

# Sukupuoleen paikantuva tieto liikenneaktiivismissa. Anneli Alanen, Enemmistö ry ja suomalainen liikennepolitiikka 1960–1990-luvuilla

## Abstrakti

*Sukupuoli- ja tasa-arvokysymykset pääsevät harvoin esiin liikennettä koskevassa keskustelussa tai tutkimuksessa. Tässä artikkelissa selvitetään sukupuolen roolia suomalaisen liikennepolitiikan historiassa kahden aktivistitoimijan kautta. Tarkastelen yhtäältä Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:n ja toisaalta hidaskatupioneeri Anneli Alasen toimintaa tiedontuotannon ja tiedon paikantuneisuuden näkökulmista. Enemmistö ry käytti sukupuolen tarkastelua yhtenä keinona ilmaista liikennepolitiikan ja -suunnittelun ongelmallisuutta, mutta sukupuolikysymys jäi yhdistyksen toiminnassa taka-alalle. Anneli Alasella puolestaan sukupuolittuneet kokemukset liikenteestä ja liikennepolitiikasta muodostivat keskeisen keinon haastaa vallalla olevaa liikennetietoa ja määritellä liikennettä käsitteellisesti uudella tavalla. Tarkastelun perusteella sukupuoli ja siihen risteävät kategoriat näyttäytyvät radikaaleina mutta vähälle käytölle jääneinä valtarakenteiden valottajina, paitsi 1960–1990-lukujen liikennepolitiikassa, myös tämän päivän liikennekeskustelussa.*

”[K]uinka liikenneasiat saisi räjäytettyä kaiken kansan yhteisasiaksi, naisten, nuorten, vanhusten, lasten... ym [sic] yhteisväylien käyttäjien tasa-arvoisasiaksi?”<sup>1</sup> Tätä pohti pirkkalainen sairaanhoitaja Anneli Alanen (1928–2015) kirjeessään Lauri Nordbergille, helsinkiläiselle ympäristöjuristille heinäkuussa 1991. Sekä Alanen että Nordberg olivat liikenneaktivisteja. Nordberg oli ollut yksi Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:n perustajajäsenistä vuonna 1968 ja toiminut sen jälkeen yli 20 vuotta SDP:n edustajana Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Alanen puolestaan oli seitsemän lapsen kotiäiti, joka nousi 1970-luvun lopulla viisikymmenvuotiaana julkisuuteen

hidaskatujen ja kevyen liikenteen puolestapuhujana sekä paikallisella että valtakunnallisella tasolla.

Kirjeessään Alanen viittasi Nordbergin vastailmestyneeseen mielipidekirjoitukseen *Helsingin Sanomissa*. Kirjoitus käsitteli kaupunkisuunnittelulautakunnan kielteistä päätöstä Helsingin kantakaupungin nopeusrajoitusten laskemista koskeneeseen esitykseen. Nordberg korosti nopeusrajoitusten tärkeyttä torjuttaessa liikenneonnettomuuksia, joiden uhreiksi joutuivat erityisesti jalan liikkuvat lapset ja vanhuksat. Hän kritisoi kokoomuksen ja RKP:n vastahankaisuutta asiassa ja nosti erikseen esiin lautakunnan kaksi naisjäsentä, ”joiden pitäisi ymmärtää vanhusten turvatonta asemaa liikenteessä ja pienten lasten vanhempien huolia” eikä asettua ”samaa rintamaan kokoomuksen kolmen miesedustajan kanssa, joille autoilijoiden muutaman sekunnin aikavoitto on kaikki kaikessa.”<sup>2</sup> Alasessa tämä herätti vastakaikua, olihan hän toiminut kotikuntansa Pirkkalan liikennelautakunnassa sekä ainoana naisjäsenenä että ainoana ajokortittomana, ”tuulilasien ulkopuolisesti päätöksiä painottaen.”<sup>3</sup>

Alasen ja Nordbergin kommentit johdattavat pohtimaan sukupuolen merkitystä liikennepoliittisessa keskustelussa. Tässä artikkelissa selvitän, millainen asema sukupuolella ja siihen liittyvillä tasa-arvokysymyksillä oli suomalaisessa liikenneaktiivisissa 1960–1990-luvuilla. Tarkastelen kahta erilaista toimijaa: yhdistyksenä toiminutta Enemmistö ry:tä sekä yksityishenkilö Anneli Alasta. Aineistona käytän Enemmistö ry:n ja Alasen arkistoja, ja käsittely tarkentuu erityisesti Alaseen. Tunnetumman Enemmistö ry:n aktivismia vasten tarkasteltuina Alasen toiminta ja kannanotot valottavat sukupuolen ja tasa-arvon roolia ajan liikennepoliitikassa ja -suunnittelussa sekä liikennettä koskevassa julkisessa keskustelussa. Siksi niiden pohjalta voidaan pohtia myös sitä, miksi sukupuolten tasa-arvo ei noussut liikennepoliitikassa yhtä vakavasti otettavaksi kysymykseksi kuin monilla muilla yhteiskunnan osa-alueilla.

Enemmistö ry oli yhdistys, jonka toimintaa muokkasivat monet eri henkilöt ja joka ajoi pyöräilijöiden, kävelijöiden ja joukkoliikenteen käyttäjien asiaa useissa eri yhteyksissä. Alanen taas toimi enimmäkseen yksin samojen ryhmien puolesta. Hän oli tosin aktiivisesti yhteydessä Enemmistö ry:hyn, samoin kuin moniin muihinkin tahoihin. Aleksin kävelykatuhanke Helsingissä oli Enemmistö ry:n ensimmäinen ja tunnetuin kampanjointikohde. Alanen puolestaan tuli tunnetuksi hidaskatujen edistäjänä, ja hänen aloitteestaan Pirkkalaan perustettiin yksi Suomen ensimmäisistä pihakaduista vuonna 1986.<sup>4</sup> Sekä Enemmistö ry:n että Alasen aktivismi oli kuitenkin yksittäisiä

katuhankkeita laajempaa ja moniulotteisempaa. En käsittele kummankaan liikenneaktiivismin kaikkia puolia, vaan keskityn siinä esiin nouseviin sukupuolta ja tasa-arvoa koskeviin käsityksiin sekä niihin liittyviin pyrkimyksiin.

Käytän tarkastelussani teoreettisena apuvälineenä Donna Harawayn, tekniikan tutkijan ja feministisen teoreetikon käsitettä ”paikantunut tieto”, tai ”sitoutunut ja paikantunut tieto”, kuten sukupuolentutkija Sanna Rojola on englanninkielisen termin *situated knowledge* suomentanut.<sup>5</sup> Lähestyn liikenneaktiivismissä siis feministisen tiedontuotannon näkökulmasta. Harawayn paikantuneen tiedon käsitteelle on keskeistä ajatus paikasta, sijainnista ja ruumiista olennaisina tiedontuotannon lähtökohtina sen sijaan, että pyritäisiin esittämään universaaleja väitteitä kaiken yläpuolelta, siis näennäisen riippumattomasta ja neutraalista positioista.<sup>6</sup> Näin ollen kysymys sukupuolen roolista tarkentuu tässä artikkelissa edelleen kysymykseksi siitä, millaisena tietämisen ja ymmärtämisen lähtökohtana sukupuoli näyttäytyy Enemmistö ry:n ja Alasen liikenneaktiivismissä ja liikennepoliittisessa toiminnassa.

Enemmistö ry:n toiminnasta ja siihen liittyneestä ajan liikennepoliittisesta kontekstista on tehty jonkin verran tutkimusta. Janne Viitamiehen väitöskirja Helsingin kävelykatuhankkeista käsittelee perusteellisesti Enemmistö ry:n toimintaa kävelykatuasiassa ja osin myös yhdistyksen muuta liikennepoliittista toimintaa.<sup>7</sup> Lisäksi Enemmistö ry:n vaikutusta tarkastellaan ilmansaasteiden ja melun historiaa käsittelevissä tutkimuksissa.<sup>8</sup> Enemmistö ry:stä on tehty myös pro gradu -tutkielma<sup>9</sup>, ja sen toimintaa tarkastellaan tai sivutaan suomalaisen ympäristöliikkeen historiaa käsittelevissä teoksissa<sup>10</sup> sekä tutkimuksissa suomalaisesta 1960-luvun radikalismista.<sup>11</sup> Alasesta ei tiettävästi ole julkaistu aiempaa tutkimusta.

## Sukupuoli ja tieto liikennetutkimuksessa

Liikenteen sosiaalisia ulottuvuuksia on viimeisen kymmenen vuoden aikana alettu käsitellä tutkimuksessa esimerkiksi *liikenneköyhyyden*<sup>12</sup> ja *liikenneoikeudenmukaisuuden*<sup>13</sup> käsitteiden avulla. Näin huomiota on suunnattu siihen, että liikennejärjestelmät ja -suunnittelu ovat osaltaan lisänneet yhteiskunnallista eriarvoisuutta. Yksi tämän eriarvoisuuden ulottuvuuksista liittyy sukupuoleen. Liikennetutkimukset paljastavat sitkeitä sukupuolieroja liikennekäyttäytymisessä. Uusimmassa suomalaisessa henkilöliikennetutkimuksessa yksi selkeimmistä eroista kulkutavoissa piirtyy yhä miesten ja naisten

välille: naiset käyttävät kaikissa ikäryhmissä miehiä vähemmän henkilöautoa sekä kävelevät ja käyttävät joukkoliikennettä selvästi miehiä enemmän.<sup>14</sup>

Ilmiö on tuttu myös kansainvälisesti. Eri maissa tehdyt tutkimukset ovat myös paljastaneet yleisiä eroja siinä, millaisia matkoja kuljetaan: miehet liikkuvat tyypillisesti kauemmas, usein yksin ja suoraviivaisesti yhteen kohteeseen. Naiset tekevät lyhyempiä mutta monimutkaisempia päivittäisiä matkoja, joihin tyypillisesti sisältyy useita eri kohteita, esimerkiksi lapsiin liittyviä tehtäviä ja usein myös useampia erilaisia kulkutapoja. Tiedetään myös, ettei näitä eroja ole juuri otettu huomioon liikennesuunnittelussa.<sup>15</sup> Sukupuolirykymystä tarkastelleet liikennetutkijat ovatkin esittäneet, että naistyyppillisiä liikkumisen malleja pitäisi nostaa esiin ilmaston kannalta kestävämpinä ja siksi tavoiteltavina, miestyyppillisten mallien tukemisen sijasta.<sup>16</sup> Varsinkin sukupuolen näkökulmasta liikenteen käsittely tasa-arvokysymyksenä on silti yhä varsin vähäistä, niin tutkimuksessa kuin julkisessa keskustelussakin. Tämän artikkelin tarkoituksena on osaltaan selvittää tämän tilanteen taustaa sekä pohtia, mitä annettavaa sukupuolinäkökulmalla voisi liikennepoliitikassa olla. Liikenteen historia on Suomessa ollut ala, jossa sukupuolen ja liikkumisen suhdetta on jo nostettu tutkimuksen kohteeksi.<sup>17</sup> Historiallisen tarkastelun avulla voidaankin ymmärtää paremmin myös nykyhetken liikennejärjestelmän sukupuolittuneisuuden monimutkaisia yhteiskunnallisia kytköksiä.

Tieto ja tiedon kerääminen on ollut tärkeä osa liikenteen järjestelmien muotoutumista erityisesti 1900-luvun puolivälistä lähtien. 1950-luvun puolivälistä 1970-luvun alkuun henkilöautoilua pidettiin eurooppalaisessa liikennesuunnittelussa tärkeimpänä liikennemuotona.<sup>18</sup> Aikakautta leimasi massa-autoistuminen, joka tapahtui Suomessa erityisen nopeasti. Autojen määrä alkoi kasvaa jyrkästi 1960-luvulla, ja suomalaiskaupunkien liikenne autovaltaistui lyhyessä ajassa.<sup>19</sup> Liikennesuunnittelu itsenäistyi omaksi suunnittelun alakseen Suomessa 1950–1960-luvulla, ja siitä tuli entistä keskeisempi osa yhdyskuntasuunnittelua. Kaupunkien suunnittelun nähtiin nyt koostuvan kahdesta olennaisesta osatekijästä: maankäytöstä ja liikenteestä. Modernin liikennesuunnittelun tärkeimmät tavoitteet olivat liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus. Suunnittelu haluttiin perustaa tieteellisillä metodeilla saataviin tietoihin. Liikennesuunnittelu alana painottui kuitenkin alusta lähtien voimakkaasti autoliikenteeseen.<sup>20</sup> Tämä näkyi myös tiedontuotannon painotuksissa eli siinä, mistä aiheista hankittiin tietoa ja miten sitä painotettiin. Liikennetutkija Johanna Kallioinen on todennut, että 1960-luvun

ja 1970-luvun alun suomalaisessa liikennesuunnittelussa autoilun hyötyihin kiinnitettiin moninkertaisesti enemmän huomiota kuin sen haittoihin. Muut kulkumuodot jäivät autoilun varjoon niin tiedonkeruussa kuin suunnittelussakin.<sup>21</sup> Sama tapahtui ympäri Eurooppaa.

