



Jarkko Salminen<sup>1</sup>

# Poliittiset ja moraaliset ulottuvuudet kaupunkitilassa

## Oikeuttaminen yksityisautotonta Tampereen Hämeenkatua koskevassa kiistassa

**Political and moral dimensions in the city: Justifications in the controversy over car-free Hämeenkatu in Tampere, Finland**

In this article I explore how moral principles are invoked to justify urban development. My case study is the plan to make Hämeenkatu, the main street in Tampere, Finland, into a car-free zone. My data consists of five discussion threads in a website of a regional newspaper based in Tampere. Both the advocates and the opponents of a car-free Hämeenkatu do not argue for their self-interest but defend the common good. Their arguments can be categorized using the worlds of justification including the industrial world, the domestic world, the ecological world, the world of renown, the market world and the civic world. I discover three dichotomies, which correspond to the worlds of justification: a controlled–spontaneous city (industry–inspiration), an inward–outward city (domestic–renown/ecology) and a city for public participation/private competition (civic–market). According to my findings, the advocates of a car-free zone argue for a spontaneous city space, whereas the opponents long for an efficient city. While the advocates orient themselves outward and want Finland to become more European, the opponents appreciate the internal order and the tradition of the city. The advocates argue relatively more often on keeping business alive, whereas the opponents argue for everyone's equal access to the city.

**Keywords:** worlds of justification, city space, cars, moral, politics

### Johdanto

Kaupunkia katsottaessa erilaiset arvojärjestykset vaikuttavat siihen, millaisena se näyttäytyy – poliittiset ja moraaliset ulottuvuudet kietoutuvat kaupunkitilaan. Kun hyvää kaupunkia arvioidaan, kyse ei ole vain korkealentoisesta ja aatteellisesta puheesta, vaan siitä, millaisena konkreettinen kaupunki todella havaitaan. Tässä artikkelissa erittelen hyvinä pidettyjä kaupunkeja tarkastelemalla kiistaa yksityisautoilun asemasta Tampereen pääkatu Hämeenkadulla. Tapaustutkimukseni aineisto koostuu *Aamulehden* internetsivustolla uutisten alle syntyneestä keskustelusta. Jäsennän sitä käyttämällä Boltanskin

ja Thévenot'n (1999; 2006) oikeuttamisteoriaa, jonka mukaan kiistoissa vedotaan erilaisiin yhteisiin hyviin. Täydennän analyysia Thévenot'n (2002; 2014) sitoutumisen regimien teorialla, jonka mukaan myös omaan tunteeseen tai etuun vetoamalla voi muodostaa legitimiin argumentin. Tutkin sitä, millaisin moraalisiin perustein suomalaista kaupunkia, Tamperetta, arvioidaan autoiluun liittyvässä poliittisessa kiistassa sekä sitä, millaisena spatioalisena todellisuutena se samalla nähdään. Tila on kiistassa yhtäältä itse kamppailun kohde (kuka saa käyttää tilaa), toisaalta se on osapuolten käyttämä väline tai kiistan välittäjä (omien näkemysten oikeuttamiseksi muille vedotaan tilan ominaisuuksiin).

1. Tampereen yliopisto, jarkko.salminen@uta.fi

Autoilun asema Tampereella on ajankohtainen keskustelun aihe. Yksityisautoilu kiellettiin Hämeenkadun itäpäässä 30.6.2014. Bussiliikennettä ei ole kielletty, joten autoilun vastustamisesta tai puolustamisesta kirjoittaessani tarkoitan yksityisautoilua. Alkuperäisenä tarkoituksena on ollut tehdä koko Hämeenkadusta joukkoliikennekatu vuonna 2016 (Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelma 2013: 34). Aikaisemmin autottomia katuja on luotu esimerkiksi Mikkeliin, Ouluun ja Jyväskylään. Suunnitelmia ja tutkimuksia on tehty muun muassa Kuopiossa (Kosonen 2007) ja Helsingissä (Valtonen & Ojajarvi 2013).

1990-luvulla autoilu oli yleinen tarkastelun kohde yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa Suomessa. Tuolloin kritisoitiin sitä, että se oli aikaisemmin sivuutettu tutkimuksen aiheena (esim. Toiskallio 2001a; Järvelä *et al.* 2002). 2000-luvun alun jälkeen kiinnostus autoiluun on kuitenkin vähentynyt, vaikka esimerkiksi autojen määrä on ollut kasvussa yhä 2010-luvulla (Tilastokeskus 2013). Suomalainen ja kansainvälinen yhteiskuntatieteellinen autoilututkimus on ollut yleensä normatiivista. On esittetty vaihtoehtoa autoriippuvaiselle yhteiskunnalle (Kanninen *et al.* 2010) ja todettu, että autot ylläpitävät epätasa-arvoa, koska esimerkiksi autottomien arki rajautuu autoilijoita pienemmälle alueelle (Bostock 2001; Lybäck 2002). Lisäksi on esitetty, että autot ”atomisoivat” julkista tilaa (Mitchell 2005), tekevät siitä läpikulkupaikan (Sheller & Urry 2003: 114–115; Sennett 1974: 14–15) ja jopa rapauttavat sanan- ja mielipiteenvapautta (Blickstein 2010: 889). Kriittikkä on täydennetty vetoamalla autoilun negatiivisiin luontoon kohdistuviin vaikutuksiin (esim. Lybäck 2002).

Voidaan siis esittää, että yleisessä yhteiskuntatieteellisessä autoilututkimuksessa on lähtökohtana toiminut kaksi arvoa: tasa-arvo ja luontoarvot. Sen sijaan paikallisella tasolla Tampereella on havaittu autokiistoissa vedottavan hyvin hajanaisesti monenlaisiin arvoihin, kuten Tammerkosken kulttuurihistorialliseen luonteeseen (Pietilä 2002), demokraattisesti tehtyjen päätösten sitovuuteen tai liikennevirtojen toimivuuteen (Ridell 2009). Oikeuttamisteoria on vaihtoehto aikaisemman yleisen autoilututkimuksen normatiivisen universalismin ja paikallisen tutkimuksen relativistisen partikularismin välille: vaikka kiistat eivät palaudu mihinkään yksittäisiin arvoihin, kuten ihmisten tasa-arvoon tai luonnon arvoon, ei periaatteita, joihin kiistoissa vedotaan, ole silti rajattomasti.

Oikeuttamisteoria ja sitoutumisen regimien teoria ovat nousseet suomalaisen keskusteluun viime vuosien aikana uutena näkökulmana (Ra-

javaara 2007; Lehtonen & Liukko 2010; Huikuri 2011; Linko 2013; Lonkila 2011; Koskinen 2012; Luhtakallio 2012; Majamäki & Pöysti 2012; Hast 2013; Eranti 2014; Ylä-Anttila 2014). Myös kaupunkitilaan liittyviä kiistoja on tutkittu niitä hyödyntämällä: on paikannettu erilaisia yhteisesti hyvänä pidettyyn kaupunkiin liitettyjä arvoluottuvuuksia. Tutkimusten mukaan kaupunkilaiset ovat vaatineet kiistoissa esimerkiksi sitä, että joitain tiloja, kuten meluisaa lentokenttäympäristöä, tulee hallita mittaamalla (Luhtakallio 2012: 157), kun taas toisilta tiloilta, kuten kaupungin viheralueilta, he ovat kaivanneet luovuutta tukevaa ennakoimattomuutta ja esteettisyyttä (Eranti 2014). Lisäksi Helsingin Haagassa asukkaat ovat vastustaneet täydennysrakentamista vetoamalla asunnon omistajien oikeuteen varakkuutensa säilyttämiseksi, toisaalta puolustaneet saman tilan julkista omistusta (Eranti 2014; ks. myös Luhtakallio 2012: 163.) On myös havaittu, että kiistoissa vedotaan sekä yhteiseen että omaan etuun. Eranti (2014) esittää, että vastustaessaan täydennysrakentamista haagalaiset vetosivat alueeseen itsestään selvästi omanaan ja itse tekemänään. Lonkilan (2011) mukaan Helsingin Kumpulassa julkisen liikenteen reitteihin liittyvässä kiistassa vedottiin tilan yhteisyyteen, siihen ettei se ole kenenkään ”takapihaa” (*NIMBY, Not In My Back Yard*).

Tutkin tässä artikkelissa aikaisempaa tutkimusta systemaattisemmin kaupunkiin liittyviä arvojen välisiä spatiaalisia jännitteitä. Tarjoan näkökulman siihen, miten moraalit kytkeytyy tilaan. Tilallisen ulottuvuuden tutkiminen avaa uusia suuntia oikeuttamisteorian soveltamisessa. On esitetty, että se voi tarjota uudenlaisen monimuotoisuutta ja moniulotteisuutta korostavan näkökulman kaupunkitilaan ja yleisemminkin tilaan liittyvään tutkimukseen, kuten *planning*-tutkimukseen (Holden & Scerri 2015) tai niin sanotun moraalisen maantieteen tutkimukseen (Barnett 2014).

