

# **AUTOTTOMUUS**

## **Autosta emansipoitunut elämä?**

Mika Kolu

Tampereen yliopisto

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden  
yksikkö

Sosiologia

Pro gradu -tutkielma

Huhtikuu 2011

KOLU, MIKA: Autottomuus. Autosta emansipoitunut elämä?  
Pro gradu -tutkielma, 86 sivua + 5 liitesivua.  
Sosiologia  
Huhtikuu 2011

---

Tutkimus käsittelee intentionaalista autottomuutta pääkaupunkiseudulla. Tutkimuksessa perehdyttiin siihen millaista on autoton elämä, miten autoriippumattomuuteen pyritään ja kuinka siinä onnistutaan. Yksityisautoa on pidetty modernin vapauden symbolina, mutta onko tästä vapaudesta mahdollista vapautua? Tutkimuskohteella eli intentionaalaisella autottomalla tarkoitettiin vapaaehtoisesti valittua autottomuutta. Tutkimuksen ulkopuolelle suljettiin siten esimerkiksi terveys- tai taloussyistä johtuva autottomuus. Intentionaalisuuden kriteerinä pidettiin autottoman omaa kokemusta.

Analyysimenetelminä käytettiin teemoittelua ja tyypittelyä, aineistonkeruumenetelmänä teemahaastattelua. Tutkimusaineistoksi kerättiin 13 teemahaastattelua strukturoituine taustatietoineen. Haastateltavat pyrittiin rajaamaan iältään aiemman tutkimuksen perusteella tyypillisimpään autonomistajaryhmään, 35–50-vuotiaisiin. Haastateltavat löydettiin Helsingin polkupyöräilijät Ry:n sähköpostilistalta, Joukkoliikennefoorumin keskustelufoorumilta, yhteiskäyttöautoyhtiö City Car Clubin sähköpostilistalta ja julkisiin tiloihin jaetuilla haastattelupyynnöillä.

Teoreettinen viitekehys muodostui elämäntapatutkimuksen, refleksiivisen modernisaation ja ekomodernin teorian synteessinä elämänpoliittiseksi refleksiivisyydeksi. Intentionaalinen autoton käsitteellistettiin riskiyhteiskunnan väistämättömän yksilöllistymisen kautta dikotomialla refleksiivinen–ei-refleksiivinen.

Autoton elämäntapa jaettiin yhteensä neljään elämäntapatyyppiin ja emansipaatiomalliin. Tyypeiksi muodostui ajautuneet, urbaanit hedonistit, elämänjärjestelijät ja radikaalit. Ajautuneet autottomat ovat tehneet valinnan autottomuudesta ennen kaikkea tottumukseen perustuen. Urbaanit hedonistit tavoittelevat yksilöllistä, helppoa ja vapaata kaupunkilaisen elämää. Elämänjärjestelijät ovat refleksiivisiä arjen pragmaattikkoja, joiden elämän kokonaisuuteen autottomuus on järjestetty. Radikaalit autottomat kokevat yksityisautoilun vastenmieliseksi ja korostavat siitä erottautumista.

Aineistosta nousi esiin useita autottomuuden yksityiskohtia, jotka vaikuttavat erilaisten emansipaatiopyrkimysten ja elämäntapojen taustalla. Näitä teemoja ovat turha ja tarpeellinen autoilu, autottomuuden helppous, oman elämän suunnittelu, autollisen elämän symboliikka, välillinen autoilu sekä talous ja ympäristö autoilun taustatekijöinä.

Tutkimuksen perusteella voidaan päätellä, että autottomuus ilman epätoivottavia seurauksia on mahdollista monenlaisille ihmistyypeille ja elämäntavoille. Intentionaaliset autottomat ovat heterogeeninen ryhmä. Autottomuuden tietoisella valitsemisella on parhaimmillaan elämänhallintaa parantavia vaikutuksia. Sekä autosta emansipoitumisen keinovalikoima että vapautumispyrkimysten voimakkuus ovat riippuvaisia autottoman elämäntavasta. Autosta itsessään ei ole mahdollista vapautua täydellisesti ilman syrjäytymistä muusta yhteiskunnasta. Parhaiten emansipaatiopyrkimykset saavutetaan maltillisella emansipaatiolla ja kokonaisvaltaisella elämänpolitiikalla. Liian voimakkaat emansipaatiopyrkimykset näyttäisivät paradoksaalisesti johtavan elämänalueen rajoittumiseen. Emansipaatio voi olla sekä koettua symbolista riippumattomuutta että konkreettista valinnanmahdollisuuksien lisääntymistä.

Asiasanat: autoriippuvuus, elämäntapa, elämänpolitiikka, emansipaatio, refleksiivisyys.

# SISÄLLYS

1 MIKSI TUTKIA AUTOTTOMUUTTA?.....	1
2 YKSITYISAUTOSTA AUTOJÄRJESTELMÄÄN.....	4
2.1 Auton vaikutuksista liikennesuunnitteluun ja kaupunkiin.....	4
2.2 Yksityisautoilusta ongelma ja riippuvuus.....	7
2.3 Yksityisautoilu Helsingissä.....	11
3 ELÄMINEN JA MODERNISAATIO.....	14
3.1 Elämäntapa ja -tyylit.....	14
3.2 Kulutus elämän ilmaisuna.....	17
3.3 Väistämätön yksilöllistyminen.....	18
3.4 Ekologinen rakennemuutos.....	20
3.5 Elämänpolitiikka.....	23
4 AUTOTON ELÄMÄ.....	27
4.1 Autottoman liikkumismuodoista ja autottomuuden määrittelemisestä.....	27
4.2 Autottomuuden tutkiminen.....	29
4.3 Autottomuuden refleksiivisyydestä.....	31
5 TUTKIMUSTEHTÄVÄ, AINEISTO JA MENETELMÄT.....	33
5.1 Tutkimustehtävä.....	33
5.2 Menetelmät.....	35
5.3 Aineisto.....	37
5.4 Haastateltavien taustatiedot.....	39
6 AUTOTTOMUUS ELÄMÄNTAPANA JA AUTOSTA EMANSIPOITUMISENA.....	42
6.1 Elämäntapatyyppien ja emansipaatiomallien muodostamisesta.....	42
6.2 Ajautuneet.....	45
6.3 Urbanit hedonistit.....	48
6.4 Elämänjärjestelijät.....	51
6.5 Radikaalit.....	54
7 AUTOTTOMUUDEN YKSITYISKOHTIA.....	59
7.1 Turha ja tarpeellinen autoilu.....	59
7.2 Autottomuuden helppous.....	61
7.3 Oman elämän suunnittelu.....	63
7.4 Autollisen elämän symboliikka.....	65
7.5 Välillinen autoilu.....	67
7.6 Talous ja ympäristö autottomuuden taustatekijöinä.....	70

8 PÄÄTELMÄT.....	74
LÄHTEET.....	79
LIITE 1. Teemahaastattelun teemat.....	87
LIITE 2. Taustatietolomake.....	88
LIITE 3. Haastattelupyyntö.....	89
LIITE 4. Tutkimuseettinen tietopaperi.....	90
LIITE 5. Valmiin tutkimuksen ja kirjapalkinnon lähettäminen.....	91

## 1 MIKSI TUTKIA AUTOTTOMUUTTA?

Tämän tutkimuksen lähtökohtana on keskustelu yksityisautoilun vähentämistarpeesta. Syitä henkilöautoliikenteen vähentämiselle on tunnetusti monia kuten hiukkaspäästöt, ympäristömelu, kasvihuonekaasupäästöt, liikennekuolemat- ja onnettomuudet, autojen viemä kaupunkitila ja moniulotteiset sosiaaliset seuraukset. Yleisesti ajatellaan, että omasta autosta luopuminen johtaisi koko elämäntavan muutokseen. Useimmat ihmiset näyttäisivät vastustavan tätä muutosta. On kuitenkin olemassa ihmisiä, jotka suhtautuvat autosta luopumiseen ja ilman autoa elämiseen myönteisesti. Autoriippuvuuden purkaminen vapaaehtoisuuteen perustuen edellyttäisi tämän ihmisjoukon huomattavaa suhteellista kasvua. Mutta millaista elämä todella on ilman autoa? Mahdollistaako hektinen nykyaika yleensäkin autosta vapautumisen?

Tutkimuksessa perehdytään elämään ilman henkilöautoa, eli autottomuuteen, pääkaupunkiseudulla. Kiinnostuksen kohteena on erityisesti autottomien pyrkimykset vapautua yksityisautoilusta. Autottomalla tarkoitetaan ihmistä tai perhettä, jonka käytössä ei ole omaa henkilöautoa. Autottomuus on rajattu kattamaan vain itse valittu autottomuus eli intentionaalinen autottomuus, joka sulkee pois esimerkiksi terveydellisistä syistä ilman autoa elävät henkilöt (ks. luku 4.1). Autottomuuden reflektointi liittyy keskusteluun autoriippuvuudesta ja sen vähentämispyrkimyksistä (Newman & Kenworthy 1991; 2000). Yleensä autoriippuvuus on kiinnostuksen kohteena sen ympäristövaikutusten vuoksi. Tässä tutkimuksessa katse on ennen kaikkea autoriippuvuuden vaikutuksessa arkeen – koko elämäntapaan vaikuttavana viitekehysenä.

Autottoman subjektin käytössä ei ole omaa yksityisautoa. Hän kuitenkin elää henkilöautosta riippuvaisessa ympäristössä ja yhteisössä. Liikennesuunnittelu on perustunut vuosikymmeniä ennen kaikkea autoiluun ja omasta autosta on tullut normi. Ilman-autoa-oleminen on muuttunut puutteeksi; auto hankitaan ja sitä käytetään, jos se on mahdollista. Tutkimuskohteeni intentionaalinen autoton on poikkeus tähän sääntöön. Tutkimuksen taustalla on jännite ihmisen ja auton välillä: voiko ihminen halutessaan vapautua suhteestaan autoon vai ovatko he jo erottamattomia? Vapautumisen tematiikkaa on totuttu käyttämään autosta ihmisen vapauttajana, milloin mistäkin kahleista kuten yhteisöstä, kodista tai kaupungista. Mutta onko tästä vapaudesta mahdollista vapautua? Entä vastaako autoton elämä arjen mielikuvia autottomuuden vaikeudesta nykyihmisille, myös kaupungissa eläville?

Tutkimuksen alueena on pääkaupunkiseutu kahdesta syystä. Ensinnäkin tutkimus on rajattu kaupunkiympäristöön, jonka ulkopuolelle jätetään siten kysymykset Suomen maaseudun ja haja-asutusalueiden kaupunkiympäristöön nähden hyvin erilaisesta autosuhteesta. Toiseksi, Helsingin joukko-liikenneverkosto on ylivertainen verrattuna muihin Suomen kaupunkeihin. Helsinkiläisillä kotitalouksilla on suhteessa vähemmän autoja käytössään kuin missään muualla Suomessa (Rajanti 2002, 37).

Teoreettisesti autottomuus kytketään tässä tutkimuksessa osaksi myöhäismodernia yhteiskuntaa. Modernin projekti on edennyt vaiheeseen, jossa se on oman dynamiikkansa vuoksi siirtynyt refleksiiviseen modernisaatioon. On siirrytty riskiyhteiskuntaan, jossa erilaiset riskit kuten yksityisautoilun aiheuttamat haitat ovat alkaneet päästä yhteiskunnan turvainstituutioiden hallinnasta. (Beck, Giddens & Lash 1995.) Yksilön valinta autosta luopumisesta tai kieltäytymisestä nähdään elämänpoliittisena tekona. Niitä ovat tärkeät, omaan elämään vaikuttavat intentionaaliset ja refleksiiviset päätökset (Hoikkala & Roos 2000). Tietyissä mielessä juuri auto oli modernin tärkein teknis-emansipatorinen innovaatio. Se toteutti tasa-arvon ihannetta vapauttamalla ihmisen entisistä alueellisista ja ruumiillisista siteistään. Tämä vapaus oli uudenlainen myös siksi, että se voitiin saavuttaa henkilökohtaisella ostopäätöksellä. Auto oli todellinen emansipaattori. Auto ei vain symboloinut vapautta entisistä kahleista, sen voidaan sanoa jopa tehneen ihmisestä modernin vapaan. Riskiyhteiskunta ja myöhäismoderni elämänpolitiikka tarjoavat kehyksen tarkastella tutkimuskohdettani ihmisjoukko- na, jotka ovat eräänlaisia reflektiotaitelijoita, elämän tyyliittelijöitä, joille autosta luopuminen on emansipaatiota. Tämän tutkimuksen autoton on siten kuvaus postmodernista ihmisestä vapauksi- neen ja riippuvuukseensa.

Tutkimuksessa liikutaan kaupunkitutkimuksen, sosiologisen liikenteen tutkimuksen, ympäristöso- siologian, kulutussosiologian ja erityisesti elämäntapatutkimuksen alueilla. Työ on luonteeltaan pe- rustutkimusta. Autottomuus kytkeytyy läheisesti myös autoriippuvuuden tutkimukseen, joka on ol- lut enemmänkin yhdyskuntasuunnittelun kiinnostuksen kohteena osana yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tutkimusta. Tässä tutkimuksessa ei tehdä arvostelmia erilaisten yhdyskuntara- kenteiden sopivuudesta tai vaikutuksista autottomuuteen. Tarkoitus on ollut luoda sosiologinen kat- saus autoriippuvuuteen keskittymällä liikkumisen sijaan itse elämäntapaan. Lisäksi autottomuuden tutkiminen, toisin kuin autoilun, mahdollistaa emansipaatiotarkastelun.

Tutkimuksen rakenne etenee seuraavasti. Luku kaksi johdattaa aiheeseen käsittelemällä yksityisautoilun ja sen tutkimisen taustaa sekä vaikutuksia liikennejärjestelmään. Luvussa kolme esitellään tutkimuksen teoreettinen viitekehys, joka muodostuu elämänpolitiikaksi elämäntavan tutkimuksen ja modernisaatioteorioiden synteessinä. Luvussa neljä asemoidaan autoton elämä ja perehdytään sen tutkimiseen. Tutkimustehtävä määritellään viidennessä luvussa, jossa myös käydään läpi tutkimuksen metodologiset ratkaisut ja esitellään tutkimusaineisto. Tutkimuksen tulokset esitellään luvuissa 6 ja 7. Autottomista muodostettiin neljä erilaista elämäntapatyyppiä ja emansipaatiomallia, jotka läpikäydään luvussa kuusi. Luvussa seitsemän esitellään teemoitteluiden avulla autottomuuden yksityiskohtia. Lopuksi luvussa kahdeksan tiivistetään tutkimuksen tulokset ja tehdään johtopäätökset.

## 2 YKSITYISAUTOSTA AUTOJÄRJESTELMÄÄN

Tässä luvussa käsitellään auton alkuvaiheita ja vaikutuksia liikennesuunnitteluun. Lisäksi perehdytään yksityisautoiluun liitettyihin ongelmiin ja riippuvuussuhteisiin. Lopuksi käydään läpi yksityisautoilun tilannetta Helsingissä. Autottomuutta tarkastellaan tässä tutkimuksessa vapautumisena yksityisautosta. Tämän näkökulman ymmärtämiseksi on ensin tutustuttava yksityisautoiluun ja sen yhteiskunnallisiin ja yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin. Yksityisautoilu on saapunut yhteiskuntatieteellisen mielenkiinnon kohteeksi verrattain myöhään, vaikka sen vaikutus ihmiselämään on pitkään ollut merkittävä. Aiheesta on kirjoitettu sekä kotimaisia että ulkomaisia yleisesityksiä, joista johdatukseksi mainitaan tämän työn kannalta tärkeimmät.

Autoistumista ja sen ongelmia urauurtavasti käsitteleviä kokoelmateoksia on julkaistu 1990-luvulta alkaen, joskin aihe on ollut Suomessa esillä jossain määrin jo 1960-luvun vilkkaan autoistumisen ajasta saakka (Maunula 1969). Auto, terveys ja ympäristö (Santalahti, Oroza, Laakia, Koivusalo & Hemminki 1991), käsitteli yksityisautoilua monitieteisesti ja laaja-alaisesti, mutta erityisesti terveyshaittojen näkökulmasta. Noin kymmenen vuotta myöhemmin julkaistiin kaksi yhteiskuntatieteellistä artikkelikokoelmaa: Jyväskylän yliopiston ESTRA-tutkimusprojektin (Ecosocial transport) raportti Ekososiaalinen liikenne (2001) ja Kalle Toiskallion toimittama Viettelyksen vaunu (2002). Ekososiaalinen liikenne avaa systemaattisen näkökulman liikenteen sosiologiseen perustutkimukseen rakentamalla uutta käsitteistöä ekososiaalisen liikenteen lähtökohdista (Järvelä et al. 2001, 5). Sosiologisesti tärkeitä katsauksia autoiluun ovat lisäksi auton käytön kulttuurista Car cultures (Miller 2001), monipuolisesti autoilua ja autojärjestelmää käsittelevä Automobilities (Featherstone, Thrift & Urry 2004), sekä autoistumista kriittisesti käsittelevä Against automobility (Böhm, Jones, Land & Paterson 2006). Seuraavissa luvuissa käsitellään muun lähdekirjallisuuden ohella näistä teoksista tutkimuksen aiheen kannalta tärkeimpiä artikkeleita ja näkökulmia.

### 2.1 Auton vaikutuksista liikennesuunnitteluun ja kaupunkiin

Uusi tulokaslaji henkilöauto valtasi ihmisen asuin ympäristön 1900-luvun aikana. Auton syntymävuotena pidetään usein vuotta 1885, mutta varsinainen massamittainen autoistuminen toteutui varsinaisesti toisen maailmansodan jälkeen (Mauranen 2001, 34). Fordin T-mallin liukuhihnatuotanto 1910-luvulla mullisti autoteollisuuden: autoja saatiin tuotettua ennennäkemättömän tehokkaasti ja



samalla syntyi idea "kansanautosta", joka puolestaan mahdollisti autoon perustuvien esikaupunkien rakentamisen (Silvasti 2001, 80–81). Laajamittainen autoistuminen tapahtui euroopassa toisen maailmansodan jälkeen ja Yhdysvalloissa jo 1920-luvulta alkaen. Suomessakin toinen maailmansota katkaisi autoliikenteen kehityksen, joten varsinainen läpimurto syntyi vasta toisessa aallossa, kun Suomi oli ensin aluksi jälleenrakentanut tiestön (Ibid., 361). Toisaalta jo 1920-luvulla auto oli Suomessa tielaitoksen näkökulmasta "mullistanut" maantieliikenteen ja ohittanut tärkeydessä hevosen (Hänninen & Masonen 1995, 361). Henkilöautojen määrä viisinkertaistui Suomessa vuosina 1960–1975 (Bergholm 2001, 80).

Suomen autoistuminen tapahtui yhdessä nopean kaupungistumisen ja suuren muuton kanssa, jolloin suomalaiset muuttivat uusiin lähiöihin. Lähiöistä suurin osa rakennettiin juuri tuona aikana (Virrankoski 2001, 240). Suomen on arvioitu autoistuneen hieman jälkijunassa muuhun Eurooppaan nähden, joka selittyy Suomen yhdyskuntarakenteen eli liikennejärjestelmän myöhäisellä muuttamisella autoon perustuvaksi. Käytännössä kyse oli funktionalistisesta toimintojen eriyttämisestä eli esikaupunkien – suomalaisittain metsälähiöiden – rakentamisesta. Autoistumisella oli paljon hyviä vaikutuksia. Asuntotuotanto voitiin järjestää aiempaa joustavammin ja se tuki rakennusteollisuutta. Henkilöauto laajensi kotitalouksien asiointipiiriä ja lisäsi siten ihmisten kulutusmahdollisuuksia. (Hankonen 1994, 356–357.) Auto merkitsi yksilöllisen vapauden lisääntymistä.

Auto on muokannut modernia kaupunkia enemmän kuin mikään muu (Lampinen 2009, 6). Tähän oli vaikuttamassa ratkaisevasti erilaiset autolle sopivat tai siihen perustuvat kaupunkisuunnittelumallit. Ebenezer Howardin puutarhakaupunki, Garden city, vuodelta 1898 (uudelleenjulkaisu 1902) pyrki ratkaisemaan suurkaupunkien asumisen ongelman. Puutarhakaupungit olivat puhtaita esikaupunkialueita, joiden sisäisen liikenteen oli tarkoitus perustua jalankulkuun ja niiden välisen liikenteen rautatiehen. Puutarhakaupungit koostuisivat ennaltamäärätystä 32 000 asukkaasta 1 000 eekkerin alueella, 5 000 eekkerin vihreän alueen ympäröimänä. Jokainen puutarhakaupunki piti kytkeä toisiinsa rautatieverkostolla, jotta pikkukaupunkien etujen lisäksi myös suurkaupungin taloudelliset ja sosiaaliset edut saavutettaisiin. (Hall 2002, 88–96.) Kuitenkin heti Howardin ideaalimallin valmistuttua syntyi henkilöauto, joka oli estämässä näiden suunnitelmien toteutumista (Lampinen 2009, 8). Howardin malli vaikutti ratkaisevasti myöhempään esikaupunkisuunnitelmiin, mutta auton tulo esti sen yleistymisen sellaisenaan. Esikaupungit olisivat syntyneet ilman autoakin, mutta olisivat olleet luultavasti tiiviimpiä perustuessaan raideliikenteeseen (Ibid., 9).

Henkilöautoon perustuvan liikennesuunnittelun perustan loi Charles-Edouard Jeanneret eli Le Corbusier, jonka osuus oli ratkaiseva myös kaupungin perustoimintojen eli asumisen, työssäkäynnin, virkistystyksen ja liikkumisen erottelussa (Hall 2002, 219). Le Corbusierin kaupunkiutopia vuodelta 1924, Radiant City, on puisto, jonne on siroteltu pilvenpiirtäjiä ja jota halkoo moottoritiet. Rakennukset veisivät näin vain noin viisi prosenttia maa-alasta, kaiken muun ollessa avointa tilaa (Jacobs 1961, 27–33). Rakennukset ja arkkitehtuuri olivat hänelle koneenomaisia, funktionaalisia ja fordistisesti tuotettavia. Hänen työnsä vaikutukset olivat suunnattomat 1900-luvun kaupunkisuunnitteluun ja tulokset, Peter Hallin sanoin, parhaimmillaan kyseenalaiset, pahimmillaan katastrofaaliset (Hall 2002, 219). Frank Lloyd Wright esitteli 1932 hajamallinsa, Broadacre city:n, joka perustui henkilöautoon. Tarkoituksena oli luoda kaupunkia, jossa asuminen hajautettaisiin kymmenien kilometrien alueelle suurien tonttien, moottoriteiden ja niiden risteyskohtiin rakennettavien kauppakeskusten keinoin. Sosiaalinen vuorovaikutus olisi mahdollista esimerkiksi puhelimella ja ydinkäyttöisillä henkilöhelikoptereilla. Wrightille kaupunki oli vankila, josta auto vapauttaisi sen asukkaat. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 44–45; Lampinen 2009, 6–7.)

Jane Jacobs (1961) kritisoi autoiluun perustuvaa liikennesuunnittelua jo 1960-luvulla, autoistumisen kulta-aikana. Hän kyseenalaisti liikkumisen tarpeen siinä muodossa, jolla aikaisempien kaupunkien purkamista yksityisautoilun tieltä oli perusteltu (Lampinen 2009, 8). Jacobs korosti moninaisuuden merkitystä kaupungissa, vastakohtana funktionalistiselle toimintojen toisistaan erottamiselle. Hänen mukaansa toimintojen erottaminen johtaa tylsään, jopa vaaralliseen ja slummiutuvaan kaupunkiin – kaupungin kuolemaan (Jacobs 1961, 39–49). Kaupunkiympäristön moninaisuus, pienet kadut ja korttelit luovat elävää, ihmiselle sopivaa ja turvallista kaupunkia. Kadut ja jalkakäytävät ovat abstraktioita, jotka muodostavat yhdessä niitä ympäröivien rakennusten ja liikkeiden kanssa merkityksellisen kaupunkitilan (Ibid., 39–121). Mielekäs jalankulkeminen tarvitsee paljon pieniä kortteleita. Modernin kaupunkisuunnittelun suosimat suuret korttelirakenteet, suuret tyhjät tilat rakennusten ja katujen välissä sekä suuret pitkät kadut ja väylät ovat jalankulkijan näkökulmasta tymeitä ja hankalia (Ibid., 191–199). Pienet ja elävät korttelit sitä vastoin tarjoavat useita vaihtoehtoja kulkemiselle, mutta myös koko elämälle – ne luovat kaupungin.

## 2.2 Yksityisautoilusta ongelma ja riippuvuus

Yksityisautoilua kohtaan on esitetty moniulotteista kritiikkiä sen seurannaisvaikutusten vuoksi. Autoliikenteen ympäristövaikutuksia on paitsi alueellisia myös maailmanlaajuisia. Lisäksi ympäristölle koituvat seuraukset voivat näkyä välittömästi, mutta myös vasta vuosikymmenten tai vuosisatojen kuluttua. Ympäristöhaittojen lisäksi ihmisten terveyteen ja sosiaaliseen elämään liittyviä vaikutuksia on paljon. Terveyshaittoja on ympäristömelusta liikenneonnettomuuksiin. Autoliikenne yksipuolistaa kaupunkitilaa viemällä julkisen sosiaalisen tilan itselleen teiden ja parkkipaikkojen muodossa. Henkilöautoon perustuva liikennejärjestelmä aiheuttaa myös sosiaalista eriarvoisuutta esimerkiksi autottomien rajatumpien liikkumismahdollisuuksien ja palveluiden saavutettavuuden suhteen. (Lybäck 2002a, 12.)

Autoistumiskritiikki syntyi nykyaikaisen ympäristöliikkeen, ja myös itse autoistumisen, kanssa samaan aikaan 1960-luvun lopulla (Virrankoski 2001, 237–238). Suomalaisen autokritiikin keulakuvaksi syntyi Enemmistö Ry, joka julkaisi vuonna 1969 poleemisen artikkelikokoelman *Alas auton pakkovalta* (Maunula 1969). Kirjoitus sai paljon julkisuutta, mutta johti valitettavaan mielikuvaan autoliikenteen kriitikoista "autovihaajina" (Virrankoski 2001, 237–238). Teoksella oli myös varsin positiivinen merkitys, sillä se toi kärjistämisestään huolimatta perustellusti esiin huolen autoilun haitoista. Vuonna 2003 julkaistu pamfletti *Monoa moottoriteille!* (Castrén & Pajuoja) kuvastaa kuinka yhteiskunnan suhde yksityisautoiluun on tämän jälkeen muuttunut. 2000-luvun poleeminen autoliikenteelle kriittinen teos ottaa pohjimmiltaan annettuna autoon perustuvan liikennejärjestelmän. Vastaavasti 1960-luvun lopulla koko autoliikenteen asema kyseenalaistettiin hyvin laaja-alaisesti argumentoiden (Maunula 1969). Nyky-Suomen rakennetun ympäristön todellisuudessa autokritiikissä ei ole enää kyse autoistumisen vastustamisesta, vaan autoiluun perustuvan liikennejärjestelmän tai sen jonkin ominaisuuden kritisoinnista. *Monoa moottoriteille!* -kirjan tapauksessa polemiikki kohdistuu moottoriteihin, joiden nähdään aiheuttavan maanteitä suurempia ympäristöhaittoja.

Yksityisautoliikenne aiheuttaa monenlaisia haittoja ympäristölleen. Virrankoski (2001) on luokitellut haittoja sen mukaan kuinka suuren haasteen ne muodostavat yhteiskunnalliselle päätöksenteolle. Helppoisin ratkaistavia ongelmia ovat hänen mukaansa autoiluun liittyvät kemikaalit ja ilman laatu. Pakokaasut ovat olleet korostetusti esillä julkisessa ympäristöpoliittisessa keskustelussa ja asiantuntijoiden kannanotoissa. Niiden aiheuttamia päästöjä on myös monilta osin saatu jo ratkaistuksi

esimerkiksi katalysaattoreilla ja puhtaammilla polttoaineilla. Hankalampia kysymyksiä sen sijaan ovat hiilidioksidi, pienhiukkaset ja liikenneonnettomuudet, joskin ne ovat silti ratkaistavissa. Esimerkiksi hiilidioksidipäästöjen vähentäminen johtaa hankaliin eturistiriitoihin öljy- ja autoteollisuuden kannalta. Lisäksi hiilidioksidikysymyksen ratkaisu voisi tarkoittaa syviä rakenteellisia muutoksia yhdyskuntarakenteeseen (ks. luku 3.4). Pienhiukkaspitoisuuksien lisääntyminen ja siihen liittyvä kohonnut kuolleisuus on osoitettu vakuuttavasti, mutta niille ei kuitenkaan ole pystytty muodostamaan minkäänlaista kynnyksarvoa. Liikenneturvallisuutta on johdonmukaisesti pyritty lisäämään ja siinä on myös onnistuttu. Liikennekuolemia on pystytty vähentämään noin kolmannekseen vuoden 1972 ennätyslukemasta, 1156 kuollutta (Silvasti 2001, 90), mutta edelleen Suomen liikenteessä kuolee vuosittain satoja ihmisiä ja jopa tuhansia eläimiä, sillä tiet katkaisevat eläinten kulkureitit (Masonen 1995, 242–243). Edellisiä haittoja yhdistää yksimielisyys niiden ongelmallisuudesta, mutta valitettavasti myös se, ettei tämä yksimielisyys johda välttämättä toimenpiteisiin. (Virrankoski 2001, 245–266.)

Vaikeimpia kysymyksiä ovat sellaiset, joista ei ole lainkaan yksimielisyyttä, joten myöskin ratkaisut ovat äärimmäisen hankalia. Näihin Virrankoski lukee muun muassa ympäristömelun. Liikenne on ympäristömelun merkittävin lähde. Melun ärsyttävyys on hyvin subjektiivista ja sen vaikutukset ihmiskehoon valtaosin psykosomaattisia. Tämänkaltaisia haittoja on vaikeaa ratkaista yksimielisesti. Esimerkiksi liikenteen nopeusrajoituksia pienentämällä melua saataisiin huomattavasti pienennettyä, mutta usein rakennetaan mieluummin selvästi tehottomampia, kalliita ja maisemaan kyseenalaisesti vaikuttavia meluaitoja. (Ibid., 250–252.) Kaikkein hankalimpia ovat kysymykset autoilun vaaraan rakennetun ympäristön vaikutuksista elämän laatuun yleensä. Asuinympäristön yksipuolistuminen ja virikkeettömyys toimintojen eriyttämisen jälkeen saattaa johtaa moniin epätoivottaviin psykososiaalisiin vaikutuksiin (Kyttä 1991, 109–114). Kantakaupunkimaisessa ympäristössä keskeisten tieväylien varrella liikenteen aiheuttama melu on suurimmallaan. Tutkittaessa liikennemelua Helsingissä, Mechelininkadun ja Hämeentien varrella asuvista 80 % koki melun häiritseväksi ja 100 % kuuli melun asuntoonsa (Mäntysalo & Koivusalo 1991, 39). Ympäristömelulla on epätoivottavia sosiaalisia vaikutuksia. Ihmiset saattavat kokea kadulla liikkumisen melun vuoksi vastenmielisenä. Jalankulkijat pyrkivät ohittamaan nopeasti korkean ympäristömelun paikat. Esimerkiksi auttamishalun on todettu vähentyneen merkitsevästi tämänkaltaisen voimakkaan liikennemelun alueilla (Ibid., 39–40).

Henkilöautosta riippuvaista yhdyskuntarakennetta on kutsuttu autoriippuvaiseksi. Autoriippuvuus sisältää rakenteellisen ja toiminnallisen puolen. Ensinnäkin sillä viitataan yksityisautoilusta riippuvaiseen yhdyskuntarakenteeseen (dependency) (Newman & Kenworthy 1991). Toiseksi sillä voidaan viitata yksityisautoilun sosiaaliseen (Gorham 2002; Toiskallio et al. 2001) tai psyykkiseen (addiction) (Kyttä 1991; Loukopoulos 2005) riippuvuuteen. Autoriippuvuuden vähentämiseen pyritään autoilun rajoittamisen lisäksi monilla rakenteellisilla uudistuksilla. Autoriippuvuutta voidaan vähentää esimerkiksi parantamalla joukkoliikenteen saavutettavuutta. Autoilua on pyritty rajoittamaan sen alkuvaiheista saakka (esim. Toiskallio 2001), mutta näkökulma autoriippuvuudesta voidaan sijoittaa karkeasti 1970-luvun öljykriisin jälkeiseen aikaan (ks. Newman & Kenworth 1991). Newman ja Kenworthy (2000) ovat listanneet kymmenen yleisintä myyttiä autoriippuvuudelle (*wealth, climate, space, age, health and social problems, rural lifestyles, road lobby, land developers, traffic engineering, town planning*). He esittävät, että nämä yleisimmät perustelut autoriippuvuudelle ovat menettäneet teränsä, eikä niitä pitäisi pitää yhtä väistämättöminä kuin aiemmin. Ainoastaan yksi myyteistä eli kaupunkisuunnittelu näyttää säilyttäneen väistämättömän luonteensa siihen juurtuneiden käytäntöjen vuoksi, joista olisikin viimein syytä päästä eroon. (Newman & Kenworthy 2000.)

2000-luvulla on kehitetty yhteiskuntatieteellistä käsitteistöä, kuten autojärjestelmä, autoiluun perustuvasta liikennejärjestelmästä (Rajanti 2002; Featherstone 2004). Kyse ei ole kaupunkitekniikan asiantilan toteamisesta, vaan käsitteellä viitataan kaikkeen sosiaaliseen ympäristöön ja sosiaalisiin instituutioihin, jotka liittyvät auton käyttöön. Rajanti (2002) on tarkastellut Helsingin autojärjestelmän kehitystä juurtuneen teknologian näkökulmasta. Auto nähdään osana yhteiskunnallista järjestelmää, eikä yksittäisenä esineenä. Juurtuneen teknologian näkökulmasta autoa tarkastellaan yhteiskuntatieteellisestä perspektiivistä. Teknologia nähdään silloin sosiaalisesti muotoutuneena, koska "osittain teknologia on aina ymmärrettävä niiden yhteiskunnallisten merkitysten kautta, joita se saa" (Rajanti 2002, 30). Toisaalta teknologiaa ei nähdä kokonaan sosiaalisesti rakentuneena, vaan sitä tarkastellaan aktiivisena, aktanttina tekijänä eli toimijana, joka antaa ja saa merkityksiä. Juurtuneella viitataan siihen, että teknologia on niin jokapäiväistä ettei sitä enää havaita. Henkilöautosta on tullut niin itsestään selvä, että jokapäiväinen elämä on tullut siitä riippuvaiseksi. (Ibid., 28–30.)

Timo Kalanti (2001) tarkastelee autoa romanttisen minuuden kotina menen vielä hieman pidemmälle erotellessaan auton liikennejärjestelmästä. Hän esittää auton kodin jatkeena, paikkana jossa yksilö voi hallita kaikkea ja olla kuin "turvasatamassa" (Kalanti 2001, 95–96). Kalanti jäljittää minuuden rakentumisen ja sen tarvitseman tilan 1700-luvun ranskan aatelissäädystä ilmenneeseen ark-

kitehtoniseen muutostarpeeseen: kotiin rakennettiin käytäviä, jotta huoneiden läpi ei tarvinnut kulkea ja siten yksilöllinen minuus sai rauhaa rakentua (Ibid., 100–101). Ehkä hurjin esimerkki kodin ja auton yhdistämisestä tulee kuitenkin funktionalismin merkittävimältä lautturilta Le Corbusierilta. Hänen Villa Stein oli kotitalo, jonka ulko-ovena toimi autotallin ovi eli taloon pääsi sisään ajamalla, ei astumalla (Ibid., 106). Pisimmilleen vietynä arkkitehtuuri eli koti ja lopulta myös auto muodostavat osan minuutta (Ibid., 122). Kalannin teoria havainnollistaa sitä miten omassa autossa oleminen voidaan kokea erillisenä stressaavaksi koetusta liikennejärjestelmästä.

