Julkisen oikeuttamisen maailmat kaupunkitilassa – tapaus yksityisautoton Hämeenkatu

Jarkko Salminen

Sosiologian pro gradu –tutkielma

Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö

Tampereen yliopisto

Toukokuu 2014

TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN YLIOPISTO
Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö
JARKKO SALMINEN:
Julkisen oikeuttamisen maailmat kaupunkitilassa – tapaus yksityisautoton Hämeenkatu
Pro gradu –tutkielma, 102 s.
Sosiologia
Toukokuu 2014

Tässä pro gradu-tutkielmassa tarkastellaan sitä, mihin moraalisiin arvoihin vedotaan kaupunkitilan kehittämistä koskevassa kiistassa ja mitkä periaatteet ovat yleisesti tunnustettuja siten, että niitä voi käyttää omien väitteiden ja ehdotusten tukena. Tapauksena toimii suunnitelma tehdä Tampereen pääkatu Hämeenkadusta yksityisautoton. Aineistona toimii Aamulehden nettikeskustelufoorumilla käyty keskustelu. Teoreettisena kehyksenä käytetään Boltanskin ja Thévenot'n julkisen oikeuttamisen teoriaa ja erityisesti siihen kuuluvia oikeuttamisen maailmoja (teollisuus, kansalaisuus, koti, inspiraatio, markkinat, maine ja ekologia).

Tutkielmassa käydään läpi aikaisempaa autoilututkimusta ja esitetään, että se on ollut oikeuttamisteorian näkökulmasta yksipuolista. Sosiaalitieteellinen autoilukritiikki on liittynyt lähes pelkästään ympäristöön eli ekologian maailmaan ja ihmisten tasa-arvoisuuteen eli kansalaisuuden maailmaan. Aikaisemmassa tutkimuksessa ei ole huomioitu muiden maailmojen oikeuttavuutta eikä tavallisten ihmisten kritiikkiä.

Työn laadullisessa osassa selvitetään, millaisia ovat oikeuttamisen maailmojen mukaiset kaupunkitilan representaatiot. Teollisuuden maailmassa osapuolet vetoavat autollisen tai autottoman kaupunkitilan toimivuuteen, käytännöllisyyteen ja tehokkuuteen. Kansalaisuuden maailmassa tila on kaikille avoin. Autoilun vastustajat kritisoivat sitä, että auto eristää ihmiset ja rapauttaa siten julkista tilaa. Puolustajien mukaan se mahdollistaa kaikkien pääsyn keskustaan. Kodin maailmassa tila jakautuu, ja ulkoinen uhkaa sisäistä. Molemmat osapuolet esittävät, että toisen ehdotus johtaa tilalliseen epäjärjestykseen, julkijuopottelun lisääntymiseen ja perinteisen tamperelaisuuden häviämiseen ulkopuolisesta vaikutuksesta. Inspiraation maailmassa arvostetaan arkisen tilan elämyksellistä katkeamista. Autoilun vastustajat kaipaavat autotonta, persoonallista ja jännittävää kaupunkitilaa, jota edustaa mannermainen katukulttuuri. Puolustajat kiistävät inspiraation maailman vedoten esimerkiksi ankarasta talvesta johtuvaan tekniseen mahdottomuuteen. Markkinoiden maailmassa tila on taloudellinen resurssi, jonka tulee olla avoin rahan ja tavaran virralle. Erimielisyys koskee sitä, lisääkö autoilu kaupunkitilan taloudellisten voittojen mahdollisuutta vai ei. Maineen maailmassa vieraat arvioivat kaupunkia ulkoapäin. Autoilun vastustajat esittävät, että autoton kävelykeskusta voisi tuoda Tampereelle tunnettuutta. Puolustajat esittävät, ettei autottomassa kadussa ole mitään huomiota herättävää. Ekologian maailmassa luonnollista tilaa suojellaan rakennetulta tai jopa saastutetulta. Autoilun vastustajat esittävät, että autot tuottavat ilmansaasteita ja melua, kun taas puolustajat tuovat esille, että luontoa riittää Tampereen ulkopuolella, eikä sitä siksi tarvita kaupunkitilan sisälle.

Tutkielman määrällisessä osassa tarkastellaan sitä, miten autoilun puolustajien ja vastustajin oikeuttamisrepertuaarit eroavat määrällisesti toisistaan. Teollisuuden maailma on niin yksityisautoilun vastustajien kuin puolustajienkin argumenteissa kaikkein tärkein ja yleisin oikeuttamisen maailma. Oikeuttamisteoria tarjoaa mahdollisuuden kehittää osallistavaa kaupunkisuunnittelua, jossa kansalaiset pääsevät mukaan tilaan liittyvien tietokäytäntöjen kehittämiseen, jolloin kokemusperäinen ja käytännöllinen tieto tilasta ei jää virallisen asiantuntija tiedon ja tilan esitysten varjoon.

AVAINSANAT: Julkisen oikeuttamisen teoria, kaupunkitila, autoliikenne, arvot, Tampere

Sisällys

1 Johdanto **1**

2 Yksityisautoilun ekososiaalinen kritiikki sosiaalitieteissä **8**

2.1. Ekologian maailman kritiikki 9

2.2 Sosiaalinen kritiikki ja kansalaisuuden maailma 9

2.3 Aikaisemman autoilututkimuksen ongelmallisuus oikeuttamisteorian näkökulmasta 12

3 Oikeuttamisteoria **13**

3.1 Kriittiset hetket ja oikeuttamisen maailmat 13

3.2 Esineet ja tila koettelujen kiinnekohtina 15

3.3 Kaupunki ja oikeuttamisen maailmojen tilallisuus 19

3.3.1 Teollisuus *19*

3.3.2 Kansalaisuus *21*

3.3.3 Koti *22*

3.3.4 Inspiraatio *23*

3.3.5 Markkinat *25*

3.3.6 Maine *26*

3.3.7 Ekologia *27*

4 Aineisto ja menetelmät **28**

4.1 Aineisto 28

4.1.1 Aikaisempien tutkimusten aineistot – oikeuttaminen julkisen keskustelun eri foorumeilla ja tasoilla *30*

4.1.2 Kasvottomuus ja nimettömyys nettikeskustelussa *32*

4.1.3 Esimoderointi ja portinvartijat *33*

4.1.4 Dialogisuus ja monologisuus *34*

4.1.5 Trollaus ja identiteettien epäluotettavuus *35*

4.2 Menetelmät 35

4.2.1 Aineiston koodaus 36

4.2.2 Tutkimuksen laadullinen osa: oikeuttamisen maailmat kaupungissa 38

4.2.3 Tutkimuksen määrällinen osa: julkisen oikeuttamisen analyysi 38

5 Julkisen oikeuttamisen laadullinen analyysi – tapaus yksityisautoton Hämeenkatu 40

5.1 Oikeuttamisen maailmat Hämeenkadulla 40

5.1.1 Teollisuuden maailma – toimiva ja tehokas kaupunkitila 40

5.1.2 Kansalaisuuden maailma – kaupunkitila kaikkia varten 47

5.1.3 Kodin maailma – järjestys kotikaupungin perinteiden turvana 52

5.1.4 Inspiraation maailma – jännittävä ja luova kaupunki 57

5.1.5 Markkinoiden maailma – kaupunki kauppapaikkana 63

5.1.6 Maineen maailma – tunnettu kaupunki 68

5.1.7 Ekologian maailma – luonnonläheinen kaupunki 70

5.2 Yhteenveto oikeuttamisen maailmojen tilallisuudesta 73

6 Julkisen oikeuttamisen määrällinen analyysi – tapaus yksityisautoton Hämeenkatu 77

7 Johtopäätökset 79

Lähteet 94

1 Johdanto

Autoilu herättää vahvoja moraalisia tuntemuksia: yhtäältä sitä paheksutaan, toisaalta sitä pidetään suorastaan elintärkeänä. Tässä työssä tutkin, mihin moraalisiin periaatteisiin vedotaan autoilua puolustettaessa ja vastustettaessa. Tapauksena toimii suunnitelma tehdä Tampereen pääkatu Hämeenkadusta yksityisautoton, ja aineisto koostuu Aamulehden nettikeskustelufoorumilla käydystä keskustelusta. Hyödynnän Boltanskin ja Thévenot'n julkisen oikeuttamisen teoriaa ja erityisesti siihen kuuluvia oikeuttamisen maailmoja. Vertailen, miten autoilun puolustajien ja vastustajien oikeuttamisrepertuaarit eroavat toisistaan ja samalla selvitän, millaisia ovat maailmojen mukaiset kaupunkitilan representaatiot ja miten ne tulevat esille yksityisautottoman Hämeenkadun tapauksessa. Tutkielmassani tarkastelen myös autoilukeskustelun kautta laajemmin kaupunkitilaan liittyviä arvostuksia ja sitä, miten eri oikeuttamisen maailmojen ulottuvuudet projisoituvat katutilaan. Esittelen, millaista kaupunkitilaa pidetään oikeudenmukaisena ja millaiset moraaliset periaatteet ovat yhteisesti tunnustettuja siten, että niitä voi käyttää omien väitteiden ja ehdotusten tukena kaupunkitilan kehittämiseen liittyvissä kiistoissa. Vaikka kaupungit ovat kaikki erilaisia ja jokaisessa kontekstissa kaupunki tulee eri tavoin esitetyksi, tutkimukseni antaa esimerkin siitä, miten oikeuttamisen maailmat ovat olemassa kaupungeissa yleisesti.

Tarkastelen autoiluun liittyvää keskustelua Boltanskin ja Thévenot'n (2006) julkisen oikeuttamisen teorian näkökulmasta, jonka mukaan ihmiset vetoavat kiistoissa yhteisesti tunnustettuihin oikeuttamisen maailmoihin ja niiden taustalla oleviin moraalisiin periaatteisiin pyrkiessään perustelemaan näkemyksensä. Näitä on Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) mukaan kuusi: teollisuuden, kansalaisuuden, kodin, inspiraation, markkinoiden ja maineen maailmat. Vaikka määrä ei ole kiinteä ja lopullinen vaan maailmoja voi löytää lisää, niitä ei ole rajattomasti. Myöhemmin joukkoon on lisätty ekologian maailma, joka on sittemmin vakiintunut osaksi kokonaisuutta (Thévenot, Moody & Lafaye 2000). Maailmoilla on perustoinaan omat erilliset moraaliset periaatteensa, eikä niitä voi asettaa tärkeysjärjestykseen. Oikeuttamisteoriaa on aikaisemminkin sovellettu Suomessa (Huikuri 2011; Koskinen 2012; Lehtonen & Liukko 2010; Majamäki & Pöysti 2012; Eranti 2014). Osassa tutkimuksista on ollut tilallinen ulottuvuus: esimerkiksi Hast (2013) on keskittynyt metsäkiistoihin ja tuulivoimahankkeisiin maaseudulla, ja Luhtakallio (2012) on tutkinut monipuolisesti kaupunkitilaan, kuten rakennushankkeisiin ja kaavoitukseen, sekä liikenteeseen, kuten parkkimittareiden asentamiseen, liittyviä kiistoja Suomessa ja Ranskassa. Eranti (2014) on tarkastellut tilaan liittyvää kiistaa Helsingin Etelä-Haagassa, ja analysoinut erääseen kaavamuutokseen liittyvää argumentaatiota,

alueen asukkaiden Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastolle lähettämissä mielipiteissä. Tässä työssä tarkoituksena on aikaisempia tutkimuksia systemaattisemmin tarkastella oikeuttamisen maailmojen tilallisuutta – kartoittaa niiden topologisia erityispiirteitä.[1]

Tampereella on monta liikenteeseen liittyvää ja eri vaiheissa olevaa projektia, joista käydään vilkasta keskustelua erityisesti Internetissä. Aiheet liittyvät Hämeenkadun alle rakennettuun Hämpin parkkiin, Rantaväylän tunneliin, raitiovaunuun, katukivetyksen uusimiseen ja autottomaan keskustaan. Kaikissa toistuvat samat yksityisautoiluun liittyvät teemat ja ristiriidat sekä samankaltaiset argumentaatiotavat. Liikenteeseen liittyvä julkinen keskustelu on ollut Tampereella erityisen polarisoitunutta:

> Tämä keskustelunaihe herätti taas ihmetystä, siitä kuinka liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvät asiat saavat Tamperelaisissa aikaan suuria "intohimoja". Olipa kysymys liikkumisesta kävellen, pyöräillen, autoillen, hiihtäen, juosten jne. tai liikuttiinpa ajotiellä, kävelytiellä, kuntopolulla, metsässä tai missä muualla hyvänsä niin aina tulee kovaa sanaharkkaa ja väittelyä. Olen asunut Suomessa ja ulkomailla useammassa kaupungissa ja luen eri kaupunkien sanomalehtiä ja niissä olevia keskusteluja, mutta en ole törmännyt vastaavanlaiseen yhtä voimakkaaseen sanasotaan liikenteeseen liittyvistä asioista. Asia ihmetyttää lähinnä siitä syystä kun ihmiset ovat muuten tosi mukavia ja tämä on viihtyisin ja paras paikka asua. (Nimetön, Aamulehti.fi 3.2.2013.)

Yksi suurimmista paikallisista kiistoista liittyy siihen, että Tampereen keskuskadusta, Hämeenkadusta, on tarkoitus tehdä kävely- ja joukkoliikennekatu suunnitelmien mukaan vuoteen 2016 mennessä (Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma 2013, 34).[2] Aikaisemmin Suomen suuremmissa kaupungeissa autottomia keskuskatuja on luotu esimerkiksi Ouluun ja Jyväskylään. Autoilun asemaa kaupunginkeskustoissa ja niiden lähistöissä on pohdittu myös muualla. Suunnitelmia ja tutkimuksia yksityisautoilun rajoittamisesta on tehty muun muassa Kuopiossa (Kosonen 2007) ja Helsingissä (Valtonen & Ojajärvi 2013; HSL Helsingin seudun liikenne 2013, 52). Kansanedustajista Tampereen kävelykatujen puolesta kantaa on ottanut muun muassa Oras Tynkkynen (2006), jonka mukaan ”Tampereella kävelykatuja on vasta 500 metriä eli saman verran kuin väestöltään 3/4 pienemmässä Hämeenlinnassa”. Niitä on vastustanut muun muassa Harri Jaskari (2008), jonka mu-

[1] Tässä tutkielmassa maailmojen laadullinen erottelu muistuttaa Boltanskin ja Thévenot’n teoksessaan *On Justification* (2006) käyttämää tapaa etsiä maailmoja business-oppaista. Tässä tutkielmassa, oppaiden sijaan, kaupunkitila ja sitä koskeva keskustelu muodostavat aineiston. Tämä on sopivaa myös siksi, että erilaisista valtapiireistä, joille oikeuttamisen maailmat rakentuvat, käytetään ranskankielessä sanaa *cité*, eli kaupunki.

[2] Bussiliikennettä ei olla ensimmäisessä vaiheessa kieltämässä. Autoilun vastustamisesta tai puolustamisesta kirjoittaessani tarkoitan yksityisautoilua.

kaan ”(--) Tampereen kaupunginvaltuustossa käyty keskustelu Hämeenkadun sulkemisesta yksityisautoilta on täydellistä hölynpölyä. Annetaan ihmisille uusia potentiaali[si]a vaihtoehtoja liikkua joustavasti, ei estetä ja rajoiteta.” Molemmissa kommenteissa nostetaan esille kaupungin toimivuuteen liittyviä seikkoja. Lisäksi huoli vaikutuksista ”Tampereen keskustan vetovoimaan ja kaupalliseen aktiivisuuteen” on ollut lähtökohtana kaupungin valtuuston aloitteelle puolueettoman selvityksen tekemisestä, jonka ovat allekirjoittaneet kansanedustajista Mikko Alatalo ja Leena Rauhala (Tamperelainen 16.12.2013).

Autoilun merkitys on ollut – Tampereen lisäksi – koko suomalaiselle yhteiskunnalle suuri. Autoilun määrän kasvu alkoi Suomessa varsinaisesti silloin, kun maalta kaupunkeihin muuttaneet suomalaiset matkasivat lomallaan takaisin maalle (Lybäck 2002, 12; Mauranen 2001, 56; Virrankoski 2001, 240). Vaikka autoistuminen tapahtui Suomessa myöhäisen kaupungistumisen ja yleisen epävakaan taloudellisen ja poliittisen ilmapiirin vuoksi muihin Pohjoismaihin verrattuna myöhään (Bergholm 2001, 86), se muutti Suomea enemmän kuin mikään muu keksintö, ehkä sähköä lukuun ottamatta. Vaikka myös televisio ja tietokone ovat olleet yhteiskunnallisesti tärkeitä teknisiä keksintöjä, ei niiden vaikutus ole näkynyt maisemassa ja aluerakenteessa asti, kuten auton. (Mauranen 2001, 33.) Autoilusta on tullut suomalaisille tärkeä liikkumisen muoto yhtäältä maaseudulla siksi, että etäisyydet ovat pitkät ja julkista liikennettä vähän (Kaskinen 2002, 75–76), toisaalta kaupungissa siksi, että työ- ja asuinalueet ovat eriytyneet ja etääntyneet fyysisesti toisistaan ja kaupat sekä harrastukset ovat siirtyneet omille alueilleen (Hankonen 1994a, 357). Auto ei kuitenkaan ole syyllinen tilalliseen eriytymiseen. Se on toiminut kehityksen mahdollistajana, mutta itse kehitys johtuu laajemmasta yhteiskunnallisesta modernisaatiosta ja erityisesti kapitalistisesta tuotantotavasta. (Dant & Martin 2001, 148.) Auto on helppo syntipukki yhdyskuntien hajautumiselle, koska se on konkreettinen. Analyysin on keskityttävä enemmän taustalla vaikuttaviin sosiaalisiin syihin, ei ainoastaan autoon, joka on pelkkä väline.

1990-luvulla ja 2000-luvun alussa autoilu näkyi Suomessa myös sosiaalitieteellisessä tutkimuksessa. Silloin kritisoitiin sitä, että autoilu oli aikaisemmin sivuutettu yhteiskunnallisen tutkimuksen aiheena (Toiskallio 2001; Järvelä, Lybäck & Jokinen 2002; Santalahti, Oroza, Laakia, Koivusalo & Hemminki 1991). Silti viime aikoina akateeminen kiinnostus autoiluun on laantunut eikä siihen liittyviä tutkimuksia ole Suomessa juuri julkaistu 2000-luvun alun jälkeen. Mikään liikenteessä ei ole silti olennaisesti muuttunut, eikä autoilu ole vähentynyt. Autojen määrä on ollut päinvastoin kasvussa yhä 2010-luvulla ja se on ylittänyt jo kolmen miljoonan rajan (Trafi 24.7.2012; Tilastokeskus 22.3.2013).

Paikallisen ja kansallisen tason lisäksi autoilu muodostaa globaalin järjestelmän, jota on vaikea muuttaa tai korvata (Urry 2004). Kansainvälisellä tasolla autojen määrän kasvu on suuri ongelma ja vaikuttaa pysäyttämättömältä, koska länsimaat toimivat kehittyvien maiden esikuvina. Autoistumiseen liittyvät tilaongelmat ovat kehittyvissä maissa vakavampia kuin länsimaissa, koska tilaa pitäisi teiden ja polttoaineen tuotannon lisäksi varata myös muun muassa ruoantuotannolle (Isomäki 1991, 207). Globaaliudesta huolimatta myös lähellä tehtävät päätökset, kuten katujen suunnitteluun, maankäyttöön ja pysäköintiin liittyvät linjanvedot, vaikuttavat vahvasti autoilun asemaan (Blickstein 2010, 889). Autoilu muodostaa järjestelmän, joka on kiinnittynyt yhteiskuntaan niin mikro- kuin makrotasollakin. ”Autosta on tullut sellaisen aika-paikka –suhteita venyttävän elämäntavan kantaja, jonka rakenteellinen osa se itse on” (Toiskallio 2001, 16). Autoilusta on tullut vaikeasti korvattava ja muokattava järjestelmä, joka on enemmän kuin teknisten osiensa eli yksityisautojen ja teiden summa. Järjestelmään kuuluvat myös sosiaaliset instituutiot, kuten kaupunkisuunnittelu, kauppojen, palveluiden ja kotien sijoittuminen sekä näihin liittyvät poliittiset päätökset (Rajanti 2002, 29). Autoilujärjestelmä ja sen ylläpitämät sosiaaliset rakenteet levittävät kaupunkia ja kasvattavat välimatkoja, mikä tekee autosta entistä välttämättömämmän. Kun autojen määrä kasvaa, tulee niistä yhä tärkeämpiä. (Jacobs 1961, 229–230.) ”Autoilu edistää sellaisten etäisyyksien ja esteiden syntymistä, jotka voi ylittää vain autolla” (Aldred & Woodcock 2008, 488–489). Tässä työssä tutkin sitä, miten oikeuttamisen maailmat ja niihin liittyvät tavat representoida ja ymmärtää tila yhtäältä ylläpitävät autoilujärjestelmää ja toisaalta yrittävät kyseenalaistaa sen.[3]

En tutki työssä vain autoja ja autoilua. Tutkin autoilukeskustelun kautta yleisellä tasolla sitä, miten moraaliset periaatteet ankkuroituvat kaupunkitilaan – toisin sanoen tarkastelen kaupunkitilaan liittyviä moraalisia ja poliittisia arvojärjestyksiä. Autoilun käyttäminen esimerkkitapauksena on perusteltua siksi, että autoilun tilankäytöllinen rooli on tärkeä ja hyvin ongelmallinen monesta syystä. Tilan määrä kaupungissa, talojen välissä on rajallinen ja auto vie sitä ihmisiltä. (ks. Toiskallio 2001b, 22.) ”(--) aina kun joku ajaa autoa ja lisää yksilöllistä liikkuvuuttaan, hän pienentää julkisen liikenteen olemassaolon perustaa ja sen taloudellista elinkelpoisuutta. Näin hän voi myös mahdollisesti heikentää julkisesta liikenteestä riippuvaisten ihmisten liikkuvuutta.” (Massey 2008a, 23.) Tila ja kyky liikkua ovat rajallisia resursseja: kun joku saa tilaa, hän vie sitä muilta. Lisäksi kaupungissa

[3] Auto on usein käytetty konkreettinen ja havainnollistava esimerkki sosiologisessa kirjallisuudessa (esim. Latour 1992, 151–153). Lisäksi autoilun maailmasta on otettu käyttöön fordismin ja post-fordismin kaltaisia, moderniin ja kapitalistiseen aikakauteen liittyviä avainkäsitteitä (Sheller & Urry 2000, 738). Myös Boltanskille ja Thévenot’lle (1999) autoilu tarjoaa keskeisen esimerkin: he tarkastelevat autokolaria neuvottelutilanteena, jossa osapuolten on vedottava yhteisesti hyväksyttyihin moraalisiin periaatteisiin ja oikeuttamisen maailmoihin.

on käynnissä jatkuva liikenteen symbolisiin järjestyksiin liittyvä kamppailu siitä, kenen kulkuväline on ”ainetta väärässä paikassa”, kuka on muiden tiellä ja kenen pitäisi väistyä (Aldred & Jungnickel 2013, ks. Douglas 2000). Lisäksi kaikki liikkujat eivät ole tasaveroisia esimerkiksi turvallisuuden näkökulmasta. Moderneissa kaupungeissa on olemassa vain jalankulkijoille varattuja alueita, mutta yleensä kävelijöiden on pakko seurata autojen liikkeitä ja väistää tarvittaessa, koska autot hallitsevat vahvemman ja suuremman oikeudella katutilaa (Dant & Martin 2001, 154).

Keskustelufoorumin ruohonjuuritasolla esitetyt, onnistuneet ja kollektiivista vastakaikua ansaitsevat argumentit voivat saada aikaan fyysisiä muutoksia kaupungissa. Alkuperäisistä tilallisista argumenteista voi tulla virallisia, objektiivisia sekä asiantuntijoiden hyväksymiä ja käyttämiä tilan representaatioita (ks. Lefebvre 1991, 38–44), kun ne leviävät yleiseen käyttöön. Tällöin politiikan kentällä päätetään osin niihin nojaten, millä välineillä kulkeminen on kaupungissa sallittua, ja miten esimerkiksi bussilippujen hinnoilla tai verotuksella vaikutetaan aineellistuviin liikennevirtoihin. Tämä vaikuttaa siihen, kenen on vaivattominta saapua keskustaan ja kuka saa liikkua kaupunkitilassa itselleen ominaisimmalla tavalla. Kulkumuotoa on vaikea muuttaa, koska se kytkeytyy arjen rutiineihin, kuten asumiseen, työssäkäyntiin, ostosten tekemiseen ja harrastamiseen. Voidaan sanoa, että kyvystä liikkua on tullut yhä tärkeämpää yhteiskunnallisten asemien ja mahdollisuuksien kannalta, koska arkielämän kannalta tärkeät paikat, kuten kodit, koulut, työ- ja harrastuspaikat, ovat usein levinneet laajalle alueelle. (Flamm & Kaufmann 2006, 167–168; Ureta 2008.)

Tarkoitukseni ei ole tarkastella autoilua ja autoilujärjestelmää lähtökohtaisesti ongelmallisena ilmiönä. Vaikka autoilu herättää paljon välittömiä negatiivisia mielikuvia, kuten saasteet, meluisat moottoritiet ja liikenneonnettomuudet, ei se voi olla ainoastaan paha asia. Viimeaikoina on etsitty vaihtoehtoja autoriippuvaiselle yhdyskunnalle (Kanninen, Kontio, Mäntysalo & Ristimäki 2010). Sen sijaan, että itse tarkastelisin yksityisautoilua vain negatiivisena, riippuvuutta aiheuttavana, kaupunkirakennetta hajottavana, ympäristöä tuhoavana ja sosiaalista eriarvoisuutta lisäävänä ilmiönä, pyrin tasapuolisesti tutkimaan sitä vastustavien ja puolustavien argumentointia oikeudenmukaisen kaupunkikeskustan puolesta. Vaikka en kiistä esimerkiksi yksityisautoilun ympäristöön kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia, en ota vallitsevia representaatioita lähtökohdakseni vaan analysoin niitä osana puolustamisen ja vastustamisen välistä julkisen oikeuttamisen prosessia. Jotta voitaisiin löytää todellisia vaihtoehtoja autoilulle, on ensin selvitettävä kunnolla, mitä merkityksiä autolla on ja miksi se on tärkeä. On nähtävä myös autoilun positiiviset vaikutukset: auto on esimerkiksi teknisesti toimiva ja tehokas kulkuväline, mutta se voi myös voimauttaa tai lisätä sosiaalisuutta (Dant & Martin 2001, 148). On ymmärrettävä, miten autoilun jättämä fyysinen ja sosiaalinen aukko voitai-

siin täyttää, jos se kielletään. Tätä on tarkasteltava kaikista mahdollisista näkökulmista. Kun autoilua ei nähdä vain hyvänä tai pahana asiana, voivat osapuolet päästä yhteisymmärrykseen ja samalla polarisoituminen voi vähentyä.

Ridell (2009) ja Pietilä (2002) ovat tutkineet niin sanottua ”siltasotaa Tampereella” eli keskustan lävistävän Tammerkosken yläjuoksulle suunniteltuun Koskenniskan siltaan liittynyttä uutisointia Aamulehdessä 1990-luvun lopulla. Kysymykset autoilun asemasta kaupungin keskustassa olivat keskeisiä aiheita. Oikeuttamisteoria ja julkisen oikeuttamisen analyysi tarjoavat Ridellin ja Pietilän tarkasteluja systemaattisemman analyysikehyksen kiistojen tutkimukselle. Se antaa paremman kuvan laadullisesti ja määrällisesti siitä, mitä osapuolet pitävät arvokkaana ja missä oikeuttamisen maailmoissa he liikkuvat: Ridellin (2009) mukaan Aamulehdessä keskustelua hallitsivat kaupungin viranhaltijat, jotka vetosivat yhtäältä hallinnollis-poliittisen päätöksentekoprosessin legitimiteettiin eli jo aikaisemmin demokraattisesti tehtyjen päätösten sitovuuteen (kansalaisuus), sekä toisaalta tekniseen rationaliteettiin, jonka mukaan silta on liikennevirtojen kannalta järkevin ratkaisu (teollisuus). Projektin vastustajat korostivat autoilusta seuraavia globaaleja ilmiöitä kuten ilmastonmuutosta (ekologia) (Ma.) Lisäksi Pietilän (2002) mukaan sillan vastustajien tavoitteena oli saada Tammerkoski julistetuksi kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi kansallismaisemaksi (koti). He myös puuhasivat kansanäänestystä, jonka tarkoitus oli osoittaa, että he eivät ole vain pieni äänekäs vähemmistö vaan edustavat yleistä mielipidettä (kansalaisuus). (Ma.)

Tarkastelen ensiksi autoilua kohtaan sosiaalitieteiden piirissä esitettyä kritiikkiä, jota voi kutsua ekososiaaliseksi. Sitten selvitän, miksi tämä kritiikki on ongelmallista oikeuttamisteorian näkökulmasta ja siirryn esittelemään Boltanskin ja Thévenot’n oikeuttamisteoriaa. Kuvaan sitä, miten oikeuttamisen maailmat liittyvät aineelliseen todellisuuteen. Käsittelen tapoja, joilla oikeuttamisen maailmoissa kehystetään tila. Tämän jälkeen esittelen Aamulehden nettifoorumilta keräämäni aineiston ja selvitän, millaisia erityispiirteitä siihen liittyy ja miten se eroaa esimerkiksi painetun lehden uutis- tai yleisönosastolta kerätystä aineistosta. Lisäksi selvitän, millä tavalla olen koodannut aineistoa ja millaisia haasteita siihen on liittynyt. Tutkimukseni jakautuu laadulliseen ja määrälliseen osioon ja siksi esittelen, miten olen nämä osiot toteuttanut ja miten ne täydentävät toisiaan. Laadullisessa tulososassa tuon esiin oikeuttamisen maailmoja erillisesti tarkastellen, miten niiden mukaiset tilan kehystämisen tavan tulevat esille autoilua ja kaupunkitilaa koskevassa empiirisessä aineistossa. Käyn läpi kaikki maailmat vastustajien ja puolustajienkin näkökulmista. Seuraavaksi esittelen, mitkä oikeuttamisen maailmat ovat määrällisesti yleisimpiä ja näin ollen tärkeimpiä ja hyväksytyimpiä. Lopuksi johtopäätösosiossa käyn läpi tutkimukseni keskeisimmät tulokset ja selvi-

tän, mitä merkityksiä niillä on tai ainakin pitäisi olla sille, miten sosiologian piirissä käsitellään ja kritisoidaan autoilua. Oikeuttamisteoria tarjoaa sosiologeille keinon päästä oman piirin rajojen yli, tutkimaan erilaisten yhteiskunnallisten kiistojen eri puolilla esitettävää kritiikkiä ilman omia etukäteisiä kantoja ja moralistisia sävyjä.

2 Yksityisautoilun ekososiaalinen kritiikki sosiaalitieteissä

Tässä luvussa selvitän, miten autoiluun on Suomessa aikaisemmin suhtauduttu ja miten autoilua on sosiaalitieteissä kritisoitu erityisesti sosiaalisesta ja ekologisesta näkökulmasta. Esitän, miten aikaisempaa tutkimusta voidaan käsitteellistää ja uudelleen kehystää Boltanskin ja Thévenot'n oikeuttamisteorian avulla. Esitän, että aikaisemman autoilututkimuksen tarjoama kritiikki on ollut oikeuttamisteorian tarjoamasta näkökulmasta rajoittunutta ja yksipuolista. Boltanskin ja Thévenot'n teoria mahdollistaa toisenlaisen tarkastelun: tavallisten autoilun vastustajien ja puolustajien kritiikin tutkimisen kokonaisuudessaan, monenlaiset mahdolliset moraaliset perustelut huomioon ottaen.

Yksityisautoilu liitetään amerikkalaiseen massakulttuuriin ja siihen liittyvään hajallaan olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Autoilun kotimaassa Yhdysvalloissa, autoilun kulta-aikana 1960-luvulla, Jane Jacobs (1961) esitti ensimmäisten joukossa merkittävää kritiikkiä autoilua ja siihen perustuvaa kaupunkisuunnittelua kohtaan kirjassa *The Death and Life of Great American Cities*. Euroopassa autoistumiskehitystä oli vauhdittanut erityisesti tehokkuutta ja toimivuutta ihaillut funktionalismi. Sen liikennettä ihailevien periaatteiden mukaisesti kaupungin teitä levennettiin, virtausta hidastavien risteysten määrää pienennettiin. Jalankulkijat rajattiin pois autojen tieltä. Jacobs kritisoi tätä suuntausta ja arvosti monimuotoista kaupunkitilaa. Hän ei kuitenkaan syyttänyt kehityksestä varsinaisesti autoa vaan sitä suosivaa köyhää ja yksipuolista kaupunkisuunnittelua. (Mts. 7, 23.) Jacobsin kirjan vaikutus näkyi myös Suomessa. Se synnytti ensimmäistä kertaa vahvan kahtiajaon: vanhempi suunnittelija- ja arkkitehtipolvi ihaili funktionalismin ihanteiden mukaisesti autoilua melko kritiikittömästi, kun taas nuori urbaanimpi polvi vastusti amerikkalaista lähiöistymis- ja autoistumiskehitystä (Hankonen 1994a, 353). Yksi ensimmäisistä autoilun kritisoijista oli Enemmistö ry, joka julkaisi Leena Maunulan toimittaman teoksen Alas auton pakkovalta (1969). Autoilun puolustajien ja vastustajien näkemykset polarisoituvat ja edelleen vastustajat nähdään "autoilun vihaajina" (Virrankoski 2001, 238, 260). Autoilu ja sen vastustus ovat herättäneet vahvoja tunteita ja moraalisia ristiriitoja, myös sosiaalitieteiden piirissä.

Yleisin sosiaalitieteellinen autoilukritiikki liittyy yhtäältä huoleen autoilun vaikutuksista ympäristöön ja toisaalta pelkoon sen aiheuttamasta epätasa-arvon lisääntymisestä sekä yhteisöllisyyden rapautumisesta. Autoilun kritiikki tapahtuu ekososiaalisissa ulottuvuuksissa (Järvelä, Lybäck & Jokinen 2002), jotka voidaan sijoittaa Boltanskin ja Thévenot'n oikeuttamisen maailmoista ekologian ja kansalaisuuden maailmaan. Ekologian maailmassa luonnolla on itseisarvo (Thévenot, Moody &

Lafaye 2000) ja kansalaisuuden maailmassa ihmisten välinen tasaveroisuus on moraalisen arvioinnin lähtökohta (Boltanski & Thévenot 1999).

2.1. Ekologian maailman kritiikki

Ekologinen kritiikki on melko tuoretta: vasta 1980-luvun lopulla kansainvälinen ympäristötietoisuus lisääntyi ja puhe ilmastonmuutoksesta sekä kestävästä kehityksestä sai alkunsa. Samalla Suomessa liikenteeseen liittyvät paikalliset konfliktit lisääntyivät selvästi. (Rannikko 1994.) Tärkeä liikennepolitiikan suomalainen instituutio, Suomen Tiehallinto, joka oli keskittynyt aikaisempina vuosina teollisiin ja teknisiin ratkaisuihin, joutui ensi kertaa ottamaan huomioon ympäristöseikat linjauksissaan (Sairinen & Kanninen 2001). Aikaisemmin ympäristöstä puhuttaessa oli tarkoitettu autoilun ja väyläsuunnittelun yhteydessä ainoastaan teiden välitöntä lähistöä, mutta 1990-luvulla autoilulla alettiin nähdä laajempiakin vaikutuksia luontoon, ja ympäristökäsitteen merkitys alkoi laajentua koskemaan muutakin kuin väylien vieruksia (Toiskallio 2001b, 21).

Ekologinen ja sosiaalinen kritiikki ovat olleet sosiaalitieteissä yhteen kietoutuneita. Vaikka ympäristönsuojelullinen näkökulma autoiluun on melko uusi, ekologisesta kritiikistä on tullut nopeasti oleellinen osa autoilun vastustamisen keinovalikoimaa. Vasta sen myötä sosiaalitieteidenkin piirissä on kiinnostuttu autoilusta ja myös sen yhteiskunnallisista vaikutuksista (Toiskallio 2001b, 21). Enemmistö ry (Maunula 1969) esitti ensimmäistä kertaa ekologian maailmaan liittyvää autoilukritiikkiä Suomessa. Ekologinen ja sosiaalinen kritiikki olivat kuitenkin yhteen kietoutuneita. Enemmistö ry liikkui nimensä mukaisesti myös kansalaisuuden maailmassa esittäessään, että se puolustaa enemmistön etua ja että autoilu ei lisää tasa-arvoisia liikkumisen mahdollisuuksia. Ekologinen kritiikki liittyy kansalaisuuden maailmaan siten, että esimerkiksi rikkailla on paremmat mahdollisuudet välttää ympäristöön kohdistuneita haittoja kuin paikalleen pakotetuilla vähävaraisilla (Lybäck 2002, 15).

2.2 Sosiaalinen kritiikki ja kansalaisuuden maailma

Yksityisautoilua kritisoiville sosiaalitieteille kansalaisuuden maailma on tärkeä. Sen piirissä ollaan huolissaan epätasa-arvon lisääntymisestä siksi, että tila eristää ja estää niiden liikkumista, joilla ei ole omaa autoa. Lisäksi riskinä pidetään sitä, että auton tarjoama suoja houkuttelee ihmiset pysy-

mään omissa tiloissaan, julkisen kanssakäymisen ulkopuolella, jolloin auto heikentää julkisen tilan roolia yhteisöllisen toiminnan näyttämönä ja mahdollistajana. Kansalaisuutta, tasaveroisuutta ja yhteisöllisyyttä uhkaa se, että tila ei ole enää yksi, yhtenäinen ja kaikkia varten oleva, vaan se yksityistyy ja ”atomisoituu”.

Kritiikin mukaan liikenne asettaa ihmiset usein epätasa-arvoisiin asemiin. Autoilu vaikuttaa tasa-arvoon, koska tärkeät palvelut ja paikat, kuten kaupat ja kaupungin keskusta, eivät ole kaikkien helposti saavutettavissa. Yhteiskunnassa, joka rakentuu yksityisautoilun varaan, autottomien ja ajokortittomien mahdollisuudet liikkua ovat keskimääräistä kapeammat ja siksi heidän arkensa rajautuu pienemmälle alueelle (Lybäck 2002, 13). Sosiaalisen kritiikin mukaan auto vahvistaa ihmisten eriarvoisia asemia. Kyky liikkua on elämänlaadun kannalta tärkeä pääoma, jota kaikilla ei ole (Kaufmann, Bergman & Joye 2004; Flamm & Kaufmann 2006). Lisäksi asuminen etäällä ja vaikeiden kulkuyhteyksien päässä palveluista sekä autottomuus heikentävät ihmisten hyvinvointia (ks. Bostock 2001).

Mahdollisuus liikkua autolla kytkeytyy kykyyn olla täysivaltainen yhteiskunnan jäsen. Yksityisautoiluun liittyvä idea vapaudesta on tullut kansalaisuuden perustaksi varsinkin Yhdysvalloissa (Urry 2004). Autoilu lyhentää matkoja ja helpottaa erilaisten paikkojen saavutettavuutta, se poistaa riippuvuuden julkisten kulkuvälineiden aikatauluista tai reiteistä. Autottomien kyky osallistua yhteiseen toimintaan on rajattua. He joutuvat jakamaan liikkuessaan tilan muiden kanssa, esimerkiksi linja-autossa, eivätkä voi matkustaa oman yksityisen kotelonsa suojissa.

Kun suuri osa kansalaisista eristäytyy omiin tiloihinsa, julkinen tila alkaa niin sanotusti rapautua. Sosiaalitieteiden piirissä on oltu huolissaan tästä auton aiheuttamasta julkisen tilan yksipuolistumisesta ja yksityistymisestä eli sen eroosiosta. Shellerin ja Urryn (2003) mukaan vain yksityisautoilijat voivat olla julkisia järjestelmässä, jossa yhteiset tiet on varattu ”rautahäkeille”, jotka sulkevat sisäänsä yksityiset ihmiset. Autoilu on lisännyt kansalaisten vapautta liikkua, mutta samalla se on heikentänyt julkista osallistumista kuluttamalla yhteistä urbaania tilaa liikkeellään. Autokansalaisuus ja oikeus ajaa, missä tahtoo, ovat tehneet julkisesta tilasta läpikulkuväylän, jossa suuri osa yhteisestä tilasta on varattu vain autoille. (Mas. 114–115.) Sennettin (1992) mukaan julkinen tila ei ole enää paikka, jossa vietetään aikaa, vaan sen tärkein tehtävä on mahdollistaa autoilijoiden läpiliikkuminen. Vapaata liikettä pidetään ihmisoikeutena nykymaailmassa, mutta vain yksityisautoilu toteuttaa tämän oikeuden. (Mts. 14–15.) Blickstein (2010) on todennut, että autojen virta on rapauttanut sanan- ja mielipiteenvapauden toteutumista julkisessa tilassa (mas. 889). Lisäksi Mitchellin

(2005) mukaan suurten autojen suosio johtuu niiden sopivuudesta nyky-yhteiskunnan tarpeeseen erottaa yksilöt tehokkaasti toisistaan. Suuri auto tarjoaa koskemattomuuden ja turvallisuuden tunteen, jonka mahdollistaa muutama tonni metallia. Se on kuin kotelo, jonka sisältä voi turvallisesti katsoa maailmaa läpi lasin, korkealta ja yksin. Tällainen julkisen tilan ”atomisoituminen”, yksilöiden erottaminen ja suojaaminen epämieluisilta yhteentörmäyksiltä, on muuttanut kansalaisuuden mallia. (Ma.) Jacobsin (1961) mukaan rikollisuuden vaivaamissa amerikkalaisissa kaupungeissa auto tarjoaa suojaa matkustajille samoin kuin afrikkalaisissa villieläinpuistoissa. Autoilu on välttämätön, mutta riittämätön ratkaisu kaupunkien turvallisuusongelmiin. (Mts. 46.)