Oikeuttamisteorian aineellinen ulottuvuus on eksplisiittisesti esillä oikeuttamisteoriassa: oikeuttamisen maailmoilla on aineelliset edustajat, jotka ylläpitävät maailmoja ja joihin kiistoissa vedotaan (Boltanski & Thévenot 1999, 360–367; 2006, 130–138). Spatiaalista ulottuvuutta ei ole kuitenkaan itse teoriassa eikä siihen liittyvässä tutkimuksessa otettu erityisesti ja järjestelmällisesti huomioon. Ei ole esimerkiksi tarkasteltu sitä, onko oikeuttamisen maailmoilla erityisiä tilallisia säännönmukaisuuksia (esim. reitit, sisä-/ulkopuoleat, hierarkiat, jatkuvuudet). Oikeuttamisen maailmojen välillä on havaittu olevan monenlaisia ristikkäisiä suhteita: jokainen maailma voi olla negatiivisessa tai positiivisessa suhteessa mi-

hin tahansa toiseen maailmaan (esim. Boltanski & Thévenot 2006, 237–274). Tässä artikkelissa keskityn kuitenkin maailmojen tilallisiin suhteisiin ja niiden säännönmukaisuuksiin, jolloin kaikki maailmat eivät ole samanlaatuissa suhteissa toisiinsa.

Tarkastelen artikkelissa kiistaa kaupungin ydinkadusta, jolla on suuri symbolinen arvo. Siellä kaikenlaiset sosiaalisen elämän osa-alueet ja arvo-maailmat ovat läsnä. Autoiluun liittyvä kiista on toimiva tapaus tutkimukselle, jossa selvitetään kaupunkitilaan liittyviä arvostuksia, koska sen tilankäyttölinen rooli on ongelmallinen. Autot hallitsevat suuremman oikeudella katutilaa (ks. Toiskallio 2001b: 22; Dant & Martin 2001: 154) ja kaupungissa on meneillään jatkuva kamppailu siitä, kuka on kulkuvälineen väärässä paikassa (Aldred & Jungnickel 2013). Autoilun kieltäminenäkään ei lopeta kiistoja, sillä kävelykatukin toimii erilaisten oleilijoiden ja liikkujien välisen symbolisen kamppailun tapahtumapaikkana (Sääskilähti 1999).

Erityistä autoilun asemaan liittyvissä ristiriidoissa on se, että niissä yhdistyvät legitimeinä perusteluina ajajan omaan hyvään ja kaikkien yhteiseen hyvään liittyvät argumentit. Toiskallion (2001b: 26) mukaan autoilu on ollut pitkään sosiaalitieteellisesti ei-kiinnostava ilmiö: autoilijoiden on katsottu liikkuvan toistensa ohi eikä toistensa kanssa. Autoiluun liittyy paljon yksilöllisiä merkityksiä vapaudesta, mutta samalla sen seuraukset, kuten ympäristövaikutukset koskevat kaikkia (Uusitalo 1991: 182–183). Oikeuttamisteoria ja sitoutumisen regimien teoria tarjoavat mahdollisuuden tarkastella niin yhteisöllisyyttä ja jaettuja arvoja kuin myös yhteiselämän ei-sosiaalista puolta, jotka molemmat liittyvät yksityisautoiluun. Koska aineistonani on alueellisen valtalehden uutisten alle syntynyt nettikeskustelu, mukana on laajasti myös niin sanottuja ei-virallisia oikeutuksia, mikä antaa kattavan kuvan arvokkaana pidetystä kaupungista.

Artikkeli etenee siten, että ensin esittelen Boltanskin ja Thévenot'n oikeuttamisteoriaa ja erityisesti sitä, miten aine ja tila tulevat osaksi julkisen oikeuttamisen prosesseja. Lisäksi tarkennan näkökulmaa Thévenot'n sitoutumisen regimien teoriassa, jonka mukaan kiistoissa ei aina välttämättä viitata yhteiseen hyvään, vaan myös omaan etuun. Tämän jälkeen esittelen aineiston ja menetelmät sekä kuvailen nettiaineistoon liittyviä erityispiirteitä julkisen kiistan tutkimuksen näkökulmasta. Tulososassa tarkastelen sitä, millaisena kaupunkitila näyttää erityisistä yhteisesti hyväksytyistä arvolähtökohdista ja esittelen, millaisten spatiaalisten vastakohtaparien alle oikeuttamisen maailmat jäsenyvät. Näiden jakojen kautta kuvailen sitä,

millaisen suomalaisen kaupungin puolesta yksityisautoilun vastustajat ja puolustajat argumentoivat.

## Aine ja tila julkisen oikeuttamisen maailmoissa ja sitoutumisen regiemeissä

Luc Boltanski ja Laurent Thévenot esittivät oikeuttamisen maailmojen teoreettisen jäsenyyksen ensimmäisen kerran vuonna 1991 julkaistussa teoksessa *De la Justification: Les économies de la grandeur* (englanninkielinen käännös 2006). Myöhemmin he kirjoittivat kirjan perusajatusta esittelevän artikkelin (Boltanski & Thévenot 1999). Suomessa teoriaa on käsitelty erityisesti Sosiologia-lehden poliittisen ja moraalisen sosiologian teemanumerossa (Sosiologia 2011). Boltanski ja Thévenot (1999: 361) lähtevät liikkeelle sosiaalisen elämän kriisihetkestä, jolloin osallistujat vetoavat yleisesti hyväksytyihin moraalisiin periaatteisiin eli oikeuttavat näkökulmansa. Esimerkiksi autokolarin tapahduttua vetoaminen huonoon päivään tai terveyshuoliin ei johda yhteisymmärrykseen kolarin syistä. Sen sijaan kannattaa vedota tilanteen kannalta relevantteihin objekteihin, kuten liikennesääntöihin tai renkaiden kuntoon.

Oikeuttamisteoria on monikäsitteinen. Boltanski ja Thévenot käyttävät käsitettä *cité*, joka viittaa jaettujen moraalisten järjestysten perustoihin ja jonka suora käännös on ”kaupunki”. Tämän lisäksi se on käännetty ”kunnaksi” ja ”valtapäiiriksi” (Lehtonen & Lonkila 2008). Oikeuttamisessa ei ole kyse pelkästään diskursiivisesta toiminnasta. Kun aineelliset objektit tulevat osaksi valtapäiirejä, Boltanski & Thévenot (1999) siirtyvät käyttämään oikeuttamisen maailman käsitettä.

Oikeuttamisen maailma on tilallisena metaforana laaja, joten tarkennus siitä, mistä yksittäisestä maailmasta on kyse, luo selvemmän mielikuvan. Boltanskin ja Thévenot'n (2006: 159–211) mukaan teollisuuden maailmassa arvostetaan asiantuntijoiden tekemien laskelmin suunniteltavaa ja ennakoitavaa tilaa. Inspiraation maailmassa tärkeitä ovat esimerkiksi hallitsemattomat, vapaat ja yllättävät tilalliset mielikuvat. Kodin maailmassa tila jäsenyy kodinpiiriin tuttuun ja läheiseen sisäpuoleen sekä vieraaseen, pysyvyyttä ja järjestystä uhkaavaan ulkopuoleen. Maineen maailmassa arvostetaan ulkopuolelta havaituksi tulemistä: kauas ulottuvaa näkyvyyttä, kuuluisuutta ja tunnettuutta. Markkinoiden maailmassa tila on resurssi, jonka avaaminen yksityiselle kilpailulle – rahan, tavarain ja työvoiman vapaalle virtaamiselle – vaurastaa lopulta kaikkia. Kansalaisuuden maailmassa erilaisista yhteiskunnallisista asemista, varakkuuseroista

ja fyysisistä etäisyyksistä riippumatta kaikki ovat tasa-arvoisia. Aikaisempaan kuuden joukkoon on myöhemmin vakiintunut seitsemäs, ekologian maailma, jossa luonnolla on itseisarvo (Thévenot *et al.* 2000). Boltanski ja Chiapello (2007) ovat esittäneet joukkoon lisättäväksi myös projektien maailman, jossa arvostetaan verkostoitumista, joustavuutta ja yhteistyötä. Tätä maailmaa en ole kuitenkaan sisällyttänyt analyysiini, koska sitä ei voi erityisesti erottaa aineistosta. Maailmojen joukko ei ole koskaan lopullinen, vaan niitä voi syntyä tai löytyä lisää. Lisäksi oikeuttamisen maailmat voivat olla erilaisissa suhteissa toisiinsa: niitä voidaan kritisoida ja kiistää toisistaan käsin tai niiden välille voidaan luoda kompromisseja, jolloin hyväksytään kahden tai useamman yhtäaikainen toteutuminen. (Boltanski & Thévenot 1999: 373–375.)

