

Tiina Granholm

# **”PITÄISI TEHDÄ MIELENOSOITUS JA YKSI PÄIVÄ KAIKKIEN MATKUSTAA PUMMILLA”**

Sisällönanalyysi liputta matkustamisen oikeuttamisen  
tavoista verkkokeskusteluissa

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta  
Kandidaatintutkielma  
Tammikuu 2025

# TIIVISTELMÄ

Tiina Granholm: ”Pitäisi tehdä mielenosoitus ja yksi päivä kaikkien matkustaa pummilla” – Sisällönanalyysi liputta matkustamisen oikeuttamisen tavoista verkkokeskusteluissa

Kandidaatintutkielma

Tampereen yliopisto

Yhteiskuntatutkimuksen tutkinto-ohjelma

Tammikuu 2025

---

Tässä kandidaatintutkielmassa tarkoitukseni on selvittää, miten liputta matkustamista oikeutetaan verkkokeskusteluissa. Liputta matkustaminen nähdään suurimmassa osassa aiempaa tutkimusta suuresti ongelmallisena ilmiönä, ja tutkimuksen tavoitteena on ollut kehittää keinoja liputta matkustajien pysäyttämiseksi. Tarkastelen tutkielmassani aiempaa tutkimusta kriittisestä näkökulmasta, ja tavoitteenani on tuoda esille liputta matkustamista sosiaalisena ja poliittisena ilmiönä, joka on kytköksissä myös rakenteelliseen eriarvoisuuteen kaupungeissa. Tutkielmani keskittyy liputta matkustamiseen Helsingin seudun liikenteessä.

Hyödynnän tutkielmassani kriittistä kaupunkiteoriaa. Liputta matkustamisen tarkastelu kriittisen kaupunkiteorian viitekehyksessä mahdollistaa ilmiön tarkastelun sosiaalisena ja poliittisena toimintana, johon myös yhteiskunnan valtarakenteet vaikuttavat. Tutkimusaineistona toimivat neljän eri liputta matkustamista käsittelevän uutisen kommenttikentät, joista aineistoon rajasin ne kommentit, joissa liputta matkustamista oikeutettiin. Aineisto koostui yhteensä 73 kommentista. Analysoin aineistoa aineistolähtöisen sisällönanalyysin keinoin.

Aineiston analyysissä löysin neljä tapaa oikeuttaa liputta matkustamista: liikkuminen kaupungissa perusoikeutena, lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus, poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus sekä liputta matkustaminen vastarintana. Keskeinen koko aineistossa vallitseva ajatus on se, että liikkuminen kaupungissa on perusoikeus. Lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus sekä poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus nähdään esteinä sille, että liikkumisen perusoikeus toteutuisi. Liputta matkustaminen vastarintana taas on tapa toteuttaa liikkumisen perusoikeutta kaupungissa.

Tutkielmassa nostan esille kokemuksia epäoikeudenmukaisesta ja epäsaavutettavasta lippujärjestelmästä, joka rajoittaa monien matkustajien mahdollisuutta liikkua kaupungissa ja täten osallistua yhteiskuntaan. Liputta matkustamista ei ole juuri tutkittu Suomessa, ja tutkielmani antaa suuntaa antavaa tietoa siihen vaikuttavista syistä Suomessa. Tutkielman tulokset korostavat tarvetta jatkotutkimukselle, jossa selvitetään tapoja julkisen liikenteen saavutettavuuden parantamiselle sekä mahdollisuuksia maksuttomalle joukkoliikenteelle Helsingissä sekä oikeudenmukaisemman kaupungin että päästöjen vähentämisen nimissä.

Avainsanat: liputta matkustaminen, julkinen liikenne, kriittinen kaupunkiteoria, oikeus kaupunkiin, sisällönanalyysi

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

# TEKOÄLYN KÄYTTÖ OPINNÄYTTEESSÄ

Opinnäytteessäni on käytetty tekoälysovelluksia:

- Ei
- Kyllä

Ilmoitukseni mukaan olen käyttänyt opinnäytteessäni tutkielmanprosessin aikana seuraavia tekoälysovelluksia: Perplexity AI

Tekoälysovellusten nimi ja versio: Perplexity AI 2.36.0

Käyttötarkoitus: Olen käyttänyt tekoälyä apuna lähdekirjallisuuden kääntämisessä, kappalerakenteiden suunnittelussa sekä lähdeluettelon tarkistamisessa.

Osiot, joissa tekoälyä on käytetty: Olen käyttänyt tekoälyä apua kääntämisessä luvuissa 2 ja 3. Lisäksi olen käyttänyt tekoälyä apuna kappalerakenteiden suunnittelussa luvussa 3. Tekoälyä on käytetty lähdeluettelon tarkistamisessa luvussa Lähteet.

Olen tietoinen siitä, että olen täysin vastuussa koko opinnäytteeni sisällöstä, mukaan lukien tekoälyllä tuotetut osat, ja hyväksyn vastuun mahdollisista eettisten ohjeiden rikkomuksista.

## **Sisällys**

<b>1</b>	<b>Johdanto</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Liputta matkustamisen aiempi tutkimus</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Kriittinen kaupunkiteoria ja oikeus kaupunkiin</b>	<b>7</b>
	3.1 Kriittinen kaupunkiteoria	7
	3.2 Oikeus kaupunkiin	8
	3.3 Oikeus kaupunkiin nykypäivänä	9
<b>4</b>	<b>Tutkimusasetelma</b>	<b>11</b>
	4.1 Tutkimuskysymys	11
	4.2. Tutkimusaineistona uutisten kommenttikentät	11
	4.3 Sisällönanalyysi tutkimusmenetelmänä	13
	4.4 Tutkimusetiikka	14
<b>5</b>	<b>Tulokset</b>	<b>15</b>
	5.1 Liikkuminen kaupungissa perusoikeutena	15
	5.2 Lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus	17
	5.3 Poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus	19
	5.4 Liputta matkustaminen vastarintana	21
<b>6</b>	<b>Johtopäätökset</b>	<b>23</b>
	<b>Lähteet</b>	<b>27</b>
	<b>Liite 1. Aineisto</b>	<b>30</b>

# 1 Johdanto

Helsingissä järjestettiin Maksuttoman joukkoliikenteen puolesta -protestijuhla uudenvuoden aattona 31.12.2024 (@huolestuneetkansalaiset 2024, Instagram-julkaisu), päivänä ennen 1.1.2025 tapahtuvaa Helsingin seudun liikenteen (HSL) matkalippujen hintojen korotusta (HSL 2024b). Tapahtumasta on sosiaalisessa mediassa julkaissut ainakin Instagram-tili @huolestuneetkansalaiset, ja mieltä osoitettiin julkaisujen perusteella Helsingin metroissa. Käyttäjätilin sosiaalisen median julkaisuissa vaaditaan maksutonta joukkoliikennettä: ”Tule uudenvuoden aattona, iltana ennen HSL:n lippujen hinnankorotuksia vaatimaan kanssamme maksutonta joukkoliikennettä myös Suomeen!”. Instagram-tilillä kritisoidaan HSL:n lipun hintojen korotuksia ja toivotaan Suomeen käyttäjille maksutonta joukkoliikennettä. (@Huolestuneetkansalaiset 2024, Instagram-julkaisu.)

HSL:n vuosien 2024–2026 toiminta- ja taloussuunnitelman (2023, 2) mukaan lipun hintojen korotus johtaa matkustajamäärien vähenemiseen, ja tavoitteena on nostaa asiakasmäärät uusiin ennätyslukemiin. HSL:n lipun hintoja kuitenkin nostettiin 8 prosentilla jälleen vuoden 2025 alussa. Hintojen nostamisen taustalla HSL kertoo olevan neljä syytä, joita ovat valtion suunnitteleman joukkoliikenteen arvonlisäveron nousu 10 prosentista 14 prosenttiin, operointi- ja inf-rakustannusten kasvu sekä asiantuntijatehtävissä työskentelevien vähentyneet työmatkat. (HSL 2024b.)

Sträulin ja Kębłowski (2023, 3131–3132) mukaan lippumaksuja lähestytään yleensä neutraalina osana liikennejärjestelmää, jonka avulla taloudellinen kestävyys varmistetaan, mutta lippusysteemi on kuitenkin suuresti poliittinen ja uusintaa sosiaalista epätasa-arvoa kaupungeissa, sillä se ei kuvasta väestön sosioekonomista moninaisuutta. Tätä vastoin maksuton joukkoliikenne on jo todellisuutta osassa kaupungeista; muun muassa Ranskassa Montpellierin kaupungissa on otettu käyttöön maksuton joukkoliikenne vapauden, tasa-arvon, solidaarisuuden ja ekologisuuden nimissä (Montpellier en commun 2024).

Ekologisuuden nimissä myös Helsingin kaupungilla on tavoite hiilineutraaliudesta vuoteen 2030 mennessä (Helsingin kaupungin ympäristöraportti 2023, 4). Julkisen liikenteen käyttö on kestäväää liikkumista, eli liikkumista, joka minimoi ympäristöhaitat ja resurssien käytön (Liikenne- ja viestintäministeriö 2021, 28). Kuitenkin liikenne on nousemassa Helsingin suurimaksi päästölähteeksi vuonna 2025 (Helsingin kaupunki 2024), ja tällaisessa tilanteessa julkisen liikenteen sekä muiden kestävien liikkumismuotojen käyttöön kannustaminen on tärkeää hiilineutraaliuden tavoitteen saavuttamiseksi.

Ilta-Sanomat (2025) uutisoivat, että osa matkustajista uhkaa jättää lipun ostamatta hintojen nousun vuoksi. Uutisen mukaan monet etsivät vaihtoehtoisia kulkutapoja hintojen nousun keskellä. HSL:n mukaan liputta matkustaminen lisääntyi vuodesta 2023 vuoteen 2024, ja HSL arvioi menettävänsä 40 miljoonaa euroa vuodessa liputta matkustamisen seurauksena (Helsingin Sanomat 2024b). HSL on kampanjoinut liputta matkustamista vastaan, ja viimeisin kampanja ”Ihan lipun laitonta” (HSL 2024a), jolla pyrittiin suitsimaan väärennettyjen matkalippujen käyttöä, julkaistiin elokuussa 2024.

Barabino, Lai ja Olivo (2020, 34) ovat määritelleet liputta matkustamisen väkivallattomaksi teoksi, jossa matkustetaan julkisessa liikenteessä lain, sääntöjen tai sopimusten vastaisesti jättämällä tahallaan ostamatta, vahvistamatta tai oikein validoimatta vaadittua matkalippua. Tämän määritelmän mukaan lippujen maksamatta jättäminen sisältää 1) vapaamatkustamisen, jossa matkustajat matkustavat ostamatta lippua; 2) ylittämisen, jossa matkustajat kulkevat useiden matkustusalueiden läpi maksamalla vain perusmaksun; ja 3) kiertämisen, jossa matkustajat matkustavat validoimatta lippua, käyttävät väärennettyä lippua tai väärinkäyttävät olemassa olevia medioita jne.

Kuten uudenvuoden mielenosoitus (@huolestuneetkansalaiset 2024, Instagram-julkaisu) osoittaa, kaupungissa on havaittavissa vastarintaa lipun hintojen nostolle. Liputta matkustajat ovat muodostaneet omia yhteisöjään, ja Sträuli ja Kębłowski (2023) väittävätkin liputta matkustamisen olevan sosiaalinen ilmiö. Liputta matkustajia on järjestäytynyt viestintäalustoilla Smurf-fitutka-ryhmiin, joissa varoitetaan muita lipuntarkastajista (Ilta-Sanomat 2013) sekä sakkoryhmiin, joissa jaetaan tarkastusmaksuista koituneita sakkoja koko ryhmälle maksettavaksi, jolloin yksittäinen ihminen ei joudu maksamaan koko sakkoa. Ryhmien jäsenet maksavat näin julkisesta liikenteestä vain muutaman euron kuukaudessa. Sakkoryhmien kaltaisesta toiminnasta on raportoitu jo parinkymmenen vuoden ajan, mutta Telegramin kaltaiset viestintäsovellukset ovat helpottaneet ryhmien toimintaa. Sakkoryhmien toiminta on lisääntynyt HSL:n nostettua lippujen hintoja vuoden 2023 alussa. (Yle 2023.) Lisäksi on koodattu väärennetty HSL-lippu, jolla voi nousta linja-autoon ostamatta matkalippua (HSL 2024a).