Pysyminen omassa tilassa, yksityisauton suojissa, nähdään moraalisesti kyseenalaisena. Monien mielestä autossa istuminen katkaisee suhteen toisiin liikkujiin ja ympäristöön. Se sulkee yksilön metalliseen häkkiinsä ja samalla estää kasvotusten tapahtuvan vuorovaikutuksen liikkujien välillä – se eristää ajajan muista ihmisistä ja luonnosta (Urry 2004; Aldred & Woodcock 2008, 490). Simmeliin (2005) vedoten voidaan kuitenkin todeta, etteivät kaupungissa kävelevien kohtaamiset ole sen henkilökohtaisempia kuin autoilijoiden. Aistiärsykkeistä kylläänytyneet kulkijat eivät juuri kiinnitä toisiinsa huomiota. Auton suojassa oleminen ja yksilöiden eristäytyminen suojelee yksilöä hänen sisimpänsä ”atomisoitumiselta”, joka tapahtuisi, jos yksilö kohtaisi kaupungissa henkilökohtaisesti jokaisen vastaantulijan. (Mts. 27–46.) Modernissa suurkaupungissa sosiaalinen on yleisesti epäpersoonallista, eikä autoliikenne ei ole poikkeus.

Kun esimerkiksi kävely nähdään usein eräänlaisena ihmiselle luonnollisena kulkumuotona (ks. Certeau 1988), Thriftin (2004) mukaan autoilua pidetään luonnonvastaisena tapana liikkua. Näin ei kuitenkaan ole – auto toimii ihmisen kehon luonnollisenkaltaisena jatkeena ja esimerkiksi sen penkit voivat säätyä automaattisesti ajajalle sopiviksi. Ajaessa kuljettajan ei tarvitse keskittyä autoon välineenä vaan se mahdollistaa vapaan liikkeen. (Ma.) Lisäksi autoilu ei sulje kuljettajaa täysin omaan maailmaansa vaan mahdollistaa kommunikaation ja neuvottelun, yleensä epäpersoonallisen, joskus kuitenkin kasvokkaisenkin (Toiskallio 2002, 44–45), viimeistään silloin, kun tapahtuu konkreettinen yhteentörmäys eli kolari (ks. Boltanski & Thévenot 1999, 361).

Toiskallion (2001b) mukaan autoilu on ollut pitkään yleisesti sosiaalitieteellisesti epäkiinnostava ilmiö, koska sitä ei ole nähty sosiaalisena tapahtumana: autoilijoiden on katsottu liikkuvan toistensa ohi eikä toistensa kanssa (mas, 26). Silti autoilu on sosiaalista toimintaa, vaikkeikaan usein kasvokkaista. Sen ”sosiaalisuus on rituaalista yhteistoiminnallisuutta, yhtäaikaista ja toisista tietoista läsnäoloa vääjäämättömän epäpersoonallisissa oloissa”. Kommunikaatio voi joskus synnyttää katse-

kontaktinkin, mutta yleensä se on kasvotonta ja persoonatonta (Toiskallio 2002, 43–45; 2001b, 26). Lisäksi, vaikka autoiluun liittyy paljon yksilöllisiä ja subjektiivisia merkityksiä vapaudesta, sen seuraukset, kuten ympäristövaikutukset, koskevat silti kaikkia ja ovat julkisia (Uusitalo 1991, 182–183). Keskustelu autoilun asemasta kaupungissa koskee kaikkia ja pakottaa auton sisällä yksityisessä tilassaan liikkuvan ja sen ulkopuolella kulkevan kohtaamaan ja neuvottelemaan – yksityisautoilu ei ole lopulta yksityisasia.

2.3 Aikaisemman autoilututkimuksen ongelmallisuus oikeuttamisteorian näkökulmasta

Aikaisempaan yksityisautoilua koskevaan tutkimukseen liittyy tutkimukseni ja oikeuttamisteorian näkökulmasta ongelmia. Aikaisempi tutkimus ei ota huomioon kaiken mahdollisen kritiikin kirjoa vaan valitsee lähtökohdakseen vain pari moraalista periaatetta ja oikeuttamisen maailmaa (ekologia ja kansalaisuus). Boltanskin ja Thévenot'n (1999) mukaan kritiikin ja oikeuttamisen maailmoja on useita, eikä sosiaalitieteiden piirissä voida ajatella, että niiden muodostama arvojärjestys olisi objektiivinen. Heidän mukaansa sosiologien ei tule nostaa itseään muiden yläpuolelle kritiikin keinoin. Heistä sosiologit eivät ole siinä asemassa, että voisivat kertoa muille, mikä on oikein. (Mas. 364.) Tästä näkökulmasta sosiologian ei tule olla itse kriittistä vaan tarvitaan ennemminkin sosiologiaa, joka tutkii kritiikkiä. Sosiologien tulee tutkia tapoja, joilla julkiseen keskusteluun osallistuvat puolustavat sitä, mitä pitävät arvokkaana. Heidän tulee kunnioittaa tavallisen ihmisen kriittistä kapasiteettia eli kykyä nähdä epäkohdat ja ottaa kantaa niitä vastaan. Tässä tutkimuksessa tarkoitus on päästä tämän kritiikin ongelman yli ja kyetä tarkastelemaan kaikkia autoiluun liittyviä näkökulmia tuomitsematta niitä lähtökohtaisesti. Siispä en tässä tutkimuksessa arvioi normatiivisesti sitä, mikä kritiikki on – omasta sosiaalitieteilijän näkökulmastani – kaikkein tärkeintä, oikeinta ja arvokkainta. Sen sijaan esitän laadullisesti, miten maailmoihin viitataan ja miten ne esitetään, sekä määrällisesti, mitkä maailmat ovat tärkeimpiä tavallisten ihmisten oikeuttamisyrityksissä, mitkä niistä esiintyvät useimmin. Esitän, että sosiaalitieteilijöiden on hyväksyttävä heille vieraampien, kuten teollisuuden ja markkinoiden maailmojen arvokkuus ja oikeutettavuus – niitä ei voida ainoastaan kieltää.

3 Oikeuttamisteoria

Tässä luvussa esittelen tarkemmin Boltanskin ja Thévenot'n oikeuttamisteoriaa (1999; 2006) ja selvitän, miksi se tarjoaa autoiluun liittyvän kritiikin tutkimukselle aikaisempaa kokonaisvaltaisemman teoreettisen kehyksen. Tämän tutkimuksen näkökulmasta tärkeää on se, että oikeuttamisen maailmat eivät ole vain diskursiivisia, ideoiden, tekstien ja symbolien valjastamiseen perustuvia, vaan niillä on aineellinen olomuoto. Ne kytkeytyvät erottamattomasti fyysiseen todellisuuteen. Esitän, että oikeuttaminen tapahtuu tilallisesti – tila representoidaan tai kehystetään eri tavoilla eri maailmojen näkökulmista riippuen.

3.1 Kriittiset hetket ja oikeuttamisen maailmat

Boltanskin ja Thévenot'n (1999) mukaan hetket, jolloin sosiaalinen elämä ajautuu kriisiin, ovat tärkeitä sosiologisia tarkastelunkohteita. Käännekohdissa ei ole valmiita rakenteellisia positioita, joita keskustelijat voisivat puolustaa (vrt. Bourdieu 1984).[4] Varsinkin silloin, kun sosiaalinen elämä on ajautumassa kriisiin eivätkä valmiit tiedostetut tai tiedostamattomat rakenteelliset asemat ole vakiintuneet, on yksilöiden turvauduttava argumenteissaan yleisesti hyväksyttyihin moraalisiin periaatteisiin. Boltanskin ja Thévenot'n (1999, 361) mukaan esimerkiksi autokolarin tapahduttua molempien osapuolten on suljettava henkilökohtaisimmat tunteensa pois kiistan piiristä. Kun autoilijat siirtyvät yksityisten "rautahäkkiensä" ulkopuolelle, julkiseen tilaan, heidän on toimittava yhteisesti hyväksyttyjen periaatteiden mukaisesti ja löydettävä yhteinen perusta väitteidensä tueksi.

Boltanski ja Thévenot (2006) ovat luoneet oikeuttamisen maailmojen järjestelmän menetelmällisesti erityisellä tavalla. He ovat yhtäältä tarkastelleet poliittisen moraalifilosofian klassikoita ja etsineet

[4] Bourdieun (1996) mukaan tila muodostuu erontekokamppailujen kautta. Symbolinen kamppailu käydään kentillä, joka viittaa yhtäältä fysikaaliseen kenttään, jossa erilaiset veto- ja hylkimisvoimat vaikuttavat toimijoihin; toisaalta taistelukenttään, jolla kamppaillaan ja kilpaillaan. (Mts. 9–10. Salminen 2013.) Julkisen oikeuttamisen tilassa erot eivät kuitenkaan ole rakenteellisia ja muuttumattomia. Sosiaalista ja fyysistä tilaa pyritään muuttamaan vetoamalla yleisesti hyväksyttyihin moraalisiin periaatteisiin. Boltanski ja Thévenot eivät käsitteellistä tilaa strukturalistisesti, eroista rakentuneena, eivätkä näe osallistujia ensisijaisesti ryhmien jäseninä, kuten Bourdieu. Oikeuttamisteoriassa yksilöt eivät kiinnity sosiaalisiin ja spatiaalisiin positioihinsa pääomiensa määräämänä. Sen sijaan Boltanskin ja Thévenot'n (1999) mukaan on olemassa rajattu joukko sellaisia periaatteita, joihin kaikki kiistojen osapuolet voivat vedota yrittäessään oikeuttaa näkemyksensä ja joiden moraalisen arvon jokainen ymmärtää ja hyväksyy.

niistä oikeuttamisen maailmoille teoreettisia vastineita, joissa maailmat esiintyvät puhtaimmillaan. Toisaalta heidän menetelmällä on ollut voimakas empiirinen puoli. He ovat valinneet aineistoksi pääosin ranskalaisia business-oppaita, joista jokaisesta he ovat etsineet ja eristäneet yhden oikeuttamisen maailman. (Mt.) Yksityisautoiluun liittyvän kiistan osapuolet selvittävät uutta ja haastavaa asetelmaa vetoamalla yleisesti hyväksyttyihin moraalisiin periaatteisiin. Vaikka oikeuttamisen maailmoilla on takanaan pitkä historia ja niille on vastineensa poliittisen filosofian perusteoksissa, samalla ne ovat muuttuneet arkipäiväiseksi taidoksi (Latour 2003, 76). Tämä tarkoittaa sitä, että tavalliset keskustelijat lainaavat niiden yhteiseksi muodostuneita kielioppeja pyrkiessään oikeuttamaan omat näkemyksensä, vaikka he eivät ole välttämättä edes lukeneet juuritekstejä eivätkä viittaa niihin eksplisiittisesti. Oikeuttamisen maailmat eivät ole riippuvaisia alkuperästään. Boltanskin ja Thévenot'n (2006, 148) mukaan esimerkiksi auton ostamiseen liittyvä haltioituminen markkinoiden maailmassa tapahtuu autokaupassa eikä kirjastossa Adam Smithin tekstien, markkinoiden maailman kirjallisten juurten äärellä. Samaan tyyliin Baudrillard (1998, 54) on todennut, että autolla ajaessa oppii enemmän yhteiskunnasta kuin akateeminen maailma voi koskaan kertoa. Autoilukiistaan liittyvä kriittinen kapasiteetti ei ole toisin sanoen kiinni poliittisen filosofian perusteosten tuntemuksesta, vaan kyky ottaa kantaa autoilun puolesta tai vastaan on kaikille luonteva ja sisäistetty.

Boltanski ja Thévenot (1999) määrittävät kuusi oikeuttamisen maailmaa: kansalaisuuden, markkinoiden, teollisuuden, kodin, maineen ja inspiraation maailmat. Kun muissa maailmoissa yksilöt erotellaan ja heidät nähdään toisistaan erillisinä, kansalaisuuden maailmassa he muodostavat kollektiivisen toimijan, joka voi olla esimerkiksi liitto, järjestö tai yhteisö. Tärkeitä aineettomia objekteja ovat kollektiiviset säännöt, sopimukset, lait ja toimintatavat. Markkinoiden maailmassa toimijat ovat ostajia tai myyjiä ja heitä arvostetaan heidän rikkautensa ja taloudellisten ansioidensa perusteella. He liittyvät yhteen kilpailun kautta, eivät sitoudu tunteella, välttävät liian henkilökohtaisia suhteita ja etsivät jatkuvasti uusien voittojen mahdollisuuksia. Teollisuuden maailmassa arvostetaan asiantuntijoita, jotka osaavat tuottaa tietoa, tilastoja ja laskelmia tehokkuuden parantamiseksi. Kodin maailmassa yksilö on osa hierarkkista verkostoa, jossa arvostetaan perinteitä ja auktoriteettia. Maineen maailmassa oikeutuksen kannalta tärkeintä on se, mitä muut ihmiset ajattelevat ja mitä he arvostavat, ja kuinka moni ihminen tuntee oikeutuksen kohteen. Inspiraation maailmassa ratkaisevia ominaisuuksia ovat mielikuvitus ja taiteellinen herkkyys, jotka innoittavat tunneperäiseen luovuuteen ja auttavat saavuttamaan niin sanotun armon tilan. (Mas. 369–373.)

Maailmat voidaan nähdä Goffmanin (1986) käsitteistöä soveltaen neuvottelujen pääkehyksinä, jotka auttavat yksilöä vastaamaan kysymykseen ”mitä täällä tapahtuu”, siis tulkitsemaan todellisuutta. Näin ihmiset tyypillisesti jäsentävät kokemiaan tilanteita ja järjestävät kokemuksiaan niistä. Pääkehykset, kuten maailmatkaan, eivät palaudu toisiinsa. Ne auttavat paikallistamaan ja nimeämään lukemattoman määrän konkreettisia tapahtumia. Yksilö voi olla tietämätön kehyksen rakenteesta eikä hän välttämättä osaa kuvata sitä tyhjentävästi, vaikka hän osaa käyttää kehystä ongelmitta. (Mts. 8, 21.) Sama pätee oikeuttamisen maailmoihinkin. Niitä käytetään, vaikkei niistä ja niiden juuriteksteistä olla tietoisia. Kaupunkitilaan liittyvissä kiistoissa kehykset auttavat vastaamaan kysymyksiin siitä, mitä tilassa tapahtuu ja millainen tila on arvokas. Jokaiselle oikeuttamisen maailmalla on oma kehyksensä kaupungille. Samassa fyysisessä paikassa sijaitsee päällekkäin monta erilaista ja erillistä kaupunkia, jotka eivät palaudu toisiinsa eivätkä asetu tärkeysjärjestykseen.

3.2 Esineet ja tila koettelujen kiinnekohtina

Tutkimuksen lähtökohtana toimii ajatus siitä, että sosiaalinen ja fyysinen ovat toisiinsa uppoutuneita. Samaan aikaan ”tila rakentuu sosiaalisista suhteista ja materiaalisista yhteiskunnallisista käytänteistä” ja ”yhteiskunta konstruoidaan välttämättä tilallisesti” (Massey 2008b, 40). Yhteiskuntaa ei siis voi tutkia tarkastelematta aineellista todellisuutta. Rakennetun ympäristön osat, kuten kaupungit, ostoskeskukset ja valtatiet, eivät ole vain näkyvän todellisuuden elementtejä vaan ne ovat sosiaalisesti tuotettuja ja sosiaalisesti tuottavia (Urry 1995, 66). Sosiaalinen ja fyysinen ovat dialektisessa suhteessa: Sosiaalisesti olevan, kuten oikeuttamisen maailman, on luotava aineellinen vastineensa, jotta se muuttuisi pelkästä abstraktiosta tosiasiaksi. Samalla fyysisesti olemassa oleva rakenteistaa yhteisöllistä tilaa ja määrittää, mikä siinä on ylipäänsä mahdollista (Lefebvre 1991, 53). Tämä suhde näkyy myös oikeuttamisteorian puitteissa: yhtäältä kansalainen osaa käyttää äänestyskoppia tavoitteidensa saavuttamiseksi, toisaalta, kun yksilö omaksuu sopivan asenteen esimerkiksi äänestyskoppia kohtaan, hänestä tulee kansalainen (ks. Boltanski & Thévenot 2006, 147). Oikeuttamisen maailmat ovat fyysisesti paikannettavissa. Ne eivät voi olla täysin abstrakteja vaan heijastuvat materiaalisessa todellisuudessa ja sen merkityksellistämisprosesseissa. Aikaisemmin ei ole erityisesti selvitetty, miten oikeuttamisteoriaa voi soveltaa tilaan liittyviin kiistoihin tai miten maailmojen tilallisuus voidaan käsitteellistää. Seuraavaksi esittelen, millainen rooli Bolstanskin ja Thévenot’n oikeuttamisteoriassa on aineellisilla esineillä ja tilalla.

Vaikka tässä tutkimuksessa tarkastelun kohde on keskustelu autoilusta, kyse ei ole ainoastaan diskursiivisesta toiminnasta, puheesta ja sanoista. Niiden lisäksi olennaisia ovat aineelliset käytännöt, jotka liittyvät auton rooliin ihmisen arkisten reittien ja konkreettisten rutiinien muodostamisessa, rajoittamisessa ja mahdollistamisessa. Boltanskin ja Thévenot'n (1999) mukaan moraaliset perusperiaatteet keräävät ympärilleen esineitä, jolloin syntyy kokonaisia oikeuttamisen maailmoja, joilla on aineelliset tunnuksensa. Neuvotteluissa kyse ei ole vain kielestä ja ihmistenvälisyydestä, vaan niihin liittyy aina materiaalisia tekijöitä – kiistoilla on oltava fyysinen kohde ja sijainti. Selvitäkseen epävarmuuden kanssa ihmiset luottavat aineellisiin objekteihin ja välineisiin. Ne toimivat vakaina viitekohtina, joihin perustuvat todellisuuden koettelut ja testaukset. (Mas. 360–361, 366–367.) Oikeuttaminen toteutuu sekoituksessa, jossa aineelliset ja aineettomat sekä inhimilliset ja ei-inhimilliset elementit vuorottelevat. Oikeutukset ovat asioiden, ideoiden, tekojen ja sanojen ketjuja. Esimerkiksi kiistaan siitä, rakennetaanko jätteenpolttolaitos, voivat liittyä erilaiset tekniset laitteet, rakennuksen ympäristö, eläimet ja kasvisto sekä asukkaiden reitit. Sama tontti voidaan luokitella ja kehystää eri tavoin esimerkiksi asukkaiden perinteiseksi kokoontumispaikaksi kodin maailman kielellä tai biodiversiteetiltään arvokkaaksi maa-alueeksi ekologian maailman kielellä. Puolustajat voivat esittää tontin olevan turhaa ja arvotonta jättömaata markkinoiden maailmassa. (Luhtakallio 2012, 153; Luhtakallio & Ylä-Anttila 2011, 38.) Oikeuttamisen maailmat ovat olennaisesti aineellisia eikä oikeuttamisteoria erota materiaalista ideaalisesta, ja osin siksi sitä kutsutaankin pragmatistiseksi teoriaksi (Ylönen 2011, 54). Elottomat ja aineelliset esineet ja tilat – esimerkiksi autot ja tiet – ovat toimijan kaltaisia osallistuvia kappaleita, jotka ovat erottamaton osa oikeuttamisen prosesseja.

Argumentointi on tilallista. Siinä viitataan tilaan ja esitetään sitä oman näkemyksen oikeuttamiseksi. Nettikeskustelussa on olennaisesti läsnä kaupunkitila. Oikeutuksilla on oltava aineellinen kohde, eivätkä ne voi olla täysin abstrakteja. Myös kritiikki on tilallista. Se voi olla sisäistä, jolloin tilanteeseen nähden väärät arviointitavat tunkeutuvat toisen maailman alueelle, eikä tilanne tai kehys pysy puhtaana. Näin tapahtuu, jos esimerkiksi opettaja antaa oppilaan varallisuuden ja taustan vaikuttaa arvosanaan, jolloin väärät, markkinoiden maailman arviointiperiaatteet tunkeutuvat luokkatilaan, jossa tärkeintä on kansalaisuuden maailma ja tasaveroisuus. Opettaja voi olla ottamatta huomioon esineitä, jotka ovat varakkuuden merkkejä, tai pyytää poistamaan ne luokasta. (Boltanski ja Thévenot 1999, 373–374.) Kehykset sekoittuvat, ja toisen kehyksen arviointiperusteet ja edustajat tunkeutuvat toisen sisälle. Kritiikki vaatii, että toimijat pitävät kehyksen sisäisesti puhtaana ja itsenäisenä. Kritiikki voi tapahtua myös kahden erillisen kehyksen välillä, jolloin maailmojen edustajat, niihin liittyvät fyysiset esineet ovat erillisiä ja eri tiloissa. Opettaja voi kieltää koko oppitunnin merkityksen, koska luokan ulkopuolella on mielenosoitus. (Boltanski ja Thévenot 1999, 373–374.) Niin

oppitunti kuin mielenosoituskin toteuttavat kansalaisuuden maailman periaatteita. Opettajan mukaan mielenosoitus on kuitenkin tärkeämpi kuin oppitunti, se toteuttaa tasaveroisuuden periaatteita paremmin. Tässä kaksi kehystä on aineellisesti erillään, vaikka oikeuttamisen maailma voi olla sama: oppitunti tapahtuu sisällä ja mielenosoitus ulkona. Kritiikki vaatii toimijalta siirtymistä tilasta ja fyysisestä kehyksestä toiseen.

Yksi ja sama esine tai tila voi kuulua yhteen oikeuttamisen maailmaan tai useaan kehystämisen tavasta riippuen. Esimerkiksi tehdas edustaa puhtaasti teollisuuden maailmaa ja sulkee muiden periaatteet ulkopuolelleen. Havaitsija ei voi tulkita ympäristöä minkään muun kuin teollisuuden maailman kehyksen kautta. (Boltanski & Thévenot 2006, 147–148.) Portit ja aidat ovat spatiaalinen raja tehtaalle sekä teollisuuden maailman kehykselle. Työaika ja työstä lähtemisen rituaalit merkkaavat kehykselle temporaaliset reunat (ks. Goffman 1986, 251–252, 260–261). Nämä aika-tila-avaruuden rajat estävät maailmojen sekoittumisen. Oikeuttamisen maailmat tarvitsevat tämänkaltaisia kiinnekohtia ja ympäristöjä, joissa niiden periaatteet saavat esiintyä puhtaina, erillisinä ja kyseenalaistamattomina. Kaupunkitila on sikäli poikkeuksellinen, että siinä kehykset ovat erityisellä tavalla sekaisin: on vaikea sanoa missä yksi maailma loppuu ja toinen alkaa. Niiden yhteensovittaminen vaatii jatkuvaa työstämistä ja neuvottelua. Kaupungissa liikkuessa on oltava valmis nopeisiin ja yllättäviin kognitiivisiin uudelleenorientoitumisiin. Kaupungin suuren ärsykemäärän (Simmel 2005, 27–46) voi katsoa syntyvän, kun kohdattavat ihmiset ja asiat vaativat siirtymistä arviointikriteereistä ja –järjestyksistä toisiin. Tästä syystä havainnoinnin uudelleen suuntaaminen ja tulkintakehyksen vaihtaminen on yleensä lähes automaattista. Katu toimii oikeuttamisen maailmojen merkitysten näkyvänä ja objektiivisena kantajana, jonka pysyvyyteen voi luottaa.

Yhteen esineeseen tai tilaan voidaan liittää useampia kuin yksi maailma. Esimerkiksi auto voidaan liittää ja luokitella eri maailmoihin kuuluvaksi tilanteesta riippuen: ehkä ilmiselvintä on auton kuuluminen teollisuuden maailmaan – se valmistetaan tehtaassa ja se on arkielämää helpottava sekä tehostava väline. Autoilulla on kuitenkin merkitystä myös kansalaisuuden maailmassa. Alun perin autoilu ei ollut pelkästään tehokas ja toimiva liikkumistapa, vaan sen lisäämisen katsottiin 1950-luvulle asti olevan erityisesti osa alueellista oikeudenmukaisuutta lisäävää kansallista projektia, jossa auto toi fyysisesti syrjässä asuvat sosiaalisesti lähemmäs ja yhdisti ihmisiä asuinpaikasta riippumatta (Peltola 1995, 37–38). Sen lisäksi, että auto luo tasaveroisia liikkumisen mahdollisuuksia ja laajentaa yhteistä tilaa, se mahdollistaa yksityisessä tilassa pysymisen. Kodin maailmassa auton sisällä oleminen voi tuoda ajajalle kotoisen ja turvallisen tunteen, kun vieraiden vastaantulijoiden kanssa ei tarvitse olla tekemisissä. Auto on turvasatama, koti tai ainakin kodin jatke, jonka tuntee

hallitsevansa. (Kalanti 2001a, 95; Mitchell 2005.) Lisäksi autosta esineenä voi tulla itsessään henkilön kaltainen, siihen voi olla läheinen ja henkilökohtainen suhde.

Maineen maailma on liittynyt autoiluun Suomessa erityisesti maailmankuulujen rallikuljettajien kautta. Kun taitavat kuljettajat ovat ajaneet Suomea maailmankartalle, myös joillekin nuorille kuljettajille ajokykyyn on liittynyt kysymys maineesta. ”Menestymällä liikennetempuissa, takaa-ajoissa, kilpa-ajoissa ja koettelemuksissa juoppokuskina, nuori mies pystyy hankkimaan tai ylläpitämään jo saavutettua mainettaan”. (Vaaranen 2001, 140–144.) Lisäksi automerkit kilpailevat maineen maailmassa brändiensä arvostuksesta. Autoilija identifioi itsensä omaan automerkkiinsä (Boltanski & Thévenot 2006, 181) ja pyrkii puolustamaan ja vahvistamaan ihailun kohteensa mainetta – vaikuttamaan siihen, mitä muut siitä ajattelevat. Automerkkien brändit liittyvät myös markkinoiden maailmaan, jossa auto on myytävä tuote, jonka tarkoitus on tuottaa voittoja. Lisäksi autot pitävät markkinoita yllä mahdollistaessaan yhtäältä ihmisten kulun kodeistaan keskustoihin ja ostoskeskuksiin sekä toisaalta kulutustavaroiden kuljettamisen tehtaalta kauppoihin. Yksi auton tärkeimmistä alkuperäisistä tehtävistä Yhdysvalloissa oli kaupanteon mahdollistaminen – se oli väline, jolla maanviljelijät saivat vietyä tuotteensa maantieteellisesti etäisille markkinoille (Kline & Pinch 1996).

Ekologian maailmassa auto on perinteisesti ollut ongelma, mutta tekninen kehitys tekee siitä ympäristöystävällisemmän välineen. Auton merkitys inspiraation maailmassa ei ole kaikkein ilmeisin. Voidaan kysyä, voiko auto olla tehtaassa valmistettuna tuotteena on aidosti inspirationaalinen. Lisäksi autoilua suosivan kaupunkisuunnittelun vaikutusta kaupunkitilaan on pidetty yleensä tylsistävänä ja latistavana. Sen on katsottu yhdenmukaistavan kaupunkeja ja tekevän niistä luonteettomia epäpaikkoja (Noplace) (Jacobs 1961, 338–371; Baudrillard 1988). Silti itse auton ajaminen voi olla myös inspiroiva kokemus, auto ei ole pelkkä liikkumisen väline. Auto ei luo vapautta ainoastaan siksi, että se mahdollistaa esteettömän siirtymisen paikasta toiseen, vaan pelkkä auton ohjaaminen voi luoda tunteen vapaudesta ja energisoitumisesta koneen voimasta (Kalanti 2005, 27). Ajaessa voi saavuttaa flow-tilan ja vapaa liike voi antaa tilaa olla luova.[5]

[5] Esimerkiksi taiteilija David Hockneyn metodina on pitkään ollut etsiä luovaa tilaa vuoristossa musiikin tahtiin autoillen (Gabriel 1993). Lisäksi hän on suunnitellut värikkäitä taideautoja (Hockneypictures.com).

3.3 Kaupunki ja oikeuttamisen maailmojen tilallisuus

Kiistoissa osapuolten on vedottava yhteisesti jaettuihin moraalisiin periaatteisiin, joille on löydettävä myös tilalliset perusteet. Autokolarin, jota Boltanski ja Thévenot (1999) käyttävät esimerkkinä, satuttua osapuolet vetoavat oikeuttamisen maailmojen mukaisiin tapoihin esittää tila, ja risteysalue näyttäytyy erilaisena eri maailmoista katsottuna: Kansalaisuuden maailmassa se on tila, jossa kummallakin, esimerkiksi auton merkkiin katsomatta, on samat oikeudet. Teollisuuden maailmassa se on väylä, jonka tulee mahdollistaa tehokas liikennevirta. Kodin maailmassa risteysalueella vallitsevia liikennesääntöjä on noudatettava, koska niiden taustalla olevan auktoriteetin päätösvallan kunnioittaminen on kaikkien yhteinen etu. Esimerkiksi nämä maailmat, niiden kompromissit ja niiden mukaiset tilan kehystämisen tavat ovat kolariin joutuneiden yhteistä maaperää, jolle argumentit voi perustaa. Heidän on löydettävä yhteinen näkemys, joka auttaa heitä ymmärtämään ja hyväksymään kolaritilanteen ja sen asetelman samalla tavalla: kuka toimi väärällä hetkellä ja kuka oli väärässä paikassa. Tilalliseen kiistaan liittyvien argumenttien on oltava kaikkien hyväksyttävissä, mikä vaatii sitä, että tilaa on käytetty perusteltavissa olevalla tavalla. Tilannetta voi verrata siihen, että joku oikaisee jonossa ja etuilemalla rikkoo tilankäytön tasa-arvoisuuden sääntöjä, koska pitää itseään muita rikkaampana (markkinat) tai luovempana (inspiraatio). Koska nämä eivät perusteluina ole järkeviä, vaikuttaa hän oudolta ja mielipuolelta. (Boltanski & Thévenot 2006, 216, 224.)

Seuraavaksi esittelen, miten tilan voi kehystää eri oikeuttamisen maailmoissa. Hyödynnän Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) kuvausta maailmojen tilallisuudesta ja tulkitsen, miten tila tuotetaan ja luokitellaan erilaisten moraalisten periaatteiden perusteella.

3.3.1 Teollisuus

Teollisuuden maailmassa kaupunki on kuin tehdas tai konehuone – sen tehokkuutta, suorituskykyä, tuottavuutta, toimivuutta ja teknistä tasalaatuisuutta arvostetaan. Tila hahmottuu kolmiulotteisesti, akseleille projisoitavana, numeerisesti hallittavana geometrisenä kokonaisuutena, joka voidaan siirtää millimetripaperille ja asettaa ruudukkoon. Monimutkaista maailmaa ja tilaa voidaan jakaa, osittaa, hallita ja ilmaista matemaattisesti. Tavoitteena on luoda harmoninen organisoitu systeemi, teknisesti ennustettava rakenne, jossa kaikella on paikkansa. Vain teollisuuden maailmalle on ominaista loputon rationaalinen optimointi. (Boltanski & Thévenot 2006, 203–211.) Se on myös tilallista järkeistämistä ja tehostamista. Kaikelle on löydettävissä syy- ja seuraussuhteet, jotka voidaan pai-

kantaa ja sijoittaa tila-aika-avaruuteen. Lisäksi aika mahdollistaa suunnitelmat, tavoitteet, aikataulut ja deadlinet. Tähtäin on aina tulevassa: tarkoitus on jatkuvasti kehittyä ja tehostaa prosesseja. Kehitystä voidaan seurata kaavioista ja taulukoista. Kaiken toiminnan vaikutukset näkyvät jälkinä tilassa. (Mts. 204–208.) Teollisuuden maailmassa arvostetaan toteuttamisen mahdollisuutta ja realistisuutta. Tärkeä tapa kritisoida muita maailmoja on moittia niiden mukaisia ratkaisuja toimimattomiksi ja epärealistisiksi. (Mts. 210.)

Ihmisistä teollisuuden maailmassa arvostetaan eniten asiantuntijoita ja ammattilaisia, jotka tekevät tehokasta ja tuottavaa työtä. Vähiten arvostetaan ihmisiä, jotka eivät tuota mitään – työttömiä, ammattitaidottomia, passiivisia, vajaakykyisiä, epäpäteviä, motivoimattomia ja työhön sopimattomia. Tilaa muokataan ihmistyöllä. Inhimillisen kapasiteetin hukkaamista ja tehotonta hyödyntämistä yritetään välttää. Ihmisruumis on työkalu, jonka jatkeena muut välineet toimivat. Ruumis voidaan asettaa teollisen tarkkailun alle, sitä voidaan kehittää ergonomisesti ja tehtyä työn määrää voidaan arvioida kaloreissa (mts. 205–207). Teollisuuden maailman suhde ihmisruumiiseen on ongelma, koska koko maailma on helppo kiistää siksi, että se kohtelee ihmisiä kuin esineitä tai koneen osia, ainoastaan tuotantoprosessin objekteina (mts. 211).

Teollisuuden maailmassa on olemassa hierarkioita, jotka saattavat muistuttaa kodin maailmasta. Ne eivät kuitenkaan ole koskaan itseisarvoisia vaan palvelevat aina kokonaisprosessia. Hierarkiassa ylempänä olevia tarvitaan hallitsemaan kokonaisuutta ja vertikaalinen järjestys syntyy, koska on olemassa erilaisia kompetensseja suhteessa tuotantoprosessiin. (Mts. 206.) Tilallinen hierarkia, jonka ääripäät ovat keskusta ja periferia, luodaan ainoastaan siksi, että toimintojen paikallinen tiivistäminen on usein käytännöllistä. Täysin tasainen tila ei ole toiminnallisesti järkevää.

Teollisuuden maailmassa toimivuus on itseisarvo. Jos toimivuuden on tarkoitus tuottaa taloudellisia voittoja, on siirrytty markkinoiden maailman alueelle (mts. 205). Teollisuuden maailmassa resursseista saatu hyöty ei motivoi toimintaa vaan ainoa päämäärä on kehittää itse prosessia tehokkaammaksi. Lisäksi ympäristöllä ei ole itseisarvoa, kuten ekologian maailmassa, vaan hävikki, saasteet ja ympäristön huononeminen ovat merkkejä osaamattomuudesta ja kykyjen puutteesta (mts. 205).

3.3.2 Kansalaisuus

Kansalaisuuden maailmassa ei ole ihmisyksilöitä vaan kollektiivisia toimijoita. Ne tarvitsevat ympärilleen asioita, materiaalisia edustajia, objektivoituakseen ja saadakseen itselleen ”ruumiin, pysyvyyden ja läsnäolon”. Aineellinen olemassaolo tekee kansalaisuuden maailmasta konkreettisen ja näkyvän, kollektiiviset persoonat tulevat ilmi objekteissa. Aineellisia merkkejä ovat esimerkiksi järjestötilat tai äänestyskopit. (Boltanski & Thévenot 1999, 371–372; 2006, 185–188.) Kollektiiviset henkilöt vaativat itselleen aineellisen ja tilallisen ulkomuodon, jotta ne eivät jäisi pelkiksi abstraktioksi (ks. Lefebvre 1991, 53). Kansalaisuuden maailman huippuhetket ovat yhteisyyden, tapaamisen ja jäsenyyden hetkiä, jolloin suuri joukko ihmisiä kokoontuu samaan paikkaan esimerkiksi osoittamaan mieltään tai osallistuakseen kokouksiin. Yhteinen etu saa ihmiskollektiivin liikkeelle esimerkiksi äänestyksissä. (Boltanski & Thévenot 2006, 192–193.) Fyysinen läheisyys ja yhteinen läsnäolo vahvistavat kollektiivisen persoonan olemassaoloa ja tekevät siitä vaikeammin kiistettävän. Lisäksi julkinen tila on kansalaisuuden maailmalle elintärkeä (mts. 186), koska sen luonne määrittää kansalaisuuden luonteen (Mitchell 2005, 85). Se on kollektiivisen toimijan aineellinen koti. Julkinen tila, kuten tori, on avoin, rajaamaton ja jaettu tila. Joskus esimerkiksi kadusta voidaan tehdä väliaikaisesti kansalaistoiminnan ja kansalaisuuden maailman näyttämö, jolloin muut maailmat suljetaan ulkopuolelle. Näin käy esimerkiksi mielenosoituksissa ja kadunvaltauksissa.

Kansalaisuuden maailma vaatii jatkuvaa vahvistamista; ihmisten yksilöllisyyden ja oman edun tavoittelun vietit ovat niin vahvoja, että kollektiivisten persoonien olemassaolon puolustaminen on jatkuvaa kamppailua (Boltanski & Thévenot 2006, 190). Jollei yhteisöillä ole omaa tilaa tai siihen liittyviä esineitä ja instituutioita, niiden olemassa olo on helppo kieltää. Jos näin käy, jäljelle jää vain yksilöitä. Julkisen tilan suhteen vaarana on, että se muuttuu joko kaupalliseksi tilaksi eli liiketiloiksi, jolloin kansalaisuuden maailmaa uhkaa markkinoiden maailma, tai ihmisten henkilökohtaiseksi, yksityiseksi ja suljetuksi elintilaksi, jolloin kansalaisuuden maailmaa uhkaa kodin maailma (Sheller & Urry 2003). Kansalaisuuden maailman näkökulmasta auto aiheuttaa kollektiivisen ja julkisen tilan eroosion. Tämä on mahdollista siksi, että se houkuttelee yksilöt pysymään suojassa, omassa yksityisessä rauhassaan, turvassa vieraiden vaivaannuttavilta kohtaamisilta. Tämän kehityksen on pisimmälle jalostanut autoilusta ja koneista kiinnostunut funktionalismi: esimerkiksi Le Corbusierin visioissa koteihin pääsi suoraan sisään ajamalla (ks. Kalanti 2001a, 106). Kansalaisuuden maailmasta käsin tällainen sulkeutuminen on moraalisesti arveluttavaa.

Kodin maailmassa henkilökohtaisilla suhteilla on suuri merkitys, kun taas kansalaisuuden maailmassa niistä on vapauduttava, jottei läheisille annettaisi erityisoikeuksia. Tila ei jakaannu sisäkkäisiksi kehiksi, kuten kodin maailmassa – se ei jäsenny yhtäältä sisäpuoleksi, eli henkilökohtaisten suhteiden muodostamaksi lähipiiriksi, ja toisaalta vieraiden ja vähempiarvoisten ulkopuoliseksi. Sen sijaan kansalaisuuden maailmassa kaikki ihmiset, etäisyydestä riippumatta, ovat tärkeitä ja tasaarvoisia. Kodin maailmalle tyypilliset rajat ja esteet, jotka erottavat läheiset vieraista, on tehty poistettavaksi ja ylitettäväksi. Tarkoitus on laittaa esimerkiksi työläiset liikkeeseen, ylittää henkilökohtaisten suhteiden rajat ja tulla yhdeksi vahvaksi toimijaksi, joka edustaa kaikkia (Boltanski & Thévenot 2006, 187).

3.3.3 Koti

Kodin maailmassa ihmisten väliset suhteet ovat aina hierarkkisia. Arvostetaan sukupolvien ketjuja, perheitä, vanhempia ikäpolvia ja varsinkin isiä suhteessa nuoriin, naimattomiin ja perheettömiin. Jokaisen on tiedettävä paikkansa ja käyttäydyttävä sen mukaisesti. (Boltanski & Thévenot 2006, 164–178.) Nämä sosiaaliset hierarkiat heijastuvat myös fyysiseen todellisuuteen. On esimerkiksi kohteliasta antaa vanhemmille ihmisille tilaa linja-autossa ja isällä on oikeus istua pöydän päässä. Hyvät tavat ja kohteliaisuus ovat arvokkaita – luonnollisesta epäjärjestyksestä, huonokäytöksisyydestä ja vieteistä pyritään pääsemään eroon säännöin ja kasvatuksen keinoin (mts. 167). Tämä vaatii myös tilan järjestämistä, ihmisten on tunnettava säännöt ja osattava käyttäytyä oikealla tavalla. Tarvittaessa auktoriteetin on osoitettava heille heidän paikkansa ja laitettava heidät järjestykseen. (Mts. 176.) Ne, jotka kunnioittavat sääntöjä saavat olla kodin piirin sisällä ja ne, jotka eivät, suljetaan ulkopuolelle.

Kodin maailmassa on tärkeää luoda järjestyksen keinoin luottamuksen ilmapiiri (mts. 172, 175). Myös kaupunki voi olla paikka, jolla on kodinkaltainen sielu tai henki. Se on koti, joka tuntuu tutulta ja turvalliselta. Kansalaisuuden maailmaa edustava tila, kuten järjestötila, voi vaikuttaa kodin näkökulmasta persoonattomalta ja siksi kylmältä (mts. 255–257). Kodin maailmassa ei kyse ole niinkään tilasta vaan ennemminkin konkreettisista paikoista. Tila on abstrakti, muuttuva ja dynaaminen; paikkaan liittyy vakiintuneisuus, kuulumisen tunne ja pysyvyys – paikallaan oleminen (ks. Agnew 2002, 15–18).

Perinteillä ja paikkaan sitoutumisella on kodin maailmassa tärkeä rooli. Ajatellaan, että koti kuvastaa asujaansa ja uhkana on juurettomuus eli se, ettei olla kotoisin mistään. (Boltanski & Thévenot 2006, 171, 176). Side ja juuret paikkaan ovat tärkeitä. Ilman niitä ihminen on arvoton. Kodin maailman hierarkian pohjalla ovat ulkopuolisiksi määritetyt muukalaiset. Kun kansalaisuuden maailman vaikutus ylettyy kauas – ihmiset ovat yhtä arvokkaita, olivat he kaukana tai lähellä – kodin maailma asettaa arvoa läheisyydelle ja kotiseudulle. Tila jaetaan koteihin ja reviireihin, ja läheiset ja henkilökohtaiset suhteet ovat tärkeitä ja ulkopuolisia vierastetaan. (Mts. 164–178, 243.) Tila jäsentyy dikotomisesti oman kodin ja reviirin sisä- ja ulkopuoleen.