Aktivistit pyrkivät korjaamaan tilannetta. Esimerkiksi pyöräilyhistorian tutkija Henk-Jan Dekkerin mukaan pyöräilijöitä edustavat tahot haastoivat Alankomaissa menestyksekkäästi vallitsevan insinööritiedon omalla tiedontuotannolla. Tässä painottui pyöräilijöiden oman tietämyksen rooli liikennesuunnittelun osana. Tietoa tarjoamalla pystyttiin vaikuttamaan suunnitteluun liikennehallinnon tasolla.<sup>22</sup>

Kasvatustieteilijä ja aktivisti Aziz Choudry on todennut yhteiskunnallisten liikkeiden olevan tärkeitä tiedontuotannon ja oppimisen paikkoja, vaikka tämä puoli on tutkimuksessa usein jäänyt liikkeiden muun toiminnan varjoon.<sup>23</sup> Kuten Dekkerin tutkimus osoittaa, tiedontuotannolla on voinut olla myös aivan keskeinen rooli aktivismin tavoitteiden saavuttamisessa. On siis kiinnostavaa tarkastella, minkä painoarvon tiedontuotanto sai Enemmistö ry:n ja Alasen liikenneaktiivisissa ja millainen asema siinä oli sukupuolta koskevalla tai sukupuolittuneella tiedolla. Aloitan tarkastelun Enemmistö ry:n toiminnasta.

## **Enemmistö ilman sukupuolta**

Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry perustettiin syksyllä 1968, kun noin viisikymmentä ihmistä kokoontui Lauri Nordbergin ja taidehistorioitsija Asko Salokorven kutsumina Helsingissä.<sup>24</sup> Enemmistö ry luetaan usein 1960-luvun lopulla perustettuihin, niin sanottuihin yhden asian liikkeisiin. Samaan ryhmään luokiteltiin muun muassa yhteiskunnan vähäosaisten asiaa ajanut Marraskuun liike, sukupuolten tasa-arvoon keskittynyt Yhdistys 9, kehitysmatietoisuutta edistänyt Tricont-liike sekä Seksuaalipoliittinen yhdistys SEXPO ry.<sup>25</sup> Vaikka yhdistykset ajoivat kukin omaa asiaansa, kaikissa korostui pyrkimys edistää yhteiskunnallista oikeudenmukaisuutta ja sosiaalista tasa-arvoa. Yhdistyksillä oli myös epäilemättä osin samoja jäseniä, vaikei asiaa ole järjestelmällisesti tutkittu. Esimerkiksi Ilkka Taipale, joka kuului Enemmistö ry:hyn ja edisti SDP:n edustajana jalankulkijoiden asiaa Helsingin kaupunginvaltuustossa, oli aktiivinen Marraskuun liikkeessä ja kuului myös yhden asian liikkeitä edeltäneeseen Sadankomiteaan.<sup>26</sup>

Enemmistö ry on yhä olemassa oleva yhdistys, mutta aktiivisimmillaan ja näkyvimmillään se oli perustamista seuranneista vuosista noin 1970-luvun puoliväliin. Tällä aikavälillä Enemmistö ry:n johtokunnan jäsenet olivat tyypillisesti korkeakoulutettuja, esimerkiksi arkkitehtuurin, insinööritieteiden tai humanististen tieteiden aloilta, ja he asuivat Helsingissä, kuten suurin osa jäsenistöstäkin. Johtokunnassa toimi vuosittain useampia naisjäseniä, mutta suurin osa siihen kuuluneista oli miehiä.<sup>27</sup> Kaupungin ja valtakunnan tason politiikassa vaikuttamaan päässeet Enemmistö ry:n jäsenet olivat myös enimmäkseen miehiä. Jäsenmäärä kasvoi nopeasti yhdistyksen ensimmäisinä vuosina, ja 4 400 jäsenen huippulukema saavutettiin vuosina 1972 ja 1973. Tämän jälkeen jäsenmäärä alkoi hitaasti laskea.<sup>28</sup> Puoluepoliittisesti Enemmistö ry oli sitoutumaton ja sen aktiiveissa oli edustajia eri puolueista, kuitenkin selvästi enemmän vasemmisto- kuin oikeistopuolueista. Lisäksi mukana oli monia, joiden tausta oli Liberaalisessa Kansanpuolueessa tai sen nuorisjärjestössä.<sup>29</sup> Yhdistyksestä muodostui yksi Vihreän liiton alkujuurista.<sup>30</sup> Myöhemmin keskeiseksi ympäristöliikkeen toimijaksi ja vihreiden kansanedustajaksi noussut Ville Korsi oli Enemmistö ry:n puheenjohtaja vuonna 1971, ja sittemmin myös vihreiden kansanedustajaksi ja puheenjohtajaksi noussut Osmo Soininvaara kuului yhdistyksen johtokuntaan vuosina 1974 ja 1975. Vuonna 1975 Soininvaara kuvaili Enemmistö ry:n toimintaa seuraavasti:

Enemmistön toiminta on kaksijakoista. Toisaalta on railakas spontaani toiminta, joka usein ottaa kantaa pieniin paikallisiin kysymyksiin ja jonka toiminta on varsin "näyttävää" tarvittaessa, ns. "katutason enemmistöläiset". Toisaalta ovat taas "kansaliatason enemmistöläiset", jotka antavat lausuntoja liikennepolitiikan keskeisistä kysymyksistä ja toimivat lähellä liikennepoliittisten päätösten valmisteluelimiä.<sup>31</sup>

Tämä kahtalaisuus oli läsnä yhdistyksen alkuajoista lähtien ja oli tyypillistä muillekin niin sanotuille yhden asian liikkeille. Ajatus tiedon tuottamisesta ja levittämisestä vaikuttamisen keinona yhdistyi niissä kansainvälisen nuorisoradikalismien mielenosoituskulttuuriin. Tiedontuotannon näkökulmasta katsottuna Enemmistö ry pyrki sekä soluttautumaan jo olemassa oleviin liikennettä määritteleviin elimiin että tuomaan muiden 1960-luvun uusien yhteiskunnallisten liikkeiden tapaan räväkästi esiin uusia näkemyksiä. Dekker on kuvannut samantapaista lähestymistapojen ristivetoa hollantilaisten kaupunkiaktivistien samana aikakautena toimineiden ryhmittymien kesken: *De Lastige Amsterdammer* -ryhmän keskeinen jäsen esimerkiksi syytti leik-

kisämpää ja provokatiivisempaa *Kabouter*-ryhmää tiedon puutteesta ja hallittomuudesta tavoitella asiantuntijuutta, kun taas jälkimmäinen näki ensin mainitun edustavan lähinnä vaihtoehtoista teknokratiaa.<sup>32</sup> Kokonaisuutena Enemmistö ry oli lähempänä teknokraattista lähestymistapaa. Se otti myös suoraan vaikutteita mainitulta *De Lastige Amsterdammer* -ryhmältä, esimerkiksi järjestämällä ryhmän aloitteesta ”kansainvälisen autonvastustamisviikon” tapahtumia syksyllä 1970.<sup>33</sup>

Hyvän kuvan Enemmistö ry:n toiminnan monimuotoisuudesta antaa sen ensimmäinen kokonainen toimintavuosi 1969, jonka aikana yhdistys sekä antoi ahkerasti lausuntoja että harjoitti suoraa toimintaa. Kulkulaitosministeriölle kirjelmöitiin esimerkiksi punaisen valon asetuksesta, pakollisesta pakokaasunpuhdistuksesta sekä oikeudesta osallistua komiteoihin ja antaa lausuntoja. Oikeuskansleria lähestyttiin Kaivokadun risteyksen valojärjestelyistä, Helsingin kaupunkia Merikannontien moottorikatusuunnitelmasta sekä pyöräilijöiden aseman parantamisesta, Yleisradiota *Liikennesolmu*-ohjelmasta ja Helsingin maistraattia taksien lukumäärän lisäämisestä. Lisäksi yhdistyksen jäsenet tekivät kaupunginvaltuustossa Enemmistö ry:n tavoitteisiin liittyviä aloitteita. Kaupunginvaltuutettu Erkki Tuomioja ehdotti autotonta päivää, Ilkka Taipale halusi selvittää maksuttoman joukkoliikenteen mahdollisuutta ja toimittaja ja kansanedustaja E. J. Paavola puolusti johdinautoliikenteen säilyttämistä.<sup>34</sup>

Yhdistys osallistui huhtikuussa 1969 eläinlääketieteen opiskelijoiden järjestämään Saastaviikkoon, jota pidetään Suomen ensimmäisenä julkisena protestina ympäristön puolesta. Tapahtuma toi Enemmistö ry:lle maineen autonpotkijoina, tuhottiinhan tapahtumassa performatiivisesti yksi, tarkoitukseen varattu henkilöauto.<sup>35</sup> Saman vuoden toukokuussa yhdistys järjesti mielenosoituksen kansainvälisessä autonäyttelyssä ja jakoi ilmansaasteista valistavaa *Myrkyttäjä*-monistetta sekä järjesti Yhdyskuntasuunnittelun seuran kanssa mielenosoituksen Iso Roobertinkadun kävelykadun puolesta. Kesäkuussa pidettiin polkupyörämielenosoitus ja syyskuussa kolmen muun seuran kanssa keskustelutilaisuus, johon oli kutsuttu tukholmalaisen kaupunkiaktivismijärjestön *Stadsmiljögruppenin* edustaja puhumaan keskustan jalankulkuliikenteestä.<sup>36</sup>

Vuoden näkyvin voimaponnistus oli silti Tammen Huutomerkki-sarjassa ilmestynyt pamfletti *Alas auton pakkovalta*, jonka toimittaja ja kirjoittajat kuuluivat Enemmistö ry:n johtokuntaan. Pamflettia voi pitää merkittävänä aktivistisen tiedontuotannon muotona, joka oli tyypillinen myös muille sa-

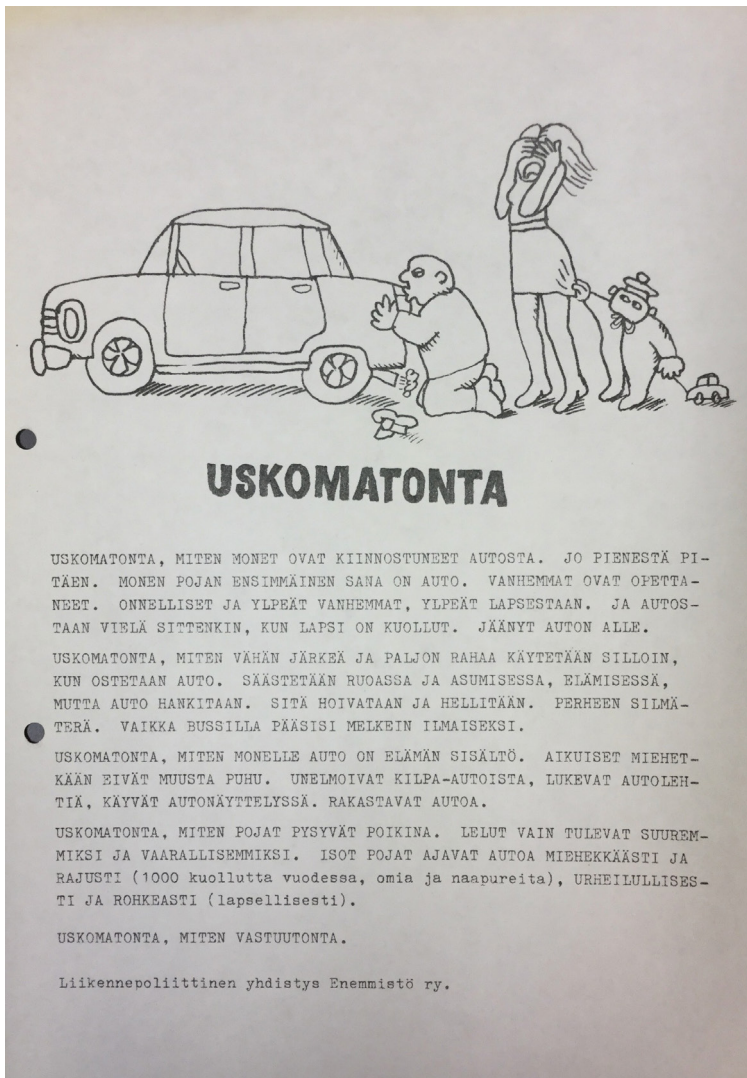
man ajan yhteiskunnallisille liikkeille Suomessa. Kirja kokosi ja esitteli eri artikkeleissaan liikenteeseen liittyvää tietoa erityisesti autoilun haitallisista vaikutuksista. Esimerkiksi kirjan avaavassa toimittaja Leena Maunulan artikkelissa ”Yksityisautolla joukkohautaan” viitattiin lukuisiin sen julkaisuaikana tuoreisiin komitearaportteihin ja eri alojen asiantuntijoiden kirjoituksiin.<sup>37</sup>

Sukupuolta käsittelevän tiedon kannalta kiinnostavin kirjan artikkeleista on arkkitehti Leif Sundströmin kirjoittama ”Liikenne ja tasa-arvo”. Sundström käsittelee artikkelissaan autokeskeisen liikennejärjestelmän tuottamaa hajautettua kaupunkirakennetta ja sen kielteisiä vaikutuksia eri väestöryhmiin, kuten lapsiin, nuoriin, vanhuksiin, naisiin, vammaisiin ja vähätuloisiin. Hän kiisti liikennesuunnittelun näennäisen neutraaliuden tuomalla esiin autonomistuksen epätasaisen jakautumisen: ”Yksityisauto on tällä hetkellä lähinnä terveen, keski-ikäisen ja kyllin varakkaan miehen liikenneväline.”<sup>38</sup> Artikkelin edusti laajaa yhteiskunnallista näkökulmaa, josta käsin Enemmistö ry pyrki liikennettä tarkastelemaan. Yhdistys piti ongelmallisena julkisen liikennekeskustelun keskittymistä lähes yksinomaan onnettomuuksiin.<sup>39</sup> Se halusi herättää keskustelua koko liikennejärjestelmästä ja sen vaikutuksista.

Sundströmin artikkeli on hyvä esimerkki sukupuolen käyttämisestä tiedontuotannon ja argumentoinnin välineenä Enemmistö ry:n toiminnassa. Sukupuoli otettiin huomioon yhtenä tekijänä liikenteen yhteiskunnallisissa vaikutuksissa, mutta sitä ei käsitelty erikseen tai erityisesti. Esimerkiksi palvelujen saavutettavuutta tarkastellessaan Sundström mainitsi, miten naiset tekivät arviolta 90 prosenttia päivittäisistä ostoksista ja kuljettivat ne kotiin kävellen tai julkisilla liikennevälineillä. Tästä huolimatta naisia ei käsitelty erikseen, vaan sukupuoliero häivyttiin puhumalla ”aikuisista” ja ”kuluttaja-ihmisestä”.<sup>40</sup> Samankaltainen lähestymistapa leimasi Enemmistö ry:n koko aktiivisinta toimintakautta. Yhdistys pyrki ajamaan jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja julkisten liikennevälineiden käyttäjien asemaa puuttumatta näiden ryhmien jäsenten ominaisuuksiin juuri ollenkaan. Ikäryhmien erilaista asemaa kylläkin nostettiin keskusteluun puhumalla lasten ja vanhusten asemasta liikenteessä, mutta esimerkiksi sukupuolen merkitystä ei tuotu samalla tavalla esiin virallisissa kannanotoissa tai yhdistyksen omassa *Enemmistö*-lehdessä.

Poikkeuksena tästä yleisestä linjasta yhdistyksen tuottamissa materiaaleissa nousevat esiin kaksi autoilun ja sukupuolen yhteyttä kuvaavaa monistetta, joita voidaan pitää ”katutasen” toimintaan kuuluvina. Ensimmäistä näistä jaettiin kahdessa autonäyttelyssä keväällä 1972 (Kuva 1). Monisteen





**Kuva 1.** Enemmistö ry:n autonäyttelyissä vuonna 1972 jakama moniste otti poikkeuk-sellisen suorasti kantaa liikenteen sukupuolittuneisuuteen. Kuva: Uskomatonta-mo-niste, DH Lennäkit, Enemmistö ry:n arkisto, Kansan Arkisto.

piirroskuvassa mies suutelee polvillaan auton takavaloa. Miehen vieressä seisoo nainen kädet silmillään ja suu parkuun avautuneena. Naisen ha-meenhelmaa nykii pieni lapsi, joka vetää perässään leikkiautoa. Tekstissä puhutaan autoista miesten elämän sisältönä sekä pienten ja isojen poikien leluina, joilla ajetaan vastuuttomasti ja vaarallisesti.<sup>41</sup> Toisessa, päiväämät-

tömässä mutta tyyliään samantapaisessa monisteessa on kuva alastomasta, isorintaisesta naishahmosta, jolla on pääkallon kasvot ja joka pitää kädessään suurta kuvaa limusiinista. Monisteen toisella puolella kerrotaan autojen markkinoinnin olevan niin tehokasta, ettei edes tieto auton tuhoisuudesta ihmiselle, kaupungeille ja yhteiskunnalle saanut ostajia toisiin aatoksiin. Teksti alkaa viittauksella kuvaan: ”Sukupuolisuus on eräs mainonnan keinoista. Sukupuolisuuden avulla myydään auton ostajalle voimaa, vauhtia, mukavuutta, elintasoja.”<sup>42</sup>

Sekä mainonnan kritiikki että alastoman naisruumiin provosoiva käytö muistuttavat *Situationist International* -ryhmittymän tapaa nostaa esiin halujen tuottamista ja vieraantumista kulutuskulttuurissa.<sup>43</sup> Marxilainen ja avantgardistinen situationismi vaikutti merkittävästi 1960-luvun kaupunkiaktivismiin eri puolilla Eurooppaa.<sup>44</sup> Ryhmän kuuluisin jäsen, filosofi Guy Debord, oli jo 1950-luvun lopulla nostanut yksityisautoilun ja siihen keskittyvät liikennejärjestelyt yhteiskuntakritiikkinsä keskiöön, paraatiesimerkkeinä yhteiskunnallisen kehityksen väärästä suunnasta.<sup>45</sup> Situationismista ottivat vaikutteita esimerkiksi Hollannissa vaikuttanut kapitalismikriittinen *Provo*-ryhmä, joka ensimmäisten joukossa käytti polkupyörää poliittisen vastarinnan välineenä ja symbolina. Eräässä *Provon* performansseista tuhottiin vuonna 1965 henkilöauto<sup>46</sup>, mikä on saattanut inspiroida edellä mainitun Saastaviikkojen autotempauksen järjestäjiä. Autot esiintyivät muutenkin 1960-luvun lopun ja 1970-luvun alun vastakulttuurissa esimerkkeinä kulutuskaskeisuudesta ja vieraantuneisuudesta, jotka molemmat nähtiin polttavina yhteiskunnallisina ongelmina.<sup>47</sup>

Auton ja miehisyden kulttuurista ja sosiaalista yhteyttä nostettiin ensimmäisessä monisteessa esiin tavalla, jota Enemmistö ry:n muissa materiaaleissa ei juuri näy. Näkökulma ei vaikuta olleen muussakaan ajan eurooppalaisessa liikenneaktivismissa juuri esillä. Tämän teeman puuttuminen lähes kokonaan tuntuu melko yllättävältä. Autoihin kulttuurisesti liitettyjä ominaisuuksia olivat alusta lähtien vapaus, vauhti ja voima, jotka miellettiin miehiseksi attribuuteiksi.<sup>48</sup> Enemmistö ry:n aktiivisimmalla toimintakaudella autoilu oli myös käytännön tasolla suorastaan räikeän sukupuolittunutta. Vaikka naisille myönnettiin 1960-luvun lopulla jo lähes yhtä paljon ajokortteja kuin miehille<sup>49</sup>, he käyttivät autoa huomattavasti miehiä harvemmin. Ero oli suorastaan hätkähdyttävä ensimmäisessä suomalaisessa henkilöliikennetutkimuksessa, jonka Tie- ja vesirakennushallitus julkaisi vuonna 1977 ja jonka tiedot oli kerätty vuonna 1974. Tutkimuksen mukaan miehet tekivät

henkilöautoilla keskimäärin kaksi matkaa vuorokaudessa, enimmäkseen auton kuljettajina, kun taas naiset tekivät autoilla keskimäärin vain 0,8 matkaa vuorokaudessa, näistäkin puolet matkustajina.<sup>50</sup> Auto oli siis perheissä yleensä etupäässä miehen käytössä.

Enemmistö ry korosti, ettei se halunnut takertua yksittäisiin ongelma-kohtiin vaan tarkastella liikennettä moniulotteisena yhteiskunnallisena kysymyksenä. Samalla se kuitenkin tuli ikään kuin vahingossa vahvistaneeksi käsitystä liikenteen sukupuolineutraaliudesta. Enemmistö ry:n suurimpana saavutuksena on jälkeenpäin pidetty sitä, että liikenteestä ylipäättään tuli poliittinen kysymys ja että liikennesuunnittelu nousi yhteiskunnallisen keskustelun aiheeksi. Poliittista vaikutusvaltaa yhdistyksellä oli erityisesti yksittäisten jäsenten vaikuttaja-asemien kautta.<sup>51</sup> Yhdistys osallistui aktiivisesti myös tiettyjen paikallisten tavoitteiden ajamiseen Helsingissä, esimerkiksi vastustamalla Hämeentien oikaisua korttelin 385 halki sekä Helsinginkadun jalkakäytävien kaventamista.<sup>52</sup> Konkreettisia tavoitteita liikennejärjestelyjen muuttamiseksi oli kuitenkin vaikea saavuttaa, koska autonomistuksen yleistyessä autot valtasivat kaupungissa yhä enemmän tilaa.

Vaikka yksipuolisimman autokaupunkisuunnittelun valtakausi loppui jo 1970-luvulla ja kaupungeissa ryhdyttiin kohentamaan kevyen liikenteen asemaa, autoistuminen jatkui kiivaana ja autoilun järjestelmä sementoitui hallitsemaan liikennettä. Enemmistö ry:llä oli myös vaikeuksia mobilisoida laajoja joukkoja ajamaan liikenneasioita poliittisesti. Yhtäältä sillä oli moninkertaisesti jäseniä verrattuna vaikkapa Yhdistys 9:än, jolla enimmilläänkin oli alle 800 jäsentä. Toisaalta se ei kuitenkaan saanut ajamilleen asioille sellaista laaja-alaista poliittista tukea ja menestystä kuin Yhdistys 9 sukupuolten tasa-arvoa edistäville ehdotuksilleen. Jalankulkijoiden puolesta puhuminen vaikuttaa olleen liikenneaktiivisissa erityisen hankalaa. Jalankulkijoita olivat jossain määrin kaikki kaupunkilaiset, mutta samalla jalankulkijuus oli harvalla erityinen, puolustettava positio.<sup>53</sup> Harawayn ajattelua mukaillen voisi väittää, että juuri universaaliuden pyrkimys vaikeutti liikenteen muuntamista kansalaisten poliittisen toiminnan ja kiinnostuksen kohteeksi.

Tiedontuotannossaan Enemmistö ry haastoi vallitsevan, liikennesuunnittelijoiden mallinnuksiin perustuvan käsityksen liikenteestä ja pyrki korvaamaan sen omalla ylätason näkemyksellään, eikä niinkään esimerkiksi kokempohjaisilla puheenvuoroilla. Kun haluttiin puhua lähes kaikkien, eli ”enemmistön” suulla, tuloksena oli näkökulma, ”joka jumalan lailla katsoo maailmaa sen ulkopuolelta eli ei mistään”, kuten Sanna Rojola on kirjoitta-

nut auki Harawayn termin *the god trick*.<sup>54</sup> Ainakin ”kansliatason” toiminnassa vakavasti otettavaa asiantuntijuutta tavoiteltiin nimenomaan universaalina, ei erityisen näkökulman kautta, mistä johtuen sukupuoli jäi vähäiselle huomiolle Enemmistö ry:n toiminnassa. Tälle lähestymistavalle luo mielenkiintoisen kontrastin Anneli Alasen toiminta, jota tarkastelen seuraavaksi.

## **Anneli Alasen aktivismi: tietoa, yhteydenpitoa ja sukupuolinäkökulmaa**

Enemmistö ry ja Anneli Alanen olivat vuosien mittaan yhteydessä toisiinsa, vaikkei Alanen toiminut yhdistyksen aktiivina. Enemmistö ry kunnioitti Alasta valitsemalla tämän Vuoden liikennetoimijaksi vuonna 1997, jolloin Alanen täytti 69 vuotta. Valinnan perusteluissa mainittiin Alasen toimineen vuosikymmeniä ihmisläheisemmän liikenneympäristön puolesta, perehtyneen laajasti eri maiden liikenneratkaisuihin ja tehneen urauurtavaa työtä Suomessa levittämällä tietoa piha- ja hidaskaduista.<sup>55</sup> Samana vuonna *Pirkkalainen*-lehden haastattelussa Alanen muisteli liittyneensä Enemmistöön sen toiminnan alkuvaiheessa, asuessaan vielä Helsingissä.<sup>56</sup> Vuonna 1971 hän kuitenkin muutti perheineen Pirkkalaan, mikä lienee keskeinen syy siihen, ettei hän koskaan toiminut aktiivisesti Enemmistö ry:ssä. Sen sijaan hän kertoi olleensa jatkuvasti yhteydessä Enemmistöön ja lähettäneensä yhdistykselle tietoa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden huomioimisesta muissa maissa. Tästä kirjeenvaihdosta onkin säilynyt joitain jälkiä Enemmistö ry:n arkistossa.<sup>57</sup>

Anneli Alasen kertomassa nousee esiin kaksi ulottuvuutta, jotka hänen arkistoaineistonsa perusteella vaikuttavat keskeisiltä hänen liikenneaktiivismissaan, nimittäin tieto ja yhteydenpito. Alasen arkisto Kansan Arkistossa käsittää 53 kansiota, joista valtaosa on täynnä Alasen keräämiä aineistoja liikenteestä ja liikennesuunnittelusta. Se on siis monin verroin laajempi kuin esimerkiksi Enemmistö ry:n arkisto, joka käsittää 17 kansiolista aineistoa vuosilta 1968–2018. Alanen aloitti aineiston kartuttamisen jo 1970-luvun alussa, jolloin hän keräsi suuren määrän lehtileikkeitä Enemmistö ry:llekin keskeisestä kävelykatukysymyksestä. Loput aineistosta hän kerrytti 1980–1990-luvuilla, ja se käsittää valtavan määrän painotuotteita, raportteja, lehtileikkeitä, suunnitelmia, oppaita, muistiinpanoja, karttoja ja kuvia. Eniten aineistoa on hidaskaduista ja pyöräilystä.

Suurin osa arkistoaineistosta on muiden kuin Alasen itsensä tuottamaa. Aineiston läpikäyminen kertoo silti paljon Alasesta ja hänen liikenneaktiivisistaan. Tiedon kerääminen, omaksuminen, jatkojalostaminen ja levittäminen näyttäytyvät hänen toimintansa kulmakivinä. Arkistoaineisto todistaa Alasen aktiivisesta suhteesta tietoon paitsi laajuudellaan myös Alasen siihen tekemillä merkinnöillä ja muokkauksilla. Hän on alleviivannut, kommentoinut, summannut ja yhdistellyt keräämänsä aineiston sisältöjä yhä uudelleen, osin hyvin omaperäisillä tavoilla, esimerkiksi työstämällä niistä kollaaseja (Kuva 3). Monissa tietokollaaseissa hän on käyttänyt havainnollistavana materiaalina itse ottamiaan valokuvia Suomesta ja ulkomailta. Pelkkiä valokuvia on arkistossa kymmenen kansiollista, joissa on yhteensä yli 2 500 kehitettyä valokuvaa liikenneratkaisuisista ja -ympäristöstä sekä lähiluonnosta. Alanen on kuvannut ja kommentoinut esimerkiksi erilaisia liikenneympäristön piirteitä, kuten päällystemateriaaleja, opasteita, risteysjärjestelyjä, korokkeita ja hidasteita, alikulkuja, valaistusta, väylien sijoittelua ja viihtyisyyteen vaikuttavia tekijöitä. Hän on siis käyttänyt valokuvausta tiedon keräämisen ja tuottamisen keinona.

