

TAMPERELAISTEN LIIKKUMISTAPAVALINNAT ARJEN  
PAKKORAOSSA

**Sosiologia**  
**Tampereen yliopisto**  
**Sosiaalitutkimuksen laitos**  
**Pro gradu -tutkielma**  
**Sauli Kinnunen**  
**Huhtikuu 2010**

TAMPEREEN YLIOPISTO

Sosiaalitutkimuksen laitos/ yhteiskuntatieteellinen tiedekunta

KINNUNEN, SAULI: Tamperelaisten liikkumistapavalinnat arjen pakkoraossa  
Pro gradu -tutkielma, 148 s. 1 liites.

Sosiologia

Huhtikuu 2010

---

Tutkimus tarkastelee tamperelaisten liikkumistapavalintoja jokapäiväisinä kulutusvalintoina arjen pakkoraon viitekehyksessä. Tutkimusaineistoksi on rajattu kaupunkilaiset, koska heillä on lyhyempien etäisyyksien ja kattavampien joukko- ja kevyen liikenteenmahdollisuuksien ansiosta useimmiten aito mahdollisuus valita liikkumistapansa.

Tutkimustehtävänä oli tarkastella liikkumisvalintoja ja arjen pakkoraon käsitettä ja niiden toimintamekanismeja. Millaisia merkityksiä kaupunkilaiset antavat pakkoraolle ja liikkumisvalinnoille ja miten he suhtautuvat niihin? Miten liikkumisvalinta -prosessi ja pakkorako toimivat ja ilmenevät? Kuinka käyttökelpoinen käsite 'arjen pakkorako' on? Valitsevatko kuluttajat pakkoraon vai pakottaako pakkorako tiettyihin valintoihin? Missä määrin se rajoittaa ympäristöhuomioivan liikkumisen toteutumista? Tutkimus käsittelee myös sitä onko pakkoraon 'otetta' mahdollista höllentää? ja mitkä muut seikat vaikuttavat kaupunkilaisten liikkumisvalintoihin?

Tutkimus on monitieteinen. Yhteiskuntatieteellinen ympäristötutkimus, arkielämän ympäristöpolitiikka ja ympäristösosiologinen näkökulma yhdistyvät siinä kulutussosiologisiin ja elämäntapatutkimuksellisiin elementteihin. Tutkimus hyödyntää myös useampia teoreettisia käsitteitä, sen sijaan että siinä hyödynnettäisiin ainoastaan yhtä metateoriaa. Tutkimuksen aineisto koostuu kahdeksan tamperelaisen teemahaastattelusta. Tutkimus on laadullinen ja se hyödyntää sekä sosiaalisen konstruktionismin lähestymistapaa, että realistista tutkimusotetta, sitoutumatta kuitenkaan yksipuolisesti kumpaankaan suuntaukseen.

Tutkimus tuo esiin liikkumisvalintoihin liittyvän problematiikan monimutkaisuuden ja moniulotteisuuden. Todelliseksi ja käyttökelpoiseksi osoittautunut pakkorako auttaa hahmottamaan paremmin liikkumisvalintaprosessia ja sitä, miten kuluttajat merkityksellistävät näitä pakkoja ja kokevat tilanteen. Pakkorako ilmenee esimerkiksi vaikuttamalla työpaikan valintaan, taloudellisina pakkoina sekä ajallisten pakkojen kautta. Tutkimus vahvisti myös käsitystä liikkumistavan ihanteellisuuden suhteellisuudesta. Osa liikkumisvalinnoista tapahtuu tietoisesti ja osa taas rutinoituu.

Vaikka pakkorako osoittautui todelliseksi, on sen valta tamperelaisten liikkumistapavalintoihin rajallista ja kyseenalaistettavissa.

Asiasanat: arkielämän ympäristöpolitiikka, kulutus, liikkumisvalinnat, pakkorako, polkuriippuvuus.

## SISÄLLYS

1. JOHDANTO.....	4
2. LÄHTÖKOHDAT.....	6
2.1. Aikaisempaa tutkimusta.....	14
2.2. Liikkumisvalinnat arjen pakkoraossa .....	17
3. TEOREETTISET VÄLINEET.....	26
3.1. Ympäristötiedon ja yhteiskuntatieteellisen tiedon suhde.....	29
3.2. Kulttuurinen ympäristöpolitiikka.....	32
3.3. Tutkimuksen kielikäsitys.....	33
3.4. Elämänpolitiikka ja muita Giddensin 90-luvun käsitteitä .....	37
3.4.1. Rutiinit, turvallisuus ja modernin institutionaaliset ulottuvuudet.....	37
3.4.2. Giddensin riskiyhteiskuntateoretisointia.....	43
3.4.3. Arkinen elämä, elämänpolitiikka ja globaalit ympäristövaikutukset.....	45
3.4.4. Elämänpolitiikka arkielämän ympäristöpolitiikassa.....	49
3.4.5. Giddensin teorioiden kritiikkiä .....	51
4. HAASTATTELUAINEISTO JA LAADULLINEN ANALYYSI.....	53
4.1. Aineiston hankinta.....	53
4.2. Koulutetut urbaanit tamperelaiset.....	58
4.3. Analyysitavan valitseminen ja toteutus.....	64
4.4. Laadullinen analyysi.....	69
5. LIIKKUMISVALINTOIHIN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT.....	73
5.2. Ympäristötieto ja ympäristöorientaatio.....	77
5.3. Taloudelliset tekijät ja rationaalisuus.....	89
5.4. Hyvinvointi / individualismi.....	96
5.5. Arkiset rutiinit ja tottumus.....	100
5.6. Pakkorako ja kiireen tuntu.....	104
5.7. Rakenteelliset tekijät.....	110
6. KAUPUNKILAISTEN LIIKKUMISTAVAT JA NIIDEN IDEAALITYYPIT.....	114
6.1. Omia teitään kulkeva kevytliikkuja.....	117
6.2. Individualistinen autoilija .....	121
6.3. Käytännöllinen joukkoliikkuja.....	124
6.4. Kaikkiruokainen pragmaatikko .....	126
7. LOPUKSI.....	128
7.1. Vapaan liikkumisen ihanne ja erilaiset vapauskäsitteet.....	128
7.2. Liikkumisvalintoja rajoittavat ongelmat ja autoilun kulttuurisen aseman tarkistaminen.....	129
7.3. Etiikan ja luotettavuuden tarkastelua.....	137
7.4. Tutkimuksen anti.....	138
7.5. Pohdintaa.....	142

# 1. JOHDANTO

*”Koskaan aiemmin ei ihminen ole liikkunut niin paljon kuin nykyään. Liikkumisesta on muodostunut hyvin sosiologinen ilmiö. Ilmiö joka rakenteistaa ihmisten ajankäyttöä ja jäsentää heidän arkipäiväänsä sekä työ että vapaa-ajalla.”<sup>1</sup>*

Liikkumisvalinnat ovat keskeinen osa sitä lukuisten valintojen arkea, johon jälkimoderni yhteiskunta jäsenensä 'pakottaa.' Liikkumisvalinnat vaikuttavat merkittävästi yhteiskuntamme rakentumiseen ja toimintaan. mikä tekee niistä tärkeän yhteiskunnallisen kysymyksen. Liikkumisvalinnoilla on merkittäviä taloudellisia, terveydellisiä, hyvinvointiin ja ympäristön tilaan liittyviä seurannaisvaikutuksia. Näistä ympäristövaikutukset ovat tämän tutkimuksen kannalta muita keskeisempiä. Liikkumisvalinnat vaikuttavat merkittävästi esimerkiksi ilmastonmuutosta kiihdyttävien liikenteen päästöjen muodostumiseen, mikä tekee liikkumisvalinnoista erityisen ajankohtaisen tutkimuskohteen. Liikennettä voidaan pitää nykyään myös hallitsevimpana näkyvänä kaupunkitoimintona teollisuuden siirryttyä pois kaupunkien näkyvimmillä paikoilta (Briitta Koskiaho 1997, 175-176).

Tässä ympäristösosiologisessa tutkimuksessa tarkastellaan liikkumisvalintoja jokapäiväisinä kulutusvalintoina arkielämän ympäristöpolitiikan ja kulutussosiologian viitekehityksessä. Tutkimus liittyy myös elämäntapa- ja ympäristösosiologiaan. Tutkimuksen kohteena ovat tamperelaisten kaupunkilaisten liikkumisvalinnat arjen pakkoraon jättämässä kapeassa tilassa. Tutkimustehtäväni oli tarkastella liikkumisvalintoja ja arjen pakkoraon käsitettä. Miten arjen pakkorako vaikuttaa Tamperelaisten liikkumisvalintoihin? Millaisia merkityksiä kaupunkilaiset antavat liikkumisvalinnoille ja eri liikkumistavoille ja miten he suhtautuvat niihin? Valitsevatko kuluttajat pakkoraon vai pakottaako pakkorako tiettyihin

---

<sup>1</sup> Marika Jokinen (2002, 49).

valintoihin? Ja mitkä seikat ovat ympäristövastuullisemman liikkumisen tiellä?

Tutkimuksen keskeisin käsite *arkielämän pakkorako* kasvoi tutkimuksen aikana oivaksi tutkimukselliseksi työkaluksi. Pakkorako auttaa hahmottamaan paremmin liikkumisvalintoja ja kaupunkilaisten niille antamia merkityksiä. Pakkorako paljastui tekijäksi, joka vaikuttaa esimerkiksi taloudellisina ja ajallisina pakkoina. Ympäristöä huomioivia liikkumisvalintoja rajoittavan, mutta kenties avarrettavissa olevan pakkoraon olemassaolo olikin yhtenä lähtökohtalettamuksena tutkimuksessani. Vaikka pakkorako osoittautui todelliseksi, sen valta tamperelaisten liikkumistapavalintoihin 'paljastui' rajalliseksi ja kyseenalaistettavissa olevaksi. Myös mm. liikkumistapojen ihanteellisuuden suhteellinen luonne kirkastui tutkimuksen edetessä.

Muita tärkeitä tutkimuksessa käytettyjä käsitteitä ja teemoja ovat *arkielämän ympäristöpolitiikka*, *kulttuurinen pakkorako*, *kulutus*, *(kulttuurinen) ympäristöpolitiikka*, *liikkumisvalinnat*, *polkuriippuvuus* ja *relatiivinen tiläkäsitys*. Määrittelen käsitteet tarkemmin niiden käytön yhteydessä.

Tutkimuksen aineisto koostuu kahdeksan tamperelaisen haastattelusta. Kaupunkilaiset valikoituivat tutkimuskohteeksi siksi, että heillä on monipuolisen liikennetarjonnan vuoksi useimmiten aito valintamahdollisuus liikkumistapansa suhteen. Liikkumistapavalinnat päätyivät tutkittaviksi eri kulutusmuotojen joukosta mm. merkittävyytensä ja vähäisen aiemman aihetta käsittelevän sosiologisen ja yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen vuoksi.

## 2. LÄHTÖKOHDAT

Keskeisenä lähtökohtana ja idealähteenä tälle tutkimukselle toimi Ilmo Massan ja Sanna Ahosen (2006) toimittama teos *Arkielämän ympäristöpolitiikka*. Kirjan pääidea liittyy siihen, että yhteiskunnallinen 'suuri' ympäristöpolitiikka tarvitsee rinnalleen arjen 'pienstä' ympäristöpolitiikkaa. Arjen ympäristöpolitiikka tuo ympäristöpolitiikkaan tavallisten ihmisten kokemukset sekä hiljaisen tiedon, elämäntavan ja kulttuurisen muutoksen näkökulmat. Tämä taas luo perustaa nykyistä kestävämmälle kulttuurille. Teoksen keskeisintä aluetta on elämäntapojen tutkiminen. Arjen näkökulma ei kuitenkaan tarkoita rajoittumista pelkästään yksilön toiminnan näkökulmaan.

Arkielämän ympäristöpolitiikka on uusi yhteiskuntatieteellinen tutkimussuuntaus, joka liittyy monitieteisiin aloihin kuten yhteiskuntatieteelliseen ympäristötutkimukseen, elämäntapa- ja elämäkertatutkimukseen sekä kulutustutkimukseen (Ilmo Massa & Sanna Ahonen 2006, 9-11). Arkielämän ympäristöpolitiikan näkökulma on kehitetty täydentämään globaalia, välineellistä ja symbolista ympäristöpolitiikkaa. (Massa & Ahonen, 220-221.) Arkielämän ympäristöpolitiikka haastaa 'suuren', enemmän instituutioihin liittyvän ympäristöpolitiikan ihmissläheisemmällä ja 'konkreettisemmalla' arjen näkökulmallaan. Se haastaa myös ympäristöpolitiikan tutkimuksen alati kasvavan välineellistymisen, jossa ympäristöpolitiikka nähdään yhä enemmän erilaisten ohjauskeinojen, indikaattoreiden ja arviointien tuottajana. (Massa & Ahonen 2006, 221.)

Tämän tutkimuksen yksi määrittäjä yhteiskuntatieteellinen ympäristötutkimus, on yhteisnimitys tutkimussuuntauksille, joiden lähtökohtana on ollut ihmisen, yhteiskunnan tai kulttuurin luonto,- ja ympäristösuhteen tutkimus. Tämän

tutkimussuuntauksen piirissä on kehitetty mm. ympäristösosiologiaa ja ympäristöpolitiikan tutkimusta, samoin ympäristöhistorian sekä ympäristöviestinnän ja ympäristötalouden tutkimusta. (Massa & Ahonen, 11.)

Ympäristöön liittyvät merkitykset ovat moninaistuneet. Ympäristö on myöskin politisoitunut, ei niinkään perinteisessä puoluepoliittisessa ja ideologisessa merkityksessä vaan siten, että se liittyy entistä enemmän elämänpolitiikkaan ja itsestäänselvyyksien kyseenalaistamiseen. Kaikki arkiset tekomme pitävät joko yllä tai haastavat vallitsevan yhteiskunnan arvomaailman.

Maailmantalouden mullistuksessa elämänpoliittiset tekomme saattavat vaikuttaa merkityksettömiltä, mutta toisaalta pienikin moraalisten toisinajattelijoiden ja -tekijöiden joukko saattaa onnistua käynnistämään kulttuurisia muutoksia. (Massa & Ahonen 2006, 223.)

Myös arkisten elämäntapojen ja arjen ympäristöelämäntavan tutkiminen on yhteiskunnallisesti tärkeää ja kiinnostavaa. Massa & Ahonen (2006, 220) toteavat, että arjen ympäristöelämäntavan tutkimus voi auttaa saamaan käsityksen siitä kuinka ihmiset todella elävät ja mitä ympäristöasiat heille merkitsevät, mitä mieltä he ovat omista mahdollisuuksistaan muuttaa elämäntapaansa ja miten he toimivat ympäristön hyväksi. Elämäntavasta käytän Toivosen ja Räsänen (2004) määritelmää, jossa ympäristö käsitetään: ”yksilön omaksumien asenteiden, tunteiden ja käyttäytymistäipumusten muodostamaksi kokonaisuudeksi.” (Mt., 234)

Ympäristöpolitiikan professori Yrjö Hailan (2001) mukaan 'ympäristön' voidaan katsoa laajimmillaan viittaavan kaikkeen, mikä meitä ympäröi (Mt.,240). Ympäristö on nelisenkymmentä vuotta sitten tapahtuneen 'ympäristöherätyksen' jälkeen yleisesti saanut merkityksen, jossa sillä viitataan ihmisen omien toimintojen seurauksena uhanalaiseksi joutuneeseen inhimillisen olemassaolon aineelliseen perustaan. (Mt., 9.) Käytän tässä tutkimuksessa yhteiskuntamaantieteen professori Jarmo Kortelaisen (2005) ympäristö -käsitteen määritelmää, jonka mukaan: ”Ympäristö viittaa mahdollisuuteen tarkastella yleisesti ihmisen ympäristöä, joka on

yhteiskunnallisesti tuotettu ja jossa luonnolliset ja kulttuuriset tilaa muokkaavat prosessit ovat rinnakkaisesti läsnä”. (Mt., 55). Näin määriteltynä ympäristö pitää luonnon lisäksi sisällään myös rakennetun ympäristön. Määritelmä soveltuu hyvin lähestymistapaani, sillä se ei sulje pois toisaalta konstruktivistisia ja kulttuurisia, eikä toisaalta realistisempia tulkintoja ympäristöstä, sen kokemisesta ja määrittelystä. Käsite on sikäli tärkeä tässä työssä, että se määrittelee myös osaltaan sitä miten tutkimuksessani suhtaudutaan ympäristöpolitiikkaan, ympäristösosiologiaan ja mm. ympäristönsuojeluun.

Ympäristöpolitiikan puolestaan määrittelen Rauno Sairisen ja Vesa Kannisen (2001) sanoin seuraavasti: ”Ympäristöpolitiikka koostuu julkisten organisaatioiden toimista, joiden tarkoituksena on vähentää tai välttää ympäristölle aiheutettuja haittoja.” Ympäristöpolitiikan tehtävä eroaa siten muiden politiikan sektoreiden ympäristöä hyväksi käyttävistä intresseistä. (Mt, 270.)

Ekologista kuluttamista ja ympäristön huomioivaa elämäntapaa<sup>2</sup> tietoisesti noudattavia henkilöitä on jo tutkittu melko paljon, joten tässä suuntaudutaan enemmän 'tavallisiin' ihmisiin, kaupunkilaisiin, jotka eivät koe olevansa erityisen ympäristötietoisia. Toisaalta hyväksyin haastateltaviksi myös hieman enemmän ympäristöorientoituneita henkilöitä. Tutkimuksen kannalta onkin antoisaa, että kohdejoukko koostuu eri ikäisistä ja eri sosioekonomista asemaa olevista henkilöistä. Tutkimuksen kiinnostavuutta lisää myös tutkittavien erilaiset liikkumistottumukset ja ympäristöorientaatiot eli ympäristöasenteet.

Tarkoitukseni on tutkia liikkumisvalintoja hieman eri näkökulmasta kuin aiemmin. Tarkastelen mm. sitä kuinka todellinen tai vahva tekijä arjen pakkorako oikeastaan on? Miten pakkorako vaikuttaa heidän liikkumisvalintoihinsa? Pakkoraolla tarkoitetaan tässä niitä arkisia olosuhteita,

---

<sup>2</sup> Termit 'ympäristömyötäinen' tai 'ympäristöystävällinen' ovat sikäli harhaanjohtavia, että fyysisten hyödykkeiden kuluttaminen tai liikkuminen ei sinällään ole ”ystävällistä” tai hyväksi ympäristölle. Kuluttaminen on kuvaavampi termi, sillä fyysisten hyödykkeiden ja palveluiden kuluttaminen 'kuluttaa' aina luonnonvaroja ja ympäristöä. Käytän ympäristöhuomioivan liikkumisen- termiä kuvaamaan liikkumista, joka pyrkii ottamaan huomioon ympäristön ekologisen kestävyuden kokonaisvaltaisesti.



jotka pakottavat kaupunkilaisen tekemään tiettyjä liikkumiseen liittyviä valintoja ja sulkevat pois toisia valinnan mahdollisuuksia. Suurimmaksi osaksi pakkorako ilmenee aineistossa joukko- ja kevyt liikennettä estävinä mekanismeina. Tarkastelen pakkorakoa toimijan eli tässä tapauksessa tamperelaisen kannalta. Olennaista on, miten he kokevat pakkoraon. Toisaalta tarkastelen pakkorakoa myös enemmän tutkijan näkökulmasta teoreettisena käsitteenä ja apuvälineenä arkisten pakkojen analysoinnissa ja hahmottamisessa. Olen ottanut pakkoraon käsitteen Ahoselta ja Massalta (2006).

Massa ja Ahonen (2006, 82) kuvailevat pakkorakoa arkisin termein nykyisen työelämän, perheen ja vapaa-ajan vaatimusten välissä kiirehtivän kansalaisen 'oravanpyöräksi', jossa ei jää riittävästi sijaa omille eikä ympäristöä paremmin huomioiville kulutusvalinnoille. Arjen pakkorako tarkoittaa niitä arkisia ehtoja, jotka rajoittavat kuluttajien valinnan mahdollisuuksia. Esimerkiksi vähävaraisille arjen pakkorako näyttäytyy taloudellisina realiteetteina, jotka estävät valitsemasta vaikkapa luonnonmukaisesti tuotettuja, mutta liian kalliita elintarvikkeita. Käsitteellä on pyritty kuvaamaan rakenteiden, kulttuurin, velvoitteiden ja normien saartaman ihmisen liikkumatilaa, sitä että työn ja perheen välissä kiireisessä arjessa sukkuloivalle yksilölle jää niukalti liikkumavaraa. Kuluttaja ei siis ole välttämättä aina 'kuningas', vaan pikemminkin markkinoiden joustava kohde. Kuluttajan tarpeet tuntuvat lisääntyvän liian usein tuotekehittelyn ja tarjonnan tahdissa. (Massa ja Ahonen 2006, 223.)

Pakkoraossa voisi myös tulkita olevan kyse yksilön ja yhteisöllisen/rakenteen välisestä konfliktista, siitä että yksilön valinnanvapaus on yhteiskunnallisten rakenteiden, instituutioiden, normien ja yhteiskunnan muiden jäsenten rajoittamaa. Pakkorakoon liittyy myös kulttuurinen pakkorako, joka on osa arjen pakkorakoa. Sillä viitataan tässä pakkoraon kulttuuriseen ulottuvuuteen, siihen miten kulttuuriset käytännöt, roolit ja normit rajoittavat ja ohjaavat liikkumisvalintoja.

Taloustieteilijä ja kulutustutkija Mika Pantzar (1996) viittaa myös pakkoraon kaltaisiin arkisiin välttämättömyksiin todetessaan, että ihmisten asenteellinen valmius ympäristöä huomioiviin valintoihin on huomattavasti suurempaa kuin käytännössä toteutuva toiminnallinen valmius. Syynä tähän saattaa olla yksinkertaisesti se, että ei ole riittävästi vaihtoehtoisia toimintatapoja. Erilaiset välttämättömyydet ja pakot ovat keskuudessamme, ainakin kokemuksellisesti (koulu, työmatkat ja kaupan sijainti). (Mt., 119.)

Toisaalta tutkimuksessa myös problematisoidaan *pakkorako* -käsitettä, sillä pakottavilta tuntuvat olosuhteet ovat kuitenkin viime kädessä pitkälti omien elämänpoliittisten valintojemme tulosta. Missä määrin siis pakkorako on ylipäätään olemassa ja onko sillä sittenkään kovin vahvaa roolia ihmisten arkielämässä? Tutkimus tuo lisää tietoa kaupunkilaisten liikkumisvalinnoista ja pakkoraon roolista siinä arkisessa sosiaalisessa ympäristössä, jossa valinnat tehdään ja siitä miten valintaprosessit tapahtuvat ja millaisia merkityksiä kaupunkilaiset liikkumiselle, pakkoraolle ja arjen valinnoille antavat.

Liikkumisella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa arkista siirtymistä paikasta toiseen. Se on siis hyötytarkoituksessa tehtyä liikennöintiä, ei niinkään vapaa-ajan piiriin kuuluvaa huvittelua tai kuntoilua, joskin näiden välinen raja on toisinaan melko häilyvä, kuten vaikkapa työmatkapyöräilyn yhteydessä.

Kaupunkilaisten liikkumisvalinnat on kiinnostava tutkimuskohde, sillä liikkumisesta ja siihen liittyvästä kuluttamisesta ja valinnoista on tullut niin itsestään selvää ja arkista ettei sitä monestikaan mielletä kuluttamiseksi. Myös se että joukkoliikenteessä ei osteta konkreettisia hyödykkeitä vaan palveluita, saattaa hämärtää sitä, että paikasta toiseen liikkuminen on kuitenkin useimmiten enemmän tai vähemmän kytköksissä rahavälitteiseen kulutukseen. Kuluttamiseksi mielletään useimmiten arkinen ruoan ja päivittäistavaroiden ostaminen. Toinen seikka joka hämärtänee liikkumisen mieltämistä kuluttamiseksi on se että kevyt liikenne vaatii suhteellisen vähäistä ja harvoin tapahtuvaa taloudellisten resurssien kuluttamista. Esimerkiksi kävely on käytännöllisesti katsoen ilmainen liikkumistapa. Monet

kevyen liikenteen muodot mielletään myös liikuntamuodoiksi, virkistäytymiseksi tai urheiluksi, mikä hämärtää osaltaan liikkumisen mieltämistä kuluttamiseksi.

Kulutuksesta on olemassa lukuisia määritelmiä, mutta tähän tutkimukseen soveltuu hyvin Timo Toivosen ja Pekka Räsäsen (2004) määritelmä, jonka mukaan kulutus tarkoittaa kaikkia niitä prosesseja, joissa hankitaan ja käytetään tavaroita sekä ostetaan tai hyödynnetään muutoin palveluita. Kulutus on hyvin tärkeä osa yksilön arkielämän muodostamaa kokonaisuutta, jota taas voidaan kuvata elämäntavan käsitteellä (Mt., 233). Pantzarin (1996) mukaan yhteiskuntamme on aineenvaihduntajärjestelmä, jossa kulutuksella on tärkeä rooli. Kulutuskritiikin näkökulmaa olisikin syytä laajentaa teknologisten ja sosiaalisten järjestelmien suuntaan ja syventää yksittäisen kuluttajan elämäntavan osalta. (Mt., 107.)

Tässä keskitytään kaupunkilaisten palveluiden (lähinnä joukkoliikenne ja taksipalvelut) kuluttamiseen sekä auton tai polkupyörän ostoon, ylläpitoon ja huoltoon liittyvään kuluttamiseen. Henkilöauton ostamisen ja omistamisen yhteydessä on kiinnostavaa tämän taloudellisen investoinnin suuruus, mikä rajoittaa tai jopa determinoi muita liikkumisvalintoja (vrt. esim. Liisa Uusitalo 1979, 84-86). Arkisten kulutusvalintojen merkityksellisyyttä lisää mm. se, että ihmisten tavoilla elää arkeaan on maailmanlaajuisia ja poliittisia vaikutuksia (Tommi Hoikkala & J-P Roos 2000, 23).

Liikennesuunnittelu on vieläkin lähinnä liikenneinsinöörien toimivallassa, vaikka liikkuminen vaikuttaa hyvin moninaisesti yhdys- ja seutukuntien elämään (Koskiaho, 1997, 175). Marja Järvelä (2002) korostaa liikennetutkimuksen sosiaalidimension merkitystä siksi, ettei vaikkapa laaja ympäristön kannalta otollisemman julkisen liikenteen tarjonta itsessään takaa auton käytön ja koetun autoriippuvuuden vähenemistä, sillä käyttöä määräävät hyvin pitkälti sosiaaliset tekijät. On erityisen tärkeää tutkia liikkumiseen liittyviä sosiaalisia tekijöitä, sillä ratkaisevaa on ympäristön kannalta viime kädessä sosiaalisten seikkojen määrittämä liikkumistapojen

toteutunut käyttö, eivät pelkästään tekniset puitteet, jotka toki ovat edellytys ekologisemman liikkumistapojen valitsemiselle. (Mt., 210.)

Katinka Lybäck (2002, 10) on todennut, että aiheen ajankohtaisuudesta huolimatta, yhteiskuntatieteellistä ja sosiologista tutkimusta, joka paneutuisi ns. kestäväen kehityksen mukaisen liikenteen problematiikkaan - johon tutkimukseni myös liittyy - on tehty Suomessa suhteellisen vähän. (kts. myös Järvelä 2002). Teknisesti ja laskennallisesti hallittavien liikenteeseen liittyvien seikkojen tutkimus ei riitä, tarvitaan juuri yhteiskuntatieteellistä ja sosiologista liikennetutkimusta pyrittäessä minimoimaan liikenteen haittoja jo olemassa olevan runsaan teknisen ja luonnontieteellisen liikennetutkimuksen lisäksi (kts. esim. Lybäck 2002, 10).

Liikenteen ja kaupunkilaisten tutkiminen on tärkeää, koska suomalaisten ympäristöasenteita tutkineen Uusitalon (1986b, 63-69) mukaan ihmiset kokevat Suomessa kärsivänsä eniten ympäristön roskaantumisen (38%) jälkeen juuri teollisuuden ja liikenteen aiheuttamista ilmansaasteista (35% ja 34%). Mitä suuremmassa kaupungissa ihmiset asuvat sitä häiritsevimmiksi ihmiset myös kokevat liikenteen saasteet ja myös muut ympäristöongelmat.

Liikkumistapavalinnat ovat sikäläkin ajankohtainen tutkimusaihe, että moni haluaa muuttaa kaupunkien keskustoista taajamiin. Tämä taas lisää etäisyyksien kasvaessa liikennettä, joka taas lisää mm. liikenteen aiheuttamia ilmansaaste- ja kasvihuonekaasupäästöjä. Lybäckin (2002) mukaan esimodernilla ajalla ei ollut samanlaista tarvetta liikkumiseen kuin tänä päivänä, sillä suurin osa toiminnoista tapahtui pienellä alueella. Yhtenä keskeisenä yhteiskunnan modernisoitumisen piirteenä voidaankin pitää sitä, että eri toiminnot ovat fragmentoituneet omiksi elämänalueikseen eli arkipäivämme on monipaikkaistunut. (Mt., 10; kts. myös Järvelä 2002, 213.) Maanviljelysyhteiskunnassa matkat rajoittuivat asuinpaikan ja sen lähiympäristön välille. Teollisuusyhteiskuntaan siirtymisen myötä matkat paitsi pidentyivät myös lisääntyivät työmatkojen pidennyttyä kauemmaksi koteista siirtyneiden työpaikkojen myötä. Jälkitekollisessa yhteiskunnassa muodostavat

arkiset toimintapaikat jo verkoston, joiden solmupisteet ovat toisistaan etäällä, mikä tietysti lisää liikkumista. (Koskiaho 1997, 176.) Nykyinen trendi, jossa liikkuminen lisääntyy, lisää myös liikkumisen vaikutuksia ihmisten arkeen sekä ympäristöön.

Vaikka aineiston vastaajista suurin osa on joukko- ja kevyen liikenteen käyttäjiä korostuu yksityisautoilun<sup>3</sup> rooli tässä tutkimuksessa. Tämä johtuu siitä, että yksityisautoilun konkreettisin kulutushyödyke auto, on paitsi kulttuurisesti myös monella muulla tavalla erityisen merkityksellinen ja poikkeuksellinen hyödyke, yksi ns. superhyödykkeistä. Se on hyvin suosittu kulutushyödyke, sekä tietyissä olosuhteissa ja tietyillä ehdoilla suhteellisen kätevä liikkumisen väline. Esimerkiksi Uusitalon (1986b, 109) tutkimuksessa työssä käyvistä valtaosa, eli 42% käytti työmatkoilla liikkumiseensa henkilöautoa. Auto on enemmän kuin pelkkä kulkuväline. Sen ympärille on muodostunut kokonainen elämäntapa (vrt. Esim. Uusitalo 1979; Pantzar 1996, 74). Yksittäisen esineen sijasta pyrin tarkastelemaan autoa pikemminkin yhteiskunnallisena ilmiönä, osana liikennejärjestelmää, tietoverkostoa, ja auton käyttöön liittyviä sosiaalisia instituutioita. Tarkastelu kohdistuu auton sijasta pikemminkin autoiluun.

Henkilöautoilu eroaa (polku- ja moottoripyöräilyn ohella) 'henkilökohtaisuudellaan' ja yksityisyyttä tarjoavalla olemuksellaan monista liikkumistavoista. Ympäristöpolitiikan kannalta kuitenkin juuri autoilun muita liikkumistapoja suuremmat ja moninaisemmat ympäristövaikutukset erottavat sen muista liikkumistavoista ja lisäävät sen merkitystä tässä tutkimuksessa. Robert Garnerin (2000, 20) mukaan liikenteestä ja erityisesti henkilöautoliikenteestä onkin tullut koko modernia ympäristökeskustelua symboloiva tekijä, sillä liikenne liittyy vahvasti ympäristöongelmien taloudellisiin, kulttuurisiin ja sosiaalisiin kytkentöihin (kts. myös Lybäck 2002, 9-10). Liikkumisvalinnat ovatkin arkielämän ympäristöpoliittisia tekoja,

---

<sup>3</sup> Monen ympäristötutkijan tavoin olen sitä mieltä, että yksityisautoilu on nyky muodossaan ympäristön kannalta muita liikkumismuotoja ongelmallisempi liikkumistapa. Tutkimus ei kuitenkaan pyri liikkumisvalintojen normatiivinen arvottamiseen, vaan mm. niiden tekijöiden tutkimiseen, mitkä johtavat tai pakottavat kuluttajat tekemään tiettyjä liikkumisvalintoja. Ympäristötutkimuksessa lähtökohdat ovat myös lähtökohtaisesti sidoksissa ympäristöarvoihin.

riippumatta siitä ovatko kuluttajat tästä tietoisia.

Ekososiaalisuus on mielenkiintoinen käsite, jonka laajamittaisempi hyödyntäminen jäi kuitenkin tutkimuksen välttämättömien rajausten vuoksi pois. Lybäckin (2002) mukaan ekososiaalisuuden käsite auttaa korjaamaan mm. puutteen, jossa ympäristöongelmia ei ole aina muistettu pitää ongelmina, joissa on samanaikaisesti läsnä sekä ekologinen että yhteiskunnallinen ulottuvuus. Sosiaalisen ulottuvuuden laiminlyönti ympäristökysymysten tarkastelussa näkyy myös oikeudenmukaisuus- ja tasa-arvokysymysten näkymättömyydessä. Ekososiaalisessa diskurssissa sosiaalisen todellisuuden merkitys painottuu, jolloin huomioidaan ihmisten toiminnan, elämäntapavalintojen, yhteiskunnan rakenteiden, talouspoliittisen vallankäytön ja muiden vastaavien tekijöiden merkitys ympäristökysymyksissä. Lybäck määrittelee ekososiaalisen liikenteen liikenteeksi, jolla on mahdollisimman vähän kielteisiä ekologisia ja sosiaalisia seurauksia. (Lybäck 2002, 14-15)

## **2.1. Aikaisempaa tutkimusta**

Liikkumista voidaan tutkia monista näkökulmista. Mielenkiintoinen ja tuore esimerkki liikkumiseen liittyvästä tutkimuksesta on Arto Haapalan ja Ossi Naukkarisen (2006) toimittama teos *Mobiiliestetiikka*, jonka artikkeleissa lähestytään liikkumista ja liikkumisen kulttuuria estetiikan tutkimuksen viitekehyksestä. Mm. (kulttuuri)maantieteellisestä näkövinkkelistä aihetta sivuaa Ari Aukusti Lehtisen toimittama kokoelmateos *Maantiede, tila, luontopolitiikka*. John Whitelegg on julkaissut monia ympäristöä ja liikennettä käsittelevää teoksia (esim. Whitelegg 1988) sekä toimittaa myös liikennettä yhteiskuntatieteellisesti tarkastelevaa lehteä *World transport policy & practice*. Anton H. Turrill (1995) on tehnyt tapaustutkimuksen Kanadassa liittyen liikennepolitiikkaan ja mm. julkisen liikenteen lisäämisen mahdollisuuksiin. Ehdottomasti mainitsemisen arvoinen on myös Kalle Toiskallion (2001) toimittama kokoomateos *Viettelyksen vaunu*. Monissa

artikkeleissa tarkastellaan hyvin monipuolisesti myös autoilun ympäristöongelmia.

Anne Virtanen (2000) on tutkinut kaupunkilaisten ekologista kuluttajuutta Suomessa. Kaupunkilaisia, kuluttajia ja arkielämän käytäntöjä on toki tutkittu aikaisemminkin, esimerkiksi Liisa Uusitalo (1979; 1986a; 1986b) on tutkinut mm. nuorten ja suomalaisten ympäristöarvoja ja -asenteita sekä kulutustottumusten ympäristövaikutuksia, kulutuksen vaikutuksia ympäristöön ja myös yksityisen liikkumisen kasvun vaikutuksia. Arkielämän ympäristöpoliittinen tarkastelu on kuitenkin melko uusi aihepiiri, eikä sitä ole varsinkaan ympäristösosiologiassa tutkittu tarpeeksi. Lisäksi useimmat ympäristöön liittyvät tutkimukset ja pro gradu -tutkielmat ovat kohdistuneet ympäristöelämäntavan omaksuneisiin ympäristöaktivisteihin, yhteisöihin tai jonkin ”ympäristöalakulttuurin” edustajiin, kun taas vähemmän on tutkittu niitä ehtoja ja tekijöitä, jotka muovaavat 'tavallisten' kuluttajien ympäristöpoliittisia toiminnan ehtoja.

Marja Järvelän, Katinka Lybäckin ja Marika Jokisen toimittaman teoksen *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet* artikkeleissa esitellään laajasti yhteiskuntatieteellistä liikennetutkimusta ja mm. ekososiaalisuuden ja ekososiaalisen liikenteen käsitettä (Järvelä ym. 2002).

Myös kuluttajien ympäristötietoisuuden ilmenemismuotoja on tutkittu jo runsaasti, ja ympäristö ja kulutus ovat jo melko vakiintuneita tutkimussuuntauksia. Sen sijaan se miten ihmiset olisi mahdollista houkutella kuluttamaan vähemmän ja omaksumaan ympäristövastuullisempia elämäntapoja on jäänyt vaille vastausta. Ei ole myöskään tutkittu riittävästi elämäntavan muutoksia ja muuttamista eikä laajempia kulttuurisia muutoksia. (Massa & Ahonen 2006.)

Keskeisiin tutkimusteemoihini liittyvää aiempaa tutkimusta on tehty erityisesti pro gradu -tutkielmissa, mikä johtunee osittain tutkimusaiheen tuoreudesta. Myös Helsinkiä ja pääkaupunkiseutua on käsitelty monissa artikkeleissa,

teoksissa ja tutkimuksissa, esimerkiksi Johanna Hankosen (1994) *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta* sekä Taina Rajantin (2002) *Helsingin autojärjestelmä - juurtunut teknologia*. Briitta Koskiahon (1997) *Kaupungista ekokaupungiksi* -teos käsittelee kaupunkiliikennettä ekologisen kehittämisen näkökulmasta, mutta tarkastelun kohteena on pääosin eurooppalainen kaupunki- ja liikennepolitiikka.

Kimmo Saaristo (1994) on tutkinut vihreää elämäntapaa. Myös Marja Mesimäki (2004) on tutkinut kaupunkilaisen ympäristövastuullisen elämäntavan yksilöllisiä ja yhteiskunnallisia merkityksiä pro gradu tutkielmassaan. Maura Ryömän Helsingin yliopiston ympäristönsuojelutieteen alaan kuuluva vuonna 2007 valmistunut pro gradu *Urbaani on ekoa* tarkastelee liikenteen ja erityisesti autoilun vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin ja maalle muuton vaikutusta mm. liikkumisen aiheuttaman ympäristökuormituksen kannalta. Tutkimus painottuu matemaattis-tilastollisesti, numeerisen aineiston analyysiin sekä esimerkkilaskelmien esittelyyn. Esimerkiksi Satu Lähteenoja (2006) on soveltanut MIPS-menetelmää<sup>4</sup> Suomen tieliikenteen ekotehokkuutta käsittelevässä FIN-MIPS liikenne -hankkeeseen kytkeytyvässä pro gradu tutkielmassaan.

Kansainvälisiä liikenteeseen tutkimuksia on tehty melko runsaasti. Esimerkiksi Dublinin Trinity Collegen sosiologian laitos on tehnyt James Wickhamin koordinoiman hankkeen *Cars project* (2000). Projekti koostui mm. neljän eri eurooppalaisen kaupungin tapaustutkimusten vertailusta. Marja Järvelä on toiminut saman suurkaupunkien liikennetutkimusprojektin (*Scene-SusTech* 1998-99)<sup>5</sup> Suomen osuutta luodanneen projektin johtajana (kts. Järvelä ym. 2002). Tämä ESTRA -tutkimusryhmän raportti on todennäköisesti toistaiseksi tärkein ja laajin Suomessa tehty kaupunkilaisten liikenneasenteita ja liikennekäyttäytymistä kartoittava sosiologinen ja yhteiskuntatieteellinen

---

4 "MIPS (Material Input Per Service unit) on Saksalaisen Wuppertal-instituutin kehittämä mittari, joka kertoo kulutuksen eli tuotteiden ja palvelujen aiheuttamista materiaalivirroista. MIPS kertoo mittaa luonnonvarojen kokonaiskulutuksen ja aikaansaadun hyödyn suhdetta. Se auttaa päätöksenteossa tuotantoon ja kulutukseen vaikuttavia tahoja, tekemällä kestävä tuotannon ja kulutuksen tavoitteen operatiiviseksi, konkreettiseksi ja toimintasuuntautuneeksi. (Michael Lettenmeier 2000, 13-14.)

5 'Scenarios for a sustainable society: car transport systems and the sociology of embedded technologies'.



tutkimus.

Liikkumisvalintoihin keskittyvää tutkimusta ei kuitenkaan ole niin paljon. Johanna Moisanderin (1996) tutkimus *Attitudes and ecologically responsible consumption* on tutkielmani kannalta erityisen kiinnostava, sillä siinä on käytetty yhtenä esimerkkinä kansalaisten asenteen ja käyttäytymisen välisiä liikennevalintoja käyttäen esimerkkinä myös työmatkan kulkutavan valintaa. Asenteella ja käyttäytymisellä ei ole tutkimuksen mukaan voimakasta suoraa yhteyttä, mutta myönteiset ympäristöasenteet vaikuttavat moraalisen vastuun kokemisen, vihreän kuluttajan rooli-identiteetin ja sosiaalisten normien kautta ja niiden avulla.

Randi Johanne Hjorthol (1998) on väitöskirjassaan analysoinut oslolaisten päivittäisiä matkoja. *European Sustainable Cities 1995* on Eu:n kansallisten edustajien ja itsenäisten asiantuntijoiden laatima raportti, joka käsittää myös liikenteen. Raportin tavoite on sekä institutionaalinen että ympäristön hyvinvointiin pyrkivä. Siinä on puntaroitu paikallishallinnon keinoja ja mahdollisuuksia edistää kestävän kaupunginluomista Eu:n sisällä. Raporttiin liittyy yhdeksän osaraporttia, jotka koostuvat eurooppalaisen päätöksenteon tapaustutkimuksista.

## **2.2. Liikkumisvalinnat arjen pakkoraossa**

Tässä tutkimuksessa on siis kyse myöhäismodernin yhteiskunnan kaupunkilaisten valinnoista eli siitä, miten kuluttaja päätyy tiettyyn kulkutapaan tai hylkää jonkun toisen. Olisin voinut fokusoida tutkimukseni vaikkapa pelkästään autoiluun, mutta on todennäköisesti hyödyllisempää tutkia moniulotteisempaa liikennemuotojen kuluttajajoukkoa, jolloin mm. vertailu eri liikkumistapojen välillä mahdollistuu. Haastatellut tamperelaiset voidaan jaotella karkeasti ottaen kahteen joukkoon. Niihin, jotka käyttävät ensisijaisena liikkumisvälineenään henkilöautoa ja niihin, joiden pääasiallinen liikkumistapa on jokin muu kuin auto. Haastatellut muodostavat melko

heterogeenisen joukon, johtuen siitä ettei tutkittavia yhdistä mikään yhteinen organisaatio, harrastus tai toiminta.

Aiheeni sijoittuu siis ympäristösosiologian, kulutustutkimuksen ja elämäntapatutkimuksen alueelle. Alun perin aiheenani oli kuluttajien ympäristöelämäntavan pakkorako ja sen laventamisen mahdollisuudet. Kuluttaminen on kuitenkin niin laaja alue, että rajasin aiheeni edelleen, jolloin päädyin tutkimaan kaupunkilaisten liikkumiseen liittyviä arjen pakkoraon puitteissa tekemiä kulutusvalintoja. Näkökulmana on siis arkielämän ympäristöpolitiikka. Haastateltavat olivat tamperelaisia, mutta tuloksia voi soveltaa jossain määrin keskisuuriin suomalaisiin kaupunkeihin. Pääkaupunkiseudulta on eniten aiempia tutkimuksia, mutta vertailun tekee vaikeaksi. mm. Helsingin ja pääkaupunkiseudun raideliikenne ja suuremmat matkustajamäärät ja etäisyydet.

Tutkimusteemani idea on peräisin Massan & Ahosen (2006, 223) kirjasta, jossa he nostavat keskusteltavaksi muutamia tärkeitä ja kiinnostavia tutkimusteemoja. Lyhyesti ilmaistuna tarkastelen *arkisia liikkumisvalintoja* ja *arjen pakkorakoa*. Lisäksi tarkastelen näihin liittyviä arjen prosesseja ja kaupunkilaisten merkityksenantoja sekä suhtautumista niihin. Miten ja miksi valinnat tapahtuvat ja mikä merkitys arjen pakkoraolla on liikkumisvalinta-prosessissa. Tutkimusta hahmotellessani en tiennyt vielä varmasti, onko pakkorako todellinen tai sovellettavissa oleva käsite, mutta tutkimuksen kuluessa vakuutuin sen mielekkyydestä ja merkityksestä. Ensin tarkastelin sitä, mitkä seikat vaikuttavat kaupunkilaisten liikkumisvalintoihin, eli mitkä ovat liikkumisvalintojen tai liikkumistapavalintojen ehdot, sekä mm. miten ja mistä elementeistä pakkorako ja liikkumisvalinnat konstruoituvat.

Täsmällisemmät tutkimuskysymykseni ovat seuraavat. *1. Kuinka todellinen, vahva ja käyttökelpoinen käsite tuo arjen pakkorako oikeastaan on?* Ja miten pakkorako ylipäätään vaikuttaa eri liikkumismuotojen valintaan, ts. millä tavoin arkielämän pakot tai pakkorako ilmenevät liikkumiseen liittyvissä kulutusvalinnoissa ja arjessa?

2. Valitsevatko kuluttajat itse 'pakkoraon' vai pakottaako pakkorako tiettyihin valintoihin? Eli miten pakottava se lopulta on? Estääkö tai rajoittaako pakkorako ympäristömyötäisen liikkumisen toteutumista? Vai ovatko kuluttajat itse viime kädessä valinneet olosuhteensa ja pakkorakonsa?

3. Käsittelemme analyysissäni jossain määrin myös mm. sitä miten kaupunkilaiset määrittelevät pakkoraon ja liikkumisvalinnat ja suhtautuvat niihin ja pakkoraon laimentamisen mahdollisuuksiin, *onko sen 'otetta' mahdollista höllentää?* Miten pakkorako ilmenee jokapäiväisessä elämässä? Mitkä seikat vaikuttavat kaupunkilaisten liikkumisvalintoihin? Sivuan myös yleisempiä ympäristön huomioivaan kuluttamiseen ja liikkumisvalintoihin liittyviä kysymyksiä.

Tässä on rajattu tutkittavaksi 'tavallisia' kuluttajia, sillä ympäristön kannalta on viime kädessä tärkeämpää selvittää ja löytää niitä mekanismeja, jotka edesauttavat tai estävät 'suuren yleisön' toimimista ympäristön kannalta vastuullisesti, kuin selvittää miten joku sinällään ympäristön kannalta myönteistä elämäntapaa noudattava pieni 'pioneeri' ryhmä pystyy elämään ja näyttämään mallia ympäristövastuullisessa kuluttamisessa. Toki jälkimmäisellä joukollakin on tärkeä merkitys, mutta sitä on jo tutkittu suhteellisen paljon. Sen sijaan kulttuurisia ja elämäntapoihin liittyviä ympäristövastuullisuuden muutoksia ei ole tutkittu vielä tarpeeksi. Juuri sellaisten ihmisten arki, valinnat ja merkityksenannot, joita ei välttämättä määritä ensisijaisesti ympäristövastuullisuus, ovat tämän suhteen kiinnostavia tutkimuksen kohteita.

Tutkimuksen tarkemman kohderyhmän valitseminen oli haasteellista, sillä ei ole olemassa mitään yksiselitteistä kriteeriä, millä valinnan voisi tehdä. On vaikeaa laittaa erilaisia kulutuksen muotoja ympäristövastuullisuuden suhteen tärkeysjärjestykseen, sillä niiden ympäristövaikutukset ovat moninaisia ja keskenään yhteismitattomia. Toiseksi rajaukseen vaikutti myös se minkälaista

kohdejoukkoa on mahdollista ja hedelmällistä tutkia ja minkälaiselle tutkimukselle on 'tilausta'. Valintaan vaikutti merkittävästi myös oma mielenkiintoni sekä asian yleinen yhteiskunnallinen merkittävyys. Vaihtoehtoisiksi tutkimuskohteiksi valikoitui neljä vaihtoehtoa, joista jokaisessa oli omat hyvät ja huonot puolensa.

Ensinnäkin olisi ollut mahdollista tutkia arkielämän kulutusvalintoja yleensä, jolloin tarkastelunäkökulma olisi ollut kuitenkin liian laaja. Toisena vaihtoehtona oli asumiseen ja asunnon lämmittämiseen liittyvät kulutusvalinnat, minkä ongelmana oli mm. kerrostaloasujien rajalliset ja hankalat mahdollisuudet vaikuttaa mm. lämmitysmuotoonsa. Ongelma liittyy oikeastaan siihen, että lämmitysmuodon valinta ei liity arkipäiväiseen kuluttamiseen, vaan on pikemminkin rakenteellistekninen pitkän aikavälin investointia vaativa tekijä. Lisäksi asumiseen (rakennus ja sen käyttö) käytettyjen luonnonvarojen kulutuserot eri kotitalouksissa vuositasolla ovat yllättävän pienet.<sup>6</sup> Myös kasvihuonekaasujen osalta asuminen aiheuttaa liikennettä vähemmän päästöjä globaalisti tarkasteltuna (IPCC (AR4) 2007, 36). Nämä seikat vähensivät asumiseen liittyvän tarkastelemisen mielekkyyttä. Vaihtoehtoina oli myös liikkumiseen tai ruoankulutukseen liittyvien kulutusvalintojen tarkastelu.

Yksi tapa vertailla erilaisten ihmistoimintojen vaikutuksien merkittävyyttä ympäristölle on tarkastella niiden aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä. Globaaleista ihmisperäisistä kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu energian tuotannosta 25,9%, metsätaloudesta 17,4%, teollisuudesta 19,4%, maataloudesta 13,5%, liikenteestä 13,1% sekä asuin- ja kaupallisista rakennuksista 7,9%. Loput 2,8 % aiheutuu jätteistä ja jätevesistä. (IPCC (AR4) 2007, 36) Liikenteellä on siis merkittävä osuus, vaikka se on vasta viidenneksi suurin kasvihuonekaasujen lähde.

Liikenteen merkitys ympäristölle on kuitenkin merkittävämpi, sillä siitä aiheutuu muita huomattavampia ilmanlaatua heikentäviä päästöjä ja

---

<sup>6</sup> Kerrostaloissa materiaalipanoksen kertoimet vaihtelivat välillä 49 kg/m<sup>2</sup> ja 94 kg/m<sup>2</sup> ja omakotitalojen välillä 53 kg/m<sup>2</sup> ja 115 kg/m<sup>2</sup> (Elli Kotakorpi ym. 2008, 18).

ympäristöhaittoja. Esimerkiksi ihmisiin kohdistuvat häkäpäästöt ovat käytännössä kokonaan peräisin liikenteestä, sillä niiden lähde on usein suoraan ihmisten välittömässä elinympäristössä (Mäkelä 2008, 42). Suomessa liikenteen merkitys on myös kasvihuonekaasujen osalta suurempi, sillä se on 18,7%:n osuudella kolmanneksi suurin kasvihuonekaasupäästöjen aiheuttaja (Ympäristötilasto 2005, 10). Pantzarin (1996, 52) mukaan Suomessa ei ympäristödiskurssissa olekaan tiedostettu liikenteen ylivoimaista osuutta kasvihuonekaasujen lähteenä<sup>7</sup>.