Sairinen (1996) on havainnut, että suomalaiset eivät ymmärtäneet autoilun ympäristöhaittojen vakavuutta, vaan aliarvioivat sen vaikutukset huomattavasti. Auton käytön ympäristöperustaista ohjausta tutkittiin kyselyhaastatteluin. Selvisi, että autoilun vähentämiseen pyrkiviä kampanjoita piti tarpeellisenä peräti 74 %. Kuitenkin vain 31 % kannatti polttoaineveroja, jotta autoilu vähenisi. Vielä pienempi osa, 23 %, oli autokohtaisen ympäristöveron tai käyttömaksun kannalla. Polttoaineen käyttäjäkohtainen säätely sai kannatusta vain yhdeltä kymmenestä vastaajasta. Sairinen tulkitsee ihmisten ilmoittaman ympäristöasenteen ja toiminnan olevan keskenään ristiriidassa. Ihmisistä, jotka ”ilmoittavat tekevänsä ympäristön kannalta oikein, vaikka tämä maksaa enemmän ja vie enemmän aikaa” noin kaksi kolmasosaa vastustaa polttoaineverotusta (Sairinen 1996, 83). Sairinen etsi tähän ympäristöpoliittisten käsitysten ristiriitaan vastausta ihmisten tietoperustasta. Tutkimus paljastikin vain 28 %:n pitävän autoilua merkittävänä ympäristöhaittana. Maaperän ja vesistöjen happamoitumisen syyksi suurin osa vastaajista, 63 %, arveli virheellisesti teollisuuden kemikaaleja ja vain 29 % tiesi syyksi liikenteen ja energiantuotannon päästöjä. Hän toteaaakin suomalaisten tietoperustan autoilun ympäristöhaitoista olevan erittäin heikko. Tässä valossa autoilun ohjauksen vastustus on ymmärrettävää. (Ibid., 81–84.)

Yksityisautoilun haittoja voidaan vähentää Lybäckin mukaan (2002, 16) kolmella tavalla: teknisillä innovaatioilla, liikkumistarpeiden vähentämisellä ja ihmisten elämän- ja liikkumistapojen muutoksilla. Auton omistaminen ei kuitenkaan tarkoita välttämättä aina autoriippuvuutta (Newman & Kenworthy 1991, 70). Auton omistamisen lisäksi auton käyttöön vaikuttavat monet muut tekijät kuten se, millaisia muita liikkumismuotomahdollisuuksia on valittavissa. Siten pyrittäessä purkamaan autoriippuvuutta, ei olisi pyrittävä pelkästään vähentämään yksityisautojen lukumäärää vaan rajoittamaan myös autojen käyttöastetta. Varsinainen autottomuus ei ole siis ainoa tapa vähentää yksityisautoilua. Lisäksi on otettava huomioon, että useissa kotitalouksissa on enemmän kuin yksi auto.

Mahdollisimman monen kahden auton kotitalouden muuttuminen yhden auton kotitaloudeksi olisi myös merkittävä keino vähentää yksityisautoilua ja sen haittavaikutuksia (Kanninen et al. 2011).

Böhm et al. (2006) huomauttavat auton itsenäisen (autonomy) liikkumisen (mobility) olevan mahdollonta, sillä autot tarvitsevat teitä, liikennesääntöjä, öljyä ynnä muuta – kokonaisen liikennejärjestelmän ympärilleen. Mitä enemmän on autoja, sitä suurempi järjestelmä ja sitä enemmän sääntöjä tarvitaan. Autot eivät siis ole itsenäisiä, vaikka niiden menestys onkin perustunut suurelta osin juuri tähän mielikuvaan. Autoon liitetäänkin itsestään selvänä kuuluviksi useita kiistanalaisia ominaisuuksia. Autoja pidetään tehokkaina sekä yksilön että yhteiskunnan kannalta, ne ovat käytännöllisiä ja kuljettavat matkustajan sujuvasti suoraan pisteestä A pisteeseen B, ne ovat myös halpoja verrattuna joukkoliikenteeseen ja tyylikkäitä. Autot mahdollistavat yksilöllisyyden ilmaisuuden, ovat moderneja ja edistyskellisiä, demokraattisia, ja mikä tärkeintä: autot ovat edistäneet ihmisten yhdenvertaisuutta ja vapautta. Auto sisältää lupauksia monenlaisesta hyvästä ja ylevästä, joka tekee haastavaksi ratkaista autoilun aiheuttamia ongelmia. (Böhm et al. 2006, 6–13.)

Autoilun ja liikenteen sosiaalisuutta voidaan tutkia myös ilman ympäristövaikutusproblematiikkaa. Toiskallion (2002) näkökulma autoilun tutkimiseen on myönteinen, sillä hän katsoo autoilua autoilijan näkökulmasta. Toiskallio kritisoi autoilun tutkijoita ulkopuolisten silmin vähentämisvaatimusten esittämisestä (Toiskallio 2002, 6). Sosiologia on hänen mukaansa ottanut autot neutraalina teknologiana. Auto ja liikennejärjestelmä on nähty rationaalisenä, kun taas autoilijaa on pidetty epärationaalisenä olentona. Toiskallion pääväitteenään on, kuten hän itse sanoo, että katuliikenne perustuu sosiaaliseen toimintaan, mutta on luonteeltaan epäpersoonallista (Toiskallio 2002, 11–12). Hän soveltaa liikenteen sosiaalisen tarkastelussaan erityisesti Erving Goffmania ja Georg Simmeliä. Liikenteen sosiaalinen on epäpersoonallista kuten sosiaalinen modernissa suurkaupungissa yleensäkin.

### **2.3 Yksityisautoilu Helsingissä**

Vielä 1950-luvulla autojen lukumäärä oli Helsingissä vähäinen ja lähiöitä suunniteltiin joukkoliikenteen varaan. Henkilöautokauppa vapautettiin vuonna 1963 tuontisääntelystä, ja se toi auton hankkimisen mahdolliseksi entistä laajemmille väestöosille. Muutos oli niin merkittävä, että sitä on nimitetty jopa ”autoistumisoikeuden merkkivuodeksi” (Hankonen 1994, 303). Autopaikkatoimikunnan mietinnössä 1966 nähtiin, että ”kaikki ihmiset haluavat käyttää ensisijaisesti henkilöautoa”

(Ibid., 309). Kuitenkin 1960-luvulla suunniteltiin Helsingissä myös raideliikenneatkaisuja, jotka johtivat 1969 päätökseen Martinlaakson radan ja Metron rakentamisesta. Helsinki poikkesi muista suomalaisista kaupungeista siinä, ettei sen liikennejärjestelmää rakennettu pelkästään henkilöautoilun varaan. (Hankonen 1994, 292–323.)

Autojen tilantarve lisääntyi 1960-luvulla Helsingissä nopeasti yksityisautoilun lisääntyessä. Asuminen keskittyi yhä enemmän esikaupunkialueille. Kantakaupunki vastaavasti konttoristui eli monet asuinhuoneistot muutettiin toimistokäyttöön. Pysäköidyille autoille tarvittiin kaupungissa paljon uutta tilaa. Sen ne veivät kaduilta, toreilta, puistoista ja pihoilta. Kokonaisia rakennuksia myös purettiin ja uusia rakennettiin sisemmäs kortteliin, jotta pysäköintipaikkoja ja kaistatilaa autoille saatiin mahdollisimman tehokkaasti. Kaupunki rakentui uudelleen autoa varten ja samalla luovutti jatkuvasti lisää pinta-alastaan sen toiminnoille (Schulman 2001, 24–25.)

Autoriippuvuuden vähentäminen on muodostunut yhä laajemmin omaksutuksi ja tärkeämmäksi tavoitteeksi. Eräänä käännekohtana suhtautumisessa yksityisautoiluun pääkaupunkiseudulla voidaan pitää vuotta 1968. Smith-Polvisen insinööritoimiston Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa esitettiin suunnitelma, jossa autoliikenteen helpottamiseksi vanha kivikaupunki pilkottaisiin moottoritieverkostolla (Smith & Polvinen 1968). Moottoriteiden alta olisi täytynyt purkaa merkittävä määrä rakennuksia. Suunnitelma sai kuitenkin laajaa vastustusta, eikä se koskaan toteutunut (esim. Rajanti 2002, 36). Helsingin kaupunki etsii yhä aktiivisemmin keinoja vähentää yksityisautoilua ja saada suuremman osan kaupunkilaisista siirtymään joukkoliikenteen tai kevyen liikenteen käyttäjiksi. Esimerkiksi Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelmassa on määritelty Helsingin kaupungin ympäristöpolitiikka. Sen mukaan kaupunki pyrkii vähentämään henkilöautosidonnaisuutta (Helsingin kaupungin ympäristökeskus 2005, 1). Moottoriajoneuvoliikenne ja niiden aiheuttamat pakokaasu- ja melupäästöt ovat liikenteen suurin ympäristökuormitus Helsingissä (Ibid 38–48.). Rajanti määrittelee Helsingin sekoittuneeksi autojärjestelmäksi – ei täysin henkilöautosta riippuvaiseksi, muttei riippumattomaksikaan (Rajanti 2002, 37).

Helsingin seudun liikkumistottumuksia on tutkittu viimeksi osana pääkaupunkiseudun laajaa liikennetutkimusta 2008 (HSL 2010). Pääkaupunkiseudun kotitalouksissa on valtaosin yksi tai ei yhtään autoa. Autottomia kotitalouksia on kaikkiaan 38 %, Helsingin kantakaupunkialueella osuus on suurempi, 59 %. Yhden auton talouksia pääkaupunkiseudulla on 49 %, kahden tai useamman auton talouksia ainoastaan 13 %. Autolliset kotitaloudet ovat kuitenkin suurempia kuin autottomat. Henkilö-



autolla tehtyjen matkojen osuus verrattuna joukkoliikenteellä tehtyihin matkoihin on kasvanut pääkaupunkiseudulla vuosikymmeniä ja kehitys on jatkunut samansuuntaisena myös viime vuosina. Kulkutapa muuttuu iän mukaan; autolla liikkuminen on tyypillisimmillään keski-iässä (ks. luku 4.2). Ajokortti on neljällä viidestä pääkaupunkiseudun asukkaasta. (HSL 2010, 15–27). Autotiheys Helsingissä on Suomen pienin. Vuoden 2008 lopussa Helsingissä oli 438 autoa 1000 asukasta kohden. Koko maassa autoja oli 591 per tuhatta asukasta. (Helsingin kaupunki 2009, 103.)

### 3 ELÄMINEN JA MODERNISAATIO

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys muodostuu elämäntapatutkimuksesta ja modernisaatioteorioista. Aluksi tarkastellaan J. P. Roosin (1985; 1986; 1987; 1988) johdolla tehtyä suomalaista 1980-luvun elämäntapatutkimusta. Aiheeseen perehdytään myös elämäntavalle rinnasteisten elämäntyylin ja habituksen käsitteiden avulla. Kulutus nostetaan esiin tärkeänä elämän tyylyttelyn muotona (esim. Ilmonen 2008). Modernisaatiokehityksenä käytetään ensinnäkin Beckin, Giddensin ja Lashin (1995) muotoilemaa refleksiivistä modernisaatiota ja riskiyhteiskuntaa. Seuraavaksi esittelen ekologisen modernisaation teorian ja Tapion (2001) ekologisen modernisaation kehitysvaiheiden avulla luodut skenaariot autoilun tulevaisuudesta Suomessa. Ympäristön ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden yhdistämiseksi on esitetty käsitettä ekososiaalinen (Lybäck 2002a). Kalanti (1998) on tuonut esiin autoilukokemuksen muuttumisen ympäristödiskurssin myötä. Lopuksi esittelen Giddensin kehittämän elämänpolitiikka-käsitteen ja teen siitä oman määritelmäni edellisten teorioiden synteessä.

#### 3.1 Elämäntapa ja -tyylit

Yhteiskuntatieteellistä elämäntavan tutkimusta on löydettävissä sosiologian klassikoista alkaen. Max Weberin protestanttinen etiikka ja kapitalismin henki selittää kokonaisen historiallisen prosessin elämäntapaan perustuen (Weber 1980, alkup. 1904). Elämäntapaa analysoi myöskin hänen teoksensa *Wirtschaft und gesellschaft* (ks. Roos 1986, 35–36). Weber ei silti määritellyt elämäntavan käsitettä. Roosin (1986) mukaan koko "klassista sosiologiaa" koskee sama aksiominen suhde elämäntapaan tai elämäntyyliin, jolloin metodista ja käsitteellistä tarkastelua ei siis katsottu tarpeelliseksi (Roos 1986, 36).

Suomalainen elämäntapatutkimus oli 1980-luvulla kaupungistumisen yhteydessä tapahtuneen elämäntapojen muutoksien tutkimista. Sittemmin elämäntapa yhteiskuntatieteellisenä käsitteenä on vanhentunut – tai vähintäänkin poissa muodista. Nytemmin elämäntavasta puhutaan usein esimerkiksi tutkittaessa elämäntapoja terveyden näkökulmasta tai erilaisten vaihtoehtoliikkeiden tutkimuksessa (Roos 1986, 37). Käsite elämänpolitiikka on 1990-luvulta alkaen osaltaan korvannut elämäntavan käsitteen. Vuosituhannen vaihteen jälkeen elämän tutkiminen sellaisena kuin se on eli 'todellisena elämänä' (Roos 1988, 13), on suuntautunut yhä selvemmin ympäristösosiologiseen tutkimukseen tai kulutussosiologiaan.

J.P. Roosin johtaman elämäntapamuutoksen projektista merkittävimmät julkaisut olivat Roosin Suomalainen elämä (1987), Matti Kortteisen Lähiö (1982) sekä Ahposen ja Järvelä-Hartikaisen Maalta kaupunkiin, pientilalta tehtaaseen (1983). Ajankohtaisempi tutkimus on tuonut elämäntapaan enemmän ympäristöpoliittista – tai ympäristösosiologista – painotusta ja -käsitteistöä.

Kortteinen (1982) selvitti elämäntapojen muutoksen aiheuttamia elämää vaivaavia ongelmia. Lähiötutkimus oli ensimmäinen niin sanotun suuren muuton ja kaupungistumisen tutkimus Suomessa. Tämä tarkoitti ”lähiöongelman” selvittämistä. Kortteinen tutki erästä Vantaan silloin uutta, arvostelua osakseen saanutta 1970-luvun betonilähiötä. Tämänkaltaisten metsälähiöiden rakentaminen ja asuttaminen oli historiallisesti uusi tilanne. Helsinki kasvoi voimakkaasti ja oli rakennettava paljon, nopeasti ja tehokkaasti. Suunnittelun perustana ei käytetty sosiaalisia tavoitteita. Kortteinen huomasi, etteivät lähiön ongelmat johtuneet sinänsä fyysisestä ympäristöstä tai rakentamisen laadusta. Ongelmat liittyivät ”siihen sosiaaliseen elämään, jonka perusteet suunnittelu ja rakentaminen luovat” (Kortteinen 1982, 37). (Ibid., 29–37.)

J. P. Roos on suoraviivaisesti sanonut elämäntapaa käsitteeksi, jolla yritetään kuvata ihmisten elämää (Roos 1985, 31). Elämäntapa ei kuitenkaan varsinaisesti ole käsitteenä näin helposti määriteltävissä, vaikka se onkin intuitiivisesti ymmärrettävissä. Roos on tehnyt täsmällisemmän elämäntavan määrittelyn seuraavasti: ”Elämäntapa on yksilön tai perheen elämänvaiheiden, elinolosuhteiden, elämäntoiminnan, arkielämän ja interaktion kokonaisuus, joka muodostuu – järjestyä – hänen subjektiviteettinsa kautta” (Roos 1987, 45). Roos jakoi elämäntavan siten viiteen ulottuvuuteen, joka muodostuu kuudennen eli subjektiviteetin kautta. Subjektiviteetti rakentuu ihmisen reflektoidessa arvomaailmaansa ja omaa elämäänsä (Ibid., 45–46). Roosin keino tutkia todellista elämää oli elämäkertatutkimus ja elämäntavan käsite. Hänen tutkimusaineistonaan oli suuri määrä elämäkertoja, jotka hänen mukaansa sisälsivät lähes poikkeuksetta kaikki edellä mainitut aspektit. Onkin huomattava, että vaikka näin laaja elämäntavan määritelmä sopii elämäkertatutkimukseen, se ei sovi käytettäväksi sellaisenaan kun käytössä on jokin muu aineistonkeruumenetelmä. Roos itse huomauttaa, että Survey-kyselyyn määritelmä on aivan liian laaja, mutta toisaalta elämäkertojen analyysissä se on pikemminkin jo suppea (Ibid.). Tässä tutkimuksessa käytetään aineistonkeruumenetelmänä henkilöhaastattelua, johon myös sopii edellistä tiiviimpi elämäntavan määrittely.

Pierre Bourdieun (1984) habitus-käsite on hyvin läheinen elämäntavan kanssa. Habitus on perusta arvostelmien takana ja samalla se on myös se järjestelmä, jonka avulla teemme arvostelmia (Bour-

dieu 1984, 170). Habitus on eräänlainen avainkäsite, jonka avulla käsitteellistämme sosiaalisen maailmamme. Erilaiset elämäntyyliä ovat seurausta erilaisista habituksista (Ibid., 172). Roos on muotoillut habituksen suhdetta elämäntapaan seuraavasti: ”habitus määrää niitä valintoja, joiden kautta havaittavissa oleva elämäntapa muodostuu” (Roos 1988, 19). Habitus määrää Roosin mukaan myös ihmisen arvostuksia eri elämäntapoja kohtaan. Habitus on se asenteiden ja suhtautumistapojen järjestelmä, joiden voimin ihmiset kamppailevat kentillä erilaisista pääomista.

Kimmo Saaristo (1994) on tutkinut ekologista elämäntapaa. Hänen tutkimuksessaan ekologinen elämä on vaihtoehtoista 'normaalille' elämäntavalle. Saariston teemahaastatteluin tutkimat ekosentristit muodostivat ryhmän ihmisiä, joita yhdisti keskenään nimenomaan vain se mikä erotti heidät muista ihmisistä. Onko ekologinen elämäntapa modernisaation vastustusta tai kenties sen pakenemistä? Kysymys voi myös olla yrityksestä luoda uudenlainen elämänmuoto kyseenalaistamalla länsimaisen luontosuhteen. (Saaristo 1994, 12–19.) Saariston tulkinnan mukaan elämäntapa ilmentää osa- tai pienoiskulttuuria. Tässä hän tekee eron Roosin määritelmään, jonka mukaan kaikilla elämäntavoilla on jokin yhteinen, yhtenäiskulttuurinen nimittäjä kuten esimerkiksi suomalaisessa kulttuurissa tunteiden ilmaisun rajallisuus (Roos 1988, 12).

Elämäntyyli on hyvin samankaltainen käsite elämäntavan kanssa. Roos määrittelee sen joko synonyymiksi elämäntavalle tai sitä ohuemmaksi, arkisia toimintoja tai kulutusta ilmentäväksi (Roos 1988, 13). Toisaalta yksilöllisyyden vuoksi entisen elämäntavan voisi ajatella muuttuneen elämäntyyliksi. Tällöin elämäntapa määrittyisi enemmän ennaltamäärätyksi säädyn tai luokka-aseman antamaksi elämän yhteisölliseksi suunnaksi. Mukailen kuitenkin tässä tutkimuksessa Roosin kantaa (1988, 13–14) katsomalla elämäntavan pikemminkin syntyneen yksilöllistymisen myötä. Elämäntyyliä on käytetty Yhdysvalloissa kuvaamaan ihmisten vapaa-ajan käyttöä, kun taas elämäntapa on ollut suosituimpi käsite pohjoismaissa (Knuuti 1995, 56). Elämäntyyli mahdollistaa ihmisten tulemissen ”tietoiseksi itsestään toimijoina” (Jallinoja 1997, 152–153). Lukuisten vaihtoehtojen avulla elämä voidaan tyyliä haluttuun muotoon.

Erik Allardtin (1986) mukaan elämäntapa on sisäistettyjen tapojen noudattamista, ei aktiivisen toimijan pohdinnan tulosta. Allardtin mielestä elämäntapa on tottumusten muodostama järjestelmä. Hänen määritelmänsä mukaan ihmisten tekemät valinnat eivät siten perustu elämäntapaan silloin, kun ne ovat tietoisesta harkinnan tulosta. Valinnat voivat lisäksi olla ”muodin oikkuja”. Hän piirtää nämä toiminnan käsitteellistyksensä kolmioksi, joka tasapainoilee kolmen dikotomiaulottuvuuden

voimin: rationaalisuus–irrationaalisuus, tietoisuus–tiedostamattomuus, pysyvyys–ailahtelevuus. (Allardt 1986, 3–8.) Allardtin elämäntapa on käytännössä hyvin lähellä weberilaista traditionaalista toimintaa. Riskiyhteiskunnan kehukseen sijoitettaessa allardttilainen elämä on kuin kuvaus menneestä maailmasta; Allardtin näkemys ihmisen toiminnasta ja elämäntavasta näyttäytyy yksilöllistymisteorioiden väistämättömän refleksiivisyyden myötä vanhentuneena.

Ihmisen tai ryhmän tyyli, Maffesolin (1995) sanoin, kiteyttää aikakauden, jota he elävät. Tyyli takaa arvojen synteessin, määrää järjestyksen ja muodot. Se ei kuitenkaan ulotu muualle kuin omaan aika-kauteensa. Elämäntyyli syntyy erottautumisen tarpeesta. Yhdenmukaisuuden tarve puolestaan luo elämäntyyliyhteisöjä, jotka säilyvät kunnes erottautuminen ei ole enää merkityksellistä. Muista erottautuminen korostaa omaa yksilöllistä persoonallisuutta, mutta kiinnittyminen muihin vahvistaa erottautumisen sosiaalista merkitystä. (Maffesoli 1995, 31–48.)

Jallinoja (1991) on käsitellyt modernia elämää, mitä hän synonymisoi modernisuudeksi. Hän muotoili tämän kysymykseksi siitä, miten ihmiset elävät ollessaan moderneja. (Jallinoja 1991, 11). Jallinojalle moderni elämä on hänen sanoin ajatuksellinen jäsennys, joka on tuotettu intellektuaalisessa historiassa (Ibid., 228). Moderni on eräänlainen kulttuurieliitin ja tutkijoiden kuvitelma yksilön vapautteen perustuvasta elämästä. Jallinojan mukaan empiirinen modernistisuustutkimus on esittänyt kolme erilaista modernistisuusmuotoa: rationaalisuus, vapaamielisyys ja hedonistinen itsensä toteuttaminen. Modernisuustulkintoja on ollut ajan saatossa erilaisia, sillä edellisen käydessä liian tutuksi tarvittiin jo seuraavaa. Entiset tulkinnat kuuluivat, joten oli etsittävä uutta. Yksilöllisyyden näkökulma vietiin entistä pidemmälle ja niin saatiin entisestä modernista traditionaali. (Ibid., 220.) Jallinoja asettaa myös postmodernin osaksi samaa kierrettä. Ajatus modernin projektin johdosta lisääntyneen yksilöllisyyden olemisesta jossain määrin uuden tulkinnan löytämisen tarvetta on mielenkiintoinen. Jallinojan näkökulman heikkous on sen itsestäänselvydessä. Mitä muuta moderni elämä olisikaan kuin nykyhetki teoretisoituna erontekona aiemmasta elämästä?

### **3.2 Kulutus elämän ilmaisuna**

Ihmisten on nykyään helppoa ilmaista itseään – ja elämäänsä – kulutuksen keinoin (esim. Ilmonen 2008). Juuri yksityisauto on perustavanlaatuisena kulutustavarana eräs elämäntavan tunnuksista (Roos 1985, 34). Auto on edelleenkin tärkeä suomalaisille: sen kokeminen välttämättömäksi kulu-tushyödykkeeksi on vain noussut 2000-luvulla (Erola et al. 2005, 31). Uusitalo tuo esiin, ettei kulu-

tus enää näyttäytyä irrallisena muusta elämästä, vaan se on pikemminkin kytkeytynyt osaksi elämäntapaa (Uusitalo 2008, 207). Elämisen tapaan onkin otettava myös kuluttamisen näkökulma. Esimerkiksi Pasi Falkin ja Pasi Mäenpään (1997) tutkimuksessa suomalaisista lottomiljonääreistä päästään kuluttamisen yhteydessä käsiksi unelmien ja todellisuuden kohtaamiseen, siihen liittyvään elämäntapahallinnan järjestymiseen, ”elämänjärjestyksen uudelleenjäsentymiseen” (Falk & Mäenpää 1997, 4).

Kulutustutkimuksessa korostettiin perinteisesti ennaltamääräytyvien tekijöiden vaikutuksia kulutuskäyttäytymiseen kuten luokka, ikä tai sukupuoli. Jälkmodernien teorioiden pohjalta on sittemmin 1980- ja 1990-luvulta saakka korostettu yksilöllisiä elämäntapavalintoja tai postmoderneja kulutusyhteisöjä. Nämä yhteisöt voivat olla esimerkiksi alakulttuureja, jotka voivat muodostua virtuaaliyhteisöistä, joiden jäseniä yhdistää kulutustottumukset. Tai mikrokulttuureja, joilla tarkoitetaan erilaisia elämäntaparyhmiä, jotka rakentuvat samanlaisten keskinäisten kulutusmieltymysten pohjalle. (Uusitalo 2008, 401–403.) Kaj Ilmonen (1993) korosti kulutuskohteiden eli tavaroiden moniulotteisuutta. Tällä hän tarkoitti tavararyhmien olevan keskenään niin erilaisia, ettei niitä voida tarkastella pelkästään kulutuksena. (Ilmonen 1993.)

### 3.3 Väistämätön yksilöllistyminen

Refleksiivinen modernisaatio ja riskiyhteiskunta on alkuaan Ulrich Beckin (1992) muotoilema, mutta myöhemmin Beckin, Anthony Giddensin ja Scott Lashin (1995) edelleenkehittämänä hyvin tunnetuksi noussut keskustelu. Beck toi riskiyhteiskuntansa mukana vuonna 1986 teknologiset vaarat ja niiden riskien hallinnan sosiologiaan (Beck 1992). Yksityisautoilun rajoittaminen ja sen tulevaisuus ylipäänsä kytkeytyy riskiyhteiskunnan niin sanottujen pahojen asioiden jakoon liittyviin risitiriitoihin (Ibid., 23). Elämäntapa-autottomuus näin määriteltynä kietoutuu osaksi jälkiteollista modernin projektin etenemisen muutoskeskustelua.

Beck tarkoittaa riskiyhteiskunnalla sellaista ”modernin yhteiskunnan kehitysvaihetta, jossa sosiaaliset, poliittiset, taloudelliset ja yksilölliset riskit yhä useammin luistavat teollisen yhteiskunnan seuranta- ja turvainstituutioiden otteesta” (Beck 1995, 16). Beckin tarkoittamalla refleksiivisellä viitataan teollisen yhteiskunnan uusiutumiskykyyn, joka huononee sitä mukaa kun modernisaatioprosessi etenee. Siirtyminen teollisesta modernista refleksiiviseen tapahtuu väistämättä, itsestään, jopa huomaamattomasti. Siihen ei voida vaikuttaa poliittisessa keskustelussa. Teollisena aikana tuotetut uhkat ovat nyt nousseet hallitseviksi. (Beck 1995, 15–18.) Oleellista on myös

väistämätön yksilöllistyminen. Yksilöt joutuvat kohtaamaan yhä enemmän riskejä ja ratkomaan ne ilman entisaikojen perhe- tai kyläyhteisöjen tai yhteiskuntaluokan viitekehystä. Vasta tämän prosessin johdosta on ollut syytä tulkita eläminen erilaisina elämäntapoina. Miksi elämäntapaa olisi tarvinnut tutkia tai käsitteellistää silloin kun koko elämäntilanne rakentui edellä mainituista kehyksistä (Roos 1988, 13–14)?

Riskiyhteiskunnan yksilöllistyminen on refleksiivistä yksilöllistymistä. Samalla kun vanhoista rakenteista eli entisistä 'elämäntavoista' vapaudutaan, niiden tilalle tulee uusia yksilöllisiä elämäntapoja, mutta myös uusia vaatimuksia. Yksilöt ovat sidottuja näihin uusiin rakenteisiin. Beck huomauttaa, ettei edes *minä* ole enää entisensä vaan keskenään ristiriitaisia 'minädiskursseja' (Beck 1995, 20).

Kaksi muuta refleksiivisen modernisaation merkittävää teoreetikkoa, Giddens ja Lash, käyttävät refleksiivisyyttä reflektion synonyymina. Siinä missä Beck erotti tarkasti intentionaalisen reflektion ja tiedostamattoman refleksiivisyyden, Giddens ja Lash käsittävät refleksiivisyyden intentionaalisena toimintana. (Beck 1995, 236-241; ks. myös Sairinen 1996, 22.) Käytän tässä tutkielmassani refleksiivisyyttä jokseenkin Giddensin ja Lashin ymmärtämässä mielessä – tai vastaavasti Beckin reflektioteorian (Ibid.).

Riskiyhteiskunnassa syntyy uusia sosiaalisia rakenteita ja uutta alapolitiikkaa. Yksilöiden elämäntapavalinnat kuten autoilu politisoituvat väistämättä (Beck 1995). Perinteiset modernin yhteiskunnan hyödykkeiden jakoa koskevat konfliktit ovat riskiyhteiskunnassa peittyneet erilaisten haitakkeiden jakoa koskevien konfliktien alle (Ibid., 18). Taistelu yksityisautoilun enenevästä rajoittamisesta tai jopa kieltämisestä sen ympäristöhaittojen takia on yksi esimerkki Beckin tarkoittamien riskiyhteiskunnan huonojen asioiden jakokonflikteista. Teknis-teollisen kehityksen synnyttämien uhkien tiedostaminen johtaa siihen, että riskiyhteiskunnan yksilö joutuu reflektoimaan jopa yhteiskunnan perustoja ja vallitsevia konventioita (Ibid. 21). Yksityisautoilun yhteiskunnallisten (ekologisten) riskien reflektointi on ajankohtaista myös yksilölle. On perusteltua olettaa, että joillakin tämä reflektointi on johtanut yksityisautoilusta luopumiseen tai kieltäytymiseen. Yksityisautoilun asemassa siinänsä ei ole kyse vain ympäristökysymyksestä, vaan teollisen yhteiskunnan institutionaalista kriisistä (Ibid. 20).

Sairinen (1996) on tutkinut alapolitiikan nousun ja elämäntapavalintojen politisoitumisen vaikutusta suomalaisten ympäristöpolitiittisiin asenteisiin. Voidaan sanoa, että Suomessa ollaan eletty jo kauan

riskiyhteiskunnassa. Sairiselle alapolitiikka on erityisesti yksilön elämäntapavalintojen politisoitumista (vrt. luku 3.5), jollaiseksi hän listaa myös autoilun. (Sairinen 1996, 25–27.) Sairinen havaitsi auton käytön ympäristöperustaisen ohjauksen muita ohjauskeinoja vaikeammin hyväksyttäväksi asiaksi. Hän tulkitsi sen johtuvan kolmesta syystä. Ensinnäkin autolla liikkuminen on osa suomalaisen kulttuurin vapaan liikkumisen ideologiaa. Toiseksi autoilun ympäristöhaittoja ei tunneta kovinkaan hyvin ja kolmanneksi taloudellinen ohjaus vaikuttaa suoraan useimpien talouteen (Ibid., 143).

### 3.4 Ekologinen rakennemuutos

Viime vuosina yleiskieleen on alkanut pesiä kestävä kehityksen käsite. YK:n asettama Brundtlandin komitea otti käsitteen (sustainable development) käyttöön raportissaan *Our common future* vuonna 1987 (World Commission on Environment and Development 1989). Brundtlandin kestävä kehitys sisälsi pääasiassa vaatimuksen sukupolvien välisestä oikeudenmukaisuudesta ja varallisuuden globaalista jakamisesta (Ibid., 8–9). Varsinaiset toimintamallit eli käytännön ehdotukset jäivät kuitenkin puuttumaan kompromissimuotoillusta raportista (Kuisma 2000, 55). Brundtlandin raporttia on myös pidetty epäselvänä: John Pezzy on löytänyt siitä kuusi erilaista määritelmää kestävälle kehitykselle (Ollikainen 1992, 101). Kestävä kehitys on kuitenkin hyvin suosittua kieltä esimerkiksi monien poliittisten toimijoiden agendoissa ja valtion tulevaisuusstrategioissa (ks. Lahti et al. 1997).

Kestävä kehitys on käsitteenä hyvin samanlainen ekologisen modernisaation kanssa. Merkittävin ero näiden välillä on kestävä kehityksen käsitteen arkisten merkitysten raskauttama epämääräisyys (ks. esim. Bauman 2003, 18–20). Esimerkiksi Suomen ympäristöministeriö on määritellyt kestävä kehityksen periaatteisiin uusiutumattomien luonnonvarojen säästeliään käytön, luonnon ja ihmisen uusiutumiskykyä tai terveyttä vahingoittavien toimintatapojen huomioonottamisen, elinolosuhteiden säilymisen nykyisellä tasolla tuleville sukupolville ja lisäksi talouden ja sosiaalisen kestävyuden ulottuvuuksia (Lahti et al. 1997, 8). Ja yhtä lailla kestävä kehitys tarkoittaa monille yksinkertaisesti nykyisen hyvinvoinnin säilyttämistä, nykyisillä elintavoilla ja kulutuksen tasolla – seurauksista välittämättä (Des Jardins 2001, 86–88). Eri organisaatiot toimivat sen nimissä niin kuin on toimittu aiemminkin. Käsite on niin hämärä, että itse strategia jää syntymättä (Kuisma 2000, 55). Kestävästä kehityksestä voidaan siis puhua tarkoittaen täysin vastakkaisia periaatteita: joko nykyisen elintason ja elintapojen kestämistä mahdollisimman pitkään tai elinolosuhteiden turvaamista kestävästi myös tulevaisuudessa. Saati sitten, että päivänpolitiikassa käytetään kestävä kehitystä milloin missäkin



merkityksessä. Castrén ja Pajuoja (2003, 13) tiivistävät kärjistäen, että kestävä kehitys on "aikamme trendisana".

Kestävä kehitys on Lybäckin (2002a) mukaan usein pikemminkin "normatiivinen mantra kuin konkreettinen toimintatapa" (Lybäck 2002a, 14). Sitä toistellaan poliittisissa puheissa, yritysten ympäristöraporteissa imagomielessä ja arkipäiväisessä kansalaiskeskustelussa. Käsitteen uskottavuusarvoa ei pahimmillaan ole ollenkaan. Kestävän kehityksen väljyyttä voidaan hyödyntää tarpeen mukaan painottamalla joko ekologista, taloudellista, sosiaalista tai kulttuurista puolta. Ekososiaalinen näkökulma esittää, että autoriippuvainen liikennejärjestelmä on epäekologista, epätasa-arvoa ja sosiaalista poissulkemista edistävää. Ekososiaalinen liikenne on sekä ympäristöystävällistä että sosiaalista tasa-arvoa edistävää. (Ibid., 14–16.)

