

Lassi Hursti

”VIATTOMAN JA VÄHÄN HASSUNKIN NÄKÖINEN, MUTTA VAARALLINEN”

Diskurssianalyysi sähköpotkulaudoista
verkkouutisissa

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Pro gradu -tutkielma
Huhtikuu 2020

TIIVISTELMÄ

LASSI HURSTI: ”Viattoman ja vähän hassunkin näköinen, mutta vaarallinen”

Diskurssianalyysi sähköpotkulaudoista verkkouutisissa

Pro gradu -tutkielma, 69 s., 9 liites.

Tampereen yliopisto

Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma, ympäristöpolitiikan ja aluetieteen opintosuunta

Tutkielman ohjaaja: Pekka Jokinen

Huhtikuu 2020

Vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat levinneet kolmessa vuodessa yli sataan kaupunkiin. Oikein hyödynnettyinä ne voivat täydentää julkisen liikenteen puutteita sekä sujuvoittaa kaupunkiliikennettä. Tässä tutkimuksessa tarkastelin sähköpotkulautojen läsnäoloa suomalaisessa mediakeskustelussa. Keräsin tutkimusta varten 98 Iltalehden, Ilta-Sanomien, MTV:n ja Ylen vuoden 2019 aikana julkaisemaa sähköpotkulautoja käsittelevää verkkouutista. Analyysimenetelmänäni hyödynsin diskurssianalyysiä. Käytin myös sähköpotkulaudoista tehtyjä ajankohtaisia tutkimuksia analyysini taustoittamiseen.

Varsinainen analyysini jakautui kahteen osioon. Ensimmäisessä osassa tein diskurssianalyysin sähköpotkulautoja käsittelevästä uutisoinnista. Analyysi paljasti median keskittyvän erityisesti sähköpotkulautojen turvallisuuteen sekä sähköpotkulautilijoiden välinpitämättömyyteen liikennesäännöistä. Sähköpotkulaudat näyttäytyivät keskustelussa herkiltä joutumaan onnettomuuksiin, minkä lisäksi niiden käytössä noudatettu ajotyylillä keräsi kritiikkiä. Myös sähköpotkulautojen väärinpysäköinnin aiheuttamista haitoista uutisoitiin laajasti. Keskeinen jännite muodostui jalankulkijoiden ja sähköpotkulautilijoiden välille, ja uskon tämän jännitteen purkamisen olevan avainasemassa sähköpotkulautojen menestyksekkäälle yhteensovittamiselle osaksi muuta liikennettä.

Analyysin toisessa osiossa tarkastelin kaupunkiliikenteen hierarkioita sekä kaupungeilla käytössään olevia keinoja sovittaa sähköpotkulaudat menestyksekkäästi osaksi vakiintuneempaa liikennettä. Peilasin näitä teemoja Jenni Kuopan näkemyksiin kaupungissa liikkumisen ennakoimattomuudesta sekä Jeremy Némethin ja Ocean Howellin kirjoituksiin kaupunkitilan normien ulkopuolelle jäämisen seurauksista. Tehokkaimmaksi keinoksi totesin sähköpotkulautojen ajokulttuuriin vaikuttamisen. Myös sähköpotkulaudoille suunnitellun infrastruktuurin, ensisijaisesti pysäköintialueiden, rakentaminen on tärkeää, sillä nykyisellään suomalaisten kaupunkien infrastruktuuri ei ole valmis ottamaan vastaan uusia liikkumismuotoja.

Johtopäätöksensä voidaan sanoa sähköpotkulautilun hakevan yhä paikkaansa liikenteessä. Mikäli tuota paikkaa ei löydy, sähköpotkulaudoilla on vaarana tulla määritellyksi ulos yleisesti hyväksytyistä kaupunkiliikenteestä. Mikäli sähköpotkulaudat kuitenkin löytävät oman roolinsa, niillä on mahdollisuus tulla uudeksi ja joustavaksi osaksi julkista liikennettä.

Avainsanat: kaupunkiliikenne, sähköpotkulauta, media-analyysi, julkinen keskustelu

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Sisällys

1 JOHDANTO.....	1
1.1 Sähköpotkulaudat Suomessa.....	2
1.2 Tutkimuksen tavoitteet.....	3
2 AIEMPI TUTKIMUS.....	5
2.1 Sähköpotkulaudan lyhyt historia.....	5
2.2 Sähköpotkulaudat tutkimuksessa.....	6
3 DISKURSSIANALYYSI.....	11
3.1 Juuret Foucaultissa.....	11
3.2 Sosiaalinen konstruktionismi.....	12
3.3 Kielen merkitys.....	14
3.4 Diskurssianalyysi mediantutkimuksessa.....	14
4. AINEISTON KÄSITTELY.....	17
4.1 Aineiston valinta ja rajaus.....	17
4.2 Analyysimenetelmä.....	19
5 SÄHKÖPOTKULAUDAT SUOMALAISESSA MEDIAKESKUSTELUSSA.....	21
5.1 Kohti keskustelua.....	22
5.2 Turvallisuus.....	23
5.2.1 Sähköpotkulautailijan turvallisuus.....	24
5.2.2 Muiden turvallisuus.....	27
5.2.3 Alkoholi.....	29
5.2.4 Suojavarusteet.....	31
5.3 Liikennesääntöjen noudattaminen.....	33
5.3.1 Pysäköinti.....	33
5.3.2 Liikennesääntöjen noudattaminen.....	35
5.4 Yhteenvetoa diskurssianalyysistä.....	36
6 SÄHKÖPOTKULAUTOJEN KAUPUNKI.....	38
6.1 Sähköpotkulaudat osana kaupunkiliikennettä.....	41
6.1.1 Polkupyörät.....	43
6.1.2 Jalankulkijat.....	45
6.1.3 Autot.....	46
6.1.4 Julkinen liikenne.....	48
6.2 Sähköpotkulautojen integraatio.....	49
6.2.1 Lainsäädäntö.....	50
6.2.2 Teknologia.....	53
6.2.3 Käytös.....	56
6.2.4 Infrastruktuurin hallinta.....	58
6.3 Yhteenvetoa.....	60
7. JOHTOPÄÄTÖKSET.....	62
LÄHTEET.....	65
Liite 1.....	70

1 JOHDANTO

Ilmastonmuutos ja teknologian kehittyminen haastavat tavan, jolla katsomme kaupunkiliikennettä. Paine on hiljalleen kasvamassa siirtyä pois ajattelumallista, jossa autot ovat kaupunkien ensisijainen liikkumistapa (BBC 16.10.2019). Yksityisautoilun väheneminen ei kuitenkaan tarkoita kaupunkitilassa liikkumisen tarpeen vähenevän, ja tarvitaankin uudenlaisia ja joustavia joukkoliikenteen ratkaisuja yhdistämään ihmiset ja heidän arjessaan käyttämät palvelut sekä alueet. Julkisen liikenteen haasteena on kuitenkin perinteisesti ollut yhdistää eri liikkumistavat luontevaksi kokonaisuudeksi ilman tarpeettoman pitkiä siirtymiä liikennevälineeltä toiselle. Kansainvälisessä kirjallisuudessa tämä haaste tunnetaan matkan-*teon last mile* -ongelmana (Mathew, Liu, Seeder, Li & Bullock 2019).

Vuokrattavat sähköpotkulaudat voivat tarjota ratkaisun tuohon haasteeseen. Sähköpotkulaudan käyttäminen on joustavaa eikä edellytä samankaltaista sitoutumista kuin polkupyörästä tai autosta huolehtiminen. Palveluna ne ovat myös joustavampia kuin esimerkiksi linja-autot, jotka kulkevat ennalta määrättyä reittiä ja pysähtyvät ennalta määrätyille pysäkeille. Ihmiset kaipaavat kaupunkitilassa liikkumiseltaan ennakoimattomuutta, mahdollisuutta tutustua ympäristöihinsä spontaanisti (Kuoppa 2016, 122). Sähköpotkulaudat voivat vastata tuohon tarpeeseen. Lauta napataan kadunkulmasta, sillä ajetaan haluttu matka, ja sitten se palautetaan toiseen kadunkulmaan seuraavan käyttäjän löydettäväksi. Yksinkertainen käyttö onkin tehnyt sähköpotkulaudoista suosittuja kulkuvälineitä ja vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat levinneet parissa vuodessa osaksi yli sadan kaupungin liikennejärjestelmää (The Guardian 15.6.2019).

Sähköpotkulautojen äkillinen leviäminen on kuitenkin osoittautunut haasteelliseksi kaupungeille, sillä monessa maassa lainsäädäntö ei ole ollut varautunut uusiin liikennevälineisiin. Samalla kun maiden viranomaiset pohtivat sähköpotkulautojen asemaa liikenteessä, kaupungit ovat reagoineet asettamalla niiden käyttöön rajoituksia. Sääntely vaihtelee kaupungista toiseen, mutta yleisimpänä toimenpiteenä on ollut sähköpotkulautojen rajaaminen jalkakäytävän ulkopuolelle. (Yle 12.6.2019, the Local 4.5.2019, Euronews 17.5.2019, Traficom 2019.) Myös sähköpotkulautojen täyskieltoa on vaadittu muun muassa Ruotsissa (Yle 31.5.2019).

Sähköpotkulaudat voidaan nähdä eräänlaisena prototyypinä muuttuvan liikenteen mukanaan tuomista haasteista viranomaisille. Teknologian kehittyessä on vaikea uskoa, että sähköpotkulaudat jäisivät ainoaksi nopeasti leviäväksi kulkuvälineeksi, josta lainsäädännöllä ei ole ennakkotapauksia. Euroopan unioni on jo uudistanut ilmailuasetuksiaan ja Suomi ilmailulainsäädäntöään valmistauduttaessa miehittämättömien lentokoneiden eli dronien mukanaan tuomaan ilmatilan murrokseen (Valtioneuvosto 2019). Reaktio sähköpotkulautoihin antaakin viitteitä, miten Suomessa ja maailmalla suhtaudutaan myös muihin vääjäämättömiin liikenteen innovaatioihin.

1.1 Sähköpotkulaudat Suomessa

Suomeen vuokrattavat sähköpotkulaudat saapuivat vuoden 2019 ensimmäisellä puoliskolla. Ensimmäisenä ne rantautuivat Helsinkiin maaliskuussa (Ilta-Sanomat 18.3.2019), jonka jälkeen ei mennyt kauaa, kun ne tuotiin myös Tampereelle ja Turkuun toukokuun kuluessa (Yle 23.5.2019). Heinäkuussa myös Espoossa alkoi näkyä vuokrattavia sähköpotkulautoja (Espoo 2019). Tätä kirjoitettaessa ei ole tiedossa uusia kaupunkeja, joihin sähköpotkulautoja oltaisiin tuomassa, joskin jotkin rannikkokaupungeista ovat saaneet yhteydenottoja sähköpotkulautoja vuokraavilta yrityksiltä (Yle 30.7.2019). Palvelua tarjoavien suomalaiskaupunkien määrän voikin olettaa lisääntyvän tulevaisuudessa. Myös Helsingin seudulla liikennöivä HSL on ottamassa Vuosaarella käyttöön noin 300 vuokrattavaa kaupunkipotkulautaa, joista puolet on sähköpotkulautoja (HSL 2019).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom määrittelee Suomessa vuokrattavat sähköpotkulaudat pääsääntöisesti *kevyiksi sähköajoneuvoiksi*. Tämä tarkoittaa, että niiden suurin sallittu enimmäisnopeus on 25 kilometriä tunnissa eivätkä ne saa olla yli 80 cm leveitä. Lisäksi laudassa olisi oltava jonkinlainen merkinantolaite ja pimeässä kulkiessa ajajan tulisi käyttää heijastinta sekä valaisinta, joskin tämä on ajajan itsensä vastuulla. Nämä kriteerit täyttäessään sähköpotkulauta rinnastetaan liikenteessä polkupyörään ja sillä ajamista koskevat samat säännöt kuin polkupyöriä. Sähköpotkulauta voidaan rinnastaa liikenteessä myös jalankulkijoihin, jolloin se luokitellaan *jalankulkua avustavaksi tai korvaavaksi sähköiseksi*

liikkumisvälineeksi. Tällöin laitteen enimmäisnopeuden tulee olla korkeintaan 15 kilometriä tunnissa. (Traficom 2019.)

1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Sähköpotkulaudat ovat herättäneet median mielenkiinnon niin Suomessa kuin maailmallakin. Suomessa sekä valtakunnalliset että paikalliset medialähteet julkaisivat aktiivisesti sähköpotkulautoja käsitteleviä uutisia pitkin vuotta 2019, ja käydyn keskustelun sävy vaihteli vuoden mittaan. Sähköpotkulaudat olivat vuoroin ekologisia kulkuvälineitä urbaaniin ympäristöön, vuoroin vaarallisia menopelejä humalassa törttöilyyn. Medialla on huomattava vaikutus yleiseen mielipiteeseen niin keskustelun ohjaajana kuin sen luoja. Tapa, jolla ilmiöistä puhutaan mediassa vaikuttaa siihen, miten ne koetaan. Vahvasti sävyttynyt uutisointi ilmiöstä vahvistaa tuohon ilmiöön liitettyjä mielikuvia, olivat ne sitten myönteisiä tai kielteisiä. (Lamla & Lein 2014, 24-25.) Ei olekaan merkityksetöntä, millaisia merkityksiä sähköpotkulaudat saavat mediassa. Mediakeskustelun lähempi tarkastelu auttaa tunnistamaan sähköpotkulautoihin liitettyjä mielikuvia, mutta lisäksi keskustelusta voidaan löytää laajempia teemoja kaupunkiliikenteen jännitteistä.

Tässä tutkimuksessa tarkastelen, millä tavoilla suomalaisessa mediassa puhutaan (vuokrattavista) sähköpotkulaudoista. Toteutan tutkimukseni diskurssianalyysin keinoin. Tutkimus keskittyy valtakunnallisen median uutisointiin, koska laajan saavutettavuutensa vuoksi suurilla medialähteillä on huomattava vaikutus julkiseen keskusteluun. Analyysini jakautuu kahteen vaiheeseen, joita käsittelen omissa luvuissaan. Ensimmäisessä vaiheessa analysoin aineistonani käyttämiä medialähteitä ja pyrin löytämään keskeisiä sähköpotkulautojen käyttöön liitettyjä *jännitteitä*. Jaan uutisoinnin keskeisiin teemoihin ja tarkastelen näitä teemoja omina kokonaisuuksinaan sekä jossain määrin myös suhteessa toisiinsa. Lähestyn analyysini ensimmäistä vaihetta seuraavien tutkimuskysymysten kautta:

Millä tavalla mediassa uutisoidaan sähköpotkulaudoista?

Mitä keskeisiä jännitteitä sähköpotkulautoihin liitetään?

Analyysini toisessa osiossa vien löytämäni teemat osaksi laajempaa keskustelua kaupunkitilassa liikkumisesta. Tarkastelen mediakeskustelun kautta esiin nousseita hierarkioita eri liikkumismuotojen välillä sekä eri lähestymistapoja sähköpotkulautojen integrointiin osaksi liikennejärjestelmää. Toisen analyysiosioni tarkastelua ohjaa liikkumisen *ennakoimattomuuden* käsite (Kuoppa 2016, 59, 136-140). Analyysini toista vaihetta varten täydensin tutkimuskysymyksiäni seuraavasti:

Mikä on sähköpotkulautojen rooli liikenteessä?

Miten sähköpotkulaudat sovitetaan yhteen muun liikenteen kanssa?

Tutkimukseni rakentuu seuraavasti: Luvussa 2 käyn läpi aiempaa sähköpotkulaudoista tehtyä tutkimusta. Luvussa 3 tarkastelen diskurssianalyysiä menetelmänä ja sen mahdollisuuksia sekä rajoitteita mediakeskustelun käsittelyssä. Luvussa 4 kerron aineistoni valinnasta sekä analyysin toteutuksesta. Luvussa 5 käsittelen analyysini ensimmäisessä vaiheessa tekemiäni havaintoja sekä keskeisiä mediakeskustelusta esiin nousseita teemoja. Luvussa 6 käsittelen noita teemoja osana laajempaa keskustelua sähköpotkulautojen roolista kaupunkiliikenteessä. Luku 7 koostuu yhteenvedosta ja johtopäätöksistä.

Käytetyistä termeistä lyhyesti: painotan tässä tutkimuksessa ensisijaisesti vuokrattavista sähköpotkulaudoista käytävää keskustelua, mutta uutisoinnissa harvoin tehdään eroa vuokrattavien ja yksityisomisteisten sähköpotkulautojen välillä. Näin ollen käytän sähköpotkulautaa kattoterminä sekä vuokrattaville että yksityisille sähköpotkulaudoille¹. Media on niin ikään laaja käsite, joka pitää sisällään monenlaisia formaatteja. Mediaan voidaan terminä sisällyttää uutismedia, elokuvat, televisio, radio, kaikenlaiset lehtijulkaisut sekä erilaiset sosiaalisen median palvelut. Tämän tutkimuksen yhteydessä media ymmärretään kuitenkin nimenomaan uutismediana, ja tarkastelussa ovat verkossa julkaistut artikkelit.

1 Ajoittain mediassa sähköpotkulaudoista käytetään myös sanaa ”skuutti”, joskaan kyseessä ei ole vakiintunut termi.

2 AIEMPI TUTKIMUS

Sähköpotkulautoja käsittelevän kirjallisuuden tarkastelussa vastaan tulee kaksi keskeistä ongelmaa. Ensimmäinen koskee uudemman ja vanhemman tutkimuksen ristiriitaisesti käytettyä termistöä. Englanninkielisessä tutkimuksessa ei nimittäin tehdä eroa vanhemman mallisten sähköskootterien (englanniksi *e-scooter*) ja uudemman mallisten sähköpotkulautojen (englanniksi *e-scooter*) välillä. Niin ikään sähköavusteiset polkupyörät tavataan niputtaa kirjallisuudessa yhteen muiden sähköavusteisten kulkupelien kanssa. Erilaisia sähköavusteisia kulkuvälineitä käsittelevät tutkimukset eivät ole onneksi kuitenkaan vertailukelvottomia, sillä niiden kaupungeissa kohtaamat haasteet ovat monilta osin samanlaisia. Käytän tässä tutkimuksessa kattotermiä *sähköavusteiset kaksipyöräiset liikkumisvälineet* puhuttaessa liikkumismuodosta yleisesti, ja termiä *sähköpotkulauta* puhuttaessa modernista, vuokrattavasta sähköpotkulaudasta.

Toinen haaste kirjallisuuden tarkastelussa liittyy modernin sähköpotkulautabuumin tuoreuteen. Sähköpotkulautailun ympärille ei ole nimittäin vielä syntynyt kovin laajaa tutkimusperinnettä. Ilmiö ei ole kuitenkaan jäänyt tiedeyhteisöltä huomaamatta, ja sähköpotkulaudoista onkin tehty useita yksittäisiä tutkimuksia viime vuosina. Erityisesti Yhdysvalloissa, josta sähköpotkulautojen vuokrausbisnes sai alkunsa, tutkimusta on tehty runsaasti viime aikoina (esim. Mathew ym. 2019, James, Swiderski, Hicks, Teoman & Buehler 2020). Tutkimuksia yhdistää taipumus korostaa, ettei niiden pohjalta voida tehdä kovin laajoja yleistyksiä ilmiön nuoruuden vuoksi. Vaikka lisätutkimukselle on selkeästi tarvetta, voidaan tämänhetkisestä tutkimuksesta saada viitteitä keskeisistä sähköpotkulautailuun liittyvistä haasteista.

2.1 Sähköpotkulaudan lyhyt historia

Nykyaikainen sähköpotkulautojen vuokrausbisnes käynnistyi Santa Monicassa Kaliforniassa syyskuussa 2017 (The Verge 20.9.2018), mutta idea on yli sata vuotta vanhempi. Ensimmäinen motorisoitu potkulauta on ajoitettu vuoteen 1915, jolloin Autoped-nimellä kulkenutta laitetta markkinoitiin erityisesti muotitietoisille naisille Euroopassa ja Amerikassa. Ulkoisesti

Autoped muistutti perinteistä lasten potkulautaa, jonka eturenkaaseen oli kiinnitetty moottori. Laite ylsi noin 50 kilometrin tuntinopeuteen, joskin kyyti muuttui epävakaaksi suuremmissa nopeuksissa. Huomionarvoista on, että Autoped oli etenkin nuorison suosima liikenneväline hupiajeluun. (Online Bicycle Museum 2018.) Myös sähköpotkulaudan modernimpi versio on osoittautunut erityisen suosituksi nimenomaan nuorten aikuisten keskuudessa (James ym. 2019, 9). Muita huomattavia käyttäjäryhmiä olivat sekä New Yorkin posti että kaupungin rikollisjengit, jotka molemmat omaksuivat kulkuvälineen sen ketteryuden vuoksi. Myös Kaliforniassa yritykset ostivat 50 sähköpotkulautaa vuokrattavaksi ihmisten käyttöön, mikä voidaan nähdä nykyisen liiketoiminnan esiasteena. Autopedin elämä jäi kuitenkin lopulta lyhyeksi potkulautabisneksen kannattamattomuuden seurauksena. Syyksi on esitetty ajon epämukavuutta suhteessa laitteen hintaan, mutta kaksipyöräiset kulkuvälineet eivät tavanneet muutenkaan nauttia kaupallisesta menestyksestä noihin aikoihin. (Smithsonian Magazine 18.4.2019.) Modernimpi sähköpotkulautabisnes vaikuttaisi pärjäävän tuossa suhteessa paremmin. Vuokrattaviin sähköpotkulautoihin liittyvän liiketoiminnan arvellaan saavuttavan 40-50 miljardin dollarin arvon vuoteen 2025 mennessä (BCG 2019).

Liiketoiminnan kannattavuuden lisäksi sähköpotkulaudoilla on ollut historiallisesti ongelmia sääntelyyn sopeutumisen kanssa. Näin kävi Autopedin jälkeen kehitetylle Cushman Auto Glidelle. Kyseinen laite syntyi 1930-luvun laman aikoihin, kun Cushman Company -niminen yhtiö keksi säästää bensakuluissaan kiinnittämällä moottorin autoa kevyempään potkulautaan. Säästö oli niin huomattava, että Cushman Auto Glideä markkinoitiin ”kävelyä halvempaan”. Tämäkin kulkuväline sai suosiota etenkin nuorison keskuudessa, mikä lopulta kävi yhtiön kannalta kohtalokkaaksi tiukentuneiden liikennelakien kohdistuessa erityisesti nuoriin kuskeihin. (Smithsonian Magazine 18.4.2019.) Samantyyppiset haasteet kohtaavat nykyaikaistakin sähköpotkulautojen vuokrausbisnestä, kun kaupungeissa on alettu laatia erilaisia rajoituksia niiden käyttöön (CNN 5.11.2019).

2.2 Sähköpotkulaudat tutkimuksessa

Historiallisesti sähköavusteisia kaksipyöräisiä liikkumisvälineitä käsittelevä tutkimus on painottunut Kiinaan, jossa uudet kaupunkiliikkumisen muodot on omaksuttu nopeasti. Taustalla on ilmansaasteiden vaivaamien kaupunkien tarve autoja ekologisemmalle ja

ketterämmälle kulkuvälineelle. (Hardt & Bogenberger 2018, 155-156.) Kiinalaisissa kaupungeissa on perinteisesti suosittu polkupyöriä liikkumisvälineenä. Pienemmän kokonsa ansiosta ne ovat olleet näppärä kulkuväline herkästi ruuhkautuvan kaupunkiliikenteen seassa. Myös sähkökäyttöiset kaksipyöräiset liikkumisvälineet ovat saavuttaneet suosiota nimenomaan ketteryytensä ja edullisuutensa vuoksi. (Fu 2013, 3-9.) Näiden liikennevälineiden suosio onkin ollut Kiinassa räjähdysmäisessä kasvussa, ja pelkästään vuoden 2005 aikana valmistettiin 10 miljoonaa sähköavusteista polkupyörää (Cherry & Cervero 2007, 247). Viime aikoina sähköavusteisten kaksipyöräisten liikkumisvälineiden määrän lisääntyminen Kiinassa näyttäisi tosin alkaneen kääntyä laskuun (Zuev, Tyfield & Urry 2019, 20).

Kiinassa auton omistamista on perinteisesti pidetty seuraavana askeleena polkupyörästä kohti korkeampaa statusta. Kaksipyöräiset liikkumisvälineet tavataankin nähdä alempien luokkien kulkuvälineenä. Toisaalta sähköavusteiset kaksipyöräiset liikkumisvälineet on nähty nimenomaan alempien yhteiskuntaluokkien mahdollisuutena työllistää itsensä. Sähköavusteisilla kaksipyöräisillä liikkumisvälineillä työskenteleminen ei katso kellonaikaa, ja ne symboloivatkin käyttäjilleen vapautta kulkea miten haluavat. (Zuev, Tyfield & Urry 2019, 26-28.) Varakkaammatkin perheet saattavat omistaa sähköavusteisia kaksipyöräisiä liikkumisvälineitä, mutta niillä ei Kiinassa tavallisesti korvata autoa. Sen sijaan perheellä on todennäköisesti myös auto, ja sähköavusteiset kulkuvälineet vain täydentävät autoa, samaan tapaan kuin jotkut perheet omistavat kaksi autoa. Kulkuvälineitä hyödynnetään erityisesti sellaisten matkojen tekemiseen, jotka muuten kuljettaisiin busseilla tai muilla julkisilla liikennevälineillä. Sähköavusteiset kaksipyöräiset liikkumisvälineet näyttäisivätkin nimenomaan täydentävän Kiinassa riittämättömäksi koettua julkista liikennejärjestelmää (Cherry & Cervero 2007).

Länsimaissa sähköpotkulaudoilla tapahtuvaa liikkumista on tutkittu verratten vähän, mutta hieman kuten Kiinassa, niillä tehty matkanteko näyttäisi korvaavan sellaisia matkoja, jotka oltaisiin muuten tehty esimerkiksi Uberilla, taksilla tai jalkaisin (James ym. 2019, 5). Esimerkiksi Mathew, Liu, Seeder, Li ja Bullock. (2019) ovat kartoittaneet sähköpotkulaudoilla tapahtuvaa ajamista Indianapolissa. Heidän havaintojensa mukaan sähköpotkulautoja käytetään pääosin ”keskipäivän askareisiin” sekä ajeluun ympäri kampusalueita ja yleiseen hupiajeluun. Suurin osa sähköpotkulaudoilla tehdyistä matkoista oli lyhyitä, kestoltaan alle kymmenen minuuttia. Mathewin ym. mukaan kattavammasta matkojen

tarkastelusta olisi hyötyä sekä kaupungeille että sähköpotkulautoja vuokraaville yrityksille. Ajokuvioiden tunnistaminen mahdollistaisi parkkitilan luomisen alueille, joissa sille olisi tarvetta, ja samalla vuokraajat saisivat tietoa, jonka pohjalta kohdistaa sähköpotkulaudat kysyntää vastaaville alueille. (Mathew ym. 2019.)

Hardt ja Bogenberger (2018) tarkastelivat pilottitutkimuksessa sähköpotkulautojen arkikäyttöä Münchenin liikenteessä. Tutkimus toteutettiin antamalla sähköpotkulautoja kaupunkilaisten vapaaseen käyttöön veloituksetta, joten tulosten yleistämisessä vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tapahtuvaan ajamiseen on syytä noudattaa malttia. Tutkimus tukee kuitenkin Mathewin ym. havaintoja, että vapaassa käytössä sähköpotkulautoja hyödynnetään suurimmaksi osaksi hupiajeluun (33 prosenttia matkoista) sekä erilaisiin ostosreissuihin (24 prosenttia matkoista). Heidän tarkastelussaan sähköpotkulautoja käytettiin erityisesti lyhyempiä matkoja tehtäessä, jotka perinteisesti kuljetaan autoilla. (Hardt & Bogenberger 2018.)