Kari Mäkelän (2008) mukaan liikenne aiheuttaa Suomessa yli puolet direktiiveillä säänneltyjen yhdisteiden päästöistä. Hiilidioksidista liikenne tuottaa viidesosan, josta tieliikenteen osuus on n. 70% laskentatavasta riippuen ja henkilöautojen osuus siitä n. 59%. Tieliikenteen osuus onkin liikenteen joukossa ylivoimaisesti suurin. Esimerkiksi häkä-, hiilivety-, ja typenoksidipäästöissä tieliikenne aiheuttaa merkittäviä päästöjä. (Mt., 2008, 42.) Eri liikennemuotojen välillä tieliikenteen osuus on suurin hään 86%, hiilivetyjen 75%, pienhiukkaspäästöjen 56%, metaanin 77%, dityppioksidin 80% sekä hiilidioksidin 73% osalta. Typenoksideistakin sen osuus on 42% kaikista liikenteen päästöistä (VTT 2008).

Tampereen seudulla moni pakokaasupäästölaji vähentyi vuosina 1990-2003. Erityisesti rikkidioksidi, hiukkas-, ja typen oksidit. Tieliikenteen hiilidioksidipäästöt sen sijaan kasvoivat samana ajanjaksona 18% . Samoin melupäästöt ovat kasvaneet. (TASE 2025, 3.)

Päädyin tutkimaan kaupunkilaisten liikkumiseen liittyviä kulutusvalintoja. Vaikka esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien elintarvike- ja maatalousjärjestö FAO:n tutkimusten mukaan lihantuotannon

---

<sup>7</sup> Syynä on todennäköisesti se ettei liikenteen ilmastovaikutuksia voi johtaa suoraan liikenteen energian kulutuksesta, sillä henkilöliikenteen tuottama kasvihuonekaasupäästö määrä on 50% suurempi kuin sen osuus primääri energian kulutuksesta. (Tämä johtuu siitä, että autoilu synnyttää kulutettua energiayksikköä kohden kaksi kertaa enemmän kasvihuonekaasuja kuin esimerkiksi kodeissa kulutetun energian tuottaminen Suomessa.) Toinen syy on se että lentoliikenteen on arvioitu synnyttävän asumiseen verrattuna kuusin kertaisen määrän kasvihuonekaasupäästöjä. (Tämä taas on seurausta siitä että lentokoneiden korkealla päästetyt typenoksidi- ja vesihöyrypäästötkin toimivat kasvihuoneilmiötä voimistavina päästöinä.) Vaikka Juha Nurmela viittasi jo vuonna 1996 julkaistussa väitöskirjassaan tähän, on Suomessa asia alettu tiedostaa vasta myöhemmin. (Pantzar 1996, 52.) (kts. Nurmela 1996, 176) Myöskään lihan tuotannon suurta merkitystä ei vielä tuolloin ymmärretty.

kasvihuoneilmiötä voimistava vaikutus on suurempi kuin liikenteen aiheuttama, ei ruoankulutusvalintojen tutkiminen olisi käytännössä ollut kuitenkaan yhtä helppoa ja mielekästä. Tämä johtuu siitä että ravinnon tuotannon ja kulutuksen ympäristövaikutusten mittavuus on ymmärretty vasta viime aikoina. Ei olisi todennäköisesti helppoa eikä välttämättä yhtä mielekästä tutkia ruokaan liittyviä arkisia kulutusvalintoja suhteessa niiden ympäristövaikutuksiin, koska ihmisillä ei ole ollut riittävästi tietoa ruoan tuotannon merkittävästä roolista ympäristöongelmien aiheuttajana. Henkilöliikenteen ja etenkin yksityisautoilun ympäristöhaitat ovat sen sijaan olleet jo pitkään puheenaiheena<sup>8</sup>.

Lisäksi ruoankulutuksessa on vaikeaa päästä kovin suuriin materiaalivähennyksiin, sillä ruoka on välttämättömyyshyödyke. Esimerkiksi *FIN-MIPS<sup>9</sup> Kotitalous* -hankkeen<sup>10</sup> kotiMIPS -osatutkimuksen analyysin mukaan erot ruoan kulutukseen liittyvässä luonnonvarojen kulutuksessa ovat enimmillään vain kolminkertaiset (Kotakorpi ym. 2008, 51). Liikenteen ja liikkumisen suhteen on sen sijaan enemmän valinnan varaa ja vaihtoehtoja, mikä tekee liikkumisvalintojen tutkimisen mielekkääksi.

Myös erot eri liikkumistapojen ympäristökuormitusten välillä ovat suuremmat. Erot luonnonvarojen kokonaiskulutuksessa liikenteessä kolmen vähiten ja kolmen eniten kuluttavan kotitalouden välillä olivatkin kotiMIPS-tutkimukseen osallistuneiden kesken jopa 35-kertaiset (Kotakorpi ym. 2008, 46).

---

8 Autot ovat suurin päästölähde kaupungeissa ja ne aiheuttavat suurimman osan häkä, typenoksidi, hiilivety ja niiden johdannaisten päästöistä. Lisäksi autot tuottavat raskasmetallipäästöjä ja monia muita orgaanisten partikkelien päästöjä, joilla saattaa olla mutageenisia tai karsinogeenisiä vaikutuksia ja muita terveysvaikutuksia. Autojen päästöt liittyvät smog ja hapan laskeuma-lmiöihin, joilla puolestaan on haitallisia vaikutuksia ympäristöön. (Uusitalo 1986a, 154-165.) Katalyysaattoriin poista typenoksideita ja hiilidioksidia syntyy enemmän, sillä katalyysaattori lisää polttoaineen kulutusta. Myös kasvihuonekaasuna toimivaa typpioksiduulia syntyy katalyysaattorilla varustetussa autossa kymmenen kertaa enemmän. Katalyysaattoreissa oleva katalyyttinä toimiva platinan valmistus on myös erittäin energiantensiivistä, mikä vähentää katalyysaattorilla varustettujen kulkuvälineiden ekotehokkuutta.

9 Liikenteen ympäristökuormitusta voidaan mitata ja verrata muuhun kulutukseen monella tapaa. Käytän seuraavassa MIPS-menetelmän avulla saatuja ekotehokkuudesta kertovia lukuja. Sen etuna on mm. se että siinä huomioidaan kulutuksen piilovirratt, eikä esimerkiksi pelkästään kulutuksen seurauksia, kuten saastepäästöjä (vrt. Lähteenoja 2006, 3). MIPS-menetelmän avulla saadaan parempi kuva jonkin toiminnan kokonaisvaikutuksista ympäristölle. MIPS menetelmään perehtynyt Saksalaisen Wuppertal-instituutin tutkija Friedrich Schmidt-Bleekin (2000, 67-70) mukaan perinteinen jo todettujen haitta-aineiden välttämiseen keskittyvä ympäristöpolitiikka ei voi olla riittävän tehokasta.

10 FIN-MIPS Kotitalous. Kestävän juurruttaminen (2006-2008) on Suomen luonnonsuojeluliiton hallinnoima ja koordinoima hanke, jossa selvitettiin sekä havainnollistettiin suomalaisten kotitalouksien luonnonvarojen kokonaiskäyttöä MIPS-menetelmän avulla (ympäristöministeriö 2009).

Lisäksi erityisesti motorisoidun liikkumisen kokonaisympäristövaikutukset vaikuttavat olevan suuremmat ja ainakin moninaisemmat ja välittömämmin läsnä kuin suurelta osin maaseudulle keskittyvän ruoantuotannon.

Esimerkkeinä liikkumisen haitallisista ympäristövaikutuksista ovat mm. melu, pohjavesien suolaantuminen, eläin- ja ihmiskuolemat, luontoalueiden pirstoutuminen, ilmansaasteet sekä kasvihuoneilmiötä voimistavat hiilidioksidipäästöt. Mainittakoon myös jäteongelma sekä teiden ja liikenteen energian ja raaka-aineiden kulutuksesta aiheutuvat ongelmat. (kts. esim. Garner 2000, 19-20; tilaongelmasta kts. Järvelä 2002, 209-240; vrt. myös Toiskallio 2001, 19.) Lisääntyvästä liikenteestä seuraava laajeneva maantieliikenneverkosto on uhka monien lajien tarvitsemille riittävän eheille ja laajoille elinympäristöille. Ympäristöongelmien<sup>11</sup> lisäksi lisääntyvä liikenne<sup>12</sup> aiheuttaa mm. kasvaneita liikkumiskustannuksia, vapaa-ajan vähenemistä ja tasa-arvoon liittyviä eettisiä ongelmia.

Myös päivittäis- ja kulutustavaroiden kuluttamiseen liittyvät valinnat olisivat olleet mielenkiintoisia ja mielekkäitä arkielämän ympäristöpolitiikan tutkimuskohteita. Liikenteen ympäristökuormitus on kuitenkin luonnonvarojen kulutuksella mitattuna huomattavasti merkittävämpi kuin tavaroiden kuluttamisen ympäristökuormitus.

Keskiverto suomalaisen tavaroiden aiheuttama luonnonvarojen kulutus TMR (total material requirement) on 3 tonnia/a/hlö. Kulutus on suhteellisen pientä, kun verrataan sitä liikenteen aiheuttamaan kulutukseen, joka on 17 tonnia/a/hlö. Samoin ruoan tuottamiseen kuluu vähemmän, 5,9 tonnia/a/hlö. Asumisen osuus on liikenteen jälkeen merkittävin, 11 tonnia/a/hlö. Keskiverto suomalaisen koko kulutus on 40 tonnia a/hlö (Kotakorpi ym. 2008, 38).

Kodin tavaroiden aiheuttamat luonnonvarojen kulutuksen erot tutkimukseen

---

11 Autoilun ympäristökuormituksen arvioimista monimutkaistaa sen monet käyttötavat ja -tilanteet. Kimppakyytien kulkeminen välttämättömillä matkoilla tai auton satunnainen vuokraaminen ovat ympäristönäkökulmasta eriarvoisia asioita, kuin yksin ajaminen ja auton rutiinomainen käyttö, silloin kun tarjolla olisi ympäristön kannalta parempia vaihtoehtoja.

12 Kasvaneista liikennesuoritteista kts. esim. Mäkelä (2008, 46).

osallistuvien kotitalouksien eniten ja vähiten kuluttavan välillä olivat kymmenkertaiset (Kotakorpi ym. 2008, 54). Joten liikkumisen kohdalla on kuluttajilla ainakin periaatteessa suurempi mahdollisuus vähentää luonnonvarojen kulutusta. Tämä lisää liikkumisen merkittävyyttä verrattuna muun kuluttamisen ympäristövaikutuksiin ja motivoi liikkumisvalintojen tutkimista.

Liikkumisvalinnat on hyvä tutkimuskohde, sillä se tutkii arkista jokapäiväistä ilmiötä, joka on hyvin yleinen, jolloin se myös koskettaa kaikkia. Arkisena ilmiönä se lukeutuu arkielämän ympäristöpolitiikan tutkimusalaan. Liikkumisvalinnat ovat myös yhteiskunnallinen ongelma, sillä liikkumisvalinnoilla ja liikkumisella on merkittäviä taloudellisia, terveydellisiä, hyvinvointiin ja ympäristön tilaan liittyviä seurauksia. Näistä viimeksi mainittu eli ympäristö on tämän tutkimuksen kannalta keskeisin.

Liikenteen merkitys kasvaa myös liikenteen kasvun vuoksi. Esimerkiksi Tampereen seudulla liikenne on kasvanut päätte- ja katuverkolla huomattavasti kuluneen kymmenen vuoden aikana. Ja vaikka muiden päästöjen suhteellinen osuus on vähentynyt ovat hiilidioksidi-, ja melupäästöt jatkaneet kasvuaan. (TASE2025, 3, 28.)

Kaupunkilaisten liikkumiseen liittyvien kulutusvalintojen tutkiminen on mielekkäämpää kuin maalla asuvien ensinnäkin siksi, että yhteiskuntien kaupungistuessa yhä useampi asuu kaupungeissa, mikä lisää niiden painoarvoa. Kaupungissa asuvien tutkiminen on tässä kontekstissa mielekkäämpää kuin maalla asuvien myös siksi, että maalla asuvilla ei ole yhtä usein todellisia valinnanmahdollisuuksia liikkumistavan suhteen kuin kaupunkilaisilla. Lisäksi rajauksen valinta liittyy myös kaupunkiympäristön unohdettuun ja aliarvostettuun rooliin suhteessa 'koskemattomaan' luontoon. Ylipäätään urbaania ympäristötutkimusta ei ole tehty vielä riittävästi.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Koskemattomaa luontoa ei käytännössä enää ole. Suurin osa luonnosta on ihmisen vahvasti muokkaamaa, mikä lisää muiden kuin 'koskemattomien' luonnonsuojelualueiden huomioimisen tarvetta. Esim. Risto Heiskalan (1996, 7) mielestä olemme menossa kohti keinotekoisia yhteiskuntia, jossa inhimillinen suunnittelu ja muuntelu kattaa reaalisesti tai potentiaalisesti kaikki todellisuuden ominaispiirteet.



Rajaan tarkasteluni siis pääasiassa Tampereen sisällä tapahtuviin liikkumisvalintoihin ja liikkumiseen. Olisi kiinnostavaa tutkia myös ulkomaanmatkoja ja lomamatkoja, mutta opinnäytetyön tekemisessä resurssit eivät riitä kovin laajaan kansainvälisen liikenteen tarkasteluun. Toinen rajaus koskee vapaa-ajan ja työmatkaliikennettä. Koska halusin pitää tarkasteltavat liikkumistavat moninaisina, olisi pelkästään työmatkoihin rajoittuminen sulkenut tarkastelun ulkopuolelle monia ryhmiä ja liikkumistapoja.

### 3. TEOREETTISET VÄLINEET

Pekka Jokisen (1995) mukaan sosiologiassa ympäristöongelmat ymmärretään laajasti osana muita yhteiskunnallisia tapahtumia, eikä niitä voida käsittää muista yhteiskunnallisista tapahtumista irrallisina ilmiöinä. (Mt., 39).

Sosiologia ja erityisesti sosiologinen teoria kiinnittää nykyään huomattavasti enemmän huomiota ympäristöön kuin vielä 70-luvulla. Esimerkiksi jo 2000-luvun alkupuolella Dunlap (2002, 334-345) totesi kaikkien merkittävien amerikkalaisten sosiologiain tunnustavan ympäristön keskeisen merkityksen ja sen modernille yhteiskunnalle asettamat rajoitteet.

Yksi syy sille ettei sosiologiassa ole perinteisesti juuri huomioitu ympäristöä on, että sosiologia kumpuaa länsimaisesta kulttuuriperinteestä, joka on ollut hyvin antroposentrinen, eli ihminen on nähty muista lajeista ja luonnosta erillisenä ja siten myös muita lajeja ja luontoa ylempänä olevana lajina. Luonto on nähty ensisijassa ihmistä varten olevana ja tätä näkemystä ja sen seurauksia on tehostanut tieteellinen ja teknologinen edistyminen. (Dunlap 2002, 331)

Ympäristösosiologia on sosiologian ala, joka tarkastelee ympäristöongelmia yhteiskunnallisesta näkökulmasta. Sitä tarvitaan paikkaamaan sitä aukkoa, jonka mm. luonnontieteelliset ympäristöä tutkivat tieteet jättävät.

William R. Cattonin ja Riley E. Dunlapin selkeän pelkistetyn määritelmän mukaan tarkoitan ympäristösosiologialla ”ympäristön ja yhteiskunnan vuorovaikutuksen tutkimusta” (Dunlap 2002, 331).

Yhteiskunnallinen ympäristötutkimus kritisoi sosiologisia metateorioita, filosofisista taustaolettamuksista muodostuvaa yleistä taustaa, jonka varaan tietyt sosiologiset teoriat on rakennettu ja oikeutettu. Kritiikki kohdistuu mm.

näiden metateorioiden 'epäekologisuutta' ja edistysmyytin ihannoitua kohtaan. (Massa 1998 , 19-23.) Esimerkiksi ekologisen modernisaation teorioita on kritisoitu kateettomasta teknologiaoptimismista, vaikka niissä on paljon hyviä oivalluksia mm. teknisten innovaatioiden potentiaalista ympäristön kuormituksen vähentämisestä. Ne eivät huomioi riittävässä määrin inhimillisten ympäristöongelmien sosiaalista ulottuvuutta, kuten niiden riippuvuutta sosiaalisista ja yksilön tai yhteiskunnan mikrorakenteellisista tekijöistä. Ne eivät siis myöskään pane tarpeeksi painoa henkilökohtaisten, yksilöllisten valintojen, tekojen ja radikaalien elämäntavallisten muutosten mahdollisuuksille ja välttämättömyydelle. Myös Pantzar (1996, 107) peräänkuuluttaa kokonaisvaltaisemman ekologisen systeemiteorian tarvetta.

Niissä ei myöskään kiinnitetä tarpeeksi huomiota kulutuksen rutinoitumisprosessien kaltaisiin sosiaalisrakenteellisiin tekijöihin. Tällainen teknologiaoptimismi ja sen mukainen teknologinen paradigma pyrkivät poistamaan seurauksia (esim. katalysaattorit), mutta eivät puutu kokonaisuuteen ja itse perimmäisiin (sosiaalisiin) syihin. Liian kapea näkemys liikenteen ympäristöongelmista saattaa johtaa virheellisiin ratkaisuyrityksiin, joissa esimerkiksi pyritään ratkaisemaan liikenteen ongelmat kannustamalla ihmisiä ostamaan uusi auto.

Kaikkia jälkiteollisen yhteiskunnan teorioita kohtaan voidaan taas esittää kritiikkiä, joka liittyy niiden perusväittämään, jonka mukaan ympäristön kuormituksen ja talouskasvun välinen yhteys häviäisi. Tätä ei ole kuitenkaan todistettu ja sitä paitsi ei ole lainkaan varmaa, että materiaallinen ympäristöä kuormittava teollisuus välttämättä häviäisi globaalisti tarkasteltuna minnekään. Pikemminkin vaikuttaisi siltä, että tuotanto ainoastaan siirtyy kapitalismin logiikan mukaisesti aina halvimpien kustannusten alueille pois näkyviltämme. Emme ole kuitenkaan lopettaneet kulutustamme näiden teorioiden mukaisesti. Esimerkiksi tulostimet eivät poistaneet paperia toimistoista ja immateriaalisen tiedonsiirtoon liittyvä tietotekniikka itseasiassa perustuu energiaa ja materiaaleja vaativaan tuotantoon. Periaatteessa tietotekniikka voisi olla melko immateriaalista, mutta käytännössä esimerkiksi

tietoteknisten laitteiden määrä vaikuttaisi kasvavan ja laitekierto nopeutuvan.

Varsinkaan liikenteen yhteydessä ei ole siirrytty, eikä voidakaan siirtyä täysin ”immateriaaliseen tuotantoon”. Ihminen on ruumiillinen olento, jonka keholla on tilallisfyysiset ulottuvuudet ja näin ollen sen siirtäminen immateriaalisesti paikasta toiseen on nykyteknologian keinoin mahdotonta. Liikkumistarpeiden vähentäminen esimerkiksi yhdyskuntarakenteellisella suunnittelulla ja vaikkapa etätyön kaltaisilla innovaatioilla on sitten asia erikseen.

Hyödynnän tässä tutkimuksessa useampia erilaisia teoreettisia käsitteitä. Anthony Giddensin tuotannosta sovellan useampia käsitteitä, erityisesti hänen 90-luvun tuotannostaan. Yhtenä tutkimuksen viitekehystenä on kulttuurinen luontokäsitys ja kulttuurinen ympäristöpolitiikka. Giddens nojaa ekologisen modernisaation teoriaan, johon kuitenkin itse suhtaudun jossain määrin kriittisesti, joten käytän myös Giddensin käsitteitä kriittisesti ja huolella valikoiden. Laadullinen tutkimus pystyy Jari Eskolan ja Juha Suorannan (1998, 84) mukaan hyödyntämään erityisesti teoreettisia käsitteitä, ei välttämättä kokonaisia teorioita. Hyödynnänkin Giddensin teoreettista antia juuri tällä tavalla eli tietyt Giddensin käsitteet, kuten (rutiini, refleksiivisyys ja elämänpolitiikka) auttavat tulkitsemaan arjen pakkorakoa ja kaupunkilaisten liikkumisvalintoja, mutta en koe hedelmälliseksi tässä yhteydessä läheskään kaikkia Giddensin laajan tuotannon käsitteitä hänen mahtipontisesta metateoriasta puhumattakaan.

Tutkimuksen ja teorian suhdetta voidaan Jari Eskolan (2007) mukaan tarkastella esimerkiksi siten, että tutkimusta voidaan kuvata aineistolähtöiseksi, teoriasidonnaiseksi tai teorialähtöiseksi. Aineistolähtöisessä tutkimuksessa ei tutkimuksen teossa turvauduta valmiiseen teoriaan, vaan pyritään rakentamaan teoreettista pohjaa aineiston avulla. Teorialähtöisessä tutkimuksessa, joka on perinteinen (kvantitatiivisen) tutkimuksen malli, tutkimusta taas ohjaa alusta alkaen teoria ja siihen palataan vielä empiriaosuuden tarkastelun jälkeen. Tässä tutkimuksessa suhde teoriaan on lähinnä näiden kahden väliin jäävän tutkimustavan eli

teoriasidonnaisen tutkimuksen mallin mukainen. Tässä mallissa tutkimuksessa hyödynnetään aikaisempaa teoreettista tutkimusta eli analyysissä hyödynnetään aikaisempia teorioita ja teoreettisia käsitteitä, mutta tutkimus ei suoraan nouse jostain tietystä aiemmasta teoriasta tai pohjaudu sellaiseen. (Mt., 162-163.)

Kasvatustieteiden tohtori Kari Kiviniemen (2007, 74) mukaan laadullisessa tutkimuksessa ei ole kyse niinkään etukäteen hahmotetun teorian testauksesta, vaan pikemminkin tutkittavan ilmiön tutkimusprosessin aikana pikku hiljaa tapahtuvasta käsitteellistämisestä. Tällaista tapaa sovelletaan myös tässä tutkimuksessa.

Yhdeksi haasteeksi tässä tutkielmassa muodostui sosiaalisen konstruktionismin ja ns. tieteellisen realismin välisen ristiriidan ylittäminen. Olen valinnut sovittavan kannan, sillä molemmissa on hyvin perusteltuja näkökulmia. En koe kovin antoisaksi sitä tapaa, jolla monesti on jääty kiinni oman kannan puolusteluun ja vastapuolen mustamaalaamiseen. Tulen siis hyödyntämään sekä konstruktionismia että realistisempia näkökulmia.

### **3.1. Ympäristötiedon ja yhteiskuntatieteellisen tiedon suhde**

Kuten jo aiemmin totesin, oman haasteensa tähän tutkielmaan, kuten moneen muuhunkin sosiologiseen ja yhteiskuntatieteelliseen (ympäristö)tutkimukseen, tuo realistisen ja relativistisen todellisuuskäsityksen väliset vastakkainasettelut. Tällaiset rajanvedot ovat osaltaan seurausta sosiologisen tiedon monimuotoistumisen aiheuttamasta pirstoutumisesta (vrt. Pekka Jokinen ja Annamari Konttinen 2004, 87). Jokinen ja Konttinen pohtivat artikkelissaan myös kulttuurin ja luonnon vastakohtaista suhdetta sekä ympäristötiedon ja yhteiskuntatieteellisen tiedon suhdetta. Tämän lisäksi he tarkastelevat ympäristösosiologian yhteiskuntapoliittista roolia. He kysyvät, mitä yhteiskuntatiede pystyy sanomaan ympäristöstä, mitä yhteiskunta kykenee tietämään taustallaan olevasta materiaalisesta perustasta ja kenen

tuottamaan tietoon yhteiskunnallinen päätöksenteko voi nojata ja kuka tällaista pätevää tietoa voi oikein tuottaa. Vieroksun realismi-konstruktionismi kiistan piirteitä, joissa tutkimuskohteita ja tutkijoita kategorisoidaan metateoreettisten lähtökohtien mukaan ja unohdetaan keskustella todellisista tutkimuksista ja niiden tuloksista (vrt. Jokinen & Konttinen 2004, 98).

Tässä tutkimuksessa on sovellettu näkemystä, jonka mukaan sekä realismin että konstruktionismin näkemykset ovat omalta osaltaan oikeassa. Sovittelevalla kannalla tässä asiassa olevat ovat Jokisen ja Konttisen (2004) mukaan ehdottaneet, että ehkä kyseessä onkin vain painotusero, sillä molemmat osapuolet hyväksyvät kuitenkin sekä sen, että fyysinen luonto on todella olemassa, että siitä esitettyjen tulkintojen kulttuurisen sidoksellisuuden. Nykyisessä keskustelussa osapuolina ovat useimmiten maltilliset konstruktionistit, jotka myöntävät fyysisen todellisuuden olemassaolon ja kriittiset realistit, jotka ovat herkkiä kulttuurilliselle ulottuvuudelle. (Mt., 88.) Ajoittain vastapuoli on demonisoitu karrikoiduksi hirviöksi, jonka näkemykset on ollut helppo teilata. Pahimmillaan oikeaoppisimmat realistisen suuntauksen kannattajat ovat leimanneet konstruktionistit jopa koko ympäristösosiologisen mission ja tavoitteiden vesittäjiksi ja heidän toimintansa täten epäeettiseksi. Tiukka konstruktionismi on puolestaan ollut eniten vaikeuksissa kieltäessään tai trivialisoidessaan fyysisen todellisuuden ja samalla ihmisen oman ruumiillisuuden sekä väittäessään kulttuuristen prosessien luonnon konstruointia, luonteeltaan materiaaliseksi. (Mt., 88)

Jokisen ja Konttisen mukaan (2004, 88) realismin ja konstruktionismin eroa voisi kuvastaa sillä, että ensin mainitun ajattelutavan mukaan luonto on autonominen, materiaallinen todellisuus, jonka kanssa ihmiset ja koko yhteiskunta ovat vuorovaikutuksessa, mutta se on riippumaton kulttuurisista ja yhteiskunnallisista prosesseista. Konstruktionismissa taas on omaksuttu näkemys, jonka mukaan luonto ja ympäristö merkitsevät eri asioita eri ihmisille ja ryhmille, koska niitä tulkitaan ja käsitteellistetään monilla eri kulttuurisesti määrittäytyneillä tavoilla.

Molemmat katsantotavat ovat arjen tasolla helposti suurimman osan ihmisistä hyväksyttävissä. 'Realismi' tuntuu itsestään selvältä vaikkapa silloin kun ajatellaan jotain uhkaavaa vaaraa. Emme usko, että päällemme ajava auto pysähtyy, vaikka kieltäytyisimme havaitsemasta sitä tai käsitteellistäisimme sen toisin. (Mt., 88.) Samoin ympäristöongelmat ovat myös konkreettisia ja materiaalisia (Mt., 94). 'Konstruktionismiin' taas on helppo uskoa esimerkiksi siinä yhteydessä kun tiedämme ihmisten voivan muodostaa erilaisia käsityksiä samoistakin asioista. (Jokinen ja Konttinen 2004, 88.) Konstruktionismin mukaan ympäristöongelmissa on olennaista niiden kokemuksellinen luonne, ihmiset määrittelevät sen, mikä on ympäristöongelma (Risto Haverinen 2006, 32).

Kulttuurin ja luonnon erottelu on ollut keskeinen peruselementti modernisoituvassa yhteiskunnassa. Sosiologian vallitsevana käsityksenä ollut ihmiskeskeinen tarkastelutapa on tukenut tällaista erontekoa. Sosiologit ovat enimmäkseen ylläpitäneet tätä kahtiajakoa pyrkiessään säilyttämään etäisyyden luonnontieteisiin. 60- ja 70-lukujen vaihteessa myös yhteiskuntatieteilijät joutuivat kuitenkin pikku hiljaa myöntämään muun yhteiskunnan havahtuessa, että ympäristöongelmat ovat itseasiassa yhteiskunnallisia kysymyksiä. Yhdysvalloissa alkaneen ympäristösosiologian edustajilla oli tavoitteenaan purkaa sosiologista tutkimusta rajoittavaa yhteiskunta-luonto dualismia. (Jokinen ja Konttinen 2004, 89.)

Varhaiset yhdysvaltalaiset ympäristösosiologit kritisoivat myös valtavirtasosiologian välinpitämättömyyttä biofyysisen ympäristön huomioimisessa. Toisena jaettuna tavoitteena varhaisilla ympäristösosiologeilla oli tutkia modernien yhteiskuntien ympäristöongelmien syntymekanismeja (Frederick H. Buttel 2001, 1-2). Ensin mainittu tavoite johti sosiologisen paradigman muutokseen ihmiskunnan riippumattomuutta korostavasta näkemyksestä ihmisen riippuvuutta rajallisesta bio-fyysisestä ympäristöstä huomioivaan ekologiseen paradigmaan.

### **3.2. Kulttuurinen ympäristöpolitiikka**

Kulttuurinen ympäristöpolitiikka on osa tämän tutkielman teoreettista tarkastelunäkökulmaa. Kulttuuri on monimerkityksinen ja vaikeaselkoinen sana, jolla on alettu tarkoittaa yleensä sitä kaikkea mitä ihmisyyhteisö on tuottanut olemassa olevaksi. Nykyisessä ympäristöpoliittisessa keskustelussa, kuten esimerkiksi ns. musiikkitalo-kiistassa oli yhtenä ulottuvuutena erilaiset arvostukset ja toimintakulttuurit (kts. Haukkala 2003). Kulttuurilla tarkoitetaan nykyisin monesti toiminta- ja suhtautumistapaa. Juuri tässä merkityksessä kulttuuri vaikuttaa ehkä eniten ympäristöpolitiikkaan. Kulttuuri on ympäristöpolitiikan olennainen määrittäjä. Valtakulttuurin lisäksi erilaiset osakulttuurit vaikuttavat ympäristöpolitiikkaan.

Ympäristön politisoitumiseen liittyen on kiinnostavaa pohtia myös ympäristön politisoitumista muussa kuin perinteisessä puoluepoliittisessa merkityksessä, esimerkiksi elämänpolitiikan ja itsereflektion lisääntymisenä. Ympäristöön liittyvä arkielämän päätöksenteko on politisoitunut juuri tässä merkityksessä ja ihmiset joutuvat harjoittamaan nykyisin aiempaa enemmän itsereflektiota sekä tekemään elämänpoliittisia valintoja. (Vrt. Giddens 1991, 209-210.)

Kulttuurisen sekä arkielämän ympäristöpolitiikan mukaisesti olisi olennaista kiinnittää huomiota liikkumisvalintojen ja pakkoraon kulttuuriin tekijöihin kuten siihen, millaisessa kulttuurisessa ilmastossa tai ympäristössä kansalaiset tosiasiaassa elävät ja miten tämä rajoittaa tai edistää heidän ympäristöä huomioivaa (kulutus)käyttäytymistään liikkumisvalinnoissa. Muiden länsimaalaisten tavoin suomalaisten, kuten myös tamperelaisten, kuluttajien kulttuuriset toimintapuitteet ovat nykyään kovin ristiriitaiset. Yhtäältä kuluttajilla on taloudellisia ja teknisiä mahdollisuuksia, vapautta ja taloudellista valtaa enemmän kuin koskaan aiempaan ajankohtana, mutta toisaalta heillä on myös enemmän vastuuta ja paineita itsereflektioon kuin aiemmilla sukupolvilla.



Pertti Alasuutarin (1994, 206) yhteiskunnallisen kulttuurintutkimusnäkemysten tavoin olen yhtenä lähestymistapana pyrkinyt kyseenalaistamaan liikkumispoliittisia, totunnaisia ajattelukaavoja ja pyrkinyt laajentamaan ymmärrystä itsestäänselvyyksien ohi sen sijaan, että todistelisin omien hypoteesieni oikeellisuutta. Kulttuurintutkimuksessa pyritään edistämään järkipäistä yhteiskunnallista keskustelua ja tarkastelemaan yhteiskunnallisia ilmiöitä kuten liikkumisvalintoja ennakkoluulottomasti, uusista, perustelluista näkökulmista käsin. Laadullisen tutkimuksen kohteet on yleensä valittu niin, ettei yleistäminen muodosta ongelmaa. Laadullisessa tutkimuksessa ilmiön ymmärtäminen ja selittäminen, sekä tutkijalle että yleisölle, onkin tärkeämpää kuin ilmiön olemassaolon paljastaminen. (Mt., 1994, 209.)

### **3.3. Tutkimuksen kielikäsitys**

Sosiaalisia ongelmia voidaan lähestyä ja ymmärtää pääasiallisesti kahdella tavalla, joko objektivistisesti tai subjektivistisesti. Jako juontuu tietoteoreettisesta jaosta realismin ja idealismin välillä. Realismissa maailma käsitetään objektiiviseksi ja sen olemassaolo mielletään havainnoista riippumattomaksi. (Hakkarainen 2004, 253.) Joensuun yliopiston professorin Pertti Rannikon (1995, 66) toteamuksesta näkyy myös rakentava asenne kiistaan; "Luonto ja ympäristö eivät puhu meille suoraan, vaan me rakennamme niistä ja niiden tarpeista omat konstruktiomme. Ympäristöongelmat eivät ole vain silmiemme edessä – niin kuin monet luonnontieteilijät tuntevat ajattelevan – vaan ennen muuta korviemme välissä".

Tässä tutkimuksessa kielen ei katsota pystyvän kuvaamaan absoluuttista (eikä etenäkään lopullista) totuutta, muttei myöskään ole niin, että olisi mahdollista tutkia ainoastaan sitä, miten ihmiset käyttävät kieltä. Tavallaan tässä käytetty kielikäsitys on "pragmaattinen" sillä tavoin, että kielen voisi sanoa olevan

(tarpeeksi) käyttökelpoinen väline, joka pystyy välittämään käytännöllistä tietoa. Voidaan toki spekuloida ja filosofoida loputtomasti kielen kyvystä välittää totuutta, mutta sen välittämä tieto on riittävässä määrin totuudenmukaista tämänkin tutkimuksen tarkoituksiin. Ja toisaalta voitaisiin myös esittää, että myös eri kielikäsitteiden omaavien välillä käytävä keskustelu (tai väittely) olisi mahdotonta, mikäli olisi niin että kielellä ei voitaisi välittää (riittävässä määrin) käytännöllisiä merkityksiä.

Eskolan ja Suorannan (1998, 195) mukaan kieltä voi pitää joko kuvana todellisuudesta tai sen rakentajana. Tässä tutkielmassa kieli käsitetään siten, että se sekä kuvaa että rakentaa todellisuutta. Kieli on osa todellisuutta kuten konstruktionistit korostavat, mutta sen avulla voidaan myös saada sekä arkisessa että tieteellisessä kontekstissa käyttökelpoista tietoa. Kieli voi - realistien painottaman näkökulman tavoin - toimia tietyin varauksin välineenä todellisuuden tavoittamisessa.

Tieteellä on riskiyhteiskunnassa moninainen ja jopa ristiriitainen rooli. Tieteellä on nimittäin sekä ympäristöongelmien 'pääsyyllisen', niiden määrittäjän sekä ratkaisijan roolit, mikä aiheuttaa myös ristiriitoja ja kiistoja tieteen asemasta. Globaalit ympäristömuutokset näyttävät tekevän tieteistä yhä tärkeämpiä, mutta samaan aikaan tieteet ovat yhä riittämättömämpiä määrittämään sosiaalisesti ehdollistuneita totuuksia. Monet tieteen harjoittajia tutkineet historioitsijat, sosiologit ja antropologit, ovat korostaneet sitä, että tieteellisten teorioiden validius on pikemminkin sosiaalisesti määräytynyt, kuin itsenäisen todellisuuden suoraan määräämä (David Demeritt 1998, 173-174.)

Myös sillä miten tutkija suhtautuu todellisuuteen on tutkimuksen kannalta olennainen merkitys. Tutkijan maailmankuva ja hänen todellisuuskäsityksensä vaikuttaa tutkimuksen teon eri vaiheisiin. Se vaikuttaa ensinnäkin tutkimusongelmien asetteluun ja aineistonkeruun menetelmiin. Lisäksi sillä on vaikutuksensa tutkimuksessa käytettävän teorian ja empiiristen havaintojen valintaan ja siihen kuinka näihin suhtaudutaan, sekä analyysimenetelmien ja

teoreettisen viitekehyksen valintaan. Tutkimusongelmat jakautuvat kahtia sen mukaan miten niissä suhtaudutaan kieleen. Realismilla ja relativismilla viitataan erilaiseen tapaan hahmottaa todellisuutta ja erilaiseen näkemykseen siitä, miten todellisuutta on mahdollista hahmottaa ja kohdata.

Realistisen suuntauksen mukaan ajateltaessa kieli nähdään välineenä, jonka avulla saadaan suoraan tietoa todellisuudesta. Tällöin ajatellaan, että esimerkiksi ihmisten kertomukset asioiden tiloista vastaavat asioiden todellista ilmenemistä. Relativistisen näkemyksen mukaan taas todellisuudesta ei voida saada suoraan tietoa esimerkiksi puheen kautta vaan ihmisten kertomukset ovat ainoastaan eri versioita totuudesta. Relativismi on kytköksissä sosiaaliseen konstruktionismiin. Sosiaalisen konstruktionismin alaan kuuluvissa tutkimuksissa todellisuuden ajatellaan olevan suhteellista (eli relativistista) ja sen ajatellaan rakentuvan sosiaalisessa ja kielellisessä vuorovaikutuksessa toisten toimijoiden kanssa. Tällainen kahtia jakautunut luokittelu on kuitenkin sillä tavalla todellisuutta vääristävä, että molemmista suhtautumistavoissa on aste-eroja ja molempien ominaisuuksia yhdistäviä välimuotojakin on olemassa. Lisäksi termien merkitykset vaihtelevat eri realististen ja relativististen suuntausten mukaan. (Anita Saaranen-Kauppinen & Anna Puusniekka 2006.)<sup>14</sup>

Tutkimusmenetelmien valintaan ei tulisikaan suhtautua kuin johonkin vakaumukseen tai lopulliseen sitoutumiseen. Samaankin tutkimusongelmaan on mahdollista soveltaa erilaisia lähestymistapoja. On myös mahdollista tehdä kompromisseja eri menetelmien välillä. Kriittinen suhtautuminen vallitsevaan todellisuuteen, realismin ja relativismin yhdistäminen voi toisinaan olla mielekkäin vaihtoehto. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Myös Alasuutari on sitä mieltä, ettei kumpikaan ääripää ole paras tapa suhtautua yhteiskunnalliseen todellisuuteen. Realismin äärimuodossa pitäytyessämme voimme nähdä inhimillisen todellisuuden (erillisenä) osana luontoa, mutta menetämme tällöin täydellisesti kyvyn käsittää inhimillistä

---

<sup>14</sup> Lähteenä on käytetty yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston (FSD) ylläpitämää laadullisen tutkimuksen menetelmäopetuksen tietovarantoa. Saatavilla web-muodossa kts. lähdeluettelo.

todellisuutta. Äärimmilleen viedyssä relativismissa ja konstruktionismissa meiltä katoaa kyky erottaa tieteen ja taiteen tai tieteellisesti ja muilla keinoin muodostetut väitteet todellisuuden luonteesta. (Alasuutari 2007, 230-231.)

Niinpä tässäkin tutkimuksessa ei ole ollut mitään syytä asettua tiukasti sen puoleen relativismin kuin realisminkaan kannalle. Pitäytyminen pelkästään realistisissa katsantotavoissa rajoittaisi analyysiäni ja toisaalta en katso välttämättömäksi, enkä erityisen hedelmälliseksi sitoutua myöskään relativismin tiukkoihin dogmeihin ja analysoida pelkästään haastateltujen tapaa tuottaa puhetta ja merkityksiä. Nähdäkseni on tarkoituksenmukaisempaa keskittyä siihen, että aineistosta saataisiin mahdollisimman hyvin vastauksia asetettuihin tutkimuskysymyksiin, valitsemalla paras mahdollinen menetelmä tähän kontekstiin ja ylittää tällaiset tietoteoreettiset tai "maailmankatsomukselliset" vastakkainasettelut. Esimerkiksi Jokinen ja Konttinen (2004, 98) pitävät ympäristösosiologian yhtenä nykysyyntauksena kehittää dikotomisen realismi-konstruktionismi keskustelun rinnalle tällaiset rajat ylittäviä lähestymistapoja.

Itse asiassa suhtaudun kaikkea muuta kuin kritiikittömästi Giddensiin ja hänen tuotantoonsa kokonaisuudessaan, mutta koska ympäristösosiologian hajanaisessa teoreettisessa kentässä on hyödynnetty myös Giddensin teoriaa ja koska Giddensin tietyt teoretisoinnit soveltuvat hyvin tähän tutkielmaan, kaikista puutteistaan huolimatta sovellan joitain hänen teoreettisia käsitteitensä. Giddens on myöhemmässä tuotannossaan omaksunut ainakin osittain uuden ekologisen paradigman, mikä on toinen syy minkä vuoksi hänen tietyt teoretisointinsa soveltuvat hyvin ympäristöongelmien tarkasteluun. Seuraavaksi tarkastelen muutamia kiinnostavia Giddensin käsitteitä.

### **3.4. Elämänpolitiikka ja muita Giddensin 90-luvun käsitteitä**

Giddens on Ulrich Beckin ohella tunnetuimpia riskiyhteiskunnan teoreetikkoja. Giddensin teoretisoinnin yhtenä lähtökohtana on ollut jatkuvan edistyneen - tai yhteiskunnallisten evoluutioteorioiden hylkääminen ja niille vaihtoehtoisten yhteiskunnallisia katkoksia ymmärtävän yleisen sosiologisen yhteiskuntateorian kehittäminen. Giddens kritisoikin teollisuusyhteiskunnan teoriaa ja toisaalta myös Marxilaista yhteiskuntateoriaa. Teollisen yhteiskunnan ja modernisaation teoriat ovat kohdistaneet sosiologian huomiota kohti jatkuvaa ja luonnollisena pidettyä edistystä. (Jokinen 1995, 43, 49.)

Giddensin tuotannossa alkoi selvästi uusi vaihe teoksen *The consequences of modernity* (1990) myötä. (Heiskala 1996, 162). Myös Matti Kortteisen (2000, 32) mukaan Giddensin tuotannossa on 90-luvun alussa tapahtunut taite rakenteiden ja luokkien tutkimisesta tuntevan ja toimivan yksilön tutkimiseen - "modernin minän" ja "elämänpolitiikan" tutkimiseen. Giddensin uudempaa tuotantoa on mahdollista soveltaa mm. arkielämän ympäristöpolitiikan tutkimuksessa. Giddensin tuotanto on hyvin laajaa, joten sovellan valikoiden joitain hänen käsitteitään. Käsitteiden tutkimuksessani Giddensin uudempia, lähinnä 90-luvun tiedekriittisempiä/konstruktionistisempiä näkemyksiä, vaikka osa tarkastelemistani kehittämisistä on saanut alkunsa jo hänen varhaisemmalla kaudellaan.

#### **3.4.1. Rutiinit, turvallisuus ja modernin institutionaaliset ulottuvuudet**

Giddens (1991) esittää mielenkiintoisen havainnon siitä, että ontologinen turvallisuutemme tai turvallisuuden tunteemme perustuu rutiineihin. Esimoderneihin kulttuureihin verrattuna ontologisen turvallisuuden kehitys on muuttunut hauraaksi, vaikka päivittäinen olemassaolomme onkin toki monin tavoin tullut ennustettavammaksi ja kontrolloidummaksi. Laajat abstraktien järjestelmien määrittämät päivittäisen elämän alueet tarjoavat 'laskelmoitavissa olevia' turvallisia toimintaympäristöjä weberiläisessä

merkityksessä. Tällaisista rutiineista puuttuu kuitenkin moraalinen merkitys ja ne voidaan kokea ainoastaan 'tyhjinä' käytäntöinä tai musertavan hämmentävinä.

Mikäli kansalainen päättää asettaa 'itse-tietoisuutensa' (self-identity) suuremman refleksiivisen kontrollin alaiseksi tai rutiinit jostain muusta syystä häiriintyvät, joutuu hän helposti kokemaan eksistentiaalisia (identiteetti) kriisejä. (Mt., 167.) Niinpä ympäristötietoisuuden lisääntyminen ja sen mahdollisesti aiheuttama 'paine', käyttäytymisen muuttamiseen tulevat luultavasti aiheuttamaan eksistentiaalisten kriisien lisääntymistä. Ympäristön huomioimisen paine saattaa näkyä tulevaisuudessa myös liikkumisvalintojen yhteydessä. Modernin (sosiaalisen elämän) refleksiivisyys merkitsee Giddensille (1990, 38) sitä, että sosiaaliset käytännöt joutuvat jatkuvan tutkiskelun tai kyseenalaistamisen kohteeksi ja niitä muokataan ja korjataan uudelleen niistä saatavilla olevan tiedon avulla.

Ehkäpä tulevaisuudessa ei ole enää niin itsestään selvää, kuinka usein, kuinka pitkiä matkoja ja millä tavalla kuljetaan. Kenties kaupunkilaiset eivät myöskään tyydy tulevaisuudessa yhtä helposti valmiiksi annettuihin liikenteen, asumisen ja palveluiden infrastruktuuriin. Giddens (1990, 94 ) pitää luottamuksen käsitettä olennaisena turvallisuuden ja turvattomuuden kokemisessa. Normaalisti ihmiset saavat lapsuudessa koetusta (äidin) turvasta suojan aikuisiällä kohtaamiaan modernin massiivisia uhkia vastaan. Jos tämä jää puuttumaan voivat ihmiset kokea aikuisena ahdistusta tai sairastua esimerkiksi skitsofreniaan.

Yhteiskuntatieteellisestä katsannosta tarkasteltuna on erityisen kiinnostavaa juuri liikkumisvalintojen luonne sosiaalisina käytänteinä, sosiaalisista käytännöistä, kulttuurisista tavoista ja tottumuksista riippuvaisina tapahtumina. Giddensin havainto siitä, että ontologinen turvallisuutemme perustuu rutiineihin, auttaa ymmärtämään sitä miksi valinnat ja myöskin kulutus ja liikkumisvalinnat helposti rutinoituvat. Rutiinit luovat turvallisuutta ja helpottavat elämää, kun esimerkiksi joka kerta kauppaan lähtiessä ei tarvitse miettiä miten sinne nyt oikein menisi. On myös helpompaa ymmärtää,

että näin ollen uusien liikkumistapojen omaksuminen koetaan helposti hankalaksi ja uhkaavaksi. Koska ympäristön nykyisen tilan riittävä ja tarpeeksi nopea kohentaminen kuitenkin vaatii uusien tapojen ripeää omaksumista, olisi tärkeää, että ihmiset oppisivat säilyttämään (ontologisen) turvallisuuden tunteensa, rutiinien muuttumisesta huolimatta. Uusien - ympäristöä paremmin huomioivien - tapojen ja rutiinien omaksumisen kannattaisi myös tehdä helpommaksi, mukavammaksi ja kaikin tavoin myös vähemmän 'ahdistavaksi'.

Giddensin (1990, 55-63) mielestä on erheellistä samaistaa myöhäismoderni kulttuuri toisaalta industrialismiin ja toisaalta kapitalismin periaatteisiin. Hän pitää molempia samaistuksia virheellisinä. Giddens (1990) liittää sosiologiseen modernisoitumisen analyysiin kolme haitallista, osittain klassisten yhteiskuntateorioiden yhä jatkuvasta vaikutuksesta juontuvaa käsitystä, joille hän etsii vaihtoehtoja, sillä nämä rajoittavat modernien instituutioiden kunnollista analysointia. Ensimmäinen näistä on pakkomielle yrittää löytää yksi yleinen modernisoitumisen kehitystä määrittävä dynamiikka. Toinen ongelma kytkeytyy "yhteiskunnan" asemaan sosiologian ensisijaisena tarkastelukohteena. Kolmas ongelma liittyy sosiologisen tiedon ja modernin luonnehdintojen (joihin sellainen tieto viittaa) välisiin yhteyksiin. (Mt., 10-12.)

Sosiologian huomattavimmat teoreettiset traditiot ja teoreetikot ovat modernia luonnehtiessaan keskittyneet Giddensin (1990) mielestä yksipuolisesti, muut vaikuttavat tekijät varjoonsa jättävään yhteen muutostekijään. Marx korosti liikaa kapitalismin roolia, Durkheim industrialismin vaikutusta ja Weber taas rationalisoitumisen merkitystä. Mainitut klassikot kritisoivat myös toistensa näkemyksiä. Giddensin näkemyksen mukaan näitä kolmea ei ole kuitenkaan syytä pitää toisensa poissulkevinä tekijöinä. (Mt., 10-12.) Niinpä hän pitää myös kiistaa näiden paremmuudesta ajanhukkana, sillä kullakin heistä on oma osansa modernisoitumisen kehityksen määrittämisessä. Mikään niistä ei kuitenkaan selviydy tästä yksin ilman kahta muuta. (Heiskala 1996, 163.) Modernisoituminen on siis institutionaalisesti moniulotteinen prosessi, josta kaikki kolme eri traditiota tavoittavat joitain osia (Giddens 1990, 12).

Giddensin kritiikki vaikuttaa siinä mielessä hedelmälliseltä, että se pyrkii väistämään loputtoman keskinäisen kiistelyn eri traditioiden paremmuudesta ja hyödyntämään niiden kaikkien parhaita puolia muodostaen niistä synteetin, joka vaikuttaisi selittävän modernin kehitystä paremmin kuin mikään niistä yksistään. Giddens näyttää ajattelevan että sitoutuessaan jonkun klassikon koulukunnan kuuliaiseksi seuraajaksi hän ei voisi toimia yhtä rakentavasti, sillä samalla tulisi helposti paineita hyväksyä myös kyseisen suuntauksen vähemmän rakentavat näkemykset.

Toinen käsite, jota Giddens pitää ongelmallisena on 'yhteiskunnan' (Society) käsite, joka moniulotteisena käsitteenä viittaa sekä 'sosiaaliseen', että erityiseen sosiaalisten suhteiden järjestelmään. Giddens (1990) keskittyy käsitteen jäljempänä mainittuun käyttötapaan ja esittää että 'yhteiskunnan' -käsite on ei-marxilaisessa traditiossa (erityisesti Durkheimin seuraajilla) sidottu sosiologian itsensä määritelmään. Tästä esimerkkinä Giddens mainitsee 'jokaisessa' alan oppikirjassa käytetyn tavanomaisen määritelmän, "sosiologia on yhteiskuntaa tutkiva tiede". 'Yhteiskunta' -käsitteen ensisijaisuus sosiologian tärkeimpänä määrittäjänä on hyväksytty hyvin laajalti, mikä on kuitenkin kahdella tavalla ongelmallista. Ensinnäkin ne jotka viittaavat sosiologiaan 'yhteiskunnan' tutkimisena, tarkoittavat tällöin modernia yhteiskuntaa, jolloin heillä on mielessään suhteellisen selkeästi rajoitettu ja sisäisesti yhtenäinen järjestelmä. 'Yhteiskunta' tarkoittaa näin ajateltuna ainoastaan kansallisvaltiota, ja kansallisvaltion luonnetta on taas kuitenkin harvoin riittävästi teoretisoitu, vaikka se eroaa radikaalisti esi-modernista valtiosta. (Mt., 1990, 12-13.)