Katson varsin perustelluksi pyrkiä puhumaan kestävä kehityksen sijaan ekologisesta modernisaatiosta, joka ei ole kylläntynyt ympäristöpoliittiseksi yleiskäsitteeksi. Oleellisesti tähän on vaikuttanut ekologisen rakennemuutoksen käsitteellinen erottelu, jota kestävä kehityksen käsite ei tee (Jokinen 1995, 331). Ekologisella modernisaatiolla viitataan yhteiskunnan kehityksen vaiheeseen, jossa ihmisen ja luonnon välinen suhde on noussut keskeiseen rooliin talouden ja sosiaalisen rinnalle. Samassa merkityksessä puhutaan usein myös lyhyemmin ekomodernista. Ekologisen modernisaation teoria on peräisin 1980- ja 1990-luvuilta saksalaisesta ja hollantilaisesta ympäristötutkimuksesta. Käsitteellä viitataan ennen kaikkea joko rakenteellisia ympäristöongelmia tarkastelemaan teoriasuuntaukseen tai yhdyskuntasuunnittelun paradigmaan. (Kortelainen & Vartiainen 2000, 10.) Käsitteen alkuperäisenä kehittäjänä pidetty Joseph Huber määrittelee ekologisen modernisaation tuotannon ja kulutukseen uusiutumisenä. Olisi pyrittävä ympäristöä säästävän teknologian kehittämiseen (Jokinen 1995, 326). Kulutus organisoidaan tällöin uudelleen ekologisten periaatteiden mukaisesti. (Kortelainen & Vartiainen 2000, 10.) Ekologinen modernisaatio liittyy myös puheeseen jälkiteollisen yhteiskunnan teoriasta (Jokinen 1995, 319). Käsitteellä voidaan viitata lisäksi konstruktivistisesti uudelleen ympäristökeskustelua hallitsevaan diskurssiin (Kortelainen & Vartiainen 2000, 10).

Liikenteen sovittaminen ekologisiin tavoitteisiin voidaan sovittaa ympäristöpoliittisiin toimintamalleihin. Esittelen seuraavassa perinteiset kolme strategiaa. Ensimmäinen toimintamalli ja eräänlainen ensimmäinen vaihe on puhdistus- ja suodatinpolitiikka, jota usein kutsutaan havainnollisesti piipunpääteknologiaksi. Ympäristöä saastuttava teollisuus ja sen tuotteet (piipunpää) varustetaan suodatti-

milla. Tämä vaihe on aluksi varsin tehokas, mutta koska se ei pureudu ympäristöongelmien syihin eikä kata kuin osan ongelmista, ajan mittaan strategia on riittämätön. Seuraava strategia, ekologisen modernisaation politiikka pyrkii ehkäisemään ennalta ympäristöongelmia järjestelmällä tuotantoa, hyödyntämällä uutta teknologiaa ja säästämällä energiaa. Kolmas ympäristöpoliittinen toimintamalli on ekologisen rakennemuutoksen politiikka. Tällä viitataan edellistä laajempaan tuotannon, talouden ja yhteiskunnan uudelleenjärjestämiseen. (Jokinen 1995, 325–327; Kortelainen & Vartiainen 2000, 12–13; Sairinen & Kanninen 2001, 269–271.)

Petri Tapio (2001) esittää viisi erilaista skenaariota autoilun tulevaisuudesta Suomessa. Hän rakentaa mallinsa erityisesti ekologisen modernisaation pohjalta. Mallit eroavat toisistaan siten, että ekologinen rakennemuutos kasvaa ensimmäisen mallin sen täydellisestä puuttumisesta viidennen syvään rakenteelliseen muutokseen. Tulevaisuuteen on varauduttava miettimällä kriittisiä haasteita, joista Tapio näkee esimerkkinä ilmastonmuutoksen. Ensimmäinen skenaario on perusskenaario, joka perustuu autoistumisen jatkumiseen myös tulevaisuudessa, Tielaitoksen perusennusteiden mukaisesti. Yksityisautoilua rajoitetaan ainoastaan kaupunkien keskustoissa. Toinen skenaario on teknis-taloudellinen optimismi, jossa luotetaan voimakkaaseen talouskasvuun ja teknisiin innovaatioihin autojen ympäristöongelmien ratkaisijoina. Seuraavana hän esittelee ekologisen modernisaation yhteiskunnan, jossa tekniikan kehittäminen ympäristöongelmien ratkaisijaksi on voimakasta ja ympäristövaikutuksia otetaan lisäksi huomioon instituutioiden ja ihmisten toiminnassa. Neljäs skenaario tai vaihe on ekologinen rakennemuutos, jossa tuotannon ja kulutuksen rakenteet on muutettu ympäristöperustein. Tapion esittämä viides, syväekologinen skenaario olettaa ympäristön kunnon muita skenaarioita huonommaksi. Tuotanto ja kulutus eivät uusiudu tässä skenaariossa ainoastaan rakenteellisesti, vaan myös niiden määrien suhteen. (Tapio 2001, 303–311.)

Tulevaisuudessa auton käyttöön vaikuttaa yhteiskunnan mahdollisten rakennemuutoksien lisäksi Tapion mukaan huomattavan paljon myös sen yksilöllistymisen aste. Perusskenaariossa talous jatkaa kasvuaan, kotitalouksien tulot kasvavat ja lisääntyviä tuloja käytetään auton ostamiseen. Arvomaailman individualistisuus ja yksityisautoilu sopivat yhteen. Auton haluaa omistaa ja sitä myös käyttää vähintään yhdeksän kymmenestä. Teknis-taloudellinen tulevaisuus voisi tarkoittaa hybridi-, sähkö- ja jopa vetyautoja. Yhdyskuntarakenne hajautuisi edelleen voimakkaasti ja joukkoliikenteen käyttöaste laskisi. Yksilökeskeiset arvot korostuvat. Tapion mukaan ekologisen modernisaation skenaariossakin yksilöllisyyttä korostava elämäntapa jatkuisi. Vaikka liikennematkoja suunniteltaisiin aiempaa enemmän ja joukkoliikennettä käytettäisiin perusskenaariota useammin, elämäntapojen yk-

silöllisyys estäisi enemmän yksityisautoilun vähenemisen. Ekologisen modernisaation tulevaisuus yrittäisi yhteensovittaa taloudelliset, sosiokulttuuriset ja ympäristöarvot. Ekologinen rakennemuutos tarkoittaisi selvää yksityisautoilun vähenemistä. Henkilöauton käytöstä siirryttäisiin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen pariin. Tämä edellyttäisi tiivistä yhdyskuntarakennetta. Yksityisautoilun asemaa vaikeutettaisiin erilaisilla keinoilla kuten pysäköintipaikkojen vähentämisellä, sekä henkilöauton verotusta ja joukkoliikenteen tukea lisäämällä. Syväekologinen muutos pysäyttäisi skenaarioista ainoana talouskasvun ja antaisi sen jopa kääntyä laskuun. Muissa skenaarioissa talouden kasvu ja ympäristö nähtiin vielä yhteensopivina. Skenaario hylkäisi modernin elämän piirteitä ja tähtäisi pikemminkin elämäntapojen kiireettömyyteen. Tässä maailmassa autoliikenne on pakkoliikumista eikä vapauden symboli. (Tapio 2001, 311–322.)

Kaikissa edellä esitellyissä malleissa ihmisistä tietty osa on autottomia. Erityisesti ekologisen rakennemuutoksen ja yksilöllistymisen aste määräävät sen kuinka paljon heitä on ja millaisista ihmisryhmistä, niin sanoakseni, heitä syntyy. Autottomuus tai autollisuus näin katsottuna riippuu ihmisen elämäntavasta. Autottomien elämäntapojen moninaisuus on sitä suurempi mitä pidemmällä ekologinen rakennemuutos on. Siihen vaikuttavat erilaiset yhteiskunnalliset olosuhteet kuten yhdyskuntarakenne, verotus ja liikennesuunnittelu. Nämä liittyvät väistämättä ympäristön ja talouden tilaan sekä yhteiskunnan suhtautumiseen edellisiin.

Lybäck (2002a) määrittelee edellä käsitellyt modernisaatioteoriat modernin yhteiskunnan ekologisoitumiseksi uudistumiseksi. Jälkmodernin ajan kestävyysdiskurssi on usein jättänyt huomiotta sosiaalisen kestävyysdiskurssin. Ratkaisuksi ehdotetaan käsitettä ekososiaalinen yhdistämällä ympäristöongelmien tarkasteluun ekologian lisäksi yhteiskunnallinen puoli painottamalla sosiaalisen todellisuuden merkitystä. Lybäckin mukaan esimerkiksi oikeudenmukaisuus- ja tasa-arvokysymykset ovat jääneet miltei huomiotta ympäristökysymyksistä keskusteltaessa. (Lybäck 2002a, 14–15.) Usein ekologisesti kestävä ratkaisu on kuitenkin sitä myös sosiaalisesti. Autottomuutta pidetään ekologisesti kestäväänä, mutta sen sosiaalinen kestävyys ja oikeutus puolestaan helposti kyseenalaistetaan. Ajatus autottomaan tulevaisuuteen siirtymisestä on monille suorastaan kauhistuttava.

### **3.5 Elämänpolitiikka**

Anthony Giddensin (1991) luoma elämänpolitiikka (life politics) nähdään tässä tutkimuksessa käsitteenä, joka nivoo yhteen elämäntavan, riskitietoisuuden ja yksilöllisen refleksiivisyyden. Myös eko-

sosiaalisen käsitteen sisältämä sosiaalisen kestävyuden ulottuvuus on mahdollista sisällyttää elämänpolitiikkaan. Elämänpolitiikka toimii kattokäsitteenä, joka yhdistää modernisaatioteoriat käytännön elämäntapatutkimukseen. Perinteinen elämäntapatutkimus tarjoaa nykyisen käsityksen mukaan vain osittaisen kuvan elämäntavasta, sillä näissä tutkimuksissa Massan ja Ahosen (2006, 13) mukaan ”elämäntapa on nähty 'sosiosentrisesti' irrallaan luonnosta, ympäristöongelmista, resursseista ja energian käytöstä”. Ympäristökysymysten kärjistymisen ja politisoitumisen jälkeen tavallisetkin ihmiset joutuvat pohtimaan suhdettaan ympäristöongelmiin eli tekemään ympäristöelämänpolitiikkaa (Ibid.). Esimerkiksi autoton elämäntapa on refleksiivisen modernin kontekstissa siksi samalla ympäristöelämäntapa. Ekomoderniksi elämäntavaksi voisi Massan mukaan kutsua sellaista elämää, jossa päämääränä on ympäristöystävällisen tekniikan hankkiminen (Massa 2006, 119). Ulla Anttila puolestaan esittää ympäristöpoliittisten tutkimusten painopistettä yleisten ympäristöasenteiden tutkimuksesta kokemuksiin ympäristönsuojelun kollektiivisista esteistä (Anttila 2006, 97). Esimerkiksi yksityisautoliikenteen hegemonia ympäristönsuojelun esteenä voitaisiin mielestäni nähdä Anttilan tarkoittamana esteenä.

Giddensin elämänpolitiikka on myöhäismodernin aikakauden elämäntyylin tai -tavan politiikkaa. Se kytkee elämäntavan suoraan modernisaatiokeskusteluun ja väistämättömyydellä etenevään refleksiiviseen minän projektiin. Elämäntyyllittely on muuntautunut globaalien vaikutteiden kautta tapahtuvaksi politisoiduksi, yksilölliseksi minän suunnitteluksi. (Giddens 1991.) Minkälaiset valinnat ja millainen reflektointi on yksilön tekemää elämänpolitiikkaa? Roos on pohtinut kysymystä ja esittänyt pelkästään eräänlaisten yleisimpien elämänstrategioiden olevan elämänpolitiikkaa. Yksilön jokapäiväiset kulutus päätökset tai kollektiivinen päätöksenteko ja neuvottelemine ei hänen mukaansa siten kuuluisi elämänpolitiikan alueeseen. (Roos 1999.)

Roos (1998) näkee Giddensin elämänpolitiikan olevan elämää koskevien päätösten politiikkaa (Roos 1998, 20). Hän kirjoittaa giddensiläisen elämänpolitiikan sisältävän emansipaation tärkeänä esivaiheena. Elämänpolitiikka luo ”uutta moraalista perustaa tilanteessa, jossa ihmisillä on valinnan vapaus, resursseja ja uudenlaisia riskejä” (Ibid., 22). Roos pitää Giddensin määritelmää liian laajana ja ehdottaa uuden etiikan sijaan pelkästään pelisääntöjä ja valintaedellytysten järjestämistä. Hänen mukaansa elämänpolitiikka voisi liittyä ennen kaikkea hyvinvointivaltioon, jolloin hyvinvointipolitiikan sijaan voisi siirtyä puhumaan elämänpolitiikasta. Toisena vaihtoehtona Roos kytkisi elämänpolitiikan yksilöllisiin valintoihin ja habitukseen, jolloin elämänpolitiikka olisi ”pikemminkin elämänhallintaan ja sen edellytyksiin vaikuttamista” (Ibid.). Tällainen refleksiivinen elämänpolitiikka

edellyttäisi refleksiivisyyttä, joka kuitenkin Roosin sanojen mukaan tapahtuisi habituksen tai elämäntyylin osittain automaattisen valintaprosessin kautta. Kolmantena elämänpolitiikan tarkennuksenaan hän esittää toimijoiden riskitietoisuuden korostamista eli beckilläistä tulkintaa. Roos huomauttaa Giddensin yksilöllistymisen olevan huomattavasti vähemmän yhteiskunnallisempaa kuin Beckillä. (Roos 1998, 22–23.) Myöhemmin Tommi Hoikkala ja Roos (2000) toteavat määrätietoisemmin ihmisten päätöksenteon olevan ensisijaisesti elämänhallintaa ja itsensä kehittämistä, ei elämänpolitiikkaa. Heidän käsityksensä mukaan elämänpolitiikkaa on elämän muokkaaminen. (Hoikkala & Roos 2000, 24–25.)

Itse määrittelen tässä tutkimuksessa elämänpolitiikan käsitteen refleksiiviseksi valinta-apparaatiksi, joka syntyy 1) refleksiivisen modernisaation väistämättömässä yksilöllisyydessä, 2) tietoisten elämää koskevien päätösten tekemisessä, 3) yleisemmän jälkimodernin ja globaalin yksilötasolle tunkeutuvan vaikutusvallan (elämän muuttumisen) kautta. Yksinkertaisemmin ilmaistuna pidän elämänpolitiikkaa refleksiivisen modernisaation yksilötason aktualisoitumisena. Keski-ikäisen helsinkiläisen valinta olla toistaiseksi omistamatta autoa on mitä parhain esimerkki elämänpolitiikan teosta. Tämänkaltaisen valinta on tutkijan analysoitavissa yksityiskohtaisemmaksi elämänpolitiikaksi, ja siitä jälleen projisoitavissa yksittäisestä yleiseen.

Uusia arkielämään sisällytettäviä vaatimuksia on erittäin hankala omaksua. Massa (2006) on selvittänyt, että valistus kestävästä elämästä väsyttää ja tympäännyttää ihmisiä. Usein vain joitain tiettyjä ympäristöhaasteita on helppo ottaa vastaan, koska ne sopivat yhteen oman elämäntavan kanssa. Kestävän kehityksen ideologia edellyttää pitkäjänteistä sitoutumista, johon hektistä työelämää ja yksilöllistä elämäntapaa on vaikeaa sovittaa. Massa on luonut käsitteen syyllistymiskilpi, jota ihmiset käyttävät torjuakseen kielteisiä tunteitaan, kun jonkin koetaan osoittavan heidän elävän väärin. Syyllistymiskilven avulla vähätellään esimerkiksi ympäristöä kuormittavan käyttäytymisen vaikutuksia. Massa on arvioinut vasta entistä suuremman riskitietoisuuden muuttavan käyttäytymistä ja purkavan syyllistymiskilven. Edellisen kaltaiset valistustilanteet saattaisivat toimia tehokkaammin, jos ne eivät aiheuttaisi häpeää vaan sen sijaan syyllisyyttä. Häpeä on tunneloukku, johon joutunut kääntää tunteensa vihaksi ja katkeruudeksi. Syyllisyyden tunne sen sijaan saattaa myös muuttaa käyttäytymistä. (Massa 2006, 119–120.)

Autoilukokemus on myöhäismodernissa Kalannin (1998) mukaan perustavanlaatuisesti muuttunut. Julkinen liikennepoliittinen keskustelu ja ympäristödiskurssi on Kalannin sanoin refleksiivisesti pa-

lautunut osaksi autoilukokemusta. Autoilu ei enää voi olla puhtaasti nautintoa tai iloa. Tietoisuus tai oikeammin reflektoituva tieto autoilun riskeistä ja uhkasta luonnolle on väistämätöntä. Autoilun kokemus on muuttunut myöhäismodernin ambivalentiksi. (Kalanti 1998, 58–59.) Riskiyhteiskunta on tunkeutunut peruuttamattomasti pääkaupunkiseudun autoilijoiden autosuhteeseen, joten samaa on syytä olettaa myös muilta liikkujilta. Eri asia on miten tämä riskitietoisuus vaikuttaa itse autoilun määrään. On toki mahdollista, että Kalannin havaitsema autoilun nautinnon ambivalenssi olisi oireilua siirtymävaiheesta yksityisautoilusta muihin liikkumismuotoihin, mutta se ei sinänsä sitä mitenkään indikoi. Jollei muuta, niin riskiyhteiskunta tuo mukanaan ainakin huolettomuuden menetyksen.

## 4 AUTOTON ELÄMÄ

Luvussa pohditaan autottomuuden reunaehtoja ja määritellään autottomuuden käsite. Lisäksi perehdytään autottomuutta käsittelevään ja autoriippumattomutta tavoittelevaan tutkimukseen. Lopulta asemoidaan tutkimuskohde intentionaalinen autoton sekä näkökulma autottomaan elämään edellisen luvun refleksiivisyyden viitekehyksessä.

### 4.1 Autottoman liikkumismuodoista ja autottomuuden määrittelemisestä

Autottomuuden määritteleminen on vaikea ja lopulta osin mielivaltaisenkin tehtävä. Tämän työn puitteissa on tehty tiettyjä valintoja, jotka eivät kuitenkaan ole itsestään selviä. Autottomana voitaisiin esimerkiksi pitää vain sellaista henkilöä, joka ei koskaan itse aja tai ole henkilöauton kyydissä. Lisäksi herää kysymys kulkuneuvon omistajuudesta. Jos ajoneuvoa ei omista eikä sitä aja itse, onko kyse autoilusta? Vai onko kyse yksityisauton saatavilla olemisesta? Voiko vanhempien autoa lainata? On päätettävä lasketaanko erilaisten palvelujen käyttö autoiluksi. Voiko siis autoton ottaa taksin tai vuokrata auton? Entä olla yhteiskäyttöautoyhtiön kuukausimaksuasiakkaana? Onko autottomuutta kulkea työmatka kimpakyydillä jonkun toisessa omistamassa henkilöautossa? Olisiko autottomuuden rajaviivaksi hahmotettavissa tilapäisen ja toistuvan kumipyöräliikenteen käsitteellinen erottaminen toisistaan? Tällöin autottomalle sallittaisiin satunnaisluontoinen palveluiden käyttäminen. Olisi kuitenkin päätettävä millä kriteerillä tunnistaa tilapäinen palvelutaipumus vakituisemmasta.

Autottomuuden takana on erilaisia liikkumisvalintoja. Liikenne- ja viestintäministeriö (2007) on selvittänyt liikkujaryhmiä suomalaisissa kaupungeissa. Tutkimuksessa muodostettiin viisi liikkujaryhmää kulkutapojen käyttämisen ja niihin sitoutumisen perusteella. Liikkujaryhmiksi tulivat vannoutuneet autoilijat, autoilijat, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, jalan tai pyörällä kulkijat ja kulkutapojen sekakäyttäjät. Autonomistus jakaa kulkutottumukset: autonomistajista 70 % kuului vannoutuneisiin autoilijoihin tai autoilijoihin ja vastaavasti 70 % autottomista oli joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai jalan tai pyörällä kulkijoita. Autottomien liikkuminen voi perustua erityisesti paikalliseen joukkoliikenteeseen, polkupyöräilyyn, kävelyyn, yhteiskäyttöautoihin tai muihin henkilöautoperusteisiin ratkaisuihin kuten taksipalveluihin. Joidenkin liikkumistottumukset muodostuvat käytännössä edellisten yhdistelmistä. Kuitenkin jokin yksittäinen liikkumismuoto kuten polkupyöräily saattaa muodostaa liikkumisen rungon. (Voltti & Luoma 2007.) Autottomuus tiukasti määritel-

tynä rajaisi pois yhteiskäyttöautoja käyttävät. Jopa säännöllinen taksiasiakkuus tai tuttavien auton käyttäminen saattaisi tehdä sopivasta näkökulmasta tarkasteltuna ihmisestä autollisen. Tässä tutkimuksessa autottomuuden määrittely perustuu auton omistamattomuuteen, joten esimerkiksi vakituinen yhteiskäyttöautoyhtiön asiakkuus ei sulje autottomuuden ulkopuolelle.

Koska tutkimuksen tavoitteena oli tarkastella intentionaalisia autottomia, katse oli käännettävä itse informantteihin ja aineistonkeruumenetelmään. Ensinnäkin autottomuuden määritelmä ei voinut olla haastattelupyynnössä liian kompleksinen, sillä se vaikeuttaisi tarjoutumista haastateltavaksi. Lisäksi autottomuuden olisi perustuttava haastateltavan omaan käsitykseen autottomuudestaan. Kotitaloutta oli silti välttämätöntä pitää yksikkötasona. Minulla oli tutkimusprosessin alusta saakka näkemys, että samassa perheessä oleva autoton ja autoileva henkilö on loogisesti ristiriitainen yhdistelmä. On vaikea ajatella, ettei esimerkiksi samassa asunnossa autoileva puoliso tekisi koskaan mitään yhteisiä liikkumis- tai kuljetusoperaatioita. Yhdellä perheenjäsenellä oleva auto tekee siten kotitalouden kaikista jäsenistä autoilevia. Tästä näkökulmasta oli ilmeistä, että autottomuus pitää määritellä laaja-alaisesti. Intentionaalisuuden lisäksi eksklusiivisia tekijöitä oli siten vain seuraavat: kotitaloudessa on auto käytettävissä, autoon ei ole varaa<sup>1</sup> tai haastateltava ei koe autottomuutta omaksi valinnakseen. Karkeasti ilmaistuna autottomuuteen päätettiin siis sisällyttää auton ajaminen, mutta sulkea siitä pois auton omistaminen. Tämä valinta myös rajoittaa kohtuullisesti auton käytön tilapäisluonteiseksi. Erityisesti yhteiskäyttöautojen käyttäminen liikkuu autottomuuden ja autoilun häilyvällä rajapinnalla. Edellisten praktisten perustelujen vallitessa pidin johdonmukaisena sallia autottomien yhteiskäyttöautoyhtiöasiakkuuden, vaikka sitä voidaankin monissa tapauksissa pitää vakituistaloudellisena auton käyttämisenä. Perusteluna tälle toimii myös tavoite saavuttaa mahdollisimman monipuolisesti erilaisia autottomuuden muotoja.

Yhteiskäyttöautot voivat toimia vaihtoehtona auton omistamiselle. Helsingin kaupunki on kuulunut Euroopan unionin Eurocities-organisaation kautta kaupunkien väliseen, vuonna 1994 perustettuun Car free cities -klubiin, jonka tavoitteena on ollut ”vapauttaa kaupungeja liiasta autoriippuvuudesta” (Helsingin kaupunginhallituksen ptk 7.4.1997/637§). Verkosto esitti yksityisautoilulle vaihtoehdoksi erityisesti autojen yhteiskäyttötoimintaa, jota oli Keski-Euroopassa tuolloin jo 250 kaupungissa. Yhteiskäyttöautoilu (car-sharing) on kuitenkin Suomessa verrattain uusi ilmiö. Pääkaupunkiseudulla toimiva yhteiskäyttöautoyhtiö City Car Club aloitti toimintansa vuonna 2000.

---

<sup>1</sup> Katso tarkemmat keinot rajauksista aineistoluvusta 5.3.



Ville Voltti (2010) on tehnyt konsulttiselvityksen yhteiskäyttöautojen potentiaalista ja vaikutuksista pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella. Hän määrittelee yhteiskäyttöautoilun hajautetuksi ja arkisiin tarpeisiin sopivaksi auton vuokraukseksi. Yhteiskäyttöautot eroavat perinteisestä auton vuokraamisesta siinä, että niitä käytetään arkisissa tilanteissa, omassa asuin- tai työympäristössä. Jokainen yhteiskäyttöauto korvaa useampia yhteiskäyttöautoja: pääkaupunkiseudulla yhteiskäyttöautoa kohden asiakkaita on noin viisikymmentä (Ibid, 30). Tällä hetkellä asiakkaista on noin 3 000, mutta määrän odotetaan kasvavan kymmeneen tuhansiin lähivuosikymmeninä. Yhteiskäyttöautojen käyttäjät ovat tyypillisesti 30–39-vuotiaita, myös 40–49-vuotiaita on suhteessa paljon. Yleisin syy liittyä yhteiskäyttöautoyritykseen City Car Clubin jäseneksi oli oman auton puute. (Voltti 2010.)

## 4.2 Autottomuuden tutkiminen

Sellaista tutkimusta, jonka kohteena on autottomuus (carless) tai autoriippumattomuus (car-free), eikä autoilu tai jokin muu liikkumismuoto, on harvassa. Autottomuus on eräänlaista ei-olemistä, eikä aihe siten ymmärrettävästi ole liikenteen tutkimuksen keskiössä. Autottomuuden sijaan on tutkittu enemmänkin sitä, miten riippumattomuutta autoista voitaisiin edistää. Esimerkiksi asumisen kestävyttä on pyritty lisäämään autovapailla tai autoilua rajoittavilla asumishankkeilla (esim. Scheurer 2010). Vielä vähemmän kuin autottomuuteen liittyviä liikennetottumuksia on tutkittu autotonta elämäntapaa. Autottomuus on kuitenkin tuore ja ajankohtainen aihe. Autottomuuden sosiologinen tutkimus onkin väistämättä toistaiseksi luonteeltaan enemmän perustustutkimusta kuin osana minikään tutkimusalueen jatkumoa.

Suomessa autoiluun ja autottomuuteen liittyviä kysymyksiä on tutkittu survey-kyselyllä Jyväskylässä vuosituhaten vaihteessa. Tutkimus tuotti paljon tietoa tyypillisestä autottomuudesta ja autollisuudesta. Lybäck (2002b) tarkasteli tuloksia elämäntavan ja yksityisautoilua selittävien tekijöiden viitekehysissä. Auton omistaminen ja käyttäminen liittyy vahvasti elämänvaiheisiin. Eri elämäntilanteet ja -vaiheet sisältävät erilaisia liikkumistarpeita. Tämä näkyy esimerkiksi autonomistajatalouksien ikärakenteessa. Tyypillisin ikäryhmä autonomistajatalouksissa on 34–49-vuotiaat. Muita autonomistajuuteen tyypillisesti liittyviä muuttujia ovat avo- ja avioliitto, lapsiperheys, kokopäivätyö, omakotitaloasuminen ja miessukupuoli. Kun tiedusteltiin kuinka tärkeäksi auto koetaan jokapäiväisessä liikkumisessa, tilastollisesti merkitsevästi tähän vaikuttivat edellisistä ainoastaan henkilön ikä ja päätoimi. Tiedusteltaessa halukkuutta luopua autosta, vastaajista lähes kaksi kolmasosaa

vastasi ei. Kolme neljästä autonomistajasta arveli, että autottomuus toisi elämään vain kielteisiä vaikutuksia. (Lybäck 2002b, 118–127.)

Autonomistajakotitalouksien perusteella voisi sanoa, että autottomuus hankaloittaisi huomattavasti arkielämää. Kuitenkaan autottomassa kotitaloudessa eläville autottomuus ei ollut elämää vaikeuttava ongelma. Autottomissa kotitalouksissa asuvista yli kolme neljäsosaa on tyytyväinen tilanteeseensa ilman autoa ja 30 % vastasi ettei haluaisi autoa käyttöönsä missään nimessä. Suurin syy autottomuuteen oli kuitenkin ettei siihen ole varaa. Muita yleisiä syitä olivat: kaikki toiminnot ovat lähietäisyydellä, omaan autoon ei ole mitään tarvetta, julkinen liikenne palvelee tarpeeksi hyvin sekä auton omistaminen vaatii liikaa vaivannäköä. Vain 17 % ilmoitti syykseen sen, että yksityisautoilu saastuttaa ympäristöä ja 9 % ettei kannata autoilua periaatteellisista syistä. Parasta autottomuudessa oli taloudellinen säästö, toiseksi parasta huolettomuus ja kolmanneksi ympäristöystävällisyys. Autottoman ei tarvitse jonottaa ruuhkissa tai etsiä parkkipaikkaa. (Ibid., 128–131.)

Lybäckin mukaan autottomuus osoittautui yleensä rationaaliseksi valinnaksi, autollisuus pikemminkin tottumukseksi. Tiedetyt elämäntilanteet ja elämäntavat edistävät auton käyttöä ja niitä myös käytetään legitimoimaan sitä. Auton käyttö on kuitenkin usein juuri subjektiivinen pakko, ei mikään objektiivinen välttämättömyys. Auton koetaan helpottavan arkea, autottomuus nähdään eräänlaisena uhrauksena. Kysyttäessä mitkä seikat saisivat vähentämään auton käyttöä, juuri elämäntilanteen muutos oli yleisin vastaus (60 %). Iso osa (41 %) myös uskoi rajoittavansa auton käyttöä jos polttoaineen hintaa korotettaisiin tuntuvasti. Paremmat joukkoliikennemahdollisuudet (16 %) tai kevyen liikenteen mahdollisuudet (10 %) olivat huomattavasti pienempi vaikutin auton käytön vähentämisessä. Vaikuttaakin vahvasti siltä, että suhtautuminen yksityisautoilun tarpeellisuuteen ja yksityisautoiluun sinänsä on vahvasti tapa ja totumus. (Lybäck 2002b, 134–138.)

Koutsopoulosin ja Surtin (1976) tapaustutkimuksessa autottomien liikkumisen rajoitteista Denverin metropolialueella havaittiin autottomien ja alueen muun väestön liikkumisen erojen johtuvan autottomien rajoittuneesta liikkuvuudesta, ei erilaisista mauista tai mieltymyksistä. Rennen, Sanchezin ja Litmanin (2008) mukaan Yhdysvalloissa New Orleansissa ja Houstonissa 2005 hurrikaanien aiheuttamissa evakuoinneissa oli suuria puutteita autottomien evakuoinnissa. Heidän tutkimuksensa toi esiin tarpeen suunnitella ennalta ja organisoida autottomien evakuointi. Esimerkiksi monet nuoret, vanhat, köyhät tai turistit eivät päässeet lähtemään kaupungista, koska heillä ei ollut käytettävissä

omaa autoa. Käytännössä autottomuus tekee ihmisestä liikuntarajoitteisen, joka tarvitsee muiden apua suuronnettomuuksissa tai luonnonkatastrofeissa.

Konsulttiyhtiö Latitude (2011) pyysi kahdeksaatoista vakituista autoilijaa Bostonissa, Yhdysvalloissa luopumaan kokonaan auton käyttämisestä yhdeksi viikoksi. Selvityksen tarkoituksena oli löytää ideoita siitä kuinka autottomasta liikkumisesta voisi tehdä aiempaa houkuttelevampaa. Tutkimukseen osallistuneiden kolme tärkeintä syytä siirtyä autottomuuteen olisivat hyödylliset ympäristövaikutukset, rahan säästäminen ja terveyttä edistävät vaikutukset. Monet tutkittavat huomasivat nauttivansa autottomuuden vuoksi uudella tavalla kotikaupungistaan. He löysivät kokonaan uusia paikkoja ja tutustuivat uudella tavalla ihmisiin. Autottomuudella näytti siten olevan yhteisöllisyyttä lisäävää voimaa. Suurin osa tutkimukseen osallistuneista myös ilmaisi voitavansa harkita jäävänsä autottomaksi, mikäli heillä vain olisi käytettävissään yhteiskäyttöautopalveluita. (Latitude 2011.)

### 4.3 Autottomuuden refleksiivisyydestä

Millainen voisi autoton elämäntapa olla? Koska olen jo etukäteen rajannut tutkimukseni koskemaan kaupungissa tapahtuvaa elämää, mukaan ei oteta tässä tapauksessa – muuten aivan relevantteja – esimerkiksi ekokyliin 'paenneita' ihmisiä (Palttala & Erat 2009). Kuitenkin myös kaupunkiympäristön autottomat voivat koostua hyvinkin erityyppisistä ihmisistä ja perheistä. Ensinnäkin, koska kehityksenä on riskiyhteiskunta ja elämänpoliittinen elämäntavan todellisuus, oman tarkastelun ulottuvuutensa muodostaa autottomien elämän refleksiivisyys. Tämä käsittää koko heidän elämäntapansa. Tietoisesti autottomaksi alkanut ihminen tekee sen joko pakottavista syistä, joista pääasiassa kyse on taloudellisista seikoista, tai sitten, niin sanoakseni, vapaaehtoisista ei-pakottavista syistä. Nämä ei-pakottavat syyt ovat kuitenkin paradoksaalisesti riskiyhteiskunnan väistämättömän yksilöllistymisen prosessin aikaansaamia valintoja, jotka subjekti tekee näennäisen itsenäisesti, mutta kuitenkin väistämättömästi jouduttuaan kohtaamaan riskejä, jotka koskevat refleksiivisen modernisaation pahojen asioiden jakoa. Subjekti on oman habituksensa – itsensä, elämänsä ja yhteiskuntansa – vanki, jonka toimintaa kahlitsevat erilaiset pääomat.

Toisin sanoakseni tutkimuskohteeni, intentionaalinen autoton, jakautuu deterministisesti valintansa kautta joko refleksiivisiin tai ei-refleksiivisiin autottomiin. Refleksiivisellä autottomalla on olemassa autottomuudelleen oma narratiivinsa, ei-refleksiiviselle valinta auton omistamisesta ei ole mitään muuta kuin valinta auton omistamisesta: riskiyhteiskunnan kontekstia ei juuri näy. Hän voisi yhtä

hyvin omistaa auton, jos niin 'haluaisi'. Todennäköinen syy näin määriteltyyn intentionaaliseen autottomuuteen on taloudellinen. Hän voisi hyvinkin ostaa auton, jos hänellä olisi enemmän rahaa käytettävissään. On syytä korostaa, että nämä ihmiset erottuvat tutkimuksen ulkopuolelle rajatuista ei-intentionaalisista autottomista siten, että he 1. kokevat valinneensa itse autottomuuden, 2. mikään taho ei evää heiltä auton käyttöoikeutta (terveydellisistä syistä; iästä johtuen; ajokortin puutteesta; ajotaidon puutteesta) sekä 3. he myös kokevat, että he käyttävät rahat, jotka kulusivat auton käyttöön, mieluummin johonkin muuhun: he voivat olla vähävaraisia, mutta myös varakkaampia ihmisiä, joita ei kenties vain riittävästi kiinnosta auton käyttäminen<sup>2</sup>.

Riskiyhteiskunnan viitekehys muodostaa näin vastakohtaparin refleksiivinen–ei-refleksiivinen autottomien elämäntavan tarkasteluun. Tämä kattokäsitteestä muodostettu vastakohtapari voi rakentua monista hyvin erilaisista yksittäisistä dikotomioista. Esimerkiksi elämäntapa itsessään saattaa olla tottumukseen perustuva tai hyvin elämänpoliittinen. Refleksiivisen subjektin voisi ajatella sanovan ei autoilulle, ei-refleksiivisen ei autolle. Refleksiivisyys tekee autottomuudesta merkityksellisempää: asiantilan, johon liitetään tai yhdistetään jotain muuta. Auton omistaminen voi näyttäytyä tarpeettomana tai jonain, mistä yksilöllistynyt, riskitietoinen toimija on halunnut vapautua. Refleksiivisyys-sensitiivisyys tarjoaa samalla jälkimodernin kehyksen elämäntavan tarkasteluun.

---

2 Lybäckin tutkimuksessa seitsemänneksi yleisin syy autottomuuteen oli ” autoilu ei kiinnosta” (Lybäck 2002, 130).

## 5 TUTKIMUSTEHTÄVÄ, AINEISTO JA MENETELMÄT

Luvussa määritellään tutkimustehtävä sekä esitellään metodologiset valinnat ja tutkimusaineisto. Tutkimustehtävän yhteydessä esitetään täsmälliset tutkimuskysymykset perusteluineen. Aineistonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua, analyysimenetelminä teemoittelua ja tyypittelyä. Kvalitatiivinen tutkimusaineisto koostuu kolmestatoista teemahaastattelusta ja haastatteluiden yhteydessä lomakkeella kerätyistä strukturoiduista taustatiedoista.