Kodin maailmaa voidaan kritisoida kansalaisuuden maailman näkökulmasta, koska siinä rajojen vetoa sekä ihmisten ja alueiden erottamista sisäpuolisiin ja ulkopuolisiin pidetään kyseenalaisena. Tämä vaikuttaa kansalaisuuden maailman tasaveroisuuden ja avoimuuden periaatteita kannattavista taantumukselliselta. Esimerkiksi kotimaan rajojen merkityksen korostaminen on heistä vanhahtavaa nationalismia. Massey (2008a) pohtii sitä, ”kuinka voimme pitää kiinni maantieteellistä eroa ja ainutkertaisuutta koskevista näkemyksistä – ja jopa juurtuneisuutta koskevista käsityksistä, jos ihmiset niin haluavat – olematta taantumuksellisia.” Hänen mukaansa ”erityinen ongelma tällaisessa tavassa määrittää paikkaa on, että se näyttää edellyttävän rajojen vetämistä. (--) alueen ympärille piirretty raja nimenomaan erottaa sisäpuolen ja ulkopuolen toisistaan. Tästä voi helposti tulla tapa, jolla rakennetaan vastakkaisuutta ’meidän’ ja ’muiden’ välille.” (Mas. 25–26.) Massey kritisoi kodin maailmassa arvostettavaa tapaa kiinnittyä paikkaan, kasvattaa juuret ja erottaa läheiset, omaa sukua olevat ihmiset muista. Tämä kritiikki on kansalaisuuden maailman näkökulmasta mielekästä, mutta kodin maailman periaatteiden mukaan mieletöntä.[6]

3.3.4 Inspiraatio

Boltanskin ja Thévenot’n (2006) mukaan tärkeää inspiraation kannalta on avoimuus ja kiinnostus uuteen. Tavoite on päästä eroon esimerkiksi teollisuuden maailman jäykästä realistisuudesta ja ra-

[6] Kodin maailmassa ei ole kyse sellaisista henkilökohtaisista suhteista esimerkiksi kotipaikkaan tai luontoon, joita ei voitaisi hyväksyä yleisiksi periaatteiksi. Esimerkiksi perinteiden ja hierarkioiden arvo on yhteisesti hyväksyttävissä. Hyvin henkilökohtaisissa perusteluissa ei ole kyse niin sanotusta julkisen oikeuttamisen kieliopista, jota tässä työssä eritellään, vaan niin sanotusta läheisten sidosten kieliopista, joka suomalaisissa kiistoissa on kuitenkin harvinainen. (ks. Thévenot 2011; Lonkila 2011; Eranti 2014, 25.) Aina kielioppien erottaminen analyyttisesti ei ole kuitenkaan kovin helppoa.

tionaalisuudesta. Inspiraation maailma ei ole suoraan aistein havaittavissa ja ulospäin nähtävissä. Sitä ei voi mitata tai hallita järjellä, vaan se perustuu tunteisiin. Tärkeitä ovat sisäiset, alitajunasta kumpuavat mielikuvat ja pyrkimyksenä on toteuttaa fantastisia haavekuvia. (Mts. 159–164.) Parhaimmillaan yllättävät ja mahtipontiset päiväunelmat ja visiot voivat konkretisoitua kaupungissa. Esimerkiksi arkkitehdit ovat luovimmillaan niitä, jotka työkseen irrottautuvat tavanomaisesta tavasta hahmottaa tila. Suunnittelutyö ei käytännössä ole aina kovin vapaata inspiraation näkökulmasta, vaan monet muiden maailmojen tosiasiat asettavat rajoituksia luovuudelle: rakennukset eivät voi olla epäkäytännöllisiä (teollisuus), liian kalliita (markkinat), erikoisia ja vanhan kanssa yhteen sopimattomia (koti), materiaaleja haaskaavia (ympäristö), yksityisiä ja suljettuja (kansalaisuus) tai liian erikoisia ja esoteerisia – suppealle piirille tarkoitettuja (maine) (ks. mts. 181).

Boltanski ja Thévenot (2006) määrittelevät inspiraation maailman perustuvan ainutkertaiselle neroudelle. Esimerkki inspirationaalisesta toimijasta on taiteilija, joka on kokenut jumalallisen kosketuksen. Hän on salaperäinen ja jopa outouteen asti erikoinen ja ainutlaatuinen. (Mts. 159–164.) Tässä tutkimuksessa inspiraation maailman määritelmää on jokapäiväistetty. Nerous ja jumalallisuus ovat inspiraation maailman lähtökohta, mutta sen ylimaallinen osa näkyy myös jokapäiväisessä muodossa. Kuka tahansa voi kokea henkisen nerouden aineellisessa ympäristössä ja tulla yllätetyksi ja inspiroiduksi. Kaupunki täyttyy parhaimmillaan yllättävistä ja ainutlaatuisista tiloista ja tilanteista. Tilan inspiroivuus liity vain sen luomisprosessiin vaan myös sen kokemiseen. Kokijan ei tarvitse olla itse luova taiteilija tai arkkitehti ymmärtääkseen inspiraation merkityksen. Jännittävä, värikäs ja elämyksellinen tila ruokkii tavallisenkin kaupunkilaisen mielikuvitusta. Sen sijaan tämän vastakohta, harmaa, tylsä, epäkiinnostava ja lattea tila tukahduttaa sitä. Kaupungissa kulutuksella on tärkeä rooli, joten inspiroituminen voi tapahtua ostamiseen liittyvien kokemusten kautta, maallisessa muodossa katumainosten äärellä tai kaupoissa. Toisaalta pelkkä vapaa liikkuminen, esimerkiksi autolla (Kalanti 2005, 26) tai jalan, voi olla luovaa toimintaa, joka on geometrisen, teollisen suunnittelun ja tilan hallinnan vastavoima (Certeau 1988, 91–93).

Inspiraation maailma perustuu tunteisiin ja siltä puuttuvat mittarit, joita muilla maailmoilla on, ja siksi sitä on vaikea tai jopa mahdoton objektivoida (Boltanski & Thévenot 2006, 159). Kyse oikeuttamisteoriassa on sellaisista moraalisista periaatteista, jotka eivät voi jäädä kenenkään subjektiivisten kokemuksen varaan, vaan joiden on oltava ainakin periaatteessa kaikkien hyväksyttävissä ja siten objektivoitavissa. Taiteilija ei voi paeta sellaiseen inspiraation sfääriin, joka on vain hänelle varattu, koska silloin ongelmaksi muodostuu, ketkä kuuluvat nerojen piiriin. Inspiraation maailma ei ole erottautumiskamppailun maailma (vrt. Bourdieu 1984), vaan kaikkien jakama ja kaikille po-

tentiaalisesti arvokas. Siksi inspiraation maailman maallistaminen ja arkipäiväistäminen on perusteltua. Kuka tahansa voi arvostaa tilan alkuperäisyyttä, nähdä neron haavekuvat ja tulla innoitetuksi. Se on osa yhteistä hyvää, mikä on oikeuttamisen kannalta olennaista. Tässä työssä inspiraatio ei siis merkitse harvojen, ”jumalan koskettamien” nerojen esoteerista leikkiä tilallisilla mielikuvilla, vaan tavallistenkin ihmisten tasolle tulevaa jännittävyyttä, kiinnostavuutta, houkuttelevuutta ja ainutlaatuisuutta.[7]

3.3.5 Markkinat

Markkinoiden maailmassa tilaa arvostetaan resurssina, joka luo vaurautta. Kaupunki on tila, josta tulee ottaa taloudellinen hyöty irti. Suuri osa kaupungilla nähtävillä olevasta, kuten kadunvarsien kaupat ja mainospinnat, kuuluvat markkinoiden maailmaan. Arvokkaita objekteja ovat myytävät tuotteet, joilla on vahva asema markkinoilla. Arvostettuja toimijoita ovat rikkaat ihmiset, jotka omistavat korkealuokkaisia luksustuotteita. (Boltanski & Thévenot 2006, 196.) Esineiden lisäksi myös tilan voi omistaa ja siitä voi tehdä yksityistä. Haltuun otettu tila mahdollistaa taloudelliset voitot.

Mitä avoimempi tila on tavaralle, työvoimalle ja rahalle, sen suuremmat ovat potentiaaliset voitot. Markkinoiden maailman tila on parhaimmillaan, niin paikallisella kuin globaalillakin tasolla, rajoittamaton. (Mts. 197.) Globaali tila pyritään tiivistämään niin, etteivät etäisyydet hidasta markkinoiden kehitystä. Tämä mahdollistaa tilan maksimaalisen taloudellisen hyödyntämisen, kun esimerkiksi tavarat virtaavat nopeasti tehtaalta kaupan kautta kuluttajalle. Markkinoiden maailmaan sekoittuu tällöin teollisuuden maailman elementti, joka tehostaa voiton tavoittelua. Teollisuuden maailmassa tavoitteena on kuitenkin tasainen ja ennustettava kehitys, eikä välittömästi saatavat voitot.

---

[7] Inspiraation maailman vastine poliittisen filosofian historiassa on Boltanskin ja Thévenot’n (2006) mukaan Augustinuksen Jumalan kaupunki (The City of God). Heidän mukaansa ”Augustinus käyttää kaupungin käsitettä metaforisessa merkityksessä: Jumalan kaupunki ei ole ainoastaan maailmamme ulkopuolella vaan maallisen kaupungin täydellinen vastakohta”. Todellisuudessa Jumalan ja Ihmisen kaupungit eivät ole erillisiä, vaan ne ovat molemmat läsnä maallisesti. (Mt. 83.) Tässä työssä tarkoitus on tutkia Jumalan kaupungin, jumalaisen armon heijastumista tämän puoleiseen, konkreettiseen kaupunkiin.

Markkinoiden maailmassa kodin maailman perinteillä eikä läheisillä ihmissuhteilla ole merkitystä, koska voitot ansaitaan aina nykyhetkessä ja ihmiset ovat omaa etuaan tavoittelevia, irrallisia yksilöitä. Oman edun tavoittelusta seuraa markkinoiden maailman periaatteiden mukaan eniten niin yksilönvapautta kuin yhteistä hyvää. Kuka tahansa saa käydä kauppaa kenen tahansa kanssa, kunhan syntyy voittoja, eikä yhteistyö siis rajoitu lähipiiriin. (Mts. 198–200.) Paikallisuudella ei ole merkitystä, ja markkinat pyrkivät poistamaan tavaroiden, työvoiman ja rahan vapaan liikkeen estävät rajat. Kapitalismi pyrkii rikkomaan traditiot ja ylittämään niiden ylläpitämät mentaaliset sekä erityisesti fyysiset esteet, jotta se voisi kasvaa ja levitä (Ilmonen 2007, 183). Yritykset eivät ole lopulta tilivelvollisia yhteisöille paikkakunnilla, josta ne ovat kotoisin. Silti liikeyritys ja kauppa voivat olla arvostettuja kodin maailmassa, jos ne ovat muodostuneet ajan kuluessa osaksi paikallista perinnehistoriaa, eivät ole muuttaneet voittojen perässä muualle ja ovat synnyttäneet tiiviitä paikallisia työyhteisöjä.

3.3.6 Maine

Maineen maailmassa suuruus merkitsee tunnettuutta ja näkyvyyttä – tärkeää on hallita julkista mielipidettä ja herättää huomiota. Ratkaisevaa on se, mitä muut ajattelevat. On sitä parempi mitä suurempi joukko tietää ja tunnistaa esimerkiksi ihmisen, yrityksen tai paikan. Tärkeintä on tulla havaituksi – olla näkyvä ja kuuluisa. Julkisuuskuvaa tulee kirkastaa ja hallita. (Boltanski & Thévenot 2006, 179–180.) Paikasta, kuten kaupungista, voi tulla tunnettu, jos sen brändiä rakentaa oikealla tavalla. Kiinnostavat, suuren kokoluokan rakennusprojektit, ikoniset maamerkit ja kaikkien tietämät nähtävyydet ovat keino kasvattaa tunnettuutta ja luoda positiivisia mielleyhtymiä. Nämä kaupungin ulospäin suunnatut aineelliset merkit on saatava mahdollisimman suurten joukkojen tietoisuuteen. Unelma on, että huomio herää kaukana, jopa ulkomailla asti. Se, että oma kaupunki on tunnettu maailmalla, hivelee jokaisen itsetuntoa. Onnistunut rakennusprojekti saattaa niin sanotusti nostaa Tampereen maailmankartalle. Kun tulee suurten joukkojen havaitsemaksi ja tuntemaksi, on maineen näkökulmasta enemmän olemassa. Tila ei ole julkinen maineen maailmassa siinä mielessä, että se olisi yhteinen ja jaettu, kuten kansalaisuuden maailmassa, vaan siksi että se herättää julkisuutta. Maineen maailmassa arvostetaan julkisuuden henkilöitä, jotka ovat toimijoita julkisuuden tilassa.

Aineellisia välineitä maineen kasvattamiseksi ovat esimerkiksi markkinointimateriaalit, joiden avulla on tarkoitus levittää tietoa ja muistuttaa kohteen olemassaolosta. Yleisö on yhtä aikaa vastaanot-

taja että toimija. Se ottaa viestin vastaan, laittaa sen eteenpäin ja levittää kuulemaansa. Kuuluisuutta yritetään saada kiirimään mahdollisimman laajalle ja kauas. Pahinta maineen maailmassa on se, että kukaan ei tunnista tai tunne toimijaa eikä tieto siitä leviä. Tällöin se unohtuu, muuttuu pieneksi ja katoaa, eikä sitä ole enää maineen näkökulmasta olemassa. (Mts. 182–185.)

3.3.7 Ekologia

Ekologian maailmassa luonnolla on itseisarvo, joka on kaikkien ihmisten hyväksyttävissä. Vaikka kaupunkia voidaan pitää luonnon vastakohtana, tunkeutuu luonto tiiviimpienkin ihmisasutusten sisälle. Tämä voi tapahtua joskus liiankin konkreettisesti, kun esimerkiksi petoeläimet eivät pysy poissa ihmisen elinpiiristä (ks. Peltola & Åkerman 2012). Yleensä luonnon elementit tekevät rakennetusta ympäristöstä kuitenkin viihtyisämmän. Pahin ongelma on saaste, joka voi olla aineellista, esimerkiksi pakokaasujen hiilidioksidia – ainetta väärässä paikassa – tai aineetonta, kuten melua. Vaikkei ääni jää luontoon, voi esimerkiksi autotie aiheuttaa käytännössä katsoen pysyvää haittaa ympäristölle ja lähellä asuville ihmisille. Suojeltava ympäristön osa voi olla paikallinen luonnon alue, kuten puisto, tai laaja kokonaisuus, kuten ilmasto.

Ekologian maailma liittyy tarpeeseen suojella luontoa ihmisen vaikutuksilta. On havaittu, että ympäristö ei jää enää toiminnan seurausten ulkopuolelle, neutraaliksi ympäristöksi. Luonnosta on tullut uudella tavalla yhtäältä toiminnan kohde ja toisaalta itse toimijan kaltainen, kun se reagoi arvaamattomasti. Luonto on aina vaikuttanut ihmiseen, joka voi mitään esimerkiksi sille, että talvi ohjaa hänen mahdollisuuksiaan. Ekologian maailman kannalta olennaista ei kuitenkaan ole luonnon (vuodenajat, sää, maantiede) vaikutus ihmiseen vaan se, miten luontoon vaikutetaan, esimerkiksi talveen ilmastonmuutoksen kautta. Ekologian maailman perustana toimiva ajatus ihmisen vaikutuksesta luontoon on verrattain uusi, minkä vuoksi ekologian maailma on vakiintunut osaksi oikeuttamisteoriaa vasta myöhemmin, muiden maailmojen jälkeen (Thévenot, Moody & Lafaye 2000; vrt. Latour 2003).

4 Aineisto ja menetelmät

Tässä luvussa esittelen tutkimuksen aineiston ja sen analysointimenetelmät. Kuvailen ensiksi viestiketjuja erilaisten tunnuslukujen avulla: selvitän esimerkiksi kuinka paljon kommentteja on julkaistu. Sitten esittelen, millaisia aineistoja aikaisemmin oikeuttamisteoriaa soveltavissa tutkimuksissa on käytetty. Vertaan nettiaineistoa erityisesti lehtiuutisaineistoihin siksi, että niitä on käytetty aikaisemmissa tutkimuksissa eniten, ja myös siksi, että keskustelu Aamulehden nettifoorumilla täydentää olennaisesti painetussa lehdessä julkaistuja uutisia. Se päästää kaikki osallistumaan uutisen alle syntyvään keskusteluun. Lisäksi selvitän, millaisen neuvottelun käyttämäni aineistolähde, Aamulehden nettifoorumi, sille tyypillisiltä teknisiltä ominaisuuksiltaan mahdollistaa, eli mikä merkitys on esimerkiksi sillä, että keskustelu käydään kasvottomasti ja nimettömästi tai sillä, ettei keskustelussa esimoderaatiosta huolimatta ole tiukkaa portinvartijaa. Tarkastelen myös sitä, miten dialoginen Aamulehden nettikeskustelufoorumi on, ja miten keskustelu pysyy aiheessa. Lisäksi arvioin nettikeskustelulle tyypillisen tarkoituksellisen provosoinnin eli trollauksen merkitystä.

4.1 Aineisto

Tutkimuksen aineisto koostuu viidestä Aamulehdessä ja sen Internet-sivuilla julkistetun uutisen alle syntyneestä viestiketjusta. Artikkelit ovat ”Jopa bussit saatetaan häätää pois Hämeenkadulta” (Aamulehti.fi 6.5.2011, myöhemmin AL1), ”Hämeenkadun suunnitelma kiihdyttää: Puretaan keskusta ja puita tilalle” (Aamulehti.fi 9.5.2012, myöhemmin AL2), ”Kauppakamari haluaa Tampereelle kunnon kävelykeskustan ilman busseja” (Aamulehti.fi 3.2.2013, myöhemmin AL3), ”’Tarpeetonta hyvän kadun tuhlausta’ – Näin kommentoitiin Hämeenkadun muutosta kävelykaduksi” (Aamulehti.fi 29.3.2013, myöhemmin AL4) ja ”Päätös syksyllä: Loppuuko autoilu Hämeenkadulla?” (Aamulehti.fi 17.8.2013, myöhemmin AL5).[8]

Kommentteja kaikissa viestiketjuissa on yhteensä 1175. Yhden päivän aikana on julkaistu kaikissa ketjuissa keskimäärin noin 30 viestiä, vaikka keskustelu hidastuu loppua kohden. Alun kiivautta kuvastaa se, että ensimmäisen vuorokauden aikana viestejä kaikissa ketjuissa on julkaistu keskimäärin 107 kappaletta. (Taulukko 1). Nämä luvut kertovat siitä, miten paljon nopeammin dialogi kehit-

[8] Kaikki kommentit esitetään nimettöminä. Tästä eteenpäin aineisto-otteiden yhteydessä ilmoitan pelkästään viestiketjun lyhenteen.

tyy kuin esimerkiksi sanomalehden yleisönosastossa. Toisaalta keskustelu ei myöskään kestä kovin pitkään. Pisin ketju (AL3) jatkuu kymmenen päivää, kunnes kommenttien julkaisu loppuu kokonaan.

Viestiketjun otsikko	**Viestien määrä**	**Viestejä ensimmäisen vuorokauden aikana**
AL1: Jopa bussit saatetaan häätää pois Hämeenkadulta (Aamulehti.fi 6.5.2011)	251	141
AL2: Hämeenkadun suunnitelma kiihdyttää: Puretaan keskusta ja puita tilalle (Aamulehti.fi 9.5.2012)	45	43
AL3: Kauppakamari haluaa Tampereelle kunnon kävelykeskustan ilman busseja (Aamulehti.fi 3.2.2013)	299	111
AL4: ”Tarpeetonta hyvän kadun tuhlausta” – Näin kommentoitiin Hämeenkadun muutosta kävelykaduksi (Aamulehti.fi 29.3.2013)	228	111
AL5: Päätös syksyllä: Loppuuko autoilu Hämeenkadulla? (Aamulehti.fi 17.8.2013)	352	129
Yhteensä	**1175**	**535**

Taulukko 1. Viestien määrät viestiketjuissa

Aamulehden nettifoorumi on tila, jossa käydään avointa ja helposti lähestyttävää keskustelua ajankohtaisista paikallisista aiheista. Se kokoaa tehokkaasti yhteen erilaisia ihmisiä. Nettifoorumin suuri merkitys ja kaupunkilaisten laaja osallistuminen sillä käytävään keskusteluun on huomioitu myös Aamulehden paperiversiossa (Aamulehti 6.12.2013; 8.12.2013).

Internetiin demokratian luomisen välineenä on alettu alun innostuksen jälkeen suhtautua varauksella ja muun muassa e-etuliite on kärsinyt inflaation (Ridell 2009, 11; Hindman 2009). Internetin mahdollisuuksien ylistäminen tai kiistäminen on kuitenkin turhaa, koska verkkoareenat ovat keskenään erilaisia eikä mitään kaikkia koskevia johtopäätöksiä voida vetää (Pietilä 2001, 21). Erilaiset palstan suunnitteluun ja muotoiluun liittyvät valinnat vaikuttavat verkkotilaan sekä foorumeilla käytävän neuvottelun luonteeseen ja tasoon (Wright & Street 2007; Wilhelm 2000, 34–35). Esimerkiksi aktiivinen keskustelun järjestäminen voi saada argumentit kohtaamaan toisensa paremmin (Pietilä

2000). Siksi on tärkeä tarkastella sekä Internetin yleisiä, että yksittäisten nettifoorumien erityisiä teknisiä vaikutuksia keskustelun luonteeseen ja oikeuttavuuteen.

Virtuaalisuuden on esitetty muuttavat ihmisten välisen kommunikoinnin luonnetta. Lopulta sillä, että keskustelu on virtuaalista, ei ole kuitenkaan suurta merkitystä. Ridellin (2003) mukaan on turha korostaa nettitilan virtuaalisuutta ja kasvotusten tapahtuvan kommunikaation aktuaalisuutta. Verkon tilat voidaan rinnastaa fyysiseen tilaan ja nähdä niiden elimellinen suhde aktuaalisiin paikkoihin. Netissä käydään keskustelua siitä, millaiseksi aineellinen ja arkinen maailma muokataan. Siellä voidaan kuvitella ja testata eri suunnitelmavaihtoehtoja. (Ma.) Virtuaalinen on siis todellista: yhtäältä konkreettinen fyysinen ympäristö, tila ja esineet tulevat väistämättä virtuaalisten keskustelujen aiheiksi, toisaalta virtuaalinen maailma määrittää sitä, miten ymmärrämme aineellisen elinympäristön (ks. Boyer 1996, 9–10, 17). Virtuaalinen ja aktuaalinen todellisuus kietoutuvat yhteen, eikä elämä ole siirtynyt nettiin.

Vaikka Internet vaikuttaa kaikille avoimelta, ei tekniikka ole kaikkien saatavilla tai sitä ei osata käyttää (Baek, Wojcieszak & Delli Carpini 2012; ks. Mann & Stewart 2000, 31–37). Silti Internet auttaa ylittämään ihmisten välisiä fyysisiä etäisyyksiä ja esteitä (Stromer-Galley 2003; Seymour 2001, 161). Varsinkin Suomessa, jossa tietokoneiden käyttö on hyvin yleistä ja etäisyydet voivat olla välillä suuria, Internet mahdollistaa laajemman osallistumisen julkiseen keskusteluun.

4.1.1 Aikaisempien tutkimusten aineistot – oikeuttaminen julkisen keskustelun eri foorumeilla ja tasoilla

Julkista keskustelua käydään monilla foorumeilla ja tasoilla. Julkisen oikeuttamisen prosesseja tutkittu monenlaisin menetelmin ja aineistoin: on kerätty etnografista aineistoa tarkkailemalla todellisia ihmisten välisiä neuvotteluja paikan päällä erilaisissa tilanteissa, esimerkiksi kokouksissa tai mielenosoituksissa (Luhtakallio 2012, 22), on haastateltu tavallisia ihmisiä (Majamäki & Pöysti 2012) tai asiantuntijoita (Ylönen 2011), on käytetty uutis- ja yleisönosastoaineistoja (Huikuri 2011; Luhtakallio 2012; Ylönen 2011), mainoksia (Lehtonen & Liukko 2010), asiakirjoja (Ylönen 2011) ja asukkaiden kaavoitusprosessissa jättämiä kirjallisia mielipiteitä (Eranti 2014). Aineistoilla on erilaisia vahvuuksia ja rajoituksia ja ne kuvaavat oikeuttamisprosessien eri puolia, joista on oltava tietoinen, jotta tutkimustuloksia voisi verrata toisiinsaJulkisen oikeuttamisen tutkimuksessa sano-

malehdet, erityisesti uutiset, ovat olleet ehkä yleisin aineistolähde. Ne eroavat olennaisesti netissä julkaistun uutisen alle syntyneestä keskustelusta. Luhtakallio (2012) on vertaillut paikallisdemokratian luonnetta Suomessa ja Rankassa ja käyttänyt muun muassa sanomalehtiaineistoja. Hänen mukaansa niiden rajoite on pysähtynyt kuva elävistä ja polveilevista oikeuttamisprosesseista, joissa yhteisö etsii oikeaa, yhteistä suuntaa. (Mts. 155, 171.) Tässä työssä tarkasteltu nettifoorumi on sanomalehden uutisia ja yleisönosastoa elävämpi ja kollektiivisempi kokonaisuus. Nettikeskustelu antaa sanomalehteä elävämmän kuvan julkisesta mielipiteen muodostumisesta, koska keskustelu-ketjut ovat avoimia ja kehittyvät sekä muuttuvat kaikkien osallistujien yhteistyönä.

Huikuri (2011) on asettanut tutkimuksessaan vastakkain ilmastokeskustelut Suomessa ja Intiassa. Hän on kerännyt aineistonsa Helsingin Sanomista ja The Time of Indiasta. Hänen mukaansa median toiminnassa ja tulkinnassa on erilaisia tasoja ja siksi on tärkeä tarkentaa, millä niistä liikutaan. Media sijaitsee monitasoisesti yksityisen ja julkisen välillä: ensimmäisessä vaiheessa toimija tulkitsee maailmaa ja muodostaa siitä mielipiteen, toisessa toimittaja kirjaa sen ylös ja viestii eteenpäin median välityksellä, viimeisenä lukija tulkitsee toimittajan viestin ja muodostaa siitä jälleen oman käsityksen. Huikuri käyttää sanomalehtiaineistoa, jonka avulla päästään tarkastelemaan toista tasoa eli toimittajan havaintojen ja huomioiden tasoa. (Ma.) Nettifooruumilla ollaan sen sijaan lähempänä ensimmäistä tasoa, jolla toimija tulkitsee maailmaa ja muodostaa siitä mielipiteen. Niin kirjoittajat kuin lukijatkin ovat yksityisiä ja anonyymejä ihmisiä, jotka eivät ensisijaisesti edusta mitään virallista tahoa, eivätkä ole instituutioiden, tässä erityisesti median, palveluksessa.

Vaikka Internetissä kierrätetään osin jo vakiintuneita oikeutuksia, monet eivät ole ainakaan vielä saavuttaneet virallista, legitiimiä asemaa ja yleistä tunnustusta. Sanomalehteen päässeet mielipiteet ovat yleensä viimeistellympiä, auktorisoidumpia ja testatumpia. Lisäksi netti antaa mahdollisuuden henkilökohtaisempien tunteiden, kokemusten ja perusteluiden esittämiselle. Yleisönosastossa ja uutisissa sanoman tulee olla muotoiltua ja nojautua jo yhteisesti tunnustettuihin periaatteisiin ja perustelutapoihin, kun taas netissä ilmaisu on vapaampaa ja argumenttien testaaminen kokeellisempaa. Lisäksi kieli on netissä epämuodollisempaa ja kommunikointi välittömämpää kuin painetussa muodossa (Landert ja Jucker 2001).

4.1.2 Kasvottomuus ja nimettömyys nettikeskustelussa

Aamulehden keskustelufoorumin kasvottomuus vähentää pelkoa erimielisyyksien aiheuttamista konflikteista, jolloin omat mielipiteet voi esittää vapaammin (ks. Bargh & McKenna & Fitzsimons 2002). Kun ulkoiset merkit eivät paljasta keskustelijan taustaa, kuten sukupuolta, ikää tai etnisyyttä, ei osallistujia ja heidän kommenttejaan voi lokeroida tukeutumalla yksinkertaistaviin stereotypioihin (McKenna & Bargh 2000). Anonyymissä nettikeskustelussa luotettavuus rakennetaan keskustelun kuluessa, kun ei voi viitata omaan asemaan ja käyttää sitä argumentoinnin tukena – kasvottomuus asettaa osallistujat tasaveroiseen asemaan.

Nettikeskusteluun on helppo tulla mukaan nimettömänä ja kasvottomana. Tästä kuitenkin seuraa myös se, että poistuminen on helppoa. Internetin kykyä auttaa rationaalisen lopputuloksen saavuttamisessa on epäilty esimerkiksi siksi, ettei argumentointia tarvitse viedä loppuun asti. Osallistumiskynnys keskusteluun on liiankin matala. Poistuminen on vaivatonta, jos oma tilanne alkaa vaikuttaa kestämättömältä. Kasvotusten tapahtuva keskustelu pakottaa sen sijaan viemään perustelut loppuun. Yhteinen lopputulos on todennäköisempi, koska paikalta häviäminen ei onnistu yhtä helposti kuin tietokoneen tai selaimen sulkeminen. (Loveland & Popescu 2011, 697.) Pelkkä nimimerkki voi synnyttää tarpeen olla johdonmukainen ja varjella mainetta palstalla, jossa keskustelua käydään pidempään. Nimettömyydestä seuraa myös se, ettei kommentteja voi käsitellä vaateina, koska niiden esittäjä ei ole tiedossa (vrt. Luhtakallio & Ylä-Anttila 2011).

Kasvokkain ihmiset keskustelevat ja viettävät aikaa useimmin itsensä kaltaisten kanssa. Aamulehden nettifoorumi sen sijaan mahdollistaa erilaisista konteksteista tulevien, tavallisten kaupungista ja liikenteestä kiinnostuneiden, ei-asiantuntijoiden kohtaamisen. Esimerkiksi sosioekonomisen aseman tai poliittisen ideologian suhteen toisistaan eroavien kohtaaminen netissä on todennäköisempää kuin muualla (Wojcieszak & Mutz 2009). Siksi syntyy helposti rajanvetokamppailuja ”meidän ja muiden” välille (Perrotta 2006, 260–261). Jos näin ei olisi ja palsta olisi samanmielisille ihmisille, oikeutusten koettelu olisi yhtäältä helpompaa ja toisaalta vähemmän hyödyllistä, koska vastaargumentteja ei välttämättä nousisi. Tällöin niin sanotusti saarnattaisiin käännytetyille ja jotkin maailmat voisivat saavuttaa monopoliaseman. Aamulehden nettifoorumilla ovat sen sijaan kaikki maailmat läsnä, koska tekniikka mahdollistaa hyvin eritaustaisten ihmisten kokoontumisen tärkeän aiheen ympärille.

4.1.3 Esimoderointi ja portinvartijat

Aikaisemmin Ridell (2009) ja Pietilä (2000; 2001; 2002) ovat tutkineet Tampereen kaupunkitilaan liittyvien paikalliskiistojen ja erilaisten keskusteluareenoiden suhdetta. He ovat tarkastelleet Tammerkosken yläjuoksulle suunnitellun Koskenniskan siltaan liittyvää keskustelua Aamulehdessä. Tutkimuksessa lehti ei antanut kaikille toimijoille tasapuolisesti tilaa ja mahdollisuutta tuoda argumenttejaan esille, eikä siis edistänyt kansalaisten osallistumismahdollisuuksia tai kansalaisdemokratiaa. (Ma.) Nettifoorumi tarjoaa laajemman osallistumisen keskusteluun, koska sillä ei ole vahvaa toimittaja-portinvartijaa kuten lehdellä, mikä edistää kaikkien osallistumista.

Aamulehden uutiset ja nettifoorumi täydentävät toisiaan. Näistä nettifoorumi on demokraattinen siinä mielessä, että vaikka se esimoderoidaan, eli kommentit luetaan ennen julkaisua ja asiattomuudet karsitaan, on julkaistuja kommentteja ja esille pääseviä mielipiteitä huomattavasti enemmän kuin sanomalehden yleisönosastokirjoituksissa tai uutisissa. Moderoinnista huolimatta seula sille, kuka pääsee netissä julkiseen mediatilaan, ei ole yhtä tiivis kuin perinteisessä mediassa, jossa palstatilaa on rajattu määrä – netissä tila ei lopu kesken. Kommentteja on viestiketjuissa julkaistu ensimmäisen vuorokauden aikana keskimäärin yli sata kappaletta (taulukko 1), mikä kertoo paljon nettifoorumin ja sanomalehden eroista. Lisäksi lehdessä toimittajat jakavat palstatilan ja siksi päättäjät ja asiantuntijat pääsevät usein eniten ääneen. He eivät aina toimi kriittisinä tiedon käsittelijöinä vaan tyytyvät välittämään ja sitä kautta yleistämään vallassa olevien näkökulman (ks. Ridell 2009). Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) oikeuttamisteorian vahvuus on sen kyvyssä selittää monipuolisesti asiantuntijoiden argumenttien lisäksi tavallisten ihmisten antamaa kritiikkiä, jota Aamulehden keskustelufoorumilla on valtavasti.

Vaikka netissä voi vapaasti esittää omia näkemyksiään – kun kunnon portinvartijoita ei ole – on eri asia, kuunteleeko ja kuuleeko niitä kukaan (Hindman 2009, 16–19). Netissä keskusteluun osallistujia on paljon suhteessa lukijoiden määrään. Sen sijaan esimerkiksi lehden yleisönosastossa keskustelijoita on vähän suhteessa yleisön kokoon. Vaikka yksilöt pääsevät tasaveroisesti mukaan nettikeskusteluun, hukkuu tavallisen osallistujan kommentti helposti loputtomaan verkkotilaan, eikä lopputulos olekaan niin demokraattinen kuin alun perin olisi luullut. Kommenttien määrä on yleensä nettikeskustelufoorumeilla valtava ja kaikkien niiden läpilukeminen voi olla suuri urakka, kuten olen tutkimusta tehdessäni havainnut.

4.1.4 Dialogisuus ja monologisuus

Se, että netissä aikaero kommentin kirjoittamisen ja julkaisemisen välillä on pieni, mahdollistaa lähes reaaliaikaisen vuoropuhelun. Tästä syystä netissä dialogisuus on yleisempää, kun taas esimerkiksi painettujen lehtien yleisönosastopalstoilla monologisuus on hallitseva piirre. (Pietilä 2001, 20; Landert & Jucker 2011, 1429.) Keskustelu sanomalehden välityksellä on hidasta, katkonaista ja vaikeasti seurattavaa – argumentit kohtaavat huonosti (Luhtakallio 2012, 171; ks. Ridell 2009). Pietilän (2001) mukaan netissä vaikuttaakin vuorovaikutusnormi, joka vaikeuttaa toisen kommenttien sivuuttamista ja siksi nettikeskustelu muistuttaa jossain määrin kasvokkaisviestintää. Sen sijaan esimerkiksi ”yleisönosaston roolijako on selvä: kansalaiset kysyvät ja asiantuntijat ja päättäjät vastaavat – jos vastaavat”. (Mas. 24–25.) Lisäksi Pietilän (2002) mukaan ”keskustelu verkossa on hyvin erilaista kuin lehdistössä: kun lehdissä useinkin ’keskustellaan’ varsinaisesti keskustelematta eli reagoimatta toisten sanomisiin, verkkofoorumeilla keskustelu on pitkälti sitä, mitä sillä yleensä tarkoitetaan.” (Mas. 142.)

Se, ettei toisten kommentteihin voi vastata Aamulehden nettifoorumilla suoraan ja erillisesti, vaan kaikki kommentit menevät samaan yhtenäiseen ketjuun, vähentää kuitenkin palstan dialogisuutta. Erillisiä keskustelun juonteita tai haaroja ei synny. Siksi kiinnostavat vuoropuhelun kulut katkeavat helposti, jos kuka tahansa tarkoituksella tai tarkoituksetta tunkeutuu kommentoijien väliin ja vaihtaa puheenaihetta. Aiheesta poikkeaminen ei ole yleistä kuitenkaan siksi, että tutkitun Aamulehden foorumin keskustelu on syntynyt aina uutisen alle, mikä luo sille seuraamista helpottavan, ymmärrettävän rakenteen. Vaikka autottomaan kaupunkiin liittyvää keskustelua on käyty muuallakin, Suomessa sekä maailmalla, ja Internetin käyttäjät kaikkialla ovat periaatteessa kykeneviä osallistumaan keskusteluun, Aamulehden nettikeskustelufoorumin aiheiden paikallisuus rajaa osallistujia ja keskittää aineiston sisältöä. Virtuaalisella keskustelulla on fyysiset puitteet, mikä rajoittaa osallistumista mistä tahansa. Sidos fyysiseen ympäristöön strukturoi keskustelua, jolloin kommentit kohtaavat useammin ja dialogisuus lisääntyy. Nettikeskustelu ei aina kuitenkaan tunnu kulkevan mihinkään tiettyyn suuntaan, vaan samat argumentit toistuvat aina uudelleen (ks. Pietilä 2001). Tämä ei ole ongelma tutkimukseni näkökulmasta siksi, että Botanskin ja Thévenot’n (1999; 2006) oikeuttamisteoria ei pyri selvittämään, miten rationaaliseen lopputulokseen päästään (vrt. Habermas 1984) vaan se ainoastaan antaa keinoja analysoida keskustelussa käytettyjä argumenttityyppejä.

4.1.5 Trollaus ja identiteettien epäluotettavuus

Trollaus eli vastapuolen tahallinen provosointi on helppoa netissä, koska kasvottomuuden vuoksi toisen harhaan johtaminen on helpompaa ja keskustelun kehys on altis vääristelylle. Silti ärsyttäminen ja vääristely ovat mahdollisia kasvotustenkin. Monenlaiset käyttäytymissäännöt pätevät henkilökohtaisessa vuorovaikutuksessa, mutta anonyymi kommunikaatio mahdollistaa toisen loukkaamisen (Loveland & Popescu 2011, 685). Aamulehden nettifoorumilla esimoderointi poistaa pahimmat, ainoastaan toista loukkaamaan tarkoitetut kommentit. Sillä, ovatko virtuaaliset identiteetit tosia vai epätosia, ei oikeuttamisteorian näkökulmasta ole merkitystä vaan sillä, miten mielipiteet perustellaan. Keskustelijoiden taustoja ei tarvitse pyrkiä arvioimaan, vaan voi keskittyä eksplisiittisiin argumentteihin ja oikeuttamisyrityksiin. Netissä oikeuttamiskeinoihin kuuluvat toisen pilkkaaminen, sarkasmi, liioittelu, provosointi ja riidan haastaminen, eli fleimaus. Kun käyttää nettiaineistoa, ei voi olla varma siitä, että keskusteluun osallistujat muodostaisivat kattavan otoksen tamperelaisista. Siksi tuloksia ei voi yleistää. Se ei ole kuitenkaan yleensäkään laadullisen tutkimuksen tavoite, vaan tarkoitus on tuoda esille erilaisia asiantiloja, jotka tässä tutkimuksessa liittyvät siihen, miten moninaisilla tavoilla tila voidaan kehystää kiistatilanteissa.

Vaikka näkyvät eleet ja kehonkieli voivat selventää kommunikaatiota, lisätä luottamusta ja mahdollistaa henkilökohtaisempien asioiden käsittelyn (ks. Irvine, Drew & Sainsbury 2013; Seymour 2001, 161–162), myös kasvottomuuden on katsottu tarjoavan osallistujille mahdollisuuden olla rehellinen ja aito oma itsensä (Bargh, McKenna & Fitzsimons 2002). Kasvoton ja nimetön nettiyhteys voi luoda uskallusta paljastaa jotain, mitä ei kasvotusten kerrottaisi. Neuvottelu tapahtuu rehellisesti, ilman itsesensuuria, vähemmän sosiaalisesti toivottavilla tavoilla. (ks. Tourangeau & Yan 2007; Kreuter, Presser & Tourangeau 2008.) Nettiaineisto tuo mahdollisesti esille sellaisia sensuroimattomia mielipiteitä ja perusteluja, joita ei virallisemmin lehdessä tai kasvotusten haastattelussa kerrottaisi. Voidaan sanoa, että tulokset ovat siis lähempänä sitä, mitä todella ajatellaan.

4.2 Menetelmät

Seuraavaksi esittelen, millä tavalla koodasin aineistoa ja millaisia haasteita siihen liittyi. Tutkimuksessa on kaksi osaa, laadullinen ja määrällinen. Ne ovat erillisiä siten, että laadullisessa analyysissä olen antanut yhtä paljon tilaa jokaisen maailmalle, vaikka määrällisessä erittelyssä jotkut niistä

esiintyvät huomattavasti useammin kuin toiset. Olen halunnut maailmojen yleisyydestä riippumatta havainnollistaa jokaisen laadullista sisältöä ja tilallisuutta samassa määrin.