Oikeuttamisen maailmojen eroja selkeyttää Thévenot'n (2002) empiirinen tie-esimerkki. Hän on tutkinut sitä, miten Ranskan Pyreneillä sijaitseva tie sisällyttää itseensä poliittisia ja moraalisia ominaisuuksia ja siten osallistuu erilaisten yhteisten hyvien rakentamiseen. Arvokas tie voi olla teollisuuden maailmassa homogeeninen ja koordinaatioon sijoittamalla standardoitu, loivin kaltevuuksin ja kurvein vakautettu; inspiraation maailmassa ennustamattomaan ilmestykseen tai oivallukseen johtava ”polku”; kodin maailmassa paikallisten oma kotitie, maailman napa, jonka läheisyys tekee asioista arvokkaita; maineen maailmassa turisteille suunnattu osa kaukaa tunnistettavaa kuvankaunista maisemaa; markkinoiden maailmassa voittojen lähde omistajille, esimerkiksi tiemaksujen kautta; kansalaisuuden maailmassa alueellista tasa-arvoa luova avoin väylä. Tie-esimerkki kuvastaa sitä, miten asiat ja esineet ottavat roolin poliittisissa kiistoissa.

Oikeuttaminen toteutuu ketjuissa, joissa aineettomat ja aineelliset sekä inhimilliset ja ei-inhimilliset elementit vuorottelevat. Esimerkiksi siihen, rakennetaanko jätteenpolttolaitos, voivat liittyä inhimillisten toimijoiden lisäksi erilaiset ei-inhimilliset tekijät, kuten tekniset laitteet, rakennuksen ympäristö, eläimet ja kasvisto sekä asukkaiden reitit (Luhtakallio & Ylä-Anttila 2011: 38). Lisäksi sama tontti tai tila voidaan luokitella asukkaiden perinteiseksi kokoontumispaikaksi kodin maailman kielellä, tai biodiversiteetiltään arvokkaaksi maa-alueeksi ekologian maailman kielellä. Oikeuttamisen prosesseissa ihmiset luottavat aineellisiin objekteihin, jotka luovat pysyvyyttä aineettomille valtapiireille ja herkälle sosiaaliselle järjestykselle (Boltanski & Thévenot 1999: 360–367). Epäoikeudenmukaisuuden tunne aiheuttaa tarpeen koetella todellisuutta ja haastaa vallitseva järjestys, jolloin

objektit toimivat koettelujen kiinnekohtina.

Thévenot (2002; 2014) on täydentänyt myöhemmin hänen ja Boltanskin alkuperäistä teoriaa. Hänen mukaansa ihminen sitoutuu maailmaan erilaisilla tavoilla ja vetoaa siksi kiistoissa erilaisiin tekijöihin. Niin sanotussa julkisesti oikeutettavan sitoumuksen regimissä yksilö sitoutuu yhteiseen hyvään ja arvioi tietä sen perusteella oikeuttamisen maailmoissa, esimerkiksi tien toimivuutta teollisuuden maailmassa. Sen lisäksi niin sanotussa tuttuuden regimissä ihminen argumentoi vedoten omaan läheiseen hyvänsä ja kytkeytyy tiehen välittömien havaintojensa kautta, kinesteettisesti, ruumiillistuneina tapoina ja ei-intentionaalisesti. (Thévenot 2002: 68–74.) Auton penkit säätyvät sopiviksi, auto on kuin ruumiin luonnollisenkaltainen jatke (ks. Thrift 2004) tai ”olohuone renkailla” (ks. Kalanti 2001). Kun tuttuuden regimissä kyse on aikaisemmin tapahtuneesta tottumisesta ja mukautumisesta ympäristöön, suunnitelmaan sitoutumisen regimissä yksilö suuntautuu tulevaisuuteen. Tie on argumenteissa vain väline paikasta toiseen siirtymistä varten. Jos yksilö haluaa argumentoida yhteisesti hyväksyttävällä tavalla tien käytännöllisyyden puolesta, on hänen siirryttävä julkisesti oikeutettavan sitoumuksen regimiin. (Thévenot 2002: 73; 2014: 13.) Lisäksi Thévenot'n (2011a) mukaan niin kutsuttujen yhteisyyden kielioppien avulla ihmiset kommunikoivat sitoutumisestaan ja tuottavat vakautta yhdessä toimimiseen. Jokaiseen sitoutumisen regimiin liittyy yksi kieliopista: Oikeuttaminen tapahtuu julkisen oikeuttamisen kieliopin sääntöjen mukaan. Tuttuuden regimissä viestitään niin sanotun läheisten sidosten kieliopin avulla, mikä korostaa lähipiirin arvoa. Suunnitelmaan sitoutumisen regimissä turvaututaan niin sanottuun liberaaliin kielioppiin, jossa vaateet puetaan oman edun nimissä tehdyiksi valinnoiksi, jotka olisivat periaatteessa kenen tahansa tehtävissä. Tällöin tavoite ei ole tasa-arvoinen vapaus, kuten kansalaisuuden maailmassa, vaan jokaisen oma vapaus toimia etunsa mukaisesti (ks. Eranti 2014).

Henkilöauto voi tarjota yksityistä suojaa ja turvaa tai se voi auttaa yksilöä henkilökohtaisessa ja vapaassa oman edun tavoittelussa. Sen sijaan että auto esitettäisiin suojapaikaksi tai oman edun tavoittelun välineeksi, tutkimukseni aineistossa siihen vedotaan pikemminkin yhteisen hyvän turvaajana. Vaikka auto luo yksilölle suojaa julkisessa tilassa, eivät autoilun puolustajat käytä läheisten sidosten kielioppia, eli vetoa henkilökohtaisen lähipiirin arvokkuuteen (ks. Thévenot 2011a). Sen sijaan autoilun vastustajat käyttävät sitä käänteisesti. He kyseenalaistavat moraalisesti ihmisen

liikkumisen kotinsa, kaupan ja työpaikan välillä autonsa suojassa. Heidän mukaansa tutussa tilassa pysymisen on taantumuksellista. Lisäksi vastustajat esittävät, että puolustajat suhtautuvat autoiluun tunneperäisesti. Tuttuuden ja tunteiden legitimitetin lisäksi kyseenalaistetaan yksilön autoilusta saavuttaman henkilökohtaisen hyödyn arvokkuus. Vaikka autoilu toteuttaa yksilön vapaan liikkumisen ihannetta, eivät autoilun puolustajat käytä liberaalia kielioppia (ks. Thévenot 2011b). Sen sijaan autoilun vastustajat käyttävät sitäkin käänteisesti esittäessään, että yksityisautoilevat henkilöauton omistajat ajavat vain omaa etuaan. Koska läheisten sidosten kielioppi ja liberaali kielioppi painottuvat lopulta vähän, keskityn artikkelissa oikeutettavan sitoumuksen regimin sekä tarkemmin oikeuttamisen maailmojen tilallisuuteen eli siihen, miten yhteisesti hyvä tilaa rakennetaan ja arvioidaan.

## Aineisto ja menetelmät

Julkisen oikeuttamisen prosesseja on aikaisemmin tutkittu monin tavoin: on käytetty etnografista aineistoa, joka on kerätty esimerkiksi kokouksissa tai mielenosoituksissa (Luhtakallio 2012: 22), haastateltu muun muassa kansalaisia (Majamäki & Pöysti 2012), asiantuntijoita ja viranomaisia (Hast 2013), käytetty uutisaineistoa (Huikuri 2011; Luhtakallio 2012; Hast 2013) sekä yleisönosastoaineistoa (Linko 2013), mainoksia (Lehtonen & Liukko 2010), asiakirjoja (Hast 2013), asukkaiden kaavoitusprosessissa jättämiä mielipiteitä (Eranti 2014) ja vaalikonevastauksia (Ylä-Anttila 2014). Kansalaisten välistä internetkeskustelua ei tietääkseni ole käytetty aineistona julkista oikeuttamista tutkittaessa.

Luhtakallio (2012: 165–167, 171) on havainnut, että paikallinen journalismi on usein kietoutunut intressiryhmien välisiin valtarakenteisiin, pyrkien pitämään hyvät välit lähteisiinsä. Virallisten uutisten alle syntyneessä nettikeskustelussa näitä valtarakenteita voidaan koetella suorasti. Tämä tarjoaa elävän kuvan oikeuttamisprosesseista, joissa yhteisö etsii yhteistä suuntaa. Internetfoorumien tasolla toimijat, eivätkä toimittajat, tulkitsevat maailmaa ja muodostavat siitä mielipiteen (vrt. Huikuri 2011). Moderaattoria lukuun ottamatta keskusteluforumilla ei ole portinvartijoita, eikä toisaalta omaa asemaa voi käyttää argumentoinnin tukena. Tästä seuraa laaja otos erilaisista argumenteista, ei vain virallisimmista ja legitiimeimmistä.