### 5.1 Tutkimustehtävä

Tutkimuksen tavoitteena on tutkia sosiologisesti elämää etsimällä ja löytämällä uusia näkökulmia autoriippumattomaan ympäristöön. Menemällä erilaisten liikkumistottumuksien erittelyä (vrt. Voltti & Luoma 2007) syvemmälle autottomien arkeen ja paneutumalla heidän elämänpolitiikkaansa liikkumisratkaisujen takana, on mahdollista tuottaa uusia lähestymistapoja pyrkimyksiin lisätä autottomuuden suosiota. Lähtökohtakysymyksenä oli millaista on tämä elämä ilman autoa, jonka toivotaan tulevaisuudessa yleistyvän. Autotonta elämää on käsitteellistetty näkemällä autottomuus eräänlaisiksi vapauden tai vapauden tavoittelun tilaksi riippuvuudesta yksityisautoon. Lisäksi olen halunnut selvittää jotain siitä mitä autoton arkielämä kaupungissa edellyttää ja mitä erikoispiirteitä siihen ehkä kuuluu. Laveasti määriteltynä tarkoitus on siis tutkia mitä ilman omaa autoa oleminen, täsmennettynä intentionaalisesti autottomaksi elämäntavaksi, vaatii kaupunkilaiselta autoriippuvaisessa kaupungissa subjektin elämänstandardeja arjessa tyydyttävällä tavalla. Kuinka he eliminoivat autoriippuvaisen rakenteellisen ympäristönsä ja missä määrin he onnistuvat tässä? Seuraavassa varsinaiset tutkimuskysymysmuotoilut:

- Tutkimuskysymykset:
- 1 Miten intentionaaliset autottomat elävät?
  - 2 Miten autosta tai autosuhteesta emansipoidutaan?
  - 2.1 Kuinka riippumattomia autoista autottomat ovat?

Tutkimuksessa on kaksi pääkysymystä 1 ja 2. Ensinnäkin tavoitteena on selvittää sitä miten autottomuuden vapaaehtoisesti valinneet elävät. Heidän elämänsä tarkastellaan erityisesti elämänpoliittisessa kehyksessä. Elämänpoliittinen mielenkiinto on lisäksi rajattu autottomuuden kontekstiin. Toi-

sin sanoen heidän elämästään ei tehdä mitään yleistä elämäntapa- tai elämänpolitiikkaluonnehdintaa. Tutkimus ei siten tee yleisiä määritelmiä autottomien elämästä, vaan fokus on siinä, *miten autottomat elävät autottomuuttaan*. Elämäntapana on autottomuus ja vastauksia etsitään juuri siitä milaista tämä autoton elämä on. Lisäksi on tehty perusteltu oletus, etteivät kaikki autottomat elämäntavat ole keskenään samanlaisia. Tavoitteeksi on tarkennettu näiden elämäntapakirjojen paikantaminen ja erottaminen toisistaan.

Toisena tavoitteena on tutkia miten intentionaalisten autottomien elämänpoliittinen autosta emansipoituminen tapahtuu. Varsinaisesti emansipaatio-näkökulma toimii tarkennuksena ensimmäiseen kysymykseen. Emansipaatiolla viitataan kollektiiviseen pyrkimykseen elämänlaadun, oikeudenmukaisuuden tai yhdenmukaisuuden lisäämiseksi irrottautumalla epätoivottaviksi koetuista rakenteista tai mekanismeista. Emansipaatio on vapautumista sellaisista yhteisöllisistä kahleista, mitä ei ennen emansipaation prosessin käynnistymistä ole tunnistettu tai tunnustettu epätasa-arvoa tai riippuvuutta aiheuttavaksi. Käsitteellä ilmaistaan tulevista riippumattomaksi jostain. Autosta vapautumisella viitataan tässä tutkimuksessa siten pelkkää arkikielen vapautumisen merkitystä laajempaan yhteiskunnalliseen vapautumisen prosessiin.

En yleistä autottomuutta kokonaisuudessaan autoilusta vapautumiseksi. Kuten edellä luvussa 4 on tullut ilmi, tämän tutkimuksen autottomuudella tarkoitetaan lyhyesti määriteltynä tietyn ikäryhmän (35–50-vuotiaiden) vapaaehtoista autotonta elämää. Ilman autottomuuden tarkentavia määreitä tutkimukseen ei olisi mielekäästä sisällyttää emansipaatiotarkastelua. Emansipaatio itsessään rohjetaan ottaa aksioomana, sillä autottomana itseään pitävän henkilön katsotaan tekevän emansipatorista elämänpolitiikkaa. Kuten Roos on asian osuvasti muotoillut, giddensiläinen elämänpolitiikka on valituksen emansipatorisen politiikan modernisoitu versio (Roos 1998, 22). Emansipaation ottaminen keskiöön tarkoittaa samalla väistämättä valinnan vapauteen perustuvan moraalijärjestelmän paikantamista. Tässä tutkimuksessa ei kuitenkaan ole syvennytty elämänpoliittisen emansipaation perustan (filosofiseen) tarkasteluun. Myöskään elämänpolitiikan giddensiläistä minä-identiteetin psykologiaa ei käsitellä lähemmin. Kysymys 2.1, autottomien riippumattomuuden arviointi, toimi emansipaatiotarkastelun lisäkysymyksenä. Hankitun autoriippumattomuuden määrittäminen on laaja-alainen ja haasteellinen tehtävä, mihin tässä tutkimuksessa oli mahdollista vastata vain hyvin yleisellä tasolla.

## 5.2 Menetelmät

Tutkimuksen aineistonkeruumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua. Haastattelutavat luokitellaan useimmiten niiden jäsentelyn mukaan. Strukturoituja haastatteluja ovat lomakehaastattelut, jossa kysymykset ja vastausmahdollisuudet muotoillaan etukäteen. Toisessa ääripäässä ovat strukturoimattomat eli avoimet haastattelut, jotka eivät seuraa tarkkoja kysymys–vastaus-vaihtoehtoja. Teemahaastattelu sijoittuu näiden välimaastoon: haastattelua ohjaa etukäteen, perustellusti – käytännössä teoriaohjaavasti – valitut *teemat*, mutta haastattelukysymyksiä ei hallitse etukäteislukkoonlyödyt kysymykset. Käytännössä tutkija valmistelee teemoittain kysymyksiä, mutta tarkoituksena on muodostaa relevanttia keskustelua, ei saada vastauksia tiettyihin kysymyksiin. Siten teemahaastattelu on jäsentelyltään strukturoidun ja strukturoimattoman haastattelun välissä (Saaranen–Kauppinen & Puusniekka 2006). Erotuksena teemahaastattelusta puolistrukturoiduksi haastatteluksi kutsutaan haastattelua, jossa on kaikille samat, valmiit kysymykset, mutta vastautapa on silti vapaa (Eskola & Suoranta 2008, 86).

Valmistauduin teemahaastatteluun valmistelemalla runsaasti teemoja (liite 1). Lisäksi käytin teemoittain useita kysymyksiä tarkentavine lisäkysymyksineen. Haastattelurungossa oli siten laajuutta ja väljyyttä. Pertti Alasuutari (1993, 66) on huomauttanut, että laadulliselle tutkimukselle on tyypillistä aineistonkeruu, joka mahdollistaa mahdollisimman monenlaiset tarkastelut. Koska olin jättänyt tutkimuskysymyksiinkin täsmentämisen varaa, tutkimustehtävää oli mahdollista tarkentaa sekä haastatteluprosessin aikana että sen jälkeen empiriaan syventymisen yhteydessä. Tämä tietoinen ratkaisu helpotti lisäksi tarkoituksenmukaisen keskustelun muodostumista keskenään erilaisten haastateltavien kanssa (ks. Ibid., 89). Haastatteluprosessin jälkeen teemoja karsittiin tutkimustehtävän rajauksen ja aineistoon tutustumisen yhteydessä. Lopulta varsinaiset tutkimusraportissa käytetyt teemat muodostuivat hyvin aineistolähtöisesti. Haastattelumenetelmälliset valinnat toimivat kuten oli ennalta suunniteltu ja osoittautuivat siten erittäin onnistuneiksi.

Haastatteluista kirjoitettiin aina noin liuskan mittaiset muistiinpanot heti haastattelun jälkeen. Muistiinpanoja käytettiin myöhemmin analyysia edeltävänä apuvälineenä. Kun kaikki haastattelut oli kerätty ja kirjoitettu tekstimuotoon, koko aineisto koodattiin systemaattisesti käyttäen erilaisia kirjain- ja väriyhdistelmiä. Tarkoituksena oli ensinnäkin jäsentää aineistoa tutkimustehtävän kannalta oleelliseen muotoon ennen varsinaista analyysivaihetta. (ks. Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Lisäksi aineiston koodausta tehtiin edelleen tutkimustehtävän rajaamisen ja aineistolähtöisen tee-

manmuodostuksen yhteydessä. Koodaamisprosessi eteni aluksi paljon intuition, vaikutelmien ja ennakkokäsitysten varassa. Aineistoon tutustumisen johdosta pystyin etenemään systemaattiseen koodaamiseen. (vrt. Eskola & Suoranta 2008, 154–156.) Vaikkakin koodaustyö on tietyssä mielessä mekanistista, esi-analyyttistä työskentelyä, se ei ole vapaa tutkijan tekemien valintojen vaikutuksista (Ruusuvoori et al. 2010, 20). Tarkkaan ottaen tutkijan vaikutus ulottuu aina aineistonkeruuseen ja tutkimussuunnitelman tekemiseen saakka. Onkin tärkeää olla koko tutkimusprosessin ajan, siinä määrin kuin se on mahdollista, mahdollisimman tietoinen ratkaisuisistaan.

Analyysimenetelminä on käytetty edellä mainitun teemoittelun lisäksi tyypittelyä. Teemoittelu on ensinnäkin luonteva teemahaastatteluaineiston analyysitapa, sillä teemojen muodostaminen alkaa silloin jo haastattelua suunniteltaessa. Teemoilla tarkoitetaan jäsenyneitä aihekokonaisuuksia, jotka ovat kiinnostavia tutkimustehtävän kannalta. Ennen tyypittelyyn siirtymistä aineistoa on jäsennettävä, teemoiteltava. Analyysia jatketaan yleisemmälle tasolle tyypittelyn avulla. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) On tärkeää tiedostaa, ettei analyysina voida pitää pelkkää kiinnostavien asioiden ryhmittelemistä luokkiin (Ruusuvoori ym. 2010, 19). Aineistosta muodostetut teemat jäävät herkästi luokittelun tasolle ilman niitä tukevia tyypittelyjä.

Tyyppeinä aineisto jäsennetään ryhmiteltyinä tarinajoukkoina (Eskola & Suoranta 2008, 181). Tarkoituksena on tiivistää aineistosta tehdyt havainnot selkeästi esitettävään muotoon ja laajuuteen. Tyyppejä voidaan muodostaa esittelemällä autenttisia tapauksia, kuten J. P. Roos on tehnyt (1987, 63–74) tyypitellessään elämäkerta-aineistoa. Tällöin tavoitteena olisi erityisesti säilyttää esimerkiksi jokaisen haastattelun autenttisuus ja elävyys. Tässä tutkimuksessa on tavoiteltu autenttisuuden sijaan laajempaa tyyppikuvausta. Tyypit raportoidaan vapaammin haastattelusitaattien ja tutkijan tulkinnallisen narratiivin yhdistelmänä. Tarkoitan tyyppillä kuhunkin tyyppiin kuuluvien haastatteluiden pohjalta rakennettua kertomusta. Tämänkaltainen tyypittely on toimiva varsinkin haastatteluaineiston tapauksessa (N=13). Tyypittely on sopiva elämäntapatutkimuksen tulosten esittelyssä siltä osin, kun tuloksena on erilaisten elämäntapojen ryhmä. Ratkaisu on intuitiivinen: tuloksena on erilaisia elämäntapatyyppiejä. Vaikka tyypit ovat elämäntapakuvauksia, niillä ei tarkoiteta koko elämäneluetta. Elämisen aluetta rajaa 1) konteksti (intentionaalinen autottomuus) ja 2) teoreettinen viitekehys (elämänpolitiikka) 3) täsmennyksineen (emansipaatio).

Tutkimuksen epistemologisena lähtökohtana ei ole tutkia todellisuutta sinänsä. Empiirinen sosiologian alan haastattelututkimus on tieteenalan paradigmaa noudattaen mielekäästi nojata tietoteoreetti-



sesti fenomenologiaan (esim. Kvale 1996; Heiskala 2004). Sillä tarkoitan sellaista näkökulmaa, missä aistihavainnoista erillistä ulkomaailmaa pidetään pelkkänä käsitteenä, epätodellisena ajatuksen aputyökaluna. Esimerkiksi Humen ongelma aistikokemuksen ja aineellisen maailman välisestä suhteesta voidaan siten unohtaa. Vaikka fenomenologiaa voidaan epistemologisesti havaintojen suhteellisuuden takia pitää jopa virheellisenä, se on osoittautunut yhteiskuntatieteissä hyväksi lähtökohdaksi empiiriseen haastattelututkimukseen. (Lammenranta 2006.) Haastatelllessani tutkimukseen osallistuneita ihmisiä olin kiinnostunut niistä merkityksistä mitä he ilmiöille antavat. Heidän kokemusmaailmansa on siten se todellisuus, josta tietoa kerättiin ja joka otettiin totena sellaisenaan. Näkökulmaa ei pidä sekoittaa haastatteluiden faktasisältöjen kritiikittömään totena ottamiseen. Kyse on haastateltavien kokemusten ja selontekojen luomista merkityksistä, inhimillisestä tulkitusta todellisuudesta (vrt. Heiskala 2004). Maailmaa tutkitaan sellaisena kuin se ihmisille ilmenee.

### 5.3 Aineisto

Tutkimusaineisto koostuu 13:sta teemahaastattelusta. Haastattelurunko sisälsi kymmenen teemaa (liite 1). Haastattelut olivat laajoja, eikä kaikkia teemoja käytetty tämän tutkimuksen analyysissä. Haastatteluajkojen pituus vaihteli noin 45 minuutista 1 h 25 minuuttiin. Ennen varsinaisia tutkimushaastatteluja tehtiin tammikuussa 2010 koeryhmähaastattelu, johon osallistui kolme haastateltavaa. Koehaastattelun pohjalta haastattelun teemoja työstettiin eteenpäin ja valmisteltiin haastattelukysymykset. Koehaastattelu auttoi myös muotoilemaan haastattelupyynnön (ks. liite 3) täsmällisemmin tavoitteen haastatella ainoastaan intentionaalisia autottomia. Kaikki haastattelut äänitettiin digitaalisesti ja purettiin myöhemmin litteroinneiksi eli kirjoitettiin tekstimuotoon. Litteroinnit toteutettiin sanatarkasti, tekemättä kuitenkaan keskusteluanalyttisiä merkintöjä kuten puheen taukoja tai päällepuhunutta. Analysoitavaa tekstiaineistoa kertyi yhteensä hieman yli 200 sivua. Litteroinneista häivytettiin kaikki sellaiset tiedot, kuten henkilön- tai paikannimet, joiden perusteella haastateltavien anonymiteetti olisi voinut vaaraantua. Kaikille haastateltaville jaettiin ennen haastattelua lisäksi tutkimuseettinen tietopaperi (liite 4). Haastattelutarjouksia pyrittiin lisäämään tutkittaville arvotulla kirjapalkinnolla. Lisäksi haastattelutapaamisen yhteydessä jaettiin lomake, jolla sai osallistua arvontaan, mutta myös varmistettiin, että kaikki halukkaat saavat valmiin tutkimuksen luettavakseen (liite 5). Lomakkeen henkilötietoja ei yhdistetty anonymeihin tutkimushaastatteluihin tai taustatietoihin (ks. seuraava luku).

Teemahaastattelun haastateltavien valitseminen on tehtävä huolellisesti, sillä muuten haastateltavilta ei välttämättä saada riittävästi relevanttia tietoa (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka). Haastateltavien rajaaminen ja hankkiminen suunniteltiin siksi huolellisesti. Lybäckin (2002b) tutkimuksen mukaan autonomistaminen liittyy vahvasti elämänvaiheisiin (luku 4.2). Valitsin haastateltavaksi tyypillisimmän autonkäyttäjäkäryhmän eli 35–50-vuotiaat<sup>3</sup>, joka sulki pois iästä johtuvan elämänvaiheautottomuuden. Tämä myös edisti tavoitetta löytää parhaiten niitä ihmisiä, jotka ovat vapaaehtoisesti ja omaehtoisesti valinneet autottomuuden. Pyrkimykseni oli eliminoida lisäksi pääasiassa taloudellisista syistä johtuva autottomuus, johon ikärajaus myös myötävaikutti. Suurimmat ansiotulot ja varallisuus ovat tyypillisesti valitsemani ikäryhmän haarukassa, painottuen ikäryhmän loppupuolelle (SVT 2008). En käyttänyt mitään tulo- tai varallisuusrajaa, jonka perusteella olisin karsinut haastateltavia<sup>4</sup>. Taloudellisista syistä johtuva autottomuus suljettiin pois haastattelupyynnön (liite 3) yhteydessä kertomalla rajauksesta. Haastattelutarjoukseen vastattiin pyytämällä haastateltavia kertomaan lyhyesti pääasiallisen syynsä autottomuudelleen. Lisäksi autottomuuden taloudellisista vaikuttimista keskusteltiin haastattelun aikana.

Aineistonmuodostumiseen vaikutti teemahaastattelun vapaamuotoisuus. Haastattelutilanteessa vällettiin haastattelun muodostumista tutkijan esittämiin kysymyksiin vastaamiseksi. Etukäteen valmisteltuja kysymyksiä oleellisempaa oli keskustella haastateltavan kanssa ja tehdä tilanteesta mahdollisimman luonnollinen jäykkien haastattelijahaastateltava-roolien sijaan. Tutkimushaastattelua suunniteltaessa on myös otettava huomioon haastateltavien erilaiset persoonallisuudet. Toiset saattavat esimerkiksi puhua runsaasti, kun toiset vastaavat hyvin niukkasanaisesti. Haastateltava ei myöskään aina ymmärrä tutkijan esittämiä kysymyksiä tai keskustelunavauksia. Haastattelussa tarvittiinkin usein selventäviä ja vaihtoehtoisia lisäkysymyksiä, jotta halutuista teemoista saatiin muodostettua keskustelua.

Alkuperäinen tavoite oli valita tapaukseksi kahdesta kolmeen pääkaupunkiseudun aluekeskusta, sillä liikkumismahdollisuudet vaihtelevat merkittävästi alueittain. Ero on selvä kantakaupungin ja esikaupunkialueiden välillä, mutta alueet eroavat pääkaupunkiseudulla liikkumismahdollisuuksiltaan myös muuten toisistaan. Tätä kuvaa hyvin Suomen ympäristökeskuksen Urban zone -hankkeen (2010) pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen vyöhykeanalyttinen jaottelu jalankulkuun, ke-

3 Lybäckin (2002b) tutkimuksessa ikäryhmä oli 34–49-vuotiaat. Käytin haastattelupyynnöissä käytännön syistä intuitiivisempaa 35–50 vuoden ikärajausta.

4 Haastatteluprosessin yhteydessä kerättävien ansiotulotietojen perusteella tehtävä haastateltavien karsinta olisi lisäksi tutkimuseettisesti arvelluttavaa. Parempi vaihtoehto on kerätä ko. taustatiedot ja ottaa ansiotulot huomioon analyysin yhteydessä.

vyeen liikenteeseen, joukkoliikenteeseen ja autoiluun perustuviin vyöhykkeisiin. Koska siis autottomien liikkumismahdollisuudet eroavat ratkaisevasti alueittain, olisi ihanteellista hankkia haastateltavat tarkkaan valituilta alueilta pääkaupunkiseudun sisältä. Tämä myös mahdollistaisi vertailevan aselman näiden alueiden välille. Pääkaupunkiseutua tarkempi rajausta valitsemalla sen sisältä alueita tapauksiksi osoittautui kuitenkin liian haastavaksi haastateltavien löytämistä varten. Tarkkaan rajatulta alueelta on vaikeaa saada haastatteluja muulla kuin ovelta–ovelle-menetelmällä (esim. Lahti 1996). Tässä tutkimuksessa haastateltavia ei ollut realistista hankkia ovikelloa soittamalla, koska ainoastaan marginaalinen osa kotitalouksista täyttää tutkimuksen kriteerit. Näistä syistä mitään alueita ei valittu tapauksiksi, vaan tutkimusalueena toimi koko pääkaupunkiseutu.

Haastateltavat etsittiin Joukkoliikennefoorumin (jlf.fi) keskustelufoorumilta, Helsingin polkupyöräilijät (Hepo) Ry:n sähköpostilistalta, liikennepoliittisen yhdistyksen Enemmistö Ry:n blogista ja yksityisen yhteiskäyttöautoyhtiö City Car Clubin sähköpostilistalta. Lukuunottamatta Enemmistö Ry:n blogia, sain kaikista edellä mainituista useita yhteydenottoja, City Car Clubin listalta jopa useita kymmeniä. Oli otettava huomioon, että joukkoliikenneharrastajiin, polkupyöräilijöiden yhdistykseen ja yhteiskäyttöautoyhtiön asiakkaisiin saattaa lukeutua keskenään erilaiset autottomien ryhmät. Pyrin siksi valitsemaan haastateltavia tasaisesti näistä kaikista kolmesta ryhmästä. Haastateltavat valikoituivat lisäksi heidän yhteydenottonsa yhteydessä tekemänsä esittelyn perusteella. Lisäksi alkuvaiheessa jätettiin haastattelupyynnötpapereita sopiviin julkisiin tiloihin ja tämä tuotti yhden toteutuneen haastattelun. Lopulta rajallisista tutkimusresursseista johtuen loppuvaiheessa oli vastattava kieltävästi kymmeneen kiinnostaviin haastattelutarjouksiin<sup>5</sup>.

#### 5.4 Haastateltavien taustatiedot

Ennen haastattelun aloittamista kaikkia haastateltavia pyydettiin täyttämään taustatietolomake<sup>6</sup> (liite 2). Taustatietoja kerättiin yleisimmistä autonomistamiseen vaikuttavista tekijöistä (HSL 2010; Lybäck 2002b): koulutustaso, ammattiasema, ikä, perhesuhteet, kotitalouden koko, tulotaso, asumismuoto, auton aiempi omistaminen ja ajokortin omistaminen. Haastateltavien ikäjakauma noudatti yhtä poikkeusta lukuunottamatta ennalta suunniteltua 35–50-vuotiaiden ikäryhmää. Hyväksyin

<sup>5</sup> Lisäksi oli tulkittavissa, että aineiston saturaatiopiste saavutettiin.

<sup>6</sup> Henkilö- tai osoitetietoja ei kerätty taustatietojen yhteydessä tutkittavien anonymiteetin varmistamiseksi. Taustatiedot ja haastattelut yhdistettiin toisiinsa pelkällä järjestysnumerolla.

haastateltavaksi yhden 54-vuotiaan<sup>7</sup>, josta oli jo haastattelutarjouksen perusteella tehtävissä myöhemminkin oikeaksi osoittautunut tulkinta, että hän oli ollut autoton myös ollessaan nuorempi.

Viisi haastateltavista oli naisia, seitsemän miehiä ja lisäksi haastattelin yhden avioparin<sup>8</sup>. Yksilöhaastatelluista viisi haastateltavaa ilmoitti siviilisäädyn avioliitossa, kaksi avoliitossa ja viisi naimaton. Koulutustaustaltaan yhdellä haastateltavalla oli akateeminen jatkotutkinto, kuudella ylempi korkeakoulututkinto, kahdella alempi korkeakoulututkinto, kaksi oli ylioppilaita ja kaksi ilmoitti koulutusasteekseen ammattikoulu tai -opisto. Yksi ilmoitti ammattiasemakseen johtavan aseman, seitsemän ylemmän toimihenkilön, yksi alemman toimihenkilön, yksi yrittäjän, yksi työntekijän, yksi työttömän ja yksi ilmoitti olevansa opiskelija sekä ”kotirouva”. Kahdeksan haastateltavaa eli lapsiperheessä. Yhteensä yhdeksän haastateltavaa eli kahden aikuisen taloudessa, neljä oli yksinasuvia. Kahden aikuisen talouksista vain yhdessä ei ollut alaikäisiä lapsia. Kukaan ei ollut yksinhuoltajan asemassa.

Kotitaloutensa bruttotuloiksi kuukaudessa ilmoitti yksi haastateltava 7500–9999 euroa, seitsemän ilmoitti 5000–7499 euroa, kaksi 4000–4999 euroa, yksi 3000–3999 euroa, yksi 1000–1999 euroa ja yksi alle 999 euroa. Tulot koko Helsingissä<sup>9</sup> per asuntokunta vuonna 2007 olivat noin 4000 euroa kuukaudessa. Kuitenkin verrattaessa avio- ja avoparilapsiperheiden keskimääräisiin kuukausituloihin, noin 8000 euroa, haastateltavien voidaan todeta olevan keskituloisia perheitä tai jopa hieman sen alle. Kaksi pienituloisinta haastateltavaa olivat yksinasuvia. Yhden hengen kotitalouksien keskimääräiset kuukausitulot koko Helsingin alueella ovat noin 2300 euroa. Alueen keskimääräisistä ansiotuloista ainoastaan tutkimuksen pienituloisin henkilö erottuu merkittävästi työttömyytensä vuoksi. (Helsingin kaupunki 2009.) Tulojen perusteella voi olettaa vain kahden haastateltavan autottomuuden mahdollisesti liittyvän taloudelliseen pakkoon. On huomattava, että he eivät itse kokeneet autottomuutensa johtuvan taloudellisista syistä. Autonomistus on kuitenkin vahvasti yhteydessä kotitalouden tuloihin: mitä suuremmat ovat tulot, sitä yleisempää autonomistus on. Pääkaupunkiseudulla jo yli 4 000 euron bruttotuloja kuukaudessa ansaitsevissa kotitalouksissa kolme neljäsosaa on autollisia (HSL 2010, 14). Haastateltavani kuuluvat siis tuloluokkaan, jossa autottomuus on harvinaista.

7 Tämä tapahtui haastatteluprosessin alkuvaiheessa, jolloin en tiennyt saavani lopulta ylitarjontaa sopivista haastateltavista.

8 Parihaastattelun aviopari ei eronnut toisistaan taustatiedoiltaan. Laskin heidät käytännön syistä yhtenä kotitaloutena yhdeksi ”haastattelyyksiköksi”.

9 Kolme haastateltavaa asui muualla pääkaupunkiseudulla kuin Helsingissä. Tulovertailu on kuitenkin tässä yhteydessä ainoastaan haastateltavien keskituloisuutta havainnollistavassa roolissa, eikä siten ollut syytä verrata erikseen koko pääkaupunkiseutuun.

Autonomistus on Helsingissä yleisempää pientalo- kuin kerrostaloasumisessa. Haastateltavista kymmenen asui kerrostalossa, kaksi omakotitalossa ja yksi ilmoitti asumismuodokseen rivi- tai paritalon. Kymmenen haastateltavaa asui Helsingissä, kaksi Vantaalla ja yksi Espoossa. Näistä seitsemän asui kantakaupunkimaisella ja viisi esikaupunkimaisella alueella<sup>10</sup>. Kantakaupungissa autonomistajatalouksia on noin kaksi kolmesta, kun esikaupunkialueilla auton omistaa jopa yli neljä viidestä helsinkiläisestä taloudesta. Lisäksi yhden haastateltavan virallinen osoite oli esikaupunkialueella, mutta käytännössä hän asui toisessa osoitteessa kantakaupungissa. Vain kahdella haastateltavalla ei ollut ajokorttia. Viidellä haastateltavalla on ollut aiemmin auto käytössään ja lisäksi kolmen haastateltavan kotitaloudessa on aiemmin jollain muulla ollut auto käytössään. Viiden haastateltavan kotitaloudessa ei ole koskaan ollut autoa käytössä. (HSL 2010.)

---

10 Kantakaupunkina on pidetty Helsingin kaupungin aluetta ennen vuoden 1946 suuria alueliitoksia (Harvia 1936; ks. myös Schulman 2001, 20–21). Pääkaupunkiseutu nähdään yhtenä kaupunkialueena, jonka kantakaupunkialue on edellä määritelty Helsingin kaupungin kantakaupunki.

## **6 AUTOTTOMUUS ELÄMÄNTAPANA JA AUTOSTA EMANSIPOITUMISENA**

Luvussa esitellään autoton elämäntapa jaettuna yhteensä neljään toisistaan eroavaan elämäntapatyypin ja emansipaatiomalliin. Tyypittelyt ovat nimeltään ajautuneet, urbaanit hedonistit, elämänjärjestelijät ja radikaalit. Ajautuneet autottomat ovat tehneet valinnan autottomuudesta tottumukseen perustuen. Urbaanit hedonistit ovat postmoderneja nautinnon ja helppouden tavoittelijoita. Elämänjärjestelijoille autottomuus on osa elämän refleksiivistä kokonaisuutta. Radikaalit autottomat erottautuvat mielellään valtakulttuurista ja pyrkivät voimakkaasti vapautumaan autoriippuvuudesta. Luvun aluksi selostetaan tyyppijakojen lähtökohdat ja teoreettinen tausta. Lopuksi esitellään itse tyyppikertomukset.

### **6.1 Elämäntapatyypien ja emansipaatiomallien muodostamisesta**

On tärkeää huomata, ettei tyypittelyjä muodostettu liikkumistottumuksiin perustuen (vrt. Voltti & Luoma 2007), vaan teoriaohjautuva tyypittely tehdään elämänpoliittiseen autottomuudesta emansipoitumiseen nojautuen. Tyypit ovat elämäntapatyyppejä refleksiivisessä mielessä, kehyksenä autoriippuvuudesta vapautumisen kamppailu.

Tutkimuksen tulokset esitellään siirtymällä yleisimmältä tasolta kohti tarkempia havaintoja. Läpikäyn seuraavassa ensin hyvin yleisesti tutkimusaineistosta muodostetut tyypittelyt, niiden keskinäis-suhteet ja asemoitumisen tutkimuksen teoreettiseen viitekehykseen. Näiden peruseräpäätöiden selvittäminen jälkeen esittelen seuraavissa luvuissa seikkaperäisesti itse tyyppikertomukset yhden kerrallaan, katseen ollessa edelleen kaikkein olennaisinta tiivistävällä tasolla.

Tyypittelyjen tavoite on ollut kahtalainen. Tyypit ovat tyyppikertomuksia erilaisista tavoista vapautua yksityisautoilusta. Intentionaalista autottomuutta pidetään siten elämänpolitiikan tekona. Näkökulma ei kuitenkaan ole ollut pelkästään autosta emansipoitumisesta. Tyypit ovat yhtäältä elämäntapakuvauksia kuin emansipaatiotapojakin. Tyypittelyt on käsitteistetty emansipaation jatkumolle, jonka toiselle puolelle kuuluu *passiivinen emansipaatio* ja toiseen *aktiivinen emansipaatio* (kuvio 1). Autottomuuden reflektointi on sitä voimakkaampaa, mitä aktiivisempaa emansipaatio on. Kuvion ei pidä antaa johtaa harhaan: reflektionuoli ei ilmaise tyyppien olevan neljään jaettu luettelointi autottomien refleksiivisyyden tasosta. Ensinnäkin nuoli viittaa ainoastaan autottomuuden reflektointiin, ei kokonaisvaltaiseen elämänpoliittiseen arviointiin. Toiseksi lähtökohtana ei ole etsiä refleksiivisyyden määrää. Refleksiivisyys on teoreettinen kehys, jonka avulla käsitteistetään millaista elämänpolitiikkaa erilaiset tyypit tekevät. Toisin sanoen kyse on laadullisista eroista.



Kuvio 1: Autosta emansipoituminen.

Neljä elämäntapatyyppeä jakautuvat siis ensinnäkin aktiiviseen ja passiiviseen emansipaatioon. Aktiivisen emansipaation tyyppien elämäntavasta on löydettävissä teoreettinen emansipoitumisen akti. Tämä tarkoittaa elämänpoliittisia päätöksiä, valintoja joilla autoriippuvuutta pyritään vähentämään ja tekemään autoton elämä mahdolliseksi. Näillä päätöksillä viitataan ennen kaikkea päätösten tarpeeseen, ei niinkään reaaliseen jokapäiväiseen arjen keskellä tapahtuvaan super-refleksiiviseen valinta-apparaattiin. Aktiivisen emansipaation alueeseen kuuluu vaatimus jostain elämänpoliittisesta muutoksesta, tai pikemminkin muutosten sarjasta. Konkreettisimmillaan tämä voi tarkoittaa aiemman autoilukäyttämisen vaihtamista autottomuuteen, valmiuksia muuttaa asuinpaikkaa tai kulutusratkaisuja. Ratkaisut ovatkin usein käytännönläheisiä. Toisaalta äärimmillään ne ovat luonteeltaan radikaaleja. Tällöin oman elämänalueen rajoittuminen yksilöllisten päätösten seurauksena on väistämätöntä. Esimerkiksi liikkumismahdollisuudet ja sosiaaliset kontaktit saattavat olla suhteellisen rajatut. Ideologinen vapautumisen akti tarkoittaa deontologista velvoittavuutta, joka voi johtaa syrjäytymisen riskiin muusta yhteiskunnasta. Maltillisempi aktiivisen emansipaation muoto on sellaista refleksiivistä elämänpolitiikkaa, jonka kokonaisvaltaisen elämän suunnittelun osana valinta autottomuudesta on. Tätä voisi kutsua myös intellektuaaliseksi emansipaatioksi siihen liittyvän rationaalisuuden ja syvällisen syy-seuraussuhteiden reflektoinnin vuoksi. Aktiiviseen emansipaatioon kuuluu kaksi elämäntapatyyppeä: radikaalit ja elämänjärjestelijät.

Autottomuudesta vapautumista on mahdollista tavoitella myös ilman emansipoitumisen aktia. Passiivisen emansipaation tavat ovat vähemmän refleksiivisiä kuin aktiivisen emansipaation alue. Itse valittu autottomuus voi ensinnäkin – paradoksaalista kyllä – perustua ennen kaikkea tottumukseen. Nämä henkilöt ovat tottuneet elämään ilman omaa yksityisautoa ja tähän perustuen he ovat elämänsä varrella tehneet valinnan autottomuudesta<sup>11</sup>. Mikään ei heitä olisi estänyt siirtymästä autolliseen elämään, mutta heidän tapauksessaan juuri auton omistaminen olisi tarkoittanut elämäntapamuutosta ja refleksiivisempää otetta elämään. Täsmällisesti ilmaistuna he eivät siis ole autottomia tottumuksesta, vaan heidän valintansa olla autoton on perustunut ensisijaisesti tottumukseen. Tällaista vapautumista kutsun passiiviseksi emansipaatioksi: ei-refleksiiviseksi – mutta intentionaaliseksi – vapautumiseksi, joka ei sisällä mitään paikannettavaa tapahtumaa, muutosta, aktia.

Sen sijaan vapautuminen tavoitteena elämän helpottaminen ja elämän vapautuminen tehokkaasti yksilölliseen itsensä toteuttamiseen on edellistä astetta refleksiivisempää. Elämänpoliittinen projekti on

---

11 On huomattava, että heidän autottomuutensa ei ole ainoastaan tottumusta. Tutkimukseen valittiin vain sellaisia haastateltavia, joiden autottomuuteen kuului omaehtoinen *valinta* autottomuudesta.



kuitenkin pohjimmiltaan praktinen, ilman autottomuuden koko elämänalueen läpäisevää vaikutusta. Näillä ihmisillä voidaan ajatella juuri yksilöllisyyden kautta kulkeman elämänprojektin toteutuvan autottomuuden valinnan kautta. Passiivisessa autosta emansipoitumisessa on tiettyjä välttämättömyyden piirteitä, mutta edelleen on kuitenkin kyse valinnasta. Ajautuneet ja urbaanit hedonistit ovat passiivisen emansipaation alueen elämäntapatyyppisiä.