Tutkimuksen metodina toimii sisällönanalyysi, joka mahdollistaa laadullisen kuvauksen ja määrällisen erittelyn. Analyysi on teorialähtöistä ja deduktiivista eli yleisestä teoriasta yksittäisen tapauksen asiantiloihin suuntautuvaa. (Tuomi & Sarajärvi 2002, 95–108.) Aineiston luokittelun lähtökohtana toimivat Boltanskin ja Thévenot'n oikeuttamisen maailmat. Samalla olen kiinnittänyt koodauksessa ja analyysissä huomiota maailmojen tilalliseen sisältöön, eli niiden tiiviyteen, ahtauteen, avaruuteen, tyhjyyteen, jatkuvuuteen, ulko- ja sisäpuolisuuteen sekä liikkumiseen tilassa.

4.2.1 Aineiston koodaus

Tutkimusaineistoon kuuluvissa autoilua puolustavissa tai vastustavissa kommenteissa ei kaikissa ole erotettavissa moraalista oikeutusta, jolloin kommentti ei ole koodattavissa. Tällöin keskustelija ainoastaan ilmaisee mielipiteensä, ei erityisesti selitä sille syitä eikä vie argumenttia loppuun asti. Tämän voi katsoa johtuvan esimerkiksi siitä, että nettikeskustelu on usein luonteeltaan katkonaista. Omaa mielipidettä ei usein perustella juuri ollenkaan, vaan se heitetään ilmaan ja poistutaan paikalta.

> Joo. Hämeenkatu autottomaksi ja katetaan koko hämeenkatu. Silloin hyvä. (AL1.)

Kasvokkaisessa keskustelussa tällainen perusteluiden puute synnyttää väistämättä jatkokysymyksiä, lehden uutis- ja yleisönosastollakin perustelemattomat mielipiteet yleensä karsitaan pois. Joskus koko kommentin logiikkaa voi olla vaikea käsittää. Kun tutkija ei jaa tilaa tutkittavan kanssa, voi kommunikaatio katketa. Keskustelun koodaus oikeuttamisen maailmoihin on välillä hyvin vaikeaa, koska jaot eivät ole ilmiselviä. Argumentteja ei voi aivan automaattisesti, yksiselitteisesti ja selkeästi lokeroida eri oikeuttamisen maailmojen alle, vaan jako on analyyttinen (Koskinen 2012, 310). Keskusteluun osallistujat osaavat maailmojen käytön erittäin hyvin ja voidaan sanoa, että niiden käyttö on heille kuin mikä tahansa arkipäiväinen taito (Latour 2003, 76). Tutkijan tekemä jälkikäteinen analysointi ei sen sijaan ole vaivatonta.

> Kuollut kaupunkiko Tampereesta halutaan! Kyllähän Euroopan isoissakin kaupungeissa autot ajaa kaduilla. (AL4.)

Esimerkiksi edellisessä kommentissa on epäselvää, missä oikeuttamisen maailmassa liikutaan – missä mielessä kaupunki on kuollut. Voi olla kyse on maineesta, jota isoilla eurooppalaisilla kaupungeilla on. Toisaalta mukana voi olla teollisuuden maailman elementti: kaupunki ei voi kasvaa ilman autoja vaan se tukkeutuu. Kommentti aukeaa useaan suuntaan ja mahdollistaa monenlaisia tulkintoja, mutta lopullisia, eksplisiittistä oikeutusta ei nouse esille. Koska aineisto on suuri, olen pyrkinyt ottamaan huomioon vain kaikkein selkeimmät oikeutukset ja rajoittamaan näin tulkintaan liittyvää epäselvyyttä. Kompromissit olen rajannut määrällisen tarkastelun ulkopuolelle, koska kahden tai useamman keskenään sekoittuneen maailman analyyttinen erottelu vaatii hyvin paljon tutkijan tulkintaa.

Jotkut teemat, kuten turvallisuus tai viihtyisyys, ovat vaikeita analysoida ja lokeroida, koska ei ole olemassa turvallisuuden tai viihtyisyyden maailmaa. Turvallisuus voi liittyä useaan maailmaan. Se voi olla esimerkiksi taloudellista eli markkinoiden maailmaan liittyvää. Toisaalta se voi johtua puutteesta teollisuuden maailmassa, kun tekninen virhe aiheuttaa vaaran. Lisäksi kodin maailman järjestyssääntöjä uhkaava humalainen voi olla vaarallinen. Ekologian maailmassa saaste voi aiheuttaa uhan. Toinen esimerkki on puhe viihtyisyydestä, jota voi olla vaikea luokitella ja siksi on edelleen selvitettävä, mikä kommentin kirjoittajan mukaan tuottaa viihtyisyyttä. Se voi olla tuttuutta ja rauhallisuutta kodin maailmassa tai elämyksellisyyttä inspiraation maailmassa. Jos kommentoija ei selvästi määritä sitä, missä merkityksessä hän esimerkiksi turvallisuudesta puhuu, olen jättänyt kommentin koodaamatta. Tulkintaa on kuitenkin ollut pakko tehdä siksi, että hyvin harva, jos mikään, kommentti on ollut täysin ilmiselvästi osa jotain maailmaa.

Vaikka argumentointi netissä on usein vaikeasti seurattavaa ja katkonaista, välillä keskustelu on hyvin laadukasta ja mielipiteet monipuolisesti perusteltuja. Yksi osallistuja voi yhdessä kommentissa viitata moneen oikeuttamisen maailmaan peräkkäin. Tässä ei ole kyse maailmojen välisistä kompromisseista vaan erillisten oikeutusten yhdistelemisestä (Luhtakallio 2012, 201). Hyvin perustellut kommentit täyttyvät vaihtelevista ja selkeistä oikeutuksista:

> Autoton Hämeenkatu tasokkaana jalankulku- ja raitiovaunukatuna luo mainiot puitteet ehkä jopa koko Suomen merkittävimmän kauppakadun kehittämiselle (markkinat). Tämä vaatii huolellista suunnittelua, laadukkaiden materiaalien käyttöä (teollisuus) ja katuelämää elävöittäviä uusia toimintojakin (inspiraatio). 80-luvulla myös Helsingin Aleksanterinkadun muuntamista jalankulku- ja joukkoliikennekaduksi vastustettiin kiivaasti, mutta muutoksen tapahduttua tuskin kukaan kaipaa menneeseen, ja kadusta on muodostunut Helsingin ylivoimaisesti vilkkain liikekatu (markkinat). (AL1, sulkumerkinnät J.S.)

Nettikeskustelu ei pysy aina aiheessa. Aineistossa on kommentteja, jotka eivät liity autoiluun – keskustelua käydään useasta asiasta samanaikaisesti. Nämä kommentit on jätetty huomioon ottamatta tässä yhteydessä. Silti mukaan otettuja kommentteja on paljon (775 kpl). On luonnollista, että kaupungissa ja siihen liittyvässä keskustelussa on mukana monia ristiriitoja samanaikaisesti.

4.2.2 Tutkimuksen laadullinen osa: oikeuttamisen maailmat kaupungissa

Tutkimuksen laadullisessa osassa selvitän, miten eri maailmat tulevat esille aineistossa. Boltanski ja Thévenot (2006) ovat käyttäneet business-oppaita todentaakseen empiirisesti maailmojen olemassaolon ja havainnollistaakseen niiden laadullisia eroja. Itse käytän tässä tutkimuksessa samantapaisesti kaupunkitilaan liittyvää keskustelua saadakseni maailmat ja niiden tilallisuuden ja aineellisuuden esille. En tarkastele tutkimuksessa vain autoilun asemaa, vaan autottomuuskeskustelun kautta selvitän aineistolähtöisesti, miten erilaiset tilan representaatiot tai toisin sanottuna tilan kehystämisen tavat esiintyvät kaupunkitilassa ja oikeuttamisen maailmoissa.

Laadullisen osan tarkoitus on tuoda esille kuinka rikasta on kiistoihin liittyvä tilallinen argumentointi – kuinka monilla tavoilla tila voidaan kehystää omien näkemysten perustelemiseksi. Määrällinen osio kertoo maailmojen välisistä tärkeys- ja yleisyyseroista. Ilman laadullista tarkastelua määrällinen taulukko ei kuitenkaan kertoisi siitä, mitä maailmat pitävät sisällään kyseisessä tutkimustapauksessa ja miten analyyttiset jaot niiden välillä on tehty. Tutkijan on perusteltava tekemänsä jaot ja tulkinnat.

4.2.3 Tutkimuksen määrällinen osa: julkisen oikeuttamisen analyysi

Esittelen määrällisessä osiossa, kuinka hyvin oikeuttamisteoria kuvaa aineistoa: miten suureen prosentuaaliseen osaan kommenteista voidaan liittää vähintään yksi seitsemästä oikeuttamisen maailmasta (teollisuus, kansalaisuus, markkinat, koti, maine, inspiraatio, ympäristö) (Boltanski ja Thévenot'n 1999; 2006; Thévenot, Moody & Lafaye 2000). Lisäksi jäsennän aineistoa Luhtakallion ja Ylä-Anttilan (2011) muotoilemalla julkisen oikeuttamisen analyysimenetelmällä (JOA). Siinä argumenttien vaateet, niiden puhujat, vastaanottajat, tekotavat, sisällöt ja varsinaiset oikeuttamisen maailmat, kirjataan ylös. Näin nähdään, mitkä maailmat painottuvat suhteessa muihin. Menetelmä

antaa mahdollisuuden kvalitatiivisen analyysin lisäksi jäsentää suurta aineistoa kvantitatiivisesti. Tässä työssä JOA:n yksikkö on oikeutus, eikä muodollisempi vaade, jonka esittäjän ja kohteen tulisi olla tiedossa (vrt. Luhtakallio & Ylä-Anttila 2011, 39). Netissä kommentit ovat nimettömiä, eikä niitä ole yleensä suunnattu millekään varsinaiselle taholle.

5 Julkisen oikeuttamisen laadullinen analyysi – tapaus yksityisautoton Hämeenkatu

Tässä luvussa analysoin julkisen oikeuttamisen ja oikeuttamisen maailmojen tilallisuutta laadullisesti. Hämeenkatu ei kuulu yksiselitteisesti mihinkään yhteen oikeuttamisen maailmaan, kuten esimerkiksi äänestyskoppi kuluu kansalaisuuden maailmaan tai tehdas teollisuuden maailmaan (ks. Boltanski & Thévenot 2006, 147–148). Sen sijaan katutila voidaan kehystää eri tavoin eri maailmoista käsin.

5.1 Oikeuttamisen maailmat Hämeenkadulla

5.1.1 Teollisuuden maailma – toimiva ja tehokas kaupunkitila

Aamulehden nettifoorumin keskustelussa autoa arvostetaan teollisessa maailmassa siksi, että se on tehokas ja toimiva kulkuväline. Auto on alun perin luotu teollisesti ja teollisuuden maailman toteutumista varten. Silti autoa myös kritisoidaan siksi, että se ei ole lopulta ahtaassa kaupungissa kaikkein toimivin vaihtoehto liikkumiseen.

Tilassa arvostetaan teollisuuden maailman näkökulmasta tehokkuutta ja tavoite on jatkuvasti parantaa kaupungin toimintakykyä – optimoida esimerkiksi liikennevirtoja. Kaupunki on parhaimmillaan tehokas mekanismi, joka on teknisesti ja aineellisesti tasapainossa niin, että virtaus sisään ja ulos on tasaista. Kaikista modernein ja levein liikenneväylä on käytännössä hyödytön, jos sillä on yksikin huonosti suunniteltu kapea kohta, niin sanottu pullonkaula, joka estää koko järjestelmän toimimisen täydellä teholla. Kadut ovat väyliä, joiden virta pitää kaupungin liikkeessä. Liike on teollisessa maailmassa tärkeää: liikennevirtojen tulee läpäistä kaupunki vaivatta, ja kaupunkia tulee jatkuvasti kehittää yhä toimivammaksi ja järkevöittää tilankäyttöä. Teollisuuden maailmassa jalankulkijoille varattu jalkakäytävä on läpikulkuväylä, eikä sitä ei ole suunniteltu yhdessä oleskelua (kansalaisuus) tai ostostentekoa (markkinat) vaan funktionaalista liikkumista ja siirtymistä varten. Teollisuuden maailman toimijat ovat liikkeessä olevia, asioitaan tehokkaasti hoitavia läpikulkijoita ja työntekijöitä.

Teollisuuden maailmassa tila on rationaalisin suunnitelmin hallittava ja tehokas, siksi puhutaan paljon esimerkiksi leveyksistä ja etäisyyksistä. Niitä vertaillaan teknisesti ja määrällisesti. Kuva tilasta

rakentuu pituuksien, etäisyyksien ja pinta-alojen kautta. Teolliseen kieleen sisältyy paljon teknisiä ilmauksia. Tila esitetään loogisesti ja matemaattisesti hallittavana kokonaisuutena. Se representoidaan teollisuuden maailmassa numeroina, osuuksina ja prosentteina. Teksti täyttyy teknisistä ilmaisuista, rationaalisista esityksistä.

> Ahtaassa keskustassa pitää jokaisen päästä autolla kaupan oven eteen (jonne ei mahdu fysiikan lakien mukaan kuin 3-4 autoa)...
> mutta...
> laitakaupungin pellolla olevassa marketissa hyväksytään pitkät kävelymatkat marketin parkkikselta koko hallin kautta kiertäen takaisin.
> Tamperelaista liikennelogiikkaa. Koittakaa nyt hitaammin hoksaavatkin ymmärtää, että autoja ei mahdu ahtaaseen keskustaan kuin kourallinen kerrallaan. Se ei ole kenenkään syy vaan geometrian ja matematiikan laki. (AL2.)

Ne, jotka eivät ymmärrä teollisuuden maailman loogisiksi esitettäviä perusteluita, leimataan tyhmiksi – älyllisyyttä ja rationaalisuutta arvostetaan. Toisaalta esitetään, että vastapuolen edustajat suhtautuvat asiaan tunne- eivätkä järkiperäisesti: ”autoilijoilla menevät defenssit päälle ihan turhista, keuhkotkaa vähemmän ja ajatelkaa enemmän” (AL1). Tilannetta yritetään myös uudelleenkehystää esittämällä, että ”keskustasta ei olla tekemästä autotonta, vaan ollaan järkevöittämässä tilankäyttöä” (AL1). Kyse ei siis ole vain autoilun vastustamisesta, johon voi liittyä puolueellisuutta ja tunteita, vaan kyse on pikemminkin pelkästä kylmästä järjenkäytöstä. Teollisuuden maailmassa arvostetaan maalaisjärkeä, käytännöllistä ja tervettä arkijärkeä eli yksinkertaisten toiminnallisten tosiasioiden huomioon ottamista ja hyväksymistä. Toisaalta myös asiantuntijatietoon ja tutkimustuloksiin vetoaminen on tärkeä argumentaatiokeino. Toisen asiantuntemus yritetään kyseenalaistaa toteamalla, ettei hän ole perehtynyt asiaan tarpeeksi eikä tunne oikeata auktorisoitua tutkimustietoa eikä ole siksi järkevä. Aineistossa vertaillaan asiantuntijatahojen, kuten Kuluttajaliiton ja Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittisen ohjelman, tarjoamia laskelmia siitä, kuinka suuri osa keskustassa asioivista kulkee omalla autolla, kävellen, pyörällä tai linja-autolla – kuka on siis tärkein toimija ja liikkuja keskustassa.

> Kuluttajaliitto 2008: "ydinkeskustassa asioivista omaa henkilöautoa sekä joukkoliikennettä käytti alle viidennes; keskustassa asioivista 60 prosenttia kulki joko jalan tai polkupyörällä, joukkoliikennettä tai omaa autoa käytti kumpaakin alle 20 prosenttia"
> Ja hölmöläiset väittää, että henkilöautoliikennettä rajoittamalla keskusta kuolee. Hah! (AL2.)

Ratkaisujen pitää palvella sitä osaa, jonka osuus on prosentuaalisesti suurin. Tällöin teollisuuden maailman keinot toimivat kansalaisuuden maailman toteuttamisen välineinä – demokratia toteutuu, kun on tutkittu tarkasti, kenen mielipide painaa eniten. Teollisuuden maailmalla ei ole kuitenkaan

vain välineellistä arvoa vaan kansalaisuuden toteutumisen tehostuminen on vain yksi seuraus kaupungin yleisestä toiminnallisesta rationalisoimisesta. Teollisuuden maailmassa tekniset vertailut ovat yleisiä. Esimerkiksi Tampereen ja Jyväskylän asukasluvut, maantieteelliset erityispiirteet, läpäisevien teiden määrät ja kävelykatujen pituudet asetetaan vastakkain:

> Ota huomioon että Jyväskylässä on vielä kolme pääväylää korttelin parin päässä tuosta kadusta. Tampereella on nyt kaksi vastaavaa katua: Satakunnankatu ja Hämeenkatu. Ratinan Suvannon ylittäävä tie on Tampereen valtatie ja verrattavissa Jyväskylässä olevaan Nisulankatuun tai Rantaväylään jota kautta kierretään keskusta.
> Toiseksi Kauppakatu on kävelykatuna vain noin 406 metriä eli puolet koko matkalta. Jos halutaan verrata tilannetta niin vastaava pätkä on Kuninkaankadulla.
> Jyväskylässä on 1/2 Tampereen väestä
> Tampereen keskustassa väkeä 40.757
> Muta vertailussa paremmin on esittää nämä luvut:
> Tampereen suurkeskusta 66.987
> Jyväskylän kantakaupunki 25.587. (AL5.)

Teollisuuden maailmassa liikennesäännöt ovat tärkeitä siksi, että ne tekevät liikennejärjestelmästä toimivamman ja vähentävät haitallisia onnettomuuksia. Turvallisuuteen liittyvät argumentit liittyvät teollisuuden maailmaan, kun vaaran aiheuttaa tekninen väline, kuten auto, ja ratkaisuehdotukset ovat luonteeltaan teollisia.

Autoilun vastustajat

Teollisuuden maailmaa ei juuri koskaan kyseenalaisteta. Ei siis kiistetä sitä, että kaupungin ja liikenteen tulisi olla funktionaalista ja tehokasta. Vaikka autot kuuluvat lähtökohtaisesti teollisuuden maailmaan, autoilun vastustajat eivät juuri koskaan haasta sen periaatteita. Sen sijaan he kieltävät autoilun oikeutuksen juuri teollisuuden maailmasta käsin: kadun varrella ei ole montaa parkkipaikkaa, sitä pitkin ei pääse nopeasti kaupungin läpi tai parkkitaloihin ja katukivet rasittavat sillä ajavia autoja ja niiden kuljettajia. Keskustelussa ollaan erimielisiä siitä, miten teollisuuden maailma toteutuu täydellisimmin – tällainen argumenttityyppi on koko kiistan yleisin ja siksi tärkein:

> Eikä muuten varmaan nykyäänkään juuri kukaan aja keskustaan ostoksille Hämeenkatua pitkin, kun ei siitä saa kääntyä mihinkään. Keskustaan ajetaan muita katuja pitkin, ja Hämeenkadun henkilöautoliikenne on lähes pelkää läpiajoa, joka voidaan helposti ohjata muuallekin, varsinkin kun sitä ei niin hirveästi ole. (AL1.)

Yksityisautoilua vastustavat kuvaavat kaupungin, jossa on autoja, ahtaaksi ja epäkäytännölliseksi. Lisäksi he esittävät, että autot ovat vaarallisia. Ahtailla ja turvattomilla kaduilla törmäykset ja yli-

ajot ovat mahdollisia. Vastustajien mukaan autot vievät järjettömän suuren osan kaupungin pinta-alasta itselleen. Autovirrat kuvataan loputtomiksi ja autojen esitetään tukkivan kaupungin.

> Henkilöautoilijat vievät suuren osan kapasiteetista ja tilasta, vaikka eivät edes teoriassa voi asioida kadun varrella. Suunnitelman mukaiset joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä suosivat uudistukset ovat juurikin omiaan kadun piristämiseksi.
> Ei ole mitään järkeä säilyttää autoilijoiden oikeutta oikaista keskustan läpi. Jonottakoot ennemmin keskustakehällä, joka on tarkoitettukin läpiajoon. (AL2.)

Autoilun vastustajien mukaan tilaa riittää kaikille, myös autoille, jos ne siirretään kaupungin ytimen ulkopuolelle yleisen tehokkuuden lisäämiseksi. Lisäksi kaikkien tarvitsema tila lisääntyy, kun P-Hämppi eli Hämeenkadun alainen parkkitalo otetaan kunnolla käyttöön – vaikkei autoilijoille Hämeenkadun päällä niin sen alla. P-Hämppi on kuiva, lämmin ja käytännöllinen. Lisäksi sen valtavaan tilavuuteen ja kustannuksiin liittyviä lukuja korostetaan mielellään, kun esimerkiksi todetaan, että ”Hämeenkadun alle tulee Hämpin parkkiin 55 miljoonalla eurolla 970 autopaikkaa” (AL1).

> Tilannehan olisi win-win kaikille. Autoilijat saavat entistä enemmän parkkitilaa, joukkoliikenne ja kevyt liikenne saavat omat toivotut väylänsä ja parkkeeraamisen loputtua Hämpin varrelta on huoltoliikenteellekin paremmin tilaa toimia. (AL1.)

Sen lisäksi, että yksityisautoilun vastustajat esittävät autoja täynnä olevan kaupungin ahtaaksi, heidän mukaansa autoilu ja sen vaatimat leveät väylät ja laajat parkkipaikat myös hukkaavat kaupunkitilaa luomalla tyhjää ja tarpeetonta avaruutta keskustaan. Autoille varatun tilan määrä esitetään suureksi representaatioissa: ”ehkä Hämeenkadulle voisi tehdä moottoritien ja Koskipuistoon ilmaiset parkkikentät” (AL4). Autoilun vastustajat esittävät, että suurin osa autojen varaamasta tilasta on turhaa, esimerkiksi pelkkää läpiajoa varten olevaa tilaa.

Autoilun vastustajat esittävät, että tilaa menee hukkaan, kun Hämeenkatua käytetään huviajeluun. Sen sijaan sitä pitäisi käyttää esimerkiksi yhteiskunnan toiminnan kannalta hyödyllisesti, esimerkiksi työliikenteeseen. Lisäksi esitetään, että kun yksityisautoilu kielletään, jää välttämättömälle huoltoajolle lisää tilaa. Hämeenkadulla ajaminen ei ole vastustajien mukaan juurikaan hyöty- vaan huviliikennettä. Tässä inspirationaalisen elementin sisältävä vapaa huviajelu keskustassa kielletään teollisesta näkökulmasta.

> Arvon sulkemisen vastustajat, kuinka usein ajatte hämeenkatua, miksi ja mihin olette menossa? Itse en keksi hyviä syitä tuota pätkää ajaa, muuta kuin joulun alla huvikseen valoviikkojen valoja katsellen. Kaikkeen muuhun liikkumiseen on paremmat väylät olemassa. (AL5.)

> Mitä huviliikenteeseen tulee, niin Wappuna ihmettelin kun lähes joka toinen Hämeensillasta yli ajanut henkilöauto oli joku letukka tai muu tuning-biili. Selvää p-rallia... (AL1.)

Autoilun vastustajat korostavat teollisissa argumenteissaan ja tilan representaatioissaan, että kaupunki on käytännöllisempi kuin esimerkiksi Ideapark, vaikkei kaupungin keskustaan saisi tulla autolla. Yhtäältä kaupungissa saa autonsa suojaan, eikä toisaalta marketeissakaan pääse autolla kauppojen eteen vaan se on jätettävä parkkipaikalle. Ideaparkin ja Tampereen keskustan teknisiä faktoja vertaillaan toisiinsa:

> Ideaparkissa on 1,2km kävelykatuja ja se on pituudeltaan suunnilleen samanpituinen kuin Hämeenkatu rautatieasemalta Koskipuistoon. (AL1.)

> Kävin kerran ideaparkissa. Auton joutui jättämään monensadan metrin päähän ja itse liikkeessä joutui kävelemään jalat rakoille.
> Todellinen kävelevän autoilijan paratiisi.
> Koskikeskuksessa pääsee autolta muutamalla askeleella suoraan hissillä kauppaan. (AL1.)

Yksityisautoilua vastustavien mukaan autojen varaama tila tulisi tiivistää ja käyttää hyödyllisemmin. Peltomarkettien ”hehtaariparkkipaikat” ovat turhan avaria ja toimivin vaihtoehto on kompakti kaupunkitila. Yksityisautoilun sijaan julkinen liikenne ja P-Hämppi lyhentävät välimatkoja ja tekevät kaupungista vähemmän sokkeloisen ja sujuvamman kulkea. Kaupunki ja Hämeenkadun lähistö esitetään tiiviinä siten, että vaikka autoilu itse Hämeenkadulla kiellettäisiin, myös autolla pääsisi aivan keskustan lähelle.

> Itsehän olen hyvä esimerkki siitä, että Kauppahallin eteen pääsee bussilla. Parkkipaikkaa on hankala löytää lähempää, ellei huvita pyöriä ympäri korttelia ja lopulta maksaa parin bussilipun verran pysäköinnistä. (AL4.)

Teollisuuden maailmassa on tärkeä löytää kaupunkiin järkevä tilallinen tasapaino: tilaa ei saa olla liikaa, jottei sitä mene hukkaan, eikä sitä saa olla liian vähän, jotteivät kadut tukkeudu. Kun tilaa on juuri tarpeeksi eri toiminnoille, kaupunki, kadut ja liikennevirta pysyvät tarkoituksenmukaisina ja tehokkaina.

Autoilun puolustajat

Autoilun puolustajien mukaan autoton keskusta olisi järjettömän suuri ja avara. Se ei voisi olla tilankäytöltään tehokas tai arkisen käytön kannalta toimiva. Etäisyydet olisivat liian pitkiä. Parkkipaikkaa etsiessä ja ruokaostoksia kantaessa joutuisi kävelemään ”korttelitolkulla” ja ”kilometrikau-

palla". Kysytään, että "raahaisitko itse kauppakasseja 5 km lähimmältä pysäkiltä?" (AL4). Varsinkin Suomessa etäisyydet ovat liian pitkiä. "Autottomuudesta on turha puhua Suomessa. Autoa tässä pitkien välimatkojen maassa jatkuvasti tarvitaan" (AL3). Autoilun puolustajat esittävät, että varsinkin talvisin kävelykeskusta olisi autio. Lisäksi suuri P-Hämppikin loistaa tyhjyyttään.

Yksityisautoilun puolustajille teollisuuden maailma liittyy usein työn tekemiseen ja tähän liittyy heille tärkeä argumentaatiolinja. He korostavat, ettei Hämeenkadulla juuri ajeta turhaan. Vain viikonloppuiltaisin jotkut nuoret saattavat mennä huviajelulle, mutta muuten katua käytetään töiden tekemiseen. Autoilun puolustajat ovat huolissaan siitä, miten työt saadaan tehtyä ja miten tavarat saadaan vietyä Hämeenkadun varrelle. Huoltoliikenteen ja tavarantoimituksen vaikeutuminen aiheuttaa huolta. Pelätään, ettei työnsä puolesta autoileva pääse tarpeeksi lähelle kohteitaan.

> Kaikki eivät ole ehkä hoksanneet, että keskustassa on huomattavan paljon työpaikkoja, joihin kuljetaan ja joista kuljetaan autoilla. Tampereella keskustassa käydään töissä muualtakin, kuin lähiöistä, joista pääsee kulkemaan julkisilla. Monessa työpaikassa on tarve liikkua päivän aikaan autoilla asiakaskäynneillä ym. Kapakoihin ja kauppoihin pitää saada tavaraa ja jätteet pitää saada pois. (AL1.)

Autolla tulisi yksityisautoilijoiden puolustajien mielestä edelleen päästä lähelle kauppoja ja työpaikkoja, koska se tiivistää tilaa ja tehostaa sen käyttöä. Heidän mielestä autot pitävät kaupungin hengissä, ilman toimivia ajoväyliä autot eivät pääse kulkemaan ja kaupunki tukehtuu ja kuolee. Tiet ovat kaupungin valtimoita.

> Metaforana otettakoon opettavainen esimerkki:
> Jos valkosoluilta kielletään pääsy reisivaltimoon, mitenkä veikkaisit liikuntakykysi kehittyvän keskipitkällä aikavälillä - ihan noin yleisesti ja alaraajojen osalta erityisesti? (AL5.)

Autoilun puolustajien mukaan kaupungissa on tilaa kaikille kulkijoille: kävelijöille, pyöräilijöille, julkisilla liikkujille ja autoilijoille, eikä yksittäisiä kulkutapoja ole kannattavaa tai järkevää kieltää keskustassa. Yhtäältä ollaan sitä mieltä, että keskustaan mahtuvat kaikki, jotka sinne tulevat, myös autoilijat, ja että Tampere ei ole niin suuri kaupunki, että siellä olisi todellisia ruuhkia. Toisaalta korostetaan, että ruuhkat kuuluvat kaupunkiin. Tiiviys on osa keskustan luonnetta, ilman sitä se ei olisi keskusta. Kaupungin ydin on siellä, missä ihmisiä on eniten. Jos autoilu kiellettäisiin Hämeenkadulla, keskusta leviäisi ja siirtyisi ainakin osittain muualle, esimerkiksi Ideaparkiin.

> Ja toisaalta, jos ruuhkia olisikin, eikö keskustat ole juuri sitä varten, nimensäkin mukaisesti että siellä tapahtuu, (--) ihmisiä on paljon. (AL1.)

Positiivinen tiiviys voi kuitenkin vaihtua autoilun puolustajien esitysten mukaan ahtauteen ja tukkeutumiseen, jos autoilu kielletään. He ajattelevat, että ”jos Hämeenkatu suljetaan, eivät nykyiset sillat riitä niillä lisääntyvän liikennevirran hoitamiseen” (AL2). Kaupungissa on ratkaisevia virtauskohtia, joiden sulkeminen tukkii ja lamaannuttaa koko kaupungin, ei vain suljettuja osia. Jos autoilu kiellettäisiin, syntyisi muurin kaltainen este kosken kohdalle. Se jakaisi kaupungin järjettömällä tavalla kahtia. Se pysäyttäisi Tampereen, sekä liikenteen, että koko kaupungin kehityksen. Teollisuuden maailmassa suuntana on aina tulevaisuus ja pyrkimyksenä on tehostua ja kehittyä jatkuvasti, poistaa esteitä eikä luoda niitä. Virtauksen kannalta tärkeitä kohtia ovat ne harvat sillat, jotka ylittävät Tammerkosken ja yhdistävät kaupungin länsi- ja itäpuolen toisiinsa. Keskustan maantieteellinen kahtia jakautuneisuus ja sijaitseminen kapealla kannaksella ovat haasteita, jotka estävät autoilun kieltämisen ja pakottavat teolliset ratkaisut sopeutumaan luonnon asettamiin reunaehtoihin. Tekniset ratkaisut auttavat olosuhteisiin sopeutumisessa, vaikkei esimerkiksi maantieteellisille erityispiirteille sinänsä mahdeta mitään.

> Tampereen keskusta on harvinaisen kapea ja vielä Tammerkosken kahtia jakama. Jos Hämeenkatu poistuu autojen kulkureittinä on seurauksena järkyttävät tukkeutumat joka puolella keskustaa. (AL4.)

> Kun Tampere on se "katu kahden järven välissä", ja rautatie ja koski eivät tue toimivaa kävelykeskustaa, jonka voisi sujuvasti kiertää, niin koko jutun voi unohtaa saman tien. Luulenpa, että nämä kaikki mainitut "toimivat" kävelyalueet eri kaupungeissa sijaitsevat hieman tilavammassa ympäristössä, jossa on mahdollisuus ohittaa keskusta sujuvasti. (AL3.)

Ympäristön asettamat haasteet ja maantieteelliset erityispiirteet on otettava huomioon teollisuuden maailman ratkaisuissa. Yhtäältä Tampere on ahdas, kahden järven rajaama alue, jonka läpäisee vain muutama katu. Toisaalta talvi aiheuttaa ongelmia, kun tiet on pidettävä puhtaana lumesta, eikä keskelle katua voi siksi rakentaa mitään ylimääräistä, katua ahtauttavaa ja sen auraamista vaikeuttavaa.

> Kävelykeskustan perään haikailijat kuvittelevat, että ilmastokin muuttuu samalla. Ketä kiinnostaa ne Keski- ja Etelä-Euroopasta tutut katukahvilat 20 asteen pakkasessa tai räntäsateella?
> Suomalaisiin oloihin sovitettu vastine löytyy lähinnä Ideaparkista. (AL3.)

Kun puhutaan talven pakottavasta vaikutuksesta kaupunkisuunnitteluun, ympäristö ei ole kohde, johon ihminen voisi vaikuttaa. Koska luonto ainoastaan pakottaa ihmisen ottamaan sen asettamat rajoitukset huomioon, mutta ei ole ihmistoiminnan objekti, kyse ei ole ekologian ja teollisuuden maailmojen välisestä kompromissista, vaan ainoastaan teollisuuden maailmasta. Luonto on aina

vaikuttanut ihmiseen, mutta ekologinen oikeuttamisen maailma on syntynyt vasta, kun on havaittu, että ihminen voi vaikuttaa luontoon. Talvi on aina vaikuttanut ihmiseen, mutta vasta hiljattain ihminen on alkanut vaikuttaa talveen ilmastonmuutoksen kautta.

Jos kaupunkitila kielletään henkilöautoilta, useat sen puolustajat suunnittelevat tai jopa uhkaavat lopettavansa kokonaan keskustassa käynnin. Markettien ja Ideaparkin pihoissa riittää tilaa eikä siellä autoilijan tarvitse kamppailla oikeudestaan siihen. Keskustan ulkopuolella ”samat ostokset voi tehdä nopeammin ja ilman ainuttakaan pysäköintimaksua” (AL4).

5.1.2 Kansalaisuuden maailma – kaupunkitila kaikkia varten

Aamulehden nettifoorumin keskusteluissa kansalaisuuden maailmassa on tärkeää, että kaikki mahtuvat samalle kadulle. Kaikilla pitäisi olla yhtäläiset etäisyydet ja mahdollisuudet päästä kaupunkiin. Ketään ei saa rajata ulkopuolelle – tilan tulee olla kaikille avoin. Kansalaisuuden maailmassa liikennesäännöt ovat tärkeitä siksi, että ne asettavat ihmiset tasaveroiseen asemaan ja määrittävät, mitä seuraa, jos joku ei kunnioita toisen oikeuksia.

Autoilun vastustajat

Yksityisautoilun vastustajien mukaan auton omistaminen erottaa ihmisiä kahdella tavalla: yhtäältä kaikilla ei ole autoa eikä mahdollisuutta hankkia sellaista, toisaalta auton käyttö eristää ihmiset toisistaan, erillisiin soluihin julkisen tilan sisällä. Se, ettei kaikilla ei ole varaa autoon, on suuri ongelma: Yksityisautoilun vastustajien mukaan auto on statussymboli, jota halutaan esitellä kaupungin keskeisimmällä paikalla. Kallis auto voi olla arvokas markkinoiden maailmassa, mutta se on mitätön kansalaisuuden maailmassa. Autot voidaan sulkea julkisen tilan ulkopuolelle, maan alle, katseilta piiloon, mikä lisää ihmisten näkyvää tasaveroisuutta. Kaupunki halutaan pitää puhtaana kansalaisuuden maailman tilana ja markkinoiden maailma kiistetään kieltämällä autot yhteisessä tilassa.

> Kieltämättä sieltä parkkihallista ei monikaan näe kuinka hyvin pestystä ja kiiltävästä autosta sitä noustaan kun oikein kaupungille asioimaan tullaan. (AL4.)

Kansalaisuuden maailman näkökulmasta pidetään moraalisesti kyseenalaisena sitä, että ihminen ei liiku julkisessa tilassa vaan kulkee kotinsa, kaupan ja työpaikan välillä autonsa sisällä suojassa ollen. Kansalaisuuden maailmassa ei erityisesti kunnioiteta erillään liikkuvia yksityishenkilöitä – yk-

sityisautoilevia henkilöauton omistajia. Sitä, etteivät yksilöt liiku julkisessa tilassa ja osallistu sen asuttamiseen, pidetään paheksuttavana ja taantumuksellisena. Se on este ihmisten väliselle vuorovaikutukselle, jota varten julkinen tila on olemassa. Eristäytyminen omaan tilaan kuluttaa julkista tilaa ja jättää sen tyhjäksi.

> Että voisitteko autoilijat joskus jalkautua kävelemään, (--) Autossa on hyvä eristys ulkomaailmaan. Siksi tampereella harvoin tutustuu uusiin ihmisiin. (AL1.)

> Tampereelle on syytä avata suuren kysynnän vuoksi drive-in valintamyymälä, jossa voi käydä hakemassa maitolitran nousematta autosta. Menestys on taattu, sen verran taantunutta väkeä täällä näyttää pyörivän. (AL4.)

Yksityisautoilun vastustajat vähättelevät autoilijoiden määrää, koska kansalaisuuden maailmassa tärkeintä on olla osa enemmistöä. Esitetään esimerkiksi, että vaikka autot vievät paljon yhteistä tilaa, autoilua puolustaa pieni, vähemmistön etua ajava ”autopuolue”. Se, että vähemmistönä tilassa olevat autoilijat poistettaisiin, lisäisi enemmistön tilaa. Tästä syystä autoilun vastustajat korostavat keskustelussa sitä, etteivät he ole aktivisteja, ”viher-vasemmistolaisia”, vaan tavallisia kansalaisia. He haluavat osoittaa olevansa enemmistöä.

> Autokeskustaa tarvitsevat ovat todellisuudessa marginaaliryhmä - heidän pillinkö mukaan tässä pitää hyppiä? (AL4.)

> Autoilu kuolee. (--) Öljysheikki, automaahantuoja ja mainostoimiston pomo ovat hyvin hyvin vihaisia. (AL1.)

Parhaimmillaan tila on kaikille ihmisille yhteinen, eikä sitä ole suunniteltu pienen etuoikeutetun marginaalin tarpeet huomioon ottaen. Kaupunki on täynnä tasaveroisia ihmisiä, joita autot eivät eristä ja siksi toisten kohtaaminen on mahdollista. Sen sijaan autoilun sallivassa kaupungissa positiivisten kohtaamisten sijaan tapahtuu yhteentörmäyksiä – kolareita. Autot voivat tehdä tilasta ahtaan ja vaarallisen. Kaupungissa liikkumisen turvallisuuden teema liittyy kansalaisuuden maailmaan silloin, kun korostetaan kaikkien yhtäläistä oikeutta vaarattomaan kaupunkiin. Turvallisuus ja fyysinen koskemattomuus ovat jokaisen yhtäläinen kansalaisoikeus, jota auto jatkuvasti ja vakavasti uhkaa jo pelkän suuren massansa ja nopeutensa vuoksi.

> Pyöräilijöitä kritisoidaan kun pyöräilijät ovat niin vaarallisia jalankulkijoita kohtaan. Lukekaa lehtiä ja käyttäkää aivojanne:
> Kumpi tappaa ja vammauttaa useammin auton alle jääminen vai pyörän alle jääminen? (AL4.)

Autoilun vastustajien mukaan autoton keskusta on tilava ja turvallinen, ja siellä on tilaa ihmisille. Teollisuuden maailma kiistetään kaupungissa kansalaisuuden maailmasta käsin sanomalla: ”Kaupunki kuuluu IHMISILLE, eikä AUTOILLE!” (AL4). Teollisen auton asema ihmisiä varten olevassa kaupungissa kielletään. Sanotaan, että kaupunki tulee rakentaa ihmisten eikä autojen ehdoilla. Teollisuuden maailma kiistetään kansalaisuuden maailmasta käsin sillä perusteella, että koneet menevät ihmisten edelle ja ihmisiä kohdellaan kuin esineitä.

Autoilun puolustajat

Autoilun puolustajat eivät aseta teollisuuden ja kansalaisuuden maailmaa vastakkain, vaan luovat niiden välille kompromissin. Autoilu teollisuuden maailman osana mahdollistaa kansalaisuuden maailman: ”Kun oikein tarkkaan katsot, voit huomata siellä auton sisällä IHMISEN” (AL4). Toimija ei ole auto, vaan sitä käyttävä ihminen, jonka tarpeita auto palvelee. Autoilun puolustajat toteavat, ettei kaupunkia ole rakennettu autojen ehdoilla eikä niillä ole äänestysoikeutta. Autot eivät siis mene kansalaisuuden maailman ja yhteisen, yleisen inhimillisen arvokkuuden yli.

Autoilun puolustajat uskovat ja esittävät, että enemmistö kansalaisista on heidän näkemyksensä takana. Toimiva tapa argumentoida on yrittää saada luotua kuva, että on enemmistön puolella. Autoilun vastustajat esitetään aktivisteina, jotka ovat marginaaliryhmä, joka ei edusta tamperelaisten enemmistöä. Autoilun vastustajat esitetään nuoruuden vihreinä yliopisto-opiskelijoina, jotka ovat tulleet kaupunkiin muualta ja muuttavat pois opiskelujen jälkeen. Toisaalta esitetään, että autoilun kieltämistä ajavat ovat paljon rahaa ja valtaa omaavia, kokouspalkkioita haalivia, automarketti- tai ravintolaketjujen lobbareita sekä hyvä veli -verkostojen jäseniä.

> Nämä isopalkkaiset "kaupunkisuunnittelijat" heittävät kehiin kaikenlaisia kuntalaisten elämää vaikeuttavia "suunnitelmia".
> Mistä näitä on löytynyt ja keiden etuja he ajavat? Kun katsoo keskustan kehitystä juottolakeskeiseksi, on helppoa nähdä sidosryhmät. (AL5.)