James, Swiderski, Hicks, Teoman ja Buehler (2019) huomasivat Rosslynissä Virginiassa tekemässään tutkimuksessa, että sähköpotkulautojen käytöllä on selkeä vaikutus siihen, miten ne koetaan liikenteessä. Sähköpotkulaudat herättivät jalankulkijoissa yleisesti enemmän turvattomuuden tunnetta kuin esimerkiksi yhteiskäyttöpolkupyörät, mutta suhtautumiseen vaikutti huomattavasti aiempi kokemus sähköpotkulaudoilla ajamisesta. Sellaisista henkilöistä, jotka eivät olleet koskaan ajaneet sähköpotkulaudalla, peräti 76 prosenttia koki turvattomuutta, kun taas sähköpotkulautoja aiemmin kokeilleista vain 24 prosenttia totesi niiden lisäävän turvattomuuden tunnetta liikenteessä. Aiempien kokemusten lisäksi sähköpotkulautojen uutuuden arveltiin vaikuttavan mielipiteisiin. Toisin kuin polkupyöriin, sähköpotkulautoihin ei olla vielä totuttu osana liikennettä. Niinpä ne pistävät silmään muita liikkumismuotoja herkemmin, vaikkei niiden ajo olisi mitenkään vaarallisempaa kuin tutummilla tavoilla tapahtuva matkanteko. (James & ym. 2019.)

Arellanon ja Fangin (2019) havainnot tukevat tätä näkemystä. He tarkastelivat San Josessa Kaliforniassa 330 sähköpotkulautilijan käyttäytymistä liikenteen seassa. He havaitsivat sähköpotkulautilijoiden huomioivan muun liikenteen muun muassa hidastamalla vauhtiaan siirtyessään kevyen liikenteen kaistalle. Sähköpotkulautilijat ajoivat yleisesti hitaammin kuin polkupyöräilijät, ja käyttivät ajaessaan kännykkää harvemmin kuin muut liikenteessä kulkijat.

Arellano ja Fang vihjaavatkin polkupyöriin sovelletun sääntelyn soveltuvan myös sähköpotkulaudoille. (Arellano & Fang 2019.)

Myös Stefan Gösslingin (2020) havainnot vaikuttaisivat viittaavan ainakin osan sähköpotkulautojen herättämästä turvattomuuden tunteesta johtuvan niiden uutuudesta. Gössling on tutkinut sähköpotkulaudoista käytävää keskustelua länsimaisissa kaupungeissa, ja hän havaitsi keskustelun painottavan sähköpotkulautojen turvallisuuteen ja vastuuttomaan ajamiseen liittyviä kysymyksiä. Hänen mukaansa sähköpotkulaudat aiheuttivat vähemmän konflikteja niissä kaupungeissa, joissa kaupunkisuunnittelu oli sopeutunut sähköpotkulautojen leviämiseen. Zürich kuuluu näihin kaupunkeihin, ja siellä sähköpotkulautilijat eivät Gösslingin tarkastelun mukaan ole aiheuttaneet merkittävää haittaa käytöksellään. Pariisissa sen sijaan riittämättömät sopeutumistoimenpiteet ovat luoneet merkittäviä ongelmia sähköpotkulautojen käytössä. (Gössling 2020.)

Sähköpotkulautojen turvallisuus on herättänyt paljon keskustelua maailmalla, ja huomattava osa sähköpotkulautoja käsittelevästäkin tutkimuksesta keskittyykin tarkastelemaan niillä ajettaessa sattuneita onnettomuuksia. Näissä tutkimuksissa painotetaan sähköpotkulaudoilla sattuneiden vammojen tarkastelemista pääosin lääketieteellisestä näkökulmasta, joskin yleinen konsensus näyttäisi olevan onnettomuuksien lisääntyneen vuokrattavien sähköpotkulautojen myötä (Basku 2020, Mayhew & Bergin 2019). Pääasiassa huomio keskittyy sähköpotkulautilijoihin itseensä kohdistuneisiin vammoihin, mutta tutkimusta kaivataan myös muille liikenteenkäyttäjille mahdollisesti koituvista vaaratilanteista (Sikka, Vila, Stratton, Ghassemi & Pourmand 2019).

Kiinassa valtiolla on kova paine sähkökäyttöisten kaksipyöräisten liikkumisvälineiden sallimiselle niiden mahdollisesti aiheuttamista vaaratilanteista huolimatta, sillä kulkuvälineet ovat tärkeitä etenkin köyhemmille yhteiskuntaluokille. Myös polkupyörien uusi aalto liikenteessä on aiheuttanut Kiinassa ongelmia, sillä polkupyöräilyä vaivaavat samat ongelmat kuin sähköavusteisia kaksipyöräisiä liikkumisvälineitäkin. Julkista valtaa kohtaan kohdistuukin kasvava paine sopeutua näihin liikkumistapoihin kaupunkisuunnittelun tasolla. (Zuev, Tyfield & Urry 2019.) Uusien liikkumisen muotojen integroimisessa osaksi kaupunkiliikennettä päävastuu onkin nimenomaan kaupungeilla (Pierre, Jemelin & Louvet 2010, 519-521).

Riggs ja Kawashima (2020) havaitsivat tarkastelemalla 61:n yhdysvaltalaiskaupungin sähköpotkulautoihin liittyneitä käytänteitä, että yli puolessa kaupungeista (54 prosentissa) lautoja oli pilotoitu ennen niiden sallimista laajempaan käyttöön. Kaupungit, jotka olivat pilotoineet sähköpotkulautoja, olivat myös todennäköisemmin omaksuneet niin sanottua sosiaalista oikeudenmukaisuutta lisäävää sääntelyä. Tämän sääntelyn tarkoituksena on tarjota kaupunkilaisille mahdollisimman yhdenvertaiset mahdollisuudet sähköpotkulautojen hyödyntämiseen riippumatta esimerkiksi sijainnista tai varallisuudesta. Keinoja näiden tavoitteiden saavuttamiseen on muun muassa tarjota mahdollisuus kännykättömään käyttömaksuun sekä sähköpotkulautojen kohdistaminen avainalueille. Jälkimmäinen voidaan toteuttaa joko rajoituksilla (vain tietty määrä sähköpotkulautoja sallitaan esimerkiksi ydinkeskustaan) tai houkuttimilla (yritykset saavat tuoda enemmän sähköpotkulautoja kaduille, kunhan ne kohdistetaan tietyille, kaupungin määrittelemille alueille). Näillä keinoilla sähköpotkulaudat voidaan saattaa paremmin osaksi olemassa olevaa liikennettä. Riggs ja Kawashima muistuttavat kuitenkin, ettei ole olemassa yksittäistä, kaikille kaupungeille sopivaa menettelyä. (Riggs & Kawashima 2020.)

Yhteenvedona voidaan sanoa vuokrattavan sähköpotkulaudan saapumisen myötä tutkimuksen painopisteen näyttävän parina viime vuonna siirtyneen länsimaihin, ja etenkin yhdysvaltalaisissa ja eurooppalaisissa kaupungeissa on tehty runsaasti tutkimusta sähköpotkulautojen vaikutuksista. Tutkimus tapaa kuitenkin painottua muutamaa suhteellisen kapeaan osa-alueeseen, kuten sähköpotkulautoilla sattuneiden onnettomuuksien tilastointiin tai niillä tehtyjen matkojen kartoittamiseen. Tutkimuksissa viitataan kaupunkitilan konflikteihin sekä sähköpotkulautojen mahdollisuuteen *last mile* -problematiikan ratkaisuun (Gössling 2020, 5, Riggs & Kawashima 2020), mutta tarvetta olisi laajemmalle keskustelulle sähköpotkulautojen sulautumisesta osaksi muuta liikennettä sekä niiden roolista osana muuttuvaa kaupunki-liikenteen ekosysteemiä.

3 DISKURSSIANALYYSI

Tämä tutkimus hyödyntää teoreettisena viitekehyksenään diskurssianalyysiä. Valitsin menetelmän sen monipuolisuuden vuoksi. Tutkimukseni on luonteeltaan vahvasti aineistolähtöinen, ja diskurssianalyysi soveltuukin hyvin media-aineistostani nousevien ilmiöiden tarkasteluun. Jokinen, Juhila ja Suoninen (2016) luonnehtivat diskurssianalyysiä väljäksi teoreettiseksi viitekehykseksi. Toisin sanoen diskurssianalyysi ei tarjoa valmista, yleispätevää työkalua aineiston analysoimiseksi, vaan tutkijalla on vastuu tehdä havainnot ja tulkita niitä. Diskurssianalyysiä tehtäessä painotus ei ole alkuhypoteesien todentamisessa, sillä menetelmänä diskurssianalyysi soveltuu huonosti tähän tarkoitukseen. Sen sijaan diskurssianalyysi soveltuu hyvin aineistosta tehtyjen havaintojen lähempään tutkimiseen. Peruseriaatteena on tarkastella aineistoa mahdollisimman neutraalisti, ja havainnoida siinä esiintyviä säännönmukaisuuksia. Näistä säännöllisyyksistä voidaan sitten nostaa esiin hypoteeseja, joita lähteä tutkimaan tarkemmin. (Jokinen, Juhila & Suoninen 2016, luku 1.²)

3.1 Juuret Foucaultissa

Diskurssianalyysiin vaikuttaa keskeisesti ranskalaisen filosofi Michel Foucaultin ajatukset. Foucault lähestyy tiedon muodostumista historian tutkimuksen kautta. Tutkittaessa eri kulttuureja tietoa kerätään monista lähdedokumenteista, jotka usein perustuvat puutteelliselle perspektiiville tai ovat muuten sidoksissa tekijänsä maailmankuvaan. Suurempia kokonaisuuksia rakennettaessa on toisin sanoen välttämätöntä pilkkoa lähdedokumentit yhä pienempiin ja pienempiin osiin ja tarkastella palasia kriittisesti. (Foucault 1972, 6-12.) Näin aineistosta tulee vääjäämättä pirstaleinen, mutta samalla avataan mahdollisuuksia laajempien tulkintojen tekemiselle.

Foucault korostaa kielenkäyttöä todellisuuden rakennuspalikkana. Hänen mukaansa diskurssi paitsi kuvailee havaittua todellisuutta, se myös osaltaan rakentaa tuota todellisuutta. Foucault luonnehtii itse ajatteluaan strukturalistiseksi, vaikka toteaaakin etteivät hänen ajatuksensa tiedon muodostumisesta sovi täysin strukturalistiseen tieteenfilosofiaan (Foucault 1972, 3-33).

2 e-kirja

Hänen näkemyksensä on myöhemmin liitetty enemmän sosiaalisen konstruktionismin koulukuntaan (Burr 1995, 20-74).

Foucaultin mukaan diskursseja syntyy, kun jonkin asian ympärille muodostuu tätä asiaa käsittelevä laajempi keskustelu. Tämä määritelmä ei rajaa missä tai miten keskustelua käydään, mutta asettaa kuitenkin diskurssille tiettyjä rajoja. Uutisartikkeli sähköpotkulaudalla sattuneesta onnettomuudesta ei ole vielä diskurssi Foucaultin kuvaamalla tavalla. Sen sijaan useat, eri lähteistä eri aikoihin peräisin olevat uutisartikkelit sähköpotkulaudoilla sattuneista onnettomuuksista sekä niiden syistä ja seurauksista muodostavat niistä kertovan diskurssin. Foucaultille diskurssi tarkoittaa sellaista yhteiskunnallista keskustelua, jossa eri tahojen edustajat tuovat jonkin aiheen ympärillä käytyyn keskusteluun omia näkökulmiaan, kunnes tämä kaikki keskustelu muodostaa riittävän laajan kokonaisuuden tullakseen luonnehdituksi diskurssiksi. (Foucault 1972, 35-36, 44-54.) Foucault jättää avoimeksi, mitkä kaikki tahot voidaan katsoa relevanteiksi diskurssien syntymisen kannalta. Yhtä lailla tarkemmin määrittelemättömäksi jää, miten paljon keskustelua vaaditaan ennen kuin voidaan puhua diskurssista. Nämä määrittelyt jäävätkin tutkijan tehtäväksi.

Niin ikään diskurssiin vaikuttaa kielen lisäksi laajempi kulttuurinen ympäristö. Foucault toteaa kaiken keskustelussa sanottavan muodostuneen jo oikeastaan ennen kuin sanaakaan on sanottu. Kulttuuriset ja yhteiskunnalliset tekijät vaikuttavat keskustelun kulkuun. (Foucault 1972, 27-28.) Jokinen ym. tarkentavat Foucaultin kuvailemaa yhteiskunnallista kontekstia. He luonnehtivat tätä kieltä ympäröivää kontekstia *merkityssysteemiksi*. Merkityssysteemissä käsitteet tai ilmiöt eivät ole olemassa tyhjiössä, vaan niiden merkitys muodostuu suhteessa toisiin käsitteisiin ja ilmiöihin. Todellisuus rakentuu verkostomaisesta vuorovaikutuksesta. (Jokinen ym. 2016, luku 1.)

3.2 Sosiaalinen konstruktionismi

Diskurssianalyysin tulkintakehyksenä toimii sosiaalinen konstruktionismi. Tutkimusaineistoa analysoitaessa tämä näkyy voimakkaimmin aiheen rajauksellisissa kysymyksissä sekä tutkijan ja tutkimuskohteen keskinäisessä suhteessa. (Jokinen ym. 2016, luku 2.) Sosiaalinen konstruktionismi on perinteisesti liitetty kvalitatiiviseen tutkimukseen. Suuntauksen juuret

ovat vahvasti sosiologiassa, mutta se on saanut vaikutteita myös postmodernista suuntauksesta. Keskeisenä konfliktina sosiaalisen konstruktionismin synnyn taustalla voidaan sanoa olleen väittely *realismin* ja *relativismin* välillä. Siinä missä realismi perustuu oletukseen mitattavissa olevasta ja objektiivisesta todellisuudesta, relativismi perustuu ajatukseen useista rinnakkaisista, subjektiivisista todellisuuksista. (Andrews 2012.) Sosiaalisen konstruktionismin onkin sanottu olleen vääjäämätön vastareaktio realismin esittämälle maailmankuvalle, jossa monimutkaiset yhteiskunnalliset ilmiöt voidaan pelkistää universaaleiksi lainalaisuuksiksi. Sosiaaliselle konstruktionismille onkin tunnusomaista kriittisyys tieteessä yleisesti hyväksytyjä totuuksia kohtaan. (Michael 1996.)

Vivien Burr (1995) pitää sosiaalisen konstruktionismin yksiselitteistä määrittelyä hankalana. Hän tarjoaa sen sijaan muutamia keskeisiä teesejä, jotka ovat suuntaukselle ominaisia. Sosiaaliselle konstruktionismille on tunnusomaista kriittisyys itsestäänselvyysinä pidettyjä asioita kohtaan. Maailman luonne ei ole stabiili, vaan todellisuus rakentuu sen mukaan mitä *koetaan* todelliseksi. Sosiaalinen konstruktionismi argumentoi yleisesti hyväksytyyn todellisuuden rakentuvan osana sosiaalista kanssakäymistä, ikään kuin yhteiskunnallisen neuvottelun tuloksena. (Burr 1995, 1-17.)

Berger ja Luckmann (1967) esittävät todellisuuden muodostuvan nimenomaan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa. Todellisuutta tarkastellaan subjektiivisen linssin läpi, joka muodostuu merkittävien ihmissuhteiden sekä aiempien kokemusten seurauksena. (Berger & Luckmann 1967, 147-182.) Sosiaalinen konstruktionismi hylkääkin ajatuksen objektiivisesta tutkijasta, joka tarkastelee yhteiskunnan ilmiöitä antamatta omien ajatustensa heijastua tuloksiin. Koulukunnan mukaan yksilöt tarkastelevat maailmaa lähtökohtaisesti oman viitekehyyksensä kautta, ja tuota viitekehystä on mahdotonta erottaa heidän tekemästään tutkimuksesta. (Burr 1995, 159-161.) Koulukunta nostaakin tutkijan yhtä tärkeäksi osaksi tutkimusta kuin tutkimuksen kohteen, haastaen tutkijan pohtimaan omaa asemaansa. Tutkimuksen aikana tehdyt valinnat tutkimusmenetelmästä, aineistosta ja tutkimuskysymyksestä ovat tutkijan valintoja, joko tiedostettuja tai tiedostamattomia.

3.3 Kielen merkitys

Burrin mukaan kieli on keskeisessä asemassa minäkuvan muodostamisessa sekä maailman havainnoinnissa. Tiettyjä konsepteja ei olekaan olemassa, ellei niitä kuvaamaan ole sanoja. Nämä konseptit ovat pääosin abstrakteja yhteiskunnallisia ilmiöitä (”yhteiskunta” on itsessään yksi tällainen konsepti), jotka tarvitsevat kontekstin ollakseen ymmärrettäviä. (Burr 1995, 32-38.) Sanoihin voidaan myös koodata useita erilaisia merkityksiä. Punainen on koodattu kulttuurissamme tarkoittamaan yleisesti vaaraa tai jonkinlaista kieltoa, kun taas vihreä on koodattu tarkoittamaan päinvastaista. Mainonta hyödyntää aktiivisesti tämänkaltaista koodaamista esimerkiksi yhdistämällä oluen miehisyteen tai hauskanpitoon ystävien kanssa. (Barker & Galasiński 2001, 12-14.)

Konstruktionistisen suhteen kielenkäyttöön voikin esittää kieltä *problematisoivana*. Joidenkin ilmaisujen käyttäminen – ja toisten käyttämättä jättäminen – voivat vaikuttaa huomattavasti siihen, miten diskurssi muotoutuu (Väliverronen 1998). Ajoittain käytetyllä kielellä voidaan tietoisesti tai tiedostamatta vahvistaa joitain yhteiskunnallisia rakenteita ja valtasuhteita. *Kriittinen diskurssianalyysi* tutkii näitä valtasuhteita ja niiden rakentumista yhteiskunnallisen keskustelun kautta. (Barker & Galasiński 2001, 26-31.) Sähköpotkulautoja käsittelevässä keskustelussa valtarakenteita voitaisiin pohtia esimerkiksi kyseenalaistamalla se, millainen käsitys kaupunkiliikenteen ”normaalitilasta” mediassa luodaan. Sivuan tätä ajatusta luvussa 6.

3.4 Diskurssianalyysi mediantutkimuksessa

Diskurssianalyysiä on kuvailtu erinomaiseksi työkaluksi juuri media-aineistojen analysointiin. Median voi sanoa monopolisoivan yhteiskunnallista keskustelua, joten on tärkeää ajoittain tarkastella kriittisesti, miten mediassa puhutaan asioista. (Valtonen 1998.) Media pyrkii luomaan keskustelevan suhteen yleisöön, mutta samalla kommunikaatio tapahtuu yksinomaan medialta yleisölle. Tällä parasosiaaliseksi luonnehditulla suhteella on implikaationsa demokraattiseen tiedonvälitykseen; mediassa saatetaan esittää useita näkökulmia uutiseen, mutta samaan aikaan media päättää mitkä näkökulmat saavat huomiota. (Peters 2006, 118-

120.) Media saakin jatkuvasti osakseen kritiikkiä sekä poliittiselta oikeistolta kuin vasemmistoltakin ”väärien” asioiden uutisoinnista (Kellner & Share 2007).

Media kohtaa uusia haasteita 2020-luvulle tultaessa. Keskeisiä eettisen journalismin kohtaamia haasteita on tilanne, jossa uutisoinnissa turvataan liian harvoihin lähteisiin (tämä voi olla myös tietoinen ratkaisu) ja tämän seurauksena tietyt äänet vahvistuvat toisten kustannuksella. (Christians 2016, 31-35.) Tämä on yleistynyt ilmiö uutistoimistojen lainatessa juttujen aiheita toisiltaan. Kellnerin ja Sharen (2007) mukaan media vaikuttaa siihen, millaisen linssin läpi maailmaa katsotaan. Heidän mukaansa medialukutaito nouseekin tärkeäksi kansalaistaidoksi, mutta he myös kritisoivat tapaa, jolla medialukutaitoa on perinteisesti opetettu. Ratkaisuksi he ehdottavat *kriittistä medialukutaitoa (critical media literacy)*. Tämä lähestymistapa keskittyy huomioimaan yhteiskunnassa vaikuttavat valtasuhteet uutisoinnin taustalla, kuten sukupuoleen tai etnisyyteen liitetyt mielikuvat. Kriittinen medialukutaito edellyttää useiden lähestymistapojen yhtäaikaista soveltamista, sillä mikään yksittäinen näkökulma ei ole itsessään kaikenkattava. Kriittinen medialukutaito ottaa vahvasti vaikutteita feministisestä koulukunnasta, minkä lisäksi siinä on havaittavissa selkeitä yhtäläisyyksiä kriittiseen diskurssianalyysiin. (Kellner & Share 2007.)

Christians (2016) asettaa uutismedialle kaksi keskeistä tehtävää. Sen tulee antaa ihmisille tietoa, jota he *tarvitsevat* sekä tietoa, jota he *haluavat*. Kansa tarvitsee tietoa laajoista, yhteiskuntaan keskeisesti vaikuttavista ilmiöistä kuten ilmastonmuutoksesta sekä valtiontalouden notkahduksista. Kuitenkin media, joka tarjoaa ihmisille pelkästään heidän tarvitsemaansa tietoa ei tule pärjäämään kilpailun keskellä. Ihmiset haluavat tietoa julkisuuden henkilöistä tai ajankohtaisesti internetissä leviävistä populaarikulttuurin ilmiöistä. Media, joka tuottaa sisältöä yksinomaan näistä asioista voi olla kaupallisesti hyvinkin menestynyt, mutta samaan aikaan sosiaalisesti edesvastuuton. Hyvä medialähde löytää tasapainon näiden kahden välillä. (Christians 2016, 42-43.) Samaan aikaan tavoitteena on saavuttaa suurin mahdollinen yleisö ja pitää uutisointi saavutettavana. Mediaa analysoitaessa kiinnostuksen kohteena ei ole niinkään *mistä* puhutaan, vaan *miten* asioista puhutaan. Valtosen (1998) mukaan media voi rakentaa keskustelun ympärille erilaisia narratiiveja. Näiden narratiivien ei tarvitse olla yhtenäisiä, vaan media voi rakentaa saman keskustelun ympärille keskenään kilpailevia tarinoita. Useiden erilaisten narratiivien luominen samankin medialähteen sisällä on Valtosen mukaan tarkoituksenmukaista. Keskenään kilpailevat versiot todellisuudesta legitimoivat keskustelua, kun kilpailevat äänet pääsevät tasapuolisesti

kuuluville. (Valtonen 1998.) Mikä versio jää elämään riippuu sitten siitä, mikä tarina milloinkin puhuttelee yleisöä.

4. AINEISTON KÄSITTELY

Yksi tutkijaa kohtaava valinta on, haluaako analyysiä lähestyä *aineistovetoisesti* vai *spekulatiivisesti*. Aineistovetoisessa tutkimusotteessa analyysi rajoitetaan itse aineistoon, ja ulkopuolisten tekijöiden vaikutus pyritään pitämään mahdollisimman vähäisenä. Spekulaatiivisessa tutkimusotteessa aineistosta saadut löydöt suhteutetaan puolestaan tutkijan omiin kokemuksiin ja kulttuurillisiin havaintoihin, jolloin tutkimus ottaa suoraan vaikutteita ympäröivästä todellisuudesta. Spekulaatiivista tutkimusotetta on helppo kritisoida ylenpalttisesta subjektiiviuudesta, mutta toisaalta jyrkän aineistovetoisella tutkimuksella on vaarana juuttua omaan mikrokosmokseensa ja jättää ympäröivä maailma huomioimatta. (Valtonen 1998.) Tutkimusta on myös mahdotonta tehdä täysin objektiivisesti, sillä tutkijan oma viitekehys vaikuttaa vääjäämättä aina myös tehtyihin valintoihin. Tämä tutkimus painottaa aineistovetoista lähestymistapaa luvussa 5, mutta painotus siirtyy spekulatiivisemmän tarkastelun puolelle luvussa 6, kun alan tarkastelemaan sähköpotkulautailua osana laajempaa keskustelua kaupunkitilan konflikteista.

4.1 Aineiston valinta ja rajaus

Diskurssianalyysissä aineiston valinta on keskeistä. Analysoitavan aineiston tulisi olla relevanttia käsiteltävän tapauksen kannalta, sekä riittävän laaja jotta aineisto antaa kattavan kuvan aiheesta. Diskurssianalyysin varjopuolena pidetäänkin yleisesti aineiston käsittelyn työläyttä. Tutkija kerää herkästi niin laajan aineiston, että sen analysoinnista tulee miltei ylivoimainen haaste. Joskus onkin paikallaan valita laajemmasta aineistosta vain suhteellisen kapea osa tarkempaa käsittelyä varten. Diskurssia ei ole mahdollista analysoida täysin kattavasti ja kaikista mahdollisista näkökulmista. Vaikka tämä rajoittaa tutkimuksen tekemistä, se mahdollistaa aineiston pariin palaamisen myöhemmällä ajankohdalla ja mahdollisesti uusilla tutkimuskysymyksillä. (Jokinen ym. 2016, luku 8.5.)

Aloitin aineiston keräämisen valitsemalla käyttämäni medialähteet. Tutkimukseni tavoitteena on tarkastella sähköpotkulaudoista käytävää mediakeskustelua ja ennen kaikkea, millaisen kuvan media välittää sähköpotkulaudoista. Halusin tätä varten tarkastella sellaisia medialähteitä, joilla on mahdollisimman laaja yleisö. Tämän vuoksi rajasin paikallismediat

tarkasteluni ulkopuolelle. Lopulliseksi aineistokseni valikoituivat Ylen, Iltalehden, Ilta-Sanomien sekä MTV:n uutiset. Nämä kuuluvat luetuimpiin suomalaismedioihin, joiden uutisointia tarkastelemalla saa hyvän kuvan kansallisesta keskustelusta. Helsingin Sanomat ei sisälly tarkasteluuni, koska nähdäkseni valitsemani neljä lähdettä riittävät yleiskuvan muodostamiseen keskeisistä sähköpotkulautoihin liitetyistä teemoista. Kaikki käyttämäni artikkelit on julkaistu vuoden 2019 aikana. Sähköpotkulaudat saapuivat Suomeen vuoden 2019 aikana, joten tämä rajausta antaa aineistolleni loogisen ajallisen kehyksen.

Valittuani lähteet lähdin etsimään sähköpotkulaudoista kertovia uutisia kunkin median nettijulkisuista. Artikkelien löytäminen oli kiitettävän helppoa, sillä verkkouutiset tapaavat suositella muita aiheeseen liittyviä uutisia joko artikkelin lopussa tai sen keskellä. Kävin nuo suositukset läpi ja listasin ylös niiden suosittemat artikkelit. Kun tämä keino lakkasi tuottamasta uusia uutisia tarkasteltavaksi, hain vielä erikseen netistä sähköpotkulaudoista kertovia uutisia, jotteivat hajanaiset artikkelit jäisi tarkasteluni ulkopuolelle. Tällä tavalla löytyi vielä muutama artikkeli. Kasattuani riittävän laajan aineiston tein vielä muutaman alustavan rajauksen. Tässä kohtaa poistin tarkastelusta sellaisia artikkeleita, joissa sähköpotkulaudat mainittiin mutta jotka eivät käsitelleet sähköpotkulautoja. Näihin kuului esimerkiksi artikkeli kadonneesta henkilöstä, joka oltiin viimeksi nähty sähköpotkulaudalla. Lopullisen aineiston laajuudeksi tuli 98 artikkelia, joka tarjoaa nähdäkseni hyvän läpileikkauksen sähköpotkulautoja käsittelevään mediakeskusteluun. Aineisto jakautui siten, että Iltalehden julkaisemia artikkeleita on 32 kappaletta, Ilta-Sanomien 23, MTV:n 20 ja Ylen 23.

Alun perin aikomukseni oli jakaa sähköpotkulaudoista käyty uutisointi kahtia: aikaan ennen kuin sähköpotkulaudat saapuivat Suomeen ja sen jälkeiseen aikaan. Tarkoitukseni oli vertailla uutisointia ennen ja jälkeen sähköpotkulautojen rantautumisen ja tätä kautta tarkastella, miten mediakeskustelu on muuttunut sähköpotkulautojen ilmestyttyä konkreettisesti katukuvaan ja osaksi ihmisten arkea. Aineiston keruun aikana luovuin kuitenkin tästä suunnitelmasta kahdesta syystä. Ensimmäinen syy oli sähköpotkulautojen saapuminen Suomeen eri aikoihin maaliskuu-toukokuun välillä, joten jaottelu sähköpotkulautoja edeltävään ja niiden jälkeiseen aikaan olisi ollut miltei mahdotonta tuolla välillä, erityisesti tarkasteltaessa kansallista uutisointia. Toinen syy oli aineiston jakautumisen epäsuhta: ennen maaliskuuta 2019 sähköpotkulaudoista ei kirjoitettu kovin paljoa mediassa. Niinpä päätin käsitellä aineistoa yhtenäisenä kokonaisuutena.

4.2 Analyysimenetelmä

Kathleen Eisenhardt (1989) esittää aineiston analysoinnin olevan mahdollista jo sen keräämisvaiheessa. Tästä lähestymistavasta on etua erityisesti tapaustutkimuksessa, sillä se antaa tutkijalle mahdollisuuden tarvittaessa täydentää käyttämäänsä aineistoa jo sen keräämisvaiheessa. Lisäksi menetelmä soveltuu erityisesti tutkimuksiin, joiden tavoitteena on pitää analyysi avoimena aineistosta esiin nouseville havainnoille. Eisenhardt kutsuu tätä ”kontrolloiduksi opportunistiksi”. Valitun aineiston uniikkeja piirteitä pyritään hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti, eikä tätä voida saavuttaa rajaamalla aineistoa liian jyrkästi. Eisenhardt toteaa vaarana tämäntyyppisessä aineistonkeruussa olevan, että tutkija saattaa herkästi ajautua sivuraiteille varsinaisesta analyysistä, jolloin alkuperäinen tutkimusaihe voi hautautua aineistosta löytyvien oivallusten alle. Itse analyysiin Eisenhardt esittää kolmea keinoa, joiden pohjalta rakensin oman menetelmäni. (Eisenhardt 1989, 538-539.)

Ensimmäinen tapa aineiston analyysiin on jakaa aineisto lähteidensä mukaan, ja analysoida aineistoa tässä kontekstissa (Eisenhardt 1989, 540-541). Omassa aineistossani ilmiselvä vertailukohde olisi esimerkiksi tarkastella Ylen ja iltapäivälehtien uutisointitapojen keskinäisiä eroja. Tämä olisi kuitenkin ohjannut tutkimukseni painopistettä pois varsinaisen keskustelun analysoinnista ja kohti medialähteiden keskinäistä vertailua, mikä ei ollut mielestäni tarkoituksenmukaista.

Toisessa analyysitavassa kerättyyn aineistoon luodaan ryhmittelyjä, joiden välillä aletaan tekemään vertailuja. Mediasisältöjä arvioidessa tämä voisi olla vaikkapa vertailu eri otsikointitapojen välillä. (Eisenhardt 1989, 540-541.) Teinkin ensimmäisen ryhmittelyn erottelemalla otsikot leipäteksteistä. Syy tähän on, että otsikoita voidaan luonnehtia mikrokosmukseksi itse artikkelien sisällöstä. Otsikoiden tarkoitus on heijastaa artikkelien sävyä sekä kertoa keskeisimmät artikkelissa käsiteltävät aiheet. Koska verkkouutisia luetaan yleisesti ottaen silmäillen ja lukija valikoi lukemansa uutiset senhetkisen kiinnostuksensa mukaan, verkkouutisten otsikoiden on kannattavaa olla huomiota herättäviä ja kärjistettyjä (Herkman & Vainikka 2012, 46-60). Sainkin otsikoita tarkastelemalla hyvän kuvan keskeisiin

sähköpotkulauteskeskustelussa vallinneisiin teemoihin, ja käytinkin otsikoita hyväksi muodostaessani analyysini kaksi keskeistä kattoteemaa.

Kolmas Eisenhardtin tapa käsitellä aineistoa on valikoida satunnaisesti muutama artikkeli, joita vertailla keskenään. Tavoite on löytää eroavaisuuksia ja yhtäläisyyksiä vertailukohteiden välillä. Tämä voi tuntua väkinäiseltä analyysimenetelmältä, mutta voi johtaa odottamattomiin yhtäläisyyksiin artikkelien välillä. (Eisenhardt 1989, 540-541.) Hyödynsin analyysissäni eniten tätä menetelmää. Otsikoiden vertailun jälkeen aloin valitsemaan satunnaisia artikkeleita keskenään vertailtaviksi. Tällä tapaa löysin muutamia usein toistuvia aiheita, jotka jaottelin laajemmiksi teemoiksi. Lähempi tarkastelu teemojen välillä paljasti joitain kokonaisuuksia, joita en ollut aiemmin huomannut, ja jotka puolestaan erottelin omiksi teemoikseen. Niin ikään yhdistelin joitain samoja piirteitä jakaneita teemoja osaksi laajempia kokonaisuuksia. Tällä tapaa sain rakennettua luomieni kattoteemojen alle alateemoja.

Tässä kohtaa on hyvä huomioida aineiston erikoispiirteitä. Aineistoni koostuu verkossa luettavista media-artikkeleista, ja tällä seikalla on vaikutuksensa siihen, miten aineisto vertautuu esimerkiksi printtimediassa julkaistuihin artikkeleihin. Printtimediaa luetaan pääsääntöisesti keskittyneemmin, kun taas verkossa julkiastut uutiset silmäillään läpi ja niitä luettaessa siirtyillään otsikosta toiseen kiinnostuksen mukaan. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö verkkouutisia luettaisi keskittyneesti; verkossa kiinnostavan aihepiirin löydettyään lukija voi nimittäin syventyä siihen paljon tarmokkaammin kuin printattua artikkelia lukiessaan. (Herkmann & Vainikka 2012, 46-60.) Lukijan mielenkiinnon herättämiseksi verkkouutisissa kannattaa suosia napakoita artikkeleita, joiden kautta pääsee vaivatta jatkamaan lukemista samankaltaisiin artikkeleihin. Tämä johtaa ajoittain huomiota herättävään ja kärjistettyyn otsikointiin, mikä puolestaan heijastuu myös yleisen mediakeskustelun sävyyn.

5 SÄHKÖPOTKULAUDAT SUOMALAISESSA MEDIAKESKUSTELUSSA

Tässä osiossa tarkastelen, millä eri tavoin suomalaisessa mediassa uutisoidaan sähköpotkulaudoista. Tarkastelun tavoitteena on tunnistaa keskeisiä *teemoja* sekä *jännitteitä*, joita liittyy sähköpotkulautailuun suomalaisissa kaupungeissa. Sivuan myös, millä eri tavoilla suomalaismedioissa uutisoidaan ulkomailla sähköpotkulautailuun liitetystä konflikteista. Vertailen esiin nousevia teemoja myös sähköpotkulautojen käytöstä tehtyyn tutkimustietoon. Kuten luvusta 2 voi havaita, sähköpotkulautoja käsittelevä tutkimus on hyvin tuoretta, eikä vielä voidakaan puhua laajasta tutkimusperinteestä aiheen ympärillä. Tavoitteeni onkin peilata suomalaismediassa esiin nostettuja sähköpotkulautailun jännitteitä tämänhetkiseen tutkimukseen ja mahdollisesti nostaa esiin teemoja, jotka ovat jääneet vähemmälle huomiolle.

Stefan Gössling (2020) on tehnyt toistaiseksi mahdollisesti laajimman tarkastelun sähköpotkulautojen medialäsnäolosta. Hän tarkasteli erityisesti sähköpotkulautojen vaikutuksia ihmisten asenteisiin sekä kaupunkisuunnitteluun. Gössling vertasi sähköpotkulautoja koskevaa uutisointia kymmenessä kaupungissa Yhdysvalloissa, Euroopassa sekä Australiassa ja Uudessa-Seelannissa ennen ja jälkeen sähköpotkulautojen saapumisen katu-kuvaan. Gössling havaitsi mediakeskustelun keskeisten painopisteiden koskevan sähköpotkulautojen turvallisuutta, niiden ajamisen vastuuttomuutta (sisältäen holtittoman / väärillä kaistoilla ajamisen sekä alkoholinkäytön ajamisen yhteydessä), pysäköinnistä seuranneita ongelmia sekä konfliktia julkisen tilan käytön suhteen. (Gössling 2020.)

Olen jaotellut media-analyysissäni esiin nousseet teemat kahdeksi keskeiseksi kokonaisuudeksi. Nämä kokonaisuudet ovat *turvallisuus* sekä *välinpitämättömyys liikennesäännöistä*. Kokonaisuudet jakaantuvat puolestaan pienemmiksi osioiksi. Tekemässäni jaottelussa on yhtäläisyyksiä Gösslingin jaotteluun, mikä kertoo joidenkin sähköpotkulautailua koskevien teemojen olevan jokseenkin universaaleja. Erityisesti keskustelu sähköpotkulautojen turvallisuudesta ja niiden vastuullisesta ajamisesta vaikuttaisi olevan tunnusomaista paitsi mediakeskustelulle, myös sähköpotkulaudoista tehdylle tutkimukselle. Jotkut teemat painottuvat kuitenkin eri tavalla suomalaismediassa, näistä selkeinänä keskustelu alkoholinkäytön roolista sähköpotkulaudoilla ajaessa. On myös syytä huomioida, ettei oma jaotteluni tarkoita etteivätkö teemat keskustelisi keskenään. Monesti turvallisuuteen liittyvässä

uutisoinnissa saatetaan viitata sähköpotkulautojen vaaralliseen ajotyylisiin, ja lautojen kaduille jättämistä käsittelevissä uutisissa saatetaan viitata lisäsääntelyn tarpeeseen. Rajat eri teemojen välillä voivatkin olla paikoin häilyviä.

5.1 Kohti keskustelua

Tarkasteltaessa sähköpotkulaudoista käytävää mediakeskustelua on mahdollista havaita median suhtautumisessa tapahtuva muutos kevään 2019 aikana. Ennen sähköpotkulautojen saapumista pääkaupunkiseudulle uutisoinnissa on odottava sävy, ja sähköpotkulaudat herättävät selkeää uutuudenviehätystä. Sähköpotkulautojen kuvaillaan olevan uusi ja tervetullut lisä kaupunkiliikenteeseen, haastaja yksityisautoille sekä ekologinen vaihtoehto kaupunkipyörille. Koeajettuja sähköpotkulautoja kuvaillaan helppokäyttöisiksi ja ajamista itseään luonnehditaan hauskaksi. Kevään ja kesän aikana uutisointi muuttuu kuitenkin kriittisemmäksi sävyllään, ja monet alkukeväästä esitellyt sähköpotkulautojen edut eivät olekaan enää yksipuolisen positiivisia:

Sähköpotkulaudoille ei ole kiinteitä telakoita tai asemia, vaan laudan voi jättää minne tahansa julkiselle paikalle, samaan tapaan kuin polkupyörän telineeseen. Seuraava käyttäjä löytää vapaan potkulaudan sovelluksen tarjoaman kartan avulla. (Yle 19.3.2019)

Reilun kuukauden helsinkiläisten käytössä olleet, pitkin poikin katuja lojuvat uudet sähköpotkulaudat ovat herättäneet ärtymystä osassa kaupunkilaisia. (Iltalehti 25.4.2019)

Sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyydestä tapahtunut uutisointi toimii hyvänä esimerkkinä mediakeskustelun kahtiajakautuneisuudesta, vaikka ympäristökysymykset ovat muuten läsnä mediassa yllättävän harvoin. Uutisoinnissa sähköpotkulaudat samanaikaisesti sekä ovat eivätkä ole ympäristöystävällinen kulkuväline. Keväällä mediassa keskitytään sähköpotkulautojen myönteisiin ilmastovaikutuksiin, mutta kesän edetessä myös huonommat ympäristövaikutukset nousevat otsikoihin. Näihin sisältyy huoli sähköpotkulautojen lyhyeksi jäävästä eliniästä, jonka uutisoidaan olevan pahimmillaan vain pari kuukautta. Lisäksi kesän

aikana käy ilmi, että yksityisautoilun sijaan sähköpotkulaudoilla päädyttiinkin korvaamaan kävelyä, pyöräilyä ja julkista liikennettä.

Yritykset markkinoivat sähköpotkulautoja ilmastoystävällisyydellä ja päästöjen vähentämisellä, mikä sopii myös kaupunkien vihreisiin brändeihin. (Yle 19.3.2019)

Vaikka sähköpotkulautoja on markkinoitu ympäristöystävällisenä vaihtoehtona, niiden erityinen ympäristöystävällisyys on pitkälti harhakuva (MTV 15.11.2019)

Aineistosta ei olekaan löydettävissä yhtenäistä narratiivia, mikä ei sinällään ole yllättävä havainto. Medialta odotetaan tasapuolisuutta, joten saman uutisaiheen ja medialähteenkin sisältä on usein löydettävissä näennäisesti kilpailevia todellisuuksia. Näin media myös legitimoii omaa toimintaansa. (Valtonen 1998.) Arvioisin itse uutisoinnin painottuvan kriittisen puolelle, mutta jokaista kritiikkiä kohden on löydettävissä myönteisempää näkökulmaa edustava artikkeli. Kuvaavin tapa lähestyä uutisointia onkin nähdäkseni todeta median *problematisoivan* sähköpotkulautoja. Mediassa toivotetaan sähköpotkulaudat tervetulleiksi suomalaisiin kaupunkeihin, mutta samalla nostetaan esiin niiden mukanaan tuomia ongelmakohtia.

5.2 Turvallisuus

Laajin mediassa esiintynyt tema on keskustelu sähköpotkulautojen turvallisuudesta. Huoli sähköpotkulautilun mahdollisesta vaarallisuudesta nousee uutisiin hiljalleen toukokuun kuluessa, mutta siirtyy otsikoinnin keskiöön kesän aikana. Hiljaisemmän syksyn jälkeen turvallisuuskysymykset nousevat talven lähestyessä jälleen mediakeskustelun aiheeksi, kun sähköpotkulautojen uutisoidaan säilyvän katukuvassa talven yli. Tällöin keskustelussa pohditaan erityisesti liukkaiden keliä aiheuttamaa potentiaalista vaaraa.

Helsinki toivottaa sähköpotkulaudat tervetulleiksi talveksi, mutta onnettomuusriski liukkailla kaduilla on tosiasia: ”Ei tilanne varmaan ainakaan parane” (MTV 8.11.2019)

Vaikka vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat vielä uusi ilmiö kaupungeissa, niiden turvallisuus on voimakkaasti läsnä tutkimuksissa. Eniten on tutkittu sähköpotkulautailijoille itselleen onnettomuuksien seurauksena sattuneita vammoja (esim. APH 2019, Mayhew & Berger 2019), mutta myös sähköpotkulautailijoiden turvallisuuskäyttäytymistä on tarkasteltu jonkin verran (esim. Eysenbach ym. 2020). Sähköpotkulautailijoiden mahdollisesti muille liikenteenkäyttäjille aiheutuvaa haittaa on tutkittu vain vähän, ja aiheesta toivotaankin lisätutkimuksia (Sikka ym. 2019). Vaikka tutkimuksista saa hyvän vertailupohjan mediassa esiintyneiden teemojen tarkastelemiseen, lisätutkimusta kaivataan erityisesti mahdollisten vaaratilanteiden ennaltaehkäisystä. Tämänhetkinen tutkimus tapaa painottaa jo sattuneiden onnettomuuksien syitä ja seurauksia. Tarkastelen tutkimuksissa tehtyjä havaintoja tarkemmin sitä mukaa kun ne tulevat relevanteiksi turvallisuuden alateemojen kannalta.

Olen jakanut mediakeskustelun sähköpotkulautojen turvallisuudesta neljään keskeiseen osa-alueeseen. Nämä ovat sähköpotkulautailijoiden itsensä turvallisuus, muiden liikenteenkäyttäjien turvallisuus, alkoholinkäyttö sähköpotkulaudoilla ajettaessa, sekä suojarusteiden (pääasiassa kypärän) käyttö. Nämä teemat ovat vahvasti sidoksissa toisiinsa ja esiintyvät usein samoissa artikkeleissa. Teemoista voimakkaimmin esillä on seuraavaksi käsiteltävä huoli sähköpotkulautailijoiden itsensä turvallisuudesta.

5.2.1 Sähköpotkulautailijan turvallisuus

Suomalaismediassa uutisoidaan säännöllisesti onnettomuuksista, joihin sähköpotkulautailijat ovat joutuneet. Etenkin kesäkuussa uutisoidaan laajasti, kuinka sähköpotkulautailijoita on päätynyt yhä enenevässä määrin ensiapuun, ja kuinka osa saaduista vammoista on vaatinut leikkausta. Täsmällisiä lukuja ei esitetä, koska suomalaisissa sairaaloissa sähköpotkulaudalla sattuneille onnettomuuksille ei ole omaa luokitteluaan. Tämän seurauksena tiedossa olevat luvut pohjautuvat sairaaloiden itsensä tekemälle kirjanpidolle, joka ei perustu yhtenäisiin käytänteisiin. Uutisoinnissa onnettomuuksien määrään viitataan joko epämääräisillä luvuilla tai sitten Töölön tapaturma-aseman pitämällä tukkimiehen kirjanpidolla. Vaikka tilastoa ei voida kuvailla kattavaksi saati luotettavaksi, se toimii kuitenkin sähköpotkulautojen onnettomuusherkkyyttä konkretisoivana tekijänä.

HUSiin on tullut uusi potilasryhmä: 3-4 sähköpotkulautailijaa päätyy viikoittain Töölön sairaalaan leikattavaksi. (Yle 20.6.2019)

Sähköpotkulaudoilla vaikeasti loukkaantuneita jopa 4-5 per viikko (Iltalehti 25.6.2019)

[Sähköpotkulaudat] ovat aiheuttaneet vähintään kymmeniä onnettomuuksia Suomessa. Tarkkaa lukua ei tiedä kukaan. (Ilta-Sanomat 28.6.2019)

Kuten yllä olevista otteista näkyy, uutisoitu onnettomuuksien määrä kasvaa tasaisesti kesäkuun kuluessa. Vertailukelpoisten tilastojen puuttuminen saakin median luopumaan hiljalleen konkreettisten lukujen uutisoinnista, ja tilalle tulee sellaisia jokseenkin pahaenteisiä ilmauksia kuin ”jäävuoren huippu”. Implikaatio on, että onnettomuuksia tapahtuu huomattavasti enemmän kuin niitä on raportoitu. Haastatellut lääkärit ja poliisit vahvistavat tätä mielikuvaa toteamalla, kuinka heidän työssään näkyvät vain ne kaikkein vakavimmat tapaukset.

Suomalaismediassa uutisoidut havainnot sähköpotkulaudoilla tapahtuneista onnettomuuksista ovat linjassa myös tämänhetkisten tutkimusten havaintojen kanssa. Aucklandissa Uudessa-Seelannissa tehdyssä tutkimuksessa havaittiin sähköpotkulaudoilla sattuneiden onnettomuuksien lisääntyneen selkeästi yhteiskäyttönsähköpotkulautojen tultua kaduille. Erityisesti nuorempien kuskien havaittiin olevan herkkiä onnettomuuksille: hieman yli 40 prosenttia onnettomuuksista tapahtui alle kolmekymppisille, ja noin 65 prosenttia kaikista onnettomuuksista tapahtui alle nelikymppisille. (Mayhew & Bergin 2019.) Myös Yhdysvalloissa sähköpotkulautaannettomuuksien on havaittu lisääntyneen yhteiskäyttöautojen leviämisen seurauksena (Basky 2020). Gössling toisaalta havaitsi, että esimerkiksi Zürichissä sähköpotkulaudoilla uutisoitujen onnettomuuksien määrä on jäänyt vähäiseksi (Gössling 2020, 6). On myös syytä huomioida, että jonkin kulkuvälineen lisääntyessä myös siihen liittyvien onnettomuuksien määrä vääjäämättä kasvaa.

Joissain uutisartikkeleissa haastatellut asiantuntijat ilmaisevat samantyyppisiä näkemyksiä. He huomauttavat, ettei onnettomuuksien määrän lisääntyminen ole mitenkään yllättävää, kun otetaan huomioon sähköpotkulautojen määrän kasvu. He pitävät ensiavuntarpeeseen

johtaneiden onnettomuuksien määrää jopa suhteellisen vähäisenä verrattuna muihin onnettomuuksiin:

Päivystyksen kokonaiskuvaa katsottaessa sähköpotkulautoihin liittyvät vammat ovat pieni ilmiö.

– *Jos tätä verrataan esimerkiksi muutaman vuoden takaiseen trampoliinivammojen sumaan, niin ei tämä missään nimessä sellainen vielä ole.*

[...] [Taysin toimialuejohtaja] *sanoo, että uudet liikkumiseen käytettävät välineet näkyvät aina myös loukkaantumistilastoissa.*

– *Joka kesä on jokin uusi trendi. Jokunen vuosi sitten katukuvaan tuli paljon skuitteja (potkulautoja) ja nyt sitten sähköpotkulautoja. Vammoja sattuu, kun niitä kokeillaan. (Yle 25.7.2019)*

Kesän mittaan sähköpotkulaudoilla sattuneita onnettomuuksia esiintyy riittävästi, jotta uutisissa voidaan alkaa puhua tyypillisestä sähköpotkulautaonnettomuudesta. Sähköpotkulaudalla ajaessa sattuneista onnettomuuksista on tehty joitain tutkimuksia, joiden perusteella yleisimmät vammat tapaavat kohdistua raajoihin (Mayhew & Bergin 2019, 462-463). Austinissa Texasissa syys-marraskuun välillä tehdyssä tutkimuksessa havaittiin niin ikään vammojen kohdistuvan erityisesti yläraajoihin, sekä vähemmässä määrin päähän ja alaraajoihin. Kolmannes onnettomuuksista johti murtuneisiin luihin. (APH 2019, 5-6.) Yleisimmin onnettomuudet vaikuttaisivat olevan seurausta kovasta vauhdista, hallinnan menetyksestä sekä kiinteisiin esineisiin törmäämisestä (Basky 2020). Suomalaisessa mediakeskustelussa raportoidut vammat ovat hyvin pitkälti samantyyppisiä. Vammat tapaavat kohdistua etenkin yläraajoihin. Suomalaismediassa korostetaan usein myös kasvoihin kohdistuneita haavoja.

Esimerkiksi jarruttaminen saattaa yllättää äkillisessä tilanteessa. Myös katujen tasoerot, joissa nouseaan ylemmälle tai alemmalle tasolle, on syytä ennakoida hidastamalla vauhtia. Muutoin eturengas voi tökätä ja vauhti pysähtyä, jolloin sähköpotkulautailija lentää tangon yli. [...] Suurin osa leikkaukseen vieneistä sähköpotkulautaonnettomuuksista on yläraajavammoja, kuten solisluun ja ranteen vammoja, kasvovammoja ja alaraajavammoja. (Yle 20.6.2019)

– Eniten on ollut kasvojen ja pään alueelle kohdistuneita vammoja, ehkä runsas kolmannes. Vajaalla kolmanneksella on ollut ylä- tai alaraajan murtumia, kertoo ylilääkäri (MTV 2.8.2019)

Uutisoinnin keskiössä ovat nimenomaan onnettomuuksien seurauksena syntyneet vakavammat haavat. Puhutaan leikkaussalin puolelle päätyemisestä, ja erityisesti päänseudun vammoja korostetaan. Sähköpotkulautojen todetaan eräässä otsikossa aiheuttaneen ”jopa aivovammoja”. Kuolemantapauksia ei raportoida tapahtuneen Suomessa, joskin uutisointi antaa olettaa niitakin olevan luvassa. Sen sijaan Euroopassa tapahtunut onnettomuuksien määrän huomattava kasvu on laajasti esillä artikkeleissa (Ruotsissa puhutaan onnettomuuksien määrän ”räjähtämisestä käsiin”). Euroopassa on tapahtunut myös kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, joista uutisoidaan laajasti. Näissä uutisissa syy onnettomuuteen on useimmiten sähköpotkulautailijan varomattomuus muun liikenteen seassa.

Sähköpotkulaudalla liikkunut 30-vuotias mies kuoli törmäyksessä moottoripyörän kanssa. Mies oli ajanut sähköpotkulaudalla moottoritiellä. [...] Kyseessä on jo kolmas sähköpotkulautailijan kuolemantapaus Pariisin alueella viimeisen neljän viikon aikana. Tapaukset ovat jälleen kerran saaneet ihmiset vaatimaan tiukempaa sääntelyä ja herättäneet turvallisuushuolia. (Iltalehti 11.8.2019)

Uutisoinnin perusteella syy sattuneisiin onnettomuuksiin on useimmiten sähköpotkulautailija itse, ja onnettomuudet johtuvat vaarallisesta ajotyylillä. Palaan tähän teemaan luvussa 5.3.

5.2.2 Muiden turvallisuus

Sähköpotkulautailijoiden itsensä saamien vammojen lisäksi mediakeskustelussa nostetaan esiin huoli sähköpotkulautailun mahdollisesta vaarasta muulle liikenteelle. Tältä osin uutisoinnissa keskitytään yksinomaan jalankulkijoille aiheutuneeseen haittaan. Sähköpotkulaudat eivät vaikuttaisikaan tämän perusteella tuottavan juurikaan vaaraa esimerkiksi polkupyöräilijöille, vaikka nämä jakavat saman kaistan liikenteessä. Jalankulkijoille koitunut haitta muodostuu sähköpotkulautailijoiden ajotyylin aiheuttamista vaaratilanteista teillä sekä minne sattuu jätettyjen lautojen luomasta kompastumisvaarasta.

Sähköpotkulautailun aiheuttamia vaaratilanteita muille liikenteenkäyttäjille on tutkittu vain vähän, tutkimuksen keskittyessä pääasiallisesti sähköpotkulautailijoiden itsensä saamiin vammoihin (Sikka ym. 2019). Kööpenhaminaan sijoittuvassa tutkimuksessa havaittiin kuitenkin, että yllättävän suuri osa sähköpotkulautailuun liitetyistä vammoista (17 prosenttia) sattui muille kuin sähköpotkulautailijoille itselleen (Blomberg, Rosenkrantz, Lippert & Christensen 2019, 1). Ilta-Sanomissa kesäkuussa haastateltu ylilääkäri toteaa, ettei ainakaan sairaalahoitoon ole toistaiseksi tullut tapaista, jossa sähköpotkulauta olisi törmännyt jalankulkijaan, eikä vastaavanlainen tapaus esiinny myöskään suomalaisessa mediakeskustelussa. Sen sijaan mediassa painotetaan turvattomuuden tunnetta, jota sähköpotkulautailu herättää jalankulkijoiden keskuudessa:

Yli kolme viidestä (63 prosenttia) vastaajista oli sitä mieltä, että uudet kulkutavat, kuten sähköpotkulaudat, vaikeuttavat liikenteen ennakoimista. Lähes sama määrä vastaajia (59 prosenttia) koki, että sähköiset liikkumisvälineet kuten sähköpotkulaudat tekevät kävelystä turvattomamman tuntuista. (Ilta-Sanomat 9.7.2019)

Tällä hetkellä saatavilla oleva rajallinen tutkimustieto viittaa suurimman osan sähköpotkulaudoista muulle liikenteelle koituneen haitan kohdistuvan näkö- ja kuulovammaisiin sekä ikäihmisiin (Sikka ym. 2019). Tämä näkyy myös mediakeskustelussa, jossa muulle liikenteelle aiheutuvaa vaaraa konkretisoidaan tuomalla esiin näkövammaisten kohtaamia vaaratilanteita. Etenkin Näkövammaisten liiton esittämät huolenaiheet katujen vähentyneestä turvallisuudesta nostetaan toistuvasti uutisiin. Tiedotteessaan liitto kommentoi näkövammaisten havaitsemia ongelmia, jotka ovat suoraan seurausta vuokrattavista sähköpotkulaudoista. Keskeisen vaaran todetaan aiheutuvan tuttujen katujen muuttumisesta vaikeammin ennakoitaviksi, mikä johtuu puolestaan sähköpotkulautojen hiljaisuudesta sekä nopeasta vauhdista.

[Näkövammaisten liiton] Tiedotteessa muistutetaan, että näkövammaisen ei välttämättä kuule äänettömästi liikkuva potkulautailijaa. Siksi äänimerkkiä on hyvä käyttää ohitustilanteessa. Lisäksi potkulaudan nopeus tulee säätää tilanteeseen sopivaksi. (MTV 5.9.2019)

- Se on ongelma, kun niitä hylätään mihin sattuu, ja näkövammaisten liikkuminen on sitä, että hän kulkee tuttua reittiä ja olettaa, että reitti on samassa paikassa joka päivä.*
- Jos sinne joku jättää potkulaudan, se tarkoittaa, että siihen kompastuu.* (Ilta-Sanomat 4.6.2019)

Toinen konkreettinen haitta syntyykin uutisoinnin mukaan hajan hajan pysäköityjen sähköpotkulautojen luomasta kompastumisvaarasta. Kööpenhaminassa tehty tarkastelu näyttäisi tukevan tätä ajatusta. Kulkuväylille jätetyt sähköpotkulaudat aiheuttavat kompastumisvaaran tarkasteluaikana erityisesti ikäihmisille. Ratkaisuksi tähän ehdotettiin kaupungin määrittelemiä parkkialueita sähköpotkulaudoille. (Blomberg ym. 2019, 7.) Nämä ovat asioita, joita onkin syytä pohtia integroitaessa sähköpotkulautoja osaksi katukuvaa. Haitat muille liikenteenkäyttäjille tulisi minimoida, koska jalankulkijoiden ja sähköpotkulautailijoiden suhde on jo valmiiksi jokseenkin huono (kts. Luku 6.1.2).