Edellä mainitut elämäntapatyyppit ovat siis samalla autosta vapautumisen muotoja. Neljä keskenään erilaista emansipaatiopyrkimystä voidaan määritellä karkeasti seuraavalla tavalla: radikaali-tyypin ideologinen vapautuminen tekemällä uhrauksia; elämänjärjestelijöiden elämän kokonaisvaltainen suunnittelu tekemällä kompromisseja; urbaanien hedonistien vapautuminen kaupunkikulttuurin nautintoihin; ajautuneet-tyypin tottuminen autottomuuteen ilman aktiivisia ponnisteluja. Tässä luvussa ei pyritty tekemään tyyppien yhteenvetoa, vaan päinvastoin johdateltiin tyyppien teoreettiseen asemointiin sekä luotiin katsaus tyyppisiin niiden yleisimmällä tasolla. Seuraavissa alaluvuissa perehdytään elämäntapatyyppien ja emansipaatiomuotojen sisältöön.

## 6.2 Ajautuneet

...mulla oo koskaan ollu autoa enkä mä oo koskaan ees kysyny itseltäni sitä kysymystä, miksi minulla ei ole autoa. Tosin ehkä se on, se tulee niinku vastaan, sukulaisten kautta se tulee ehkä vastaan ja mut ei koskaan, ei oikeestaan muulloin, että mulla ei oo autoa, kun mä en oikeestaan ajattelu asiaa vielä tähän ikään saakka, että mä olen joskus, siis ihan nyt neljäkymmenenviiden vuoden iän jälkeen, mä oon, mulla on saattanu käydä semmoinen häivähdys mielessä, että miltä tuntuis ajaa autoa, viilettää siellä, autoilla tuolla, mutta sit mä oon ajatellu, että no, jos elää pitkään, niin voihan sitä sitten ajatella myöhemmin, mutta että mä en koskaan kerinny semmosta ajattelemaan oikeestaan. N49

...niinku aina kävelly ja pyöräilly tosi paljon, et se on varmaan siinä mielessä niinku muokannu tässä aikojen myössä ja nyt ei osaa edes niinku tarvitakkaan sitä autoa, koska mieluummin sitten käyttää omia jalkoja. Tai sitten jos on kiire, niin sit käytää julkisia. M41.

Elämäntapatyypeistä lähimpänä passiivista emansipaatiota ovat ajautuneet. Tottumus autottomaan elämään on heidän silmiinpistävin piirteensä. Autottomuus näyttäytyy heille siten yksinkertaisena elämään kuuluvana asiana, sillä ”ei koskaan tullu hankittua autoa”. Eräs erittäin perustavanlaatuisen tekijä erottaa ajautuneet kaikista muista tyypeistä. He ikään kuin ovat syntyneet, tai vähintäänkin kasvaneet autottomaksi. Autottomuus on tuttuutta: ”mulle se on niin vieras ajatus jo, ku tässä on tähän ikään asti ehtiny”. Sanalla sanoen, he *ovat* autottomia, siinä missä kaikki muut *pyrkivät olemaan*. Jos he eivät eläisi autoriippuvaisessa yhteiskunnassa, jossa auto ei olisi muodostunut normiksi valtaosalle ihmisistä, heille ei olisi millään tavoin tarpeellista tiedostaa autottomuuttaan.

Edellisten reunaehtojen kuitenkin väistämättä vallitessa hekin joutuvat yhtä väistämättä tekemään valintansa. Tämä on kuin minkä tahansa vähemmistöryhmän itsereflektiota, jota he tarvitsevat pysyäksensä sellaisena kuin ovat. Voidakseen elää itsenään on siis ulkoisten tekijöiden vuoksi joskus tehtävä valinta elää itsenään. Tässä tapauksessa siihen ajaa sosiaalinen ja yhdyskuntarakenteellinen todellisuus. Ajautuneet ovat tottuneet elämään ilman omaa yksityisautoa ja siihen kuuluvia konventioita.

Vaikka ajautuneiden autottomuuden perusta on paikannettavissa tottumukseen, he ovat silti saattaneet ajaa ajokortin ja jopa omistaa oman auton. Tämä on ymmärrettävissä kun muistetaan, että ajautuneetkin olisivat olleet vapaita valitsemaan autottomuuden sijaan toisinkin. Ajautunut ei kuitenkaan ole omistanut autoa kovinkaan pitkään, eikä hänen autosuhteensa ole muodostunut kiinteäksi. Auton omistaminen on näyttäytynyt viime kädessä tarpeettomana ja siitä on sopivan tilaisuuden tullen luovuttu. Ajautuneen elämäntapaan auton omistaminen ei vaikuta ratkaisevalla tavalla. Autottomuus sopii hänelle paremmin, muttei auton omistamisestakaan olisi kohtuutonta riesaa. Hyvin usein ajokortti on jäänyt kokonaan hankkimatta, eikä sitä ole enää myöhemmin aikuisiällä edes tarvinnut harkita. Yleisin autoilun muoto ajautuneella onkin tuttavien kyydissä istuminen.

Ajautuneiden elämään ei kuulu aktiivinen elämää koskevien päätösten – elämänpolitiikan – tekeminen. Heidän elämänsä muokkaaminen autottomuuden eteen on muihin verrattuna pientä. Tämän vuoksi heidän suhdettaan autottomaan elämäntapaan on kuvaavaa kutsua mielentyyneksi vapaudeksi. Tämä auto-ataraksia on mahdollista vain heille, joiden elämänpolitiikka on verrattain pienillä valinnoilla ja perusteilla toteutettavissa, eikä siten vaadi suuria ponnisteluja.

...ei ole koskaan ollut, eikä oikeestaan oo ees tullu koskaan mieleen hankkia. Mä olin aika pitkään poikamiehenä ja silloin sit itellä tarvetta ja sitte ku perheellisty, niin se tilanne ei kuitenkaan muuttunut niin paljon, että ei mulla semmosta ideologista syytä sinänsä oo, että enemmän sellanen että mun mielestä on kätevää elää täällä kaupungissa ilman. M40.

Tottumuksella on merkittävä osuus heidän autottomuuteensa. Aivan yksinkertaisesti kaikki palautuu heidän elämäntapaansa. He ovat halunneet sellaisia ratkaisuja arkeensa, joihin autottomuus sopii hyvin. Autottomuus sopii heille hyvin, koska se sopii heidän elämäänsä, heidän tapaansa elää. Nämä autottomat eivät ole kokeneet emansipaatiota prosessina, itse vapautumisen aktia. He ovat saaneet elää niin kuin he ovat halunneetkin ja tähän vain sattuu kuulumaan autottomuus. Nämä ihmiset ovat itse valinneet, mutta valinta ei ole ollut vaikea. He ovat ajautuneet autottomuuteen. Heille autottomuus ei siten muodostu elämänpoliittiseksi projektiksi, vaan pikemminkin löyhäksi kurio-

siteetiksi, jonka valitseminen on ollut vaivatonta. Joka tapauksessa autottomuus on heille elämänpoliittinen valinta, vaikkei se ole edeltänyt voimakasta refleksiivisyyttä.

Ajautunut on tottunut liikkumaan monipuolisesti. Hänelle on tärkeää pystyä liikkumaan sujuvasti omin jaloin tai pyöräillen. Varsinkin ajokortittomalle ajautuneelle liikuntarajoitteisuus on merkittävä haitta, sillä silloin hänen liikkumismahdollisuutensa rajautuvat melko yksipuolisesti joukkoliikenteen käyttöön. Useimmiten ajautunut on kuitenkin erittäin liikunnallinen ja liikkuu sujuvasti pitkiäkin matkoja kävellen. Ajautuneella on monipuolisia liikuntaharrastuksia, joihin kuljetaan mieluummin omin jaloin kuin joukkoliikenteellä. Myös työmatkat ajautunut kulkee mielellään juuri kävellen tai pyöräillen. Ajokortillinen ajautunut hyödyntää myös yhteiskäyttöautoja, joskin hän tarvitsee niitä vain muutamia kertoja vuodessa. Auton käyttö on harvoin tehtäviä kulutushankintoja tai lomamatkoja lukuunottamatta ajautuneelle jokseenkin tarpeetonta. Liikkuminen rajoittuu enimmäkseen lähiseudulle, joka myös tarkoittaa hyviä joukkoliikenneyhteyksiä.

Ajautunut ei valitse asuinpaikkaansa pääkaupunkiseudun sisällä suunnitelmallisesti autottomuuden ehtoilla. Päinvastoin ajautuneet voivat asua ikään kuin missä tahansa, sillä he eivät koe tarpeelliseksi suunnitella asumistaan minkään peruseriaatteen mukaan. Varsinkin Helsingin sisällä on periaatteessa mahdollista asua lähes missä tahansa ilman omaa autoa. Ajautuneelle ei ole ehdottoman tärkeää asua tietynlaisella asuinalueella. Heille kohtuullinen asumisviihtyvyyys toteutuu yhtä lailla esikaupunkialueella tai kantakaupungissa. Asuinalueen valinnassa autottomutta tärkeimpiä ovat muut elämäntapasyyt.

Voisi sanoa, että ajautuneet eivät käytännössä osaa elää yksityisautoilijan elämää. Se on elämäntapa, josta he ovat syystä tai toisesta vierautuneet. Mitään tiettyjä autottomuuteen johtaneita, kaikille ajautuneille yhteisiä tekijöitä ei ole. Yhteistä heille on varsinaista vain se, ettei lapsuudessa tai nuoruudessa ole syntynyt niin vahvaa sosiaalista tai emotionaalista autosuhdetta, joka olisi ohjannut heidät autoilijaksi. Olisi kuitenkin liioiteltua ja väärinymmärrystä tulkita heidät kyvyttömäksi itse auton ajamiseen. Mikään terveydellinen tekijä ei heiltä autoilua estä ja ajokortilliset hyödyntävätkin satunnaisesti ajamisen taitoaan. Ajautuneet ovat heterogeenisin ryhmä tutkimuksen tyypeistä. Siinä missä kaikkia muita tyyppisiä yhdistää autottomuuden lisäksi jossain määrin elämäntapa, ajautuneita yhdistää lähinnä heidän autosuhteensa.

### 6.3 Urbaanit hedonistit

...mä oon urbaani ihminen, et mä en kaipaa siis sitä niinku koskematonta luontoo, sitä paitsi onhan siin must vähän jotain irvokasta, et sit lähdetään koskemattomaan luontoon ja sinne mennään niinku autolla. N54.

Mä en vois ikinä kuvitellakkaa asuvani maaseudulla. [...] Ja se on vaan ihan hirveetä ku sen huomaa, ku käy jossain ni on et nopeesti pois. Ja mä en tykkää mistään mökkeilystä. N35.

Urbaanien hedonistien tähtäimessä on elämän helppous. Sitä on heille ennen kaikkea urbaani elämä. He asuvat kantakaupungissa, missä kaikki on lähellä. Jalan saavutettavissa on sekä kaikki arkiset palvelut että monipuolinen kaupunkikulttuuri. Heillä ei ole pieniä lapsia vastuullaan: useimmiten he asuvatkin yksin. Urbaani hedonisti arvostaa suurkaupunkielämän tuomaa yksilöllistä vapautta (vrt. Simmel 2005). Heidän nautintoja arvostava elämänsä edellyttää keskimääräistä parempia tuloja, sillä kantakaupunkiasuminen on kallista ja kulutusorientoitunut elämä maksaa.

Palveluiden käyttäminen on urbaaneille hedonisteille luontevaa. He eivät halua itse omistaa autoa. Useimmiten myös ajaminen näyttäytyy heille vaivalloisena vaihtoehtona. Kaupungin tarjoamat joukkoliikenne- ja taksipalvelut ovat kävelemisen ohella heidän tärkeimmät liikkumismuotonsa. Palveluiden merkitys korostuu, sillä ne lisäävät elämän mukavuustasoa. Kaikkea ei tarvitse tehdä itse, jolloin omiin kiinnostuksen kohteisiin on käytettävissä enemmän aikaa.

Mä tarviin sen, että mä asun keskeisellä sijainnilla ja tietystihän mä maksan siitä suhteessa enemmän eli mul pitää olla myös sellaset tulot et mä pystyn asuu keskeisellä sijainnilla. Sit mä tarvitsen myös sen et mun työpaikka sijaitsee silleen, sit mullon sellanen työnkuva et mä pystyn hoitamaan sen ilman autoa. N35.

...jos meidän pitäis ostaa kaks autoa ja näin, niin, silloin meidän täytyis, me ei voitais asuu täällä, vaan meidän täytyis asuu kauempana, et sillä tavalla ne liittyy toisiinsa, mut sit taas toisaalta, ku me lasketaan, että me ei tarvita autoja, niin sit me voidaan asua siellä missä me halutaan, et se on enemmän sitte, se on niinku valinta, valintakyky symys sitte. Et oishan meillä tietenki varaa pari autoo, et eihän, ei se oo siitä kiinni, mutta oisko meillä varaa tähän koko pakettii sitte. N42.

Autottomuuden taustalla näyttäisi olevan yksi merkittävä tekijä. Riittävän tasokas kaupunkikoti on Helsingissä niin kallis, että se yhdessä yksityisautoilun kaikkien kulujen kanssa asettaisi talouden liian tiukoille. Kaikkeen tähän ei yksinkertaisesti riitä rahaa. Käytännössä urbaanit hedonistit ovat tehneet elämäntapavalinnan urbaaniuden ja elämän mukavuuden ehdoilla. Näistä kahdesta he eivät ole valmiita luopumaan, joten autoa ei voida hankkia. Autottomuuden tausta ei silti ole näin yksilöllinen. Ensinnäkin suomalaisen urbaaniin kaupunkiasumiseen sopii paremmin muut liikkumismuodot kuin yksityisauto. Urbaanin hedonistin elämänpolitiikka on mukavuuden ja yksilöllisen itsensä toteuttamisen politiikkaa. Elämää koskevat päätökset palvelevat elämän helppoutta. Auton

omistamattomuus ei ole heille millään muotoa luopumista tai uhraus. He pääsevät liikkumaan elämäntapansa puitteissa sujuvasti ilmankin omaa autoa.

...kaupungit itse asiassa siis, kaupungithan on urbaaneja ihmisten niinku tihentymän olemisia, jossa ihmiset on niinku vuorovaikutuksessa toistensa kanssa, jossa niinku, mä aattelen kaupungin niinku, kaupunki on se, jossa on juuri sitte, et mennään niinku isoja joukkoja voidaan tehokkaasti kuljettaa siis niinku julkisilla välineillä, joka tarkoittaa metroo, joka tarkoittaa bussia, ratikkaa, siis niin eihän tähän niinku auto, eihän se liity mitenkään niinku siihen. [...] sekin oli hienoo, et se [lapsi] oppi heti käyttämään näitä ja että niinku bussi ja siis julkinen, et tavallaan niinku, et ikään ku sehän on helsinkiläisten yleissivistystä, et sä hemmetti vieköön osaat täällä, haet ite niinku aikatauluista ja niin edelleen ja liikut suvereenisti näillä, niin sehän on niinku siinä ja se kaupunki on sulle olemassa, niinku avoin. N54.

Joukkoliikenneverkosto on kantakaupungissa nopeampi ja vaivattomampi ratkaisu kuin omalla autolla liikkuminen. Kävely on usein tätäkin toimivampaa. Kaupunkilainen asuukin kävelymatkan päässä lukemattomista palveluista ja jopa työpaikastaan. Varsinaisesti juuri kävely kotiovelta kohteeseen on urbaanin hedonistin liikkumista. Kävelyä ja joukkoliikennettä ei olekaan syytä erottaa toisistaan, vaan ne ovat tiiviisti yhteenkietoutuneet. Yhdessä ne muodostavat urbaanin liikkumisen. Matka ei katkea kun vaihdetaan ratikasta jalkapeliin, vaan se muodostaa katkeamattoman ja loppumattoman urbaanin liikkeen virran. Liikkuminen on olemista, elämistä. Se ei ole pelkästään paikasta toiseen siirtymistä niin kuin yksityisautoilijalla. Auton ajaminen voi olla myös itsenäinen elämys, mutta silloinkin se katkaisee urbaaniin olemisen liikkeen.

Toisekseen urbaani hedonisti pyrkii mahdollisimman hyvään elämään elämän nautintojen kautta. Kaupungin kulttuuritarjonta ja kuluttaminen ovat heille keskeistä ajanvietettä. Heidän harrastuksensa ovat sellaisia, joita kaupunki tarjoaa. He ovat ihmisiä, jotka eivät haaveile metsässä tai pellon laidalla käyskentelystä. Kaupungin palvelutarjonta muodostaa heidän elämäntapansa ytimen. Teatterit, kirjakaupat, museot ja pienet kivijalkakaupat kuuluvat heidän ajanvietto- ja kulutusvalikoimaansa. Heille on tärkeää juuri se kokonaisuus, jonka lukemattomat erilaiset palvelumahdollisuudet muodostavat. Näiden avulla heidän on mahdollista tyyliellä elämäänsä, täyttää elämäänsä merkityksillä.

...munhan harrastukset on hyvin urbaanit, että mähän käyn hyvin paljon teatterissa ja elokuvissa, et se on niinku se mitä mä teen ja sit mä luen, et tavallaan se on se, et mähän ostan hirveen paljon kirjoja, et ihanaa kävellä tosta niinku antikvariaatteihin tai tota akateemiseen ja sit tietysti kaikki teatterit on tossa, munhan ei tarvitse edes välttämättä suunnitella sitä, se on juuri se idea, koska tota ne on kaikki tossa ja jos mä en saa sitä lippua, niin ei se nyt niin väliä oo, mä voin tehdä niinku tämmösii ex tempore -kuvioita. N54.

Urbaani hedonisti ei kuitenkaan ole kaikkinaisen kulutuksen orja tai pinnallinen ostosmatkailija. Kaupunki on hänen kotinsa, oma tuttu ympäristönsä ja tietty kulttuuri- ja kulutusrepertuaari osa heidän elämäntapaansa. Urbaani hedonisti kuluttaakin ennen kaikkea kulttuuritarjontaa, eikä yleensä viihdy shoppailemassa suurissa ostoskeskuksissa. Kuluttaminen ei ole heille lyhytjännitteisiä elä-

myksiä, joita saavutettaisiin satunnaisella ostoskrääsällä. He hakevat nautintoja jonhdonmukaisesti käyttämällä rahaansa sitä helpottaviin palveluihin. Toisaalta heidän voi sanoa omaavan taloudellisen pääoman lisäksi selaista symbolista pääomaa, joka tekee heille monista urbaaneista kulttuurinautinnoista merkityksellistä. Urbaani hedonisti onkin hyvätuloisuuden lisäksi korkeasti koulutettu.

...mä tykkään kävellä ja sitte mä tykkään kävellä kaupungissa. Et must se on just, mä tykkään siit kaupunkimiljööstä. Et mä en tykkää kävellä just tollasilla tylsillä valtatie pätkillä tai ja siellä mä en tykkäis myöskään istuu bussissa. Mut kaupungissa must on hirveen mielenkiintosta istuu bussissa ja istuu ratikassa ja nauttii kaupunkimiljööstä. Et sen takii mä kävelen paljon ja mä tykkään ihan siis viihteellisesti kävellä. N35.

...päämäärättömästi kuljet kaupungissa, siis sehän on jumalaista, oikeesti siis sehän on yks niinku ihanimpia iloja on myöskin juuri se, että kaupunki niinku tarjoaa sellasta, niinku juuri sitä, et sun ei, sä et ole menossa mihinkään, vaan sä jotenkin ja juuri siinä semmosessa, et no, voinpa pistäytyä tonne, käynpä niinku tossa ja niinku siis sitähän on kaupunki. Ja sit sä ikään kuin, no okei sä voit ottaa jonku kahvin, sä voit niinku istahtaa johonki puiston penkille, sä voit, et se on niinku siis tämä mahdollisuuksien maailma tässä. N54.

Kaupunkikulttuuria on saatavilla myös ilman aktiivista kuluttamista. Kaupunkiympäristö on myös itsessään nautinnon lähde. Kaupunki on esteettinen kokonaisuus, suuri alati liikkeessä oleva taide-teos, jota urbaani ei koskaan kyllästy tarkkailemaan (vrt. Simmel 1995). Peripateettisesti käyskenellessään kaupungin kaduilla yksilö sulautuu osaksi ihmiskunnan suurinta taideteosta. Toisaalta kaupunki näyttäytyy mahdollisuuksina. Koskaan ei voi tietää milloin tuttu maisema yllättää jollain uudella tapahtumalla. Urbaani hedonisti saattaa kohdata tuttuja tai tuntemattomia ihmisiä kaupungilla ollessaan. Kaikki ei tapahdu ennalta suunnitellusti, vaan sosiaaliset mahdollisuudet ovat luke-mattomat.

Kaupunki tarjoaa erityisen sosiaalisen ympäristön, joka on tärkeää urbaanille hedonistille. Yksilöllinen elämäntoteuttaminen silti aktiivisesti kuuluu sosiaaliin ryhmittymiin on mahdollista juuri urbaanissa ympäristössä. Urbaanit hedonistit elävät aktiivista sosiaalista elämää ja haluavat käyttää vapaa-aikaansa erilaisissa tapahtumissa. Järjestö- ja yhdistystoiminta on heille tyypillistä. He ajavat mielellään omia aatteitaan poliittisessa tai muussa kollektiivissa. Usein tämänkaltainen sosiaalinen toiminta tapahtuu heille viihtyisissä kaupungin kuppiloissa ja ravintoloissa. Sen lisäksi, että urbaani hedonisti on urbaani esteetikko, hän on myös urbaani kulinaristi. Kaupungin mahdollistama ruoka- ja juomakulttuuri yhdessä samanhenkisen seuran kanssa kuuluu tiiviisti heidän elämäänsä. Kotiin on helppoa palata joukkoliikenteellä tai taksilla myös arkisen viinilasillisen tai kahden jälkeen – toisin kuin yksityisautoilijan. Heidän sosiaalinen toimintansa kytkeytyy siten kaupungin palvelutarjontaan.

Urbaanien hedonistien elämää ohjaa vain vähäisesti tietoisuus jälkimoderneista riskeistä. Esimerkiksi ympäristöongelmat eivät heitä tyypillisesti huoleta. He saattavat määritellä yksityisautoilun ympäristöriskiksi, mutta sulkea kategorisesti pois heidän elämänsä kuuluvia muita luontoon tai ilmastoon vaikuttavia tekijöitä. Heidän ympäristösuhteessaan on siten piirteitä Massan (2006) syyllistymiskilvestä. Urbaanin hedonistin refleksiivisyys näyttäisi suuntautuvan niille elämänalueille, jotka sopivat heidän nautinnonhakuiseen urbaaniin elämään. He ovat tavallisia ihmisiä, joiden huolet ovat kytkeytyneet pikemminkin lokaaleihin kuin globaaleihin riskeihin. Toisaalta juuri huolettomuus ja huolettomuuden tavoittelu kuvaa osuvasti urbaanien hedonistien elämäntapaa.

Loppujen lopuksi autottomuus on urbaanille hedonistille ulkokohtainen ja pragmaattinen ratkaisu. Autottomuus ei ole heille vakaumus, vaan elämänlaatua palveleva tosiasia. Jos heidän elämäntilanteessaan tapahtuisi jotain sellaisia perustavia muutoksia, jotka tekisivät autoilusta helpompaa, heillä ei olisi esteitä luopua autottomuudestaan. Tällaiset muutokset ovat kuitenkin epätodennäköisiä, sillä heidän nautinnonhakuinen elämänsenteensa ja toisaalta viehtymys kaupunkilaiseen elämäntapaan ei näytä tarvitsevan auton omistamista. He eivät silti ole yhtä vieraantuneita yksityisautoilusta kuin ajautuneet. Autottomuus on urbaaneille hedonisteille ennen kaikkea osa yksilöllistä ja kaupunkilais-ta elämäntapaa.

## 6.4 Elämänjärjestelijät

Mutta kyllä se sitten tietysti joskus, jos tekisi mieli vaikka lähteä käymään jossakin, niin on se aika, silloin se auto voi olla ihan mukava siinä, mutta mä oon niinku orientoitunut ja järjestänyt oman elämäni niin, että mä käyn sitten muilla keinoilla. M45.

... [ostosten tekemisestä] joko bussilla tai sitten aika usein sillä äitini autolla tai City car clubilla tai, no ne on ne vaihtoehdot yleensä. Ja sitte tietysti pyrkii vaikka soittaa puhelimella etukäteen, että löytyykö teiltä sitä ja kattoo netistä, että mikä se malli on, minkä haluaa, eikä mennä heräteostoksille. M37.

...ku mä oon käynyt, niin yöjunalla pääsee Rovaniemelle ja siitä bussilla yleensä sinne mistä voi lähteä sitte. Reissu täytyy tietysti suunnitella sit sen mukaisesti, että, mutta kyllähän siellä Lapissa kuitenkin se bussiverkosto on semmonen, että kyllä siellä pääsee julkisilla välineillä ihan yhtä hyvin sinne erämaan äärelle. M45.

Elämänjärjestelijälle elämä on asioiden johdonmukaista ja tasapainoista suunnittelua. Elämä järjestetään sellaiseksi kuin sen on hyvä olla. Korkea koulutus ja hyvätuloisuus auttaa ratkaisevasti tässä tavoitteessa. Elämänjärjestelijällä on puoliso, jonka kanssa elämäkokonaisuutta rakennetaan menestyksekkäästi. Heillä on myös alaikäisiä lapsia, jotka ovat jo pienestä taitavia ja itsenäisiä liikku-jia. Heidän autosuhteensa on rationaalisuuden läpäisemää. Autottomuus on heidän vakaan ja harki-

tun päätöksentekonsa tulosta, mutta toisaalta se ei ole itsestäänselvyys tai yksisilmäisesti paras ratkaisu. He ovat järjestäneet elämänsä ilman autoa, mutteivät järjestäneet sitä autottomuuden vuoksi.

Autottomuus on nähtävissä yhtenä peruspalasena heidän elämänsuunnittelussaan. Autottoman elämän valitseminen on heillä yhtäaikaaisesti erittäin tietoisista ja perusteltua, mutta se on lopulta vain välineellisessä roolissa heidän elämänprojektissaan. Hyvänä esimerkkinä tästä toimii elämänjärjestelijoille yleinen yllättävän pitkäkö työmatka, joka ensisilmäykseltä näyttäisi olevan ristiriidassa heidän kokonaisvaltaisen elämän suunnittelunsa kanssa. Autottomuus itsessään ei ole heidän päämääränsä. Koska se päinvastoin palvelee heitä osana heidän elämänsä, asuinpaikka työpaikan vieressä ei tietenkään ole mikään itsestäänselvyys. Kaikki tärkeimmät elämänalueet on kuitenkin järjestetty. Työ- ja asuinpaikan suhteen se pätee niin, että työmatka ei koskaan muodostu mahdottomaksi järjestää. Urbaaneille hedonisteille asuinpaikka on perustavaa elämänpolitiikkaa, mutta elämänjärjestelijoille kaikki on lopulta järjestelykysymys. Elämänjärjestelijä joutuu väistämättä suunnittelemaan ja valitsemaan asuinalueitaan, mutta ne eivät, kuten ei mikään muukaan elämänalue, toimi elämänpoliittisena aksioomana. Jos elämänjärjestelijän tyyppiä kuvaisi yhdellä tunnuslauseella, se voisi olla ”elämä on koko elämä”. He ovat siis viime kädessä eräänlaisia arjen pragmaattikkoja.

Silloin jos elämänjärjestelijä tekee sen arvostelman, että tarvitsee autoa, heille ei ole ongelma vuokrata sitä käyttöönsä tai käyttää yhteiskäyttöautoa. Itse asiassa arjen suunnitteluun sisältyy niiden tilanteiden tunnistaminen, joissa auto on tarpeellinen. Esimerkiksi kesälomalla on mukavaa vuokrata autoa, ja tehdä lomamatka maakuntiin. Tällöin matka on suunniteltu hyvissä ajoin etukäteen ja kerralla päästään tehokkaasti paikkoihin, joihin ei ilman autolla ajamista pääsisi. Liikkumistarpeista ei juurikaan jouduta tinkimään, sillä kaikki mahdolliset keinot ovat käytössä ja matkat suunnitellaan ennalta. Elämänjärjestelijä on logistinen taituri. He hahmottavat vuosien aikana hankitun liikkumistapojen suunnittelukokemuksensa turvin taitavasti kaupungin eri alueiden etäisyyksien ja liikkumismahdollisuuksien välisiä lainalaisuuksia.

Elämänjärjestelijöiden lapset ovat tottuneet liikkumaan joukkoliikenteellä, sillä autoton elämäntapa opetetaan myös lapsille. Näyttäisi siltä, että ainakin taitavilla elämänjärjestelijöillä lapsiperheiden autottomuus perustuu samanlaisille lainalaisuuksille kuin autottomuus yleensäkin. Kun vanhemmat valitsevat autottomuuden omaehtoisesti, he sovittavat elämänsä autottomuuden vaatimuksiin. Sama pätee luonnollisesti myös heidän lapsiinsa. Autottomassa perheessä elävälle lapselle autottomuus ei



silti ole oma valinta. Toisinaan lapsille on seliteltävä miksi heillä ei ole autoa, sillä lasten kavereiden perheissä auto lähes poikkeuksetta on. Kuitenkin on ilmeistä, että lapsetkin ovat tottuneet ja sopeutuneet autottomaan elämään.

Elämänjärjestelijöiden autottomuus on suunnitelmallisuuden ohella selviytymistä. Elämänpoliittisten valintojen tekeminen ei ole automaattisesti elämää helpottava ratkaisu. Vastaan tulee tilanteita jolloin auton omistaminen olisi sujuvinta, mutta siitä huolimatta elämänjärjestelijä ei tee hätiköityjä johtopäätöksiä. Heidän autottomuudessaan on kyse kokonaisuudesta. Elämänjärjestelijä on kuluuskriittinen, muttei silti vierasta kuluttamista itsessään: hän ilmaisee elämänsä *hallitsemalla* kuluustaan.

Ja vähän se alkaa mennä sillai sisullakin, että niinkun nyt ettei jumankauta hankita sitä autoa, et nyt pärjätään. Ja eikä oo siis, tilanteet ei oo ollu niin mahdottomia. N42.

Elämänjärjestelijät muistuttavat myös väljästi reflektiovoittajamaista suoriutujaa (Eräsaari 1998). He näyttäisivät asettavan monipuolisia elämäntavoitteita, jotka täytetään menestyksellisesti itsekuuria noudattaen. Autottomuus näin tulkittuna on osa tätä menestyspolkua. Refleksiivisen modernin edellyttämä tietoisien elämän tarve tietoisesti hallittuna on parhaimmillaan menestyksellistä elämäntähtäystä ja sitä kautta elämänlaatua lisäävää. Kun esimerkiksi talous on tasapainottelua elämäntarpeiden välillä sekä pitkällä että lyhyellä tähtäimellä, rahaa jää siihen mihin sitä eniten tarvitaan. Autottomuus on elämänjärjestelijoille juuri tällainen strategia. Yhden tai kahden auton hankinnan ja ylläpitokulujen verran säästynyttä rahaa jää jaettavaksi parempaa asumista ja vapaa-ajan viettoa varten – aivan kuten urbaaneilla hedonisteilla kantakaupunkiasumiseen. Elämänjärjestelijälle onkin silmiinpistävää harrastukset, jotka alkuun näyttäytyvät yllättäviltä autottomille. Heille on mahdollista investoida vapaa-aikaan.

...maantien haju ei oo, siel on vapaus kun siellä pääsee liikkumaan, niin se vietti mulla jossakin määrin on ja sitä sitten korvaa se, että mullon kaks harrastusmoottoripyörää. Mutta niiden käyttö on sillä tavalla myös harkittua, että sielläkin tää niinkun moraali ja rationaalisuus jonkun verran ja aika paljonkin niin hillitsee sitä moottorikäyttöä, mutta tuota suon sitten näitä vapauksia itselleni siinä määrin ku prätäkät on toimintakunnossa ja kelit salii ja muuten olosuhteet ni käydä, mut todellakin sielläkin niinkun on tää, ei turhanpäristelyä vaan tiettyä cowboy-romantiikkaa sitte monesti niinkun myös sosiaalisessa mielessä tapaamaan kavereita metsään siimekseen ja silleen. M42.

...ja muuten sitten kun ei ole autoa, niin mulla on sellanen pahe kuin vene elikkä tota harrastan veneilyä tämmösellä retkiveneellä sitten sekä tässä lähisaaristossa että mahdollisuuksien mukaan vähän kauempana, että niinkun [...] Joo, se on ihan oma. M45.

Elämänjärjestelijä ei kuitenkaan käytä harraste-apparaattiansa koskaan arkiseen liikkumiseensa<sup>12</sup>. Kyse on pikemminkin teknisesti orientoituneesta vapaa-ajan vietosta. Yhtä kaikki liikkeen hurma on mahdollista toteuttaa myös ilman yksityisautoiluakin. Elämänjärjestelijän kiinnostuksen kohteet ovat moninaiset. Joillakin siihen kuuluu moottoroidut kojeet, toiset viettävät aikaa erityisen mielellään luonnon rauhassa. He ovat autottomia, joiden elämää autottomuus ei rajoita millään tavalla. Elämänjärjestelijä ei siten ole autoton siksi, että hän vierastaisi teknologiaa tai omistamista ylipäänsä.

Elämänjärjestelijälle autosta emansipoituminen on erotuksena ajautuneista ja urbaaneista hedonisteista aktiivista emansipaatiota. Elämänjärjestelijä vapautuu autosta osana kokonaisvaltaista elämän suunnittelua. He ovat vahvasti elämänpoliittisia ja tehneet reflektoituja valintoja. Autottomuus on yksi näistä valinnoista ja sen valinnan toimiminen osana heidän elämänprojektiaan sisältää aktiivisia ponniskeluja. Elämänjärjestelijä on joutunut tekemään perustavaa laatua olevia päätöksiä siirtymässään autottomuuteen tai ylläpitäessään sitä. He ovat esimerkiksi luopuneet aiemmin omistamastaan autosta, hankkineet asuntonsa liikenneyhteyksien viitekehyksessä tai olleet selektiivisiä perheensä harrastusmahdollisuuksien suhteen, sen mukaan ovatko ne sopineet autottomuuteen. Emansipaatioon kuuluu siten emansipoitumisen akti. Heidän riippuvuutensa autoon on edellyttänyt elämäntapaan vaikuttaneita päätöksiä, eikä autottomuutta ole voinut ottaa annettuna tai perustaa sitä esimerkiksi pelkkään asumisjärjestelyn peruspremissiin. Kuitenkaan he eivät ole antaneet autoa emansipoitumisen hallita elämäänsä. Fokuksena on kokonaisvaltainen elämäntapa, jossa ikään kuin neuvotellaan kompromissien teosta kaikilla elämänalueilla. Lyhyesti sanottuna elämänjärjestelijän autoriippumattomuus tavoitetaan elämänpoliittisilla muutoksilla.

## 6.5 Radikaalit

...öljy loppuu ja ku loppuu öljy ni loppuu myös tää moderni maatalous. Eli rupeaa tulemaan nälkä ja sitten kun nää vaihtoehdot polttoaineet niinku esimerkiksi palmuöljy niin hakataan sitten viidakkoa nurin. Ja käytännössä käytetään ihmisen ruokaa ja vielä hyvää ruokaa polttoaineeksi. Nii se on niin väärin ku vaa voi väärin olla ja se vaikuttaa nälänhätään tälläkin hetkellä. Autoilu tappaa sitäkin kautta ja autoilu tappaa muutenkin. Ja autoilu vie tilaa, autoilu tekee kaupunkirakenteesta sellasen että se leviää kauheen laajalle. Kaiken kaikkiaan autoilu on epä-terve ilmiö, josta täytyy päästä eroon. [...] Ni et se on ihan maailmankuvakysymys ja autoilu tekee sellasen maailmankuvan, josta mä en haluu olla millään tavalla osallinen. Se on sellanen maailma, johon mä en kuulu ja jossa ei oo tilaa niinku mun kaltaiselle ihmiselle. N41.

