpaja on ollut perinteisesti Mobiliassa. Asiointipalvelun käyttäminen on varsin helppoa, mutta aikaa ja pankkitunnukset tai muu sähköinen tunnistautumistapa tarvitaan.

Valtion avustus

Avustukset ovat julkista rahankäyttöä, ja niitä koskevat julkisesta rahankäytöstä tehdyt linjaukset. Valtionavustuslaissa (668/2001) säädetään niistä perusteista ja menettelyistä, joita noudatetaan valtionavustuksia myönnettäessä. Avustuksen myöntämiseen, käyttöön ja valvontaan liittyen noudatetaan lisäksi ainakin kymmentä muuta lakia.

Avustus on selvää rahaa, joka voi olla korkeintaan puolet esitetystä kustannusarviosta. Toinen puolikas pitää kaivaa omista taskuista. Valtion avustukset eivät tunne oman tai talkootyön hintaa eli oma työ ei voi olla avustuksen ”omarahoituksena”.

YK:n Agenda 2030, johon Suomikin on liittynyt, sisältää 17 kestävän kehityksen tavoitetta, joista muutamaa sovelletaan näihin avustuksiin: Eriarvoisuuden vähentäminen, hyvä koulutus, yhteisöllisyys, vastuullinen kuluttaminen sekä työ ja talouskasvu.

Avustushakemuslomake esittää kysymykset ja auttaa vastaamaan. Vastaja ei tarvitse ihmetellä, mitä esimerkiksi yllämainitut kestävän kehityksen tavoitteet merkitsevät. Lisäksi on (melkein) reaaliaikainen henkilökohtainen puhelinalpalvelu. Avustukset on käytettävä käytännössä kahden vuoden kuluessa, jolloin on laadittava selvitys, mihin rahat ovat kuluneet.

Maantieliikenteen asiantuntijalautakunta

Asiantuntijalautakunta arvio avustushakemukset ja päättää esityksen avustuksista. Esityksen hyväksyy Museoviraston pääjohtaja.

Asiantuntijalautakunnan kutsuu tieliikenteen valtakunnallinen vastuumuseo Mobilia. Tavoitteena on ollut kutsua edustus kaikista tieliikenteen esineellistä kulttuuriperinnettä tallentavista valtakunnallisista yhdistyksistä, myös hevosliikenteen ajalta sekä tie- ja maarakennuksen alueelta. Vastaavat lautakunnat ovat myös merenkulun, raideliikenteen ja ilmailun aloilta.

Lautakunnista ja siis myös avustuksista ylivoimaisesti vanhin on merenkulku ja tieliikenne uusin. Lautakuntien ikä vastaa melko selvästi Unescon peruskirjojen (Charter) ikää: Yleisjulistus on jo vuodelta 1964. Merenkulun peruskirja on vuodelta 2003, rautateiden vuodelta 2005 ja näiden inspiroima Torinin Peruskirja (Charter of Turin), joka koskee maantieliikenteen ajoneuvoja, vuodelta 2012.

Miksi näin on? Vastaus avautuu, kun katsoo peiliin. Mobilismi on kehittynyt kulttuuriperinnön tallentamisessa hitaammin kuin muut liikennemuodot. Rahalla voi myös olla merkitystä. Laivat hakevat kymppitonnieja, maantieajoneuvot yleensä muutamia tuhansia euroja.

Maantieliikenteen avustuslautakunta

Leila Suutarinen, *puheenjohtaja*, Mikko Pentti (Mobilia), Juha Hirvilampi (Maatalousmuseo Sarka), Anssi Saari (Sotamuseo), Timo Tuomisto (Automuseoiden neuvottelukunta), Mika Peippo (SAHK), Mauno Kumpulainen (VETKU), Aarno Torikka (VMPK), Juhani Intosalmi (SLHS ja SLAH), Jussi Muotiala (AHS), Arto Sorvali (FHRA), Martti Piltz (SML), Anni Antila (Vanhat Velot), Ari Ojala (Masinistit), Petri Luoto (SVHS) ja lisäksi AKK Motorsport, joka ei nimennyt edustajaa nykyisen lautakuntaan.

Arviointilautakunta kokoontuu muutaman kerran vuodessa. Kokouksista ehkä tärkeimpiä ovat hakemusprosessin kehittäly- ja suunnittelukokoukset, joiden pohjalta onkin onnistuttu helpottamaan avustuksen hakijan työtä. Avustuslautakunnan jäsenet ovat myös sitoutuneet neuvomaan ja avustamaan tarvittaessa avustushakijoita.

Vuosien kokemuksia

Avustuksen tavoitteissa selvästi sanotaan, että niillä edistetään ja varmistetaan arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö. Näköjään aivan kaikille hakijoille ei ole avautunut, että arviointilautakunnan jäsenet arvioivat kutakin hanketta sen mukaan, mitä hakemuksessa on kirjoitettu.

Hakemuksien laadussa on yleensä erittäin selvä ero, jos hakija on osallistunut työpajoihin, kysynyt neuvoa etukäteen tai hakemuksen täyttämisen yhteydessä. Nyt on lisäksi tarjolla Mobilian Verkkopaja, digitaalinen oppimispohja. Se ohjaa oikeaan suuntaan ja siellä voi harjoitella hakemuslomakkeen tekoa, mistä saa palautteen halutessaan.

Avustukset ovat osa liikenteen kulttuuriperinnön tallentamisen edistämistä. Museologian asiantuntija, professori emeritus Janne Vilku on todennut, että ”*mikään objekti (esine, asia, ilmiö tms.) ei ole osa kulttuuriperintöä, ennen kuin se käsitetään ja tulkitaan sellaiseksi.*” Juuri tätä hakemuksella haetaan. Museojoneuvotarkastus on liikenneturvallisuuteen liittyvä tarkastus ja arvio. Se kertoo kulttuurisesta arvosta varsin vähän.

Periaatteessa huonoja hakemuksia ei ole. Kuitenkin hakemus, joka on puutteellisesti täytetty, jää auttamatta ilman avustusta, kun huolellisesti tehtyjä hakemuksia on näyttänyt olevan joka vuosi jaettavaan rahan nähden vähintään riittävästi. Voi myös ehkä jatella, että yhteiskunnan rahoja on aika vaikea ohjata esimerkiksi huonosti hoidetun museoajoneuvon uudelleen korjaamiseen. Myöskään saman hakemuksen lähettäminen useita kertoja ei ole johtanut menestykseen.

Avustuksen rajallisesta käyttöajasta johtuen ”hyvässä” hakemuksessa on osattu arvioida, kuinka paljon runsaassa vuodessa pystyy tekemään. Ison projektin voi palastella ja hakea avustusta johonkin osakokonaisuuteen ja sen valmistuttua voi hakea seuraavaan osaprojektiin.

Työ on tältä vuodelta tehty

Tämän vuoden hakemukset on käsitelty ja Musoviraston sivuille tulee tieto avustuksen saajista. Asiantuntijalautakunta on tehnyt kolmivuotiskautensa loppuun. Lautakunta valitaan uudestaan tämän vuoden kuluessa. Ensi vuoden haku aika avautuu vuoden 2024 alussa. Silloin järjestetään taas avustustyöpajoja Mobiliassa ja joillakin muillakin paikkakunnilla.

Jos jollakulla olisi tarve ilmaisesta rahasta vanhan ajoneuvon (siis yli 50 vuotta Suomessa olleen) kunnostamiseen, kannattaa ottaa yhteyttä Museovirastoon ja lautakunnan jäseniin ja alkaa etsiä ajoneuvon dokumentteja sekä aloittaa hankkeen suunnittelu.