Tulokset eivät kerro siitä, miten erilaiset taustatekijät, kuten tulotaso, koulutus tai sukupuoli, vaikuttavat mielipiteisiin. Oikeuttamisteoria ei kuitenkaan edellytä, että tällaisten taustatekijöiden tulisi

olla tiedossa tai oletta, että ne vaikuttaisivat keskeisesti argumentointiin (vrt. Bourdieu 1984). Toiseksi, anonyymiyden turvin kirjoitetut kommentit voivat olla tarkoitushakuisesti loukkaavia tai ärsyttäviä. *Aamulehden* nettisivulla esimoderointi poistaa tällaiset kommentit, mikä parantaa keskustelun laatua. Vaikka netissä tila ei lopu kesken ja keskustelu voi laajentua hallitsemattomiin suuntiin, *Aamulehden* nettisivuilta kerätystä aineistossa side uutiseen strukturoi keskustelua, pitää sen kiinni aiheessaan ja tekee siitä johdonmukaisempaa.

Toisin kuin esimerkiksi lehdissä, joissa usein julkaistaan uutisia rauhanomaisista mielenilmauksista tai tempauksista (Luhtakallio 2012: 165), internetissä kiistat yltyvät yleensä kiivaiksi. Lisäksi yleensä liikenne aiheena herättää hyvin vahvoja mielipiteitä (esim. Aldred & Jungnickel 2013) ja siihen liittyvä keskustelu on polarisoitunut erityisesti paikallisella tasolla Tampereella (Häikiö 2005: 144–145). Tämän tutkimuksen aineistossa lähes kaikki autoiluun liittyvät kommentit on mahdollista jakaa joko autoiluun vastustaviin tai puolustaviin. Sovittelevia kommentteja on todella vähän. Harva autoileva esimerkiksi esittää, että autoilun kieltämiseen voisi liittyä etuja. Oikeus liikkua kaupungin keskeisimmällä paikalla itse valitsemallaan tavalla on erittäin tärkeää. Keskustelu polarisoituu selvästi, mistä kertoo myös seuraava yksittäisen osallistujan kokemusta kuvaava kommentti:

*Tämä keskustelunaihe herätti taas ihmetystä, siitä kuinka liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvät asiat saavat Tamperelaisissa aikaan suuria ”intohimoja”. Oli pa kysymys liikkumisesta kävellen, pyöräillen, autoillen, hiihtäen, juosten jne. tai liikuttainpa ajotiellä, kävelytiellä, kuntopolulla, metsässä tai missä muualla hyvänsä niin aina tulee kovaa sanabarkkkaa ja väitteilyä. Olen asunut Suomessa ja ulkomailla useammassa kaupungissa ja luen eri kaupunkien sanomalehtiä ja niissä olevia keskusteluita, mutta en ole törmännyt vastaavanlaiseen yhtä voimakkaaseen sanasotaan liikenteeseen liittyvistä asioista. (AL3.)*

Hwang *et al.* (2014) esittävät, että kärjistettyjen nettikommenttien lukeminen ei polarisoi itse asenteita vaan lisää havaittua polarisaatiota eli sitä, kuinka etäännyneiksi vastapuolet nähdään. Tämä tekee lukijat pessimistisemmiksi yhteisymmärryksen löytymisen suhteen. Oikeuttamisteoria ei auta ratkaisemaan ristiriitoja, mutta se voi auttaa osoittamaan vastapuolten vetoaman samoihin arvoihin, mikä voi luoda uskoa demokratian toimintaan. Internetkeskustelu on äärimmäinen tapausesimerkki, jolla voi havainnollistaa paikallisen keskustelun pahinta

mahdollista kärjistyneisyyttä. Jos internetkeskustelusta löytyy jotain, mitä osapuolet jakavat, yhteistä löytyy varmasti muiltakin keskustelufoorumeilta.

Artikkelin aineisto koostuu viidestä *Aamulehdessä* ja sen internetsivuilla julkistetun uutisen alle syntyneestä viestiketjusta. Itse uutisissa asiantuntijat pääsevät ääneen: Tampereen kaupungin suunnittelupäällikkö sekä teknillisen yliopiston erikoistutkija kertovat autoilun kieltämiseen liittyvistä teknisistä vaatimuksista yksityiskohtaisesti (AL1 & AL5). Lisäksi kauppakamarin toimitusjohtaja toimii keskustan yrittäjien julkisena edustajana (AL3). Toisaalta uutisoidaan siitä, miten paljon tavalliset ihmiset osallistuvat keskusteluun internetissä, ja heitä kannustetaan kommentoimaan suunnitelmia yhä enemmän (AL2 & AL4).

Aineiston ensimmäinen kommentti on julkaistu 6.5.2011 (AL1) ja viimeinen 25.8.2013 (AL5). Nimettömiä kommentteja on yhteensä 1175. Alun kiivautta kuvastaa se, että ensimmäisen vuorokauden aikana viestejä kaikissa keskusteluketjuissa on julkaistu keskimäärin 107 kappaletta ja sen jälkeen 128. (ks. liite.) Toisin sanoen noin 46 prosenttia kommentteista on kirjoitettu ensimmäisenä vuorokautena uutisen julkaisun jälkeen. Nämä luvut kertovat siitä, miten paljon nopeammin dialogi kehittyi internetissä kuin esimerkiksi sanomalehden yleisönosastolla. Toisaalta keskustelu ei myöskään kestä kovin pitkään. Pisin ketju (AL3) jatkuu yhdeksän päivää, kunnes kommenttien julkaisu loppuu kokonaan.

1175 kommentista yhteensä 755:ssä eli 64,3 prosentissa otetaan kantaa autoilun asemaan. Näistä autoilua vastustetaan 418 kommentissa (55,4 %) ja puolustetaan 337 kommentissa (44,6 %). Edelleen näistä kommentteja, joissa on ainakin yksi tunnistettava oikeutus ja oikeuttamisen maailma on 585 kappaletta (77,5 %). Usein yksi kommentti sisältää yhden tai useamman oikeutuksen, mutta saattaa olla myös niin, ettei yhtään oikeutusta ole tunnistettavissa, jolloin olen selvittänyt vedotaanko viestissä yhteisen hyvän sijaan omaan tunnevaltaiseen kokemukseen autoilun tärkeystä tai omaan välittömään etuun.

Suoritin aineistolle teorialähtöisen sisällönanalyysin (ks. Tuomi & Sarajarvi 2002: 95–108). Koodasin kaikki kommentit oikeuttamisen maailmojen alle Atlas.ti-ohjelmalla. Maailmojen välisten kompromissien tapauksessa koodasin kaikki kommentteissa esiintyvät maailmat. Jaot oikeuttamisen maailmojen välillä ovat analyttisiä (Koskinen 2012: 310). Jotkut teemat ovat vaikeita luokitella. Esimerkiksi turvallisuus voi liittyä useaan maailmaan. Turvattomuus voi johtua puutteesta teollisuuden maailmassa, kun

tekninen virhe aiheuttaa vaaran. Lisäksi kodin maailman järjestyssääntöjä rikkova humalainen voi olla uhkaava. Oikeuttamisteoriaa sovellettaessa tulisi jatkossa arvioida kriittisesti sitä, kuinka paljon valmis kehys ohjaa tutkijan havaintoja.

Sisällönanalyysin lisäksi vertailin osapuolten argumentointia määrällisesti. Erittelin aineistoa Luh-takallion ja Ylä-Anttilan (2011) muotoilemalla julkisen oikeuttamisen analyysimenetelmällä. Koodasin ylös kommenttien kirjoittajat (autoilun vastustaja/puolustaja) ja niiden sisältämät oikeuttamisen maailmat, jonka jälkeen tutkin määrällisesti sitä, mitkä maailmat painoutuivat eniten (taulukko 1). Molempien osapuolten argumenteissa teollisuuden maailma on kaikkein yleisin (Vastustaja=191, Puolustaja=122). Markkinoiden maailma on molemmille toiseksi tärkein maailma (V=99, P=92). Kolmanneksi tärkein on vastustajille ekologian maailma (V=54). Puolustajille koti (P=61) ja kansalaisuus (P=59) jakavat kolmanneksi tärkeimmän maailman paikkaa.

Päädyin analyttisesti pelkistämään seitsemän oikeuttamisen maailman joukon kolmen spatiaalisen vastakohtaparin alle: ennakoitava/yllättävä (teollisuus/inspiraatio), sisäänpäin/ulospäin suuntautunut (koti/maine/ekologia) ja yksityisten kilpa-areena/julkinen foorumi (markkinat/kansalaisuus). Laskin jokaisen vastakohtaparin alle kuuluvan maailman prosentuaalisen osuuden kaikista vastakohtaparin oikeutuksista. Tämä kertoo autoilun vastustajien ja puolustajien keskimääräisestä sijoittumisesta muodostamani spatiaalisten arvo-parien välillä.

Vastustajilla kaikista teollisuuden ja inspiraation maailman oikeutuksista 86 % kuuluu edellisiin ja 14 % jälkimmäisiin, puolustajilla luvut ovat 95 % ja 5 %. Tämän perusteella voidaan esittää, että autoilun puolustajat argumentoivat vastustajia enemmän ennakoitavan ja mitattavan teollisen tilan puolesta, suhteessa yllättävään ja inspirationaaliseen tilaan.