12 Tutkimusaineiston autottomista kukaan ei käytä mitään omistamaansa liikkumisvälinettä arkiseen liikkumiseensa kuten päivittäisostoksiin tai työmatkoihin. Nämä harrastukset eivät siten ole korvaamassa yksityisauton puuttumista.

Radikaalien elämäntapaan kuuluu kulutuskriittisyys, voimakkaat mielipiteet ja hyvin yksilöllinen elämänsenne. Valtakulttuurista erottaudutaan ja kuuluminen alakulttuureihin korostuu. Kansakunnan yhteisiä asioita kohtaan tunnetaan epäluottamusta, jopa jonkinlaista pettymystä. Suhdetta yhteisöön kuvataan herkästi kielteisten asioiden kautta. Näkökulmaksi muodostuu erottautuminen valtakulttuurista: elämäntavan radikalisoiminen. Autoilu on jotain, joka on oman elämänalueen ulkopuolella.

Radikaalin aktiivinen emansipaatio on autottomuuden moraalisen projektin toteutumista. Radikaali autottomuus on perustaltaan moraalista autottomuutta, eroten siten kaikista muista tyypeistä. Se ei ole elämän helppouteen tähtäävää kuten urbaaneilla hedonisteilla, ajautuneiden tottumukseen perustuva valinta tai elämänjärjestelijöiden tapaan osana yleistä elämäntähtäystä. Radikaaleilla autottomuus palvelee minän refleksiivistä projektia erottautumisen kautta siinä missä kaikki edelliset haluavat kuulua joukkoon, olla niin sanotusti normaaleja autottomia. Radikaalin autottomuuden taustalla on siten elämänpolitiikan peruskiven luomistehtävä: uuden yksilöllisen vapauden mahdollistama ja pakottama uuden moraalijärjestelmän luominen ja toteuttaminen. Autottomuus palvelee minä-identiteetin eheyttä vastaamalla riskitietoisuuden aiheuttamiin perustavanlaatuisiin elämänpolitiittisten päätösten tarpeeseen.

Radikaalit jättävät autottomuutensa vuoksi hankintoja tekemättä. He myös rajoittavat liikkumista paikkoihin, jossa haluaisivat käydä. Lähes tinkimätön autottoman elämäntavan tavoittelu uhkaa aiheuttaa äärimmäisessä tilanteessa jopa syrjäytymisen piirteitä. He eivät halua käyttää esimerkiksi kotiinkuljetuspalveluja tai kulkea taksilla. Syrjäytymisvaaran voi ajatella lisääntyvän siksi, ettei ympäröivä yhteiskunta ole ainakaan toistaiseksi siirtynyt sellaiseen ekomoderniin – ekologiseen rakennemuutokseen tai syväekologiaan – kehitysvaiheeseen, joka mahdollistaisi radikaalien elämäntavan ilman epätoivottavia vaikutuksia. On tilanteita ja paikkoja, joissa tarvittaisiin auton käyttämistä. Jopa syväekologisia piirteitä saava emansipaatiopyrkimys rajoittaa elämäntapaa erityisesti siksi, että ympäröivä kaupunki ei toimi samalla tavalla.

Edellä mainituista syistä kieltäytyminen muodostuu radikaalille yleiseksi elämänsenteeksi. Vaihtoehtojen vähyyttä halutaan ikään kuin korostaa rajaamalla elämäntapaa entisestään. Pyöräily on radikaalin liikkumisväline. Se mahdollistaa kaikkein optimaalisimmin ympäröivän yhteiskunnan pois-sulkemisen. Polkupyöräilijää ei ole sidottu joukkoliikenteen massasosiaalisuuteen. Radikaalin liikkumisessa on samanlaisia piirteitä kuin yksityisautoilijalla, joka tarvitsee turvapaikan lähtiessään

kotiinsa tuttuuden ja turvallisuuden ulkopuolelle (Kalanti 2001). Tässä mielessä radikaalin emansi-paatiomatka autosta saa ironisiakin piirteitä: hänen polkupyöräilytapansa rinnastuu yksityisautoiluun, josta hän vapautuu polkupyöräillessään. Polkupyöräilijä on myös autoilijan tapaan vapaa joukkoliikenteen aikatauluista. Autosta vapautuminen voikin siten johtaa uuteen riippuvuussuhteeseen.

Toisaalta radikaali korostaa luonnonläheisyyttään suhteessa autoilijaan. Pyöräilijä on vapaa aisti-maan luontoa ja tarjoaa mahdollisuuden tehdä havaintoja, jotka auton sisältä jäävät tekemättä. Hänellä ei pyöräillessään ole samanlaista fyysistä suojaa kuin mitä auton kori tarjoaa. Pyöräilijänä hänellä ei ole ehkä yhtä moniulotteista kohtua suojanaan kuin autoilijalla, mutta yksilöllisen liikkumismuodon tarjoama sosiaalisen kanssakäymisen suoja hänellä on. Pyörällä liikuttaessa vapaudutaan joukkoliikenteen muukalaisten sosiaalisesta läheisyydestä, pakottavista aikatauluista ja säännöistä, jotka eivät välttämättä ole itselle sopivia. Äärimmäinen ratkaisu on sulkea myös joukko-liikenne omien liikkumismuotojen ulkopuolelle.

H: ...mä boikotoin julkista liikennettä kyllä.

T: Ahaa. Onko sulla ihan niinku kirjaimellinen boikotti siihen vai?

H: Joo et ööh. Mulla on niin huonoja kokemuksia siitä. Ja se ahdistaa mua niinku tavattomasti. Ja sitä paitsi se on ekologisestikin arvelluttavaa. Ihan samalla perusteella ku autoilu. Ehkä jopa vielä arvelluttavampaa ku yksityis-autoilu. [...] mä koen että ihmiset yleensä ahdistaa. Ja tää joukkoliikenne, ahdistaa kaikki ne. Ja niinku ne, hermostuttaa sikäli että niinku mieltii, että millonka se nyt lähtee ja ei siedä minkäänlaista jonotusta. Ja kun lukee noita lehtiä, niin kaikki valittaa siitä, että kuinka se nyt on taas myöhästyny viis minuuttia. Mä ymmärrän sen, että se hermostuttaa jonku viidenkin minuutin odottelu. Pyörällä ei oo niinku mitään odotteluja. N41.

Radikaalia autottomuutta on lähestyttävä toisaalta kuin praktisista hyötynäkökohdista. Mielekäs lähestymistapa on pohtia elämänpolitiikan perusteita, moraalijärjestelmää. Radikaali on erittäin tietoinen riskiyhteiskunnan riskeistä ja tämä aktualisoituu elämänpoliittisiksi valinnoiksi. Tätä havainnollistaa hyvin maininta autottomuuden perustaksi, että ”auto ei ole tämän aikakauden liikkumisväline”.

Vahva epäluottamus yhteisiin asioihin herättää kysymyksen purettavaksi Giddensin (1991) käsitteen, minä-identiteetin eheydestä. Onko tiedotusvälineisiin ja puoluepolitiikkaan epäluottamuksella suhtautuva itsereflektoitunut minä-identiteetti konfliktissa muun yhteiskunnan kanssa? On osoitettu, että giddensiläinen epäluottamus on yhteydessä sosioekonomiseen asemaan. Mitä pienemmät tulot ja alempi koulutus, sitä suurempaa on epäluottamus yhteiskunnallisia rakenteita kohtaan (Kortteinen 2000, 37–40). Radikaali on suhteellisen pienituloisen ja matalasti koulutettu, joten heidän jyrk-

kiä mielipiteitään ja epäluottamusta yhteiskuntajärjestystä kohtaan voisi osaltaan selittää giddensiläisellä minä-identiteetin psykologialla. Toisaalta aivan vastaavasti voisi esittää, että radikaalien alakulttuuriin kuuluu valtaapitävien arvostelu epäluottamusta ilmaisemalla.

Radikaalien voimakkaasta autottomuuden reflektoinnista ei voi vetää yhtäläisyysmerkkejä heidän elämänpoliittisuuteensa. Tällä tarkoitan sitä, ettei heidän korostunut emansipaatiopyrkimyksensä ilmaise välttämättä refleksiivisyyttä yleensä. Radikaalien tapauksessa voidaan kysyä viittaako joiltain osin hyvin refleksiivinen elämänpolitiikka kokonaisvaltaiseen elämänrakenteluun? Ensi alkuun mielekäs kysymyksenasettelu on pikemminkin väärä. Kyky reflektoida ei automaattisesti johda reflektiovoittajamaiseen elämänhallintaottelun voittamiseen kuten elämänjärjestelijöillä (ks. Eräsaari 1998). Asetelma on käännettävä päälaelleen. Jonkin elämän(poliittisen) alueen pitkälle menevä refleksiivisyys saattaa viitata enemmän esimerkiksi eksistentiaaliseen ahdistukseen kuin harmoniseen elämänpoliittiseen kokonaisuuteen. Elämänpoliittisuus ei ole sama asia kuin elämänhallinta, vaikka se usein siihen rinnastuu. Elämänpolitiikka on pikemminkin nähtävä jokaisen refleksiivisen modernisaation vaikutusvallan alla elävän ihmisen elämää koskevana päätöksentekona, elämänhallinnan liittyessä loppujen lopuksi enemmän sosioekonomisiin tekijöihin tai laajempaan elämän kokonaisuuteen. Radikaali ei sitä paitsi ole missään nimessä menettänyt elämänhallintaansa. Hän on päin vastoin ottanut elämänsä haltuun yksilöllistyneillä valinnoillaan. Jopa jääräpäinen suhtautuminen liikkumisvalintoihin on hänen mahdollisuutensa toteuttaa uutta yksilöllistä etiikkaa. Radikaalin elämänpolitiikka on *erottautumista* ja juuri siinä on sen oma johdonmukaisuutensa.

Radikaaleja autottomia voidaan sanoa hyvin refleksiivisiksi. Heidän elämänpoliittisuutensa ei ole elämänhallintaorientoitunutta, mutta se ei tarkoita silti selektiivistä refleksiivisyyttä. Suuri riskitietoisuus näkyy erittäin hyvin autoilun ympäristövaikutuksista puhuttaessa.

Vaikka kuinka mitä mainostetaan, niin ne [yksityisautoilun ympäristövaikutukset] on aivan massiiviset. Siis vaikutukset hiilidioksidipäästöjen muodossa ja toisessa ja pelkästään autojen valmistaminen ja maanteitten rakentaminen, moottoriteitten rakentaminen. Ja kaikki autoihin liittyvä infrastruktuuri, ni sen rakentaminen ni on kauheen turmiollista ympäristölle. Ja pelkästään sekin, että ku polkee noita isoimpia maanteitä, ni siellä on kuolleita eläimiä niinkun melkeen rivissä niitten väylien varrella, että se niinku autoilu tappaa eläimiä ja vammauttaa niitä niinku jatkuvasti. [...] Ja ihmisiä tietysti kanssa, ku oli puhe ympäristöstä. [...] Ja sitten on tietysti nää paljon puhutut hiukkaspäästöt, pienhiukkaset, jotka vaatii niinku tuhansia ihmishenkiä. [...] Ja myöskin autoilusta tuleva melusaaste. N41.

Radikaalit tuntevat yksityisautoilun ympäristövaikutukset seikkaperäisesti ja monipuolisesti. Tämänkaltainen autottomuus on kiistatta elämänpoliittinen ratkaisu. Voisi myös sanoa, että se on koko elämänaluetta luotaavaa reflektointia. Verrattain kapeasta elämänalueesta ja tietystä syrjäytymisris-

kistä huolimatta radikaalin elämä ei ole onnetonta tai mahdollisuuksia vailla. Avainsanana on sellainen elämäntapa, johon radikaalien deontologinen elämänetiikka sopii. Kaikkeen liikkumiseen yksityisauto tai joukkoliikenne ei tietenkään ole välttämätön tai edes paras liikkumismuoto. Radikaalin arki on radikaalia vain suhteessa valtakulttuuriin, ei omaan elämäntapaan.

Joo. No mun harrastus on linnut. [...] Niin julkinen liikenne palvelee sitä huonosti. Ja ehkä yksityisautokin palvelee sitä huonosti. Pyöräily on kaikista paras. Paitsi ehkä ihan talvella, koska pyörällä pääsee niinku [paikka] ja puistoihin ja ihan perille asti. [...] Ainoana [näki linnun], koska mulla oli pyörä. Muitten autot jäi parkkipaikalle ja ne joutu kävelemään siitä niinku muutaman sata metriä. Mä olin jo perillä pyörän kanssa. Mä pystyin näkemään sen linnun siellä. Ja ylipäätään niinku musta tuntuu että on helppo singahtaa minä hetkenä huvittaa niinku jonku linnun perään. N41.

Velvollisuuseettiset periaatteet ulottuvat myös siihen, mitä muiden kuuluisi tehdä. Radikaali voi ottaa suoraa kantaa toteamalla, että ”yksityisautoilun on loputtava” tai vaatimalla pienempää panostusta joukkoliikenteeseen. Tämänkaltaiset ajatukset on kuitenkin parhaiten tulkittavissa poliittisiksi kannanotoiksi. Radikaali eroaa muista vain esittämällä mielipiteensä kärjistetysti. Radikaali on poliittisesti aktiivinen, mutta hän toteuttaa sitä kansalaisyhteiskunnan kautta. Puoluepolitiikkaa ja myös tiedotusvälineitä kohtaan tunnetaan epäluuloa. Hän ei myöskään itse äänestä. Poliitiikkaa tehdään esimerkiksi osallistumalla mielenosoituksiin.

Radikaalit ovat autottomia, jotka erottautuvat valtakulttuurista. Erottautuminen näyttäisi olevan luonteva osa heidän elämäntapaansa. Heidän autosuhteensa on erittäin kielteinen; yksityisautoilu koetaan vastenmieliseksi ja ehdottoman kestäättömäksi. Riskitietoisuus on radikaaleilla suurta ja he myös tekevät sen johdosta elämänpoliittisia valintoja. Radikaalit pyrkivät mahdollisimman suureen autoriippumattomuuteen, mikä näyttäisi selvästi kaventavan heidän elämäneläytteen.

## 7 AUTOTTOMUUDEN YKSITYISKOHTIA

Seuraavassa esiteltävien teemojen kautta luodaan katsaus aineistosta nousseisiin autottoman elämän yksityiskohtiin. Autottomien erilaisten emansipaatiopyrkimysten ja elämäntapojen taustalla vaikuttaa autottomille yleisiä strategioita ja mekanismeja. Näitä teemoja ovat turha ja tarpeellinen autoilu, autottomuuden helppous, oman elämän suunnittelu, autollisen elämän symboliikka, välillinen autoilu sekä talous ja ympäristö autoilun taustatekijöinä. Autoilun turhuuden ja tarpeellisuuden kautta autottomat ottavat kantaa autoilun moraalisuuteen. Korostamalla elämänsä helppoutta autottomat purkavat ennakkoluuloja autonomistamisen ylivertaisesta vaivattomuudesta ja osoittavat tämän subjektiivisen luonteen. Oman elämän suunnittelun myönteisyys kuvaa koettua emansipaatiota. Autoilun konventioita tunnistamalla syntyy vapautumisen tunnetta. Välillisen autoilun toimintamallit osoittavat autottomuuden reaaliiteetit ja tarkentavat autottomuuden käsitettä. Viimeisenä tehdään kriittinen huomio autoilun ympäristöperustaisuuteen.

### 7.1 Turha ja tarpeellinen autoilu

Tiukat moraaliset kannanotot olivat autottomilla verrattain harvinaisia. Eräitä yleisimpiä aineistossa toistuva asioita ovat huomautukset turhan auton käytön oikeutuksesta. Yksityisautoilun määrittelyistä moraalittomaksi vältetään, mutta näitä kantoja täydennetään tarkentavilla huomioilla. Käy selväksi, että autoilun hyödyllisyyttä pohdittaessa kannat tiukkenevat. Autoilu on hyväksyttävää silloin kun se on tarpeellista.

Kalanti (1998) on tutkiessaan autosuhteen ristiriitoja tulkinnut auton olevan praktinen välttämättömyys. Haastateltaessa autoilijoita hän havaitsi heidän autosuhteensa olevan defensiivinen. Ympäristöongelmista ollaan tietoisia, mutta autoilulle tai sen aiheuttamille ongelmille ei ajatella voitavan mitään. (Kalanti 1998, 56–58.) Tämän tutkimuksen haastateltujen autottomien voitiin tulkita osoittavan samanlaista asennetta auton välttämättömyyttä kohtaan.

No öö, no riippuu tilanteesta, että kyllä mä sen ymmärrän, että jos asuu maalla, oikeasti, syrjäseudulla, niin se on ihan välttämättömyys ja varmaan monessa muussa pienemässäkin paikassa, että en mä nyt sillä tavalla ala sitä moralisoimaan. Mut, että toisaalta varmaan myös on sellasta käyttöä, joka on täysin turhaa ja sitte ehkä jossain mielessä väärin. M40.

...autojen liiallinen käyttö, se on väärin. Se, että niitä autoja on useita samassa perheessä, se on mun mielestä tur-

haa, ja sitten mulla on hyvä aitiopaikka olla, me muutettiin tänne [paikka], niin auton käyttö on aika tavalla turhaa käyttöä. N49.

Voidaan kysyä mihin asetetaan raja joka osoittaa tarpeettoman autoilun? Onko turhan ja tarpeellisen autoilun teema nimen omaan eufemismi sille, että yksityisautoilua pidetään myös yleisesti epäeettisenä, jopa turhana kerskakulutuksena? Viitataan turhuudella ylenmääräiseen huviajeluun vai ylittyykö kenties autoilun tarpeellisuuden raja jo auton omistamisessa? Ihmisillä on taipumus välttää yleisenä pitämiensä arvojen vastaisia moraalisia kannanottoja, esimerkiksi mahdollisen leimautumisen pelossa. Hyvätuloinen keski-ikäinen autoton näyttäytyy jo muutenkin niin sanotusti epäilyttävänä olemalla erilainen kuin valtaväestö.

Tulkintani mukaan autoilua haluttaisiin kritisoida, mutta siihen rohjetaan ryhtyä vain kiertoteitse käsitteellistämällä tarpeellinen ja turha autoilu. Jakamalla autoilu näin ei astuta muiden ihmisten varpaille. Taustalla näyttäisi myös olevan halukkuus ja kyvykkyys tarkastella asiaa toiselta kantilta, autoilevan elämismaailmasta käsin. Turhan ja tarpeellisen autoilun teemassa on siten kyse kriittisistä, joskin harkituista kommentaareista autoilun moraalisuutta kohtaan.

On se minulle moraalinen valinta. Auton liiallinen käyttö ja turha käyttö, minä siis nimen omaan oon hyvin rationalisti tässä asiassa, et mä koen auton käytön useimmissa tilanteissa, missä ihmiset sitä nyt käyttää, mitä näen käytettävän ja missä käyttäisin, jos minulla olisi auto, niin jos käyttäytyisin niinkuin muut ihmiset tai keskimäärin ihmiset, niin on väärin käyttää autoa lyhyisiin matkoihin, matkoihin, jotka voi kulkea omin jaloin tai joukko-liikenteellä, varsinkin täällä ihmisasutusten keskellä. Ja tuota, on väärin aiheuttaa niitä ympäristöhaittoja, mitä autoilusta syntyy ja on väärin kuluttaa luonnonvaroja perusteettomasti, eli siinä on aika vahva, siis tämmöinen rationaalis-moralistinen pohja. M42.

...mut että mun mielestä autoiluun kuuluu niin paljon semmosta turhaa ja huviautoilu, semmonen nuorten poikien semmonen niinku et basso soi hirveen lujaa sitte siellä, et sen tietää niinku et siinä on semmonen nuori uros siellä kopissa, joka on niinku, karvanopat vaan tärisee, että se on niinku niin täynnä sitä jotain semmosta, mutta se on niinku, senki vois ehkä kanavoida johonkin muuhun, että hyppäis ulos sieltä autosta ja... Siinä on paljon turhaa siinä autoilussa. N49.

Autoilun moraalisuudesta kysyttiin haastattelussa suoraan, mutta vastaukset olivat useimmiten vältteleviä. Teema tuli yleensä esiin muissa yhteyksissä. Tulkintani mukaan kriittistä mielipidettä ei haluta esittää osoittamatta samalla ymmärtävänsä myös asian käänttöpuolia. Esimerkiksi haja-asutusalueiden tarpeet auton käytölle tuodaan esiin. Verhotun kritiikin lomasta turhaksi autoiluksi määritellään huviautoilu, kahden auton taloudet ja työmatkaliikenne pääkaupunkiseudulla.

Joo, eiku toi on hyvä kysymys koska tota ei, emmä koe sitä taas sillä tavalla, emmä koe että mä oon niinku moraalisesti parempi ihminen ku mä en aja koska mä teen sen myös itsekkäistä syistä, et mä koen et se on mulle helpompi ratkasu. Et emmä nää sitä sillä tavalla. Ku mä mietin et on paljon asioita, tavallaan mitä ihminen valitsee et auto on vaan yks niistä. N35.



Toinen puoli turhan ja tarpeellisen autoilun tematiikassa on kulutuskriittisyys. Se on välittömässä yhteydessä tietoisuuteen ympäristödiskurssista, eli kulutuskäyttäytymiseen liittyviä ympäristöön kohdistuvia riskejä tunnetaan yleisesti (Kalanti 1998). Ympäristötietoisuuden kautta on luontevaa ja hyväksyttävää esittää autoilukritiikkiä.

...pidän sitä autoliikennettä erittäin vakavana ympäristöhaittana, nimenomaan turhaa autoliikennettä, että mä en oo missään nimessä semmonen, että kaikki pitäs kieltää, vaan kaikissa on niinku hyödylliset puolensa ja hyödyttömät puolensa, niin sanotusti, että autoo pitää käyttää silloin kun se on kokonaisvaltaisesti mielekkäintä, että se voi olla sitten huomattavasti haitallisempaa, jos ruvetaan niinku väenvängällä kehittämään jotakin korvaavia yrityksiä, niin ei se välttämättä johda sen parempiin lopputuloksiin, mutta sen pystyy hyvin helposti aina arvioimaan, että millon sen auton käyttö on niinku välttämätöntä ja millon ei. M46.

Turhan ja tarpeellisen autoilun teemalla on siis kahtalainen merkitys. Ensimmäkin sen avulla halutaan tuoda korrektilla tavalla esiin kriittinen näkökulma yksityisauton käyttöön. Varsinkin vapaa-ajan ajelu tai runsas autoilu voidaan tuomita moraalittomaksi, koska sitä ei pidetä hyödyllisenä. Siksi teemassa on kyse yleisemminkin kulutuskriittisyydestä. Autoilua ei nähdä kestäväen kehityksen mukaisena talouden tai myöskään ympäristön kannalta. Energian säästämistä pidetään tärkeänä asiana ja autoilun nähdään olevan sen kanssa ristiriidassa.

Toiseksi autoton pyrkii ulos muukalaisen asetelmastaan, ymmärrettävistä mukavuussyistä. He eivät halua pelkällä olemassaolollaan vaikuttaa siltä, että pitäisivät kaikkea autoilua turhuutena. Juuri tämän poliittisen korrektiuden vuoksi tarvitaan turhan ja tarpeellisen autoilun käsitteistämistä. He eivät halua olla liikenteen moraalinvartijoita. Se, että he ovat syystä tai toisesta halunneet valita autottomuuden, että auto on viime kädessä heille itselleen riittävän turha olla omistamatta sitä, ei tarkoita että heidän mielestään auto olisi turha kaikille muillekin.

## 7.2 Autottomuuden helppous

...päädyin jättämään sitten kaksikymmentä vuotta muistaakseni ni, auton kotio maalle ja sinne se jäi ja tuli semmonen olo, että hevoseenon mies on huoleton mies. M42.

Kyllä mä sen koen, että pyörällä vieminen ja hakeminen on helpompaa kun lapsen autoon köyttäminen. Ja se on tuo niinkun, autoiluun liittyy tuo ainainen pysäköinti ja pysähtymispaikan etsiminen sun muu, ni se on fillarilla niin paljon helpompaa sekin. Autoilijat haluaa päästä aina ovelta ovelle, mutta eikö sitä polkupyörällä pääsee vielä enemmän ovelle. Lähemmäs ovea. M42.

Aiemman tutkimuksen perusteella autottomuus on autonomistajan näkökulmasta yleensä uhrautumista ja autonomistaminen helppoutta (Lybäck 2002b). Autottomien kokemus on puolestaan päinvastainen. Suurelle osalle autottomista autottomuus on ennen kaikkea helppoutta ja vaivattomuutta.

Heille auton omistaminen on huonompi vaihtoehto yksinkertaisesti siitä syystä, että auto koettaisiin vaivalloiseksi (ks. Ibid., 128). Myös tämän tutkimuksen autottomille autottomuus näyttäytyi helpompana kuin auton omistaminen. Helppoon autottomuuteen näyttää sisältyvän reunaehto riittävästä tulotasosta tai varallisuudesta, koska siihen kuuluu suhteellisen runsas palvelujen käyttö.

Autottomuuden helppous on haastateltavien yleisimpiä puheenaiheita. Ajatus autottomuuden vaivalloisuudesta on suorastaan käsittämätön: he kysyivät monesti vastakysymyksen miksi autottomuus olisi jotenkin vaikeaa? Heidän käsityksensä mukaan yksityisautoilulla ei ole etulyöntiasemaa muihin liikkumismuotoihin nähden. Haastateltavat tosin toivat esiin sellaisiakin tilanteita, joissa auto olisi paras vaihtoehto. Usein viitattiin esimerkiksi tiettyyn harrastukseen kulkemiseen, minne omalla autolla pääsisi huomattavasti nopeammin. Tällaiset tilanteet näyttivät liittyvän sellaisiin joukkoliikenneyhteyksiin, jossa kulkuvälinettä jouduttaisiin vaihtamaan yhden tai useamman kerran kesken matkaa. Nämä tilanteet näyttivät olevan kaikkien elämässä marginaalissa, eikä niitä siksi nostettu haitaksi. Ne eivät satunnaisina tai harvinaisina tilanteina siten uhanneet autottomuuden helppoutta. Yleisemmin he kytkivät ajan *säästämisen* autottomuuteen ja vastaavasti juuri autoihin liitettiin usein ajan hukkaaminen. Erityisesti joukkoliikenteessä aika korostui hyödyllisemmäksi ja toisaalta joustavammaksi, vapaammaksi kuin autoillessa. Autolla ajaessa aika on erilaista kuin kuljetettavana oleminen. Joukkoliikenteellä matkustaessa on mahdollista olla aktiivinen, autolla ajaessa ei: silloin voi ainoastaan passiivisesti ajaa. Kokenut joukkoliikenteen käyttäjä voi keskittyä jopa työntekoon tai ainakin rentoutua kyydissä ollessaan. Parhaimmillaan joukkoliikennetyömatka saattaa olla etätyöaikaa ja siten lyhentää työpäivää.

Et vaikka työmatkat on pitkiä meillä kummallakin niin siinäkin on se, että mä kyl tykkään ku voi sen tunti-puoltoista istua ja tehdä hommia niinku bussin penkillä niinkun vaikka läppärillä tai lueskella tai nukkua tai tehdä käsitöitä tai muuta. N42.

...autot vie kuitenkin aikaa, se ajaminen, puol tuntiakin ku yhteen suuntaan, niin jos käy töissä ja sitten käy harrastuksissa ja muuta tämmöstä, niin sitten siinä voi tulla monta puoltuntista pelkästään autossa istumiseen. M48.

Auton omistaminen koetaan monin tavoin vaivalloiseksi. Monenlaiset ylläpitovaivat kuten auton vaatimat huollot, renkaanvaihdot ja pysäköinnit ovat kaikki vaivoja, jotka eivät kuulu autottoman elämään. Omistaminen koetaan velvollisuuksia lisääväksi siinä missä autoton voi elää huoletta. Omistaminen myös erotetaan käyttämisestä. Tarpeen vaatiessa käyttäminen ei edellytä auton omistamista, sillä auto voidaan esimerkiksi lainata tai vuokrata. Joukkoliikenteen käyttäminen on erityisen vaivatonta. Raitiovaunulla kulkiessaan autoton ei ole vastuussa raitiovaunun kuskien ajamisesta ja kyytiin voi mennä esimerkiksi muutaman viinilasillisen jälkeen. Työmatkaliikenteessä ei ole talvella

murheita aamuisesta lumenluomisesta. Viime kädessä helppous osoittautuikin juuri huolettomuudeksi. Omasta liikkumisestaan ei ole tarvetta kantaa vastuuta samalla tavoin kuin yksityisautoilijan.

Autottomuus näyttää muodostuvan sitä helpommaksi, mitä paremmin joukkoliikenne on kotoa säävutettävissä. Tämä onkin asia johon autottomat ovat kiinnittäneet huomiota, eivätkä siten ole muuttaneet aluille, joilta heidän mielestään on hankalaa liikkua ilman omaa autoa. Yhdenkään haastateltavan kulkeminen joukkoliikenteellä ei ole heille vaivalloinen asia.

### 7.3 Oman elämän suunnittelu

...mä suunnittelen aina menoni sen [bussin] mukaan ja sillä mä mielestäni pääsen opintoihin ja kirjastoon, kauppaan, eläinlääkäriin, minne mä nyt oon millon menossa. N49.

Autottomuus vapauttaa suunnittelemaan. Autoilevan elämän koettu ennaltamääräytyneisyys ottaa arjen hallintaansa, eikä jätä sijaa yksilöllisille valinnoille. Autosta emansipoituminen on siten kulkemista kohti yksilöllisempää elämää. Autottomuudesta on tullut yksilöllisyyttä. Autosta emansipoituminen on autottomalle vahvasti koettua vapautta.

Oman elämän suunnittelu koetaan vapautena. Monet sellaiset arkiset tarpeet, jotka ovat yksityisautoilijalle itsestäänselviä, edellyttävät autottomalta harkintaa ja osin pitkäjänteistäkin suunnittelua. Nämä tilanteet eivät näyttäytyä autottomille vaivana tai arkea vaikeuttavina tekijöinä. Ne ovat mahdollisuuksien ja suunnittelun vapautta. Liikkumistarpeita *saadaan* suunnitella ja sitä kautta löytää itselle sopivimmat ja parhaat ratkaisut. Itse asiassa tätä kautta on mahdollisuus hallita paremmin omaa arkeaan, sillä yksityisautolla liikkuminen ei useinkaan ole mieluisin tai sopivin ratkaisu. Vaikka yksityisautoa ei ole pakko käyttää kuin halutessaan, käytännössä se muodostuu hallitsevaksi ratkaisuksi.

Tähän on kaksi perustavaa syytä. Ensinnäkin auton omistaminen on kallista, ja kun se omistetaan, se muodostuu yleensä rationaalisimmaksi liikkumisvalinnaksi (Lybäck 2002b, 134). Toiseksi ihmiset näyttävät olevan siinä määrin mukavuudenhaluisia tai suorastaan laiskoja, etteivät he auton omistaessaan ole yleensä riittävän viitseliäitä ottaakseen huomioon muita kuin autoliikkumisen vaihtoehtoja. Autosta itsessään on vaivaa ja huolenpitoa, eikä mielenkiintoa jää autottoman monipuoliselle liikkumisen reflektoinnille. Auto on niin merkittävä omistusesine, että sen hankinta joka tapauksessa ilmeisesti suuntaa huomion itseensä. Liikennejärjestelmä ja esimerkiksi kaupungin ku-

lutusmahdollisuudet suunnitellaan valtaosin autoriippuvaisiksi. Kun repertuaarissa ei ole yksityisautoliikkumisen vaihtoehtoa, mahdollisuudet vaativat perehtymistä. Ja silloin kun autoliikkuminen on vaihtoehto eli auto omistetaan, elämän suunnittelun tarvetta ei ole. Tämä tekee autottoman oman elämän suunnittelutarpeesta positiiviseksi koettua. Se tekee heistä myös yksilöllisempiä ja elämänpoliittisempia. Autottomalle jää tilaa rakentaa omaa yksilöllistä elämäänsä.

...mä huomaan, että semmonen esimes suunnitelmallisuus arkipäivän asioissa, niin se puuttuu, että mä oon huomannu paljon semmosta jatkuvaa ajelamista autolla, minkä vois välttää jos suunnittelis, esimerkiks ostoksensa tai päivittäiset ostoksensa tai sitten tai tämmöset kaupassa käynnit olis suunnitelmallisia, niin vois välttää semmosta jatkuvaa autolla ajamista, että mua hämmästyttää se, kun naapuristo ajaa jatkuvasti autoillaan vaimo ja aviomies, niin kulkee koko ajan autoillaan edes takas ja sitte ku mä oon tarkkaillu, niin en nyt silleen, mut kun siinä pihalla on, niin mulle tulee mieleen, että missäköhän ne nyt kävi sitten näin lyhyen ajan, lyhyessä ajassa, että ehkä kioskillä ehkä hakemassa jonkun lehden tai tupakkaa tai joku unohtu, että paremmin suunnitellulla ostoksilla, esimerkiks voi hoitaa kerralla viikossa ostoksensa tai sitten ois ilman sitä jotain, mitä nyt tarvii. N49.

Tarkkaan ottaen autottomuus näyttäisi olevan pikemminkin seuraus refleksiivisestä oman elämän suunnittelusta kuin päinvastoin. Mielenkiinto pohtia aktiivisesti omaa elämää koskevia ratkaisuja sopii autottomalle, jonka arkinen liikkuminen koostuu valinnan mahdollisuuksista. Oman elämän suunnittelun myönteisyyttä voisi kuvata reflektio-iloiksi. Samoin kuten Jane Jacobsin (1961) korostamaa kaupunkiympäristön monimuotoisuutta, tarvitaan liikkumismahdollisuuksien monimuotoisuutta, jottei kaupunkilaisen tarvitse kulkea aina samaa yksitoikkoista reittiä kodin, päivittäisostosten ja työn välillä. Jalankulkemisen, polkupyöräilyn ja joukkoliikenteen keinovalikoima on aivan eri tavalla käytettävissä kun ei ole omaa autoa. Tämä repertuaari yhdistettynä välillisen autoilun (luku 7.5) mahdollisuuksiin luo autottomalle rikkaan ja vaihtelevan liikkumisvalikoiman. Reflektio-ilo syntyy valinnan vapaudesta.

Tulkintani mukaan intentionaalinen autottomuus näyttäisi olevan itseilmaisun keino, siinä missä oma auto on sitä ollut jo pitkään. Autottomuus voidaan nähdä yksilöllisenä kehityksensä. On mahdollista ajatella, että autottomuutta markkinoitaisiin tulevaisuudessa yksilöllisenä kulutus päätöksensä, aivan kuten yksityisautoilua on ollut tapana mainostaa. Auto oli tullessaan yksilöllisyyttä tuova, nyt ollessaan normatiivinen siitä on tulossa hyvää vauhtia kahlehtiva. Vuosikymmenien yhdyskuntarakenteen ja kulttuurin autoon kietoutuminen on alkanut tukahduttaa yksilöllisyyttä. Nyt auto on itse sellainen rakenne, josta pyritään vapautumaan.

