

Jere Nikkilä

”SUOMESSA ON KIELLETTY PIENEMPIÄKIN ASIOITA”

Moraalipaniikin piirteet Aamulehden
sähköpotkulautakeskustelussa

TIIVISTELMÄ

Jere Nikkilä: "Suomessa on kielletty pienempiäkin asioita" Moraalipaniikin piirteet Aamulehden sähköpotkulautakeskustelussa
Kandidaatintutkielma
Tampereen yliopisto
Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma
Huhtikuu 2022

Mikroliikkuminen on uusi liikkumisen muoto, johon kansainvälisen liikennefoorumin määritelmän mukaan kuuluvat kaikki alle 350 kiloa painavat ja alle 45 kilometriä tunnissa liikkuvat kulkuneuvot. Sähköpotkulaudat ja vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat osa mikroliikkumisen ilmiötä. Mikroliikkumisen on todettu oikein suunniteltuna vähentävän yksityisautoilua ja siitä syntyviä hiilidioksidipäästöjä. Mikroliikkuminen vapauttaa kaupunkitilaa ja vähentää liikenteestä syntyvää melua sekä ilmansaasteita. Mikroliikkumisen on nähty ratkaisevan liikkumisen ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ongelman, jolla viitataan matkoihin eri matkustusasemille, esimerkiksi linja-autopysäkeille ja sieltä edelleen määränpään. Korvattaessaan yksityisautoilua mikroliikkuminen voi edesauttaa ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Mikroliikkuminen on näkynyt mediassa etenkin sähköpotkulaudoista keskusteltaessa. Mediakeskustelu sähköpotkulautoihin liittyen on ollut riski- ja ongelmakeskeistä. Sähköpotkulautailu on esitetty vaarallisena liikennemuotona ja sen koetuista lieveilmiöistä on kirjoitettu paljon. Viesti mediassa on, että sähköpotkulaudoilla ajetaan liian suurilla tilannenopeuksilla liikennesäännöistä piittaamatta. Vaaraa muulle liikenteelle aiheutetaan myös jättämällä sähköpotkulautoja ajon jälkeen kadulle kulkuesteeksi. Uutisten mukaan sähköpotkulaudoilla ajetaan usein juovuksissa ja aiheutetaan liikenneonnettomuuksia, jotka kuormittavat terveydenhuoltoa aiheuttaen kuluja yhteiskunnalle. Rajoituksia ja sääntelyä sähköpotkulautailuun liittyen on vaadittu mediassa paljon.

Tässä kandidaatintutkielmassa suomalaista mediakeskustelua tarkastellaan moraalipaniikin näkökulmasta, Gooden ja Ben-Yehudan moraalipaniikin attribuutiomallia käyttäen. Moraalipaniikin attribuutiomalli antaa moraalipaniikille viisi ominaista tunnuspiirrettä. Tunnuspiirteet ovat huoli, vihamielisyys, yksimielisyys, suhteettomuus sekä muuntuvuus. Critcher on täydentänyt moraalipaniikin attribuutiomallia kuudennella lisäpiirteellä: vaikutusvaltaiset yksilöt. Tämä tutkielma ottaa huomioon Critcherin tekemän lisäyksen ja tarkastelee moraalipaniikkia kuuden tunnuspiirteen kautta. Tässä tutkimuksessa tarkasteluun on valittu vuoden 2021 aikana Aamulehden verkkolehdestä julkaistut sähköpotkulautoihin liittyvät tekstit. Verkkolehden kommentit on rajattu pois tutkimuksesta. Tutkimuksen analyysi on toteutettu teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla.

Tutkimuksen aineistosta tunnistettiin moraalipaniikin ominaisuuksia kaikista kuudesta täydennetyin attribuutiomallin mukaisesta moraalipaniikin piirteestä. Huoli sähköpotkulautailusta näyttäytyi aineistossa laaja-alaisena. Huolenaiheeksi nousivat sähköpotkulautailun koetut ongelmat turvallisuuteen liittyen. Huoli näkyi runsaana keskusteluna, mielipidemittauksina sekä esityksinä sääntelyn lisäämiseksi. Vihamielisyys näkyi siinä, miten sähköpotkulautailua ja sähköpotkulautailijoita kuvattiin. Sähköpotkulautailu koettiin pääosin kaupunkiliikenteelle haitallisena sekä vaarallisena toimintana ja sähköpotkulautailijat esitettiin liikennesäännöistä sekä liikenneturvallisuudesta piittaamattomina kulkijoina. Yksimielisyys näyttäytyi aineistossa yksimielisyytenä koetun uhan luonteesta, sen vakavuudesta ja sen syntyperästä. Sähköpotkulautailun ongelmat esitettiin yksilöiden käytöksestä johtuvina. Järjestäytyneitä vastarintaa yksimielisyydelle ei aineistossa esiintynyt. Suhteettomuus näkyi aineistossa sähköpotkulautailun saamana runsaana huomiona ilmiön todelliseen kokoon nähden. Muuntuvuus näkyi sähköpotkulautakeskustelun kausittaisuutena ja syntyneenä sääntelynä. Vaikutusvaltaisina yksilöinä tunnistettiin aineistosta journalistit, poliitikot sekä lääkärit. Nämä tahot löysivät sähköpotkulautailusta yhteisen huolenaiheen ja ratkaisuksi rajoitukset ja uuden sääntelyn.

Avainsanat: mikroliikkuminen, moraalipaniikki, sähköpotkulaudat

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

Sisälllys

1	JOHDANTO	1
2	TUTKIMUSKYSYMYKSI JA TUTKIMUSTEHTÄVÄ	2
3	TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TEOREETTINEN VIITEKEHYS	2
3.1	Paikallinen kokeilu vanhan järjestelmän haastajana	4
3.2	Mikroliikkuminen ja mediakeskustelu	5
3.3	Moraalipaniikki ilmiönä	8
3.4	Moraalipaniikin attribuutiomalli	9
4	TUTKIMUKSEN AINEISTO JA ANALYYSI	11
5	MORAALIPANIIKIN PIIRTEET AAMULEHDEN VERKKOAINOSTOSSA	12
5.1	Huoli	13
5.2	Vihamielisyyt	14
5.3	Yksimielisyys	16
5.4	Suhteettomuus	17
5.5	Muuntuvuus	20
5.6	Vaikutusvaltaiset yksilöt	21
6	SÄHKÖPOTKULAUTAKESKUSTELU MORAALIPANIIKKINA	23
	LÄHTEET	26
	LIITTEET	29
	Liite 1: Aineistona käytetty Aamulehti.fi sisältö	29

1 JOHDANTO

Ilmastonmuutos on yksi suurimmista ihmiskuntaa kohtaavista ongelmista tällä vuosituhannella. Hiilidioksidipäästöjä rajoittavia elämäntapamuutoksia tulisi toteuttaa, jotta keskilämpötilan nousu yli Pariisin sopimuksessa sovitun 1,5 celsiusasteen rajan voidaan estää. Liikennesektorilla yksityisautoilu on yksi suurimmista hiilidioksidilähteistä, johon voidaan vaikuttaa yksilötasolla. Uusien toimintatapojen ja teknologioiden käyttöönotto ei kuitenkaan ole ongelmatonta, sillä ne joutuvat haastamaan vahvaa autoiluun perustuvaa toimintajärjestelmää (Ruhrt 2020, 2–3).

Sähköpotkulaudat ovat yksi uusimmista ja näkyvimmistä mikroliikkumisen innovaatioista kaupungeissa. Uudet liikkumismuodot haastavat olemassa olevaa kaupunkitilaa ja innovaatioiden levitessä laajempaan käyttöön myös taistelu kaupunkitilasta muuttuu näkyväksi ja avoimen poliittiseksi (Ruhrt 2020, 1–5). Mediakeskustelu sähköpotkulaudoista on liikkunut pääosin niiden aiheuttamien riskien ja ongelmien ympärillä (Gössling 2020, 7). Pinnalla ovat huoli niin turvallisuudesta, liikennesäännöistä, vandalismista kuin päihtyneenä ajamisestakin. Keskustelun kärkiteemojen sijoitus vaihtelee tutkitusta kaupungista riippuen, mutta keskustelu on kaikkialla samankaltaista. Suomalaisessa mediassa käydyssä keskustelussa on havaittavissa samankaltaisia piirteitä, kuin kansainvälisessä keskustelussa rajoitustoimenpidevaatimuksia myöten. Ensimmäiset sähköpotkulautailun rajoitukset astuivat Suomessa voimaan heinäkuussa 2021 (Karhu & Niemonen 2021). Tässä kandidaatintutkielmassa tarkastellaan suomalaista mediakeskustelua sähköpotkulaudoista moraalipaniikin näkökulmasta.

Moraalipaniikit ovat yhteiskunnallisia ilmiöitä, joita leimaa liioitellun korostunut huoli jostain asiasta. Kansainvälisen mediakulttuurin vuoksi moraalipaniikit voivat olla myös kansainvälisiä ja paikallinen keskustelu voidaankin tunnistaa näin osaksi laajempaa ilmiötä. Tunnistamalla keskustelu moraalipaniikiksi voidaan tarkastella, miten huoli rakentuu ja minkälaista vallankäyttöä moraalipaniikin taustalla on. Moraalipaniikitutkimus kyseenalaistaa totuuksien ja sosiaalisten ongelmien yhteyttä; kyse on usein siitä, miten todellisuus esitetään ja tulkitaan, eikä siitä, miten jokin asia todellisuudessa on. (Cricher 2006, 5–6)

Tämän kandidaatintutkielman sisältö etenee seuraavasti: luvussa 2 esitellään tutkimuskysymys ja tutkimustehtävät. Luvussa 3 esitellään tutkimuksen teorettinen viitekehys. Luku 3.1 esittelee

mikroliikkumisen paikallisena kokeiluna, osana monitasoisen muutoksen mallia. Luku 3.2 avaa mikroliikkumista ilmiönä ja sähköpotkulaudan osuutta osana tätä ilmiötä. Samassa luvussa käydään läpi sähköpotkulautailuun liittyvää mediakeskustelua ja perustellaan, miksi keskustelua on mielekästä tulkita moraalipaniikkina. Luvussa 3.3 esitellään moraalipaniikki yleisesti ilmiönä, jonka jälkeen luvussa 3.4 esitellään tässä tutkimuksessa käytetty moraalipaniikin attribuutiomalli. Kandidaatintutkielmassa käytetty aineisto ja analyysimenetelmä teoriaohjaava sisällönanalyysi esitellään luvussa 4. Luvussa 5 esitellään analysoitu aineisto moraalipaniikin täydennetyin attribuutiomallin mukaan jaoteltuna. Luvussa 6 esitellään tutkimuksen johtopäätökset.

2 TUTKIMUSKYSYMYS JA TUTKIMUSTEHTÄVÄ

Tämän kandidaatintutkielman tutkimuskysymyksenä on: ”mitä moraalipaniikin piirteitä Aamulehden vuoden 2021 sähköpotkulautakeskustelusta on tunnistettavissa?”

Kandidaatintutkielman tavoitteena on selvittää, miten Aamulehdessä vuonna 2021 käyty keskustelu rakentuu moraalipaniikin näkökulmasta tarkasteltuna. Tutkimus toteutetaan Gooden ja Ben-Yehudan (1994) moraalipaniikin attribuutiomallia käyttäen. Moraalipaniikki rakentuu attribuutiomallin mukaan viidestä eri piirteestä. Näiden viiden piirteen lisäksi Critcher (2003) on lisännyt malliin vielä yhden lisäpiirteen. Tutkimuksen tehtävänä on tarkastella, miten nämä kuusi piirrettä tulevat aineistossa esiin ja miten keskustelu rinnastuu sähköpotkulaudoista käytävään laajempaan keskusteluun. Moraalipaniikkia on tarkoitus tarkastella politisaation sekä politikoinnin näkökulmasta ja selvittää miten nämä näyttäytyvät Aamulehden sähköpotkulautakeskustelussa.

3 TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TEOREETTINEN VIITEKEHYS

Tämän kandidaatintutkielman tarkoituksena on tutkia vuoden 2021 sähköpotkulautakeskustelua Aamulehden verkkosisällössä. Mediakeskustelua lähestytään moraalipaniikkiteorian avulla. Moraalipaniikit ovat korostuneita yhteiskunnallisia reaktioita johonkin koettuun uhkaan. Moraalipaniikit toimivat yhteiskunnallisina itsesääätelyjärjestelminä jotain koettua uhkaa vastaan, säilyttäen yhteiskunnan nykytilaa leimaamalla ei-toivottua toimintaa ja henkilöitä. Mikroliikkuminen ja sähköpotkulauta haastavat paikallisena kokeiluna yhteiskunnassa vallitsevaa autoiluun perustuvaa

liikkumistapaa ja jakavat uudelleen kaupunkitilaa. Moraalipaniikin voi siis ymmärtää keinona järjestää olemassa olevaa yhteiskuntaa tätä uutta ilmiötä vastaan.