Toisekseen 'yhteiskunnan' -käsitteeseen liitetyt teoreettiset tulkinnat ovat myös ongelmallisia. Yksi vaikutusvaltaisimmista on Talcott Parsonsin näkemys, jonka mukaan sosiologian tehtävänä on "järjestyksen ongelman" ratkaiseminen. Järjestyksen ongelma taas on keskeinen sosiaalisten järjestelmien "kiinteyden" tulkitsemisessa, koska se on määritelty integraatiokysymykseksi, siis kysymykseksi siitä, mikä pitää järjestelmää



koossa ('kaikki kaikkia vastaan' asettavien intressiristiriitojen edessä). Giddensin mielestä kysymys järjestyksen ongelmasta tulisi muotoilla uudelleen kysymykseksi siitä kuinka sosiaalisten järjestelmien ajan ja tilan 'sitominen' tapahtuu.

Giddens katsoo 'järjestyksen' ongelman olevan osa 'aika-tila-erottautumisen' -ongelmaa -olosuhteita - joissa aika ja tila on järjestetty yhdistämään läsnä,- ja poissaoloa. Giddensin mielestä tällainen tarkastelutapa on erotettava käsitteellisesti sosiaalisten järjestelmien 'kiinteyden' kysymyksestä. Modernit yhteiskunnat ovat toki jossain määrin 'kiinteitä', mutta tosiasiasa modernit yhteiskunnat ovat paljon rajoittuneempia kuin yksikään esi-moderneista valtioista, sillä ne ovat kietoutuneet yhteen sellaisin sidoksin ja yhteyksin, jotka katkaisevat valtion sosiaalipoliittisen järjestelmän ja "kansakunnan" kulttuurisen järjestyksen. Ajan ja tilan eriytyminen on edennyt modernissa yhteiskunnassa pidemmälle kuin kaikkein pisimmällekään kehittyneissä agraariyhteiskunnissa. (Mt., 1990, 13-14)

Kolmantena modernisoitumisen analyysin rajoitteena Giddens (1990) mainitsee sen, että sosiologia on nähty lähinnä kontrollin ja ennusteiden tekemiseen käytettävän tiedon tuottajana. Ensinnäkin Sosiologian antamaa tietoa sosiaalisesta elämästä voidaan käyttää välineellisesti sosiaalisten instituutioiden hallintaan, kuten luonnontieteellistä tietoa voidaan käyttää luonnon hallintaan. Toisen (marxilaisen) näkemyksen mukaan yhteiskuntatieteen löytöjä ei ole mahdollista antaa reagoimattomalle passiiviselle kohdejoukolle, vaan sosiaalisten toimijoiden on suodatettava yhteiskuntatieteen löydöt (refleksiivisesti) itseymmärryksensä kautta. Itseasiassa tämäkin käsitys refleksiivisyydestä on Giddensille liian yksinkertainen tai heikko. (Mt., 15.)

Sosiologia ei Giddensin (1982) mukaan voikaan olla pelkästään neutraalia älyllistä ponnistelua, joka pysyttelisi erillään niistä käytännöllisistä seurauksista, joita sen analysoinnista sen tutkimuskohteille seuraa vaan sosiologia on suoraan yhteydessä yhteiskuntakritiikkiin. (Mt., vii) Jaan

erityisesti tämän Giddensin teoriaa ja käytäntöä yhdistävän näkemyksen.

Giddens (1990, 16-17, 53) on 90-luvun alussa kirjoittanut, että ymmärtääksemme moderniuteen ja sen dynamiikkaan vaikuttavia syitä olemassa olevat sosiologiset näkökulmat on hylättävä. On huomioitava modernien instituutioiden globalisoiva ulottuvuus ja äärimmäinen dynamiikka ja selitettävä niiden perinteet hylkäävä luonne. Giddensin mukaan moderniteetin dynamiikka on peräisin pääosin kolmesta eri lähteestä. Nämä ovat:

1. "Ajan ja tilan eriytyminen" sekä niiden uudelleen muodostuminen sellaisissa muodoissa, jotka sallivat täsmällisen sosiaalisen elämän aika - tila 'kartan' tekemisen.
2. Sosiaalisten järjestelmien 'puitteistariisumis' -menetelmien kehittyminen.
3. Sosiaalisten suhteiden refleksiivinen järjestäytyminen ja uudelleen järjestäytyminen jatkuvan yksilöiden toimintaan vaikuttavan tiedon vaikutusten valossa. Eli tiedon refleksiivinen omaksuminen, traditionaalisuuden sijaan.

Sosiaalisten järjestelmien puitteista riisumisella (disembedding) Giddens (1990, 21) tarkoittaa sosiaalisten suhteiden "nostamista" vuorovaikutuksen paikallisista konteksteista, sekä uudelleen muodostamista epätarkan aikajanan "toiselle puolelle".

Ensin mainittu ajan ja tilan eriytymisilmiö on erityisen hedelmällinen tarkasteltaessa modernien kansalaisten liikkumisvalintoihin vaikuttavia seikkoja. Tekniikan kehittyminen on johtanut siihen, että paikasta toiseen liikkuminen on helpottunut, nopeutunut ja halventunut, mikä taas on johtanut yhdessä sosiaalisten tekijöiden, kuten sosiaalisen aktiivisuuden ja asuinmieltyymysten kanssa yhdyskuntarakenteen ja yhteiskunnallisten toimintojen tilalliseen hajautumiseen<sup>15</sup>. Tämä ympäristön kannalta valitettava kehityssuunta on kierre, johon liittyvät pidentyneet etäisyydet, henkilöautoistuminen ja joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen käytön väheneminen ja käyttömahdollisuuksien jatkuva supistuminen. Aika ja tila ovat siis arkisessa liikkumisessakin eriytyneet. Samassa aikayksikössä kuin ennen

---

<sup>15</sup> Kaupunkien asuntojen hinta ja tonttipula on todennäköisesti erittäin suuri tekijä sille, miksi yhteiskuntarakenne hajautuu ja ihmisten liikkumistarve lisääntyy muuttoliikkeen myötä.

voidaan liikkua enemmän.

Tämä on lisännyt liikkumistarvetta samoin kuin lisääntyneet tavaran ja energian kuljetukset. Industrialismi on myös osaltaan luonut tarpeen asua kaukana työpaikoista, sillä teollisuuskeskittymät eivät monien mielestä ole se kaikkein ihanteellisin asuinympäristö. Lisäksi teollisuus hakeutuu taloudellisistakin syistä nykyisin sinne missä kustannukset ovat alhaisimmat. Ainakin on selvää, että liikenteen infrastruktuuri luo tarjontaa ”liikkumismarkkinoille”, mikä taas luo kysyntää. Voisi olettaa, että industrialismi näkyisi liikkumisessa siten, että mitä pidemmälle industrialismi on edennyt, sitä teknistyneempää ja koneavusteisempaa olisi myös jokapäiväinen liikkuminen. Industrialismin muokkaamassa yhteiskunnassa kasvaneet kansalaiset myös todennäköisesti suhtautuvat myönteisemmin teollisteknisen tuotannon mahdollistamiin liikkumismuotoihin kuin vaikkapa agraariyhteiskunnan jäsenet. Suhtautumistavat puolestaan vaikuttavat liikkumisvalintoihin. Aineistossa haastateltu teknisen alan opiskelija suhtautuikin selvästi positiivisemmin paitsi koneavusteiseen liikkumiseen, myös teknologian mahdollisuuksiin ratkaista ympäristöongelmia.

#### **2.4.2. Giddensin riskiyhteiskuntateoretisointia**

Beckin tavoin Giddens tulkitsee myöhäismodernin kulttuurin olevan riskikulttuuria. Kumpikaan ei tarkoita tällä kuitenkaan sitä että nykyinen elämä olisi luontaisesti jollain tavalla aiempaa vaarallisempaa, vaan sitä että riskin käsitteestä on tullut keskeinen ja kansalaiset sekä asiantuntijat jäsentävät ja järjestävät toimintaansa sen avulla. (Jokinen 1995, 49.) Giddensin moderniin liittämät suurimmat riskit on esitetty taulukossa 2. (s. 59).

Ensinnäkin Giddens (1990) on sitä mieltä, että itse-säätyvässä järjestelmässä on mahdollista selviytyä jonkin aikaa, vaikka puutteita ilmenisikin, mutta saatavilla olevien resurssien (pääoman) rajattomalle kasautumiselle on olemassa sisäiset (lopulliset) rajansa. Lisäksi talouden 'ulkopuolisessa

todellisuudessa', johon markkinat eivät puutu tai johon se vaikuttaa epäedullisesti - kuten kasvava globaali eriarvoisuus – saattaa piillä sosiaalista räjähdysherkkyttä. Toinen suuri riski liittyy totalitaarisen vallan kasvuun. Tämä liittyy valvonta operaatioiden tehostumiseen, jotka mahdollistavat paitsi demokraattisen osallistumisen, myös mahdollisesti poliittisen vallan 'osittaisen' kontrollin, vahvistettuna väkivallan välineiden käytön monopolilla. (Mt., 172.)

Kolmanneksi Giddens (1990) toteaa, että meitä uhkaavat myös teollistuneeseen sodankäyntiin liittyvät ydinkonfliktin ja laajan sotilaallisen yhteenoton riskit. Lisäksi tieteen ja aseteknologian jatkuva yhdentyminen saattaa tuottaa tulevaisuudessa tappavuudeltaan ydinaseeseen verrattavia aseita. Neljäs riski on luonteeltaan ekologinen. Vaikka ekokatastrofin mahdollisuus ei Giddensin mielestä (90-luvun alun tilanteessa) ole yhtä välitön kuin sodankäynnin on se kuitenkin yhtä paljon levottomuutta herättävä. Voi olla, että on jo tapahtunut vakava, peruuttamaton ympäristötuho, jolla saattaa olla vaikutuksia, joita emme vielä edes tunne. (Mt., 172-173.) On esimerkiksi esitetty arvioita, joiden mukaan on mahdollista että ilmastonmuutos etenisi harppauksen omaisesti ja ns. itseään ruokkivat mekanismit olisivat saattaneet jo päästä niin pitkälle, ettei ihmisten nykyisillä teoilla olisi käytännössä juurikaan merkitystä.

Giddens (1990, 135-137) katsoo yksilöillä olevan neljä mahdollista tapaa sopeutua riskiyhteiskuntaan, minkä yhteydessä Giddens puhuu "sopeutuvasta reagoinnista". Ensinnäkin on mahdollista omaksua "pragmaattinen hyväksyntä", jossa keskitytään arkiseen "selviytymiseen", syvällä piilevistä ahdistuksista huolimatta. Toinen tapa on "säilytetty optimismi", joka on pitkälti valistusajattelun säilyttämistä, jatkuvaa uskoa järkeen kaikista uhkista huolimatta. "Kynninen pessimismi" on edellisille vastakkainen sopeutumisen tapa, jossa on "altistuttu" suurten riskien aiheuttamalle ahdistukselle. Kynnisyys eroaa kuitenkin pessimismistä siinä, että se on luonteeltaan enemmän neutralisoiva ja se pitää sisällään huumorin mahdollisuuksia. Neljäs tapa on "radikaali osallistuminen", joka perustuu luottamukseen sosiaalisen

liikehdinnän voimaan. Siinä uskotaan, että uhkille on mahdollista ja pitääkin tehdä jotain.

En kehittele tätä ideaa tässä pidemmälle, mutta totean aineiston henkilöiden sijoittumisesta tällä ulottuvuudella sen verran, että enemmistön suhtautuminen liittyy ehkä eniten ”pragmaattiseen hyväksyntään”. Riston suhtautuminen vaikuttaisi olevan vastaajista lähimpänä ”kyynistä pessimismiä” ja toisaalta kuitenkin myös ”pragmaattista hyväksyntää”. Aijan suhtautumisessa on ”radikaalin osallistumisen” elementtejä, kuten ruokien dyykkaus, elämäntapa (ainakin liikkumisnormien suhteen) ja aiempi osallistuminen järjestötoimintaan. Artolla taas tähän liittyviä elementtejä löytyy hänen elämäntavastaan ja erityisesti suhtautumisessa liikkumisnormeihin. Myös Markon varhaisemman elämänvaiheen suhtautumisessa on havaittavissa piirteitä radikaalista osallistumisesta, ympäristöaktiivisuudesta, kuten 'punk skene' ja anarkismi.

### **3.4.3. Arkinen elämä, elämänpolitiikka ja globaalit ympäristövaikutukset**

Yksilö ei ole Giddensin (1991) mukaan passiivinen ulkoisten vaikutteiden määräämä taho, vaan yksilöt myötävaikuttavat ja tukevat suoraan, seurauksiltaan ja vaikutuksiltaan globaaleja sosiaalisia vaikutteita, muokatessaan identiteettejään, olkoonkin kyse kuinka paikallisesta toimintakontekstista tahansa. Giddensin näkemyksen mukaan henkilökohtaisilla päätöksillä on vaikutusta globaaleihin näkökohtiin. (Mt., 2.) Tämä on erityisen kiinnostavaa arkisen elämänkulun ja arkielämän ympäristöpolitiikan näkökulmasta ja liittyy myös kuluttajien henkilökohtaisiin liikkumisvalintoihin. Arkielämän ympäristöpolitiikan keskeisenä lähtökohtana on juuri se 'ruohonjuuritason' vaikuttaminen, esimerkiksi lukuisat päivittäiset kulutusvalinnat, joita ihmiset arjessaan toteuttavat. Kuluttajien liikkumisvalinnoillakin on siis vaikutusta paitsi välittömään elinympäristöön, myös ympäristöön maapallon toisella puolella.

Giddensin (1991) mielestä ympäristöön olisi aiheellista kiinnittää runsaasti huomiota ensinnäkin siksi, että todistusaineisto materiaalsen ympäristömme pilaantumisprosesseista on jatkuvasti lisääntynyt ja lisäksi tuho on osoittautunut luultua intensiivisemmäksi ja pidemmälle ulottuvammaksi. Kuitenkin paljon merkittävämpää on se, miten ihmisten ympäristön tuhoutumiseen välillisesti vaikuttavat asenteet kehittyvät. Uusien elämäntapojen omaksumisen välttämättömyys on osa kasvanutta ympäristöhuolta. Suurin osa maapallon ekologisesta tuhosta aiheutuu maailman modernisoitujen sektoreiden elämäntapojen ja niiden imitoinnista ja ihmisten keskinäisriippuvuus globaaleista järjestelmistä kasvaa kiihtyvällä tahdilla. Ekologiset ongelmat korostavat tätä tuoden jokaisen eteen arjessa ilmenevän maapallonlaajuisten ongelmien ja henkilökohtaisen aktiivisuuden välisen vahvan yhteyden. (Mt., 221.)

Olen Giddensin (1991) kanssa samaa mieltä siitä, että puuttuminen ekosysteemien vahingoittumisen aiheuttamiin uhkiin vaatii yksilön ulottumattomissa olevilla tasoilla tapahtuvia globaaleja toimenpiteitä. Hän toteaa aiheellisesti heti perään, että tällaisten uhkien tehokas huomioon ottaminen vaatii kuitenkin myös jokaisen yksilöllisiä reaktioita ja sopeutumista. Jotta kohtaamamme ekologiset riskit pystyttäisiin minimoimaan vaatisi tämä todennäköisesti laajalle levinneitä elämäntavan muutoksia ja jatkuvan taloudellisen kasautumisen kyseenalaistamista. (Mt., 222.)

Kansalaisten puolestaan tulisi myös kantaa osaltaan vastuuta. Esimerkiksi teknisillä uudistuksilla saavutettujen kulkuneuvojen päästövähennysten merkitys mitätöityy mikäli sosiaaliset, kulttuuriset ja markkinataloudelliset seikat saavat ihmiset käyttämään koko ajan suurempia, nopeampia ja tehokkaampia kulkuvälineitä aikaisempaa enemmän ja nostamaan kulkunopeutta sekä nopeuttamaan kulkuneuvojen laitekiertoa. Yhdysvalloissa 70- ja 80- luvun automallien välinen 90%:n vähennys hiilimonoksidi eli häkäpäästöissä (CO) kutistui tästä syystä ainoastaan 20% vähennykseksi CO:n kokonaispäästöissä (Uusitalo 1986a, 159).

Autojen polttoainetaloudessa olevia eroja ratkaisevampia ovatkin ehkä ne kokonaisseuraukset, joita autoistuvalla modernilla elämäntavalla on (Pantzar 1996, 107). Toisaalta kansalaiset voivat oikeutetustikin kokea, ettei yksilön kannata 'uhrautua' niin kauan kuin suuret linjaukset yhteiskunnan rakenteissa ovat kestävämpiä ja 'syövät' yksilöllisten valintojen vaikutukset. Tästä herääkin kysymys, jonka myös Pantzar (1996, 104) on esittänyt; millainen vastuu luonnosta voidaan asettaa yksittäisen kuluttajan harteille? Eikö olisi syytä kiinnittää huomiota myös vaikeasti hallittavissa oleviin kulutuksen rutinoitumisprosesseihin ja kokonaisuun näiden seurauksena syntyneisiin aineenvaihduntajärjestelmiin?

Giddens (1991) pitää myös todennäköisenä ja toivottavana laajalle leviävää refleksiivistä tietoisuutta ekologista kiertokulkua tällä hetkellä muuttavien järjestelmien refleksiivisestä luonteesta. (Mt., 222.) Olisi toivottavaa että ihmiset pystyisivät refleksiivisen prosessin kautta tiedostamaan paremmin sen että nimenomaan ihmiset itse viime kädessä muodostavat yhteiskunnan ja siksi on epäjohdonmukaista syyttää ympäristön rappeutumisesta esimerkiksi yhteiskuntaa tai teollisuutta. Ilman ihmisiä ja heidän kulutustaan ei ole olemassa tehtaita, liikennettä, eikä niiden haitallisia vaikutuksia. Giddensin mielestä makro-, eikä mikrotason toiminta yksistään riitä. Ei siis ole myöskään olemassa mitään yhtä suurta ratkaisua, kuten teknologinen kehitys, joka ratkaisisi kerralla kaikki ympäristöongelmat.

Teknologian suhteen Giddens on jossain mielessä jopa pessimistinen. Giddens (1991) pitää ydinvoimaan liittyvää ympäristöhuolta keskeisenä ja toteaa etteivät teknisiin laskelmiin perustuvat riskiarviot voi olla täysin varmoja, sillä inhimillisiä tekijöitä ei ole mahdollista täysin hallita. Lisäksi on täysin mahdollista, ettei kaikkia mahdollisia riskitekijöitä ole vielä osattu huomioida laskelmissa. Myös asiantuntijoiden arviot ydinvoiman turvallisuudesta jakautuvat jyrkästi, kuten kaikessa abstrakteihin järjestelmiin liittyvissä keskusteluissa. Kukaan ei myöskään voi sanoa varmuudella kuinka paljon on saatettu jo mahdollisesti aiheuttaa vahinkoa ympäristölle ja ihmisille jo olemassa olevilla ydinvoimalaitoksilla. Giddensin mielestä ydinvoimankäyttö

on kuitenkin todennäköisesti välttämätöntä nykyisillä talouden kasvuluvuilla, ilman uusia teknisiä läpimurtoja. (Mt., 222.) Tähän liittyvä teknologiapessimismi on siinä mielessä yllättävää että Giddens on, luonnehdittu ekologisen modernisaation kannattajaksi, mitä taas on pidetty nimenomaan teknologia-optimistisena teoreettisena suuntauksena.

Giddens (1991) on todennut syväekologien sanoin, että laajamittainen liike pois taloudellisen kasvun tavoittelusta saattaa vaatia korvaavia henkilökohtaisen kasvun - itseilmaisun ja luovuuden potentiaalien kehittämistä. Minän refleksiivinen prosessi voisi kenties olla tällainen tarvittava linkki siirryttäessä nykyisestä globaalista järjestyksestä uuteen (Mt., 223.) Tämä lienee yksi lupaavimmista Giddensin ideoista. Refleksiivinen henkilökohtaisen elämän ja identiteetin työstäminen todennäköisesti helpottaisi kasvusuuntautuneesta elämäntavasta luopumista ja toisaalta voisi osaltaan tehdä nykyisenkaltaisen kulutuskeskeisen 'oravanpyörämäisen' elämäntavan tarpeettomaksi. Tämä voisi auttaa tarkastelemaan myös liikkumistarpeita uudelleen sekä määrällisesti että laadullisesti. Eli kuinka nopeasti ja paljon on todella tarpeen liikkua ja miten? Onko pakko lentää joka vuosi etelään vai voisiko matkustaa hitaammin ja ympäristöä paremmin huomioiden vaikkapa junalla Eurooppaan tai Aasiaan?

Elämänpoliittinen agenda paljastaa puhtaasti sisäisin kriteerein hallitun päätöksenteon rajoitteet modernien instituutioiden omien emansipatoristen vaikutusten ansiosta. Näin modernin sisäisesti 'viittaavat' järjestelmät asettuvat kyseenalaiseksi. Samoin modernin ja sen instituutioiden tukahduttamat moraaliset ja eksistentiaaliset kysymykset nousevat uudelleen esiin. (Giddens 1991, 223.) Giddensin esittämä elämänpoliittinen ydinkysymys kuuluu, kuinka meidän tulisi elää elämäämme modernin emansipoimissa sosiaalisissa olosuhteissa. Giddensin (1991, 9) mielestä henkilökohtaisesta merkityksettömyydestä tulee myöhäisessä modernissa perusluonteinen psyykinen oire. Tässä on kyse moraalisesta taantumisesta, joka liittyy siihen, että arkisen elämän nostattamat moraalikysymykset jäävät vaille vastausta. Giddens tarjoaa tähän lääkkeeksi elämänpolitiikkaa.



### 3.4.4. Elämänpolitiikka arkielämän ympäristöpolitiikassa

Elämänpolitiikka on Giddensin (1991, 225) mielestä politiikkaa sen molemmissa perinteisissä merkityksissä, eli kapeassa sekä laajassa merkityksessä. Giddensin (1991, 243) määritelmän mukaan: *elämänpolitiikka on "itsensä toteuttamisen politiikkaa, lokaalin ja globaalin dialektisuuden kontekstissa ja modernin sisäisesti viittaavien järjestelmien esiin tuloa"*.

Elämänpolitiikan edellytyksenä on tietty yhteiskunnallisen vapauden aste, ja näin ollen sitä voi esiintyä ainoastaan emansipatorisen politiikan raivaaman todellisen valinnanvapauden tilassa. Edellytyksenä on siis tila, jossa on vapauduttu hierarkisen hallinnan olosuhteista ja perinteen kahleista. Olisi kuitenkin liian pelkistävää väittää, että elämänpolitiikka kohdistaa huomionsa siihen mitä tapahtuu sen jälkeen, kun yksilöt ovat saavuttaneet tietyn valinnanvapauden asteen. Se on valinnan politiikkaa, eikä siis keskity ensisijaisesti siihen, mikä vapauttaa kansalaiset tekemään valintoja.

Giddensin (1991) mielestä elämänpolitiikka ei siis ole emansipatorisen politiikan tavoin elämänmuutosten politiikkaa, vaan elämäntavan politiikkaa. Se on myös itse-toteutuksen politiikkaa refleksiivisessä ympäristössä, jossa refleksiivisyys yhdistää kehon ja itsen globaalin tason järjestelmiin. Tällä toiminnallisuuden tasolla valta on hierarkisuuden sijaan tuottavaa (generatiivista). (Mt., 214-215.)

Valinnan politiikkana elämänpolitiikka sopii hyvin liikkumisvalintojen tarkasteluun. Muodollisemman määritelmän mukaan: *"Elämänpolitiikka koskee poliittisia asioita, jotka juontavat juurensa itse-toteutuksen prosesseista jälki-traditionaalisissa konteksteissa, joissa globalisoivat vaikutukset puuttuvat syvästi itsen/minän refleksiiviseen prosessiin, ja päinvastoin siellä missä itse-toteutuksen prosessit vaikuttavat globaaleihin strategioihin."* (Giddens 1991, 214-215.)

Seuraava taulukko kertoo tiivistetysti Giddensin emansipatorisen politiikan ja elämänpolitiikan eroista.

**Taulukko 1. Emansipatorisen politiikan ja elämänpolitiikan vertailua (Giddens 1991, 215).**

Emansipatorinen politiikka	Elämänpolitiikka
1. Sosiaalisen elämän vapauttaminen perinteen ja tottumuksen vallasta.	1. Valinnan vapaudesta ja tuottavasta vallasta virtaavat poliittiset päätökset.
2. Riiston, epätasa-arvon tai sorron vähentäminen tai eliminointi. Koskee erimielisyyttä aiheuttavaa vallan/ resurssien jakoa.	2. Moraalisesti oikeutettavissa olevien itse-toteutusta edistävien elämän muotojen luominen, globaalin keskinäisriippuvuuden kontekstissa.
3. Toteuttaa oikeudenmukaisuusetiikan, tasa-arvon ja osallistumisen vaatimuksia.	3. Kehittää etiikkaa, joka kohdistuu siihen, 'miten meidän pitäisi elää?' jälkitraditionaalisessa 'järjestyksessä' ja eksistentiaalisten kysymysten taustaa vasten.

Elämänpolitiikalla Giddens (1991) tarkoittaa siis elämänpäätösten politiikkaa, mikä tulee sisällöllisesti hyvin lähelle elämän(tapa)valintojen politiikkaa. Giddens mainitsee ensimmäiseksi sellaiset päätökset, jotka koskevat 'itsetietoisuutta' ('self-identity'). Itsetietoisuuden narratiivi määrittyy refleksiivisyyden kautta ja takaa välineet, joilla rajallinen elämänskaari pysyy paremmin koossa, ulkoisten olosuhteiden muutoksista huolimatta. Opiskelija- ja erityisesti naisliike olivat 'henkilökohtainen on poliittista' sloganeineen elämänpolitiikan henkilökohtaisen ja refleksiivisen ulottuvuuden pioneereja, tosin monitulkintaisella tavalla. Henkilökohtaisen politiikka pysyy lähempänä emansipatorista politiikkaa ennakoiden ainoastaan hämärästi elämänpolitiikkaa (Mt., 215-216).

Myös Raija Julkusen (2000, 219) tulkitsee, että Giddensin mukaan emansipatorinen politiikka käsittelee elämänmahdollisuuksia ja elämänpolitiikka elämäntyylä. Giddens haluaa Julkusen mukaan nostaa esiin sellaisia moraaliksistentiaalisia kysymyksiä, jotka ovat paenneet tavanomaisen politiikan ulottumattomiin. Elämänpoliittiset kysymykset

edellyttävätkin Giddensin (1991, 224) mukaan sosiaalisen elämän uudelleenpolitisointia ja vaativat uudenlaista herkkyyttä kuunnella modernin instituutioiden sivuuttamia kysymyksiä.

Kortteisen (2000) tulkinnan mukaan Giddensin elämänpolitiikan käsitteessä on taas kyse siitä, että myöhäismodernissa yhteiskunnassa yksilöt rakentavat (tiettyyn rajaan asti) oman sosiaalisen elämänsä, minkä onnistumiselle on olennaista varhaislapsuuden synnyttämä sosiaalinen luottamus tai sen puute. Giddensin elämänpolitiikan käsitteen kautta kuvaama lähtökohdiltaan psykologinen ajattelutapa laajenee yksilöityneen, myöhäismodernin yhteiskunnan rakenteistumisen kuvaamiseen. (Mt., 43)

Käy koko ajan ilmeisemmäksi, että lokaali-globaali suhteiden tematiikan nostattamat elämäntapavalinnat nostattavat moraalisia kysymyksiä, joita ei voida syrjäyttää. Tällaiset kysymykset vaativat uusien sosiaalisten liikkeiden ennustamia ja ajamia poliittisen osallistumisen muotoja. (Giddens 1991, 9.) Mikäli elämänpolitiikan avulla todella voitaisiin käsitellä paremmin tällaisia asioita voisi se itsetoteutuksen lisäksi olla yksi tällaisten kysymysten vastaamiseen soveltuva uusi poliittisen osallistumisen muoto. Roos ja Hoikkala (2000, 30) toteavat kriittisesti, mutta samalla toiveikkaasti, että huolimatta käsitteellisestä sameudesta ja löysyydestä on elämänpolitiikkaan näkökulmana kätkeytynyt melkoinen lupaus, kunhan vaan aistii kussakin tilanteessa piilevät mahdollisuudet ja uskaltaa käsitellä epävarmuutta, heittäytyä vastuuseen, valita ja sitoutua tulevaisuutta silmällä pitäen.

### **3.4.5. Giddensin teorioiden kritiikkiä**

Brian Wynne (2000) on kritisoinut Giddensin aikalaisdiagnoosia todetessaan useammankin yhteiskuntatieteilijän kehitelleen omia ideoita refleksiivisistä prosesseista yrittäessään selkiyttää käsitystämme modernin muutosprosesseista. Giddensia ja Beckiä vahvempaa konstruktionismia edustava Wynne on problematisoinut myös heidän epäkriittistä tieteen ja tiedonkäsitystensä ja realistisen tietoteorian yksiulotteista ymmärrystä

riskiyhteiskunnan 'riskin' luonteen dynamiikasta. (Mt., 45.) En ole omaksunut Giddensin tietoteoreettista orientaatiota tai hänen konstruktionismikäsitystään, mutta sovellan enemmän Giddensin uudempia (90-luvun) käsitteitä. Tässä myöhemmässä tieteenfilosofisesti kriittisemmässä tuotannossaan Beck ja Giddens ( Beck ym., 1994) ovat alkaneet tunnistamaan ei-asiantuntija ymmärryksen ja asiantuntija systeemeihin reagoinnin tärkeyttä (Wynne 2000, 46.)

Heiskala (1996) on kritisoinut muiden muassa Giddensin aikalaisdiagnooseja. Heiskala kritisoi myös Giddensin modernisoitumisen dynamiikan ja elämänpolitiikan lohkojen perustana olevaa nelijakoa, mm. sen abstraktisuudesta ja siitä, ettei sen statusta ole määritelty eksplisiittisesti. Heiskala on todennut, että Giddensin modernisoitumisteorialla on monia etuja, mutta tradition käsitteen avulla tehty analyysi globalisoituvasta maailmasta ja sen puitteista riisuvista mekanismeista on jäänyt kapeaksi tavalla, joka muistuttaa sosiologisessa teorianmuodostuksessa yleistä tapaa, jossa pyhää ja arvostettua koskevat teemat valtaavat koko kulttuurin paikan. Tähän liittyy Heiskalan mukaan riski päätyä analysoimaan instituutioita ei-kulttuurisina asioina. (Mt., 175-177.)

Kaikkein lupaavimmalta vaikuttanut elämänpolitiikan käsite on Heiskalan (1996) mielestä osoittautunut hatarimmaksi. Heiskala syyttää Giddensin sortuneen yhteiskunta-analyysin sijasta profeetalliseen päätökseen. Giddensin käsitys, että diskursiivisen dialogin muodossa tapahtuvan elämänpoliittisen tahdonaktin tuloksena maailma muuttuisi paremmaksi (sortumatta fundamentalismeihin ja niistä seuraavaan väkivaltaan) on hänen mielestään naiivi. (Mt., 177.) Giddensin 90-luvun tuotannon hän puolestaan pitää megalomaanisena ja käsitteistöltään poliittisena, kiistanalaisena ja liian abstraktina ja viitteellisenä. Puutteistaan huolimatta Heiskala (1996) pitää Giddensin kyseessä olevaa tuotantoa kuitenkin hyödyllisenä avauksena, jossa kutsutaan kansalaiset ja tutkijat keskustelemaan ja asettamaan Giddensin käsittelemät ongelmat uudelleen tutkimuksen ja analyysin kannalta hedelmällisemmällä tavalla. (Mt., 179.)

## **4. HAASTATTELUAINEISTO JA LAADULLINEN ANALYYSI**

### **4.1. Aineiston hankinta**

Laadulliselle tutkimukselle on usein eduksi, mikäli kerättävä aineisto on mahdollisimman monipuolinen. Pyrin ennakoimaan liikkumisvalintojen tarkastelun kannalta relevantteja kysymyksiä. Tein kuitenkin varmuuden vuoksi kysymyksiä melko erilaisista asioista ja teemoista, sillä kuten laadullisessa tutkimuksessa usein, eivät hypoteesini olleet tutkimusta aloitettaessa ja haastatteluja laadittaessa vielä selvillä. Tällöin oli myös mahdollista kehitellä ja testata uusia hypoteeseja turvautumatta lisäaineiston keruuseen (Ks. Alasuutari 1994, 74, 245).

Ympäristötutkimukseen liittyvissä haastatteluissa on ollut usein ongelmana vastausten kaunisteleva sävy. Haastattelun avulla on mahdollista saada 'laadukkaampaa' tietoa kuin vaikkapa kyselyllä. Pystyin esimerkiksi täsmentämään joitain kysymyksiä ja esittämään tarvittaessa jatkokysymyksiä ja vaikuttamaan kysymysten esittämisjärjestykseen. Vastausten todenmukaisuuteen pyrin vaikuttamaan kysymysten huolellisella laadinnalla. Haastattelutyylini oli siinä mielessä melko haastateltavalähtöinen, että pyrin olemaan keskeyttämättä haastateltavan vastaamista, vaikka he olisivat välillä rönsyilleet hieman kauemmaksikin kysymysten teemoista.

Haastattelin tutkimustani varten kahdeksaa tamperelaista henkilöä. Haastateltavat hankin ns. lumipallo menetelmällä, eli levitin laatimaani haastattelupyynnön tuntemilleni tamperelaisille, pääasiassa sähköpostitse, mutta myös paperiversiona. Osa haastatelluista sai pyynnön ystäviensä kautta sekä suullisesti että paperiversiona. Vastausaktiivisuus ei ollut kovin suurta sillä haastattelupyynnön on arvioni mukaan mennyt reilusti yli sadalle

henkilölle. Tarkkaa määrää on vaikeaa arvioida, sillä avustajani levittivät pyyntöä monesti esimerkiksi työpaikoillaan.

Päätin olla rajaamatta liikaa potentiaalisten haastateltavien joukkoa. Esimerkiksi nuoriin opiskelijoihin rajautuminen olisi todennäköisesti vähentänyt jo kättelyssä mahdollisuutta saada autolla liikkuvia vastaajiksi, taloudellisista syistä johtuen ja alaikäisten kohdalla ajokortin myöntämisiän vuoksi. En asettanut haastatteluun soveltuville henkilöille juuri muita vaatimuksia kuin, että he olisivat tamperelaisia, täysi-ikäisiä ja lisäksi pyysin avustajiani katsomaan aineistohakupyyntöön liittämässäni ohjeistuksessa sitä etteivät haastateltavat olisi erityisen ympäristöorientoituneita. Tämä siksi, että erilaisia ympäristöelämäntapaa noudattavia ryhmiä tarkastelleita tutkimuksia on jo melko paljon ja kiinnostuksen kohteena olivat kaikenlaiset kaupunkilaiset. Lisäksi karsin joukosta kaikki liian tutut henkilöt, koska ihmiset vastaavat eri tavalla mikäli tuntevat haastattelijan ja tämän arvomaailman.

Haastateltavien muodostama tutkimusjoukko muodostuikin melko moniulotteiseksi ja haastateltaviksi saapui melko lailla kaavailemani mukaisia henkilöitä, esimerkiksi ympäristöorientaation suhteen. Joukossa ei myöskään ollut ensisijaisesti ympäristön kautta määrittynyttä alakulttuuria viiteryhmänään pitäneitä henkilöitä, tosin muutama haastateltu oli aiemmin ollut ympäristöasioissa aktiivisempi. Haastateltavien monimuotoisuus yllätti positiivisesti, mutta toisaalta haastattelupyyntöni oli kuitenkin jostain syystä kirvoittanut vastaajiksi jossain määrin keskimääräistä ympäristötietoisempia henkilöitä ja joukko- ja kevyttä liikennettä suosivia kaupunkilaisia. Tähän vaikutti varmasti haastateltavien ikä ja melko korkea koulutustaso. Haastateltavien sukupuolijakauma oli tasainen.

Haastatelluilla oli vähän tai ei lainkaan lapsia ja enemmistö heistä asui haastatteluhetkellä virallisesti yksin, vaikka käytännössä osa heistä seurusteli ja asui ainakin osittain seurustelukumppaninsa luona. Niinpä puolet haastatelluista oli varsinaisia yksineläjiä. Haastatelluista ei kukaan

vaikuttanut tai kokenut olevansa korostuneen urheilullinen, tosin Arton elämäntapa – suhteellisen pitkät työmatkat polkien, ja mm. juoksuharrastus - edellyttää jo melko 'urheilijamaista' asennetta.

Pääasiassa autoilevia tai ympäristöasioista vähemmän kiinnostuneita kaupunkilaisia valikoitui vastaajiksi vähemmän, eikä kukaan vastaajista suhtautunut ympäristöasioihin jyrkän kielteisesti. Ensisijaiseksi liikkumistavakseen kaupungin sisällä useimmiten kevyen- tai joukkoliikenteen valitsevat tamperelaiset vastasivat sen sijaan aktiivisemmin. Yhtenä selittäjänä vastaajien valikoitumiselle voisi olla se, että ympäristön tilasta huolestuneemmat kaupunkilaiset saattavat kokea erilaiset tutkimukset ympäristövaikuttamisen kanavina. Vastaajien korkeaan ympäristöorientaation vahvuuteen vaikuttava mahdollinen selitys voisi olla se, että muutenkin aktiiviset ja pitkälle koulutetut ihmiset ovat usein kiinnostuneempia paitsi kaikenlaisista yhteiskunnallisista asioista niin myös ympäristön tilasta. Myös kiire on voinut vaikuttaa autoilijoiden karsiutumiseen, sillä ainoa haastateltu pääasiallisesti autolla liikkuva henkilö oli hyvin kiireinen ja vaikuttaa siltä, että juuri nopeus eli 'ajan säästäminen' on keskeinen syy valittaessa autoa liikkumistavaksi.

Haastateltujen ikäjakauma oli 27 – 50 v. Vanhemmat ja toisaalta nuorimmat puuttuvat. Vanhemmat ihmiset ovat yleensäkin vähemmän aktiivisia kaikenlaisiin haastatteluihin osallistumisessa ja alle 18-vuotiaat on rajattu edellä mainituista syistä pois. Otanta on myös niin pieni, että voi olla pelkästään sattumaa, että nuorimmat ja vanhimmat eivät ole vastanneet kyselyyn. Suurin osa vastaajista ei kokenut olevansa kiireisiä, mikä on hieman yllättävää hektisessä, urbaanissa nykyajassa ja Tampereen kokoisessa kaupungissa. Myös vastaajien vähälapsisuus ja suhteellisen lähellä keskustaa asuminen on todennäköisesti vaikuttanut siihen, etteivät he käytä niin paljon autoa, koska heillä ei yksinkertaisesti ole niin paljon tarvetta siihen.

Aineistonkeruutapana käytin kvalitatiivisessa tutkimuksessa varsin yleistä teemahaastattelua, jotka kestivät n. 35-70 minuuttia. Tein haastattelut

Tampereen yliopiston kirjaston tiloissa. Litteroituina tekstien pituus vaihteli 12 sivusta 20 sivuun. Yhteensä haastatteluista kertyi 127 sivun puhtaaksi kirjoitettu tekstiaineisto. Puhtaaksi kirjoitettujen haastattelujen pilkutus ilmaisee kieliopillisten sääntöjen lisäksi taukojen pituutta. Sulkeiden sisällä oleva pilkku (,) on lyhin tauko mitä erittelin ja vastaa alle sekunnin pituista taukoa. Pisteiden (.) määrä symboloi tauon pituutta sekunneissa. Pisin mittaamani tauko on merkitty neljällä pisteellä (...), mikä tarkoittaa siis noin neljän sekunnin tai sitä pidempää taukoa.

Aineiston keruu eli haastattelujen tekeminen sijoittui pitkähkölle ajalle koko tutkimusprosessissa, sitä mukaa kun sain haastateltavia käsiini. Haastatteluiden teossa oli mm. kesällä taukoa ja tein välillä enemmän muita tutkimuksen vaiheita. Tämä mahdollisti tutkijan tietoisuuteni kehittymisen ja oppimisen tutkittavien ilmiöiden suhteen. Kiviniemen (2007) mukaan aineiston käsitteleminen kannattaakin yleensä aloittaa jo ennen kuin koko aineisto on koossa, jolloin aineiston analyysi auttaa tutkijaa luotaamaan tutkimusta tarkoituksenmukaiseen suuntaan, täsmentämään tutkimuskysymystä sekä suuntaamaan jäljellä olevaa aineistonkeruuta (Mt., 76-79; vrt. myös Silverman 2002, 121). Niinpä aloitin alustavan analyysini jo ennen koko aineiston keräämistä ja muutin mm. aineistonhankinnan loppuvaiheessa haastateltaville asettamiani kriteereitä ja haastattelupyyntölomaketta, saadakseni suoraan autoilevampia haastateltavia. Muuten käytin pieniä korjauksia lukuun ottamatta samaa kaavaketta koko aineistonhankinnan ajan.

Haastatteluiden nauhoittaminen tuntui lähes itsestään selvältä, sillä kokemukseni perusteella nauhoittaminen on lähes välttämätöntä jo pelkästään siksi, että kaiken informaation kirjoittaminen muistiin on käytännössä mahdotonta. Haastattelujen nauhoittamisen eduista esimerkiksi John Heritage (1984) on todennut, että käsin on lähes mahdotonta saavuttaa nauhoituksen tarkkuutta. Sitä paitsi useampien tarkastelukertojen avulla voi myös havaita, että jokin ensikuulemalta ilmeiseltä vaikuttanut tulkinta onkin itseasiassa virheellinen. (Mt., 237.) Totesin tämän itsekkin kirjoittaessani haastatteluja puhtaaksi. Etenkin jos aikaa oli kulunut jo enemmän haastattelun tekemisestä,



huomasin kuinka asiat unohtuvat tai monet yksityiskohdat jäävät helposti mieleen hyvinkin erilaisena, kuin miten ne nauhoitusten avulla tarkistettuna todella haastattelussa menivät.

Keskustelunauhoja tutkimalla on mahdollista keskittyä sosiaalisen elämän jonkin ulottuvuuden 'tosiasiallisiin yksityiskohtiin.' Nauhoitukset ovat myös (haastateltujen suostumuksella) tiedeyhteisön käytössä, toisin kuin vaikkapa kenttämuistiinpanot. Nauhoitusten ollessa raaka-dataa ne sisältävät myös enemmän dataa kuin tutkijan valikoimat haastattelukatkelmat. (Silverman 2002, 149.) Nauhoittaminen siis lisää tarkastelujen laajuutta ja yksityiskohtaisuutta. Datan saatavuus mahdollistaa myös sen uudelleen tarkastelun uudessa kontekstissa tai sen myöhemmän käytön kokonaan uusissa tutkimuksissa (Silverman 1993, 119; Heritage 1984, 238). Datan määrä parantaa siis myös puhtaaksi kirjoitusten laatua ja tutkimuksen validiutta tältä osin. Toki nauhurin käyttö voi vaikuttaa haastatteluun negatiivisestikin esimerkiksi lisäämällä vastaajan jännitystä tai epäilyksiä väärinkäytöstä yms., mutta tätä on vaikeaa arvioida, enkä huomannut tällaista haastattelutilanteissani.

Haastattelumetodioppaista saamistani neuvoista hyödyin erityisesti neuvosta antaa haastateltavalle runsaasti vastausaikaa. Huomasin, että täten toimiessa haastateltavasta saa todellakin paljon enemmän irti kuin siloin, jos malttamattomasti keskeyttää haastateltavan vastaamisen. Oli hämmästyttävää havaita, kuinka helppoa oli saada haastateltava kertomaan lisää puheena olleesta asiasta. Ei tarvinnut kuin odottaa ja lähes joka kerta kun maltoin näin tehdä, saatoin todeta lyhyen vastauksen jälkeisen hiljaisuuden muuttuvan uusiksi informatiivisiksi lauseiksi. (vrt. Silverman 1993, 96.)

Tutkimuksen laadun kannalta on tärkeää pohtia haastatteluiden mahdollisuuksia keinona autenttisen tiedon hankintaan.

Haastattelumenetelmään liittyvistä ongelmista – kuten, ovatko vastaukset rehellisiä – huolimatta, tässä tutkimuksessa on lähdetty siitä, että haastatteluilla on mahdollista hankkia tutkimuskysymysten kannalta

kiinnostavaa ja relevanttia tietoa, joka on (ainakin riittävässä määrin) luotettavaa tai peräti totta. Haastatteluvastauksien objektiivisuuden kannalta oli todennäköisesti eduksi, etten opiskele pääaineena esimerkiksi ympäristöpolitiikkaa, sillä haastateltavat olisivat tällöin havainneet jo haastattelupyyntölomakkeesta tutkimuksen liittyvän ympäristötutkimukseen. Toisaalta voitaisiin kysyä, eikö ole epäeettistä jättää kertomatta haastatelluille etukäteen tutkimuksen tarkoitusperiä. Tässä tapauksessa ei tällaista ongelmaa ollut, sillä tarkoitus ei ollut millään tavalla toimia haastateltavia vastaan. Sitä paitsi, mikäli tällainen valikoiva tiedottaminen tutkimuksesta ei olisi sallittua, jäisi suurin osa tieteellisestä tutkimuksesta tekemättä.

Haastateltavien puhe on osa tutkittavaa ilmiökokonaisuutta ja toisaalta se täydentää sekä elävöittää tutkijan luomaa kuvaa tutkittavasta ilmiöstä. Informanttien puhe tuo esille käsitykset, tulkintamallit ja selitykset, joiden puitteissa kyseinen ilmiö kulttuurin piirissä ymmärretään. Lisäksi haastateltavat saattavat itsekin kertoa omia tulkintojaan tutkittavista ilmiöistä, jolloin tutkijan tulisi ottaa ne mahdollisina selitysmalleina lukuun ja tarkistaa, miten hyvin ne selittävät tutkittavia ilmiöitä. Informantit eivät kuitenkaan voi antaa valmiita selityksiä, joten siinä mielessä haastateltavat eivät kuitenkaan ole asiantuntijoita omassa asiassaan. (Alasuutari 1994, 242.)

Haastatteluiden puhtaaksi kirjoituksen tein pitkällä aikavälillä muun tutkimuksen teon lomassa. Alkuinnostuksessa puhtaaksi kirjoitus oli turhankin tarkkaa, sillä käyttämässäni tutkimusotteessa ei oikeastaan ole tarpeen tehdä kovin tarkkaa litterointia tai analysoida pikkutarkasti jokaista yksityiskohtaa. Tarkkuus oli kuitenkin siinä mielessä perusteltua, etten ensimmäisten haastattelujen aikaan ollut lyönyt lukkoon lopullista analyysitapaani. Näin en rajoittanut ennalta potentiaalisten analyysitapojen joukkoa. Litteroinnissa käyttämäni merkinnät on selitetty lopussa olevassa liitteessä.

#### **4.2. Koulutetut urbaanit tamperelaiset**

Haastatteluista kertyi mielenkiintoinen ja moniulotteinen tekstiaineisto. Aineiston moninaisuus käy alustavasti ilmi jo taulukosta 2.

## Taulukko 2. haastateltujen taustatietoja<sup>16</sup>

nimi/synt.	siviilisäätty	kotoisin	opiskelee	aiempi koulutus	ammatti	sosioekon.asema
<b>Risto 80-l.</b>	asuu yksin/seurustelee	pikkukylästä	Tekn. Yliopisto	tekninen/insinööri	opiskelija/yrittäjä	yrittäjä/opiskelee
<b>Ville 80-l.</b>	asuu yksin	kaupungista	muu ala	kirj.virkailija	opettaja	töissä/opiskelee *
<b>Saara 60-l.</b>	naimisissa 2 lasta	-	AMK	merkon, lähihoit.	terv. hoitoala	töissä/opiskelee
<b>Kaisa 60-l.</b>	asuu yksin	maalta	ei	s-hoito-opisto	terv. hoitoala	töissä
<b>Eeva 80-l.</b>	asuu yksin	kaupungista	ei	toimintater. AMK	terv. hoitoala	töissä
<b>Arto 50-l.</b>	naimisissa 1 lapsi	kaupungista	ei	FT	sosiaaliala	töissä
<b>Marko 70-l.</b>	asuu yksin/seurustelee	pk-seudulta	ei	Kuvatait. AMK	kulttuuriala	taide/keikka työt.
<b>Aija 70-l.</b>	asuu yksin	kaupungista	Yliopisto	FM	opiskelija	opiskelee

\* työttömyystuella

Kaikilla haastatelluilla toistuvia seikkoja olivat mm. se että kukaan ei kertonut olevansa tällä hetkellä poliittisesti erityisen aktiivinen, eikä kukaan työskennellyt kaupallisella alalla. Sen sijaan haastatellut työskentelivät tai opiskelivat humanistisilla, yhteiskunnallisilla, sosiaali- tai taidealalla ja yksi teknisellä alalla. Kaikki olivat peruskoulutukseltaan ylioppilaita ja olivat opiskelleet myös sen jälkeen itselleen ammatin keskiasteen oppilaitoksessa tai korkeakoulussa.

Osa haastatelluista oli varsin tyytyväisiä liikkumismahdollisuuksiinsa ja -tottumuksiinsa, jotka käyvät ilmi seuraavasta taulukosta 4. Toisaalta joukon kiireisin ja menevin henkilö Risto koki ongelmalliseksi erityisesti kaupunkibussien hitauden, poikittaisten linjojen puuttumisen ja yölinjojen puutteet. Samoin Saara inhosi ruuhkaisia kaupunkibusseja. Kaisa oli tyytymätön liian pitkäksi kokemaansa seitsemän kilometrin työmatkaansa. Haastattelemani kaupunkilaiset käyttivät ensisijaisena liikkumismuotonaan kevyttä liikennettä, joukkoliikennettä tai autoa. Osa ei kuitenkaan preferoinut mitään tapaa.

<sup>16</sup> Haastateltujen anonymiteetin turvaamiseksi ammatit, nimet ja paikannimet on muutettu ja ikä ilmoitettu luokittain.

#### Taulukko 4. Etäisyydet ja tyytyväisyys liikkumismahdollisuuksiin

nimi/synt.	työ/ opiskelumatka	koti-keskusta etäisyys	matkustusaika/pv	kiireen kokeminen	tyytyväisyys liikkumismahdollisuuksiin
<b>Risto 80-l.</b>	0-5 km * (+töissä taksilla/ lentok.)	3 km	1h 30 min.	kyllä, paljon	kyllä, (kaupunki bus. ei)
<b>Ville 80-l.</b>	10 km	10 km	1h	ei (toisinaan)	kyllä, (piti liik. kalliina)
<b>Saara 60-l.</b>	5 km/ 0,5 km	2,5 km	30 min (töissä 4h)	kyllä, töissä, kotona	kyllä
<b>Kaisa 60-l.</b>	7 km	4,5 km	1h 30 min	ei	ei, liian pitkä työmatka
<b>Eeva 80-l.</b>	3 km	1,5 km	1-1h 30 min	ei (harvemmin)	kyllä
<b>Arto 50-l.</b>	13,5 km	1,5-2 km	1h 40 min	ei	kyllä
<b>Marko 70-l.</b>	0-2,5 km (epäsään. Tre:n sisällä)	2,8 km	reilu 1h	ei	kyllä
<b>Aija 70-l.</b>	2 km (työharj. 4km)	1 km	50min	ei ('vältteli' kiirettä)	kyllä

\* etätö/ ei käynyt yksiselitteisesti ilmi

Vähän tai ei lainkaan autoilevat tuntuivat vastaavan hanakammin haastattelupyyntöni, kun taas autoa pääasiallisena liikkumistapanaan käyttäviä valikoitui huomattavan vähän. Ville ja haastateltu kahden lapsen äiti Saara käyttivät muiden liikkumistapojen ohella myös autoa. Yksin asuva Risto käytti hyvin selkeästi pääasiallisena liikkumistapanaan autoa. Saara ja Risto erosivat muista myös siinä, että he kokivat olevansa kiireisiä. Kiireen kokemisella ja autonkäytöllä näyttäisi tässä olevan yhteys. Kuitenkaan se kummin päin kausaatio-ketju vaikuttaa ei selvinnyt, eli valitsevatko kiireiset ihmiset liikkumistavakseen autoilun, vai aiheuttaako autoilu kiirettä ja kiireen tuntua? Todennäköisemmältä vaikuttaa ensin mainittu vaihtoehto.