#### 7.4 Autollisen elämän symboliikka

Vapautta autosta voidaan kokea edellä esitellyn elämän suunnittelun vapauden lisäksi tunnistamalla autoilijan elämään kuuluvia konventioita. Vapaus syntyy riippumattomuuden tunteesta: havaitut yksityisautoilun toimintamallit eivät kuulu omaan elämään. Tämänkaltaisen emansipaatio on oman elämän suunnittelun konkretiaan verrattuna luonteeltaan symbolista. Autollisen elämän symboliikka ei ole aktiivista toimintaa, vaan pikemminkin vertailua autolliseen elämäntapaan ja siihen liittyvien riippuvuussuhteiden tunnistamista. Oman auton omistavalla ihmisellä on useita autolla tehtäviä arki-rutiineja. Tästä konventionaalista autollisesta elämästä moni autoton haluaa päästä eroon. Nämä toimintatavat saattavat näyttää jopa väistämättömiltä: niiden koetaan hallitsevan elämää. Autollisen elämän symboliikasta vapautuminen on yksi yksityisautoilusta emansipoitumisen muoto. Autosta on tullut juurtunutta teknologiaa, johon ollaan arkisessa riippuvaisuussuhteessa (Rajanti 2002). Nämä symbolit ovat arkielämän rutiineja, jotka ovat kietoutuneet autoilevan ihmisen päivittäiseen – tai viikottaiseen – elämään. Rutiineja, jotka ovat alkaneet symbolisoida autoilua, autollista tapaa elää, autoilijan tapaa elää. Nämä autottomat eivät elä autoilijan elämää ja heille on riemu, ettei heidän tarvitse elää sitä.

Kun ei ole autoa jota on pysäköitävä, ei säästetä pelkästään aikaa, vaan silloin vapaudutaan autojärjestelmän tiukasti määritellyistä ja valvotuista reiteistä. Tämä luo mahdollisuuksia kokea olevansa vapaampi toimimaan yksilöllisten halujen mukaisesti. Toisaalta esimerkiksi junamatka päättyy aina vielä tätäkin ennaltamäärätymin tiettyyn paikkaan ja tiettyyn aikaan. Oleellinen ero onkin se, että autolla ajaessa on itse tehtävä epämieluisina pidettäviä valintoja, kuten parkkipaikan etsimistä oven edestä. Bussipysäkille jääminen ja sieltä kulkeminen kaikessa sitovuudessaan antaa mahdollisuuden passiivisuuteen silloin, kun se on toivottavaa. Tätä havainnollistaa ostosmatka päivittäistavarakauppaan. Yksityisautolla on itse valittava reitti, jonka reunaehtona on liikennejärjestelmä sääntöineen. Autolla ajetaan autolle varattua tietä pitkin liikennesääntöjä noudattaen ja lopuksi on aina etsittävä parkkipaikka. Tämä kaikki on epätoivottavaa valintojen vapautta. Bussimatka istutaan kyydissä, matkaa ei tehdä itse ja se loppuu kun bussijärjestelmä niin päättää eli sovitulle ja merkitylle pysäkille. Ainoa aktiviteetti mitä tarvitaan, on mahdollinen napin painaminen kuskille pysäytyspyynnön merkiksi. Tästä matkaa jatketaan jalan, vapaana konemaisen kehon sitovuudesta.

...sillon ku oli tämä surullisen kuuluisa auto, niin silloin sitä harrastettiin, se ahdisti jotenki sekin mua, koska se jotenki alko muistuttaa jotenkin niin semmosta, siihen tuli joku sellanen niinkun, miten mä sanoisin, pakkopaidanomanen semmonen, koki itensä hyvin semmoseksi niinkun jämähtäneeksi ja semmoseksi, että nyt tässä vaan

körötellään taas tällä autolla, pienellä autolla tänne kauppaan ja ostetaan hirveesti tavaraa ja sitten, et se niinku se meidän elämä alko, se auto oli elämäkin, vei meidät semmisiin, ostoksille semmisiin marketteihin ja must tuntu, että sitte ku me erottiin ja auto jäi miehelle, niin me ehkä kumpiki huokastiin helpotuksesta, että jäi ne autoreisut ja jäi ne markettimatkat, että kyllä se oli sitä, autolla markettiin. N49.

Auto onkin toimija, joka vie omistajansa autoille tarkoitettuihin paikkoihin. On kuin kontrollia omasta elämästä ei olisi, vaan auton omistaminen tarkoittaisi väistämättä sillä liikkumista kaikkialle ja vain niihin paikkoihin, jotka autolle sopivat. Koko liikennejärjestelmä ja laajemmin autojärjestelmä on autoilijan kokemismaailmaa, eikä muulle jää sijaa. Auto ei olekaan väline, joka luo mahdollisuuksia, vaan *aktiivinen toimija, jota varten mahdollisuudet ovat*. Auto on juuri sellainen Rajannin (2002) tarkoittama aktantti tekijä, joka antaa ja myös saa merkityksiä. Huoltoasemalla on käytävä, koska auto tahtoo niin. Autottoman elämän vapaus näin määriteltynä on yksinkertaisesti vapautta autosta – omasta autosta. Autosta itsessään vapautuminen on ymmärrettävä merkittäväksi ehkä siksi, ettei autojärjestelmän rajoituksista ole mahdollista vapautua. Toisten autot ja niitä varten kaupungista varattu tila ovat edelleen rajoittamassa autottoman elämää. Kuitenkaan autottoman itsensä ei ikään kuin tarvitse kulkea autolla kaikkialle. Hänen ei tarvitse mennä suureen automarkettiin, sillä se ei ole rationaalisin ratkaisu autottomalle, vaikka hinnat olisivat halvat tai valikoima siellä olisikin suuri. Hänellä on nyt symbolinen mahdollisuus valita toisin.

En, siis mä oon yrittäny käydä niis hypermarketeis mut ku siel on niin isot pakkauskoot ja muutenki ja sit mä en osaa ostaa sielt mitää. En mä tarvi niin paljon mitä siel on. Et kyl mä oon joskus siel niinku käyny ihan mielenkiinnon vuoksi, mut en mä sielt osaa mitää ostaa. Et mä ymmärrän et se on halvempaa siel niis hypermarketeis mutta ku ei mulla oo tarvetta sellasille määrille ja et kyl mä oon niinku ihan tyytyväinen tohon lähikauppaan. Et mieluummin mä maksan siitä vähän enemmän siitä et se on vaivatonta. N35.

...voi melkein sanoa, että me ei harrasteta tämmöstä pakastimen täyttämistä, niinku ilmeisesti monet nykyään tekee, että takakontti täyteen ja sitte kahen viikon ruuat siinä kerralla jostain Prismasta, että mä yleensä katon joka aamu, että mitä seuraavan kerran tarvii, tietysti voi vähän yrittää ennakoida, jos tietää, että on esimerkiksi kiirettä seuraavana päivänä, niin ostaa saman tien, mutta usein sitte ostetaan niinku saman päivänä, tuoretta leipää ja niin pois päin, että en mä koe sitä mikskään ongelmaks, että sitä tossa kotimatalla sitte käväsee kaupassa. M45.

Symboliikka – tai miksei yhtä hyvin aktanttisuus merkitysten kaksisuuntaisena prosessina – pyörii luonnollisesti paljon juuri liikkumisen ympärillä. Oleellista on kokemus siitä, että silloin kun vielä omistettiin auto, sillä oli kuljettava joka paikkaan. Ensisijaista näyttää olevan tietoisuus normatiivisista auton käytön toimintatavoista, joista päärooliin nousee se, että autoa on käytettävä aina kun se on mahdollista. Aivan kuin olisi olemassa pakottava autokulttuuri, joka määrää miten autoa tulee käyttää. Lisäksi autolla on ajettava aina mahdollisimman lähelle päämäärää. Tämä vaikeuttaa entisestään ikäväksi koettua pysäköintipaikkojen etsimistä. Liikennejärjestelmä tuntuu muuttuvan sillä hetkellä elämää hallitsevaksi autojärjestelmäksi (Rajanti 2002; Featherstone 2004) kun auto hanki-

taan; autokaupan jälkeen lippu on ostettu ja autojuna lähtee matkaan, jolloin sen raiteita on vain seurattava.

Teema osoittaa, että merkityksellistä on itse autosta ja autoilusta vapautumisen lisäksi myös autoiluun liittyvistä arkielämän rutiineista vapautuminen. Koetaan, että juuri yksityisautoilu on normiston rajoittamaa elämää. Kaupunkirakenteen yksityisautoperustaisuus saattaa aiheuttaa autottomalle uusia haasteita, mutta he ovat vapaita valitsemaan liikkumisensa. Ei tarvitse käyttää automarketteja, etsiä parasta parkkipaikkaa, eikä kauppareissua tarvitse tehdä muutenkaan aina samalla tavalla. Yksityisautoilevan elämän konventioista vapautuminen luo tilalle – ainakin mielikuvissa – yksilöllistä elämän moninaisuutta.

## 7.5 Välillinen autoilu

...ku pitää jotain tavaraa kuljettaa, se voi olla vähän rasittavaa, mut sit taas toisaalta, meillä on periaatteessa, me ollaan tehty semmonen päätös, et jos sit tarvii, niin sit mennään taksilla. [...] kyl mä mielellään hyppään kyytiin, jos mä saan kyydin. N42.

Välillinen autoilu on laaja keinovalikoima, jolla pyritään kompensoimaan oman auton puuttumista. Siten se on eräänlaista autottoman näkymätöntä autoilua. Välillisellä autoilulla tarkoitan erilaisia henkilöautoliikkumiseen perustuvia toimintamalleja, joita autoton käyttää arkiseen liikkumiseensa. Välillinen autoilu havainnollistaa kuinka vaikeaa autottomuutta on määritellä. Jo se mikä valitaan autottomuuden vastakohtaksi – eli siksi mistä autottomuus on negaatio – sisältää tiettyjä oletuksia. Tarkoittaako autoilu–autottomuus–vastakohtapari nimenomaan itse auton ajamiseen liittyvää jakoa? Entä yksityisautoilu–autottomuus, viitataan sillä auton omistamiseen? Jos autottomuus asetettaisiin yleisesti henkilöauton *käyttämisen* vastakohtaksi, silloin sen piiristä olisi suljettava valtaosa välillisestä autoilusta – ja niin sanotuista autottomista. Kuten luvussa 4.1 määriteltiin, tässä tutkimuksessa on laaja subjektin näkökulmaan nojautuva autottomuuden määritelmä, johon siten välillinen autoilu kuuluu kokonaisuudessaan.

...mä muistan kerran, mä myöhästyin yhdestä junasta, siis mä olin luvannu tulla, tietsä mä painoin taksilla, mä maksoin siitä hirveesti, mut siis niinku kyllä ihminen sit voi tehdä näinkin, jos se sit siitä kiinni on, että niinku oikeesti, eihän nyt autottomuus ole mikään, siis se, että jos sit on, niin kyllähän sä sit mietit jotakin niinku myöskin korvikeratkaisuja, eihän sun tarvi jotenki niinku ankeaan elämään siitä syystä niinku itseäsi ajaa. N54.

...yks tota hyvä ystävä on, joka asuu [paikkakunta] keskustassa, joka nyt on aika hankalasti tavoitettavissa, muuta ku autolla ja aika kaukana, niin tota, siellä kun sitten ku joskus käy, niin siihen mä sitten otan tän City Car Clubin auton. M45.

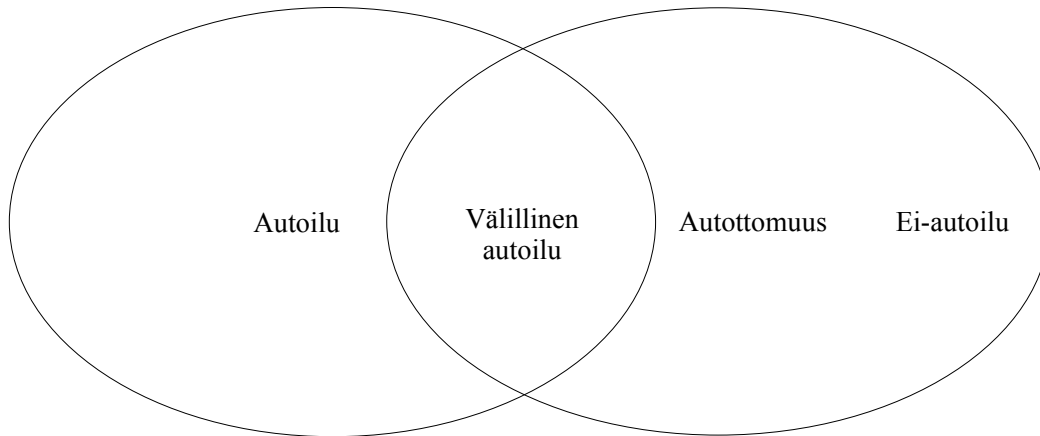
Välillistä autoilua voisi luonnehtia strategiaksi, jonka avulla autottomuus ei uhkaa elintasoja tai johda muihin epätoivottaviin seurauksiin. Autottomat käyttävät vaihtelevalla tavalla näitä strategioita. Jotkut pyrkivät välttämään kaikkea henkilöautoliikennettä, toisilla on jatkuva valmius koko välillisen autoilun repertuaarin käyttöön.

Välillistä autoilua on ensinnäkin muun kuin oman kotitalouden omistuksessa olevan auton ajaminen. Toiseksi siihen kuuluu auton kyydissä kulkeminen riippumatta siitä maksetaanko tästä palvelusta. Lisäksi sitä on tavaroiden kuljettaminen. Ensimmäiseen kategoriaan kuuluvat yhteiskäyttöautot, perinteinen auton vuokraaminen ja auton lainaaminen tuttavilta. Välillinen autoilu on sekä säännöllisempää että epäsäännöllisempää auton käyttöä. Se sisältää siten auton vuokraamisen, joka voi olla hyvinkin harvinaista ja tilapäistä toimintaa. Vakituisempi yhteiskäyttöautoyhtiön asiakkuus voi sisältää kuukausittain maksettavan korvauksen riippumatta itse ajamisen määrästä. Lisäksi tähän lasketaan auton lainaaminen esimerkiksi omilta vanhemmilta ilman rahallista korvausta. Toiseen kategoriaan eli toisen henkilön kuljettaman auton kyydissä matkustamiseen kuuluu esimerkiksi taksi-palvelut ja tuttavien kyydissä kulkeminen. Nämäkin voivat olla säännöllisiä tai satunnaisia palveluita. Toisen kategorian välillinen autoilu eroaa ensimmäisestä siinä, ettei se edellytä ajotaitoa tai ajokortin omistamista. Tämänkaltaisen autoilu voi olla siten luonteeltaan hyvinkin näkymätöntä. Kolmannen kategorian välillinen autoilu on sellaisten palveluiden käyttämistä, jota ei itse käytetä liikkumiseen. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi kodinkoneiden tai kalusteiden kuljetuspalveluja. Näiden lisäksi esimerkiksi kimpapakyyti voi kuulua kumpaan tahansa kahdesta ensimmäisestä kategoriasta.

Välilliseen autoiluun ei ole syytä laskea joukkoliikenteeksi luettavia liikkumis- tai kuljetusmuotoja. Siten esimerkiksi bussiliikenne ei ole välillistä autoilua. Joukkoliikenteeseen kuuluu sen järjestävä organisaatio ja tiettyjen aikataulujen mukaan liikkuminen. Lisäksi koska välillinen autoilu liittyy ainoastaan subjektin liikkumistarpeisiin, siihen ei ole tarpeen lukea esimerkiksi elinkaarimallimaisesti jonkin päivittäistavaran tai muun kulutushyödykkeen kuljettamiseen käytettyä autoliikennettä. Eli jos auton ostaa esimerkiksi kannettavan tietokoneen ja kuljettaa sen kotiinsa kävellen tai joukkoliikenteellä, kyse ei ole välillisestä autoilusta, vaikka kyseinen tietokone olisi kuljetettu vähittäismyyntiin autolla. Jos välillistä autoilua laajennettaisiin tekemällä edellä mainitusta sen neljäs kategoria, mukaan otettaisiin käytännössä koko yhdyskuntarakenteellinen autoriippuvuus. Tämä kategoria tekisi kuitenkin vähentäisi välillisen autoilun teorian käyttökelpoisuutta, sillä näin koko-



naisvaltainen autottomuus muuttuisi pelkäksi ideaalimallin spekulatioksi, joka ei reaalisesti ole mahdollista.



*Kuvio 2: Välillinen autoilu*

Välillinen autoilu on eräänlainen autoilun ja autottomuuden välillä olevan harmaa vyöhyke (kuvio 2). Se on alue, joka voidaan laskea kumpaan tahansa kuuluvaksi tai niiden yhteiseksi. Silloin kun autottomuuteen ei kuulu mitään autoilua, kyse on pikemminkin ei-autoilusta. Välillinen autoilu täsmentää tämän tutkimuksen autottomuuden määritelmän (luku 4.1) entisestään siten, että autottomuus on nähtävissä liikkumisalueeksi, joka muodostuu dikotomiasta välillinen autoilu – ei-autoilu. Autottomuus perustuu auton omistamattomuuteen. Auton todellinen käyttöaste tai pyrkimys välttää autolla liikkumista vaihtelee paljon.

Pääsen mä sillä tavalla et sitte mä voin pyytää kyytiä. Että jos mä esimerkiks haluan johonkin, eri paikkakunnalla käydä jossain pidemmän matkan päässä jossain taidenäyttelyssä, ni sillonki mä kyllä tiedän et sillon mä just puhun jonkun mun kaverin ympäri et mennään yhdessä koska mä just lasken sitä et autolla me mennään paljon nopeemmin ku se et mä meen bussilla ja sit et ku sä et pääse kuitenkaan bussilla suoraan ku sä oot siel paikkakunnalla et sit sullon vaikka viis kilometrii ni kyl mä silleen pääsen ku mä saan sitte aina jonku puhuttua lähtemään autolla. Ja en mä koe et mä oon jääny mistään paitsi silleen, et kyl ne saa järjestetty ne asiat vaan haluu. N35.

...ihan tietysti jostain yksittäinen reissu voi jäädä sen takii tekemättä joskus, mutta mistää tärkeemmästä, koska kyllä sitte niinku, ku mulla on ajokortti kuitenkin, niin voi sinänsä vuokrata auton tai lainata tai jotenki muuten hankkia, jos tarvitsee johonki mummolareissuun, että mut ehkä siinä sitte on suurempi kynnys lähtee nyt tästä

minnekkään [paikkakunta] sitte yhtäkkiä. [...] enimmäkseen liikutaan perheenki kanssa tässä ihan lähiseudulla sitte. Mut ei se semmosta oo, että jos oikeesti joku kaveri kutsuu mökille, niin aina sen auton jostaki sitte saa kuitenkin, vaikkei sitä omaa autoa ole. M40.

Kaikille tutkimuksen autottomille – kuten myös määritelmällisesti kaikille intentionaalisille autottomille – on mahdollista liikkua autolla. Vain radikaali tyyppi eroaa tässä muista. Radikaali autoton välttää kaikkia kolmea välillisen autoilun strategiaa, ainoastaan spekulatiivista neljättä kategoriaa hänkään ei pääse pakenemaan. Muiden autottomien auton käyttö vaihtelee välillisen autoilun kolmen ensimmäisen kategorian välillä. Lisäksi ajokortin omistaminen jakaa autottomat liikkumismahdollisuuksissa kahteen ryhmään. Ajokortittomilla ei ole mahdollisuuksia käyttää ensimmäisen kategorian välillistä autoilua, koska he eivät voi itse ajaa autoa. Heidän vaihtoehtoiksi jäävät palveluiden käyttäminen tai liikkumistarpeiden rajoittaminen.

## 7.6 Talous ja ympäristö autottomuuden taustatekijöinä

Autottomuuden takana olevia syitä ei arsinaisesti yritetty selvittää tässä tutkimuksessa. Kiinnostuksen kohteena oli autottomien elämäntapa, sillä heidän tapansa elää nähtiin samalla parhaana perusteluna autottomuudelle. Haastateltavilta kuitenkin tiedusteltiin konkreettisia syitä heidän autottomuudelleen, ja he myös nostivat niitä oma-aloitteisesti esiin. Autottomuuden taustaksi esitettiin karkeasti kahdenlaisia syitä. Kuten edellä on tullut ilmi, auton kokee usein auton itselleen tarpeettomaksi tai autonomistamisen autottomuutta vaikeammaksi. Tämän ohella autottomuuden syy-suhteista nousevat esiin talouteen ja ympäristöön perustuvat tekijät.

Autottomuuden taloudelliset edut ovatkin niin merkittävät, että yksikään haastatelluista autottomista ei jättänyt niitä huomioimatta. Tämän tiedostaa myös tutkimuksen suurimpia ansiotuloja nauttiva perhe: ”kyllä mulla nyt hyvin varmaan olis varaa, tai meillä, jonkinlaisen auton pitoon, mutta tota, on se ihan merkittävä säästö”. Kuitenkin varsinainen taloudellisista syistä johtuva autottomuus oli jätetty tämän tutkimuksen ulkopuolelle, joten kukaan tutkimukseen osallistuneista autottomista ei ollut valinnut autottomuutta pelkästään säästääkseen menoissa. Taloudellinen puoli nousi esiin siten, että autottomuuden vuoksi rahaa jäi enemmän jotain muuta tarkoitusta varten. Rahansäästö on kiistaton etu, mutta se ei ollut heillä ratkaiseva tekijä.

Kiinnostavaksi keskustelunaiheeksi nousi myös autottomuuden ympäristöperustaisuus. Tähän oli mahdollisesti vaikuttamassa haastateltavien ennako-oletus siitä, että heidän valintansa autottomuu-

desta oletettaisiin johtuvan juuri ympäristösyistä. Heidän ympäristö- ja luonnonsuojeluorientaation-  
sa vaihteli kuitenkin ääripäästä toiseen. Oli ilmeistä, että ympäristökäyttäytymisen suhteen aineisto-  
ni autottomuus ei sijoittunut suuntaan tai toiseen. Ekologiset elämänarvot eivät toisin sanoen näyttä-  
neet liittyvän kiinteästi autottomuuteen. Ympäristöorientaatio vaikutti olevan puhtaasti  
elämäntapakysymys. Autottomuus nousi silti poikkeuksetta esiin positiivisena ympäristötekona. Au-  
tottomuutta voitiin käsitellä niin perustavana ympäristötekona, ettei muita ympäristövalintoja ollut  
enää mitään syytä tehdä. Esimerkiksi jätteiden lajittelu tuotiin esiin niin pienenä tekona, ettei sillä  
ollut auton omistamisen rinnalla mitään merkitystä, eikä sitä autottoman siksi ollut syytä tehdä. Toi-  
saalta ympäristöorientoituneille autottomille autottomuus oli yksi tärkeä ympäristövalinta monien  
muiden joukossa.

Käsitykseni mukaan yksikään aineistoni autottomista ei ole perustanut autottomuuttaan ympäristö-  
syihin. Tätä ei pidä ymmärtää niin, ettei ympäristöä olisi nostettu usein tärkeänäkin tekijänä esiin –  
päinvastoin. Ensinnäkin on yleistä, ettei ympäristöperustaisuutta ole ollenkaan. Autottomuus on so-  
pinut elämään konkreettisimmista syistä. Monille ekologinen elämäntapa on kuitenkin tärkeä osa  
elämää ja autottomuutta pidetään ekologisena valintana. Jotkut jopa nostavat ympäristön tai ”maail-  
man pelastamisen” autottomuuden syyksi. Tästä huolimatta mainitun ympäristöperustaisuuden rin-  
nalla on aina havaittavissa muita tärkeitä tekijöitä, kuten yksinkertaisesti talous: rahan säästäminen  
on poikkeuksetta yksi tärkeimmistä syistä autottomuudelle.

...pyrin elämässäni noudattamaan tämmöstä hyvin kestävän kehityksen mukaista, että en hanki turhaa tavaraa,  
enkä tota kuluta energiaa tarpeettomasti, että kotona ei oo niinku valot päällä eikä oo telkkaria huutamassa jatku-  
vasti, että tota elän tällä lailla hyvin taloudellisesti ja ympäristöystävällisesti sikäli kun mahdollista, mutta sitten  
on tämmösiä paheita, kuten lentämällä tehtyjä ulkomaanmatkoja joskus ja vastaavaa, niin tota, mutta arvioisin,  
että oon kuitenkin siellä niinku keskimääräsen huomattavasti positiivisemmalla puolella, jos katsotaan näitä hiili-  
jalanjalkia sun muita, niin verrattuna tämmöseen mitä nyt keskimäärin näkee ihmisten kuluttavan. M46.

Voisikin sanoa, että ympäristöperustainen autottomuus on yhtä naiivi lähtökohta ja käsite kuin au-  
tottomuus itse. Todellista, tai pitäisikö sanoa mieluummin syvää autottomuutta (ks. luvut 4.1; 7.5)  
eli auton käyttämättömyyttä ja riippumattomuutta autojärjestelmän vaikutusvallasta ei ole mahdol-  
lista tavoittaa kuin syrjäytymällä muusta yhteiskunnasta. Samalla tavoin kuin autottomuuteen on  
otettava pragmaattisempi lähtökohta sisällyttäen siihen myös auton käyttämistä ja ennen kaikkea  
autojärjestelmän vaikutusvaltaa, autoton elämä on nähtävä koko elämänalueen kattavana kokonai-  
suutena. Autottomuuden syyt ovat aina jonkinlainen kokonaispaketti, jota voidaan analysoida ai-  
noastaan tuomalla esiin erilaisia osa-alueita. Ja juuri auton hankkiminen eli ostaminen ja sen pitämi-  
nen, eli ylläpidon ja liikkumisen kustantaminen on ensisijaisesti aina kytköksissä nimen omaan

talouteen, joten ympäristöperustaisuuden sijaan olisi mieluummin viitattava esimerkiksi löyhään kestäväen kehityksen käsitteeseen.

Kestävää kehitystä täsmällisempää on tarkastella ympäristöperustaisuuden merkitystä ekologisen modernisaation viitekehityksessä. Voidaan sanoa, että suomalainen yhteiskunta on ekologisen modernisaation kehitysvaiheessa. Pääkaupunkiseudun liikenteessä tämä näkyy esimerkiksi bussikaistoina, yhteiskäyttöautojen tukemisessa, raidehankkeissa tai tietullikeskustelussa. Tämän yhteiskunnallisen kehitysvaiheen vuoksi autottomat tunnistavat yksityisautoilun ympäristöriskien kategoriaan kuuluvana.

Tarkasteltaessa elämää kokonaisuutena sellainen pelkistys kuin valinta autottomuudesta ympäristösyistä ei ole toimiva lähtökohta. Autottomuuden ympäristösyillä voidaan tietoisesti tarkoittaa esimerkiksi ilmastovaikutuksia. Kuitenkin silloinkin kun autottomuus esitetään ilmastoperustaisena, lentokonetta saatetaan käyttää säännöllisesti, useita kertoja vuodessa, lomamatkailuun. Lentoliikenteen ilmastovaikutukset yleensä myös tunnetaan niin hyvin, että sen ymmärretään kumoavan autottomuuden ilmastovaikutusten edut. Itse asiassa tämän kaltainen autoton elämäntapa aiheuttaa suuremmat ilmastopäästöt kuin yksityisautoilija, joka autoilunsa sijaan rajoittaa lentämistään<sup>13</sup>. Lentoliikenteen sulkeminen kategorisesti kaventaisi kuitenkin omaa elämänsuunnitelmaa, eikä niin haluta tehdä. Suhde lentämiseen näyttäisikin olevan samantapainen kuin autoiluun: lentämisen tarve on saattanut tulla, ja silloin lennetään kun se on kokonaisuuden kannalta itselle edullisinta.

Vaikka esimerkiksi Sairinen (1996) on havainnut suomalaisten tietoisuudessa autoilun ympäristövaikutuksista olevan parantamisen varaa, en arvioisi kyseessä olevan valistumattomuuden tai välinpitämättömyden. Oleellista on ymmärtää elämä kokonaisuutena. Ympäristösyitä on pidettävä niin abstraktina hahmotelmana, ettei se konkretisoidu elämän aksiomaksi. Ajatellaan vaikkapa tämän tutkimuksen radikaalia autottomuutta, joka tietyssä mielessä perustuu itserefleksiiviseen minä-identiteettiin ja siten luotuun uuteen etiikkaan, jonka puolestaan voi ajatella olevan riskitietoisesti ympäristönsuojeluun tähtäävää. Ympäristöperustaisuus on osa radikaalin alakulttuurin, johon kuuluu ympäristöriskien reflektointi. Toisaalta radikaali on pienituloinen, jolle auton omistaminen on merkittävä taloudellinen kustannus. Hän ei myöskään tarvitse autoa, koska hänelle polkupyöräily on kaikkein kätevin liikkumismuoto.

---

13 Erään arvion mukaan lentokoneella matkustamisen ilmastovaikutukset matkustajakilometriä kohden ovat kahdesta kymmeneen kertaa autolla ajamista suuremmat (T&E & CAN-Europe 2006). Lisäksi lomalennot ovat usein pitkiä. Esimerkiksi meno-paluu-matka Helsingistä Thaimaahan on yhteensä yli 15 000 kilometriä.

Ympäristoperustaisuuteen viittaamisen voi tulkita konstruktivistisesti ympäristö-diskurssin tunnistamiseksi (Kortelainen & Vartiainen 2000, 10). Tämä tarkoittaa toisaalta todellista ja vakavaa riskitietoisuutta yksityisautoilun ympäristövaikutuksista, mutta ensisijaisesti kyse on ekomodernin ympäristöhuolen tuntemisen ilmaisemisesta (Kalanti 1998). On myös huomattava, että aineistoni autottomat osoittivat pikemminkin kuin tietämättömyyttä, monipuolista yksityisautoilun ympäristövaikutusten tuntemista. Yksityisautoilu yhdistetään niin yleisesti refleksiivisen modernin haitakkeisiin merkittävänä ympäristöriskinä, että se nousee väistämättä esiin refleктоitaessa autottomuuden syitä.

Tulkintani mukaan aineistossani on viitteitä siitä, ettei intentionaalinen autottomuus perustuisi ympäristösyihin. Ympäristöhuolesta riippumatta autottomuuden syyt on paikannettavissa pikemminkin elämäntapaan kokonaisuutena kuin ympäristöorientaatioon. Käsittekseni mukaan riskitietoisuus aktualisoituu auton omistamista pienemmissä omaan elämään vaikuttavissa valinnoissa. Ympäristöhuoleen perustuvaa elämänpolitiikkaa on helpompaa tehdä esimerkiksi äänestämismallinnoilla, kotitalouden jätteiden lajittelulla tai vaikkapa tekemällä linjanvetoja päivittäisostosten kulutuspäätöksistä.

## 8 PÄÄTELMÄT

Tutkimuksessa selvitettiin millaista on vapaaehtoisesti autottomuuden valinneiden elämä. Lisäksi pyrittiin perehtymään siihen miten he ovat vapautuneet riippuvuudestaan autoon ja kuinka hyvin he ovat siinä onnistuneet. Molempiin tehtäviin vastattiin tyyppikertomusten ja aihetta täsmentävien teemojen kautta. Seuraavassa vedetään yhteen tutkimuksen tulokset ja esitellään niistä johdetut päätelmät. Aluksi käsitellään autottoman elämän elämiseen liittyvät tulokset, jonka jälkeen tarkastelutasona täsmennetään autosta emansipoitumiseen.

### **Autottomuuden eläminen**

Autottomat ovat tässä tutkimuksessa ihmisiä, jotka eivät tarvitse tai halua tarvita autoa vakituisesti. Pääkaupunkiseudun arkiliikkuminen ei edellytä autoa, jos asuinalueen valintaan on kiinnitetty edes kohtuullisesti huomiota. Ruuhkavuosiaankin elävä lapsekas keski-ikäinen ei välttämättä tarvitse autoa kuin satunnaisesti. Vapaaehtoisuuteen perustuvan autottomuuden mahdollistaminen ja sen suosion lisääminen tapahtuu nimen omaan satunnaisiin autonkäyttötarpeisiin vastaamalla. Tutkimus puoltaakin tuloksia, joiden mukaan auton omistamisen on vain subjektiivinen välttämättömyys, ei niinkään objektiivinen pakko (Lybäck 2002b). Autottoman ei tarvitse tämän tutkimuksen perusteella asua radanvarsialueella tai kantakaupungissa. Sopivin alue pääkaupunkiseudulla autottomuutta varten on hyvin tapauskohtaista. On kuitenkin osoitettu, että ilman yksityisautoa liikkumisen sujuvuus vaihtelee merkittävästi aluettain (Urban zobe 2010).

Mikrotasolla loppujen lopuksi kyse on oman elämäntavan sopimisesta autottomuuteen, eikä sekään rajaa elämää vain yhteen muottiin tai surkeaan, nautinnoista tai yksilöllisestä elämästä pidättäytymiseen. Erilaiset autottomien elämäntapatyypit havainnollistavat autottoman elämän valinnan vapautta ja heterogeenisyyttä. Olemassa olevien palveluiden parantaminen ja uudet palveluinnovaatiot mahdollistaisivat autottoman elämäntavan merkittävän kasvun. Yhteiskäyttöautoilu on tästä ajankohtainen ja perin pragmaattinen esimerkki. Mahdollisuuksia saattaisi olla esimerkiksi työssäkäyvälle keski-ikäiselle keskiluokalle suunnatulle päivittäistavaroiden vakinaiselle kotiinkuljetuspalvelulle tai vaikkapa lapsia harrastuksiin kuljettavalle yritykselle. Tällä kaikella olisi merkitystä yksityisautoilun aiheuttamien haittojen vähentämisessä.

Lasten kanssa eläminen ilman autoa on arkikäsitteen mukaan joko vaikeaa tai lähes mahdotonta. Tutkimukseni osoittaa tämän käsityksen liian jyrkäksi. Minkäänikäisten lasten sovittaminen autottomaan elämään ei näytä edellyttävän erityisiä toimenpiteitä. Haastatellut pitivät auton puuttumista lapsiperheestä täysin luonnollisena vaihtoehtona. Tulkitsin tämän liittyvän heidän hyvään elämäntilanteensa. Autoton on pakotettu suunnittelemaan pitkäjänteisesti kaikkia liikkumiseen liittyviä arkisia toimintoja, joten myöskään lasten liikkuminen ei heille taitavina logistiikkoina ole liian suuri haaste. Toisaalta he käyttävät tarvittaessa välillisen autottomuuden strategioita, eli esimerkiksi vuokraavat auton tai pyytävät tuttavilta autokyytiä lapsen harrastusmatkalle. Lapsiperheet kuitenkin ovat keskimääräistä useammin yksityisautoilijoita (Lybäck 2002b). Autolliset kotitaloudet eivät välttämättä omaa autottomien taitoa elää sujuvasti lasten kanssa ilman omaa autoa, joten käsitys autottomuuden yhteensovittamattomuudesta lasten kanssa on ymmärrettävä. Lisäksi on muistettava, että tämän tutkimuksen lapsiperheet ovat itse tehneet valinnan olla hankkimatta omaa autoa, joten heidän kokemuksiaan ei voida varauksetta yleistää ei-intentionaaliin autottomiin.

Aineisto osoittaa, että autottomuus ilman epätoivottavia seurauksia on mahdollista hyvin erilaisille ihmistyypeille ja elämäntavoille, ja että se sopii myös tyypillisesti autovaltaisimpaan elämäntapaan (vrt. Lybäck 2002b). Autottomaksi elämänsä voivat järjestää muutkin kuin autovihaaja, luonnonsuojelija ja vihreästi ajatteleva ihmistyyppi. Autottoman kiinnostuksen kohteet voivat olla esimerkiksi helppossa elämässä, johon hän ei tarvitse autoa. Niin sanotut ympäristöasiat ja autottomuus eivät kulje käsi kädessä: kukaan aineistoni autottomista ei tulkintani mukaan ollut luopunut autosta vain ympäristöä säästääkseen. Siten ympäristötietoisuutta lisäämällä vapaaehtoista autottomuutta on tuskin mahdollista lisätä tulevaisuudessakaan. Vapaaehtoisesti autoton ihminen ei välttämättä ole lapseton nuori tai eläköitynyt iäkkäämpi ihminen, vaan hän voi olla aivan hyvin keskellä ruuhkaista elämäntapaa oleva keski-ikäinen, jolla on useita lapsia.