Sähköpotkulaudat ovat uusi liikkumisen muoto ja tästä syystä tutkimustieto ei vielä ole kovin laajaa. Tutkimuksia on tehty lähinnä kestävän siirtymän ja älykkäiden kaupunkien näkökulmasta. Suuri osa tutkimuksista käsittelee myös sähköpotkulautojen riskejä ja sähköpotkulautailun aiheuttamia vammoja. Sähköpotkulautailuun liittyvästä mediakeskustelusta on tehty yksi laajempi kansainvälinen tutkimus, jossa on käsitelty 10 eri kaupungin mediakeskustelua sähköpotkulautoihin liittyen Euroopassa, Pohjois-Amerikassa sekä Australiassa ja Uudessa-Seelannissa (Gössling 2020). Tutkimuksen mukaan eri kaupunkien uutisoinnissa nousi vahvasti esille sähköpotkulautojen aiheuttamat ja niiden aiheuttamiksi koetut ongelmat, kuten heikentynyt liikenneturvallisuus ja tapaturmat. Tutkimus nostaa esiin, miten valtaosassa uutisointia ei tehty eroa todellisten ja koettujen riskien välillä. Uutisointi ei myöskään vertaillut eri kulkutapojen riskejä keskenään. Sähköpotkulautailijoiden liikennekäyttäytyminen herätti kaupungeissa raivoa ja tämä näkyi myös median otsikoissa, jotka kuvailivat tilannetta sanalla ”sota” (Gössling 2020, 6–8). Tällaista sähköpotkulaudoista syntyneitä julkista keskustelua on tarkasteltu moraalipaniikin näkökulmasta yhdessä aiemmassa tutkimuksessa (Kolaković-Bojović & Paraušić 2020), jossa tarkastellaan Serbian lehdistöä ja sosiaalista mediaa. Tutkimuksen mukaan sähköpotkulaudat näyttäytyivät julkisessa keskustelussa kielteisenä asiana ja sekä journalistit, että sosiaalisen median käyttäjät keskittyivät sähköpotkulautojen turvallisuushiin. Tutkimuksessa todetaan, että kärjistynyttä keskustelua voidaan pitää moraalipaniikkina etenkin sen suhteettomuuden ja vihamielisyyden perusteella (Kolaković-Bojović & Paraušić 2020, 1058–1059)

Sen sijaan moraalipaniikeista yleisemmin löytyy aiempaa tutkimusta ja kirjallisuutta. Moraalipaniikki nousi terminä käyttöön, kun Stanley Cohen (1972) julkaisi väitöskirjaansa perustuvan kirjan ”Folk Devils and Moral Panics”. Cohen kiinnitti huomiota siihen, miten englantilainen media keskusteli nuorten alakulttuureista liioittelevasti ja vääristelevästi. Cohenin mukaan media loi alakulttuureista kielteistä kuvaa ja edesauttoi toiminnallaan sääntelyn syntymistä sekä tiukentamista (Cohen 2011, 1–20). Cohenin alkuperäisen tutkimuksen ja kirjan julkaisun jälkeen moraalipaniikkien tutkimus ja teorian kehittäminen on jatkunut aktiivisesti aina nykypäivään. Tähän kandidaatintutkielmaan käytän Erich Gooden ja Nachman Ben-Yehudan vuonna 1994 esittelemää ja laajasti käytettyä attribuutiomallia, joka nimeää moraalipaniikille viisi ominaista piirrettä (Goode & Ben-Yehuda 1994, 156–166; Krinsky, 2–14). Critcher (2003) on esittänyt laajaa kritiikkiä niin Cohenin kuin Gooden ja

Ben-Yehudan moraalipaniikkien malleista. Tässä tutkimuksessa huomioidaan Critcherin antama kritiikki ja täydennykset moraalipaniikin attribuutiomalliin, joka tuo malliin yhden tarkasteltavan piirteen lisää. Näin lopullisia tarkasteltavia moraalipaniikin piirteitä on kuusi: huoli, vihamielisyys, yksimielisyys, suhteettomuus, muuntuvuus sekä vaikutusvaltaiset yksilöt.

3.1 Paikallinen kokeilu vanhan järjestelmän haastajana

Monitasoinen muutoksen malli selittää miten siirtymä uusiin käyttäytymismalleihin ja uuteen tekniikkaan syntyy tieteen, teknologian ja yhteiskunnan monimutkaisessa keskinäisvaikutuksessa. Mallin mukaan teknologia muokkautuu käyttöympäristöönsä ja käyttöympäristö muokkautuu teknologiaan muodostaen yhteisevoluution prosessin. Prosessiin kuuluu eri toimijoiden, kuten päätöksentekijöiden, median, kuluttajien ja tekniikan kehittäjien, sekä teknologian vuorovaikutus. Näissä vuorovaikutuksissa syntyy myös jännitteitä, jotka voivat johtaa valtataisteluihin ja politisoitumiseen. (Geels ym., 2018, 25).

Monitasoinen muutoksen malli kuvailee erilaisten sosioteknisten järjestelmien rakentuvan kolmesta eri tasosta. Nämä tasot ovat toimintaympäristö (landscape), toimintajärjestelmä (regime) ja paikalliset kokeilut (niche) (Kivisaari, Kohl & Leväsluoto, 2014, 12). Yhteiskunnalliset toimintajärjestelmät ovat yleensä vakaita ja vahvasti polkuriippuvaisia, joten suuret ja äkkinäiset muutokset ovat harvinaisia. Sosiotekniset toimintajärjestelmät voivat kuitenkin tulla haastetuksi laajemman yhteiskunnallisen toimintaympäristön muuttuessa tavalla, joka uhkaa järjestelmän rakenteita. Toisaalta myös paikalliset kokeilut haastavat vallalla olevaa toimintajärjestelmää kehittämällä uusia innovaatioita, joiden on kuitenkin hankalaa päästä markkinoille, koska vallalla olevan toimintaympäristön instituutiot on suunniteltu hallitsevia teknologiaratkaisuja varten (Ruhrt 2020, 3).

Geels ym. (2017, 1242) esittävät, että nykyisen fossiilisiin polttoaineisiin perustuvan toimintajärjestelmän haastamiseen tarvitaan kolme elementtiä: ulkoa tuleva vaikutte, vanhan järjestelmän heikkeneminen ja paikallisen kokeilun innovaatio. Gösslingin mukaan (2020, 8) autoilun ongelmat, kuten autojen lisääntyvä määrä ja liikenneuhkat muodostavat ulkoisen vaikutteen. Yksityisautoilulle vaihtoehtoa etsivä suuri määrä nuoria kaupunkilaisia heikentää nykyistä autoiluun perustuvaa järjestelmää. Samalla sähkökäyttöiset kevyet kulkuneuvot yleistyvät markkinoilla toimien muutoksen mahdollistavana paikallisen kokeilun innovaationa. Näillä uusilla kevyillä sähköisillä

liikkumisvälineillä tapahtuvaa liikkumista on alettu kutsua termillä mikroliikkuminen (Santacreu ym., 2020, 14–19).

3.2 Mikroliikkuminen ja mediakeskustelu

Mikroliikkuminen (micro-mobility) on termi, jota alun perin käytettiin kuvaamaan liikkumista, joka tapahtuu kevyiden vuokrattujen kulkuvälineiden, kuten pyörien, skoottereiden ja sähköpotkulautojen avulla. Osa tutkimuksista (Fitt & Curl 2020; Reck & Axhausen, 2021) on sittemmin eriteltyt vuokrauksen kautta tapahtuvan mikroliikkumisen jaetuksi mikroliikkumiseksi (shared micro-mobility). Mikroliikkumista käsittelevässä raportissaan Kansainvälinen liikennefoorumi (Santacreu ym., 2020, 14–19) on ehdottanut, että mikroliikkumisen tulisi sisältää kaikki alle 350 kiloa painavat ja alle 45 kilometriä tunnissa liikkuvat kulkuneuvot. Tässä kandidaatintutkielmassa keskitytään sähköpotkulautoihin ja niitä käsitellään osana tätä mikroliikkumisen ilmiötä.

Kevyiden sähkökäyttöisten kulkuvälineiden on todettu vähentävän autoilua ja ruuhkia sekä hiilidioksidipäästöjä, jos niiden käyttöä suunnitellaan asianmukaisesti. Korvatessaan yksityisautoilun sähköpotkulaudat vähentävät hiilidioksidipäästöjä huomattavasti (Hollingsworth, Copeland & Johnson 2019, 9). Sähköpotkulaudoilla on muitakin positiivisia ympäristövaikutuksia, kun ne vapauttavat kaupunkitilaa ja vähentävät liikenteestä syntyvää melua sekä ilmansaasteita (Abduljabbar, Liyanage & Dia 2021, 13–14). Sähköpotkulautojen suurimmat päästöt liittyvät kulkuvälineiden valmistukseen ja niiden uudelleensijoitukseen käyttöönotto- ja latauspisteille (Hollingsworth, Copeland & Johnson 2019, 6–9). Sähköpotkulautojen tutkimus on melko uutta, joten tutkimustieto on osin ristiriitaista. On esitetty, että sähköpotkulaudoilla kuljetaan pääasiassa lyhyitä matkoja ja siksi ne todennäköisesti korvaavat vain pyörä- ja kävelymatkoja (Ruhrt 2020, 6–7). Tutkimustulokset automatkojen korvaamisesta sähköpotkulaudoilla ovat kuitenkin erilaisia maantieteellisestä sijainnista riippuen. On todennäköistä, että automatkoja korvataan eniten niissä kaupungeissa, joissa autoilu on suosittua (Santacreu ym., 2020, 31). Tutkimuksissa kuitenkin esitetään, että riittämätön suunnittelu ja valvonta saattaa johtaa liikenteessä olevien kulkuneuvojen ja siten ruuhkien lisääntymiseen, kun sähköpotkulaudat eivät korvaakaan toista kulkuvälinettä (Ruhrt 2020, 19).

Mikroliikkumisen on nähty ratkaisevan liikkumisen ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ongelman. Tällä termillä viitataan matkoihin eri matkustusasemille, esimerkiksi linja-autopysäkeille ja sieltä edelleen määränpäähän. Yksityisomisteiset, taittavat sähköpotkulaudat kulkevat mukana eri kulkuneuvoissa ja vuokralaudat voidaan ottaa tai jättää matkustusasemille (Tuncer ym., 2020, 2–3).

Sähköpotkulaudat ovat vastanneet myös lisääntyneiden kaupunkikuljetusten tarpeisiin, missä niiden hyvinä puolina on nähty matalat kulut, helppo pysäköinti ja ruuhkattomuus verrattuna autolla tehtäviin kuljetuksiin (Abduljabbar, Liyanage & Dia 2021, 2,9; Bennett ym., 2021, 2).

Sähköpotkulaudat kilpailevat tilasta autoilun kanssa (Gössling 2020, 2). Modernissa yhteiskunnassa vallitseva autoiluun perustuva järjestelmä tukeutuu vahvasti historiallisesti sen lähes yksinomaiseen oikeuteen käyttää julkista tilaa hyväkseen. Tulemalla tälle yksityisautoilun valtaamalle alueelle, yhteiskunnan nykytilan haastavat kulkutavat aiheuttavat poliittista kiistaa siitä, kuka saa käyttää yhteiskunnan julkista tilaa, sekä miten ja milloin julkista tilaa on oikeus käyttää. (Ruhrt 2020, 5, 14; Tuncer & Brown 2020, 10)

Sähköpotkulaudat ovat tulleet näkyväksi osaksi katukuvaa vuokrasähköpotkulautojen yleistyttyä, ja mediakeskustelu on keskittynyt sähköpotkulautoihin liittyviin riskeihin ja ongelmiin. Huolta on esitetty niin turvallisuudesta, vandalismista kuin liikennesäännöistä piittaamattomuudestakin. Keskustelun kärkiteemojen sijoitus vaihtelee kaupungista riippuen, mutta ne ovat kaikkialla samankaltaisia. Myös erilaiset rajoitustoimenpiteet sähköpotkulautailuun ovat olleet laajasti esillä (Gössling 2020, 4–9). Suomeen sähköpotkulaudat tulivat kesällä 2019; ensin Helsinkiin, Turkuun ja Tampereelle, mutta sittemmin liiketoiminta on levinnyt myös muihin kaupunkeihin. Vaikka sähköpotkulaudat otettiin vastaan varovaisen positiivisesti (Åkman 2018) on uutisointi sittemmin keskittynyt koettujen ongelmien raportointiin myös Suomessa. Sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset kokoontuivat heinäkuussa 2021 liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakan johdolla miettimään ratkaisuja sähköpotkulautailun ongelmiin. Tapaamisen jälkeen yritykset laskivat yöllisen huippunopeuden kaikilla kaupunkialueilla 15 kilometriin tunnissa (Karhu & Niemonen 2021). Uutena sääntelynä kesäkaudelle 2022 on tulossa voimaan ajonjälkeinen kuvauspakko. Ajon jälkeen pysäköity lauta on kuvattava ja väärin pysäköidystä laudasta tulee käyttäjän maksettavaksi viiden euron sanktio (Rämö 2022).

Kansainvälinen liikennefoorumi (Santacreu ym., 2020, 71) on julkaissut laajan raportin, jonka mukaan sähköpotkulaudat eivät ole polkupyörää vaarallisempi liikkumisen muoto. Vakaviin sähköpotkulautaonnettomuuksiin liittyy usein toisena osapuolena perinteinen moottoriajoneuvo. Suomessa pyöräilijöitä loukkaantuu vuosittain 570, joista vakavasti 200. Pyöräilijöitä kuolee vuosittain noin 26 ja joka toisessa kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa toinen osapuoli on auto (Liikenneturva 2022). Sähköpotkulautailutapaturmista ei toistaiseksi ole Suomessa kattavaa rekisteriä. Vaikka tutkimustuloksissa sähköpotkulautailu vertautuukin vaarallisuudessaan yleiseen

kulikutapaan, ei tällä ole vaikutusta sähköpotkulaudoista käytävään julkiseen, riskien ympärille virittyneeseen keskusteluun. Tätä mediakeskustelun keskittymistä turvallisuusnäkökulmaan ja riskien hallintaan voidaan ymmärtää osana riskiyhteiskunta-ajattelua (Critcher 2003, 173–175).

Ulrich Beck (1992, 22–24) on määritellyt nykyistä modernia yhteiskuntaa käsitteellä riskiyhteiskunta (risk society). Beckin mukaan nyky-yhteiskunnat joutuvat jatkuvasti ennaltaehkäisemään ja hallitsemaan modernin elämäntavan mahdollistavan teknologian ja sen muovaaman ympäristön tuottamia riskejä sekä kiistelemään niistä. (Beck & Levy 2012, 6). Riskiyhteiskunnan riskeille ominaista ovat näkymättömyys, epämääräiset syy-seuraussuhteet, sitoutumattomuus aikaan ja paikkaan, sekä arvaamattomuus (Beck 1992, 27–50; Sørensen 2017 1–4, 8–9). Riskit arvioidaan riskiyhteiskunnassa alistamalla ne sekä julkiselle, että tieteelliselle keskustelulle, joiden tarkoituksena on määrittää, onko käytetty teknologia mukanaan tuomiensa riskien arvoinen. Nykyinen teknologiakehitys on nopeaa, globaalia ja syntyy monimutkaisten verkostojen yhtenäisvaikutuksessa. Tämä johtaa siihen, että moderni yhteiskunta joutuu usein toimimaan uusien innovaatioiden testikenttänä ja niiden aikaansaamat riskit tulevat esiin vasta jälkikäteen, kun innovaatio on jo laajassa käytössä (Ungar 2001, 273).

Koska innovaatioiden vaikutus voidaan nähdä vasta jälkikäteen, ovat epätietoisuus ja epävarmuus nyky-yhteiskunnan leimallisia piirteitä. Tästä seuraa, että julkinen keskustelu painottuu turvallisuusnäkökulmaan. Sheldon Ungar (2001) on ensimmäisenä liittänyt moraalipaniikin ja riskiyhteiskunnan käsitteen toisiinsa siksi, että molemmat käsitteet koskevat yhteiskunnallista huolta ja sen aiheuttamaa pelkoa. Ungar (2001, 287–288) on kuitenkin varauksellinen sen suhteen, voidaanko moraalipaniikin teorioiden avulla tulkita riskiyhteiskuntaa, koska riskiyhteiskunnan uhkat ovat konkreettisempia ja objektiivisempia kuin moraalipaniikkien koetut subjektiiviset uhat. Ungarin (2001, 287) mukaan tästä syystä objektiivista uhkaa ei voi esittää moraalipaniikin kaltaisena sosiaalisena konstruktiona.

Ungarin (2001) näkökulmaa on kritisoitu moraalipaniikkien tutkimuksen piirissä. Furedin (2011, 96) mukaan pelkoreaktiolla on aina moraalinen ulottuvuus, jota Ungar (2001) ei ota tutkimuksessaan huomioon. Furedin (2006, 147–168) mukaan moderni riskitietoisuus on eriyttänyt itsensä moraalista ulottuvuudesta, mutta se on edelleen sekoittuneena riskidiskursseissa. Tästä johtuen keskustelut turvallisuudesta ja riskienhallinnasta toimivat nyky-yhteiskunnan moraalisenä säätelyvälineenä. Tätä taustaa vasten voidaan olettaa, että yhteiskunta reagoi teknologian mukanaan

tuomiin turvallisuusuhkiin itseään uudelleen järjestäen ja säädellen. Moraalipaniikit ovat yksi tällainen yhteiskunnallinen itsesäätelymuoto ja Hier (2003, 19) onkin esittänyt, että tulevaisuudessa moraalipaniikkien määrä tulee vain lisääntymään. Moraalipaniikkien tutkimuksen voi tämän väittämän kautta nähdä mielekkäänä modernien riskinhallinta- ja turvallisuusdiskurssien tulkintatapana.

3.3 Moraalipaniikki ilmiönä

Moraalipaniikki on tilanne, jolle on ominaista korostunut pelko tai huoli siitä, että jokin joukko tai tilanne uhkaa yhteiskuntajärjestystä, vallalla olevia arvoja tai elämäntapaa. Moraalipaniikin aiheuttanut oletettu uhka voi olla todellinen tai jopa haitallinen, mutta sen nostattama huoli tai pelko on aina epäsuhtainen ja liioiteltu asioiden todelliseen tilaan nähden. Moraalipaniikki on kärjistävä metafora. Moraalisen siitä tekee erottelu sallitun ja ei toivottavan käytöksen välillä, kun taas paniikiksi sitä voi luonnehtia vahvan emotionaalisen reaktion takia. Moraalipaniikin ja tavallisen, esimerkiksi luonnonkatastrofiin liittyvän paniikin ero on siinä, että moraalipaniikissa kohde on yleensä löydettävissä ihmisistä tai ihmisiin liittyvistä ilmiöistä. (Critcher 2003, 144; Goode & Ben-Yehuda 2009, 2, 17, 28.)

Moraalipaniikit synnyttävät usein niin kutsuttuja kansanvihollisia (folk devils) jotka leimataan syyllisiksi koettuun kriisiin. Kansanviholliseksi voi leimautua joku yksilö, joukko tai jokin ilmiö. Näistä kansanvihollisista esitetään negatiivisia stereotyyppisiä määritelmiä ja heidät pyritään esittämään jollakin tapaa normaalista poikkeavina (Goode & Ben-Yehuda 2009, 27–28.) Kansanvihollisten tunnistaminen johtaa hyvä–paha-asetelmiin samalla määritellen sekä vahvistaen yhteiskunnan moraalisia ja ideologisia rajoja vallalla olevia intressejä palvellen (Critcher ym., 2013, 1–29).

Medialla on suuri vaikutus moraalipaniikkien syntymiseen. Media määrittää sen ketkä saavat näkökulmansa ensin esille ja pääsevät näin määrittelemään moraalipaniikkia. Media voi myös itse toimia keskustelun luojana ja näkökulmien muovaajana eikä vain olla passiivisessa raportoinnin roolissa (Critcher 2003, 138). Alkuperäinen määrittely on tärkeä siksi, että se rajaa kaikkea tulevaa keskustelua aiheen ympärillä, kun ilmiön raamit ja tapa, jolla siitä puhutaan, on jo ennalta asetettu. Alkuperäiseen raamiin sopivat kommentit ja puheenvuorot otetaan vastaan hyödyllisinä ja keskustelua hyödyttävinä lisäyksinä, kun taas vastakkaiset näkökulmat voidaan ohittaa asiaan liittymättöminä. Näin toimimalla media tukee ja tuo keskusteluun vallitsevia mielipiteitä samalla, kun

se jättää huomiotta tai tuomitsee yhteiskunnan nykytilaa horjuttavat näkökulmat (Cricher 2003, 134–136).

Moraalipaniikkia voi tarkastella politisoitumisen kautta. Poliittiseen toimintaan lasketaan politikointi (politicking) ja politisointi (politicisation), kun taas politiikan tilaa voidaan kuvata politiikan pelitilan (polity) ja toimintapolitiikan (policy) avulla (Palonen 2004, 177–185). Politikointi ylläpitää politiikan tunnustetun tilan rajoja tunnetuilla politiikan välineillä, kun taas politisointi kyseenalaistaa, rikkoo ja uudelleen määrittää poliittiseksi tunnustetun tilan rajoja. Politisoituessaan jokin asia avautuu avoimeksi politikoinnille ja näin sitä voidaan määrittää uudelleen. Politisoitumisen ja siitä seuranneen kiistan jälkeen tilanne voi neutralisoitua ja siirtyä aktiivisen keskustelun ulkopuolelle. Neutraloiminen voi olla myös tietoisesti valittu strategia, jolloin asiasta ei päästä keskustelemaan ja asia säilyy kiistojen ulkopuolella. (Laine & Peltonen 2003, 25–33)

Näiden politisoitumisen tulkintojen kautta moraalipaniikki voidaan nähdä politikoinnin välineenä, jossa moraalipaniikkia luomalla ja sen ominaispiirteitä toisintamalla voidaan ylläpitää ja määrittää käytössä olevaa, keskustelulle sallittua poliittista pelitilaa.

3.4 Moraalipaniikin attribuutiomalli

Tutkimuksessaan Goode ja Ben-Yehuda (1994, 8–11; 2009, 37–43) ovat määritelleet moraalipaniikille viisi tunnusomaista piirrettä, jotka ovat: huoli (concern), vihamielisyys (hostility), yksimielisyys (concensus), suhteettomuus (disproportion) sekä muuntuvuus (volatility). Tätä mallia Critcher (2003, 25) on myöhemmin nimittänyt attribuutiomalliksi (attribution model) ja sitä on käytetty runsaasti moraalipaniikin tutkimuksessa (Krinsky 2016, 7). Etenkin Critcher (2003, 143–154) on arvostellut Gooden ja Ben-Yehudan mallia vaillinaisena ja tehnyt malliin korjauksia. Tässä kandidaatintutkielmassa otetaan huomioon Critcherin tekemät lisäykset alkuperäiseen malliin.

Moraalipaniikin olemassaoloa leimaa korostunut huoli (concern) tietystä ryhmästä tai asiasta ja sen seurauksista yhteiskuntaan tai sen eri osa-alueisiin. Huolen voi synnyttää mikä tahansa lähde, mutta huolen tulee olla yhteiskunnallisesti näkyvää tai mitattavaa. Tällaista huolta voi olla esimerkiksi erilaiset lait ja rajoitukset, tai laaja medianäkyvyys. Moraalipaniikit synnyttävät huolen lisäksi ahdistusta ja joskus pelkoa. Näiden tuntemusten haltijat kokevat tunteet oikeutetuksi, sillä heidän kokemansa uhka on todellinen. Sillä ei ole merkitystä, että näin ei todellisuudessa olisikaan (Goode & Ben-Yehuda 2009, 37; Krinsky 2013, 7). Critcherin (2003, 150) mukaan etenkin eliitin huoli

mediassa on huomionarvoinen, sillä poliitikot ja mielipidevaikuttajat voivat synnyttää moraalipaniikin ilman laajaa yhteiskunnallista tukea. Korostuneen huolen tarkastelussa pitää huomioida kuka on huolissaan, kuinka levinnyttä se on ja millä tavoin se näkyy.

Moraalipaniikin tunnuspiirteisiin kuuluu lisääntynyt vihamielisyys (hostility) tiettyä ryhmää tai asiaa kohtaan, joka aiheuttaa moraalipaniikin synnyttämän tilanteen. Moraalipaniikin luomaa vihollista kutsutaan usein kansanviholliseksi (folk devil). Ryhmän edustajat leimataan yhteiskunnan yhteiseksi viholliseksi, jotka uhkaavat vallalla olevia arvoja, intressejä tai koko yhteiskuntajärjestystä. Tietyn ryhmän pitää olla tunnistettavissa uhasta vastuussa olevaksi, jotta jaottelu, hyviin ja pahoihin sekä oikeaan, että poikkeavaan käytökseen voidaan tehdä. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 38; Krinsky 2013, 7). Critcherin (2003, 150) mukaan moraalipaniikit eivät aina synnytä selkeää kansanvihollista ja on huomattavaa, että joskus kansanviholliseksi riittää pelkkä objekti. Vihamielisyyttä tarkasteltaessa pitää huomioida onko kansanvihollista tunnistettavissa, kuka määrittellään kansanviholliseksi ja minkä uhan kansanvihollinen aiheuttaa.

Jotta koettu uhka voidaan määritellä moraalipaniikiksi, on sen olemassaolosta ja vakavuudesta vallittava jonkinasteinen yksimielisyys (consensus). Vaikka ajattelun ei tarvitse olla yhteiskunnan läpileikkaavaa tai edes enemmistömielipide, on tietyn kansanosan oltava sitä mieltä, että uhka on todellinen. Moraalipaniikkeja leimaakin usein mittasuhtaerot: kaikki moraalipaniikit eivät ole samankokoisia ja voimasuhteet paniikeissa eivät ole verrattavissa keskenään. Joissain tilanteissa valtaenemmistön ääni peittyy hyvin järjestäytyneen pienen vähemmistön alle (Goode & Ben-Yehuda 2009, 38–40; Krinsky 2013, 7). Critcherin (2003, 150–151) mukaan konsensus on merkittävä, jos se muodostuu poliitikkojen ja mielipidevaikuttajien, sekä median kesken. Critcher lisää, että tarkasteltaessa yksimielisyyttä pitää selvittää syntyykö ylipäätään selkeä konsensus uhan vakavuudesta, luonteesta ja lähteestä, kuka uskoo konsensuksen olemassaoloon ja onko selkeää vastarintaa muodostunut.

Moraalipaniikin käsitteeseen on sisäänrakennettu suhteettomuuden (disproportionality) oletus. Tämä tarkoittaa sitä, että koettu uhka, vaara sekä näistä aiheutunut vahinko tai moraalipaniikin kohteena olevaan toimintaan osallistuvien määrä on ovat suurempia kuin mitä ne todellisuudessa ovat. On huomattavaa, että moraalipaniikin synnyttänyt ilmiö, sen mukanaan tuomat seuraukset ja sen luomat olosuhteet saavat huomattavasti enemmän julkista huomioita ja huolta, kuin mitä muut yhtä haitalliset tai jopa haitallisemmat vastaavat ilmiöt. Tämän takia moraalipaniikkia tarkasteltaessa on tärkeää kiinnittää huomiota todelliseen, empiriseen asiantilaan. Vain uhan empirisen olemuksen tuntemalla

voidaan sen suhteettomuus määrittää. Suhteettomuuden käsitteeseen, kuten kaikkeen tieteeseen liittyy kuitenkin aina tietty tulkinnan subjektiivisuus. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 40–41; Krinsky 2013, 7.) Moraalipaniikin piirteistä suhteettomuutta on kritisoitu. Ungarin (2001, 285) mukaan suhteettomuus on niin subjektiivinen käsite objektiiviseen uhkaan, että sitä ei voi juurikaan määritellä. Critcher (2003, 151) on eri mieltä ja näkee, että suhteettomuus on moraalipaniikeissa kiistatta läsnä. Uhka on usein liioiteltu suuruudeltaan ja sen syitä ja seurauksia usein vääristellään. Critcher näkee suhteettomuuden olevan yksi moraalipaniikin pääpiirteistä, ja sitä arvioitaessa tulee tarkastella mitä ovat esitetyt haitat ja niiden mittakaava, ja miten ne suhteutuvat todellisuuteen.

Viimeinen moraalipaniikin tunnuspiirre on muuntuvuus (volatility). Moraalipaniikit ilmaantuvat ja häviävät nopeasti. Moraalipaniikit voivat olla poissa tietoisuudesta pitkäänkin vain tullakseen uudelleen yhteiskunnalliseen keskiöön sopivassa tilanteessa. Osa moraalipaniikeista häviää kokonaan, kun niiden elinkaari tulee päätepisteeseensä, mutta jotkin moraalipaniikit voivat ajan saatossa rutinoitua tai institutionalisoitua. Näissä tapauksissa huolen aihe jää elämään sääntöihin, normeihin, lakeihin tai yhteiskunnallisiin liikkeisiin, joiden tavoitteena on vaikuttaa huolen aiheuttajaan. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 40–43; Krinsky 2013, 7.) Critcher (2003, 151) näkee, että muuntuvuus ei ole välttämättä kovinkaan hyödyllinen moraalipaniikin piirre, sillä sitä on vaikea arvioida. Kuitenkin tätä ominaisuutta tarkasteltaessa tulee selvittää, kuinka pitkään ilmiö on pinnalla ja kuinka nopeasti ilmiö syntyy ja katoaa keskustelusta.

Critcher (2003, 151) on Gooden ja Ben-Yehudan moraalipaniikin tunnuspiirteitä tarkastellessaan lisännyt teoriaan mukaan yhden tarkasteltavan piirteen: vaikutusvaltaiset yksilöt (claims makers). Critcherin mukaan moraalipaniikkeja tutkiessa on syytä kiinnittää huomiota keitä vaikutusvaltaiset yksilöt moraalipaniikissa ovat ja mitä motiiveja vaikutusvaltaisilla yksilöillä moraalipaniikissa on. Näiden lisäksi tulee tarkastella mitä strategioita vaikutusvaltaiset yksilöt käyttävät sekä ovatko valitut strategiat onnistuneita.

4 TUTKIMUKSEN AINEISTO JA ANALYYSI

Tämän kandidaatintutkielman aineistona käytettiin Aamulehden verkkomedian tekstisisältöjä vuodelta 2021. Aineistoksi valikoitui kaikki soveltuva sisältö, joka esiintyy haulla ”potkulauta”, ”potkulaudat”, ”sähköpotkulauta” ja ”sähköpotkulaudat”. Sisällön

kommenttiosiot on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle, koska tarkoituksena on tutkia lehden painettua sisältöä. Mediatekstejä löytyi yhteensä 71. Uutisia ja uutisartikkeleita 34, pääkirjoituksia 3, kolumneja 7, yleisönosastokirjoituksia 7, sekä 20 tekstiviestipalstan viestiä.

Tämän kandidaatintutkielman aineisto analysoitiin laadullisesti käyttämällä teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä. Laadullinen tutkimus pyrkii ymmärtämään sekä kuvaamaan jotain ilmiötä ja antamaan sille teoreettisesti mielekkään tulkinnan. Teoriaohjaava sisällönanalyysi valikoitui, koska moraalipaniikeista sekä niiden piirteistä on olemassa paljon aiempaa tutkimusta ja valmiita malleja. Teoriaohjaavassa analyysissä teoria toimii analysoinnin apuna, mutta analyysi ei pohjaa suoraan teoriaan. Teoriaohjaava sisällönanalyysi on siis abduktiivista; aineistolähtöisyys ja teoriamallien soveltaminen vuorottelevat aineistoa käsiteltäessä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 98, 121, 133–134)

Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä aineisto redusoidaan, eli pelkistetään poistamalla siitä tutkimukselle epäolennainen osa pois esimerkiksi tiivistämällä tai osiin pilkkomalla. Alkuperäinen aineisto kuitenkin säilytetään sellaisenaan. Tutkimusongelman ohjaamana tehdyt pelkistykset yhdistellään klusterointi-, eli ryhmittelyvaiheessa ryhmiin samankaltaisuuksiensa ja eroavaisuuksiensa mukaan. Näin syntyneistä alaluokista muodostetaan abstrahointivaiheessa yläluokkia, joista mahdollisesti edelleen pääluokkia. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 122–125)

Tämän tutkimuksen aineisto käsiteltiin Atlas.ti ohjelmaa apuna käyttäen. Aloitin pelkistämällä aineiston alkuperäisilmauksia tiiviimpään muotoon niin, että mukaan tutkimukseen jäi vain tutkimuksen aiheelle olennainen sisältö. Ryhmittelyvaiheessa luokittelin pelkistetyt ilmaukset ryhmiksi omiin alaluokkiinsa, joita syntyi 13 kappaletta. Alaluokkien luomisen jälkeen sovitin alaluokat täydennetystä moraalipaniikin attribuutiomallista luomaani kuuteen yläluokkaan. Yläluokat muodostuivat moraalipaniikin täydennetyn attribuutiomallin kuudesta piirteestä.

5 MORAALIPANIIKIN PIIRTEET AAMULEHDEN VERKKOAINEISTOSSA

Tässä luvussa käsittelen aineiston moraalipaniikin attribuutiomallin viiden piirteen mukaisesti jaoteltuna. Nämä viisi luokkaa ovat huoli, vihamielisyys, yksimielisyys, suhteettomuus sekä muuntuvuus. Lisäksi mukaan otettiin Critcherin (2003, 30) lisäämä piirre vaikutusvaltaiset yksilöt. Tutkimuksessa käytetyt Aamulehden artikkelit ovat tutkimuksen liitteenä (Liite 1).

5.1 Huoli

Moraalipaniikit herättävät korostunutta huolta tietyn ryhmän tai asian käyttäytymisestä ja niistä vaikutuksista, joita tällä käyttäytymisellä on yhteiskuntaan. Moraalipaniikissa tällainen huoli ja pelko näyttäytyy esimerkiksi julkisena keskusteluna, mielipidemittauksina, sekä sääntelynä ja lainsäädäntöhankkeina (Goode & Ben-Yehuda 2009, 37).

”Liikenneministeri Harakka, tee jotakin! Vastuuttomat teinit kaahaavat kaikkialla sähköpotkulaudoilla. Kävelijäkin saa pelätä jatkuvasti törmäystä, kun ajavat suoraa päin ja takaa ohi koskien kävelijään. Äänettömästi kuin aave lähestyvät ilman mahdollisuutta varoa edes.”

(Aamulehti.fi 12.7.2021)

Sähköpotkulautailu näyttäytyy aineistossa pääosin huolta herättävänä aiheena. Huolta esitetään aineistossa kaikessa tutkitussa sisällössä ja eroa toimituksellisen sisällön ja yleisönosastokirjoitusten välillä ei juuri ole. Kannanotoissa korostuu huoli jalankulkijoiden turvallisuudesta ja siitä, miten sähköpotkulaudat heikentävät yleistä turvallisuusilmapiiriä arvaamattomuudellaan.

”Sähköpotkulaudat kulkevat äänettömästi. Kadulla kävelystä on tullut hermostuttavaa, kun on koko ajan muistettava säilyttää suora kävelylinja siltä varalta, että selän takaa on tulossa potkulautaohjus. Jos vaikkapa haluaisi kiertää kadulla mainostelineen tai jalkakäytävän tukkeeksi jätetyn sähköpotkulaudan, on muistettava ensin vilkaista ympärilleen.”

(Aamulehti.fi 14.7.2021)

Elokuussa 2021 uutisoitiin Tampereen kaupungin suorittamasta turvallisuuskyselystä, jossa kerättiin tamperelaisten kokemuksia ja näkemyksiä kotialueensa turvallisuustilanteesta. Kyselyssä nousi esiin vastaajien pelko joutua liikenneonnettomuuden uhriksi. Syyksi esitettiin sähköpotkulautoja (Aamulehti.fi 1.9.2021). Myös aiemmin kesällä pääkirjoituksessa viitattiin Liikenneturvan kyselyyn, jossa 70 prosenttia vastaajista koki sähköpotkulautojen heikentävän jalankulkijoiden turvallisuutta.

”Yhdeksi juurisyiksi hän arvelee julkisuudessakin paljon viime aikana esillä olleita sähköpotkulautoja. Perttulan mukaan varsinkin jalankulkijat ja muut kevyen liikenteen väylien käyttäjät sekä erityisesti vanhemmat ihmiset kokevat sähköpotkulaudat turvattomuutta aiheuttavaksi.”

(Aamulehti.fi 1.9.2021)

Sähköpotkulautailu esitetään aineistossa yleisesti riskialttiina toimintana, jossa vaarassa on sivullisten lisäksi kuljettaja itse. Sähköpotkulautailun esitetään aiheuttavan vammautumisia, jotka tukkivat sairaalapäivystyksen muilta apua tarvitsevilta potilailta. Usein huolta esitetään sähköpotkulautautonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvista kuluista.

”Tarvittava lisätyövoima, vammojen jatkokontrollit, toimintakyvyn pysyvät haitat sekä mahdolliset elämänmittaiset vaikeat aivovammat tuovat kustannuksia yhteiskunnalle. Sähköpotkulautautonnettomuudet voivat vaikuttaa myös muiden päivystyspotilaiden hoidon viivästymiseen.”

(Aamulehti.fi 6.7.2021)

Sähköpotkulautailukeskustelussa nousee esiin vaatimuksia uusille rajoitteille ja sääntelylle. Sähköpotkulautailun ongelmien koetaan ratkeavan sääntelyllä ja lisäämällä poliisin valvontaa ja oikeuksia. Suurimpana ongelmana toimituksellisessa aineistossa koetaan humalassa ajaminen ilman kypärää. Ratkaisuja ehdotetaan sen mukaan, minkä kukin kirjoittaja kokee pahimmaksi; ongelmaksi yöllisestä ajokiellosta ja nopeuden alentamisesta vakuutuspakeroon. Eri kaupunkien rajoituksia seurattiin uutisoinnissa ja esimerkkejä rajoituksista haettiin myös ulkomailta.

”On harkittava selkeää promillerajaa sähköpotkulaudan käyttäjille, ja poliisille oikeutta puhalluttaa lautailijoita. Yksi hyvä keino ehkäistä vaaratilanteita ja onnettomuuksia on öinen ajokielto.”

(Aamulehti.fi 4.7.2021)

Aineistosta on löydettävissä laajapohjainen huoli kansalaisten ja journalistien mielipiteissä sähköpotkulautailuun liittyen. Huolta on esitetty sekä sanomalehdessä käydyssä keskustelussa, että uutisoiduissa mielipidekyselyissä. Huoli kohdistuu liikenneturvallisuuteen, terveyteen sekä hoidon kustannuksiin. (Cricher 2003, 29).

5.2 Vihamielisyys

Moraalipaniikille ominaista on tiettyä ryhmää tai asiaa vastaan nouseva vihamielisyys. Vihamielisyys syntyy toiminnasta, jota ryhmä tai asia tekee, sillä sen koetaan tavalla tai toisella haitalliseksi tai uhkaavaksi yhteiskuntajärjestykselle. Tällainen henkilö tai asia voi leimautua moraalipaniikissa kansanviholliseksi, johon liitetään yksinkertaistettuja yleistyksiä. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 38)

”Tamperealainen liikennekulttuuri on kehittynyt ison harppauksen parin viime vuoden aikana. Kun ennen vihattiin vain pyöräilijöitä, nyt vihataan vielä enemmän sähköpotkulautailijoita”

(Aamulehti.fi 6.9.2021)

Aineistossa sähköpotkulautailijat esitetään usein nuorina miehinä, jotka liikennesäännöistä välittämättä ajavat kävelytiellä liian lujaa kävelijöiden seassa. Tyypillinen sähköpotkulautailija ei käytä kypärää ja ajaa usein humalassa vuokralaudalla, joskus useampi henkilö saman laudan kyydissä. Matkan lopussa lauta pysäköidään keskelle katua liikenteen tukkeeksi.

”Sähköpotkulaudat eivät lakkaa puhuttamasta Tampereella. Välillä laudoilla ajetaan kaksin tai kolmisin, törmäillään vastaantulijoihin, hurjastellaan humalassa tai pysäköidään lauta keskelle katua. Yleensä laudoilla huristelevat nuoret tai nuoret aikuiset ja ilman kypärää.”

(Aamulehti.fi 20.7.2021)

Aineisto esittää sähköpotkulautailijat vastuuttomina kansalaisina, joiden toiminta tulee muiden kustannettavaksi. Väitöksiä esitetään niin yleisönosastokirjoituksissa kuin lehden pääkirjoitustasollakin.

”Ongelmana on, että mitä pitempään vastuuton koheltaminen sallitaan, sitä suuremmaksi kasvaa veronmaksajien lasku, jonka loppusumma ei edes ole tiedossa.”

(Aamulehti.fi 23.9.2021)

Mielipidetekstien ohella aineistosta nousee esiin myös toisenlainen näkökulma. Sähköpotkulautayhtiö Voi:n mukaan naisten osuus kulkutavan käyttäjinä on kasvussa ja ikäjakauma monipuolistunut (Aamulehti.fi 25.3.2021). Tapaturmatilastoissakin ikäjakauma on nuorista keski-ikäisiin (Aamulehti.fi 6.8.2021). Ristiriita lisää vaikutelmaa sähköpotkulautailijoihin liittyvien yleistyksien paikkansapitämättömyydestä.

Sähköpotkulautailu ja siihen liitetty liikennekäyttäytyminen on herättänyt tunteellista keskustelua myös aiempien tutkimusten mukaan. Serbialaista sähköpotkulautakeskustelua tutkineet Kolaković-Bojović ja Paraušić (2020, 1058–1059) nostavat esiin sähköpotkulautoihin kohdistuvan vihamielisyyden keskeisenä löytönä median ja sosiaalisen median keskusteluissa. Gössling (2020, 7) puolestaan toteaa tutkimuksessaan eri kaupunkien median verranneen sähköpotkulautoista nousevaa

julkista suuttumusta sotaan. Tämän tutkimuksen aineistosta voidaan tunnistaa vihamielisyyden piirteitä ja niitä yhdistelemällä voidaan luoda sähköpotkulautailijan profiili, josta voi muodostaa kansanvihollisen kuvan. Aineistossa kansanviholliseksi nousee nuori välinpitämätön mieshenkilö. Critherin (2003, 155) mukaan etenkin nuoret työväenluokkaiset miehet ovat useasti moraalipaniikeissa kansanvihollisen roolissa. Aineiston keskittyminen nimenomaan vuokrasähköpotkulautojen aiheuttamiin ongelmiin yksityisomisteisten sijaan vahvistaa tätä näkökulmaa.

5.3 Yksimielisyys

Moraalipaniikkeja leimaa jonkin asteinen yksimielisyys siitä, että moraalipaniikin synnyttänyt ryhmä tai asia on huolestuttava ja uhka yhteiskunnalle. Yksimielisyyden ei tarvitse välttämättä olla koko yhteiskunnan kattavaa, vaan riittää, että jokin kansanosaa on yksimielinen uhan olemassaolosta. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 38–40).

Aineistossa on nähtävissä selkeä konsensus sen suhteen, että sähköpotkulaudat muodostavat turvallisuusuhan, johon on puututtava sääntelyllä. Konsensus näkyy lehden toimitetussa sisällössä selkeästi siten, että mukaan valituista sisällöistä vain muutama oli sävyiltään neutraaleja. Sähköpotkulautojen edut liikkumisvälineenä mainitaan osassa sisältöä, mutta vain yhdistämällä ne kuluttavan koettuihin ongelmiin.

”Sähköpotkulaudat ovat kiistattoman hyvä palvelu. Tätä kuvastaa se, että kaupunkipyörät ovat jääneet täydellisesti niiden jalkoihin. – – Laudoilla on selvät ongelmansa, ennen kaikkea vaaratilanteet ja vammautumiset, joiden kustannuksen kantaa veronmaksaja eikä lautayhtiö.”

(Aamulehti.fi 12.9.2021)

Yleisönosastokirjoitukset ovat muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta sähköpotkulautailun negatiivisia puolia korostavia ja lisäsääntelyä vaativia. Yleinen kansalaismielipide esitettiin aineistossa myös poliitikkojen kautta.

”Harakka kertoi saaneensa valtavasti palautetta kansalaisilta, joita sähköpotkulautailijat pelottavat. Vaaratilanteita syntyy, kun liikennesääntöjä ei noudateta. – – Humalassa ajoa on vaikeutettava, mikä puolestaan vähentäisi kuljettajien onnettomuuksia.”

(Aamulehti.fi 7.7.2021)

Järjestäytyntä vastamielipidettä ei aineistosta ole löydettävissä. Uutisartikkeleissa esiintyy sähköpotkulautojen käyttäjiä, jotka vastustavat rajoituksia. Kaksi yleisönosastokirjoitusta (Aamulehti.fi 16.7.2021; Aamulehti.fi 1.8.2021) ottaa kantaa siihen, että sähköpotkulautojen ongelmat johtuvat huonosta pyöräilyyn liittyvästä kaupunkisuunnittelusta. Mielipidekirjoitukset tekevät poikkeuksen siinä, että ne osoittavat ongelmien syyn olevan muualla, kuin sähköpotkulautailijoissa. Yleisönosaston mielipidekirjoitukset voi tulkita politisoimisyhteydenä, jossa kantaa ottamalla yritetään avata uutta poliittista pelitilaa keskustelua laajentamalla (Palonen 2003, 181–184). Nämä politisoimisen yritykset jäävät kuitenkin yksittäisiksi eivätkä riitä haastamaan olemassa aineistossa olevaa konsensusta sähköpotkulautailun ongelmien syistä.

”Tampereen kaupunki on kuusi vuosikymmentä niputtanut pyöräliikenteen ja kävelijät yhtenäiseksi ryhmäksi eli kevyeksi liikenteeksi. Kaupunkilaiset ovat tämän tahtotilan omaksuneet, ja nyt siitä maksetaan kovaa hintaa jalkakäytävälautailuna ja -pyöräilyinä.”

Aamulehti.fi 16.7.2021

Tällä perusteella voidaan sanoa, että tutkitusta aineistosta nousee esiin selkeä yksimielisyys uhasta ja sen luonteesta. Aamulehden toimittajat ja kansalaiset ovat kirjoittaneet laajasti konsensuksen mukaisesti. Mukana tässä konsensuksessa ovat myös poliitikot. Konsensuksella ei tässä aineistossa ole vahvaa vastarintaa, muutamaa kirjoitusta ja mielipidettä lukuun ottamatta (Cricher 2003, 29). Aineistossa esiintyvä yksimielisyys uhan luonteesta sekä sen syistä voidaan tulkita politikointina. Politikointi rajaa julkista keskustelua ja määrittää politiikan rajoja. Palosen (2003, 177–179) mukaan politikoinnilla määritellään mitä jollekin asialle pitäisi tehdä ja miten se tehdään. Aineiston konsensuksen mukaan sähköpotkulautailun ongelmat johtuvat yksilöiden toiminnasta ja niitä voidaan estää parhaiten uudella sääntelyllä.

5.4 Suhteettomuus

Suhteettomuus on yksi tärkeimmistä moraalipaniikin piirteistä. Suhteettomuus näyttäytyy julkisen keskustelun ja moraalipaniikin kohteena olevan toiminnan todellisten seurausten ristiriitana. Moraalipaniikki näyttäytyy esimerkiksi tavoilla, jolla lukuja katsotaan moraalipaniikin aiheuttajalle epäsuotuisasti. Tämä näkyy niin, että jokin haitallisempi samankaltainen toiminta ei herätä yhtä vahvaa reaktioita kuin moraalipaniikin kohde. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 43–46).

”Potkulautailijat ovat ottaneet katutilan ja muiden liikkujien huomion hyvin haltuun siihen nähden, että heitä on tuoreen mittauksen mukaan esimerkiksi Hämeenkadulla vain muutamia prosentteja jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrästä.”

(Aamulehti.fi 6.9.2021)

Sähköpotkulautailuun kohdistuvassa uutisoinnissa suhteettomuus tulee esille sähköpotkulautailusta kirjoitettujen tapaturmauutisten kautta. Jokaista kesäkuukautta kohti on yksi artikkeli, jossa kerrotaan sairaalan päivystyksen ruuhkautumisesta sähköpotkulautatapaturmien vuoksi. Kesän aikana uutisissa seurattiin tapaturmatilastoja sekä Tampereella, että muualla maassa. Kesän lopulla Tampereella oli tapaturmia sattunut sata, kun koko maassa vastaava luku oli viisisataa. Uutisissa ei verrattu ei kulkutapojen onnettomuusmääriä, vaan keskityttiin ainoastaan sähköpotkulautailuun. Sähköpotkulautailun vaarallisuutta on verrattu kuitenkin tutkimuksissa (Santacreu ym., 71) polkupyöräilyyn, jossa loukkaantumisia on keskimäärin 570 vuodessa (Liikenneturva 2022). Uutisoinnissa keskityttiin muistuttamaan pään ja kaulan alueen vammoista huomauttaen, että ihmisiä on hoidettu jopa teho-osastolla. Kuitenkin suurin osa tapaturmista on lieviä.

”Turussa leikkaushoitoja vaativia murtumia on hoidettu keskimäärin kerran viikossa. – Suurin osa on lievempiä, jotka hoituvat päivystyksessä paikkailemalla ja ompelemalla, Peltonen sanoo.”

(Aamulehti.fi 31.8.2021)

Korkean profiilin sähköpotkulautaonnettomuuksia sattui vuoden aikana kolme kappaletta. Tällaisia ovat onnettomuudet, joista oli kirjoitettu ainakin yksi uutinen. Sähköpotkulauta törmäsi bussiin ajaessaan väärään suuntaan kadulla. Huomattavaa on, että jo samassa uutisessa todetaan kyseisen kadunylityspaikan olevan tunnetusti hankala liikenteelle, lisäksi bussikuskia epäillään tapauksessa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Toinen onnettomuus sattui, kun sähköpotkulautailija autoa väistäessään kiihdytti ja törmäsi jalankulkijaan aiheuttaen sairaalakäynnin tarpeen.

”Rikoskomisario Antti Uusipaikka Sisä-Suomen poliisista kertoo, että alkoholilla ei ollut osuutta asiaan. – Liian kovalla vauhdilla kyllä oli. Menee vähän liian nopeasti tuollaiset härpäkkeet tuolla ihmisten seassa.”

(Aamulehti.fi 24.6.2021)

Juhannuksen jälkeen uutisoitiin liikennekuolemista pääkirjoitustasolla. Pääkirjoituksessa huomioitiin juhannuksen liikenteessä tapahtuneen parikymmentä sähköpotkulautaanonnettomuutta; muualla liikenteessä oli tapahtunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Kesällä 2021 tapahtui ensimmäinen sähköpotkulautoihin liitetty kuolemantapaus, kun Turussa sähköpotkulautailija jäi bussin alle. Sähköpotkulautailijan ei todettu olevan syyllinen tapaturmaan. Tästä huolimatta kuolemantapausta käytettiin esimerkkinä sähköpotkulautailun vaarallisuudesta myöhemmin vuoden aikana tapahtuneessa uutisoinnissa. Sähköpotkulautailun osakseen saamasta suhteettomasta huomiosta kertovat parhaiten kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilasto, joka julkaistiin myös aineistossa syksyllä (Aamulehti.fi 28.10.2021). Suomessa tammi–elokuussa 2021 tapahtuneista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 116 oli moottoriajoneuvoilla ajettuja. Kevyen liikenteen onnettomuuksia oli 25, joissa menehtyi 12 jalankulkijaa, 12 pyöräilijää. Sähköpotkulautailijoita menehtyi yksi. Onnettomuustilastoissa korostuivat yli 64-vuotiaat.

”Pelisäännöt on saatava nopeasti, sillä on vain ajan kysymys, koska kuulemme ensimmäisestä kuolemaan johtaneesta sähköpotkulautaturmasta myös Suomessa.”

(Aamulehti.fi 4.7.2021)

Onnettomuustilastot ja onnettomuusutisointi tuovat esiin, miten kansalaisten keskuudessa esiintyvä huoli liikenneonnettomuuden uhriksi joutumisesta sähköpotkulautailun vuoksi on liioiteltua. Sähköpotkulautojen määrä liikenteessä ei ole määrältään kovinkaan suuri, vaikka niiden koetaan olevan osassa aineistoa jatkuvasti läsnä vaikuttamassa liikenteeseen.

”Sähköpotkulautojen määrä suhteessa kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrään on pieni. Hämeenkadun vilkkaimmalla ylityspaikalla Aleksis Kiven kadun kohdalla lautoja kulki kesäiltapäivän huipputunnin aikana 32, kun jalankulkijoita ja pyöräilijöitä oli 1 074.”

(Aamulehti.fi 22.8.2021)

Sähköpotkulaudat koetaan aineistossa yleisesti vaarallisiksi niin muille liikenteessä kulkijoille, kuin sähköpotkulautailijalle itselleen. Onnettomuustilastot ja uutisointi eivät kuitenkaan tue ensimmäistä väitettä. Onnettomuuksia sattuu samoissa määrin, kun pyörällä ajaessakin. Moottoriajoneuvoilla ajetaan edelleen eniten kuolemaan johtavia vakavia onnettomuuksia, mutta nämä eivät nouse yhtä lailla otsikoihin kuin sähköpotkulautailu. Sähköpotkulautakeskustelu on ollut samantyyppistä myös muualla maailmassa. Gössling (2020, 6) on kansainvälisessä tutkimuksessaan todennut median

käyvän keskustelua, jonka vahvistaa näkemystä sähköpotkulautailun vaarallisuudesta keskittymällä kuvailemaan sähköpotkulautailun onnettomuuslukuja ja yksittäisiä loukkaantumisia. Gösslingin (2020, 6) mukaan on huomattavaa, että joidenkin kaupunkien media ei tee eroa sähköpotkulautailun havaitun ja todellisen riskin eroissa. Media ei myöskään vertaile sähköpotkulautailun riskejä muihin kulkutapoihin tai ota huomioon, olisiko onnettomuutta tapahtunut, jos sähköpotkulautailija olisi liikkunut muulla kulkutavalla. Aineiston perusteella voi Aamulehden sähköpotkulautakeskustelun liittää näin laajempaan median keskustelukulttuuriin sähköpotkulautojen ympärillä.

5.5 Muuntuvuus

Moraalipaniikit syntyvät ja häviävät nopeasti. Ne voivat olla kausittaisia ja pitkään poissa julkisesta keskustelusta tullakseen taas uudestaan esiin sopivassa tilanteessa. Moraalipaniikit jäävät usein elämään erilaisiin yhteiskunnan lakeihin tai normeihin. (Goode & Ben-Yehuda 2009, 41–43)

”Lainsäädännölliset muutokset eivät ole poissuljettu vaihtoehto. Muutokset ovat kuitenkin hitaita, eikä niillä saada parannettua välittömästi turvallisuustilannetta, erityisasiantuntija Maija Rekola ministeriöstä sanoo.”

(Aamulehti 31.8.2021)

Sähköpotkulaudat mainittiin aineiston uutisissa ensimmäisen kerran maaliskuun lopussa (Aamulehti.fi 25.3.2021), kun uuden lautailukauden ilmoitettiin alkavan. Keskustelu sähköpotkulaudoista käytiin syyskuun loppuun mennessä. Viimeinen sähköpotkulautakeskustelua koskeva artikkeli liittyi lisärajoituksiin (Aamulehti.fi 27.9.2021).

Koska sähköpotkulaudat ovat Suomessa kausittaisia kulkuneuvoja, voi niiden aiheuttaman keskustelun ja mahdollisen moraalipaniikin olettaa nousevan uutisoinnissa pinnalle aina uudelleen kauden alkaessa keväällä ja horrostavan talven yli. Moraalipaniikeille tyypillistä on myös moraalipaniikin aiheuttajan synnyttämä sääntely. Sääntelyn mukaan tulo rauhoittaa moraalipaniikkia ja kääntää yleisen huomion muihin asioihin (Goode & Ben-Yehuda 2009, 81). Sääntely ja lait toimivat symbolisena ja narratiivisena loppuna moraalipaniikille jättäen tunteen, että jotain on tehty (Cricher 2003, 140–141). Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka kutsuikin heinäkuussa sähköpotkulautayhtiöiden edustajia kokoukseen, jossa sovittiin yhteisistä yöllisistä nopeusrajoituksista ja ajokiellosta viikonloppuöisin Helsingissä.

”Sähköpotkulautojen vuokrausyritykset Tier ja Voi laskevat lautojensa yöllisiä nopeusrajoituksia Tampereella. Ensimmäistä kertaa nopeutta lasketaan ensi viikon perjantaina 16. heinäkuuta. – Päädyimme siihen, ettei Helsinki loppujen lopuksi eroa muista kaupungeista. Ennakoimme, että ihmiset myös haluavat nähdä rajoituksia muissakin kaupungeissa, Bürkland kertoo.”

(Aamulehti.fi 9.7.2021)

Critcherin mukaan moraalipaniikkien muuntuvuus on käytännössä vaikea arvioida. mutta niistä voidaan kuitenkin selvittää se, miten kauan ne kestävät ja kuinka nopeasti ne kehittyvät ja katoavat julkisesta keskustelusta. (Critcher 2003, 30–151). Aineistosta nousee parhaiten esiin juuri tämä moraalipaniikille ominainen jaksottaisuus, mutta aineistosta ei voi päätellä, missä vaiheessa elinkaartaan moraalipaniikki on. Vaikka yölliset nopeusrajoitukset voivat toimia sääntelynä, joka ilmaisee moraalipaniikin loppua, niin uusi sääntely kesälle 2022 (Rämö 2022) kertoo sähköpotkulautakeskustelun jatkumisesta.

5.6 Vaikutusvaltaiset yksilöt

Moraalipaniikeissa toimijoina on aina vaikutusvaltaisia yksilöitä, jotka voidaan tunnistaa keskustelun määrittelijöinä. Vaikutusvaltaiset yksilöt ovat moraalipaniikeissa niitä, jotka tekevät järjestelmällisesti väittämiä moraalipaniikin keskiössä olevan toiminnan vakavuudesta ja seurauksista. On huomionarvoista, että media itsessään voi toimia tässä vaikutusvaltaisen yksilön roolissa. (Critcher 2003, 30, 151, 179.)

Sähköpotkulautojen tapauksessa median rooli on aineiston perusteella kiistaton. Aamulehden toimitus on tehnyt toimituksellisia linjauksia, joissa se on pääkirjoituksissaan tuonut laajasti esiin sähköpotkulautailun ongelmia. Lehdessä on seurattu aktiivisesti sähköpotkulautailuun liittyvää tapaturmauutisointia ja haastateltu asiantuntijoina lääkäreitä useampaan uutisartikkeliin vuoden aikana. Myös poliitikkojen mielipidettä sähköpotkulautailuun on aineistossa tiedusteltu. Sähköpotkulautailu on aktiivisesti esitetty riskien ja tapaturmien kautta sekä rajoituksia on vaadittu kolumneissa useasti. Sähköpotkulautojen ympäristöystävällisyyttä on epäilty pääkirjoitustasolla. Kotimaan uutisoinnin lisäksi myös Euroopan kaupunkien linjauksia sähköpotkulautailun rajoitusten osalta on seurattu. Aamulehden journalistisesta linjasta kertoo, miten Suomen ensimmäisen sähköpotkulautakuoleman yhteydessä sähköpotkulautailua ilmiönä kuvailtiin. Kuvailu on huomattavan kielteinen etenkin, kun turmassa kuollut sähköpotkulautailija ei ollut onnettomuuteen syyllinen.

”Sähköpotkulautoihin liittyvät onnettomuudet ovat olleet tänä kesänä paljon esillä. Onnettomuudet ovat johtaneet lukuisiin sairaalahoitoa vaatineisiin loukkaantumisiin muun muassa siksi, että niillä ajetaan paljon päihtyneenä. Myös kypärän käyttö on vähäistä. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin mukaan onnettomuuksiin joutuneet ovat usein noin 20-vuotiaita päihtyneitä nuoria. Tampereen yliopistollisesta sairaalasta (Tays) taas kerrottiin aiemmin kesällä, että sähköpotkulautaonnettomuuksien vammat ovat tyypillisesti esimerkiksi pään alueen ruhjeita ja murtumia. Osaa potilaista on jouduttu hoitamaan teho-osastolla. Ainakin vuokrausyritykset Voi, Tier ja Lime ovat jo päättäneet laskea potkulautojensa nopeuksia viikonloppuöisin kaupunkialueilla. Sähköpotkulautojen onnettomuusalttiuteen on reagoitu myös viranomaistasolla useissa maissa. Esimerkiksi Norjan pääkaupunki Oslo on päättänyt kieltää sähköpotkulautojen käytön öisin ja alentaa niiden enimmäismäärää. Syyskuun alusta lähtien laudat menevät kaupungissa käyttökieltoon joka yö iltayhdestätoista aamuviiteen.”

(Aamulehti.fi 4.8.2021)

Aineistossa poliitikot nousivat esiin yhtenä eliittiä edustavana ryhmänä. Poliitikot olivat huolissaan kansalaisten mielipiteistä sähköpotkulautojen tuoman turvattomuuden tunteen suhteen. Kantaa aiheeseen ottivat aineistossa poliitikoista useampaan otteeseen liikenne ja viestintäministeri Timo Harakka sekä kertaalleen suurten kaupunkien pormestarit: Turun pormestari Minna Arve, Tampereen pormestari Anna-Kaisa Ikonen sekä Helsingin pormestari Juhana Vartiainen.

”Pormestarit saivat ottaa kantaa sähköpotkulautoihin, jotka ovat vallanneet kaupungit. Kukaan kolmesta ei ollut kokeillut potkulautaa. – – Sain jo vaalikentiltä sellaista viestiä, että jotain pitäisi tehdä sääntelyyn. Veikkaan, että jonkinlainen kurinpalautus tarvitaan.”

(Aamulehti.fi 24.8.2021)

Toinen vaikutusvaltainen ryhmä poliitikkojen lisäksi aineistossa olivat lääkärit. Lääkärit toivat esiin sähköpotkulautojen tapaturmariskejä painottaen pysyviä, vakavia vammoja. Lääkärit olivat turvallisuuden lisäksi laajasti huolissaan päivystysten ruuhkautumisesta ja yhteiskunnalle koituvasta hinnasta, jota sähköpotkulautaonnettomuudet aiheuttavat. Lääkärit painottivat humalan osuutta tapaturmissa ja esittivät toimenpide-ehdotuksina nopeuksien ja yöllisen ajon rajoittamista. Nopeusrajoitusten ei kuitenkaan nähty vähentäneen loukkaantumisia niiden tultua voimaan vaan loppukesän hillitymmät onnettomuusluvut laitettiin huonojen kelien syyksi.

”Tarvitseeko jonkun saada harjoittaa liiketoimintaa, joka aiheuttaa yhteiskunnalle näin isot vaikutukset puhumattakaan yksilölle aiheutuvista haitoista. Suomessa on kielletty pienempiäkin asioita.”

(Aamulehti.fi 31.8.2021)

Sähköpotkulautojen kohdalla media, poliitikot ja lääkärit edustavat huolestunutta eliittiä, joskin myös kansalaisten piirissä esiintyy huolestuneisuutta. Onnistunut moraalipaniikki vaatii aina eliitin ja median yhteistyön, mutta hyötyy julkisen mielipiteen saamisesta puolelleen. Päämotiiviksi aineistossa nousee journalistien kohdalla liikenneturvallisuus, tapaturmat ja tapaturmien hoidon yhteiskunnallinen hinta. Poliitikkojen motiivina keskustelussa on liikenneturvallisuuden parantaminen kansalaispalautteeseen perustuen. Lääkäreiden motiivina on puolestaan loukkaantumisten ja vammojen ehkäiseminen sekä akuuttivastaanottojen ruuhkautumisen välttäminen. Aineiston perusteella voidaan todeta vaikutusvaltaisten yksilöiden näkemysten hallitsevan julkista keskustelua lähes täysin. Median, poliitikkojen ja lääkäreiden edustajat ovat löytäneet sähköpotkulautailusta yhteisen huolenaiheen, joka Critcherin (2003, 138–139) mukaan mahdollistaa moraalipaniikin synnyn.

6 SÄHKÖPOTKULAUTAKESKUSTELU MORAALIPANIIKKINA

Tässä kandidaatintutkielmassa tutkittiin moraalipaniikin piirteitä sähköpotkulautakeskustelussa, jota käytiin Aamulehdessä vuoden 2021 aikana. Moraalipaniikin piirteitä tarkasteltiin moraalipaniikin attribuutiomallin avulla, jonka mukaan moraalipaniikki rakentuu viidestä eri piirteestä. Nämä piirteet ovat huoli, vihamielisyys, yksimielisyys, suhteettomuus sekä muuntuvuus. Tässä tutkimuksessa mukaan moraalipaniikin attribuutiomalliin otettiin Critcherin (2003) määrittelemä lisäpiirre: vaikutusvaltaiset yksilöt. Tämän kuusiosaisen moraalipaniikin attribuutiomallin avulla voitiin Aamulehden vuoden 2021 keskustelusta tunnistaa kaikki moraalipaniikille ominaiset piirteet.

Huoli sähköpotkulautailusta näyttäytyi aineistossa laaja-alaisena sekä journalistien, asiantuntijoiden, poliitikkojen ja kansalaisten keskuudessa. Huolenaiheeksi nousivat sähköpotkulautailun koetut ongelmat etenkin turvallisuuteen liittyen. Huoli näkyi runsaana keskusteluna, mielipidemittauksina sekä esityksissä säätelyn lisäämiseksi. Vihamielisyys nousi aineistossa esiin siinä, miten sähköpotkulautailua ja sähköpotkulautailijoita yleisesti kuvattiin. Sähköpotkulautailu koettiin pääosin kaupunkiliikenteelle haitallisena sekä vaarallisena toimintana ja sähköpotkulautailijat

esitettiin liikennesäännöistä sekä liikenneturvallisuudesta piittaamattomina kulkijoina. Yksimielisyys näyttäytyi aineistossa yksimielisyytenä koetun uhan luonteesta, sen vakavuudesta ja sen syntyperästä. Sähköpotkulautailun ongelmat esitettiin yksilön käytöksestä johtuvina ja sähköpotkulautailu esitettiin ympäristölle sekä sähköpotkulautailijalle vaarallisena toimintana. Järjestäytynyttä vastarintaa yksimielisyydelle ei aineistossa esiintynyt. Suhteettomuus näkyi aineistossa sähköpotkulautailun saamana runsaana huomiona ilmiön todelliseen kokoon nähden. Sähköpotkulautailun ongelmista kirjoitettiin paljon, vaikka muut perinteisemmät kulkutavat aiheuttivat aineiston mukaan enemmän kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Muuntuvuus oli aineistossa hankalasti määriteltävissä. Muuntuvuuden osoittaminen on Critcherin (2003, 151) mukaan attribuutiomallin yleinen ongelma. Aineiston perusteella voi kuitenkin sanoa sähköpotkulautakeskustelun olevan kausittaista. Sähköpotkulautakeskustelu käytiin pääasiassa kesäkuukausina sähköpotkulautojen ollessa osana katukuvaa. Sähköpotkulautailu aiheutti lisäksi sääntelyä yöllisten ajorajoitusten muodossa. Vaikutusvaltaisina yksilöinä tunnistettiin aineistosta journalistit, poliitikot sekä lääkärit. Nämä tahot löysivät sähköpotkulautailusta yhteisen huolenaiheen ja ratkaisuksi ongelmaan säätelyn sekä rajoitukset. Moraalipaniikit ovat rakenteeltaan erilaisia ja eri piirteet painottuvat eri tavoin. Moraalipaniikin attribuutiomallin mukaan on kuitenkin tärkeää, että kaikki piirteet täyttyvät, jotta ilmiö voidaan tulkita moraalipaniikiksi. (Critcher 2003, 24–25; Goode & Ben-Yehuda 37–43)

Moraalipaniikkia voi tulkita politikoinnin välineenä, jonka avulla rajataan poliittista pelitilaa (Laine & Peltonen 2003, 28). Aineistossa yksilön käytös nostetaan pääsyyksi sähköpotkulautailun ongelmiin ja ratkaisuksi tarjotaan sääntelyä. Yleisönosastossa esitetyle vaihtoehdoiselle tulkinnalle riittämättömästä pyöräinfrastruktuurista sähköpotkulautailun ongelmien syynä ei jää tilaa laajemmassa keskustelussa. Pohdintoja siitä, miten yhteiskunnan siirtymistä autoilusta vaihtoehdoisiin kulkutapoihin edistetään ei niin ikään esitetä. Näin aineistossa sähköpotkulautakeskustelu ei politisoidu niin, että mahdolliseksi tulkitun politiikan raamit laajenisivat sääntelystä myös kaupunkisuunnittelullisiin toimenpiteisiin. Mikroliikkumiseen liittyvissä tutkimuksissa on tuotu esille kaupunkisuunnittelun tärkeys mikroliikkumisen ongelmien pienentämiseksi. Esteeksi mikroliikkumisen edistämiseksi on todettu autoilulle osoitettu suuri kaupunkitila, joka vie tilaa muulta liikenteeltä (Bennett ym., 2021, 12; Tuncer & Brown 2020, 10). Yksinkertaisena ratkaisuna esitetään autoilulle osoitetun tilan uusjakoa kevyemmälle liikenteelle (Tuncer & Brown 2020, 10). Tähän keskusteluun autoilun viemästä kaupunkitilasta ei aineistossa kuitenkaan päästä, koska media on rajannut keskustelun raamit sähköpotkulaudoista yksilötason ongelmaksi, johon puututaan sääntelyllä (Critcher 2003, 134–136). Sähköpotkulautailun kohdalla

yksityisautoilun neutraloiminen keskustelusta säilyttää nykyistä yksityisautoiluun perustuvaa toimintaympäristöä. Moraalipaniikkien ominaisuuksiin kuuluu yhteiskunnan nykytilan säilyttäminen ja voidaan sanoa, että autoiluun perustuva toimintaympäristö ja siitä hyötyvät tahot hyötyvät myös sähköpotkulautailuun liittyvästä moraalipaniikista.

Moraalipaniikin piirteiden tunnistaminen sähköpotkulautakeskustelussa auttaa ymmärtämään vallankäyttöä keskustelun taustalla. Vaikka moraalipaniikit tai niiden tavoitteet voivat olla sinänsä kannatettavia, ne kuitenkin toimivat aina nykytilan säilyttäjinä ja sen takia niiden aikaansaamat reaktiot sekä toimintavaatimukset eivät välttämättä ole toivottavia tai johda kestäviin lopputuloksiin (Cricher 2006, 16–18). Esimerkiksi sähköpotkulautojen kohdalla lääkärit totesivat, että huippunopeuden laskeminen ei ole vaikuttanut onnettomuuslukuihin, vaikka huippunopeuden laskemista tästä syystä vaadittiinkin. Geels (2020, 8) esittää, että 20–25 kilometrin huippuvauhti tunnissa rinnastaa sähköpotkulautailun luontevasti pyöräilyyn. Huippuvauhtien liika tiputtaminen voi vaikuttaa sähköpotkulaudan käyttöön automatkojen korvaajana heikentävästi.

Uutena kulkutapana sähköpotkulauta joutuu haastamaan autoiluun perustuvaa kulttuuria ja sen paikka liikenteessä tulee siksi helposti haastetuksi (Geels ym., 2018, 25). Yksityisautoilun vähentämisen tulee olla kaupunkisuunnittelun keskiössä, jos sovitut ilmastotavoitteet yritetään saavuttaa. Uutta kulkutapaa ei pidä tukahduttaa pois liikenteestä liialla sääntelyllä, vaan sääntelyn tulee kohdistua ennen kaikkea yksityisautoilun vähentämiseen (Ruhrt 2020, 8, 18). Sähköpotkulautailuun kohdistuva moraalipaniikki rajaa kuitenkin käytyä yhteiskunnallista keskustelua ja tukee autoiluun perustuvaa järjestelmää jättämällä autoilun viemän kaupunkitilan keskustelun ulkopuolelle. Moraalipaniikki perustuu aina jonkinasteiseen liioitteluun sekä vääristelyyn ja luo siksi huonon pohjan kestäville politiikkaratkaisuille (Cricher 2006, 13–20). On tärkeää, että moraalipaniikin piirteet käydyssä sähköpotkulautakeskustelussa tunnistetaan, jotta sääntely voidaan kohdistaa oikein ja ilmastotavoitteet huomioiden.

LÄHTEET

- Bennett, C., Ackerman, E., Fan, B., Bigham, J., Carrington, P., & Fox, S. (2021). Accessibility and The Crowded Sidewalk: Micromobility's Impact on Public Space. In *Designing Interactive Systems Conference 2021*. 365–380. doi: 10.1145/3461778.3462065
- Beck, U. (1992) *Risk society : towards a new modernity*. London: Sage.
- Beck, U., & Levy, D. (2013). Cosmopolitanized nations: re-imagining collectivity in world risk society. *Theory, Culture & Society*, 30(2), 3–31.
- Critcher, C. (2003) *Moral panics and the media*. Buckingham: Open University Press.
- Critcher, C. (2006). *Critical readings: Moral panics and the media*. Maidenhead: Open University Press.
- Critcher, C., Hughes, J., Petley, J., & Rohloff, A. (2013). *Moral Panics in the Contemporary World: Enduring Controversies and Future Directions*. Teoksessa Critcher, C., (2013) *Moral panics in the contemporary world*. Bloomsbury. 1–29. <https://doi.org/10.5040/9781628928204>
- Cohen, S. (1972) *Folk devils and moral panics: the creation of the Mods and Rockers*. MacGibbon & Kee.
- Cohen, S. (2011). *Folk Devils and Moral Panics: The Creation of the Mods and Rockers*. Taylor & Francis Group. <https://doi.org/10.4324/9780203828250>
- Fitt, H., & Curl, A. (2020). The early days of shared micromobility: A social practices approach. *Journal of Transport Geography*, 86, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102779>
- Furedi, F. (2006) *Culture of fear revisited: risk-taking and the morality of low expectation*. Continuum.
- Furedi, F. (2011). The objectification of fear and the grammar of morality. Teoksessa Hier, S. (2011) *Moral Panic and the Politics of Anxiety*. London: Routledge. 90–103.
- Geels, F. W., Sovacool, B. K., Schwanen, T., & Sorrell, S. (2017). Sociotechnical transitions for deep decarbonization. *Science*, 357, 1242–1244. DOI: 10.1126/science.aao3760
- Geels, F. W., Schwanen, T., Sorrell, S., Jenkins, K., & Sovacool, B. K. (2018). Reducing energy demand through low carbon innovation: A sociotechnical transitions perspective and thirteen research debates. *Energy research & social science*, 40, 23–35. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2017.11.003>
- Geels, F. W. (2019). Socio-technical transitions to sustainability: a review of criticisms and elaborations of the Multi-Level Perspective. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 39, 187–201. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2019.06.009>

Goode, E. & Ben-Yehuda, N. (1994). Moral Panics: Culture, Politics, and Social Construction. *Annual Review of Sociology*, 20(1), 149–171. <https://doi.org/10.1146/annurev.so.20.080194.001053>

Goode, E. & Ben-Yehuda, N. (2009) *Moral panics : the social construction of deviance*. Second edition. Chichester, West Sussex, United Kingdom: Wiley-Blackwell.

Gössling, S. (2020). Integrating e-scooters in urban transportation: Problems, policies, and the prospect of system change. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 79, 1–10. doi:10.1016/j.trd.2020.102230

Hier, S. (2003). Risk and panic in late modernity: implications of the converging sites of social anxiety. *British Journal of Sociology*, 54(1), 3–20. doi:10.1080/0007131032000045879

Hier, S. (2011) *Moral Panic and the Politics of Anxiety*. London: Routledge.

Hollingsworth, J., Copeland, B., & Johnson, J. X. (2019). Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric scooters. *Environmental Research Letters*, 14(8), 1-10. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab2da8>

Karhu, O., Niemonen, R. (2021). Sähköpotkulautojen nopeutta aletaan rajoittaa Helsingissä – Liikenneministeri Timo Harakka: Tulemme näkemään merkittävän parannuksen saman tien. *Yle uutiset*. Viitattu 1.2.2021 saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12011855>

Kivisaari, S., Kohl, J., & Leväsluoto, J. (2014). *Systeeminen näkökulma hyvinvointipalveluiden muutokseen: Onko hybriditoimijoille tarvetta?* VTT Technical Research Centre of Finland. VTT Technology No. 153 Viitattu 29.1.2022 saatavissa: <https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2014/T153.pdf>

Kolaković-Bojović, M., & Paraušić, A. (2020). Electric scooters-urban security challenge or moral panic issue. *Teme*, 1045–1061. doi:10.22190/TEME191015062K

Krinsky, C. (2016) *The Ashgate research companion to moral panics*. London; Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315613307>

Liikenneturva. (2022). *Polkupyöräilijöiden turvallisuustilanne*. Viitattu 18.5.2022 saatavissa: <https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/polkupyorailijoiden-turvallisuustilanne/>

Palonen, K. (2003). Four times of politics: Policy, polity, politicking, and politicization. *Alternatives*, 28(2), 171–186. DOI: 10.1177/030437540302800202

Ruhrort, L. (2020). Reassessing the role of shared mobility services in a transport transition: Can they contribute the rise of an alternative socio-technical regime of mobility? *Sustainability*, 12(19), 1–24. <https://doi.org/10.3390/su12198253>

Reck, D. J., & Axhausen, K. W. (2021). Who uses shared micro-mobility services? Empirical evidence from Zurich, Switzerland. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 94, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102803>

Rämö, R. (2022). Viiden euron sanktio ja kuvauspakko – Saadaanko tiukemmilla säännöillä sähköpotkulaudat vihdoin pois jalkakäytäviltä ja ajoväyliltä? Helsingin uutiset. Viitattu 11.4.2022 saatavissa: <https://www.helsinginuutiset.fi/paikalliset/4529860>

Santacreu, A., Yannis, G., de Saint Leon, O. and Crist, P., (2020) Safe micromobility. <https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility>

Sørensen, M. P. (2017). Ulrich Beck: exploring and contesting risk. *Journal of Risk Research*, 21(1), 6–16. doi:10.1080/13669877.2017.1359204

Tuncer, S., & Brown, B. (2020). E-scooters on the ground: lessons for redesigning urban micro-mobility. In *Proceedings of the 2020 CHI conference on human factors in computing systems*. 1-14. <https://doi.org/10.1145/3313831.3376499>

Tuncer, S., Laurier, E., Brown, B., & Licoppe, C. (2020). Notes on the practices and appearances of e-scooter users in public space. *Journal of transport geography*, 85, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102702>

Ungar, S. (2001). Moral panic versus the risk society: the implications of the changing sites of social anxiety. *British Journal of Sociology*, 52(2), 271–291. doi:10.1080/00071310120044980

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018) *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Uudistettu laitos. Helsinki: Tammi.

Åkman, E. (2018). Sähköpotkulaudat tulevat tänään kaikkien käyttöön Helsingissä – ja sen voi jättää melkein minne tahansa. *Ilta-Sanomat*. Viitattu 23.3.2022 saatavissa: <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006038969.html>

LIITTEET

Liite 1: Aineistona käytetty Aamulehti.fi sisältö

Entä, jos X olisikin Ex ja Tukkipuisto? Kauheasti tervetuloa uusiksi nimettyjen huvipuistolaitteiden kyytiin! Aamulehti. 30.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kolumnit/art-2000008154869.html>

Ethän oikaise nurmikon poikki. 26.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008287323.html>

Helleviikonloppu näkyi kiireenä Taysissa: humalaisten vakavat tapaturmat vieneet jopa teho-osastolle – ”Olen ollut täällä yli 20 vuotta, enkä ihan äkkiä muista tällaista” (2021). 21.6.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008073482.html>

Helpot ratkaisut sähköpotkulautojen ongelmiin. 12.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kolumnit/art-2000008257561.html>

Helteellä pää täytyy pitää kylmänä. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/paakirjoitukset/art-2000008076299.html>

Helsingissä vuokrattavat sähköpotkulaudat kokonaan pois käytöstä viikonloppuöisin – kokeilu kestää vuoden loppuun. 2.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000008237556.html>

Helsinki rajoittaa sähköpotkulautoilua mutta Tampereella ei suunnitella samaa – kysyimme yrityksiltä, miksi. 7.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/uutiset/art-2000008109890.html>

Hervantalainen Aira Koponen, 74, kannustaa ikäovereitaan sähköpotkulautoilemaan – laudoista valittajia hän ei ymmärrä, mutta yksi seikka on selvä. 20.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/ihmiset/art-2000008135466.html>

Kadulla kävelystä on tullut hermostuttavaa – Sähköpotkulaudat vaarantavat jalankulkijoiden turvallisuuden. 14.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008119858.html>

Kaikki kaikkia vastaan – Tampereella liikenteessä on vain vihollisia yhtä poikkeusta lukuun ottamatta. 6.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kolumnit/art-2000008238977.html>

Kaupungin on pakko rajoittaa humalaisten lautoilijoiden ajoja. 23.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000008281571.html>

Kooste Moron lukijoiden mielipiteistä: Mahtuvatko kaikki kulkijat hyvässä sovussa uudelle Hämeenkadulle? (2021). 12.5.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000007972234.html>

Korona-aika kasvatti sähköpotkulautojen suosion ennätysluokaksi – nyt laudat palasivat katukuvaan ja Voi odottaa kasvun jatkuvan. (2021). 25.3.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/talous/art-2000007878133.html>

Kun Taysiin tuodaan vakavasti loukkaantunut, Maarit Susiniemi on valmiina – ”Rauhallisena pysymisessä auttavat kokemus ja tietynlainen rutiini”. 13.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/ihmiset/art-2000008246677.html>

Kuolonkolarien määrä hienoisessa laskussa – Sama suunta myös Pirkanmaalla. 28.10.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000008364079.html>

Liikenteessä kolaroitin kesäkuussa merkittävästi toukokuuta enemmän – valtaisa piikkiä selittää Tampereella yleinen kulkuneuvo: ”Nousu on raju edellisvuosiin nähden” 6.7.2021 <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000008106577.html>

Moron kolumni: Haluaisin erilaisen Tampereen, onko toive ihan turha. 25.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000008282194.html>

Oletko aina miettinyt, millaista on olla 25-vuotias? – Lue neljä sisäpiiripaljastusta nuorten elämästä. 22.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kolumnit/art-2000008207682.html>

Oletko jo testannut sähköpotkulautaa Tampereella? Kokosimme tähän juttuun kaiken, mitä lautailusta pitää tietää – näin kauan kestää matka Lentävän niemestä Taysille. 7.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008072420.html>

Oslo kieltää sähköpotkulautojen käytön öisin – lautojen määrä vähenee alle kolmasosaan nykyisestä. 13.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/ulkomaat/art-2000008123671.html>

Pieni, mieletön teko, josta puuttui normaali pahan tekemisen mielekkyys. 7.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kolumnit/art-2000008166409.html>

Ratikka on törmännyt Tampereella yli 10 kertaa, vaaranpaikkoja on useita – välinpitämättömyys aiheuttaa läheltä piti -tilanteita jatkuvasti: ”Eniten pelottaa, että joku jää alle”. 5.11.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008378633.html>

Satoja Voin sähköpotkulautoja lojuu teollisuusalueella Tampereen Vehmaisissa – Miten muualla Euroopassa käytöstä poistetut laudat päätyivät Tampereelle?. 15.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008181297.html>

Sähkökäyttöiset ajoneuvot kuuluvat ajotielle. 9.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008108856.html>

Sähköpotkulaudalla tapahtuneet onnettomuudet työllistävät Acutaa lähes päivittäin Tampereella – ”Käyttäytyminen on välillä villiä”. 6.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008172165.html>

Sähköpotkulaudat ajavat jalkakäytävillä eivätkä suinkaan kävelyvauhtia – poliisin on puututtava asiaan. 10.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008109218.html>

Sähköpotkulaudat tarvitsevat selkeät pelisäännöt 4.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/paakirjoitukset/art-2000008098228.html>

Sähköpotkulaudat saapuivat sittenkin Nokialle – lautoja 150 kappaletta, näillä alueilla niillä pääsee ajamaan. 26.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000008219715.html>

Sähköpotkulaudoille tarvitaan säännöt – Ehdoton kielto matkustajan kyytiin ottamiselle. 13.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008119408.html>

Sähköpotkulaudoista johtuvat onnettomuudet kuormittavat terveydenhuoltoa myös Tampereella – Osa potilaista on jouduttu hoitamaan jopa teho-osastolla. 6.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000008106577.html>

Sähköpotkulauta on kätevä väline – mutta yksi seikka ihmisten käytöksessä hämmentää. 24.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kolumnit/art-2000008284653.html>

Sähköpotkulautailija kuoli liikenneonnettomuudessa Turussa. 4.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/uutiset/art-2000008170954.html>

Sähköpotkulautailija törmäsi jalankulkijaan Tampereen keskustassa. 24.6.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008082399.html>

Sähköpotkulautayhtiö Voi toivoo tiukempaa puuttumista humalassa ajoon – mahdollista asettaa promilleraja. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008082979.html>

Sähköpotkulautojen aiheuttama kaaos on jatkoa pyöräilyn ongelmille – Nyt maksetaan menneistä kova hinta. 16.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008125116.html>

Sähköpotkulautojen yönopeuksia lasketaan sittenkin, Tampereelle tulossa myös toinen takseihin liittyvä muutos – ”Ennakoimme, että ihmiset haluavat rajoituksia”. 9.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008115418.html>

Tammerkoski on tyhjenetty: pohjalta paljastui potkulautoja ja työmaa-aitoja – katso jättikuvagalleria ja video paikalta löytyneistä tavaroista. 26.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008275300.html>

Tampere haluaa suitsia sähköpotkulautojen huolimatonta pysäköintiä, yöaikaan ja nopeuteen ei vielä rajoituksia: ”Kaikki eivät suinkaan ajele humalassa”. 10.6.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000008023416.html>

Tampereella ajettiin kesän aikana yli sata onnettomuutta sähköpotkulaudoilla, osa vammoista vakavia – Neuvottelut uusista rajoituksista työn alla. 31.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000008231778.html>

Tampereen, Helsingin ja Turun pormestareilta kovaa kritiikkiä hallitukselle – Anna-Kaisa Ikonen: ”On pelko, että Tampereelta jää saamatta noin 20 miljoonaa euroa”. 24.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000008211767.html>

Tampereen Hämeenkadun ihmismäärä pudonnut dramaattisesti huippuvuodesta 2006 – Tätä mieltä ovat pääkadun yrittäjät: puheessa toistuu yksi selkeä toive. 22.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008181049.html>

Tampereen kaupunkipyörien ensimmäinen kesä on pettymys: kauden tavoite 10 000 kausilippua, vain reilut 400 myytiin – ”Näyttää taloudellisesti erittäin huonolta”

Tampereen pääpyöräilyreitit ovat järkyttävässä jamassa, ja siitä kärsivät kaikki. 1.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/lukijalta/art-2000008160649.html>

Tampereen ratikan sisätiloissa on tapahtunut jo yli kymmenen onnettomuutta: ”Olemme korvanneet lääkärireissuja ja tutkimuksia” – Tässä on tyypillisin vaaratilanne. 26.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008263676.html>

Tampereen sähköpotkulautailuun voi tulla rajoituksia jo lokakuussa – Harkinnassa myös ajokielto viikonloppuöihin. 27.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000008252389.html>

Tamperelaiset kokevat erityisesti yhden asian uhkaavan turvallisuuttaan – riskien hallinta johtaja pitää kehitystä huolestuttavana: ”Ison kysymyksen äärellä ollaan”. 1.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008233587.html>

Tekstarit: Aikuiset polkevat Hämeenkadun pyöräkaistoilla väärin suuntiin. 21.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008134999.html>

Tekstarit: Eikö suomalaiset enää kestä mitään?. Saatavissa 11.6.2021. <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008040106.html>

Tekstarit: Eikö niin yksinkertaista asiaa kuin liikenteen melu saada kuntoon ja rajoihin?. 8.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008175803.html>

Tekstarit: Eläkeläiset palaisivat töihin, jos verottaja ymmärtäisi tarpeen. 24.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008145210.html>

Tekstarit: Nyt on saatu kuninkaallinen Tampereelle – kun se saapuu, liikenne pysähtyy. 19.6.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008060808.html>

Tekstarit: Moottoripyörät ajavat Jankan Alasniitynkadulla törkeitä ylinopeuksia. 4.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008095954.html>

Tekstarit: Jos mopon ääni häiritsee kesäisin, kannattaa muuttaa pois kaupungista. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008135383.html>

Tekstarit: Lumiaurat ajelevat aamuyöllä melkein lumettomia katuja – Antakaa ihmisten nukkua. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008451116.html>

Tekstarit: Miksi Tesoman lähijunassa ei voi matkustaa Nyssen arvolipulla? Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008140447.html>

Tekstarit: Mitä enemmän kriitikot elokuvaa haukkuvat, sitä varmemmin se pitää mennä katsomaan. 31.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008155983.html>

Tekstarit: Nastarenkaat ovat tarpeen vain maalla asujille. 27.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008286751.html>

Tekstarit: Näen Näsijärvellä jatkuvasti veneitä, joissa lepuuttajat roikkuvat ajoaikana kyljissä – kysykää joltain vanhemmalta, mitä se tarkoittaa. 25.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008210698.html>

Tekstarit: Onko Lielahden Prisman parkkipaikasta tullut siirtoparkki?. 10.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008248914.html>

Tekstarit: Paljonko on matkustajan hiilijalanjälki löpöllä kulkevalla bussilla Tampere-Helsinki-välillä? 26.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008286594.html>

Tekstarit: Suomen huonoin valtion tienpätkä löytyy Akaan Kylmäkoskelta. 15.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008120107.html>

Tekstarit: Taas kiistellään Suvivirrestä (2021). 24.5.2021. Haettu osoitteesta Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000007992847.html>

Tekstarit: Tavallinen tamperelainen ei ymmärrä koalitiosta mitään. 12.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008113820.html>

Tekstarit: Tesoman seisakkeen parkkipaikalta lähti viisi autoa, vaikka yhtään junaa ei tullut. 7.10.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008308819.html>

Tekstarit: Vielä kun joku suunnittelisi Hakkarin kuntoportaisiin telineet kävelysauvoille. 14.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008186113.html>

Tekstarit: Voisiko poliisi jalkautua ohjeistamaan pyöräilijöitä, potkulautailijoita ja kävelijöitä? 13.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tekstarit/art-2000008255489.html>

Tier pudottaa talveksi sähkö potku lautojensa nopeutta Tampereella ja Nokiolla – laudat voidaan poistaa käytöstä mustan jään takia. 2.11.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000008375750.html>

Tierin sähköpotkulautojen oli tarkoitus saapua Nokian katukuvaan kesällä, mutta nyt niitä ei ehkä tule lainkaan – "Tämä on bisnestä". 11.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/pirkanmaa/art-2000008184941.html>

Tukholma leikkaa rajusti vuokrattavien sähköpotkulautojen määrää kaupungissa. 9.11.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/ulkomaat/art-2000008391485.html>

Turun potkulautaturma: linja-auton kuljettajaa epäillään rikoksista. 10.8.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/uutiset/art-2000008183278.html>

Tämä tiedetään sähkö potku laudan ja bussin kolarista: Poliisi epäilee linja-auton kuljettajaa liikenne turvallisuuden vaarantamisesta – katso kuvat ja video onnettomuus paikalta. 15.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008264042.html>

Uutta tietoa: bussin kanssa kolaroinut sähköpotkulautailija ajoi väärään suuntaan – risteys listattiin yhdeksi Tampereen hankalimmista vain pari päivää ennen onnettomuutta. 19.9.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000008267482.html>

Veteen heitetty sähköpotku lauta maksaa heittäjälle 1 000 euroa, kiinnijäämisiä tapahtunut jopa somevideoilta – näissä tilanteissa lautoja on etenkin päätynyt veteen. 9.7.2021. Saatavissa <https://www.aamulehti.fi/moro/art-2000008096821.html>