Toinen Alasen aktivismin tärkeä ulottuvuus on yhteydenpito. Arkistossa on runsaasti Alasen saamia kirjeitä sekä kopioita hänen itse lähettämistään kirjeistä. Säilyneistä kirjeistä ilmenee, että Alanen otti laajasti ja lähes hämmentävällä tarmolla yhteyttä henkilöihin ja tahoihin, joilla hän arvioi olevan mahdollisuuksia vaikuttaa liikennesuunnittelun kehitykseen paitsi Pirkkalassa myös koko Suomessa. Liikenteen lisäksi Alanen kirjoitti luonnonsuojelukysymyksistä. Yksi hänelle tärkeistä teemoista oli kynäjalavan suojeleminen.

Alasen kanssa kirjeenvaihdossa olleisiin kuului monia tutkijoita, kuten Tampereen yliopiston aluetieteen professori Lauri Hautamäki, psykologian professori Matti Syvänen, luonnontutkija Pertti Ranta ja maisemasuunnittelija Leena Iisakkila. Lisäksi kirjeenvaihdossa Alasen kanssa oli monia ympäristö- ja liikennejärjestöjen edustajia, kuten Otaniemen ympäristöseuran puheenjohtaja Ilkka Kauranen, Liikenneturvan edustajia sekä Enemmistö ry. Alanen lähestyi kirjeitse myös Helsingin kaupunginsuunnitteluviraston ja asuntohallituksen kaltaisia paikallis- ja valtakunnantason viranomaisia. Poliitikoista hän kirjoitti esimerkiksi tasa-arvovaltuutettu Paavo Nikulalle sekä sosiaali- ja terveysministeri Vappu Taipaleelle ja sai näiltä vastauskirjeitä. Lisäksi Alanen kirjoitti ahkerasti median edustajille. Hän selosti kirjeissään usein varsin perinpohjaisesti tietojaan ja näkemyksiään suunnittelu-

kysymyksistä sekä kannusti ja motivoi vastaanottajia edistämään parempaa suunnittelua sekä tietoa siitä.<sup>58</sup>

Kimmokeena Alasen yhteydenotoille toimi monissa tapauksissa jokin vastaanottajan mediaesiintyminen tai julkaisu, joka oli kiinnittänyt Alasen huomion, yleensä myönteisellä, mutta joskus myös kielteisellä tavalla. Alanen kirjoitti liikenne- ja asuinympäristöasioissa myös Tanskaan, esimerkiksi Aalborgin kaupungin sekä Nesin ja Gladsaxen kuntien edustajille.<sup>59</sup> Hän oli tehnyt Tanskaan vuoden 1979 alussa 50-vuotismatkan<sup>60</sup>, ja tämä matka muodostui monella tapaa merkittäväksi hänen liikenneajattelulleen. Alasen lähettämässä kirjeissä toistuukin usein toive tanskalaisten suunnitteluideoiden hyödyntämisestä Suomessa, erityisesti hidaskatujen, mutta myös laajemmin ihmisläheisen ”pehmeän suunnittelun” osalta.

Erityisen kiinnostavia ovat kirjeet, joissa Alanen ja kirjeenvaihtokumppanit ottivat puheeksi sukupuolen. Keväällä 1980 Kirsti Vepsä asuntohallituksen tutkimus- ja suunnitteluosastolta vastasi Alasen kirjeeseen, joka ei ole säilynyt. Vastauskirjeestä käy kuitenkin ilmi, että Alasen viestissä oli käsittely naisten asemaa. Vepsän vastauksen mukaan juuri näistä erilaisista, sukupuoleen liittyvistä tarpeista suunnittelijoiden ja päättäjien pitäisi olla tietoisia, minkä takia olisi tarpeen tehdä ”ns. naistutkimusta myös asuinympäristön osalta”.<sup>61</sup> Elokuussa 1982 Vappu Taipaleelle lähettämässään pitkässä kirjeessä Alanen pohti omaa kirjeenvaihtoaan sukupuolinäkökulmasta ja vetosi vastaanottajan asemaan, ei pelkästään ministerinä, vaan myös naisena ja äitinä:

Kirjoitan liikaa ja liian monelle, mutta liian usein turhaan ja turhautuen. Osoitteen kun usein virkansa puolesta oikea, mutta liikkumistavoiltaan ”väärä” henkilö, jolta puuttuu omakohtainen kokemus ja näkemys ja tarve ”sisäistä” pihakatujen ja hidaskatujen ym. asuntokatujen liikenteelliset rauhoituskeinot. Oletan äideillä olevan luontaisemmat edellytykset nähdä uudet katuideat empaattisemmin kotosalla elävien ja asumisympäristössään liikkuvien kannalta? Ministerinäkin?<sup>62</sup>

Taipale vastasi Alaselle lähettävänsä tämän hyvät ja kehittämiskelpoiset ideat tasa-arvoasiain neuvottelukunnalle, joka voisi esimerkiksi perustaa liikennejaoston pohtimaan asiaa.<sup>63</sup> Tasa-arvoasiain neuvottelukunnassa liikennekysymykset eivät kuitenkaan missään vaiheessa nousseet merkittäväksi teemaksi.<sup>64</sup> Elokuussa 1987 Alanen puolestaan kirjoitti tasa-arvovaltuutettu Paavo Nikulalle naisten vähäisestä määrästä erilaisissa toimielimissä, joissa suunnitteluasioista päätettiin. Nikula vastasi pyytäneensä sisäasiainministe-

riön lääninosaston päällikköä lähettämään lääninhallituksille paimenkirjeen, jossa muistutettaisiin velvollisuudesta edistää tasa-arvoa myös toimielimien kokoonpanossa. Samalla hän kuitenkin totesi: ”Silti pelkään, että 1/23 naisjäseniä tulee edelleen olemaan.”<sup>65</sup>

Sukupuoli mainitaan toistuvasti Alasen kirjeissä ja muistiinpanoissa, mutta se nousi harvoin samalla tavalla pääaiheeksi kuin yllä mainituissa kirjeissä. Vaikka sukupuoli ei ollut aina etualalla, se voidaan nostaa kolmanneksi Alasen toimintaa jäsentäneeksi akseliksi tiedon ja yhteydenpidon rinnalle. Sukupuoli edusti näkökulmaa, josta käsin Alanen tarkasteli liikenne- ja suunnittelukysymyksiä. Enemmistö ry:n sukupuolettomaan katseeseen verrattuna Alasen katse oli selkeän paikantunut, ja hän toi tämän paikantuneisuuden ilmi toistuvasti. Lisäksi hän käytti paikantunutta näkökulmaansa haastaakseen olemassa olevaa liikennetietoa sekä tuottaakseen ja levittääkseen tietoa muiden kuin autoilijoiden tarpeista liikenteessä. Alanen alleviivasi toistuvasti sitä, miten erilaiselta liikenneratkaisut vaikuttivat eri näkökulmista katsottuina, esimerkiksi tuulilasin sisä- tai ulkopuolelta. Tässä paikantuneisuuden merkityksen esille tuomisessa sukupuoli ei ollut hänelle vain yksi vaikuttavista tekijöistä, vaan tiedontuotannon kannalta keskiössä.

## **Liikenteen miehistä monopolia haastamassa**

Feministiset tutkijat ja kollektiivit alkoivat 1980-luvun alun Euroopassa nostaa esiin kaupunkitilan sukupuolittuneisuutta.<sup>66</sup> Tunnetuin näistä lienee Lontoossa vuonna 1981 perustettu arkkitehtikollektiivi *Matrix*, joka vuonna 1984 julkaistussa kirjassaan esitti kaupunkisuunnittelun suosivan miehiä kaikkien muiden ryhmien kustannuksella. Juurisyynä nähtiin päätöksentekoprosessit, joissa naisten äänet eivät päässeet kuuluviin.<sup>67</sup> Alasen johtopäätökset olivat samat, vaikka hän ei viitannut feministitutkijoiden kirjoituksiin eikä siis luultavasti tuntenut niitä. Lähtökohdiltaan Alanen ei kuulunut suunnittelu-professiosta itsestään nouseviin kriittisiin ääniin, vaan siihen pitkään mutta usein huomiotta jääneeseen liikenneaktiivismin perinteeseen, jossa äidit ovat nousseet vaatimaan turvallisempia liikenneolosuhteita lapsilleen omassa lähiympäristössään. Tähän perinteeseen lukeutuvat esimerkiksi 1950-luvun Yhdysvalloissa järjestetyt mielenosoitukset, joissa äidit lapsineen tukkivat vaarallisia risteyskohtia<sup>68</sup>, sekä Hollannissa 1970-luvulla muutaman eindhovenilaisen äidin aloitteesta maanlaajuiseksi kansanliikkeeksi kasvanut *Stop de*



*Kindermoord* ('Lopettakaa lasten murhaaminen'), joka kampanjoi menestyksekkäästi turvallisempien pyöräilyreittien puolesta.<sup>69</sup>

Yhteyttä tähän äitien protestitraditioon korostaa se, että Alanen usein viittasi itseensä ja kokemuksiinsa äitinä. Alanen myös liitti itsensä osaksi äitien aktivismin jatkumoa esimerkiksi *Suomen Kuvalehden* vuonna 1980 lähettämässään, asuntokatujen pehmeää saneerausta koskevassa yleisönosastokirjoituksessa. Kirjoitus alkaa seuraavasti: "Hollantilaisäidit kantoivat kymmenisen vuotta sitten pöytiä ja tuoleja lähikaduilleen kyllästyttyään turhaan läpiajoon ja ylinopeuteen kotikonnuillaan."<sup>70</sup> Alanen viittaa tässä hollantilaisten *Woonerf*-pihakatujen syntyhistoriaan. Esimerkiksi *Stop de Kindermoordin* aktivistiäidit pitivät pihakatujen läpimurtoa kaupunkisuunnittelussa suorana vastauksena esittämilleen vaatimuksille.<sup>71</sup> Alanen selvästi tunsu hengenheimolaisuutta kotikatujaan puolustaneiden äitien kanssa. Samalla hän kuitenkin kurotti oman lähiympäristönsä muokkaamista laajemmalle ja halusi vaikuttaa päätöksenteon ja suunnittelun rakenteisiin. Tämä käy hyvin ilmi esimerkiksi Alasta käsittelevistä lehtijutuista.

Alasen julkinen toiminta alkoi, kun hänestä tuli asuinalueensa Haikan Omakotiyhdistyksen puheenjohtaja vuonna 1977. *Aamulehden* haastattelussa (Kuva 2) vuonna 1978 Alanen puhui jo monista myöhemmin eteenpäin kehittämistään teemoista, esimerkiksi siitä, miten asuinympäristöön vaikuttavista asioista päättävät yleensä ne, "joille oma asuntoalue on vain auton ohjauspyörän takaa nähty ohitusmaisema" ja joilla ei siksi ole kiinnostusta sitä vaalia. Hän korosti itse edustavansa asuinympäristöönsä sidottuna seitsemän lapsen äitinä toisenlaista näkökulmaa ja nosti myös erikseen esiin sukupuolikysymyksen: "Lautakunnat ovat yleensä miesten miehittämiä. Yhteisten asioiden hoitajat ovat virkamiehiä. Mikseivät naisia."<sup>72</sup> Artikkelissa puhutaan paljon lähiluonnosta, mutta myös liikenteestä. Omakotiyhdistyksen kerrotaan ajavan nopeusrajoituksen alentamista ja yhden kadun läpiajokielltoa. Alanen korosti kuitenkin nostavansa esiin ongelmia, jotka koskivat yleisesti kaikkia asuinympäristöjä, eivät vain Haikkaa. *Anna*-lehden haastattelussa vuonna 1980 hän kertoi Tanskasta saamistaan *soft planning* -ideoista ja haaveestaan tehdä Haikasta Suomen ensimmäinen "suojakatualue". Hän puhui jälleen myös päättäjien sukupuolivinoumasta:

Esimerkiksi liikenneasioissa miehillä on monopoli, sen haluaisin räjäyttää. [...] Anneli panee toivonsa nuoriin isiin. Niihin, jotka ovat olleet synnytyksessä mukana, pesseet lastensa peppuja ja kaitseneet näitä. Ehkä nämä isät päättäjiksi päästes-





**Kuva 2.** Aamulehdessä 1978 ilmestynyt juttu oli Anneli Alasen ensimmäisiä esiintymisiä mediassa. Aamulehden kuvitusta 16.8.1978.

sään tajuavat kotinurkkiensakin asioita paremmin. – Minä luin lapsille iltasatuja samaan aikaan kuin miespuoliset ikätoverini opettelivat kokoustekniikkaa ja asioiden hoitoa. Nämä miehet kyllä tietävät miten asiat hoidetaan. Mutta he eivät tiedä mitä pitäisi hoitaa.<sup>73</sup>

Annan jutussa Alanen kertoi saaneensa pyyntöjä valtuustoihin, mutta empi-  
vänsä toimintansa rajoittamista puoluesidonnaisuudella. Lisäksi hän totesi  
pettyneensä valtuustoihin. Valtuustoilla hän ilmeisesti viittasi kunnallisiin  
päättäntäelimiin ylipäätään. Vuonna 1981 Alanen kuitenkin aloitti yhteen-  
toista vuoteen venyneen kautensa SDP:n edustajana Pirkkalan kunnan lii-  
kennelautakunnassa.<sup>74</sup> Samana vuonna hän kertoi *Kaksplus*-lehden haas-  
tattelussa viherjarrukadusta, jota Haikassa oli kokeiltu Tanskasta saatujen  
ideoiden pohjalta. Siinä istutuslaatikoita oli asetettu kadulle hidasteiksi.  
Kokeilu oli kaatunut autoilijoiden valituksiin, mutta uusia suunnitelmia oli

vireillä. Tässä haastattelussa Alanen rikasti jo aiemmin esittämiään mielipiteitä uudella näkökulmalla siitä, miten ”kyläraittien suurkuluttajat” eivät pelkästään tuoneet asioihin toisenlaista näkökulmaa, vaan olivat elinympäristön todellisia asiantuntijoita:

Meillä liikenneasiat on jätetty joka tasolla miesten hoidettaviksi. Jo kunnalliset liikennelautakunnat ja läänin liikennelautakunnat ovat yleensä pelkästään miehisiä. Nämä elimet käsittelevät ja päättävät mm. nopeusrajoituksista. Heillä ei ole sitä ruohonjuuritason asiantuntemusta, jota tarvittaisiin. Eikö liikennelautakuntiin pitäisi saada lakisääteisesti naisia ja kevyen liikenteen edustajia? Lasten kanssa liikkuminen on aivan toinen asia kuin korkeitten päättäjämiesten menemiset.<sup>75</sup>

Vuosina 1986–1987 Alanen oli Liikenneministeriön Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunnan jäsen ”ainoana naisjäsenenä autoilevan miesmuurin keskellä”.<sup>76</sup> Tämä toteamus kuvastaa vaikuttamistyön mukanaan tuomia kokemuksia, jotka entisestään vahvistivat Alasen näkökulman paikantamista sukupuoleen ja sen merkitykseen. Alasen jälkeensä jättämä runsas arkistoaineisto kertoo yhtäältä valtavasta tarmokkuudesta liikenneasioiden ajamisessa, toisaalta myös toistuvasta ja jatkuvasta, sukupuolittuneesta yksinäisyyden ja yksin jäämisen kokemuksesta. Arkistossa on säilynyt esimerkiksi listoja 1980-luvun liikenneturvallisuuskongressien ja -toimikuntien sekä kuntien teknisen johdon neuvottelupäivien osallistujalistaista, joista Alanen on alleviivannut yksittäiset naisosallistajat kymmenien tai satojen miesten joukosta.<sup>77</sup>

Alasen toiminta resonoi Harawayn ajatuksiin kyborgista avaimena uuteen paradigmaan, jossa naiset eivät tyydy torjumaan miehistä teknologian aluetta, vaan ottavat siihen osaa omista lähtökohdistaan. ”Muutoksen on alettava hirviön vatsasta”, kuten Sanna Rojola tulkitsee Harawayn ajatuksia.<sup>78</sup> Alasen katse on paikantunut katse, joka näyttää ja asettaa kyseenalaiseksi dominoivan miehisen katseen objektiivisuuden, osoittaa sen rajallisuuden ja tekee tiettäväksi oman näkökulmansa lähtökohdat, Harawayn kuvaileman feministisen objektiivisuuden perusteiden mukaisesti.<sup>79</sup> Ottamalla yhteyttä moniin eri tahoihin Alanen myös pyrki aktiivisesti saavuttamaan sellaisia käytännön liittoumia, joille feministisen tiedon on Harawayn mukaan perustuttava, jotta se voisi päästä esiin ja vaikuttamaan.<sup>80</sup>

Alasen näkökulmissa on paljon samaa toisen aallon feminismiin painotusten kanssa, vaikkei Alanen tiettävästi kuulunut feministisiin ryhmiin tai

suoraan nimennyt feminismiä kirjoituksissaan. Suomessa 1970-luvun toisella puoliskolla aktiivisesti toimineet feministiset ryhmät korostivat luonnon ja ympäristönsuojelun merkitystä, painottivat äitiyden erityisyyttä ja vaativat enemmän yhteiskunnallista arvostusta naisellisina pidetyille asioille. Tässä ne erosivat 1960-luvulla vallalla olleesta sukupuolirooli-ideologian mukaisesta tasa-arvoajattelusta, jota poliittisesti menestyksekkäs Yhdistys 9 edusti.<sup>81</sup> Esiin nostettuja feminiinisyyteen ja luonnonmukaisuuteen pohjaavia arvoja kuvailtiin pehmeiksi. Tämä adjektiivi esiintyi eri yhteyksissä vastakohtana suurusuuntaisille teknokraattisille ratkaisuille, joiden nähtiin jättävän alleen sekä ihmiset että luonnon. Pehmeät vaihtoehdot tulivat 1980-luvulla myös puoluepolitiikkaan, erityisesti Vihreän liikkeen kautta.<sup>82</sup>

Alasen ajama pehmeä liikennesuunnittelu liittyi siis laajempaan poliittiseen suuntaukseen, eikä hän siinä mielessä ollut ajatuksineen poikkeus. Liikennepolitiikassa Alanen jäi kuitenkin ajamaan pyrkimyksiään melko yksin, aktiivisesta yhteydenpidosta huolimatta. Hän toimi Enemmistö ry:n kaltaisten aktivistipiirien ulkopuolella, vaikka piti niihin yhteyttä. Osin syyinä lienee ollut se, että Alasen toiminnan vilkkain kausi ajoittui 1970-luvun lopulta 1990-luvun puoliväliin eli aikaan, jolloin Enemmistö ry:n toiminta oli jo monella tavalla hiipunut. Seuraavan liikennekysymyksissäkin aktiivisen kansalaisjärjestön, vuonna 1996 perustetun *Maan ystävät* -järjestön, toiminta ei puolestaan ollut vielä alkanut. Merkittävänä tekijänä ulkopuolisuudessa voi kuitenkin pitää myös sitä, ettei Alanen istunut tyyppilliseen liikenneaktivistin muottiin.

Henk-Jan Dekker on todennut, että Hollannissa 1970–1980-luvuilla syntyneen pyöräilyliikkeen jäsenistä valtaosa oli nuoria miehiä, vaikka sen perustana toimineessa *Stop de Kindermoord* -liikkeessä naiset ja äidit olivat olleet liikkeellepaneva voima. Monille ajan yhteiskunnallisille liikkeille oli tyyppillistä samantapainen koulutettujen nuorten miesten valta-asema.<sup>83</sup> Vastaavaa tutkimusta ei ole Suomessa tehty esimerkiksi Enemmistö ry:n pohjalta vuonna 1981 syntyneestä Helsingin Polkupyöräilijät -yhdistyksestä. Kuvaavaa Alasen kokemukselle pyöräilyyn liittyvästä toiminnasta ja keskustelusta on se, miten hän luonnehti itseään *Iltä-Sanomien* pyöräilyaiheisessa jutussa vuonna 1992: ”Anneli Alanen, 63, on niin sanotun nynnypyöräilyn veteraani. Hän kammoaa kaikenlaisia tempauksia ja kilpailuja, vaikka vaatiikin lisää pyörätelineitä ja -teitä.”<sup>84</sup> Jutun lopussa Alanen viittasi pyöräilykokemuksen sukupuolittuneisuuteen puhuessaan pyörätelineiden tarpeellisuudesta: ”Miesten mielestä

pyörän oma tukijalka riittää pitämään pyörän pystyssä, mutta heillähän ei ole koskaan raskaita kauppakasseja kyydissä.”<sup>85</sup>

Anneli Alasen liikenneaktivismi jatkui vuosituhaten vaihteen yli. 1990-luvulla hän kirjoitti muun muassa *Aamulehteen* liikenneaiheisia kolumneja. Hän teki 60-vuotismatkan Hollantiin tutustumaan pyöräilyratkaisuihin ja 70-vuotismatkan Ruotsiin, Tanskaan, Hollantiin sekä Norjaan tutkimaan kävelykatuja. Vanhetessaan Alanen alkoi kerätä tietoa myös vanhusten suhteesta asuinympäristöön.<sup>86</sup> Hänelle myönnettiin erilaisia liikenneturvallisuuspalkintoja ja esimerkiksi Liikenneturvan ansiomerkki vuonna 1990.<sup>87</sup> Alasta ei voida pitää täysin ulkopuolisena edes ammatillisen liikennesuunnittelun maailmasta, sillä hänen kirjoituksiaan julkaistiin alan lehdissä. Esimerkkinä mainittakoon *Liikenne*-lehdessä julkaistu raportti vuoden 1984 pohjoismaisesta kevyen liikenteen seminaarista Osllossa.<sup>88</sup> Haikan Omakotiyhdistyksen lisäksi hän ei kuitenkaan liittynyt kiinteäksi osaksi mitään suurempaa yhteisöä tai liikettä. Se, miten yksin ja ilman seuraajia Alanen jäi aktivismissaan ja liikennettä koskevassa ajattelussaan, alleviivaa sitä, miten vähäisen roolin sukupuoli on saanut suomalaisessa liikennepolitiikassa, -suunnittelussa ja -keskustelussa. Tätä käsitteellistä näkökulmaa pohdin seuraavaksi.

## Liikennetiedon sukupuoli

”Liikenne olisi aika nähdä osana muuta yhteiskuntaa, asumista, elämistä, ympäristöämme... Ja siihen tarvitaan kaikkien 0–100-vuotiaiden liikkujien – myös 2,6 miljoonan ajokortittoman – asiantuntemusta. Sekä naisia että miehiä.”<sup>89</sup> Ote Anneli Alasen mielipidekirjoituksesta *Aamulehdessä* vuodelta 1986 havainnollistaa hänen tapaansa käyttää sukupuolta liikenneaktivismissaan paitsi empiirisenä myös epistemologisenä kategoriana. Kysymys ei ollut pelkästään siitä, miten eri sukupuolet ja eri asemassa olevat ihmiset kokivat liikenteen, vaan olennaisesti myös erilaisista liikenteestä tietämisen tavoista, joista vain osa pääsi osaksi virallista liikennetietoa. Nostamalla esiin sukupuolen ja siihen risteävät kategoriat Alanen pyrki määrittelemään uudelleen sekä liikennetiedon että liikenteen. Useassa yhteydessä hän ravisteli vallitsevaa käsitystä siitä, ketkä olivat liikenteen asiantuntijoita.

Esimerkiksi vuonna 1986 Alanen vetosi kirjeitse toimittaja Risto Heikkilään, jotta liikennettä käsiteltäisiin Yleisradion televisio-ohjelmissa laajemmasta näkökulmasta. Alanen alleviivasi sitä käyttämätöntä tiedollista poten-

tiaalia, joka liikennekeskustelussa sivuun jäävillä oli hallussaan: ”Nykyinen ns. liikennekeskustelu jättää puolet kansasta sen ulkopuolelle: joko naiset tai kevytliikenteen, usein molemmat. SUOMELLA ON KÄYTTÄMÄTTÖMÄNÄ UUSIUTUVA LIIKENNETIETOPANKKI”.<sup>90</sup> Samana vuonna *Aamulehdessä* ilmestyneiden mielipidekirjoitustensa valokopioihin hän on liittänyt koneella kirjoitettuja muistiinpanolappuja. Yhdessä lukee: ”Katu, sillä kulkee kaikki! 2.3 milj. ajokortillista, 2.5 milj. ajokortitonta”. Toiseen on kirjoitettu: ”Kuka liikenneasiantuntija: Minkä metreissä, minuuteissa, mukavuudessa voittoa, sen menettää ajokortittoman liikenteen 0–10 km/h-vauhdin tuntemuksessa!”<sup>91</sup> Enemmistö ry:lle keväällä 1990 lähettämässään muistiinpanoissa hän peräänkuulutti liikenteen määrittelyä ympäristöasiaksi, jonka kehittämisessä vaadittiin ”naisten katuarkiasiantuntemusta”, olivathan he liikenteen ”monimenijöitä”.<sup>92</sup>

Alasen toiminnassa johtavana ajatuksena oli kyseenalaistaa se, miten liikenne ja sen olosuhteet määriteltiin, sekä se, kenellä oli valta tätä määrittelyä tehdä. Vaatiessaan muutosta hän vetosi tietoon kahdella rinnakkaisella tavalla. Ensimmäkin hän käytti muiden tuottamaa tietoa keräämällä sitä valtavan määrän ja levittämällä sitä. Alasen vuonna 2001 kirjoittamassa muistelmatextissä vaikutuksiltaan kauaskantoinen 50-vuotismatkakin näyttäytyy yhtenä tiedontuotannon välineistä. Matkaa suunnitellessaan Alanen muistelee kysyneensä liikenneasiantuntijoilta ehdotuksia Haikkaa muistuttavista omakotialueista, joilla vieraila. Tanskan kirjastoista Alanen keräsi juuri meneillään olevan katuvalistuskampanjan materiaaleja. Lisää aineistoja hän hankki paikallisista liikennevirastoista. Näitä hän postitti Suomessa Liikenneministeriöön, Liikenneturvaan, Enemmistö ry:lle, Suomen Luonnonsuojeluliittoon sekä Pirkkalan ja Tampereen liikennesuunnittelijoille.<sup>93</sup> Muutaman vuoden kuluttua Alanen oli ehtinyt kerryttää mittavan aineiston eri maiden pihakaturatkaisuista, mistä todistaa hänen paikalliselle suunnitteluinsinööri Pertti Heikkilälle lähettämänsä viisisivuinen konekirjoitettu lista julkaisuista, joita häneltä voisi tarpeen mukaan lainata.<sup>94</sup>

Rinnan tämän ensimmäisen tiedollisen lähestymistavan kanssa Alanen vetosi toistuvasti toiseen tietopohjaan eli kokemusperäiseen tietoon, joka hänen mielestään oli otettava paremmin huomioon liikennesuunnittelussa. Tampereen liikennesuunnittelijoille vuonna 1985 lähettämässään kirjeessä hän muisteli ensimmäistä Haikassa tekemäänsä hidaskatuehdotusta vuodelta 1979 ja miten ei sinisilmäisesti ollut voinut ajatella kenenkään sitä vastustavan. Toisin kuitenkin oli käynyt: ”kotikylän TURBOMIEHET SAIVAT PRI-

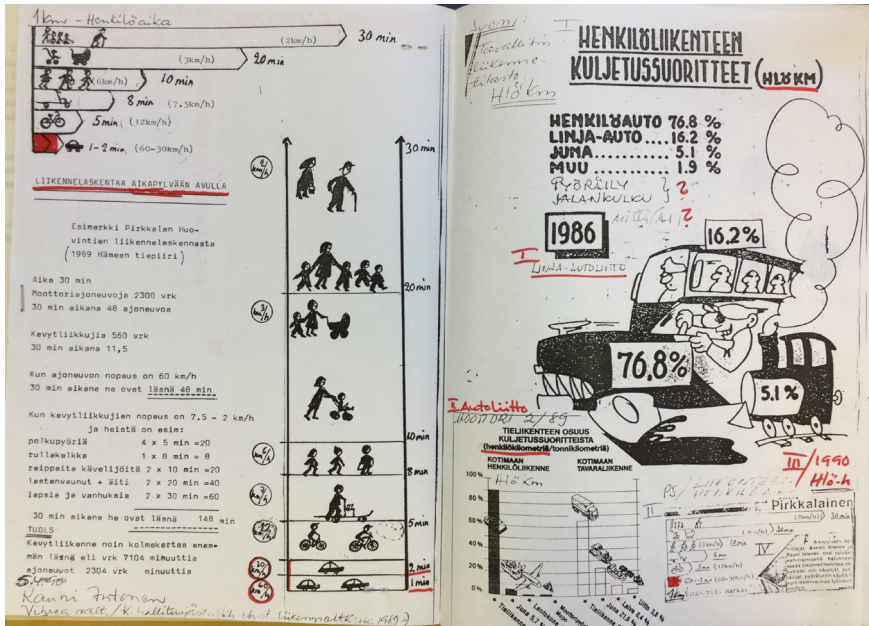
MITIIVIREAKTIOT JA RAIVARIT”, Alanen muisteli ja jatkoi: ”MIKÄ SAA TYY-PILLISEN KESKI-ikäISAUTOILIJAN PITÄMÄÄN ITSEÄÄN YLIMPÄNÄ ASUN-TOKATUASiantuntijana?”<sup>95</sup> Yhä uudelleen Alanen kyseenalaisti liikenteen auktoriteetteina esiintyvien tiedolliset perusteet tai vähintään osoitti niiden puutteellisuuden ja puolueellisuuden.

Alasella oli monia käytännön ideoita liikenteen asiantuntijavallan uudelleenjärjestelyyn. Liikennesuunnittelussa ja liikenteestä keskusteltaessa olisi otettava huomioon ne omakohtaiset kokemukset, joita oli muilla kuin pääasiallisilla autoilijoilla, esimerkiksi turvattomuuden tunteet, melun ja pakokaasujen aistiminen sekä ohitustilanteiden vaikutukset. Lautakuntien ja komiteoiden tasa-arvoisemman kokoonpanon lisäksi lausuntoja olisi liikenneasioissa pyydettävä muiltakin kuin vain autoilijoita edustavilta tahoilta. Liikenneturvallisuuksasioissa olisi kyseenalaistettava poliisin asema ylimpänä liikenneasiantuntijana ja lasten liikennevalistajana. Lisäksi koko liikenteen määritelmää olisi muutettava. Sen sijaan että liikenteen kuljetussuoritetta mitattaisiin vain ajokilometrien mukaan, pitäisi ainakin asuntokaduilla ottaa liikenteen mittaamisen välineeksi se aika, jonka eri liikennemuotojen edustajat kadulla viettivät.<sup>96</sup>

Viimeksi mainittua liikenteen tilastollista uudelleenmäärittelyä havainnollistaa Alasen Enemmistö ry:lle 1990-luvun alussa lähettämä kollaasimainen vertailu aikapohjaisen ja kilometripohjaisen lähestymistavan välillä (Kuva 3). Sitä tehdessään Alanen oli muuntanut vuoden 1989 liikennelaskennan Pirkkalan Huovintiellä aikalaskelmaksi ja todennut kävelijöiden ja pyöräilijöiden olleen kyseisellä tieosuudella läsnä noin kolme kertaa pidempään kuin moottoriajoneuvojen. Hän havainnollisti myös, ketkä tiellä olivat eniten: hitaimmat liikkujat eli vanhukset, liikuntavammaiset, pienet lapset sekä näiden saattajat.<sup>97</sup> Vastaava käsitteellinen kiepautus oli Alasen muistiinpanoissa vuodelta 1997: hän määritteli lastenvaunujen ja -rattaiden, kolmipyöräisten ja pyöräkelkkojen, pulkkien ja pyörätuolien kanssa liikkuvat liikenteen ”VIP-väeksi”.<sup>98</sup> Kääntämällä liikenteen hierarkian ylösalaisin, Alanen samalla teki sen näkyväksi.

Liikenteen uudelleenmäärittelyillä Alanen tähtäsi käsitteelliseen epäkohtaan. Hän koki autoilijoiden edustajien, erityisesti Autoliiton onnistuneen kaappaamaan liikenne-sanalan autoilun synonyymiksi. Toimiessaan luottamustehtävissään Alanen tutustui autoilun etuja puolustaneisiin tahoihin ja totesi pettymyksekseen, ettei esimerkiksi tutkija-asiantuntijoista löytynyt





Kuva 3. Alasen kollaasimaista tiedontuotantoa Enemmistö ry:lle 1980-luvulla lähetystä materiaalista. Kuva: Tiina Männistö-Funk.

näille juuri vastusta. "Aito liikennekeskustelu oli mahdotonta", hän harmiteli muistellessaan aktiiviaikojaan.<sup>99</sup>

"Mummojen ja muksujen"<sup>100</sup> eli "katuvarren kansan"<sup>101</sup> puolestapuhujana Alanen oli ajattelussaan hyvin lähellä niitä perusteita, joita sosiologi Mimi Sheller kehitti 2010-luvulla osana liikenneoikeudenmukaisuuden käsitettä ja teoriaa. Sheller vaatii tasa-arvoisemman liikenteen suunnittelussa siirtymistä pelkästä saavutettavuuden ja sen esteiden tutkimisesta kohti radikaalimpaa liikenteellistä oikeudenmukaisuutta. Edellytyksenä tälle on hänen mukaansa marginalisoitujen ryhmien määrätietoinen nostaminen tarkastelun keskiöön ja mukaan päätöksentekoon. Alasen tavoin Sheller valottaa liikenteellisesti syrjittyjen ryhmien intersektioita vallan näkökulmasta. Kun liikennejärjestelmä on rakennettu palvelemaan ennen muuta vammattomia, keskiluokkaisia, valkoisia miehiä, siitä tulee samalla kaikkia muita ryhmiä syrjivä, sukupuolittava, rodullistava ja invalidisoiva järjestelmä.<sup>102</sup> Tähän epätasa-arvon kehään Alanen koetti pureutua vuosikymmenten ajan esittäessään oikeudenmukaisempia tapoja tarkastella liikennettä ja vaikuttaa siihen. Tämän artikkelin alussa siteeratussa kirjeessään Lauri Nordbergille

hän ehdotti muun muassa lasten äänioikeutta kuntatasolla, taajamaliikenneasioista päätettäessä, jotta kuuluviin saataisiin ”kotikadun suurkuluttajien ääni”.<sup>103</sup> Toiselle tiedolliselle näkökulmalleen uskollisena hän toivoi samaan hengenvetoon poikkitieteellistä liikennekeskustelua.

On vaikea arvioida, miten suurta vaikutusta Anneli Alasen uutteralla toiminnalla oli hänen välittömän lähiympäristönsä ulkopuolella. Se voidaan kuitenkin todeta, ettei hänen edustamansa sukupuolittunut näkökulma liikenteeseen koskaan lyönyt läpi suomalaisessa yhteiskunnassa. Samana vuonna 1991, jona Alanen kirjoitti Nordbergille, ilmestyi artikkelikokoelma *Auto, terveys ja ympäristö*, jossa yli 20 eri alojen tutkijaa tarkasteli auton ympäristö- ja terveysvaikutuksia varsin kriittisesti ja monipuolisesti. Sukupuolta ei tässä teoksessa käsitelty ollenkaan, vaikka oikeussosiologi Paavo Uusitalo totesikin omassa osuudessaan seuraavasti – kuin kaikuna *Alas auton pakkovalta* -kirjasta yli kahdenkymmenen vuoden takaa: ”Yksityisautoon perustuva liikennejärjestelmä syrjii huomattavaa osaa väestöstä. Auto syrjii ihmisiä iän, terveyden, varallisuuden ja sukupuolen perusteella.”<sup>104</sup>

Uusitalo totesi edelleen iän ja sukupuolen vaikuttavan lisäksi onnettomuusriskiin, mutta sen syvällisemmin näitä eroja tai niiden taustaa ei kirjassa käsitelty. Tilanne ei ole juuri muuttunut seuranneiden vuosikymmentenkään aikana. Nykyään esimerkiksi liikenneköyhyyttä tarkasteltaessa todetaan itse liikenneköyhyyden mutta myös liikenteen haittavaikutuksille altistumisen liittyvän voimakkaasti paitsi tulotasoon myös sukupuoleen: naiset liikkuvat kävellen selvästi enemmän kuin miehet, joten he myös altistuvat moottoriliikenteen melulle ja päästöille miehiä enemmän.<sup>105</sup> Sukupuolta ei kuitenkaan nosteta käsitteelliseksi välineeksi, jonka avulla liikennejärjestelmää voitaisiin tarkastella ja uudistaa. Poikkeuksen muodostaa autoilun ja maskuliinisuuden välinen kulttuurinen yhteys, jota on usein tutkimuksessakin tarkasteltu. Ilmastokriisin käydessä kouriintuntuvaksi on kiinnitetty yhä enemmän huomiota siihen, miten tietyt hegemonisen maskuliinisuuden muodot ja ekologisesti kestämaton elämäntapa ovat kietoutuneet yhteen. Poliitiikan tutkija Cara Daggettin kehittämä termi *petromaskuliinisuus* tuo esiin ilmastodenialismin, misogynian ja fossiilisiin polttoaineisiin kytkeytyvän hypermaskuliinisuuden yhteyksiä.<sup>106</sup> Autoilun keskeinen asema tällaisessa maskuliinisuudessa tuo mieleen Anneli Alasen huomiot ”turbomiesten” primitiivireaktioista. Harvinaiseksi Alasen tekee se, että hän esitti käytännön ehdotuksia näiden ”turbomiesten” vallan vähentämiseksi ja tasa-arvon lisäämiseksi liikenteessä.



Johanna Hankonen on kuvaillut yhdyskunta- ja liikennesuunnittelussa 1900-luvun jälkipuoliskolla tapahtuneita muutoksia tehokkuuden yhteiskunnan esiinnousuksi, jonka vaikutukset näkyivät niin rakentamisen, kaupan kuin liikenteenkin alalla. Olennainen osa tehokkuuden yhteiskuntaa oli tilastolliseen liikennesuunnitteluun nojaava liikennejärjestelmä, joka korosti nopeutta sekä laskennallista tehokkuutta ja hajautti kaupunkirakenteen mahdollistamalla esimerkiksi lähiöiden ja automarkettien rakentamisen kauas keskustoista.<sup>107</sup> Tämän tehokkuuden ideaalin kanssa Anneli Alasen kuuluttamaa hitauden viestiä oli ilmeisen vaikea sovittaa yhteen. Kun Alanen totesi, ettei aitoa liikennekeskustelua ollut mahdollista käydä, tulkitsen hänen viitanneen nimenomaan käsitteelliseen keskusteluun liikenteen olemuksesta. Keskustelua liikenteen monimutkaisista yhteiskunnallisista sidoksista ja vaikutuksista ei käyty, vaan liikenne käsitteenä pakeni kahteen ääripäähän: yhtäältä yksilön valinnoiksi ja toisaalta läpitunkemattomaksi, tehokkuuden mittareita tottelevaksi järjestelmäksi, jossa ennusteet auto liikenteen kasvusta toteuttivat itseään.<sup>108</sup> Tarkasteleman Enemmistö ry:n ja Anneli Alasen aktivismi osoittavat, että pyrkimyksiä laajempaan liikennekeskusteluun kyllä oli, vaikka sitä harjoittaneet eivät yksin pystyneetkään kääntämään yhteiskunnan yleisen autoistumisen suuntaa.

## **Loppupäätelmät liikennetiedon pientareelta**

Tämä artikkeli on valottanut tiedontuotannon ja sukupuoleen paikantuneen tiedon merkitystä liikenneaktiivisissa. Tarkastelemistani aktivistitoimijoista Enemmistö ry käsitteli sukupuolta yhtenä tekijöistä, jotka asettivat ihmiset eriarvoiseen liikenteelliseen asemaan, ja viittasi toisinaan myös auton ja miehisisyyden kytköksiin. Käytännössä sukupuolikysymys jäi kuitenkin yhdistyksen toiminnassa taka-alalle. Sukupuoli toimi lähinnä yhtenä keinona ilmaista liikennepolitiikan ja -suunnittelun ongelmallisuutta, ei tiedon lähtökohtana. Liikenneaktivisti Anneli Alanen erottui tästä lähestymistavasta esittämällä sukupuolittuneet liikennekokemukset olennaisena tiedon ja uusien suunnitteluratkaisujen lähteenä. Hän toi naisnäkökulmaa liikenteeseen korostamalla erityisesti äitiyteen liittyviä kokemuksia avaimina liikenteen ymmärtämiseen. Samalla hän kiinnitti huomiota miesten ylivaltaan liikennettä koskevassa keskustelussa ja päätöksenteossa. Alasen toiminta perustui tässä mielessä nais erityisyyden ajatukseen, mutta hänen toimintansa ei ra-

joittunut naisten aseman ajamiseen. Naisnäkökulma oli pikemminkin keino haastaa liikennejärjestelmään liittyviä taustaoletuksia ja puolustaa kaikkia järjestelmän alakynteen jättämiä, ei vain naisia.