Autoilun puolustajien kaikista kodin, maineen ja ekologian maailmojen oikeutuksista kuuluu ensimmäiseen 79 %, keskimäiseen 3 % ja viimeiseen 18 %, kun taas autoilun vastustajat argumenteista kodin maailmaan sijoittuu vain 19 %, maineen maailmaan 13 % ja ekologian maailmaan jopa 68 % oikeutuksista. Autoilun vastustajat ovat siis argumentoinnissaan puolustajia enemmän ulospäin suuntautuneita – he vetoavat maineeseen ja luontoarvoihin. Puolustajat argumentoivat enemmän kaupungin sisäiseen järjestykseen vedoten.

Autoilun puolustajien kaikkien markkinoiden ja kansalaisuuden maailmojen oikeutuksista kuuluu

Taulukko 1. Määrällinen kuvaus oikeuttamisen maailmojen ja spatiaalisten vastakohtaparien/arvodikotomioiden esiintymisestä ja suhteista autoilun vastustajien ja puolustajien argumenteissa.

Table 1. Quantitative description of worlds of justification, dichotomous values and their proportions in arguments of advocates and opponents of car-free Hämeenkatu.

Oikeuttamisen maailma	Vastustajat (V)	Puolustajat (P)	
Teollisuus	191 (86 %)	122 (95 %)	Ennakoitava / yllättävä kaupunki
Inspiraatio	32 (14 %)	7 (5 %)	
Koti	15 (19 %)	61 (79 %)	Sisäänpäin / ulospäin suuntautunut kaupunki
Maine	10 (13 %)	2 (3 %)	
Ekologia	54 (68 %)	14 (18 %)	
Markkinat	99 (73 %)	92 (61 %)	Kaupunki yksityisten kilpa-areenana / julkisena foorumina
Kansalaisuus	36 (27 %)	59 (39 %)	

ensimmäiseen 61 % ja toiseen 39 % oikeutuksista, kun taas autoilun vastustajat argumentoivat 73 % markkinoiden maailmassa ja 27 % kansalaisuuden maailmassa. Autoilun vastustajat argumentoivat puolustajia hieman enemmän yksityisrittämisen mahdollisuuksien kuin tilan julkiseen ja tasaveroisen käytön puolesta. Seuraavaksi kuvaan tarkemmin kolmen spatiaalisen arvodikotomian laadullisia ominaisuuksia.

### Ennakoitava ja yllättävä kaupunki

Olen jäsentänyt aineistoa kolmen spatiaalisen vastakohtaparin alle. Olen havainnut, että oikeuttamisen maailmojen välinen jako tukee jäsenystä. Kaupunkitila näyttöytyy hallittavana ja ennakoitavana (teollisuus) tai ennustamattomana ja yllättävänä (inspiraatio), sisäänpäin suuntautuneena (koti) tai ulospäin suuntautuneena (maine ja ekologia), kaikille tasapuolisena julkisena foorumina (kansalaisuus) tai yksityisten intressien kilpa-areenana (markkinat).

Inspiraation maailmassa arvokas tila on mitaamisen ulottumattomissa – sitä ei voi hallita, vaan sen tulee olla yllättävä. Teollisuuden maailman mukainen tila on ennakoitu ja se rakentuu lukumäärien, pituuksien ja etäisyyksien sekä niiden vertailun kautta. Autoilun vastustajat esittävät, että vastapuolen edustajat ovat epäloogisia ja irratiionaalisia, eivätkä ymmärrä geometrian lakeja, jotka tekevät kaupungista ennustettavan.

*Abtaassa keskustassa pitää jokaisen päästä autolla kaupan oven eteen (jonne ei mahdu fyysisen lakien mukaan kuin 3-4 autoa)...*

[...]

*Tamperelaista liikennelogiikkaa. Koittakaa nyt hitaammin hoksavaatkin ymmärtää, että autoja ei mah-*

*du abtaaseen keskustaan kuin kourallinen kerrallaan. Se ei ole kenenkään syy vaan geometrian ja matematiikan laki. (AL2)*

Vaikka autoilun vastustajat liikkuvat argumenteissaan paljon teollisuuden maailmassa, on heidän suhteensa mitattavaan ja ennakoitavaan tilaan ristiriitainen. He esimerkiksi kritisoivat suorituskykyisiksi suunniteltuja marketteja siksi, että ne ovat standardoituja, tunnelmaltaan latteita, identtisiä ja yllätyksettömiä, toisin kuin esimerkiksi ajan saattosa kerroksittain rakentuneet kaupunkien keskustat.

*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.)*

Autoilun vastustajien mukaan autoja varten suunniteltu keskusta on ei-inspiroiva, ennalta arvattava ja harmaa: ”autojen ehdoilla tehty infrastruktuuri henkii DDR:ää?” (AL4) ja autot häivyttävät persoonallisuuden, olivat ne kuinka erilaisia ja värikkäitä tahansa:

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

Autoilun puolustajista autot eivät ole tylsiä ja identtisiä vaan ”silmän iloja, kun järjestetään vanhojen autojen tai jenkki-autojen kokoontumisajoja” (AL1). Silti he eivät juurikaan argumentoi elämyksellisen

kaupunkitilan puolesta vaan puolustavat kaupungin toimivuutta ja ennakoitavuutta. He ovat muun muassa huolissaan ruuhkien lisääntymisestä. He eivät halua mahdollisuutta ”pysäköidä italialais-ranskalaisittain” (AL5) – he arvostavat suomalaista järjestelmällisyyttä. Lisäksi he korostavat suomalaisia maantieteellisiä rajoituksia, kuten kylmiä talvia. Lumen poistamisen tulee onnistua vaivattomasti (teollisuus), eikä siksi katetun kävelykadun rakentaminen ja eteläeurooppalaisen katukuluttuurin luominen ole mahdollista (inspiraatio). Autoilun puolustajat eivät arvosta luovia visioita. He esittävät kävelykadun suunnittelijat Pelle Pelottomiksi ja utopisteiksi, joilla ei ole todellisuudentajua ja joilla on ”jalat tukevasti ilmassa”. He eivät arvosta visionäärisyyttä ja yllätyksiä vaan rationaalista insinöörin työtä ja ennakoitavuutta.

### Sisään- ja ulospäinsuuntautunut kaupunki

Kodin maailmassa huomio kiinnittyy oman elinpiirin sisäiseen järjestykseen ja pysyvyyteen, ja maineen maailmassa siihen, mitä ulkopuolella itsestä ajatellaan. Autoilun puolustajat esittävät esimerkiksi suomalaisten juomatapojen uhkaavan kotikaupungin sisäistä järjestystä; autoilun vastustajat ovat huolissaan enemmän sen vaikutuksesta ulkoiseen maineeseen. Toisaalta vastustajat kaipaavat huomiota herättäviä maamerkkejä, kuten näyttävää kävelykatua, toisin kuin puolustajat, jotka eivät usko sellaisen lisäävän kaupungin tunnettuutta.

Autoilun vastustajien mukaan Suomi-kuvan parantaminen on tärkeää. Heidän mukaansa Suomi tulisi aidoksi osaksi Eurooppaa, jos alkoholikulttuuri eurooppalaistettaisiin. Hämeenkatu tulisi muuttaa ”ihanaksi etelä-eurooppalaiseksi ympärivuotiseksi ulko-ilma kahvilaksi”, jolloin ”ehkä alkoholiakin opittaisiin sitten käyttämään etelä-eurooppalaiseen tapaan hillitysti?” (AL4.)

Autoilun puolustajille kaupungin sisäinen järjestys ja pysyvyys ovat itseisarvoisen tärkeitä, eikä niitä suojella imagon, brändin tai maineen vuoksi. Autoilun puolustajat eivät vertaa Suomalaista kaupunkia esimerkiksi ”oikeaan eurooppalaiseen kaupunkiin”. Onnistumista eivät arvioi ulkopuoliset, vaan kodin maailman omat auktoriteetit. Esille nousee nostalginen ajatus menneiden aikojen auktoriteettien kunnioituksesta: ”Ennen vanhaan 70-80 luvulla sitä pelättiin sentään poliisia. Järjestyshäiriöitä oli, mutta oli kyllä laki ja järjestyksin.” (AL3.) Nykyään autoilijoiden esitetään huolehtivan kurinpidosta. Oikeanlainen tiiviys, eli kunnollisten ihmisten riittävä määrä suhteessa kunnottomiin, ylläpitää järjestystä.

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

Autoilun puolustajien mukaan kaupunki oli ennen täynnä vuosikymmeniä samanlaisina pysyneitä kivijalkakauppoja. Kun autoilu kiellettiin, alkoi tila täyttyä kapakoista: ”Hämeenkadun varrella on juottoiloita, syöttöiloita ja halpoja räittäkauppoja. Juuri mitään tamperelaista ei siellä ole” (AL1). Uhkaajia tulee ulkomailta asti: kansainväliset kauppaketjut hävittävät paikallisia liikkeitä, ja ulkomaalaiset kerjäläiset ja rikolliset uhkaavat järjestystä.