Autoilun puolustajat esittävät usein, että he joutuvat palkastaan maksamiensa verorahojen kautta kustantamaan autottoman keskustan, jota he eivät käytä. He kokevat, että verorahat ovat yhteisiä, mutta niillä rakennetaan vain harvojen kävelykeskustaa. Lisäksi autoilun puolustajat esittävät, että jos järjestettäisiin äänestys, selvä valtaosa asettuisi autoilun säilyttämisen taakse. Kansalaisuuden maailmassa demokraattisen enemmistön edun lisäksi voidaan vedota heikossa asemassa olevan vähemmistön etuun. Yksityisautoilun puolustajien mukaan autoton kaupunki on avaruutensa ja tyhjyytensä vuoksi toimimaton esimerkiksi niille, joille liikkuminen on muutenkin vaikeaa. Se, ettei

liikuntarajoitteisia huomioida, vaan viedään heiltä erityisoikeudet, on heidän mukaansa omahyväistä ja itsekeskeistä. Lisäksi tuodaan esille, että kaupungin palveluiden on oltava myös vanhuksien tavoitettavissa. Heikossa asemassa olevien kansalaisuuttaan korostetaan – hekin maksavat veroja ja ovat kuntalaisia.

> Kyllä ihan sapettaa moinen ahneiden omaan napaan tuijottavien ajattelemattomuus meitä liikuntarajoitteisia kohtaan. (--) Hyvä infrastruktuuri on taattava sillä kaupungin keskusta kuuluu meille kaikille kuntalaisille! Me olemme vuosikymmeniä maksaneet veroja ja nyt meidät halutaan selvästikin vaientaa. (AL3.)

> Kaikkien jalat eivät sovi kävelemiseen anatomisista syista esim. alkanut nivelrikko varpaassa. Se vasta kipeää tekee, eikä tarvitse olla kuin 40 v. kun sellaisen voi saada. Onko kiva kantaa [p]ieniä lapsia kun eivät jaksakaan kävellä kadulla? Onko yhteiskunta vain 20v. -35 vuotiaita varten? Ajatelkaa kaikkia eikä vaan itseänne. (AL4.)

Autoilun puolustajat esittävät, että liikuntarajoitteisten ja vanhusten lisäksi kaupungin ulkopuolisille, maalla ja lähiöissä asuville, keskustaan tuleminen ilman autoa on mahdotonta. Heidät suljetaan yhteisen kaupunkitilan ulkopuolelle. Se on enää vain harvaa eliittiä, ei tasaveroisia kansalaisia varten.

> Elämästä viis, kunhan on hallit ja hienot tornitalot keskustassa. Eipä sinne tarvitse enää taviksien mennäkään, tunnelin pimeydessä vain ajellaan keskustan ohitse ostoskeskuksiin kaupungin ulkopuolelle. Tunnelin päälle hienot asunnot parhaalla näköalalla. Kenelle? Jos on pakko asioida keskustassa pääsee tunnelista suoraan parkkihallin pimeyteen. Kaupungin ylväs johto voisi ylpeänä katsella valkoisen talon katolta upeata näkymää. (AL1.)

Keskusta ei voi olla harvoille varattu ”nähtävyys” vaan sen on oltava jokaisen tavoitettavissa. Lisäksi kansalaisuuden maailmassa se, että voi olla maan päällä ja muiden nähtävissä, on perusoikeus. Ketään ei siirretä pois, piiloon maan alle tai keskustan ulkopuolelle. Autoilun puolustajien mukaan parhaimmillaan kenenkään etäisyys kaupunkiin ei ole liian suuri, eivätkä etäisyydet kaupungissa ole kenellekään liian pitkiä. Lisäksi autoilun puolustajat esittävät, että autoilusta on tehty jo kyllin vaikeaa lukuisin kielloin, säännöin ja rajoituksin.

> Jos kuljet pelkästään kävellen, polkupyörällä ja bussilla, et voi koskaan käsittää, kuinka autolla liikkujan on etukäteen suunniteltava reittinsä. Osa kaduista on yksisuuntaisia, kaduilla on kääntymiskieltoja, yms. (AL5.)

Autoilun puolustajien mukaan kaikilla kulkuvälineillä liikkuvat ihmiset mahtuvat mukaan kaupunkiin, myös autoilijat. Heidän mukaansa kaupungissa sopu antaa sijaa kaikille. Oikeissa kaupungeissa, kuten Lontoossa tai Pariisissa, ei ihmisiä suljeta ulkopuolelle kulkumuodon perusteella vaan jokaisella on oikeus omaan tapaansa liikkua. Julkinen tila ei rapaudu ja ”atomisoidu” autoilun vuok-

si, vaan erilaiset kulkumuodot ja erilaisilla kulkuneuvoilla liikkumisen vapaus ylläpitävät julkista tilaa.

> Kävelijöille, Pyöräilijöille, Autoilijoille, Busseille, Pakettiautoille, Kuorma-autoille ja monen muunkin nimikkeen alla kulkeville ovat tiet rakennettu. Niin myös Hämeenkatu.
> (--)
> Ei suurkaupungeissa, esim. kuten Lontoossa suljeta keskustan pääväylää eli Oxford Street-katua tällaisen "oivalluksen" vuoksi yksityisautoilta eikä edes ajoradalla ajavilta polkupyöriltä. (AL4.)

Sen lisäksi, että yksityisautoilun puolustajat käyttävät kansalaisuuden maailmaa perustellessaan yksityisautoilua, he kiistävät kansalaisuuden maailman julkisen liikenteen tapauksessa. Tällöin he korostavat yksityisen liikenteen vapauttavaa vaikutusta ja julkisen liikenteen pakottavuutta. He esittävät, että joukkoliikenne tulee varata vain sitä välttämättä tarvitseville, koska se lisää kontrollia, rajoittaa yksilön vapaata liikkumista ja on suorastaan epäterveellistä niin yhteisölle kuin yksilöllekin.

> Joukkoliikenne nostaa paljon pölyä hengitysilmaan, pitää meteliä, kangistaa vapaata liikkumista, on varsinainen virusten- ja bakteerien levitin eikä toimi ruuhkahuippujen aikana. Ehdotan että sujuvoitetaan yksityistä liikkumista kaikilla etenemistavoilla ja jätetään joukkoliikenne niille, jotka eivät pysty muulla tavoin liikkumaan. Joukkoliikenne ei tosiasiassa voi ratkaista liikenneongelmia, mutta se on kontrolliin pyrkiville haittapuolueille väline, jolla ihmiset pakotetaan heidän haluamilleen "oikeille" reiteille. (AL5.)

Yhtäältä kansalaisuuden maailmassa vedotaan enemmistön etuun, toisaalta vähemmistöjen oikeuksiin. Kansalaisuuden maailmassa kritisoidaan oman edun tavoittelua ja itsekkyyttä, kaikkien yhteisen hyvän tavoittelun sijaan. Silti enemmistöllä on demokraattinen oikeus olla itsekäs, se saa vaatia itselleen etuoikeuksia. Enemmistö-vähemmistö -jako sekä sorrettu-sortaja -jako ovat joustavia ja niitä voi venyvästi käyttää omien näkemysten oikeuttamisessa. Vaikka tasaveroisuudesta ollaan aidosti huolissaan, ovat vähemmistöjen oikeudet samalla kaikkien käyttämiä välineitä omien näkemysten oikeuttamisessa. On mahdotonta määrittää, milloin vähemmistön edun ajaminen on todella pyyteetöntä. Lisäksi on huomion arvoista, että vähemmistöistä puolustetaan liikuntarajoitteisten, invalidien ja vanhusten oikeutta kaupunkitilaan, mutta kukaan ei keskusteluissa puolusta päihderiippuvaisten oikeutta olla keskustassa. Tällainen argumentti olisi liian helppo kiistää kodin maailmasta käsin.

5.1.3 Kodin maailma – järjestys kotikaupungin perinteiden turvana

Kodin maailmassa järjestystä on jatkuvasti ylläpidettävä, jottei normittomuus lisääntyisi. Muun muassa juoppojen ja kerjäläisten esitetään uhkaavan sääntöjen toteutumista. Esitetään, että he ovat ulkopuolisia muukalaisia ja ettei heillä ole oikeutta vallata keskustaa. Arvossa pidetään kotia, kotiseutua ja kaikkea kodin rajojen sisäpuolella olevaa. Kaupunkia tulisi muokata ja rakennetaan kunnollisten, tavallisten tamperelaisen etu mielessä. Parhaimmillaan järjestys luo kaupunkiin luottamuksen ja tuttuuden ilmapiirin, joka luo kokemuksen turvallisuudesta. Esimerkiksi kadulla noudatettavat liikennesäännöt ovat olemassa kodin maailman näkökulmasta siksi, että kaupunki kaipaa järjestystä. Ne ovat eri kulkuvälineillä liikkuvien välisiä käyttäytymisnormeja, joiden luomisesta ja täytäntöönpanosta vastaa lainsäätäjä ja valvonnasta poliisi. Näillä tahoilla on tärkeä auktoriteetin rooli. Turvallisuuteen liittyvät argumentit liittyvät kodin maailmaan, jos vaara syntyy epäjärjestyksestä, jonka luovat sääntöjä, auktoriteettia ja perinteitä kunnioittamattomat yhteisön ulkopuoliset.

Kodin maailmassa kaikki kaupungit eivät ole samanlaisia, vaan niillä jokaisella on erityinen luonne, sielu ja henki. Epäjärjestys ja auktoriteettien puute uhkaa aitoa ja perinteistä tamperelaisuutta. Mennyttä aikaa, pysyvyyttä ja perinteitä pidetään arvossaan – aikamuoto on imperfekti. Parhaimmillaan mikään ei muutu nopeasti. Kokemusta sekä perinteiden tuntemusta arvostetaan, ja siksi vanhukset ovat kodinpiirin arvojärjestyksen yläpäässä. Heidän pääsyä kaupunkiin ja mahdollisuutta liikkua siellä pidetään tärkeänä. Tässä kodin maailma eroaa kansalaisuuden maailmasta, jossa vanhukset ovat arvostettuja vain siksi, että he ovat tasaveroisia kansalaisia: pääseminen keskustaan ja siellä oleminen on kaikkien, myös vanhusten ja muuten liikuntarajoitteisten kansalaisoikeus. Lisäksi tärkeä ero on, että toisin kuin kodin maailmassa, kansalaisuuden maailmassa ei ole sisä- ja ulkopuolta vaan kaikilla on oikeus liikkua kaikkialla, riippumatta mistä on kotoisin ja kuinka kaukaa on tullut. Lisäksi kodin maailman – toisin kuin kansalaisuuden maailman – näkökulmasta järjestyksenpidon voi ulottaa ongelmitta julkisiin tiloihin. Niistä voi tehdä puolijulkisia tai jopa yksityisiä, ja ne tulevat sisältä kodin kaltaisiksi, kun ihmisten luoma arvaamattomuus ja epäjärjestys poistuvat.

Autoilun vastustajat

Yksityisautoilun vastustajat esittävät, että autoilu liittyy huonokäytöksisten nuorten läsnäoloon: ”teinithän romuillaan Hämpillä ajelee, ei kukaan muu” (AL5). Toisaalta he liittävät representaatioissaan yksityisautoilun yleisemmin järjestyshäiriöihin, epäterveeseen alkoholikulttuuriin ja kadulla oleileviin päihdeongelmaisiin: ”vain puliukot räyhäävät meluisten moottorien kanssa kilpaa Hä-

meenkadulla ja Keskustorilla" (AL1). Niin moottorit kuin puliukotkin luovat äänisaastetta ja rikkovat koko kaupungin yhteistä kotirauhaa. Koti ei pysy järjestyksessä eikä puhtaana ja se olisi siivottava ja laitettava järjestykseen. Autoilun kuvataan lisäävän alkoholin kulutusta ja siitä seuraavaa ankeutta. Ruma ja likainen ympäristö, moraalisesti epäilyttävät ihmiset ja autoilu liitetään yhteen samassa argumentaatiolinjassa. Ne esiintyvät representaatioissa samassa paikassa, kun esitetään, että "autokadun likaisuus ja melu vetää juoppoja puoleensa" tai että "pahimmat juottolat ja halpakaljaterassit ovat vilkkaimman autokadun vieressä ALE-Pupin, Paapan kapakan ja Monttu-Pupin edessä" (AL1).

Kodin maailman lisäksi kommentteihin liittyy inspiraation maailman ulottuvuus: ongelma ei ole vain auktoriteetin ja järjestyksen puute vaan se, että autoilun latistaa, tylsistää ja rumentaa ympäristöä. Kodin ja inspiraation maailmojen välille visioidaan kompromissi. Aito alkuperäinen kodin maailmassa arvostettu tamperelaisuus on hävitetty, kun sen tilalle on rakennettu epäinspiroiva, hengetön ja muita jäljittelevä ympäristö. Autottomuus nähdään mahdollisuutena eurooppalaisuuteen, johon kuuluu myös sivistynyt juomakulttuuri ja yleinen siisteys. Parhaimmillaan kaupungin inspiroivuudesta voisi seurata suomalaisten sivistyminen. Se kehittäisi juomakulttuuria ja loisi tätä kautta järjestystä ja arvoa kodin maailmaan.

> Koko Hämeenkatu ihanaksi etelä-eurooppalaiseksi ympärivuotiseksi ulko-ilma kahvilaksi, ehkä alkoholiakin opittaisiin sitten käyttämään etelä-eurooppalaiseen tapaan hillitysti! (AL4.)

Autoilun vastustajat myös kritisoivat kodin maailman järjestyksiä ja hierarkioita. He vetoavat siihen, ettei kaupunkia kehitetä tulevaisuus ja nuoret mielessä, vaan kaikki halutaan säilyttää eläkeläisten vuoksi muuttumattomana. Tällöin perinteet, hierarkiat ja vanhusten kunnioitus kyseenalaistetaan. Kodin maailma kielletään, kun viitataan tamperelaisten perinteiden takapajuisuuteen, taantumuksellisuuteen, muutospelkoon ja sisäänpäin sulkeutuneisuuteen. Ehdotetaan jopa, että Tampereesta voisi tehdä museon. Samalla autoilu liitetään tähän syrjään vetäytymiseen, kehityksessä jälkeen jäämiseen ja takaperoisuuteen. Esitetään, että kun asioita yritetään muuttaa, "heti on kaiken vastustajien kuoro vastustamassa ja mieltään pahoittamassa" ja että "tamperelaisista aika moni elää jossain ihme umpiossa" (AL4). Lisäksi esitetään, että päätöksenteossa ajatellaan liikaa "vanhoja äijiä, jotka kokevat kaiken uuden uhkaksi itselleen" (AL1).

> Kumman ryhmän näkökulmasta tätä kaupunkia kehitetään: opiskelijoiden ja nuorten aikuisten, vai eläkeläisten?

> Fakta on, että eläkeläisten. Investoinnit tulevaisuuteen ovat olleet jäissä jo 10 vuotta. Kaikki hankkeet kaadetaan ennemmin tai myöhemmin, ja rahat käytetään päivittäisiin menoihin. Kaupunkia pitää kehittää niin, että tämä ei ole hautuumaa vielä 30 vuoden päästäkään. Tunneli, ratikka, Areena ja kävelykeskusta ovat eteenpäin katsovia suunnitelmia, ja kannattaa ennemmin tutkia miten ne saadaan toteutettua, kuin istua kädet ristissä ja vastustaa kaikkea. Tampereen ikäpyramidi on jo keikahtanut niin, että >65 vuotiaiden määrä on moninkertainen entiseen verrattuna. (AL4.)

Laajemmin, kansainvälisellä tasolla, yksityisautoilun vastustajien esityksissä Suomi ja Tampere eivät ole Länsi-Eurooppaa, vaan pikemminkin Ruotsin ja Venäjän raja-aluetta. Negatiivinen menneisyyteen juuttuminen merkitsee jämähtämistä itään tai niin sanotusti itä-blokkiin, johon Suomen esitetään aina kuuluneen. Suhteessa länteen ollaan kehityksestä jäljessä.

Autoilun puolustajat

Aamulehden nettifoorumin keskustelussa autoilun puolustajat esittävät, että menneisyydessä kaupunki oli vielä täynnä paikallisia pieniä liikkeitä, vuosikymmeniä samanlaisina pysyneitä kivijalkakauppoja. Tila oli täynnä eloisaa, paikallista toimintaa. Lisäksi autoilu oli sallittu.

> Asuin Kyttälässä 63-85, ja ison osan ajasta oli omassa tai ainakin naapurikorttelissa "maitokauppa". Pitkään oli rautakauppakin parin korttelin päässä. Vaatekauppoja niin että valita, soitinkauppa kadun toisella puolella, jopa moottorisahakauppa. (AL4.)

Myöhemmin, kun autoilu kiellettiin joissain osissa kaupunkia, alkoi tila tyhjentyä perinteistä. Autoilun puolustajien mukaan kunnollisten vanhojen liikkeiden jättämä tila alkoi täyttyä epäilyttävällä liiketoiminnalla – juottoloilla ja kapakoilla. Lisäksi ulkopuolisia uhkaajia alkoi tulla ulkomailta asti: yhtäältä kansainväliset kauppaketjut hävittävät vanhoja paikallisia liikkeitä, toisaalta ulkomaalaiset kerjäläiset ja rikolliset uhkaavat kaupungin järjestystä.

> Tällä hetkellä se tunnelma tulee lähinnä eteläeurooppalaisten meluajien toimesta joille välttämättä ole kukaan edes kertonut miten päin haitarista pidetään kiinni. Bussin melu on siihen verrattuna musiikkia korville. (AL4.)

> Hämeenkadun varrella on juottoloita, syöttölöitä ja halpoja rättikauppoja. Juuri mitään tamperelaista ei siellä ole. (AL1.)

Markkinoiden maailman kehitystä kritisoidaan kodin maailmasta käsin: on kyseenalaista, että vanhan ajan paikalliset, oman kaupungin, kaupunginosan ja naapuruston pikkukaupat on korvattu muun muassa moraalisesti epäilyttävillä kapakoilla ja kansainvälisillä ketjuliikkeillä. Lisäksi, vaikka turk-

kilais-italialaisesta ”pitsakebabista” on tullut suomalaisille lähes kansallisruokaa, eivät ne ole kaikkien mielestä ainakaan vielä osa aitoa tamperelaisuutta. Kuninkaankatua, joka on Tampereella pahamaineisen levoton osa keskustaa, käytetään esimerkkinä epäonnistuneesta kävelykadun toteutuksesta.

> Kuninkaankatu olkoot varoittava esimerkki. Pultsarit laskeutuivat Kuninkaankadulle, alas Näsinpuistosta ja Mältinrannasta juopottelemasta. Juopporemmit valtasivat penkit ja kävelykadusta tuli katkokävelykatu. Hämeenkadulle pitäisi olla uusia ideoita ja ympärivuorokautinen poliisivartiointi kadulle. (AL4.)

Autoilun puolustajien tilallinen argumentaatio etenee seuraavalla tavalla: He esittävät, että kun autoilu kielletään, jää kaupunkitila tyhjäksi. Se ei täyty aidosta tamperelaisuudesta vaan sen täyttävät juopot ja muut epäjärjestystä luovat ihmiset eli kodinpiirin ulkopuoliset, jotka estävät kunnollisten ihmisten liikkumisen kaupungissa. Nuoriso ”seilaa baarista baariin matkalla lisää juopuen” (AL3) ja heille autottomasta keskustasta tulee ”paratiisi jengeineen” (AL5). Heidän sijaan kunnioitetaan perheellisiä ja vanhuksia, ja esitetään, etteivät he voi pärjätä ilman omaa autoa. Autoilun puolustajat esittävät, että jos autoilua ei kielletä, tila pysyy järjestyksessä – autoilijat tuovat tilaan turvallisuutta ja järjestystä. He toimivat kodin maailman auktoriteetteina, jos poliiseja ei ole paikalla. Selvät autoilijat tuovat järjestystä humalaisten valtaamalle kadulle ja tarkkailevat tilannetta.

> Ainakin katu muuttuisi turvattomaksi koska siellä eivät rehelliset ihmiset uskaltaisi liikkua. Riittävä väkimäärä luo tunnetta että minua autetaan jos jotain sattuu. Nimenomaan autoilijat ovat selvin päin ja hälyttävät apua tarvittaessa. (AL1.)

Autoilun puolustajat esittävät, että kaupungissa tarvitaan runsaasti kunnollista väkeä ja selviä autoilijoita pitämään järjestystä yllä ja luomaan turvallisuutta kaupunkitilaan. Oikeanlainen tiiviys, eli kunnollisten ihmisten riittävä määrä suhteessa huonotapaisiin, luo mahdollisuuden valvoa ja ylläpitää järjestystä. Poliisi on auktoriteetti, joka vastaa järjestyksen ylläpidosta, mutta myös autoilija voi siis ottaa tarvittaessa tämän roolin. Parhaimmillaan kaupungissa vallitsee luottamuksen ja turvallisuuden ilmapiiri, kun auktoriteetteja kunnioitetaan. Esille nousee nostalginen ajatus menneiden aikojen turvallisuudesta, järjestyksestä ja auktoriteettien kunnioituksesta:

> Ennen vanhaan 70-80 luvulla sitä pelättiin sentään poliisia. Järjestyshäiriöitä oli, mutta oli kyllä laki ja järjestyskin. (AL3.)

Autoilun puolustajat kyseenalaistavat kansalaisuuden maailman ja kodin maailman kompromissin, ”koko kansan olohuoneen” mahdollisuuden:

> Milloin käytetään taas ilmaisua "koko kansan olohuone"? Kuulostaa niin hienolta. Todellisuudessahan tuo kävelykatu tarkoittaa suomalaisittain toteutettuna läpikulkupaikkaa jossa ihmiset yrittävät väistellä feissareita, kerjäläisiä, riidanhaastajia, penkeille k*seksijoita ja sammuneita. No, onhan se olohuone sekin. (AL1.)

Kansalaisuuden maailma on toteutunut, kun kaikki ovat läsnä ja kaikilla on vapaus toteuttaa itseään tasapuolisesti julkisessa tilassa. Se ei kuitenkaan vielä riitä, koska kansalaisuuden maailma ei aseta tarvittavia rajoja ja rajoituksia. Järjestyksen pitoon ja siistimiseen tarvitaan kodin maailman sääntöjä.

Autoilun puolustajat esittävät, että jos autoilu kielletään, tilaa vapautuu liikaa ja syntyy tyhjiö. Yritys täyttää se esimerkiksi eurooppalaisella katukulttuurilla on tuomittu epäonnistumaan. Sen sijaan kelvottomat puliukot ja rauhanhäiritsijät tulevat ja valtaavat autoilta vapautuneen tilan. Tämä esitetään väistämättömänä tilallisena lainalaisuutena. Tila siirtyy kunnollisilta ihmisiltä arveluttaville ja ulkopuolisille.

> Ja miten se nyt siitä sitten elävöityy, jos nykyinen kävelijämäärä vain levittäytyy leveämmälle kadulle? Vai kuvitteleeko joku, että ihmiset tulevat sitten jostain varta vasten kävelemään, kun on sellainen ihme kuin kävelykatu tehty? Kävelijämäärät eivät tule lisääntymään. Niinpä eivät myöskään ne eurooppalaistyyliset kahvilat ja pikkupuodit tule pärjäämään yhtään sen paremmin kuin nytkään.
> Vai tarkoitetaanko elävöitymisellä sitä, että tuodaan keskelle katua penkkejä, jotka sitten puliukot valtaavat? Mitäpä, jos laitatte ensin Kuninkaankadun sellaiseen kuntoon, että sitä voi käyttää muutenkin, kuin vain (tavallistakin) nopeampaan läpikävelyyn. (AL4.)

Niin autoilun kannattajat kuin vastustajatkin käyttävät aseenaan juoppo-leimaa: uhkaajia ovat epämääräiset kulkijat, juopot ja narkomaanit. Verrattuna vastustajiin, puolustajien argumentit ovat puhtaammin kodin maailmaan kuuluvia. Niissä ei ole inspirationaalista elementtiä, vaan päinvastoin inspiraation maailman toteutumisen mahdollisuus ennemminkin kiistetään kodin maailmasta käsin. Inspiroiva, jännittävä, luova, eurooppalaistyylinen kaupunki ei ole mahdollinen – autoton kaupunki tarjoaisi elämyksiä ainoastaan ”känniläisille”.

> Jos keskustasta tehdään autoton, se on känniläisten paratiisi. Juottolasta juottolaan polkumme vie. Onhan se nähty Anttilan liepieillä. Turha haaveilla puutarhakaupungista. (AL1.)

> Eikös jo ole nähty mitä ne autottomat kadut ovat? Siis lisää alkoholisteille tilaa???? Käveleekö siellä lapsiperhe? Onko kävelykadulla eläkeläispariskuntia? Ei kumpikaan. Pelottaa siellä kännisten joukossa kävellä. Haaveet jostain eurooppalaisesta kulttuurista voi voi, ollaan Suomessa. Nimim realisti (AL4.)

> En olisi uskonut aikoinaan, että kaljakulttuuri juottoloineen ohjaisi keskustan kehitystä niin, kuin se nyt tekee. Tämäkö se on se "kaikem paree Tampere"? (AL3.)

Autoilun puolustajat esittävät kaupungin ahtaaksi ja kaoottiseksi. Se on kuin jättimäinen juottola, joka täyttyy juopoista, tappelijoista, örveltäjistä, oksennuksesta ja eritteistä. Eurooppalainen kiinnostava ja inspiroiva kulttuuri ja siihen liittyvä elävä katutila, joka täyttyy katukahviloista, katutaiteesta ja ihmisvilinästä, esitetään epärealistisena, koska suomalaiset eivät osaa käyttäytyä sivistyneesti. Pyrkimys olla jotain muuta kuin oikeasti on eli tarve olla ”niin eurooppalainen” on turha ja epärealistinen. Suhde inspiraation maailmaan erottaa autoilukiistan vastapuolet selkeästi toisistaan: Autoilun vastustajille se on tärkeä, mutta puolustajat pyrkivät yleensä aina kiistämään sen merkityksen muista maailmoista käsin.

5.1.4 Inspiraation maailma – jännittävä ja luova kaupunki

Inspiraation maailmassa arvostetaan kaupunkitilan kiinnostavuutta, mieleenpainuvuutta ja elävyyttä. Vastakohta on ankea, harmaa ja yllätyksetön tila. Parhaimmillaan kaupunki tarjoaa jännittävää katseltavaa ja koettavaa. Koska aineisto koostuu tavallisten ihmisten eikä kaupungin suunnittelijoiden keskustelusta, nousevat tärkeiksi arkipäivää värittävät kokemukset kiinnostavassa kaupunkiympäristössä, eikä kuvaukset suunnitteluun liittyvistä luovista prosesseista. Inspiroivuuden kannalta olennaista on tavallisen kuluttajan elämyksellinen kaupunkitilan kokeminen. Koska inspiraatiossa on usein kyse sisäisistä tunteista ja mielikuvista, se objektivoituu ja tulee näkyväksi yleensä jonkin toisen, kuten kodin, markkinoiden tai ympäristön maailman edustajien kautta.

Autoilun vastustajat

Autoilun vastustajat arvostavat kotikaupungin vanhoja rakennuksia, ei vain perinteiden vuoksi vaan myös siksi, että vanhat kaupunginosat ja yksityiskohdat ovat aitoja, erityisiä ja värikkäitä. Autoilun vastustajien argumenteissa esiintyy kodin maailman ja inspiraation maailman kompromissi, jossa perinteisen tamperelaisen aidon kaupunkiympäristön säilyttämistä arvostetaan uuden, epäaidon, lattean, harmaan ja mielikuvituksettoman kaupunkirakentamisen sijaan. Vanhoja rakennuksia ei arvosteta vain perinteiden vuoksi vaan siksi, että ne luovat ainutlaatuista ilmapiiriä, ja siksi että niitä pidetään upeina, erityisinä ja epäidenttisinä.

Autoilun vastustajat arvostavat kiinnostavaa ja samalla perinteistä kotipaikkaa, mutta he ovat samalla tyytymättömiä elinpiiriinsä. Parhaimmillaan kaupungin ainutlaatuisten perinteiden vaalimisesta voisi seurata kaupunkitilan inspirationaalisuuden lisääntyminen. Sen sijaan kodin ja inspiraation maailman periaatteet jäävät täyttymättä vastavuoroisesti: perinteinen ympäristö ja rakennukset eli kodin maailman fyysiset puitteet eivät ole lopulta tarpeeksi erityisiä inspiraation maailman mittareilla mitattuna. Vanhoja rakennuksia ei ole tarpeeksi inspiroivan tunnelman synnyttämiseksi. 70-luvun rakentaminen ei ole tullut vielä niin vanhaksi ja arvokkaaksi, että se koettaisiin aidoksi ja alkuperäiseksi tamperelaisuudeksi, jota tulisi suojella. Epäinspiroiva tila on tylsä, tyhjä ja identtinen.

> Tampereelle kävelykeskusta ja ratikka niin saadaan kaupungista oikea Eurooppalainen kulttuurikaupunki. Nykyinen autojen ehdoilla tehty infrastruktuuri henkii DDR:ää. (AL4.)

Ympäristöjen identtisyys ja toisten jäljittely eivät sovi inspiraation maailmaan. Tylsyys ja itäblokkimaisuus voidaan voittaa, jos tehdään kävelykeskustasta tiiviimpi ja eurooppalaisempi.

> Nyt on oiva tilaisuus liittyä keskieurooppalaisen viihtyisien ihmisille tehtyjen kaupunkien joukkoon. Autobaanakeskeiset kaupungit ovat itäblokkia. Huvittavaa, että monet täällä kommenteissa mölisevät vihervasureista ja samalla haluavat pitää Tampereen samassa kastissa Moskovan ja Varsovan kanssa. (AL5.)

Sivistys ja rauhoittuminen ovat kuitenkin kuvauksissa suomalaisten tavoittamattomissa. Tyhjyys on tylsää ja kaikkialla olevat marketit ja massapaikat ovat rumia, standardoituja ja identtisiä. Samalla autojen ehdoilla suunniteltua kaupunkia pidetään tylsänä, latteana ja epäinspiroivana.

> Lopettakaa ihmiset niissä jättimarketeissa käynti ja valukaa keskustaan. Keskustassa on oma hieno tunnelmanansa toisin kuin parkuvia kakaroita täynnä olevassa marketissa. Suomi on jo pilattu näillä rumilla citymarketeilla ja prismoilla ja ABC:lla, mutta toivottavasti niistä joskus päästään. Keskustat Suomessa on suunniteltu aikanaan autoille ja siinä on menty pieleen. (AL2.)

Autojen ehdoilla tehty kaupunki on ruma, tyhjä ja lattea. Vanhat rakennukset ja Hämeenkadun kivetys ovat tärkeä osa tamperelaista kulttuurimaisemaa. Autoilun vastustajien mielestä teollisuuden maailma on ristiriidassa inspiraation kanssa, keskustaa ei saa suunnitella ainoastaan mahdollisimman toimivaksi. Kaupunginkeskustan tulisi olla erityisesti inspiraation maailmaa varten ja siellä tulee olla erityisiä ja kiinnostavia asioita. Muualla saa esimerkiksi teitä rakentaa teollisuuden maailman mittarein toimivasta, mutta epäinspiroivasta ”tusina-asfaltista”.

Parhaimmillaan tila on täynnä ainutlaatuisia yksityiskohtia ja jännittävää historiaa. Inspirationaalinen tila on yllättävä ja tarjoaa elämyksiä. Tällainen elämys voi olla esimerkiksi luistelurata keskellä talvista kaupunkia, jolloin elementti, joka ei normaalisti kuulu tilaan, katkaisee sen jatkuvuuden. Esimerkiksi design, katutaide ja arkkitehtuuri tekevät tilasta epäjatkuvan, arvaamattoman ja kiinnostavan. Autoilun vastustajat ovat sitä mieltä, että ”poistamalla älyttömät bussikatokset ja pysäköintipaikat saataisiin torista hieno eurooppalainen keidas” (AL5). Autoton alue olisi yllätyksellinen ja elämyksellinen saareke keskellä muuten tavallista ja harmaata kaupunkia.[9]

> Tampereella olisi hyvät mahdollisuudet olla Suomen kulttuurin keskus, jossa olisi valoilla koristeltu, helposti käveltävä ydinkeskusta teattereineen, kauppoineen, ravintoloineen ja ainutlatuisineen koskenrantoineen. (AL3.)

> Keskustassa on paljonkin palveluita, joita ei muualta kaupungista löydy. Esim. ruokaravintolat, monet erikoisliikkeet, torit, kahvilat, museot, elokuvat, teatterit... Mikäli tällaista kaupunkikulttuuria ei kaipaa, voi aivan hyvillä mielin jäädä sinne lähiöön ajelemaan ja mennä vaikka Ideaparkiin. (AL1.)

Maineikkaat kansainväliset esimerkit kävelykaduista ovat Tampereen saavuttamattomissa. Perinteinen eurooppalainen kulttuuri esitetään niin inspiroivana kuin kotoisanakin suhteessa suomalaiseen. Paradoksaalista on, että lopulta ulkomainen ja erityisesti eurooppalainen kaupunki-idylli on suomalaista kotoisampi: sillä on perinteitä ja se pysyy järjestyksessä. Ulkomaisessa kävelykadussa viihtyisyys syntyy siitä, kun kotoisuus, eli hyväkäytöksisyys, siisteys ja tuttujen tapaaminen, sekä inspiroivuus, eli värikkyys, ainutlaatuisuus ja kauneus, yhdistyvät.

> Rakastan ulkomailla kävelykatuja kaupunkilomilla. Ne ovat siistejä, on tupakointipaikat erikseen penkkeineen, roskiksia, jotka kans´ tyhjennetään. Ihania kauppoja, kahviloita ja ruokapaikkoja, penkkejä istuskella. Ei autoja, ei juoppoja, vain paljon ihmisiä kaikkialla.
> Jotenkin Tampereella pelkään, että täällä tehdään kompromisseja liikaa ja munataan jotain ja säästetään liikaa, jottei siitä tule viihtyisää.
> Tärkeää on saada tavata tuttuja, istuskella rauhassa, tehdä ostoksia, käydä vessassa ilmaiseksi. Liikkeet ovat värikkäitä, pieniä, graffitein koristettuja, ei töhryjä. (AL3.)

Kommentissa kritisoidaan markkinoiden ja inspiraation maailman epäonnistunutta kompromissia eli sitä, että samalla kun säästetään rahaa, tingitään ympäristön värikkyydestä ja viihtyisyydestä. Parhaimmillaan näiden maailmojen välille voi muodostua kuitenkin positiivinen yhteys eli onnistunut kompromissi. Tällöin inspiraation maailman esitetään aineellistuvan kaupungissa markkinoiden

[9] Autoilun vastustajat kaipaavat mannermaisen kaupunkikulttuurin huippuja suomalaisen tavallisuuden ja tyylittömyyden tilalle (ks. Salminen 2013).

maailman kautta: vapaa kävelijä innoittuu mainoksista ja näyteikkunoista sekä kuljeksii ja poikkeilee kaupoissa mielijohteidensa vietävänä. Nykyaikaisessa kaupungissa inspiraatio liittyy kuluttamiseen, joka on tavallinen tapa ilmasta itseä.

> Mitä vähemmän autoja, sitä enemmän viihtyisää, voi kävellä huvikseen ja hups, pistäytyä vaikka kauppoihinkin. Näyteikkunashoppailuunkin keskittyisi paremmin, kun ei olisi samalla tavalla toisten ihmisten tiellä - houkutus kauppaan - kaupalle tuloja. (AL3.)

Näyteikkunashoppailussa yhdistyvät inspirationaalinen mielikuvitus, haaveilu ja unelmointi sekä markkinat, liiketoiminta ja voitontavoittelu. Markkinoiden lisäksi myös luonto kaupungin osana voi tarjota inspiraation lähteen. Ihmisiä kutsutaan ”järven rannalla olevalle kauniille urbaanille promenaadille”, jolla voi ihailla Pyhäjärveä ja jonka vastakohta ovat Ratinan rannan ”surkeat kivikolossit” (AL5). Kyse ei ole vain luonnosta ja ekologian maailmasta vaan lisäsi on kyse inspirationaalisuudesta, joka syntyy, kun kaupunki kohtaa yllättävällä tavalla luonnon, joka tarjoaa elämyksiä.

Autoilun vastustajat kiistävät autojen arvon esineinä inspiraation maailmassa. Ne ovat heistä tylsiä, identtisiä ja persoonallisuuden häivyttäviä, olivat ne kuinka värikkäitä tahansa:

> Entäpä kahvilat - miettikää viihtyisiä katukahviloita, joissa siemailla hyvää kahvia ja katsella ohi käveleviä ihmisiä (ei punaisia, sinisiä, keltaisia, vihreitä, harmaita jne. autoja) ja huomata kuinka hienoja jugend-taloja Hämeenkadullakin on. (AL3.)

Inspirationaalisuus liittyy tässä ympäristön katselemiseen, esimerkiksi katukahvilasta. Näkymän tulee olla kiinnostava. Autojen sijaan persoonalliset ihmisyksilöt ja perinteiset rakennukset ovat kiinnostavia ja luovat viihtyisyyttä. Autoilun vastustajat toivovat tilaa autojen sijaan ihmisille, inspiraatiolle ja luovuudelle. He eivät halua katsella ”ohiajavia, törttöileviä ja meluisia autonromuja Hämeenkadulla” (AL1). Lisäksi he esittävät sarkastisesti, että ”suomen ikivanha autokanta on nähtävyys esim. historioitsijoille ja museoautoharrastajille” (AL1) Tämä on esimerkki samanlaisesta keskustelusta mikä liittyy rakennusten ikään. Suomalaisia rakennuksia eikä autoja pidetä tarpeeksi vanhoina, jotta ne olisivat hienoja ja kiinnostavia. Autoilun vastustajat esittävät, että autot ovat tylsiä, identtisiä ja persoonattomina eli aina samanlaisia, olivat ne olevinaan kuinka värikkäitä ja erilaisia tahansa.

Autoilun puolustajat

Autoilun puolustajat eivät näe autoja tylsinä ja identtisinä, kuten vastapuoli. Autojen laittaminen harrastuksena ja niiden näkeminen katutilassa esitetään inspiroivana ja katua elävöittävänä. Varsinkin vanhat autot ovat kiinnostavia ja yksilöllisiä. Lisäksi Hämeenkatu on ainutlaatuinen autoilukatu.

> Autot ovat lisäksi silmän iloja, kun järjestetään vanhojen autojen tai jenkkiautojen kokoontumisajoja. On mukavaa terassilta katsella, kun niitä ajaa joukoittain pitkin Hämeenkatua. Yhtä mukavaa autoilukatua ei ole monissa kaupungeissa! (AL1.)

Vaikka autot voivat olla joskus jännittävän näköisiä, on autoilun puolustajilla melko vähän tilaa inspiraation maailmassa. Siksi he yleisimmin kieltävät koko inspiraation maailman, ja erityisesti siihen autoilun vastustajien liittämän eurooppalaisuuden. Autoilun puolustajat esittävät, että kaupunki ilman autoja on surullinen ja autio. Tyhjät kadut ovat harmaita ja ankeita. Mikään kiinnostava tai jännittävä ei valtaa autoilulta vapautunutta tilaa, kuten vastapuoli esittää. Inspiraatio kielletään erityisesti teollisuuden maailmasta, jossa arvostetaan toimivuutta. Eurooppalaisten kaupunkien epäkäytännöllisyyttä pilkataan toteamalla, että kun Hämeenkatu suljetaan yksityisautoilta, saadaan ”italialainen ruuhka kaikille sivukaduille”, ja että ”samalla täytyy vaatia mahdollisuus pysäköidä italialais-ranskalaisittain” (AL5). Autoilun puolustajat korostavat Suomen ja Euroopan olosuhteiden eroa: Suomessa ympäristö asettaa niin suuria haasteita, erityisesti talvella, että välttämättömät teolliset ratkaisut vievät tilan muilta maailmoilta. Kylmä ja ankara talvi ei salli esimerkiksi kiinnostavia, eläviä ja mannermaisen tyylisiä kahviloita ja kojuja. Katu tulee säilyttää avoimena, jotta se voidaan aurata ja pitää puhtaana, eikä kukaan halua istua kadulla kovalla pakkasella. Katetut terassit tai muut ratkaisuehdotukset eivät ole tarpeeksi toimivia suhteessa olosuhteiden ankaruuteen. Auto esitetään pohjoisten luonnonolosuhteiden ylittämiseksi suunniteltuna toimivana teollisena ratkaisuna: ”Autot kulkee lumessa ja jäällä, mutta miten on mummot ja muut jalkamiehet?” (AL4). Suomalaiset luonnonolosuhteet asettavat teknisille ratkaisuille korkeat vaatimukset. Luonto on argumenteissa vahva vastus: kylmä ja kova talvi estää vapaan rakentamisen ja mannermaisen tunnelman luomisen. Pohjoisuuden lisäksi muut maantieteelliset erityispiirteet, esimerkiksi koski keskellä kaupunkia, estävät Tampereen muuttamisen inspiroivaksi ja innoittavaksi eurooppalaiseksi kaupungiksi.

> Kaikissa eurooppalaisissa kaupungeissa, joissa on viihtyisä kävelykeskusta, on keskustaa kiertävä kehäkatu. Ja sen varrella on aina *riittävästi* pysäköintitilaa. Tampereen keskustassa maantieteelliset syyt estävät järkevän kehäkadun. Se ei nyt vain onnistu mitenkään, ei edes rakennuksia purkamalla. (AL4.)

Reunaehtoihin on sopeuduttava, jos teollisia ratkaisuja ei keksitä. Todetaan, että ”ennenkuin taivaalle kehitetään tekoaurinko joka paistaa näilläkin leveysasteilla; (--) niin kävelykeskustat on parempi unohtaa!” (AL3). Sarkastisesti ehdotetaan, että ”sisäpihoille pitää saada uima-altaita, jotka on kaikkien vapaassa käytössä ja lisäksi pitää saada auringonottopaikkoja keskustaan” (AL3). Talvi ei salli kaikkea, mitä mielikuvitus voi tuottaa. Inspiraation maailman epärealistisuutta kritisoidaan teollisuuden maailmassa moittimalla kävelykadun suunnittelijoita. Heitä syytetään todellisuudentajun puutteesta ja heidän mielipiteet esitetään haavekuviksi, joista todellisuudessa voi olla enemmän haittaa kuin hyötyä. Suunnittelijat eivät ole neroja tai visionäärejä vaan käytännön elämästä mitään ymmärtämättömiä unelmoijia.

> Mistä ihmeestä kaupunki löytääkin näitä molemmat jalat tukevasti ilmassa puuhastelevia, suunnittelijoiksi itseään kutsuvia utopisteja, jotka eivät ole olleet mailla halmeilla tervettä järkeä jaettaessa. (AL5.)

> Pitääkö tuolle Pelle Pelottomalle vielä maksaa palkkaakin näistä hänen kiusanteoistaan mitä hän voi saada aikaan näillä mielikuvituksensa tuotteilla? (AL1.)

Autoilun puolustajat kieltävät inspiraation teollisuuden maailman lisäksi kodin maailmasta. Tämän argumentaatiolinjan perusteella Suomalainen kaupunkikulttuuri ei eurooppalaistu vain kaupunkitilaa muuttamalla, sosiaalista ei voi muuttaa pelkällä tilan vaihdoksella. Jälleen ”juoppo-leima” osoittautuu toimivaksi. Kaupungista ei tule inspiroivaa, koska suomalaiset ovat kelvottomia juoppoja. He pilaavat muuten upean ja kiinnostavan ympäristön.

> (--) todennäköisesti Tampereella se (kävelykatu) olisi känniläisten örvellysränni. Onhan siinä jo nyt tosi fiksusti Ale Pub paraatipaikalla arkkitehtuurisesti upean rakennuksen alakerrassa. Mikä moka! (AL4.)

Se vähäinen kansainvälistyminen joka tapahtuu, tarkoittaa kerjäläisten ym. muiden maahan tulleiden epämääräisten oleskelijoiden luomaa epäjärjestystä, ei inspiroivaa ja luovuutta lisäävää, innostavaa ja jännittävää kansainvälisyyttä. Vastauksena siihen, että autoton keskusta voisi olla ”hieno eurooppalainen keidas”, vastataan: ”Johan se on. Siellä väsyneet lepäävät(nukkuvat) keskellä päivää ja janoiset sammuttavat janoaan aamusta alkaen... Toiveesi on täytetty.” (AL1.) Vaikka inspiraation maailma kielletään kodin maailmasta, ei ongelma ratkea sääntöjä luomalla. Myös se tappaa luovuuden. Autoilun puolustajat esittävät, että inspiraatio on jo osin tapettu laeilla ja säädöksillä: ”Suomi on tappanut tuon Eurooppalaisen tunnelman jo kauan sitten kun luotiin järjettömiä säädöksiä kojumyyjille, katusoittajille ja terasseille. Että se siitä tunnelmasta.” (AL4.)

Teollisuuden ja kodin maailman lisäksi autoilun puolustajat kieltävät inspiraation markkinoiden maailmasta esittämällä, ettei kukaan saa elantoaan ulkona olevasta katukahvilasta tai katutaiteesta – varsinkaan talvella.

> Huvittavia näiden muutamien ihmisten kommentit; autot pois ja tilalle viihtyisiä katukahviloita, taidetapahtumia yms..
> Onko teillä käynyt mielessä, että suomessa kesä kestää 3kk. Millä te kuvittelette kahvilayrittäjän elävän loput 9kk vuodesta?
> Suomi EI ole eteläeuroopassa vaikka EU:n jäseniä olemmekin. Vaikka nuo kahvilat tuolla välimeren maissa niin mukavia onkin, täällä suomessa ne ei mitenkään voi toimia. (AL1.)

Autoilun puolustajat esittävät autoilun ylläpitävän kohtuullisia hintoja keskustassa. Inspiraation maailman näkökulmasta arvokkaan autottoman keskustan esitetään olevan liian hieno ja nostavan hintoja karkottaen samalla tavallisia asiakkaita, jotka pitävät keskustan taloudellisesti hengissä.

> Eurooppalaistyylinen kävelykeskusta? "Hienostokeskustan" luomisen jälkeen grynderit nostavat entisestään vuokrahintoja. Kaupungin tehtävänä olisi synnyttää edullisia liikepaikkoja Tampereelle. Juu, käydään kävelykeskustassa ja mennään sitten peltomarkettiin shoppailemaan. Kyllä illuusioita on hieno luoda. Elävä kaupunki tarvitsee autoja, halpoja parkkipaikkoja autoille. Tampereen keskusta tulee, mitä kauppaliikeisiin tulee, yksipuolistumaan ja kallistumaan. Jos erikoisliikkeen vuokra on nyt 4000 eur per 130 neliömetriä, niin mitä se on tulevaisuudessa.
> Ei ole ihme, että kaupankäynti siirtyy nettiin. Nykyinen meno ja kauppakuolemat ovat juuri seurausta vääristä päätöksistä. (AL3.)

Mannermaisen hienostokeskustan esitetään karkottavan tavallisen asiakkaan, joka tuo tuloja keskustan liikkeille, mikä ajaa pois myös myyjät. Se, vilkastaako autottomuus kaupungin kaupankäyntiä on suuri kiistankohde ja molemmat osapuolet esittävät, että vastapuolen vaihtoehto tukahduttaisi kaupungin taloudellisen kehityksen.

5.1.5 Markkinoiden maailma – kaupunki kauppapaikkana

Markkinoiden maailmassa tärkeää on kerätä taloudellisia voittoja. Kaupankäynti pitää kaupungin hengissä. Ilman liiketoiminnan luomaa rahan ja asiakkaiden virtaa se pysähtyy ja kuolee. Tila on tästä näkökulmasta taloudellinen resurssi, jonka hyödyntäminen on moraalinen velvollisuus – tilan tarjoamia taloudellisia mahdollisuuksia ei saa hukata.

Autoilun vastustajat

Yksityisautoilun vastustajien mukaan auto ei ole markkinoiden maailman toimija vaan autosta jalkautunut kuluttaja. Auto kulkee läpi kaupungin, mutta kuluttaja liikkuu jalkaisin moneen suuntaan ja poikkeaa useassa kaupassa yksiulotteisen läpikulun sijaan.

> Ei ne autot mitään osta, vaan jalkautuneet kuluttajat, jotka liikennevalojen tuijottamisen sijaan katsovat ympärilleen ja poikkeavat sisään. (AL1.)

> Hämeenkatua ajetaan vain kauppojen ohi. Ei siitä montaa euroa kaupat tienaa.
> Vieläkään ei aukene logiikka, jonka mukaan ohi autoileva "asiakas" auttaisi yritystä menestymään. Mitä nopeamman väylän varrella liikeyritys toimii, sitä epämielekkäämpää siihen on poiketa. (AL4.)

Autoilun vastustajien mukaan kauppojen ohiajosta seuraa kaupankäynnin pysähtyminen. Teollisuuden maailman vaatimukset täyttyvät, kun läpikulku on nopeaa ja tehokasta Markkinoiden maailmassa sitä varten olemassa oleva väylä keskellä kaupunkia on kuitenkin tyhjää tilaa. Osa kommenteista on hyvin sarkastisia. Niissä pyritään saamaan vastapuoli näyttämään tyhmältä:

> Kekkosen-Paasikiventien varsi on paras paikka toimia yrittäjänä, koska ohi kulkee niin paljon autoja. Autot syytävät rahaa ovista ja ikkunoista, vaikka ne eivät pysähtyisikään vaan olisivat vain ohikulkumatkalla. (AL4.)

Autoilun vastustajat korostavat, ettei autoilun kieltäminen tyhjennä kaupunkia kaupoista vaan tuottaa yhä enemmän yritystoimintaa kaupunkiin ja tekee markkinoiden maailmasta yhä toimivamman ja kannattavamman. Tila resurssien lähteenä muuttuu tiiviimmäksi ja tuottoisammaksi: ”Kun paikassa viihdytään, siellä vietetään aikaa pidempään ja tehdään enemmän ostoksia. Nykyisestä Tampereen keskustasta haluaa mahdollisimman pian pois liikenteen keskeltä!” (AL3). Autot vievät liikaa tilaa, ja tekevät keskustasta liike-elämän kannalta tukkoisen. Kun siellä ei viihdy, ei myöskään tule kuluttaneeksi rahaa. Lisäksi teollisesti suunniteltu tehokas tie rajoittaa kuluttajan vapaata liikettä. Jotta markkinat toimisivat, ei tila voi hankaloittaa kulutusyllykkeiden ja mielijohteiden toteuttamista. Kaupassa pistäytymistä ei saa vaikeuttaa.

> Eihän siellä nyt viitsi kaupiossa käydä kun joutuu ylikansoitetuilla ahtailla kävelyteillä kulkemaan ja henkensä uhalla autoja väistelemään. Kävelykatu ei ole kauppaa tappanut muissakaan kaupungeissa, autoilija harvemmin pistäytyy mielijohteesta johonkin hämeenkadun varrella olevaan kauppaan. Kävelijäkään ei viitsi jos on kadun toisella puolen kun eihän siitä pääse yli paljon mistään. (AL3.)

Autoilun vastustajat esittävät, että autoilun lopettaminen antaisi tilaa markkinoiden kasvulle ja taloudellisille voitoille. Kaupoilla käyminen helpottuisi, kun kuluttajien ei tarvitsisi kamppailla kaupunkitilasta läpikulkumatkalla olevien autojen kanssa. Toisaalta autoilijatkin saisivat lisää parkkitilaa maan alta. Autottomuus ”varmastikaan ei vähentäisi kauppojen asiakasmääriä eikä ’autioittaisi’ keskustaa. Päinvastoin tilaa elämälle olisi enemmän!” (AL1.) Autottomuuden jättämä aukko ei jäisi tyhjäksi, vaan markkinat täyttäisivät sen yhä kasvavalla toiminnallaan ja kysynnällään.

> Kumma kyllä, keskusta kuihtui täysin autojen valtakautena. Nyt kun peltilehmien erityisoikeuksia on taas alettu vähentämään, on keskustakin herännyt uuteen renesanssiin. Pitkästä aikaa on taas kysyntää uusille asunnoille ja kauppa käy. (AL4.)

Kaupankäynti nähdään kaupungin elävyyden vaatimuksena. Markkinoiden maailmaan liitetään paljon orgaanisia, elämään liittyviä metaforia esimerkiksi kuolemasta, kuihtumisesta ja näivettymisestä. Todetaan esimerkiksi, että ”muuta[ma] satametriä Hämeenkatua ei ole mikään shoppailukulttuurin napanuora” (AL5). Markkinoiden maailman toteutuminen tekee kadun eläväksi, mutta autoilu ei ole sen vastustajien mukaan kaupungin hengissä pysymisen kannalta välttämätöntä.

Autoilun puolustajat

Autoilun puolustajat esittävät, että autoilu pitää kaupan liikkeessä ja kaupungin hengissä. Autot luovat tarvittavaa tiiviyttä kaupunkiin kauppapaikkana. Siellä, missä autoilu on kielletty, on kaupankäynti romahtanut ja tila tyhjentynyt resursseista. Kyse on niin kauppojen kuin kuluttajienkin taloudellisista mahdollisuuksista: kaupat tarvitsevat autoilijoita, jotka eivät tule kaupunkiin ostoksille, jos esimerkiksi parkkimaksut ovat liian korkeat.

> 80-luvulla, kun Kuninkaankadullakin autoilu oli sallittu, ei keskustassa ollut käytännössä yhtäkään vapaata liikehuoneistoa. Elintarvikekauppoja oli useita.
> Sen jälkeen kun autoilua alettiin rajoittaa, on vapaat liikehuoneistot lisääntyneet ja lähes kaikki elintarvikekaupat hävinneet keskustasta.
> Jos menet esimerkiksi Kuninkaankadulle katsomaan, on siellä vapaita liikehuoneistoja useita.
> Keskustorilta Aleksiskivenkatua alarantaan löytyy lisää vapaita liikehuoneistoja. (AL4.)

Autoilun puolustajat esittävät, että jos yksityisautoilu kielletään ”upotetaan koko Hämeenkatu betoniin, tapetaan yrittäjät saarrolla” (AL1). Markkinoiden maailman toimimattomuutta korostettaessa otetaan käyttöön metaforat kuolemasta, kuihtumisesta ja näivettymisestä – kauppoja ei vain lopeteta vaan ne tapetaan. Eloton kaupunki on jähmeä ja liikkumaton. Vain rahan virta voi saada sen heräämään jälleen henkiin.

> Liikkeet ja kaupat siirtyivät laitakaupungille, minne liikenneyhteydet toimivat. Tästä seurasi keskustan näivettyminen, jota nyt yritetään korjata sadoilla miljoonilla euroilla. (AL2.)

Autoilun puolustajien markkinoiden maailman esityksissä fyysisen maailman ja kaupungin keskustan paikka määrittyy taloudellisin perustein. Jos ne eivät toteudu kaupungissa, keskusta siirtyy jonnekin muualle. Keskusta on siellä, missä on kauppoja, ja kaupat ovat siellä, missä on autoja.

> Kyllä ihmismuisti on lyhyt! Seitsemänkymmentäluvun alussa valmistui ns. Anttilan pysäköintitalo. Ongelmaksi muodostui ettei sitä haluttu käyttää. Mitä tekivät päättäjät? Poistivat kaikki pysäköintipaikat kosken ja Hämeenpuiston väliltä, ajatuksena saada pysäköintitalon käyttöastetta parannettua. Pysäköintipaikkojen poisto aikaansai ko. alueella lähes täydellisen kauppakuoleman. Tempo, Sandberg, Otra, Stockmann isoista tavarataloista mainitakseni. Samoin Popet, Autio, sekä Vava. Viimeisenä sinnitteli Valioasu, mutta kun kauppa-aukion pysäköintimittarien pysäköintiaika muutettiin puoleksitunniksi oli aika senkin lopettaa. Samoin kävi esim. elokuvateattereiden, Kinopalatsi,Hällä,sekä Petit.
> Alunperin Tampereen kaupallinen keskus oli Pyynikintori, jos tätä menoa jatketaan niin se kohta lienee Kaanaassa. Ehdotus autottomasta keskustasta on kaunis ajatus, mutta aikaansaa varmuudella vastaavanlaisen kauppojen, sekä muittenkin liikkeiden katoamisen Tampereen katukuvasta. (AL3.)

Menneisyys on yltäkylläisyyden ja rikkauden aikaa: kauppoja oli paljon ja business luisti. Sen sijaan tulevaisuuden kuolleesta ja autioituneesta kaupungista maalataan toivoton kuva. Synkän vision mukaan kaupunki, jolla ei ole toimivia markkinoita, autioituu, siellä olevat kaupat tuhotaan ja luonto valtaa keskustan.

> Kun kaikki autot hädetään nyssejä myöten hämeenkadulta, niin puskaa se ruoeaa pukkaamaan ja kauppojen ikkunat ovat rikotut useampaan kertaan ja kaikki on kuollutta. (AL1.)

> Tällä menolla liikehuoneistojen vuokrat ja hinnat laskevat ja keskusta autioituu, asiakkaat siirtyvät muualle, mutta onhan sitten kiva sentään "kävellä keskustassa" (niiden, jotka haluavat, tai yleensä pystyvät kävelemään keskustassa. Itse kyllä kävelen mieluummin luonnossa.). Kuka keskustaan nyt haluaa nimenomaan kävelemään? (AL3.)

Kun autoileminen kielletään, kaupat kuolevat ja tilaa kävelylle on entistä enemmän. Aitoon kaupunkiin kuuluvat kuitenkin kauppa ja sitä ylläpitävä autoliikenne. Autollinen osa keskustaa pitää markkinat ja kaupat elossa. Lisäksi haastavat luonnonolosuhteet tekevät kävelykatusuunnitelmista taloudellisesti mahdottomia.

> Kävelykatu on helppo tapa autioittaa keskustaa. Turistisesongin aikaan siellä varmasti riittäisi kävelijöitä, mutta loka-maaliskuu välisenä aikana kävelykatualue olisi autio ja hiljainen. Sitäkö kauppakamari oikeasti haluaa?

> Lyhyt kesäsesonki ei pelasta alueella olevia liikkeitä, vaan niiden on pakko hakea uudet toimitilat sieltä, missä ihmiset liikkuvat. (AL3.)

Tampereen koosta johtuen kävelykeskus ei ole mahdollinen. Pienessä kaupungissa kaikki tila tarvitaan markkinoille ja sitä ylläpitävälle autoliikenteelle. Hämeenkatu muodostaa liian suuren osan Tampereen keskustan alueesta, eikä sen ympärillä ole tarpeeksi kaupungin liike-elämää ruokkivaa autoliikennettä.

> Tälläisiä ehdotuksia tekevät täysin yrittäjyydestä tietämättömät henkilöt, jotka ajattelevat joidenkin suurkaupunkien kävelykatuja. Nämä kaupungit ovat aivan eri mittakaavassa ja autollista keskustaa jää vielä hyvin runsaasti muutaman kävelykadun ulkopuolelle. Asiakkaita ja asukkaita yleensäkin+käymässä olevia turisteja on aivan eri määrät. (AL3.)

Autoilun puolustajat esittävät, että autottomien eli kävelijöiden, pyöräilijöiden ja julkisilla liikkuvien varat eivät riitä kaupungin markkinoiden ylläpitoon. Autoilija on arvokas markkinoiden maailman toimija, koska auton omistaminen vaatii varakkuutta. Esitetään, että ”raha liikkuu pyörillä” (AL1), ja etteivät kävellen liikkuvat opiskelijat ja korkeakoulututkinnon suorittaneet pysty pitämään Hämeenkadun kauppoja elinvoimaisina.

> Ei riitä pyörällä kihnuttajien ja busseilla pussejaan raahaavien varat ylläpitämään elävää keskustaa. Autoilijoiden lompsaa siihen tarvitaan. (AL4.)

Autoilun puolustajat esittävät, että kävelykadun mahdollisesti valtaava varaton ”joutoväki”, kuten päihdeongelmaiset ja kerjäläiset, ovat ongelma, koska he eivät kuluta ja tuo rahaa keskustaan. Kelvottomuus ei tässä merkitse kodin maailmassa paheksuttua epäjärjestystä vaan kykenemättömyyttä osallistua markkinoiden kiertokulkuun, jossa kaupungin elämä syntyy kulutuksesta. Hyödytön joukko vie kaupunkitilaa kuluttajilta ja myyjiltä.

> Alueella olevalla kävelykadun pätkällä olen nähnyt kesällä lähinnä pultsareita, kerjäläisiä ja muuta joutoväkeä, joka ei kauppojen kassoja kilisytä. (AL3.)

Markkinoiden maailmassa kaikilla ei tarvitse olla oikeutta viettää aikaansa keskustassa, kuten kansalaisuuden maailmassa. Julkisessa tilassa oleskelun sijaan on kyettävä kuluttamaan ja joutenolon asemasta tekemään tuottavaa työtä. Markkinoiden maailma on altis kansalaisuuden maailman kritiikille. Tällöin esitetään, että asioiden ”pitäisi tapahtua yhteisen hyvän eteen eikä aina taloudellisia intressejä varten” (AL3).

Aineistossa markkinoiden maailma esiintyy kompromissina maineen maailman kanssa: tunnettuuden ja kuuluisuuden aiheuttama vetovoima aineellistuu markkinoiden kautta. Tällöin puhutaan ”Tampereen elinvoiman ja dynaamisen brändin kasvusta” (AL3). Hyvin rakennettu julkinen kuva vetää puoleensa yrityksiä ja hyvätuloisia asukkaita, jotka tuovat rahaa kaupunkiin ja auttavat kaupunkien välisessä taloudellisessa kilpailussa.

5.1.6 Maineen maailma – tunnettu kaupunki

Maineen maailmassa sillä, mitä ”muut” ajattelevat ”meistä” ja ”meidän kaupungistamme”, on paljon merkitystä. Tila jakautuu kahteen: oman elinpiirin sisäpuoleen ja sitä arvioivaan ulkopuoleen. Tila on tyhjä ja tarpeeton, jos se ei herätä huomiota ulkopuolella. Maineen maailman toteutumisen kannalta tärkeitä toimijoita ovat turistit, jotka arvioivat, mikä paikka ansaitsee vierailun. Pahinta on, ettei kaupunki tule huomatuksi, eikä mikään erota sitä muista. Jos kävijöitä kuitenkin tulee, on se merkki paikan tunnettuudesta. Kun kodin maailmassa ulkopuolelta tulevat ovat muukalaisia, maineen maailmassa he ovat tervetulleita kunniavieraita. Kodin maailmalle tyypillistä sisäänpäin kääntymistä ja omiin oloihin vetäytymistä ei pidetä maineen näkökulmasta positiivisena.

Autoilun vastustajat

Autoilun vastustajat esittävät, että todellisilla suurilla kaupungeilla on kävelykatunsa. Tamperelaiset eivät sitä halua, koska ovat sisäänpäin suuntautuneita, eivätkä he välitä siitä, miltä kaupunki ulospäin näyttää ja mitä siitä ajatellaan. Ulkopuolelle ei pyritä viestimään positiivisia mielikuvia, vaan sulkeudutaan kuoreen ja eristäydytään. Tamperelaiset eivät välitä tarpeeksi siitä, pidetäänkö heidän kotiaan aitona suurkaupunkina tai kaupunkina ylipäänsä.

> (--) kävelykatua kaivataan, sellainenhan on kaikissa suurissa kaupungeissa. Mutta sisäänlämpiävä Tampere ei taida moista asiaa saada aikaiseksi. (AL3.)

> Jos keskustorista/hämeenkadusta onnistutaan tekemään kevyenliikenteen ja raitioliikenteen väylä se on hyvä asia. (--) Voidaan järjestää enemmän tapahtumia, toreja, esityksiä, festivaaleja keskustorilla, saadaan tunnettuutta lisää turisteille. (AL2.)

Hämeenkatu kävelykatuna on autoilun vastustajien esityksissä parhaimmillaan jotain sellaista, mikä jää kaikkien kaupungissa kävijöiden mieleen ja maine alkaa kiiriä. Ihanne on, että tieto leviää kau-

as, mahdollisimman monelle ihmiselle ja muihin maihin asti. Parhaimmillaan turistien esitetään tulevan laajoilta alueilta ihailemaan ainutlaatuista kaupunkitilaa ja kävelykatunähtävyyttä.

> Hämeenkatu olisi monumentaalisen hieno kävelykatu - siitä tulisi yksi koko Euroopan upeimpia kävelykatuja, jota tultaisiin katsomaan kaukaakin. (AL1.)

Maineen maailmassa arvostetaan tilan suuruutta ja mahtavuutta sekä kykyä herättää huomiota ja kunnioitusta. Parhaimmillaan ulkomailla Suomesta tunnetaan mieluiten Tampere, eikä esimerkiksi Helsinkiä. Esitetään, että näin voisi tapahtua, jos Tampereella olisi Suomen suurin kävelykatu

> Joukkoliikenne jääköön Hämeenkadulle, mutta yksityisautot pois sieltä. (--) niin Tampere on suomen modernein ja eteenpäin suuntautunut kaupunki. Sellaisesta Tampereesta olisi helppo olla ylpeä! (AL3.)

Tunnettuus mahdollistaa ylpeyden omasta elinympäristöstä ja kotikaupungista, mikä voi olla paikallisen itsetunnon kannalta tärkeää.

Autoilun puolustajat

Autoilun puolustajat eivät vetoa positiivisesti maineen maailmaan. Nykytilan ei koeta tuovan mainetta, koska autokaupungissa ole mitään erityistä, joka erottaisi sen muista. Sen sijaan maineen maailman toteutuminen kielletään. Autoilun puolustajat esittävät, että viimeistään kodin maailman ongelma, juoppous, pilaa Suomen maineen. He tuovat esille suomalaisen juomakulttuurin pahamaineisuutta. Epäsiisti koti ja katua kotinaan pitävät humalaiset antavat vieraille negatiivisen kuvan.

> Ammattijuopot voi makailla keskellä katua ja näky eikun paranee ja matkailijat saavat katseltavaa koko rahalla. (AL3.)

> Kaikki autot pois ja kapakoita enemmän, niitä ei ole vielä tarpeeksi ja toiveena olisi oikein halpa viina noihin kuppiloihin.
> Olis meinaan vielä enemmän turisteja jotka EIVÄT tulisi tänne meitä häiritsee.;-D (AL1.)

Autoilun puolustajat esittävät, ettei kävelykatu ole mikään ihme, joka herättäisi ihmisten huomion ja jota tultaisiin katsomaan. Siinä ei ole mitään eksotiikkaa ja siksi se jää tyhjäksi. Sen lisäksi, että autoilun puolustajat pyrkivät kiistämään kävelykadun herättämän positiivisen huomion, he esittävät, ettei maineen maailmalla pitäisi olla lainkaan merkitystä. He kuvaavat sarkastisesti Tampereen tarvetta vaikuttaa todelliselta maailmanluokan suurkaupungilta:

> Ja metron voisi myös rakentaa, kun muissakin suurkaupungeissakin sellainen on. Tai ilmassa roikkuvan junasysteemin, niin kuin Dortmundissa tai Tokiossa.
> Pilvenpiirtäjiä lisää keskustaan ja satama kuntoon suuria matkustajalaivoja varten.
> Täällä ei myöskään ole kunnon vanhaa kaupunkia linnoituksinen ym., mutta kai sellaisenkin voisi johonkin rakentaa vaikka vähän niin kuin feikkinä, kun sellaista ei ole koskaan ollut. Se voisi vetää turisteja.
> Sitten alkaisi Tamperekin näyttää vähän niin kuin kunnon suurkaupungilta. (AL3.)

Autoilun puolustajat kuvaavat tilan täyteen huomiota herättäviä, maineen maailmassa suuria, oikeiden suurkaupunkien tunnuskuvallisia rakennuksia ja rakennelmia. Näin kiistetään maineen maailman merkitys ja Tampereen pyrkimys tulla tunnetuksi suurkaupungiksi seuraamalla ja matkimalla todellisten suurkaupunkien esimerkkiä. Taustalla voi katsoa olevan ajatuksen siitä, että suomalaisten esitetään miettivän liikaa sitä, mitä muut heistä ajattelevat.

5.1.7 Ekologian maailma – luonnonläheinen kaupunki

Ekologian maailmassa luonnolle annetaan itseisarvo. Aamulehden nettifoorumin keskusteluissa ympäristön maailmaan kuuluvat Tampereella esimerkiksi ilma, linnut ja kaupunkia halkova koski. Sen suojeleminen ja säästäminen on tärkeää. Erimielisyyttä kuitenkin herättää se, onko luonnon oltava läsnä kaupungin keskustassa vai riittäkö sille tilaa muualla Suomessa, jossa riittää metsiä ja maaseutua.

Autoilun vastustajat

Yksityisautoilun vastustajat esittävät, että autokaupunki on ahdas ja täynnä autojen tuottamaa melua, likaa ja pölyä. Luonnon epäpuhtaus voi olla aineellista, kuten pakokaasuja, tai se voi olla myös pelkkää ääntä – esimerkiksi vilkkaat autotiet voivat aiheuttaa jatkuvaa melusaastetta. Todetaan, että kaupungin paraatipaikan ei todellakaan kuuluisi olla meluisa, pölyisä, saasteinen ja ahdas” ja että ”toivottavasti autot katoavat keskustasta, on PALJON PAREMPI HENGITTÄÄ, kun ei tarvitse rykiä pakokaasuja!” (AL1).

Vaikka luonnon tiloja, kuten metsiä, soita ja järviä, voidaan pitää kaupunkitilan vastakohtana, sillä mitä tehdään kaupungissa, on merkitystä myös luonnolle. Pahimmillaan saaste kulkeutuu kaupungista luontoon, ja saastunut ilma ja vesi leviävät. Se, että tila olisi autio tai tyhjä ei ole ekologian maailman näkökulmasta yleensä negatiivinen asia: Parhaimmillaan ihminen ei rakenna ja ahda kau-

punkia täyteen, vaan jättää kaupunkiin tyhjää tilaa, jonka luonto voi hallitusti vallata. Sen sijaan, että ihminen levittäytyisi luontoon, luonnon tulisi levittäytyä kaupunkiin ja tulla kaupungin sisälle. Parhaimmillaan puhdas vesi virtaa Tamperetta halkovassa koskessa ja kaupungissa on paljon puistoja, lenkkeilyreittejä sekä maisemia. Lisäksi puut sekä eläimet ovat osa kaupunkikuvaa. Esitetään, että autoton Hämeenkatu voisi olla luonnonläheinen paratiisi. Käveleminen kaupungissa, jota ihminen ei ole pilannut, voi olla elävöittävä kokemus:

> Vappupäivänä keskustori/Hämeensillan väli tosi mukava, kun sai kulkea ilman sitä ääntä ja rytinää, minkä autot tekevät keskustaan, saatika ilmanlaatu oli hyvä. Kuuli jopa linnunlaulua :) ja en tarkoita niitä hieman humalassa olevia vapun viettäjiä.. Nyt, jos koskaan tehdään yhdessä lapsille parempi huominen!! (AL1.)

Ekologian maailmassa tähtäin on tulevaisuudessa: puhdas luonto on säilytettävä tuleville sukupolville. Vasta viimeaikoina on alettu ymmärtää, että ihmiset voivat levittää elinpiirejään liikaa, täyttää ympäristöä omilla elämän merkeillään ja tyhjentää sitä luonnollisesta elämästä. Pahimmillaan he raivaavat ja tuhoavat metsiä sekä hävittävät lajeja sukupuuttoon. Yleisenä pelkona on, ettei luonnosta jää mitään jäljelle. Ekologian maailma ei ole kuitenkaan kovin laajalla tasolla esillä Aamulehden yksityisautoiluun liittyvässä nettikeskustelussa. Yhtäältä aineistossa mainitaan hyvin harvoin kaupungin ulkopuolinen luonto, ei esitetä, miten autoilun tuottamat päästöt vaikuttavat esimerkiksi metsiin, eikä toisaalta juurikaan viitata laajemman tason ilmiöihin, kuten ilmastonmuutokseen. Sen sijaan puhutaan itseä lähellä olevista asioista ja esitetään, että autot häiritsevät metelillään ja pilaavat hengitysilman nostamalla ilmaan pölyä sekä tuottamalla pakokaasuja. Sen sijaan, että argumentoitaisiin pelkästään ekologian maailmasta, sen ja teollisuuden maailman välille luodaan kompromissi. Ekologian maailma ikään kuin laajenee oman elinpiirin ulkopuolelle ja yleisemmälle tasolle teollisuuden maailman kautta. Autoilun vastustajat esittävät esimerkiksi, ettei ekologisuuden huomioon ottaminen tee kaupunkiliikenteestä toimimatonta. Lisäksi toivotaan teknisiä ratkaisuja ekologian haasteisiin.

> Länsipuolella tamperetta on ilmansaasteita, koska autoliikenne on vilkasta. Onko siihen mitään ratkaisua insinööreillä? Se olisi ihan ykkösasia, että vaikka tavaraa ja liikennettä kulkee, niin ilma pitäisi saada hengitettäväksi. Kylmä ilmasto itsessään jo ärsyttää keuhkoja/nenää, mutta päälle tulee vielä muut ilman epäpuhtaudet. (AL3.)

Ekologian ja teollisuuden maailmojen kompromisseissa vertaillaan esimerkiksi autojen ja linja-autojen päästöjä teknisen tarkasti. Lisäksi esitetään todisteena tieteellistä tietoa, joka liittyy esimer-

kiksi EU:n päästönormeihin. Teksti täyttyy luotettavien asiantuntijatahojen esittämistä ja mittaamista lukemista.

> Vaikka nyt haluttaisiinkin yliarvioida kulutusta, niin henkilöautoliikenteen päästöt olisivat silti lähes kolminkertaiset bussiliikenteeseen nähden.
> Niin ja ne moottorin pienhiukkaspäästöt. Nehän tosiaan ovat busseilla suuremmat kuin henkilöautoilla (0,011 vs. 0,009 g/hkm). Tosin tähän täytyy laskea lisäksi rengaspöly, tien kulumisesta aiheutuva pöly ja jarruista syntyvä metallipöly. Ne huomioonottaen päästään kutakuinkin lukemiin 0,020g/hkm busseilla ja 0,034g/hkm henkilöautoilla.
> Eli yksityisautoilu on tässäkin mielessä saastuttavampi vaihtoehto. Vieläkö haluat, että lasketaan vaikkapa melu tai alailmakehän otsonin muodostuminen?
> Ja datahan on peräisin VTT:ltä (Lipasto) ja Ecoinventiltä (Transport Services, Ecoinvent report No. 14). (AL5.)

Vaikka teollisuuden maailma perustuu objektiivisille ja empiirisille testauksille, se ei ole kuitenkaan sikäli yksinkertainen, että totuus voitaisiin suoraviivaisesti selvittää yhdellä mittauksella. Tämä tulee esille ekologian ja teollisuuden maailman kompromisseissa. Mitattavat asiat ja mittaustulokset voidaan kyseenalaistaa ja vastapuolen auktoriteettien uskottavuus kiistää. Tästä seuraa loputtomia väittelyjä siitä, mikä on lopulta kaikkein eniten saastuttava kulkumuoto, mikä on olennainen mittari ja mikä luotettavin asiantuntijataho.

Autoilun puolustajat

Autoilun puolustajat vetoavat melko harvoin ekologian maailmaan, toisin kuin vastustajat. Se ei ole heidän näkökulmastaan paras kilpakenttä, koska nykyisenkaltaista massa-autoilua on vaikea puolustaa vetoamalla ympäristöarvoihin. Yksityisautoilun puolustajat pyrkivät kuitenkin herättämään keskustelua siitä, ovatko henkilöautot todella pahin melun ja ilmansaasteiden aiheuttaja kaupungissa vai ovatko niitä ennemminkin bussit. Lisäksi he esittävät, että autot muuttuvat koko ajan ekologisemmiksi. Vastustajien tavoin he viittaavat samaan aikaan ekologian ja teollisuuden maailmoihin.

> (--) keskimääräinen matkustajamäärä on 18 henkeä viimeksi näkemäni tutkimuksen mukaan.
> Nyt voitkin laskea uudelleen sen litraa/henkilö.
> Mutta bussi meluaa tyhjänäkin enemmän, kuin henkilöauto täydessä lastissa.
> Ilmeisesti et edellisen bussilakon aikana käynyt keskustassa, minä kävin. (AL5.)

Yksityisautoilun puolustajat kieltävät usein ekologian maailman kaupungissa. Heidän mukaansa autoilu kuuluu nykyaikaiseen, oikeaan kaupunkiin. Ne, jotka eivät esimerkiksi pakokaasujen vuoksi pidä kaupungista, voivat muuttaa syrjemmälle – maalle ja metsiin.

> Eikö tälle vihervasemmistolle saada mitään kuria aikaan ennenkuin on myöhäistä? Kaupunki on suunniteltu autoille ja liikemaailmalle eikä erämaiden hiljaisuudesta nauttiville. Jos joku ei kestä liikenteestä aiheutuvia ääniä kaupunkielämässä niin eiköhän olisi silloin parasta muuttaa Teiskon takametsiin missä vielä vallitsee äänettömyys. Eläköön siellä luonnonrauhassa nauttien äänettömästä hiljaisuudesta. (AL5.)

Moderniin kaupunkikeskustaan kuuluu määritelmällisesti se, että siellä saa autoilla:

> Arboretumissa voi kävellä ilman että autot kulkee vierestä. Keskustorin sykkeeseen kuuluu autot, ydinkeskusta on ydinkeskusta eikä mikään Arboretum! (AL5.)

> Ja näille jotka haluavat lisää puita ja istutuksia yms. keskustaan; Tampere on pieni taajama keskellä suurta metsää. Jos haluatte nähdä puita, kävelkää keskeltä kylää muutama kilometri mihin tahansa suuntaan, niin näette niitä puita. Ei kaupungin keskustan tarvitse metsältä näyttää, kun se juuri on alkanut edes vähän näyttää kaupungilta. (AL1.)

Kieltäminen tapahtuu representoimalla tilaa niin, että ekologian maailman objektit suljetaan kaupungin ulkopuolelle. Luonto ja suomalaiset metsät ovat olemassa kaupungista riippumatta, ja kaupungin tulee olla oikea kaupunki eikä puoliksi metsä, puoliksi keskusta. Sarkastisesti maalataan kuva kaupunkitilasta, jonka luonto on vallannut:

> Kielletään kaikenlainen oleskelu Tampereen keskustassa. Keskusta-alue aidataan ja päästetään luonnontilaan, se saisi olla Tampereen keuhkot. happea tuottava ikimetsä tampereen keskustassa kuusen oksilta liehuvine naavapartoineen se vasta olisi jotakin! (AL1.)

Yksityisautoilun puolustajat kiistävät ekologian maailman kansalaisuuden maailmasta esittämällä, ettei ulkopaikkakuntalaisilta voi kieltää kaupunkiin tuloa autolla vihreyden nimissä. Heidän mukaansa ekologisuuden varjolla syrjitään kaupungin ulkopuolella asuvia ja koko projektin takana on marginaalinen ”viherpiipertäjien” joukko, vaikka se vaikuttaa enemmistön elämään.

5.2 Yhteenveto oikeuttamisen maailmojen tilallisuudesta

Vedän seuraavaksi yhteen abstraktimmalla tasolla sitä, miten tilaa aineistossa kehystetään, millainen tila ymmärretään oikeuttamisen maailmojen piirissä arvokkaaksi ja millaista tilaa pidetään eitoivottavana (taulukko 2). En enää keskity autoilun vastustajien ja puolustajien välisiin eroihin vaan

siihen, miten tila toimii yleisellä tasolla oikeuttamisen maailmoissa – riippumatta osapuolista tai edes siitä, mistä kiistasta on kysymys.

Teollisuuden maailmassa perimmäinen tavoite on päästä päämäärään. Vaikka tilaa voidaan jakaa sisä- ja ulkopuoleen – esimerkiksi autot voidaan pyrkiä siirtämään keskustan ulkopuolelle – tarkoitus on ainoastaan helpottaa esimerkiksi kaupungin tavoitettavuutta. Tilallinen jako ei ole itseisarvo, vaan yleensä epäjatkuvuudesta pyritään pääsemään eroon. Lisäksi tilan ennustettavuutta pyritään maksimoimaan.

Inspiraation maailmassa arvostetaan arkisen tilan ja rutinoituneen liikkeen yllättävää katkeamista. Matkalla kohdatut arvaamattomat, ennustamattomat ja jopa hallitsemattomat asiat ovat arvokkaita, toisin kuin teollisuuden maailmassa. Yllätyksellistä epäjatkuvuutta voi luoda vaikkapa luistelukaukalo keskellä kaupunkia, missä sellaista ei normaalisti nähdä.

Kodin maailmassa tila jakautuu sisä- ja ulkopuoleen. Rajalla tila on epäjatkuva – vieraat eivät ole tervetulleita. Kodin maailmassa kunnioitetaan paikallisuutta ja pysyvyyttä: sisäpuolinen sitoutuu paikkaan ja aikaan, se säilyy samanlaisena samassa paikassa, eikä koskaan muutu. Kodissa vallitsee yhtä aikaa läheisyyden ja tuttuuden sekä kurin ja järjestyksen ilmapiiri.

Maineen maailmassa tila jakautuu sisä- ja ulkopuoleen, kuten kodin maailmassa, mutta sen sijaan että puolet pidettäisiin erillään, on tila jatkuva: ihmiset ja tieto virtaavat rajojen yli. Vieraat ovat tervetulleita ja tietoa yritetään levittää.

Ekologian maailmassa tila jakautuu luonnolliseen ja sitä uhkaavaan ihmisen muokkaamaan, rakentamaan ja saastuttamaan tilaan. Ihmisen suuntaan tila on jatkuva ja luonnon suuntaan epäjatkuva: luonnon elementtejä kaivataan esimerkiksi kaupungin sisälle, ja samalla itse luonto halutaan pitää koskemattomana.

Kansalaisuuden maailman argumenteissa julkisen tilan jatkuvuutta ja yksiaineisuutta pidetään tärkeimpänä periaatteena: yhtäältä ketään ei saa eristää, toisaalta kukaan ei saa itse eristäytyä yhteisen tilan ulkopuolelle. Tasaveroisuus ja avoimuus luovat tilaa kaikille.

Markkinoiden maailmassa ihmisten arvokkuuden ja tasaveroisuuden vaatimuksena on se, että he kykenevät kuluttamaan tai tekemään tuottavaa työtä, toisin kuin kansalaisuuden maailmassa. Ihmi-

set ovat arvokkaita työntekijöinä tai ostajina; arvottomia varattomana ”joutoväkenä”. Tila on taloudellinen resurssi, jonka hyödyntämisen esteenä olevat rajoitukset on poistettava – voittojen on virrattava. Rahan ja tavaran vaihtamisen tulee olla rajoittamatonta.

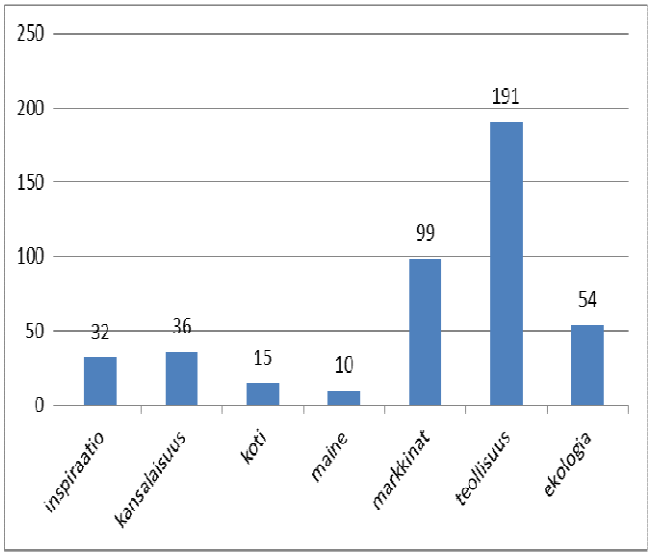
Seuraavaksi siirryn laadullisesta tarkasteluta määrälliseen julkisen oikeuttamisen analyysiin (Luhtakallio & Ylä-Anttila 2011). Sen avulla selvitän, mitkä tilan kehystämisen tavat ovat aineistossa yleisimpiä ja siksi tärkeimpiä.

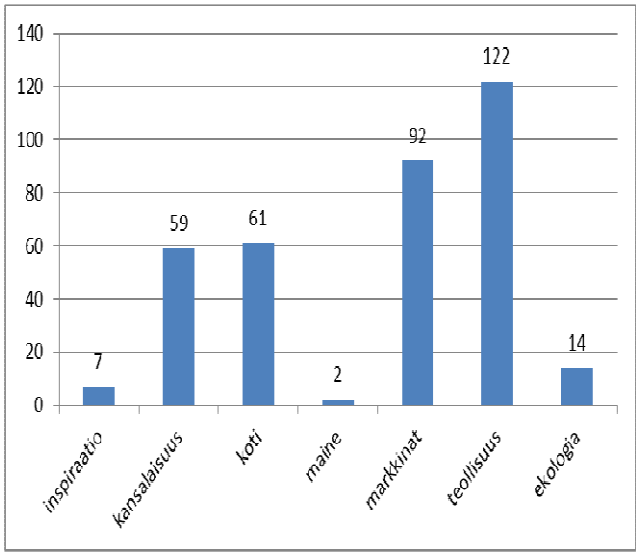
Oikeuttamisen maailma	Teollisuus	Kansalaisuus	Koti	Inspiraatio	Markkinat	Maine	Ekologia
Positiivinen tila	Tehokas, toimiva, tasa-aineinen, todenmukainen, ennustettava, esteetön (läpikulkijoille)	Yhteinen, julkinen, avoin, rajaton (kansalaisille & kollektiiveille)	Perinteinen, paikallinen, turvallinen, järjestyksessä oleva, hierarkkinen, sisäpuolinen	Värikäs, yllättävä, elämyksellinen, luovuutta ruokkiva, epäjatkuva	Tuottava, resurssirikas, kaupallinen, rajaton (tavaralle, rahalle, työvoimalle)	Tunnettu, huomiotaherättävä, kuuluisa sisäpuoli & kunnioittava ulkopuoli	Luonnonläheinen, -mukainen, puhdas
Negatiivinen tila	Tukittu, haaskattu, epäkäytännöllinen	Suljettu, yksityinen	Avoin, epäjärjestynyt, juureton, muuttuva, kaoottinen, ulkopuolinen	Tylsä, ennaltaarvattava, identtinen, harmaa, lattea, rutinoitunut	Kannattamaton, varaton	Tuntematon sisäpuoli &. kiinnostumaton ulkopuoli	Rakennettu, saastunut

Taulukko 2. Yhteenveto oikeuttamisen maailmojen tilallisuudesta, tilan jakautumisesta ja jatkuvuudesta.

6 Julkisen oikeuttamisen määrällinen analyysi – tapaus yksityisautoton Hämeenkatu

Aineisto koostuu viidestä Aamulehden nettifoorumin keskusteluketjusta, jotka käsittelevät yksityisautoilun asemaa Hämeenkadulla. Kommentteja niillä on kaikkiaan 1175, joista autoilua vastustetaan 418 (53,9 %) kommentissa ja puolustetaan 337 (44,6 %) kommentissa. Yhteensä 755 kommentissa eli 64,3 prosentissa kaikista kommenteista otetaan kantaa autoilun asemaan. Näistä kommentteja, joissa on ainakin yksi tunnistettava oikeutus ja oikeuttamisen maailma on 585 kappaletta (77,5 %).

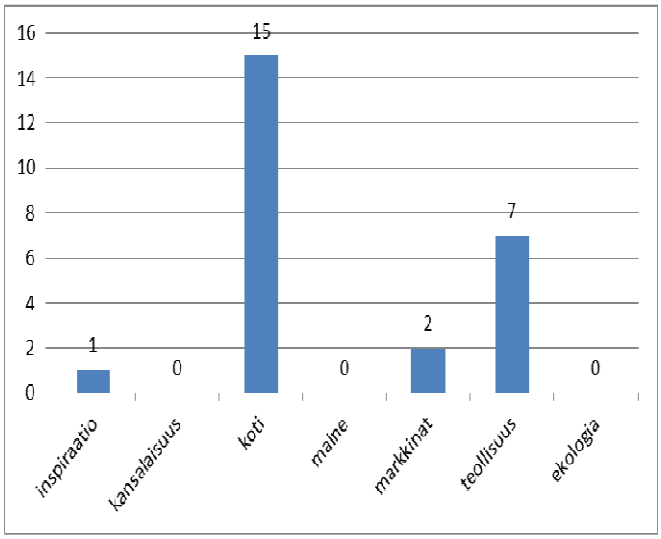


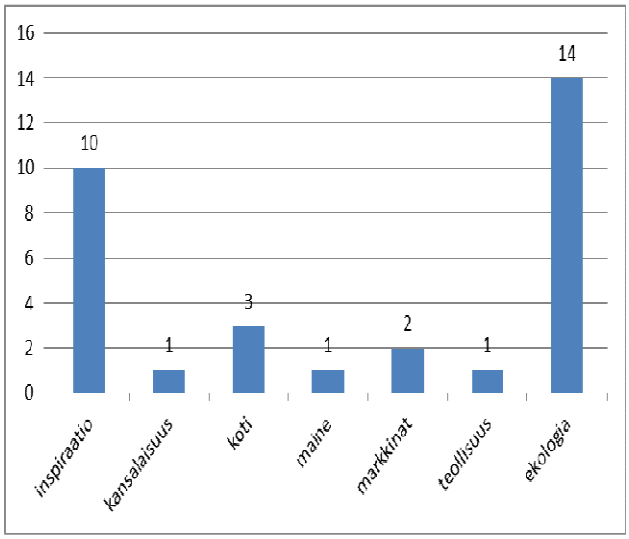


Taulukot 3 & 4. Viittaukset maailmoihin – autoilun vastustajat (vasemmalla) ja puolustajat (oikealla).

Määrällisesti eniten esiintyvä kommenttityyppi, niin sanottu moodi eli tyyppiarvo, on yksityisautoilun vastustajan esittämä ja sisältää kritiikkiä teollisuuden maailman sisällä (191 kpl, taulukko 3). Teollisuuden maailma on muutenkin molemmilla puolilla määrällisesti eniten esiintyvä ja siksi tärkein (taulukko 3 & taulukko 4). Ehkä ratkaisevimmat kamppailut käydäänkin sen sisällä. Teollisuuden maailman periaatteet hyväksytään, mutta ollaan eri mieltä siitä, miten ne toteutuvat tehokkaimmin. Yleisimmässä argumenttityypissä esitetään ehdotus siitä, miten teolliset kriteerit täyttyisivät entistä paremmin ja miten liikennevirrat saataisiin ohjattua kaupunkiväyliä pitkin tehokkaimmin ja toimivimmin. Toiseksi yleisin on kummallakin markkinoiden maailma. Autoilun vastustajien

repertuaarissa yli 50 rajan ylittää myös ekologian maailma. Autoilun puolustajilla tämän rajan ylittävät lisäksi kodin ja kansalaisuuden maailmat.





Taulukko 5 & 6. Maailmojen kiistämiset – autoilun vastustajat (vasemmalla) ja puolustajat (oikealla)

Oikeuttamisen maailmoja kiistetään kokonaan hyvin harvoin suhteessa kaikkiin kommentteihin. Kiistäminen tarkoittaa sitä, että jollain maailmalla ei esitetä olevan lainkaan merkitystä. Tämän voi osittain selittää sillä, että kaikkien oikeuttamisen maailmojen koetaan olevan läsnä kaupungissa. Autoilun vastustajat kiistävät merkittävästi vain kodin maailman (taulukko 5). Autoilun puolustajat kiistävät maailmoista erityisesti ekologian ja inspiraation maailman (taulukko 6).

7 Johtopäätökset

Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) määrittämiä oikeuttamisen maailmoja apuvälineenä käyttäen Hämeenkadun yksityisautottomuutta koskevasta nettikeskustelusta hahmottuu monta päällekkäistä, mutta analyyttisesti erotettavissa olevaa kaupunkia. Aineellinen ympäristö hahmottuu moniulotteisesti oikeuttamisen maailmoissa. Jokaisella on oma tapansa kehystää tila sekä arvioida sen tärkeyttä ja moraalista arvoa. Oikeuttamisteoria osoittautuu toimivaksi analyyttiseksi kehykseksi kaupunkia ja sitä koskevaa keskustelua tarkasteltaessa. Sen avulla voi ottaa huomion keskipisteeseen tavallisten ihmisten tavat perustella kaupungin kehitykseen liittyviä näkemyksiä. Tällainen katutason näkökulma jää helposti piiloon, kun huomio kiinnittyy asiantuntijoiden kiistoihin. Näihin auktoriteetteihin kuuluvat myös sosiologit. Tämän asetelman välttäminen on oikeuttamisteorian lähtökohta.

Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) oikeuttamisteoria sopii yksityisautoilun asemaa koskevan keskustelun tutkimiseen, koska autoilu ja autottomuus herättävät paljon moraalista huolta. Hämeenkatua koskevassa aineistossa moraalisia argumentteja on runsaasti. Kompromissit autoilun puolustamisen ja vastustamisen välillä ovat hyvin harvinaisia: autoilua lähes aina joko ehdottomasti kannatetaan tai vastustetaan. Tämä on erikoista siksi, että monet ihmiset kulkevat mitä todennäköisimmin tilanteesta riippuen omalla autolla tai julkisilla kulkuvälineillä. Toisaalta elämäntilanne voi muuttuessaan vaikuttaa siihen, millä tavalla liikutaan. Tästä huolimatta aineistossa otetaan harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta oma puoli eikä pyrkimystä vastakkaisten näkemysten ymmärtämiseen juuri esiinny.

Teollisuuden maailmassa tärkeintä on päästä päämäärään mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti. Tällä viitataan konkreettiseen siirtymiseen paikasta toiseen tai kaupungin kehittämiseen toimivammaksi. Kehitys ja kulkureitti pyritään pitämään katkottomana – tila on jatkuva. Tilalla ei ole kiinteää keskipistettä eikä tilan jakaminen sisä- ja ulkopuoleen ole itsetarkoitus, kuten kodin maailmassa, vaan sen tavoite on tehdä kaupungista saavutettavampi. Teollisuuden maailmassa tärkeintä on kaupungin toimiminen täydellä teholla. Mielipiteiden tueksi esitetään tieteellistä faktatietoa esimerkiksi siitä, miten eri liikkumistavat jakautuvat prosentuaalisesti. Teollisuuden maailmassa arvostetaan järkeä, lukemia ja mittaustuloksia: puhutaan paikkojen etäisyyksistä, teiden leveyksistä ja parkkipaikkojen määristä. Lisäksi esitetään, että vastapuoli on sortunut tunteiluun. Vaikka teollisuuden maailmassa arvostetaan asiantuntijoiden ja tutkimusten tarjoamia objektiivisia faktoja, selkeää logiikkaa sekä luonnontieteellistä mitattavuutta, ei sen mukainen todellisuus ole lainkaan yksinkertainen ja kiistaton. Tutkimusten päätelmät ja mittaustulokset voidaan esittää ja kehystää useilla eri

tavoilla, eikä varsinainen data tule koskaan sellaisenaan esille. Siksi teollisuuden maailman tosiasiat voidaan yleensä aina koettaa kiistää saman maailman periaatteisiin vedoten – koko maailmaa ei tarvitse kieltää.

Autoilun vastustajien mukaan autot eivät ole käytännöllisiä Tampereen keskustassa. Heistä on teknisesti toimivampaa pysäköidä ne maan alle ja nousta hissillä kadulle. Hämeenkadun varressa olevia parkkipaikkoja on vähän, eikä niiden poistaminen vaikuttaisi heidän mukaansa lainkaan tilan toimivuuteen. Autot pikemminkin tukkivat kaupungin ja tekevät siitä epäkäytännöllisen. Autoilun puolustajat esittävät päinvastoin, ettei Tampereen kokoisessa kaupungissa ole ruuhkia, joiden vuoksi autoilua tulisi rajoittaa, vaan kaikilla tavoilla kulkevat mahtuvat mukaan liikenteeseen. Lisäksi puolustajat vetoavat argumenteissaan Tampereen maantieteellisten erityispiirteiden määräämiin käytännöllisiin tosiasioihin, joihin on mukauduttava, koska niihin ei ole olemassa teollisia ratkaisuja: Ensinnä he esittävät, että koska Tampereen keskusta on fyysisesti kapea, kahden järven rajaama kaistale, ei kulkuväyliä ole varaa tukkia. Toiseksi yleiset etäisyydet ovat heidän mukaansa Suomessa niin pitkiä, että autoilu on välttämätöntä. Kolmanneksi autoilun puolustajat korostavat Tampereen maantieteellistä pohjoisuutta ja karuja luonnonoloja. Erityisesti kylmät ja lumiset talvet eivät mahdollista katettua kävelykatua, kojuja ja kahviloita eikä näistä syntyvää eurooppalaista katukulttuuria.

Teollisuuden maailmassa on tärkeää se, että työnteko ja tuotanto sujuvat. Yksityisautoilun puolustajat ovat huolissaan siitä, miten autoilla työkseen ajavat saavat työnsä tehtyä, jos katuja suljetaan. Vastustajat esittävät, ettei autoilu Hämeenkadulla ole hyöty- vaan huviliikennettä. Suomessa arvostetaan kunnollista ja ahkeraa työntekijää. On havaittu, että Suomessa hyväksytään yleisimmin työtä ja ahkeruutta koskevat oikeutukset – protestanttinen työetiikka painottaa järkevyyttä ja tuottavuutta (Majamäki & Pöysti 2012, 508–509).

Eniten aineistossa molemmilla puolilla esiintyy teollisuuden maailma. Oikeuttamisen maailmat eivät jakaudu esimerkiksi siten, että autoilun vastustajat argumentoisivat ekologian ja kansalaisuuden perustein, ja puolustajat teollisuuden ja markkinoiden perustein – kuten voisi tutkimuskirjallisuuden perusteella kuvitella (vrt. Järvelä, Lybäck & Jokinen 2002; Toiskallio 2001b, 19). Molemmat osapuolet hyödyntävät samoja maailmoja. Erityistä on se, etteivät autoilun vastustajat kiistä teollisuuden maailman merkitystä, vaikka auton voi katsoa kuuluvan selkeimmin juuri teollisuuden maailman alle tehokkuutensa ja toimivuutensa vuoksi. Vastustajat eivät siis esitä esimerkiksi, että keskusta kuuluisi kansalaisille ja kansalaisuuden maailmalle, vaan ettei auto todellisuudessa ole tehokas ja

toimiva kaupungin liikennejärjestelmässä. Vastapuolet jakavat keskenään yllättävän paljon – molemmat käyttävät hyvin samantyyppisiä moraalisia perusteluita täysin vastakkaisten kantojen tukena. Koska tässä tutkimuksessa ei ole otettu vertailukohtaa esimerkiksi toisesta kulttuurista (vrt. Huikuri 2011; Luhtakallio 2012; Majamäki & Pöysti 2012), ei voida olla täysin varmoja siitä, korostuuko puhe tehokkuudesta siksi, että tutkitaan suomalaista poliittista kulttuuria vai siksi, että tutkitaan autoilua. Auto sinänsä on ennen kaikkea teollinen, tehokkuutta lisäävä väline.

Suomessa tärkein tapa hahmottaa tila on teollisuuden maailman mukainen, toisin sanoen tilan tärkein moraalinen ulottuvuus on teollinen: ympäristöä voi ja pitää mitata ja tehostaa. Käytännöllisyyttä, laadukasta suunnittelua ja käytännöllistä maalaisjärkeä arvostetaan. Aikaisemminkin on havaittu, että teollisuuden maailma on suomalaisissa kiistoissa keskeisin. Näin näyttää olevan myös, kun tarkastellaan kiistaa tilan käytöstä kaupungin keskustassa. Luhtakallion (2012) mukaan suomalaisille yhteistä on pikkutarkkojen teknisten yksityiskohtien hallitsemisen arvostus. Neuvotteluissa kieli, jonka jokainen ymmärtää, vaikkei sitä täydellisesti kaikkien kanssa jakaisikaan, on tehokkuuden, työn ja ammattitaidon kieli. Argumentaatiokeino, jota jokainen osaa käyttää tai ainakin käsittää sen tärkeyden, liittyy siis teollisuuden maailmaan. Tämä yhteinen, jaettu maaperä ei tarkoita yksimielisyyttä, vaan sitä, että kovimmat kamppailut käydään sillä – siis teollisuuden maailman sisällä. (Mt, 159–161.)

Boltanski ja Thévenot (2006, 83–123) esittävät, että oikeuttamisen maailmat ovat vanhoja ja niillä on kirjalliset edustajat kaukana poliittisen filosofian historiassa. Samalla tavalla tässä tutkimuksessa esille tulleet diskurssit suomalaisuudesta ovat olleet olemassa pitkään. Esimerkiksi näkemys siitä, että suomalaiset olosuhteet eivät salli elämännautintoja (inspiraatio) vaan pakottavat keskittymään työntekoon ja elämän kannalta välttämättömään (teollisuus) ei ole uusi. Suomalaisille tyypillisen vakavuuden ja alakuloisuuden on katsottu kansan alkuajoista lähtien johtuneen toimeentulon vaatimasta raskaasta taistelusta, jota käydään ankaraa luontoa vastaan. On ajateltu, että se, mikä sopii muille Euroopan kansoille, ei sovellu suomalaisille, koska maaperä tuottaa kansoille erilaisia ominaisuuksia. Etelässä ympäristö sallii elämännautinnon ja kevytmielisyyden. Suomessa nautinto ja huvit ovat sen sijaan tuhoisia, sillä ”Pohjolan karu ilmasto vaatii asukkailtaan työteliäisyyttä, kärsivällisyyttä ja voimaa uhrauksiin”. (ks. Kannisto 2008, 142.)

Kansalaisuuden maailmassa ihmisten eristäminen pois julkisesta tilasta, esimerkiksi maan alle parkkihalleihin, tai heidän omaehtoinen eristäytyminen, esimerkiksi yksityisauton sisälle, ovat molemmat moraalisesti kyseenalaisia. Tila on jatkuva ja rajaton. Se on yhteinen ja kaikkia varten ole-

va. Kaikkien mahdollisuudet tulla kaupunkiin ja liikkua siellä ovat tasaveroiset. Autoilun vastustajien mukaan kaupungissa olevat autot eivät ole välttämättömiä liikkumisen kannalta vaan pelkkiä statussymboleita. He esittävät, että koska kaikilla ei ole varaa autoon, ne tulisi tasaveroisuuden nimissä kieltää kaupungissa ja siirtää sivuun. Auto tuo esille ihmisten välisiä eroja esimerkiksi varakkuudessa ja luo epätasaisia liikkumisen mahdollisuuksia. Sen sijaan autoilun puolustajat esittävät, että auto on väline, jolla voi tasoittaa ihmisten välisiä eriarvoisuuksia, koska se mahdollistaa kaikkien tasapuolisen pääsyn kaupunkiin. Liikuntarajoitteiset, vanhukset ja kaukana keskustasta asuvat tarvitsevat autoa ja heidän on saatava parkkeerata auto tien varteen kauppojen ja palveluiden lähelle. Kiistan molemmat osapuolet vetoavat vähemmistöjen oikeuksiin, he puolustavat heikompia ja esittävät näkemyksiä siitä, miten auto joko vahvistaa ja vähentää ihmisten välisiä eroja. Samalla he kuitenkin korostavat itse edustavansa enemmistöä ja toisen osapuolen kuuluvan marginaaliin. Yhtäältä marginaalisen autoilijoiden joukon, toisaalta enemmistön elämää tahallaan vaikeuttavien ”viherpiipertäjien” esitetään ajavan itsekkäästi omaa, pienen joukon etua. Enemmistö-vähemmistöjako on joustava ja molempien etua voidaan käyttää perusteena kansalaisuuden maailman argumenteissa.

Julkinen tila ja sen käyttö ovat kansalaisuuden maailmassa välttämättömiä. Yksityisautoilun vastustajat esittävät, että liikkuminen suojassa henkilöauton sisällä kodin, työpaikan ja kaupan välillä on moraalisesti kyseenalaista. Autoilun puolustajat ovat huolissaan siitä, että kaupungin ulkopuolelta tulevat autoilijat suljetaan maan alle parkkihalleihin, näkymättömiin, ja maanpäällinen osa varataan etuoikeutetuille, varakkaille kaupunkilaisille. Molemmat osapuolet esittävät, että vaarana on julkisen tilan pirstoutuminen, jakautuminen ja yksityistyminen. Julkinen tila vaatii sitä, että siihen osallistuvat kaikki, että se on yhtenäinen ja keskeinen tila. Julkinen tila pirstoutuu kuitenkin siksi, että autoilijat eivät astu yhteiseen tilaan vaikka periaatteessa ovat muiden keskuudessa. Toisaalta se jakautuu siksi, että autoilijoita syrjitään pakottamalla heidät piiloon maan alle. Kyse on siitä, kuka saa olla ja liikkua kaupunginkeskustassa omimmalla tavallaan ja olla julkisesti näkyvillä, ja kenen pitää siirtyä sivuun, näkymättömiin, esimerkiksi maan alle parkkihalleihin.

Vaikka kansalaisuuden maailma on Aamulehden nettikeskustelufoorumilla tärkeä, ei se vedä vertoja teollisuuden maailman oikeuttavuudelle. Luhtakallio (2012) on havainnut vertailleessaan Suomen ja Ranskan poliittista kulttuuria, että Suomessa teollisuuden maailma on erityisen tärkeä. Poliittinen yhteisymmärrys on ollut historiallisesti helppo saavuttaa, koska teollisuuden maailma on ollut laajasti hyväksytty – jopa demokratian toimivuutta on arvioitu teollisuuden eikä niinkään kansalaisuuden maailman kriteerein. Demokratia ei ole Suomessa tarkoittanut ensisijaisesti tasaveroisuuden

tavoittelua vaan toimivimman ja rationaalisimman ratkaisun etsimistä. (Mts. 173.) Tampereella yksityisautoilun ympärillä käydyssä keskustelussa vallitsee demokraattinen yhteisymmärrys siitä, että kaupungissa tärkeintä on sen tehokkuus, toimivuus, rationaalisuus ja suorituskyky, ei niinkään tasaarvo. Kansalaisuuteen liittyvät argumentit ovat molemmilla osapuolilla selvästi harvinaisempia kuin teolliset argumentit.

Kodin maailmassa tila jaetaan sisä- ja ulkopuoleen ja ihmiset ”meihin” ja ”muihin”, mikä on itseisarvoinen tavoite. Rajan kohdalla tila katkeaa ja on epäjatkuva; sisäpuolinen pyritään pitämään pysyvästi erillään ulkopuolisesta. Ulkopuolisia ovat esimerkiksi maahanmuuttajat, jotka koetaan vieraiksi. Perinteitä ja pysyvyyttä uhkaavat myös ulkopuolelta tulevat ulkomaiset liikeketjut. Pienet paikalliset yritykset ovat joutuneet antamaan tilaa ulkomaisille vaatekaupoille. Lisäksi italialaisturkkilaisissa fuusioravintoloissa tarjoiltavista ”pitsakebabeista” on tullut lähestulkoon suomalaista kansallisruokaa. Kodin maailmassa arvostetaan perinteistä tamperelaisuutta ja omia juuria. Kyse ei ole vain abstraktista tilasta, vaan jokaisella paikalla on erityinen henkensä tai sielunsa. Kotimaisemaa uhkaa epäjärjestys ja siksi tärkeää on ylläpitää kuria ja auktoriteetin kunnioitusta.

Kodin maailmassa kritisoidaan suomalaista alkoholikulttuuria. Autoilun vastustajat esittävät, että autojen kieltäminen keskustassa voisi sallia katukahviloiden ja -ravintoloiden rakentamisen. Siitä voisi seurata kaupunki- ja katukulttuurin eurooppalaistuminen, johon kuuluvat myös sivistyneet juomatavat. Sen sijaan autoilun puolustajat esittävät, että autojen jättämän tyhjiön täyttäisivät väistämättä huonokäytöksiset humalaiset, eikä suomalaista juomakulttuuria voi korjata pelkällä autoilun kieltämisellä ja kaupunkitilan muutoksella. Autoilun vastustajat esittävät, että meluavat autot vetävät puoleensa juoppoja. Pahimmat juottoloiden terassit ovat heidän mukaansa äänekkäitten ja pakokaasuisten autoteiden varrella. Autoilun puolustajat argumentoivat samalla tavalla, mutta toisin päin. Heistä autottomuus vetää puoleensa epämääräistä porukkaa. He käyttävät esimerkkinä Kuninkaankatua, joka on kävelykatu ja huonossa maineessa sillä oleskelevien päihdeongelmaisten vuoksi. He esittävät, että selvät autoilijat pitävät järjestystä yllä humalaisten keskellä myös öisin ja estävät moraalittomuudet ja kaaoksen. Autoilijoiden lisäksi poliiseilla on tärkeä rooli auktoriteetteina. Poliiseilla on ollut perinteisesti Suomessa vastuu julkisen tilan puhtaana pitämisestä, he ovat huolehtineet kollektiivisista hygienianormeista, joita julkijuopottelu on uhannut (Soine-Rajanummi & Törrönen 2004, 117). Tämä tehtävän esitetään kuuluvan nykyään myös autoilijoille. Niin kotona kuin kotikaupungin kadullakin jatkuva siivoaminen ja järjesteleminen luovat turvallisuuden ja tuttuuden tunnetta.

Internet on ympäristö, jossa juoppoleiman käyttäminen ja suoranaisen juoppovihan lietsominen on helppoa. Oman mielipiteen voi sanoa suoraan, ilman itsesensuuria. Esimerkiksi sanomalehdissä ei ainakaan tällä hetkellä tällainen perustelu ole legitiimi, sitä ei ehkä pidetä sopivana eikä sitä ole hyväksytty virallisten argumenttien joukkoon. Nettikeskustelussa liikutaan mielipiteiden muodostamisen ja argumenttien testaamisen tasolla (vrt. Huikuri 2011), eikä kommenttien tarvitse olla poliittisesti korrekteja. Lisäksi voidaan katsoa, että julkijuopottelun lisääntymisellä pelotteleminen on erityisesti tyypillistä juuri Tampereella, koska autoton Kuninkaankatu on tarjonnut esimerkin rauhattomasta kävelykadusta. Autoilukeskustelun osapuolet eivät ole yksimielisiä siitä, onko tähän ollut syynä autoilun kieltäminen vai joku muu tekijä.

Se, että kiistan molemmat osapuolet pelottelevat ulkopuolisten eli huonosti käyttäytyvien juoppojen ja vieraiden ulkomaalaisten avulla, osoittaa, että se on toimiva strategia kaikenlaisessa argumentoinnissa. ”Mikään ei näytä yhdistävän irrallisia yksilöitä tasakoosteiseksi yhteisöksi niin tehokkaasti kuin taistelu (keksittyä) vihollista vastaan, joka uhkaa vapauttamme ja perusturvallisuuttamme.” (Törrönen 2004, 14.) Tämän tutkimuksen molemmat osapuolet käyttävät vastakkaisissakin argumenteissa tätä taktiikkaa. Vaikuttaa siltä, että suomalaisten juoppouteen vetoamalla voi perustella mielipiteitään, oli mistä tahansa asiasta mitä tahansa mieltä. Yleisemmin vaikuttaa siltä, että Suomessa minkä tahansa mielipiteen legitiimiksi oikeutukseksi riittää vetoaminen siihen, että pitäisi olla enemmän kuin eurooppalaiset ja vähemmän kuin suomalaiset.

Suomalaisten suhde alkoholiin on ambivalentti: Yhtäältä se on ”sallittu huume”, jonka käyttö on normaalia, eikä osittainen kontrollin menettäminen humalassa ole välttämättä aina noloa vaan hauskaa, joskus jopa arvostettavaa. Toisaalta alkoholi herättää paljon moraalista paheksuntaa, kun esimerkiksi kyse on rattijuopumuksesta. (ks. Uusitalo 1991, 194.) Juoppousdiskurssin voi katsoa olevan yhtäältä vanhaa perua ja kuuluneen käytännössä aina suomalaisuusdiskurssien joukkoon (Kannisto 2008, 45, 193). Toisaalta juoppodiskurssissa voi katsoa olevan osin uusia puolia. Sen voi katsoa johtuvan osin siitä kansainvälisestä julkisen tilan muutoksesta, jossa erilaisuutta siedetään yhä vähemmän ja kuka tahansa tavallisesta poikkeava esimerkiksi kaupunkitilassa voi olla uhka. Tästä on seurannut se, että ihmiset ovat yhä enemmän siirtyneet yksityisiin tiloihin, mikä edelleen vahvistaa riskien kokemista. (Ericson & Haggerty 2001.)

Kritiikki kodin maailmassa ja diskurssi suomalaisten juoppoudesta on saanut tilaa keskusteluissa liikenneonnettomuuksien syistä. Samalla teollisuuden maailmassa ei ole nähty olevan vikaa, se on ollut niin tärkeä, ettei siihen ole kohdistettu kritiikkiä. Uusitalon (1991) mukaan Suomessa koko

liikennejärjestelmään liittyvien teknisten ominaisuuksien, kuten nopeusrajoitusten, ei ole nähty tarvitsevan muuttamista liikenneonnettomuuksista huolimatta. Niiden syyksi on mieluummin nähty yksilön kontrollin puute, yleensä rattijuopumus, joka on herättänyt hyvin vahvaa moraalista paheksuntaa. Sen sijaan teknisesti huonosti suunniteltu tie onnettomuuden syynä ei ole aiheuttanut yhtä suurta moraalista tunnereaktiota, vaikka onkin siis niin, että ”eri keinojen tehokkuutta ja kustannuksia tavoitteen edistämisessä vertaileva rationaalisuus ei ole ainoa yhteiskunnassa vallitseva moraalin perusta”. (Mts. 192–194.) Oikeuttamisteorian käsitteistöä käyttäen voidaan todeta, että onnettomuuksien vähentämiseksi ei ole haluttu puuttua teollisuuden maailmaan. Se on ollut niin tärkeä, ettei siihen ole juuri kohdistettu kritiikkiä liikenneturvallisuuskeskusteluissa. Esimerkiksi suomalaista insinööritaitoa ei ole haluttu kyseenalaistaa. Arvostelu on tapahtunut ennemmin kodin maailmassa. Yksilöön kohdistuva kuri ja järjestyksenpito on nähty ensisijaisiksi keinoksi vaarojen vähentämiseksi.

Juopottelu kuuluu kodin maailmaan kahdella ristiriitaisella tavalla: Yhtäältä runsas alkoholin käyttö on osa perinteistä suomalaisuutta, eli osa kodin maailmaa. Toisaalta humaltuneet rikkovat käyttäytymissääntöjä, joiden kunnioittaminen on kodin maailmassa tärkeää. Tästä seuraa paradoksi, jossa autoilun vastustajien kommenteissa ulkomailla oleminen esitetään turvallisemmaksi, siistimmäksi ja mukavammaksi – siis kotoisammaksi – kuin kotona eli Suomessa ja Tampereella oleminen. Kodin maailmassa on kaksi ulottuvuutta, perinteet ja järjestys, jotka eivät aina esiinny yhtä aikaa. Epäjärjestys voi olla perinteistä, kuten suomalaisten alkoholikulttuurin tapauksesta käy ilmi. Oikeuttamisen maailmoissa voi olla erilaisia elementtejä (ks. kansalaisuuden maailmasta Luhtakallio 2012, 158), jotka varsinkin määrällisessä tarkastelussa eivät tule ilmi, siksi maailmojen sisällön laadullinen tilanteinen selventäminen on tärkeää.

Inspiraation maailmassa päämäärän nopea saavuttaminen ei ole itseisarvo, kuten teollisuuden maailmassa, vaan arkisen ja rutinoituneen reitin varrelle toivotaan jännittäviä elämyksiä ja tilallista epäjatkuvuutta. Inspiraation maailmassa autoilun vastustajat esittävät autot identtisiksi ja epäinspiroiviksi, kun puolustajat arvostavat autojen erilaisuutta, jollaista voi nähdä esimerkiksi vanhojen autojen kokoontumisajoissa. Autoilun vastustajat arvostava vanhoja kaupunginosia ja yksityiskohtia, jotka ovat aitoja, erityisiä, jännittäviä, kiinnostavia, eläviä ja värikkäitä. Tämän vastakohtana he pitävät harmaata, ankeata ja latteata, itäblokkimaista rakentamista. Inspiraatio tulee esille kompromissina kodin maailman kanssa. Inspiroivuus, mielikuvituksellisuus ja ainutlaatuisuus objektivoituvat ja tulevat näkyväksi perinteisessä kaupunkiympäristössä; perinteinen Tampere ja sen vanhat rakennukset kodin piirissä ovat materiaalia mielikuvitukselle ja inspiraatiolle. Lisäksi autoilun vas-

tustajille on tärkeää eurooppalaisen kaupunkikulttuurin saaminen Suomeen. Autoilun puolustajat eivät näe tätä mahdollisena. He korostavat eteläeurooppalaisen liikenteen epärationaalisuutta ja tuomitsevat sen teollisuuden maailmasta käsin – he eivät kaipaa ”italialaisia ruuhkia”. Lisäksi autoilun puolustajat muistuttavat pohjoisen luonnon määräämistä reunaehdoista ja väistämättömistä tosiasioista, kuten rankasta talvesta, jonka vuoksi inspiraatiolle ei juuri jää tilaa kaupungissa. Sen siltä vievät lumikinokset ja niitä varten olemassa olevat teolliset ratkaisut, kuten aurausautot. Lisäksi suomalaisten viinaan menevyys estää rauhallisen kahvittelun ja ravintolassa käynnin. Katutilan kattaminen mannermaiseen tapaan ei estä suomalaisia pilaamasta sitä huonolla, humalaisella käytöksellä.

Inspiraatio liittyy kulutukseen. Modernissa kaupungissa kulutuksella ilmaistaan itseä, jolloin markkinoiden ja inspiraation maailmat muodostavat kompromissin. Aineistossa ei viitata inspiraation tapauksessa arkkitehtien ja taiteilijoiden fantasiamaailmoihin, utopistisiin tulevaisuudenkuviin tai ylimaalliseen henkevyyteen (vrt. Boltanski & Thévenot 1999; 2006, 159–164). Nettikeskustelussa inspiraatio on jokapäiväisemmin ja populaarimmin läsnä, koska keskustelijat ovat tavallisia kaupunkilaisia ja kuluttajia. Toisaalta teollisuuden maailman erityisen suuri merkitys keskustelussa voi aiheuttaa sen, ettei mielettömiä visioita haluta esittää. Suomalaiset arvostavat järkeä ja tilaa, jota voidaan hallita numeroin. Inspiraation maailmassa ei asioita, kuten tilaakaan voi mitata. Siinä kyse on tunteesta ja siksi se on helppo kiistää järkisyihin vedoten. Näin tekevät erityisesti autoilun puolustajat.

Markkinoiden maailmassa tila ei ole kaikille avoin ja jatkuva, kuten kansalaisuuden maailmassa – vaan vapaus vaatii varoja. Tila on taloudellinen resurssi, jonka rajoittamaton hyödyntäminen on kaikkien moraalinen oikeus ja jopa velvollisuus. Rahan ja tuotteiden on vaihduttava ja virrattava vapaasti. Yksilön arvo ja oikeus olla kaupungissa riippuvat hänen kyvystään kuluttaa, käyttää rahaa ja pitää markkinat kannattavina. Tämän lisäksi yrittäjyys antaa oikeuden olla ja toimia kaupungissa. Autoilun asemaan liittyvässä kiistassa osapuolten mielipiteitä jakaa näkemys siitä, mikä lisää kaupungin kaupankäyntiä. Autoilun vastustajien mukaan auto ei kuluta, vaan autosta jalkautunut tai muuten jalan kulkeva yksilö. Se, että autot poistettaisiin, vilkastaisi ja helpottaisi ostoksilla käymistä sekä helpottaisi kaupoissa pistäytymistä. Sen sijaan yksityisautoilun puolustajat esittävät, että autot ja autoilijat pitävät markkinat liikkeessä – kävelijät, pyöräilijät ja julkisilla kulkevat sekä autoton ”joutoväki” eivät voi yksin pitää kaupunkia kannattavana. Koska autoilijoilla on varaa autoon, on heillä varaa myös muuhunkin kuluttamiseen. Auto on arvon merkki markkinoiden maailmassa.

Markkinoiden maailma on molemmilla osapuolilla toiseksi yleisin heti teollisuuden maailman jälkeen. Sen suuri merkitys kaupunkitilassa on herättänyt kritiikkiä myös Tampereella, kun perinteiset rakennukset on nähty taloudellisten voittojen eikä niinkään kaikkien kaupunkilaisten yhteisen historian näkökulmasta (Hankonen 1994b). Kansalaisuuden ja kodin maailmat on unohdettu, kun vanhat rakennukset ja jaetut perinteet on pistetty myyntiin taloudellisten ja usein yksityisten voittojen toivossa.

Maineen maailmassa tila jakautuu ulko- ja sisäpuoleen, mutta toisin kuin kodin maailmassa, tila on jatkuva: ulkopuoliset ovat tervetulleita ja tiedon leviämistä rajan yli pidetään tärkeänä. Ulkopuolella arvokkaita ovat potentiaaliset turistit ja yleisö, joka muodostaa mielipiteen kaupungista. Maineen maailmassa tärkeää on se, mitä muut ajattelevat Tampereesta. Kaupungin sisällä arvokkaita ovat mieleenpainuvat maamerkit, ikoniset rakennukset ja monumentaaliset nähtävyydet, sekä näiden muodostama kaupungin siluetti, joka on helppo tunnistaa kaukaa kaupungin ulkopuolelta. Nykyään maineeseen viitataan erityisesti brändin käsitteellä. Maine yhdistyy markkinoihin, kun keskitytään kaupungin brändin kirkastamiseen.

Autoilun vastustajat esittävät, että parhaimmillaan tieto Tampereen keskustan autottomuudesta leviää kauas ja turistit tulevat katsomaan ”monumentaalisen hienoa” kävelykatua. Autoilun puolustajat esittävät, ettei kävelykadussa ole mitään erityistä eikä kukaan siksi tule sitä ihmettelemään. Autoilun vastustajien mielestä pahinta on se, jos sisäänpäin lämpenevä Tampere ei välitä lainkaan siitä, miltä se ulospäin näyttää – kävelykatu antaisi hyvän kuvan ulkopuolisille. Autoilun puolustajien mukaan on kuitenkin täysin turhaa tavoitella ulkopuolisten tunnustusta ja ajatella liikaa sitä, mitä ”muut meistä ajattelevat”. Lisäksi tässäkin suomalaisten juoppous estää heidän mukaansa minkäänlaisen hyvän maineen leviämisen muualle ja erityisesti ulkomaille asti.

Autoilun puolustajat eivät juuri argumentoi maineen maailmassa, he lähinnä pelkästään kieltävät sen merkityksen. Aineiston argumenteissa liikutaan muutenkin vain vähän maineen maailmassa. Se saattaa johtua yhtäältä siitä, että autottomia keskustoja on jo Suomessakin useita – se ei enää olisi erityistä Tampereella eikä herättäisi erityistä huomiota. Toisaalta keskusta, jossa autot saavat kulkea on vieläkin tavallisempi eikä siksi tee Hämeenkadusta muista keskuskaduista poikkeavaa. Lisäksi se, että autot saavat liikkua kadulla on, vallitseva tila, eikä huomio herää ilman muutosta. Kumpikaan osapuoli ei voi esittää, että heidän kannattamansa muutos olisi erityisen kiinnostusta herättävä.

Ekologian maailma muistuttaa kodin maailmaa – siinäkin suojellaan jotain alkuperäistä uhkaavalta ulkopuoliselta (ks. Latour 2003). Kodin maailmassa suojeltavaan kotiseutuun voi kuulua myös luonnon elementtejä, mutta se ei koostu ainoastaan niistä. Sen sijaan ekologian maailmassa luonnolla on itseisarvo ja se koostuu vain luonnollisista elementeistä, joita uhkaa ihmisen muokkaama, rakentama ja saastuttama tila. Autoilun vastustajat korostavat autoilun aiheuttamia melu- ja saastehaittoja. Puolustajat esittävät, että yksityisautoilun sijaan bussit ovat pahin ekologisten ongelmien aiheuttaja kaupunkikeskustassa. Autoilun vastustajat kaipaavat puhdasta luontoa kaupungin sisälle: raikasta, saasteetonta ja pölytöntä ilmaa sekä rauhallisuutta, hiljaisuutta ja linnunlaulua. Puolustajien mukaan luonto ei kuulu oikeaan kaupunkiin, jota Tampere on vasta hiljattain alkanut muistuttaa. He esittävät, että ekologian maailmalle on tarpeeksi tilaa maaseudulla, jota Suomessa riittää.