5.2.3 Alkoholi

Sähköpotkulaudoista käytävässä mediakeskustelussa alkoholinkäyttö on voimakkaasti esillä. Tämä voi osittain selittyä varsinaisen promillerajan puuttumisella, joka mediassakin nostetaan säännöllisesti esiin. Eniten tämä teema näkyy keskustelussa sähköpotkulautojen turvallisuudesta, mutta alkoholikeskustelun voidaan katsoa liittyvän läheisesti myös keskusteluun liikennesääntöjen noudattamisesta tai noudattamatta jättämisestä.

Alkoholinkäyttöön osana sähköpotkulautailua ei ole keskitytty tutkimuksissa, vaan tämä teema tulee useimmiten esiin lyhyenä mainintana ajoturvallisuuden keskittyvissä tutkimuksissa. Tähän mennessä tehty tutkimus viittaa kuitenkin vahvaan yhteyteen alkoholinkäytön ja sähköpotkulaudoilla tapahtuneiden tapaturmien välillä. Austinissa Texasissa tehdyssä tutkimuksessa havaittiin kolmanneksen sähköpotkulaudoilla tapahtuneista onnettomuuksista sattuneen yöllä ja niin ikään alkoholia oli nautittu korkeintaan 12 tuntia ennen ajoa kolmanneksessa tapauksia (APH 2019, 10). Myös Blomberg ym. havaitsivat Kööpenhaminaan sijoittuvassa tutkimuksessa kolmanneksen onnettomuuksista tapahtuneen alkoholin vaikutuksen alaisena (Blomberg ym. 2019, 5).

Siihen nähden kuinka vähän tutkimuksissa on puhuttu alkoholinkäytöstä, teema nousee hyvin voimakkaasti esiin suomalaisessa mediakeskustelussa. Alkoholiin viittaaminen alkaa uutisoinnissa toden teolla touko-kesäkuussa, kun sähköpotkulaudat yleistyvät katukuvassa pääkaupunkiseudun lisäksi Tampereella ja Turussa. Lämpimällä kesällä saattoi olla vaikutuksensa asiaan, joskaan lämpimien kelien tai festivaalien vaikutuksesta ei puhuta parissa artikkelissa esiintyneitä mainintoja enempää. Alkoholinkäyttö nostetaan sen sijaan yleiseksi osaksi sähköpotkulautailua, ja tämä teema korostuu erityisesti median uutisoidessa ulkomailla tapahtuvasta sähköpotkulautailusta.

Tanskan poliisi pidätti viikonlopun aikana kymmeniä ihmisiä sähköpotkulaudoilla humaltuneena ajelusta. Pidätetyistä neljä oli huumeiden vaikutuksen alaisena. Kännikuskeille napsahti 2000 kruunun eli noin 260 euron arvoinen sakko. (Iltalehti 9.7.2019)

27-vuotias saksalainen harhaili kännissä skuutilla autobahnilla aamuyöllä – piteli kaljaa kädessään vielä poliisin pysäyttäessä (Iltalehti 26.12.2019)

Median uutisointi alkoholinkäytöstä on kaksijakoinen. Toisaalta erityisesti alkukeväästä sähköpotkulautoja luonnehdittiin hyväksi kulkuvälineeksi terassilla käymiseen, mutta toisaalta alkoholinkäyttöä ajaessa paheksutaan ja se yhdistetään vastuuttomuuteen ja vaaralliseen ajamiseen. Uutisoinnissa on taipumus korostaa humalassa ajamisen olevan huolestuttava ilmiö; ongelma, jonka voi sanoa olevan tyypillinen sähköpotkulaudoille. Samaan aikaan artikkeleissa kuitenkin muistutetaan toistuvasti varsinaisen promillerajan puuttuvan.

Pikkumaistissa ajo sallittua (Ilta-Sanomat 8.5.2019)

Onnettomuusalttiutta lisää, että jopa 25 kilometriä tunnissa kulkevilla laudoilla ajetaan liki aina ilman kypärää ja usein myös humalassa. (Yle 2.8.2019)

Sähköpotkulaudoilla saa suhata ilman promillerajoja, vaikka poliisi tehovalvoo niiden käyttöä. (MTV 28.11.2019)

Tämä osin salliva, osin paheksuva uutisointi alkoholinkäytöstä näyttäisi olevan suomalaisen mediakeskustelun erikoispiirre. Gössling havaitsi omassa media-analyysissään jonkin verran keskustelua alkoholinkäytöstä, mutta teema ei ollut hänen tutkimuksessaan sivuhuomiota merkittävämmiin esillä (Gössling 2020, 6). Tutkimustieto viittaa kuitenkin onnettomuuksien sattuvan nimenomaan alkoholin vaikutuksen alaisena, joten humalassa ajaminen ei ole mitenkään suomalaisten sähköpotkulautailijoiden erikoispiirre (Blomberg ym. 2019, 5). Tähän nähden teeman poikkeuksellinen laaja esiintyminen suomalaismediassa saattaa kertoa laajemmasta kulttuurisesta suhtautumisesta alkoholiin, tai sitten se on esimerkki sokeasta pisteestä tutkimuksessa, jota olisi syytä tarkastella tarkemmin.

5.2.4 Suojavarusteet

Mediakeskustelun perusteella keskeisin sähköpotkulautailijoiden turvallisuutta lisäävä suojavaruste on kypärä. Tämä ei ole yllättävää, onhan kypärä yleisesti tunnettu ja liikenneturvallisuuteen usein liitetty symboli. Pyöräilijöillä kypärän on lisäksi todettu vähentävän huomattavasti riskiä vakaviin pää- ja niskavammoihin (Olivier & Creighton 2016, Thompson, Rivara & Thompson 2000). Kypärän käyttöä osana sähköpotkulautailua on tutkittu toistaiseksi vain vähän, mutta nykyisenkin tutkimustiedon perusteella kypärän käyttö sähköpotkulaudalla ajaessa on käytännössä olematonta (Fessler, Sparks & Zinsser 2019, 5). Media-aineistossani kypärän käyttöä – tai pikemminkin sen puutetta – pohditaan tasaisesti osana keskustelua sähköpotkulaudoilla ajon turvallisuudesta. Artikkeleissa haastatellaan usein lääkäreitä tai poliiseja, jotka kaikki muistuttavat kypärän käytön tärkeydestä osana turvallista ajoa.

Polkupyöräilijöistä selkeä enemmistö käyttää kypärää, mutta lautailijoilla kypärät ovat harvinainen näky.

Ajovarustuksen pitäisi olla muutenkin kunnossa.

– Äärimmäisen huonona esimerkkinä olen nähnyt sähköpotkulaudalla rouvan, jolla oli juhlamekko ja piikkikorot. Aika vaarallista, [ylikomisario] Pasterstein sanoo. (Iltalehti 1.8.2019)

Kypärän käytön roolista vammojen ennaltaehkäisyssä ei ole vielä saatavilla luotettavaa tietoa, sillä kypärän käyttöä sähköpotkulaudalla sattuneissa onnettomuuksissa tilastoidaan vaihtelevasti tai ei lainkaan (Mayhew & Bergin 2019, 462). Ei ole kuitenkaan kaukaa haettua olettaa kypärän käytön voivan ennaltaehkäistä vakavampia vammoja sähköpotkulautaillessa. Sekä sähköpotkulaudoilla että polkupyörillä saadut vammat ovat nimittäin samankaltaisia, joskin viime aikoina sähköpotkulaudoilla sattuneiden päävammojen osuus on noussut suhteessa korkeammaksi kuin pyöräilijöillä (Basky 2020). Suomalaismediassa lääkärit ilmaisevatkin kolkosti odottavansa ensimmäisiä aivovammoja sähköpotkulaudoilla sattuneiden onnettomuuksien seurauksena.

Kypärän käytön lisääminen sähköpotkulautailijoille voi kuitenkin osoittautua haastavaksi. Yksi kypärättömyyteen vaikuttava tekijä on nimenomaan vuokrattavien sähköpotkulautojen käytön spontaanisuus. Polkupyöräilijöitä tarkkailemalla on havaittu kypärän käyttämisen vähenevän dramaattisesti siirryttäessä oman pyörän käytöstä yhteiskäyttöiseen polkupyörään, ja sama näyttäisi pätevän myös sähköpotkulautailuun (Fessler ym. 2019, 5-10). Mediakeskustelussa ratkaisuksi ongelmaan väläytellään ajoittain ajatusta kypäräpakosta, joskin haastatellut asiantuntijat suhtautuvat ajatukseen vaihtelevasti:

[Ylilääkäri] *kannattaisi sähköpotkulautoihin kypäräpakkoa, sillä vauhti yltyy sähköpotkulautojen käytössä kovaksi.*

– *Kypärä ei suojaa kasvovammoilta, mutta se suojaa sitä kaikkein kalleinta eli aivoja. Se suojaa todennäköisesti myös kuolemaan johtavilta vammoilta.* (MTV 3.7.2019)

[Liikenneturvan asiantuntija] *ei halua kieltää sähköpotkulautoja, eikä pakottaa ihmisiä edes käyttämään kypärää. Hänen mielestään on turhaa tehdä kaikista kypärättömistä rikollisia, koska lakimuutos tuskin saisi isoa osaa ihmisistä käyttämään sitä kuitenkaan.* (Ilta-Sanomat 27.6.2019)

Tutkimus ei tue yksiselitteisesti ajatusta kypäräpakon toimivuudesta, minkä lisäksi kypärään keskittymisen on todettu olevan muutenkin riittämätön toimenpide, ellei samalla suunnitella turvallisuutta myös laajempänä kokonaisuutena (Olivier & Creighton 2019). Tämä edellyttäisi huomion kohdistamista suojavarusteiden lisäksi myös tilannenopeuksiin sekä yleiseen

sähköpotkulautailun ympärillä vallitsevaan ajokulttuuriin. Palaan näihin teemoihin tarkemmin luvussa 6.2.

5.3 Liikennesääntöjen noudattaminen

Suomalaismediassa esiintyvä keskustelu liikennesäännöistä jakautuu karkeasti kahteen osaluueeseen: sähköpotkulautojen pysäköintiin sekä muun liikenteen huomioimiseen. Pysäköinti on niin laajasti mediassa esiintynyt kokonaisuus, että katsoin perustelluksi käsitellä sitä omana alateemanaan. Keskeisenä teemana liikennesääntöjä käsittelevässä mediakeskustelussa on, kuinka sähköpotkulautilijat eivät joko osaa liikennesääntöjä tai välitä niiden noudattamisesta. Sähköpotkulaudat näyttävätkin keskustelussa parhaimmillaan jokseenkin välinpitämättöminä, pahimmillaan itsekkäinä. Tämä johtaa puolestaan konflikteihin muiden liikenteenkäyttäjien välillä. Liikennesääntöjen noudattamista käsittelevä uutisointi on myös selkeästi sävyiltään kaikkein kriittisintä.

5.3.1 Pysäköinti

Sähköpotkulautojen pysäköinnistä tehty tutkimus on vähäistä. Yleisellä tasolla sähköpotkulautojen pysäköinnin helppous mainitaan etuna (esim. Hardt & Bogenberger 2018, 161, Smith & Schwieterman 2018, 11). Ajoittain puolestaan puhutaan sähköpotkulautojen kompaktiudesta, joka mahdollistaa niiden tehokkaan varastoimisen verrattuna esimerkiksi autojen vaatimaan parkkitilaan (Riggs & Kawashima 2020). Myös suomalaisessa mediakeskustelussa tuodaan etenkin alkukeväästä esiin pysäköinnin helppous osana sähköpotkulautojen käytön näppäryyttä:

Sähköpotkulaudoille ei ole erillisiä palautuspisteitä, vaan ne voi jättää minne tahansa. Niinpä ne antavat hieman enemmän vapauksia kuin kaupunkipyörät, jotka tulee palauttaa niille varatuille asemille tai aivan niiden kupeeseen.
(Iltalehti 22.3.2019)

Vaikka sähköpotkulautojen pysäköinnin helppoutta pidetään yleisesti ottaen hyvin positiivisena asiana niin käyttäjäkokemuksissa kuin mediakeskustelussa yleisestikin, johtaa

parkkioinnin vapaamuotoisuus pian konfliktiin muiden tienkäyttäjien kanssa. Uutisoinnin sävy vaihtuikin nopeasti kevään aikana kriittisemmäksi sähköpotkulautojen kaduille jättämistä kohtaan. Pysäköinnin uutisoidaan olevan holtitonta ja ärsyttävän kaupunkilaisia sekä hankaloittavan kaupunkitilassa liikkumista.

Toisin kuin polkupyörän, sähköpotkulaudan voi jättää käytön jälkeen käytännössä siis mihin tahansa – ja näin näyttää usein myös käyvän. Potkulautoja näkee keskellä kevyen liikenteen väyliä, jalkakäytäviä ja kadun kulmauksia sekä sisäänkäyntejä tukkimassa. Niitä on näkynyt myös esimerkiksi kauppakeskusten sisätiloissa. (Ilta-Sanomat 25.4.2019)

Pysäköinnin uutisoidaan aiheuttavan raivoa erityisesti sosiaalisessa mediassa, ja uutisissa julkaistaankin useita ihmisten sosiaalisen median kanavillaan jakamia kuvia väärinpysäköidyistä sähköpotkulaudoista. Ihmisten twiiteissään käyttämä kieli on huomattavasti kärkeämpää kuin artikkeleissa itsessään, mutta osa tästä sävystä valuu uutisointiin. Erityismainintoja saavat esimerkiksi parvekkeelle tai bussipysäkin katolle jätetyt sähköpotkulaudat. Pysäköinnin herättämä someraivo etenee kevään mittaan siihen pisteeseen, että sähköpotkulautoja vuokraavan firmankin otsikoidaan ”jyrähtävän”, kuinka laudat eivät kuulu jalkakäytävälle. Poliisikin osallistuu ajoittain pysäköintikeskusteluun sosiaalisessa mediassa julkaisemalla kuvan väärinpysäköidystä laudasta ja ohjeistamalla niiden käytössä. Poliisi viestii artikkeleissa usein humoristiseen sävyyn:

– Haluaisimmekin muistuttaa kaikkia sähköpotkulautojen ystäviä pitämään huolta skuaattikavereistaan. Niille lajityypillinen ominaisuus on avuttomuus, eli sähköpotkulaudat eivät kykene omatoimiseen toimintaan ja ovat siksi riippuvaisia läheistensä avusta.

– Kun tienne erkanevat, ohjaathan sähköpotkulaudan odottamaan seuraavaa tapaamistaan paikkaan, jossa se ei häiritse muita tiellä liikkujia tai vaaranna pelastustehtäviä, päivityksessä kerrotaan. (MTV 24.6.2019)

James ym. (2019) ovat tehneet tätä kirjoitettaessa mahdollisesti kattavimman tarkastelun sähköpotkulautojen pysäköinnistä. Tutkimus sijoittui Rosslyniin Virginiaan ja käsitteli sekä lautojen pysäköintiä että jalankulkijoiden asenteita niitä kohtaan. Vaikka heidän havaintojensa mukaan vain kuusi prosenttia sähköpotkulaudoista oli pysäköity selkeästi jalankulkijoiden

tielle, suurin osa (55 prosenttia) jalankulkijoista koki kohtaavansa usein väärinpysäköityjä sähköpotkulautoja. Bongatut sähköpotkulaudat perustuvat tutkijoiden omiin havaintoihin, joten tutkimusasetelma on hyvin subjektiivinen ja havaintoihin tulisikin suhtautua varauksella. (James ym. 2019.) Tarkastelu antaa kuitenkin viitteitä, että pysäköinnin suhteen saatetaan keskittyä muutamaani mustiin lampaisiin kaikkien sähköpotkulautojen joukosta. Tämä ei tarkoita, etteikö sähköpotkulautojen pysäköinti olisi ongelma, vaikka se olisikin osittain seurausta jalankulkijoiden ennakoasenteista. Jalankulkijoiden asenteet voivat nimittäin silti vaikuttaa yleiseen mielipiteeseen sähköpotkulaudoista, ja kielteinen mielikuva vaikeuttaa niiden yhteensovittamista muuhun liikenteeseen.

5.3.2 Liikennesääntöjen noudattaminen

Pysäköinnin ohella mediakeskustelussa esiintyy toistuvasti ajatus siitä, kuinka sähköpotkulautailijat joko tuntevat liikennesäännöt huonosti tai eivät vain välitä niistä. Tämä näkyy uutisoinnissa korkeina tilannenopeuksina sekä yleisen varomattomana ajotyylinä. Havaittavissa onkin selkeä vastakkainasettelu sähköpotkulautailijoiden ja muiden liikenteenkäyttäjien välillä. Erityisesti ajaminen jalankulkijoiden seassa lisää ärsyyntymistä. Totesin aiemmin uutisoinnin olevan sävyltään selkeästi kriittisempää, kun keskustellaan liikennesäännöistä. Huomionarvoista onkin, kuinka uutisissa käytetty kieli maalaa sähköpotkulaudoilla ajamisen monella tapaa holtittomaksi. Ajamista kuvaillaan sellaisilla sanoilla kuin ”viuhuminen”, ”törttöily” ja ”viilettäminen”. Käytetyistä sanavalinnoista muodostuu kuva sähköpotkulautailijasta, joka liikkuu nopeasti eikä välitä muista tienkäyttäjistä.

Helsingin potkulautasirkus: Nyt jyrähti poliisi – näin käytät härveliä rikkomatta lakia. (Iltalehti 2.5.2019)

Jamesin ym. tarkastelu vaikuttaisi viittaavan siihen, ettei sähköpotkulautailua koskeva lainsäädäntö ole ihmisille tuttua ainakaan Yhdysvaltojen kontekstissa. Ajajista peräti 43 prosenttia tunnusti, ettei tuntenut sähköpotkulautailua koskevia liikennesääntöjä. Syyksi tähän ehdotettiin säännöistä viestinnän riittämättömyyttä sekä sääntöjen itsensä epäjohdonmukaisuutta. Rosslynissä, jossa tutkimus tehtiin, sähköpotkulaudoilla ei esimerkiksi saa ajaa jalkakäytävillä, kun taas sähköavusteisilla polkupyörillä matkatessa jalkakäytävät ovat

sallittuja ajoväyliä. (James ym. 2019, 10.) Jälleen kerran on syytä noudattaa varovaisuutta yleistettäessä Yhdysvaltojen kontekstissa tehtyjä havaintoja Suomen kontekstiin, mutta lainsäädännön tuntemattomuus saattaa selittää osan ongelmasta.

Poliisi vaikuttaisi medialäsnaolonsa perusteella tulleen samaan johtopäätökseen. Poliisi ottaakin ohjeistavan roolin mediassa, ja sekä poliisi että Liikenneturva julkaisevat oman ohjeistuksensa sähköpotkulaudoilla ajamiseen. Ohjeistuksessa muistutetaan ajamaan liikennesääntöjen mukaisesti, käyttämään äänimerkkiä ja kypärää, kiinnittämään huomiota sähköpotkulautojen asianmukaiseen pysäköintiin sekä välttämään ajamista alkoholin vaikutuksen alaisena. Ohjeistukseen viitataan uutisoinnissa säännöllisesti, ja sen voi tulkita selkeyttävän liikenteessä vallitsevia pelisääntöjä. Mikäli ohjeistus ei riitä, poliisi on valmis myös antamaan sakkoja tarpeen vaatiessa:

– Kartoitimme tilannetta sähköpotkulautojen osalta, että miten paljon liikennesääntöjä rikotaan. Espalla päätimme määrätä sakkoja, koska siellä on niin paljon jalankulkijoita.

[...] Tänä kesänä jalkakäytävillä sähköpotkulautailu on noussut uudeksi päänvaivaksi. (Iltalehti 1.8.2019)

Sanktioiden ja ohjeistuksen roolia sähköpotkulautojen sääntelyssä käsitellen tarkemmin luvussa 6.2.3.

5.4 Yhteenvetoa diskurssianalyysistä

Analyysin perusteella sähköpotkulaudat saavat monenlaisia merkityksiä suomalaisessa mediakeskustelussa. Voimakkain teema on epäilemättä sähköpotkulautojen uutisoitu onnettomuusherakkyys. Sähköpotkulaudat vaikuttavat mediakeskustelun perusteella poikkeuksellisen alttiilta aiheuttamaan ajajilleen vammoja. Alkoholi vaikuttaisi olevan usein läsnä noissa vammoissa, ja aihe esiintyykin tiuhaan suomalaismediassa. Alkoholinkäytön näennäiseen yleisyyteen sähköpotkulautaillessa nähden aiheesta on yllättävän vähän tutkimusta, ja teema kaipaisikin lähempää tarkastelua. Mediakeskustelun ja tutkimusten rivien välistä voi lukea sähköpotkulaudan olevan suosittu kulkuväline nimenomaan baarista kotiin

mentäessä. Tähän tulkintaan ei kuitenkaan löydy suoraa vahvistusta aineistostani. Toinen keskeinen sähköpotkulautojen ominaisuus vaikuttaisi olevan niiden taipumus päätyä muiden tienkäyttäjien tielle, joko keskelle katuja hylätyn sähköpotkulaudan muodossa tai sitten sähköpotkulautilijan puikkelehtiessa jalankulkijoiden lomitse. Tämä herättää turhautumista muissa kaduilla kulkijoissa, mikä puolestaan luo jännitteitä. Kaupunkilaiset purkavatkin ärtymystään sosiaalisessa mediassa ja vaativat toimenpiteitä sähköpotkulautojen sääntelyyn. Sähköpotkulaudat tuntuvatkin uutisoinnin perusteella olevan herkkiä myös päätymään konflikteihin jalankulkijoiden kanssa. Tämä teema nousee keskeisemmäksi seuraavassa luvussa.

Olisi kuitenkin liioiteltua sanoa sähköpotkulaudoista luodun kuvan olevan yksipuolisen negatiivinen. Sähköpotkulaudoille on sekä kysyntää että tarjontaa, ja laitteiden käyttäjät vaikuttavat uutisoinnin perusteella olevan tyytyväisiä sähköpotkulautoihin. Sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten uutisoidaankin olleen yhteydessä useampaan kaupunkiin, pääasiassa rannikolla sijaitseviin ja/tai opiskelijoiden suosimiin, joten vuokrattavia lautoja tarjoavien kaupunkien määrä tulee luultavasti laajenemaan tulevaisuudessa. Voidaankin sanoa kohtalaisella varmuudella tämäntyyppiselle liikennevälineelle olleen tarvetta.

Mediakeskustelussa esiintyvät konfliktit kertovat kuitenkin, etteivät kaupungit olleet varautuneet sähköpotkulautojen saapumiseen. Selkeiden pysäköintikäytäntöjen puuttuminen johtaa sähköpotkulautojen jättämiseen hieman mihin sattuu, ja sähköpotkulaudat ajavat huoletta jalankulkijoiden seassa. Uutisoinnin perusteella keskeinen ongelmakohta liittyykin sähköpotkulautojen integroimiseen osaksi muuta liikennettä. Mediakeskustelua lukemalla on selvää, ettei tämä ole vielä tapahtunut. Sähköpotkulaudat näyttävät toistaiseksi lähinnä häiriönä muun liikenteen seassa; hauskana ja monipuolisena kulkupelinä, mutta paikkaansa yhä hakevana. Mikäli sähköpotkulaudat eivät löydä tuota paikkaa, niiden vapaa liikkuminen kaupungeissa voi jäädä lyhyeksi ilmiöksi. Ja mikäli kaupungit epäonnistuvat sähköpotkulautojen yhteensovittamisessa muun liikenteen joukkoon, hukkaavat ne sähköpotkulautojen luoman mahdollisuuden sitoa eri liikennevälineet joustavaksi kokonaisuudeksi. Nämä teemat kietoutuvat laajemmaksi keskusteluksi siitä, kenellä on oikeus julkisen tilan hyödyntämiseen ja kenen ehdoilla kaupunkitilaa rakennetaan.

6 SÄHKÖPOTKULAUTOJEN KAUPUNKI

Edellisessä luvussa tunnistin keskeiset teemat sähköpotkulaudoista käytävästä mediakeskustelusta. Löytämäni konfliktit ovat sinällään kattavia, ja samoja teemoja pohditaan myös kansainvälisessä uutisoinnissa (esim. CNN 5.11.2019). Ongelmien tunnistaminen ei kuitenkaan kerro niiden taustalla vaikuttavista tekijöistä eikä tarjoa itsessään ratkaisuja. Tässä luvussa tarkastelen, millaisia kaupunkiliikenteen rakenteita ja liikennevälineille asetettuja rooleja mediakeskustelusta on tunnistettavissa, ja miten nuo rakenteet ja roolit vaikuttavat sähköpotkulautojen asemaan liikenteessä. Tätä voisi kutsua eräänlaiseksi syy-seuraus-suhteeksi, jossa syyt ovat kaupunkiliikenteen taustalla vaikuttavia hierarkioita ja seuraukset ovat keinoja, joilla kaupungit reagoivat sähköpotkulautoihin osana muuta liikennettä.

Tarkastelen tässäkin luvussa sähköpotkulautoja keräämäni media-aineiston kautta. Laajennan kuitenkin keskustelun tulkintakehystä kahdella linssillä, joiden läpi tarkastelen esiin nousevia teemoja. Näistä ensimmäisen muodostavat Jenni Kuopan (2016) esittelemät ajatukset kaupungissa liikkumisesta. Kuoppa tutki väitöskirjassaan kävellen tapahtuvaa liikkumista ja suomalaisten kaupunkien käveltävyyttä. Vaikka tutkimuksen huomio on nimenomaan kävelyssä, Kuoppa nostaa esiin eri liikkumistapojen ja kaupunkisuunnittelun välillä vallitsevan monimutkaisen verkoston, jonka kautta elävä kaupunkitila syntyy. Elämä kaupungeissa muodostuu ihmisten toiminnan seurauksena. Ympäristö ja siinä kulkemisen kokemukset luovat kaupunkitilaan merkityksiä, jotka tekevät tilasta hengittävän ja luonnollisen. Kävelyllä on tässä suuri merkitys, sillä päämäärättömällä kulkemisella päästään paremmin kosketuksiin kaupunkiympäristön kanssa. Myös pyörällä ja autolla voidaan kuitenkin kulkea vailla päämäärää ja hyödyntää näin kaupunkitilan luomia mahdollisuuksia. Kuopalle keskeistä on kulkemisen *ennakoimattomuus*. Jotta ihmiset voivat kokea kaupunkitilan omakseen, täytyy tilan tuntua elävältä ja luonnolliselta. Tämä muodostaa herkästi vastaparin kaupunkisuunnittelulle, jonka tarkoituksena on usein sujuvoittaa liikkumista ja luoda mahdollisimman selkeitä reittejä paikasta ja palvelusta toiseen. Tilan suunnittelija ja käyttäjä saattavatkin näin asettaa tilalle eri tarkoituksia. (Kuoppa 2016, 57-59, 74-76, 136-140, 248-252.)

Kuopan mukaan joukkoliikenteellä on tärkeä rooli valinnanvapauden mahdollistajana, etenkin kun puhutaan kävelystä. Mikäli kävelijältä puuttuu valinnanvara mihin kävellä, voi kävely jäädä tekemättä. Joukkoliikennettä on kuitenkin vaivannut sama ennakoimattomuuden puute, joka vaivaa kaikkea suunniteltua liikennettä. Linja-autot ja raitiotielinjat ovat lukittuja omiin reitteihinsä, eivätkä ole aina helposti kävelijän saavutettavissa. (Kuoppa 2016, 74-75, 111-112, 121, 130-136.) Sähköpotkulaudat voivatkin tarjota ratkaisun juuri tähän ongelmaan. Ne voivat olla väline ihmisten siirtämiseen paikasta ja palvelusta toiseen, mutta kulkuvälineenä ne mahdollistavat juuri tuon ennakoimattoman kulkemisen, johon muut julkiset liikennevälineet eivät pysty. Sähköpotkulaudoilla voi käyttöalueensa rajoissa kulkea yhtä joustavasti kuin vaikka polkupyörällä, mutta toisin kuin polkupyörän, sähköpotkulaudan voi napata kulkuvälineeksi kesken matkaa. Tämä ennakoimattomuus tuo mukanaan kuitenkin myös keskeisen sähköpotkulautojen haittapuolen: niiden käytön spontaanisuus on osasyynä vaarallisen ajotyylin ja huonon pysäköinnin luomiin ongelmiin. Väärällä tavalla ennakoimaton ajo herättää turvattomuuden tunnetta ja luo vastakkainasetteluja sähköpotkulautojen ja muiden kaduilla liikkujien välille.

Toinen linssi, jonka läpi tarkastelen mediakeskustelua tässä osassa analyysiäni liittykin nimenomaan noihin vastakkainasetteluihin. Sekä Jeremy Németh (2006) että Ocean Howell (2005) ovat tarkastelleet John F. Kennedy Plaza (tunnetaan yleisemmin nimellä Love Park) koskevaa konfliktia eri julkisen tilan käyttäjien välillä ja miten voi käydä, kun jokin ryhmä määrittellään tuohon tilaan kuulumattomaksi. Tiivistettynä Love Parkin konflikti tapahtui puistossa viihtyneiden skeittilautailijoiden ja Philadelphian kaupungin välillä. Puisto oli skeittiyhteisössä tunnettu erinomaisten skeittausmahdollisuuksiensa vuoksi, ja esiintyi useassa lajin harrastelehdessä, saaden kansainvälistäkin huomiota. Philadelphian kaupunki näki kuitenkin skeittilautailun muita puistossa olijoita häiritsevänä ongelmana. Niinpä kaupunki kielsi skeittilautailun puiston alueella. Skeittaajayhteisö protestoi kieltoa kansalaistotelemattomuudella ja mielenosoituksilla, ja kaupunki vastasi lisäämällä viranomaisvalvontaa puistossa sekä käyttämällä 800 000 dollaria puiston uudelleensuunnitteluun tavalla, joka teki skeittaamisesta hankalampaa. Kaupungin tiukka linja toi kuitenkin mukanaan huomattavan määrän negatiivista julkisuutta, ja puiston alun perin suunnitellut Edmund Baconkin osallistui protesteihin skeittaamalla puiston halki 92 vuoden iässä. Lopulta kaupunki antoi jonkin verran periksi osoittamalla skeittaajille oman puistoalueensa, kuitenkin selkeästi syrjässä keskustasta. Némethille tämän kaltaisessa tilan konfliktissa on pohjimmiltaan kyse kaupungeissa yleisesti hyväksytyistä julkisen tilan normeista sekä niiden ulkopuolelle jäämisen seurauksista

(Németh 2006). Howell puolestaan toteaa kaupungin hukanneen paljon potentiaalia karkottaessaan skeittilautailijat keskustasta. Skeittaajat edustavat hänen mukaansa Richard Floridan popularisoivaa ”luovaa luokkaa”, ja olisivat elävöittäneet kaupungin keskustaa jos heidän oltaisiin sallittu käyttää julkista tilaa vapaasti. Skeittaajat olivat jo aiemmin houkutelleet kaupunkiin X-Games -urheilutapahtuman vuonna 2002, joka oli kiinnostunut kaupungista nimenomaan sen skeittauskulttuurin vuoksi. Philadelphian kaupunki hyödynsikin tapahtuman tuomaa julkisuutta brändätäkseen itsensä (katu)kulttuurikaupunkina, ennen kuin kielsi skeittauksen Love Parkissa skeittilautailijoiden hyödyllisyyden loputtua. (Howell 2005.)

Suoraa yhtäläisyyttä skeittaajien ja sähköpotkulautailijoiden välille ei voida vetää, sillä tilanteet eroavat jo lähtöasetelmiltaan. Love Parkin tapauksessa media puolusti skeittilautailijoita, kun taas kaupunki oli selkeän skeittausvastainen (Howell 2005, 33-37). Sähköpotkulautojen tilanne on Suomessa ainakin toistaiseksi miltei päinvastainen. Media on kriittinen sähköpotkulautoja kohtaan, kun taas kaupungit vaikuttaisivat tunnistavan liikkumismuodon edut ja tekevän aktiivisesti yhteistyötä sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten kanssa sujuvoittaakseen niiden käyttöä liikenteessä. Myös käyttäjäryhmät ovat erilaiset: skeittilaudat ovat erityisesti nuorison suosiossa, mikä itsessään hankaloittaa niiden yhteensovittamista kaupunkitilan kanssa. Nuorten nähdään nimittäin usein rikkovan julkisen tilan hyväksytyjä normeja jo pelkällä olemassaolollaan. Nuoriso ei sisällykään yleisesti hyväksytyyn julkisen tilan piiriin, vaan heistä – ja siten myös skeittaajista – on helppo tehdä ulkopuolisia. (Németh 2006, 309-310.) Vaikka sähköpotkulautojen käyttäjät ovat mediakeskustelun perusteella verrattaen nuoria, eivät sähköpotkulaudat näyttäyty yksinomaan nuorison suosimana laitteena. Love Parkin tapaus toimii kuitenkin esimerkkinä miten ne, jotka eivät löydä rooliaan julkisessa tilassa määritellään helposti ongelmaksi, joka pitää ratkaista.

Kuoppa edustaa Némethin ja Howellin kanssa tietyllä tapaa vastakkaisia lopputulemia, joihin sähköpotkulautojen yhteensovittaminen julkisen liikenteen kanssa voi päätyä. Kuopan kuvaama elävä kaupunkitila edustaa onnistunutta integraatiopolitiikkaa, jossa kaupungit ovat ymmärtäneet sähköpotkulautojen potentiaalin julkisena liikennevälineenä. Németh ja Howell puolestaan kuvailevat tilannetta, jossa integraatio on epäonnistunut ja sähköpotkulaudat ovat jääneet liikennejärjestelmän marginaaliin.

Gösslingin mukaan kaupunkien kyky sopeutua sähköpotkulautoihin on avainasemassa määrittelemään, miten sähköpotkulaudat koetaan osana liikennettä. Kaupungit, jotka onnistuvat tässä pääsevät nauttimaan sujuvasta sähköpotkulautailusta osana kaupunkiliikennettään ilman suurempia ongelmia pysäköinnissä tai onnettomuustilastoissa. Sen sijaan kaupungit, jotka epäonnistuvat sopeutumisessa huomaavat pian kohtaavansa ongelmia liikenteenkäyttäjien yhteentörmäysten – osa kuvainnollisia, osa kirjaimellisia – seurauksena. (Gössling 2020, 8-9.) Suomalaisessa mediakeskustelussa on jo havaittavissa selkeä vaatimus sähköpotkulautojen lisäsääntelylle. Vaatimuksia sääntelylle esitetään niin yksittäisten kansalaisten kuin kansanedustajien ja ministerienkin taholta. Julkinen valta on päättänyt sovittaa sähköpotkulaudat yhteen muun liikenteen kanssa, ellei muuten niin lainsäädännöllisin keinoin.

Ylenpalttinen sääntely voi kuitenkin viedä sähköpotkulaudoilta juuri sen spontaaniuden, joka tekee niistä uniikin lisän kaupunkiliikenteeseen. Liialliset rajoitteet voivat muuttaa ennakoimattoman liikkumisen suunnitelmalliseksi liikkumiseksi. Samalla hukataan sähköpotkulautojen mahdollisuus sitoa eri liikkumismuodot joustavaksi ja eheäksi kokonaisuudeksi. Lieveilmiöiden ennaltaehkäisyn kannalta on kuitenkin tärkeää, että julkinen valta sopeutuu sähköpotkulautoihin (Mayhew & Bergin 2019, 466). Tämän luvun painopiste onkin sähköpotkulautojen sopeutumisen tarkastelussa. Aloitan tarkastelemalla sähköpotkulautojen suhdetta muihin liikennevälineisiin yleisellä tasolla. Näitä suhteita tarkastelemalla on mahdollista löytää ne kipukohdat, jotka ovat esteenä sähköpotkulautojen menestykselle integraatiolle osaksi muuta liikennettä. Sähköpotkulautojen ja niitä ympäröivän maailman keskinäisistä suhteista siirryn arvioimaan tapoja, joita kaupungit ovat käyttäneet ja voivat tulevaisuudessa käyttää sopeutuakseen sähköpotkulautoihin.

6.1 Sähköpotkulaudat osana kaupunkiliikennettä

Sähköpotkulaudat tulivat jäädäkseen, ja ilmiö on tervetullut (Ilta-Sanomat 30.7.2019)

Ovatko sähköpotkulaudat ärsyttäneet sinua? (Iltalehti 20.6.2019)

Sähköpotkulautoja käsittelevästä mediakeskustelusta on mahdollista löytää oletuksia kaupunkiliikenteen normaalitilasta. Tilannetta voidaan kuvailla hierarkkiseksi: eri liikkumismuodoilla on omat roolinsa, joihin ne asettuvat keskustelussa. Mediassa noita rooleja ei juuri haasteta, vaan sähköpotkulaudoista uutisoidaan suhteessa muihin tienkäyttäjiin. Toisaalta sähköpotkulautojen voi sanoa pelkällä olemassaolollaan haastavan totuttua liikennejärjestelmää, ja tämä heijastuu myös niistä käytyyn uutisointiin.

Sähköpotkulautojen rooli osana liikennettä esiintyy mediassa kaksijakoisena. Yleisesti niitä pidetään tervetulleena lisänä liikenteeseen ja ajamisessa nähdään paljon hyviä puolia. Sähköpotkulautojen ominaisuuksia kehuaan verrattaessa niitä esimerkiksi kaupunkipyöriin tai yksityisautoihin. Ne toivotetaankin tervetulleeksi liikenteeseen useampaankin kertaan vuoden mittaan, ensin keväällä ja sitten uudelleen talvella. Toisaalta sähköpotkulaudat eivät kuitenkaan näy missään kohtaa *osana* liikennettä. Ne ovat uutisoinnissa aina hieman ulkopuolisia, ikään kuin tungettelihoita vakiintuneen liikenteen seassa. Sähköpotkulautilijoiden uutisoitu varomattomuus ja herkkyyys onnettomuuksiin joutumiselle vahvistavat tuota ulkopuolisuutta liikenteessä. Sähköpotkulaudoilla sattuneiden onnettomuuksien uutisoidaan olevan tyypillisesti sähköpotkulautilijan itsensä syytä ja johtuvan puutteellisesta muun liikenteen huomioimisesta, mahdollisesti vieläpä humaltuneena ajaessa. Onnettomuusalttiutta korostaa uutisointi, jonka perusteella sähköpotkulautilijat törttöilevät liikenteessä eri tavoin, oli kyseessä sitten kypärättömyys tai useampi matkustaja yhdellä laudalla.

Keskustelu sähköpotkulautojen roolista suhteessa muihin liikennevälineisiin on vääjäämättä myös keskustelua kaupunkiliikenteen piilevistä valtarakenteista. Vaikka ulkoisesti pyrittäisiin tasapuolisuuteen, kaikkia ei voida huomioida samoissa määrin ja kaupunkitilaa rakennetaan aina jonkun ryhmän ehdoilla, ja tämän ryhmän tarpeisiin mukautuminen voi rajoittaa jonkun toisen ryhmän mahdollisuuksia (Howell 2005, 32-33). Sähköpotkulaudoilla käytävästä keskustelusta on havaittavissa, kuinka kaupunkia on perinteisesti rakennettu autoilijoita varten, ja kuinka tämä heijastuu sähköpotkulautilijoiden ja muun liikenteen väliseen suhteeseen. Autoja varten luodut mahdollisuudet osittain rajaavat muut liikennevälineet kapeampaan tilaan, mikä puolestaan luo jännitteitä niiden välille. Nämä jännitteet puolestaan heijastuvat uutisointiin osaksi laajempaa julkista keskustelua. Uutisoinnista voidaan eritellä neljä perinteisen kaupunkiliikenteen ”normaalimuotoa”. Näiden liikkumistapojen suhde sähköpotkulautoihin vaihtelee tasaveroisesta vertailuasetelmasta vahvaan vastakainasetteluun.

6.1.1 Polkupyörät

Median voidaan sanoa *määrittelevän* sähköpotkulaudat polkupyörien kautta. Sähköpotkulautojen suhde polkupyöriin näyttyy tasaveroisena aina lainsäädäntöä myöten. Määrittely leikkaa läpi koko aineiston. Sähköpotkulaudat ja polkupyörät jakavat monia samoja ominaisuuksia: ne ovat kaksipyöräisiä kulkuvälineitä, joilla pääsee kulkemaan suunnilleen samoja nopeuksia ja joita koskevat miltei identtiset säännökset. Monessa suhteessa vertausta voikin kuvailla varsin osuvaksi.

Pyöräilijät ja sähköpotkulaudat viilettävät katupölyn seassa rinta rinnan (MTV 5.4.2019)

Myös sähköpotkulaudoista tehdyssä tutkimuksessa tavataan rinnastaa sähköpotkulaudat ja polkupyöräilijät toisiinsa (esim. Arellano & Fang 2019). Onnettomuuksia tilastoitaessa sähköpotkulautilijoille aiheutuneita vammoja sekä itse onnettomuuksien yleisyyttä verrataan usein juuri polkupyöriin (Basky 2020). Samoja vertauksia käytetään toistuvasti myös mediakeskustelussa. Vertaukseen ei sisällytetä muita kulkuvälineitä, joten rinnastus polkupyöriin on suorastaan poikkeuksellisen vahva. Sähköpotkulaudoilla saatujen vammojen todetaan olevan pitkälti samanlaisia kuin polkupyörillä saatujen. Vammat kohdistuvat raajoihin ja ylävartaloon, ja ovat usein seurausta humalassa ajamisesta. Niin ikään onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn ja niihin varautumisen todetaan edellyttävän samanlaisia toimenpiteitä molemmilta ryhmiltä. Äänimerkin käyttö, sopivaksi määritelty tilannenopeus sekä kypärän käyttö esiintyvät toistuvasti turvallisen ajon ohjeistuksissa.

Urbanin legendan mukaan potkulautailijat ovat maailman sivu olleet alttiimpia menettämään etuhampaansa kuin polkupyöräilijät. [Ylilääkäri] Virtasen mukaan asiassa on perää vain toinen puoli.

– Samalla tapaa ne hampaat lähtevät, jos menee polkupyörällä turvalleen. Kypärä ei silloin suojaa. (Ilta-Sanomat 3.6.2019)

Sähköpotkulautojen kaupunkitilasta saama osuus näyttäytyykin nimenomaan polkupyörien kanssa *jaetulta*. Tämä voidaan nähdä selkeimmin pysäköintiä käsittelevästä keskustelusta. Sähköpotkulautojen käytön helppouden yhteydessä tavataan mainita, kuinka ne voi polkupyörien tavoin jättää miltei minne vaan. Erona on, ettei sähköpotkulaudoille ole kaupungeissa erillisiä parkkialueita samaan tapaan kuin polkupyörille. Ehdotettu ratkaisu on simppele: laudat tulisi jättää tien sivuun ja pois jaloista, tai sitten polkupyöräparkkien jatkoksi. Pysäköintiratkaisun lisäksi ajatus polkupyörien kanssa jaetusta tilasta näkyy ajokaistoina: sähköpotkulaudat ohjeistetaan käyttämään kevyen liikenteen kaistoja. Sähköpotkulaudoille löytyy toisin sanoen tilaa kaupunkiliikenteestä, mutta tämä tila on ehdollista. Sähköpotkulaudat eivät pelkästään rinnastu polkupyöriin liikennesääntöjen osalta, vaan niiden tulee myös asettua polkupyörille liikenteessä varattuun rooliin.

Vaikka kulkuvälineissä on paljon yhteistä, suhtautumisessa niihin löytyy eroja. James ym. arvelevat sähköpotkulautojen herättävän poikkeuksellisen paljon negatiivisia tunteita, koska ne ovat verrattaen uusi kulkuneuvo kaupungeissa (James ym. 2019, 9). Utisointi vaikuttaisi tukevan tätä näkökulmaa. Polkupyörillä on ollut runsaasti aikaa vakiinnuttaa oma asemansa liikenteessä, mikä johtaa eräänlaiseen kaksoisstandardiin uutisoinnissa. Vaikka sähköpotkulautiluun liitetyt ongelmat ovat monelta osin hyvin samantyyppisiä kuin polkupyöräilyyn – polkupyörät ovat uutisoinnin perusteella sähköpotkulautoja *alttiimpia* onnettomuuksille – ei polkupyörille vaadita samanlaista lisäsääntelyä kuin sähköpotkulaudoille. Sähköpotkulautojen ja polkupyörien suhde on siis kaksijakoinen. Toisaalta niitä on monella tapaa helppo verrata keskenään aina tarvittaessa, mutta toisaalta vain toinen on kiistanalainen kulkuneuvo.

Utisoinnin perusteella sähköpotkulautojen ja polkupyörien välillä ei ole juurikaan konfliktia. Päin vastoin, niiden välillä vaikuttaa vallitsevan jonkinsorttinen harmonia.

Vaikka Helsingin kevyen liikenteen väylille ei aina tunnu mahtuvan samaan aikaan edes kävelijät ja polkupyöräilijät, Helsingin polkupyöräilijät ry (HePo) toivottaa sähköpotkulaudat tervetulleeksi.

*– Hyvä, että tulee lisää vähän tilaa vieviä vähäpäästöisiä liikennemuotoja. Sähköpotkulaudat eivät ole ainakaan toistaiseksi aiheuttaneet vakavaa vaaraa, HePon toiminnanjohtaja **Henni Ahvenlampi** sanoo. (Yle 20.6.2019)*

Samaa ei voi sanoa sähköpotkulautilijoiden ja jalankulkijoiden suhteesta.

6.1.2 Jalankulkijat

Sähköpotkulautailijoiden ja jalankulkijoiden keskinäisestä suhteesta saa melko hyvin vihjeitä jo luvussa 5. Tiivistetysti ilmaistuna sähköpotkulautailijoiden suhdetta jalankulkijoihin värittää konflikti. Siinä missä sähköpotkulautailijoiden ja autojen tiet eivät liikenteessä juuri kohtaa hajanaisia onnettomuuksia lukuun ottamatta, ja suhde polkupyöriin on harmoninen, jalankulkijoiden suhde sähköpotkulautoihin on suorastaan vihamielinen. Uutisoinnilla on tapana korostaa tätä jännitettä. Lainojen pysäköinti ja sähköpotkulautailijoiden ajotyyli aiheuttavat vaarallisia tilanteita, ja jalankulkijat tuntevat olonsa turvattomammaksi nyt kun sähköpotkulaudat ovat tulleet osaksi liikennettä. Siinä missä muut liikenteenkäyttäjät voivat tarvittaessa jakaa kaupunkitilan sähköpotkulautojen kanssa, jalankulkijoille ne muodostavat konkreettisen haitan.

– Mikä eniten aiheuttaa huolta, on tämä potkulautojen jättäminen hujan hajan. Toinen on se, että niillä ajetaan jalkakäytävillä ja siellä, missä on pieniä lapsia, lastenvaunujen työntäjiä ja koiranulkoiluttajia. Niillä ohitellaan ja pujotellaan, ja kun laite ei itsessään pidä mitään ääntä, niiden tulemistä takaa on vaikea ennakoita. (Ilta-Sanomat 27.6.2019)

Kuoppa puhuu kaupunkitilan käveltävyyteen vaikuttavista kitkatekijöistä. Teiden päällysteet, valaistus ja etäisyydet ovat tekijöitä, jotka joko vähentävät tai lisäävät käveltävyyden kitkaa. Mitä enemmän kitkaa lisääviä tekijöitä, sen vähemmän kävely näyttäytyy houkuttelevana vaihtoehtona esimerkiksi autolla kulkemiselle. (Kuoppa 2016, 112-118.) Mediakeskustelun perusteella voidaan sanoa sähköpotkulautojen lisäävän kitkaa. Tämä on jokseenkin ongelmallista, koska sähköpotkulautojen tarkoitus on olla nimenomaan liikkumisen kitkaa vähentävä kulkuväline. Syntynyt konflikti jalankulkijoiden kanssa onkin sähköpotkulautojen kannalta valitettavaa. Mikäli kyseinen jännite olisi muodostunut sähköpotkulautojen ja yksityisautojen välille, tilanne mahdollistaisi autokeskeisen kaupunkirakenteen haastamisen. Jalankulkijoiden oikeutusta katutilaan ei sen sijaan ole tarkoituksenmukaista haastaa.

Ajatus, että yksi käyttäjäryhmä rajoittaa toisen mahdollisuuksia julkisesta tilasta nauttimiseen ei ole uniikkia sähköpotkulaudoista käytävälle keskustelulle. Love Parkissa kaupunki hyödynsi tuota retoriikkaa skeittilautailijoita vastaan. Kaupunki loi heistä kuvan häiriökäyttäytymiseen taipuvaisena ryhmänä, joka jo pelkällä olemassaolollaan karkottaa puistosta ”tavallisia” kaupunkilaisia. (Németh 2006, 304.) Viitteitä tämän tyyliin keskusteluun on havaittavissa mediassa, joskaan vastakkainasettelu ei ole yhtä voimakasta kuin skeittilautailijoihin kohdistettu. Konflikti jalankulkijoiden kanssa voi kuitenkin jatkuessaan johtaa sähköpotkulautilijoiden määrittelyyn ulos hyväksytyin kaupungin normista.

6.1.3 Autot

Sähköpotkulautoja käsittelevässä uutisoinnissa autoihin ei viitata usein, mutta niille on silti löydettävissä oma selkeä roolinsa, joka tulee passiivisesti esiin osana sähköpotkulaudoista käytävää keskustelua. Uutisoinnissa sähköpotkulaudat esiintyvät pääsääntöisesti haastajana autoille. Tämäntyyppinen otsikointi on voimakkaimmin läsnä keväällä ja vähenee kesän myötä, kun paljastuu ettei sähköpotkulaudoilla ollut juurikaan vaikutusta autojen käyttöön liikenteessä. Autoja ja sähköpotkulautoja käsittelevät mediakeskustelut eivät juurikaan kohtaa, mikä kertoo nähdäkseni myös kaupunkiliikenteen rakenteista. Autoilla on oma roolinsa liikenteessä, sähköpotkulaudoilla omansa. Kuopan mukaan kaupunkien infrastruktuuri onkin monella tapaa organisoitunut auton ympärille. Kun iso osa liikenteestä tapahtuu tietyllä tavalla, kaupunkisuunnittelijoilla on paine tukea tuon tyyppistä liikennettä, mikä puolestaan ohjaa ihmisiä tuon liikennetyypin suuntaan. (Kuoppa 2016, 225-233, 246.)

Auton asema näyttäytyy mediakeskustelussa vahvana, eikä tuota asemaa juuri haasteta. Media myös purkaa miltei systemaattisesti sähköpotkulautojen edut autoihin nähden. Pysäköinnin helppouden kehuminen vaihtuu keskusteluksi, kuinka sähköpotkulaudat jätetään keskelle katuja. Ajatus ympäristöystävällisyydestä autoihin nähden haihtuu, kun sähköpotkulautojen elinkaaren uutisoidaan jäävän pariin kuukauteen. Vaikka kuolemaan johtaneet sähköpotkulautoonnettomuudet ovat tapahtuneet nimenomaan yhteentörmäyksissä autojen kanssa, autoilijoilta ei vaadita mediassa samanlaista vastuuta onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn kuin sähköpotkulautilijoilta. Päin vastoin, onnettomuuksien uutisoidaan pääsääntöisesti sattuneen, koska sähköpotkulautilija ei ollut huomionnut muuta liikennettä. Löysinkin aineistostani vain

yhden tapauksen, jossa autokeskeinen kaupunkitila haastetaan suoraan. Keskustelussa problematisoidaan autojen kaduilta varaamaa tilaa:

– Me haluttais nähdä, että potkulaudoille varattaisiin enemmän tilaa. Tänä päivänä on olemassa kymmeniä tuhansia parkkipaikkoja autoille mutta tilaa ei ole varattu uusille liikkumismuodoille. Haluttais nähdä, että myös sähköpotkulaudat ja muut uudet ekologiset ja kevyet liikkumismuodot sais enemmän tilaa kaupungissa. (MTV 8.11.2019)

Kommentti esitetään artikkelin lopussa, eikä sitä kommentoida sen tarkemmin. Useat sähköpotkulautoihin liitetyt ongelmat voidaan kuitenkin nähdä seurauksena siitä, miten kaupunkitilaa rakennetaan nimenomaan autoilun ehdoilla. Parkkitilaan liittyvän ongelman lisäksi voidaan kysyä, *miksi* sähköpotkulaudat viilettävät jalankulkijoiden seassa? Nykyisenlainen kaupunkirakenne tarkoittaa, että uudet liikkumismuodot on sovittava vanhaan infraan, jota ei ole suunniteltu niitä varten. Näin joudutaan tilanteeseen, jossa kevyen liikenteen väyliä on jakamassa jalankulkijoiden ja polkupyörien lisäksi nyt myös täysin uusi kulkuväline ilman, että väyliä kehitetään samaa tahtia.

Kuoppa näkee kaupunkisuunnittelun vuorovaikutuksena kaupunkilaisten tarpeiden sekä kaupunkisuunnittelun ihanteiden välillä. Kaupunkilaisten tarpeet luovat vaatimuksia infrastruktuurille, ja kaupungit pyrkivät vastaamaan tuohon paineeseen. Mikäli kaupunkilaisten tarpeeseen vastaaminen edellyttää autokaistan leventämistä, kaupungin odotetaan leventävän kaistaa. Tämä puolestaan luo lisäkannustimen kulkea autolla uutta kaistaa hyödyntäen. Tässä kierteessä esiintyy kuitenkin ajoittaisia murtumia, ja noita murtumia hyödyntämällä voidaan luoda uudenlaisia tarpeita kaupunkisuunnittelulle. (Kuoppa 2016, 229-233, 243-252.) Tämänhetkinen mediakeskustelu asettaa auton vahvaan asemaan liikenteessä, kun taas sähköpotkulaudat näyttäytyvät enemmän tai vähemmän ulkopuolisina tungettelijoina. Kaupunkiliikenteen normit eivät kuitenkaan ole ehdottomia, ja ne voivat ajan saatossa muuttua. Sähköpotkulautoja verrataan uutisoinnissa hyvin harvoin suoraan autoihin, mutta vertaus on sitäkin kuvaavampi, kun sellaisen löytää:

***Media** raportoi Helsingin kaduille ilmestyneestä kulkuvälineestä alun perin jo vuonna 1899. Sen oli nähty ”kiitävän hyvää vauhtia kaupungin kaduilla” herättäen yleisön keskuudessa uteliasta mielenkiintoa.*

Kyseessä oli auto.

Tasan 120 vuotta myöhemmin Helsingin kaduilla nähtiin kiitävän uudenlaisia kulkuvälineitä. Ensin muutamia, sitten kymmeniä, satoja... Niitä sikisi kuin sienä sateella.

[...] Ensimmäisten henkilövahinkoja vaatineiden liikenneonnettomuuksien jälkeen autojen vaarallisuutta dramatisoitiin. Sama on tapahtunut nyt Ruotsissa, jossa viranomaiset pohtivat toimenpiteitä sähköpotkulautailun hillitsemiseksi. (Ilta-Sanomat 3.6.2019)

Ilmiötä voisikin luonnehtia sykliseksi. Autot olivat aikanaan se ulkopuolinen taho, joka tungetteli vakiintuneen liikenteen sekaan. Nyt autot nähdään niin ilmiselvänä osana kaupunkien vakiintunutta liikennejärjestelmää, ettei keskustelussa pääsääntöisesti edes pohdita, pitäisikö autojen hallitsemaa kaupunkitilaa jakaa muille liikennevälineille. Autot integroitiin menestyksekkäästi osaksi liikennejärjestelmää luomalla niitä varten infraa sekä sääntelyä. Samoja toimenpiteitä on sovellettava, mikäli sähköpotkulaudat halutaan menestyksekkäästi vakiinnuttaa osaksi liikennettä.

6.1.4 Julkinen liikenne

Julkinen liikenne esiintyy uutisoinnissa harvakseltaan, eikä sähköpotkulautojen suhdetta julkisiin liikennevälineisiin tarkastellakaan muutamia ohimeneviä mainintoja enempää. Sähköpotkulautojen mainitaan korvanneen nimenomaan linja-autolla tapahtuvaa matkaamista, ja tällä huomiolla kyseenalaistetaan sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyyttä. Havainto ei ole perusteeton, sillä sähköavusteisten kaksipyöräisten liikkumisvälineiden on havaittu täydentävän nimenomaan julkisessa liikenteessä koettuja puutteita (Cherry & Cervero 2007 247-248, 256). Mediakeskustelussa ei kuitenkaan mennä syihin, joiden vuoksi sähköpotkulaudat ovat kasvattaneet suosiotaan muiden julkisten liikennevälineiden kustannuksella.

Pinnalliseksi jää myös sähköpotkulautojen vertaaminen kaupunkipyöriin, jotka nähdään samantyyppisenä kulkuvälineenä ilman, että tuota yhtäläisyyttä käsitellään sen tarkemmin. Sähköpotkulaudat nähdään kuitenkin ennen kaikkea *julkisena kulkuvälineenä*. Laudoista puhutaan ”yhteiskäyttölautoina” ja ”julkisina sähköpotkulautoina”. Samalla ne ovat kuitenkin

selkeästi irrallinen kulkuneuvo suhteessa muuhun julkiseen liikenteeseen. Tämä tarkoittaa sähköpotkulautojen mahdollisuuden julkisia liikennevälineitä yhdistävänä kulkuvälineenä jäävän huomioimatta, mutta samalla se tarkoittaa, ettei sähköpotkulautoihin liitetty negatiivinen julkisuus heijastu esimerkiksi kaupunkipyöriin.

6.2 Sähköpotkulautojen integraatio

Mediakeskustelun perusteella kaupungit eivät suoranaisesti vastusta sähköpotkulautoja. Joitain poikkeuksia lukuun ottamatta kaupungit ovat itse asiassa hyvin vaitonaisia uutisoinnissa. Kaupungit ohjaavat keskustelua sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten suuntaan, jotka puolestaan korostavat tekevänsä jatkuvaa yhteistyötä julkisen vallan kanssa. Kaupungit näyttäytyvätkin uutisoinnissa reaktiivisina toimijoina. Lainsäädännön tasolla sähköpotkulautojen nopeaan leviämiseen ei osattu varautua riittävästi, ja niinpä julkisen vallan keinot niiden sääntelyyn ovat rajalliset. Sähköpotkulaudat jäävät myös EU-lainsäädännön ulkopuolelle, joten ylikansalliseen ohjeistukseenkaan ei voi turvata. Kaupungit jopa korostavat omaa voimattomuuttaan mediassa:

[Helsingin] *Apulaispormestari, vihreiden **Anni Sinnemäki** totesi, että lainsäädäntö ei anna kaupungille kovinkaan paljon välineitä säädellä tai ohjata sähköpotkulautojen käyttöä.*

– Meillä ei ole hirveän paljon kovia keinoja puuttua väärin pysäköinteihin. Olemme käyneet keskustelua näiden yritysten ja muun muassa poliisin liikennevalvonnan kanssa. Perusviesti on se, että näitä tulisi käyttää liikenteessä, kuten polkupyöriä. (Yle 9.5.2019)

Kuitenkin juuri kaupungeilla on tärkeä rooli sähköpotkulautojen integraatiossa. Yleisesti kaupungit ovat valmiimpia sopeutumaan sähköpotkulautoihin kuin kieltämään ne. Gössling havaitsikin kaupunkien ottaneen käyttöön useita erilaisia keinoja sähköpotkulautojen sovittamiseksi muuhun liikenteeseen. Osa keinovalikoimasta on sähköpotkulautailua rajoitettavia, osa puolestaan mahdollistavia. Gössling jakaa käytetyt keinot neljään kategoriaan: *lainsäädäntöön, teknologiaan, käytökseen sekä infrastruktuurin hallintaan.* (Gössling 2020, 7.) Käytän tätä jaottelua viitekehyksenä arvioidessani kaupunkien vaihtoehtoja

sähköpotkulautojen integrointiin. Pohdin samalla toimenpiteiden mahdollisia vaikutuksia sähköpotkulautojen toimintaan joustavana liikennevälineenä. Kuten edellisessä osiossa havaittiin, keskeinen jännite on muodostunut sähköpotkulautailijoiden ja jalankulkijoiden välille. Näiden kahden välisen konfliktin purkamisen tulisikin olla ensisijainen tavoite sähköpotkulautojen sovittamisessa muuhun liikenteeseen.

Ennen varsinaisten keinojen tarkastelua on syytä tarkentaa käytettyä käsitteistöä. Käytän tässä luvussa ennakoimattomuutta keskeisenä käsitteenä, jonka kautta arvioin monia kaupunkien keinoja sopeutua sähköpotkulautoihin. Kuopalle ennakoimattomuus kaupunkitilassa kulkiessa on perustavanlaatuisesti positiivinen ilmiö. Hänen määrittelemänään ennakoimattomuus tarkoittaa kokemuksia, kohtaamisia ja uusien paikkojen löytämistä. Ennakoimattomuus tuottaa kaupunkitilaan lisäarvoa luomalla odottamattomia elämyksiä. (Kuoppa 2016, 59, 235.) Sen sijaan sellainen uutisoitu sähköpotkulaudoilla tapahtuva ajaminen, joka on vaarallista eikä huomioi muuta liikennettä, ei ole ennakoimattomuutta kuten termi ymmärretään tässä työssä. Ennakoimaton kulkeminen ei ole sama asia kuin kaotinen kulkeminen. Ennakoimattomuus liikkeessa tuottaa lisäarvoa kaupunkilaisille, kun taas kaaos liikenteessä johtaa vääjäämättä jännitteisiin ja vastakkainasetteluihin tienkäyttäjien välillä.

6.2.1 Lainsäädäntö

Sähköpotkulaudat lojuvat siellä täällä – ensin huolestui some, nyt Suomen suurin valtuusto: [Valtuutettu Ville Jalovaara:] ”En halua kieltää mitään, mutta haluan yhteiset pelisäännöt” (Yle 9.5.2019)

Laaja uutisointi sähköpotkulautojen onnettomuusherkkyydestä sekä niiden käyttöä leimaava tietynlainen välinpitämättömyys liikennesäännöistä varmistavat sähköpotkulautojen sääntelyä käsittelevän keskustelun saavan paljon huomiota mediassa. Sähköpotkulautoja koskeva lainsäädäntö on nimittäin suhteellisen löyhää Suomessa. Kotimaahan ja maailmalle sijoittuva uutisointi nostaakin usein esiin sellaisia ääniä, jotka vaativat sähköpotkulaudoille tiukempaa sääntelyä. Mediassa esiintyy ensin Helsingin kaupunginvaltuustossa käyty keskustelu sähköpotkulautojen sääntelystä, ja myöhemmin uutisoidaan kuinka sekä kansanedustaja että

liikenneministeri molemmat puhuvat tahoillaan lisäsääntelyn – vähintäänkin promillerajojen – tarpeellisuudesta.

Vuokrattavat sähköpotkulaudat olivat Traficomille tuttu näky muualta Euroopasta, josta haettiin mallia niiden sääntelyyn. Eri mailla on ”skuuttien” kanssa eri käytäntöjä. Jotkut maat, kuten Iso-Britannia, on kieltänyt sähköpotkulaudat kokonaan. Toiset ovat asettaneet käytölle rajoitteita.

Suomi valitsi Pohjosen mukaan hyvinkin liberaalin linjan.

– Aina sanotaan, että Suomi on sarvikuonojen maa ja holhousyhteiskunta, mutta tässä se ei pidä paikkaansa. (Ilta-Sanomat 1.7.2019)

Lainsäädännöllisten rajoitteiden puuttuessa ihmisten uutisoidaan ottavan ohjat omiin käsiinsä. Mediassa esitelläänkin kansalaisten käytettävissä olevia keinoja sähköpotkulautoja vastaan. Esimerkiksi taloyhtiöiden sisäpihoille jätetyt sähköpotkulaudat ovat periaatteessa löytötavaraa, jonka luovuttamisesta voisi teknisesti ottaen vaatia palkkion, joskaan kukaan ei tiettävästi ole vielä näin menetellyt. Sosiaalisessa mediassa julkaistujen väärinpysäköityjen lautojen kuvien yhteydessä vaaditaan julkiselta vallalta usein toimenpiteitä sähköpotkulautojen sääntelyyn. Yhtenä keinona esitetään ajokorttia tai muunlaista vastaavaa ajamista rajoittavaa menettelyä. Sähköpotkulautojen suhteellinen uutuus liikenteessä lienee osasy tähän vaatimukseen, sillä samanlaista sääntelyä ei ehdoteta esimerkiksi polkupyöräilijöille, vaikka polkupyörien käyttöä vaivaavat mediakeskustelun mukaan samat ongelmat kuin sähköpotkulautailua.

Gössling jakaa kaupunkien käyttämän sääntelyn muutamaan kategoriaan. Kypärän pakollisuus on yksi näistä toimenpiteistä, samoin enimmäisnopeuden rajoittaminen tietyillä alueilla. Myös sähköpotkulautojen käytön alaikärajan säätäminen kuuluu kaupunkien keinovalikoimaan. Jotkut kaupungit ovat pohtineet sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten tai itse lautojen määrän rajoittamista. Kaupunkien ongelmana sääntelyn suhteen on kuitenkin, että vastuu varsinaisesta lainsäädännön muuttamisesta ei ole kaupungeilla vaan valtiolla, mikä asettaa kaupunkien sääntelymahdollisuuksille tiukat rajat. (Gössling 2020, 7.)

Lainsäädännöllisen kypäräpakon hyödyllisyys on kyseenalaistettu tutkimuksissa, minkä lisäksi kypärään keskittymisen on todettu olevan muutenkin riittämätöntä, ellei samalla suunnitella turvallisuutta myös laajempaan kokonaisuuteen (Olivier & Creighton 2016).

Kypäräpakko ei olekaan välttämättä tehokkain keino saada sähköpotkulautailijoita käyttämään kypärää, minkä lisäksi moisen sääntelyn valvomisen on todettu olevan liki mahdotonta käytössä olevilla resursseilla (Basky 2020). Kypäräpakkoa hankaloittaa myös sähköpotkulaudoilla ajon spontaanius. Elleivät lautoja vuokraavat yritykset tarjoa kypärää laudan vuokraamisen yhteydessä, kypärä pitäisi pakata mukaan kotoa lähtiessä. Tämänkaltainen varautuminen ei ole todennäköistä keskivertokäyttäjällä, joka nappaa sähköpotkulaudan alleen mennessään tekemään askareita työpäivän aikana (Mathew & al. 2019). Kypäräpakko vaikuttaisikin nimenomaan sähköpotkulautojen käytön spontaaniuteen, joka on yksi niiden keskeisiä etuja kulkuvälineenä. Kypärän käyttämiseen kannustaminen on kuitenkin tärkeä keino niillä ajon turvallisuuden lisäämiseen. Uskon kuitenkin sähköpotkulautailukulttuuriin vaikuttamisen olevan lainsäädäntöä tehokkaampi keino saada tämä aikaiseksi. Tarkastelenkin vaihtoehtoisia ratkaisuja kypäräpakolle tarkemmin kohdassa 6.2.3.

Kanadassa muun muassa Ontariossa sähköpotkulautojen suurinta sallittua enimmäisnopeutta on laskettu (Basky 2020). Myös muualla on otettu käyttöön vastaavia rajoitteita, esimerkiksi rajaamalla sähköpotkulautojen enimmäisnopeutta 25 kilometriin tunnissa yleisesti tai 10 kilometriin tunnissa jalankulkijoiden kanssa jaetuilla alueilla ajettaessa (Gössling 2020, 7). Suomessa enimmäisnopeuksiin on puututtu jonkin verran sääntelyn tasolla. Yleisesti sähköpotkulautojen suurin sallittu enimmäisnopeus on juuri tuo 25 kilometriä tunnissa. Jalkakäytävälle sallitaan vain erityisen hitaat mallit sähköpotkulaudoista, ja niidenkin vauhti tulee sovittaa jalankulkunopeudeksi. (Traficom 2019.) Pääsääntöisesti sähköpotkulaudoilla ei kuitenkaan ole Suomessa asiaa jalkakäytävälle. Enimmäisnopeudet ovat lähtökohtaisesti tehokas keino lisätä sähköpotkulaudoilla ajon turvallisuutta vähentämättä kuitenkaan niillä ajon mukavuutta. Samalla ratkaistaan osa siitä turvattomuuden tunteesta, jota sähköpotkulautailijat herättävät jalankulkijoissa. Teknologian kehittyminen mahdollistaa myös enimmäisnopeuden sitomisen paikkakohtaiseksi. Tarkastelen teknologiaan liittyviä ratkaisuja tarkemmin tuonnempana.

Sähköpotkulautoja Helsingissä vuokraavat yritykset ovat asettaneet välineelle 18 vuoden ikärajan [...] Silti alaikäisiä usein näkyy leikkivän sähköpotkulautojen kanssa ilman valvontaa. (Iltalehti 20.6.2019)

Ikärajat ovat pääosin käytössä sähköpotkulautojen vuokraamisessa. Vaikka lainsäädäntö ei sitä erikseen edellyttäisi, sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten uutisoidaan ottaneen yleisesti

käyttöön 18 vuoden ikärajan. Mediassa kuitenkin todetaan, ettei käytössä ole todellisia keinoja valvoa ikärajan noudattamista, ja että huomattavasti nuorempien ajajien näkee käyttävän sähköpotkulautoja. Ikärajoja ei kuitenkaan kommentoida mediassa sen tarkemmin. Tämänhetkisestä tutkimustiedostakaan on vaikea vetää johtopäätöksiä ikärajojen toivuudesta. Turvallisuutta käsittelevissä tutkimuksissa on havaittu huomattavan osan onnettomuuksista sattuvan nimenomaan nuorille sähköpotkulautilijoille (Mayhew & Bergin 2019, 463). Toisaalta Jamesin ym. tutkimuksessa 84 prosenttia ajajista oli nuorempia kuin 34 ikävuotta, mikä luonnollisesti heijastuu myös onnettomuuksien määrään (James ym. 2019, 9).

Kilpailu kaduilla kärjistyy: viides potkulaufirma ilmestyy Helsingin katukuvaan

– ”kyllä me vielä mahdumme” (Ilta-Sanomat 5.7.2019)

Palveluntarjoajien tai sähköpotkulautojen määrän rajoittaminen on yksi sääntelyn keinoista, joskaan tästä ei juurikaan puhuta mediakeskustelussa. Sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset sen sijaan toteavat kaikille riittävän tilaa kaupungeissa. Joissain kaupungeissa on kuitenkin otettu käyttöön sähköpotkulautojen määrää rajoittavia toimenpiteitä, joskin niiden keinojen tarkoitus vaikuttaisi olevan sähköpotkulautojen tasaisen tarjonnan turvaaminen. Sähköpotkulautoja vuokraaville yrityksille on tarjottu esimerkiksi lupa ylittää suurin kaupunkien sallima sähköpotkulautojen enimmäismäärä, mikäli laitteita kohdistetaan tietty kiintiö kaupunkien määrittelemille alueille. (Riggs & Kawashima 2020.) Tämänkaltainen sääntely voisi ratkoa ongelman, jossa sähköpotkulaudat hyödyntävät pääsääntöisesti jo valmiiksi suosittujen kulkuyhteyksien varrella asuvia ihmisiä.

6.2.2 Teknologia

Kun potkulautilija saapuu rajoitusalueille, GPS-signaali hidastaa vauhtia automaattisesti. Rajoitettu nopeus on kuusi kilometriä tunnissa, joka vastaa reipasta kävelyvauhtia.

– *Alennettu tilannenopeus lisää niin jalankulkijoiden kuin käyttäjimmekin turvallisuutta. Se antaa enemmän aikaa reagoida muuhun liikenteeseen. Kun nopeus laskee, törmäystilanteissa vahingot jäävät myös pienemmiksi, Soini kommentoi. (MTV 7.9.2019)*

Sähköpotkulaudoissa käytetty teknologia tukee sääntelyn keinoin asetettuja tavoitteita. Teknologian kehittyminen mahdollistaa myös sähköpotkulautojen ja muiden liikenteessä kulkijoiden välisen jännitteen lievenyttämistä ilman, että sähköpotkulautojen joustavuus liikkumisvälineenä kärsii. Teknologiaa hyödyntämällä voidaankin sopeutua mediakeskustelussa esiintyneisiin keskeisiin haasteisiin. Teknologialla on kuitenkin sekä omat rajansa että haasteensa.

Gössling havaitsi kaupunkien käyttävän pääsääntöisesti kolmenlaisia teknologisia ratkaisuja sähköpotkulautojen mukanaan tuomien ongelmien ratkaisemiseen. Näistä ensimmäinen on geoaitaamiseksi (*geofencing*) kutsuttu ratkaisu. Menettely hyödyntää sähköpotkulautojen karttatietoa ja laskee automaattisesti sähköpotkulaudan nopeutta, kun sillä saavutaan hitaamman enimmäisnopeuden alueelle. (Gössling 2020, 7.) Menettelyllä on käytännön sovelluksensa kaupunkiliikenteen seassa, ja se soveltuu muun muassa turvallisuuskysymyksiin vastaamiseen. Tämä ajatus on läsnä myös suomalaisessa mediakeskustelussa. Esimerkiksi Tampereelle kaavailtiin jo keväällä nopeusrajoituksia tietyille alueille:

Tampere haluaa hillitä yritysten vuokraamien sähköpotkulautojen nopeutta muun muassa toreilla ja kävelykaduilla. Näillä alueilla sähköpotkulautojen vauhti pitää rajoittaa teknisesti 10 kilometriin tunnissa, jotta törmäyksiltä jalankulkijoihin vältetään.

Tampere on valmis tarvittaessa sopimaan nopeusrajoitusalueiden käyttöönotosta yritysten kanssa sitten, kun niillä on tekninen valmius rajoitusten käyttöönottoon.

(Yle 9.5.2019)

Vastuu teknologiaa hyödyntävien ratkaisujen kehittämisestä on yrityksillä. Yhteistyön tarve yritysten ja kaupunkien välillä korostuikin tässä keskustelussa. Yritykset esittelevät mediassa GPS-signaalia hyödyntävän lisäosan, jolla sähköpotkulautojen enimmäisnopeutta voidaan laskea tarvittaessa. Tätä teknologiaa voidaan soveltaa liikenteen sujuvoittamisesti myös käänteisesti: jotkin pidempien etäisyyksien alueet voidaan määritellä enimmäisnopeudeltaan korkeammaksi, jolloin matkanteko nopeutuu. Hallitusti toteutettuna geoaitauksessa onkin potentiaalia ratkaista sähköpotkulautailijoiden korkeiden tilannenopeuksien luomia vaaratilanteita luonnollisella tavalla. Kaksi muuta Gösslingin esittelemää keinoa ovat sen sijaan ongelmallisempia.

Toinen näistä keinoista on hyödyntää sähköpotkulautojen käyttödataa ja määritellä sen kautta suuren kysynnän alueet. Samansuuntaista menettelyä on ehdotettu sähköpotkulautojen liikkumista käsittelevissä tutkimuksissa, koska se auttaa kohdistamaan tarjontaa sinne missä on eniten kysyntää (Mathew & al. 2019). Toisaalta tällöin sähköpotkulaudat kohdistetaan herkästi muutamille avainalueille niiden tasaisen jakautumisen sijaan, jolloin niiden saavutettavuus kärsii (Riggs & Kawashima 2020). Sähköpotkulautailu voidaan jo valmiiksi nähdä urbaania ympäristöä rajaavana toimintana. Vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat sidoksissa sijaintisignaaliin, ja niillä pääsee kulkemaan vain rajoitetulla alueella. Näin vuokrattavat sähköpotkulaudat osaltaan määrittelevät, mitkä osat kaupunkia ovat keskeisempiä kuin toiset. Mikäli sähköpotkulautojen käyttö painottuu esimerkiksi kaupunkien keskustaan, niiden käyttöalue toimii vääjäämättä keskustaa rajaavana tekijänä. Mikäli ne taas kohdistuvat suhteettomissa määrin jo valmiiksi suosituille alueille, on niitä vaikea nähdä julkisina kulkuvälineinä, kuten niitä mediassa kutsutaan.

Varovaisuutta on syytä noudattaa myös kolmannessa Gösslingin esittelemässä teknologiaa hyödyntävässä ratkaisussa. Kyseessä on Pariisissa käyttöön otettu ”Dans ma rue” -niminen sovellus, joka mahdollistaa väärin pysäköityjen tai hylättyjen sähköpotkulautojen ilmoittamisen asiaankuuluville tahoille (Gössling 2020, 7). Vaikka jätettäisiinkin huomioimatta kansalaisten toteuttaman liikennevalvonnan mahdolliset haitat, tämän sovelluksen tarkoituksenmukaisuus voidaan kyseenalaistaa. Sen avulla saatetaan vähentää kaduilla lojuvien sähköpotkulautojen määrää, mutta sovelluksen olemassaolo itsessään vahvistaa mielikuvaa, että sähköpotkulaudat ovat liikenteessä lähtökohtaisesti muiden ihmisten *tiellä*. Näin saatetaan vahingossa *vahvistaa* jännitteitä eri tienkäyttäjien välillä niiden purkamisen sijaan.

Kaiken kaikkiaan teknologia tarjoaa mielenkiintoisia ja uniikkeja mahdollisuuksia lieventää sähköpotkulautojen aiheuttamia ongelmia liikenteessä. Erityisen hyvin teknologia soveltuu liikennekäyttäytymiseen liitettyjen haasteiden ratkaisemiseen, minkä pitäisi ainakin periaatteessa vähentää jännitteitä jalankulkijoiden ja sähköpotkulautailijoiden välillä. Teknologia tuo kuitenkin vääjäämättä mukanaan omat haasteensa, eivätkä teknologiset ratkaisut itsessään riitä, ellei samalla mietitä sähköpotkulautailun kulttuuria kokonaisuutena.

6.2.3 Käytös

Yksi keino jännitteiden ratkaisemiseen on vaikuttaa sähköpotkulautailijoiden käyttäytymiseen liikenteessä. Gössling toteaa kaupunkien painottavan käytökseen vaikuttavina keinoina ohjeistusta liikenteessä toimimisesta sekä sanktioita sääntöjen rikkomisesta (Gössling 2020, 7). Mediakeskustelua seuraamalla voi havainnoida noiden keinojen olevan aktiivisessa käytössä Suomessa. Liikennekäytöksen parantamiseen pyrkiminen on sähköpotkulautojen integrointikeinona suhteellisen suoraviivainen ja ongelmaton, eivätkä tässä osiossa käsitellyt keinot vaikutakaan nähdäkseni sähköpotkulautailun ja yleisemmällä tasolla kaupunkiliikenteen positiiviseen ennakoimattomuuteen. Sen sijaan toimenpiteillä on mahdollisuus vahvistaa eri tienkäyttäjien yhteiseloä.

Sivusin poliisin ohjeistuksessa sekä sanktioiden määräämisessä ottamaa roolia luvussa 5.3.2. Poliisi on julkaissut oman seitsenkohtaisen ohjeistuksensa sähköpotkulaudoilla ajamiseen. Ohjeet käyvät läpi yleisimmin esitettyjä kysymyksiä sekä sähköpotkulautojen erityispiirteitä liikenteessä. Näihin sisältyvät keskeisimmät liikennesäännöt, suositellut suojarusteet sekä ohjeistuksia sähköpotkulaudan asianmukaiseen pysäköintiin. Mediassa ohjeet julkaistaan ajoittain kokonaisuudessaan, minkä lisäksi haastatellaan sekä poliisin että Liikenneturvan edustajia sähköpotkulautojen oikeaoppisesta käytöstä. Myös Liikenneturvan julkaisemaan ohjeistukseen viitataan säännöllisesti mediassa.

Helsingin poliisi kysyy – ja vastaa: Seitsemän seikkaa sähköpotkulaudoista (Ilta-Sanomat 3.6.2019)

Sanktioiden antamiseen vääränlaiseksi koetusta käytöksestä osallistuvat poliisin lisäksi myös tavalliset ihmiset sosiaalisessa mediassa, jossa puretaan keskelle katuja jätettyjen sähköpotkulautojen aiheuttamaa turhautumista, sekä jossain määrin myös häpäistään sähköpotkulautojen ajajia. Päävastuu sanktioissa on kuitenkin poliisilla, joka sekkin ilmoittaa sosiaalisen median kautta ensimmäisistä Suomessa sähköpotkulautailijoille määrättyistä sakoista.

Neljä nuorta miestä ajoi keskiviikkona sähköpotkulaudoilla Helsingin keskustassa Pohjois-Esplanadilla. Nelikko jäi poliisin haaviin ja he saivat tietävästi ensimmäiset sähköpotkulautailijoille annetut sakot.

[...] Poliisille on Pastersteinin mukaan tullut kritiikkiä myös siitä, että se retostelisi sakkojen määräämisellä Twitterissä. (MTV 1.8.2019)

Viranomaisvalvonnan on havaittu olevan lyhyellä aikavälillä tehokas keino rajoittaa sellaisten ihmisten oikeutta julkiseen tilaan, jotka kaupungit kokevat kulloinkin ongelmana (Németh 2006, 303-304). Tämä ei kuitenkaan ole kestävä tapa liikennevälineiden yhteensovittamiseksi, minkä lisäksi poliisit toteavat mediassa sähköpotkulautojen valvontaan käytössä olevien keinojen sekä resurssien olevan rajalliset. Sakot ovat kovin käytössä oleva sanktio, minkä lisäksi lain todetaan määräävän resurssien kohdentamisesta kiireellisempiin tapauksiin. Ohjeistukseen keskittyminen onkin nähdäkseni parempi tapa vaikuttaa sähköpotkulautailijoiden käyttäytymiseen liikenteessä.

Calgaryssä, Edmontonissa ja Montrealissa järjestetään ”turvallisuuspäiviä”, joissa sähköpotkulautoja vuokraava yritys jakaa kypäriä sekä opettaa sähköpotkulautojen turvallista käyttöä (Basky 2020). Sähköpotkulautoja vuokraavilla yrityksillä onkin oma vastuunsa turvallisuuden lisäämisessä, etenkin niiltä osin missä kaupunkien vaikutusmahdollisuudet ovat rajalliset. Yritykset korostavat mediassa kannustavansa sähköpotkulautailijoita käyttämään tarvittavia suojarusteita ja ajamaan turvallisesti. Lisäksi ne esittelevät aktiivisesti toimenpiteitä yleisen ajoturvallisuuden lisäämiseksi, kuten sähköpotkulautojen poistamisen liikenteestä festivaalien ajaksi alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen ennaltaehkäisemiseksi. Medialäsnäolo ei kuitenkaan kerro koko totuutta, sillä sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten sosiaalisen median viestinnän on havaittu tarkastelussa olevan jopa ristiriidassa mediassa näkyvän viestinnän kanssa. Sosiaalisen median viestinnässä tavataan korostaa sähköpotkulautojen ajon mukavuutta ja nopeutta, suojarusteiden tai turvallisen ajon ohjeiden esiintyessä vain harvoin. (Eysenbach ym. 2020.) Mikäli kypärän käyttöä ja yleistä turvallisuutta sähköpotkulautaillessa halutaan lisätä, tulisikin panostaa myös sähköpotkulautojen ajamisen kulttuurin muuttamiseen kannustamaan turvallisempaa ajamista (Fessler ym. 2019).

6.2.4 Infrastruktuurin hallinta

– Näiden potkulautojen parkkeeraus ei kuuluisi olla jalkakäytävillä, vaan niille pitäisi olla erikseen joku paikka, mihin niitä parkkeerataan. Ihan kuten polkupyörillä telineet. (Ilta-Sanomat 12.7.2019)

Neljäs Gösslingin esittelemä tapa, jolla kaupungit ovat sopeutuneet sähköpotkulautoihin, liittyy infrastruktuurin hallintaan. Tähän sisältyvät kaupunkien rakenteelliset ratkaisut, kuten parkkitilan luominen, mutta myös sähköpotkulautoihin itseensä liittyvät ratkaisut, kuten valaisimien tai heijastinten lisääminen (Gössling 2020, 7). Suomessa sähköpotkulaudoilta edellytetään jo äänimerkinantolaitetta, minkä lisäksi ajajalta edellytetään heijastinta tai valaisinta (Traficom 2019), joten en käsittele näitä seikkoja sen tarkemmin tässä. Todettakoon kuitenkin, että esimerkiksi mediankin usein siteeraamassa Näkövammaisten liiton ohjeistuksessa äänimerkin käytön todetaan helpottavat sähköpotkulautojen havaitsemista liikenteessä (Näkövammaisten liitto 2019).

Infrastruktuuriin liittyviin haasteisiin vastaaminen onkin nähdäkseni samanaikaisesti sekä avainasemassa sähköpotkulautojen luontevalle yhteensovittamiselle osaksi liikennejärjestelmää, että vaikein toteuttaa kattavasti. Mediakeskustelussa sähköpotkulautoja varten rakennetun infran puuttumisesta puhutaan valitettavan vähän, vaikka ongelma selkeästi tiedostetaan. Sähköpotkulautojen pysäköinnin herättämään keskusteluun tarjotaan ratkaisuna lautojen pysäköimistä pyöräparkkien oheen. Vaikka sähköpotkulaudoista ja polkupyöristä puhutaan mediassa miltei identtisinä kulkuvälineinä, tämä huomio tuo esiin niiden keskeisen eron: kaupunkien infrastruktuuri on varautunut vain toiseen näistä liikennevälineistä. Pysäköinti- ja latauspisteiden puuttuminen huomioidaan parissa artikkelissa, mutta tämän havainnon käsittely jää pinnalliseksi. Tämä on erikoista ottaen huomioon, kuinka voimakkaasti keskustelu sähköpotkulautojen pysäköinnistä on läsnä mediassa. Parkkialueiden puuttuminen johtaa epäselvyyteen siitä, mihin sähköpotkulautoja on luvallista jättää. Tämä epäselvyys puolestaan on omiaan eskaloimaan jännitteitä sähköpotkulaailijoiden ja muiden tienkäyttäjien välillä, kun laudat jätetään sinne mihin niillä kulloinkin satutaan pysähtymään. Ongelma voidaan kuitenkin ratkaista suhteellisen yksinkertaisesti lisäämällä erillisiä parkkialueita sähköpotkulaudoille. Pariisi on menetellyt juuri näin, ja kaupunkiin on luotu 2500 parkkialuetta sähköpotkulautoja varten (Gössling 2020).

Infrastruktuurin sääntelyllä voidaan myös rajoittaa sähköpotkulautojen kulkua kaupungissa. Parkkialueiden sekä ajoväylien sijoittamisella ajamista voidaan ohjata tietyille reiteille ja pois toisilta reiteiltä. Love Parkin tapauksessa koko puisto suunniteltiin uudelleen hankaloittamaan skeittilautailua ja skeittaajille osoitettiin oma puistoalueensa keskustan ulkopuolelta. Suunniteltu alue ei kuitenkaan vastannut puistoa, joka oli ”luonnollinen” ympäristö skeittilautailuun. (Németh 2006, 315.) Kaupunkitilassa liikkumista ei voikaan täysin suunnitella, etenkin kun ihmiset tapaavat muodostaa tilan käytölle omia merkityksiään (Kuoppa 2016, 248-250).

Mikäli katutilaa halutaan ajatella nollasummapelinä, voidaan mediakeskustelusta löytää toiveita, miten tila tulisi jakaa liikennevälineiden kesken. *Tavoitteellinen katutilan rajaaminen* on tilanne, jossa sähköpotkulaudat valtaavat uutena ja ekologisena kulkuvälineenä tilaa autoilta. Näin sujuvoitetaan kaduilla liikkumista ja vahvistetaan suomalaisten kaupunkien vihreää brändiä. Tämä tavoite on löydettävissä mediakeskustelusta etenkin alkukeväästä, kun sähköpotkulaudoista ei ollut vielä käytännön kokemusta Suomessa. *Toteutunut katutilan rajaaminen* kertoo – ainakin toistaiseksi – kuinka sähköpotkulaudat ovat vieneet tilaa autojen sijaan nimenomaan jalankulkijoilta, joiden liikkumista sähköpotkulautojen piti alun perin helpottaa. Epäsuhta tavoitteiden ja niiden toteuman välillä luo jännitteitä ihmisten välille ja kertoo tietynlaisesta rakenteellisesta epäonnistumisesta. Mikäli tilannetta ei korjata, ovat sähköpotkulaudat vaarassa tulla määritellyiksi ulos julkisesta tilasta kuten skeittilautailijat Love Parkista (Németh 2006). Sähköpotkulautojen menestyksenkäs integraatio edellyttääkin sen pohtimista ja haastamista, kenen ehdoilla kaupunkitilaa suunnitellaan.

Käytin seuraavaa lainausta aiemmin tässä luvussa havainnollistamaan sähköpotkulautojen ja polkupyörien välillä vallitsevaa harmoniaa. Kun tätä samaa otetta tarkastellaan infrastruktuurin näkökulmasta, se saa täysin toisenlaisen merkityksen:

Vaikka Helsingin kevyen liikenteen väylille ei aina tunnut mahtuvan samaan aikaan edes kävelijät ja polkupyöräilijät, Helsingin polkupyöräilijät ry (HePo) toivottaa sähköpotkulaudat tervetulleeksi.

*– Hyvä, että tulee lisää vähän tilaa vieviä vähäpäästöisiä liikennemuotoja. Sähköpotkulaudat eivät ole ainakaan toistaiseksi aiheuttaneet vakavaa vaaraa, HePon toiminnanjohtaja **Henni Ahvenlampi** sanoo. (Yle 20.6.2019)*

Nyt ote havainnollistaa, kuinka kaupunkitilaa suunniteltaessa uudet liikennemuodot pakotetaan jakamaan sama, jo valmiiksi liian ahdas tila. Tämän vuoksi infran muuttaminen kattavalla tavalla on vaikeaa. Vaikka ei otettaisikaan huomioon taloudellisia ja ajallisia ongelmia, jotka kokonaisvaltainen katujen uudistaminen vaatisi, tai edes piileviä kaupunkisuunnittelun rakenteita, pysyvä kaupunkirakenne on vaikea saada tarpeeksi joustavaksi omaksumaan nopeasti uusia kulkutapoja.

Kuopan mukaan yksityisautoilun asema kaupunkisuunnittelussa on vahva, muttei täysin absoluuttinen. Auton hankinta ohjaa kuitenkin sen käyttöön, etenkin mikäli ympäristö on suunniteltu tukemaan nimenomaan autolla tapahtuvaa kulkemista. Tämän vuoksi joukkoliikenteen ratkaisujen tulisikin olla tarjolla silloin, kun kävely tai pyöräily ei ole varteenotettava vaihtoehto, esimerkiksi huonon sään iskiessä. Auton korvaaminen muilla liikkumistavoilla voi lopulta vaikuttaa myös siihen, miten kaupunkia suunnitellaan. (Kuoppa 2016, 136-138.) Autoilun merkityksen väheneminen heijastuu liikenteeseen kokonaisuutena, ei pelkästään sähköpotkulautojen mahdollisuuksiin. Tampereella Sammonkadun autokaistojen väheneminen on tehnyt tietä sekä leveämmille kevyen liikenteen väylille että raitiotielinjalle. Leveämmät väylät mahdollistavatkin paitsi harmonisemman sähköpotkulautailun, myös paremman varautumisen seuraavaan kevyen liikenteen innovaatioon.

6.3 Yhteenvetoa

Osion 6.2 alussa totesin kaupunkien ottaneen medialäsnäolossaan passiivisen roolin sähköpotkulaudoista puhuttaessa. Siinä missä kaupungit esittävät kommentteja vain tarpeen vaatiessa, sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset ovat sitäkin enemmän läsnä mediassa. Kun sähköpotkulaudoista käyty mediakeskustelu saa kesän 2019 mittaan yhä kriittisempiä piirteitä, yritykset vastaavat nopeasti omalla viestinnällään. Tämän kilpajuoksun voi nähdä edustavan halua pitää sähköpotkulaudat yleisesti hyväksytyin kaupunkiliikkumisen normien piirissä. Negatiivinen julkisuus on haitallista ja kaupunkiliikenteen yleisesti hyväksytyjen normien ulkopuolelle jääminen tarkoittaa, että sähköpotkulautojen oikeutta julkiseen tilaan on helpompi lähteä rajaamaan (Németh 2006). Niinpä yritykset esiintyvätkin mediassa aktiivisesti ja tuovat esiin oman puolensa tarinasta. Kun uutisoinnissa pohditaan sähköpotkulautojen talvikäytön haasteita, yritys vastaa kertomalla Tukholmasta saadun hyviä

kokemuksia talvikäytöstä. Samalla yritys korostaa tekevänsä tiivistä yhteistyötä katujen aurauksesta vastaavien toimijoiden kanssa, etteivät sähköpotkulaudat haittaisi talvikunnossapitoa. Kun mediassa uutisoidaan sähköpotkulautojen kovasta nopeudesta, yritys ilmoittaa lautoihin asennetuista nopeusrajoittimista. Kun keskustelu kritisoi alkoholinkäyttöä, yritys ilmoittaa poistavansa sähköpotkulaudat liikenteestä festivaalien ajaksi. Syyksi ilmoitetaan turvallisuussyyt sekä ”lieveilmiöiden” ennaltaehkäisy. Proaktiivisen medialäsnäolon tavoitteena voi olla sääntelyn edelle ehättäminen, sen osoittaminen, että sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset kykenevät sääntelemään toimintaansa ja vastaamaan esiin nostettuihin ongelmakohtiin. Taktiikka on järkevä, sillä historiallisesti motorisoiduilla potkulaudoilla ei ole ollut hyvä tuuri suhteessa valtiolliseen sääntelyyn (Smithsonian Magazine 18.4.2019).

Keskellä katuja lojuvat uudet sähköpotkulaudat raivostuttavat Helsingissä – Firma vastaa palautteeseen: ”Olemme olleet erittäin tyytyväisiä” (Iltalehti 25.4.2019)

Sähköpotkulautojen integroimiseen löytyy useita keinoja, joita kaupungit ovat ottaneet käyttöönsä Suomessa sekä maailmalla. Ei ole kuitenkaan olemassa yhtä keinoa, joka sopisi kaikille. Kaupungit toimivat omassa kontekstissaan, ja niiden mahdollisuudet reagoida sähköpotkulautoihin esimerkiksi katusuunnittelun keinoin eivät ole yhteneväiset. Tämän luvun painopiste on ollut tarkastella Gösslingin esittelemiä sopeutumiskeinoja sekä verrata niitä suomalaisissa kaupungeissa käytössä oleviin. Gössling keskittyi kuitenkin tarkastelemaan kaupungeja Euroopassa, Pohjois-Amerikassa sekä Australiassa ja Uudessa-Seelannissa, ja hän toteaaakin analyysinsä olevan hyvin länsimaapainotteinen (Gössling 2020). Tämä heijastuu omaankin työhöni, jossa vähemmälle tarkastelulle jäävät esimerkiksi Kiinassa käytössä olevat toimenpiteet sopeutua alati kasvavaan sähköpotkulautojen määrään (Zuev, Tyfield & Urry 2019). Keräämäni aineisto antaa sen sijaan kattavan kuvan Suomen kontekstista ja käytössä olevista toimenpiteistä sekä niiden vaikutuksista. Uskonkin tämän tarkastelun valaisevan sähköpotkulautojen mahdollisuuksia liikennevälineenä, sekä myös keinoja, joilla niiden käyttöön liitettyjä ongelmia voidaan hallinnoida.

7. JOHTOPÄÄTÖKSET

Sähköpotkulaudat ovat liikenteen ilmiönä poikkeuksellinen. Ne ovat yksi historian nopeimmin levinneistä kulkuvälineistä, ja samalla ne ovat haastaneet perinteisen kaupunkiliikenteen totuttuja rooleja. Sähköpotkulaudat ovat kuitenkin tuoneet mukanaan paljon ongelmia, joista osa on tuttuja muiden kulkuvälineiden – lähinnä polkupyörien – käytöstä, kun taas osa on uniikkeja juuri sähköpotkulaudoille. Tankojuopumus ei ole pyöräilijöille tuntematon ilmiö, mutta harvemmin polkupyörä jätetään ajon jälkeen keskelle jalkakäytävää. Niin ikään sähköpotkulaudat ovat pakottaneet kaupungit erilaisiin sopeutumistoimenpiteisiin, olivat ne sitten sähköpotkulautojen sääntelyä tai infrastruktuurin kehittämistä. Tulevaisuudessa selviää, mitkä keinot osoittautuvat parhaimmiksi.

Luvussa 1 kysyin, millä tapaa mediassa puhutaan sähköpotkulaudoista. Analyysini perusteella voin sanoa suhtautumisen olevan vaihtelevaa. Ajoittain uutisointi on myönteistä, ajoittain hyvinkin kriittistä. Sähköpotkulaudat nähdään suosittuna liikennevälineenä, joka tuo kuitenkin mukanaan monenlaisia ongelmia. Uutisoinnissa korostetaan erityisesti sähköpotkulautojen aiheuttamia vaaratilanteita, niin sähköpotkulautailijoille itselleen kuin jalankulkijoillekin. Keskeinen jännite syntyykin juuri jalankulkijoiden ja sähköpotkulautojen välille, ja tuo jännite on analyysini perusteella kaikkein voimakkain este sähköpotkulaudoille tulla hyväksytyksi luontevaksi osaksi liikennettä.

Sähköpotkulaudoille on kuitenkin oma tarpeensa kaupunkiliikenteessä. Oikealla tavalla implementoituna niillä voidaan sitoa eri liikennevälineet luontevaksi ja joustavaksi kokonaisuudeksi. Sähköpotkulaudat voivat jopa olla ratkaisu *last mile* -problematiikkaan; kulkuneuvo, joka olemassaolollaan luo lisäarvoa myös muille kulkuvälineille. Tämä ei voi kuitenkaan tapahtua, ellei sähköpotkulautojen synnyttämiä keskeisiä jännitteitä pureta tavalla, joka ei riistä sähköpotkulaudoilta niille ominaista positiivista ennakoimattomuutta liikennevälineenä.

Sähköpotkulautojen sääntelyä vaikeuttaa kunnollisten ennakkotapausten puute sekä kaupunkien käytössä olevan keinovalikoiman rajallisuus. Jonkinasteinen käytön sääntely on kuitenkin välttämätöntä, sillä villin lännen laki ei ole kestävä ratkaisu liikennettä

suunniteltaessa. Nopeusrajoitukset tietyillä alueilla, selkeästi määritellyt pysäköintisäännöt sekä valaisinlaitteet auttavat lisäämään turvallisuutta sekä liennyttämään jännitteitä tienkäyttäjien välillä. Teknologia mahdollistaa kaupunkien asettamaan sääntelyyn sopeutumisen, mutta tuo mukanaan omat haasteensa. Sokea teknologiausko voikin osoittautua pikemminkin haitaksi kuin eduksi. Sen sijaan yleiseen ajokulttuuriin vaikuttaminen on nähdäkseni paras vaihtoehto nykytilanteessa. Turvalliseen ajotyyliin kannustaminen lieventää sähköpotkulautailun haittoja puuttumatta kuitenkaan laitteiden käyttömukavuuteen. Medialla on oma osansa tässä, sillä ajokulttuurin muuttaminen edellyttää näkyvyyttä turvallisemmalle ajolle.

Infrastruktuurin muuttaminen tukemaan uudenlaisia liikkumistapoja mahdollistaisi parhaiten niiden liittämisen saumattomasti osaksi liikennejärjestelmää, mutta samalla tämä keino on kaikista vaikein toteuttaa kattavasti. Infrastruktuurin miettiminen uudelleen vaatii sekä rahaa että aikaa, eikä ole takeita, että kevyen liikenteen kaistojen leventämisen jälkeen sähköpotkulaudat ovat yhä suosittu kulkuväline. Aika näyttää, osoittautuuko vuokrattavien sähköpotkulautojen ympärille rakentunut liiketoiminta kannattavaksi, vai jääkö ilmiö lyhytikäiseksi. Kävi sähköpotkulautojen kanssa miten kävi, näen tarpeelliseksi autokeskeisen liikennesuunnittelun jatkuvan haastamisen.

Vaikka uudet kulkuvälineet tuovat vääjäämättä mukanaan haasteita, suurin virhe olisi sortua liikennevälineiden kieltämiseen. Németh toteaa johtopäätöksissään Philadelphian kaventaneen julkiseen tilaan hyväksytyjen ihmisten määritelmää sulkemalla skeittilautailijat ulos Love Parkista. Julkinen tila syntyy hänen mukaansa kuitenkin neuvottelun tuloksena, joten yleisesti hyväksytytkin normit on mahdollista haastaa (Németh 2006, 315-316.) Kaupunkiliikenteen määritelmää ei tulisi myöskään kaventaa perinteisiin kulkuneuvoihin, vaan sitä tulisi laajentaa sisältämään uusia liikennemuotoja. Perinteisiin kaupunkiliikenteen normeihin jämähtäminen johtaa vääjäämättä kyvyttömyyteen uudistua kun kehitys ajaa perinteistä ohi. Kuopan mukaan elävän kaupungin vastakohta onkin ”tyhjä rakennetun ympäristön kuori ilman kävelijöitä, moninaisuutta tai elämää” (Kuoppa 2016, 248).

Sähköpotkulaudat olivat kenties ensimmäinen ällistyttävällä tahdilla levinnyt kevyen liikenteen innovaatio, mutta ne eivät tule jäämään viimeiseksi. Miten sähköpotkulaudat omaksutaan nyt antaa vihjeitä, miten myös seuraava innovaatio hyväksytään. Sähköpotkulautojen integroinnissa tehdyistä virheistä oppiminen auttaa puolestaan noiden virheiden

välttämisen tulevaisuudessa. Varmaa on, että seuraavaan liikenteen innovaatioon kannattaa varautua hyvissä ajoin.

LÄHTEET

- Andrews, T. (2012). What is Social Constructionism? *Grounded Theory Review*, vol 11, iss 1, 39-46. <http://groundedtheoryreview.com/2012/06/01/what-is-social-constructionism/>
- APH (2019). *Dockless Electric Scooter-Related Injuries Study – Austin, Texas, September-November 2018*. Austin Public Health: Epidemiology and Disease Surveillance Unit; Epidemiology and Public Health Preparedness Division. Haettu osoitteesta https://austintexas.gov/sites/default/files/files/Health/Epidemiology/APH_Dockless_Electric_Scooter_Study_5-2-19.pdf 10.3.2020.
- Arellano, J.F. & Fang, K. (2019). Sunday Drivers, or Too Fast and Too Furious? *Transport Findings*. Haettu osoitteesta: <https://doi.org/10.32866/001c.11210>
- Barker, C. & Galasiński, D. (2001). *Cultural Studies and Discourse Analysis: A Dialogue on Language and Identity*. SAGE Publications Inc.
- Basky, G. (2020). Spike in e-scooter injuries linked to ride-share boom. *Canadian Medical Association Journal*, vol 192, iss 8, 195-196. <https://dx.doi.org/10.1503/cmaj.1095848>
- BBC 16.10.2019. *What happens when a city bans cars from its streets?* Haettu osoitteesta <https://www.bbc.com/future/article/20191011-what-happens-when-a-city-bans-car-from-its-streets> 6.4.2020.
- BCG (Boston Consulting Group). 2019. The Promise and Pitfalls of E-Scooter Sharing. Haettu osoitteesta <https://www.bcg.com/publications/2019/promise-pitfalls-e-scooter-sharing.aspx> 6.4.2020.
- Berger, P. & Luckmann, T. (1967) *The Social Construction of Reality – A Treatise in the Sociology of Knowledge*. Penguin Books.
- Blomberg, S.N.F.; Rosenkrantz, O.C.M.; Lippert, F. & Christensen, H.C. (2019). Injury from electric scooters in Copenhagen: a retrospective cohort study. *BMJ Open*. <http://dx.doi.org/10.1136/bmjopen-2019-033988>
- Burr, V. (1995) *An Introduction to Social Constructionism*. Lontoo: Routledge.
- Cherry, C. & Cervero, R. (2007). Use characteristics and mode choice behavior of electric bike users in China. *Transport Policy*, vol 14, iss 3, 247-257. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.02.005>
- Christians, C.G. (2016). *Media ethics: cases and moral reasoning*. New York: Routledge
- CNN 5.11.2019. *Singapore joins France in banning e-scooters from sidewalks*. Haettu osoitteesta <https://edition.cnn.com/travel/article/singapore-e-scooter-ban-intl-hnk/index.html> 6.4.2020.
- Eisenhardt, K.M. (1989). Building Theories from Case Study Research. *Academy of Management Review*, vol 14, iss 4, 532-550. <https://www.jstor.org/stable/258557>

- Espoo (2019). Sähköpotkulaudat tuovat uuden liikkumistavan Espooseen. Haettu osoitteesta [https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kadut_ja_liikenne/Sahkopotkulaudat_tuovat_uuden_liikkumist\(167245\)](https://www.espoo.fi/fi-FI/Asuminen_ja_ymparisto/Kadut_ja_liikenne/Sahkopotkulaudat_tuovat_uuden_liikkumist(167245)) 28.1.2019.
- Euronews 17.5.2019. *Germany legalises e-scooters but bans them from the pavement*. Haettu osoitteesta <https://www.euronews.com/2019/05/17/germany-legalises-e-scooters-but-bans-them-from-the-pavement> 29.1.2020.
- Eysenbach, G. (editor); Kerr, B.; Lee, R.; Barbosa, M.; Benis, A.; Dormanesh, A.; Majmundar, A. & Allem, J-P. (2020). Follow-Up Investigation on the Promotional Practices of Electric Scooter Companies: Content Analysis of Posts on Instagram and Twitter. *JMIR Public Health and Surveillance*, vol 6, iss, 1. <https://doi.org/10.2196/16833>
- Fessler, D.; Sparks, A. & Zinsser, M. 2019. Culture, Conformity, and Convenience: An Extended Observational Study of Helmet Use Among Bicyclists and E-Scooter Riders in Los Angeles. <https://doi.org/10.31234/osf.io/gspbm>
- Foucault, M. (1972). *The archeology of knowledge*. Lontoo: Routledge.
- Fu, J. (2013). The Role of Electric Two-Wheelers in Sustainable Urban Transport in China: Market analysis, trends, issues, policy options. *Sustainable Development, United Nations*, Haettu osoitteesta <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/3792fu2.pdf>
- Gössling, S. (2020). Integrating e-scooters in urban transportation: Problems, policies, and the prospect of system change. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol 79. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102230>
- Hardt, C. & Bogenberger, K. (2018) Usage of e-Scooters in Urban Environments. *Transportation Research Procedia*, vol 37, 155-162. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.178>
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL. Haettu osoitteesta <https://www.hsl.fi/potkulaudat> 28.1.2020.
- Herkman, J. & Vainikka, E. (2012). Uudet lukemisyhteisöt, uudet lukutavat. *Tampereen yliopisto*. Haettu osoitteesta <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-44-8961-7>
- Howell, O. (2005). The "Creative Class" and the Gentrifying City: Skateboarding in Philadelphia's Love Park. *Journal of Architectural Education*, vol 59, iss 2, 32-42. <https://doi.org/10.1111/j.1531-314X.2005.00014.x>
- Ilta-Sanomat 18.3.2019. *Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa*. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006038969.html> 28.1.2020.
- James, O.; Swiderski, J.I.; Hicks, J.; Teoman, D. & Buehler, R. (2019). Pedestrians and E-Scooters: An Initial Look at E-Scooter Parking and Perceptions by Riders and Non-Riders. *Sustainability*, 11(20). <https://doi.org/10.3390/su11205591>

- Jokinen, A., Juhila, K. & Suoninen, E. (2016). *Diskurssianalyysi - Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere: Vastapaino.
- Kellner, D. & Share, J. 2007. Critical Media Literacy, Democracy, and the Reconstruction of Education. Teoksessa: Macedo, D. & Steinberg S.R. (toim.) *Media literacy: A reader* (s. 3-23). New York: Peter Lang Publishing.
- Kuoppa, J. (2016). *Kävelyn lupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijän arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. Tampere University Press.
- Lamla, M.J. & Lein, S.M. (2014). The role of media for consumers' inflation expectation formation. *Journal of Economic Behavior & Organization*. Vol 106, 62-77.
<https://doi.org/10.1016/j.jebo.2014.05.004>
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Sähköiset liikkumisvälineet. Haettu osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/sahkoiset-liikkumisvalineet> 28.1.2020.
- Mathew, J.K.; Liu, M.; Seeder, S.; Li, H. & Bullock, D.M. (2019). Analysis of E-Scooter Trips and Their Temporal Usage Patterns. *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal*, vol 89, iss 6, 44-49.
- Mayhew, L.J. & Bergin, C. (2019). Impact of e-scooter injuries on Emergency Department imaging. *Journal of Medical Imaging and Radiation Oncology*, vol 63, iss 4, 461-466.
<https://doi.org/10.1111/1754-9485.12889>
- Michael, M. (1996). Constructing a constructive critique of social constructionism: Finding a narrative space for the non-human. *New Ideas in Psychology*, vol 14, iss 3, 209-224.
[https://doi.org/10.1016/S0732-118X\(96\)00016-5](https://doi.org/10.1016/S0732-118X(96)00016-5)
- Németh, J. (2006). Conflict, Exclusion, Relocation: Skateboarding and Public Space. *Journal of Urban Design*, vol 11, iss 3, 297-318. <https://doi.org/10.1080/13574800600888343>
- Näkövammaisten liitto ry. (2019). Näkövammaisten liitto: ”Nämä kolme pelisääntöä sähköpotkulautailijoiden tulisi muistaa”. Haettu osoitteesta <https://www.nkl.fi/fi/etusivu/ajankohtaista/tiedotteet/nakovammaisten-liitto-nama-kolme-pelisaantoa-sahkopotkulautailijoiden-tulisi-mui> 11.4.2020.
- Olivier, J. & Creighton, P. (2016). Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology*, vol 46, iss 1, 278-292.
<https://doi.org/10.1093/ije/dyw360>
- Online Bicycle Museum (2008). 1918 Eveready Autoped Scooter. Haettu osoitteesta <https://onlinebicyclemuseum.co.uk/1918-eveready-autoped-scooter/#lightbox/12/> 11.3.2020.
- Pierre, M., Jemelin, C. & Louvet, N. (2010). Driving an electric vehicle. A sociological analysis on pioneer users. *Energy Efficiency*, vol 4, iss 4, 511-522.
<https://doi.org/10.1007/s12053-011-9123-9>

- Peters, J.D. 2006. Media as conversation, conversation as media. Teoksessa: J. Curran & D. Morley. *Media and cultural theory*. (s.115-124). Lontoo & New York: Routledge.
- Riggs, W. & Kawashima, M. (2020). Exploring Best Practice for Municipal E-Scooter Policy in the United States. *SSRN*. <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3512725>
- Sikka, N.; Vila, C.; Stratton, M.; Ghassemi, M. & Pourmand, A. (2019). Sharing the sidewalk: A case of E-scooter related pedestrian injury. *American Journal of Emergency Medicine*, vol 37, iss 9, 1807.e5 – 1807.e7. <https://doi.org/10.1016/j.ajem.2019.06.017>
- Smith, C.S. & Schwieterman, J.P. (2018). *E-Scooter Scenarios: Evaluating the Potential Mobility Benefits of Shared Dockless Scooters in Chicago*. Chaddick Institute Policy Series. Haettu osoitteesta https://www.researchgate.net/publication/330093998_E-Scooter_Scenarios_Evaluating_the_Potential_Mobility_Benefits_of_Shared_Dockless_Scooters_in_Chicago/link/5c2d29f192851c22a3562d92/download
- Smithsonian Magazine 18.4.2019. *The Motorized Scooter Boom That Hit a Century Before Dockless Scooters*. Haettu osoitteesta <https://www.smithsonianmag.com/history/motorized-scooter-boom-hit-century-dockless-scooters-180971989/> 28.1.2020.
- The Guardian 15.6.2019. *Invasion of the electric scooter: can our cities cope?* <https://www.theguardian.com/cities/2019/jul/15/invasion-electric-scooter-backlash> 6.4.2020.
- The Local 4.5.2019. *France to ban e-scooters from pavement this September*. Haettu osoitteesta <https://www.thelocal.fr/20190504/france-to-ban-e-scooters-from-pavements-in-september> 29.1.2020.
- The Verge 20.9.2018. *The electric scooter craze is officially one year old – what's next?* Haettu osoitteesta <https://www.theverge.com/2018/9/20/17878676/electric-scooter-bird-lime-uber-lyft> 11.4.2020.
- Thompson, DC.; Rivara, FP. & Thompson, R. (2000). Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists. *Nursing times*, vol 97, iss 43. <https://doi.org/10.1002/14651858.CD001855>
- Valtioneuvosto (2019). Ilmailulainsäädännön muutokset lausuntokierrokselle. Haettu osoitteesta https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/ilmailulainsaadannon-muutokset-lausuntokierrokselle 29.1.2020.
- Valtonen, S. 1998. Hyvä, paha media. Diskurssianalyysi kriittisen mediatutkimuksen menetelmänä. Teoksessa A. Kantola, I. Moring & E. Väliverronen. *Media-analyysi, Tekstistä tulkintaan* (s.93-121). Tampere. Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.
- Väliverronen, E. 1998. Mediatekstistä tulkintaan. Teoksessa A. Kantola, I. Moring & E. Väliverronen. *Media-analyysi, Tekstistä tulkintaan* (s.13-39). Tampere. Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.

- Yle 23.5.2019. *Sähköpotkulaudat tulivat ryminällä kaupunkien kaduille – muista nämä asiat pysäköidessäsi sellaista.* Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10794635> 28.1.2020.
- Yle 31.5.2019. *Ruotsissa ehdotetaan rajoituksia sähköpotkulautojen käyttöön – tänä keväänä jo 40 onnettomuutta ja yksi kuollut.* Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10811333> 18.2.2020.
- Yle 12.6.2019. *Sähköpotkulaudasta tulossa suurkaupunkien inhokkivekoti – kieltoja ja sääntöjä sorvataan ympäri Eurooppaa.* Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10828051> 29.1.2020.
- Yle 30.7.2019. *Yle selvitti: Sähköpotkulautayrityksillä on Suomessa voimakas laajentumishalu – kaupungit huolissaan turvallisuudesta.* Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10893044> 28.1.2020.
- Zuev, D., Tyfield, D. & Urry, J. 2019. Where is the politics? E-bike mobility in urban China and civilizational government. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol 30, 19-32. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2018.07.002>

Liite 1.

Analyysissä käytetyt artikkelit

27-vuotias saksalainen harhaili kännissä skuutilla autobahnilla aamuyöllä – piteli kaljaa kädessään vielä poliisin pysäyttäessä. (2019). *Iltalehti* 26.12.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/bcd75a6e-ce72-479d-bed2-b8d2ca55f60c>

35-vuotias brittitähti Emily kuoli sähköpotkulautaanonnettomuudessa – perheeltä lohduton viesti: ”Rakastimme häntä...”. (2019). *Iltalehti* 14.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/viihdeuutiset/a/8786c01b-7de4-4074-b6e3-48387c376c99>

Anttu, 18, kerää sähköpotkulautoja lataukseen Helsingissä – skootteja on löytynyt puista, pensaista ja jopa parvekkeelta. (2019). *Iltta-Sanomat* 27.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006185604.html>

Audi esitteli ”turvallisimman” sähköpotkulaudan – hinta 2000 euroa. (2019). *Iltalehti* 6.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/digiuutiset/a/4b5d7b16-1495-4886-8353-e82fa6515e4e>

Asiantuntija kertoo räikeän esimerkin vastuuttomuudesta: Lapsen sähköpotkulautailu päättyi surkeasti – ”Mietin, että mikä tämä aikuisen rooli siinä on”. (2019). *Iltta-Sanomat* 27.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006155058.html>

Brittiläinen juontaja kuoli sähköpotkulautatapaturommassa Lontoossa. (2019). *Yle* 14.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10877035>

Heikki Valkama: Luulimme saavamme lentävät autot, mutta saimme sähköpotkulaudat. (2019). *Yle* 27.12.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-11115330>

Helsingin kaduilla voi tänä kesänä huristella vuokratuilla sähköpotkulaudoilla – Kaliforniassa kaksi sisarusta keksi keinon ansaita niillä rahaa. (2019). *Yle* 29.4.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10752932>

Helsingin kadut täyttyivät sinne tänne jätetyistä sähköpotkulaudoista, jotka liikkuvat yli 15 kilometriä tunnissa: ”Hauska idea, mutta miten toimii käytännössä”. (2019). *Yle* 12.4.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10735016>

Helsingin potkulautasirkus: Nyt jyrähti poliisi – näin käytät härveliä rikkomatta lakia. (2019). *Iltalehti* 2.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/93927025-88c8-4fbd-8fd5-6daa43d5fcb5>

Helsingissä jaettiin tietävästi ensimmäiset sakot sähköpotkulautailijoille – nelikko kurvaili kävelykadulla kaupungin ytimessä. (2019). *MTV* 1.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/helsingissa-jaettiin-tiettavasti-ensimmaiset-sakot-sahkopotkulautailijoille-nelikko-kurvaili-kavelykadulla-kaupungin-ytimessa/7498192#gs.vfszzh>

Helsinki toivottaa sähköpotkulaudat tervetulleiksi talveksi, mutta onnettomuusriski liukkailla kaduilla on tosiasia: ”Ei tilanne varmaan ainakaan parane”. (2019). *MTV* 8.11.2019. Haettu

osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/helsinki-toivottaa-sahkopotkulaudat-tervetulleiksi-talveksi-mutta-onnettomuusriski-liukkailla-kaduilla-on-tosiasia-ei-tilanne-varmaan-ainakaan-parane/7618250#gs.vfua2g>

Helsinkiin saapuneille sähköpotkulaudoille sataa Ruotsissa kovaa kritiikkiä näkövammaisten liitolta: ”Hengenvaarallista”. (2019). *Iltalehti* 5.4.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/77e09202-26fd-4dc3-a25a-e68742f5b0ce>

Humalaiset sähköpotkulautailijat törmäsivät taksiin Helsingissä. (2019). *Iltä-Sanomat* 12.10.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006270435.html>

HUSiin on tullut uusi potilasryhmä: 3-4 sähköpotkulautailijaa päätyy viikoittain Töölön sairaalaan leikattavaksi. (2019). *Yle* 20.6.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10842002>

IL koeajoi Helsinkiin rantautuneet sähköpotkulaudat – kyyti on hauskaa ja helppoa, mutta matkan hinta voi pöyristyttää. (2019). *Iltalehti* 23.3.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/iltvdigi/a/0d5646c5-0acd-4fdf-9ff2-a38ffc67d9aa>

Julkiset sähköpotkulaudat levisivät maailman joka kolkkaan kahdessa vuodessa. (2019). *MTV* 5.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/julkiset-sahkopotkulaudat-levisivat-maailman-joka-kolkkaan-kahdessa-vuodessa/7471288#gs.vfeul6>

Keskellä katuja lojuvat uudet sähköpotkulaudat raivostuttavat Helsingissä – Firma vastaa palautteeseen: ”Olemme olleet erittäin tyytyväisiä”. (2019). *Iltalehti* 25.4.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/747ace4e-f1e9-46df-8c53-0b75b33a3b93>

Kilpailu kaduilla kärjistyy: viides potkulautafirma ilmestyy Helsingin katukuvaan – ”Kyllä me vielä mahdumme”. (2019). *Iltä-Sanomat* 5.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006163761.html>

Kohutut sähköiset potkulaudat tulivat nyt Ruotsista Suomeen – eivätkä ne jää ainoiksi: huhtikuussa pääset laudalla myös idästä Kallioon vaikka terassille. (2019). *Yle* 19.3.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10696404>

Kompastumisvaara! Ympäriinsä lojuvia sähköpotkulautoja puitiin Helsingin kaupunginvaltuustossa: ”Potkulautoja seisoo jalkakäytävillä, suojateillä ja bussipysäkeillä”. (2019). *Iltalehti* 9.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/da69e823-7443-4f84-8c98-3c44182bd063>

Kuva: Helsingin uusia sähköpotkulautoja ladataan johtojen sekamelskassa – asiantuntija huolestui. (2019). *Iltalehti* 28.4.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/e3fedab4-5eeb-434f-8d80-fc7b8002b05a>

Kävimme bongaaamassa sähköpotkulautoja: torin kulmalla odotti näky, joka sai asiantuntijan hermostumaan heti – ”Miksi?”. (2019). *Iltä-Sanomat* 1.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006159277.html>

Liikenneministeri Sanna Marin: Sähköpotkulautojen käytölle harkittava lisäsääntelyä – myös promillerajaa tarkasteltava. (2019). *Ilta-Sanomat* 24.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/politiikka/art-2000006182809.html>

Lisää tietoa Voi-potkulautojen epäilyistä tietomurrosta: ”Asiakastietoihimme ei päästy käsiksi”. (2019). *Iltalehti* 19.12.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/digiuutiset/a/aa3d743a-ef5d-44f0-9468-cf639aa61a98>

Loukkaantuneita sähköpotkulautoilijoita tulee Helsingissä päivystykseen joka päivä – ”Enemmän kuin polkupyöräilijöitä”. (2019). *MTV* 2.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/loukkaantuneita-sahkopotkulautoilijoita-tulee-helsingissa-paivystykseen-joka-paiva-enemman-kuin-polkupyorailijoita/7500556#gs.vfs1k7>

Loukkaantuneita sähköpotkulautoilijoita tulee Helsingissä päivystykseen joka päivä – ”Enemmän on ollut kuin polkupyöräilijöitä”. (2019). *Yle* 2.8.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10906084>

Lääkäri ihmettelee sähköpotkulautojen talvikäyttöä – ”Se on hirvittävän arvaamaton liukkaalla kelillä”. (2019). *MTV* 18.11.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/laakari-ihmittelee-sahkopotkulautojen-talvikayttoa-se-on-hirvittavan-arvaamaton-liukkaalla-kelilla/7628604#gs.vfu9rh>

Lääkärkansanedustaja ehdottaa sähköpotkulaudoille promillerajaa: ”Tällä hetkellä kulkeminen on holtitonta”. (2019). *Ilta-Sanomat* 12.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/politiikka/art-2000006172452.html>

Mahtuvatko sähköpotkulaudat kaduille? Kyllä, mutta silloin kannattaisi hidastaa autojen nopeusrajoituksia 30 kilometriin tunnissa. (2019). *Yle* 22.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10888935>

Myös Turussa poliisi on ojentanut sähköpotkulautoilijoita – tankoituoppo sai sakot ajettuaan päin autoa punaisissa valoissa. (2019). *Yle* 2.8.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10904824>

Näin käy, kun Viron alkoholiverotuksen antimet ja sähköpotkulautoilu yhdistetään – katso Jessen, 19, taidonnäyte videolta. (2019). *Iltalehti* 9.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/a94f75cf-f1f4-4a68-af90-6a1cab432eaa>

Ottaisitko allesi sähköpotkulaudan? – Pääkaupunkiseudulle sijoitetaan jopa 50 potkulautasemaa. (2019). *MTV* 30.10.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/ottaisitko-allesi-sahkopotkulaudan-paakaupunkiseudulle-sijoitetaan-jopa-50-potkulauta-asemaa/7142746#gs.vfsfjy>

Parissa kuukaudessa ongelmajätteeksi? Näin pitkään yhtiöt lupaavat sähköpotkulautojen kestäväen käytössä. (2019). *Ilta-Sanomat* 30.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006158855.html>

Poliisi antoi sakot neljälle sähköpotkulautailijalle Helsingissä – ”Nuorilla miehillä kävi huono tuuri”. (2019). *Yle* 31.7.2019. Haettu osoitteesta https://yle.fi/uutiset/3-10901897?fbclid=IwAR10ziZCass-wyqJwQB1T-sr4sM80yM9U_2x9GzpyH6jfXKBM7pfxiq9MaQ

Poliisi julkaisi paljonpuhuvan kuvan sähköpotkulaudoista keskellä Helsinkiä – ”Haluaisimmekin muistuttaa...”. (2019). *Ilta-Sanomat* 24.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006152529.html>

Poliisi sakotti neljää sähköpotkulautailijaa Helsingin keskustassa. (2019). *Iltalehti* 31.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/55e034b1-34db-46e0-aa96-aa6e8283291b>

Poliisin huolestuttava luettelo: Näin skuuteilla törttöillään – ”Kovasta vauhdista pysäyttämisen onnistuu ehkä sirkustaiteilijalta”. (2019). *Iltalehti* 1.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/2242d0c2-63dd-4f61-8df5-602af6559dc9>

Poliisipomo kokeili sähköpotkulautaa, mieleen nousi yksi kysymys – ”Turvallisuuslisä olisi ihan merkittävä”. (2019). *Ilta-Sanomat* 28.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006156375.html>

Poliisipäällikkö uusien sähköajokkien käyttäjistä – ”kaikki eivät tiedä tai välitä”. (2019). *Ilta-Sanomat* 8.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/autot/art-2000006097546.html>

Pyöräilijät ja sähköpotkulaudat viilettävät katupölyn seassa rinta rinnan, tarkasta ajokistasi ainakin nämä asiat – ”Aikamoinen vaara kulkea aivan pommilla pyörällä”. (2019). *MTV* 5.4.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/pyorailijat-ja-sahkopotkulaudat-viilettavat-katupölyn-seassa-rinta-rinnan-tarkasta-ajokistasi-ainakin-nama-asiat-aikamoinen-vaara-kulkea-aivan-pommilla-pyoralla/7354028#gs.vfsg56>

Pääkirjoitus: Sähköpotkulaudat tulivat jäädäkseen, ja ilmiö on tervetullut. (2019). *Ilta-Sanomat*. 30.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/paakirjoitus/art-2000006189355.html>

Range Rover törmäsi sähköpotkulaudalla suojatietä ylittäneeseen tyttöön ja poistui paikalta – Äiti Iltaledelle: ”Miksi ihmisen pitää häipyä, ei se ole normaalia”. (2019). *Iltalehti* 12.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/454041d1-ec83-4506-9cbb-f7713869144d>

Ruotsalaisfirman sähköpotkulaudat saapuivat Turkuun. (2019). *Ilta-Sanomat* 23.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/turun-seutu/art-2000006115761.html>

Ruotsissa ehdotetaan rajoituksia sähköpotkulautojen käyttöön – tänä keväänä jo 40 onnettomuutta ja yksi kuollut. (2019). *Yle* 31.5.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10811333>

Saako sähköpotkulaudalla ajaa humalassa? Entä saako jalkakäytävällä ajaa? Muista nämä neljä sääntöä! (2019). *Ilta-Sanomat* 4.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006093575.html>

San Diegossa kahden miehen mitta tuli täyteen – perustivat väärin pysäköityjä sähköpotkulautoja takavarikoivan yrityksen. (2019). *Iltalehti* 31.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/8be33b71-a6d8-44dd-857a-e1e8a79f4f37>

Skuutti, esko, viiletin vai joku muu? Äänestä nyt parasta uutta nimeä sähköpotkulaudalle! (2019). *Iltalehti* 5.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/95080d4c-bf81-45ad-84ed-ef4627fd832f>

Skuutti se on! IL:n lukijat äänestivät sähköpotkulaudalle uuden napakan nimen – professori: ”Kansa päättää, mikä jää elämään”. (2019). *Iltalehti* 11.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/161d7aff-3eb7-47fa-8560-7db2dd467212>

Skuuttionnettomuuksien määrä räjähti käsiin Ruotsissa – lautojen maksiminopeutta alettu rajoittaa tietyillä alueilla. (2019). *Iltalehti* 28.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/89b96ad3-6e5c-4398-9d78-99c115a565bb>

Sähköpotkulaudalla törttöilystä voi pian saada Singaporessa kaksi kuukautta vankeutta. (2019). *Iltalehti* 4.11.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/ulkomaat/art-2000006296019.html>

Sähköpotkulaudasta tulossa suurkaupunkien inhokkivekotin – kieltoja ja sääntöjä sorvataan ympäri Eurooppaa. (2019). *Yle* 12.6.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10828051>

Sähköpotkulaudat aiheuttaneet vammoja myös Turussa – ylilääkäri: ”Vauhti riittää aiheuttamaan tappavan aivovamman”. (2019). *Iltalehti* 25.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/turun-seutu/art-2000006153682.html>

Sähköpotkulaudat herättävät ”kauhunsekaista jännitystä” betoniviidakossa: ”Sääntöihin olisi hyvä perehtyä”. (2019). *Iltalehti* 20.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/iltvuutiset/a/c143e117-df7d-4cdd-9a8a-1ffce8e3075e>

Sähköpotkulaudat kehittyvät vauhdilla – Segwayn uutuus ajaa itsensä lataukseen. (2019). *Iltalehti* 20.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/digi uutiset/a/8429adcb-f5bf-42e3-a889-60ed1d0ab8ac>

Sähköpotkulaudat kieltoon Ruisrockin ajaksi – Voi perustelee asiaa turvallisuudella. (2019). *Yle* 3.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10859803>

Sähköpotkulaudat lojuvat siellä täällä – ensin huolestui some, nyt Suomen suurin valtuusto: ”En halua kieltää mitään, mutta haluan yhteiset pelisäännöt”. (2019). *Yle* 9.5.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10774356>

Sähköpotkulaudat ovat näyttäneet Helsingissä myös varjopuolensa – poliisilta tärkeä muistutus potkulautailijoille. (2019). *MTV* 8.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulaudat-ovat-nayttaneet-helsingissa-myos-varjopuolensa-poliisilta-tarkea-muistutus-potkulautailijoille/7395832#gs.vfrqk0>

Sähköpotkulaudat ovat tulleet jäädäkseen, mutta nimitys on tylsä ja kankea – ehdota osuvampaa nimeä uudelle urbaanille menopelille! (2019). *Iltalehti* 4.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/0770a04c-ea5a-4e0d-a902-a13914e15e46>

- Sähköpotkulaudat säilyvät katukuvassa myös talvella – lääkäri huolestui: ”Ei kuulosta hyvältä ajatukselta”. (2019). *Ilta-Sanomat* 29.10.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006289334.html>
- Sähköpotkulaudat tulivat jäädäkseen – näin moni kävelijä tuntee turvattomuutta. (2019). *Ilta-Sanomat* 9.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/autot/art-2000006168024.html>
- Sähköpotkulaudat tulivat ryminällä kaupunkien kaduille – muista nämä asiat pysäköidessäsi sellaista. (2019). *Yle* 23.5.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10794635>
- Sähköpotkulaudoilla saa suhata ilman promillerajoja, vaikka poliisi tehoalvoo niiden käyttöä – Liikenneturva: ”Se on rikos vasta sitten, jos...”. (2019). *MTV* 28.11.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulaudoilla-saa-suhata-ilman-promillerajoja-vaikka-poliisi-tehoalvoo-niiden-kayttoa-liikenneturva-se-on-rikos-vasta-sitten-jos/7640256#gs.vfu9ov>
- Sähköpotkulaudoilla vaikeasti loukkaantuneita jopa 4-5 per viikko: ”Tämä on vain jäävuoren huippu”. (2019). *Iltalehti* 25.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/ba99cfa1-5674-41c8-b17b-c7a704fa4b56>
- Sähköpotkulaudoille tuleva talvi on Helsingissä ensimmäinen – markkinointijohtaja ei näe liukkaudessa turvallisuusriskiä: ”Tukholmassa talvi meni hyvin”. (2019). *MTV* 8.11.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulaudoille-tuleva-talvi-on-helsingissa-ensimmainen-markkinointijohtaja-ei-nae-liukkaudessa-turvallisuusriskia-tukholmassa-talvi-meni-hyvin/7618010#gs.vfs28j>
- Sähköpotkulaudoista jo yksi vakava aivovamma – ylilääkäri kuvailee tyypillisen onnettomuuden: ”Sitten mennään kasvot edellä asvalttiin”. (2019). *Ilta-Sanomat* 25.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006153079.html>
- Sähköpotkulaudoista tuli yllättävä riesa yhdelle ihmisryhmälle – ”Kuvittelimme, ettei asia koske meitä”. (2019). *Ilta-Sanomat* 4.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006130291.html>
- ”Sähköpotkulauta ei ole lelu” – kuka, missä ja miten sillä saa ajaa? (2019). *MTV* 31.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulauta-ei-ole-lelu-kuka-missa-ja-miten-silla-saa-ajaa/7431918#gs.vfs6uq>
- Sähköpotkulauta on tämän kesän ilmiö, joka on tullut jäädäkseen. (2019). *Yle* 1.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10851673>
- Sähköpotkulautailija kuoli onnettomuudessa moottoritiellä Ranskassa. (2019). *Iltalehti* 11.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/5e8be8a9-7c87-405f-9940-98e5a1138f53>
- Sähköpotkulautailija kuoli Pariisissa – kaupunki ja koko Ranska ryhtymässä toimiin ”anarkian” suitsemiseksi. (2019). *Ilta-Sanomat* 12.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/ulkomaat/art-2000006139533.html>

- Sähköpotkulautailija kuoli Pariisissa – kiistanalaiselle kulkuneuvolle tulossa rajoitteita. (2019). *Iltalehti* 12.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/ce13c22f-4e80-45da-9190-ffc61b5ca465>
- Sähköpotkulautailija kuoli Ruotsissa – ”Valitettavasti olemme vain odottaneet, että vakava onnettomuus tapahtuu”. (2019). *Iltasanomat* 31.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/ulkomaat/art-2000006127357.html>
- Sähköpotkulautailija, tiedätkö mitkä liikennesäännöt sinua koskevat? Katso Liikenneturvan 4 vinkkiä onnistuneeseen ajoon. (2019). *Yle* 17.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10882670>
- Sähköpotkulautailijoille ohjeita näkövammainen huomioimiseksi – muistutus kulkuväylistä ja nopeudesta. (2019). *Yle* 5.9.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10955785>
- Sähköpotkulautailu kännissä riistäytynyt käsistä Kööpenhaminassa – päihtyneenä ajavalle 260 euron sakko. (2019). *Iltalehti* 9.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/15d1d245-f524-49eb-a9db-5a3ab5a2480e>
- Sähköpotkulautoihin tulossa nopeusrajoitus – näillä alueilla kiito hiipuu automaattisesti kävelyvauhtiin. (2019). *Iltalehti* 5.9.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/786b7229-5165-4bc0-b945-cc6b4b90d63e>
- Sähköpotkulautoja löytyy kaikkialta: Sisäpihalle joutuneena kyse on löytötavarasta, josta voisi pyytää palkkion – turvallisuudesta vastaa loppupeleissä taloyhtiö. (2019). *Iltalehti* 2.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/b64d155e-b15e-4cf0-a5c4-07ed099f1ba7>
- Sähköpotkulautojen karu varjopuoli: Yritys maksaa kerääjille vain euron per lauta – työntekijä järkyttyi: ”ei millään tasolla inhimillistä”. (2019). *Iltalehti* 6.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/df4f022d-7a28-4269-b03e-4ddbe51b5ed2>
- Sähköpotkulautojen vuokraaja jyrähtää: Potkulaudat eivät kuulu jalkakäytävälle – aiheuttaneet vaaratilanteita näkövammaisille. (2019). *MTV* 5.9.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulautojen-vuokraaja-jyrahtaa-potkulaudat-eivat-kuulu-jalkakaytaville-aiheuttaneet-vaaratilanteista-nakovammaisille/7536782#gs.vfrqqw>
- Sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyys on pitkälti myytti: Kuluttavat suhteessa enemmän kuin täpötäysi linja-auto. (2019). *MTV* 15.11.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/sahkopotkulautojen-ymparistoystavallisyys-on-pitkalti-myytti-kuluttavat-suhteessa-enemman-kuin-tapotaysi-linja-auto/7626522#gs.vfu9jc>
- Tammerfest-yönä päivystyksessä hoidettiin kymmenkunta sähköpotkulaudoilla loukkaantunutta. (2019). *Yle* 25.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10891423>
- Tampere haluaa vuokrattaville sähköpotkulaudoille erityiset nopeusrajoitusalueet. (2019). *Yle* 9.5.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10775207>

- Tampereella sähköpotkulautoja voi vuokrata myös massatapahtumien aikaan – Turussa laudat kerätään pois. (2019). *Yle* 3.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10860057>
- Tanskassa sähköpotkulautailijat joutuivat poliisin erityisvalvonnan alle. (2019). *Yle* 9.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10870299>
- Taustalla lukuisat onnettomuudet: Sähköpotkulautoihin tulossa nopeusrajoittimia – paikoitellen etenevät kävelyvauhtia. (2019). *MTV* 7.9.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/taustalla-lukuisat-onnettomuudet-sahkopotkulautoihin-tulossa-nopeusrajoittimia/7540788#gs.vfueoe>
- Tietomurtoepäily sähköpotkulautayritys VOI:ssa – yli miljoonan käyttäjän tiedot saattaneet vuotaa. (2019). *Iltalehti* 18.12.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/ulkomaat/a/d31bd30f-5646-4151-92c4-c4165b6b4775>
- Toinen ekologinen vaihtoehto kaupunkipyörien rinnalle – 120 sähköpotkulautaa käyttöön Helsingissä. (2019). *Iltalehti* 18.3.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/968fef5a-3097-4d00-b0a6-9995e1a36d26>
- Tukkimiehenkirjanpito paljasti hätköhdyttävät luvut – sähköpotkulautailu päättyy usein päivystykseen: ”Alkoholi aiheuttaa väijäämättä omat haasteensa”. (2019). *MTV* 15.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/hammas-ranne-ja-aivovammoja-tukkimiehenkirjanpito-paljasti-hatkahdyttavat-luvut-sahkopotkulautailu-paatyy-usein-paivystykseen-alkoholi-aiheuttaa-vaajaamatta-omat-haasteensa/7477728#gs.vft1e1>
- Tunnettu tv-juontaja kuoli kolaroituaan sähköpotkulaudalla rekan kanssa Lontoossa. (2019). *MTV* 14.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/tunnettu-tv-juontaja-kuoli-kolaroituaan-sahkopotkulaudalla-rekan-kanssa-lontoossa/7480130#gs.vft1ue>
- Töölön tapaturma-asema alkoi pitää tukkimiehen kirjanpitoa sähköpotkulautojen turmista – ylläääriltä kolkko ennustus. (2019). *Iltä-Sanomat* 3.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006130110.html>
- Vaarallinen näky valtatiellä Yhdysvalloissa – mies hurjasteli sähköpotkulaudalla autojen lomassa. (2019). *Iltalehti* 26.8.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/iltvuutiset/a/d1bdf02c-a5dc-4160-b9ea-1b2e4aa9015e>
- Veimme poliisin testaamaan Helsingin kaduille ilmestyneet sähköpotkulaudat ja näyttämään, missä niillä oikeasti kuuluisi ajaa – ”Ihan jännittävä kapistus”, mutta kaksi asiaa on haastavaa. (2019). *MTV* 3.5.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/veimme-poliisin-testaamaan-helsingin-kaduille-ilmestyneet-sahkopotkulaudat-ja-nayttamaan-missa-niilla-oikeasti-kuuluisi-ajaa-ihan-jannittava-kapistus-mutta-kaksi-asiaa-on-haastavaa/7390208#gs.vfs791>
- Viattoman ja vähän hassunkin näköinen, mutta vaarallinen: Nämä laitteet ovat aiheuttaneet Helsingissä jopa aivovammoja. (2019). *MTV* 3.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/viattoman-ja-vahan-hassunkin-nakoinen-mutta-vaarallinen-nama-laitteet-ovat-aiheuttaneet-helsingissa-jopa-aivovammoja/7469912#gs.vfvwe6>

Video näyttää hurjan nopeuden: Virittäjät ovat iskeneet sähköpotkulautoihin – poliisi kertoo, miten hurjapäitä rangaistaan. (2019). *MTV* 4.6.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/video-nayttaa-hurjan-nopeuden-virittajat-ovat-iskeneet-sahkopotkulautoihin-poliisi-kertoo-miten-hurjapaita-rangaistaan/7435178#gs.vfs14f>

Yhteiskäyttöpotkulaudat poistetaan käytöstä Ruisrockin ajaksi Turussa turvallisuussyistä: ”Festivaalien yhteydessä lieveilmiöt lisääntyvät”. (2019). *Iltalehti* 3.7.2019. Haettu osoitteesta <https://www.iltalehti.fi/autouutiset/a/96e37a93-57dd-484e-9ba8-c2d755247f21>

Yle selvitti: Sähköpotkulautoyrityksillä on Suomessa voimakas laajentumishalu – kaupungit huolissaan turvallisuudesta. (2019). *Yle* 30.7.2019. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/uutiset/3-10893044>

Yllättävä ratkaisu: Sähköpotkulaudat pysyvät katukuvassa myös talvella – tätä se vaatii. (2019). *MTV* 28.10.2019. Haettu osoitteesta <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/yllattava-ratkaisu-sahkopotkulaudat-pysyvat-katukuvassa-myos-talvella-tata-se-vaatii/7604404#gs.vfuevo>