Mahdollisesti jokin kolmas yhteinen muuttuja tai sattuma voi selittää tätä korrelaatiota.

Haastatellut muodostavat monista yhdistävistä tekijöistä huolimatta kuitenkin varsin kirjavan joukon, sillä he jakautuvat kahteen tai useampaan ryhmään useimmissa asioissa. Haastateltujen elämäntilanne samoin kuin heidän taloudellinen tilanteensa vaihteli melko paljon, johtuen mm. erilaisesta opiskelu- ja työskentelytilanteesta. Kahdella haastatellulla oli lapsia, osa eli yksin ja osa oli naimisissa. Samoin esimerkiksi merkittävimmät liikkumistavan valintaan vaikuttavat syyt vaihtelivat, eikä mitään yhteistä syytä ilmennyt. Haastateltuja erotti myös se, että yhteistä liikkumistapaa, jota he pyrkivät välttämään ei ollut.

Haastatelluilla oli useita samanaikaisia motiiveja pääasiallisen

liikkumistapansa valinnalle, mutta he valitsivat kysyttäessä kuitenkin yhden muita merkittävämmän motiivin. Näitä olivat terveys/hyvä olo, ympäristö, hyötyliikunta, mukavuus/kätevyys, ajankäyttö ja talous. Monet mainitsivat myös (muussa yhteydessä) tottuneensa maalla tai pienellä paikkakunnalla asuessaan ajamaan pyörällä linja-auton sijaan. Myös kiireen ja asuinpaikan sijainnin kaltaiset arjen realiteetit vaikuttivat osalla mm. nopeamman liikkumistavan valitsemiseen. Muita toissijaisia motiiveja oli aikatauluttomuus, joka liittyy kätevyteen ja se, että pitää jostain tietystä liikkumistavasta, mikä voidaan toisaalta lukea mukavuuden piiriin. Valintaperusteista rationaalisuus ei myöskään ilmennyt suoraan vastauksissa.

Markolla oli erityisen kiinnostava syy, sillä hänen vastauksestaan ilmeni, että ajokortin hankkimatta jättäminen determinoi hänen liikkumisvalintojaan. Hänellä ei ollut varaa hankkia ajokorttia ja hän oli toisaalta myös niin tottunut nykyiseen tilanteeseen, ettei osannut kuvitella käyttävänsä autoa. Jollain tavalla hän oli kasvanut ”ohi” auton hankkimisesta ja vaikutti siltä, ettei hän sitä välttämättä hankkisi, vaikka saisi taloudelliset edellytykset siihen. Tämä on erityisen kiinnostavaa, koska se näyttäisi taas tukevan polkuriippuvuus teorian<sup>17</sup> hypoteesia siitä, että aiemmat ratkaisut vaikuttavat ohjailevasti tulevaan päätöksentekoon.

Kaikki asuivat haastatteluhetkellä eri puolilla Tamperetta, mutta lähiöt olivat aliedustettuina, sillä ainoastaan Ville asui lähiössä (kts. Taulukko 4. s. 60) Yrittäjänä toimiva Risto vaikutti muita hieman uraorientoituneemmalta. Haastatellut käyttivät päivittäin liikkumiseen aikaa noin 30-100 minuuttia. Ympäristöön suhtautuminenkin vaihteli, mutta kaikki vastasivat olevansa ainakin jossain määrin kiinnostuneita ympäristöasioista. Tällainen vastaus ei nykyisessä yhteiskunnallisessa tilanteessa ole mitenkään yllättävää, etenkin kun ottaa huomioon joukon koulutustason. Vertailun vuoksi Tampereen

---

17 Polkuriippuvuus on alunperin taloustieteellinen käsite. Sitä on käytetty erilaisten teknologisten innovaatioiden menestyksen kuvaamiseen. Laajan yleisen määritelmän mukaan: *”Polkuriippuvuus viittaa yleisenä käsitteenä siihen, että historian saatossa vakiintuneet toimintamuodot tai rakenteelliset tekijät ulottavat vaikutuksensa nykyisiin kehittämistilanteisiin. Usein tämä rajoittaa tavalla tai toisella kehittämistä koskevien sinänsä mahdollisten valintojen tekemistä.”* (Opetushallitus 2010.) Viittaa polkuriippuvuudella kehitykseen, jossa aiemmat valinnat, rakenteelliset tekijät tai vakiintuneet toimintamuodot vaikuttavat nykyisiin tai tuleviin valintamahdollisuuksiin.

seudulla asuvat (yli 14-vuotiaat) tekevät päivittäin keskimäärin 3,4 matkaa. Suurin osa matkoista suuntautuu Tampereen seudulle ja tehdään kävellen tai autolla. Eniten matkoja tekevät 30-44-vuotiaat. (TASE2025, 11.) Keskimääräinen kotoa töihin suuntautuvan matka pituus on 9,6km ja vapaa-ajanmatkan 7,1km (TASE2025, 13).

Siitä, että ympäristö oli ensisijainen motiivi pääasiallisen liikkumistavan valinnassa ainoastaan yhdellä henkilöllä voitaisiin taas päätellä, etteivät kaikki olleet välttämättä ainakaan kovin syvällisesti kiinnostuneita ympäristöstä. Luokittelin haastatellut ympäristöorientaation intensiteetin suhteen (kts. Taulukko 3 s. 88). Erotin myös heidän ilmoittamansa ympäristöorientaation ja ympäristökäyttäytymisen, jonka tulkitsin haastattelun perusteella. Luokittelu oli hankalaa ja jossain määrin mielivaltaista, sillä vaikuttavia tekijöitä on lukuisia. Niinpä luokittelu onkin vain suuntaa antava.

Yllättävää ja kiinnostavaa oli mm. monen vastaajan kritiikki Tampereen pyöräilykulttuuria ja kevyen liikenteen infrastruktuuria sekä kaupungin liikennekulttuuria kohtaan. Monet myös vertasivat Tamperetta muihin kaupunkeihin. Jyväskylä, Oulu ja hieman yllättäen myös Suomen suurin ja vilkasliikenteisin kaupunki Helsinki, olivat osan mielestä parempia pyöräilykulttuurin ja infrastruktuurin suhteen. Kiinnostavaa, muttei kovin yllättävää oli myös se, että monet liittivät liikkumis -termin (fyysiseen) liikuntaan. Liikkuminen liikennemuotona saatettiin sekoittaa (ennen kuin täsmensin tarkoitusta) liikkumiseksi kuntoilumuotona.<sup>18</sup> Tällöin oli kyse kävelyn tai pyöräilyn kaltaisesta hyötyliikunnasta. Monia motivoi kevyen liikenteen liikunnallisuudesta saatavat hyödyt.

Haastateltavaksi valikoitui myös muutama hyvin persoonallinen ja ”tavallisesta keskiverto” tamperelaisesta jossain määrin erottautuvan liikkumis- ja elämäntavan omaksunut henkilö. Selkeimmin erottui Arto, joka

---

<sup>18</sup> Väärin ymmärryksen syntymiseen olisi voinut vaikuttaa mm. termivalinnalla, mutta päädyin käyttämään 'liikkuminen' ja 'liikkumisvalinnat' -termejä niiden arkikielisyys ja luontevuuden vuoksi. Myöhemmin keksin täsmentää termiä liikkumistapavalinnaksi. 'Liikenne' -termi olisi ollut selkeämpi, mutta se ei vaikuttanut yhtä luontevalta ja saattaa assosioitua motorisoituun liikkumiseen, mikä olisi voinut vaikuttaa vastauksiin.

pyöräili ympärivuotisesti reilusti toistakymmentä kilometriä pitkän työmatkansa ja jonka perheessä puolisolllakaan ei ollut ajokorttia. Jossain määrin muista erottui myös Marko, jonka pääasiallinen liikkumistapa oli kävely. Poikkeukselliseksi ja erityisen kiinnostavaksi Arton elämän- ja liikkumistavan tekee sen vertaaminen ”normaaliin” keski-ikäisen miehen elämän- ja liikkumistapaan. Arton 'esimerkki' osoittaa, että periaatteessa kaikkien (ainakin riittävän lähellä keskustaa asuvien) tamperelaisten olisi mahdollista kulkea kaupungin sisällä (tiettyyn kilometrimäärään asti) polkupyörällä työmatkansa (ja ainakin osa muista matkoista) ja elää ilman yksityisautoa tai jopa hyvin pitkälle myös ilman motorisoitua henkilöliikennettä.

Yhteistä näille molemmille haastatelluille on mm. keskustan lähellä asuminen, vahva persoonallisuus ja omaperäinen habitus ja elämänsäsenne. Miksi he sitten ovat valinneet tällaisen liikkumis- ja elämäntavan. Molemmat korostivat liikkumistapansa valinnan taustalla sen miellyttävyyttä. Pyöräily on Artolle tapa pitää yllä virkeää mieltä ja hänen omien sanojensa mukaan: *”se on, hyväksi mun (.) terveydelle ja mielenvireydelle.”*<sup>19</sup> Markolle kävely on liikkumistapa joka mahdollistaa asioiden kiireettömän ja samanaikaisen pohtimisen. Marko toteaa tähän liittyen *”ehkä mä tykkään kävellä”* ja myöhemmin vielä *”(p)yöräl tulee kans välil et ehtii liian nopeesti, et must se on hauska kävellä, et siin ehtii, ehtii kelailla. [---] et siin ei pysty oikein tekee mitää muut ni siin ehtii sillee.”*

Arto on päätenyt tietyllä tavalla harkitusti ja pitkään kehittären elämäntapaansa, joka vaikutti varmasti hänen suhtautumistapaansa liikkumiseen ja ympäristöön. Toisaalta hän on myös kasvanut pienestä pitäen pienehkössä kaupungissa liikkumaan omin voimin. Hän oli myös hyvin tietoinen liikenteen yhteiskunnallisista ja ympäristöön liittyvistä ongelmista, mikä johtui varmaan osaltaan hänen korkeasta koulutustasostaan. Markon perustelut eivät olleet välttämättä niin analyttisiä, vaan käytännöllisiä ja

---

19 Olen pyrkinyt luettavuuden vuoksi yksinkertaiseen tapaan lainata haastateltujen kommentteja. Hakasulkeiden [---] kohdalta olen poistanut joko omia tai haastateltavan puheen kohtia, joilla ei ole ollut olennaista merkitystä kulloinkin tarkasteltavan asian kannalta. Välillä olen kuitenkin asiayhteyden niin vaatiessa sisällyttänyt myös haastattelijan repliikkejä lainaukseen.

enemmän pakkoraon sanelemia. Artolle 'ekologisuus' oli hyvinvoinnin tai mielen vireyden jälkeen toiseksi tärkein liikkumisvalintoihin vaikuttava tekijä, Markolla se oli taas osatekijänä liikkumisvalinnoissa.

Vaikka aineisto koostuu vain kahdeksan tamperelaisen haastattelusta, on se teoreettisen aineiston tukemana riittävä tämänkaltaisen opinnäytetyönä tehtävään tutkimukseen. Koska haastateltujen liikkumistapajakauma on valikoitunut, eikä siis edusta tamperelaisten todellista liikkumistapajakaumaa, voisi joku pitää aineistoa puutteellisena. Nämä seikat eivät ole kuitenkaan laadullisessa tutkimuksessa ongelmallisia, sillä siinä ei pyritäkään aineiston osalta edustavaan otantaan, eikä tulosten osalta yleistettävissä oleviin päätelmiin.

### **4.3. Analyysitavan valitseminen ja toteutus**

Aineiston analyysitavan valitseminen ei ollut yksinkertaista, sillä kuten Tesch (1990) on todennut, eri tutkijoiden laadullisiksi luokittelemia analyysimenetelmiä on lähes viitisenkymmentä. Kaikkia menetelmiä ei myöskään löydy samoista kansista. Monien analyysitapojen nimissä on myös päällekkäisyyttä. (Mt., 57-58.)

Tutkimuksen alkuvaiheessa oli diskurssianalyysi muita vahvempi vaihtoehto, vaikken ollut vielä päättänyt lopullisesti analyysitapaani. Haastatteluvaiheen alussa diskurssianalyysin lisäksi vaikutti myös sisällönanalyysi eri menetelmistä tutkimusasetelmassani käyttökelpoisimmalta. Diskurssianalyysin täsmällistä määrittelemistä vaikeuttaa sen lukuisat versiot, toisaalta sen takia sitä voidaan soveltaa monenlaisiin tutkimuksiin. Huomasin kuitenkin tarkemmin diskurssianalyysin metodiikkaan perehtyessäni, ettei tässä tutkimuksessa ole mielekäästä pitäytyä pelkästään diskurssianalyttisessä otteessa, sillä diskurssianalyysi ei sovellu tutkimuskysymyksieni vastaamiseen parhaalla mahdollisella tavalla. Kiinnostukseni ensisijaisena kohteena eivät



nimittäin ole puhettavat, kielenkäyttö tai se *miten* haastatellut tuottavat merkityksiä puheessaan. Esimerkiksi Jokisen ym. (1993a, 9-10) mukaan diskurssianalyysi tutkii juuri mm. kielenkäyttöä ja muuta merkitysvälitteistä toimintaa. Heikki Luostarisen ja Esa Väliiverrosen (1991, 54) mukaan diskurssianalyysissä etsitään tekstin merkitysten sijasta sitä, *miten* merkityksiä tuotetaan (tekstissä).

Tämän tutkimuksen tutkimuskysymykset liittyvät pikemminkin siihen 1. Mitkä seikat vaikuttavat kaupunkilaisten liikkumisvalintoihin eli mitä ehtoja haastateltujen liikkumisvalinnoilla on? ja 2. Siihen kuinka todellinen, vahva ja käyttökelpoinen ja toisaalta pakottava käsite tuo arjen pakkorako suhteessa yksilön valinnan vapauteen oikeastaan on? Tutkimusintressini liittyy vähemmän kielen käytön merkityksiin tai varsinkaan kielen käytön analyysiin sinänsä ja siihen, miten merkityksiä puheessa luodaan. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö tutkimuksessa esiintyisi lainkaan konstruktionistisia elementtejä, kuten analyysiä tutkimuksen tulkinnallisesta luonteesta ja siitä tosiasiaista, että reaalisten tai fyysisten tosiasioiden lisäksi sosiaaliset tekijät vaikuttavat osaltaan todellisuuden muotoutumiseen. Jonkin verran sivuan myös sitä, miten haastateltavat ilmaisevat mielipiteitään ja rakentavat argumentaatiotaan. Tämän kaltaiseen lähestymistapaan kannustaa myös Silverman (2002, 121) kehottaessaan tutkijaa tarkastelemaan sitä, kuinka tutkijan preferoiman tutkimustavan käsitteet sopivat tutkittavaan aineistoon ja mitkä käsitteet toimivat kyseisessä tilanteessa parhaiten ja ovat hedelmällisimpiä.

Käyttämässäni otteessa on siis molempien menetelmien keinoja, ja sitä voidaan kutsua esimerkiksi maltilliseksi konstruktionismiksi tai kriittiseksi realistiseksi analyysiksi. Puhutun merkitys on tietenkin osaltaan sidoksissa myös käytettyyn kontekstiin ja rakentuu myös sosiaalisesti, mutta toisaalta en katso, että kaikki todellisuus voidaan pelkistää ainoastaan kielen avulla konstruoiduksi. Tarkoituksenani on ollut tehdä kvalitatiivista analyysiä takertumatta liiaksi siihen, mitä suuntausta analyysini missäkin kohdin muistuttaa tai 'edustaa'. Päädyinkin tekemään 'puhtaasti' kvalitatiivista

analyysiä, sanoutuen irti relativismin ja realismin hedelmättömästä ja resursseja vievästä vastakkain asettelusta. En siis ota vahvaa kantaa kumpaankaan suuntaan, sillä molemmat katsantotavat ovat osaltaan oikeassa.

Jari Ehrnroothin (1998, 32-33) mukaan tärkeintä on se, että tiedon tutkijan on oltava sekä holtiton ja sensitiivinen näkijä tai intuitionisti ja toisaalta kontrolloitu ja rationaalinen epäilijä. Vaikutelmanvaraisen ja analyttisen tutkimuksen välillä on sosiologiassakin kiistaa. On systemaattista analyysiä ja metodin jäljitettävyyttä korostavia *luovia tieteilijöitä* ja aineiston tulkinnassakin luovuuden ja kekseliäisyyden varaan laskevia *oivaltavia tietäjiä*. Tieteilijöille tulkinnan luotettavuus rakentuu säännönmukaisiin operaatioihin eikä tuntemattomaan ihmeeseen. Tietäjät vierastavat kvalitatiivista metodologiaa, jossa kaikki vaiheet olisi mahdollista esittää tietoisesti ja selkeästi ja puhuvat sen sijaan prosessin vaikeasta kuvattavuudesta tai jopa tuntemattomuudesta.

Tässäkin kiistassa eri näkemysten synteesi on todennäköisesti hedelmällisin ja tämän tutkimuksen tekoon on systemaattisuuden ihanteesta huolimatta sisältynyt paljon intuitiota ja kaikkia luovia vaiheita ja oivalluksia on mahdotonta selostaa yksityiskohtaisesti. Ehrnrooth (1998) toteaa, että luovalla kekseliäisyydellä on paikkansa myös systemaattisessa analyysissä, mutta intuition on vain oltava tarpeeksi vahva, jotta se kestäisi metodisen toistettavuuden haasteet. Tieteilijä ei pyri lopullisen totuuden löytämiseen, siihen, että kaikki uskoisivat hänen julistustaan. Tärkeintä on, että tiedot ja niiden perustelut ovat tarkistettavissa eli tulos ja tulkinta on perusteltu. Aina on mahdollisuus löytää heikkouksia käytetyistä metodeista tai niiden sovelluksista. Epäily ja epävarmuus ovat tieteen peruselementtejä. (Mt., 33.)

On ollut mielenkiintoista hyödyntää realistista lähestymistapaa edustavaa tietoa ja toisaalta en ole halunnut sulkea pois esimerkiksi sitä tosiasiaa, että vallitsevat kulttuuriset käytänteet, joista vastaajat ovat enemmän tai vähemmän tietoisia, vaikuttavat heidän tekoihinsa ja puheisiinsa. Silvermanin (2002, 124-125) mukaan haastatteluaineiston analyysissä realistista

lähestymistapaa on mahdollista yhdistää ainakin narratiiviseen (konstruktionistiseen) lähestymistapaan.

Realistisessa lähestymistavassa haastateltujen vastauksia käsitellään tosina tai faktuaalisina lausuntoina todellisuudesta, jolloin voi toisaalta herätä epäilyksiä siitä, miten voimme luottaa vastausten totuuden mukaisuuteen tai vastaajien rehellisyyteen. Siinä mielessä lähestymistapani on realistinen, etten ole alkanut kovin tarkkaan epäilemään tai puntaroimaan, puhuiko haastateltu jossakin yhteydessä totta. Tietenkin, jos jossain kohdin tuli selvästi hyvin ristiriitaisia vastauksia, pohdin myös vastausten todenperäisyyttä enemmän.

Aloitin puhtaaksi kirjoitetun haastatteluaineistoni analysoimisen pelkistämällä havaintojoukkoa. Laadittuani alustavan koodausrunгон, eli listan tutkimuskysymysteni kannalta olennaisilta vaikuttavista seikoista, koodasin tekstiaineiston eri merkityksiä symboloivilla värikoodeilla. Tässä vaiheessa perehdyin samalla paremmin aineistoon ja aloitin jo alustavan tulkinnan. Kuten Eskola ja Suorantakin (1998, 158) ovat todenneet, huomasin, että koodausrunko todellakin muokkautuu ja kehittyy koodausprosessin aikana, kun tekstiin pääsee paremmin sisään ja että aineiston täydellinen koodaaminen on jokseenkin mahdotonta, sillä aina on löydettävissä erilaisia uusia näkökulmia ja uusia koodattavia asioita. Niinpä tyydyinkin kohtuullisin panoksin saavutettavaan riittävään koodaustasoon.

Aloin työstämään analyysiä Alasuutarin neuvojen lisäksi pitkälti Eskolan (2007) ohjeiden mukaan, joita kuitenkin sovelsin melko väljästi. Tein mm. Eskolan esittelemän matriisin, jonka laatimisessa syvennyin paremmin aineistooni ja sain käsityksen eri haastattelujen antoisuudesta suhteessa käsiteltäviin teemoihin. Aloin seuraavaksi analysoimaan teema kerrallaan kiinnostavimmalta tai tärkeimmältä vaikuttavaa haastattelua, jonka jälkeen täydensin analyysiä muiden haastattelujen sitaateilla ja niiden erittelyllä.

Haastatteluaineiston tarkemman luvun ja analyysin aikana aloin muodostamaan runsaasti erilaisia alustavia teemoja, jotka koostuivat

tutkimusasetelmani kannalta olennaisista asioista. Osittain runsaus oli seurausta siitä, että olin laatinut melko laajan ja kattavan haastattelurungon, koska ennen haastatteluja minulla ei ollut riittävän selkeää kuvaa lopullisista tutkimuskysymyksistä ja siitä, millaisia tutkimuskysymyksiä olisi aineiston perusteella mahdollista tutkia. Aineistossani oli 'liikaakin' teemoja ja informaatiota, joten jouduin rajaamaan osan teemoista pois tiivistääkseni aineistoa. Tämän jälkeen supistin edelleen havaintojoukkoa yhdistämällä eri teemoja. Kun kerätään samasta teemasta tai aiheesta erilaisia versioita ja määritetään tutkimuskohde metatasolla siten, että se kattaa kaikki variaatiot, ei kuvata enää pelkkää yksittäistapausta, vaan tarkastellaan aihetta yleisemmällä tasolla (Alasuutari 1994, 209). Näin aloin rekonstruoimaan teemoja. Tulkitsin tärkeimmiksi teemat, jotka liittyivät liikkumisvalintoihin ja toisaalta arkielämän pakkorakoon (mm. kiireen ja rajoitusten kokemiseen).

Teemoista voi käyttää myös repertuaarin tai diskurssin nimitystä.

'Repertuaari' olisi siinä mielessä tässä yhteydessä 'diskurssia' parempi termi, ettei se synnytä yhtä vahvoja assosiaatioita diskurssianalyysiin. Valitsin kuitenkin neutraalimman teema -nimityksen näille analyysiäni jäsentäville luokitteluille, joiden mukaisesti haastateltujen eri tyyppiset puheet on jaoteltu. Muodostin aluksi kaksi teemaa ja niistä taas joitain alateemoja. Alun perin kehittelin liikkumisvalinta ja pakkorako -teemoja. Analysoidessani tekstiä edelleen, alkoi kuitenkin vaikuttaa siltä, että pakkorako on liikkumisvalinnan 'alajuonne'. Pakkorako nimittäin ehdollistaa liikkumisvalintoja. Jos esimerkiksi olet Tampereen laidalla asuva rahaton ajokortiton yksinhuoltajaäiti, on sinulla valittavanasi erilainen määrä mahdollisia liikkumistapoja, kuin vaikkapa keskustassa rautatieaseman vieressä asuvalla varakkaalla yksineläjällä, jolla on käytössään oma auto. Lopulta päädyin esittämään kaikki teemat liikkumisvalinnan osina. Aineistossa tämä polkuriippuvuuteenkin liittyvä 'kuvio' käy ilmi erityisesti Markon kohdalla. Pakkorako ja polkuriippuvuusteoretisointi liittyvät siis kiinteästi liikkumisvalintojen tekemiseen.

Olen sisällyttänyt melko erilaisiakin aineistosta löydettyjä kohtia kulloinkin

kyseessä olevaan teemaan. Kuitenkin niin, että samaan teemaan valittuja asioita yhdistää se, että niissä perustellaan tai merkityksellistetään samaan aiheeseen liittyviä valintoja ja valintaan liittyviä tekijöitä. Runsaasta aineistosta olen joutunut rajaamaan paljon pois ja poimimaan monesti vain osuvimmat otteet.

#### **4.4. Laadullinen analyysi**

Laadullinen tutkimus voidaan nähdä luonteeltaan prosessiksi, jossa aineistoon liittyvät näkökulmat ja tulkinnat kehittyvät tutkimuksen kuluessa inhimillisen toimijan eli tutkijan tietoisuudessa. Sen prosessiluonteeseen kuuluu myös, että tutkimuksen vaiheet eivät ole aina jäsennettävissä selkeisiin jaksoihin, jotka voitaisiin jo tutkimuksen alussa nähdä, vaan usein esimerkiksi aineistonkeruuseen ja tutkimustehtävään liittyvät päätökset ja valinnat muotoutuvat vasta tutkimusprosessin edetessä. (Kiviniemi 2007, 68.)

Kuvaus sopii erittäin hyvin tähän tutkimukseen, sillä tutkimusprosessissani ei ollut tarkkoja kaavoja ja suunnitelmia, jotka olisivat pysyneet muuttumattomina koko tutkimuksen ajan, puhumattakaan siitä, että olisi ollut jokin ehdoton järjestys, jota olisin noudattanut. Tällainen lähestymistapa edellyttää Kiviniemen mukaan (2001,68) tutkijan tietoisuutta oman tietoisuutensa kehittymisestä tutkimusprosessin kuluessa ja valmiuksia tutkimuksen uudelleen linjauksiin. Aineiston analyysillä olikin olennainen osa tutkimuksen näkökulman edelleen muovaamisessa ja selkiyttämässä. Tästä kertoo mm. tutkimussuunnitelmani koko tutkimuksen ajan jatkunut eläminen ja kehittyminen.

Laadullisen aineiston analyysiin ei ole olemassa mitään yksiselitteistä ja yleispätevää selkeää mallia, niinpä siihen sisältyy aina jossain määrin kokeilua ja hakemista. Aineiston analyysillä voidaan tarkoittaa yksinkertaisesti aineiston huolellista, analyttistä lukemista, tekstin järjestelyä, sisällön ja rakenteiden selkiyttävää erittelyä, jäsentämistä ja pohdintaa. Analyysi voi olla

myös aineiston sisällön luokittelua eri teemojen ja aiheiden perusteella, kuten tässä tutkimuksessa. Analyysi voidaan nähdä myös tietyn näkökulman tai näkökulmien ottamiseksi aineistoon. Olennaista tässä prosessissa olisi kiteyttää ja tiivistää hajanaisen aineiston sisältöjä tai rakennetta, sekä tarkastella tutkimusongelman kannalta olennaisten asioiden esiintymistä ja ilmenemistä aineistossa. Analyysi lisää aineiston informaatioarvoa monin tavoin, analyysissä tutkija tulkitsee aineistoa ja käy oman ajattelunsa, teorian ja empirian välistä vuoropuhelua. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Analysointia helpottivat suuresti myös Eskolan (2007) osuvat neuvot. Myös Eskolan mukaan analyysin tehtävä on tiivistää ja järjestää aineistoa teemoittelulla tai tyypittelyllä hävittämättä olennaisia asioita siten, että sen informaatioarvo lisääntyy. Teemoittelussa aineistoa ryhmitellään eri teemojen mukaan ja tyypittelyssä puolestaan aineistosta pyritään muodostamaan yleisempiä tyyppisiä, jotka kuvaavat aineistoa laajemmin. (Mt., 172-173.) Käytin molempia tapoja. Teemoitteluni ei noudattanut teemahaastattelun runkoa kuin osittain, vaan muodostin temaattiset ryhmät tutkimuskysymysten kannalta olennaisista asioista.

Aineiston analyysi ja tulkinta voidaan nähdä joko erillisinä tai samanaikaisina tutkimuksen vaiheina (Eskola 2007, 160). Tässä tutkimuksessa nämä vaiheet etenivät aikalailla lomittain. Esimerkiksi tekstiaineiston tulkinta alkoi jo tekstin puhtaaksi kirjoitus- ja käsittelyvaiheessa. Aikaisemmin tapana on ollut, että analyysissä testataan jotain hypoteesia, mutta Eskolan mukaan analyysin avulla on mahdollista myös tuottaa uusia hypoteeseja. Näin ajateltuna aineistot eivät rajoita tutkijan ajattelua vaan päinvastoin stimuloivat sitä. Aineistot voivat antaa uusia näkökulmia sen sijaan, että tyydyttäisiin ainoastaan todistamaan joitain jo ennalta aavisteltuja tai lähes tiedettyjä näkökantoja. Laadullisen tutkimuksen tehtävänä on ennen muuta antaa ajattelemisen aihetta sen lukijoille, jolloin aineiston roolina voi olla virikkeiden antaminen tutkijan ja lukijan ajattelulle. (Mt., 162.)

Laadullinen analyysi voidaan Alasuutarinkin (1994) mukaan jakaa kahteen

osaan, havaintojen pelkistämiseen ja arvoituksen ratkaisemiseen (tulosten tulkinta). Kuitenkin käytännön tutkimuksen teossa ne kietoutuvat aina toisiinsa. Havaintojen pelkistämisen ensimmäisessä vaiheessa aineistoa tarkastellaan valitusta teoreettis-metodologisesta näkökulmasta. Tällöin suodatetaan aineiston joukosta pois viitekehysten ulkopuolelle jäävät seikat, jolloin 'raakahavaintojen' määrää saadaan vähennettyä. Toisessa vaiheessa havaintojoukko supistuu edelleen kun 'raakahavaintoja' yhdistetään 'makrohavainnoksi'. Havainnoista pyritään löytämään yhteinen nimittäjä tai piirre tai muotoilemaan poikkeuksetta koko aineistoon (tältä osin) pätevä sääntö. Mikäli aineiston joukosta löytyy yksikin poikkeus, on pohdittava tilannetta uudelleen. Tällöin on muutettava vähintään käytettävää näkökulmaa, usein myös teoreettista viitekehystä tai nostettava tarkastelun abstraktiotasoa. Havaintojen yhdistämisen tarkoituksena ei ole kuitenkaan keskivertoyksilöiden tai tyyppitapausten määrittelyminen (Mt., 30-33.)

Edelleen myös Kiviniemi (2007) katsoo, että laadullisessa tutkimuksessa aineiston analyysi on kaksiosainen, koostuen analyttisestä ja synteettisestä käsittelystä tai prosessoinnista. Analyttisessä vaiheessa aineistoa luokitellaan ja jäsenellään systemaattisesti eri teema-alueisiin sekä koodataan, jotta se olisi helpommin tulkittavissa. (Mt., 2007, 77-78). Tämä kaikki vaatii useita analyysikertoja ja lopullinen koodausrunnon ja teema-alueiden erittely ja jäsentyminen asettui valmiiseen muotoonsa vasta monen vaiheen jälkeen. (vrt. Kiviniemi 2007, 77-78). Myös Silverman (2002, 121) on sitä mieltä, että suurimmassa osassa laadullisia tutkimuksia takertuminen liiaksi alkuperäiseen tutkimussuunnitelmaan on pikemminkin merkki riittämättömästä aineiston analyysistä kuin tervetulleesta itsevarmuudesta.

Viime kädessä laadullinen tutkimus on luonteeltaan tulkinnallista, sillä tutkimusraportti on tutkijan tulkintojen perusteella väritynyt kirjallinen tuotos ja konstruktio. Raportointivaiheessa tutkija ratkaisee lopullisesti, mitä raportti pitää sisällään, mitä jätetään sen ulkopuolelle ja mikä on tutkimuskohteena olevan ilmiön tarina. (Kiviniemi 2007, 79-82) Mm. tässä merkityksessä konstruktionistinen lähestymistapa on hyödyllinen. Kerätty

haastatteluaineisto määrittää tämän tyypisessä tutkimuksessa analyysin yksityiskohdat, joten lopullisen analyysitavan valitsin vasta kun aineisto oli kerätty.



## 5. LIKKUMISVALINTOIHIN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

Koska liikkumisvalintoihin vaikuttavat monet keskenään kytköksissä olevat tekijät, oli haastavaa muodostaa kaikki teemat. Teemojen tulisi kattaa kaikki olennaiset tekijät, mutta niiden tulisi pysyä silti lukumäärältään kohtuullisina, jotta aineiston analysoiminen ja tutkimuksen lukeminen säilyisivät sujuvina. Lisäksi se, että teemat ovat tutkimuskäyttöön luotuja konstruktioita ja todellisuudessa niiden rajat ovat häilyviä, vaikeutti niiden laatimista. Esimerkiksi rakenteellisiin tekijöihin voisi lukea vaikkapa taloudellisia tekijöitä jne.

Haastateltavien vastauksissa liikkumisvalinnat jäsentyivät niin, että valintaan vaikuttivat heidän mielestään useammat asiat samanaikaisesti. Havaintoja yhdistämällä muodostin aineistosta seitsemän teemaa. Jouduin poistamaan ”arvot ja arvostukset” -teeman, koska analysoitavan informaation määrä uhkasi paisua liian suureksi. Lisäksi etenkin kolme ensin käsiteltyä teemaa liittyvät arvoihin ja arvostuksiin, joten vaikutti turhalta muodostaa arvostuksille enää erillistä teemaa. Analysoinnissa täytyy huomioida, että tietyn teeman esiintymistiheyttä aineistossa ei voida pitää sen merkittävyyden ilmaisijana, mm. siksi, että tietyn teeman esiintyminen riippuu myös haastattelun sisältämistä kysymyksistä (vrt. Alasuutari 1994, 28-30). ”Liikkumistavan valinta”-teemasta muodostin eräänlaisen 'pääteeman', jonka kautta kaikki muut teemat jäsentyivät. Merkittävimmistä liikkumisvalintaan vaikuttavista syistä muodostin seuraavanlaiset teemat:

**Ympäristötieto ja ympäristöorientaatio**  
**Taloudelliset tekijät ja rationaalisuus**  
**Hyvinvointi ja individualismi**  
**Arkiset rutiinit ja tottumus**  
**Arkielämän pakkorako ja kiire**  
**Rakenteelliset tekijät**

## 5.1. Liikkumistavan valinta

Liikkumistavan valinta ja se, miten ihmiset haluavat liikkua, liittyy läheisesti ihmisten arvoihin ja elämäntapaan ja tyyliin. Tämä pätee erityisesti kaupungissa, jossa välimatkat ovat maaseutua lyhyemmät, tiet hyvin hoidettuja ja valaistuja täten mahdollisuus valita liikkumistapa on todella olemassa. Lisäksi kaupungissa ihmiset yleensä kiinnittävät enemmän huomiota ulkoiseen olemukseensa, tyyliseikkoihin ja muotiin, mikä tekee kaupunkilaisten liikkumisvalintojen tutkimisen mielekkääksi kulttuurisen pakkoraon kannalta.

Yksilö näyttäisi olevan ristiriidan edessä pyrkiessään minimoimaan liikkumisensa ympäristövaikutuksia ja toisaalta asumaan luonnonläheisesti. Kärjistäen sanottuna, jos yksilö haluaa minimoida henkilökohtaisesta liikkumisestaan aiheutuvat ympäristövaikutukset ja toteuttaa liikkumisessaan ympäristövastuullisuutta, hänen kannattaisi asua tiiviisti rakennetussa kerrostalokorttelissa kaupungin keskustassa hyvien julkisten liikenneyhteyksien ja palveluiden lähellä. Jos taas haluaa elää lähellä 'koskematonta' luontoa, kannattaisi asua kauempana toiminnallisista keskuksista, mikä lisää liikkumistarvetta.

Periaatteessa ristiriita voitaisiin ainakin osittain ylittää mm. kaavoituksen ja liikennepolitiikan ja kaupunkiasumisen kehittämisen avulla. Ongelma liittyy myös idealisoituun ja dualistiseen<sup>20</sup> luontokäsitykseen, jonka mukaan oikeaa ja arvokasta luontoa on vain 'koskematon' ja mahdollisimman kaukana ihmistoiminnasta oleva luonto. Ei ole myöskään riittävästi tutkimustietoa siitä, kumpi oikeastaan on kokonaisekologisesti tarkasteltuna kestävämpää, tiivis vai hajautunut yhdyskuntarakenne.

Ihmisten toiveet ovat usein ristiriitaisia ja epärealistisia. Koskematonta

---

<sup>20</sup> Tarkoitin tällä sitä että luonto ja kulttuuri nähdään toisilleen vastakkaisina ja kulttuuri katsotaan 'epäluonnolliseksi.' (kts. Esimerkiksi Haila 2001, 235). Jos pelkästään 'koskematon' luonto nähdään arvokkaaksi, saattaa tämä vain oikeuttaa sitä, että muu, erityisesti kaupunkiympäristö, jossa inhimillinen kulttuuri on suhteessa luontoon jo vallitsevassa asemassa, nähdään jo menetetyksi ja se jää ihmistoiminnan haitallisten vaikutusten edelleen altistamaksi.

luontoa on yhä vaikeampaa saada asuinympäristökseen tai ainakaan yhdistää nykyään vallitsevaan palvelu ym. sosiaalisia verkostoja vaativaan postmoderniin elämäntapaan. Elämäntapamme perustuu olennaisesti tekniikkaan ja teknologioihin sekä laajaan ympäristön muokkaamiseen, joten on ristiriitaista odottaa, että voisimme samanaikaisesti elää koskemattomassa ympäristössä.

Uusitalon (1986b, 109) tekemässä tutkimuksessa työssä käyvistä suomalaisista 42% eli valtaosa valitsi työmatkoilla liikkumistavakseen henkilöauton, 33% käytti kevyttä liikennettä ja 26% joukkoliikenteen kulkuneuvoja. Auton suosio on todennäköisesti tästä vielä kasvanut ainakin autojen määrän lisääntymisestä päätellen. Lisäksi joukkoliikenteen heikkeneminen ainakin syrjäseuduilla on todennäköisesti vahvistanut autoilun asemaa. Toisaalta myös ympäristötietoisuuden ja kaupungistumisen lisääntyminen on voinut lisätä puolestaan julkisen liikenteen suosioita.

Uusitalon (1986b, 109) tutkimus tukee myös käsitystä naisista ahkerampina kevyen- ja julkisen liikenteen käyttäjinä työmatkoilla. Naiset perustelevat autonkäyttöään useammin muiden kuljetuksella (lapset hoitoon) ja miehet puolestaan mukavuuden halulla ja sillä, että tarvitsevat sitä työssään.

Eskolan (2007) mukaan kannattaa yleensä lähteä analysoimaan kunkin teeman kannalta antoisimmalta vaikuttavaa vastausta. Aloinkin analysoimaan 'pääteemaksi' osoittautunutta "liikkumistavan valintaa", joka pilkkoutui vielä useampiin tarkasteltaviin osiin (teemoihin). Kävin ensin läpi antoisimmalta vaikuttavat vastaukset ja tämän jälkeen seuraavaksi kiinnostavimmalta vaikuttavan vastaajan vastaukset jne. (Mt., 174.)

Pääteema "liikkumistavan valinta" on siinä mielessä tärkein näistä tarkasteltavista asioista, että liikkumisvalintoihin vaikuttavat monet muut tekijät tai muiden tarkastelemieni teemojen sisällöt. Se esiintyykin muiden teemojen otsikkona. Muita tekijöitä, jotka vaikuttavat liikkumistavan valintaan, ovat ainakin taloudelliset tekijät, arvot ja arvostukset, elämäntapa,

käytettävissä oleva aika, rutiinit, liikkumistarve, liikkumismahdollisuudet, palvelutarjonta, mukavuuskäsitykset, ikä ja elämäntilanne sekä rakenteelliset tekijät.

Myös mainitut 'muut tekijät' puolestaan liittyvät usein eri asioihin, joista monet ovat myös riippuvaisia toisistaan. Esimerkiksi arvostukset vaikuttavat niistä riippuviin käsityksiin ja siihen, millainen suhde meillä on liikuntaa, liikkumista, kuntoliikuntaa ja terveyttä kohtaan. Aineistossa tämä ilmeni mm. Saaran vastauksesta. *”Siis se et (.) et sä heräät jo aamulla ku sä lähet (.) pyörällä ku sä istut autoon ni mä oon vielä ihan unessa viel töissäki [---].”* Haastateltava vertaa pyöräilyä autoiluun ja on sitä mieltä, että pyöräily on parempi tapa työmatkoilla liikkumiseen, koska liikkumisen lisäksi se virkistää. Niinpä positiivinen suhde fyysiseen liikkumiseen ja ulkoiluun edesauttaa sitä, että valintatilanteessa vaaka kallistuu tiettyjen säähän, matkan pituuteen yms. liittyvien ehtojen täytyessä pyöräilyn suuntaan.

Liikkumistarve taas liittyy perheeseen, työhön, kodin sijaintiin, harrastuksiin, luonteenpiirteisiin, arvoihin ja elämäntapaan. Liikkumismahdollisuudet taas liittyvät mm. kuntoon, mukavuuskäsityksiin, vapauskäsityksiin, infrastruktuuriin/palvelutarjontaan jne. Erittelin aineistosta myös varsinaisesti liikkumistavan valintaan liittyvää puhetta, joka ilmeni seuraavan kaltaisilla tavoilla. Kaisa: *”(P)yräilyssähan tietysti vaatteet vaikuttaa siihen, että millä, millä vaatteilla kulkee, ni sitte ei voi ihan joka juhlaan (,) ei viitti lähtee polkupyörällä ”* Risto eritteli havainnollisimmin ja selkeimmin liikkumistavan valintaan liittyvää prosessiaan:

*”Että mä ainakin itte puntaroin sitä että, että vaihtoehto A kauanko sillä menee aikaa kuinka helppoo se on, vaihtoehto B kauanko sillä menee aikaa, kuinka helppoo se on? [---] sit mä otan siihen sen hintatekijän mukaan että mitä se maksaa mennä A:lla mitä se maksaa mennä B:llä ja sitten mä päätän että onko siinä mitään järkeä.”*

Ehkäpä tällainen selkeys on osaltaan hänen teknisen alan koulutuksen realistiseen tiedekäsitykseen kuuluvan täsmällisyyden ansiota. Kommentin lopun taloudellinen pohdinta ja kohta *”pätän että onko siinä mitään järkeä”*, liittyvät myös rationaalisuus/taloudellisuus teemaan. Riston seuraava

kommentti kertoo hyvin siitä, että liikkumistapojen valintaan vaikuttava ihanteellisuus on suhteellista:

*”(P)olkupyörä on keskusta-alueella ihanteellinen ja sitten, taajamissa, henkilöauto on ihanteellinen, kulku, kulkuväline, ja siis auto ylipäättäänsä on hyvinkin ihanteellinen kulkuväline paitsi sitten hyvin isoissa (.) keskustoissa. Tampereellakin auto on oikeestaan ihanteellinen joka paikassa [---] Helsingissä taas se ei oo enään ihanteellinen, että Helsingissä polkupyörä ihan keskustan alueella menee kirkkaasti kärkeen.”*

Liikkumistavan valintaan vaikuttavista muista teemoista löytyy paljon esimerkkejä aineistosta, käsittelen niitä kunkin teeman yhteydessä. Haastatellut mainitsivat liikkumisvalintoihinsa vaikuttaviksi syiksi hyvänolon/terveyden/mielenvireyden, hyötyliikunnan, ympäristön, tottumuksen, helppouden, kätevyuden, aikatauluttomuuden, ajankäytön/nopeuden ja talouden. Huonot pyörätiet/liikennekulttuurin ja kävelystä pitämisen. Esimerkiksi Markolla oli käytännössä valittavanaan tällä hetkellä melko vähän liikkumistapoja, mutta silti hän koki olevansa tyytyväinen liikkumismahdollisuuksiinsa. *”(K)yllä mä bussil pystyn menee tai (.) kävellen, onha siin silleen valintaa [---] ja voisihan mä sen pyöränki hankkii.”* Tämä osoittaa, että tärkeää on myös se, miten asioihin eli liikkumismahdollisuuksiinsa suhtautuu tai miten ne koee, ei pelkästään ulkoiset olosuhteet.

## **5.2. Ympäristötieto ja ympäristöorientaatio**

Samalla kun ympäristöpolitiikka syntyi yhdeksi valtiollisen toimintapolitiikan osa-alueeksi, huoli ympäristön tilasta siirtyi julkisen vallan vastuulle. Silti kaikkien kansalaisten ympäristön huomioivat valinnat ja aloitteellisuus ovat tarpeen, itse asiassa voi olla, että kansalaisten oma-aloitteinen vastuullisuus korostuu jopa entisestään. (kts. myös Haila 2001, 240). Ympäristöongelmien luonne on nimittäin sellainen, että niiden ratkaiseminen, tai edes hoitaminen keskitetysti on mahdotonta. Myös se, että kansalaiset kohtaavat ongelmat

yksilöllisesti ja eri muodoissa, vaikeuttaa keskitettyä ongelmien hoitoa. Vaatimus siitä, että kansalaisten tulisi osata tehdä oikeita valintoja, edellyttää heiltä myös kykyä valintojen edellyttämään harkintaan. Ympäristö on yhtenä osallisena ihmisten elämäntapojen rakentumisessa. Asia voidaan ajatella myös niin päin, ettei hallinto voi tehdä elämäntapavalintoja ihmisten puolesta. (Yrjö Haila, henkilökohtainen tiedonanto 2006.)

Toisaalta tarvitaan myös ylikansallisia sopimuksia, rajoituksia ja sääntelyä. Esimerkiksi Eu on kunnostautunut tällä saralla ilmastokeskusteluissa, vaikka monet tutkijat ovat sitä mieltä, että rajoituksia olisi tiukennettava vielä entisestään. Ympäristöpolitiikka - jonka tehtävä on Hailan (2001, 239) mukaan madaltaa ja poistaa niitä esteitä, jotka tämän päivän todellisuudessa vähentävät ihmisten mahdollisuuksia tehdä luonnon kannalta järkeviä ratkaisuja – voi auttaa välittämään käyttökelpoista ympäristötietoa kuluttajille.

Ympäristötieto ja haastateltujen ympäristöorientaatioiden vaikutus liikkumisvalintoihin ilmeni myös aineistossa. Ville eritteli mielenkiintoisesti autoilutapoja siten, että hän koki ”turhan” ja yksin ajamisen ympäristön kannalta haitallisemmaksi kuin välttämättömän ja täydellä autolla tehdyn matkan. Kaisan puheessa oli kiinnostavaa se, että vaikka hän vaatimattomasti totesi, että hän on kiinnostunut ympäristöstä vain ”vähän”, silti hänelläkin oli ympäristöongelmien pohdintaan liittyviä seuraavanlaisia kommentteja: *”No turha autoilu on nyt mummielestä varmaan yks ongelma että ihmiset tekee hyvin lyhyitäkin matkoja autolla [---] ja sitte se että autoissa istuu yks ihminen ni se on jotenki, todella turhan tuntusta ((hymähtäen)).”*

Ympäristöasenteiden tai -orientaation ja käyttäytymisen välillä on havaittu mielenkiintoinen ilmiö, ne pyrkivät lähestymään toisiaan. Esimerkiksi autoa käyttävien mielestä auto on vähemmässä määrin syyllinen ilmansaasteisiin kuin muilla tavoin liikkuvien mielestä. Ympäristöasenne ei kuitenkaan todennäköisesti vaikuta tällaisessa tapauksessa kulkumuodon valintaan vaan autoilijat pyrkivät saattamaan asenteidensa ja käyttäytymisensä sopusointuun, vähättelemällä kulkutapansa ympäristöhaittoja. (Uusitalo 1986b, 110.) Aineistossa tämä näkyi Riston vastauksissa.

Aineistossa ympäristöstä ja sen hyvinvoinnista kiinnostuminen näkyi monella tavalla, yleisimmin seuraavan kaltaisissa kommenteissa, jotka olivat vastauksia ympäristöön liittyviin kysymyksiin. Eeva: *”Hmm (,) no ympäristöasiat ny vaikuttaa siihen et mieluummin mä meen junalla kun sitte autolla [---] tai toisaalta niinku bussilla tai siis julkisilla (,) pitempiä matkoja”* Joissain kohdin haastateltava ilmaisi jonkin muun asian yhteydessä oma-aloitteisesti ympäristöhuolta. Esimerkiksi Arto: *”Koska tota niinku nyt kaikki tietää että se on (.) se ei tee ilmastolle hyvää se lentokoneella reissaus että mieluummin sitte (.) mieluummin sitte meen tohon, jos saan valita niin tonne Ruottiin, lähimaihinkin junalla ja laivalla”*.

Yksi haastatteluteemoista liittyi myös suoraan ympäristöön<sup>21</sup> ja sen avulla selvitin haastateltujen ympäristöorientaatiota<sup>22</sup> ja ympäristökäyttäytymistä, millä oletin olevan merkitystä liikkumisvalintoihin (kts. Taulukko 3 s. 88). Kysyinkin siinä mm. tulisiko ihmisten liikkumisvalintoja ohjata ympäristöä paremmin huomioivaan suuntaan, haastateltujen kiinnostusta ympäristöasioita kohtaan ja sitä aiheuttaako liikenne jotain ongelmia haastateltavalle, yhteiskunnalle tai ympäristölle. Kysymykseen *”kiinnostavatko ympäristöasiat?”*, vastattiin yleensä myöntävästi, mutta aste-eroja toki löytyi. Ville ja Marko totesivat, että olivat aikaisemmin olleet nykyistä kiinnostuneempia ympäristöasioista, vaikka olivat sitä edelleenkin jossain määrin. Arto erittelee ympäristöteemaan liittyvässä vastauksessaan kiinnostavasti aktiivisen ympäristövaikuttamisen ja enemmän arkielämän ympäristöpolitiikan piiriin lukeutuvat oman elämän valinnat.

*”No ne kiinnostaa siin niinko oman, niinko oman elämän valinnoista mä en oo tehny kyllä siis, siis mä en kuulu mihinkää ympäristöjärjestöön taikka tälläsee [---] mut mä teen niinku om omassa elämässäni pyrin tekemään tällasia niinku kestävän kehityksen ratkasuja [---] sain muunmuassa järkätyä meiän krhm pieneen talonyhtiöön [---] kompostin.”*

---

21 Sijoin ympäristöteeman haastattelun loppuosaan, jolloin mahdollinen ympäristöön liittyvissä tutkimuksissa monesti ilmennyt 'miellyttäminen' jäi toivottavasti näin vähäisemmäksi ainakin alkupään vastausten osalta. Jos haastateltavalta kysytään heti alussa ympäristöön liittyviä kysymyksiä, saattaa hän helposti pyrkiä vastaamaan tahattomastikin yleisesti hyväksytyllä tai tutkijan 'edellyttämällä' tavalla.

22 'Ympäristöorientaatio' on lähellä 'ympäristöasenne' -termiä, mutta viittaa ehkä enemmän konkreettiseen toimintaan.

Kartoitin aineistosta sekä haastateltujen omaa käsitystä heidän ympäristöorientaatiosta että sitä käsitystä, jonka haastattelujen perusteella sain heidän ympäristökäyttäytymisestään. Tämä oli haasteellista, eikä haastateltujen ympäristöorientaatiota tai -asenteita ja -käyttäytymistä ollut mahdollista, joskaan ei myöskään tarpeellista, selvittää kovin tarkkaan. Ympäristöorientaatio ilmeni mm. ympäristöaktiivisuudessa ja ympäristötiedossa. Ympäristökäyttäytymistä oli taas mahdollista päätellä mm. sellaisten toimintojen kautta, jotka vaikuttavat ympäristöön haitallisesti. Tässä tutkimuksessa esimerkiksi suhtautuminen henkilöautoiluun<sup>23</sup> ja lentämiseen ja niiden käyttäminen toimivat karkeina indikaattoreina. Osaksi mittareina toimivat taas yksittäiset maininnat, jotka heijastivat vastaajan ympäristökäyttäytymistä.

Sekä ympäristöorientaatiota että -käyttäytymistä oli mahdollista tutkia myös tähän liittyvien kysymysten vastauksista tai jossain muussa yhteydessä oma-aloitteisesti ilmaistuista kommentteista<sup>24</sup>. Tutkimuksen kohdistuessa liikkumisvalintoihin ja arjen pakkorakoon, tarkastelenkin haastateltavien ympäristöorientaatiota ensisijaisesti suhteessa kaupunkilaisten liikkumiseen. Haastatelluista Riston käsitys hänen omasta ympäristöorientaatiostaan erosi enemmän kuin muilla haastatelluilla tutkijan vastaajien ympäristökäyttäytymisestä saamasta vaikutelmasta:

*”Hja: (S)ä oot vissiin tällä hetkellä kuitenkin aika sillee, tyytyväinen, siihen sun pää(asialliseen) liikkumistapaan vai, vai haluisiks sää liikkuu jollain muulla tavoin ku sä- ?*

*vast: eii siis olen, olen itse täysin tyytyväinen, ymmärrän kyllä että se kuormittaa luontoa ja sillain mutta siis, loppupeleissä liikenteen päästötkin on aika, ei ihan niinku siinä kärkikastissa, jos ruvetaan pohtiin kasvihuoneilmiötä tai muita, siis mun pääaineenahan on (,) moderni sähkönenergiatekniikka, mikä käsittelee just uusiutuvia energialähteitä*

23 Monet tutkijat pitävät autoilua ympäristön kannalta muita ongelmallisempänä liikkumistapana. Esimerkiksi Uusitalo pitää joukkoliikenteen käyttämistä yksityisauton asemesta työmatkoilla ympäristöystävällisenä kulutuksena. (Uusitalo 1986b, 108).

24 Ympäristöorientaation,- ja käyttäytymisen määrittelemine on kulttuurista ja se mitä ympäristön huomioivalla käyttäytymisellä tarkoitetaan vaihtelee. Myös valittu tarkastelunäkökulma vaikuttaa siihen, miten haitalliseksi ympäristölle, jokin teko mielletään. Esimerkiksi liikkumista voidaan tarkastella, jonkin yksittäisen päästön kannalta, energiankulutuksen kannalta, ekotehokkuuden kannalta jne. Tutkimuksen tekoa on helpottanut se ettei tutkimusasetelmani vaatinut kovin tarkkaa haastateltujen käyttäytymisen ympäristövaikutusten määrittelyä tai vertailua.



*hja: hjoo*

*vast: ja sitä kautta siis nää ympäristöasiat on hyvinkin (.) pitkään, pitäisi olla ainakin hallussa tuuli ja aurinko ja muiden energia juttujen osalta."*

Vastaaja viittaa siihen, että hän on tietoinen, kiinnostunut ja informoitu ympäristöasioista ja tavallaan auktorisoitu kommentoimaan ympäristöasioita. Vastaaja rakentaa argumentaatiotaan tietyn asiantuntijuutta tai auktoriteettia rakentavan retoriikan avulla. Mielenkiintoista tässä on, että haastateltu sanoo opiskelevansa uusiutuviin energialähteisiin liittyviä asioita ja toteaaakin, että sitä kautta ympäristöasiat on tai ainakin pitäisi olla hallussa. Mutta toisaalla haastateltu kuitenkin toteaa ristiriitaisesti etteivät ympäristöasiat kosketa häntä, vaikka toisaalta koskettavatkin:

*"Eli kyllä ne koskettaa, kaikkia ne asiat, mutta (...) öö (.) ei se nyt siis sanotaan ettei se nyt (,) sillain kosketa (.) hh, nii koskettaa ja ei kosketa, siis toisin sanoen, vaikka kuinka me sotkettais nyt tätä maapalloo [---] niin ei se, toisaalta muhun vaikuta ku mä edelleen [---] en usko, sielun (,) jälleen siirtymä syntymään [---] ja mä kuolen todennäköisesti aikasemmin ku tää menee ihan seinilleen [---] eli sinänsä se ei vaikuta, mutta totta kai se vaikuttaa niinku, niinku kuitenkin."*

Vaikka Riston vastauksissa vaikuttaisikin olevan ristiriitaisia elementtejä, ei haastateltavan käsityksen omasta ympäristöorientaatiostaan ja tutkijan hänen ympäristökäyttäytymisestään saaman käsityksen välillä välttämättä ole kovin suurta ristiriitaa, sillä haastattelijalla ja haastatellulla saattaa vain olla erilainen käsitys ympäristölle haitallisista asioista. Todennäköisesti tässä ilmeneekin eri koulutusalojen ja ammattiryhmien sekä yhteiskuntatieteellisen ja luonnontieteellisen tutkimuksen erilainen käsitys ympäristöstä ja (ympäristö)tiedosta, ja -ongelmista ja niiden ratkaisutavoista. Kenties myös erilainen suhtautuminen tekniikan ja sosiaalisten tekijöiden rooliin ympäristöongelmien ratkaisussa.

Haastatellun puheen ristiriitaisuus on kiinnostavaa, etenkin kun haastateltu on opiskellut modernia sähkötekniikkaa, joka käsittelee uusiutuvia energialähteitä, mutta tämä ei näy välttämättä kovin selkeästi hänen ympäristökäyttäytymisessään. Haastatellulla ei ole lapsia, mutta yrittäjäyys, aktiivinen harrastaminen ja kiire toisaalta kaventanevat hänen arkista pakkorakoaan. Tästä herää kysymys, liittyykö se, että ympäristöasiat eivät

kosketa, pitkälle vietyyn rationaaliseen hyötyajatteluun? Eli koska ei itse elä niin pitkään, että ympäristöongelmista olisi itselle haittaa, ei niitä kannata ottaa vakavasti, tai niiden ei kannata antaa rajoittaa omaa elämää, liikkumisvapautta jne.

Haastateltu tuntuu liittävän yhtäläisyysmerkin moraalien ja uskonnon välille, siten, että koska ei ole uskontoa eikä kuoleman jälkeistä elämää ei ole myöskään moraalialueita, eikä siis vastuuta (ympäristöstä) tai seurauksia omista tekemisistä. Aivan kuin vastaaja olisi jotenkin jo alistunut siihen, että ympäristö tuhoutuu, eikä sille enää voi mitään. Vaikutti siltä, että hän tietää, että nykyinen elämäntapa on kestävä ja myönsi, että ympäristöongelmia on. Jälkiviisaasti tarkastellen, olisi ollut kiinnostavaa kysyä, miten tulevaisuudessa haastateltavan mahdolliset lapset ja lapsenlapset vaikuttaisivat suhtautumistapoihin.

Mielenkiintoista on ristiriita Riston ympäristöorientaation tai oman ympäristöminäkuvan ja ympäristökäyttäytymisen välillä. Haastateltu on melko tietoinen ja kiinnostunut ympäristöasioista (hän oli mm. tehnyt ekologisen jalanjälkitestin), mutta ei kokenut ongelmalliseksi aika paljon ympäristöä kuormittavien liikkumismuotojen (autoilu ja lentokone) käyttöä, sillä taloudelliset ja liikkumisen vapautteen liittyvät seikat vaikuttivat tärkeämmiltä. Kuitenkin hän oli itsekin eräessä kohdassa haastattelua sitä mieltä, että *”(A)uto kuitenkin on auto ja se ei oo kovin ekologinen vaihtoehto<sup>25</sup>”* Riston ympäristökäyttäytyminen (tai ympäristöorientaatio) vaikutti eroavan eniten vastaajan omasta ympäristöminäkuvasta<sup>26</sup>, mikä käy ilmi seuraavasta katkelmasta:

*”Vast: mutta sitten kun niitä ihmisiä on liikaa, niin se johtaa väkisin siihen että ei ihmiset oo valmiita luopumaan niistä omista jo saavutetuista eduista [---] harva suomalainenkaan ni, olisiks sää ny valmis asuu vähän huonommin ja jos laitettaisik sut tommoseen, jos lasket vaikka sitä huonelämpötilaa kymmeneen asteeseen, ni siel Kiinassaki riittäis sit sitä sähköä, ((olisiks sanasta lähtien ironiseen äänen sävyyn))*

25 Tämä oli vastaus siihen miksi hän toisinaan kesällä kertoi käyttävänsä polkupyörää. Toisaalta hän kertoi myös toisaalla käyttävänsä pyörää huvitteluun.

26 Ympäristöminäkuva tarkoittaa tässä yksilön käsitystä omasta ympäristöasennoitumisestaan.

*hja: hmm*

*vast: ni juu ei*

*hja: hjoo*

*vast: että antaa kiinalaisten vaikka kuolla että mää, mää en todellakaan, oo kymmenessä asteessa, ((virnettä äänessä)) että siis, se niinkun ihmiset on valmiita (,) joustamaan niissä (,) saavutetuissa asioissa jonkun verran, mutta ei todellakaan siis merkittävässä määrin [---] (t)yyliin ettei kukaan niinku että, että, saadaan nää j rahat jaettua paremmin, et jos otetaan sulta puolet vaikka palkasta pois ni, annetaan ne tonne noin kato muualle, ni eiks ois hyvä juttu, sulle tulee hyvä mieli, ni kyllä taas kerran ihmiset sanoo et, suurin osa, että niinku ei ei todellakaa ((ironiseen sävyyn))*

*hja: hmm hmm*

*vast: mut jos joku sanoo et otetaan vaikka viiskymppiä sun palkasta ni okei se voi mennä."*

Ilmeisesti lopun "ihmiset sanoo" -kommentti on se, mitä haastateltu itse oikeasti ajattelee. Mielenkiintoista tässä kommentissa on myös se, että vastaaja samaistaa ympäristön huomioivan kuluttamisen yleiseen hyväntekeväisyyteen ja taloudelliseen niukkuuteen. Haastattelun perusteella vastaajan asenne ympäristön huomioivaa elämäntapaa kohtaan vaikuttaa melko synkältä ja kielteiseltä, hän kokee tällaisen elämäntavan vaativan kohtuutonta uhrautumista ja tinkimistä elämänlaadusta. Haastateltu käyttää tässäkin kohtaa retorisenä keinona liioittelua "kymmeneen asteeseen", jolloin ympäristöä paremmin huomioivat elämäntavat näyttäytyvät todellista mahdollisuuksiltaan ja toteuttamiskelvottomammilta, eikä yksilö joudu tekemään mitään uhrauksia.

Haastatellulla oli teknologiaoptimistisempi asennoituminen ympäristöongelmien ratkaisuun kuin muilla vastaajilla. Käsitys tai toive, että rakenteelliset seikat ja tekniikka ratkaisevat ongelmat, eikä sosiaaliseen aspektiin, kuten yksilöiden vapautteen valita liikkumistapansa tarvitse puuttua. Lopuksi vastaaja kuitenkin lieventää antamaansa vaikutelmaa ympäristöorientaatiostaan toteamalla, että hän on kuitenkin valmis joustamaan omista eduistaan, tosin ei ehkä merkittävässä määrin, niin kuin hän edellä muista ihmisistä toteaa.

Seuraavissa Riston kommentteissa ilmenee lisää viitteitä uskosta teknologian mahdollisuuksiin ympäristöongelmien ratkaisemisessa ja muista seikoista,

joita ei ilmennyt muiden vastauksissa. Vastaja on sitä mieltä, että ihmisten lukumäärä on suurin ongelma ja korostaa näkemystä, jossa kuluttajien ei itse tarvitsisi muuttaa elämäntapojaan tai luopua kulutuksesta ympäristön hyväksi, vaan voitaisiin jatkaa niin kuin ennenkin, mahdollisimman pienin muutoksin:

*”(S)e on kyllä jännä siis olen tehnyt tämän myös tämän ekologisen jalanjälki systeemin missä niinkun [---] sanotaan että ihmisiä, ihmisten tehtaileminen maailmaan pitäis lopettaa niinku nyt, heti ja sitten jakaa nää resurssit, niiden ihmisten kanssa, ketä tänne nyt on sattunu jo (,) syntymään, niin silleen järkevästi [---] niin ehkä tästä vois saada kaikille vielä jotain hyvää.”*

Ja toinen kohta *”kaikesta sitä pitää karsia”* kertoo siitä, että haastateltu on kiinnostunut ympäristöasioista ja on sitä mieltä, että pitäisi tinkiä kaikesta. Tämä kohta on kuitenkin ristiriidassa muutamaa riviä myöhemmän kohdan kanssa, jossa hän toteaa: *”vaikkei niinkun liikenteeseen kajottais millään tavalla.”*

*”Okei emmä nyt tarkota sitä että [---] on ookoo, ookoo et me tuotetaan tää, määrä päästöjä [---] kun joku toinen tuottaa enemmän, eli ei sitä näin voi ajatella et kaikesta sitä pitää karsia, mistä sitä voi karsia, mut mää tarkotan sitä (,) että jos nyt ruvettais oikeesti (,) ne, jotka ihmiset tähän asiaan on perehtyny, niin varmasti ne tietää keinoja joilla niitä päästöjä saatais merkittävästi pois (,) vaikkei niinkun liikenteeseen kajottais yhtään millään tavalla. (P)itää nähdä se kokonaisuus ja kattoo että mistä kaikkein parhaiten saadaan niinkun (,) niitä päästöjä pois, ettei se niinkun (,) hajota (,) tätä meidän järjestelmää tai että [---] mä en usko et se on liikenne, mä en usko et se liikenne on se että se on merkityksellinen asia, vaan se tulee jossain teollisuudesta tai jostain ihan muualta.”*

Kiinnostavaa on tapa nähdä ympäristöongelmien syntyvän *”jossain teollisuudesta tai jostain ihan muualta”* ja etäännyttää ne omasta toiminnasta. Lopussa mainittu rehellisen suora toteamus, ettei vastaaja usko liikenteen olevan ympäristön kannalta ongelma, oli aineistossa ainoa laatuaan.

Haastateltu ja monet muutkin puhuivat koko ajan ainoastaan suorista päästöistä ja muut liikenteen ympäristövaikutukset jäivät kokonaan huomiotta (vrt. esim. Garner 2000, 20). Haastatellun käsitys autoilun ja liikenteen vähäisestä roolista ympäristöongelmien aiheuttajana selittänee osaltaan tätä.

Ilmeisesti myös tekninen koulutus saattaa aiheuttaa sitä, että hänen huomionsa keskittyy lähinnä teknisesti helpommin mitattaviin ja hallittaviin ympäristövaikutuksiin. Erilaiset käsitykset liikenteen ympäristövaikutuksista selittänevätkin sitä miksi ihmisillä on niin erilainen käsitys liikenteen haitallisuudesta ympäristölle.

Toisaalta monella haastatelluista oli problematisoiva ote liikkumisen ympäristövaikutuksia ja yleensäkin ympäristötiedon hankintaa ja soveltamista kohtaan. Haastateltavat olivat monessa kohdin hyvin tietoisia siitä, miten moniulotteisia ja vaativia ympäristökysymykset ovat ja siitä, ettei ympäristöongelmien määrittäminen ole useimmiten yksiselitteistä ja ongelmatonta. Tämä liittyy osittain myös tieteenfilosofiseen käsitykseen tiedon luonteesta ja siitä, onko totuutta mahdollista löytää ja jos on, niin miten. Esimerkiksi Villen vastauksessa käy ilmi, kuinka monimutkaista on laittaa liikkumistapoja ympäristövaikutusten suhteen tärkeysjärjestykseen:

*"(J)unat ja raitiovaunut sun muut, nii, no ne on periaattees kyllä kyllä tota ympäristöystävällisiä, mutta [---] mä vastustan ydinvoimaa nii hirveesti et mä inhoon sitä [---] se ei todellakaa mummielestä oo, se väite että se on, se on ympäristöystävällistä, se ei pidä paikkaansa [---] jos ajatellaan ( ) kokonaisvaikutuksia, nii mä tiedän että sen [---] uraanin louhinta aiheuttaa hir hirveitä kärsimyksiä [---] kaikki (.) ja se, ne on vaarallista [---]."*

Katkelmasta käy ilmi, että vastaaja on pohtinut ympäristöasioita ehkä enemmän kuin tamperelaiset keskimäärin. Johtopäätöksien vetämisessä haastateltujen ympäristöasenteista on kuitenkin oltava melko varovainen, sillä ympäristömyönteisyys alkaa olla jo jonkinlainen normi ja ihmiset mielellään vastaavat niin, että he näyttäytyvät 'hyvinä' kansalaisina. Myös Aijan seuraavassa vastauksessa näkyy kiinnostavaa itsereflektiota. Haastateltu on sitä mieltä, että ympäristösyöt ovat vaikuttaneet hänen liikkumisvalintoihinsa, mutta toisaalta hän kyseenalaistaa ja epäilee, onko ympäristö sittenkään viime kädessä ollut se ratkaiseva tekijä:

*"Hja: hmm, no onks nää, nää syyt, tai ympäristösyöt tai jotkut näistä syistä ni (.) vaikuttanu jollain tavalla sun (.) sun niinku liikkumis valintoihin?  
vast: (.) no tota joo siis, kyl mä nii ainaki ajattelen, mutta e (.) hmm"*

*emmä sitä tiedä loppujen lopuks, kuinka paljon se, ne todellisuudessa vaikuttaa ku on niin paljon muitakin syitä [---] esimerkiks just tuo että mä en mielelläni hankkis autoa ja pidän sitä, ( ) semmosena epäekologista, mutta toinen on se että mä oon niin huono ajaja [---] eikä mulla oo tarvetta ja sit just tuo lentäminenkin, mä en mielelläni lennä, lennä mutta ku emmä muutenkaan oo kiinnostunu matkustamisesta niin ei se emmä tiedä kuinka paljon se on sit siitä ekologisuudesta.”*

Tällaista itsereflektiota ja ympäristövaikuttimien problematisointia ja ympäristöasioiden aktiivista reflektointia ja puntarointia esiintyy myös seuraavassa Aijan kommentissa:

*”(O)on niinku, joskus lueskellu jotain että autoilulla on (,) huomattavan isot kuitenkin ne, ((ympäristöhaitat)) [---] joskus sitä joutuu kyseenalastamaan että miten sitte on laskettu kaiken muun, ympäristöhaitat, koska kaikki muuki on kuljetettu, paikasta toiseen jollain lailla [---] ja [---] joku sano että, kesällä ei pitäis ryhtyä pyöräilemään, vaan käyttää kesälläkin busseja, koska muuten ( ) bussivuo, se [---] itse asiassa niinku tekee hallaa sille julkiselle liikenteelle että ihmiset jättää käyttämättä niitä. [---], että niinku kaiken kaikkiaan [---] sekään ei oo niin itsestään selvä että pyörällä niinni olis sitte, ekologisempaa siis jotenki sen kokonaisuuden kannalta.”*

Haastatellun esittämä seikka on todella kiinnostava, sillä monesti on vaikeaa vertailla eri liikkumistapojen ympäristövaikutuksia, kun esimerkiksi täyteen lastattu uusi henkilöauto voi ajon aikana kuluttaa polttoainetta ja tuottaa vähemmän päästöjä kuin vanha, lähes tyhjänä kulkeva linja-auto. Jos taas tarkastellaan kaikkia elinkaaren aikana autoilusta ja linja-autoilusta aiheutuvia ympäristöhaittoja, tilanne voi muuttua päinvastaiseksi. Myös esimerkiksi Ville pohti mm. sitä, että autoilun päästöt henkilöä kohden riippuvat auton käyttöasteesta eli siitä kuinka monta henkilöä matkustaa käytännössä samalla energia- ja päästömäärällä.

Aijan puheessa ilmeni aineistossa poikkeuksellinen piirre, hän ei pidä matkustamisesta ja tämä oli vaikuttanut myös hänen liikkumisvalintoihinsa. Tosin hänen elämäntilanteensa vaikutti myös tähän. *”Joo (.) mut jos tosiaan jätetään nuo tuommoset että käy ihan varta vasten kävelyllä tai juoksemassa pois, ni (.) musta tuntuu että tosi vähän, tosi vähän niinku liikun paikasta toiseen.”* Tämä on siksi erityisen mielenkiintoista, että vastaajan lenkkeilyharrastus sulkee pois fyysisestä laiskuudesta, huonosta kunnosta tai

kielteisestä urheiluasenteesta johtuvan, paikasta toiseen liikkumisen välttelyn. Suoraan kysyttäessä hän toteaa paitsi, ettei hänellä ole tarvetta liikkumiselle, myös, että hän pitää liikkumista tylsänä ja aikaa vievänä touhuna:

*"Hja: hjo onks sul joku, erityinen syy tai miks sä niinku, ooks sä niinku tietosesti pyrkiny sitä, välttämään tai vähentämään jotenki, että ei tarttis liikkua?"*

*vast: hhh laiskuus ((naurahtaen)) [---]. Ei ei oo mut siis sillä lailla että, et ehkä tää haastattelu ajankohta sillai et mun tuttavapiiristä on niinku melkein kaikki nyt valmistunu [---] et mulla ei niinku nyt oikeesti oo sellasta tarvetta liikkua, mä en käy paljon missää, mä käyn töissä ja takasin.*

*hja: hjo hjo, mut ei niin et sä oisit jotenki (.) karttanu sitä tai halunnu, et haluis liikkua välttämättä tai?"*

*vast: no oommä nyt sikäli että musta se on ihan kauheen tylsää ja menee aikaa. [---] et en halua lähtee varta vasten kauppaan tai."*

Itsekritiikkiä ja vaatimattomuutta ilmentävästä itsereflektiosta huolimatta Aijan ympäristöorientaatio oli yksi haastateltujen vahvimmita. Hän kertoi mm. toimineensa aikaisemmin ympäristöjärjestössä ja harrastavansa 'dyykkaamista' ja käyvänsä kansallispuistoissa.

Joissain ympäristöön liittyvissä kommentteissa, kuten alla olevassa Arton toteamuksessa, asenne ympäristöä kohtaan tulee suoraan ja hyvin selkeästi ilmi. *"(J)os on kaks (.) kaks mahollisuutta valita niin tokihan mää niinku valitten sen (.) sen tota luontoystävällisemmän."* Tosin toisessa haastattelukatkelmassa, jossa on elementtejä myös ympäristö- ja rutiini/tottumusteemasta, Artokin problematisoi käsityksen, jonka mukaan ympäristö olisi ainakaan ainoa syy hänen liikkumisvalinnoilleen:

*"Hja: onks nää niinku sitte, vaikuttanu (.) sulla tota ni, nää syyt tai sitte ympäristösytt sun niinku liikkumisvalintoihin?"*

*vast: mä en tiiä kuinka paljon tavallaan siis (.) siis tavallaan mun valinnat ei öö, ei oo oikeestaan niinky lähteny tällasesta niinky järkeilyperustasta [---] musta tuntuu että silloin aikanaan ku (.) asuttiin Pohjois-Suomessa ni se oli ittestään selvä että kuljettiin, kuljettiin fillarilla lähimatkat ja menttiin [---] jokapaikkaan (.) sit jos oli pitempi matka ni (.) okei sitten sitten bussilla kouluun, mutta se oli tavallaan ikään kun (.) i itsestään, s siis tämmönen niinkö vähän niinko luo luonnonvoimane valinta että sinne menttiin pyörällä*

*hja: joo*

*vast: ja sit siitä tuli ikään kun tällanen luonteva tapa.”*

Toisaalla haastateltu kertoo, että pyöräilyllä saavutettu mielenvireys ja terveys ovat ensisijaisia vaikuttimia ja vasta toiseksi tärkeimpänä tulee ekologisuus.

Kysymykseen ”pitäisikö ihmisten liikkumisvalintoja ohjata enemmän ympäristöä huomioivaan suuntaan?” vastattiin yleensä selkeän myöntävästi. Poikkeuksena Risto, joka koki että:

*”No se on hh ((huokaa)) se on hirveen vaikee kysymys, koska siis hh (.) mä en osaa, mä en osaa tohon vastata [---] siis, oishan se niinku hieno homma tavallaan että ohjattais, mutta jos se ohjaaminen tulee nyt sen kustannuksella että talous menee seinilleen, [---] niin sillä saattaa olla, ehhh vähän pitemmällä tähtäimellä niinkun katastrofaalisia vaikutuksia meidän elintasoon ja siihen että, [---] Suomalainen yhteiskunta saattaa niinkun (,) romahtaa (,) takasin kivikaudelle [---].”*

Tässä asetuvat vastakkain taloudelliset ja ympäristöarvot ja ilmeisesti ensin mainitut ovat haastatellulle jälkimmäisiä merkittävämpiä. Haastateltu käyttää taitavasti retorisenä keinona liioittelevaa kauhukuvaa ”romahtaa takasin kivikaudelle”, jota vastaan liikenteen ympäristöohjaus näyttäytyy erittäin ei-toivottuna. Seuraava taulukko selventää vielä haastateltujen liikkumistapajakaumaa ja ympäristöorientaatioiden voimakkuutta.

### Taulukko 3. Liikkumistavat ja ympäristöorientaatio<sup>27</sup>

nimi/synt.	pääas. liikkumistapa	pääas. valinta motiivi	välttää	auto käytössä	ymp. Käyt. (tutk. tulkinta)	ymp. Orientaatio (oma käsitys)
Risto 80-I.	auto/ taksi	ajankäyttö/ talous	ei, (inhoa kaup. busseja)	oma	*	***
Ville 80-I.	bussi/auto/kimppa/kävely	kätevyys/ nopeus	lentämistä	välillä	***	** (aiemmin vahv.)
Saara 60-I.	pyörä/ auto	hyväolo/ terveys (ymp.)	moottoripyöräilyä	oma	*	**
Kaisa 60-I.	pyörä/ talv. bussi	hyötyliikunta/ tottumus	moottorip.	ei (omisti aiemmin)	*	*
Eeva 80-I.	pyörä/ pitkillä matk.Juna	ympäristö (tottumus)	autoilua	ei (omisti aiemmin)	**	**
Arto 50-I.	pyörä	terveys/ mielenvire	lentämistä/ taksia	ei edes ajokorttia	***	**
Marko 70-I.	Kävely (bussi/ kimppak.)	talous/ kortittom./tyk. kävely	ei (lentämistä)	ei edes ajokorttia	**	** (aiemmin vahv.)
Aija 70-I.	pyörä/ kävely	helppous/ aikatauluttomuus	liikkumista/autoilua/lentä-	1 krt/viikko kyydis	***	**

27 Yksi tähti merkitsee jonkin asteista kiinnostusta ja kolme tähteä suurinta kiinnostusta ympäristöasioita kohtaan tässä joukossa. Sulkeisiin merkitty teksti sisältää muita ko. kohtaan liittyviä kommentteja tai haastatellun heikkoa/epäselväksi jäänyttä kantaa.



### 5.3. Taloudelliset tekijät ja rationaalisuus

Yksi merkittävä tekijä, joka saattaa vaikuttaa tai jopa lyödä käytännössä lukkoon liikkumiseen liittyviä valinnan ehtoja pitkäksi aikaa kotitalouksissa on auton ostamisen kalleus. Autoon investoiminen vie hyvin suuren osan liikkumiseen käytettävissä olevista resursseista.<sup>28</sup>

Aineistossa talousteema toistui jossain muodossa jokaisen puheessa, tosin ainakin kahdessa eri merkityksessä. Esimerkiksi keikkaluonteisia töitä ja taideprojekteja tekevä Marko totesi, ettei hänellä olisi edes varaa ajaa ajokorttia tai ostaa autoa, vaikka hän nykyään välillä olisikin halunnut autoa käyttää. Talous rajoitti siis selvästi liikkumisvalintoja ja ilmeni arkisena pakkorakona. Tämä käy ilmi seuraavasta Markon lainauksesta:

*”No, tietenki siin on se (..) no sanotaan se hinta ja tommonen et mul ei oo sitä ajokorttii, ni [---] se niinku tietenki syö sen et mä mä oon sen niinku [---] yksityisautoilun, niinku henkilökohtaisesti sen ulottumattomissa [---] tai et mä en pysty sitä niinku oikeestaa ees valitsee ja sit tai niinku et jos sen, tilalta ajais niinku taksii, ni ei mul siihenkää oo niinku varaa [---] et jos mä (niinku) päivittäin ajaisin.”*

Tämä kohta oli siinä mielessä harvinainen aineistossa, että pakkorako tai polkuriippuvuuden mukainen kehityskulku rajoittaa ympäristölle haitallisempaa liikkumistapaa, kun useammin pakkorako, kuten ajanpuute tai huono joukkoliikenteen tarjonta, saattaa estää ihmisiä valitsemasta ympäristölle parempaa liikkumistapaa. En sitonut etukäteen pakkoraon käsitettä vain ympäristöä huomioivaa liikkumista rajoittavaksi käsitteeksi, vaikka osoittautui, että aineistossa ja todellisissa arkisissa tilanteissakin (länsimaissa) pakkorako rajoittaa yleisemmin ympäristön huomioivaa liikkumista. Kehitysmaissa pakkorako sen sijaan vaikuttaa ainakin liikkumisen

---

<sup>28</sup> Monesti koetaan välttämättömäksi käyttää yksityisautoa mahdollisimman paljon, jotta investoinnin hyöty saadaan maksimoitua. Myös pääomakustannusten suhteellinen osuus autoilun kokonaiskustannuksista kilometriä kohden laskee, mitä enemmän ajetaan. Lisäksi autoilun näkyvimmat kustannukset eli jokapäiväiset polttoainekustannukset/hkm ovat julkisen liikenteen käytöstä aiheutuvia alhaisemmat, mikäli auton hankintahintaa, lainan korkoja, huoltokuluja ja vakuutuksia ei lasketa mukaan. Tällainen tarkastelutapa voi saattaa muut liikkumismuodot heikompaan asemaan valintaprosessissa (kts. esim. Lybäck 2002, 139). Tämä on kytköksissä myös polkuriippuvuus teoriaan eli kallis investointi autoon määrää myöhempiä liikkumisvalintoja. Kts. myös Pantzarin (1996, 95) tähän liittyvää pohdintaa. Kulutusyhteiskunta perustuu logiikkaan, joka ruokkii itse itseään. Tässä kehässä tiettyjen liikkumisvälineiden omaksuminen johtaa tietynlaiseen elämäntapaan, joka taas puolestaan lisää jo valittujen liikkumisvälineiden tarvetta (Pantzar 1996, 79.)

osalta useimmiten toisin päin eli vaihtoehtojen puutteessa käytetään pakostakin kevyttä ja joukkoliikennettä.

Myös hyvin aktiivisesti, muita enemmän (myös Saara liikkui työssään paljon) liikkuvalla ja yrittäjänä toimivalla Ristolla talouden merkitys korostui. Kuitenkin enemmän sitä kautta, että hän toimi hyvin talousrationaalisesti, mikä ilmeni mm. siinä, että hän oli laskenut liikkumiseen liittyvät kustannuksensa muita haastateltuja huomattavasti tarkemmin. Esimerkkinä tästä voidaan mainita hänen laskelmansa ja vertailunsa taksin ja auton käyttökuluista:

*”(S)en verran mä oon itte tehny laskelmia että, että, jos sä kuljet, viiden kilometrin työmatkan edestakasin jokapäivä, ni se on taksilla, halvempi ku se et sul on oma auto [---] auton arvon alenema mä (-mmone) iso faktori siellä [---] että jos auto maksaa kaksyötuhatta, ni sä voit laskee ihan huoletta että (,) kolmesataa euroo menee kuukaudessa pelkästään [---] arvo sillä, se niinku vaan vanhenee se auto [---] plus sitten kaikki muut (,) menot niin tosiaan semmonen, pieni taksimatka edestakasin ku se maksaa kaksykymppiä, ni se ei enää siinä vaiheessa ookaan niin kovin kallis, siinä ajaa niinku sen viistoista kertaa sillä taksilla edestakasin [---] se tulee pelkästään se arvonalenema ja siihenku ynnää ne muut kulut ni saa ne toiset viistoista päivää.”*

Taloudellisilla seikoilla ja rahalla oli vaikutusta muillekin haastatelluille ja välillä tämä ilmeni esimerkiksi säästäväisyytenä, joka motivoi valitsemaan linja-auton sijasta polkupyörän tai kävelyn. Esimerkkeinä kaksi otetta Aijan haastattelusta. Ensimmäinen on vastaus kysymykseen, mitkä seikat vaikuttavat vastaajan liikkumisvalintoihin: *”Hm hhhe huvittaa ei siis niinku että (,) no raha siis sillä tavalla et mieluiten kulan pyörällä sen takia et se on niinku se ei maksa mitään [---] siis bussiin verrattuna (,) ja:: (,) tuota ja sam sama nyt kaikkeen muuhunkin liikkumiseen [---].”* Vastajalle talous ei kuitenkaan ole tärkein syy, mutta kuitenkin se vaikuttaa säästeliäisyyden kautta, eli taloudellisetkin seikat tukevat vastaajan autotonta arkea:

*”(K)yl mul olis varaa [---] mutta jotenki (,) se tuntus tyhmältä, hhhh et käyttää rahaa semmoseen mikä, ois niinku turhaa jotenki [---] et ei, ei oikeesti kuitenkaan, ne taloudelliset seikat ei oo se vahvin vaikka mä sanoin että, et mä en halua, kuluttaa rahaa ni ei se oo siitä se vaan että mä ää (,) (oon) (,) saita tai jotain mutta että [---] (,) se ei oorealiteetti [---]*

*sen perusteella mitä kaverit joilla on autoja ja vanhemmat sanoo että mitä auto maksaa (,) ni et sillä rahalla vois käydä, päivittäin taksilla kaupassa, ni kyl mä luulen että mä otan sen vaihtoehdon.”*

Aijan edellisen ”mä oon saita” kohdan lisäksi harvinaisen suoraan säästeliäisyys tuli ilmi Eevan puheesta: ”hja: \*joo\* vaikuttaaks taloudelliset seikat sun liikkumiseen miten paljon? Vast: Vaikuttaa (.) joo oon sen verra pih (.)> et mieluummin silläki sitäki varte sillä pyörällä< ehhhh.” Säästäväisyys näkyi myös Villellä edullisimman liikkumistavan valintana; ”Kaikkein halvin vaihtoehto oli, ku tossa Helsingin (rantaradalla?) kulkee näitä tämmösii halpoja junia [---] mä kuljin niillä aina.”

Taloudelliset tekijät ilmenivät usein myös siten, että monia liikkumismuotoja pidettiin kalliina. Esimerkiksi Ville aloittaa vastauksensa kysymykseen ”harmittaako jokin asia liikkumiseen liittyen?” ytimekkäästi: ”kallista, mutta [---].” Samoin Arton vastauksesta käy selkeästi ilmi kalliin hinnan vaikutus hänen valintoihinsa. ”Joskus ois tietysti [---] nättiä mennä taxilla, mutta toisaalta en halua mennä koska se on kallista ja (.) sit jos menee kävellen taikka fillarilla, ni se on, ei siihen nyt niin paljon kauemmin, kauemmin mee aikaa. (K)allis hinta vaikuttaa että en valitte, ei niinkää aikataulut että.” Samoin Marko toteaa taksista ”no taloudelliset resurssit, just ehkä joskus [---] jotain taksijuttui tai jotain tommosii (.) tulee karsittuu, tai sillee.”

Arto pitää myös lentämistä kalliina: ”(Y)lipäättään se et jos jonnekki etelää menee, ni sinne yleensä mennään lentokoneella ja se on kallista.” ja ”(S)illon tietysti jos on vähän rahaa ni ei lähtee esimerkiksi Ruottiin (.) Tukholman matkalle [---].” Autottoman yksin asuvan Kaisan mielestä ulkomaan matkojen lisäksi autoilu ja auton vuokraaminen on kallista: ”et se vuokraaminen on turhan kallista, ni välillä on sellanen tarve että ois kiva lähtee autolla jonnekki,” ”mut autoilu o on kallista, ainaki tämmöselle yksin eläjälle [---] turhan kallista.” Toisaalta hän taas hieman ristiriitaisesti sanoo toisaalla, etteivät taloudelliset seikat oikeastaan vaikuta liikkumisvalintoihin:

*”Hja: (V)aikuttaaks noi, taloudelliset seikat paljon sun liikkumisvalintoihin?”*

*vast: no ei oikeestaan*

*hja: joo (.) [tosa (.) autoilussa] sä sanoit että se on aika kallista*

*vast: [( )] joo no siinä mielessä vaikuttaa joo*

*hja: joo*

*vast: ja no ulkomaanmatkoja vähe en tee, ulkomaan matkoja teen rajoitetusti [---] mutta toki vakituinen työpaikkakin rajoittaa vapaa-aikaa."*

Hän pitää auton vuokraamista ja yksityisautoilua ja lentämistä kalliina, muttei toisaalta aluksi koe, että taloudelliset seikat vaikuttaisivat hänen liikkumisvalintoihinsa. Kaisan vastauksien ristiriitaa saattaa selittää se, että yleensä ihmiset välttävät taloudellisista seikoista puhumista esimerkiksi jos he kokevat olevansa tyytymättömiä tulotasoonsa. Toisaalta kyse saattaa olla yksinkertaisesti siitä, että haastateltava ei vain jostain syystä (esim. väsymys, hajamielisyys) muista tai hoksaa, että hän on aiemmin todennut autoilun ja auton vuokraamisen olevan kallista (rivien välistä lukemalla voi päätellä, että tämä "kalleus" on rajoittanut hänen auton vuokraamista tai hankkimista). Tätä tulkintaa puoltaa se, että hän kuitenkin myöntää itse huomautuksen jälkeen, että taloudella on vaikutusta ja se rajoittaa osaltaan hänen ulkomaan matkojaan.

Saara kokee auton hankinnan ja käyttökustannukset, kuten pysäköimisen ja polttoaineen, kalliiksi: *"No autoha niinku se hankinta kallista ja muut tämmöset mutta [niinku]."*, *"(S)it noi tietysti on (.) kallista toi pysäköiminen että."* Saara kokee toisaalta autoilun kalliiksi, mutta hän oli ainoa, jolle kertomansa mukaan taloudelliset seikat eivät ole vielä kuitenkaan vaikuttaneet hänen liikkumisvalintoihinsa. Talous on tietenkin vaikuttanut hänenkin kohdallaan siten, että se on mahdollistanut paljon eri liikkumisvaihtoehtoja. Riittävät taloudelliset resurssit ja kohtalaisen lyhyet liikkumismatkat asettavat taloudelliset tekijät eri rooliin kuin pitkät matkat ja vaatimaton toimeentulo:

*"Vast: >(m)ut tietysti tää bensen hintaki< mut emmä oo sitä sillai niinkö [---] ajatellu noita kustannuskysymyksiä vielä että et mä [---] niinku sillä sitä sittev- eväisin*

*hja: hmm nii et yleensä ei toi (.) taloudelliset seikat ei vaikuta?*

*vast: ei ne meillä vaikuta siis sillai [tähän]*

*hja: [siihen] että sit valitsis sen*

*perusteella niinku että?*

*vast: ei taikka sit bussiin jonku halvemman että (.) ei se."*

Toinen sitaatti, jossa hän kiistää että hänen pyöräilymotiivinaan olisi rahan säästö, tukee tätä tulkintaa: *"et tää on nyt niinkö edullisempaa ku mä meen (.) vaan siis [---] se on mulle niinku itsestään selvyys että"* Talous vaikutti jossain määrin myös eri liikkumistapojen hintavertailuun, kuten Eevalla:

*"(K)yllä hintaki vaikuttaa toki [---] se on niinku semmone (..) yks merkittävä, että kyllämä niinku sillai vertailen [---] hmm tai vaikka juna ja (.) juna ja bussin välillä teen [---] tai toisaalta kaupungin sisällä (.) mietin että kannattaako mun bussilla lähtee ku mä voin sen saman matkan tehdä pyörällä."*

Markon ensimmäinen kommentti vaikuttaa olevan ristiriidassa myöhempien lainauksien kanssa, mutta näennäinen ristiriita selittyy sillä, että talous vaikutti hänen liikkumismahdollisuuksiinsa satunnaisesti riippuen hänen työ- ja rahatilanteestaan: *"(N)iin se kävely ja bussi ei se oikeestaa oo hinnasta, ei se bussi nyt nii paljo maksa, et kyl mul siihe ois rahaa."* Marko toteaa kuitenkin myöhemmin joutuneensa lainaamaan välillä rahaa bussimatkoihin:

*"(M)ul o kuitenkin nii pienet tulot et mul o joskus sillee et, et se oli tosi vaikeeta tu- et joutu lainaa jostai [---] rahaa [---] bussi matkoihi, ni kyl se sillee, oli se jo aika nöyryyttävää, [---] mut se nyt on kans sillee oma syy et kyllä mul oli ne etukätee ilmoitettu ne työajat et ois pitäny vaa pistää ne rahat jonneki säästöö [---] mut kyl se sillee et emmä niinku hirveesti hae esimerkiks mitää töitä [---] Tamperee ulkopuolelt just ton takii et."*

Markon sitaatista käy hyvin ilmi, miten taloudelliset seikat voivat toimia arkisena liikkumista rajoittavana pakkorakona ja pakottaa valitsemaan esimerkiksi työpaikat - kuten tässä tapauksessa - todellisuudessa käytettävissä olevien liikkumismahdollisuuksien mukaan. Marko kokee, ettei hän osittain taloudellisista syistä hae niin paljon töitä Tampereen ulkopuolelta. Toisaalla hän toteaa: *"(E)mmää minnekää Hervantaa tai minnekää muuttas, mist mun pitäis joka päivä jollain bussil tulla"*, mistä voidaan päätellä, ettei hän kävelyä ja pidemmillä matkoilla linja-autoa pääsääntöisenä liikkumismuotonaan käyttävänä etsi töitä hankalien joukkoliikenneyhteyksien päästä todennäköisesti myöskään käytännöllisistä syistä. Hän on myös jo lapsena omaksunut urbaanimman kaupunkikulttuurin asuessaan Helsingissä ja

kulttuurityöntekijänä arvostaa keskustan kulttuuritarjontaa, mikä selittänee osaltaan hänen asumismieltymyksiä.

Myöskin myöhempi kommentti antaa olettaa, että taloudelliset seikat vaikuttavat liikkumisvalintoihin erityisesti keikkaluontoisia pätkätöitä tekevillä ja esimerkiksi matkakorvauksilla voi olla joissain tilanteissa hyvinkin paljon merkitystä liikkumistavan valinnalle. Nämä taloudelliset, mutta myös mukavuuteen ja ajankäyttöön liittyvät tekijät, jotka voidaan katsoa osaksi pakkorakoa, muodostavat yhdessä tässä kohdin varsin vaikuttavan tekijän, joka vaikuttaa vastaajan liikkumismahdollisuuksiin ja -valintoihin. Marko:

*”(K)yllä mä sieltki sai sit iha hyvää liksaa et kylhä sielt niinku maksettii -t [---] et ei se sit tuntunu missää [---] sillonko oli niinku pidempii pätkii ( ) ni se ei se ei haitannu yhtää mut sit [---] tommoset satunnaiset (jutut?) [---] ni se vähä sillee [---] sillee vaa ku mulle kuitenkaa maksettu mitää erityisii niinku matkakorvauksii.”*

Poikkeuksellisin talouteen liittyvä ulottuvuus löytyi Riston haastattelusta. Risto nimittäin koki, että *”aika on rahaa”*. Hän oli sitä mieltä, että aika on vaihdettavissa rahaan ja toisaalta, että rahalla voi säästää aikaa. Esimerkiksi joissain tilanteissa autoilu, joissain taas juna saattaa säästää aikaa, joka on hänelle tärkeää taloudellisista syistä. Risto totesi, että:

*”Vast: joka ikisen tunnin mää pystyn kääntää niinkun euroiks eli jos mää oon niinkun, haluan tehdä rahaa tai haluan, ahnehtia tai mitä nyt haluaa sanoa että on tarvetta rahalle, [---] (eli sitä) työtä on siinä niinkun, sitä voi tehdä periaatteessa missä vaan kuhan on tietokone [---]. (K)aiken vapaa-ajan voi käyttää niinku rahaks [---] niin näin ollen [---] vaikka se toinen kulkuneuvo olis viistoist euroo kalliimpi [---], ni jos mä säästän tunnin ni se on plus miinus nolla [---]. Elikkäsiis tavallaan, siis mää voin kaiken ajatella rahassa, jos mä nukun niin sekin maksaa mulle sata euroo [---] jos näin ajattelee (,) ja ajattelee taloudellisesti [---] niinkun ihan puhtaasti, pelkkää rahaa [---] niin siinä vaiheessa (,) niinkun kaikki (,) matkustusmuodot, missä menee aikaa pidempään niin on (,) niinkun tulee (..) järjettömiks.”*

*hja: hjo, onks se tavallaan toi yritysjuuttu mikä tekee just sen että (,) se aika on niinku (,) sillee rahaa että*

*vast: hjo*

*hja: pystyy just ite niinku tavallaan valitsee sen työmäärän*

*vast: kyllä*

*hja: ja periaatteessa [käyttää] sen [hyödyks]?*

*vast: [kyllä] [kyllä] [---].”*

Viimeisellä kahdella rivillä oleva toteamus selittänee aika hyvin, miksi vastaaja kokee henkilöautoilun ihanteellisena liikkumismuotona ja käyttää sitä niin paljon. Aivan kuin aika olisi Ristolle jotenkin arvokkaampaa tai korostuneen tärkeässä asemassa verrattuna muiden vastaajien suhtautumistapaan, mutta oikeastaan hän vain arvostaa aikaa taloudellirationaalisten silmälasien läpi katsottuna, kun muille aika taas vaikutti olevan tärkeää itsessään, ”normaalilla” tavalla. Toisaalta mielenkiintoista on se, että hän ei kuitenkaan ollut kiinnostunut kovin paljon esimerkiksi hyötyliikunnasta, jonka avulla voisi säästää kallista aikaa. Hieman paradoksaalisesti juuri eniten liikkuva haastateltu teki myös eniten etätöitä, eli etätöiden tekeminen ei vaikuttanut vähentäneen liikkumistarvetta, mutta voihan olla, että haastateltu liikkuisi vieläkin enemmän mikäli ei voisi hyödyntää etätöskentelyä. Ja toisaalta hän laski etätöiksi myös kotona opiskelun, mitä muut opiskelevat eivät ainakaan eksplisiittisesti tehneet, eikä haastattelusta käynyt ilmi kuinka paljon hän teki varsinaista etätöitä. Talouspuhe ilmenee selkeästi myös seuraavassa Riston kommentissa:

*”Hja: (A)rjen realiteeteista tuliki senverran että ainakin toi käytettävissä oleva aika oli sulle se (.) ehkä tärkein niinku syy, tärkein syy ja taloudelliset resurssit tietty tai se, se minkä hintanen (joku?)  
vast: joo no siis, (.) raha ajaa yleensä ihmisten motiiveja nykyään hyvin paljon  
hja: hjoo  
vast: e::ehkä liikaaki.”*

Vastaajan puheessa on kiinnostavaa oman kannan legitimointi ja rahan vallan oikeuttaminen yleistämällä (tai normalisoimalla) ja vetoamalla siihen, että kaikkihan tekee näin. Eli ”rahan valta” etäännytetään itsestä.

Rationaalisuus -teema ilmeni puheessa useimmiten hyötyliikunnan harrastamisen yhteydessä, eli kävelystä tai pyöräilystä saatava liikunta oli tärkeä motivoija kevyen liikenteen valinnassa. Eeva: *”(M)m emmä tiedä, mä teen valintoja sen (.) kuntoilun ja sen ympäristöasian [---] puitteissa.”*

Risto edusti ainoana näkemystä, jossa talous, kehitys ja liikkumisen helppous asettuvat ympäristöarvojen yläpuolelle. Kuluttajien ei itse tarvitse muuttaa

merkittävästi elämäntapojaan tai luopua asioista ympäristön hyväksi, vaan voidaan jatkaa niin kuin ennenkin, mahdollisimman pienin muutoksin.

*”(N)äkisin enemmänkin sen että talous ja kehitys ei sais, jos haluttais että niinku ruveta jakaa silleen järkevästi (,) ni ohjattais niinku meidän, niinkun on tehtykin ni pikkuhiljaa siihen, niinkun järkevämpään suuntaan (,)eli siis niinku tää liikkumisen helppouski henkilöautolla, ni ei ruvettais tekee sitä että, sori sä et nyt saa ajaa henkilöautolla ku se saastuttaa liikaa, että nyt sun täytyy (,) nyt sun täytyy kulkee bussilla ((viim. lause 'ivallisella' äänellä)).”*

Myös yleisemmin tarkasteltuna rationaalinen laskelmointi saattaa selittää monen ympäristökäyttäytymistä. Onhan nyky-yhteiskunta tehokkuus- ja rationaalisuusideologian kyllästämä. Tämän perusteella ei voi sanoa, että tällainen liittyisi juuri yksityisautoiluun, vaikkakin voisi olettaa, että kaupungissa autoa käyttäisivät enemmän sellaisen henkilöt, joille liikkumisen tehokkuus on ympäristöä tärkeämpi arvo.

#### **5.4. Hyvinvointi / individualismi**

Hyvinvointi -teemaan on yhdistetty sekä mukavuutta että helppoutta ilmentävän puheen analyysiä ja puhetta, jossa korostuu individualismi, jolloin haastatellun vastauksessa painottuu yksilön näkökulma. Mukavuuden tai helppouden ilmentäminen liittyi siihen, että jokin liikkumistapa oli valittu sen perusteella, että se koettiin helppona ja/tai mukavana tapana siirtyä paikasta toiseen. Esimerkiksi Ville: *”sit tietysti lyhyet matkat aina kävellen [---] et se on (helpoiten) sillä tavalla.”* Aijan kommentti kertoo, että *”(k)yllä pitkät matkat, taas jotenki ehkä sen helppouden ja (,) sujuvuuden vuoksi niin kyllä mä melkein niinku kuljen linja-autolla tai junalla.”* Seuraavassa Riston kommentissa mukavuus ilmenee eri tavalla, sillä kivuus liitetään pyöräilyyn, muttei pyöräilyyn liikkumismuotona vaan harrastuksena tai huvittelumuotona, eli pyöräily mielletään vapaa-ajan harrastukseksi, eikä oikeasti potentiaalisesti liikkumistavaksi. Tämä liittyy myös erilaisiin käsityksiin mukavuudesta, kivuudesta ja suhteesta liikuntaan:



*”Esimerkiks vapaa-ajalla hiihtäminen on kivaa [---] ja samaten pyöräily on kivaa, mutta [---] emmä sitte niinkun, et enemmänki ku mä pyöräilenki, ni mä en käytä sitä niinku (.) liikkumiseen vaan mä käytän sitä niinkun, huvitteluun, eli [---] mä mieluummin (.) poljen (.) pyörälenkin viiskilometriä ja palaan takasi siihen pisteeseen sitten lähen autolla kaverille ku se, että mä polkisin sinne kaverille.”*

Kokeneempi haastattelija olisi varmaan osannut tällaisessa tilanteessa kysyä vastaajan motiivia tällaiseen käyttäytymiseen. Lause vaikuttaa nimittäin olevan ristiriidassa vastaajan muussa puheessa korostuneiden (talous)rationaalisten syiden ja nopeuden arvostamisen kanssa. Ekologinen rationaalisuus eroaa tietysti talousrationaalisuudesta ja rationaalisuudesta yleensä, mutta rahan ja lyhyillä matkoilla ajansäästö - joka seuraisi siitä, että pyöräily korvaa kuntoliikuntaa - voitaneen laskea kuuluvaksi rationaalisuuden (ja/tai talousrationaalisuuden) piiriin. Hän toteaa toisaalla pyöräilyn liittyvän rahansäästöön, kunnon kohottamiseen ja mukavuuteen:

*”(K)esällä niinku kaks syytä (.) miks mä joskus käytän sitä pyörää, niin on se että (.) se on, taloudellisempaa, kunto kasvaa [---] ja sitte se on joskus jopa mukavempaa [---] ehkä se (.) suurin vaikutin siinä on se oma kunto, sillai että hei mä saan kaks kärp kärpistä yhdellä iskulla [---].”*

Haastateltu erottelee selvästi hyödyn ja huvin toisistaan. Hyötyliikkumiseen käytetty pyöräily (liikkumisvälineenä) taas yhdistää nämä vastaajan ainakin haastattelussa erillään pitämät elementit, mikä ei oikein sovi yhteen hänen käsitystensä kanssa. Selitys ristiriitaan piilee varmaan osaltaan siinä, että vastaajan käsitys mukavuudesta ja suhtautuminen liikunnallisuuteen tekevät pyöräilystä epämiellyttävämmän vaihtoehdon ja toisaalta autoilusta mukavamman.