Aamulehden yksityisautoiluun liittyvässä keskustelussa viitataan harvoin kaupungin ulkopuoliseen luontoon tai abstraktimpiin ja laajempiin ilmiöihin, kuten ilmastonmuutokseen. Sen sijaan koetut ekologiset haitat esitetään lähipiirin ongelmina: ilmassa on pölyä, ja pakokaasu sekä melusaaste häiritsevät. Laajat ekologiset teemat tulevat esille kompromissina teollisuuden maailman kanssa, kun vertaillaan eri kulkumuotojen pakokaasupäästöjä ja viitataan eri asiantuntijatahojen tuottamiin tutkimustuloksiin. Teollisuuden maailman läsnäolo on tyypillistä suomalaiselle ympäristökeskustelulle (Huikuri 2011). Voidaan ajatella, että osallistujat vetoavat omaan konkreettiseen elinpiiriin eikä yleisesti esimerkiksi ilmastonmuutokseen siksi, että he eivät halua vaikuttaa aktivisteilta, jolla on huono kaiku keskusteluissa. (ks. Lonkila 2011.) Yleisen autoilukeskustelun polarisoitumisesta johtuen ei haluta tulla leimatuksi ”auton vihaajaksi” (ks. Virrankoski 2001, 238, 260) tai vihreän vähemmistön edustajiksi, vaan korostetaan omaa kokemusta ja lähipiirin haittaa.[10] Toisaalta teollisuuden maailma ekologian maailman tukena antaa osallistujille uskottavuutta, jonka ansiosta he luovat itsestään kuvaa aktivistien sijaan asiantuntijoina.

Tilat voivat kuulua useaan oikeuttamisen maailmaan samaan aikaan – ne voidaan luokitella eri tavoin ja kuvata eri maailmojen kielin. Tässä tutkimuksessa tarkastelun kohde on kaupungin ydinkeskustan katu. Sille on ominaista, toisin kuin esimerkiksi teollisuuden maailman mukaiselle tehtaalle

[10] Erantin (2014, 31) mukaan tällainen puhe kuuluu niin sanotun läheisten sidosten kieliopin eikä julkisen oikeuttamisen kieliopin alle. Tässä työssä kielioppeja ei ole erityisesti eroteltu vaan on tulkittu julkisen oikeuttamisen kielioppia ja siihen kuuluvia oikeuttamisen maailmoja avarammin. Vaikka kiistassa ei eksplisiittisesti viitata aina laajoihin, universaaleihin ilmiöihin ja arvoihin, vetoamisen läheisiin ympäristöhaittoihin voi katsoa saavan voimansa ekologian maailmasta. Muita kielioppeja voidaan tukea julkisen oikeuttamisen kielioppia mukaillen (Mas. 33). Tulevaisuudessa olisi mahdollista tehdä tarkempaa kielioppien tilallisuutta koskevaa analyysiä.

(Boltanski & Thévenot 2006, 147), että kaikki kuviteltavissa olevat oikeuttamisen periaatteet ovat siellä yhtä aikaa läsnä, eikä tila ole järjestynyt yksittäisen maailman mukaisesti: tie kulkuväylänä kuuluu teollisuuden, kaupungintalo kansalaisuuden, perinteinen tori kodin, nykytaidemuseo inspiraation, kaupat kadun varrella markkinoiden, kuuluisat ja tunnetut punatiilitalot maineen ja läpi virtaava koski ekologian maailmaan. Yhtäkään näistä ei voi sulkea kokonaan pois, eikä aineistossa juuri esitetä, että koska markkinoiden maailma tai jokin muu ei toteudu keskustassa, on sieltä siirryttävä muualle, esimerkiksi Ideaparkiin. Kaupunkikeskustasta pidetään kiinni ja esitetään, miten sitä voisi parantaa. Mitätöinnin sijaan kumpikin osapuoli luo varmuutta useiden maailmojen alueella (ks. Koskinen 2012, 318). Oikeuttamisen maailman tulee olla läsnä kaupungissa, koska kaupunkiin kuuluvat kaikki sosiaalisen elämän muodot. Tästä huolimatta ne ovat toisiinsa palautumattomia ja erotettavissa analyyttisesti.

Aamulehden nettifoorumilla keskustelut pysyvät hyvin aiheessa. Keskusteluissa on rakennetta ja johdonmukaisuutta, vaikka välillä ne vaikuttavat junnaavan paikallaan (ks. Pietilä 2001, 23). Selvää trollaamista, eli tahallista ja itsetarkoituksellista provosointia, on keskustelussa vain vähän. Vaikka kommentit ovat keskimäärin melko lyhyitä, ovat ne tiiviitä ja sisältävät paljon oikeutuksia. Välillä erot eri oikeuttamisen maailmoissa muodostettavissa argumenteissa eivät ole ilmeisiä – niissä käydään välillä hyvinkin nopeasti ja siirrytään sitten eteenpäin uudenlaisiin maailmoihin ja niiden yhdistelmiin. Siksi analyysi on hidasta, kun maailmat, niiden väliset kiistämiset ja kompromissit vuorottelevat nopeasti. Oikeuttaminen ja moraaliset periaatteet ovat niin tiivis osa arkipäiväistä tietoa ja niiden käyttö niin luontaista (ks. Latour 2003, 76), että niiden analyyttinen erotteleminen ja jakaminen maailmoihin ei ole aina kovinkaan helppoa. Ne eivät lokeroidu itsestään, vaan kyse on tutkijan tekemistä tulkinnoista. (Koskinen 2012, 310.) Tämä on yleisemminkin tyypillistä laadulliselle tutkimukselle. Oikeuttaminen ja argumentoiminen eri maailmoissa on helppoa, nopeaa ja assosiatiivista, mutta sen systemaattinen analysointi vie aikaa. Lopulta tutkimusprosessissa tapaukselle tyypilliset maailmojen suhteet alkoivat hahmottua ja aineisto kylläänty. Laadullinen osa tutkimuksesta selventää keskustelun ja argumentoinnin logiikkaa. Pelkkä maailmojen esiintymismääriin perustuva taulukko olisi jättänyt kyseiselle tapaukselle tyypilliset erityispiirteet ja erot piiloon. Analyysin luotettavuuden vuoksi otin Aamulehden nettifoorumilta mukaan vain kaikkein selkeimmät oikeutukset ja vältin siten ylitulkintaa. Tulevassa tutkimuksessa haastattelumenetelmin epäselviä oikeutuksia voisi avata jatkokysymyksin nettifoorumikeskustelua paremmin.

Oikeuttamisteorialta puuttuu kunnon keinot tarttua vallan teemoihin (Luhtakallio & Ylä-Anttila 2011, 48; Koskinen 2012, 311), joiden käsittely vaatii jonkinlaista käsitystä tai arviota siitä, missä

asemassa kommentoijat ovat. Oikeuttamisteorian mukaan maailmat ovat aina yhtälailla kaikkien käytössä, eikä se ota huomion niihin liittyvien diskurssien valtaan liittyviä funktioita. Voi olla, että maailmat tuovat esille ja tuottavat eroja ja vallan epätasaista jakautumista. Oikeuttamisteoria ei ota huomioon, että joillain yksilöillä ja ryhmillä voi olla enemmän kriittistä kapasiteettia kuin toisilla, ja ettei kaikilla ole samanlaista kykyä ja taitoa argumentoida eri maailmoissa. Voisi tutkia, kenellä on laajimmat oikeuttamisen ja argumentoinnin repertuaarit: kuka liikkuu taitavimmin eri maailmoissa ja niiden välillä. Voisi olettaa, että koulutetut argumentoivat laajimmin maailmojen välillä ja vahvimmin niiden sisällä.

Tässä työssä on tarkasteltu autoilun vastustajien ja puolustajien välistä kiistaa ja siinä esiintyvää argumentaatiota Boltanskin ja Thévenot'n oikeuttamisteorian näkökulmasta. Ei ole tutkittu, millaisia rakenteellisia tekijöitä löytyy autoilun vastustajien ja puolustajien väliltä: ovatko autoilijat ja autottomat useammin varakkaita vai matalatuloisia, maalla asuvia vai kaupunkilaisia, lapsiperheellisiä vai sinkkuja, korkeasti vai matalasti koulutettuja, miehiä vai naisia. Tämä ei ole ollut edes mahdollista nettikeskustelun anonyymiyden vuoksi. Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) teoria keskittyy tilanteisiin, eikä sosiaalisiin rakenteisiin tai ryhmiin (vrt. Bourdieu 1984). Siitä huolimatta olisi mahdollista tarkastella autoilun vastustamisen ja puolustamisen taustalla olevia sosiaalisia jakoja. Oikeuttamisteoriaa on käytetty paljon kulttuureita ja aikakausia vertailevissa tutkimuksissa (Huikuri 2011; Luhtakallio 2012; Lehtonen & Liukko 2010), ja siksi ei ole mahdotonta tutkia, miten maailmojen käyttö jakautuu ryhmien kesken, ja liittää oikeuttamisteoriaa hyödyntäviin tutkimuksiin erilaisten ryhmien, esimerkiksi ammattiryhmien, intressiristiriitoihin liittyviä tarkasteluita (ks. Koskinen 2012). Niin laadullisen kuin määrällisenkin tutkimuksen kohde voisi olla se, miten eri ryhmät oikeuttavat mielipiteensä ja missä oikeuttamisen maailmoissa he liikkuvat: onko maalla asuville ekologian maailma tärkeämpi kuin kaupunkilaisille, onko insinööreille teollisuuden maailma tärkeämpi kuin sosiaalitieteilijöille, argumentoivatko varakkaat tavallista enemmän markkinoiden maailmassa, onko kodin maailma tärkeämpi vanhemmille ihmisille ja lapsiperheille kuin sinkuille ja nuorille. Lisäksi voisi tarkastella koulutuksen suhdetta kriittiseen kapasiteettiin: onko korkeasti koulutetuilla moraalisten argumenttien määrä suurempi suhteessa kommenttien määrään, onko heidän esittämissä mielipiteissä oikeuttamisen maailmojen kirjo laajempi ja monipuolisempi, liikkuvatko he vaivattomammin eri oikeuttamisen maailmoissa, onko heidän suorittama oikeuttaminen laadullisesti ja sisällöllisesti loogisempaa ja retorisesti taidokkaampaa kuin matalammin koulutetuilla.

Toiskallion (2001b) mukaan autoilun puolustajilla, joita ovat esimerkiksi autoala, liikenneinfrastruktuurin tuottajat, teollisuus, ammattiliikenne sekä tavalliset autoilijat ja autoilun harrastajat, on paljon taloudellisia resursseja. Autoilua vastustava kulttuurieliitti, kuten yhteiskunta- ja kulttuuritutkijat, korostavat kiinnostumattomuuttaan autoiluun. Silti heillä on usein auto, jonka merkitystä he vähättelevät ja sekin vähäinen rahasumma, jonka he joutuvat autoiluunsa panostamaan harmittaa heitä. Autoilu on heille aiheena liian arkinen ja lattea, eikä siitä sovi olla innostunut. (Mts. 18–19, 25.) Tulisi tutkia, voidaanko vastakkainasettelua tulkita bourdieulaisittain siten, että autoilun puolustajilla on enemmän taloudellista ja vastustajilla enemmän kulttuurista pääomaa. Lisäksi olisi tarkasteltava yleisemmin erilaisten liikkumisten mahdollisuuksien jakautumista suhteessa muun muassa sukupuoleen, ikään, varallisuuteen ja asuinpaikkaan (ks. esim. Raitanen 2002).

Oikeuttamisteoriaa on käytetty paljon vertailevissa tutkimuksissa. Siksi voisi suorittaa myös autoiluun, liikenteeseen ja kaupunkitilaan liittyviä vertailevia tutkimuksia vaikkapa Suomen, Ranskan, Yhdysvaltojen ja Kiinan välillä. Kopytoffin (1986) mukaan autolla on erilaisia ajassa ja paikassa muuttuvia merkityksiä, jotka ovat muun muassa sosiaalisia, taloudellisia ja teknisiä. Ne vaihtelevat eri kulttuureissa ja niitä vertailemalla voi vertailla ympäröiviä yhteiskuntia. Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) teoria antaa välineitä tällaiseen rinnastavaan tarkasteluun (ks. Huikuri 2011, Luhtakallio 2012). Lefebvren (1991, 46) mukaan jokaisella yhteiskunnalla on oma erityinen tilansa. Jokaisen syntyvän yhteiskunnan on luotava itselleen erityinen ja uusi tila ja sen representaatiot, ollakseen aidosti erilainen kuin aikaisemmat. On mahdollista tarkastella sitä, millaisia erilaisia oikeuttamisen maailmojen mukaisia tilan representaatioita eri yhteiskunnissa ja poliittisissa kulttuureissa on käytössä. Tilan luonne kertoo koko yhteiskunnasta. Boltanskin ja Thévenot'n (1999) mukaan oikeuttamisen maailmat ovat sosiaalisesti ja historiallisesti konstruoituja. Joidenkin merkitys vähenee, kun toisten kasvaa. Ne, eivätkä niiden mukaiset tavat representoida tilaa, ole ikuisia. (Mt. 396.)

Sosiaalitieteiden piirissä autoiluun on suhtauduttu ilman hyvää syytä lähinnä pelkästään kriittisesti (ks. Toiskallio 2001b, 25). Lisäksi kritiikki on ollut yksipuolista. Autoilun arvostelua tukeneet moraaliset periaatteet ovat liittyneet sosiaaliseen tasa-arvoisuuteen ja ympäristön suojelemiseen, eli kansalaisuuden ja ekologian maailmoihin (esim. Aldred & Woodcock 2008; Mitchell 2005; Henderson 2006). Vaikka on selvää, että autoilulla on vakavasti otettavia sosiaalisia ja varsinkin ekologisia vaikutuksia, jotka on huomioitava, on silti autoiluun liittyvää kritiikkiä kyettävä ymmärtämään kokonaisuutena, kaikki näkökulmat ja oikeuttamisen maailmat huomioon ottaen. Esitän, että tapaa, jolla sosiaalitieteiden piirissä tarkastellaan autoilua, tulisi monipuolistaa. Esimerkiksi teollisuuden

maailman oikeuttavuutta ei ole juuri tutkittu ja huomioitu, vaikka se varsinkin Suomessa on maailmoista painoarvoltaan suurin. Moraalisesti hyvin vahva argumentti on se, että autoilu on toimiva ja tehokas kulkumuoto. Suuri osa autoilua koskevista tutkimuksista on sellaista kriittistä sosiologiaa, jota Boltanski ja Thévenot (1999) arvostelevat. Niiden kritiikki on systemaattista, mutta ne eivät huomioi, että maailmoja on useita – ne eivät palaudu toisiinsa, eikä niiden välille voida luoda arvojärjestystä.

Sen lisäksi, ettei sosiaalitieteiden piirissä ole huomioitu kaikkia mahdollisia maailmoja, ei ole otettu vakavasti autoilevien ja autoilua puolustavien kritiikkiä vaan on tyydytty tukemaan autoilun vastustajia. Sosiaalitieteilijät eivät ole tavallisesti huomioineet sitä, että auto on monille tärkeä ja jopa välttämätön kulkuväline. Toiskallion (2001b) mukaan ”yhteiskuntatieteellisestä näkökulmasta katsottuna autoiluun kriittisesti suhtautuvien puhetapa tuntuu helposti läheisemmältä juuri kriittisyytensä vuoksi”. Autoilun kritiikistä on tullut sosiaalitieteilijöiden keskuudessa kansainvälinen megatrendi, jossa on yhdistynyt kulutuskriittisyys ja huoli ympäristöstä. Sen sijaan autoilun puolustajien tekemä tutkimus on ollut lähinnä tekniikkaan tai markkinoihin (mt. 19–20), eli teollisuuden ja markkinoiden maailmoihin, liittyvää. Yhteiskuntatutkimus on tarkastellut autoilua sivusta, ikään kuin kadun reunalta. Tieteilijät ovat lähinnä vain esittäneet liikenteen vähentämisvaatimuksia eivätkä ole nähneet tai tutkineet autoilun sosiaalisia merkityksiä. (Toiskallio 2002, 6.)

Tarvitaan laajaa ja monipuolista liikenteeseen ja kaupunkitilaan liittyvää keskustelua. Muidenkin kuin teknisesti ja luonnontieteellisesti koulutettujen tai autokaupanalan edustajien näkemykset tulee huomioida, jotta olisi olemassa johdonmukaista, liikennejärjestelmää kokonaisuutena koskevaa liikennepolitiikkaa (Virrankoski 2001, 259–260). Jos sosiaalitieteilijät haluavat päästä vaikuttamaan tämän politiikan muotoutumiseen tai tutkimaan sitä kokonaisuutena, eivät he voi takertua omiin maailmoihinsa ja jäädä niiden vangeiksi. Heidän on yhtäältä huomioitava kaikki oikeuttamisen maailmat ja toisaalta on otettava tosissaan kaikkien, tavallistenkin ihmisten kritiikki. Autoilun näkyviä puolustajia ovat teknisesti orientoituneet teollisuuden maailma toimijat sekä autokaupanalan markkinoiden maailmassa argumentoivat. Näkyviä vastustajia ovat sosiaalitieteilijät, jotka operoivat lähinnä kansalaisuuden ja ekologian maailmoissa. Näiden vahvojen vastapuolien varjoon ovat jääneet tavalliset kaupungin käyttäjät, autoilijat ja muilla välineillä kulkevat.

Kaupunkisuunnittelun ongelma on se, että asiantuntijat uskovat tietävänsä, millainen tila on kaupunkilaisille paras mahdollinen (Lapintie 2010, 121). Oikeuttamisteoria tarjoaa mahdollisuuden kehittää osallistavaa kaupunkisuunnittelua, jossa kansalaiset pääsevät mukaan tilaan liittyvien tieto-

käytäntöjen kehittämiseen, jolloin kokemusperäinen ja käytännöllinen tieto tilasta ei jää virallisen asiantuntija tiedon ja tilan esitysten varjoon (Hast 2013; ks. Lefebvre 1991, 38–44). Oikeuttamisteoria voi auttaa rakentamispäätöksiä tekeviä kaupunkisuunnittelijoita ja asiantuntijoita ymmärtämään paremmin toisiaan ja tavallisia katutason kaupunkilaisia. Tutkija voi välittää tietoa tavallisten ihmisten arvostuksista päättäjille ja suunnittelijoille. Samalla hän voi auttaa heitä kommunikoimaan kaupunkilaisten kanssa ja auttaa heitä viestimään kaupunkilaisten omalla kielellä. Tutkija toimii osapuolten välisenä tulkkina, ja oikeuttamisteoria toimiin hänen apuvälineenään. Tässä auttaa se, että oikeuttamisteoria antaa kiistoista realistisemman kuvan kuin esimerkiksi niin sanottu konfliktiteoria (esim. Bourdieu 1984) tai sen vastakohta, järjestyksen tärkeyttä korostava, funktionaalinen ja affirmatiivinen teoria (esim. Habermas 1984): Ihmiset eivät ole jatkuvassa konfliktissa ja puolusta vain omia intressejään ja positiotaan vaan he voivat myös jakaa jotain ja ymmärtää yhdessä joidenkin arvojen tärkeyden. Silti ei ole olemassa mitään lopullista moraalista kiintopistettä, johon voisi yhteisesti suunnata vaan arvojärjestykset ovat alttiita kyseenalaistuksille. Pysyvää sosiaalista harmoniaa ei välttämättä ole ja yhteisymmärrys on väliaikaista.

Yksilöiden asemat määräävät usein sen, missä oikeuttamisen maailmoissa heidän kannattaa ja pitää argumentoida. Vastapuolten tulee käsittää omien asemiensa ja arvojensa suhde. Silloin toisten lähtökohtia olisi mahdollista ymmärtää, ja toisten ohi argumentoinnista voisi tulla harvinaisempaa. Vaikka oma perustelu voi vaikuttaa täysin vedenpitävältä, se ei ole sitä koskaan kaikissa oikeuttamisen maailmoissa. Lisäksi suunnitelmien esittelystä tavallisille kaupunkilaisille voisi tulla kattavampaa, kun mitkään perustelut eivät automaattisesti sivuuttaisi muiden maailmojen perusteluja. Esimerkiksi Hämeenkadun autottomuuteen liittyen voitaisiin arvostaa eri maailmoja samanaikaisesti ja pyrkiä löytämään niiden välille tasapaino. Sosiaalitieteilijän tehtäväksi muodostuisi kritiikin tuottamisen sijaan eri osapuolten, asiantuntijatahojen ja tavallisten kaupunkilaisten kritiikin taustalla olevien periaatteiden huolellinen selventäminen siten, että vastapuolet voivat hyväksyä toistensa näkemysten lähtökohdat. Tämä voisi vähentää sokeutta vaihtoehtoisille moraalisille arviointitavoille ja vapauttaa kiistan osapuolet uskosta yhden oikeuttamisen maailman totaalisuuteen ja kaikenkattavuuteen.

Lähteet

Aineistolähteet

Jopa bussit saatetaan häätää pois Hämeenkadulta. Aamulehti.fi 6.5.2011. http://www.aamulehti.fi/cs/Satellite/Pirkanmaa/1194677584684/artikkeli/jopa+bussit+saatetaan+haataa+pois+hameenkadulta+-+kommentoi+.html. Viitattu 25.8.2013.

Hämeenkadun suunnitelma kiihdyttää: Puretaan keskusta ja puita tilalle. Aamulehti.fi 9.5.2012. http://www.aamulehti.fi/Pirkanmaa/1194742129378/artikkeli/hameenkadun+suunnitelma+kiihdyttaa+puretaan+keskusta+ja+puita+tilalle.html. Viitattu 25.8.2013.

Kauppakamari haluaa Tampereelle kunnon kävelykeskustan ilman busseja. Aamulehti.fi 3.2.2013. http://www.aamulehti.fi/Pirkanmaa/1194793075314/artikkeli/kauppakamari+haluaa+tampereelle+kunnon+kavelykeskustan+ilman+busseja+-+kommentoi+.html. Viitattu 25.8.2013.

Tarpeetonta hyvän kadun tuhlausta' – Näin kommentoitiin Hämeenkadun muutosta kävelykaduksi. Aamulehti.fi 29.3.2013. http://www.aamulehti.fi/Pirkanmaa/1194804521642/artikkeli/+tarpeetonta+hyvan+kadun+tuhlausta+nain+kommentoitiin+hameenkadun+muutosta+kavelykaduksi.html. Viitattu 25.8.2013.

Päätös syksyllä: Loppuuko autoilu Hämeenkadulla? Aamulehti.fi 17.8.2013. http://www.aamulehti.fi/Pirkanmaa/1194832856739/artikkeli/paatos+syksylla+loppuuko+autoilu+hameenkadulla+.html. Viitattu 25.8.2013.

Painetut lähteet

Aamulehti 6.12.2013. Kaksi visiota keskustasta: Kaaos vai kävelijän paratiisi? A06.

Aamulehti 8.12.2013. Kiivailua Hämeenkadun 370 metristä. A02.

Agnew, John (2002) Place and politics in modern Italy. Chicago: University of Chicago Press.

Aldred, Rachel & Woodcock, James (2008) Transport. Challenging disabling environments. Local Environment 13:6, 485–496.

Aldred, Rachel & Jungnickel, Katrina (2013) Matter in or out of place? Bicycle parking strategies and their effects on people, practices and places. Social & Cultural Geography 14:6, 604–624.

Baek, Young Min & Wojcieszak, Magdalena & Delli Carpini, Michael X. (2012) Online versus face-to-face deliberation: Who? Why? What? With what effects? New Media & Society 14: 3, 363–383.

Bargh, John A. & McKenna, Katelyn Y.A. & Fitzsimons Grainn, M. (2002) Can you see the real me? Activation and expression of the 'true self' on the internet. Journal of Social Issues 58:1, 33–48.

Baudrillard, Jean (1988) America. Translated by Chris Turner. London: Verso. First published in French 1986.

Bergholm, Tapio (2001) Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 65–92.

Blickstein, Susan (2010) Automobility and the politics of bicycling in New York City. International Journal of Urban and Regional Research 34:4, 886–905.

Boltanski, Luc & Thévenot, Laurent (1999) The sociology of critical capacity. European Journal of Social Theory 2:3, 359–377.

Boltanski, Luc & Thévenot, Laurent (2006) On justification. Translated by Catherine Porter. Economies of worth. Princeton, New Jersey: Princeton University Press. First published in French 1991.

Bostock, Lisa (2001) Pathways of disadvantage? Walking as a mode of transport among low-income mothers. Health and Social Care in the Community, 9:1, 11–18.

Bourdieu, Pierre (1984). Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste. Translated by Richard Nice. Cambridge: Harvard University Press. First published in French 1979.

Bourdieu, Pierre (1996) The rules of art. Genesis and structure of the literary field. Translated by Susan Emanuel. Stanford: Stanford University Press. First published in French 1992.

Boyer, M. Christine (1996) CyberCities. Visual perception in the age of electronic communication. New York: Princeton Architectural Press.

Certeau, Michel de (1988) The practice of everyday life. Translated by Steven Rendall. Berkeley: University of California Press. First published in French 1980.

Dant, Tim & Martin, Peter J. (2001) By car. Carrying modern society. In Jukka Gronow & Alan Warde (eds.) Ordinary consumption. London: Routledge, 143–158.

Douglas, Mary (2000) Puhtaus ja vaara. Ritualistisen rajanvedon analyysi. Suomentaneet Virpi Blom & Kaarina Hazard. Tampere: Vastapaino. Englanninkielinen alkuteos 1966.

Eranti, Veikko (2014) Oma etu ja yhteinen hyvä paikallisessa kiistassa tilasta. Sosiologia 51:1, 21–38.

Ericson, Richard V. & Haggerty, Kevin D. (2001) Policing the risk society. Oxford: Clarendon Press.

Flamm, Michael & Kaufmann, Vincent (2006) Operationalising the concept of motility. A qualitative study. Mobilities 1:2, 167–189.

Goffman, Erving (1986) Frame analysis. An essay on the organization of experience. Boston: Northeastern University Press.

Habermas, Jürgen (1984) The theory of communicative action. 1, Reason and the rationalization of society. Translated by Thomas McCarthy. Boston: Beacon Press. First published in German 1981.

Hankonen, Johanna (1994a) Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Espoo: Otatieto. Helsinki: Gaudeamus.

Hankonen, Johanna (1994b) Tampellan tapaus ja kaupunkisuunnittelun umpikuja. Teoksessa Ari Lehtinen & Pertti Rannikko (toim.) Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto. Helsinki: Gaudeamus, 95–115.

Hast, Sanna (2013) Taistelu tuulimyllyjä vastaan. Tieto ja oikeuttaminen kahden Länsilapin luonnonvarakiistan hallinnassa. Sosiologia 50:4, 342–357.

Henderson, Jason (2006) Secessionist automobility: Racism, anti-urbanism, and the politics of automobility in Atlanta, Georgia. International Journal of Urban and Regional Research 30:2, 293–307.

Hindman, Matthew (2009) The myth of digital democracy. Princeton, New Jersey: Princeton University Press.

Huikuri, Suvi (2011) Kiista ilmastosta. Uuden ilmastosopimuksen oikeutukset Helsingin Sanomissa ja The Time of Indiassa vuosina 2005-2008. Sosiologia. 48:1, 52–66.

Ilmonen, Kaj (2007) Johan on markkinat. Kulutuksen sosiologista tarkastelua. Tampere: Vastapaino.

Irvine, Annie & Drew, Paul & Sainsbury, Roy (2013) 'Am I not answering your questions properly?'. Clarification, adequacy and responsiveness in semi-structured telephone and face-to-face interviews. Qualitative Research 13, 87–106.

Isomäki, Risto (1991) Henkilöauto kehitysmaiden ongelmana. Teoksessa Päivi Santalahti, Valentina Oroza, Raimo Laakia, Meri Koivusalo & Elina Hemminki (toim.) Auto, terveys ja ympäristö. Helsinki: Gaudeamus, 207–217.

Jacobs, Jane (1961) The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.

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

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

Kalanti, Timo (2001b) Auto ja psyyke. Kiihdytys vauhtiin. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 181–216.

Kalanti, Timo (2005) Maantiellä lentämisen unelma. Vapaus, voima ja depressio. Yhdyskuntasuunnittelu 43:3, 24–45.

Kanninen, Vesa & Kontio, Panu & Mäntysalo, Raine & Ristimäki, Mika, (toim.) (2010) Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot. Espoo: Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja.

Kaskinen, Juha (2002) Tieliikenne lukuina ja suoritteina. Suomen tieliikenteen kehitys 1950-luvulta uudelle vuosituhannelle. Teoksessa Marja Järvelä, Katinka Lybäck & Marika Jokinen (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 73–92.

Kaufmann, Vincent & Bergman, Manfred Max & Joye, Dominique (2004) Motility. Mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research 28:4, 745–756.

Kline, Ronald & Pinch, Trevor (1996) Users as agents of technological change. The social construction of the automobile in the rural United States. Technology and Culture 37:4, 763–795.

Kopytoff, Igor (1986) The cultural biography of things. Commoditization as process. In Arjun Appadurai (ed.) The social life of things. Commodities in cultural perspective. Cambridge: Cambridge University Press. 64–91.

Koskinen, Jenni (2012) Oikeuttamisen maailmat yliopistojen työajan kohdentamisjärjestelmän perusteluissa ja kritiikissä. Sosiologia 49:4, 307–320.

Kosonen, Leo (2007) Kuopio 2015. Jalankulku-, joukkoliikenne- ja autokaupunki. Suomen ympäristö 36.

Kreuter, Franke & Presser, Stanley & Tourangeau, Roger (2008) Social desirability bias in CATI, IVR, and web surveys. The effects of mode and question sensitivity. Public Opinion Quarterly 72:5, 847–865.

Landert, Daniela & Jucker, Andreas H. (2011) Private and public in mass media communication: From letters to the editor to online commentaries. Journal of Pragmatics 43:5, 1422–1434

Lapintie, Kimmo (2010) Voittaako valta järjen? Tieto ja valta kaupunkikehityksessä. Teoksessa Petteri Pietikäinen (toim.) Valta Suomessa. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press, 99–123.

Latour, Bruno (2003) Moderni vai ekologinen? Uutta oikeutusta etsimässä. Teoksessa Yrjö Haila & Ville Lähde (toim.) Luonnon politiikka. Suomentanut Ismo Koskinen. Tampere: Vastapaino, 67–104. Ranskankielinen alkuperäisartikkeli 1995.

Lefebvre, Henri (1991) The production of space. Translated by Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell. First published in French 1974.

Lehtonen, Turo-Kimmo & Liukko, Jyri (2010) Justifications for commodified security: The promotion of private life insurance in Finland 1945–90. Acta Sociologica 53:4, 371–386.

Lonkila, Markku (2011) Yhteisyyden kieliopit helsinkiläisessä ja pietarilaisessa kaupunkiaktivismissa. Sosiologia 48:1, 22–33.

Loveland, Matthew T. & Popescu, Delia (2011) Democracy on the web. Assessing the deliberative qualities of internet forums. Information, Communication & Society, 14:5, 684–703.

Luhtakallio, Eeva & Ylä-Anttila, Tuomas (2011) Julkisen oikeuttamisen analyysi sosiologisena tutkimusmenetelmänä. Sosiologia 48:1, 34–51.

Luhtakallio, Eeva (2012) Practicing democracy: local activism and politics in France and Finland. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

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

McKenna, Katelyn Y.A. & Bargh, John A. (2000) Plan 9 from cyberspace: The implications of the internet for personality and social psychology. Personality and Social Psychology Review 4:1, 57–75.

Majamäki, Maija & Pöysti, Virve (2012) Vocabularies of gambling justification among Finnish and French players. European Journal of Cultural Studies 15, 496–512.

Mann, Chris. & Stewart, Fiona (2000) Internet communication and qualitative research. A handbook for researching online. London: Sage.

Massey, Doreen (2008a) Globaali paikan tuntu. Teoksessa Mikko Lehtonen, Pekka Rantanen & Jarno Valkonen (toim.) Samanaikainen tila. Suomentanut Pekka Rantanen. Tampere: Vastapaino. Englanninkielinen alkuperäisartikkeli 1991, 17–31.

Massey, Doreen (2008b) Politiikka ja tila-aika. Teoksessa Mikko Lehtonen, Pekka Rantanen & Jarno Valkonen (toim.) Samanaikainen tila. Suomentanut Janne Rovio. Tampere: Vastapaino. Englanninkielinen alkuperäisartikkeli 1992, 32–64.

Maunula, Leena (toim.) (1969) Alas auton pakkovalta. Helsinki: Tammi.

Mauranen, Tapani (2001) Satavuotias autoilija. Suomalaisen autonkäytön historiaa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 33–64.

Mitchell, Don (2005) The S.U.V. model of citizenship. Floating bubbles, buffer zones, and the rise of the ‘‘purely atomic’’ individual. Political Geography 24:1, 77–100.

Peltola, Taru & Åkerman, Maria (2012) Roskiskarhut ja politiikan aineellisuus. Alue ja Ympäristö 41:2, 46–57.

Perrotta, Carlo (2006) Learning to be a psychologist: the construction of identity in an online forum. Journal of Computer Assisted Learning 22:6, 456–466.

Peltola, Raimo (1995) Liikenne massamuuton Suomessa. Teoksessa Jaakko Masonen & Mauno Hänninen (toim.) Pikeä, hikeä ja autoja. Tiet, Liikenne ja yhteiskunta 1945-2005. Helsinki: Painatuskeskus, 36–41.

Pietilä, Veikko (2000) Verkkokeskusteluareenat. Deliberatiivista julkisuuttako? Politiikka XLIV:4, 343–354.

Pietilä, Veikko (2001) Yleisönosasto ja Internet keskusteluareenoina. Tiedotustutkimus 24:2, 18–33.

Pietilä, Veikko (2002) Siltasotaa Tampereella. Julkinen keskustelu Koskenniskan siltahankkeesta. Kunnallistieteellinen aikakauskirja 30:2, 136–153.

Rajanti, Taina (2002) Helsingin autojärjestelmä. Juurtunut teknologia. Teoksessa Marja Järvelä, Katinka Lybäck & Marika Jokinen (toim.) Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 28–48.

Rannikko, Pertti (1994) Ympäristökamppailujen aallot. Teoksessa Ari Lehtinen & Pertti Rannikko (toim.) Pasilasta Vuotokselle. Ympäristökamppailujen uusi aalto. Helsinki: Gaudeamus, 11–28.

Ridell, Seija (2003) Kansalaislajityypit verkkodemokratian rakennuspuina. Alue ja ympäristö 32:1, 11–22.

Ridell, Seija (2009) Maankäyttöpeliä uutistilassa. Sanomalehti paikallisten kamppailujen julkisena areenana. Teoksessa Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa. Tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalitiloissa. Ridell, Seija & Kymäläinen, Päivi & Nyyssönen, Timo (toim.). Tampere: Tampere University Press. 240–269.

Sairinen, Rauno & Kanninen, Vesa (2001) Tielaitos ympäristöpoliittisena toimijana. Ympäristöohjelmien retoriikka käytännön puntarissa. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 267–302.

Salminen, Jarkko (2013) Tila symbolisen kamppailun kohteena. Tapaus Ideapark. Alue ja Ympäristö 42:1, 25-36.

Santalahti, Päivi & Oroza, Valentina & Laakia, Raimo & Koivusalo, Meri & Hemminki, Elina (toim.) (1991) Auto, terveys ja ympäristö. Helsinki: Gaudeamus.

Sennett, Richard (1992) The fall of public man. New York: Norton.

Seymour, Wendy S. (2001) In the flesh or online? Exploring qualitative research methodologies Qualitative Research 1, 147–168.

Sheller, Mimi & Urry, John (2000) The city and the car. International Journal of Urban and Regional Research 24:4, 737–757.

Sheller, Mimi & Urry, John (2003) Mobile transformations of `public' and `private' Life. Theory, Culture & Society 20:3, 107–125.

Simmel, Georg (2005) Suurkaupunki ja moderni elämä. Kirjoituksia vuosilta 1895-1917. Suomentanut Tiina Huuhtanen. Helsinki: Gaudeamus.

Soine-Rajanummi, Seppo & Törrönen, Jukka (2004) Poliisi julkisen tilan ja julkijuomisongelmien kontrolloijana. Teoksessa Jukka Törrönen (toim.) Valvontaa ja vastuuta. Päihteet ja julkisen tilan moraalisäätely. Helsinki: Gaudeamus, 96–119.

Stromer-Galley, Jennifer (2003) Diversity of political conversation on the internet. Users' perspectives. Journal of Computer-mediated Communication 8:3.

Thévenot, Laurent, Moody, Michael & Lafaye, Claudette (2000) Forms of valuing nature. Arguments and modes of justification in French and American environmental disputes. In Michèle Lamont & Laurent Thévenot (eds.) Rethinking comparative cultural sociology. Repertoires of evaluation in France and the United States. Cambridge: Cambridge University Press. 229–272.

Thévenot, Laurent (2011) Oikeuttavuuden rajat. Yhteiselämää koossapitävät sidokset ja niiden väärinkäyttö. Sosiologia 48:1, 7–21.

Thrift, Nigel (2004) Driving in the city. In Mike Featherstone, Nigel Thrift & John Urry (eds.) Automobilities. London: Sage. 41–59.

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

Toiskallio, Kalle (2001a) Miten liikenteessä liikkuvat arvioivat toisiaan. Makukamppailua normaalista. Sosiologia 38:1, 104–116.

Toiskallio, Kalle (2001b) Mihin auto on ajettu. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 7–32.

Toiskallio, Kalle (2002) Liikenteen sosiologiaa. Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat. Helsingin yliopiston sosiologian laitoksen tutkimuksia 240.

Tourangeau, Roger & Yan, Ting (2007) Sensitive questions in surveys. Psychological Bulletin. 133:5, 859–883.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli (2002) Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.

Törrönen, Jukka (2004) Julkinen tila ongelmana, sääntely alueena ja tutkimuskohteena. Teoksessa Jukka Törrönen (toim.) Valvontaa ja vastuuta. Päihteet ja julkisen tilan moraalisäätely. Helsinki: Gaudeamus, 11–31.

Ureta, Sebastian (2008) To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. Mobilities 3:2, 269–289.

Urry, John (1995) Consuming places. London: Routledge.

Urry, John (2004) The system of automobility. In Mike Featherstone, Nigel Thrift & John Urry (eds.) Automobilities. London: Sage, 25–39.

Uusitalo, Paavo (1991) Auton yhteiskunta. Teoksessa Päivi Santalahti, Valentina Oroza, Raimo Laakia, Meri Koivusalo & Elina Hemminki (toim.) Auto, terveys ja ympäristö. Helsinki: Gaudeamus, 178–204.

Vaaranen, Heli (2001) Kaahariklubin pojat. Kuvaus kaahailusta, unelmista ja pussikaljasta. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 127–150.

Wilhelm, Anthony G. (2000) Democracy in the digital age. Challenges to political life in cyberspace. New York: Routledge.

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

Wojcieszak, Magdalena E. & Mutz, Diana C. (2009) Online groups and political discourse: Do online discussion spaces facilitate exposure to political disagreement? Journal of Communication 59:1, 40–56.

Wright, Scott & Street, John (2007) Democracy, deliberation and design. The case of online discussion forums. New Media Society 9:5, 849–869.

Digitaaliset lähteet

Gabriel, Trip (1993) AT HOME WITH/David Hockney; Acquainted With the Light. http://www.nytimes.com/1993/01/21/style/at-home-with-david-hockney-acquainted-with-the-light.html?src=pm&pagewanted=1. Viitattu 1.2.2014.

Hockneypictures.com. www.hockneypictures.com/bmw_artcar/bmw_04.php. Viitattu 1.2.2014.

HSL Helsingin seudun liikenne (2013) Raitiolinjojen 2, 3 ja 7 kehittämissuunnitelma. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/raitiolinjojen_2_3_7_kehittamissuunnitelma.pdf. Viitattu 1.2.2014.

Jaskari, Harri (2008) Missä päin Suomea tehdään teitä ja rautateitä? http://www.harrijaskari.fi/blogi/2008/02/missa-pain-suomea-tehdaan-teita-ja-rautateita/#respond. Viitattu 1.2.2014.

Kannisto, Päivi (2008) Suolatut säkeet. Suomen ja suomalaisten diskursiivinen muotoutuminen 1600-luvulta Topeliukseen. http://kirjatohtori.blogspot.fi/2007/06/suolatut-sakeet.html. Alkuperäinen painettuverio ilmestynyt 1997. Viitattu 1.2.2014.

Latour, Bruno (1992) Where are the missing masses, sociology of a few mundane artefacts. http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/50-MISSING-MASSES-GB.pdf. Viitattu 1.2.2014.

Tilastokeskus (22.3.2013) Ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2012. http://www.stat.fi/til/mkan/2012/mkan_2012_2013-03-22_tie_001_fi.html. Viitattu 1.2.2014.

Trafi (24.7.2012) Liikenteessä olevien autojen määrä ylitti 3 miljoonan rajan. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/1863/liikenteessa_olevien_autojen_maara_ylitti_3_miljoonan_rajan. Viitattu 1.2.2014.

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma (2013) http://www.tampere.fi/material/attachments/t/6G7TgrM90/takliraportti290413.pdf. Viitattu 1.2.2014.

Tamperelainen (16.12.2013) Hämeenkadusta vaaditaan uusi selvitys – oletko samaa mieltä? http://www.tamperelainen.fi/artikkeli/270758-hameenkadusta-vaaditaan-uusi-selvitys-%E2%80%93-oletko-samaa-mielta. Viitattu 1.2.2014.

Tynkkynen, Oras (2006) Tiedote: Tynkkynen julkaisi vertailun kaupunkien kävelykaduista: Kävelykatujen määrää tulisi lisätä Tampereella merkittävästi. http://www.orastynkkynen.fi/?p=240. Viitattu 1.2.2014.

Valtonen, Sanna & Ojajärvi, Sanna (2013) Vaasankadun kävelykatukokeilu. Hyvä idea, josta hyötyivät ennen muuta vierailijat. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnittelulautakunta. 26.11.2013. http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-11-26_Kslk_32_El/537B1020-EBDD-430C-BE46-6BA81F99883C/Liite.pdf. Viitattu 1.2.2014.

Ylönen, Marja (2011) Saastumisen kontrollin ideologia. Vesien saastumisen ja vesirikosten kontrolli Suomessa vuosina 1960–2000. Jyväskylä, Jyväskylän yliopisto. https://jyx.jyu.fi/dspace/bitstream/handle/123456789/37050/9789513945428.pdf?sequence=1. Viitattu 1.2.2014.