



Yksityiskohta liikennevälineiden kehitystä kuvaavasta *Spirit of Transportation* -teoksesta. Kuva: Markus Kari.

## LIKKUVUUSTUTKIJAT KOKOONTUIVAT PHILADELPHIAAN

Markus Kari

T<sup>2</sup>M-seuran (History of Transport, Traffic and Mobility, <http://t2m.org/>) kahdestoista vuosittainen konferenssi järjestettiin Pennsylvanian Philadelphiassa 18.–21. syyskuuta 2014 teemalla *Spinoffs of Mobility: Technology, Risk & Innovation*. Edellinen vastaava konferenssi järjestettiin syyskuussa 2013 Kouvolassa ja Pietarissa. Alla muutamia huomioita ja vaikutelmia konferenssista.

Tilat Drexel Universityssä olivat käytännölliset ja puitteet hyvät konferenssin järjestämiseksi. Käytännön asiat sujuivat hyvin ennakoilmoittautumisten perusteella. Paikallisena emäntänä toimi Drexelin sosiologian professori Mimi Sheller, joka valittiin vuonna 2013 T<sup>2</sup>M -seuran puheenjohtajaksi. Toimikausi alkoi tämän vuoden kon-

ferenssista. Euroopassa alkunsa saaneen seuran johto laajenee siten uusille alueille. Euroopan ja Pohjois-Amerikan lisäksi *mobilities* kiinnostaakin tutkimusteemana myös Etelä-Amerikassa.

Konferenssissa oli yhteensä 24 paneelia, ja alustuksia yhteensä satakunta. Niiden lisäksi konferenssista tekivät intensiivisen kolme keynote-alustusta, tervetulovastaanotto, seuran vuosikokous, konferenssibanketti sekä upeat tutustumiskäynnit kaupungin raideverkostoon sekä seinätaiteeseen.

Konferenssin keynote-alustukset pitivät Rae Zimmerman (*Adapting Transportation to Global Risk Challenges*), Mei-Po Kwan (*Mobility and Everyday Encounters: Studying Segregation in the Age of Geospatial and Mobile Technologies*) ja Ruth Oldenziel (*Whose Mobility? Sustainability & the Politics of Traffic Counting in the 20th C.*). Näistä kahden ensimmäisen yhdysvaltalaisyliopiston professorin esityksiä yhdisti vahva kvantitatiivinen tutkimusote.

Yksi toistuvista teemoista oli *mobilities*-tutkimuksen tulevaisuuden suunta. Sessioista voi nostaa esiin seuraavat esitykset:

*The Dialectic of Speed, Slowness & Waiting*. Jim Cohenin esitys käsitteli sitä, kuinka no-

peus on historiallisesti suhteellinen ilmiö. Ei siis voida sanoa, milloin junista tuli nopeita, sillä eri junasukupolvien nopeusparannukseen totutaan niin, että pian se tuntuu jo arkipäiseltä. Peter Lyth esitti alustuksessaan, että kulkuvälineiden kehityksessä noudatettiin nopeusparadigmaa aina 1970-luvulle saakka: ihminen pyrki jatkuvasti absoluuttisesti nopeampaan liikkumiseen. Concordeen aikana (muttei sen ansiosta) paradigma murtui ja korvautui liikkuvuusparadigmalla.

*Airports and Aviation.* Ray Clark käsiteli Dullesin lentokentän suunnittelua tutustuen Eero Saarisen arkistoihin. Bret Edwardsin alustuksessa pureuduttiin Kanadan

maahanmuuttopolitiikan muutokseen suihkuaikakauden alettua.

*Risk and the Unintended Consequences of Aviation Technology.* Roger D. Connorin provokatiivinen mutta vakuuttava argumentti oli, että kieltolain aikainen salakuljetus käytännössä rahoitti ilmailun alkuajan kasvun Yhdysvalloissa.

*Highways & Nations.* Lyubomir Pozharliev'n alustus käsitteli oivallisella tavalla teknologisen kehityksen ja ideologisesti vahvan kansallisvaltion rakentamisen välisiä yhteyksiä.

*Public Transit: Trams, Streetcars, Subways.* Robert W. Pfaffin alustus perustui huolelliseen arkistotutkimukseen ja onnistui erittelemään syitä Detroitin liikennetarkaisujen kehitykselle sen sijaan, että olisi tyytynyt yleistämään autojen aikakauden alkamisen välittömistä vaikutuksista. Fallon Samuels Aidoon ansiokkaan alustuksen pohjalta käytiin voimakas keskustelu liikennevälineiden tasa-arvovoulottuvuudesta.

*The Wheel That Broke: Railways & the Great War* käsitteli maanpuolustuksen ja rautatieverkon suhdetta Belgiassa ja Saksassa 1900-luvun alussa.

Kävelykierroksella tutustumiskohteena trolley. Kuva: Markus Kari.





Entinen Reading Terminal -rautatieasema, nykyinen kongressikeskus. Maailman vanhin kattorakenne laatuun (*single-span arched-roof*) ja ainoa USA:ssa jäljellä oleva. Kuva: Markus Kari.

*'Smart' Technology & Connected Mobility* -paneelissa käytiin värikäs keskustelu alustuksista, jotka käsitelivät automaatiota liikennevälineiden historiassa ja ilmastonmuutoksen vaikutusta liikenneverkostoon.

Suomalaisista Markus Kari esitti *Airports and Aviation* -paneelissa työnsä otsikolla *Passenger Related Risks in Civil Aviation as an Object of International Law – Historical View*. Juhana Salojärvi piti alustuksen *Accidents and Security* -paneelissa otsikolla *Steamboat Accidents and the Rules of the Seas in 19th Century Finland*.

Konferenssialustusten taso oli vaihteleva. Osa alustuksista perustui laajaankin tutkimukseen, kun osa muistutti lähinnä tutkimushankkeen alkion esittelyä kuvien kera. Kaikki kuitenkin tarjosivat hyviä näkökulmia tieteenalan nykykehitykseen. Esitykset

myös käynnistivät hyviä keskusteluja sekä paneeleissa että väliajoilla. Konferenssin ensiluokkaiset järjestelyt olivatkin omiaan akateemiselle verkostoitumiselle.

Vuoden 2015 T<sup>2</sup>M-konferenssi järjestetään Napolissa ja vuoden 2016 konferenssi Mexico Cityssä. Mexico Cityyn on rakenteilla läntisen pallonpuoliskon suurin lentokenttä, jonka työmaalle paikallinen isäntä lupaili järjestävänsä vierailumahdollisuuden.

OTL, KTM Markus Kari tekee väitöskirjaa Helsingin yliopiston oikeustieteellisessä yliopistossa. Lisäksi hän on tutkija professori Mia Korpiolan johtamassa *Speeding*-tutkimushankkeessa, jossa oikeuden modernisaatiota tutkitaan tarkastelemalla liikennevälineiden oikeudellista sääntelyä.  
markus.kari@helsinki.fi