Sen lisäksi, että autoilun vastustajat esittävät humalaisten suomalaisten vaikuttavan maineeseen, heidän mukaansa erilaiset fyysiset maamerkit ovat keskeisiä imagon kannalta. He esittävät, että esimerkiksi kävelykatu on ”kaikissa suurissa kaupungeissa. Mutta sisäänlämpiävä Tampere ei taida moista asiaa saada aikaiseksi.” (AL3.) Heidän mukaansa tamperelaiset eivät välitä tarpeeksi siitä, mitä kaupunki näyttää ulospäin. Autoilun vastustajat esittävät, että ”Hämeenkatu olisi monumentaalisen hieno kävelykatu - siitä tulisi yksi koko Euroopan upeimpia kävelykatuja, jota tultaisiin katsomaan kankaakin.” (AL1.) Tästä näkökulmasta tärkeitä ovat huomiota herättävät nähtävyydet ja maamerkit. Tunnettuus mahdollistaa ylpöyden omasta elinympäristöstä ja kotikaupungista, mikä voi olla paikallisen itsetunnon kannalta tärkeää.

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

Toisin kuin vastustajat, autoilun puolustajat esittävät, ettei kävelykatu olisi erikoisuus, jota tultaisiin ihailemaan. Puolustajat kuvaavat sarkastisesti Tampereen tarvetta vaikuttaa todelliselta maailmanluokan suurkaupungilta. Taustalla on ajatus siitä, että autoilun puolustajat – suomalaisille tyypilliseen tapaan – miettivät liikaa sitä, mitä muut heistä ajattelevat.

*Ja metron voisi myös rakentaa, kun missäkin suurkaupungeissakin sellainen on. Tai ilmassa roikkuvan junasysteemin, niin kuin Dortmundissa tai Tokiossa.*

*Pilvenpäättäjiä lisää keskustaan ja satama kuntoon suuria matkustajalainoja varten.*

*Täällä ei myöskään ole kunnan vanhaa kaupunkia*



*linnoituksinen ym., mutta kai sellaisenkäin voisi jobonkäin rakentaa vaikka vähän niin kuin feikkinä, kun sellaista ei ole koskaan ollut. Se voisi vetää turisteja.*

*Sitten alkaisi Tamperekin näyttää vähän niin kuin kunnan suurkaupungilta. (AL3.)*

Myös ihmisen rakentaman kaupungin (ihmisen piirin sisäpuolen) ja luonnon (ulkopuolen) välisen rajan vetäminen erottaa kiistan osapuolia. Autoilun vastustajat suuntautuvat argumenteissaan ulos luontoon ja kaipaavat luonnon elementtejä kaupungin sisälle. He esittävät, että ”*kaupungin paraati-paikaa ei todellakaan kuuluisi olla meluisa, pölyisä, saasteinen ja abdas*” (AL1). Ihmisen ei tulisi levittäytyä ulos luontoon, vaan luonnon kaupungin sisälle, esimerkiksi kaupungin läpäisevä koski on kaivattu elävä luontoelementti. Sen sijaan autoilun puolustajat haluavat pitää ihmisen piirin erillään sen ulkopuolisesta luonnosta. He esittävät, että ”*keskustorin sykeeseen kuuluu autot, ydinkeksusta on ydinkeksusta eikä mikään Arboretum!*” (AL5) ja että ”*ei kaupungin keskustan tarvitse metsältä näyttää, kun se juuri on alkanut edes vähän näyttää kaupungilta*” (AL1).

### **Kaupunki yksityisenä kilpa-areenana ja julkisena foorumina**

Markkinoiden maailmassa arvokas tila mahdollistaa yksityisen voiton tavoittelun, mikä nostaa jokaisen absoluuttista elintasoja. Ihmisten asettaminen hierarkkiseen järjestykseen luo kilpailutilanteen, josta kaikki hyötyvät. Varattoman kannattaa erottaa varakkaista, jotta markkinat toimisivat kaikkien eduksi. Kaupunki on yksityisten intressien kilpa-areena. Kansalaisuuden maailmassa ei kilpailla noususta, vaan tasoitetaan suhteellisia eroja. Hierarkkisen kilpailun sijaan suositaan ihmisten asettamista vertikaalisesti ”samalle viivalle”. Kaupunki on kaikille yhteinen julkinen foorumi.

Autoilun puolustajat esittävät, että varakkuudesta ja asuinpaikasta riippumatta kaikilla tulisi olla oikeus olla ja liikkua kaupungissa itselle ominaisimmalla tavalla. Jos maalla tai lähiössä asuvat ”tavikset” suljetaan yhteisen kaupunkitilan ulkopuolelle tai alapuolelle tunneleihin, kaupunki on enää vain harvaa ja varakasta, markkinoiden maailman arvohierarkian ja konkreettisen kaupungin huipulla olevaa eliittiä varten:

*Elämästä viis, kunhan on ballit ja bienot tornitalot keskustassa. Eipä sinne tarvitse enää taviksien menäkään, tunnelin pimeydessä vain ajellaan keskustan ohitse ostoskeskuksiin kaupungin ulkopuolelle. Tunnelin päälle bienot asunnot parhaalla näköalalla. Kenel-*

*le? Jos on pakko asioida keskustassa pääsee tunnelista suoraan parkkihallin pimeyteen. Kaupungin ylväs jobto voisi ylpeänä katsella valkoisen talon katolta upeata näkymää. (AL1.)*

Autoilun vastustajat ovat puolustajien mukaan hyväosaisia ja yliopisto-opintojen ajaksi kaupunkiin muuttaneita nuoruuden vihreitä tai kokouspalkkioita haalivia lobbareita. He esittävät, että ”*nämä isopalkkaiset ’kaupunkisuunnittelijat’ heittävät kebiin kaikenlaisia kuntalaisten elämää vaikeuttavia ’suunnitelmia’*” (AL5).

Vaikka autoilun puolustajat argumentoivat sen puolesta että tila olisi julkinen ja kaikille kansalaisille avoin, he ovat kuitenkin päinvastaisesti huolissaan myös siitä, että keskustassa on ”*lähinnä pultsareita, kerjäläisiä ja muuta joutoväkeä, joka ei kauppojen kassoja kilisytä*” (AL3). Tästä näkökulmasta kävelijöiden, pyöräilijöiden ja julkisilla liikkuvien varat eivät riitä kaupungin markkinoiden ylläpitoon, eikä heillä ole siksi oikeutta olla keskustassa. Auto on merkki varakkuudesta – ”*raba liikkuu pyörillä*” (AL1). Kävelevät ja pyöräilevät korkeakouluopiskelijat eivät pysty pitämään Hämeenkadun kauppooja elinvoimaisina vaan ”*autoilijoiden lompkaa siihen tarvitaan*”. (AL4).

Autoilun vastustajat kritisoivat puolustajien ajatusta siitä, että vain auto varakkuuden merkkinä antaisi oikeuden olla kaupungissa. Heidän mukaansa on ongelmallista, että auton omistaminen erottaa ihmisiä, koska kaikilla ei ole sellaiseen varaa. Kaupungin ei tulisi olla vain taloudellisen kilpailunkenttä vaan kaikille avoin kohtaamispaikka. Tästä näkökulmasta auto on kansalaisuuden maailmassa statussymboli, joka tuo esille epätasaisia suhteita. Heidän mukaansa ”*parkkihallista ei monikaan näe kuinka hyvin pestystä ja kiiltävästä autosta sitä nousee kun oikein kaupungille asioimaan tullaan*”. (AL4.). Autoilun vastustajat korostavat, että autoilua puolustaa etuoikeutettu ja rikas mutta marginaalinen ”autopuolue” ja jos autoilu kielletään, ”*öljysbeikki, automaabantuoja ja mainostoimiston pomo ovat hyvin hyvin vihaisia*” (AL1).

Vaikka autoilun vastustajat kritisoivat sitä, että ihmiset jaetaan varakkuutensa ja taloudellisen kilpailukykyensä perusteella, he samalla kritisoivat sitä, etteivät autoilijat kuluta tarpeeksi. Vaikka he eivät kyseenalaista autoilijoiden varakkuutta, he esittävät, että autot vaikeuttavat kaupankäyntiä ja kilpailua kaupungissa. Autoilun vastustajat jakavat argumenteissaan ihmiset asiakkaisiin ja ei-asiakkaisiin, käveleviin todellisiin kuluttajiin ja kauppojen ohi ajaviin autoilijoihin.