Näyttää siltä, että autottomuuden valitsemisella on myönteisiä vaikutuksia. Autottomuus johtaa arkielämän suunnittelutarpeen lisääntymiseen. Se ei näyttäytyä aineistossani haittana, vaan pikemminkin yleistä elämäntapaa parantavana. Autottomuuden aiheuttaman päivittäisen liikkumisen reflektoinnin lisääntymisellä havaittiin olevan vastaavia positiivisia vaikutuksia myös Yhdysvalloissa tehdyssä selvityksessä (Latitude 2011). Suunnittelutarpeen myötä elämästä saattaa tulla myös aiempaa moninaisempaa. Yhteiskuntaa läpäisevästä normatiivisesta käyttäytymisestä irtautuminen on tällöin elämää rikastava elämäntapoliittinen ratkaisu. Saattaa silti olla, että autottomuus ei itsessään lisää elämäntapoliittisuutta. On mahdollista, että autottomuus yksinkertaisesti sopii niille ihmisille, joilla

on paremmat valmiudet suunnitella elämäänsä. Sosioekonomian vaikutus elämänpolitiikkaan on merkittävä (Kortteinen 2000). Onkin luultavaa, että sopivan yhdyskuntarakenteen (esim. Newman & Kenworthy 1991; 2000) ohella tärkeimmät edellytykset hyväksi koetulle autottomalle elämälle luovat korkea koulutus ja elintaso. Tulokset osoittavatkin erityisesti sen, että autottomuutta ei ole syytä pitää elämänlaatua huonontavana tekijänä huolimatta siihen liittyvistä haasteista.

### **Autosta emansipoituminen**

Autottomuuden elämisen lisäksi vastausta etsittiin siihen miten autosta emansipoidutaan ja toisaalta kuinka riippumattomia autoista autottomat ovat. Tiukasti ymmärrettynä vastaus jälkimmäiseen kysymykseen on yksinkertainen. Autosta ei vapauduta. Autottomuus on selviytymistä, luopumista ja erilaisten strategioiden avulla luovimista. Autottomuus on ideologista, tottumusta, reflektoitua, mielivaltaista persoonallisuuden mukanaan tuomaa. Kukaan ei ole autoton, koska koko yhteiskuntajärjestys perustuu osaltaan kumipyöräkulkemiseen. Auto on vapauttanut lupauksensa mukaisesti ihmiset esikaupunkeihin ja kuluttamaan ennennäkemättömällä tavalla. Kääntöpuolena on, ettemme voi vapautua itse autosta, jos haluaisimme olla mukana ajan tavan mukaisessa normaalissa elämänmenossa. Autosta vapaudutaan vain syrjäytymällä.

Millaisin erilaisin keinoin ihmiset voivat edes tavoitella autosta emansipoitumista, ilman epätoivottavia seurauksia? Keinoina havaittiin olevan erityisesti erilaisia liikkumiseen liittyviä arkielämän strategioita. Autottomuutta voidaan tavoitella välillisesti, esimerkiksi runsaalla taksin ja kulutustuotteiden kuljetuspalveluiden avulla. Vaikka riippuvuudesta autoon ei voidakaan kokonaan vapautua, jos sen vähentyminen ja ennen kaikkea siihen pyrkiminen toimii elämää muuttavana voimana.

Tutkimuksessa muodostetut elämäntapatyypit olivat yhtäältä erilaisia emansipaatiotapoja. Intentionaalinen autottomuus sijoitettiin teoreettiseen emansipaation jatkumoon aktiivinen emansipaatio – passiivinen emansipaatio. Aktiivisen emansipaation alueen autottomuus edellyttää emansipaation aktia, elämää muuttavia elämänpoliittisia valintoja. Passiivisen emansipaation autottomuuteen riittää itsessään valinta autottomuudesta ilman erityisiä elämänmuutoksia. Emansipaatioteoreettisesti keskivaiheille sijoittuneet elämänjärjestelijät ja urbaanit hedonistit tavoittelivat autoriippumattomuutta menestyksellisesti, osana heidän yksilöllistä elämänprojektiaan. Passiivisesti emansipoituneet ajautuneet olivat mielentyyniä autottomia, joilla ei ollut paljoakaan tarvetta reflektoida emansipaatioprosessiaan. Radikaalien tyyppin aktiivisen emansipaation ideaalia lähestyvän asenteen havaittiin toimivan kyseenalaisesti itse emansipaatiotarkoitusten kannalta.



Kokonaisvaltainen elämän suunnittelu, johon autottomuus sulautuu luontevana osa-alueena, johtaa kokonaiskuvan huomioon ottaen suurimpaan irtautumiseen sosiaalisesta ja rakenteellisesta autoriippuvuudesta. Tähän ryhmään kuuluvat sekä elämänjärjestelijät että urbaanit hedonistit. Näitä tyyppiä yhdistää tietoinen emansipaatiopyrkimys, antamatta sen kuitenkaan hallita tai haitata heidän muita päämääriään. Elämänjärjestelijöiden emansipaatio on luonteeltaan aktiivista, konkreettisia toimenpiteitä edellyttävää. Urbanit hedonistit ikään kuin selviävät vähäisemmällä refleksiivisyydellä, koska autottomuus on helpointa sovittaa urbaaniin elämäntapaan. Toisin sanoen voidaan sanoa, että autosta emansipoitumisen työmäärä on suoraan riippuvainen elämäntavasta. Ajautuneiden tilanne eroaa edellisistä, sillä autottomuus on syvemmällä heidän elämäntavassaan. He ovat olleet autottomia jo ennen kuin ovat joutuneet tekemään valinnan olla autottomia. Vaikka hekään eivät voi vapautua riippuvaisuussuhteistaan ympäröivään autoyhteiskuntaan, tästä autoriippuvuudesta on heille muita tyyppiä vähiten haittaa. Heidän ei tarvitse ponnistella yhtä paljon kuin toisten, pikemminkin päinvastoin: he voivat elää autottomuudessaan niin kuin he ovat tottuneet muutenkin elämään.

Autosta vapautumiseen pyritään välillisen autoilun tai laajemman elämänsuunnittelun keinoin. Keinoilla on myös rajansa. Radikaaliuden paradoksi osoittaa ettei vapautuminen ole mahdollista refleksiivisyyttä loputtomiin kasvattamalla. Liiallinen refleksiivisyys pyrittäessä välttämään yksityisautoilua aiheuttaa väistämättä elämäalueen kapenemista. On huomattava, että ihmisen psyyke ei myöskään kestä elämänpolitiikan harjoittamista jokaisessa arkisessa valintatilanteessa (Roos 1998). Toisaalta mitä vähemmän autoton hyödyntää välillisen autoilun strategioita, sitä enemmän elämää rajoittavaa autottomuus on. Radikaalien tyyppi on huonoimmassa tapauksessa syrjäytymisvaarassa ympäröivästä yhteiskunnasta. Liika autoilusta erottautuminen näyttäisi vähentävän siitä vapautumista. Heidän emansipaatiopyrkimyksensä rinnastuvat ekologisen rakennemuutoksen ideaalin tavoitteluun (Jokinen 1995; Kortelainen & Vartiainen 2000). Tämä hankaloittaa heidän arkeaan, sillä muu yhteiskunta ei ole mainitussa kehitysvaiheessa. Parhaiten vapautuminen toteutuu refleksiivisellä, mutta riittävän maltillisella ja tasapainoisella elämänpolitiikalla, jota lähimpänä ovat elämänjärjestelijät. Elämänjärjestelijöiden elämän kokonaisuuden huomioonottava refleksiivisyys ja itsekuri voidaan kuvaavasti rinnastaa reflektiovoittajuuteen (Eräsaari 1998).

Tässä tutkimuksessa on etsitty vastausta siihen onko ylipäätään mahdollista vapautua autosta ja miten tätä vapautumista tavoitellaan. Vastauksia on yritetty paikantaa perehtymällä autottomuuden valinneiden ihmisten elämäntapaan. Olen vastannut tähän autosta emansipoitumisen kysymykseen

esittämällä sekä vapautumispyrkimysten voimakkuuden että vapautumisen keinovalikoiman olevan riippuvaisia henkilön elämäntavasta. Olen myös esittänyt tulkinnan, että autosta itsessään ei ole mahdollista vapautua ilman epätoivottavia sosiaalisia vaikutuksia, niin vahvoja ovat auton ympärille syntyneet symboliset konventiot ja itse reaalisen yhdyskuntarakenteellisen autoriippuvuuden yhteisvaikutukset. Aineisto osoitti, että emansipaatio voi olla koettua riemua jostain, joka autottomuuden vuoksi ei omaan elämään kuulu. Yhtä lailla autosta emansipoituminen voi tarkoittaa konkreettista valinnanmahdollisuuksien lisääntymistä.

Samalla on käynyt ilmi, ettei autottoman elämäntavan vapaaehtoisesti valinneet henkilöt muodosta yhtenäistä ryhmää. Yksityisautoilua pidetään varsin yleisesti haitallisena, varsinkin nykyisessä laajuudessaan. Vapaaehtoisuuteen perustuvia yksityisautoilua vähentäviä keinoja on ollut vaikeaa kehittää. Siksi tämän tutkimuksen osatarkoitus on ollut esitellä vapaaehtoisuuteen perustuvaa autotonta elämää. Tässä mielessä tämän tutkimuksen tulokset voivat antaa perspektiiviä minkä pohjalta arvioida mahdollisuuksia lisätä autottomuuden vapaaehtoisesti elämäntavakseen valitsevien ihmisten osuutta pääkaupunkiseudulla.

## LÄHTEET

### Painetut lähteet

Ahlqvist, Kirsi, Raijas, Anu, Perrels, Adriaan, Simpura, Jussi & Uusitalo, Liisa (toim.) (2008): Kulutuksen pitkä kaari. Niukkuudesta yksilöllisiin valintoihin. Helsinki: Palmenia.

Allardt, Erik (1986): Elämäntapa, harkinta ja muoti ihmisen valintojen perustana. Teoksessa Kalle Heikkinen (toim.): Kymmenen esseetä elämäntavasta. Lahti: Oy Yleisradio Ab, 3–32.

Bauman, Zygmunt (2003): Sosiologinen ajattelu. Tampere: Vastapaino.

Beck, Ulrich (1992): Risk society: towards a new modernity. Translated by Mark Ritter. Risikogesellschaft. London: Sage.

Beck, Ulrich, Giddens, Anthony & Lash, Scott (1995): Nykyajan jäljillä: refleksiivinen modernisaatio. Suom. Leevi Lehto. Teos: Reflexive modernization, politics, tradition and aesthetics in the modern social order. Tampere: Vastapaino.

Beck, Ulrich (1995): Poliittikan uudelleen keksiminen: kohti refleksiivisen modernisaation teoriaa. Teoksessa Ulrich Beck, Anthony Giddens & Scott Lash: Nykyajan jäljillä: refleksiivinen modernisaatio. Suom. Leevi Lehto. Teos: Reflexive modernization, politics, tradition and aesthetics in the modern social order. Tampere: Vastapaino.

Bergholm, Tapio (2001): Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 80–92.

Bourdieu, Pierre (1984): Distinction. A social critique of the judgement of taste. Translated by Richard Nice. London, Melbourne, Henley: Routledge & Kegan Paul.

Böhm, Steffen; Jones, Campbell; Land, Chris & Paterson, Matthew (ed.) (2006): Against automobility. Malden, MA.: Blackwell Publishing. Sociological review monographs.

Castrén, Sampo & Pajuoja, Anssi (2003): Monoa moottoriteille! Pamfletti moottoriteiden lisärakentamista vastaan. Helsinki: Like.

Des Jardins, Joseph R. (2001): Environmental Ethics: An Introduction to Environmental Philosophy. Belmont CA: Wadsworth group.

Erola, Jani; Räsänen, Pekka; Halenius, Laura; Vasunta, Veera & Haapanen, Teemu (2005): Suomi 2004. Aineistonkeruu ja tutkimusseloste sekä yhteiskunnan ja kulutuksen muutos 1999–2004. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja. Series Discussion and Working Papers, 5:2005.

Eräsaari, Risto (1998): Mikä ihmeen elämänpolitiikka? Teoksessa J. P. Roos & Tommi Hoikkala (toim.): Elämänpolitiikka. Helsinki: Gaudeamus, 92–109.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha (2008): Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Falk, Pasi & Mäenpää, Pasi (1997): Lottomiljonäärit. Tutkimus suomalaisista lottovoittajista. Tampere: Gaudeamus.

Featherstone, Mike, Thrift, Nigel & Urry, John (ed.) (2004): *Automobilities*. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage.

Featherstone, Mike (2004): *Automobilities*. An introduction. Teoksessa Mike Featherstone, Nigel Thrift & John Urry (ed.): *Automobilities*. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage, 1–24.

Giddens, Anthony (1991): *Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age*. Cambridge: Polity Press.

Gorham, Roger (2002): Car dependence as a social problem. A critical essay on the existing literature and future needs. Teoksessa Black, William Richard & Nijkamp, Peter (ed.) (2002): *Social change and sustainable transport*. Bloomington: Indiana University Press, 107–115.

Hall, Peter (2002): *Cities of tomorrow. An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Third edition. Malden, Oxford, Carlton: Blackwell.

Harvia, Yrjö (1936): *Helsingin esikaupunkiliitos. Päämietintö*. Helsinki: Helsingin kaupunki.

Heikkinen, Kalle (toim.) (1986): *Kymmenen esseetä elämäntavasta*. Lahti: Oy Yleisradio Ab.

Heiskala, Risto (2004): *Toiminta, tapa ja rakenne*. Helsinki: Gaudeamus.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus (2005): *Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelma. Ympäristönsuojelun painopisteet vuosille 2005–2008*. Helsinki: Helsingin kaupungin ympäristökeskus.

Helsingin kaupunki (2009): *Helsingin kaupungin tilastollinen vuosikirja 2009*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsinki: Helsingin kaupunki.

Hoikkala, Tommi & Roos, J.P. (toim.) (2000): *2000-luvun elämä: sosiologisia teorioita vuosituhanen vaihteesta*. Helsinki: Gaudeamus.

HSL Helsingin seudun liikenne (2010): Liikkumistottumukset Helsingin seudun työssäkäyntialueella vuonna 2008. Keskeiset tulokset. HSL:n julkaisuja 10/2010. Helsinki: Edita.

Hänninen, Mauno & Masonen, Jaakko (1995): Tienpito muutosten maailmassa. Teoksessa Mauno Hänninen & Jaakko Masonen (toim.): Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. Osa 3: Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005. Helsinki: Tielaitos & Painatuskeskus, 354–423.

Ilmonen, Kaj et al. (1988): Elämäntapa, arjen punainen lanka. Työväen sivistysliitto.

Ilmonen, Kaj (2008): Kulutuksen sosiologinen tutkimus ja kulutussosiologinen tutkimus. Teoksessa Kirsi Ahlqvist, Anu Raija, Adriaan Perrels, Jussi Simpura & Liisa Uusitalo (toim.): Kulutuksen pitkä kaari. Niukuudesta yksilöllisiin valintoihin. Helsinki: Palmenia, 326–332.

Jacobs, Jane (1961): The Death and life of great american cities. The failure of town planning. Random House, USA.

Jallinoja, Riitta (1991): Moderni elämä. Ajankuva ja käytäntö. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.

Jallinoja, Riitta (1997): Asumisen tavat ja tyylit. Teoksessa Kaarin Taipale & Harry Schulman (toim.): Koti Helsingissä. Urbanin asumisen tulevaisuus. Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus, 147–170.

Jauhiainen, Jussi & Niemenmaa, Vivi (2006): Alueellinen suunnittelu. Tampere: Vastapaino.

Jokinen, Pekka (1995): Ekologinen modernisaatio ja rakennemuutos ympäristöpolitiikkana. Teoksessa Ilpo Massa & Ossi Rahkonen (toim.) Riskiyhteiskunnan talous. Suomen talouden ekologinen modernisaatio. Helsinki: Gaudeamus, 319–333.

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

Kalanti, Timo (1998): Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoitu maisema. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.

Kalanti, Timo (2001): Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.): Vietelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 95–126.

Kanninen, Vesa, Kontio, Panu, Mäntysalo, Raine & Ristimäki, Mika (toim.) (2011): Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja. Espoo: Aalto-yliopisto.

Knuuti, Liisa (1995): Elämäntyyleistä kaupungissa. Teoksessa: Harry Schulman & Vesa Kanninen (toim.): Kaupunki kohtauspaikkana. Näkökulmia kulttuuriseen kaupunkitutkimukseen. Espoo: Teknillinen korkeakoulu, 55–60.

Kortteinen, Matti (1982): Lähiö. Tutkimus elämäntapojen muutoksesta. Helsinki: Otava.

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

Koutsopoulos, K. C. & Surti, Vasant H. (1976): Case Study of Carless Mobility Constraints. *Transportation Engineering Journal*, Vol. 102, No. 4, 745–757.

Kuisma, Juho (2000): Ympäristö maailmantalouden haasteena. Teoksessa Niiniluoto, Ilkka (toim.): Maailman henkinen tila ja tulevaisuus. Helsinki: Otava, 43–68.

Kvale, Einar (1996): *InterViews. An introduction to qualitative research interviewing*. California: Sage.

Kyttä, Marketta (1991): Ympäristön yksipuolistumisen psyykkiset vaikutukset. Teoksessa Päivi Santalahti, Valentina Oroza, Raimo Laakia, Meri Koivusalo & Elina Hemminki (toim.): *Auto, terveys ja ympäristö*. Helsinki: Gaudeamus, 109–116.

Lahti, Pekka, Heinonen, Sirkka, Koski, Kimmo & Tolsa, Heimo (1997): Kestävä kehitys aluerakenteessa. Kansainvälisiä näkemyksiä, suomalainen sovellus. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Lahti, Vesa-Matti (1996): Riskiyhteiskunta tuli kylään. Sosiologinen tutkimus vesijohtoveden saastumisen seurauksista ihmisten elämässä. *Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkimuksia* No. 229, 1996.

Lampinen, Seppo (2009): Modernistinen liikennesuunnittelu muuttuvassa kaupungissa. *Liikenne/Kaupunki* 1 (1), 6–16.

Loukopoulos, Peter (2005): *Future urban sustainable mobility: implementing and understanding the impacts of policies designed to reduce private automobile usage*. Gothenburgborg: Department of psychology, Göteborg university.

Lybäck, Katinka (2002a): Ekososiaalinen liikenne ja sen esteet makrotasolla. Teoksessa Maria Järvelä, Katinka Lybäck & Marika Jokinen (toim.): *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 9–27.

- Lybäck, Katinka (2002b): Yksityisautoilu kansalaisten liikkumisessa – tilastollinen tapaustutkimus kaupunkilaisten autoasenteista. Teoksessa Maria Järvelä, Katinka Lybäck & Marika Jokinen (toim.): Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 114–141.
- Maffesoli, Michael (1995): Maailman mieli. Yhteisöllisen tyylin muodoista. Suom. Mika Määttänen. Tampere: Gaudeamus.
- Masonen, Jaakko (1995): Liikenneturvallisuus ja ympäristö. Teoksessa Mauno Hänninen & Jaakko Masonen (toim.): Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. Osa 3: Pikeä, hikeä, autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945–2005. Helsinki: Tielaitos & Painatuskeskus, 222–257.
- Massa, Ilpo & Rahkonen, Ossi (toim.) (1995): Riskiyhteiskunnan talous. Suomen talouden ekologisen modernisaatio. Helsinki: Gaudeamus.
- Massa, Ilmo & Ahonen, Sanna (toim.) (2006): Arkielämän ympäristöpolitiikka. Helsinki: Gaudeamus.
- Massa, Ilmo (2006): Perheen elämäntavan muutos ja arjen ympäristöpolitiikka. Teoksessa Ilmo Massa & Sanna Ahonen (toim.): Arkielämän ympäristöpolitiikka. Helsinki: Gaudeamus, 104–121.
- Maunula, Leena (toim.) (1969): Alas auton pakkovalta. Helsinki: Tammi.
- Miller, Daniel (ed.) (2001): Car cultures. Oxford, New York: Berg.
- Mäntysalo, Sirkka & Koivusalo, Meri (1991): Liikenteen aiheuttama melu ja melun terveysvaikutukset. Teoksessa Päivi Santalahti, Valentina Oroza, Raimo Laakia, Meri Koivusalo & Elina Hemminki (toim.): Auto, terveys ja ympäristö. Helsinki: Gaudeamus, 33–47.
- Newman, Peter & Kenworthy, Jeffrey (1991): Cities and automobile dependence. A sourcebook. Aldershot: Gower.
- Newman, Peter & Kenworthy, Jeffrey (2000): The Ten Myths of Automobile Dependence. World Transport Policy & Practice, Volume 6, Number 1, (2000) 15–25.
- Ollikainen, Markku (1992): Kestävä kehitys: talouden ekologisointi eettisten ja taloustieteellisten periaatteiden nojalla. Teoksessa Marja Järvelä & Yrjö Uurtimo (toim.): Yhteiskunta ja ympäristö. Ympäristöpolitiikan arvo-ongelmia. Tampere: Tampereen yliopisto, 101–123.
- Palttala, Outi & Erat, Bruno (2009): Kestävä kylä pohjoisissa olosuhteissa. Vertaileva seuranta tutkimus. Suomen ympäristö 32:2009. Helsinki: Ympäristöministeriö.

- Rajanti, Taina (2002): Helsingin autojärjestelmä – juurtunut teknologia. Teoksessa Maria Järvelä, Katinka Lybäck & Marika Jokinen (toim.): Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 28–48.
- Roos, J.P. (1985): Elämäntapaa etsimässä. Helsinki: Tutkijaliitto.
- Roos, J.P. (1986): Elämäntapateoriat ja suomalainen elämäntapa. Teoksessa Kalle Heikkinen (toim.): Kymmenen esseetä elämäntavasta. Lahti: Oy Yleisradio Ab, 35–78.
- Roos, J.P. (1987): Suomalainen elämä. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- Roos, J.P. (1988): Elämäntavasta elämäkertaan. – Elämäntapaa etsimässä 2. Helsinki: Tutkijaliitto.
- Roos, J.P. (1998): Mitä on elämänpolitiikka? Teoksessa J. P. Roos & Tommi Hoikkala (toim.): Elämänpolitiikka. Helsinki: Gaudeamus, 20–33.
- Roos, J.P. & Hoikkala, Tommi (toim.) (1998): Elämänpolitiikka. Helsinki: Gaudeamus.
- Ruusuvuori, Johanna, Nikander, Pirjo & Hyvärinen, Matti (2010): Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa: Johanna Ruusuvuori, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.): Haastattelun analyysi. Tampere: Vastapaino.
- Saaristo, Kimmo (1994): Henkilökohtainen ekologia. Onko vihreä elämäntapa vastausyritys moderniin? Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Sairinen, Rauno (1996): Suomalaiset ja ympäristöpolitiikka. Helsinki: Edita.
- Sairinen, Rauno & Kanninen, Vesa (2001): Tielaitos ympäristöpoliittisena toimijana. Ympäristöohjelmien retoriikan lähihistoria käytännön puntarissa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 267–301.
- Santalahti, Päivi, Oroza, Valentina, Laakia, Raimo, Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.) (1991): Auto, terveys ja ympäristö. Helsinki: Gaudeamus.
- Schulman, Harry (2001): Helsingin kasvu suurkaupungiksi. Teoksessa Simo Laaksonen, Sari Laurila, Pekka Kansanen & Harry Schulman (toim.): Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Helsinki: Edita, 14–31.
- Silvasti, Eero (2001): Väylät ja valta. Liikenteen historiaa, historian liikettä. Jyväskylä: Atena kustannus Oy.



Simmel, Georg (2005): Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895–1917. Suom. Tiinan Huuhtanen. Helsinki: Gaudeamus.

Smith & Polvinen (1968): Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus 1–3. Wilbur Smith & Associates & Insinööritoimisto Pentti Polvinen. Helsinki: Helsingin kaupunki.

Toiskallio, Kalle (2001) (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.

Toiskallio, Kalle (2001): Johdanto. Mihin auto on ajettu. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 7–30.

Toiskallio, Kalle (2002): Liikenteen sosiologiaa. Helsinki: Helsingin yliopisto, sosiologian laitos.

Urry, John (2004): The ‘System’ of Automobility. Teoksessa Mike Featherstone, Nigel Thrift & John Urry (ed.): Automobilities. London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage, 25–39.

Uusitalo, Liisa (2008): Kuluttaja kansalaisena ja maailmankansalaisena. Teoksessa Kirsi Ahlqvist, Anu Raija, Adriaan Perrels, Jussi Simpura & Liisa Uusitalo (toim.): Kulutuksen pitkä kaari. Niukuudesta yksilöllisiin valintoihin. Helsinki: Palmenia, 399–413.

Virrankoski, Lauri (2001): Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 235–266.

Voltti, Ville & Luoma, Maija (2007): Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 9/2007. Linea konsultit Oy. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Weber, Max (1980): Protestanttinen etiikka ja kapitalismin henki. Suom. Timo Kyntäjä. Teos: Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus, 1904. Porvoo–Helsinki–Juva: WSOY.

World Commission on Environment and Development (1989): Our common future. New York: Oxford university press.

### **Verkkójulkaisut**

Latitude (2011): Tech for Transit: designing a future system. <http://americancity.org/buzz/entry/2945/> (Viitattu 19.4.2011)

Renne, John L. & Sanchez, Thomas W. & Litman, Todd (2008): National Study on Carless and Special Needs. Evacuation Planning: A Literature Review. University of New Orleans Transportation Center. <http://planning.uno.edu/docs/CarlessEvacuationPlanning.pdf> (Viitattu 20.1.2011)

Roos, J.P. (1999): Life politics: more than politics and life (style)? <http://www.valt.helsinki.fi/staff/jproos/sicinski.html>. (Viitattu 20.3.2011)

Saaranen-Kauppinen, Anita & Puusniekka, Anna (2006): KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. <<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>>. (Viitattu 14.11.2010)

Scheurer, Jan (2010): Car-free housing in european cities. A survey of sustainable residential development projects. <http://www.istp.murdoch.edu.au/ISTP/publications/jscheurer/carfree/carfree.html#top> (Viitattu 20.4.2011).

SVT Suomen virallinen tilasto (2008): Tulonjakotilasto [verkkajulkaisu]. ISSN=1795-8121. Helsinki: Tilastokeskus. <http://www.stat.fi/til/tjt/index.html>. (Viitattu 10.4.2011).

T&E & CAN-Europe (2006): Clearing the Air. The Myth and Reality of Aviation and Climate Change. T&E 06/2. <http://www.transportenvironment.org/Article201.html> (viitattu 20.4.2011)

Urban zone -hanke (2010). Yhdyskuntarakenteen vyöhykeanalyysi, liikkumistottumukset auto-, joukkoliikenne- ja jalankulkuvyöhykkeillä. <http://www.ymparisto.fi/syke/uz>. (Viitattu 10.4.2011)

Voltti, Ville (2010): Autojen yhteiskäytön potentiaali ja vaikutukset pääkaupunkiseudulla, Turussa ja Tampereella. Raporttiluonnos 20.9.2010. Linea Konsultit Oy. [http://www.motiva.fi/ajankohtaista/motivan\\_tiedotteet/2010?2909\\_m=3521](http://www.motiva.fi/ajankohtaista/motivan_tiedotteet/2010?2909_m=3521) (Viitattu 13.11.2010)

## **Asiakirjalähteet**

Helsingin kaupunginhallituksen ptk 637 § (7.4.1997): Tilannekatsaus Car free cities -verkoston toiminnasta. Helsingin kaupunginkanslian edustusarkisto, Helsingin kaupunginarkisto.

**LIITE 1. Teemahaastattelun teemat**

1. Autottomuuden tausta
2. Liikkumistottumukset ja -muodot
3. Päivittäisostosten tekeminen ja muu kulutus
4. Työmatkat
5. Vapaa-aika
6. Kaupunkirakenteen merkitys ja kokeminen
7. Refleksiivisyys, intentionaalisuus
8. Sosiaaliset suhteet ja poliittinen aktiivisuus
9. Helppous
10. Tekniikkaorientaatio

## LIITE 2. Taustatietolomake

TAUSTATIETOLOMAKE			
Kirjoita viivalle tai valitse sopiva vaihtoehto rastittamalla ruutu.			
Syntymävuosi	_____		
Sukupuoli	<input type="checkbox"/> mies	<input type="checkbox"/> nainen	
Siviilisäät	<input type="checkbox"/> avioliitossa	<input type="checkbox"/> avoliitossa	<input type="checkbox"/> naimaton <input type="checkbox"/> leski
Koulutustaso	<input type="checkbox"/> akateeminen jatkotutkinto	<input type="checkbox"/> alempi korkeakoulututkinto	<input type="checkbox"/> ammattikoulu tai -opisto
	<input type="checkbox"/> ylempi korkeakoulututkinto	<input type="checkbox"/> ylioppilas	<input type="checkbox"/> perus- tai kansakoulu
Ammattiasema	<input type="checkbox"/> johtavassa asemassa	<input type="checkbox"/> työntekijä	<input type="checkbox"/> eläkeläinen
	<input type="checkbox"/> ylempi toimihenkilö	<input type="checkbox"/> yrittäjä	<input type="checkbox"/> opiskelija
	<input type="checkbox"/> alempi toimihenkilö	<input type="checkbox"/> työtön	<input type="checkbox"/> kotiäiti tai -isä
Kotitaloudessa henkilöä	_____ aikuista (lkm)	_____ alaikäistä (lkm)	
Kotitalouden yhteenlasketut bruttotulot, <u>euroa kuussa</u>	<input type="checkbox"/> yli 15 000 €	<input type="checkbox"/> 5 000 – 7 499	<input type="checkbox"/> 2 000 – 2 999
	<input type="checkbox"/> 10 000 – 14 999	<input type="checkbox"/> 4 000 – 4 999	<input type="checkbox"/> 1 000 – 1 999
	<input type="checkbox"/> 7 500 – 9 999	<input type="checkbox"/> 3 000 – 3 999	<input type="checkbox"/> – 999
Asumismuoto	<input type="checkbox"/> omakotitalo	<input type="checkbox"/> kerrostalo	<input type="checkbox"/> rivi- tai paritalo <input type="checkbox"/> joku muu
Ajokortti	<input type="checkbox"/> kyllä	<input type="checkbox"/> ei	
Missä kaupunginosassa asut?	_____		
Onko sinulla joskus aiemmin ollut auto käytössäsi?	<input type="checkbox"/> kyllä	<input type="checkbox"/> ei	
Onko kotitaloudessasi jollain muulla henkilöllä ollut auto käytössään?	<input type="checkbox"/> kyllä	<input type="checkbox"/> ei	
<b>Kiitos vastauksistasi!</b>			

### **LIITE 3. Haastattelupyyntö**

#### **Haastattelupyyntö autottomille**

- Elätkö omasta tahdostasi ilman omaa autoa?
- Asutko pääkaupunkiseudulla?
- Oletko 35–50-vuotias?

Tule haastateltavaksi tutkimukseen vapaaehtoisesta autottomuudesta. Haastateltujen kesken arvoetaan aiheeseen liittyvä kirjapalkinto. Yhteydenotot ja lisätietoja: mika piste kolu at uta piste fi. Kaikki yhteydenotot huomioidaan ja mahdollisiin kysymyksiin vastataan.

On suureksi avuksi, jos mainitset viestissäsi kaupunginosan tai alueen jossa asut, ikäsi sekä lyhyesti pääasiallisen syyn autottomuudellesi.

Autottomalla henkilöllä tai perheellä ei ole käytössään omaa autoa. Tutkimukseen etsitään niitä autottomia, jotka ovat omasta harkinnastaan päättäneet elää ilman yksityisautoa. Vähävaraisuudesta tai terveyssyistä johtuva autottomuus on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle. Tutkimuksen lähtökohtana on keskustelu yksityisautoilun vapaaehtoisuuteen perustuvasta vähentämistarpeesta. Autottomuutta tarkastellaan elämäntavan ja arkielämän näkökulmasta.

Teemahaastattelut pyritään tekemään toukokuussa 2010. Haastattelut käsitellään luottamuksellisesti ja haastateltavien anonymiteetin säilyttäen. Haastatteluun on syytä varata aikaa 45 min – 1 h 15 min.

Mika Kolu, Sosiaalitutkimuksen laitos, Tampereen yliopisto. Sähköpostiosoite muotoa

etunimi.sukunimi@uta.fi.

Kiitos jo etukäteen!

## LIITE 4. Tutkimuseettinen tietopaperi

# AUTOTTOMUUS

TIETOPAPERI HAASTATELTAVILLE

## Perustietoa tutkimuksesta

Tutkimuksen lähtökohtana on laajeneva keskustelu yksityisautoilun vähentämistarpeesta. Yleisesti ajatellaan, että omasta autosta luopuminen johtaisi koko elämäntavan muutokseen. Useimmat ihmiset näyttäisivät vastustavan tätä muutosta. On kuitenkin olemassa myös ihmisiä, jotka suhtautuvat autosta luopumiseen ja ilman autoa elämiseen myönteisesti. Autoriippuvuuden purkaminen vapaaehtoisuuteen perustuen edellyttää näiden ihmisten määrän selvää kasvua. Tutkimuksen tavoitteena on tuottaa kuvaus elämästä ilman henkilöautoa, eli autottomuudesta, pääkaupunkiseudulla.

Tutkimuksen taustalla on jännite ihmisen ja auton välillä: voiko ihminen halutessaan vapautua suhteestaan autoon vai ovatko he jo erottamattomia? Entä vastaako autoton elämä mielikuvia autottomuuden vaikeudesta useimmille nykyihmisille, myös kaupungissa eläville? Tutkimusta varten haastatellaan pääkaupunkiseudulla asuvia 35–50-vuotiaita vapaaehtoisesti autottomia ihmisiä. Tutkimus on Tampereen yliopiston Sosiaalitutkimuksen laitoksen sosiologian alaan kuuluva pro gradu -tutkielma, joka valmistuu vuoden 2011 kevääseen mennessä.

## Haastateltavien anonymiteetti ja tietojen luottamuksellisuus

Haastattelu äänitetään ja haastattelun jälkeen äänitys kirjataan ylös tekstitiedostoksi eli litteroidaan haastatteluaineistoksi. Haastatteluaineistoa käytetään vain aihetta koskevissa tieteellisissä tutkimuksissa tai opetuksessa. Haastateltavien yhteystietoja ei säilytetä tutkimuksen päättyttyä. Kaikki haastateltavien antamat tiedot käsitellään täysin luottamuksellisesti: niitä ei luovuteta mihinkään muuhun käyttöön. Tutkimusraporttiin valittavissa haastatteluotteissa ei käytetä haastateltavien tai muiden haastatteluissa mainittujen henkilöiden nimiä. Yksityisyyden varmistamiseksi haastatteluotteissa ei käytetä myöskään muita tunnistamisen mahdollistamia yksityiskohtia.

## Tutkijan yhteystiedot

Mika Kolu

s-pc  
puh.  
os.:

**LIITE 5. Valmiin tutkimuksen ja kirjapalkinnon lähettäminen****VALMIIN TUTKIMUKSEN JA KIRJAPALKINNON LÄHETTÄMINEN  
HAASTATELTAVILLE**

Haluatko osallistua arvontaan kirjapalkinnosta\*?

 Osallistun arvontaan

Kirjapalkinto postitetaan voittajalle alle annettuun osoitteeseen.

 En osallistu

Haluatko saada valmiin tutkimuksen luettavaksesi?

 Kyllä haluan

Tutkimus lähetetään sinulle sähköpostilla alle annettuun osoitteeseen.

 Ei kiitos

Näitä henkilötietoja ei yhdistetä tutkimusaineistoksi kerättyihin tietoihin.

Nimi: \_\_\_\_\_

Sähköposti: \_\_\_\_\_

Postiosoite: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\* Kirjapalkinto on Maria Järvelän, Katinka Lybäckin & Marika Jokisen (toim.) (2002):  
Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet.