

**”Eniten vituttaa spandex urpot”**  
Vuonna 2020 Tampereella alkanut  
verkkokeskustelu polkupyöräilystä

Veli-Matti Oskari Lahdenniemi

Pro gradu –tutkielma

Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma

Digitaalinen kulttuuri

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Turun yliopisto

huhtikuu 2024

Turun yliopiston laatu järjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu

Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Pro gradu -tutkielma

## **Digitaalisen kulttuurin, maiseman ja kulttuuriperinnön tutkinto-ohjelma,**

### **Digitaalinen kulttuuri**

**Veli-Matti Lahdenniemi**

**”Eniten vituttaa spandex urpot” – Vuonna 2020 Tampereella alkanut**

**verkkokeskustelu polkupyöräilystä**

**Sivumäärät:** 84, ei liitteitä

Tutkin tässä laadullisessa pro gradu -tutkimuksessa tamperelaisen polkupyöräilijän aikaansaamia verkkokeskusteluja. Polkupyöräilijä latasi vuonna 2020 silloiseen Twitter-palveluun, nykyiseen X:ään, kuvaamiaan videoita Tampereen kaupungin liikenteen ongelmakohdista polkupyöräilijän näkökulmasta.

Videot saivat aikaan paljon verkossa tapahtuvaa keskustelua, minkä vuoksi myös monet suomalaiset mediat tekivät aiheesta verkkoartikkeleita, joiden myötä keskustelu laajeni uusille verkkokeskustelualustoille. Tarkastelin verkkokeskusteluja Redditissä, Facebookissa ja Ilta-Sanomien artikkelin kommentointiosiossa. Kyseiset keskustelut olivat sävyiltään polarisoituneita. Niissä määrittelemäni liikenteenkäyttäjärühmät solvasivat toisiaan. Tarkastelin keskustelijoita ja keskusteluja tutkija Elina Vaahensalon määrittelemän toiseuttavan verkkokeskusteluteorian avulla. Toiseuttavassa verkkokeskustelussa käyttäjät pyrkivät määrittämään itsensä ja toiset joko "meihin" tai "heihin".

Määrittelemäni ryhmät, jotka osallistuivat keskusteluun, olivat autoilijat, polkupyöräilijät ja kävelijät. Autoilijat ryhmänä toiseuttivat polkupyöräilijöitä ja pyöräilyvideoita kuvannutta pyöräilijää. Polkupyöräilijät puolestaan toiseuttivat autoilijoita, toisia polkupyöräilijöitä, pyöräilyvideoita kuvannutta pyöräilijää ja kävelijöitä. Kävelijät taas toiseuttivat autoilijoita, polkupyöräilijöitä ja pyöräilyvideoita kuvannutta pyöräilijää.

Verkkokeskusteluissa ilmeni monenlaisia toiseuttamisen muotoja. Näitä olivat esimerkiksi huumoriin perustuva toiseuttaminen, joka näkyi ivallisina kommentteina, sekä miesnäkökulman ensisijaisuuteen perustuva toiseuttaminen, jossa polkupyöräilijöitä leimattiin alempiarvoisiksi miehiksi eli "spandex-pelleiksi".

Victim blaming -käsitteeseen perustuvassa toiseuttamisessa syytettiin polkupyöräilijöitä mahdollisista kolaritilanteista autoilijoiden kanssa, vaikka polkupyöräilijät olisivat noudattaneet liikennesääntöjä. Väkivallalla toiseuttamista ilmeni kommentteilla, joissa oikeutettiin polkupyöräilijän tai polkupyöräilijöiden päälle ajamisella. Lisäksi havaitsin arvoihin ja valta-asemaan perustuvaa toiseuttamista.

Polkupyöräily on herättänyt, herättää ja tulee herättämään keskustelua. Pyöräilyyn liittyy edelleen negatiivisia stereotypioita ja asenteita, jotka voivat vaikuttaa siihen, miten polkupyöräilijöitä kohdellaan ja kuinka heidän turvallisuudestaan huolehditaan liikenteessä. Kärjistetysti koetaan, että pyörällä ei ole arvoa, vaikka moni kaupunki pyrkii edistämään pyöräilyä kulkumuotona.

**Avainsanat:** polkupyörä, pyöräily, sosiaalinen media, verkkokeskustelu, toiseuttaminen

# Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Johdanto</b>	<b>5</b>
1.1	Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset	8
1.2	Aikaisempi tutkimus & tutkimusaineisto ja -metodit	9
1.3	Tutkimuseettiset kysymykset	15
<b>2</b>	<b>Verkkokeskustelun alku</b>	<b>17</b>
2.1	Pyöräily ennen ja nyt	18
2.2	Artikkelit, uutiset ja videot	25
2.3	Polkupyöräilijän motiivi	38
<b>3</b>	<b>Verkkokeskustelu</b>	<b>40</b>
3.1	Verkkokeskusteluympäristöt	43
3.2	Verkkokeskustelukommenttien kategorisointi	48
3.3	Verkkokeskustelujen toiseuttajat ja toiset	52
3.3.1	Autoilijat toiseuttajina	55
3.3.2	Polkupyöräilijät toiseuttajina	58
3.3.3	Kävelijät toiseuttajina	60
<b>4</b>	<b>Toiseuttavan verkkokeskustelun muodot</b>	<b>62</b>
4.1	Huumori ja spandexpellet	62
4.2	Victim blaming ja väkivalta	66
4.3	Arvoihin perustuva toiseuttaminen	70
<b>5</b>	<b>Tulokset ja johtopäätökset</b>	<b>74</b>
<b>6</b>	<b>Lähteet</b>	<b>79</b>
6.1	Aineisto	79
6.2	Tutkimuskirjallisuus	81



# 1 Johdanto

Kun polkupyöräilijät liikkuvat muun liikenteen lomassa, herättää se ärtymystä, kiukkua ja jopa suoranaista vihaa heitä kohtaan. Toki pyöräilijöillä on täysi oikeus olla läsnä liikenteessä, siinä missä autoilijoilla ja kävelijöillä. Tässä tutkimuksessani käyn läpi vuonna 2020 syntynyttä haastavaa, negatiivista ja polarisoitunutta verkkokeskustelua tamperelaisen pyöräilijän kuvaamista videoista, joissa hän näytti ja havainnollisti Tampereen kaupungin pyöräilyolosuhteiden ongelmakohtia pyörällä liikkujan näkökulmasta.

Verkkokeskustelua käytiin monissa eri verkkokeskusteluympäristöissä- ja alustoilla. Äänensä verkkokeskusteluissa antoivat kuulua autoilijat, pyöräilijät ja niin ikään kävelijätkin. Jokaisella tuntui olevan oma oikea mielipiteensä asiasta ja syytöksiä ja herjauksia viljeltiin lähes jokaisen liikenteen käyttäjän toimesta toisia kohtaan.

Videot jaettiin alun perin sosiaalisen median alustalla, Twitterissä, nykyisessä X:ssä. Ja kyseisellä alustalla niin sanottu alkuperäinen keskustelu sai myös alkunsa. Videot ja niiden aikaan saamat verkkokeskustelut saivat runsaasti huomiota niin paikallisesti kuin valtakunnallisestikin. Useat suomalaiset uutismediat kirjoittivat aiheesta verkkoartikkeleita tuoden aiheen laajan yleisön tietoisuuteen. Videot ja verkkokeskustelut eivät siis jääneet pelkästään Tampereen seudun omaksi *verkkomölinäksi*. X:ssä käydyt keskustelut ovat kuitenkin hävinneet ja niitä ei ole enää nähtävissä.

Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että keskustelun merkitys olisi haihtunut tyhjiin, sillä X ei ole ainoa alusta, jolla keskusteluja käytiin. Vaikka keskustelut X:ssä ovatkin kadonneet, muilla alustoilla käydyt keskustelut ja niiden vaikutukset ovat edelleen olemassa. Onkin tärkeää huomioda, että sosiaalisen median sisältö elää ja leviää monilla eri alustoilla, ja aineiston poistuminen yhdeltä alustalta ei välttämättä tarkoita koko keskustelun loppumista. Tämä korostaa sosiaalisen median dynaamisuutta ja sitä, kuinka tärkeää on seurata ja ymmärtää keskustelun kehittymistä eri alustoilla.

Olen toiminut Tampereen kaupungin konsernihallinnon viestintäyksikössä vuodesta 2018 lähtien viestintäasiantuntijana. Työtehtäviini kuuluu pääasiassa visuaalisen viestinnän parissa työskentely. Pöydälläni pyörähtääkin runsaasti graafisen suunnittelun ja visuaalisen toteutuksen projekteja.

Tehtäväni keskittyvät oleellisesti kaupungin viestinnän visuaalisen ilmeen ylläpitämiseen, kehittämiseen ja ohjeistamiseen. Tämä tarkoittaa sitä, että ohjaan parhaani mukaan myös

muuta kaupungin sisäisiä toimijoita materiaalien luomissa, niin että kaikki kaupungin julkaisemat materiaalit noudattaisivat yhtenäistä graafista linjaa ja viestisivät selkeästi ja tehokkaasti haluttua viestiä. Materiaalit saattavat olla esimerkiksi julisteita, videoita, esitteitä, ja sosiaalisen median sisältöjä.

Projektini vaihtelevat pienistä viestintä- ja mainosmateriaalien luomisesta suurempiin kaupungin brändin mainosprojekteihin. Tämä tarkoittaa, että minun täytyy olla monipuolinen osaaja, joka hallitsee sekä graafisen suunnittelun perusteet että ymmärtää strategisen viestinnän tavoitteet. Olen myös tiiviissä yhteistyössä muiden viestinnän ammattilaisten, kuten markkinointiasiantuntijoiden, viestintäsuunnittelijoiden ja viestintäpäälliköiden, kanssa varmistaakseni, että projektit etenevät sujuvasti ja tukevat kaupungin laajempia tavoitteita.

Yleisesti viestintäyksikkö on Tampereen kaupunkiorganisaation tärkeä tiedonvälityksen solmukohta, joka pitää kuntalaiset, asukkaat, päättäjät ja sidosryhmät ajan tasalla kaupungin ajankohtaisista asioista. Viestintäyksikön tehtävänä on tukea Tampereen kaupungin strategian toteutumista viestinnän keinoin sekä varmistaa, että kaupungin palvelut, suunnitelmat ja päätökset ovat kaikkien saavutettavissa ja ymmärrettävissä.

Viestintäyksikön tehtäviin kuuluu myös vastata johdon ja koko työyhteisön viestinnästä sekä tarjota medialle niiden tarvitsemaansa tietoa. Yksikkömme pyrkii jatkuvasti parantamaan kaupungin viestintäkanavien sisältöä ja kehittämään sitä entistä houkuttelevammiksi ja informatiivisemmiksi. Viestintäyksikkö toimii myös aktiivisesti ulkoisen ja sisäisen viestinnän ohjaamisessa ja tukemisessa kaupungin tasolla.

Viestintäyksikön avulla Tampereen kaupunki on aktiivinen sosiaalisen median käyttäjä. Me viestintäyksikössä yritämme hyödyntää erilaisia sosiaalisen median palveluja ja niiden ominaisuuksia mahdollisimman tehokkaasti. Esimerkiksi Tampereen kaupungin verkkosivujen ajankohtaissisältöjä on helppo jakaa suoraan sosiaalisen median kanaviin pikalinkeillä. Tällä keinolla yritämme helpottaa tiedon levittämistä ja jakamista laajemmalle yleisölle. Tampereen kaupunki käyttää sosiaalista mediaa monipuolisesti tiedottamiseen, markkinointiin, osallistumiseen ja yhteistyöhön eri sidosryhmien kanssa. Viestintäyksikkö ylläpitää useita eri kanavia, kuten koko Tampereen kaupungin nimissä toimivia niin sanottuja *vaakunakanavia* Facebookissa, X:ssä, Instagramissa, YouTubessa ja LinkedIn-sivulla.

Nämä sosiaalisen median alustat ovat tärkeitä viestintäkanavia, kun haluamme viestittää kuntalaisille kaupungin asioista. Näistä kolme alustaa on valjastettu päivittäiseen viestintään, ja ne ovat Tampereen kaupungin Instagram, Facebook ja Twitter -tili, eli nykyinen X.

Seuraamme aktiivisesti alustoilla käytävää keskustelua ja kommentointia. Vuonna 2020 käyty polkupyöräkeskustelu näkyi myös viestintäyksikön työssä, ja seurasimme sitä ja sen kehityskulkua tarkasti. Jo silloin yksikössämme huomioimme erilaiset osallistujat keskustelussa ja heidän välisen kommunikaationsa. Tampereen kaupunki sai runsaasti kritiikkiä näissä keskusteluissa polkupyöräilijöiltä. Myös muita liikenteen käyttäjiä liittyi mukaan, jotka puolestaan kritisoivat pyöräilijöitä. Vaikka muistikuvani perustuukin omiin havaintoihini, se toimi alkusysäyksenä sille, miksi halusin syventyä tutkimaan aihetta enemmän ja herätti kiinnostuksen ymmärtää syvemmin, miten eri ryhmät osallistuvat verkkokeskusteluun ja keitä nämä ryhmät olivat. Lisäksi haluan saada vastauksia siihen, millaisia vuorovaikutussuhteita eri keskustelijoiden välille syntyi.

Totta kai harkitsin erilaisia vaihtoehtoja ja pohdinkin, olisiko ollut helpompaa ammentaa tutkimusta työelämäni ulkopuolelta, kuten esimerkiksi konsolipelaamisen ja lautapeleistä, joita harrastan aktiivisesti. Markkinoille on tullut paljon yksin pelattavia lautapelejä, joita voisi verrata konsolipelien yksinpelaamisen muotoihin.

Minua kiehtoo myös digitaalisissa ympäristöissä tapahtuva solidaarisuuden osoittaminen tai tarve ilmaista myötätuntoa. Itselleni ajatus on vieras ja hieman karsastan sitä. Oma näkemykseni on, että se on hieman häiritsevää. Esimerkkejä tästä ilmiöstä olisi vaikkapa Facebookin profiilikuvaan liitettävä teksti tai kuva. Venäjän aloitettua laajamittaisemman hyökkäyksen Ukrainaan 24. helmikuuta 2022 sai ihmiset liittämään Ukrainan lipun värejä profiilikuviinsa. Toinen tuorempi esimerkki aiheesta tuli minulle vastaan Facebookissa Pokemon Go Pori -ryhmässä, jossa mobiilipeliä pelaavat henkilöt keskustelevat asiasta. 2. huhtikuuta 2024 Suomessa tapahtui jälleen surullinen ja traaginen kouluampuminen ja tämän vuoksi kyseisessä Facebook-ryhmässä nousi idea, kuinka Pokemon Go -mobiilipelissä pelaajat voisivat jättää niin sanotuille ”Pokemon saleille” kynttilän muotoisen Pokemon-hahmon solidaarisuuden merkiksi.

Monesti myös vitsillä sanoin graduaiheeni utelijoille ja kyselijöille, että digitaalisen kulttuurin opintoni mahdollistaisivat esimerkiksi virtuaalilemmikkien elinkaaren tutkimisen. Keräilen paljon myös Legoja ja vinyylihahmoja, mikä olisi voinut olla myös hyvä aihe tutkittaessa

aikuisten leikkimistä ja sen ilmiöitä. En kuitenkaan tarttunut tällä kertaa näihin aiheisiin, mutta ehkä pääsen vielä jonakin päivänä lukemaan tutkimuksia näistä aiheista.

Kuitenkin tartuttuani ja syvennyttäni tähän nykyiseen aiheeseen huomasin, että myös se avasi laajan ja monipuolisen kentän tutkimukselleni, mikä innosti minua entisestään. Tämä avasi uusia näkökulmia, kiinnostavia teorioita ja antoi mahdollisuuden syventyä aiheeseen perusteellisemmin, mikä on tärkeää minun oman ammatillisen kehittymiseni kannalta.

## **1.1 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuskysymykset**

Tutkimuksessani keskityn polkupyöräilijän kuvaamien ja verkkoon lataamien videoiden synnyttämään verkkokeskusteluun ja siitä esiin nouseviin havaintoihin tutkijan näkökulmasta. Ensimmäisessä käsittelyluvussa pyrin avaamaan verkkokeskustelun alkuperää, eli tarkastelemaan niitä tekijöitä, jotka ovat johtaneet keskustelujen syntymiseen ja niiden laajamittaiseen leviämiseen.

Vaikka tutkimuksessani keskityn pääasiassa verkkokeskusteluun, sen luonteeseen ja kommentoijiin, on olennaista avata myös niitä verkkolähteitä, kuten verkkoartikkeleita ja polkupyöräilijän kuvaamia videoita, jotka ovat olleet keskeisessä roolissa. Samalla tutkin tarkemmin polkupyöräilijän motiiveja videoiden jakamiselle. Pyrin tätä kautta auttamaan lukijaa hahmottamaan tapauksen kokonaiskuvan ja kontekstin.

Toisessa käsittelyluvussa syvennyn kolmeen erilaiseen verkkokeskustelualustaan, joilla tutkimani verkkokeskustelu on käynyt vilkkaana. Samalla aloitan keskustelujen analysoinnin ja määrittelen osallistujat, jotka ovat olleet aktiivisia verkkokeskusteluissa. Tulen myös etsimään vastauksia toiseuttavan verkkokeskusteluteorian avulla, mitkä ryhmät toiseuttivat toisiaan. Lisäksi käyn läpi keskustelujen erityispiirteitä ja yritän löytää vastauksia siihen, miten keskustelut mahdollisesti eroavat toisistaan eri alustoilla vai toistuuko niissä samat teemat.

Kolmannessa käsittelyluvussa jatkan tutkimustani toiseuttavan verkkokeskusteluteorian näkökulmasta. Tässä vaiheessa pyrin määrittelemään kommenttien perusteella, millaisia toiseuttavia muotoja verkkokeskusteluissa esiintyi. Keskityn tarkastelemaan kommentteja syvällisemmin ja analysoimaan niiden sisältöä, jotta voisin tunnistaa toiseuttavia elementtejä. Tämä vaihe tutkimuksessani on olennainen, sillä se auttaa meitä ymmärtämään paremmin, miten toiseuttava kieli ja käyttäytyminen ilmenevät verkkokeskusteluissa ja miten ne vaikuttavat keskustelun osapuolten välisiin suhteisiin.



Viimeisessä luvussa käyn läpi löytämäni havainnot, vastaukset ja johtopäätökset. Lopuksi arvioin omaa työtäni ja sen herättämiä ajatuksia. Lisäksi mietin jo jatkotutkimusehdotuksia, jotka voisivat avata ovia uusille tutkimussuunnitelmille ja mahdollisuuksille.

### **Päätutkimuskysymkseni on:**

Mitä huomioita Tampereella videoita kuvanneen polkupyöräilijän aikaan saamista verkkokeskusteluista voidaan tehdä?

### **Alatutkimuskysymykseni ovat:**

Miten verkkokeskustelu sai alkunsa?

Ketkä verkkokeskustelua kävivät?

Miten toiseuttava verkkokeskustelu ilmenee?

## **1.2 Aikaisempi tutkimus & tutkimusaineisto ja -metodit**

Aikaisemmista tutkimuksista aiheeni ympäriltä ja sen läheltä ei ole pulaa. Tutkielmaani valitsin tarkasteluun monipuolisen joukon erilaisia tutkimuksia, jotka käsittelivät verkkokeskusteluja, sosiaalista mediaa, liikenteen historiaa sekä digitaalista teknologiaa apuna liikennetilanteissa. Näiden tutkimuksien avulla pyrin tuomaan ja analysoimaan laajan näkökulman omaan tutkimusaiheeseeni, mikä mahdollistavat syvällisen ymmärryksen liikenteestä, sen eri kulkuvälineistä ja miten se liikennekulttuuri ilmenee digitaalisissa verkkokeskusteluympäristöissä.

Sosiaalisen median rooliin keskittyvät tutkimukset auttavat hahmottamaan, miten erilaiset alustat ja vuorovaikutustavat vaikuttavat keskustelujen syntyyn ja leviämiseen verkossa. Liikenteen historian tutkimukset puolestaan tarjoavat kontekstia sille, miten liikenne on kehittynyt ja miten teknologiset innovaatiot ovat muokanneet liikkumisen tapoja ja ihmisten välisiä vuorovaikutuksia.

Ensimmäinen valitsemani tutkimus on *Funestista Facebookiin: Internetin kulttuurihistoria*, joka on julkaistu vuonna 2009. Teoksen ovat kirjoittaneet Petri Saarikoski, Jaakko Suominen, Riikka Turtiainen ja Sari Östman Turun yliopistosta. Tämä teos antaa kattavan kuvan internetin kehityksestä ja sen vaikutuksesta suomalaisten arkeen. Keskeistä tässä tutkimuksessa on verkko- ja sosiaalisen median merkityksen ymmärtäminen nykypäivän yhteiskunnassa sekä niiden vaikutus ihmisten vuorovaikutukseen ja kulttuuriin.

Toinen tutkimus, *Sosiaalisen median lyhyt historia*, on julkaistu vuonna 2013. Teos on samoilta tutkijoilta ja täydentää ensimmäistä teosta syventämällä sosiaalisen median kehityksen ymmärrystä. Teos tarkastelee erityisesti sosiaalisen median palveluiden kehitystä Suomessa 2000-luvulla ja niiden vaikutusta tiedon jakamiseen ja yhteisöllisyyteen.

Tutkijat Petri Saarikoski, Jaakko Suominen ja Elina Vaahensalo ovat avanneet teoksessaan *Digitaalisia kohtaamisia: Verkkokeskustelut BBS-purkeista sosiaaliseen mediaan* suomalaisten verkossa käytyjen keskusteluiden historiaa 1980-luvulta lähtien. Kirjassa käydään läpi ja pohditaan verkkokeskustelujen herättämää huolta siitä, kuinka anonyyminä on verkossa helppo viljellä ja levittää asiattomuuksia.

Turun yliopiston väitöskirjatutkija Elina Vaahensalo on tutkinut verkkokeskustelua kehittämänsä toiseuttavan verkkokeskusteluteoriansa avulla. Nojautun itsekin tutkimuksessani Vaahensalon teoriaan ja olen käynyt läpi esimerkiksi hänen tieteellisiä artikkeleitansa aiheesta. Ensimmäinen artikkeli, johon olen tutustunut, on julkaistu vuonna 2021 Media- ja viestintätieteellisen seuran Mevin julkaisemassa aikakauslehdessä nimeltä *Media & viestintä*. Artikkelin nimi on *Samanlaista toiseuttamista, erilaisia toisia*. *Toiseuttavan verkkokeskustelun muodot anonyymeissä suomenkielisissä keskustelukulttuureissa*. Toinen Vaahensalon artikkeli, josta minulle on ollut paljon hyötyä, on julkaistu vuonna 2022 Lähikuva-lehdessä. Tämä lehti on elokuva ja mediakulttuurin tutkimukseen keskittyvässä tieteellinen aikakauslehti. Artikkelin nimi on *”Uniin siitä” – Väkivaltainen ja toiseuttava verkkokeskustelu Ylilaudalla*.

Koen että nämä tutkimukset ovat merkittäviä työssäni, koska ne tarjoavat tietoa ja näkökulmia verkkokeskusteluihin ja sosiaaliseen mediaan. Tutkimukset ovat olennaisia aihealueita tarkastelemani tutkimuskohteen luonteen vuoksi. Lisäksi ne auttavat minua ymmärtämään nykypäivän digitaalisen kulttuurin ilmiöitä ja niiden vaikutusta yhteiskuntaan ja ihmisten väliseen vuorovaikutukseen ja kommunikointiin verkkoympäristöissä ja alustoilla.

Tiina Männistö-Funk on akatemitutkija ja tekniikan historian dosentti. Hän on tutkinut katutilan ja liikenteen historiaa. Näkökulmana hänellä on ollut erityisesti pyöräily ja kävely.

Esimerkiksi Männistö-Funk on tutkinut vuoden 2014 väitöskirjassaan materiaalisen kulttuurin muutosta Suomessa 1880-luvulta 1940-luvulle. Hän tarkastelee kolmen kansainvälisen teknologian, gramfonin, polkupyörän ja valokuvauksen, leviämistä ja niiden vaikutusta paikallisiin ilmiöihin.

Kulkuvälineistä, joissa ei ole moottoreita on niukasti tietoa historiallisen tutkimuksen lähteeksi, minkä vuoksi Männistö-Funk on käyttänyt tutkimuksissaan laajaa valkokuva-aineistoa liikenteen kirjon tarkasteluun ja avaamiseen.<sup>1</sup>

Olen käyttänyt oman tutkimukseni apunani Männistö-Funkin tutkimuksia, erityisesti hänen ja Timo Myllyntauksen toimittamaa *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines* -kirjaa. Teos tarkastelee olemassa olevien historiallisten aikajonojen kautta polkupyöräilyn historiaa ja miten polkupyörän ja polkupyöräilyn suosio on muuttunut ajan myötä ja miten se vaihtelee eri paikoissa.

Alun perin suunnitelmani oli keskittyä tutkimaan Twitterissä käytyä keskustelua, mutta valitettavasti suurin osa viestiketjuista on poistettu. Tämä asetti eteeni haasteen, johon minun tutkijana oli löydettävä ratkaisu. Päätin etsiä vaihtoehtoisia aineistolähteitä, ja lopulta päädyin hyödyntämään tutkimusaineistona verkkoartikkeleita ja niiden yhteydessä käytyjä verkkokeskusteluja ja niiden kommentteja. Nämä aineistolöydökset avasivat minulle uusia mahdollisuuksia tutkimukselleni. Koen myös, että tämän myötä pystyin tutkimaan aihetta myös laajemmin. Eli loppujen lopuksi haittaa ei ollut, vaikka alkuperäiset keskustelut ovat hävinneet *bittiavaruuteen*.

Kaikki kolme verkkokeskustelua, joita olen tutkinut, ovat saaneet alkunsa verkkoartikkeleista. Tämä korostaa näiden artikkelien keskeistä roolia keskustelun käynnistäjinä. Tutkimuksessani olen erityisesti keskittynyt tarkastelemaan Redditissä, Facebookissa ja Iltalehden verkkoartikkelin omassa kommentointiosissa käytyä verkkokeskustelua. Nämä alustat tarjosivat laajan kattauksen julkista keskustelua ja tarpeeksi suuren otannan aiheesta ja kommentoijista. Näiden seikkojen avulla pystyin syvällisesti analysoimaan erilaisten liikenteen käyttäjäryhmien näkemyksiä ja ajatuksia aiheesta. Tällä monipuolisella lähestymistavalla pyrin luomaan kokonaisvaltaisen kuvan aiheesta.

Tutkimuksessani laajennan näkökulmaani hyödyntäen liikenne- ja viestintävirasto Traficomin eri raportteja. Koen näiden raporttien olevan äärimmäisen hyödyllisiä, sillä ne tarjoavat syvällistä tietoa suomalaisten liikkumistottumuksista ja liikennemuotojen käytöstä.

---

<sup>1</sup> Männistö-Funk, 10.1.2024

Keskityn erityisesti niihin osioihin, joissa käsitellään polkupyöräilyä ja sen roolia osana suomalaisten päivittäistä liikkumista. Toivon tämän auttavan minua ymmärtämään laajemmin polkupyöräilyn asemaa suomalaisessa liikennejärjestelmässä.

Käytän apunani myös Tampereen pyöräliikenteen kehittämisohjelmaa. Tämä ohjelma tarjoaa tietoa siitä, miten Tampereen kaupunki pyrkii edistämään polkupyöräilyä ja kestäväää liikkumista alueellaan. Listaan ohjelman tavoitteita ja toimenpiteitä heijastellen niitä muihin käyttämiini tutkimuksiin ja muihin aineistoihin. Kehittämisohjelman avulla pystyn tuomaan paikallista näkökulmaa Tampereen alueelta.

Harri Jalonen tarkastelee vuonna 2014 julkaistussa keskustelupaperissaan negatiivisia tunteita sosiaalisessa mediassa. Hänen analyysinsä keskittyy sosiaalisen median kohujen anatomiaan, ja hän hahmottelee paperissaan kahdeksan elementin muodostamaa rakennetta, jonka avulla näitä kohuja voidaan ymmärtää paremmin.<sup>2</sup>

Jalonen nostaa esille merkittävän seikan siitä, että negatiivisen informaation ja kielteisten kokemusten jakamiseen tarvitaan usein vahva motivaatio, joka saa ihmiset tarttumaan näppäimistöön ja ilmaisemaan tunteitaan verkossa. Tämä voi liittyä syvään tunnesidokseen aiheeseen tai haluun vaikuttaa ja herättää keskustelua tärkeistä asioista. Lisäksi hän korostaa, että negatiivisilla tunteilla on taipumus ryöpytä, mikä voi johtaa laajempiin keskustelun ja reaktion aaltoihin verkossa, kun ihmiset reagoivat toistensa tunneilmaisuihin.

Toinen olennainen huomio liittyy globaalin ja lokaalin vuorotteluun sosiaalisessa mediassa käytävässä keskustelussa. Vaikka keskustelunaiheet voivat olla maailmanlaajuisia, niiden käsittely tapahtuu usein yksilöllisen, paikallisen kokemuksen kautta. Yksilölliset kokemukset ja näkökulmat rikastuttavat keskustelua ja antavat sille paikallista merkitystä. Lisäksi negatiiviset kokemukset voivat synnyttää epälineaarisia tapahtumaketjuja verkkoalustoilla, mikä voi johtaa odottamattomiin seurauksiin ja reaktioihin keskustelussa. Tämä korostaa, kuinka monimutkainen ja dynaaminen sosiaalinen media voi olla, kun ihmisten tunteet ja kokemukset kohtaavat virtuaalisessa tilassa.

Anonymiteetin rooli negatiivisten tunteiden jakamisen kynnyksen alentajana on erittäin merkittävä. Anonyymius antaa ihmisille vapauden ilmaista itseään avoimemmin ja jopa

---

<sup>2</sup> Jalonen 2014, 154–158

provosoivammin, mikä voi lisätä negatiivisten viestien määrää sosiaalisessa mediassa. Jalonen mainitsee myös, että tietyt yksilöt ovat alttiimpia ilmaisemaan negatiivisia tunteita kuin toiset, ja tämä voi vaikuttaa siihen, miten nämä tunteet leviävät verkossa.

Lisäksi hän pohtii, kuinka sosiaalisessa mediassa muodostuva negatiivinen kierre voi olla enemmän kuin osiensa summa. Tapaukset voivat saada elämäänsä omia ulottuvuuksiaan ja laajentua odottamattomiin suuntiin, luoden haasteita niiden hallinnalle ja vaikuttaen yhteisön dynamiikkaan verkossa.

Tampereen kaupunki ja Tampereen Infra Oy tuottavat kuitenkin palveluja ja tuotteita, joita asiakkaat, tässä tapauksessa polkupyöräilijät, käyttävät. Näin ollen polkupyöräilijän kokemukset ja tunteet kaupungin liikenneinfrastruktuurista ja pyöräilyolosuhteista ovat merkittäviä, ja niiden jakaminen sosiaalisessa mediassa voi olla osa aktiivista kansalaisvaikuttamista ja kaupunkikehityksen muovaamista.

Jalosen esittämät kahdeksan kohtaa herättävät minussa kriittistä pohdintaa, ja pyrin soveltamaan niitä valikoiden omaan tutkimukseeni – ikään kuin poimien kuuluisat rusinat pullasta. Vaikka Jalosen tutkimuksen fokus saattaa olla enemmänkin yritystuotteissa ja niiden ympärillä käytävässä keskustelussa, näen niissä silti yhtymäkohtia omaan aiheeseeni. Näiden valittujen kohtien ja ajatusten avulla pyrin selventämään ja tukemaan polkupyöräilijän motiiveja ladata kuvaaminaan videoita sosiaaliseen mediaan.

Omaa analyysiani polkupyöräilijöiden motiiveista jakaa videoita sosiaalisessa mediassa vahvistan Etelä-Korean tutkijoiden, Joohyun Kimin, Sangkeun Parkin ja Uichin Leen, vuoden 2020 tutkimusartikkelin pohjalta. Heidän tutkimuksensa, *Dashcam Witness: Video Sharing Motives and Privacy Concerns Across Different Nations*, tarjoaa tutkimukseni kannalta tärkeää tietoa siitä, mitä motiiveja eri maissa on jakaa kojelautakameroilla kuvattuja videoita verkossa. Tutkijoiden havainnot heijastavat osuvasti myös polkupyöräilijän käyttäytymistä videoita jakaessaan.

Tutkin polkupyöräilyvideoiden aikaan saamaa verkkokeskustelua Elina Vaahensalon kehittämän toiseuttavan verkkokeskusteluteorian avulla. Vaahensalo on perehtynyt verkkokeskusteluihin ja luonut teorian, joka keskittyy verkossa tapahtuvaan vuorovaikutukseen ja identiteettipuheeseen. Toiseuttava verkkokeskustelu ilmenee verkossa pyrkimyksenä joidenkin ihmisjoukkojen tai -ryhmien toiseuttamiseen. Tämä voi ilmetä

esimerkiksi julkisen alustan käytössä tiettyjen ryhmien eristämiseen tai leimaamiseen ulkopuolisiksi.

Vaahensalo korostaa, että toiseuttaminen on erityisen yleistä anonyymeissa verkkokeskusteluissa, joissa henkilöllisyys on piilotettu.<sup>3</sup> On kuitenkin tärkeää huomata, että toiseuttaminen voi ilmetä myös verkkokeskusteluissa, joissa osallistujat käyttävät omia nimiään ja profiilikuviaan. Vaikka anonyymiyden puute saattaa vaikuttaa keskustelun sävyyn ja avoimuuteen, toiseuttavia elementtejä voi silti ilmetä, kun ryhmät pyrkivät määrittelemään, kuka kuuluu "meihin" ja kuka jää "heidän" ulkopuolelle.

Näin ollen tutkimuksessani tarkastelen myös tätä näkökulmaa ja sen vaikutusta polkupyöräilyvideoita käsitteleviin verkkokeskusteluihin. Ymmärtämällä toiseuttamisen verkkokeskusteluteoriaa pyrin saamaan syvemmän käsityksen siitä, miten eri ryhmät ja yksilöt vuorovaikuttavat ja kommunikoivat verkossa.

Tutkimukseni on pääasiassa laadullista tutkimusta, mikä tarkoittaa, että pyrin syventymään aineistoon ja sen tulkintaan, jotta voisin löytää siitä säännönmukaisuuksia ja yhteyksiä aiempaan tutkimukseen. Keskittyessäni aineiston järjestelyyn ja analyysiin tavoitteenani on löytää vastauksia tutkimuskysymyksiini. Pertti Alasuutari teoksessaan *Laadullinen tutkimus 2.0* korostaa merkitystulkintojen tekemisen ja arvoitusten ratkaisemisen keskeistä roolia laadullisessa tutkimuksessa.<sup>4</sup>

Tiedostan, että laadullisessa tutkimuksessa oleellista on pyrkiä ymmärtämään ilmiöitä syvällisesti ja monipuolisesti, jotta voin tutkijana luoda merkityksellisiä tulkintoja aineistosta. Tämä prosessi vaatii minulta tutkijana herkkyyttä ja ennen kaikkea avoimuutta erilaisten näkökulmien ja tulkintojen kohtaamiseen. Samalla on tärkeää tunnistaa tutkimuksen konteksti ja sen vaikutus saamieni tulosten tulkintaan.

Kun sovellan Alasuutarin korostamaa lähestymistapaa omaan tutkimukseeni, pyrin tarkastelemaan aineistoa monipuolisesti ja tekemään siitä merkityksellisiä johtopäätöksiä. Näin voin syventää ymmärrystäni tutkimusaiheestani ja tuottaa mahdollisesti uutta tietoa tutkimuskentälle. Laadullinen tutkimus tarjoaa mahdollisuuden sukeltaa tutkimieni ilmiöiden monipuolisuuteen ja tuoda esiin niiden syvempiä merkityksiä.

---

<sup>3</sup> Vaahensalo 2021, 1–6

<sup>4</sup> Alasuutari 2001, 41

### 1.3 Tutkimuseettiset kysymykset

Kaikki keräämäni tutkimusaineistot ovat julkisia ja ne ovat vapaasti luettavissa verkossa. En ole kysynyt esimerkiksi verkkokeskustelujen kommenttien kirjoittajilta lupaa, koska kommenttien ja keskustelijoiden suuren määrän vuoksi, minun olisi ollut mahdoton ottaa yhteyttä heihin kaikkiin. Kun tutkimani keskustelut ja kommentit ovat julkaistu ja lähetetty virallisten tilien yhteyteen, oletan niiden kirjoittajien ja kommentoijien tienneen, että heidän kirjoituksensa ovat kaikkien luettavissa ja nähtävissä verkossa.<sup>5</sup>

Nämä huomioni tukevat asiaa, että aineistonani käyttämät kommentit ja keskustelut eivät ole luvanvaraisia ja olen voinut tämän vuoksi käyttää niitä vapaasti. Kommenttisitaatit ovat kuitenkin paikannettavissa palveluista. En ole kiinnostunut verkkokeskusteluun osallistuneista kenestäkään yksityishenkilönä. Minua kiinnostaa vain keskustelujen kommentit ja niiden luonne.

Tutkijana minulle on tärkeää syventyä siihen, miten toiseuttaminen näkyy verkkokeskusteluissa. Ilman suoria lainauksia verkkokeskusteluista olisi vaikeaa hahmottaa tämän ilmiön monimuotoisuutta. Kommenttien siteerauksissa viitataan ainoastaan siihen verkkokeskustelufoorumiin, josta kyseinen kommentti on peräisin, sillä haluan suojella kuitenkin kommentoijien yksityisyyttä ja välttää tarpeetonta altistumista. En tuo esille kommentoijien nimiä, nimimerkkejä tai kommenttien tarkkoja ajankohtia, jotta tutkimukseni pysyy neutraalina ja objektiivisena näiltä osin.

Tutkimuksessani polkupyöräilyvideoiden julkaisijan nimi esiintyy verkkoartikkeleiden otsikoissa, sisällöissä ja suorissa lainauksissa verkkokeskusteluista. Kuitenkin omassa tekstissäni viitataan häneen yksinkertaisesti polkupyöräilijänä. Haluan keskittyä itse ilmiön tarkasteluun ilman ennako-odotuksia tai ennakkoluuloja, joita polkupyöräilijän identifiointi voisi vahvistaa liikaa.

Minun täytyy tiedostaa oma subjektiivisuuteni aiheen suhteen. Työni puolesta olen päässyt ja joutunut seuraamaan keskustelua lähietäisyydeltä. Keskustelun sävy herätti myös minussa kielteisiä tunteita, mutta pyrin kuitenkin olemaan mahdollisimman objektiivinen. On olennaista tunnistaa, miten omat kokemukset ja taustani voivat vaikuttaa tulkintaani käsiteltävästä aiheesta.

---

<sup>5</sup> Östman & Turtiainen 2016, 69

Esimerkiksi itse ajelen autolla kaupungeissa, kuten Tampereella, mutta asun maaseudulla, missä liikenne on rauhallisempaa. Omien kokemusteni perusteella en ole esimerkiksi kohdannut negatiivisia tilanteita pyöräilijöiden kanssa tai saanut vastaavaa kokemusta. Pikemminkin voin sanoa kokevani rattiraivoa muita autoilijoita kohtaan liikenteessä liikkuessani.

On kuitenkin tärkeää huomioida, että omalla ajotyylilläni kaupungeissa kuten Tampereella saatan aiheuttaa negatiivisia tunteita pyöräilijöissä, vaikka nämä tunteet eivät välittyisikään minulle suoraan autoon. Tämä pohdinta auttaa minua ymmärtämään, miten omat kokemukseni ja näkökulmani voivat vaikuttaa tutkimukseni tuloksiin ja tulkintoihin. Lisäksi se ohjaa minua pyrkimään objektiivisuuteen ja tarkastelemaan aihetta monipuolisesti eri näkökulmista.



## 2 Verkkokeskustelun alku

Tässä luvussa pyrin syventymään niihin syihin ja taustoihin, jotka ovat saaneet aikaan erilaisia verkkokeskusteluja polkupyöräilijän kuvaamien videoiden ympärillä ja pohjalta. Tarkoitukseni on myös analysoida näitä videoita ja niihin liittyviä artikkeleita syvällisesti, jotta voisin tunnistaa ne motiivit, jotka ovat kannustaneet polkupyöräilijää nauhoittamaan ja jakamaan videoita sosiaalisessa mediassa. Käyn tässä käsittelyluvussa hieman läpi myös polkupyöräilyn historiaa ja nykytilaa Suomessa ja Tampereen alueella, jotta lukija saa kattavan käsityksen taustasta.

Heinäkuussa 2020 eräs miespuolinen tamperelainen polkupyöräilijä herätti laajaa huomiota julkaisemalla joukon kuvaamia polkupyöräilyvideoita sosiaalisen median palveluun Twitteriin, nykyiseltä nimeltään X. Videoissaan hän dokumentoi pyöräilyään Tampereella ja havainnollisti liikenteen ongelmakohtia polkupyöräilijän näkökulmasta. Videoilta on nähtävissä ja kuultavissa, kuinka polkupyöräilijä kommunikoi autoilijoiden kanssa melko roisisti.

Verkkoon ladattujen videoiden ympärillä käynnistyi laajoja verkkokeskusteluja, joissa keskusteltiin ja kommentoitiin hyvinkin polarisoituneesti tilanteista, jotka ovat nähtävillä kuvatuissa videoissa. Tulen seuraavissa käsittelyluvuissa analysoimaan näitä keskusteluja.

Vaikka alkuperäisiä videoita ja niihin liittyviä viestiketjuja ei enää löydy Twitteristä tai nykyisestä X:stä, kahdessa MTV Uutisten videoartikkelissa alkuperäisistä videoista on vielä nähtävissä ja katsottavissa. Lisäksi Iltalehden uutisartikkeli sisältää yhden polkupyöräilijän kuvaaman videon.

Koska videoita voi vielä katsella uutisartikkeleista, ensin tarkastelen näitä artikkeleita yleisesti: milloin ne on julkaistu. Sitten syvennyn niiden sisältöön ja käyn läpi, mitä erityispiirteitä tai näkökulmia ne sisältävät. Vasta tämän jälkeen siirryn avaamaan itse videoita ja analysoimaan niiden sisältöä tarkemmin.