*Vieläkään ei aukene logiikka, jonka mukaan ohitoileva ”asiakas” auttaisi yritystä menestymään. Mitä nopeamman väylän varrella liikeyritys toimii, sitä epämielikkäämpää siihen on poiketa. (ALA.)*

Vaikka markkinoiden maailmassa varattomat suljetaan kaupungin ulkopuolelle, ei siinä ole paikkaan sidottua sisä- ja ulkopuolta. Osapuolet esittävät, että liiketoiminta tai ostoksilla käyminen voidaan siirtää uuteen paikkaan, esimerkiksi kaupungin ulkopuolisiin ostoskeskuksiin, jos kaupunkitila ei ole enää sopiva kilpailulle.

## Päätelmät

Olen tilaan liittyvää kiistaa empiirisesti analysoidessani havainnut, että kaupungin arviointi (poliittiset ja moraaliset ulottuvuudet) ja itse tila (spatiaaliset ulottuvuudet) kietoutuvat yhteen. Osapuolet käyttävät sekä monimuotoista tilallista argumentointia (millainen kaupunkitila on) että vetoavat monenlaisiin tilaan liittyviin arvoihin (millainen on arvokas kaupunki). Argumenteista voidaan erottaa säännönmukaisuuksia: niissä joko puolustetaan tilan ennakoitavuutta tai yllättävyyttä, suojellaan sisäpuolta tai arvostetaan ulkopuolta, puhutaan julkisen avoimuuden tai yksityisen kilpailun puolesta. Näiden jakojen ymmärtämiseksi Boltanskin ja Thévenot'n (1999; 2006) oikeuttamisteoria tarjoaa toimivan teoreettisen kehyksen. Se auttaa paikantamaan erilaiset argumentit erillisiin oikeuttamisen maailmoihin, joilla on jokaisella erityinen tilallinen sisäinen logiikka. Ne eivät palaudu toisiinsa eikä niitä voi laittaa pysyvään arvojärjestykseen. Arvostusjärjestystä ei voi ratkaista yhden maailman lakien perusteella. Maailmat ovat erillisiä ja niillä on erilaiset tilalliset logikat sekä lait.

Hämeenkadun autoilukiistaa tarkastellessani olen havainnut systemaattisia eroja oikeuttamisen maailmojen tilallisuuksissa. Olen määrittänyt maailmojen tilallisen luonteen perusteella dikotomisia arvopareja. Teollisuuden maailmassa tila on ennakoitava ja siinä tärkeää on liikkeen jatkuvuus. Inspiraation maailmassa arvostettavaa on tilan yllättävyys ja ennakoimaton muutos eli liikkeen epäjatkuvuus. Kodin maailmassa suuntaudutaan sisäänpäin – sisäpuolista järjestystä suojellaan ulkopuoliselta uhalta. Maineen maailmassa suuntaudutaan ulospäin: tunnettuus kiinnittyy kaupungin huomiota herättäviin rakennelmiin, joista pyritään viestimään ulospäin. Ekologian maailmassa kaupungin ulkopuolista luontoa suojellaan ihmisen vaikutukselta. Markkinoiden maailmassa tila on kilpa-areena: ihmiset asetetaan hierarkkiseen ar-

vajärjestykseen varakkuutensa perusteella. Kansalaisuuden maailmassa tila on rajaton julkinen foorumi: ihmiset asetetaan ”samalle viivalle” eli samanarvoisiksi.

Tulevaisuudessa tulisi tarkastella tarkemmin oikeuttamisteorian tilallista luonnetta. Kuten Boltanski ja Thévenot (1999: 360–367) esittävät oikeuttamisen prosesseissa, ihmiset luottavat aineellisiin objekteihin, jotka luovat pysyvyyttä aineettomille valtiopireille ja herkälle sosiaaliselle järjestykselle. Ne toimivat kiistoissa kiinnekohtina. Artikkelin tulosten perusteella voidaan kuitenkin esittää, että kiinnekohdat eivät ole vain aineellisia objekteja vaan myös tilallisia säännönmukaisuuksia. Kuten kodin esineet tai rakennukset kotikaupungissa, koti suljettuna ja suojattuna tilana pitää yllä kodin maailmaa ja kiinnittää sen arvot kaupunkiin.

Artikkelissa esitetyt spatiaaliset jaot auttavat paikantamaan oikeuttamisen maailmojen eroja ja siten hyödyntämään perusteellisemmin oikeuttamisteorian analyttisiä ja typologisia mahdollisuuksia (ks. Silber 2003, 435). Tekemäni tilallinen analyysi ei voi antaa yksiselitteistä vastausta siihen, mikä on ”oikea” oikeuttamisen maailma. Sen määrittää kulloinkin empiirinen tilanne ja tutkijan tekemä analyysi (ks. Koskinen 2012: 310). Tutkijan tulee pohtia sitä, miten erotella maailmat ja mikä jaottelu sopii parhaiten kunkin aineiston analysointiin. Tilallista jakoa voi kuitenkin hyödyntää analyysin tukena, yhtenä ulottuvuutena. Sen avulla voidaan esimerkiksi etsiä ja jäsentää uusia maailmoja tai havaita olemassa olevien samanlaisuuksia tai päällekkäisyyksiä. Tässä tutkimuksessa esimerkiksi ekologian maailman paikka on osin epäselvä. Olen määritellyt sen maailmaksi, jossa suuntaudutaan ulospäin: kiista koskee kaupunkia, jonka ulkopuolella olevaksi luonto esitetään. Kuitenkin yhtä hyvin ekologian maailman voisi määritellä sellaiseksi, jossa suuntaudutaan sisäänpäin. Esimerkiksi Latourin (2003 [1995]: 77–79) mukaan ekologian maailmaan liittyvät kysymykset palautuvat kodin maailmaan, kun suojelun kohde on esimerkiksi kotiseudun perinteinen luontomaisema. Aineellisten edustajiensa eli konkreettisen sisältönsä perusteella esimerkiksi kodin ja ekologian maailmat voivat olla erilaisia: kodin maailmassa tärkeitä voivat olla vaikkapa perinteiset rakennukset, ekologian maailmassa luonnonelementit kuten puut, linnut ja järvet. Tilallisen muotonsa perusteella ne ovat kuitenkin samanlaisia eli sisäänpäinsuuntautuneita.

Ekologian maailman lisäksi Boltanskin ja Chiappellon (2007) määrittämän projektien maailman tilallista luonnetta ja erillisyyttä voidaan tarkastel-

la tilallisesta näkökulmasta. Thévenot (2001, 408; 2007, 419) on kritisoinut projektien maailmaa siksi, että vaikka siinä nousee esille uudenlainen verkostojen arvokkuus, tämä ei kerro verkostossa sijaitsevien toimijoiden suhteista, joissa arvokkaita voivat olla hyvin erilaiset asiat, ei vain verkosto sinänsä. Hänen mukaansa verkostoja ja niihin sitoutuneita arvoja tulisi tarkastella yksittäisistä positioista käsin, ja silloin projektien maailma palautuu muihin oikeuttamisen maailmoihin. Tässä artikkelissa asiaa ei ole tarkasteltu empiirisesti, mutta voidaan olettaa, että projektien maailmassa arvostetaan ulospäänsuuntautuneisuutta (verkostoituminen ja yhteistyö). Siten projektien ja maineen maailmat ovat vähintään tilallisesti toisiaan muistuttavia maailmoja: molemmissa arvostetaan hyviä suhteita ulkopuolisiin ja molempien vastakohdaksi nähdään kotiin kääpertyminen.

Boltanski ja Thévenot (2006, 14–17) ovat löytäneet tai johtaneet oikeuttamisen maailmat erilaisista teksteistä: poliittisen filosofian klassikoista ja pääosin ranskalaisista businessoppaista. Tulevaisuudessa oikeuttamisteoriaa voisi yhä enemmän käyttää tilaan liittyvien kiistojen tarkastelussa ja samalla maailmoille voisi tekstuaalisten juurien lisäksi etsiä spatiaalisia alkuperiä.