Suurimmassa osassa aiempaa tutkimusta liputta matkustaminen on nähty suuresti ongelmallisena ilmiönä (ks. luku 2). Tässä tutkielmassa lähestyn aiempaa tutkimusta kriittisestä näkökulmasta, sillä aiempi tutkimus on keskittynyt pääosin liputta matkustamiseen julkisen liikenteen yhtiöiden kannalta taloudellisena ongelmana sekä rikollisena ilmiönä (Barabino, Lai & Olivo 2020, 18, 25). Tätä näkökulmaa vastoin lähestyn tutkielmassani liputta matkustamista sosiaali-

sena ja poliittisena ilmiönä, johon myös yhteiskunnan valtarakenteet ja epätasa-arvo vaikuttavat. Hyödynnän tutkimuksessani kriittistä kaupunkiteoriaa, jonka viitekehyksessä liputta matkustamista on mahdollista tarkastella myös tapana haastaa epäoikeudenmukaiseksi koettua lipputäjäjärjestelmää. Tarkoitukseni on lisätä ymmärrystä liputta matkustamisen taustalla vaikuttavista syistä tutkimalla, miten liputta matkustamista oikeutetaan verkkokeskusteluissa. Tutkimuskysymykseni siis on: *miten liputta matkustamista oikeutetaan verkkokeskusteluissa?*

Kandidaatintutkielmassani nostan siis esille liputta matkustamista oikeuttavia perusteluja analysoimalla verkkokeskusteluaineistoa. Tutkimukseni on laadullinen tutkimus, ja aineistona toimivat neljän eri liputta matkustamista käsittelevän uutisen kommenttikentät, joista olen rajannut analyysiini liputta matkustamista eri tavoin oikeuttavat kommentit. Kommentteja analyysiini kertyi lopulta 73. Analysoin aineistoa aineistolähtöisen sisällönanalyysin keinoin, ja tutkimustuloksia tarkastelen kriittisen kaupunkiteorian viitekehyksen valossa ja aiempaan liputta matkustamisen tutkimukseen reflektoiden. Parhaiten aineistoa liittyen liputta matkustamiseen löytyi Helsingin seudun liikenteeseen kontekstista, joten tutkielmani keskittyy näin ollen liputta matkustamiseen Helsingin seudulla.

Luvussa 2 käyn läpi liputta matkustamisen aiempaa tutkimusta, ja lopulta kuvailen oman tutkielmani näkökulmaa aiheeseen suhteessa aiempaan tutkimukseen. Luvussa 3 esittelen tutkielmani teoreettisen viitekehyksen, kriittisen kaupunkiteorian, sekä perustelen, miksi se on hyödyllinen tutkielmassani. Luvussa 4 esittelen tutkimusasetelman: tutkimuskysymyksen, tutkimusmenetelmän ja aineiston, sekä käsittelen tutkimuseettisiä kysymyksiä. Luvussa 5 siirryn tutkimusasetelmasta tutkimustulosten esittelyyn. Lopuksi esittelen tutkielman johtopäätökset luvussa 6, ja luvun lopussa käyn läpi tutkielman rajoitteita sekä ehdotan mahdollisia jatkotutkimusideoita.

## 2 Liputta matkustamisen aiempi tutkimus

Tässä luvussa esittelen liputta matkustamisen aiempaa tutkimuskirjallisuutta ja sen eri näkökulmia. Suomessa tapahtuvaa liputta matkustamista ei ole juurikaan tutkittu (Koskinen 2022). Ainoa löytämäni tutkimus on Koskisen (2022) pro gradu-tutkielma, jossa liputta matkustamista tarkastellaan sosiaalisesta näkökulmasta yhtenä normin vastaisen käyttäytymisen muotona. Tutkimuksessa selvitettiin määrällisten menetelmien avulla etenkin sosioekonomisen aseman yhteyttä tarkastusmaksujen syihin ja tarkastusmaksujen määriin, ja tutkimustulosten mukaan tarkastusmaksujen saajissa korostuivat sosioekonomisista ryhmistä opiskelijat ja työttömät.

Koska suomalaista tutkimuskirjallisuutta ei juuri ole, tässä luvussa esittelemäni tutkimuskirjallisuudesta on ulkomaista. Suurimmassa osassa tutkimuskirjallisuutta liputta matkustaminen nähdään suuresti ongelmallisena ilmiönä. Liputta matkustamista on tutkittu muun muassa taloustieteellisestä, kriminologisesta, liputta matkustajan profilointiin sekä liputta matkustajan motivaatioihin keskittyvistä näkökulmista. Näissä tutkimusnäkökulmissa on kuitenkin aukkoja, joita on pyritty täydentämään tutkimalla liputta matkustamista sosiaalisena ilmiönä.

Taloustieteellinen näkökulma liputta matkustamiseen keskittyy valvontaparametreihin, järjestelmän osa-alueisiin ja strategioihin liputta matkustamisen torjumiseksi. Liputta matkustaminen nähdään taloudellisena ongelmana, joka aiheuttaa taloudellisia menetyksiä julkisen liikenteen järjestelmille ja jota voidaan rajoittaa teknologisilla innovaatioilla sekä kontrollijärjestelmien parantamisella. Taloustieteellisestä näkökulmasta liputta matkustajat nähdään rationaalisina toimijoina, jotka maksimoivat hyötynsä arvioimalla vaihtokauppaa matkalipun hinnan ja mahdollisen sakon välillä, vaikka kaikki liputta matkustajat eivät noudata tätä kuviota. (Barabino ym. 2020, 25.) Esimerkiksi Perottan (2017, 21) mukaan taloustieteellinen ymmärrys lippujen hinnoista ja vähävaraisten kyvystä matkustaa julkisessa liikenteessä on puutteellinen.

Kriminologisesta näkökulmasta tehty tutkimus liputta matkustamisesta pyrkii osoittamaan toimenpiteiden tehokkuuden liputta matkustamisen torjunnassa (Barabino ym. 2020, 18). Liputta matkustaminen on nähty epäeettisenä, antisosiaalisena ja rikollisena toimintana, jota voidaan pyrkiä rajoittamaan pelotteilla ja toimeenpanoilla sekä infrastruktuuristen että lakisääteisten innovaatioiden avulla (em. 36). Delboscin ja Currien (2019, 3) mukaan liputta matkustaminen on nähty tutkimuksessa mustavalkoisena ongelmana: liputta matkustaminen on rikos ja liputta matkustajat on pysäytettävä.

Tällä kaksinapaisella ymmärryksellä voi kuitenkin olla negatiivisia seurauksia. Uusi infrastruktuuri on kallista, ja se voi olla visuaalisesti ja fyysisesti tungettelevaa. (Delbosc & Currie 2019,



3.) Lisäksi infrastruktuuri voi olla syrjivää. Esimerkiksi Santiagossa Chilessä on otettu käyttöön kääntöportit liputta matkustamisen estämiseksi. Kääntöporteilla on kuitenkin ollut negatiivisia seurauksia saavutettavuuden sekä matkustajien yleisen mukavuuden kannalta: kapeat ja raskaat portit osoittautuivat ongelmaksi liputta matkustajien lisäksi myös esimerkiksi pyörätuolia käyttäville, iäkkäille ihmisille, lihaville ihmisille, lapsille ja raskaana oleville. (Muñoz 2020, 1.) Infrastruktuuriin liittyvien ongelmien lisäksi kaikkien matkustajien kohtelu mahdollisina liputta matkustajina sekä kaikkien liputta matkustajien näkeminen rikollisina voi luoda vihamielisen suhteen viranomaisten ja matkustajien välille (Delbosc & Currie 2019, 3).

Liputta matkustamista on tutkittu myös liputta matkustajaan keskittyvästä näkökulmasta, joka keskittyy liputta matkustajien piirteisiin, asenteisiin, motivaatioihin ja käyttäytymiseen. Tästä näkökulmasta on tutkittu liputta matkustajien sosiodemografisia piirteitä, matkustusta määrittäviä tekijöitä sekä tilannetekijöitä, joiden avulla pyritään luomaan profiili liputta matkustajasta. (Barabino ym. 2020, 12.) Liputta matkustajan profiloinnissa pyritään ymmärtämään paremmin sitä, keitä liputta matkustajat ovat, yleisesti käyttäen helposti mitattavia ja tunnistettavia demografisia piirteitä. Näin voidaan luoda yksinkertaisia demografisia profiileja, joita voitaisiin käyttää esimerkiksi tarkastusten kohdentamiseen. (Delbosc & Currie 2019, 14.)

Tämä näkökulma on kuitenkin eettisesti kyseenalainen (Delbosc & Currie 2019, 14). Matkustajien segmentointi on merkittävä eettinen ongelma, sillä tarkastusstrategioiden tulisi olla yhdenvertaisia, eikä tehty kohdentamaan joitain yksilöitä toisten sijaan (Barabino ym. 2020, 80). Näin ollen liputta matkustamisen tutkimus on Delboscin ja Currien (2019, 14) mukaan siirtynyt liputta matkustajan motivaatioihin keskittyvään näkökulmaan, joka pyrkii ymmärtämään asenteita, sosiaalisia normeja sekä psykologisia piirteitä liputta matkustamisen taustalla, ja näin hahmottamaan, mitä liputta matkustaminen tarkoittaa julkisen liikenteen käyttäjille ja miten moraalisesti oikeutettuna sitä pidetään.

Vaikka tutkimuskirjallisuus on monitieteistä, siinä on aiempaa tutkimusta kriittisesti tarkasteluiden Sträulin ja Kęłowski (2023, 3131) mukaan paljon aukkoja. Ensinnäkin se hahmottaa matkalippumaksut taloudellisena välineenä, jolla julkisen liikenteen taloudellista kestävyyttä ylläpidetään, ja kehittää pääasiassa teknologishallinnollisia innovaatioita liputta matkustamisen estämiseksi. Toiseksi lippumaksujen ja kontrollitoimien totaalista lakkauttamista on tutkittu vain vähän. Kolmanneksi lipuntarkastukset nähdään objektiivisina ja neutraaleina välineinä vähentää väkivaltaa ja vandalismia ilman, että niiden potentiaalisesti syrjivään luonteeseen kiin-

nitetään huomiota. Neljänneksi tutkimuskirjallisuus näkee liputta matkustajat taloudellisina toimijoina, jotka rationaalisesti laskevat kannattaako lipusta maksaa vai ei, leimaten heidät rikollisiksi. Lisäksi liputta matkustamista ei juurikaan ole tutkittu sosiaalisena ilmiönä.

Sträuli ja Kębłowski (2023) ovat tutkineet julkista liikennettä ja liputta matkustamista Brysselissä julkisen tilan käsitteen avulla. He näkevät liputta matkustamisen moninaisena toimintana, ja he löysivät tutkimuksessaan kolme pääsyytä liputta matkustamiselle. Ensinnäkin liputta matkustajia motivoi lippujärjestelmään liittyvä epätasa-arvo, joka haittaa monien matkustajien päivittäistä liikkumista kaupunkialueella. Toiseksi heidän tutkimuksensa yhtyy osittain akateemisen kirjallisuuden sekä julkisen liikenteen yritysten kanssa siinä, että liputta matkustajien motivaatiot olisivat rationaalisia tai opportunistisia. He kuitenkin korostavat, että syyt tälle ovat moninaisia, yhtenä esimerkkinä kokemus julkisen liikenteen palvelun huonosta tasosta. Kolmanneksi liputta matkustaminen voi olla tahatonta ja johtua esimerkiksi epäkunnossa olevista lippuautomaateista. (Em. 3135–3136.)

Liputta matkustaminen ei siis ole vain yksilöllistä toimintaa, vaan sen luonne ja motiivit ovat moninaisia. Liputta matkustajia on verkostoitunut yhteisöihin ja toimintaan liittyy sosiaalista vuorovaikutusta, järjestäytymistä ja keskinäistä avunantoa. (Sträuli & Kębłowski 2023, 3131.) Monille matkustajille liputta matkustaminen on implisiittinen protesti, jonka avulla he tuovat esiin lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuuden sekä haastavat ajatuksen siitä, että julkinen liikenne olisi kaikille avoin ja saavutettava. Kun liputta matkustajilla ei ole tarpeeksi taloudellisia resursseja lipun ostoon, he sivuuttavat käsityksen siitä, että matkustajat olisivat maksavia asiakkaita, jotka osallistuvat puhtaasti taloudelliseen ja epäpoliittiseen ostotapahtumaan. Liputta matkustajina heistä tulee jälleen poliittisia toimijoita, jotka vaativat itselleen oikeuden liikkua kaupungissa. (Em. 3139.)

Tutkielmani näkökulma liputta matkustamiseen eroaa aiemmasta tutkimuskirjallisuudesta. Sen sijaan, että keskittyisin liputta matkustamiseen ongelmana, tarkastelen liputta matkustamista sosiaalisena ja poliittisena kysymyksenä, johon yhteiskunnalliset valtarakenteet ja eriarvoisuus vaikuttavat. Tästä tarkemmin lisää seuraavassa luvussa, jossa esittelen tutkielman teoreettisen viitekehyksen. Tutkielmani asettuu linjan Sträulin ja Kębłowskin (2023) tutkimuksen kanssa, sillä myös heidän lähestymistapansa on kriittinen suhteessa aiempaan liputta matkustamisen tutkimukseen, ja näin ollen se haastaa käsityksiä liputta matkustamisesta vain taloudellisena tai rikollisuuteen liittyvänä ongelmana.

### 3 Kriittinen kaupunkiteoria ja oikeus kaupunkiin

Tässä luvussa esittelen tutkielmani teoreettisen viitekehyksen, kriittisen kaupunkiteorian, sekä ajatuksen oikeudesta kaupunkiin (Lefebvre 1968), joka on yksi kriittisen kaupunkiteorian keskeisistä ajatuksista (Lohtaja 2018). Kriittisessä kaupunkiteoriassa kaupunki nähdään kapitalistisen järjestelmän tuotantomuotona, ja se kritisoi valtaa ja epäoikeudenmukaisuutta kaupunkien keskuudessa (Brenner 2012, 11). Oikeus kaupunkiin on ranskalaisen sosiologin ja filosofin Henri Lefebvren vuonna 1968 esittämä ajatus siitä, että jokaisella on perustavanlaatuinen oikeus kaupunkiin (Lohtaja 2018).

Hyödynnän tutkielmassani kriittistä kaupunkiteoriaa, sillä kuten edellisessä luvussa kävin läpi, suurin osa aiemmasta liputta matkustamisen tutkimuksesta on keskittynyt liputta matkustamiseen julkisen liikenteen yhtiöiden taloudellisena ongelmana sekä antisosiaalisena ja rikollisena toimintana (Barabino ym. 2020, 18, 25), ja tutkimuksen tavoitteena on ollut kehittää keinoja liputta matkustajien pysäyttämiseksi (Delbosc & Currie 2019, 3). Kriittisen kaupunkiteorian viitekehys mahdollistaa liputta matkustamisen tarkastelun yhteiskunnallisena ja poliittisena ilmiönä, sillä se ottaa huomioon kaupungissa vallitsevat valtarakenteet ja on kiinnostunut vastarinnasta, joka etsii vaihtoehtoisia tapoja olla kaupungissa (Brenner 2012, 18–19). Luvun lopussa käyn tarkemmin läpi kriittisen kaupunkiteorian merkitystä tutkielmassani.

#### 3.1 Kriittinen kaupunkiteoria

Termillä kriittinen kaupunkiteoria viitataan yleensä vasemmistolaisten tai radikaalien kaupunkitutkijoiden kirjoituksiin vuoden 1968 jälkeisellä aikakaudella (Katznelson 1993; Merrifield 2002, sit. Brenner 2011, 11). Sen keskeinen ajatus on, että demokraattisempi, sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä muoto kaupungista on mahdollinen, vaikka vallitsevassa asemassa olevat ideologiat pyrkivät hiljentämään niistä käytävää keskustelua. Kriittinen kaupunkiteoria sisältää siis kritiikin ideologiasta, vallasta, epätasa-arvosta, epäoikeudenmukaisuudesta ja riistosta kaupungissa (Brenner 2012, 11), ja sen avaintehtävä on kartoittaa reittiä vaihtoehtoisen, post-kapitalistisen kaupungistumisen muodoille (Harvey 1976, 314, sit. Brenner, Marcuse & Mayer 2012, 2) – se on siis kiinnostunut sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta ja siitä, miten ihmiset yrittävät muuttaa järjestelmää. Kriittinen kaupunkiteoria on siis lähtökohtaisesti normatiivista ja kapitalismikriittistä, ja kaupunki nähdään eräänlaisena kapitalistisen järjestelmän tuotantomuotona.

Brenner (2012, 18–19) on määritellyt kriittisen kaupunkiteorian peruspilarit näin:

1. Kriittinen kaupunkiteoria korostaa tarvetta teoreettisille argumenteille koskien kaupunkiprosessien luonnetta kapitalismin alaisuudessa, torjuen samalla käsityksen teoriasta välittömien, käytännöllisten tai välineellisten huolenaiheiden palvelijana.
2. Kriittinen kaupunkiteoria näkee kaupunkikysymyksiin liittyvän tiedon olevan valtasuhteiden välittämää.
3. Kriittinen kaupunkiteoria hylkää välineelliset, teknokraattiset ja markkinavetoiset kaupunkianalyysin muodot, jotka edistävät ja uudelleentuottavat nykyisiä kaupunkijärjestelmiä.
4. Kriittinen kaupunkiteoria on kiinnostunut etsimään mahdollisuuksia vaihtoehtoisille, radikaalisti vapauttaville kaupungin muodoille, jotka ovat systemaattisesti tukahdutettuja nykyajan kaupungissa. (Brenner 2012, 18–19.)

### 3.2 Oikeus kaupunkiin

Ajatus oikeudesta kaupunkiin on ollut keskeinen osa kriittistä kaupunkitutkimusta ja aktivismia 1960-luvun lopulta lähtien. Tämän ajatuksen toi esiin ranskalainen filosofi ja sosiologi Henri Lefebvre teoksessaan ”*Le droit à la ville*” (Oikeus kaupunkiin) vuonna 1968 (Lefebvre 1968). Lefebvren teos on ollut merkittävä yritys ymmärtää, miten kaupunkisuunnittelu osallistuu yhteiskunnallisen eriarvoisuuden luomiseen ja ylläpitämiseen. Lefebvre esitti, että ihmisillä on perustavanlaatuisen oikeus kaupunkiin. (Lohtaja 2018, 54–56.) Oikeus kaupunkiin on Marcusen (2012, 30) mukaan kiireellinen vaatimus niiltä, joilta on riistetty perustavanlaatuiset aineelliset ja lailliset oikeudet, kuten kodittomilta, nälkäisiltä, vangituilta, sukupuolen, uskonnon tai etnisyyden perusteella vainotuilta.

Lefebvren oikeus kaupunkiin -ajatus syntyi alun perin kritiikkinä toisen maailmansodan jälkeiselle kaupunkisuunnittelulle ja asuntopolitiikalle. Lefebvre katsoi, että valtion laajamittainen asuntotuotanto oli johtanut epäinhimillisiin kaupunkeihin, jotka eivät palvelleet asukkaiden tarpeita. 1960-luvun loppu oli aikaa, jolloin monet marginalisoidut ryhmät alkoivat vaatia oikeuksiaan. Ranskassa tämä ilmeni antikolonialistisena liikehdintänä, naisten alistettua asemaa esiin nostavan toisen aallon feminismin nousuna, kasvun rajoja esiin tuovana ympäristöliikehdintänä sekä yhteiskuntaluokkien välisiä hierarkioita protestoivina opiskelijalevottomuuksina. Näitä liikkeitä yhdistivät urbaaniin kontekstiin kytöksissä oleva luokkaidentiteetti. (Lohtaja 2018, 55–56.)

Lefebvren kritiikki kohdistui etenkin siihen, miten kaupunkisuunnittelu jätti huomiotta tietyt yhteiskuntaryhmät. Oikeutta kaupunkiin päätyivät siis vaatimaan ne, joilla sitä ei ollut. (Lohtaja 2018, 56–57.) Kriittisessä kaupunkiteoriassa ei siis olla huolissaan kaikkien oikeudesta kaupunkiin, vaan oikeuksien välillä nähdään olevan konflikti, joka on ratkaistava sen sivuuttamisen sijasta. Muun muassa rahoitusvaltaa käyttävillä tahoilla sekä valtiovallan poliittisen hierarkian avainhenkilöillä on jo oikeus kaupunkiin. Kriittinen kaupunkiteoria on huolissaan niiden oikeudesta kaupunkiin, joilla sitä ei nyt ole. (Marcuse 2012, 32.) Kunnolliselle elämälle välttämättömien yksilöllisten oikeuksien turvaaminen kaikille tarkoittaa sitä, ettei kellekään saa olla oikeutta kieltää niitä toisilta. Oikeus kaupunkiin on siis moraalinen vaatimus, joka perustuu oikeudenmukaisuuden peruseriaatteisiin. (Em. 34–35.)

### 3.3 Oikeus kaupunkiin nykypäivänä

Lefebvren teos on yhä ajankohtainen, sillä kaupunkiin liittyvä eriarvoisuus ei ole kadonnut minnekään – pikemminkin päinvastoin (Lohtaja 2018, 54–55). Kun kysytään, mitä on oikeus kaupunkiin nykypäivänä, huomio on jälleen perustarpeissa kuten pääsyssä suojaan, ruokaan, puhtaaseen veteen, terveydenhuoltoon ja koulutukseen (Schmid 2012, 56).

Ajatus oikeudesta kaupunkiin on noussut vastauksena kansallisvaltioiden vetäytymiseen monilta yhteiskunnan osa-alueilta. Kun valtio on siirtänyt vastuuta alueellisille ja paikallisille toimijoille, kaupunkialueiden pirstaloituminen, eriytyminen ja eriarvoisuus ovat kasvaneet. Tässä tilanteessa erilaiset oikeutta kaupunkiin vaativat liittoutumat muodostavat uutta yhtenäisyyttä pirstoutuneilla ja hajanaisilla kaupunkialueilla. Kaupunkitilan sosiaalinen potentiaali piilee sen kyvyssä helpottaa yhteyksiä ja keskinäistä vuorovaikutusta eri yhteiskunnan osien välillä. Nykypäivän kaupunkiliikkeet sisältävät potentiaalin määritellä uudelleen käsitystämme kaupungista. (Schmid 2012, 57–58.)

Lefebvren ajattelun ajankohtaisuus ja suosio myös nykypäivänä perustuu Lohtajan (2018, 57) mukaan laajalle levinneeseen kokemukseen siitä, että erityisesti suurkaupungit ovat etäänntyneet ihmisistä. Ilmiö ei rajoitu vain matalapalkkaisen prekariaatin kokemuksiin, vaan se koskettaa yhä enemmän myös keskiluokkaa. Nykyään kriittisten kaupunkitutkijoiden kritiikin kohde on siirtynyt lähiösuunnittelijoista uusiin kaupunkia muovaaviin toimijoihin, joita ovat esimerkiksi globaalissa taloudessa kilpailevat pääkaupungit sekä asuntosijoittajat.