Donna Harawayn paikantuneen tiedon käsitteen näkökulmasta Alasen toiminta näyttäytyy paitsi tiedon tuotantona, myös tietämisen ja tiedon perusteiden tarkasteluna ja haastamisena. Feministisessä tietokäsityksessä nimenomaan tällaista tiedon tuottamisen ehtojen tarkastelua pidetään olennaisena. Sen kautta voidaan ymmärtää, minkälaiseen valtaan perustuu tiettyjen käsitysten asema tietona.<sup>109</sup> Tällainen paikantunut keskustelu tietämisen perusteista on liikennekeskustelussa yhä hyvin harvinaista.

Enemmistö ry:n aktivismissa ylhäältäpäin eri liikennemuotojen asemaa tarkasteleva ote osoitti liikennesuunnittelun ja sen poliittisen ohjauksen joltavan monella tapaa ongelmallisiin seurauksiin ja lopputuloksiin. Yhdistys ei kuitenkaan varsinaisesti haastanut liikennejärjestelmän perustavanlaatuisia pohjaoletuksia, kuten tehokkuuden ja nopeuden nostamista ylimmäisiksi hyveiksi. Tähän verrattuna Alasen selkeästi paikantunut ja sukupuolittunut ruohonjuuritason näkökulma kyseenalaisti radikaalimmin järjestelmän perusteita. Paikantunut katse liikenteeseen paljasti järjestelmän valtarakenteita ja tiedontuotannon vinoumia tavalla, joka tuntuu yhä tuoreelta. Kuten Alanen havainnoi, myös autoilun asiaa ajavien näkemykset ovat peräisin tietystä katsantokannasta, vaikka ne pyrittiin esittämään universaalina järkevänä käsityksinä. Tämän kätkeytyvän puolueellisuuden näkyväksi tekeminen voisi auttaa tekemään rohkeampaa ja oikeudenmukaisempaa liikennepolitiikkaa myös nykyaikana.

Tutkimukseni perusteella esitän, että sukupuolittunut ja paikantunut tieto voi antaa liikennejärjestelmän kritiikille erityistä voimaa verrattuna näennäisen neutraalista yläpositiosta esitettyihin näkemyksiin. Sukupuoli tietämisen ja ymmärtämisen lähtökohtana on kuitenkin jäänyt kerta toisensa jälkeen tien pientareelle, paitsi liikennettä koskevassa suunnittelussa, päätöksenteossa ja julkisessa keskustelussa, myös aktivismissa. Näin ei ole käynyt pelkästään Suomessa, vaan samanlainen taipumus sukupuolen merkityksen häivyttämiseen näkyy myös kansainvälisesti liikenneaktivismin historiassa. Tässä mielessä Anneli Alanen on liikennepolitiikan historiassa poikkeuksellinen hahmo. Suuren uutteruutensa ansiosta hän pääsi ääneen julkisessa liikennekeskustelussa. Arkistoiduista kirjeistä ei löydy merkkejä vihaisesta palautteesta, mutta muistiinpanoissaan Alanen mainitsee kannanottojensa ja hankkeidensa suututtaneen sekä yksittäisiä autoilijoita että autoilijoiden

etujärjestöjä. Varsinkin jälkikäteen hänelle annettiin silti myös julkista kiitosta. Tästä huolimatta sukupuoli ei noussut merkittäväksi käsitteeksi liikenteestä puhuttaessa. Mummot, muksut ja muut hitaat jäävät yhä syrjään liikennekeskusteluissa.

Sukupuolen roolin historiallinen tarkastelu johdattaa kysymään, miksei sukupuolten tasa-arvo ole noussut liikennepolitiikan tärkeiden kysymysten joukkoon. Tähän kysymykseen vastaaminen vaatisi lisää tutkimusta, mutta aktivismin tarkastelu paljastaa ainakin sen, miten vaikeaa tiettyjä liikennetiedon perusteita on ollut horjuttaa. Paikantuneille ja moninaisille näkökulmille ei ole tilaa silloin, kun liikennepolitiikka puetaan neutraaliuden kaapuun ja liikenne esitetään arvoista vapaana välineenä yhteiskunnan tehokkaaseen toimintaan. Harawayn hengessä voimme todeta tämän näennäisen neutraaliuden kertovan taustalla olevista valtapositiioista, joita se palvelee. Tästä näkökulmasta pientareen kansa ja sen puolustajat voisivat olla todellisen muutoksen etujoukko.

---

**Tiina Männistö-Funk** on tekniikan historian dosentti ja akatemiatutkija Turun yliopistossa, Suomen historian oppiaineessa. Akatemiatutkijan hankkeessaan hän käsittelee suomalaisten elinympäristöjen muutosta tilallisen tasa-arvon ja motorisoimattoman liikenteen näkökulmista 1950-luvulta 1990-luvun alkuun. Lisäksi hän johtaa kaupunkien oikeudenmukaisuutta tarkastelevaa, Koneen Säätiön rahoittamaa tutkimushanketta Keiden kaupunki.

---

## Viitteet

- 1 Anneli Alasen kirje Lauri Nordbergille 10.7.1991, Hj Liikennepoliittiset aineistot, Tieliikenne 1970–1998, Enemmistö ry:n arkisto, Kansan Arkisto (KA).
- 2 Lauri Nordberg, ”Sekuntivoittoko elämää tärkeämpi”, *Helsingin Sanomat*, 6.7.1991.
- 3 ”Muotokuvassa Anneli Alanen”, *Liikenne* 3/1988, 12–13.
- 4 Antti Alanen, ”Muistot: Anneli Alanen”, *Helsingin Sanomat*, 10.5.2015.
- 5 Rojola 2000, 153.
- 6 Haraway 1988, 589.
- 7 Viitamies 2016.
- 8 Ampuja 2007; Mäkiranta 2022; Schönach 2008.
- 9 Hinttaniemi 2003.
- 10 Ks. esim. Larjavaara 2002; Aalto 2018, 46–53.
- 11 Ks. esim. Tuominen 1991; Metsämäki ja Nisula 2006.

- 12 Tiikkaja et al. 2018.
- 13 Sheller 2018; Martens 2017.
- 14 Traficom 2023, 66.
- 15 Cresswell ja Uteng 2008, 3.
- 16 Smidfelt Rosqvist 2019; Kronsell et al. 2016.
- 17 Försti 2013; Jalonen 2010; Männistö-Funk 2021b.
- 18 Schmucki 2012, 81–84.
- 19 Männistö-Funk 2021a.
- 20 Kallioinen 2002, 64–66.
- 21 Kallioinen 2002, 66. Ks. myös Hankonen 1994, 386.
- 22 Dekker 2021, 243–244, 358.
- 23 Choudry 2020, 28.
- 24 Larjavaara 2002, 96.
- 25 Metsämäki ja Nisula 2006, 209–210.
- 26 Ks. Viitamies 2016, 103.
- 27 Toimintakertomukset 1969–1977, DB Toimintakertomukset, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 28 Toimintakertomukset 1969–1977, DB Toimintakertomukset, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 29 Schönach 2008, 177; Aalto 2018, 46–53. Ks. myös Tuominen 1991, 241.
- 30 Aalto 2018, 46–53.
- 31 Enemmistö ry:n organisaatiouudistus, ehdotus liitteenä kokouspöytäkirjaan: 30.1.1975: Eri puolilla maata sijaitsevien Enemmistöjen yhteistyötä pohtiva työryhmä, Cc Muut pöytäkirjat, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 32 Dekker 2021, 225.
- 33 Kertomus Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry:n vuoden 1970 toiminnasta, DB Toimintakertomukset, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 34 Johtokunnan toimintakertomus vuodelta 1969, DB Toimintakertomukset, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 35 Mäkiranta 2022, 175–176; Larjavaara 2002, 97.
- 36 Johtokunnan toimintakertomus vuodelta 1969, DB Toimintakertomukset, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 37 Maunula 1969, 60–61.
- 38 Sundström 1969, 81.
- 39 Ks. Käsikirjoitus ”Joukkotiedottaminen liikenteestä”, 18.3.1974, Dg Toimitteet, artikkelien konseptit, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 40 Sundström 1969, 76–78.
- 41 ”Uskomatonta”-moniste, DH Lennäkit, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 42 ”Ihminen vai auto?”-moniste, DH Lennäkit, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 43 Baum 2008.
- 44 Kortti 2008, 126–127.
- 45 Sederholm 1994, 91.
- 46 Dekker 2021, 222–223.
- 47 Ks. esim. Viitamies 2016, 154–166.
- 48 Försti 2013, 286.
- 49 Jalonen 2010, 75.

- 50 Tie- ja vesirakennushallitus 1977, 14.
- 51 Viitamies 2016, 97–104; Ampuja 2007, 75.
- 52 He Projektit, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 53 Männistö-Funk 2023, 273.
- 54 Rojola 2000, 153.
- 55 *Enemmistö-lehti* 1/1997, 3.
- 56 *Enemmistö-lehti* 1/1997.
- 57 Hj Liikennepoliittiset aineistot, tieliikenne 1970–1990, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 58 Ba Saapuneet kirjeet 1966–2010, Anneli Alasen arkisto, KA; Bb lähetetyt kirjeet 1980–2004, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 59 Esim: Kirje Arne J. Hermannilta 31.7.1980; Kirje Niels Jenseniltä 18.2.1981; Kirje Einar Dalevoldilta 23.4.1981 Ba Saapuneet kirjeet 1966–2010, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 60 *Pirkkalainen* 20/1997.
- 61 Kirsti Vepsän kirje Anneli Alaselle 22.3.1980, Ba Saapuneet kirjeet 1966–2010, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 62 Anneli Alasen kirje Vappu Taipaleelle 1.8.1982, Bb lähetetyt kirjeet 1980–2004, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 63 Vappu Taipaleen kirje Anneli Alaselle 23.8.1982, Ba Saapuneet kirjeet 1966–2010, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 64 Ks. esim. Tasa-arvoasiain neuvottelukunnan digitoidut julkaisut ja esitteet, <https://tane.fi/documents/31741422/31965916/Tasa-arvoasiain+neuvottelukunnan+digitoidut+julkaisut+ja+esitteet.pdf/1a4c904b-428b-1fcc-4d1e-15b50753025f/Tasa-arvoasiain+neuvottelukunnan+digitoidut+julkaisut+ja+esitteet.pdf?t=1561016612000>
- 65 Paavo Nikulan kirje Anneli Alaselle 21.8.1987, Ba Saapuneet kirjeet 1966–2010, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 66 Schalk et al. 2017, 449–450.
- 67 Boys et al. 1984, 3.
- 68 Norton 2021, 287–268.
- 69 Dekker 2021, 228–229.
- 70 Anneli Alanen, "Asuntokadut ihmisille", *Suomen Kuvalehti*, 8.2.1980.
- 71 Bruno et al. 2021, 527.
- 72 Arja Karjalainen, "Asuinympäristö ei ole ohitusmaisema", *Aamulehti*, 16.8.1978.
- 73 Kristiina Tuormaa, "Onko lapsen pakko pelätä kotikadullaan?", *Anna*, 5.6.1980.
- 74 Antti Alanen, "Muistot: Anneli Alanen", *Helsingin Sanomat*, 10.5.2015.
- 75 Sirkku Määttä, "Kuka kuuntelisi kyläraittien suurkuluttajia?", *Kaksplus* 7/1981.
- 76 Antti Alanen, "Muistot: Anneli Alanen", *Helsingin Sanomat*, 10.5.2015.
- 77 Da Aineistot: liikenne, hidaskadut, D Toiminta-asiakirjat, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 78 Rojola 2000, 149.
- 79 Haraway 1988, 581–583.
- 80 Rojola 2000, 155.
- 81 Jallinoja 1983, 222; Bergman 2002, 238; Bergman 1998, 177; Turunen 2023, 383; Aalto 2018, 75–83.
- 82 Ks. esim. Aalto 2018, 61.
- 83 Dekker 2021, 240.
- 84 Olli-Pekka Tiainen, "Tangolta satulaan", *Ilta-Sanomat*, 31.7.1992.
- 85 Ibid.

- 86 De Vanhukset, D Toiminta-asiakirjat, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 87 Antti Alanen, "Muistot: Anneli Alanen", *Helsingin Sanomat*, 10.5.2015.
- 88 Anneli Alanen, "Kuvakierros Norjan piha- ja hidaskaduilla – FOT-matkailijan liikennehavaintoja", *Liikenne* 2/1984.
- 89 Anneli Alanen, "Naisia liikennemaailmaankin", *Aamulehti*, 31.10.1986.
- 90 Anneli Alasen kirje Risto Heikkilälle 8.3.1986, Bb lähetetyt kirjeet 1980-2004, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 91 Cb kirjoitukset 1979, artikkelit 1983–1984, C Käsikirjoitukset, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 92 Anneli Alasen kirje Enemmistö ry:lle 18.4.1990, Hj Liikennepoliittiset aineistot, Tieliiikenne 1970–1998, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 93 Anneli Alanen, "Joka menneitä muistaa, sitä...", puhtaaksi kirjoitettuja muistiinpanoja, Aa Biographica Anneli Alasen arkisto, KA.
- 94 Anneli Alasen kirje Pertti Heikkilälle 19.5.1982, Bb lähetetyt kirjeet 1980-2004, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 95 Anneli Alasen kirje Kauko Lehtoselle, Heikki Ikoselle ja Pertti Heikkilälle 19.5.1982, Bb lähetetyt kirjeet 1980-2004, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 96 Anneli Alasen kirje Risto Heikkilälle 8.3.1986, Bb lähetetyt kirjeet 1980-2004, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 97 Anneli Alanen, "Liikennelaskentaa aikapylvään avulla", Hj Liikennepoliittiset aineistot, Tieliiikenne 1970–1998, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 98 Pirkkalaisen 21.5.1997 jutun reunaan tehdyt muistiinpanot, Aa Lehtiartikkelit Anneli Alasesta, A Biografica, Anneli Alasen arkisto, KA.
- 99 Anneli Alanen, "Joka menneitä muistaa, sitä...", puhtaaksi kirjoitettuja muistiinpanoja, Aa Biographica Anneli Alasen arkisto, KA.
- 100 "Kotikadut viihtyisiksi vaikka pienellä pakolla", *Turun Sanomat*, 18.5.1984.
- 101 Antti Alanen, "Muistot: Anneli Alanen", *Helsingin Sanomat*, 10.5.2015.
- 102 Sheller 2018, 29, 77.
- 103 Anneli Alasen kirje Lauri Nordbergille 10.7.1991, Hj Liikennepoliittiset aineistot, Tieliiikenne 1970–1998, Enemmistö ry:n arkisto, KA.
- 104 Uusitalo 1991, 180.
- 105 Tiikkaja et al. 2018, 30; Liimatainen 2022, 26.
- 106 Daggett 2018.
- 107 Hankonen 1994, 357.
- 108 Liikennejärjestelmän polkuriippuvuudesta ks. esim. Lundin 2008, 271–284; Dekker 2021, 155–182.
- 109 Naskali 2014, 48.

## Lähteet

### Aikakaus- ja sanomalehdet

Alanen, Anneli. "Asuntokadut ihmisille." *Suomen Kuvalehti*, 8. helmikuuta 1980.

- Alanen, Anneli. "Kuvakierros Norjan piha- ja hidaskaduilla – FOT-matkailijan liikennehavaintoja." *Liikenne* 2/1984.
- Alanen, Anneli. "Naisia liikennemaailmaankin." *Aamulehti*, 31. lokakuuta 1986.
- Alanen, Antti. "Muistot: Anneli Alanen." *Helsingin Sanomat*, 10. toukokuuta 2015. *Enemmistö-lehti* 1/1997.
- Karjalainen, Arja. "Asuinympäristö ei ole ohitusmaisema." *Aamulehti*, 16. elokuuta 1978.
- "Kotikadut viihtyisiksi vaikka pienellä pakolla." *Turun Sanomat*, 18. toukokuuta 1984.
- "Muotokuvassa Anneli Alanen," *Liikenne* 3/1988.
- Määttä, Sirkku. "Kuka kuuntelisi kyläraittien suurkuluttajia?" *Kaksplus* 7/1981.
- Nordberg, Lauri. "Sekuntivoittoko elämää tärkeämpi." *Helsingin Sanomat*, 6. heinäkuuta 1991. *Pirkkalainen* 20/1997.
- Tiainen, Olli-Pekka. "Tangolta satulaan." *Iltä-Sanomat*, 31. heinäkuuta 1992.
- Tuormaa, Kristiina. "Onko lapsen pakko pelätä kotikadullaan?" *Anna*, 5. kesäkuuta 1980.

## Arkistolähteet

- Kansan Arkisto (KA), Helsinki. Anneli Alasen arkisto.  
Kansan Arkisto (KA), Helsinki. Enemmistö ry:n arkisto.

## Tutkimuskirjallisuus

- Aalto, Sari. *Vaihtoehtopuolue. Vihreän liikkeen tie puolueeksi*. Helsinki: Into Kustannus, 2018.
- Ampuja, Outi. *Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytenä. Melu ympäristöongelmana ja sen synnyttämien reaktioiden kulttuurinen käsittely Helsingissä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2007.
- Baum, Kelly. "The Sex of the Situationist International." *October* 126 (2008): 23–43. DOI: 10.1162/octo.2008.126.1.23
- Bergman, Solveig. "Naisliikehdinnän moninaisuus. 'Uusi' suomalainen naisliike yhteiskunnallisena liikkeenä." Teoksessa *Uudet ja vanhat liikkeet*, toimittaneet Kaj Ilmonen ja Martti Siisiäinen, 165–186. Tampere: Vastapaino, 1998.
- Bergman, Solveig. *The Politics of Feminism: Autonomous Feminist Movements in Finland and West Germany from the 1960s to the 1980s*. Turku: Åbo Akademi, 2002.
- Boys, Jos et al. "Introduction." Teoksessa *Making Space: Women and the Man-Made Environment*, toimittanut Matrix, 1–10. London: Pluto Press, 1984.
- Bruno, Matthew, Henk-Jan Dekker ja Leticia Lindenberg Lemos. "Mobility protests in the Netherlands of the 1970s: Activism, innovation, and transitions." *Environmental Innovation and Societal Transitions* 4 (2021): 521–535. DOI: 10.1016/j.eist.2021.10.001
- Choudry, Aziz. "Social Movement Knowledge Production." Teoksessa *Handbook of Theory and Research in Cultural Studies and Education*, toimittanut Peter Pericles Trifonas, 27–40. Cham: Springer, 2020.

- Cresswell, Tim, ja Tanu Priya Uteng. "Gendered mobilities: Towards a Holistic Understanding." Teoksessa *Gendered Mobilities*, toimittaneet Tim Cresswell ja Tanu Priya Uteng, 1–14. New York: Ashgate Publishing, 2008.
- Daggett, Cara. "Petro-Masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire." *Millennium* 47, no.1 (2018): 25–44. DOI: 10.1177/0305829818775817
- Dekker, Henk-Jan. *Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920–2020*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2021.
- Försti, Teija. *Vauhtikausi. Autoilun sukupuoli 1920-luvun Suomessa*. Turku: Turun yliopisto, 2013.
- Hankonen, Johanna. *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. Tampere: Otatieto Oy, Gaudeamus, 1994.
- Haraway, Donna. "Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective." *Feminist Studies* 14, no. 3 (1988): 575–99. DOI: 10.2307/3178066
- Hinttaniemi, Tero. *Enemmistö ryliikennepoliittisena keskustelijana 1968–1975*. Pro gradu -tutkielma. Helsinki: Helsingin yliopisto, 2003.
- Jallinoja, Riitta. *Suomalaisen naisasialiikkeen taistelukaudekset*. Helsinki: WSOY, 1983.
- Jalonen, Riikka. "Female Curiosity towards Automobile Technology: Car Service Courses for Finnish Women in the 1970s." *Icon* 16 (2010): 74–91.
- Kallioinen, Johanna. *Pyöräilyn institutionaalinen asema liikennesuunnittelussa*. VATT-keskustelualoitteita 267. Helsinki: Valtion taloudellinen tutkimuskeskus, 2002.
- Kortti, Jukka. "Vuoden 1968 mediaperintö." *Media & viestintä* 31, no. 5 (2008): 118–132.
- Kronsell, Annica, Lena Smidfelt Rosqvist ja Lena Winslott Hiselius. "Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms: The Swedish Case." *International Journal of Sustainable Transportation* 10, no. 8 (2016): 703–711. DOI: 10.1080/15568318.2015.1129653
- Larjavaara, Risto. "Enemmistö: Historiaa ja nykypäivää." Teoksessa *Tanssiva katusulku. Kestävän kehityksen tositarinoita Helsingin seudulta*, toimittaneet Ella Korhonen ja Sarianne Tikkanen, 96–104. Helsinki: Rakennusalan kustantajat RAK, 2002.
- Liimatainen, Heikki. *Liikenneköyhyyden ilmenemismuodot. Ja miten ongelmiin voidaan puuttua*. Kalevi Sorsa -säätö, 2022.
- Lundin, Per. *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia förlag, 2008.
- Martens, Karel. *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge, 2017.
- Maunula, Leena. "Yksityisautolla joukkohautaan." Teoksessa *Alas auton pakkovalta*, toimittanut Leena Maunula, 42–61. Helsinki: Tammi, 1969.
- Metsämäki, Mikko, ja Petteri Nisula. *Aktivistit. Suomalaisten kansalaisliikkeiden tarina*. Helsinki: Edita 2006.
- Mäkiranta, Janne. *Clarifying the Air: Finnish Air Pollution Experts and the International Quest for Safe Air, 1940s–1970s*. Väitöskirja. Turku: Turun yliopisto, 2022.
- Männistö-Funk, Tiina. "Pyöräilyn kohtalo autojen kaupungissa. Kaupunkiliikenteen muuttuvat tilat Turussa 1950–1970-luvuilla." Teoksessa *Humanistinen kaupunkitutkimus*, toimittaneet Tanja Vahtikari et al., 195–224. Tampere: Vastapaino 2021.
- Männistö-Funk, Tiina. "The Gender of Walking: Female Pedestrians in Street Photographs 1890–1989." *Urban History* 48, no 2 (2021): 227–247. DOI: 10.1017/S0963926819000981



- Männistö-Funk, Tiina. "The struggle over pedestrians: Defining the problems of walking in the 1960s and 1970s." *The Journal of Transport History* 44, no. 2 (2023): 254–275. DOI: 10.1177/00225266231163080
- Naskali, Päivi. "Turvallisuusvyöhykkeen tuolle puolen. Yliopistopedagogiikka feministisen tietokäsityksen kehityksessä." Teoksessa *Eroja ja vaarallisia suhteita. Keskustelua feministisestä pedagogiikasta*, toimittaneet Jaana Saarinen, Hanna Ojala ja Tarja Palmu, 41–67. Helsinki: Suomen Kasvatustieteellinen Seura, 2014.
- Norton, Peter. "Persistent Pedestrianism: Urban Walking in Motor Age America, 1920s–1960s." *Urban History* 48, no. 2 (2021): 266–289. DOI: 10.1017/S0963926819000956
- Peltola, Jarmo. "Liikenne maassamuuton Suomessa." Teoksessa *Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005*, toimittaneet Jaakko Masonen ja Mauno Hänninen, 36–42. Helsinki: Tielaitos, 1995.
- Rojola, Sanna. "Donna Haraway. Mieluummin kyborgi kuin jumalatar." Teoksessa *Feministejä – Aikamme ajattelijoita*, toimittaneet Anneli Anttonen, Kirsti Lempiäinen ja Marianne Liljeström, 137–160. Tampere: Vastapaino, 2000.
- Schalk, Meike, Ulrika Gunnarsson-Östling ja Karin Bradley. "Feminist Futures and 'Other Worlds.'" Teoksessa *Routledge Handbook of Gender and Environment*, toimittanut Sherilyn MacGregor, 447–463. London: Routledge, 2017.
- Schmucki, Barbara. "If I Walked on my Own at Night I Stuck to Well Lit Areas': Gendered Spaces and Urban Transport in 20<sup>th</sup> Century Britain." *Research in Transportation Economics*, 34 (2012): 74–85.
- Schönach, Paula. *Kaupungin savut ja käryt. Helsingin ilmansuojelu 1945–1982*. Helsinki: Helsingin yliopisto, 2008.
- Von Schwerin, Alexander. "Gegenwissen. Die Neuen Sozialen Bewegungen in der Bundesrepublik und die Grundlagen ihrer Wirkung." *N.T.M.* 30 (2022): 529–540. DOI: 10.1007/s00048-022-00349-4
- Sederholm, Helena. *Intellektuaalista terrorismia. Kansainväliset situationistit 1957–72*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 1994.
- Sheller, Mimi. *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso, 2018.
- Smidfelt Rosqvist, Lena. "Gendered Perspectives on Swedish Transport Policy-Making." Teoksessa *Integrating Gender into Transport Planning*, toimittaneet Christina Lindkvist Scholten ja Tanja Joelsson, 69–87. Cham: Palgrave Macmillan, 2019.
- Sundström, Leif. "Liikenne ja tasa-arvo." Teoksessa *Alas auton pakkovalta*, toimittanut Leena Maunula, 69–100. Helsinki: Tammi, 1969.
- Tie- ja vesirakennushallitus. *Henkilöliikennetutkimus. Näin me liikuimme 1974*. Helsinki, 1977.
- Tiikkaja, Hanne, Markus Pöllänen ja Heikki Liimatainen. *Liikenneköyhyys Suomessa. Näkökulmia liikkumisen sosiaalisen kestävyteen*. Tutkimusraportti 94. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, 2018.
- Traficom, *Henkilöliikennetutkimus 2021. Suomalaisten liikkuminen*. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 1/2023.
- Tuominen, Marja. "Me kaikki ollaan sotilaitten lapsia". *Sukupuolvihegemonian kriisi 1960-luvun suomalaisessa kulttuurissa*. Helsinki: Otava, 1991.

- Turunen, Arja. "Lähiösuunnittelu sukupuolten tasa-arvon esteenä? Yhdistys 9 ja vaatimukset asumisen uudistamisesta 1960-luvulla." *Historiallinen Aikakauskirja* 121, no. 4 (2023): 379–391.
- Uusitalo, Paavo. "Auton yhteiskunta." Teoksessa *Auto, terveys ja ympäristö*, toimittaneet Päivi Santalahti et al., 178–204. Helsinki: Gaudeamus, 1991.
- Viitamies, Janne. *Kenen Aleksin Helsinki. Kluuvien kävelykatutaistelut 1968–2003*. Väitöskirja. Helsinki: University of Helsinki, 2016.