## Lähteet

- 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.
- Barnett, Clive (2014). Geography and ethics III. From moral geographies to geographies of worth. *Progress in Human Geography* 38:1, 151–160.
- 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 (2011). *On critique. A sociology of emancipation*. Polity, Cambridge.
- Boltanski, Luc & Chiapello, Ève (2007). *The new spirit of capitalism*. Verso, London.
- 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. Economies of worth*. Princeton University Press, Princeton, New Jersey.
- 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*. Harvard University Press, Cambridge.
- Dant, Tim & Martin, Peter J. (2001). By car. Carrying modern society. In Jukka Gronow & Alan Warde (eds.) *Ordinary consumption*. Routledge, London, 143–158.
- Eranti, Veikko (2014). Oma etu ja yhteinen hyvä paikallisessa kiistassa tilasta. *Sosiologia* 51:1, 21–38.
- Hast, Sanna (2013). Taistelu tuulimyllyjä vastaan. Tieto ja oikeuttaminen kahden Länsiläpin luonnonvarakiistan hallinnassa. *Sosiologia* 50:4, 342–357.
- Holden, Meg & Scerri, Andy (2015). Justification, compromise and test. Developing a pragmatic sociology of critique to understand the outcomes of urban redevelopment. *Planning Theory* 14:4, 360–383.
- Huikuri, Suvi (2011). Kiista ilmastosta. Uuden ilmastositomuksen oikeutukset Helsingin Sanomissa ja The Time of Indiassa vuosina 2005–2008. *Sosiologia* 48:1: 52–66.
- Hwang, Hyunseo, Kim, Youngju & Huh, Catherine U. (2014). Seeing is believing. Effects of uncivil online debate on political polarization and expectations of deliberation. *Journal of Broadcasting & Electronic Media* 58:4, 621–633.
- Häikiö, Liisa (2005). *Osallistumisen rajat. Valta-analyysi kestävä kehityksen suunnittelusta Tampereella*. Tampere University Press, Tampere.
- Järvelä, Marja, Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (2002, toim.). *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä.
- Kalanti, Timo (2001). Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa Toiskallio, Kalle (toim.) *Viettekyksen vauhu. Autokulttuurin muutos Suomessa*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki, 95–126.
- Kanninen, Vesa, Kontio, Panu, Mäntysalo, Raine & Ristimäki, Mika (2010, toim.). *Autoriippuvainen yhdyskunta ja sen vaihtoehdot*. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja, Espoo.
- 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.
- Latour, Bruno (2003). Moderni vai ekologinen? Uutta oikeutusta etsimässä. Teoksessa Haila, Yrjö & Lähde, Ville (toim.) *Luonnon politiikka*. Vastapaino, Tampere, 67–104. Ranskankielinen alkuperäisteksti 1995.
- Lehtonen, Turo-Kimmo & Luukko, Jyri (2010). Justifications for commodified security. The promotion of private life insurance in Finland 1945–90. *Acta Sociologica* 53:4, 371–386.
- Lehtonen, Turo-Kimmo & Lonkila, Markku (2008). Laurent Thévenot ja yhteiselön oikeutukset. *Sosiologia* 45:4, 342–346.
- Linko, Maaria (2013). Guggenheim Helsinki: toimijatahot vastakkain. *Yhdyskuntasuunnittelu* 51:4, 30–56.
- Lonkila, Markku (2011). Yhteisyyden kieliopit helsinkiläisessä ja pietarilaisessa kaupunkiaktiivisissa. *Sosiologia* 48:1, 22–33.
- 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*. Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- Lybäck, Katinka (2002). Ekososiaalinen liikenne ja sen esteet makrotasolla. Teoksessa Järvelä, Marja, Lybäck, Katinka & Jokinen, Marika (toim.) *Kaupunkiliikenteen ekososiaaliset ulottuvuudet*. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 9–27.

- Majamäki, Maija & Pöysti, Virve (2012). Vocabularies of gambling justification among Finnish and French players. *European Journal of Cultural Studies* 15, 496–512.
- 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.
- Pietilä, Veikko (2002). Siltasotaa Tampereella. Julkinen keskustelu Koskenniskan siltahankkeesta. *Kunnallistieteellinen aikakauskirja* 30:2, 136–153.
- Rajavaara, Marketta (2007). *Vaikuttavuusyhteiskunta. Sosiaalisten olojen arvostelusta vaikutusten todentamiseen*. Helsinki: Kela, Tutkimusosasto, Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia 84.
- Ridell, Seija (2009). Maankäyttöpeliä uutistilassa. Sanomalehti paikallisten kamppailujen julkisena areenana. Teoksessa Ridell, Seija, Kymäläinen, Päivi & Nyssönen, Timo (toim.) *Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa. Tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalitaloissa*. Tampere University Press, Tampere.
- Sennett, Richard (1974). *The Fall of Public Man*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2003). Mobile transformations of ‘public’ and ‘private’ life. *Theory, Culture & Society* 20:3, 107–125.
- Silber, Ilana Friedrich (2003). Pragmatic sociology as cultural sociology. Beyond repertoire theory? *European Journal of Social Theory*, 6:4, 427–449.
- Sosiologia* (2011). 48:1.
- Sääskilähti, Nina (1999). Kävelykatu kamppailun kohteena. Teoksessa Junkala, Pekka & Sääskilähti, Nina (toim.) *Kadun risteyksessä. Etnologinen analyysi kaupunkitalosta*. Atena, Jyväskylä.
- Tampereen keskustan liikenverkko-suunnitelma* (2013). 1.8.2014, <http://www.tampere.fi/material/attachments/t/6G7IgrM90/takliraportti290413.pdf>
- Thévenot, Laurent, Moody, Michael & Lafaye, Claudette (2000). Forms of valuing nature. Arguments and modes of justification in French and American environmental disputes. Teoksessa Lamont, Michèle & Thévenot, Laurent (toim.) *Rethinking comparative cultural sociology. Repertoires of evaluation in France and the United States*. Cambridge University Press, Cambridge, 229–272.
- Thévenot, Laurent (2002). Which road to follow? The moral complexity of an ‘equipped’ humanity’. Teoksessa Law, John & Mol, Annemarie (toim.) *Complexities. Social studies of knowledge practices*. Duke University Press, Durham, 53–87.
- Thévenot, Laurent (2011a). Oikeutettavuuden rajat. Yhteiselämää koossapitävät sidokset ja niiden väärinkäyttö. *Sosiologia* 48:1, 7–21.
- Thévenot, Laurent (2011b). Power and oppression from the perspective of the sociology of engagements: a comparison with Bourdieu’s and Dewey’s critical approaches to practical activities. *Irish Journal of Sociology* 19:1, 35–67.
- Thévenot, Laurent (2014). Voicing concern and difference. From public spaces to common-places. *European Journal of Cultural and Political Sociology* 1:1, 7–34.
- Thrift, Nigel (2004). Driving in the city. Teoksessa Featherstone, Mike, Thrift, Nigel & Urry, John (toim.) *Automobilities*. Sage, London, 41–59.
- Tilastokeskus (2013). *Ajoneuvokanta kasvoi vuonna 2012*. 1.8.2014, [http://www.stat.fi/til/mkan/2012/mkan\\_2012\\_2013-03-22\\_tie\\_001\\_fi.html](http://www.stat.fi/til/mkan/2012/mkan_2012_2013-03-22_tie_001_fi.html)
- Toiskallio, Kalle (2001a, toim.). *Vietettyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki.
- Toiskallio, Kalle (2001b). Miten liikenteessä liikkujat arvioivat toisiaan. Makukamppailua normaalista. *Sosiologia* 38:2, 104–116.
- Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli (2002). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Tammi, Helsinki.
- Uusitalo, Paavo (1991). Auton yhteiskunta. Teoksessa Päivi Santalahti, Valentina Oroza, Raimo Laakia, Meri Koivusalo & Elina Hemminki (toim.) *Auto, terveys ja ympäristö*. Gaudeamus, Helsinki, 178–204.
- Valtonen, Sanna & Ojajärvi, Sanna (2013). *Vaasankadun kävelykatukokeilu. Hyvä idea, josta hyötyivät ennen muuta vierailijat*. Helsingin kaupunki, Kaupunkisuunnittelulautakunta. 26.11.2013. 1.8.2014, [http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv\\_2013-11-26\\_Ksilk\\_32\\_EI/537B1020-EBDD-430C-BE46-6BA81F99883C/Liite.pdf](http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-11-26_Ksilk_32_EI/537B1020-EBDD-430C-BE46-6BA81F99883C/Liite.pdf)
- Ylä-Anttila, Tuukka (2014). Perussuomalaisten sisäiset poliittiset suuntaukset. Julkisen oikeuttamisen analyysi. *Politiikka* 56:3, 191–209.

## Liite I

Lyhenne	Uutisen/viestiketjun otsikko	Uutisen julkaisupäivä/ keskustelun alkupäivä	Sivusto	Luettu
AL1	Jopa bussit saatetaan häätää pois Hämeenkadulta	6.5.2011	Aamulehti.fi	25.8.2013
AL2	Hämeenkadun suunnitelma kiihdyttää: Puretaan keskusta ja puita tilalle	9.5.2012	Aamulehti.fi	25.8.2013
AL3	Kauppakamari haluaa Tampereelle kunnan kävelykeskustan ilman busseja	3.2.2013	Aamulehti.fi	25.8.2013
AL4	”Tarpeetonta hyvän kadun tuhlausta” – Näin kommentoitiin Hämeenkadun muutosta kävelykaduksi	29.3.2013	Aamulehti.fi	25.8.2013
AL5	Päätös syksyllä: Loppuuko autoilu Hämeenkadulla?	17.8.2013	Aamulehti.fi	25.8.2013

Lyhenne	Viestejä/ 1. vrk	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	Yhteensä
AL1	141	35	18	15	19	12	11			251
AL2	43	1	1							45
AL3	111	62	32	32	32	9	16	5		299
AL4	111	25	20	45	12	13	0	1	1	228
AL5	129	58	41	28	31	41	19	5		352
Yhteensä	535	181	112	120	94	75	46	11	1	1175
Keskimäärin viestejä/vrk	107	36,2	22,4	24	18,8	15	9,2	2,2	0,2	235