Myös kulttuurinen pakkorako saattaa selittää Riston ja myös muidenkin kaupunkilaisten valintoja. Toisaalta huolimatta siitä, että Risto käyttää autoa liikkumismuotonaan, hän reflektoi melko paljon liikkumistaan ja on elänyt vuoden jakson ilman autoa, koska ei sitä silloin tarvinnut. Lisäksi haastateltu puhuu toisaalla haastattelussa pyöräilystä hyvin eri tavalla ja pitää sitä potentiaalisena työmatkaliikennevälineenä: *”no::oh siis näen järkevinä liikkumismuotoina niin (.) kesällä lähimatkoihin alle kymmenen kilometriä eli pyörä on hyvä vaihtoehto [---] talvella sitä ei voi käyttää [---].”* ja *”no siis*

*kaupungissa jos ihan kaupungissa pitää liikkua paikasta toiseen, niin ihan, ihanteellisia on polkupyörä ja skootteri.”* Ehkäpä se ettei vastaaja positiivisesta pyöräilypuheesta huolimatta vaikuta todellisuudessa liikkuvan niin, selittyy osaltaan sillä, että hänen liikkumistarpeensa vaatii liikkumista myös keskustan ulkopuolella, kuten hän ainakin yhden harrastuksensa osalta totesikin. Seuraavassa kommentissa näkyy hyvin tämä haastatellun (Risto) periaatteellinen avoimuus eri liikuntamuodoille ja kriittisyys autoilun tai liikennejärjestelyjen heikkouksia kohtaan:

*”(O)len ollu pari kertaa Helsingin ruuhkissa ja en ikinä halua sinne, niinkun, siel saattaa, nassahtaa ihan muutaman kilometrin matkalle niin tunniks ruuhkaan [---] se on ihan käsittämätön se että, kyl ehkä polkupyörä tulee hyvinki mukavaks siinä vaiheessa.”*

Voi olla, että Tampereen kokoisissa ja sitä pienemmissä kaupungeissa tietyt liikenteen aiheuttamat haitat ovat niin pieniä, ettei ole ollut tarpeen kehittää joukkoliikennettä samaan malliin kuin Helsingissä, ulkomaiden metropoleista puhumattakaan. Mielenkiintoista edellisessä katkelmassa on, että se osoittaa haastateltavan olevan aika rationaalinen liikkumisvalinnoissaan, eikä hän ole fakkiutunut esimerkiksi autoiluun silloin, kun se on hankalaa tai hitaampi vaihtoehto. Niinpä voisi olettaa, että haastatellun kaltaiset kaupunkilaiset autoilijat voisivat hyvinkin vaihtaa ympäristön kannalta erityisesti kaupunkiajossa parempaan joukkoliikenteeseen, jos se saataisiin nopeammaksi ja houkuttelevammaksi vaihtoehdoksi.

Eevan kommentissa autoilu ja pyöräily rinnastuvat, sillä molempia yhdistää kytkös individualistisiin arvoihin, kuten vapaus aikatauluista ja oma tila, se että saa olla omissa oloissaan. Käänteisenä tämä ilmeni kaupunkibussien kirvoittamina negatiivisina ajatuksina:

*”(M)ua viehättää siinä ((autoilussa)) se ko (.) se että samallailla ku siinä pyöräilyssä et mä en oo niinku minkää lii- tai aikataulujen sillee niinku, mun ei pidä järkätä sitä (,) elämää niit ten mukaan, vaan että voi lähtee sit siitä (.) suo:raan tai kätevämmiin tai sitte toisaalta (.) \*yhh\* (.) nii niin (.) no autoillessa saa olla itteksensä niinku pyö- ehhe pyöräilyssäki saa niinku sen oman rauhan.”*

Erilaiset käsitykset helppoudesta ja mukavuudesta ilmenivät siten, että siinä missä joku piti autoilua helpoimpana tapana, toisen mielestä kävely oli helpoin tapa liikkua tai pyöräily oli mukavaa.

Markon haastattelukatkelmasta ilmenee jännällä tavalla se, että vaikka hän toisaalta vastustaa (erityisesti nuorempana) autoilua, hän kokee silti, ettei välttämättä *”jaksaa miettii”* liikkumisvalintaa sen kummemmin, jos kaveri tarjoaa kyytiä. *”Kyllä mä tiedän oommä itekki nii mukavuuden halunen et emmä [---] et jos on aina mahollisuus johonki (.) ni ei sitä sit jaksaa miettii.”* Vaikuttaa siltä, että tarjonta ja mukavuuden halu vaikuttaa tässä tapauksessa paljon vastaajan liikkumisvalintoihin, varallisuuden ja kävelemisestä pitämisen lisäksi.

Kimppakyyti on kiinnostava ilmiö ja esimerkki valinnan vaikeudesta tai tilanteiden monimutkaisuudesta liikkumisvalinnoissa, sillä tavallaan siinä tukee yksityisautoilua ja tekee siitä laskennallisesti ekotehokkaampaa, mikä osaltaan legitimoii edelleen yksityisautoilua. Toisaalta jos auto/autoilija ajaa ko. matkan joka tapauksessa niin on todella ekotehokasta lisätä auton käyttöastetta kimppakyydillä. Tämä on hieman samankaltainen dilemma kuin mitä Aija kertoi. Eli on väitetty, että kesäaikainen polkupyöräily vähentää kaupunkibussien tuloja ja kannattavuutta, jolloin voidaan kysyä kumpi on loppujen lopuksi ympäristön kannalta parempi. Pyöräily vai lakkautettu joukkoliikenne linja, joka korvautuu pitkälti yksityisautoilulla.

Mukavuus ilmeni toisinaan jonkin liikkumistavan epämukavuutena.

Esimerkiksi Saaran puheessa linja-autolla matkustaminen oli toisinaan epämiellyttävää. Samoin Risto koki, että: *”bussi on ehkä (.) eniten inhokki sen öö (.) joskus sen tunnelman takia siis yleensä se on ihan jees yleensä se on ok, mut sanotaan että nää perjantai iltojen bussit mitkä tulee, kaupungista, taajamaan päin niin, niin sitä oksentelua ja muuta niin se ei välttämättä kenenkään mielestä oo kovin kovin niinkun, ihanteellinen liikkumismuoto”.*

Helppous ilmeni Kaisalla myös rutiinien yhteydessä. Monet mielsivät autoilun helpoksi, esimerkiksi tavaran kuljetuksen suhteen, kuten Kaisa. Toisaalta

koska myös liikkumistapojen mukavuus on suhteellinen käsite, myös polkupyöräily miellettiin monessa yhteydessä helpoksi liikkumistavaksi, etenkin kesällä, kuten esimerkiksi Kaisa toteaa: *”(P)olkupyörä on niin helppo valinta kesällä, Tampereella jossa niinku oikeesti pyörällä pääsee nopeammin kun autolla, varsinki keskustassa, (ni eikö se sitte oo ihan turha, sitte kun näkee tällasia isovatsaisia (,) yli keski-ian ylittäneitä miehiä istumassa niissä autoissa niin kyllä niinku tuntuu että ((naurahtaen)) haloo, et eiks jo ois aika vaihtaa niinku vähän liikkumismuotoo).*

Mielenkiintoista, että niinkin erilaisiin liikkumistapoihin kuin polkupyöräilyyn ja henkilöautoiluun liitetään molempiin helppous ja joissain sitaateissa myös nopeus. Aija totesi, että: *”(P)yörällä pääsee nopeimmin usein.*”Markolle pyöräily oli liian nopeata ja Saaralle joskus autoilua nopeampaa työtehtävissä, eli lyhyillä kaupunkimatkoilla. Tarkemmin katsottuna tämä ei ole siinä mielessä yllättävää, että molemmat voidaan laskea liikkumismuodoiksi, jotka korostavat ja mahdollistavat liikkujan vapautta, joustavuutta, nopeutta sekä intimitteettiä eli tavallaan individualistisia arvoja. Joskin molemmissa nopeus ja vapaus ilmenevät osittain eri tavalla. Ehkä suurin ero näiden liikkumismuotojen välillä on taloudellisissa ja ympäristöseikoissa sekä optimaalisissa soveltamisympäristöissä. Toinen on edullinen ja soveltuu parhaiten lyhyille matkoille, toinen taas sopii paremmin pidemmille matkoille ja vaatii melko suuria taloudellisia investointeja.

## **5.5. Arkiset rutiinit ja tottumus**

Rutiinit opitaan tekemällä tai peritään. Itsestään selvinä niitä ei edes välttämättä ajatella voitavan pukea sanoiksi. Yhteiskuntatieteiden tehtävänä on luonnontieteiden luonnonlakien paljastamisesta poiketen nostaa esille ja tietoisuuteemme piileviä rutiinejamme. (Alasuutari 2007, 228.)

Seuraavat otteet liittyvät tottumus tai rutiini -teemaan ja toisaalta niistä olisi voinut muodostaa oman kuri- tai ”moraalipuhe” -teeman. Eevan vastauksissa

on kiinnostavaa tapa, jolla hän perustelee liikkumisvalintojaan tietyllä tavalla "moralisoivalla" puheella tai normatiivisilla lausumilla. Hän pitää sitä, että kulkisi lyhyet matkat jollakin muulla kuin omalla lihasvoimalla jonkinlaisena laiskuutena. Tämän voisi tulkita Foucault'laisittain eräänlaiseksi sisäistetyksi kurinalaisuudeksi, jonka haastateltu on jo lapsuudessaan omaksunut. Tämä on kiinnostavaa, koska tällainen "itsekkuri" tai sen puuttuminen selittää osaltaan, miksi toiset valitsevat helpommin moottoroidun liikenteen ja toiset taas kevyen liikenteen.

Tässä esimerkki Eevan sitaatista: "(S)e on vähä semmosta omaa laiskuutta niinku" ja toisaalla; "(N)iinku mä oon sanonu aikasemminki, niin jos mä voin mennä pyörällä nin se on vaan mun omaala- (,) mä koen sen laiskuutena (,) mennä bussilla (,) jotain, tiettyä vaikka viiden kilometrin matkaa, [---]."

Toisaalta Eeva perustelee melkein heti perään tätä myös tottumuksella ">tai no niin no niin ku mä oon asunu niin monta vuotta kuitenkin, mä olin Vaasasta kotosi niin asuttiin lähiössä, joka on viiden kilometrin päässä keskustasta ja aina kulkenu pyörällä<." Myös Arto oli lapsuudessaan sisäistänyt samantapaisen pyöräilevän tavan tai asenteen:

*"Musta tuntuu että silloin aikanaan ku (.) asuttiin Pohjois-Suomessa ni se oli ittestään selvä että kuljettiin, kuljettiin fillarilla lähimatkat ja mentiin [---] jokapaikkaan (.) sit jos oli pitempi matka ni (.) okei sitten sitten bussilla kouluun, mutta se oli tavallaan ikään kun (..) i itsestään, s siis tämmönen niinkö vähän niinko luo luonnonvoimane valinta että sinne mentiin pyörällä" [---] ja sit siitä tuli ikään kun tällanen luonteva tapa [---]."*

Vaikka tässä vastauksessa puhutaan luonnonvoimaisesta valinnasta, voitaisiin oikeastaan katsoa, että Arton, Eevan ja Kaisan tapauksessa kyse on jonkinlaisesta tottumuksesta tai kasvamisesta pyöräilemään. Mielenkiintoista olisi tutkia, liittyykö autoilun (ja muiden liikkumistapojen valintaan) samantapaista, lapsuudessa opittua ja sisäistettyä tapaa tai esimerkkiä, mikä olisi jäänyt vaikuttamaan aikuisena tehtäviin liikkumisvalintoihin. Tästä eivät kuitenkaan aineiston autoiluviittaukset antaneet vihjeitä. Samaan 'totumuksen' teemaan liittyy myös ote Kaisan vastauksesta, jossa on myös havaittavissa 'moralisoivaa' puhetta:

*”(E)hkä ihmiset on tullu passiivisemmaksi liikunnan suhteen, että itse kun on maalta niin on tottunu lapsesta asti kulkemaan sen kolme kilometrin koulumatkankin kävellen tai pyörällä, [---] et hyvin vahvastihan mä oon oppinu myös siihen että mä pyöräilen ja menen itse (.) et nyt sit (.) ku katsoo näitä nuoria ja lapsia, jotka helposti viedään autolla harrastuksiin ja jokapaikkaan [---] ni tuota ninni jotenki tuntuu et oppiiko ihmiset vähän turhan passiiviseksi sen liikkumisen suhteen.”*

Tällainen puhe tulee ymmärrettävämmäksi, kun ottaa huomioon, että Kaisa työskenteli terveydenhoitoalalla ja näki päivittäin mitä terveydellisiä seurauksia fyysinen liikkumattomuus ihmisille aiheuttaa.

Rutinoituminen helpottaa jokapäiväistä elämää. Arton esimerkki valottaa, miten liikkumistavan valintaan liittyvä rutiini automatisoinnillaan vaikuttaa selvästi helpottavan joka-aamuista valintatilannetta. *”mutta jos [---] peruspalikat on niinku samalla tavalla ni se on ittestään selvää, että (.) tietysti mennään pyörällä, koska tota se on (..) pyörällä, pyörällä mennään töihin.”* Rutiineista ja tottumuksesta liikkumisvalintojen ”määrääjinä,” kertoo myös Pantzar, jonka ajatukset selkiyttävät myös niitä rakenteellisia tekijöitä, jotka aiheuttavat rutinoitumista vapaan valinnan ja todellisten tarpeiden kustannuksella.

Teknologian vakiintumisen prosessit mahdollistavat alati laajenevien kulutus- ja tuotantojärjestelmien synnyn, mutta alkavat samalla sitoa yhä enemmän myös kuluttajien arkista toimintaa. Uutuudet muuttuvat arjen näkymättömiksi, sekä toimintaa mahdollistaviksi että rajaaviksi, osasiksi. (Pantzar 1996, 50.) Näin käy myös auton yhteydessä, mikä selittää osaltaan miksi auto on niin merkittävässä asemassa. Pantzar (1996) toteaa myös, ettei yksittäisten kuluttajien tai kulutusyhteiskunnan tasolla ole tehty systemaattista analyysiä siitä kuinka harmittomat vapaavalintaiset päätökset, esimerkiksi auton varhaisvaiheessa, ovat johtaneet usein arkea ohjaavien tavaroiden systeemien syntyyn. (Mt., 52.) Auto, kuten muutkin esineet ja niistä muodostuvat tavaroiden systeemit ja niihin liittyvät valinnat ohjaavat arkeamme ja tätä olisi tärkeää tutkia lisää.

Pantzar kuvaa myös hyödykeverkkojen kehitystä hypoteesilla, jossa hyödykkeiden juurtuessa ja yleistyessä inhimilliset tarpeet ja vapaavalinnaisuus jäävät taka-alalle ja esiin nousevat "tavaroiden keskinäiset tarpeet" ja arjen rutiinit. Laaja-alaisissa ihmisten ja tavaroiden verkostoissa yksittäiset kytkennät muodostuvat toisiaan täydentävistä tavarasuhteista (esim. televisio ja videolaite) ja tavaran ja ihmisen suhteen myötä (esim. perhemuoto ja liikkumisväline). (Mt., 74.) Nykyisissä oloissa suurella perheellä liikkumisen voisi kuvitella tulevan käytännössä helposti riippuvaiseksi henkilö- tai tila-autosta.

Pantzarin (1996) mukaan yksittäisessä kotitaloudessa hyödykkeen käyttötavoilla on yhtäältä taipumus vakiintua ja toisaalta vakiintumisen seurauksena ja myös edellytyksenä hyödyke *kiinnittyy* osaksi yhä suurempaa toiminnallista kokonaisuutta (Mt., 74). Kulutustottumusten vakiintuminen onkin yksi kulutuskritiikin kohteena ollut seikka. Esimerkiksi auton käyttö satunnaisesti työ- ja asiointimatkoihin saattaa helposti muuttua rutiiniksi. Pantzar pohtii myös, että maaseudun joukkoliikenne saattaisi toimia nykyään paremmin ja yhdyskuntarakenne olisi keskitetympi, eikä ylipäätään autoistumista edistäviä Espoon kaltaisia yhdyskuntarakenteita olisi päässyt kehittymään, jos auton käyttö olisi 1960-luvulla ollut riittävän hankalaa. Hän kuitenkin kritisoi tämänkaltaista kritiikkiä ajoituksesta ja kysyy, onko tässä vaiheessa enää kohtuullista hankaloittaa ihmisten liikkumista ja elämää esimerkiksi korkeilla polttoaineveroilla, kun monet ovat jo riippuvaisia autoilusta. (Mt., 111.)

Pantzar näkee myös, että elämäntapaamme juurtuneiden luonnolle haitallisten hyödykkeiden tarpeellisuuden ja itsestään selvyiden kyseenalaistaminen voisi olla varteenotettava kulutuskritiikin muoto. Pantzar uskookin, että kyseenalaistamalla voimme muuttaa arkiset itsestään selviksi muuttuneet rutiinimme selkeämmin tiedostetuiksi valinnoiksi, sellaisiksi, kuin ne olivat juurtumisensa alkuvaiheessa. Olisiko vaikkapa juuri auton tai television käyttö mahdollista nähdä ylellisyytenä sen sijaan, että ne nähdään vain välttämättömyyksinä. (Mt., 1996, 113.)

Toisaalta hän korostaa 'käänteisesti', että pitäisi myös tutkia mahdollisuuksia saattaa tiedostamattomiksi ja itsestään selviksi rutiineiksi luonnon hyvinvointia palvelevia toimintatapoja. Ympäristömyönteinen ja kestävä kulutus perustuukin Pantzarin mukaan pikemminkin positiivisiin rutiineihin, kuten paperinkeräys, kuin jatkuvaan syyllisyyden tunteeseen (Pantzar 1996, 114).

Myös liikenteessä voitaisiin luoda kevyen ja joukkoliikenteen käyttöön liittyviä rutiineja autoilun ja lentämisen sijaan.

## 5.6. Pakkorako ja kiireen tuntu

Arjen pakkorako<sup>29</sup> on liikkumisvalintojen lisäksi toinen muita keskeisempi teema, sillä myös pakkorako on kytköksissä moniin muihin teemoihin. Esimerkiksi talous, suhtautuminen liikuntaan ja mukavuuskäsitykset vaikuttavat jossain määrin siihen, voiko polkupyörän tai kävelyn valitsemisesta muodostua liikkumisrutiini ja mm. varallisuus taas vaikuttaa siihen, onko autoa edes periaatteessa mahdollista valita jokapäiväiseksi liikkumismuodoksi. Aikataulut ja tarjonta puolestaan vaikuttavat siihen, onko joukkoliikenne todellinen vaihtoehto. Pakkorako liittyy suoraan tutkimuskysymykseeni, mikä myös lisää sen painoarvoa analyysissä. Sen tutkiminen on siinä mielessä vaativaa, että aiempaa tutkimusta on niukalti ja toisaalta myös pakkorakoon liittyvän tiedon saaminen ja siitä kysyminen haastatelluilta ei ollut lainkaan yksinkertaista. Pakkoraosta ei yleensä voinut kysyä suoraan, sillä termiä ei välttämättä tunneta kovin yleisesti arkikielessä. Pyrin saamaan siihen liittyvää tietoa kysymällä haastateltavilta mm. kiireen kokemisesta ja "arkisista realiteeteista".

Toisaalta arjen pakkorako ilmeni välillä monissa muissa yllättävissäkin kohdissa. Esimerkkinä Kaisan kommentti: *"Et kyllähän toi kulkeminen siinä mielessä vaikuttaa vähän siihen harrastuksenki suunnitteluun ja (valintaa) että,*

29 Vaikka pakkorakoksi voidaan katsoa kaikki ne mekanismit, jotka estävät liikkumasta ympäristöä huomioivasti, (eli siten muut teemat ovat sille tässä mielessä alisteisia), käsittelen pakkorakoa ja kiirettä tässä kuitenkin ikäänkuin yhtenä teemana muiden joukossa.



riippuen miten bus- joku harrastus alkaa ja miten bussi kulkee [---] ni täytyy ne vähän tsempata yhteen.” Joukkoliikenteen aikataulut ja oman kodin ja harrastusten sijoittuminen, jotka voidaan katsoa osaksi sitä kokonaisuutta, josta arjen pakkorako muodostuu, rajoittavat vastaajan liikkumista ja epäsuorasti muutakin arkista elämää, kuten harrastuksia. Esimerkkinä pakkorakona toimivien liikkumismahdollisuuksien vaikutuksesta asuinpaikan valintaan seuraava Kaisan haastattelukatkelma:

*”Hja (O)nks nää liikkumismahdollisuudet tai esimerkiks työpaikan sijainti vaikuttanu (.) sun asuinpaikan valintaan?*

*vast: on, on*

*hja: millä tavalla?*

*vast: no kun olen (Hervannassa) töissä niin en haluaisi asua esimerkiksi tuolla ää Ylöjärvellä päin tai [---] Lentävänniemellä päin tai näin*

*hja: sä oot tietosesti valinnu sen [---] paikan sen (.) sitä silmälläpitäen?*

*vast: oon (.) koska si sieltäpäin siellä suunnasta noi ruuhkat tuntuu mielettömiltä ja*

*hja: joo*

*vast: mmyös vähän niinku mietin et jos autolla joutusin sieltä tulemaan ni en haluaisi siinä ruuhkassa istua.”*

Aijan vastaus koskee kiirettä sen välttelemisen kautta. *”Niin mulla on nyt siis, sinne on matkaa (,) no on sinne nyt useampi kilometri ehkä pyöräillen menee (,) kakskyt minuuttia mut mä varaan siihen matkaan aina vähän enemmän että, ei tuu kiire”*. Eevalla kiire ilmeni puheessa siten, että *”(S)uunnitellusti oon ehkä menny menossa kävelylle mut sit mun pitää vaihtaa se pyörään [---] koska mulla on niin kiire. Mutta mul on niin lyhyet matkat yleensä keskustaan [---] niin niin (.) se on mä pystyn kiristämään sitä pyöräilyhhehe tahtia ja saavuttaa silleen sen ajan”*. Vaikka suoraan kysyttäessä he eivät kokeneet olevansa erityisen kiireisiä, tällä tavalla kiire kuitenkin ilmeni puheessa *”rivien välistä”*. Tietty aikataulu luo tarpeen kiristää tahtia.

Pakkorako ilmeni aineistossa myös lapsuudessa omaksuttujen liikkumistottumusten yhteydessä sekä esimerkiksi haastateltavista kiireisimmäksi osoittautuneen Riston kommentteissa:

*”Vast: ajankäyttö on hyvinkin keskeinen se, sitte jos on aikaa niin ei sillä, siis kyllä mä voin kävellä viiskilometriä töihin, ei se oo niinku siitä, mutta kun*

*hja: se on just se aika*

*vast: niih, jos mulle maksetaan siitä työajasta tai että (..) se niinku niin niin kyllä mä mielellään voisin kävellä [---] joka päivä sen tunnin verran, et ei se mut ai ajan käytölliset ongelmat [---] ratkasee merkittävästi."*

Ja: "(K)iire vaikuttaa just siihen että haluaa nopeimman ja helppokäyttösimmän tavan liikkua paikasta toisee." Tavallaan aika ja raha sekoittuvat haastatellulla (kuten edellä kävi ilmi) siten, että ajan kuluminen ei vaikuta sinällään olevan merkityksellistä, vaan se, että tämä tarkoittaa samalla myös taloudellista tappiota.

Aija vaikuttaa Arton ohella pohtineen eniten liikkumisvalintojen problematiikkaa. Yksi pakkorakoon liittyvistä kohdista liittyikin seuraaviin Aijan sitaatteihin. Ensimmäinen katkelma käsittelee rutiineja:

*"Hja: hjoon tota ni hmm no onks sul summielestä sellasii liikkumiseen liittyviä rutiineja? (..)*

*vast: ru on on, varmaan se on rutiini että menee pyörällä töihin e sitä ei sillai niinku yleensä mieti [---] jaa ja sitte se et menee kävellen lähikauppaan [---] vaikka pyörälläki pääsis, mutta siis sitte se tuntuu kivemmalta mennä pyörällä et ton verran kyllä*

*hja: hmm (..) miten sä koet ne?*

*vast: rutiinit?*

*hja: hmm*

*vast: no joskus vähän tyhminä siis sillä lailla että, et sillai niinku mieltii justiisa että (..) että miten [---] ei viitsi tehdä toisella tapaa, ihan vaan sen takia ku on tottunut tekee jollain lailla."*

Seuraavassa sitaatissa kysyn aineistossa harvinaisen suoraan arjen realiteeteista:

*"Hja: hmm no miten sun mielestä niinku tollaset arjen realiteetit vaikuttaa sun liikkumisvalintoihin?*

*Vast: kyllähän ne paljon vaikuttaa [---] kyllä sellaset, joo, ja sitte just on miettiny miettiny tulevaisuudessa, j (..) jos joutuu asumaan jollakin, taajaman ulkopuolella (että) ku nyt valmistuu ja lähtee töihin ni sitä että on mahdollista että hankin auton*

*hja: hmm*

*vast: mutta siis, tietenki mieluiten ei."*

Mielenkiintoista, joskaan ei mitenkään yllättävää on, kuinka yksityisautoilua välttävä Aija ei kuitenkaan sulje kokonaan pois mahdollisuutta käyttää tietyissä tilanteissa tätäkään liikkumistapaa. Eli onko niin, että olosuhteet

voisivat pakottaa tässä kuvitellussa tilanteessa käyttämään autoa? Vaikuttaa kuitenkin siltä, että haastateltu tekisi tällaisessa tilanteessa kuitenkin itse viimekätisen päätöksen ja tietoisesti valinnan, eikä ajautuisi ajopuun lailla ”pakkoraon” sanelemaan tilanteeseen. Sillä hän on tietoinen jo etukäteen, että jos muuttaa taajaman ulkopuolelle, liikkuminen joukkoliikenteellä ja kevyenliikenteen avulla käy hankalammaksi, jollei peräti mahdottomaksi.

Niinpä ei oikein voida väittää, että olosuhteet pakottaisivat tällaisessa tilanteessa käyttämään autoa. Yksilöllä näyttäisi olevan mahdollisuus valita tällaisessa tapauksessa liikkumiseen vaikuttavat olosuhteensa. Tietysti todellisuudessa tilanne on paljon monimutkaisempi ja toisinaan ei voida sanoa että ihmisellä on täysi vapaus valita elinolosuhteensa. Esimerkiksi jos elää parisuhteessa ja jos pariskunnalla on lapsia, harrastuksia jne. Edellinen esimerkki heijastaakin juuri ihanteellisen liikkumistavan suhteellisuutta. Samoin pakkorako voi olla suhteellista kuten seuraava Aijan esimerkki osoittaa:

*”(Itse asiassa mul on kaveripiireissä hyviä esimerkkejä siitä et miten ne realiteetit on suhteellisia [---] ne ei ne ei oo sillai niinku (,) tosiasiallisia mitä niitä helposti niinku(,) ensinäkemältä pitäis, et mä luulen että tavallaan sen esimerkin voimalla mäkin pystyisin sit ehkä, ehkä niinku yrittää järkkäämään muita vaihtoehtoja, siis just välttämään sen oman auton ostamista [---] ehkä se on se, mitä niinku tai sitte jos sen hankkii ni sillä sitten joka reissun ajamista [---].”*

Haastatellun relativistinen näkemys, jonka mukaan arkielämän realiteetit ovat suhteellisia, on kiinnostava ja vaikuttaa myös todellisuutta hyvin kuvaavalta. Jos ”arjen realiteetteja” pidetään realistisina tosiasioina, on helpompaa vedota niihin tekosyynä tehtäessä jotain, mikä on jonkin toisen asian kannalta ongelmallista, kuten ympäristölle haitallisemmat liikkumismuodot. Jos taas tällaiset pakkoraon muodostavat realiteetit nähdään suhteellisina, on niiden pakottavuus helpompi murtaa tai kyseenalaistaa.

Arjen pakkorakoon liittyy keskeisesti parisuhteen ja perheen aiheuttamat tilallis-ajalliset ja sosiaaliset haasteet ja ongelmat. Ajatellaan esimerkiksi, että perhe on sopeutunut asumaan johonkin paikkaan, investoinut ja panostanut kotiinsa ja lapset käyvät koulua, harrastavat ja ovat luoneet kaverisuhteita ja

toisen vanhemman työpaikka sattuu sijaitsemaan lähellä. Ei ole varmaan kovin helppoa tai järkevääkään muuttaa vaikka toinen vanhemmista saisi (ja ottaisi vastaan) houkuttelevan työpaikkatarjouksen kaukaa hankalien kulkuyhteyksien päästä. Muutettaessa pitäisi myös valita joko kompromissi, eli pitkähkö työmatka molemmille tai jos nykyisen kodin lähellä oleva työpaikka on hyvä, silloin siellä työssä käyvän vanhemman työmatka muuttuisi uudesta kodista käsin pitkäksi. Lisäksi esimerkiksi lasten sosiaaliselle elämälle voisi aiheutua suurta haittaa. Yksin asuvalle matkustustarpeen minimointi ja työmatkan optimointi onnistuu yleensä huomattavasti kivuttomammin.

Markolla pakkorako liittyi ajokortittomuuteen. Hän koki autoilun olevan taloudellisesti ja muutenkin itsensä ulottumattomissa kun hän oli aikanaan jättänyt ympäristö- ja poliittis-elämäntavallisista syistä (anarkismi) ajokortin ajamatta. Tämä on kiinnostavaa, sillä hän vetoaa tottumukseen sanoessaan: *”(J)a tommonen et mul ei oo sitä ajokorttii, ni [---] se niinku tietenki syö sen et mä mä oon sen [---] yksityisautoilun, niinku henkilökohtaisesti sen ulottumattomissa [---] tai et mä en pysty sitä niinku oikeestaa ees valitsee [---].* ” Tämä liittyy pakkoraon lisäksi myös polkuriippuvuuteen, ajokortin ajamatta jättäminen rajoittaa olennaisesti toimijan valinta-avaruutta. Lisäksi myös tottuminen tai rutiini on voinut vaikuttaa siihen, että haastateltu kokee autoilun olevan hänen ulottumattomissaan, vaikka hän nykyään toisinaan haluaisikin ajaa autolla.

Toisaalta hieman ristiriitaisesti kortin haluaminen ei välttämättä tarkoita, että haastateltu kannattaisi yksityisautoilua kovin laajassa mitassa kuten hänen toisesta toteamuksesta voi päätellä. *”(Y)leisesti ottaen et kyl mä niinku (..) niinku toivoisin niinku et yksityisautoiluu esimerkiks niinku, rajotettais tai siis sillee et ihmiset miettis sitä [---].*” Eli Markolla oli sekä autoilun puolesta ja sitä yleisellä tasolla vastaan puhuvia kommentteja. Markon seuraava sitaatti kertoo pakkoraon lisäksi tästä ristiriidasta, joka juontaa hänen nuoruuden kiinnostuksesta ympäristöasioihin. Itse asiassa tämän sitaatin sisälläkin on ristiriitaa suhtautumistavoissa. Tämä selittyy osaltaan sillä, että hänen asenteensa autoilua kohtaan ja myöskin elämäntilanteensa ja liikkumis- ja

kuljetustarpeensa ovat ajan kuluessa muuttuneet, mutta uusien asenteiden ja vanhan katsantotavan välinen suhde ei ole vielä välttämättä täysin selkiytynyt:

*”(V)ähä tollane punkki [---] punkki piireis, mut siis et ei mul siit enää oo, et ei mul sillee [---] ja on se jääny sinne juurtuu et kyl mä si- niinku outona outona pitäisin et, niinku et jos mul ois se auto ja se on taas niin [---] vaikee kuvitella ku mul ei sitä koskaa oo ollu ja sillee et [---] mut kyl mua välil nykyää kyrsii [---] on se välil jo- joihinki juttuihi ihanniinku (.) välttämätön tai todella näppärää se [---] autolki menemine et kyl mulle nyt, nyt jos saisin valita ni oisin ajanu sen kortin.”*

Tässäkin on tavallaan kyse osaltaan kulttuurisesta pakkoraosta (kts. seuraava kappale). Markon aiemmasta elämästä hänen habitukseensa jääneet (ala)kulttuuriset vaikutteet saavat hänet kokemaan ainakin auton omistamisen jossain määrin vieraaksi vaikka toisinaan hän kokee, että auto helpottaisi hänen liikkumistaan. Tämä vahvistaa jälleen sitä tulkintaa, että autossa ja autoilussa - ja miksei myös muissakin liikkumistavoissa - on (monesti) kyse kokonaisvaltaisesta persoonaan ja olemukseen liittyvästä kulttuurisesta seikasta, eikä pelkästä liikkumisesta.

Kulttuurinen pakkorako voidaan lukea pakkoraon alajuonteeksi. Tarkoitin käsitteellä henkilön habituksen, imagon, kulutustottumusten ja elämäntyylin, muodostamaa käyttäytymisen pakkorakoa. Kulttuurinen pakkorako muodostuu osaltaan myös alakulttuurin tai oman viiteryhmän ja yhteiskunnan vallitsevien arvostuksien, tottumusten ja normien vaikutuksesta. Luetteleman tekijät voivat 'vaatia' esimerkiksi autolla liikkumista tai pitää esimerkiksi töihin pyörällä menemistä sopimattomana tai statukseltaan ala-arvoisempana tapana liikkua. Esimerkiksi Amsterdamissa tai Tukholmassa kulttuurinen pakkorako vaikuttaisi olevan huomattavasti väljempi. Siellä on yleistä, hyväksyttyä ja jopa trendikästä ajaa pyörällä puku päällä keskiluokkaisein töihin, toisin kuin Suomessa ja yleensäkin pienemmillä ja vähemmän urbaaneilla alueilla. Erityisesti Suomessa, jossa autoilukulttuurin asema on vahva, saattaa olla kulttuurisia käytänteitä, joissa polkupyöräily näyttäytyy sosiaalisista syistä mahdottomana vaihtoehtona.

Tähän liittyvät osittain myös ne haastattelussa ilmi tulleet kohdat, joissa

tietyissä erityistilanteissa (ravintolaan meno ja juhlat, joissa tavat ja kulttuuri edellyttävät juhlavampia tai ”arvokkaampia” vaatteita, kampausta ja olemusta) pyöräily koettiin hankalana vaihtoehtona. ”*Kyl se niinku vaatteet vaikuttaa siihen eli, eli myös se tilaisuus mihin on menossa, ni [---] kulkuvälineen valintaan.*” Kulttuurisen pakkoraon tyyliin ja statukseen liittyvien tekijöiden lisäksi hikoileminen ja vaatteiden rypistyminen hankaloittaa ja estää todennäköisesti aivan konkreettisesti polkupyörien käyttämistä.

Kulttuurinen pakkorako saattaa selittää erityisesti pienissä kaupungeissa - joissa olisi etäisyyksien pienuuden vuoksi periaatteessa mahdollista liikkua kätevästi joukko- ja kevyenliikenteen avulla – kevyen liikenteen epäsuosiota. Onhan Suomessakin ennen kuljettu huomattavasti enemmän näillä kulkutavoilla ja Aasian maissa yhä edelleen. Ihmisten kuntoliikunnan harrastusmäärät herättävätkin kysymyksen siitä, miksi ilmaista oheisliikuntaa tarjoava kevyt liikenne ei ole nykyistä suositumpaa. Pakkoraon lisäksi kulttuurinen pakkorako selittänee osaltaan tätä. Lopuksi tarkastelen vielä rakenteellisten tekijöiden vaikutusta liikkumistavan valintaan.

## **5.7. Rakenteelliset tekijät**

Rakenteellisia tekijöitä ovat mm. liikenneinfrastruktuuri, eri toimintojen sijoittelu ja kaupunkirakenteen eheys ja tiiviys. Yhteiskunnallisrakenteellisiksi tekijöiksi voidaan laskea myös toisaalta monia taloudellisia tekijöitä. Esimerkiksi eri liikkumismuotojen verotus ja asuntojen hinnat voivat vaikuttaa ihmisten liikkumisvalintoihin ja edellytyksiin.

Suomessa Helsingin liikenteen kehityshistoria, jota Rajanti (2002) on tarkastellut, on hyvä esimerkki rakenteiden merkityksestä liikkumisvalintoihin ja liikkumismahdollisuuksiin. 1900-luvun alussa Helsingin liikenne perustui raideliikenteeseen. Vuosina 1945-1960 raideliikenne supistui moottoriliikenteen ja henkilöautojen osuuden kasvaessa. Vuosina 1960-1970

henkilöautoliikenne kasvoi kontrolloimattomasti ja henkilöautoriippuvuus syntyi. Vuodesta 1970 eteenpäin tapahtuneen käännekohdan jälkeen alettiin kontrolloimaan autoliikennettä ja kehittää määrätietoisesti joukko- ja raideliikennettä. Tällöin alettiin tukea suunnitelmallisesti sekoittunutta liikennejärjestelmää, jossa auto ei ollut enää ensisijainen liikkumistapa. (Mt., 31-37.)

Suuremman väestöpohjan ansiosta toisaalta myös edellytykset suuremmille joukkoliikenneinvestoinneille kuten metrolle ovat paremmat tai ylipäänsä olemassa, mutta ilman määrätietoista rakenteisiin vaikuttavaa liikennepolitiikka olisi Helsingin liikennejärjestelmä huomattavasti autokeskeisempi. Näin Helsingin joukkoliikenteen infrastruktuuri on monipuolisempi (esim. metro ja raitiovaunu) kattavampi.

Liikennejärjestelmillä on suuria vaikutuksia ihmisten mahdollisuuksiin elää, viihtyä ja toimia kaupungissaan (Järvelä 2002, 210). Yksilöiden valintojen lisäksi yhteiskunnan rakenteilla (infrastruktuurilla ja tarjonnalla) on erittäin suuri merkitys liikenteeseen ja yksilöiden liikkumisvalintoihin. Samoin taloudellisilla rakenteilla, sillä monet liikennemuodot vaativat suuria taloudellisia investointeja. Tämän vuoksi on tärkeää tutkia liikennettä ja sen aiheuttamia ongelmia myös ratkaisevassa asemassa olevasta sosiaalisesta näkökulmasta. Tekninen tutkimus ja ratkaisut ovat vain osa kokonaisuutta. Ilman sosiaalisen ulottuvuuden huomioimista ei voida ymmärtää eikä vaikuttaa riittävästi liikenteen ja mm. kulkutapajakauman muotoutumiseen. (Järvelä 2002, 210).

Pantzarin (1996) esimerkki valottaa rakenteellisten tekijöiden ja yksilöiden valintojen välillä vallitsevaa yhteyttä. Auton ja vesijohdon ympärille on kritiikistä huolimatta muodostunut kokonaisia pääkaupunkiseudun kaltaisia yhdyskuntarakenteita. Yksilöiden tasolla ne saavat muotonsa auton osalta kaukoliikkuvuutta vaativana elämäntapana ja vesijohdon osalta taas lähiliikkuvuutta vähentävänä elämäntapana. Yksilölliset valinnat, jotka ovat saattaneet vaikuttaa aluksi merkityksettömiltä, ovat muuttuneet rakenteiksi,

jotka ehdollistavat valintojamme lähes peruuttamattomasti. On haastavaa kuvitella yhteiskuntamme toimivan ilman vesivessaa ja bensiinikäyttöisiä autoja. Tällaisen kehityksen seurauksena suomalaisten keskimäärin päivässä liikkuma matka onkin nelinkertaistunut 1960-luvun alussa kuljetusta kahdeksasta kilometristä 1990-luvun runsaaseen kolmeenkymmeneen kilometriin (Mt., 80-81.)

Rakenteellisten tekijöiden merkitys näkyi aineistossa monella tavalla. Talous vaikuttaa siten, että liikennepolitiikassa on panostettu taloudellisesti autoiluun, mistä on aiheutunut kasvavaa tarvetta autoiluun ja muita liikkumismuotoja käyttävien rakenteellista syrjintää. Esimerkiksi Markon seuraavasta kommentista ilmenee hyvin rakenteiden liikkumismahdollisuuksia rajoittava vaikutus:

*”(S)uurin osa y- kavereista asuu täs jossai iha keskusta (..) liepeillä, et ne menee sen saman kävelyn piikkii, mut on mul nytsit yks yks kaveri muutti just tonne Ruskoo [---] mikä on siis Hervannan (..) takana (..) sinne on sen verran >et sinne menee niin huonosti busseja< et [---] sinne pitää yleensä yleensä hä mee hänen kyydil tai sit [---] tai sit jonku muun siel päin asuvan [---] kyydillä”.*

Rakenteelliset tekijät ilmenivät aineistossa lähinnä rakenteellisten puutteiden kautta. On vaikeaa valita toisin, jos liikenteen infrastruktuuri ja tarjonta on yksipuolista ja vallitseva kaavoituspolitiikka suosii haja-asutusta ja hajautettua palvelutuotantoa. Verotus ja hinnoittelupolitiikka osana liikennepolitiikkaa voivat myös vaikuttaa liikkumisvalintoihin.

Rakenteiden vaikutus näkyi aineistossa myös esimerkiksi Riston tyytymättömyytenä lähiöiden välisen joukkoliikenteen puuttumiseen ja yöaikaisen joukkoliikenteen tarjontaan. Tavallaan rakenteelliseksi tekijäksi voitaisiin laskea myös yhteiskunnassa vakiintuneet työrytmit, jotka vaikuttavat ainakin ruuhkautumiseen ja sen ajoitukseen ja niitä muuttamalla voitaisiin vähentää tähän liittyviä ongelmia.

Aineistossa tuli esiin myös pyöräilyinfrastruktuurin puutteita, kuten Marko toteaa *”(J)os tääl ois paremmat pyörätiet ni vois in pyöräillä enemmän, sem et*



*semmä oon jättäny sen takii et mä en tykkää täällä [---] pyöräillä ku täällä ei oo kunnan mahollisuuksia.”* Liikennekulttuuri ei ole puhtaasti osa rakennetta, muttei myöskään pelkästään yksilöstä koostuva tekijä. Monen yksilön yhteistoiminnasta syntyvänä tekijänä se kuitenkin on ehkä lähempänä rakenteellista tekijää, sillä liikennekulttuurin muotoutumiseen vaikuttavat sosiaaliset ja institutionaaliset tekijät kuten koulutus, kasvatus, kansainvälinen ja kansallinen lainsäädäntö, muu kulttuuri jne.

## **6. KAUPUNKILAISTEN LIKKUMISTAVAT JA NIIDEN IDEALITYYPIT**

Sekä liikkumisen edellytykset että liikkumisen tarve ovat lisääntyneet. Tästä herää kysymys kumpi oli ensin? Eli ovatko parantuneet liikkumisen edellytykset synnyttäneet tarvetta liikkua, kuten silloin kun nopeammat ja kaikin puolin kätevämmät autot ovat rohkaisseet ihmisiä muuttamaan kauemmas kaupunkien keskustoista, vai onko ihmisille syntynyt modernisoitumisen myötä suurempi tarve liikkumiselle jota liikenteen kehitys vain auttaa toteuttamaan? Varmaan kehitys on ollut molemman suuntaista, mutta vaikuttaisi siltä, että jälkimmäinen kehityskulku on ollut hallitsevampaa. Modernin yhteiskunnan kellontarkka aikataulutettu työtahti, ihmisten halu ja tarve erilaisille harrastuksille ja mm. lomien pidentyminen ja varallisuuden nousu ovat todennäköisesti lisänneet tarvetta liikkumiseen ja sen nopeuteen.

Teemoittelun jälkeen oli aineistosta jäänyt käsittelemättä paljon olennaista informaatiota, mm. juuri erilaiset liikkumisen tavat ja niiden kokeminen sekä liikkumiselle annetut merkitykset. Niinpä päätin soveltaa aineiston analyysissä teemoittelun lisäksi myös tyypittelyä. Esimerkiksi Alasuutarin (1994, 31-32) mukaan tutkittavista yksilöistä tai heidän yksittäisistä toiminnoistaan voidaan muodostaa ideaalityyppejä, jotka ovat yleisemmällä tasolla määritellyn toimintatyyppin variantteja.

Max Weber viittaa terminologiansa avainterminä pidetyillä ideaalityypeillä todellisuuden tietyistä piirteistä muodostettuihin loogisesti mahdollisimman täsmällisiin rakennelmiin. "Ideaali" termistä huolimatta käsitteellä ei kuitenkaan viitata siihen että muodostettu ideaalityyppi olisi jotenkin ideaalinen tai sitä olisi pidettävä ihanteellisen elämän esikuvana. Weber ei yrittänyt luoda uutta käsitteellistä välinettä vaan koki, että

yhteiskuntatieteilijöiden tuli käyttää loogisia ja yksiselitteisiä käsitteitä. (Hans H. Gerth & C. Wright Mills 1970, 59,) Weberin (1974) mielestä ideaalityypit ovat sosiologisen teoreettisen analyysin edellytys. Ideaalityypit tuskin koskaan vastaavat täysin kuvaamaansa todellisuuden ilmiötä, mutta niiden loogisen vastaavuuden takaa se, että ideaalityypit ja niitä vastaavat todelliset inhimilliset ilmiöt ovat kuitenkin merkityksen tasolla täysin vastaavia. (Mt.)

Eskolan ja Suorannan (1998, 182) mukaan tyypittely on sitä, että aineistoa ryhmitellään tyypeiksi eli ryhmiksi samankaltaisia tarinoita. Tyyppien avulla aineistoa saadaan tiivistettyä ja tyypillistettyä, eli niihin voidaan laittaa kaikkea sellaista, jota ei yksittäisessä vastauksessa ole. Parhaimmillaan ne kuvaavat taloudellisesti, mutta kuitenkin laajasti ja kiinnostavasti aineistoa. Tyypittelyssä on monia vaihtoehtoja. Eskola ja Suoranta (1998) erottavat kolme eri tyypittelyn tapaa; autenttisen, yhdistetyn ja mahdollisimman laajan tyyppin. Ensimmäinen tyyppi sisältää yhden vastauksen, joka toimii esimerkkinä laajemmasta aineiston osasta. Toinen tyyppi on mahdollisimman yleinen ja siihen on sisällytetty ainoastaan kaikissa tai ainakin suuressa osassa vastauksia esiintyviä asioita. Kolmanteen tyyppiin sisällytetään asioita jotka ovat saattaneet esiintyä ainoastaan yhdessä tapauksessa. Tällainen tyyppi ei ole kovin todennäköinen, mutta kuitenkin loogisesti täysin mahdollinen (Mt., 182-183.)

Tässä käytetty tapa ei edusta puhtaasti mitään näistä, mutta on näistä lähinnä mahdollisimman laajaa tyyppiä. Toisaalta olen käyttänyt runsaasti myös autenttisia yksittäisiä vastauksia. Ideaalityyppi ei siis ole tässä keskiarvo aineiston vastaajien ominaisuuksista tai kommentteista. Sijoitin haastatellut analyysin helpottamiseksi liikkumistavan mukaan johonkin muodostamistani neljästä ideaalityypistä, vaikka itse ideaalityypit ovat yhdistelmä eri vastaajien kommentteja, eivätkä esiinny aineistossa sellaisenaan. Rekonstruoin ideaalityypit suhteessa haastateltujen ympäristö- ja liikkumisvalintoihin.

Tässäkin tapauksessa ihmisten arkisen elämismaailman luokittelu on jossain määrin myös mielivaltaista, mutta kuitenkin tutkimuksen tekemisen

kannalta välttämätöntä. Vaikeuksia tuotti mm. luokittelujen muodostaminen. Olisin voinut muodostaa tyypit käyttämällä luokitteluperusteena esimerkiksi yhtä pääasiallista liikkumistapaa, jolloin kuhunkin samaan luokkaan olisi sijoittunut mm. autoileva, kävelevä ja linja-autoa käyttävä henkilö. Olisin aineiston analyysin perusteella voinut myös mainiosti luoda ideaalityypin individualistisia arvoja tukevien liikkumistapojen (autoilu, kävely, pyöräily) käytön mukaan.

Päädyin kuitenkin yhdistämään esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn ”kevytliikkumiseksi” ja autoilun omaksi tyypikseen, sillä yhteisistä piirteistä huolimatta, kevyen liikenteen käyttö ja autoilu eroavat useammassa kohdin hyvin paljon toisistaan. Myös vaikkapa talvella linja-autoa käyttävä pyöräilijä on hankalaa sijoittaa johonkin lokeroon. Luokitellako hänet kevytliikkujaksi vaiko joukkoliikenteen käyttäjäksi. Haastatelluista esimerkiksi Saaran ”sijoittaminen” johonkin ideaalityyppiin oli hankalaa, koska hän pyrki käyttämään lumettomana aikana polkupyörää, talvella linja-autoa ja kävelyä, mutta käytti lisäksi vielä henkilöautoa. Lisäksi aineistosta ei aina käynyt yksiselitteisesti ilmi kuinka paljon jotain liikkumistapaa oli tarkkaan ottaen käytetty. Saara liikkui myös erittäin paljon työssään (jopa 4 tuntia päivässä) Lopulta päädyin luokittelemaan hänet pragmaatikoksi.

Tähän ongelmaan tyypittely tarjoaakin oivan ratkaisun, sillä muodostettu ideaalityyppi on yhdistelmä eri vastauksista ja muodostettu ideaalityyppi ei siis esiinny sellaisenaan aineistossa vaan on kuvitteellinen, mutta täysin mahdollinen ja todennäköinen. Myöskin Villen ”lokeroiminen” tuotti päänvaivaa, sillä Ville sanoi käyttävänsä sitä tapaa ”(M)ikä on sillä hetkellä, paras ja kätevin ja nopein [---]”, mutta toisaalta myös heti perään; ”Jos mul on auto käytettävissä ni mä menisin sit sillä, mut em emmä oo mikää semmonen, mul ei oo mitään autoriippuvuutta [---] eikä varmaan koskaan tuu olee.” Ville ei myöskään itse omistanut pyörää eikä autoa ja hänen puheestaan sai sellaisen vaikutelman, että silloinkin kun hän autoa käytti, oli kyse enimmäkseen työ- ja kimpakyydeistä.

Aineiston haastatelluista muodostui liikkumisvalintojen suhteen neljä ideaalityyppiä. 1. Ensisijaisesti kevyttä liikennettä käyttävä ”Kevytliikkuja”. 2. Pääasiallisesti yksityisautoileva ”Autoilija”, jolla korostui mukavuus ja nopeus. 3. Joukkoliikennettä käyttävä ”Joukkoliikkuja” ja 4. ”Pragmaatikko” eli sellainen kaupunkilainen, joka käyttää joustavasti ja melko tasaisesti kaikkia liikkumistapoja aina tilanteen vaatimusten mukaan. Tämän ideaalityypin edustajan käyttäytymisessä korostuu käytännöllisyys ja hän käyttää sitä liikkumistapaa, mikä on kulloinkin kätevin ja sopii parhaiten tilanteeseen. Vastaajissa ei ollut yhtään pääasiallisesti ja ympärivuotisesti joukkoliikennettä käyttävää, mutta yksi haastateltu käytti talvisin bussia pääasiallisena liikkumismuotonaan ja monet muut käyttivät joukkoliikennettä muiden liikkumistapojen ohella varsinkin talviaikaan ja pidemmällä matkoilla.

Autoilijoista on myös muodostettu ideaalityyppi, vaikka haastatteluihin ei osallistunut kuin yksi ensisijaisesti autoileva, sillä todellisuudessa tamperelaisten keskuudessa autoilukin on tietenkin huomattavasti yleisempää, kuin aineistosta voisi tämän perusteella päätellä.

### **6.1. Omia teitään kulkeva kevytliikkuja**

Kevytliikkuja käyttää ensisijaisena liikkumismuotonaan polkupyöräilyä tai kävelyä. Kevyen liikenteen käytön lisäksi tälle ideaalityypille on tyypillistä kiireettömyyden kokemus ja tyytyväisyys omiin liikkumismahdollisuuksiin. Pyöräilyssä kevytliikkujalla korostuu vapaus ja riippumattomuus aikatauluista. Kevytliikkuja asuu alle kolmen kilometrin päässä keskustasta. Tämä vähentää liikkumistarvetta ja mahdollistaa kevyen liikenteen käyttöä, joka soveltuukin parhaiten lyhyille matkoille. Kaikista yksittäisistä kommenteista Arton seuraava pyöräilyyn viittaava vastaus oli kaikkein merkitysrikkain, sillä siitä löytyi koodausvaiheessa kymmenen eri merkitystä. Tässä on jälleen hyvä esimerkki siitä, että liikkumiseen liittyy muitakin kuin puhtaasti liikkumisesta nousevia merkityksiä. Esimerkki kuvaa myös hyvin kevytliikkujan motiiveja liikkumistavalleen ja sitä, että syyt tietyn liikkumistavan valinnalle ovat usein

moninaiset:

*”Mut mä siis tykkään siitä siitä liikkumisesta, mä tykkään siitä raikkaasta hapesta? Ja (..) se o hienoo (.) eip pussissa istuminen siis sehän on tylsää sillai, sii vaik se onki nopeempaa vähä, vähä nopeempaa ku fillaroimine, mut tota (.) se on (..) elämyksellisesti ja (..) elämyksellisesti hienompaa ja sitten tuota, se tuottaa vireempää mieltä ja (...) no kyllä kuntoki pyssyy (ihan hyvänä?), vaikka ei semmone, pyöräily nyt niin hirveesti kuntooo kohota, mutta (.) se on siis terveellistä ja mukavaa ja halpaa ja ekologista ja kah kaikkea ((naurahtaen lopuksi)).”*

Osaa kevytliikkujista voisi nimittää hyötyliikkujiksi, sillä hyötyliikunnan saaminen vaikutti merkittävästi heidän kevyen liikenteen valintaansa. Haastatellut terveydenhoitoalan ammattilaiset korostivat ilmeisesti ammattinsa kautta omaksumaansa hyötyliikuntaa, mutta vain osalla se vaikutti merkittävästi liikkumistavan valintaan (Kaisa ja Eeva). Esimerkiksi Eevan lausumasta käy osuvasti ilmi, että työmatkapyöräily on hänelle hyötyliikuntaa: *”(K)äytännössähän jos emmä mee pyörällä töihin (.) ni sit mä haluan sen saman liikunnan (..) jostain muusta (.) et se on mulle semmone (,) että se on yks liikkumisen muoto kautta urh siis semmonen urheileminen.”* Saara, joka luokitui pragmaatikoksi, ei kertonut suoraan hyötyliikunta -motiivin vaikuttavan hänen liikkumisvalintoihinsa ja totesi, ettei itse harrasta varsinaisesti liikuntaa erillisenä kuntoilumuotona. Hän peräänkuulutti muuten hyötyliikunnan tärkeyttä ja liikkui myös poikkeuksellisen paljon työpäiviensä aikana ja usein myös polkupyörällä, joten käytännössä hänkin harrasti hyötyliikuntaa.

Eevan sitaatissa ilmenee pyöräilyyn liitetty ”moraalipuheeksi” nimittämäni puhetapa, jossa oman kehon avulla liikkumisen korvaaminen bussilla tai autolla koetaan laiskuutena:

*”(J)os mä voin mennä pyörällä nin se on vaan mun omaala- (,) mä koen sen laiskuutena (,) mennä bussilla (.) jotain, tiettyä vaikka viiden kilometrin matkaa [---] >mä olin Vaasasta kotosi niin asuttiin lähiössä, joka on viiden kilometrin päässä keskustasta ja aina kulkenu pyörällä<.”*

Hieman yllättäen Markolla, kevytliikkujana ei ollut omaa polkupyörää. Marko

sanoi, että talvisin tulee käytettyä enemmän bussia, mistä heräsi kysymys, käyttäkö hän tosiasiaassa enemmän bussia kuin vain aluksi ilmoittamansa 5% matkoista. Kevytliikkujan pääasialliset perustelut liikkumisvalinnoilleen liittyvät ympäristö-, terveys/hyötyliikunta- ja taloussyihin sekä aikatauluttomuuteen tai helppouteen. Eeva perusteli kevytliikkumistaan ympäristösyillä: *”(O)malta osaltani huolehdin tai siis teen niin että liikun pyörällä semmoset matkat mitkä on mahdollista [---] tai kävellen [---] kuin sitte käyttämällä (..) turhaaehhh ((naurahtaen)) energiankulutusta sillä että menisin bussilla.”*

Kevytliikkujan muita syitä pyöräilyn valintaan on kätevyys, nopeus ja terveydelliset tekijät, kuten Aija vastauksissaan toteaa: *”(T)erveys siinä mielessä että, että niinku et vaikka mä nyt pyöräilen, lähinnä muista syistä ku sen (,) liikunnan takia niin se on sillai mukavaa” ja ”(P)yörällä on niinku helppo lähteä, että se ei ei tartte kattoo aikatauluja ei (,) ja sit se on nopee ja sillai.”* Samoin Arto löysi paljon perusteita polkupyöräilyn puolesta: *”(S)e on siis terveellistä ja mukavaa ja halpaa ja ekologista ja kah kaikkea ((naurahtaen lopuks)).”* Myös antipatiat muita liikkumistapoja kohtaan lisäävät kevytliikkujan motivaatiota liikkumisvalinnoilleen. Erityisesti kaupunkibussit koettiin ikävänä liikkumismuotona, etenkin jos on kevytliikkumisen kannalta hyvät sääolosuhteet. Kuten Arto seuraavassa toteaa ja asettaa samalla vastakkain bussin (ja implisiittisesti muutkin katetut liikkumisvälineet) ja polkupyörän:

*”Bussissa on semmosessa lasikopissa ni (,) polkupyörällä, ku ajaa ni sen, sen luonnon ja kaikki tuulet ja (,) sateen ja kaikki siis [---] jotka saattaa monille ihmisille olla niinku tyynejä juttuja se niinku että sade kastelee ja tulee vähän kylmä, ni musta se on todella niinku hieno, että tuntee niinku että on niinku kosketuksissa niinku maailman kanssa.”*

Vastauksessa on havaittavissa myös luontomystiikkaan viittaavia sävyjä. Polkupyörän ja linja-auton toimivuus ja vetovoima ei ole varmaankaan syy Arton autottomuudelle, mutta se on mahdollistanut hänen kevytliikkumiseen perustuvan elämäntapansa. *”(S)it ku ois ollu tavallaan niinku saumaa mak siis ajaa aj tota hommata se ajokortti ja hommata auto ni (,) mm ni mulla ei ollu siihe mitää hinkuu, koska mä tajus- että kaupungissa pääsee bussilla ja*

*pyörällä joka paikkaan.”*

Luonnollisesti kevytliikkujat vastasivat monesti polkupyöräilyn olevan ihanteellisin liikkumismuoto, mutta monesti myös näkivät samalla tällaisen ihanteellisuuden olevan suhteellista, mikä käy ilmi Kaisan vastauksesta kysymykseen mikä olisi hänen mielestään ihanteellisin liikkumismuoto: *”hmm (.) polkupyörä ja jal kävely [---] siis näin lyhyillä matkoilla.”*

Kevytliikkuja näkee siis myös huonoja puolia pääasiallisessa liikkumistavassaan. Esimerkiksi kastumisen eli sään vaikutuksen käyttömukavuuteen (Aija). Samoin sää rajoitti erittäin paljon polkupyöräilyä talvella. Kuitenkin joillain kevytliikkujilla talvi merkitsi polkupyöräilyn vaihtamista osittain linja-auton lisäksi kävelyyn.

Pyöräilyä ja kevyttä liikennettä edistääkin todennäköisesti myös joidenkin kevytliikkujien (Aija) kokemukset hyvistä pyöräteistä ja se, että Tampere on ainakin kansainvälisesti verrattuna suhteellisen pienikokoinen kaupunki, jossa eri toiminnot sijoittuvat melko lähelle toisiaan. Aijan kommentista käy ilmi aineistossa ja yleisemminkin harvinaisempi terveyssyistä johtuva kävelyn preferointi pyöräilyyn nähden: *”Et kyllä mä jonku verran, kävelen siis sen vuoksi, että se on terveellisempää kun, ku pyöräily kuitenkin, siis sillai selälle terveellisempää ja niskalle, hartioille.”* Aijalla oli myös toinen uniikki ja hieman yllättävä mielipide liittyen pyöräilyn ja autoilun turvallisuuteen. Hän piti pyöräilyä turvallisempana liikkumismuotona kuin autoa johtuen siitä, että hän piti itseään autokuskina vaaraksi itselleen ja muille.

Kevytliikkujien liikkumiseen liittyy vuodenaikaan sidottu kausivaihtelu, mutta käänteisesti. Kuten Markon vastaus paljastaa: *”(S)e vaihtelee tosi paljon et talvisin tulee käytetty enemmän ku on huonommat säät ni [---] sillo ei aina jaksa kävellä sit ( ).”* Pidemmillä matkoilla juna oli myös suosittu. Vaikka kevytliikkujat kannattavat kävelyä ja pyöräilyä ja ovat melko tyytyväisiä Tampereen kevyenliikenteen olosuhteisiin, eivät he ole kuitenkaan sokeita Tampereen pyöräilykulttuurin ja infrastruktuurin heikkouksille. Joidenkin haastateltujen mielestä Helsingissä, Jyväskylässä ja Oulussa oli paremmat pyöräilymahdollisuudet tai pyöräilykulttuuri kuin Tampereella. Tähän liittyy



Markon pyöräilykulttuuriin liittyvä kommentti:

*">Mul ei oo pyörää, Tampereel on niin surkee, surkee pyöräillä< mä kyr-sillon ko mä asuin [---] Helsingis sillo mä pyöräili paljo enemmänä mut sitko mä muutin tänne ni sit tääl on tosi vaikee mummielest tai ärsyttävää mennä ku (.) [---] ei oo kunnon pyöräteitä ja sit jos menee tuolla autojen tiellä ni tääl ei oo semmost oikee semmost kulttuuria [---] ja se on ( ) tosi pelottavaa [---]."*

On hieman yllättävää että Helsinki, jossa etäisyydet ovat paljon pidemmät ja liikennemäärät suurempia, koettiin parempana paikkana pyöräilylle. Ja toisaalta myös Oulu, kylmemmästä ilmastostaan huolimatta. Oikeastaan näissä kaikissa kaupungeissa on kuitenkin panostettu joukkoliikenteeseen ja pyöräilyyn, joten siinä mielessä tämä ei ole yllättävää ja kuten Aija totesi, Tampereella ja yleensäkin Etelä-Suomessa on vaikeampaa ja vaarallisempaa pyöräillä, sillä teillä on kunnon pakkaslumen sijaan räntää ja jäätynyttä loskaa ja vettä.

## 6.2. Individualistinen autoilija

Tämä ideaalityyppi on koostettu pääasiallisena liikkumistapanaan autoilua käyttävän Riston sekä muiden haastateltujen autoilua käsittelevistä vastauksista. Tähän ideaalityyppiin lukeutuva tamperelainen käyttää toki muitakin liikkumistapoja, mutta autoilu on tavallaan elämäntapa, eikä autoilun suuri rooli vaikuta selittyvän pelkästään puhtaasti liikkumiseen liittyvien tarpeiden tyydyttämisellä. Seuraavassa vastauksessaan Risto tuo ilmi syyt, jotka tekevät autoilusta ihanteellisimman liikkumistavan eli (individualistinen) autoilija kokee auton nopeaksi, helpoksi ja yksilölliseksi liikkumistavaksi. *"sillä pääsee heti, paikasta A paikkaan B. [---] just sitä kautta ku haluaa [---] ja se on nopee tapa liikkua [---] eli siis nopeus (.) ja se helppous"*. Autoilijalle autoilu on hyvin yksiselitteisesti - niin kuin seuraavasta Riston haastattelukatkelmasta käy ilmi - pääasiallinen liikkumismuoto:

*"Hja: (O)saisikssä sanoa millä tavalla sä oot (,) niinku viimesen viikon aikana liikkunu?  
vast: autolla"*

*hja: hjo, sul on niinku se (,) onks se niinku sun, pää (,) asiallinen*

*vast: kyllä*

*hja: liikkumistapa? oliko toi (,) sun mielestä sellanen tyypillinen viikko sulle tai? [---] niinku liikkumisen suhteen?*

*vast: (S)iis sanotaan näin että (..) liikkumisesta ((huokaa)) (.) niin tota (..) periaatteessa koko elämäni oon ajanu autolla*

*hja: (hjo-)*

*vast: viimeinen vuosi, niinku viime syyskuusta vuosi takaperin ni::in silloin yhden vuoden (.) mulla ei ollu autoo [---] mää liikuin bussilla, yhden vuoden verran ja (.) polkupyörällä [---] ja nytten kun mää perustin sen firman syyskuussa niin firman puolesta tarviin autoo ja ajan kolmekytä tuhatta ehkä vuodessa [---] niin ei oikein muulla pysty liikkun kun autolla."*

"Periaatteessa koko elämäni oon ajanu autolla" on mielenkiintoinen kohta, sillä heti perään haastateltu mainitsee poikkeuksen, eli yhden autottoman vuoden. Lausahdus voisi kertoa epäsuorasti vastaajan asennoitumisesta autoiluun, siitä että, autoilu on hänelle periaatteessa ehdoton ykkösvaihtoehto, vaikka käytännössä hänellä onkin tämä yhden vuoden jakso, joka on poikkeus hänen omaksumastaan normaalista liikkumistavasta. Autoilu vaikuttaa olevan hänelle enemmän kuin pelkkä liikkumistapa, mikä juontuu osaltaan kulttuurisesta pakkoraosta. Tätä tulkintaa tukee esimerkiksi vastaus, jossa hän toteaa käyttävänsä pyöräilyä vain huvitteluun, jolloin autoilu on ikään kuin varattu oikeaan liikkumiseen. Paikasta toiseen siirtymiseen tehtävät matkat 'kuuluu' ajaa autolla.

Vastauksessa näkyy myös, miten autoilija perustelee valintojaan, sulkemalla muut vaihtoehdot pois, suurella liikkumistarpeella ja työn luonteella (yrittäjäyys). Mutta onko runsas kilometrimäärä lopulta autoilun seurausta vai peruste autoiluun. Todennäköisesti molempia, sillä autoilun (kuten minkä tahansa asian) helppous oletettavasti lisää sen käyttöä ja toisaalta mikäli liikkuu tarpeeksi paljon ja nopeasti, on auto monesti ja monessa tilanteessa nopein vaihtoehto.

Toisaalta vastaajan autoton vuosi on erittäin mielenkiintoinen, koska se osoittaa, että jos autoilulle ei ole välttämätöntä tarvetta ja koska autoilu on kuitenkin kallista, hän ei ole siinä niin kiinni, että hänellä pitäisi ehdottomasti aina olla oma auto. Tavallaan (talous) rationaalisuus on kuitenkin ainakin

joissain tilanteissa vastaajalle tärkeämpää, eikä hän ehkä sittenkään ole niin "vannoutunut" autoilija, kuin muusta aineistosta voisi päätellä. Joka tapauksessa hän suhtautuu haastatelluista positiivisimmin autoiluun, mikä näkyy tietysti myös auton käyttömäärissä. Tämä poikkeus on kiinnostava myös siksi, että aineiston perusteella tuli sellainen kuva, että autoilu on hyvin kiinteä osa vastaajan identiteettiä ja mahdollistaa tai ainakin helpottaa myös monen hänen harrastuksensa toteuttamista, kuten toisella paikkakunnalla tapahtuvaa liikuntaharrastusta. Toisaalta haastateltu sanoo käyttävänsä myös paljon taksia ja kesäisin skootteria, ja pitkillä matkoilla jonkin verran junaa ja työ- ja etelänlomamatkoilla lentokonetta.

Autoilijan ideaalityyppi ei pidä joukkoliikennettä välttämättä todellisena vaihtoehtona. Esimerkkinä Riston kommentti: *"Talvella (,) vaihtoehdot rajoittuu taksiin (,) ja henkilöautoon."* Tämä on siinä mielessä ymmärrettävää, että vastaaja koki linja-autoliikenteen järjestelyt Tampereella puutteellisina, etenkin kehämäisen liikenteen osalta. Tosin vastaaja piti erityisesti pitkillä matkoilla junaa ja myös bussia käteväenä ja autoilua helpompana vaihtoehtona.

Osa autoilijan liikkumisvalinnoista selittyy (kuten muillakin ideaalityypeillä) rutiinilla. Seuraava (Riston) esimerkki kertoo tästä. *"(T)oki jos, henkilöauto on käytössä ja se on pihassa, niin emmää siinä vaiheessa taas kauheesti mietti että millä mä meen."* Autoilija pitää yksinkertaisesti autoilusta, on sitä mieltä että se on mukavaa, minkä vaikutusta liikkumistavan valinnalle ei voi vähätellä. Mikä sitten tekee autoilusta niin mukavaa? Autoilun tekee parhaaksi liikkumistavaksi autoilijan mielestä sen käytön nopeus, helppous ja reitinvalinnan vapaus. Risto toteaa: *"Sillä pääsee heti, paikasta A paikkaan B [---] just sitä kautta ku haluaa."*

Autoilijallakin on oma käsityksensä oman liikkumistapansa ihanteellisuuden rajoista. Autoilija suhtautuu omalla tavallaan myös refleksiivisesti liikkumistapaansa ja pitää joitain liikkumistapoja määrätyissä olosuhteissa autoilua jollain tavalla parempina.

Seuraavasta Markon kommentista käy hyvin ilmi, että monesti autoilu tai auto

ja sen omistaminen on autoilijalle itsessään tärkeää ja siihen liitetään muitakin kuin liikennöintiin liittyviä kulttuurisia ja symbolisia merkityksiä. Monesti on kyse muustakin, kuin vain rationaalisesta liikkumisesta paikasta A paikkaan B. Kommentti liittyy vastaajan ideointiin siitä, olisiko mahdollista toteuttaa jonkinlainen kollektiivinen autonkäyttöjärjestelmä, samaan tapaan kuin on olemassa panttia vastaan lainattavia kaupunkifillareita: *”(M)ut et se nyt on taas niin utopistist et emmä oikein usko et siihe kukaa suostuu [---] yksityisautoilus on kuitenkin se (.) a auton omistamisen riemuse varmaa se [---] iso tota tekijä se, ainaki noit kavereit ko ku kattoo.”* Tämä liittyy taas auton erityislaatuun hyödykkeenä sekä kulttuuriseen pakkorakoon.

Erityisesti miesten keskuudessa vallitsevaa autoilun suurta suosiota selittänee se, että autoilu on osa mieskulttuuria ja miehistä identiteettiä tai ainakin se on hyvin vahvasti ollut sitä viime vuosiin saakka, etenkin mainosten kuvissa. Jos olet halunnut olla normaali ja kunnon mies, olet ajanut autolla (vrt. Eräranta & Moisander 2006, 23). Riston kommentissa on tähän viittaavia 'sävyjä':

*”Hja: (M)illasena liikkujana sä pidät ittees niinku verrattuna muihin [---]?  
vast: (N)äihin työssäkäyviin normaaliin ihmisiin tällä hetkellä (.)  
Suomessa niin olen aika normaali liikkuja henkilöauto on edelleen se suosituin väline liikkua [---] mitä tulee, opiskelijoihin ja tällasiin niin varmasti opiskelijat käyttää bussia huomattavasti enemmän kuin itse [---] ja tota, muutenkin polkupyöriä ja niin edespäin.”*

### **6.3. Käytännöllinen joukkoliikkuja**

Joukkoliikenteen käyttäjistä oli tärkeää muodostaa oma ideaalityyppi, vaikkei joukossa ollutkaan vannoutuneita joukkoliikenteen käyttäjiä, jotka eivät olisi käyttäneet myös muita liikkumismuotoja. Varsinkin talvella joukkoliikenne ja Tampereella erityisesti linja-auto on merkittävä liikkumistapa. Kesällä joukkoliikkuja liikkuu huomattavasti vähemmän bussilla ja käyttää sen sijaan kevyttä liikennettä.

Joukkoliikkuja ei välttämättä koe liikkumistapaansa aina kaikkein

hohdokkaimmaksi, mutta mm. aikatauluihin ja reitteihin liittyvistä puutteista ja ongelmista huolimatta se koettiin kokonaisuutena käytännölliseksi tavaroiden ja lasten kuljettamisen kannalta sekä ympäristön kannalta hyväksi vaihtoehdoksi. Erityisesti joukkoliikenteen kätevyys korostuu pitkillä matkoilla. Voihan silloin samalla lukea, nukkua, rentoutua ja työskennellä. Joukkoliikenne muodostaakin tietyillä ehdoilla käytännöllisen kompromissin yksilöllisen ja nopean, mutta kalliin henkilöautoilun ja toisaalta yksilöllisen ja edullisen, mutta kapasiteetiltaan rajoittuneempien polkupyöräilyn ja kävelyn välille.

Linja-auton ja muun joukkoliikenteen käyttöä perusteltiin aineistossa monin eri tavoin. Yksi yllättävimmistä perusteluista oli Saaran; *"(L)apsistaha o hauska mennä bussilla et joskus menee iha sen takii."* Marko valitsi toisinaan linja-auton kävelemisen sijaan tavarankuljetuksen vuoksi; *"(M)ut käytiimme kerra mentii bussil ku osti nii paljo tavaraa tos just viikol tai enne juhannusta [---]."* Kaisan esimerkki kertoo matkojen ja asuinpaikan vaikutuksesta linja-auton käyttötarpeeseen; *"(J)os illalla ylim teen ylimääräsen reissun kaupungille niin nykyään valitsen bussin mieluummin että aikasemmin ku asuin kolmen kilometrin päässä keskustasta [---] ni saatoin kävellä enemmän [---] enkä valinnu bussia [---]."* Villen jo lapsuudessa alkanut kiinnostus "Onnikoihin", kuten hän itse linja-autoja nimitti, ja bussi-harrastus oli vaikuttanut hänen liikkumisvalintoihinsa ja hän ainoana harmitteli työmatkansa olevan turhan lyhyt bussimatkailun kannalta.

Monet haastatellut liittivät joukkoliikenteeseen positiivisten asioiden lisäksi negatiivisia seikkoja. Tällaisesta kritiikistä muodostuvat ne 'rajat', joiden puitteissa joukkoliikenne on kulttuurisesti mahdollinen ja realistinen liikkumistapa. Kaupunkibussit saivat aineistossa kaikista liikkumistavoista eniten kritiikkiä. Saara: *"(N)oi kaupunkibussit, siel o [---] ikävii ihmisiä ja (.) siis semmosii [---] kaikki tungeksii ja (,) niinkö (.) s se semmosta siel ei oo semmosta ilosuutta sii iha et emmä (.) aina o täyttä ja ahdasta ja"*. Toinen seikka, josta joukkoliikkuja ei monesti busseissa pidä, on rajoittavat aikataulut. Eevan kommentti kertoo tästä: *"Ja sillee (..) mä koen, toisaalta mä*

*koen bussilla liikkumisen aika kömpelöksiki tai mäen tykkää hirveesti aikataulujen mukaan mennä.” Risto esitti erittäin osuvaa kritiikkiä joukkoliikenteen järjestelyistä: ”(N)yt kaikki bussit menee niinku tähdessä ku ne pitäis mennä enemmänkin niinku ympyrässä ees osa niistä.”*

#### **6.4. Kaikkiruokainen pragmaatikko**

Muodostin myös yhden ideaalityypin sellaiselle tamperelaiselle, jolla ei ole mitään pääasiallista liikkumistapaa. Kutsun tämän ideaalityypin mukaista liikkujaa pragmaatikoksi. Pragmaatikko käyttää liikkumiseensa monia eri liikkumistapoja, kevyttä liikennettä, joukkoliikennettä ja autoilua. Toki muihinkin ideaalityyppeihin kuuluvat kaupunkilaiset saattavat käyttää monia eri liikkumismuotoja, mutta he preferoivat selkeämmin jotain tiettyä liikkumistapaa. Pragmaatikolle sen sijaan ei ole mitään selkeää yksittäistä lukkoon lyötyä suosikkia liikkumistapojen joukossa, eli etukäteen he eivät preferoi mitään tapaa sinänsä, vaan se tapa, joka on kyseisissä olosuhteissa sillä hetkellä kätevin, valitaan. Heidän preferointinsa vaihtelevat siis tilanteisesti. Ja kääntäen, pragmaatikko ei sulje etukäteen mitään liikkumistapaa pois, vaan on avoin kaikille mahdollisuuksille.

Esimerkiksi Ville käytti kolmea eri liikkumistapaa, autoa, kävelyä ja bussia, vaikka hieman epäselvästi kertoikin, että käyttäisi autoa, mikäli sellainen olisi käytettävissä. Eli tavallaan hän kyllä preferoisi autoa, jos hänellä olisi sellainen, mutta tällä hetkellä hän liikkui tasapuolisesti eri tavoilla:

*”Hja: hjo, no mitkä seikat sul sit vaikuttaa sun liikkumisvalintoihin? miten niinku valitset?*

*vast: no varmaan sen mukaan et mikä (.) mikä on sillä hetkellä, paras ja kätevin ja nopein [---] jos mul on auto käytettävissä ni mä [---] menisin sit sillä, mut em emmä oo mikää semmonen, mul ei oo mitään autoriippuvuutta [---] eikä varmaan koskaan tuu olee.”*

Ja myöhemmin hän toteaa: *”Mää katon sillä hetkellä et mikä on paras, mikä on käytettävissä.”* Ainoa poikkeus Villellä on lentäminen, tosin hän välttää sitä

muista kuin (elämän)poliittisista tai arvoihin perustuvista syistä, sillä hän ei vain pidä lentämisestä. Tarjonta ja kokonaistilanne vaikuttaa pragmaatikon ratkaisuun siitä, mikä liikkumistapa missäkin tilanteessa valitaan. Jonkun mahdollisuuden puuttuminen ei välttämättä muuta esimerkiksi matkustusaikataulua tai peruuta peräti koko matkaa, kuten muiden ideaalityyppien kohdalla saattaa herkemmin käydä.

Toisinaan pragmaatikko valitsee auton, monesti hän taas kokee, että esimerkiksi taksi ja juna ovat ihanteellisempi vaihtoehto. Riston mielestä taksi, jota hän käyttää melko aktiivisesti, on lyhyillä matkoilla edullisempi vaihtoehto kuin oma auto, autoilun kalleutta hän ei kuitenkaan kritisoi suoraan:

*”(J)una on sinänsä hyvä vaihtoehto tommosella kymmenen tunnin (,) rupeamalla kun siellä saa niinkun nukkua, levätä (.) (se?) matka menee niinkun yön aikana sä voit nukku samalla junassa, sä oot aamulla perillä [---] kun se että sä ajaisit kymmenen tuntia sinne omalla autolla niin ei sekään oo kovin hekumallista.”*

## **7. LOPUKSI**

### **7.1. Vapaan liikkumisen ihanne ja eribiset vapauskäsitteet**

Vapautta, myös liikkumiseen liitettyä voitaneen pitää yhtenä keskeisimpänä postmodernin yhteiskunnan arvona ja ihanteena. Nykyään liikkumisen vapaus on monesti muuttunut pakolliseksi arkiseksi liikkumiseksi.

Liikkuminen liitetään monesti käsitteeseen vapaudesta ja oikeudesta vapaaseen liikkumiseen. Vapaan liikkumisen oikeuden tunnustaminen on sinänsä arvoneutraalia. Ville Lähde (2001) on todennut, että yksityisautoiluun monesti liitetty ”vapaan liikkumisen tarve” ja oikeus sen tyydyttämiseen ei kuitenkaan kerro miten tuo tarve tulisi tyydyttää. Eri liikkumistavat ovat nimittäin eri tavalla vapautta edistäviä. Julkiset liikennevälineet voivat tarjota monessa mielessä jopa enemmän vapautta kuin yksityisautoilu. Erilaiset vapauskäsitteet, yksityisautoilun vapaus etukäteen määritetystä määränpäästä ja aikatauluista ja toisaalta julkisen liikenteen vapaus ruuhkista ja ajamisen rasituksista, asettuvat vastakkain. Käsite vapaudesta on sidoksissa vakiintuneisiin elämäntapoihin, joten vapautta ei voida määrittää tyhjentävästi. (Mt., 215-216.)

Erilaisia vapauskäsitteitä ei voida määrittää ihmisten puolesta.

Vapauskäsitteiden moninaisuus selittää osaltaan erilaisia liikkumisvalintoja. Joillekin liikkumiseen liittyvä vapaus merkitsee mahdollisuutta liikkua oman kehonsa avulla, omassa tahdissa, vapaana ajattelemaan omia asioita ja saapua määränpäähänsä vireässä tilassa ja saada samalla fyysistä harjoitusta. Toisille vapaus taas merkitsee sitä, että voi liikkua omassa yksityisessä tilassa, mahdollisimman mukavasti ja nopeasti ilman, että joutuisi ponnistelemaan fyysisesti. Jotkut arvostavat reittiriippumattomuutta, toiset sitä ettei



liikkuminen rajoita taloudellista vapautta tai omien arvojen mukaisen elämäntavan toteuttamista.

Liikkumisvalinnoilla on mahdollista vaikuttaa rakenteellisten tekijöiden niille tarjoamien edellytysten puitteissa. Siksi on tärkeää tarkastella vielä niitä tekijöitä, jotka vaikuttavat niihin olosuhteisiin, joissa liikkumisvalinnat tapahtuvat ja sitä miten vapautta tehdä liikkumisvalintoja voitaisiin lisätä.

## **7.2. Liikkumisvalintoja rajoittavat ongelmat ja autoilun kulttuurisen aseman tarkistaminen**

Modernisoitumisen eriyttäessä eri toiminnot omille sektoreilleen (ks. Hjorthol 1998), ihmisten päivittäinen liikkumistarve alkoi lisääntymään, mikä aiheutti paineita teiden ja kulkuneuvojen kehitykselle. Ensin ihmisten liikkumista olivat mullistamassa höyryjuna, jonka etuna oli helppous ja nopeus, sekä polkupyörä, joka oli taas yksilöllinen ja reitinvalinnan suhteen joustava. Kuitenkin vasta 1800-luvun lopulla syntynsä saanut henkilöauto mullisti toden teolla yksilöllisen liikkuvuuden (Lybäck 2002, 10-11). General Motorsin ja T-mallin Fordin synty vuonna 1908 Yhdysvalloissa merkitsi autoteollisuuden todellista käännekohtaa (Hankonen 1994, 97).

Modernisoitumisen avaintematiikkaan on siis jo pitkään kuulunut vapaus ihmisen luontaisten resurssien salliman reiviin ylittävään liikkumiseen (Hägerstrand ja Clark 1996, Järvelän 2002, 212 mukaan). Myöhäismodernissa kaupungissa arkielämä on eriytynyt spatiaalisesti. Samalla vaatimukset suorittaa asioita tehokkaasti ja paljon on lisääntynyt, joten tarvitaan kuljetusteknologiaa. (Järvelä 2002, 213.) Toisaalta teollistumisen tuoman tekniikan myötä myös liikkumisen mekanisoituminen on kutistanut ajallisesti spatiaalisia etäisyyksiä, lyhentämällä tietyn matkan vaatimaa aikaa. Teknologinen kehitys on ylipäänsä mullistanut suhteemme aikaan ja tilaan ja pakottanut meidät uusiin materiaaliin käytäntöihin ja uusiin tilan presentaation muotoihin. (Harvey 1990, 425.)

Yksi modernisaatiossa ja vaurastumisessa kulutustyyplejä kohdannut suuri muutos on yksityisautoilun omistuksen lisääntyminen ja sen käytön alati lisääntyvä asema suhteessa muihin liikkumismuotoihin. Kehityssuunta vaikuttaa yleismaailmalliselta, vaikka jossain maissa on onnistuttu rajoituksilla ja verotuksen avulla hillitsemään tätä kehitystä. Tämä on myös hyvä esimerkki siitä, miten suuri valta teknologisella kehityksellä on. (Uusitalo 1986a, 130.)

Tapani Maurasen (2001, 33) mukaan auto on muuttanut Suomea ehkäpä enemmän kuin mikään muu yksittäinen keksintö, sähköä lukuunottamatta, sillä sen vaikutukset ulottuvat jopa maisemaan ja aluerakenteeseen asti. Yksityisautoilu on muodostunut yhdeksi kyseenalaistamattomimmista instituutioistamme. Se on saavuttanut melko hegemonisen aseman länsimaisessa kulttuurissa, paitsi liikkumisvälineenä, myös tavarana, jolla on erityistä status- ja symboliarvoa kaikissa väestöryhmissä (vrt. esim. Uusitalo 1986a, 30; 1979, 148; Lybäck 2002, 21). Auto tarjoaa myös ehkä enemmän kuin mikään toinen moderni tuote symbolisia merkityksiä ja symbolista tyydytystä. Monet aivan tavalliset kuljettajat viehättyvät sen käyttöön liittyvästä vauhdista ja voimasta (Uusitalo 1986a, 131). Auto symboloi yhä henkilökohtaista vapautta ja vapaata valintaa. Auton asemasta kertoo mm. se, että pieni- ja keskituloiset kotitaloudet tinkivät ruokaa ja juomaa lukuun ottamatta kaikesta muusta kulutuksesta autoilun kulujen korvaamiseksi. (Uusitalo 1979, 131; kts. myös Nurmela 1996, 53.)

Yksityisautoilun suosio ja asema on hallinnut myös suomalaista liikenne- ja maankäyttöpoltiikkaa sekä muokannut ihmisten liikkumismahdollisuuksia osittain epätasa-arvoiseen suuntaan. Henkilöautoliikenteen asemaa korostaa myös se, että sen tai ainakin sen päästöjen vähentäminen on yksi tärkeimmistä ympäristöpoliittisista kysymyksistä, mikäli tavoitteena on noudattaa kestävän kehityksen periaatteita (Lybäck 2002, 9).

Liikkumisen määrän lisäksi mm. sen vauhti ja mukavuus eli laatu on ollut tärkeä moderniin liikkumiseen liitetty arvo. Vapaan liikkumisen utopia ei enää

välttämättä kuitenkin toteudu parhaiten ruuhkille alttiin yksityisauton, vaan pikemminkin lentokoneen tai luotijunan kautta. Erityisesti kaupunkiautoilu muuttuu ruuhka-aikana suhteellisen hitaaksi liikkumistavaksi. Jokapäiväinen liikkuminen on muuttunut banaaliksi välttämättömyydeksi. Myös erilaiset kevyen liikenteen henkilökohtaiset kulkuneuvot alkavat olla yhä mukavampia, nopeampia ja tavoitellumpia kulkuneuvoja. Jopa kävely saattaa tulla ylellisyydeksi, joka takaa oikean kaupunkielämän kokemuksen. (Järvelä 2002, 212.) Kun kaikki autoilun vapaus liikkua alkaa toteutua, ei kukaan ole enää vapaa ruuhkista, auton menestyksestä on tullut paradoksaalisesti siemen sen tuholle. Pantzar kysyykin, onko polkupyörä kaappaamassa tulevaisuudessa autolta sen roolin vapauden symbolisena ja käytännöllisenä välineenä. (Pantzar 1996, 47.)

Aineistossa ruuhkaongelma ilmeni Riston kokemuksessa Helsingin ruuhkista: *”(E)n ikinä halua sinne, niinkun, siel saattaa, nassahtaa ihan muutaman kilometrin matkalle niin tunniks ruuhkaan [---] se on ihan käsittämätön se että (,) kyl ehkä polkupyörä tulee hyvinki mukavaks siinä vaiheessa.”* Tampereen kohdalla ei aineistossa tullut samanlaista vastaan, joten tilanne lienee tältä osin Tampereella ainakin toistaiseksi parempi.

Mielikuva autoilun vapaudesta erityisesti kaupungeissa osoittautuukin yhä useammin myytiksi, joka ei enää vastaa todellista arkea. Autoilun vapautta rajoittaa ruuhkien lisäksi oman auton hankkimisen, ylläpidon ja käytön kokonaiskustannusten kalleus sekä sitoutuminen kunnossapitoon ja kuljettamiseen.

Autoilun vahva asema ja yksityisautopainotteisen liikennejärjestelmän pitkälti kyseenalaistamaton ja itsestään selvä asema (kts. Lybäck 2002, 21; Uusitalo 1986a, 30 ja Järvelä 2002, 209) vaikuttaa todennäköisesti merkittävästi yksilöiden autoriippuvuuden syntyyn ja suuruuteen. Syynä yksityisauton kyseenalaistamattomaan asemaan saattaa olla mm. se, että siitä on tullut huomaamaton ja miltei itsestään selvä osa arkipäiväistä elämäämme. Autoilun olemassaoloa ja vaikutuksia on vaikeaa havaita saatikka asettaa

kyseenalaiseksi. Autoliitännäiset tilanteet ja auton käyttömuodot rakentuvat sekä rakentavat olemassaolonsa monimutkaisten riippuvuussuhteiden varaan. Lukuisat sosiaaliset tekijät ja valinnat, kuten asuinpaikka ja lasten ikä ja määrä vaikuttavat auton käytön lisääntymiseen. Vakiintuessaan auton käyttötapa liittyy osaksi laajenevaa toiminnallista kokonaisuutta. Esimerkkinä vaikkapa auton omistamisen automarkettien käyttöä lisäävä vaikutus. (Lybäck 2002, 21; Ks. myös Rajanti 2002, 28-31; Pantzar 1996, 62-63; 1995, 48.)<sup>30</sup>

Uusitalo (1986b, 109) tutkimuksessa pääasiallisin yksityisautoilun syy oli joukkoliikenteen huono saatavuus (41% vastaajista mainitsi tämän). Etenkin maaseudulla tämä oli yleistä, mutta myös kaupungeissa kolmasosa piti tätä tärkeimpänä syynä. 21% ilmoitti mukavuuden halun syyksi autoiluun. 18% kertoi tarvitsevänsä autoa päivittäisessä työssään ja 9% perheenjäsenten kuljetukseen. Tämä on ympäristön kannalta rohkaiseva tulos, sillä suurimpaan syyhyn eli joukkoliikenteen saatavuuteen on mahdollista vaikuttaa mm. poliittisilla päätöksillä.

Toiskallio (2001) on selittänyt auton menestystarinaa vanhaan vastaamisen ja uuden tarjoamisen yhdistelmällä, sillä että auto vaatii taloudellisen, taidollisen, totunnaisuuden, sosiaalisen ja moraalisen sitoutumisen muotoja, joista nykyinen elämä ja jotkin vanhoista utopioista rakentuvat (Mt., 16). Eero Suonisen mukaan (1993) yksilöillä on nykyisin periaatteessa paljon valinnan mahdollisuuksia, mutta ei välttämättä käytännössä, sillä oudot valinnat, johtavat helposti hankaliin selittelytilanteisiin. Selittelytilanteiden karttamisen seurauksena huomaamattamme tekemämme ja yksilöllisiksi kokemamme valinnat urautuvat ja muodostuvat yhteiskunnallisiksi instituutioiksi. (Mt., 41.) Pantzar (2001) selittää autoriippuvuuden synnyn ja suuruuden olevan seurausta mm. kaavoitus- ja liikennepolitiikasta, teknologian vallasta ja mm. teknologian vakiintumisen prosesseista (Mt., 1996, 50)

Kylmän ilmaston lisäksi harva-asutus on Suomen erityispiirre, joka voi

---

30 Toisaalta Uusitalon (1979, 116-124, 148) tutkimuksessa muut kuin taloudelliset tekijät eivät vaikuttaneet merkittävästi auton käyttöön tai hankkimiseen, lukuun ottamatta alle kolmekymmentävuotiaiden suurempaa halua kuluttaa rahaa autoon.

tietenkin vaikuttaa myös tamperelaisten autoilumääriin. Esimerkiksi joukkoliikenteen järjestäminen on haja-asutusalueilla taloudellisesti haasteellisempaa. Myös yhteiskunnan rakenne voi tehdä autoilusta välttämätöntä, mutta tämä koskee Tampereen sijasta enemmänkin hajaisempia asuinalueita.

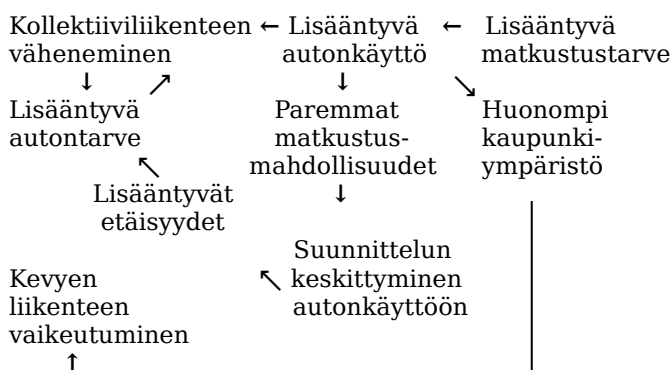
Rannikon mukaan työelämän, asumisen ja palveluiden organisointi tekee autosta usein välttämättömyyden. Monien on vaikeaa yhdistää arjen rutiineja, kuten työmatkaa ja lasten päivähoitoon viemistä ilman autoa. Niinpä liikkumistavan päättäminen ei ole välttämättä yksilölle aito valintatilanne. Rakenne tällaisessa tilanteessa on monesti ympäristöä kuormittavaan ratkaisuun johtava, minkä vuoksi on turha syyllistää yksittäisiä kansalaisia. (Mt., 2001.) Yhteiskuntapoliittisesti kysymys onkin viime kädessä siitä, mitkä yhteiskunnalliset toimijat ja tahot pystyvät vaikuttamaan autoriippuvuuteen ja millä keinoilla (Järvelä 2002, 209). Autoriippuvuutta voidaan vähentää mm. poliittisella päätöksenteolla (kts. esim. Järvelä 2002, 235-238).

Ympäristöpolitiikan näkökulmasta autoilu Tampereella ja suurkaupungeissa näyttäytyy hyvin eri valossa. Tampereelta ja Suomesta puuttuvat tai esiintyvät huomattavasti lievempinä ruuhkien, savusumujen ja luonnollisen liikkumisen esteiden (valtaväylät) aiheuttamat ympäristöongelmat. Mutta esimerkiksi meluhaitat, kaupunkitilan käyttöön, parkkeeraukseen, ja mm. hajapäästöihin liittyviä ongelmia löytyy Suomestakin. (vrt. Järvelä 2002, 209-210.)

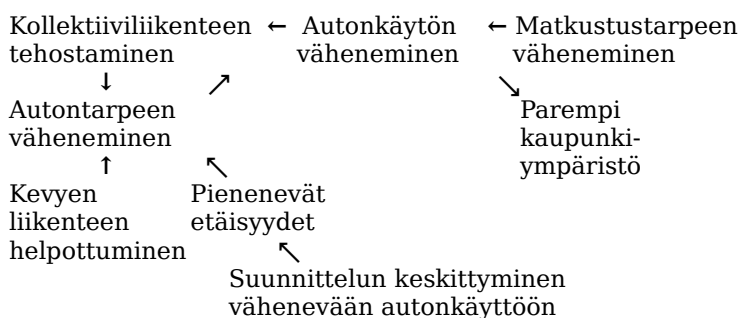
Liikkumisen vaikutukset ovat sekä paikallisia, alueellisia ja globaaleja. Ajallisesti ne ulottuvat usein muiden ympäristöongelmien tavoin pitkälle tulevaisuuteen ja vaikuttavat tulevien ihmisten ja muiden lajien elinolosuhteisiin. Tietyn liikkumistavan lisääntyminen voi myös rajoittaa toisia liikkumistapoja. Esimerkiksi joukkoliikenne monesti näivettyy, mikäli liikennejärjestelmässä keskitytään subventoimaan yksipuolisesti yksityisautoilua (vrt. esim. Nurmela 1996, 159). Myös haastateltujen kommentteista löytyi kritiikkiä liikkumismuotoja ja niiden aiheuttamia ympäristöhaittoja kohtaan. Arto yksilöi monipuolisimmin erilaisia autoilun

aiheuttamia ongelmia, kuten maaperän saastuminen, kolarit ja ihmisten hoitokustannukset, uusiutumattomien raaka-aineiden kuluminen, teiden hoitokulut ja motorisoidun liikkumisen passivoiva vaikutus. Vaikka tässä keskitytäänkin vain ongelmien analysointiin, on liikkumismahdollisuuksien lisääntymisellä tietenkin paljon positiivisiakin seurausvaikutuksia.

Koskiahon (1997, 186) esittelemät kaupunkiliikenteen huono kehä- ja hyvä kehä -kaaviot havainnollistavat hyvin liikennejärjestelmien monimutkaisuutta ja sitä, miten liikennepoliittisilla päätöksillä on ketjumaisia seurauksia. Käytännössä kuten Nurmelakin (1996, 159) on todennut, autoilu ja joukkoliikenne ovat toistensa substituutteja. Toisen vahvistuminen vähentää toisen käyttömahdollisuuksia ja päinvastoin. Kaaviosta käy ilmi myös kaupunkiympäristön laadun ja autoilun määrän välinen yhteys.



**Kaavio 1. Kaupunkiliikenteen huono kehä (Koskiaho 1997, 186)**



**Kaavio 2. Kaupunkiliikenteen hyvä kehä (Koskiaho 1997, 186)**

Liikenne on hyvä esimerkki järjestelmän vaikutuksista (ja polkuriippuvuudesta). Esimerkiksi kun bussin sijaan valitaan auto, heikkenee

linja-auton palvelu ja jäljelle jääville linja-auton käyttäjille linja-autojen tarjoama palvelu tulee vähemmän houkuttelevaksi, mikä rohkaisee myös heitä käyttämään autoa. Mitä enemmän autoa käytetään, sitä tärkeämmäksi muodostuu työnantajille ja palveluntarjoajille olla saavutettavissa autolla. Ja vähemmän tärkeäksi linja-autolla. (European sustainable cities 1995.)

Lybäckin seuraava erittely auttaa ymmärtämään sitä mekanismia, jossa ihmisten valinnan mahdollisuudet liikkumisen suhteen vähenevät. Henkilöautoa ja liikennejärjestelmää voitaisiin kutsua juurtuneeksi teknologiaksi, sekä aktantiksi <sup>31</sup> teknologiaksi. Tällöin teknologia ymmärretään passiivisen objektin sijaan inhimillistä toimintaa ja todellisuutta muokkaavana aktiivisena tekijänä. Paitsi mahdollisuuksia luo aktantti teknologia pakkoja, supistaen valinnan mahdollisuuksia. Vahvasti autoihin nojaava liikennejärjestelmä pakottaa ihmiset käyttämään autoja heidän mieltymyksistään riippumatta. (Lybäck 2002, 21.)

Lybäckin (2002, 16-17) esitystä autoilun haittojen vähentämiseksi voidaan osittain soveltaa lähes suoraan muunkin liikenteen haittojen vähentämiseksi ja ekososiaalisen liikenteen edistämiseksi. Periaatteessa liikenteen haittoja voidaan näin ollen pyrkiä vähentämään kolmella eri tavalla. 1. teknologisilla innovaatioilla 2. liikkumistarpeiden vähentämisellä sekä 3. muuttamalla elämis- ja liikkumistapoja. Liikkumistarvetta puolestaan voidaan pyrkiä vähentämään periaatteessa kahdella tavalla. 1. spatiaalisella suunnittelulla ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä sekä 2. informaatio- ja tietoliikenneteknologian avulla. (Lybäck 2002, 17.)

Etsittäessä ratkaisuja liikenteen ja autoilun aiheuttamiin ongelmiin toiveita herättävät myös sekä mikro- että makrotasolla ajoneuvotekniset ratkaisut. Erityisesti Suomessa suhtautumistapa ympäristöongelmien ratkaisemisessa on melko teknologiapainotteinen. (Lybäck 2002, 20.) Myös luottamus teknologian kykyyn ratkaista ympäristöongelmia yleisesti on Suomessa vankkaa (vrt. Tanskanen 1997, 144). Tämä selittänee osaltaan sosiaaliaspektin vähäistä huomioimista liikenteeseen liittyvässä ympäristötutkimuksessa. Tänä päivänä

---

31 Lybäck viittaa Bruno Latourin aktantin käsitteeseen (kts. Latour 1987, 84, 89).

tekniset innovaatiot vaikuttavatkin hyvin lupaavilta ja niiden syntyvauhti on nopeaa.

Teknologinen paradigma olisi silti kyseenalaistettava, sillä teknologia ei yksistään kykene ratkaisemaan auto- eikä ympäristöongelmia, vaan ekososiaalisen liikenteen saavuttamiseksi tarvittaisiin laajoja yhteiskunnallisia koko sosiokulttuurista todellisuutta koskevia toiminnallisia, mutta myös tajunnallisia muutoksia. Ekososiaalisen liikennejärjestelmän toteutuminen vaikuttaa kuitenkin tällä hetkellä melko utooppiselta johtuen vahvasta uskosta teknisiin ratkaisuihin ja siitä, että yksityisautopainotteisella liikennejärjestelmällä on vielä pitkälti kyseenalaistamaton ja itsestään selvä asema. (Lybäck 2002, 21.) Teknisten ratkaisujen rajoitteena on, ettei sillä pystytä vaikuttamaan suoraan liikkumismääriin ja tarpeisiin. Itse asiassa jollain teknisellä edistysaskeleella, kuten pakokaasujen puhdistuksella, voi olla sivuvaikutuksena kasvavat liikennesuoritteet. Tietenkin esimerkiksi nopeampi ja mukavampi junayhteys houkuttelee siirtymään autoilusta joukkoliikenteen pariin ja uudet autot ovat suhteessa vanhempiin puhtaampia. Mutta tarkasteltaessa liikenteen kokonaisvaikutuksia ympäristölle, ei kokonaisvaltaista merkittävää edistystä ole tapahtunut, sillä kasvavien autojen ja liikennemäärien tuomat haitat ovat syöneet tekniikan kehityksen tuomat edistysaskeleet (Uusitalo 1986a, 159). Kaikkia keinoja kuitenkin tarvitaan, sillä jokaisessa tavassa on omat hyvät puolensa, mutta yksinään ne ovat kaikki rajallisia.

Haasteena on ollut myös mm. tilan ja yksityisyyden tarve sekä tietoliikennetekniikan rajoitukset. Osa ongelmista liittyy tottumuksiin, mutta monissa ammateissa on mahdotonta korvata fyysistä läsnäoloa vaikkapa tietoliikenneyhteyden avulla. Tämä tuli ilmi myös monien haastattelujen yhteydessä. Moni oli kiinnostunut etätyöstä, mutta koki ettei se sovi juuri hänen ammattiinsa. Jotkut sanoivat olevansa liian sosiaalisia pystyäkseen työskentelemään kotona. Tekniikan kehittyessä voinee virtuaalinen kommunikointi korvata kuitenkin osan ihmisten liikkumista vaativista kasvokkaisista kohtaamisista.



Lauri Virrankoski (2001) pitää ilmeisenä, että useimpien liikenteen ympäristö- ja muiden haittojen merkittävä lieventäminen vaatisi auton kulttuurisen aseman tarkistamista. Virrankosken mielestä olisi pyrittävä autoliikenteen suoritteiden, autokannan ja väyläverkoston nollakasvuun. Tähän voitaisiin päästä ylikansallisilla poliittisilla päätöksillä (esim. EU) ja taloudellis-teknisellä kehityksellä. Myös ihmisten valinnoilla ja poliittisella tahdonmuodostuksella, joiden pohjana on kulttuurin muutos, on tärkeä rooli. (Mt., 256.)

### **7.3. Etiikan ja luotettavuuden tarkastelua**

Eettiset näkökohdat olivat läsnä tutkimuksen teossa jo aiheen valinnasta ja tutkimuksen suunnittelusta lähtien, mm. teemahaastattelurungon muotoiluun sekä haastattelujen tallentamiseen liittyvien eettisten pohdintojen kautta. Jo haastateltavien valinta ja valintatapa vaati eettistä pohdintaa. Harkitsin, mitä on tutkimuksen teon ja toisaalta haastateltavien eettisen kohtelun kannalta välttämätöntä ja sallittua kertoa haastattelupyynnömlomakkeessa. Tutkimuksen teossa kiinnitin tietenkin huomiota myös itsestään selviltä tuntuviin, mutta tärkeisiin seikkoihin, kuten tutkittavien oikeudenmukaiseen ja eettiseen kohteluun. Pyrin suojaamaan tutkittavien yksityisyyttä mm. muuttamalla haastatteluun vastanneiden nimet ja jättämällä tunnistamisen mahdollistavat kommentit, tarkat iät ja ammattinimikkeet pois. Itsestään selvänä pyrkimyksenä oli myös noudattaa hyvää makua ja tiedeyhteisön sisäisiä periaatteita. Myös lähteiden ja tuotetun tiedon luotettavuuteen ja mm. lähteiden oikeaan merkitsemiseen liittyy eettisiä kysymyksiä joihin on myös kiinnitetty huomiota.

Tutkijan valinnat rakentavat sosiaalista todellisuutta, minkä vuoksi pohdin myös sitä, millaisia seurauksia mm. eri sanavalintojen käyttöön mahdollisesti liittyy ja mitä olen omilla valinnoillani ja tulkinnoillani tuottamassa ja mahdollistamassa. Tutkimuksen teossa tulisi myös pyrkiä käyttämään saatavilla olevaa tietoa "tasapuolisesti" valikoimatta omien tarkoituksien tai

arvojen kannalta myönteistä tietoa ja päin vastoin. Pysin huomioimaan myös tämän.

Tutkimusten etiikan kannalta yleisö ja tutkimusten vaikuttavuus yleisöön on keskeisessä asemassa. Tutkimuksia tehtäessä ja erityisesti julkaistaessa etiikka nousee keskeiseen osaan sitä kautta, että tutkimuksilla ja niiden tuloksilla voidaan legitimoida ja perustella yhteiskunnallisia muutoksia tavoittelevia tekoja. Millaisia poliittisia johtopäätöksiä tutkimuksista voi tehdä? Ja kuinka yhteiskuntaa tutkivat voivat olla varmoja siitä, että yleisö hyväksyy tutkimuksesta mahdollisesti seuraavat poliittiset vaikutukset? Aina on olemassa riski, että tieteellistä tietoa voidaan käyttää väärin tai poliittisesti arveluttaviin tavoitteisiin pyrittäessä, mutta tieteen perustavan periaatteen mukaista on silti seurata analyysin kulkua huolimatta siitä mihin se johtaa. (Alasuutari 2007, 234-235.)

Opinnäytetöissäkin tämänkaltaiset tekijät on hyvä huomioida, vaikka opinnäytteet tuskin nostattavat suuria yhteiskuntaa kuohuttavia keskusteluja. Yksi itsestään selvä etiikkaan liittyvä seikka on ollut se, että olen pyrkinyt tekemään tutkimusta huolellisesti ja systemaattisesti, sillä tieteellisen tutkimuksen lähtökohtana on se, että tutkimus vaikuttaa ympäristöön ja sillä on siten aina myös eettisiä seurauksia ja sitä kautta vastuuta. Tämä korostuu etenkin ympäristötutkimuksessa, joka ainakin tässä tapauksessa on vahvasti sidoksissa jokapäiväisen elämän käytäntöihin ja politiikkaan.

#### **7.4. Tutkimuksen anti**

Tutkimus selkiytti ja vahvisti oletusta arkielämän valintoja ohjaavien pakkojen olemassaolosta arkielämän ympäristöpoliittisissa käytännöissä. Yhtenä tuloksena voi siis pitää jo sitä, että 'todelliseksi' osoittautunut pakkorako auttaa hahmottamaan paremmin tätä kuviota ja sitä, miten kuluttajat merkityksellistävät näitä pakkoja ja kokevat yleensäkin tilanteen.

Vaikka pakkoraon kaltaisten käsitteiden 'todellisuus' on aina määrittelykysymys, tutkimuksen perusteella voisi sanoa, että pakkorako on tutkimuksellisesti käyttökelpoinen käsite ja sitä kautta 'todellinen.' Pakkorako ei ole kuitenkaan sillä tavalla vakiintunut käsite, että haastatellut tamperelaiset olisivat itse puhuneet siitä täsmälleen samalla termillä. Se ei ole myöskään mitenkään selvärajainen termi ja sillä voidaankin periaatteessa viitata monenlaisiin pakkoihin. Pakkoraon – niiden tekijöiden, jotka estävät tekemästä vapaasti liikkumiseen liittyviä kulutusvalintoja - voi kuitenkin sanoa ilmenevän tamperelaisten elämässä konkreettisesti monin tavoin.

Pakkorako vaikuttaa esimerkiksi työpaikan valintaan, mm. saavutettavuuden tai sijainnin ja joukkoliikenteen tarjonnan kautta siten, että liikkumista pitää mukauttaa näiden tekijöiden mukaan. Pakkorako ilmeni aineistossa myös taloudellisina pakkoina, esimerkiksi siten, että ei voitu valita liikkumistavaksi autoa taloudellisista syistä. Pakkorako vaikuttaa myös polkuriippuvuuden kautta. Esimerkiksi Markon ajokortin ajamatta jättäminen 'ohjasi' hänen myöhempiä liikkumisvalintojaan. Lisäksi pakkorako ilmeni ajallisten pakkojen, kuten aikataulujen ja kiireen kautta. Jos kaupunkilaisella ei ole tai hän kokee, ettei hänellä ole aikaa riittävästi, ei hän välttämättä voi valita jotain kulkumuotoa sen (todellisen tai kuvitellun) hitauden vuoksi. Myös mukavuuteen liittyvät tekijät ilmensivät pakkorakoa kaupunkilaisten arjessa. Samoin perhe ja perheeseen liittyvät sosiaaliset sidokset muihin ihmisiin ja yhteiskuntaan toimivat pakkorakona.

Tutkimus herätti myös kiinnostavia ajatuksia liikkumisvalintoihin liittyvästä vastuusta ja valinnanvapauden mahdollisuudesta suhteessa pakkoraon valtaan. Valitsevatko tamperelaiset itse pakkorakonsa tai pakkoraon lailla toimivat olosuhteensa? On selvää, että pakkorako, esimerkiksi huonot joukkoliikenneyhteydet, kaventavat monesti liikkumiseen liittyviä välittömiä valinnanmahdollisuuksia, erityisesti lyhyellä aikavälillä. Vaikuttaa kuitenkin liioitellulta sanoa, että pakkorako estäisi täysin liikkumasta ympäristövastuullisesti tai valitsemasta olosuhteitaan. Esimerkiksi ympäristövastuullisen liikkumisen kannalta parempaa asuinpaikkaa.

Nykyisellä yhdyskuntarakenteella ja asuntojen hintatasolla kaikki eivät kuitenkaan välttämättä voi muuttaa yhtäkkiä hyvien kulkuyhteyksien äärelle.

Vastaajajoukon perusteella vaikuttaa siltä, että osa ihmisistä valitsee tietoisesti olosuhteitaan ympäristön ja liikkumisvalintojen kannalta ja osalle taas muut seikat, kuten asuinympäristö on tärkeämpi. Esimerkiksi osalla haastatelluista työpaikan sijainti tai liikkumismahdollisuudet olivat vaikuttaneet valintoihin eli tavallaan pakkorako oli toiminut 'käänteisesti' (sen välttämisen kautta) asuinpaikan valinnassa. Osalla taas muut seikat, kuten asunto, olivat tärkeämpiä. Vapaalle tahdolle jää pakkoraon puristuksessa vielä liikkumatilaa, mutta se miten pakottavana ihmiset kokevat sen puristuksen, on yksilöllistä.

Jos ei ole tietoinen pakkoraon vaikutuksista liikkumisvalintoihin, on suurempi riski 'ajautua' tilanteeseen, jossa pakkorako asettaa hyvinkin tiukkoja rajoja valinnoille. Pakkorako ei ole kuitenkaan kiven kova realiteetti, vaan pikemminkin suhteellinen käsite, pakkoraolla on valtaa, jos sille antaa sitä. Sitä ei tarvitse ottaa annettuna vaan ihmisillä on myös valtaa kaventaa tai välttää sitä.

Pakkorakoa voi avartaa omilla valinnoilla ja asennoitumisella. Esimerkiksi Arton toiminta osoittaa, että Tampereella olisi mahdollista liikkua polkupyörällä huomattavasti nykyistä enemmän. Myös tilanteita ja olosuhteita, joissa pakkorako on tiukempi voi pyrkiä välttämään tai muuttamaan. Ihmisethän kuitenkin viime kädessä valitsevat olosuhteensa ja liikkumistapansa, toki olemassa olevien laajempien rakenteiden puitteissa.

Rakenteellisten tekijöiden, kuten infrastruktuurin, tarjonnan ja olemassa olevien liikennejärjestelmien valta ilmenikin selvästi tutkimuksen edetessä. Ne määrittävät hyvin pitkälle, miten ihmiset voivat tietyillä alueilla liikkua, jättäen yksilöille niukalti todellisia valinnan mahdollisuuksia. Siinä mielessä pakkorako on tietyissä tilanteissa hyvinkin rajoittava. Myös se onko kaupunki helminauhmainen, tiivis ja kompakti tai monikeskuksinen, vaikuttaa

liikenteeseen ja sen päästöihin. Ei ole kuitenkaan yksiselitteistä yhteistä ymmärrystä siitä, minkä muotoinen kaupunki olisi ekologisesti muita parempi. (Koskiaho 1997, 184.) Liikkumisen vaatimat inhimilliset ja luonnonresurssit riippuvat pitkälti yhdyskuntarakenteen hajautuneisuudesta. Myös yhteiskunnalliset valtasuhteet on tekijä, joka vaikuttaa suuresti ihmisten mahdollisuuksiin valita liikkumistapansa ja vaikuttaa liikkumisedellytyksiinsä. Esimerkiksi taloudellinen, alueellinen tai sukupuolten välinen epätasa-arvo voi vaikuttaa liikkumisedellytyksiin.

Kaupunkilaisten on kuitenkin monesti vaikeaa vaikuttaa rakenteellisiin tekijöihin, sillä tuloksellinen vaikuttaminen tielinjausten suunnitteluun, puhumattakaan rakentamatta jättämispäätösten edistämisestä, edellyttää käytännössä vähintäänkin vahvaa harrastuneisuutta (Toiskallio (2001, 20). Rakenteiden muuttamiseen ja ympäristöä paremmin huomioivien liikkumisedellytysten luomiseen pitäisi kiinnittää enemmän huomiota, jotta kaikilla alueilla olisi tasapuolisemmat ympäristöllisesti ja sosiaalisesti kestävätkä liikkumismahdollisuudet.

Myös käsitys siitä, että auton omistaminen määrittää vahvasti liikkumisvalintoja, vahvistui myös tutkimuksen aikana.

Liikkumistapavalintojen konkreettisesta 'tapahtumisprosessista' voisi mainita sen, että osa valinnoista rutinoituu eli ne tapahtuvat tottumuksen voimalla itsestään sen kummemmin pohtimatta. Osa valinnoista taas tapahtuu tietoisemmin ja osa tamperelaisista punnitseekin melko tarkkaan esimerkiksi eri vaihtoehtojen vaatimia ajallisia ja taloudellisia resursseja.

Tärkeimpiä tutkimusprosessin aikaisia oivalluksia lienee ollut ymmärtää liikkumisvalintoihin vaikuttavien seikkojen moninaisuus ja se, kuinka haasteellista on arvottaa tai laittaa 'paremmuus' järjestykseen eri liikkumistapoja suhteessa niiden ympäristövaikutuksiin.

Yksi yllättävimmistä havainnoista oli ihmisten liikkumiseen ja siihen liittyvään valintaan liittyvän tiedon ja pohdinnan määrä. Monet vastaajat myös kyseenalaistivat eri liikkumismuotojen yksioikoisen arvottamisen. Jokaisella

liikkumistavalla on hyvät ja huonot puolensa, ja niiden paremmuus on suhteellinen käsite, joka riippuu tilanteesta. Ei ole mitään yhtä ihanteellisinta liikkumismuotoa, vaan eri liikkumistapojen 'hyvyys' on aina suhteessa tilanteeseen, arvoihin ja siihen, mitä liikkumiseltaan haluaa. Jos ympäristöarvot ja hyötyliikunta ovat tärkeitä, on lyhyillä matkoilla pyöräily ihanteellisin tapa liikkua. Jos taas priorisoidaan nopeutta ja 'helppoutta' tai kuljetettavaa on enemmän, on auto ihanteellisin ja jos matka on pidempi on juna monesti ihanteellisin tapa liikkua.

Liikkumistapojen ihanteellisuuden suhteellisuuden lisäksi kaupunkilaisten päätöksentekoa hankaloittaa se, että on tehtävä kompromisseja eri tarpeiden ja toiveiden välillä, sillä harvoin valitun liikkumismuodon kaikki ominaisuudet vastaavat tilanteen ja liikkujan vaatimuksia.

## **7.5. Pohdintaa**

Käsitykseni liikkumisvalinnoista ja niihin vaikuttavista tekijöistä on selkiytynyt, mutta toisaalta tullut myös moniulotteisemmaksi, pohdittuani liikkumisvalintoja eri näkökulmista, etäältä ja kriittisesti. Olen uskoakseni onnistunut käsittelemään liikkumistapavalintoja jossain määrin uudella tavalla, esimerkiksi arkielämän ympäristöpolitiikan perspektiivin ansiosta. Ylipäätään sosiaalitieteellistä liikennetutkimusta ei ole tehty vielä riittävästi. Tutkimusotteeni tuoreus johtuu osaltaan eri tutkimusotteiden yhdistämisestä.

Jälkikäteen tekisi jokainen tutkija varmasti tutkimuksensa prosessista viisastuneena hieman eri tavalla. Jos tekisin tutkimukseni uudestaan, rajaisin tutkimuksen lähteet ja sisällön tarkemmin. Sisältörikkaan tutkimuskohteen kanssa käy helposti niin, että teksti ja tutkijan mieli lähtee rönsyilemään, mikä tekee tutkimuksen koossapitämisestä työlästä. Tutkimusprosessi on opettanut tutkimusmenetelmien osalta siten ennen kaikkea selkeän rajaamisen tärkeyden.

Keskittyisin ehkä myös enemmän itse aineistosta kumpuaviin asioihin ja niiden käsittelemiseen 'pienemmillä' teorioilla. Giddensin teorioiden sijaan käyttäisin ehkä enemmän pakkoraon tapaisia välittömämmin alkuperäisen ideani ytimeen ja tematiikkaan pureutuvia teoreettisia käsitteitä. Käyttäisin teoreettisena näkökulmana myös ehkä enemmän toimijaverkkoajattelua, jonka mahdollisuudet ymmärsin vasta aivan tutkimukseni loppuvaiheessa.

Ympäristö asettaa tiettyjä rajoitteita eliöille ja siten myös ihmisille ja nämä tulisi huomioida päätöksenteossa. Nämä rajoitteet näkyvät konkretisoituneena myös liikkumisessa. On mahdotonta liikkua rajattomasti energiaa ja luonnonvaroja vaativilla tavoilla. Se missä tällainen raja kulkee on kiinnostava kysymys, mutta toisen tutkimuksen paikka, jos sitä ylipäättään on mahdollista tarkasti määrittää.

Kuten monien ympäristölle haitallisten inhimillisten tekijöiden suhteen, voi liikkumisenkin suhteen olla mahdotonta saavuttaa todella kestäviä käytäntöjä niin kauan kuin postmodernia länsimaalaista elämäntapaa ei tarkastella ja muuteta kokonaisvaltaisesti. Ajatellaan esimerkiksi tavallista normien mukaan elävää perhettä, jossa vanhemmat käyvät kokopäivätoissa, hoitavat lapsia, pitävät huolta omakotitalostaan, harrastavat monia asioita ja hoitavat sosiaalisia suhteitaan ja muita tarpeitaan. Tämä kaikki on nykyolosuhteissa monesti mahdotonta tai ainakin hankalaa ilman runsasta motorisoitua liikkumista, ilman valtavat määrät energiaa ja raaka-aineita vaativia laajoja liikenneverkostoja ja ympäristön muokkaamista, joilla on kauaskantoisia vaikutuksia ympäristöön.

Onko kulttuurimme kokonaisuudessaan asettama pakkorako sittenkin liian ahdas kokonaisvaltaisesti kestävä liikuttamiseksi? Ainakaan ekososiaalisesti kestäviä liikkumismahdollisuuksia ei välttämättä ole tällä hetkellä mahdollista tarjota kaikille suomalaisille. Tampereella tilanne on sikäli parempi, että Tampere on suhteellisen pieni alue, missä etäisyydet ovat suomalaisittain lyhyehköjä ja esimerkiksi joukkoliikenteen taso on parempi kuin monilla pikkupaikkakunnilla.

Kaikkea vastuuta liikkumisvalinnoista ei voikaan vyöryttää yksittäisten ihmisten ja heidän tekemiensä liikkumisvalintojen harteille. Jos esimerkiksi taloudelliset ja muut rakenteelliset syyt, kuten huono kaavoituspolitiikka, luovat paineita muuttaa pidempien kulkumatkojen päähän, ei ole kovin hyödyllistä syyllistää yksilöä tästä. Toisaalta yksilöiden pitäisi kritisoida vallitsevia rakenteita ja vaatia mm. infrastruktuuria kestävämmille liikkumistavoille. Ainakin periaatteessa demokratiassa on pyrkimys toteuttaa sellaista liikennepolitiikkaa, jota yksittäiset kansalaiset haluavat. Yksilöt ovat osaltaan vastuussa siitä, kenelle antavat liikennepoliittista valtaa.

Vallitsevat liikennejärjestelmät ovat palautumattomia, ne vaativat alati tehokkaampien ja parempien väylien ja moottorivälineiden luomista. Mikäli haluamme joustavaa liikkumisympäristöä, vaatii se tietoista yksinkertaistamista rakenteisiin. Olisi omaksuttava myös uusi liikennekulttuuri ja uusia luonteeltaan kulttuurisia ja teknisiä innovaatioita, jotka perustuvat uusiin ajattelutapoihin. (Koskiahio 1997, 178.)

Yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää tulisi kehittää huomattavasti nykyistä pitkäjänteisemmin ja ympäristöä kokonaisvaltaisesti huomioivammin ekososiaalisempaan suuntaan. Tarvitaan lisää tutkimusta, ennen kuin voidaan tehdä järkeviä ja merkittäviä päätöksiä mm. kaupunkiliikenteen ympäristöhaittoihin vaikuttaviin rakenteisiin.

Keinoina ympäristön paremmin huomioivien liikkumisvalintojen toteutumiselle voisivat olla mm. joukko- ja kevyenliikenteen toimintaedellytysten parantaminen ja yhdyskuntarakenteen hajautumiskehityksen pysäyttäminen. Liikennepolitiikalla olisi mahdollista lisätä merkittävästi kevyen ja joukkoliikenteen suosiota. Teknisiäkin keinoja tarvitaan. Esimerkkeinä erilaisten henkilökohtaisten ja joukkoliikenteeseen lukeutuvien sähkö- ja biokaasukäyttöisten ajoneuvojärjestelmien kehittäminen. Myös auton vuokrausta ja yhteisomistusta ja muita lainaamis-idealla toimivia yhteiskäyttöisiä kulkuvälineitä ja järjestelmiä voitaisiin kehittää<sup>32</sup>.

---

32 Auton vuokraus tai yhteisomistus on mielenkiintoinen osaratkaisu yksityisautoilun aiheuttamiin ongelmiin. Siinä saavutetaan autoilun edut ilman esim. tilaongelmaa ja kalliita investointeja. Myös



Potentiaalia löytyy myös eettisesti ja ekologisesti kestävien biopolttoaineiden kehittämisessä, taloudellisissa keinoissa, kuten verotus, ruuhka ja parkkimaksuissa sekä liikennepoliittisten ja -kulttuuristen uusien innovaatioiden kehittämisessä. Esimerkiksi autoverotusta ja vakuutuksia kannattaisi muuttaa ajoneuvojen käytön verottamiseen, omistamisen sijaan.

Yksittäisellä kuluttajalla ei ole mitään keinoa verrata toisiinsa tuotteiden ympäristölle aiheuttamia vaikutuksia (Haila 2001, 238). Siksi liikkumisenkin kohdalla olisi tärkeää, että yritykset, julkinen valta ja muut toimijat helpottaisivat ihmisten kulutusvalintojen tekemistä. Mm. tuottamalla käytännöllistä ja helposti saatavilla olevaa tietoa liikkumisvalintojen ympäristövaikutuksista. Nämä keinot pätevät todennäköisesti monelta osin Tampereenkin kohdalla. Harvaan asuttu ja pitkien välimatkojen Suomi, asettaa tiettyjä ehtoja esimerkiksi toimivalle joukkoliikenteelle. Lisäksi kahden järven välissä oleva kapea keskusta-alue muodostaa Tampereen liikenteelle omat haasteensa.

Ympäristötietoisuuden realisoituminen käytännön toimiksi vaatisi ilmeisesti vaihtoehtoisten hyödykkeiden ja palveluiden tarjonnan selvää kasvua (Pantzar 1996, 119). Riittävän hyvät mahdollisuudet on varmasti välttämätön, muttei kuitenkaan riittävä ehto ympäristön huomioivan liikkumisen toteutumiselle. Pantzarin kirjoituksen jälkeenhän yksilöiden ympäristön huomioivan kuluttamisen valinnan mahdollisuudet ovat vaikkapa ruoan osalta lisääntyneet, mutta liikenteen osalta eivät. Joukkoliikenteen taso on monesti päinvastoin heikentynyt säästöjen ja lakkautettujen linjojen myötä.

Olisi tutkittava myös enemmän sitä, millainen asumis- ja kaavoituspolitiikka olisi pitkällä aikavälillä ja kokonaisvaltaisesti tarkasteltuna kestäväntä. Kuinka olisi mahdollista kehittää ympäristöä paremmin huomioivia liikkumistapoja ja lisätä mahdollisuuksia ympäristöä huomioiville liikkumisvalinnoille.

Muita mieleen tulleita jatkotutkimusideoita on tutkia mm. miten

---

valmistukseen liittyvät ympäristöongelmat vähenevät.

joukkoliikenteen aikataulut (ja muut joukkoliikenteen ongelmat) voitaisiin kokea vähemmän rajoittavina ja stressaavina, sekä miten paljon eri tekijät vaikuttavat liikkumisvalintoihin. Olisi myös tarpeen tarkastella laajemmin sitä, miten 'todenmukainen' käsitys kaupunkilaisilla on ympäristöhaitoista ja miten tämä vaikuttaa ihmisten liikkumisvalintoihin. Onko niin, että riittävät ja 'oikeat' faktat eri liikkumistapojen ympäristövaikutuksista ohjaisivat riittävästi kestävämpiin valintoihin ja mitä muuta kuin tietoa eri liikkumistapojen ympäristövaikutuksista ympäristölle vähemmän haitallisten liikkumistapojen valitseminen vaatisi? Tämän jälkeen olisi helpompaa kehittää vaihtoehtoja liikkumisvalinnoille. Kiinnostavaa olisi myös selvittää, miksi liikenteen ympäristöongelmat vaikuttavat kansalaisten ja monesti päättäjien ja liikennesuunnittelijoidenkin mielissä pelkistyvän lähinnä pakokaasupäästöihin ja miten tietoisuutta tästä asiasta voitaisiin laajentaa?

Kuten Pantzar (1996) on todennut, tarvitsemme myös lisää tietoa markkinoiden tavaramonimuotoisuuden kehityssuunnista ja erityisesti siitä, minkälaisia rutinoitumisen tapaisia "sisäsyntyisiä voimia" kulutuskäyttäytymisen muuttumiseen liittyy. Mainonnan kaltaisten ulkopuolisten voimien sijaan huomio tulisi kiinnittää enemmän kulutuksen rituaaleihin ja valinnoista muodostuviin ketjureaktioihin, jotka laukaisevat kokonaisia valintojen ketjuja. Kannattaisi myös kiinnittää huomiota pienten päätösten tyranniaan, eli siihen miten jotkin varhaiset harmittomilta vaikuttavat kulutusvalintamme ovat taipuvaisia synnyttämään pitkän aikavälin vaikutuksia arjen ja kulutusyhteiskunnan toimintaan. (Mt., 116.) Tiettyjen liikkumisvälineiden omaksuminen johtaa tietynlaiseen elämäntapaan, joka puolestaan lisää jo valittujen liikkumisvälineiden tarvetta (Pantzar 1996, 79).

Aineistossa oli monia mielenkiintoisia ajatuksia herättäviä kohtia, joista erityisesti Villen vastaus kysymykseen siitä, tulisiko vastaajalle vielä mieleen joitain muita ongelmia, joita liikenne aiheuttaa hänelle tai yhteiskunnalle? - herätti erityisen mielenkiintoisen ajatusketjun. Lyhyessä vastauksessaan hän pohti miljardin Kiinalaisen auton hankintaa. "Vast: ( ) jos kiinalaisia on miljardi ja niille kaikille (pitäis saada auto?) [---]." Tämä herätti

kysymyksen Kiinalaisten yhtäläisestä oikeudesta autoiluun ja siitä, mitä tapahtuisi, jos tällainen oikeus pyrittäisiin toteuttamaan. Vaikutukset olisivat todennäköisesti valtavia sekä paikalliselle että globaalille ympäristölle ja ihmisille mm. päästöjen, tilan, raaka-aineiden ja viljelysmaan vähenemisen vuoksi, minkä vuoksi se ei olisi toivottavaa. Kysymys on siksi erityisen kiinnostava ja tärkeä, että juuri se tekee tamperelaisten autoilusta ympäristöoikeudenmukaisuuteen kytkettyä eettistä kysymystä.

Ei siis riitä, että tamperelaisten liikennettä ja etenkin autoilua ja sen välittömiä vaikutuksia Tampereen ja Suomen ympäristöön tarkastellaan paikallisesti, vaan on tarkasteltava liikennettä globaalina ympäristöongelmana (vrt. Järvelä, 210). Kiinalaiset (ja ylipäätään teollisesti kehittyvien maiden kansalaiset) eivät todennäköisesti halua luopua oikeudestaan autoiluun ja muuhun länsimaiseen elintason niin kauan, kuin me vauraiden teollisuusmaiden asukkaat kulutamme kohtuuttoman suuren osan maapallon luonnonvaroista. Länsimaisen elintason laajentaminen globaaliksi 'käytännöksi' on kuitenkin ekologisesti kestänyt<sup>33</sup> ja asettaa nykyisen laajuisen autoilun ja ehkä muidenkin runsaasti luonnonvaroja kuluttavien liikennejärjestelmien legitimitetin kyseenalaiseksi.

Tässä kohdin ajattelumallini on hyvin lähellä Kortelaisen (2005) esittämiä toimijaverkkoajatteluun ja relationaaliseen tilakäsitykseen liittyviä ajatuksia.<sup>34</sup> Tavallisesti määrittelemme itseämme lähellä olevan ympäristön, perinteisen (rajoittuneemman) tilakäsityksen näkökulmasta, jolloin lähiympäristö on kehämäisesti ympärillemme levittäytyvä alue tai vyöhyke. Tämä katkaisee kuitenkin yhteydet ylikansalliseen (alati lisääntyvään) vuorovaikutukseen ja puhdistamme näin tilan keinotekoisesti paikalliseksi. Relationaalissa tilakäsityksessä lähiympäristöstä muodostuu varsin erilainen kuva. Lähiympäristöä onkin absoluuttisesti lähellä ja kaukana sijaitsevat tilat ja paikat, joihin olemme yhteydessä. Ostaessamme esimerkiksi banaanin

---

33 Esimerkiksi Garner (2000, 20) on todennut, että ympäristöystävällisempien kulkuneuvojen tuottamisen sijaan ainoa merkittävä ratkaisu olisi vähentää dramaattisesti tiekulkuneuvojen kokonaismäärää, sillä esimerkiksi katalysaattorit eivät poista mm. teiden ja autojen tuotannosta ja käytöstä aiheutuvia hiilidioksidipäästöjen ja energiakäytön ongelmia.

34 Tutustuin Kortelaisen näkemyksiin vasta omien ajatusteni jälkeen, minkä vuoksi en ole hyödyntänyt tutkimuksessani laajemmin näitä mielenkiintoisia käsitteitä.

kytkeytyvät Keski-Amerikan plantaasien ympäristö- ja sosiaaliset olot lähiympäristöömme. Samalla myös ympäristövastuumme ulottuu yhteyksien kautta hyvinkin kaukaisiin kohteisiin. (Mt., 53.)

Soveltaessamme tätä näkemystä liikkumisvalintoihin, valitessamme liikkumiseen polttoaineita vaativan liikkumismuodon, olemme polttamisen aiheuttamien suorien ympäristöongelmien lisäksi vastuussa mm. öljynjalostamisen, -kuljettamisen ja -porauksen aiheuttamista ympäristöongelmista. Ja käänteisesti voidaan ajatella, että vaikkapa ekosähköä käyttävä juna on tästä näkökulmasta eettisempi vaihtoehto, sillä siihen ei liity yhtä ongelmallisia yhteysverkostoja.

Jotta globaali oikeudenmukaisuus ja maapallon kestävä tulevaisuus kyettäisiin turvaamaan, olisi ei-länsimaisten ihmisten oikeus samansuuruiseen luonnonvarojen käytön osuuteen huomioitava myös liikennepolitiikassa ja liikennekulttuurin kehittämisessä. Tarvitaan kokonaisvaltaisesti uudenlaista liikennepolitiikkaa ja -kulttuuria ja relationaalista tilakäsitystä, jotta mahdollistetaan kestävät liikkumisvalinnat.

Liikkumisvalinnat ovat merkittävästi tulevaisuutta muovaavia eettisiä ja kansainvälistä politiikkaa koskevia tekoja, jotka koskevat myös globaalia pohjoinen-etelä problematiikkaa. Liikkumisvalinnoilla on merkittäviä seurauksia ympäristölle, yksilöille, muille ihmisille ja eläimille. Vaikutukset ulottuvat koko maapallolle, tulevien sukupolvien edustajiin asti, minkä vuoksi se miten ja mihin liikkumisvalinnat suuntautuvat on tulevaisuuden kannalta erittäin merkittävä kysymys.

## KIRJALLISUUS

Ahonen, Sanna (2006): "Vihreän kuluttajan monet kasvot". Teoksessa Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.): *Arkielämän ympäristöpolitiikka*, s.72-86. Gaudeamus, Helsinki.

Alasuutari, Pertti (1994): *Laadullinen tutkimus*. Vastapaino, Tampere.

Alasuutari, Pertti (2007): *Yhteiskuntateoria ja inhimillinen todellisuus*. Gaudeamus, Helsinki.

Demeritt, David (1998): "Science, Social Constructivism and Nature" Teoksessa Braun, Bruce & Castree, Noel (eds.) *Remaking Reality: Nature at the Millennium*. Routledge, s.172-192. London.

Dunlap, Riley E. (2002): "Paradigms, Theories and Environmental Sociology" teoksessa Frederick H. Buttel, Peter Dickens, Riley E. Dunlap and August Gijswijt (eds.): *Sociological theory and the Environment, Classical Foundations, Contemporary Insights*, s.329-350. Rowman, Lanham.

Ehrnrooth, Jari (1998): "Intuitio ja analyysi". Teoksessa Mäkelä, Klaus (toim.): *Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta*, s.32-33. Gaudeamus, Helsinki.

Eräranta, Kirsi & Moisander, Johanna (2006): "Miten kuluttajaa hallitaan markkinoilla ympäristöpoliittisena toimijana?". Teoksessa Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.): *Arkielämän ympäristöpolitiikka*, s.17-32. Gaudeamus, Helsinki.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha (1998): *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Vastapaino, Tampere.

Eskola, Jari (2007): "Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen tutkimuksen analyysi vaihe vaiheelta". Teoksessa: *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II*. s.159-183. 2. korj. ja täyd. painos. PS-kustannus, Jyväskylä.

Garner, Robert (2000): *Environmental politics*. Basingstoke, Macmillan.

Gerth, Hans H And Mills, C. Wright (Eds.)(1970): *From Max Weber. Essays in Sociology*. Routledge & Kegan Paul LTD, London.

Giddens, Anthony (1982): *Sociology. A Brief But Critical Introduction*. Macmillan, Basingstoke.

Giddens, Anthony (1990): *The Consequences of Modernity*. Polity press,

Cambridge.

Giddens, Anthony (1991): *Modernity and self-identity. Self and Society in the Late Modern Age*. Polity Press, Cambridge.

Haapala, Arto & Naukkarinen, Ossi (toim.) (2006): *Mobiiliestetiikka. Kirjoituksia liikkeen ja liikkumisen kulttuurista*. Kansainvälinen soveltavan estetiikan instituutti, Lahti.

Haila, Yrjö (2001): *Johdanto*. Teoksessa Haila, Yrjö & Jokinen, Pekka. (toim.): *Ympäristöpolitiikka: Mikä ympäristö, kenen politiikka*, s.9-20. Vastapaino, Tampere.

Haila, Yrjö (2001): *Syylisyydentunnon hedelmättömyys*. Teoksessa Haila, Yrjö & Jokinen, Pekka. (toim.): *Ympäristöpolitiikka: Mikä ympäristö, kenen politiikka*, s.235-240. Vastapaino, Tampere.

Hakkarainen, Pekka (2004): "Sosiaalisten ongelmien määrittely – sosiaalisen konstruktionismin näkökulma sosiaalisiin ongelmiin" Teoksessa: Kantola, Ismo, Koskinen, Keijo & Räsänen, Pekka (toim.): *sosiologisia karttalehtiä* , s. 253-266. (3. täysin uudistettu painos). Vastapaino, Tampere.

Hankonen, Johanna (1994): *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta*. Tammer-paino oy, Tampere.

Harvey, David (1990): "Between Space and Time: Reflections on the Geographical Imagination." *Annals of the Association of American Geographers* 80:3. 418-434.

Haukkala, Ville (2003): "Musiikkitalo vai makasiinit? Erään symbolisen kamppailun anatomia". *Tiede & edistys* 4:3. 314-326.

Haverinen, Risto (2006): "Kaupunkilaisen elinympäristöongelma. Käsitteellistämistavat ja puuttumisen mallit." Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsinki.

Heiskala, Risto (1996): *Kohti keinotekoista yhteiskuntaa*. Gaudeamus, Helsinki.

Heritage, John (1984): *Garfinkel and Ethnomethodology*. Polity Press, Cambridge.

Hjorthol, Randi Johanne (1998): *Fordelingsvirkninger av vegtrafikstøy*. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Hoikkala, Tommi & Roos, J-P (toim.) (2000): "Onko 2000-luku elämänpolitiikan vuosituhat?" Teoksessa Hoikkala, Tommi & Roos, J-P (toim.): *2000-luvun elämä – sosiologisia teorioita vuosituhatvuotensa vaihteesta*, s.9-31. Gaudeamus, Helsinki.

Jokinen, Pekka (1995): "Moderniuden ympäristösosiologia". Teoksessa Jokinen, Pekka & Järvikoski, Timo & Rannikko, Pertti: *Näkökulmia*

*ympäristösosiologiaan*, s.39-64. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus, Turku.

Jokinen, Pekka & Konttinen, Annamari (2004): "Realismin ja konstruktionismin kiistaine suhde ympäristösosiologiassa". Teoksessa; Räsänen, Pekka & Ruonavaara, Hannu & Kantola, Ismo (Toim.): *Kiistoja ja dilemmoja. Sosiologisen keskustelun vastakkainasetteluja*, s.87-102. Kirja-Aurora, Turku.

Järvelä, Marja (1996): "Elämäntavan murrokset ja ympäristö". *Tiede & edistys* 2/1996. 97-106.

Järvelä, Marja (2002): "Ajankohtaisia avauksia kaupunkiliikenteen tutkimukseen". Teoksessa Järvelä Marja ym. (toim.) (2002): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*, s.209-240. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.

Järvelä, Marja & Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.) (2002): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.

Kiviniemi, Kari 2007: "Laadullinen tutkimusprosessina" teoksessa Aalto & Valli (Toim., 2007): *Ikkunoita tutkimusmetodeihin II. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*, s.68-84. (uudistettu painos). PS-kustannus. Jyväskylä.

Kortelainen, Jarmo (2005): "Epäpuhteet liittoumat. Luonto ja tila maantieteellisessä". Teoksessa Lehtinen, Ari Aukusti (toim.): *Maantiede, tila, luontopolitiikka. Johdatus yhteiskunnalliseen ympäristötutkimukseen*, s.35-58. Joensuu university press. Joensuu.

Kortteinen, Matti (2000): "Kohti 2000-luvun sosiaalitieteellistä ajattelua – keskustelua Anthony Giddensin kanssa" Teoksessa Hoikkala, Tommi & Roos, J-P (toim.): *2000-luvun elämä – sosiologisia teorioita vuosituhannen vaihteesta*, s. 32-53. Gaudeamus, Helsinki.

Koskiaho, Briitta (1997): *Kaupungista ekokaupungiksi. Urbaanin ekologian eurooppa*. Tammer-Paino Oy, Tampere.

Kotakorpi, Elli & Lähteenoja, Satu & Lettenmeier, Michael (2008): "KotiMIPS kotitalouksien luonnonvarojen kulutus ja sen pienentäminen." *Suomen ympäristö* 43/2008. Ympäristöministeriö, Helsinki. 146 s.

Latour, Bruno (1987): *Science in action. How to follow scientists and engineers through society*. Open University Press, Milton Keynes.

Lehtinen, Ari Aukusti (toim.): *Maantiede, tila, luontopolitiikka. Johdatus yhteiskunnalliseen ympäristötutkimukseen*, s.35-58. Joensuu university press. Joensuu.

Lettenmeier, Michael (2000): "Suomentajan esipuhe". Teoksessa Schmidt-Bleek, Friedrich: *Luonnon uusi laskuoppi. Ekotehokkuuden mittari MIPS*, s.9-19. Gaudeamus, Helsinki.

Luostarinen, Heikki & Väliverronen, Esa (1991): *Tekstinsyöjät: Yhteiskuntatieteellisen kirjallisuuden lukutaidosta*. Vastapaino, Tampere.

Lybäck, Katinka (2002): "Yksityisautoilu kansalaisten liikkumisessa – Tilastollinen tapaustutkimus kaupunkilaisten autoasenteista". Teoksessa Järvelä, Marja; Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*, s.114-144. Jyväskylänopisto, Jyväskylä.

Lähde, Ville (2001): Inhimillisen toiminnan määräytyminen. Teoksessa Haila, Yrjö & Jokinen, Pekka. (toim.): (2001a): *Ympäristöpolitiikka: Mikä ympäristö, kenen politiikka*, s.202-216. Vastapaino, Tampere.

Lähteenoja, Satu (2006): MIPS-menetelmä Suomen liikennejärjestelmän kuvaajana, pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.

Lähteenoja, Satu & Lettenmeier, Michael & Saari, Arto (2008): "LiikenneMIPS Suomen liikennejärjestelmän luonnonvarojenkulutus." Suomen ympäristö. Ympäristöministeriö, Helsinki. 115 s.

Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.) (2006): "Arkielämän ympäristöpolitiikan näköaloja". Teoksessa Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.): *Arkielämän ympäristöpolitiikka*, s.220-225. Gaudeamus, Helsinki.

Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.) (2006): "Mitä on arkielämän ympäristöpolitiikka" Teoksessa Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.): *Arkielämän ympäristöpolitiikka*, s.10-11. Gaudeamus, Helsinki.

Massa, Ilmo (1998): *Toinen ympäristötiede. Kirjoituksia yhteiskuntatieteellisestä ympäristötutkimuksesta*. Gaudeamus.

Mauranen, Tapani (2001): "Satavuotias autoilija. Suomalaisen autonkäytön historiaa". Teoksessa: *Toiskallio, Kalle (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*, s.33-63. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.

Mesimäki, Marja (2004): *Pieni suuri kertomus: kaupunkilaisen ympäristövastuullisen elämäntavan yksilölliset ja yhteiskunnalliset merkitykset*, pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.

Moisander, Johanna (1996): *Attitudes and ecologically responsible consumption*. Tilastokeskus. Tutkimusraportteja 218.

Nurmela, Juha (1996): Kotitaloudet ja energia vuonna 2015. Tutkimus kotitalouksien rakennemuutoksen vaikutuksesta energiankulutukseen. Tilastokeskus, Helsinki.

Pantzar, Mika (1995): 3. "Uutuuden viehätys – modernin kulutuksen kehityssuunnat". Teoksessa Peltola, Johanna (toim.): *Kulutuskulttuuria – sosiologia näkökulmia kulutukseen*, s. 45-59. Helsingin yliopisto. Taloustieteen laitos, oppikirjoja No. 1, Kuluttajaekonomia, Helsinki.



- Pantzar, Mika (1996): *Kuinka teknologia kesytetään, Hanki ja jää.* Kuluttajatutkimuskeskuksen tutkimuksia. Tammi, Helsinki.
- Rajanti, Taina 2002: *”Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia.”* Teoksessa Järvelä ym. (toim., 2002): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*, s.28-48. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.
- Rannikko, Pertti (1995): *”Ympäristötietoisuus ja ympäristöristiriidat”.* Teoksessa Jokinen, Pekka; Järvikoski, Timo & Rannikko, Pertti: *Näkökulmia ympäristösosiologiaan*, s.65-87. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus, Turku.
- Ryömä, Maura (2007): *Urbaani on ekoa: Päivittäisen liikkumisen vaikutus kuluttajan kasvihuonekaasupäästöihin*, pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.
- Saaristo, Kimmo (1994): *Henkilökohtainen ekologia. Onko vihreä elämäntapa vastausyritys moderniin?* Jyväskylän yliopiston sosiologian laitoksen julkaisuja 58, Jyväskylä.
- Sairinen, Rauno & Kanninen, Vesa (2001): *”Tielaitos ympäristöpoliittisena toimijana”.* Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*, s.267-301. SKS, Helsinki.
- Schmidt-Bleek, Friedrich (2000): *Luonnon uusi laskuoppi. ekotehokkuuden mittari MIPS.* Gaudeamus, Helsinki.
- Silverman, David (1993): *Interpreting qualitative data: Methods for analysing Talk, Text and Interaction.*
- Silverman, David (2002): *Doing qualitative research: A practical handbook.* Sage, London.
- Suoninen, Eero (1993): *”Kielen käytön vaihtelevuuden analysoiminen.”* Teoksessa: Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero: *Diskurssianalyysin aakkoset*, s. 48-74. Vastapaino, Tampere.
- Toiskallio, Kalle (2001): *”Mihin auto on ajettu”* Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*, s.7-30. SKS, Helsinki.
- Toivonen, Timo & Räsänen, Pekka (2004): *”Kulutus ja elämäntapa”* Teoksessa Kantola, Ismo & Koskinen, Keijo & Räsänen, Pekka (toim.) *Sosiologisia karttalehtiä*, s.233-248. (3. täysin uudistettu painos) Vastapaino, Tampere.
- Turritt, Anton H. (1995): *”Provincial Innovation in Policy Making: Ontario Moves towards Putting the Public into Public Transportation.”* Teoksessa: Mehta, Michael D. And Quellet, Eric (Eds.) (1995): *Environmental sociology: Theory and practice*, s.367-390. Captus Press, New York.
- Uusitalo, Liisa (1979): *Consumption Style and Way of Life. An Empirical identification and Explanation of Consumption Style Dimensions.* Acta

Academiae Oeconomicae Helsingiensis. Series A:27, Helsinki.

Uusitalo, Liisa (1986a): *Environmental Impacts of Changes in Consumption Patterns*. Gover Publishing, England/ USA.

Uusitalo, Liisa (1986b): *Suomalaiset ja ympäristö. Tutkimus taloudellisen käyttäytymisen rationaalisuudesta*. Acta Academiae Oeconomicae Helsingiensis. Series A:49, Helsinki.

Virrankoski, Lauri (2001): "Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt". Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*, s. 235-266. SKS, Helsinki.

Virtanen, Anne (2000): "Kaupunkien suunniteltu ja eletty ekologisuus." Teoksessa Kortelainen, Jarmo (toim.): *Vihertyvä kaupunkiseutu: suunnittelun ja hallinnan ekomoderni käänne.*, s.184-206. sphi 47, Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.

Weber, Max (1974): *Basic concepts in Sociology*. Translated and with an introd. By H.P Secher. New York, Greenwood Press.

Whitelegg, John (1988): *Transport policy in the EEC*. Routledge, London.

Wynne, Brian (2000): "May the Sheep Safely Graze? A Reflexive view of the Expert - Lay Knowledge Divide". Teoksessa Lash, Scott & Szerszynki, Bronislaw & Wynne, Brian (Eds.): *Risk, Environment and modernity*, s.45-84. Sage, London.

## MUUT LÄHTEET

Buttel, Frederick H. (2001): "*Environmental sociology and the explanation of environmental reform.*" Artikkel PDF-muodossa. Saatavissa osoitteessa:<URL: <http://video.helsinki.fi/yrtti/Buttelli/index.html/>>. [luettu 26.2.2010].

European sustainable cities (1995): Saatavissa www-muodossa osoitteessa:<URL:<http://www.ec.europa.eu/environment/urban/pdf/rporten.pdf>>. [luettu 16.12.2009].

IPCC (2007): *Fourth Assessment Report (AR4) Climate Change 2007: Synthesis Report*. Saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:[http://www.ipcc.ch/publications\\_and\\_data/publications\\_ipcc\\_fourth\\_assessment\\_report\\_synthesis\\_report.htm/](http://www.ipcc.ch/publications_and_data/publications_ipcc_fourth_assessment_report_synthesis_report.htm/)>. [luettu 12.3.2010].

Mäkelä, Kari (2008): *Suomen tieliikenteen päästöt. LIISA 2008 laskentajärjestelmä*. VTT. Tilastokeskus. 45 s. Saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:<http://lipasto.vtt.fi/liisa/index.htm/>>. [luettu 12.3.2010].

Opetushallitus (2010): *Tietopalvelut*. [online] saatavissa www-muodossa

osoitteessa: <URL:<http://www.oph.fi/prime169/prime101.aspx#P> />. [luettu 1.3.2010].

Project 'SceneSusTech (2000): Saatavissa www-muodossa osoitteessa: URL:<http://www.tcd.ie/ERC/pastprojectcars.php>. [luettu 9.2.2010]. (samasta linkistä löytyy tietoja useista projektin julkaisuista ja raporteista).

Rannikko, Pertti. (2001): *Ympäristön ja yhteiskunnan suhteita koskevia teorioita*. Luento [online]. Yrtti, 2001. Yhteiskunta ja ympäristö -luentosarja. Saatavissa www-muodossa osoitteessa:<URL:<http://video.helsinki.fi/yrtti/Rannikko/luento2.html/>>. (linkki: A Tuotannon ja kulutuksen oravanpyörä/ kalvot). [luettu 21.1.2009].

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna. (2006): *KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto* [verkojulkaisu]. Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto, Tampere. saatavissa www-muodossa osoitteessa <URL:<http://www.fsd.uta.fi/menetelmäopetus/>>. [luettu 16.12.2009].

TASE2025 (2010): Liikenteen nykytila Tampereen seudulla. Henkilöliikennetutkimus. Pdf-julkaisu. Saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:<http://www.tase2025.fi/>>. [luettu 17.3.2010].

VTT LIPASTO (2008): *Suomen liikenteen päästöt ja energiankulutus 1980-2028 kuvina*. Saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:[http://lipasto.vtt.fi/lipasto\\_lask\\_tulokset.htm/](http://lipasto.vtt.fi/lipasto_lask_tulokset.htm/)>. [luettu 24.11.2009].

Wickham, James (2000): Cars project (2000): *Scenarios for a sustainable society: Car transport systems and the sociology of embedded technologies*. Saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:<http://www.tcd.ie/ERC/pastprojectcars.php>>. [luettu 19.8.2009].

World transport policy & practice (2009): [online]. Lancaster. saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:<http://www.eco-logica.co.uk/worldtransport.html/>>. [luettu 19.8.2009].

Ympäristöministeriö (2009): Ympäristöministeriön julkaisema sisältödokumentti. (päivitetty 19.8.2009) saatavissa www-muodossa osoitteessa:<URL:<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=316303&lan=FI/>>. [luettu 1.3.2010].

Ympäristötilasto (2005): Pdf-tiedosto. Saatavissa www-muodossa osoitteessa: <URL:[http://pxweb2.stat.fi/sahkoiset\\_julkaisut/ymparistotilasto2005/html/julkaisu.pdf./](http://pxweb2.stat.fi/sahkoiset_julkaisut/ymparistotilasto2005/html/julkaisu.pdf./)>. [luettu 12.3.2010].

## Liite 1.

### Litterointimerkit

lyhyin mitattu tauko alle 1 sekunti	(.)
noin sekunnin pituinen tauko	(.)
noin 2 sekunnin pituinen tauko	(..)
noin 3 sekunnin tauko	(...)
noin 4 sekunnin tauko	(....)
noin 5 sekuntia tai pidempi tauko	(.....)
päällekkäispuhunta alkaa	[
päällekkäispuhunta loppuu	]
haastattelijan kommentti	((     ))
hiljaisemmalla äänellä puhuttu jakso	*       *
kovemmallalla äänellä puhuttu jakso	PUHETTA
painotus tällä sanalla/jaksolla	<u>puhetta</u>
huonosti kuultu puhejakso	(puhetta)
epävarmasti kuultu puhejakso	(puhetta?)
kuulematta jäänyt puhejakso. Mitä pidempi janojen väli, sitä pidempi on kyseinen jakso	(        )
kuulematta/lausumatta jäänyt sanan osa	(puhet- )
nopeammin puhuttu jakso	>       <
hitaammin puhuttu jakso	<       >
äänteen venytys	ky::llä
poistettu puheen kohta/kokonainen vastaus	[---]
nauria	hhh heh