Kriittinen kaupunkiteoria pyrkii siis edistämään demokraattisempaa, oikeudenmukaisempaa ja kestävämpää kaupunkikehitystä. Se kritisoi kapitalismia, valtarakenteita ja epätasa-arvoa kaupungeissa ja on kiinnostunut vaihtoehtoisista kaupungin muodoista ja vastarinnasta. (Brenner 2012, 18–19.) Lefebvren (1968) oikeus kaupunkiin on yksi kriittisen kaupunkiteorian perusajatuksista, ja tämä käsite korostaa kaikkien ihmisten oikeutta kaupunkitilaan. Kriittinen kaupunkiteoria pyrkii siis etsimään keinoja taata kaikille oikeus kaupunkiin.

Kriittisen kaupunkiteorian viitekehys toimii tutkielmassani taustana, joka auttaa ymmärtämään ja tulkitsemaan aineistostani esiin nousevia teemoja laajemmassa yhteiskunnallisessa kontekstissa. Liputta matkustamisen tutkimus kriittisen kaupunkiteorian viitekehyksessä mahdollistaa ilmiön tarkastelun osana laajempaa kamppailua oikeudesta kaupunkiin ja sen resursseihin. Se nostaa esiin kysymyksiä kaupunkitilan saavutettavuudesta, sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta sekä valtarakenteista. Kriittisen kaupunkiteorian avulla liputta matkustamista on siis mahdollista tarkastella pelkän yksilöllisen valinnan sijaan myös tapana haastaa vallitsevia liikennejärjestelmän käytäntöjä ja pyrkimyksenä vaatia oikeudenmukaisempaa pääsyä kaupungin resursseihin – siis tapana toteuttaa oikeutta kaupunkiin.

## 4 Tutkimusasetelma

Tässä luvussa esittelen tutkimusasetelman. Ensin esittelen tutkimuskysymyksen, josta siirryn tutkimusaineiston ja analyysimenetelmän esittelyyn. Lopuksi käyn läpi tutkimusetiikan kannalta keskeisiä kysymyksiä.

### 4.1 Tutkimuskysymys

Tutkimuskysymykseni on:

*Miten liputta matkustamista oikeutetaan verkkokeskusteluissa?*

Päätin rajata tutkimuskysymyksen liputta matkustamisen oikeuttamiseen, sillä sopivaa tutkimusaineistoa etsiessäni huomasin tämän näkökulman jäävän usein piiloon. Tutkimusaineistonani toimivat uutisten kommenttikentissä käytävä verkkokeskustelu, ja niiden uutisten kommenttikentissä, joista rajasin tutkimusaineiston, oli kaiken kaikkiaan yhteensä 509 kommenttia, joista vain 73 sisälsivät liputta matkustamista oikeuttavia perusteluja. Valtaosa kommentteista tuomitsi liputta matkustamisen, ja loput kommentteista eivät liittyneet tutkielmani aiheeseen.

Tämä ei ole yllättävää, sillä kuten luvussa 2 esittelin, myös liputta matkustamisen aiemmassa tutkimuksessa vallitseva näkökulma on ollut liputta matkustaminen antisosiaalisena sekä rikollisena toimintana, jonka ongelmallisuus liittyy sen aiheuttamiin julkisen liikenteen yhtiöiden taloudellisiin menetyksiin (Barabino ym. 2020, 18, 25). Tarkoitukseni on tässä tutkielmassa kuitenkin nostaa esille syitä liputta matkustamiselle, jotka saattavat jäädä usein tuomitsevan puheen alle, ja tämän vuoksi päädyin rajaamaan tutkimuskysymyksen liputta matkustamisen oikeuttamiseen. Tavoitteenani on siis luoda lisää ymmärrystä ilmiöstä ja sen syistä. Tutkimuskysymykseen vastaan analysoimalla tutkimusaineistoa ja reflektoiden sitä kriittisen kaupunkiteorian viitekehyksen valossa.

### 4.2. Tutkimusaineistona uutisten kommenttikentät

Valitsin aineistoksi neljän liputta matkustamiseen liittyvän uutisen kommenttikentät. Aineistooni olen rajannut kommenttikentistä ne kommentit, joissa liputta matkustamista oikeutetaan. Vaikka kaikissa kommenteissa ei suoraan mainita liputta matkustamista, tulkitsen niiden liittyvän liputta matkustamisesta käytävään keskusteluun, sillä kaikki uutiset käsittelevät tätä aihetta. Rajattuani analyysiini liputta matkustamista oikeuttavat kommentit, oli kommentteja lopulta

yhteensä 73. Päätin valita tutkimusaineistoksi juuri uutisten kommenttikentät, sillä aineistoa etsittyäni totesin uutisten kommenttikenttien tarjoavan parhaiten tutkimusaiheeseeni sopivaa keskustelua, ja uutisten kommenttikentissä käytävä verkkokeskusteluaineisto tarjoaa mahdollisuuden tutkia aiheesta kiinnostuneen yhteisön näkemyksiä (Hakala & Vesa 2019, 220). Verkkokeskustelua analysoimalla on siis mahdollista saada tietoa ihmisten käsityksistä liittyen tutkimusaiheeseen (em. 202).

Uutisten kommenttikentissä käytävä keskustelu on tutkijasta riippumatonta siten, että kommentoijat nostavat itse esille tärkeinä pitämiään aiheita – aineisto siis muodostuu ihmisten omaehtoisen toiminnan tuotoksena. Tutkijasta riippumattomuuden lisäksi verkkokeskusteluaineiston erityispiirteitä ovat esimerkiksi anonyymiyys ja ei-kasvokkaisuus sekä kysymys aineiston edustavuudesta. (Hakala & Vesa 2013, 206.) Käsittelen näitä tarkemmin luvussa 7, jossa käyn läpi tutkielmani mahdollisia rajoitteita.

Seuraavaksi kuvaan lyhyesti uutisten sisällön, sillä kun keskustelut ovat syntyneet uutisten konteksteissa, voi myös uutisen sisällöllä olla vaikutusta itse keskustelun sisältöön (Hakala & Vesa 2013, 207). Ensimmäinen valitsemani kommenttikenttä on Helsingin Sanomien (2023) uutisesta ”80 eurolla saisi jo ostettua kuukausilipun” – HS seurasi sivusta, kun liputtomille matkustajille sateli tarkastusmaksuja” (Kommenttikenttä 1, liite 1). Uutisessa HS seuraa julkisen liikenteen lipuntarkastajien työtä kiireisimpinä matkatunteita. Kommentteja uutisessa on 81, joista rajasin analyysiini 10.

Toinen valitsemani kommenttikenttä on Helsingin Sanomien (2024) uutisesta ”HSL yrittää pysäyttää pummilla matkustamisen kierteen joukkoliikenteessä” (Kommenttikenttä 2, liite 1). Uutisen mukaan HSL pohtii uusia keinoja liputta matkustamisen vähentämiseksi. Kommentteja uutisessa on 81, joista rajasin analyysiini 13.

Kolmas valitsemani kommenttikenttä on Ilta-Sanomien (2024) uutisesta ”Miisa Nuorgam neuvoi, miten matkustaa pummilla julkisessa liikenteessä – raivo roihahti” (Kommenttikenttä 3, liite 1). Uutisessa käsitellään sitä, miten somevaikuttaja Miisa Nuorgam jakoi Instagram-tililleen vinkkejä, joiden avulla matkustaja voi auttaa kanssamatkustajia livahtamaan lipuntarkastajilta. Kommentteja uutisessa on 67, joista rajasin analyysiini 11.

Neljäs valitsemani kommenttikenttä on Ylen (2023) uutisesta ”Natalia maksaa julkisesta liikenteestä vain muutaman euron kuukaudessa – hän kuuluu pummilla matkustavien salaiseen ryh-



mään” (Kommenttikenttä 4, liite 1). Uutisessa käsitellään pääkaupunkiseudulle syntyneitä yksityisiä ryhmiä, joissa lipuntarkastajilta saatu sakko liputta matkustamisesta maksetaan yhteisesti. Kommentteja uutisessa on 280, joista rajasin analyysiini 39.

### 4.3 Sisällönanalyysi tutkimusmenetelmänä

Tutkielmani analyysimenetelmänä käytän laadullista sisällönanalyysiä, sillä se on hyvä keino analysoida yhteiskunnallisia ilmiöitä ja kysymyksiä, jotka nousevat esiin verkkokeskusteluaineistossa (Hakala & Vesa 2013, 220). Pyrkimyksenäni on luoda parempaa ymmärrystä tutkielmani kohteena olevasta ilmiöstä sekä asettaa se yhteiskunnalliseen kontekstiin, mikä on juuri laadullisen sisällönanalyysin tavoitteena. Laadullinen sisällönanalyysi ei siis tavoittele yleistettävyyttä vaan ilmiöstä tehtyjä havaintoja ja niiden myötä esille saatua tietoa ilmiöön yleisemminkin liittyvistä merkityksellisistä piirteistä. (Em. 205–206.)

Sisällönanalyysi voidaan toteuttaa aineistolähtöisesti, teorialähtöisesti tai teoriaohjaavasti. Sen tavoitteena on muokata aineisto tiiviimpään ja selkeämpään muotoon kadottamatta kuitenkaan sen sisältämää olennaista informaatiota. Laadullisen aineiston analysoinnin tarkoituksena on lisätä informaatioarvoa siten, että hajanaisesta aineistosta luodaan yhtenäinen ja merkityksellinen kokonaisuus tutkittavasta ilmiöstä. Analyysin avulla aineisto selkeytyy, joka mahdollistaa luotettavien johtopäätösten tekemisen. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 90–91.)

Hyödynnän omassa tutkimuksessani aineistolähtöistä lähestymistapaa, mutta tarkastelen tuloksia myös teoreettisen viitekehyksen kautta. Aineistolähtöinen laadullisen aineiston analyysi sisältää kolme vaihetta, joista ensimmäinen on aineiston pelkistäminen. Toinen vaihe on aineiston ryhmittely, ja kolmannessa vaiheessa aineisto abstrahoidaan eli ryhmittelyn pohjalta luodaan teoreettisia käsitteitä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 91–95.)

Aloitin analyysivaiheen lukemalla jokaisen uutisen kommenttikentät huolellisesti läpi saadakseni yleisen käsityksen sisällöstä. Seuraavaksi karsin kommentit siten, että jäljelle jäivät vain ne kommentit, joissa liputta matkustamista oikeutetaan. Tämän jälkeen kävin kommentit yksitellen läpi ja määrittelin, millaisilla perusteilla kussakin kommentissa liputta matkustamista oikeutetaan. Kun jokaisen kommentin oikeuttavat perustelut olivat selvät, jaottelin samansuuntaisia perusteluja käyttävät kommentit yläkategorioiden alle. Lopulta yhdistelin kategorioita perustelujen yhteisten piirteiden perusteella, kunnes päädyin neljään liputta matkustamisen oikeuttamisen tapaan. Nimesin lopulliset yläkategoriat sen mukaan, millä perusteella liputta matkustamisen oikeuttamiseen käytettiin kommentteissa.

#### 4.4 Tutkimusetiikka

Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK 2023, 11) mukaan hyvän tieteellisen käytännön peruseriaatteita ovat luotettavuus, rehellisyys, arvostus ja vastuunkanto. Olen tutkielmassani sitoutunut näiden periaatteiden noudattamiseen. Tutkijan ennakkokäsitykset, valta-asema ja tutkijan tekemät rajaukset sekä niiden vaikutus tutkielman tuloksiin on tärkeää huomioida laadullisessa tutkimuksessa, ja näiden kriittinen tarkastelu on olennaista. Olen tietoinen siitä, että teen itse päätöksiä analysoidessani aineistoa, ja toimintani seurauksena aineistosta nousee esiin tietyt näkökulmat. Pyrin ottamaan mahdollisimman hyvin huomioon sen, etteivät omat subjektiiviset näkemykseni tutkielmani aiheesta ohjaa aineiston analysointia ja sen myötä muodostuvia tulkintoja.

Tutkimusaineistonani toimivat uutisen kommenttikentät. Kommentit on jätetty julkisten uutis-sivustojen kommenttikenttiin, jossa ne ovat kaikkien luettavissa. Tutkielmassani ei tule ilmi kommentoijien nimimerkkejä tai nimiä, enkä esitä tutkielmassani kommenteista sellaisia asioita, joista kirjoittajien henkilöllisyyden voisi tunnistaa. Koska kommentit ovat julkisesti kaikkien saatavilla, enkä tuo nimimerkkejä tai nimiä ilmi tutkielmassani, oletan kommentoijien olevan tietoisia kommenttiensa julkisuudesta ja pyrin tutkielmassani minimoimaan mahdollisuudet heidän henkilöllisyyksiensä tunnistamiseksi. Lisäksi on hyvä huomioida, että kaikissa aineistoni kommenttikentissä on käytössä kommenttien moderointi, jonka seurauksena joitain näkökulmia on saattanut poistua keskustelusta.

## 5 Tulokset

Tässä luvussa esittelen tutkielman tulokset ja tarkastelen tuloksia suhteessa aiempaan tutkimuskirjallisuuteen. Muodostin aineistosta sisällönanalyysin keinoin neljä pääkategoriaa: liikkuminen kaupungissa perusoikeutena, lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus, poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus ja liputta matkustaminen vastarintana. Pääkategoriat on hahmotettu alla olevassa kuviossa (ks. kuvio 1).



Kuvio 1: Tutkimusaineiston luokittelu pääkategorioihin

Aineistossa vallitseva käsitys on, että liikkuminen kaupungissa on perusoikeus, ja näin ollen julkinen liikenne on perustarve, johon kaikilla tulisi olla pääsy. Tähän ajatukseen pohjautuvat loput aineistosta esiin nousseet kategoriat. Aineiston mukaan sekä lippujärjestelmän että poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus aiheuttavat sen, ettei liikkumisen perusoikeutta ole kaikille mahdollista toteuttaa laillisin keinoin, jolloin joudutaan turvautumaan liputta matkustamiseen. Nostan myös esiin aineistosta liputta matkustamisen vastarintana, mikä voidaan nähdä tapana toteuttaa kaupungissa liikkumisen perusoikeutta.

### 5.1 Liikkuminen kaupungissa perusoikeutena

*”Kova [viittaus sakkoryhmiin]. Kyllähän se liikkuminen ja sen tuoma sosialisointi, harrastukset yms. on käytännössä ihan jo perusoikeus. Ei yhteiskuntaan voi sen täysmääräisenä jäsenenä osallistua, jos ei ole varaa liikkumiseen. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Ensimmäisessä kategoriassa liputta matkustamista oikeutetaan sillä perusteella, että liikkuminen kaupungissa on perusoikeus, ja julkinen liikenne perustarve. Seuraavien alalukujen tavat oikeuttaa liputta matkustamista, joita aineiston analyysissä nousi esiin, pohjautuvat tähän ajatukseen kaupungissa liikkumisesta. Aineistossa siis koetaan, että liikkuminen kaupungissa on

perusoikeus, ja näin ollen kaikilla tulisi olla oikeus julkisen liikenteen käyttöön, jotta liikkuminen on mahdollista. Tämä aineistossa vallitseva näkemys julkisesta liikenteestä ja liikkumisesta on linjassa sen kriittisen kaupunkiteorian ajatuksen kanssa, että kaikilla tulisi olla oikeus liikkua kaupungissa ja käyttää kaupunkitilaa (Lohtaja 2018, 54–56) – se siis kuvastaa oikeutta kaupunkiin.

*”Luuletko, että ihmiset täällä huvikseen matkustelee pummilla? Ihmisten on täällä päästävä töihin, kouluun, sairaalatutkimuksiin, synnyttämään, hoitamaan iäkästä vanhempansa jne. [...] Julkinen liikenne täällä ei ole mikään hupi, jota käytetään viihteeseen silloin, jos sattuu olemaan raha, se on PERUSTARVE.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

*”[...] Eipä sitä esimerkiksi monilla työttömällä ole mahdollisuutta muuta kuin pummilla matkustaa, rahaa kun ei ole yhtään mutta on mentävä jonnekin TE-toimistoon, lääkäriin, leipäjoon jne. [...]” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

Kommenteissa toistuu ajatus siitä, ettei liputta matkusteta huvikseen, vaan pakon edessä esimerkiksi pakollisten asioiden hoitamisen vuoksi, mutta myös esimerkiksi liikkumisen tuoma sosialisointi ja harrastaminen nähdään perusoikeuksina. Kommenteissa nähdään, että yhteiskuntaan osallistuminen vaatii mahdollisuuden liikkumiseen kaupungissa. Liputta matkustaminen nähdään selviytymiskeinona.

*”Se kai riippuu paljon tienaa. Valintoja on tehtävä, kuka mihinkä suuntaan. Selviytymisestä tässä on kysymys. Ei kukaan huvikseen pummilla mene, en minä ainakaan, minä vain yritän selviytyä. Niin simppele juttu, tässä yhteiskunnassa. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

*”[...] Jotta pystyy tyydyttämään yhteiskunnan vaateet ”osallistumisesta” tai työnteosta, pitää voida käyttää edes julkista liikennettä, työhön päästäkseen. Tai opintoihin. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Aineistossa siis koetaan, että ilman mahdollisuutta julkisen liikenteen käyttöön, ei ole myöskään mahdollisuutta saavuttaa kaupungin resursseja. Kriittisen kaupunkiteorian näkökulmasta aineistossa korostuu oikeuksien välinen konflikti sekä huoli heistä, joilla yhtäläinen oikeus kaupunkitilassa liikkumiseen ei toteudu (Marcuse 2012, 32).

Liputta matkustamista siis oikeutetaan aineistossa sillä perusteella, että liikkuminen kaupungissa on perusoikeus. Julkisen liikenteen käyttö nähdään välttämättömänä perustarpeena, joka mahdollistaa osallistumisen yhteiskuntaan. Liputta matkustamista perustellaan selviytymiskeinona tilanteissa, joissa taloudellinen tilanne ei mahdollista matkalipun ostamista. Tämä näkemys heijastaa kriittisen kaupunkiteorian ajatusta oikeudesta kaupunkiin.

## 5.2 Lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus

*”[...] Ei ole HSL tullut ajatelleeksi, että matkalippujen hinnat ovat vain liian kalliita osalle ihmisistä? [...]” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

Toisessa kategoriassa liputta matkustamista oikeutetaan sillä perusteella, että lippujärjestelmä on epäoikeudenmukainen. Tämä tapa oikeuttaa liputta matkustamista korostui aineistossa eniten. Tämä tutkielmani tulos on yhteneväinen Sträulin ja Kębłowskiin (2023, 3135–3136) tutkimustuloksen kanssa siinä, että liputta matkustajia motivoi lippujärjestelmään liittyvä epätasa-arvo, joka haittaa monien matkustajien päivittäistä liikkumista kaupungin alueella. Lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus aiheuttaa esteen sille, että liikkumisen perusoikeus kaupungissa toteutuisi. Kritiikkiä saavat osakseen lippujen hinnoittelu, lipun ostokäytännöt sekä lipuntarastajien toiminta.

Lippujen hinnat koetaan epäoikeudenmukaisiksi. Delbosc ja Currie (2019) totesivat, etteivät julkisen liikenteen lippujen hinnat välttämättä ole kohtuullisia vähävaraisten näkökulmasta. Tämä kokemus toistuu aineistossa vahvasti.

*”[...] Tosi kiva tehdä liikkuvaa työtä ja käyttää julkisia pumilla päivittäin työaikana, kun oletettiin että kaikilla on varaa kuukausilippuun, kun itse jätät ainakin kerran viikossa koko päivän syömisen väliin rahan takia.” (Kommenttikenttä 3, liite 1)*

Aineistossa myös koetaan, että liputta matkustajat toimivat ainoalla järkevällä tavalla markkinatalouden puitteissa. Tämä heijastaa kriittisen kaupunkiteorian näkemystä, joka kyseenalaistaa markkinavetoisen kaupunkikehityksen (Brenner 2012, 18–19).

*”Vähänkin isompi kaupunki tarvitsee julkista liikennettä, raitiovaunuja ja metroja, pitääkseen kaupungin elossa. Silloin lipun hinta on kaupungille kustannus tiheästä laajentumisesta. Hinta on kuitenkin kaupungille edullinen, mutta homma menee pieleen, jos lipuilla yritetään tehdä rahaa. Markkinataloudessa tuollaiset ryhmät [viittaus sakkoryhmiin] toimivat ainoalla järkevällä tavalla.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

HSL arvioi menettävänsä 40 miljoonaa euroa vuodessa liputta matkustamisen takia (Helsingin Sanomat 2024b). Kommenteissa kuitenkin kyseenalaistetaan tämä väite sillä perusteella, että jos liputta matkustaminen olisi mahdotonta HSL:n liikennevälineissä, moni liputta matkustaja ei matkustaisi ollenkaan, sillä matkalippuun ei yksinkertaisesti ole varaa.

*”HSL arvioi menettävänsä 40 miljoonaa euroa vuodessa.” Toihan nyt ei pidä alkuunkaan paikkaansa, monilla pumilla matkustavilla ei olisi kuitenkaan rahaa sitä kallista lippua ostaa, jolloin he eivät matkustaisi ollenkaan, jos ei pystyisi. [...]” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

Aineistossa kritisoidaan myös lipun ostomahdollisuuksia. HSL-lipun voi ostaa eri tavoin. Lipun voi ostaa matkakortille, ladata älypuhelimien sovellukseen, tai ostaa lippuautomaatista. HSL

kuitenkin suosii älypuhelinta lipun ostossa. Älypuhelimeen on mahdollista saada esimerkiksi vuoden kausilipun säästötilaus, jota ei ole mahdollista saada muilla tavoin ostetuille lipuille. (HSL.fi.) Vaikka lippu on siis mahdollista ostaa myös ilman älypuhelinta, koetaan lipun osto aineistossa käytännön tasolla osin mahdottomaksi, ja aineistossa toistuu kokemus älypuhelimen vaatimuksesta lipun ostossa. Kommenteissa esimerkiksi lippuautomaatista lipun hankkiminen koetaan hankalaksi, sillä lippuautomaatit ovat aineiston mukaan harvassa, ja usein epäkunnossa. Jos lipun haluaa ostaa tai matkakortin ladata R-kioskilla tai S-ryhmän pisteellä, vaaditaan tästä myös erillinen palvelumaksu (HSL.fi).

*”HSL toimii epäeettisesti. Vuosi toisen jälkeen HSL hankaloittaa lipun ostamista ja matkan maksamista. Samaan aikaan se panostaa liputtomien kiinni jäämiseen. Ansa. [...]” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

Aineistossa pohditaan myös, voiko joku olla pakotettu kulkemaan ilman matkalippua, jos lipun osto ei yksinkertaisesti onnistu esimerkiksi lippuautomaattien ollessa epäkunnossa. Myös Sträulin ja Kębłowski (2023, 3135–3136) mukaan liputta matkustaminen voi olla tahatonta esimerkiksi epäkunnossa olevien lippuautomaattien vuoksi.

*”Tämä lippuautomaattiongelma on aivan varmasti koskettanut monia matkalipun ostajia. Tulee mieleeni sekin, että voiko joku olla pakotettu pummilla yrittämään, jos aika ei anna periksi etsiä toista vaihtoehtoa ja matkaan on päästävä. [...]” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

*”Viime vuonna pistäydyin Helsingissä ensi kertaa vuosiin. Piti mennä metrolla Herttoniemestä keskustaan. Lippuautomaatit epäkunnossa laiturin molemmissa päissä. Lipputarkastaja tuli samaan vaunuun mutta onneksi ehdittiin ajoissa ulos. [...]” (Kommenttikenttä 1, liite 1)*

Aineistossa myös lipuntarkastajien toimintaa kritisoidaan. Lipusta peritään tarkastusmaksu, jos lippu on ostettu vasta sen jälkeen, kun kulkuvälineeseen on jo astuttu sisään (HSL.fi). Aineistossa on havaittavissa Delboscin ja Currien (2019) esiin nostama ongelma liittyen siihen, että liputta matkustaminen nähdään automaattisesti rikollisena toimintana, jolloin suhde lipuntarkastajien ja matkustajien välillä voi olla vihamielinen. Kommenteista välittyy, että suhde lipuntarkastajien ja matkustajien välillä koetaan vihamielisenä, vaikka kyseessä olisi matkustaja, joka ei ole tarkoituksella yrittänyt matkustaa ilman lippua. Jos liputta matkustaminen nähdään automaattisesti epäeettisenä ja antisosiaalisena toimintana (Barabino ym. 2020, 36), sivuuttaa tämä näkökulma esimerkiksi lipun ostoon liittyvät käytännön tason ongelmat matkustajilla, jotka olisivat halunneet ostaa lipun.

*”Joo, mä en ole koskaan mennyt tietoisesti pummilla, mut sen kerran, ku ostin bussissa lipun jo sisällä ollessa, ku piti juosta siihen ja oli muutenkin kiire, ni siel oli tarkastaja ja mätkäs 80 euron sakon. Kostoks vois itekki liittyä tollaseen ryhmään (viittaus sakkoryhmiin).” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Liputta matkustamista siis oikeutetaan aineistossa sillä perusteella, että lippujärjestelmä koetaan epäoikeudenmukaisena. Tuloksissa on yhteneväisyyttä Sträulin ja Kębłowskiin (2023) tutkimuksen kanssa, jossa todetaan lippujärjestelmään liittyvän epätasa-arvon motivoivan liputta matkustamista. Lippujen hinnat koetaan kohtuuttomiksi erityisesti vähävaraisille ja lipun osto vaikeana ilman älypuhelinsovellusta, ja lipuntarkastajien toimintaa kritisoidaan. Lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuuden nähdään estävän liikkumisen perusoikeuden toteutumista kaupungissa.

### **5.3 Poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus**

*”On itsestään selvää, että pummilla matkustaminen samoin kuin myymälävarkaudet ja muukin rikollisuus lisäänty hallituksen kurjistaessa köyhiä niin, ettei heillä ole varaa ruokaan ja matkustamiseen.” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

Kolmannessa kategoriassa liputta matkustamista oikeutetaan sillä perusteella, että poliittinen valta ajaa vähävaraiset matkustajat epäoikeudenmukaiseen tilanteeseen. Poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuuden nähdään aiheuttavan toisen esteen sille, että liikkumisen perusoikeus toteutuisi. 20.6.2023 aloittanut Orpon hallitus (Valtioneuvosto) on leikannut muun muassa työttömyysturvaa, yleistä asumistukea sekä toimeentulotukea, ja monet leikkaukset vaikuttavat pienituloisimpien asemaan (Yle 2024b). Poliittista valtaa kritisoidaan aineistossa juuri vähävaraisiin osuvien leikkausten näkökulmasta, mutta toisaalta myös ilmastotoimien riittämättömyyden näkökulmasta.

*”Ehkä tarinalla kuitenkin olisi sellainen merkitys, että oikein luettuna, se voisi toimia viihdeenä siitä, miksi pienituloisia ei kannata kuristaa enää tiukempaan tilanteeseen ja kurittaa heitä lisää ”leikkauksin”. Ellei perustarpeita saa laillisesti, aletaan niitä ottaa laittomasti, niin kauan kun mitään toimimisen voimia itsellä on. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

*”Pummilla matkustaminen ja yksityisautoilu tulee kyllä lisääntymään, kun Orpon hallitus kaikessa viisaudessaan on päättänyt korottaa joukkoliikenteen verotusta entisestään. Tallinna tarjoaa paikallisille maksutonta joukkoliikennettä, meidän fossiilihallitus pyrkii nostamaan ilmansaasteet uuteen sfääriin bensaveronkevennyksillä ja joukkoliikenteen veronkorotuksilla. [...]” (Kommenttikenttä 2, liite 1)*

Aineistossa liputta matkustaminen määrittyy oireeksi uusliberalismista ja talouskuripolitiikasta. Liputta matkustaminen nähdään selviytymiskeinona nykyisen yhteiskuntajärjestelmän keskellä. Syy liputta matkustamiselle nähdään siis olevan järjestelmässä, ei kansassa. Aineistossa hallituksen vähävaraisiin kohdistuvia leikkauksia kritisoidaan paljon, ja niiden koetaan lisäävän liputta matkustamista. Kriittisen kaupunkiteorian näkökulmasta katsottuna huomio kiinnittyy siis valtasuhteisiin poliittisten päättäjien ja kaupunkilaisten välillä (Brenner 2012, 11).

*”Kuudetta vuotta menen jo pummilla, en kuulu mihinkään ryhmään. Olen köyhä. Orpon hallitus lisää tätäkin matkustusmuotoa. [...] Ei ole minun vikani, että syy on järjestelmässä, ei kansassa. Jos olisin varakas palkansaaja, maksaisin vaikka 100 euroa kuukaudessa ilomielin HSL:lle. Mutta kun tilanne on mikä on, en voi kuin jatkaa.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Vastoin kriminologisen tutkimuksen näkemystä liputta matkustamisesta rikollisena ja antisosiaalisena toimintana (Barabino ym. 2020, 36), korostuu aineistossani puolestaan näkemys siitä, että rehelliset tavat ostaa matkalippu eivät ole välttämättä enää mahdollisia kaikille poliittisten toimien seurauksena, jolloin jäljelle jäävät muut keinot. Liputta matkustaminen nähdään seurauksena siitä, ettei perustarpeita ole poliittisten toimien myötä enää mahdollista saada laillisesti, jolloin niitä aletaan ottaa laittomasti.

*”Sanonpa suoraan, että tässä maassa ei ole enää kaikilla rahaa ostaa lippujaan! Nuo rikkaat kansanedustajat, hallitus, heillä isot tulot, mutta heille hoidettu ilmaiset taksit liikkua! Nuoret, pienillä palkoilla elävät, pienillä eläkkeillä elävät, monisairaavat. esim. Ja juuri elämän alussa, monilla heillä ei ole varakkaita vanhempia, jotka ostaisivat matkalippuja. Eli en ihmettele yhtään, kun jotkut joutuvat kulkemaan ilman lippua, kun rahaa ei vain ole! [...]” (Kommenttikenttä 3, liite 1)*

*”Voi joku toinenkin olla ajatellut jo sitä, miten meneillä oleva kansalaisten tietoinen ajaminen yhä huonomman toimeentulon ja pärjäämisen pariin aiheuttaa luonnollisesti uusien pärjäämisen keinojen etsimisen, elleivät entiset enää toimi (työnteko, sosiaaliturva muissa tilanteissa). Ikävää tässä on, että samalla rapautuu rehellisyys, mikä on ollut joskus suomalaisille oikein kunnia-asia ja ylpeyden aihe. Voisiko valtiomme johto pikkuisen kiinnittää tähän nyt huomiota, että auttaminenkin voisi olla rehellistä, eikä ihmisiä enää sysättäisi entistä huonompaan jamaan taloudellisesti? [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Liputta matkustamista siis oikeutetaan sillä perusteella, että poliittinen valta on epäoikeudenmukaista. Tämän koetaan estävän liikkumisen perusoikeuden toteutumista. Liputta matkustaminen nähdään selviytymiskeinona vähävaraisiin kohdistuvan talouskuripolitiikan vaikutusten ja uusliberalistisen yhteiskunnan keskellä. Näkemys siitä, että rehelliset tavat ostaa matkalippu eivät enää ole mahdollisia kaikille poliittisten toimien seurauksena, korostuu aineistossa.



## 5.4 Liputta matkustaminen vastarintana

*”Pitäisi tehdä mielenosoitus ja yksi päivä kaikkien matkustaa pummilla.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Neljännessä kategoriassa liputta matkustamista oikeutetaan siten, että se perustuu vastarintaan nykyistä järjestelmää kohtaan. Ylen sakkoryhmiä käsittelevän uutisen (2023) kommenttikentässä (Kommenttikenttä 4, liite 1) vastarinnan perusteella liputta matkustamista oikeuttavia kommentteja olikin aineistossa ylivoimaisesti eniten, mikä johtuu todennäköisesti uutisen kontekstin vaikutuksesta keskustelun sisältöön (Hakala & Vesa 2013, 207).

*”Kenties 0,5 prosenttiyksikön veronkorotuksella kuvion saisi maksuttomaksi, koko HSL-alueelle. [...] Peukku aktivisteille, jotta keskustelu kiihtyy. Maksan toistaiseksi heidän pummeilustaan mielelläni.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Aineistossa liputta matkustaminen nähdään aktivismina muun muassa maksuttoman julkisen liikenteen puolesta, paremman yhteiskuntapolitiikan puolesta, paremman liikennepolitiikan puolesta sekä paremman ympäristöpolitiikan puolesta. Liputta matkustaminen vastarintana toimii ratkaisun etsimisenä sille, että perusoikeus liikkumiseen kaupungissa toteutuisi. Kriittisen kaupunkiteorian näkökulmasta liputta matkustamisen oikeuttaminen tapana toteuttaa vastarintaa voidaan siis nähdä aktivismina nykyistä järjestelmää vastaan ja pyrkimyksenä löytää vaihtoehtoisia kaupungin muotoja (Brenner 2012, 18–19).

*”[...] En kutsuisi heitä huijareiksi, vaikka he sääntöjä rikkovatkin. Kutsuisin heitä mieluummin vapaustaistelijoiksi. [...] Verojen avulla saataisiin joukkoliikenteen kustannukset jaettua laajemman porukan maksettavaksi ja verojahan maksaa myös yritykset ja yhteisöt, näin nekin saataisiin osallistumaan joukkoliikenteen kustannuksiin. Toinen etu verorahoitteisuudesta olisi progressiivisuuden mahdollistuminen eli ne, joilla on varallisuutta ja vaurautta enemmän, maksaisivat myös enemmän ja ne, joilla on vähemmän, maksaisivat vähemmän. Silloin rasitus kohdistuisi kaikkiin kykyjen mukaan ja heikoimmassa asemassa olevat voitaisiin vapauttaa verovelvoitteesta kokonaan. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

*”Kuulostaa hyvältä järjestelyltä. Toivottavasti vastaava leviää muuallekin maahan, kunnes vihdoinkin päättäjät päättävät tehdä joukkoliikenteestä ilmaista tai lähes ilmaista. [...] Se ei olisi vain vastuullista yhteiskuntapolitiikkaa, parempaa liikenne- ja logistiikkapolitiikkaa [...], mutta myös ympäristöpolitiikkaa, kun yksityisautoilu vähenee myös.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Aineistossa tulee esille toive julkisen liikenteen matkalippujen maksuttomuudesta, jonka hyvinä puolina nähdään olevan sekä kaikkien mahdollisuus julkisen liikenteen käyttöön, että vastuullisuus ympäristöpolitiikan näkökulmasta. Liputta matkustajat nähdään ’vapaustaistelijoina’ ilmaisen julkisen liikenteen puolesta. Aineistossa myös jaetaan omia kokemuksia siitä, miten

lippuun ei ole enää varaa, ja todetaan sakkoryhmien olevan hyvä idea juuri järjestelmän muuttamisen kannalta.

*”Vaikka olen työssäkäyvä, minulla ei enää ole varaa HSL:n lippuihin. [...] Sakkoryhmä on loistava keksintö, mitäs jos vaan kaikki ajelisimme vastedes liputta, kunnes hintoihin saadaan joku tolkkku.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Aineiston perusteella taloustieteellisen ja kriminologisen tutkimuksen tapa hahmottaa liputta matkustaminen antisosiaalisena toimintana, jossa pyritään maksimoimaan henkilökohtainen taloudellinen hyöty (Barabino ym. 2020, 18, 25), ei ole riittävä; myös ihmiset, joilla olisi varaa lippuun, osallistuvat liputta matkustamiseen solidaarisuuden nimissä, sillä lippujen hinnat koetaan epäoikeudenmukaisena. Myös Sträuli ja Kębłowski (2023) nostivat tutkimuksessaan esille liputta matkustamista poliittisena protestina, jonka avulla lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus tuodaan esille.

*”Ihan solidaarisuudesta pienempituloisia kohtaan lakkasin liki 20 vuoden jälkeen ostamasta HSL kk-lippua. Harkitsin tätä jo edellisellä kerralla, kun hintoja nostettiin, mutta vuosi sitten siirryin pyöräilijäksi ja pyöräilin myös läpi talven. [...] Helsingin kokoisessa paikassa on PAKKO päästä liikkumaan julkisilla, jotta voi käydä työssä, huolehtia lapsista ja elää elämää ylipäättään. Lipun hintoja ei voi eikä saa mistään syystä nostaa sillä tavalla kuin niitä nyt on nostettu.” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

*”[...] En pysty syyttämään näitä ihmisiä ja olen oikeastaan huojentunut, että hyvätuloinenkin osallistuu tällaiseen, tuntiessaan kiukkua epäreiluutta kohtaan, on siis inhimillinen, empaattinen ja auttamishaluinen. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Liputta matkustaminen nähdään aineistossa kansalaistoimintana, ja sakkoryhmät yhteisvastuullisena toimintana. Myös Sträulin ja Kębłowskin (2023, 3131) tutkimuksessa nostettiin esiin liputta matkustamista keskinäisenä avunantona.

*”Onpa nerokas idea toteuttaa yhteisvastuullisuutta, en ollut kuullutkaan moisesta. Periaatteessa kannatan maksutonta joukkoliikennettä ja tällainen ihmisten oma-aloitteisuus ainakin minulta saa sympatiapisteitä. [...]” (Kommenttikenttä 4, liite 1)*

Liputta matkustamista oikeutetaan siis sillä perusteella, että se on vastarintaa nykyistä järjestelmää kohtaan. Liputta matkustaminen nähdään keinona ajaa muun muassa maksutonta julkista liikennettä sekä vastuullisempaa ympäristöpolitiikkaa. Kriittisen kaupunkiteorian näkökulmasta se on kaupunkilaisten aktiivista pyrkimystä tavoitella oikeutta kaupunkiin ja muuttaa järjestelmää (Schmid 2012, 57–58). Aineistossa korostuu solidaarisuus vähävaraisia kohtaan, ja myös hyvätuloiset osallistuvat protestiin epäoikeudenmukaiseksi koettua hinnoittelua vastaan. Tutkimustuloksissa on yhteneväisyyttä Sträulin ja Kębłowskin (2023) tutkimuksen kanssa siinä, että liputta matkustaminen on sekä sosiaalista että poliittista toimintaa.

## 6 Johtopäätökset

Tässä kandidaatintutkielmassa olen nostanut esille verkkokeskusteluissa esitettyjä perusteluja liputta matkustamisen oikeuttamiselle. Käsittelen tässä luvussa tutkielmani johtopäätöksiä ja pohdin tutkimustuloksia. Lisäksi käyn läpi tutkielmani mahdollisia rajoituksia, ja luvun lopuksi pohdin jatkotutkimusaiheita.

Tutkielmassani olen vastannut seuraavaan tutkimuskysymykseen: ”*Miten liputta matkustamista oikeutetaan verkkokeskusteluissa?*”. Tutkimuskysymykseen vastatakseni olen analysoinut aineistolähtöisen sisällönanalyysin keinoin neljän eri liputta matkustamiseen liittyvän uutisen kommenttikentistä löytyneitä kommentteja, joissa liputta matkustamista oikeutetaan. Tarkoitukseni on ollut nostaa esiin näkökulmaa siitä, millaisia oikeuttavia syitä liputta matkustamiselle koetaan olevan, lisätäkseeni ymmärrystä liputta matkustamisen taustalla vaikuttavista syistä.

Analyysissä löysin neljä erilaista tapaa oikeuttaa liputta matkustamista. Ensimmäinen tapa oikeuttaa liputta matkustamista on ajatus siitä, että liikkuminen kaupungissa on perusoikeus. Mahdollisuus käyttää kaupunkitilaa nähdään siis kaupunkilaisen perusoikeutena. Ajatus liikkumisesta perusoikeutena on käsitys, johon myös muut tavat oikeuttaa liputta matkustamista nojaavat. Tässä kategoriassa toistuu ajatus siitä, että julkista liikennettä on pakko käyttää, jotta yhteiskuntaan voi osallistua.

Toinen tapa oikeuttaa liputta matkustamista on lippujärjestelmän epäoikeudenmukaisuus. Tämä nähdään esteenä liikkumisen perusoikeuden toteutumiselle. Lippujärjestelmää kritisoidaan lippujen hinnoittelusta ja ostokäytännöistä sekä vyöhykejärjestelmästä ja lipuntarkastajien toiminnasta. Lipun hinnat koetaan liian korkeina vähävaraisten näkökulmasta ja lipun ostoa koetaan vaikeana, ellei jopa mahdottomana joissain tapauksissa.

Kolmas tapa oikeuttaa liputta matkustamista on poliittisen vallan epäoikeudenmukaisuus. Tämä nähdään esteenä liikkumisen perusoikeuden toteutumiselle. Poliittista valtaa kritisoidaan vähävaraisiin kohdistuvista leikkauksista, ja liputta matkustaminen nähdään talouskuripolitiikan oireena. Myös se, ettei julkisen liikenteen maksuttomuutta yritetä edistää ilmastonäkökulman takia, saa kritiikkiä.

Neljäs tapa oikeuttaa liputta matkustamista on liputta matkustaminen vastarintana. Liputta matkustaminen toimii siis pyrkimyksenä saada muutosta nykyiseen järjestelmään, sekä tapana toteuttaa liikkumisen perusoikeutta kaupungissa. Liputta matkustaminen nähdään tässä kategoriassa aktivismina maksuttoman julkisen liikenteen sekä paremman ilmastopolitiikan puolesta.

Tutkimustulosteni valossa näyttää siltä, että liputta matkustaminen ei ole vain yksilön valinta ja rikkomus (Barabino ym. 2020, 18), vaan se kytkeytyy laajempiin yhteiskunnallisiin rakenteisiin ja epäoikeudenmukaisuuksiin, ja on myös sosiaalinen ilmiö. Tutkimustuloksissani on yhteneväisyyksiä Sträulin ja Kębłowski (2023) tutkimustulosten kanssa: liputta matkustamisen motivaatiot ovat moninaisia ja kytkeytyvät esimerkiksi lippujärjestelmän koettuun epäoikeudenmukaisuuteen, mutta liputta matkustaminen voi olla myös tahatonta esimerkiksi lippuautomaattien ollessa epäkunnossa. Aineistossani nousee esiin Sträulin ja Kębłowski (em.) tutkimuksen tavoin myös liputta matkustaminen protestina: liputta matkustaminen on myös poliittista toimintaa, jolla vaaditaan oikeutta kaupunkiin. Liputta matkustamiseen osallistuvat myös kaupunkilaiset, joilla olisi varaa matkalippuun, sillä heitä motivoi epäoikeudenmukaiseksi koettu lippujärjestelmä, ja he haluavat osoittaa solidaarisuutta vähävaraisille. Lisäksi analyysissäni nousi esille kokemus siitä, että hallituksen kohdistaessa leikkauksia vähävaraisiin (Yle 2024a), heillä ei välttämättä ole enää kykyä maksaa matkalipusta, vaikka he haluaisivat sen ostaa.

Aineistossa liikkuminen kaupungissa nähdään perusoikeutena, mikä kuvastaa Lefebvren (1968) ajatusta kaikkien oikeudesta kaupunkitilaan. Kriittisen kaupunkiteorian viitekehyksestä (Brenner 2012, 11) katsottuna aineistosta esiin nousseet sosiaalista eriarvoisuutta ylläpitävät rakenteet, kuten lippujärjestelmään ja poliittiseen valtaan liittyvät tekijät, asettuvat ongelmalliseksi. Julkinen liikenne, johon kaikilla ei ole pääsyä, heijastaa kaupunkitilaa, jossa liikkuminen on etuoikeus perusoikeuden sijaan. Aineistosta nousee esiin, että liputta matkustaminen on myös poliittinen teko, joka haastaa vallitsevat valtasuhteet ja vaatii oikeudenmukaisempaa järjestelmää. Se nostaa siis esiin kriittisessä kaupunkiteoriassa keskeisiä kysymyksiä siitä, kenelle kaupunki kuuluu, ja miten sen resursseja jaetaan (em. 18-19). Liputta matkustaminen voidaan nähdä tapana toteuttaa ajatusta oikeudesta kaupunkiin käytännössä: se on tapa vaatia pääsyä kaupungin resursseihin ja määritellä kaupunkia uudelleen (Schmid 2012, 57–58).

Lippumaksujen lähestyminen neutraalina osana liikennejärjestelmää, jonka avulla taloudellinen kestävyys varmistetaan (Sträuli & Kębłowski 2023, 3131–3132), asettuu tutkimustulosteni perusteella ongelmalliseksi. Kuten Sträuli ja Kębłowski osoittivat (2023), lippusysteemi on poliittinen ja uusintaa kaupungeissa vallitsevaa sosiaalista epätasa-arvoa, sillä se sivuuttaa väestön sosioekonomisen moninaisuuden. Tämä kokemus näkyi myös tutkimusaineistossani. Ottaen huomioon myös Helsingin kaupungin tavoitteen hiilineutraaliudesta vuoteen 2030 mennessä (Helsingin kaupungin ympäristöraportti 2023, 4) ja liikenteen nousun Helsingin suurimmaksi

päästölähteeksi (Helsingin kaupunki 2024), olisi tällaisessa tilanteessa tärkeää panostaa julkisen liikenteen sekä muiden kestävien liikkumismuotojen (Liikenne- ja viestintäministeriö 2021, 28) käyttöön kannustamiseen. Lipun hintojen korotus tätä tavoitetta vasten vähentää julkisen liikenteen matkustajamääriä (HSL 2023, 2). Ilmastosyiden lisäksi tutkielmani tulosten perusteella julkisen liikenteen toimivuuteen ja saavutettavuuteen olisi tärkeä panostaa päätöksenteon tasolla myös yhdenvertaisuuden nimissä. Lopulta kyse on siitä, miten rakennamme oikeudenmukaisempia kaupunkeja, joissa jokaisella on yhtäläinen mahdollisuus osallistua yhteiskuntaan.

Seuraavaksi käsittelen tutkielmani rajoitteita. Monet rajoitteista liittyvät verkkokeskusteluaineiston ominaisuuksiin. Yksi verkkokeskusteluaineiston etu on se, että se on tutkijasta riippumaton aineistoa, mutta toisaalta tämän vuoksi tarkentavia kysymyksiä ei ole mahdollista esittää. Näin ollen on mahdotonta selvittää, mistä esimerkiksi jonkin näkökannan poissaolo johtuu. Verkkokeskusteluissa saattaa myös muodostua samanmielisten ihmisten keskusteluyhteisöjä, jolloin keskustelut saattavat vinoutua siten, että keskustelijoilla on keskivertoa vahvempia mielipiteitä. (Hakala & Vesa 2013, 206–207.) Aineistoni on kuitenkin poimittu Suomen suurimpien uutiskanavien kommenttikentistä, jolloin uutisten lukijakunta on laaja ja kommenttikenttien keskusteluissa vaihtelevat erilaiset argumentit liputta matkustamisen oikeuttamisesta sen vastustamiseen.

Myös anonymiteetti ja ei-kasvokkaisesti käyty keskustelu voivat vaikuttaa keskustelun sisältöön siten, että keskustelussa esitetään mielipiteitä, joita kasvotusten ei kerrotaisi (Hakala & Vesa 2013, 206). Helsingin Sanomien kommenttikentissä on käytettävä omaa nimeä, jolloin anonymiteetti ei täysin toteudu, mikä mahdollisesti pienentää tätä ilmiötä, mutta Ylen ja Ilta-Sanomien kommenttikentissä käytetään nimimerkkejä, jolloin anonymiteetin vaikutus on tärkeä ottaa huomioon. Ei-kasvokkainen keskustelu on joka tapauksessa jokaisen verkkokeskusteluaineiston piirre, joka voi mahdollisesti vaikuttaa tuloksiin. On myös hyvä huomioida, että aineistoissa käytävä keskustelu on syntynyt tiettyjen uutisten kontekstissa, jolloin myös itse uutisen sisällöllä voi olla vaikutusta keskustelun sisältöön (em. 207).

Aineistoni koko on pieni, joten tulokset eivät ole yleistettävissä kaikkiin ihmisiin, jotka matkustavat ilman lippua. Toisaalta laadullisen tutkimuksen tavoitteena ei ole yleistettävyys, vaan paremman ymmärryksen luominen ilmiöstä sekä sen asettaminen yhteiskunnalliseen kontekstiin (Hakala & Vesa 2013, 205). Koen, että tutkielman rajoitteista huolimatta, tutkimustulokset onnistuvat lisäämään ymmärrystä vielä vähän tutkituista aiheista, eli liputta matkustamisesta

Suomessa (Koskinen 2022) sekä ilmiön poliittisuudesta ja sosiaalisuudesta (Sträuli & Kębłowski 2023, 3131).

Lopuksi käyn läpi mahdollisia jatkotutkimusaiheita. Koska liputta tutkimusta ei ole juurikaan tutkittu Suomessa (Koskinen 2022), näen tarpeen tutkimukselle liputta matkustamisen yhteyksistä rakenteelliseen epätasa-arvoon ja poliittisiin motiiveihin myös Suomessa. Esimerkiksi haastatteluaineiston kautta voisi olla mahdollista saada vielä syvempi katsaus liputta matkustajien vertaisyhteisöjen jäsenten kokemuksiin ja motivaatioihin, ja määrällisten menetelmien avulla voisi selvittää tarkempia syy-seuraussuhteita esimerkiksi taloudellisen aseman ja liputta matkustamisen yhteyksistä. Tutkielmani tulosten valossa myös tutkimus Orpon hallituksen poliittisten toimien vaikutuksista ihmisten kykyyn maksaa julkisesta liikenteen käytöstä ja tästä syntyvään liputta matkustamiseen Suomessa on tarpeellista.

Lisätutkimus siitä, miten julkisen liikenteen saavutettavuutta voitaisiin parantaa sen sijaan, että pelkästään kartoitetaan, miten liputta matkustamista voidaan estää esimerkiksi lipuntarkastajien lisäämisen, infrastruktuurin tai liputta matkustajien profiloinnin avulla (Barabino ym. 2020, 36), on tutkielmani tulosten valossa tarpeellista. Lippumaksujen ja kontrollitoimien totaalista lakkauttamista on tutkittu vain vähän (Sträuli & Kębłowski 2023, 3131). Huomioiden sekä liikenteen suuret päästöt Helsingissä (Helsingin kaupunki 2024), että tutkielmassani esiin nousevat kokemukset epäoikeudenmukaisesta ja epäsaavutettavasta julkisen liikenteen järjestelmästä, tulisi mahdollisuutta käyttäjille maksuttomaan joukkoliikenteeseen myös Helsingissä selvittää lisää.

## Lähteet

Barabino, Benedetto & Lai, Christian & Olivo, Alessandro (2020) Fare evasion in public transport systems: a review of the literature. *Public Transport* 12, 27–88 (2020). <https://doi.org/10.1007/s12469-019-00225-w>

Brenner, Neil & Marcuse, Peter & Mayer, Margit (2012) Cities for people, not for profit. An introduction. Teoksessa Neil Brenner, Peter Marcuse & Margit Mayer (toim.) *Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City*. 1st ed., Routledge, 2012. 42–62. <https://doi.org/10.4324/9780203802182>

Brenner, Neil (2012) What is critical urban theory? Teoksessa Neil Brenner, Peter Marcuse & Margit Mayer (toim.) *Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City*. 1st ed., Routledge, 2012. 11–23. <https://doi.org/10.4324/9780203802182>

Delbosc, Alexa & Currie, Graham (2019) Why do people fare evade? A global shift in fare evasion research. *Transport reviews*, 39(3), 376-391. <https://doi.org/10.1080/01441647.2018.1482382>

Hakala, Salli & Vesa, Juho (2013) Verkkokeskustelut ja sisällön erittely. Teoksessa Salla-Maaria Laaksonen, Janne Matikainen & Minttu Tikka (toim.) *Otteita verkosta: Verkon ja sosiaalisen median tutkimusmenetelmät*. Tampere: Vastapaino, 216–244.

Harvey, David (1976) *Social Justice and the City*. Cambridge, Mass: Blackwell.

Helsingin kaupunki (2024) Helsingin CO2-päästöt vähenivät – liikenteen päästöjen osuus kasvussa. Helsingin kaupungin verkkosivut 13.6.2024. <https://www.hel.fi/fi/uutiset/helsingin-co2-paastot-vahenivat-liikenteen-paastojen-osuus-kasvussa>. Viitattu 7.1.2025.

Helsingin Sanomat (2023) '80 eurolla saisi jo ostettua kuukausilipun' – HS seurasi sivusta, kun liputtomille matkustajille sateli tarkastusmaksuja. Helsingin Sanomat 18.6.2023. <https://www.hs.fi/helsinki/art-2000009644621.html>. Viitattu 12.12.2024.

Helsingin Sanomat (2024) HSL yrittää pysäyttää pummilla matkustamisen kierteen joukkoliikenteessä. Helsingin Sanomat 5.8.2024. <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000010674053.html>. Viitattu 12.12.2024.

Helsingin seudun liikenne (HSL) (2023) Toiminta- ja taloussuunnitelma 2024-2026. [https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/hsl/organisaatio/talouden-raportit/hsl\\_toiminta--ja-taloussuunnitelma-2024\\_2026.pdf](https://staticfiles.hsl.fi/globalassets/hsl/organisaatio/talouden-raportit/hsl_toiminta--ja-taloussuunnitelma-2024_2026.pdf). Viitattu 7.1.2025.

Helsingin seudun liikenne (HSL) (2024a) Väärennetyn lipun käyttäminen joukkoliikenteessä on rikos – se on ”Ihan lipun laitonta”. Helsingin seudun liikenne 21.8.2024. <https://www.hsl.fi/kampanjat/ihan-lipun-laitonta>. Viitattu 2.1.2025.

Helsingin seudun liikenne (HSL) (2024b) Lippuihin ja hinnoitteluun muutoksia vuodenvaihteessa. Helsingin seudun liikenne 29.10.2024. <https://www.hsl.fi/hsl/uutiset/uutinen/2024/10/lippuihin-ja-hinnoitteluun-muutoksia-vuodenvaihteessa>. Viitattu 2.1.2025.

Helsingin seudun liikenne (HSL.fi). Osta lippu. Helsingin seudun liikenteen verkkosivu. <https://www.hsl.fi/liput-ja-hinnat/osta-lippu>. Viitattu 4.1.2025.

@Huolestuneetkansalaiset (2024) Julkaisu Instagram-viestipalvelussa 29.12.2024. <https://www.instagram.com/p/DEKuYdTNFn/>. Viitattu 2.1.2025.

Ilta-Sanomat (2013) ”Smurffitutka” paljastaa tarkastajien liikkeitä Helsingissä. Ilta-Sanomat, 22.3.2013. <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000000596176.html>. Viitattu 7.1.2025.

Ilta-Sanomat (2025) Osa matkustajista uhkaa jättää lipun ostamatta: ”Hinnat ovat jo niin hävyttömät”. Ilta-Sanomat 5.1.2025. <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000010943956.html>. Viitattu 7.1.2025.

Katznelson, Ira (1993) *Marxism and the City*. 1st ed., Oxford University Press, 1993, <https://doi.org/10.1093/0198279248.001.0001>

Koskinen, Satu (2022) Kuka saa ja kenelle annetaan: Julkisen liikenteen tarkastusmaksujen saajat HSL-alueella vuosina 2014–2018. Pro gradu -tutkielma. Tampere: Tampereen yliopisto. <https://trepo.tuni.fi/handle/10024/136919>

Lefebvre, Henri (1968) *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2021) Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15. Liikenne- ja viestintäministeriö. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-588-0>

Lohtaja, Aleks (2018) Klassikko täyttää pyöreitä: Oikeus kaupunkiin. *Yhdyskuntasuunnittelu*, 56(1), 54–57. <https://journal.fi/yhdyskuntasuunnittelu/article/view/77662>



Marcuse, Peter (2012) Whose right(s) to what city? Teoksessa Neil Brenner, Peter Marcuse & Margit Mayer (toim.) Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City. 1st ed., Routledge, 2012. 24–41. <https://doi.org/10.4324/9780203802182>

Merrifield, Andy (2002) Metro-Marxism. New York: Routledge.

Montpellier en commun (2024) Gratuité des transports: 1 an de liberté, égalité, solidarité et écologie. Montpellier en commun 21.12.2024. <https://encommun.montpellier.fr/articles/2024-12-21-gratuite-des-transports-1-de-liberte-egalite-solidarite-et-ecologie>. Viitattu 7.1.2025.

Muñoz, Daniel (2020) An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system. *Emotion, space and society*, 34, 100652. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2020.100652>

Perrotta, Alexis F. (2017) Transit Fare Affordability: Findings From a Qualitative Study. *Public Works Management & Policy*, 22(3), 226–252. <https://doi-org.lib-proxy.tuni.fi/10.1177/1087724X16650201>

Schmid, Christian (2012) Henri Lefebvre, the right to the city, and the new metropolitan mainstream. Teoksessa Neil Brenner, Peter Marcuse & Margit Mayer (toim.) Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City. 1st ed., Routledge, 2012. 42–62. <https://doi.org/10.4324/9780203802182>

Sträuli, Louise & Kębłowski, Wojciech (2023) ‘The gates of paradise are open’: Contesting and producing publicness in the Brussels metro through fare evasion. *Urban Studies*, 60(15), 3126–3142. <https://doi.org/10.1177/00420980221125671>

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Annele (2018) Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos. Helsinki: Tammi, 2018.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta (TENK) (2023) Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan HTK-ohje 2023. [https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje\\_2023.pdf](https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf). Viitattu 8.1.2025.

Valtioneuvosto. Suomen hallitukset ja ministerit. <https://valtioneuvosto.fi/hallitukset-ja-ministerit/hallitukset/>. Viitattu 8.1.2025.

Yle (2024) Hallituksen leikkaukset sosiaaliturvaan iskevät täydellä teholla – nämä muutokset astuivat nyt voimaan. Yle 31.12.2024. <https://yle.fi/a/74-20130318>. Viitattu 4.1.2025.

## Liite 1. Aineisto

Tässä luettelo uutisista, joiden kommenttikentistä olen kasannut tutkimusaineiston.

**Kommenttikenttä 1:** Helsingin Sanomat (2023) '80 eurolla saisi jo ostettua kuukausilipun' – HS seurasi sivusta, kun liputtomille matkustajille sateli tarkastusmaksuja. Helsingin sanomat 18.6.2023. <https://www.hs.fi/helsinki/art-2000009644621.html>. Noudettu 12.12.2024.

**Kommenttikenttä 2:** Helsingin Sanomat (2024) HSL yrittää pysäyttää pummilla matkustamisen kierteen joukkoliikenteessä. Helsingin sanomat 5.9.2024. <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000010674053.html>. Noudettu 12.12.2024.

**Kommenttikenttä 3:** Ilta-Sanomat (2024) Miisa Nuorgam neuvoi, miten matkustaa pummilla julkisessa liikenteessä – raivo roihahti. Ilta-Sanomat 28.8.2024. <https://www.is.fi/viihde/art-2000010659190.html>. Noudettu 12.12.2024.

**Kommenttikenttä 4:** Yle (2023) Natalia maksaa julkisesta liikenteestä vain muutaman euron kuukaudessa – hän kuuluu pummilla matkustavien salaiseen ryhmään. Yle 15.6.2023. <https://yle.fi/a/74-20036911>. Noudettu 12.12.2024.