Pyrin siihen, että tällainen lähestymistapa mahdollistaa kokonaisvaltaisen käsityksen aiheesta ja antaa tilaa niin artikkelien kuin videoidenkin sisällön syvällisemmälle ymmärtämiselle.

## 2.1 Pyöräily ennen ja nyt

Akatemiatutkija ja tekniikan historian dosentti Tiina Männistö-Funkin väitöskirjassa keskitytään erityisesti 1920- ja 1930-lukujen aineistoon, jossa polkupyörän merkitys kulkuvälineenä Suomessa nousee esiin vahvasti. Männistö-Funk nostaa esille kuinka monet aikakauden käyttäjät ovat kokeneet polkupyöräilyn korvaavan kävelyn kulkumuotona ja kuinka pyöräily on helpottanut liikkumista merkittävästi. Erityisesti maaseudulla polkupyörällä ja aktiivisella yhdistystoiminnalla oli myönteinen yhteisvaikutus, mikä vaikutti polkupyörän suosion kasvuun. Männistö-Funk mainitsee kuinka, muistitieto korostaa erityisesti tansseja ja muita yhteisötapahtumia tärkeimpinä polkupyöräilyn motiiveina, vaikka polkupyörää käytettiin usein myös arkisempiin tarkoituksiin, kuten työ- ja kauppamatkoihin. Männistö-Funk nostaa myös esille sen, kuinka polkupyörä nautti suurta arvostusta koko hänen tarkastelemallaan ajanjaksolla. Hän korostaa, kuinka merkittävää oli huomata yksi erityinen jatkuva teema muistitiedossa. Teema oli unelma omasta polkupyörästä, mutta nämä haaveet jäivät kuitenkin toteutumatta. Vaikka polkupyörä oli vakiintunut yleiseksi kulkuneuvoksi, monilla ei ollutkaan mahdollisuutta hankkia sitä.<sup>6</sup>

Tapani Mauranen on tutkinut Tampereen polkupyörärekisteriä, joka on säilynyt vuosilta 1919–1952. 1920-luvulla rekisteröityjen pyörien määrä Tampereella kohosi verrattuna 1910-lukuun. Tilanne jatkui samana tuolla vuosikymmenelle, poikkeuksena vuosi 1920, jolloin rekisteröinneissä oli nähtävissä huippu. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen rekisteröintien määrä laski tasaisesti, saavuttaen matalimman tasonsa vuonna 1932. Kuitenkin vuodesta 1932 vuoteen 1937 rekisteröintien määrä kasvoi huomattavasti, lähes nelinkertaistuen vuoden 1928 lukuihin verrattuna. Tämän jälkeen rekisteröintien määrä laski hieman seuraavina vuosina, mutta nousi jälleen vuonna 1940 uuteen huippuun. Tähän nousuun vaikuttivat sekä sotatilan aiheuttama auto- ja hevoscannan väheneminen että evakoiden tuomat polkupyörät. Mauranen toteaa, että 1920-luvun lopulla eniten polkupyöriä rekisteröivät työläiset ja myös vuonna 1938 he muodostivat yli puolet uusien pyörien omistajista. Tilastot osoittavat, että vuonna 1914 noin kuudella prosentilla tamperelaisista oli polkupyörä, kun taas 1920-luvulla luku kasvoi noin 15 prosenttiin ja 1930-luvulla jopa noin 30 prosenttiin. Voidaan todetakin tämän olleen

---

<sup>6</sup> Männistö-Funk 2014, 53–54

merkittävä osuus, sillä 1930-luvun lopulla arviolta vain joka kuudennella suomalaisella oli polkupyörä.<sup>7</sup>

Voin havaita merkittävän muutoksen polkupyöräilyn suosiossa Tampereella siirryttäessä 2020-luvulle. Tämä kehitys on osaltaan selitettävissä henkilöautojen yleistymisellä arkipäiväisenä kulkumuotona. Vertaileminen 1930-luvun ja 2020-luvun välillä voi olla haasteellista monien tekijöiden muuttuessa ajan myötä, mutta se antaa kuitenkin suuntaa siitä, miten polkupyöräilyn suosio on laskenut ja samalla sen arvostus kulkumuotona toisten liikenteen käyttäjien silmissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom julkaisi vuonna 2021 tietoa kulkutapaosuudesta valtakunnallisesti ja eri alueilla. Tämä antaa arvokasta tietoa siitä, miten eri liikennemuotojen suosio on muuttunut eri alueilla (kaavio 1).<sup>8</sup>

Liikkumistottumukset vaihtelivat merkittävästi eri puolilla Suomea. Helsingin seudulla, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuus päivittäisistä matkoista oli korkein, kattavuuden ollessa 52 prosenttia. Mielenkiintoisesti, Helsingin seutu oli myös ainoa alue, jolla henkilöautojen osuus päivittäisistä matkoista oli alle 50 prosenttia. Erityisesti Helsingissä kävelyn suosio oli kasvanut. Kävelen suoritettiin jopa 30 prosenttia helsinkiläisten päivittäisistä matkoista vuonna 2021. Joukkoliikenteen suosio oli myös merkittävää Helsingissä, vaikka sen osuus oli hieman laskenutkin muutamalla prosenttiyksiköllä. Muilla kaupunkialueilla joukkoliikenteen käyttöaste ei kuitenkaan ylittänyt kymmenen prosentin rajaa.<sup>9</sup>

Kun tarkastellaan Tampereen seudun liikennemuotojen prosenttiosuuksia, on eroja nähtävissä Helsingin alueeseen. Tilastot osoittavat, että henkilöautojen käyttö on hallitseva liikennemuoto, kattaen yli puolet, noin 55 prosenttia, kaikista matkoista. Vaikka henkilöautot ovat vallitseva liikkumismuoto, on kiinnostavaa huomata, että jalankulku ja pyöräily yhteensä kattavat lähes kolmasosan, noin 33 prosenttia, kaikista matkoista. Erityisesti jalankulun osuus on merkittävä, ollen 26 prosenttia, mikä viittaa siihen, että kävely suosittu liikkumistapa verrattuna pyöräilyyn. Pyöräilyn osuus matkoista on noin 7 prosenttia.<sup>10</sup>

---

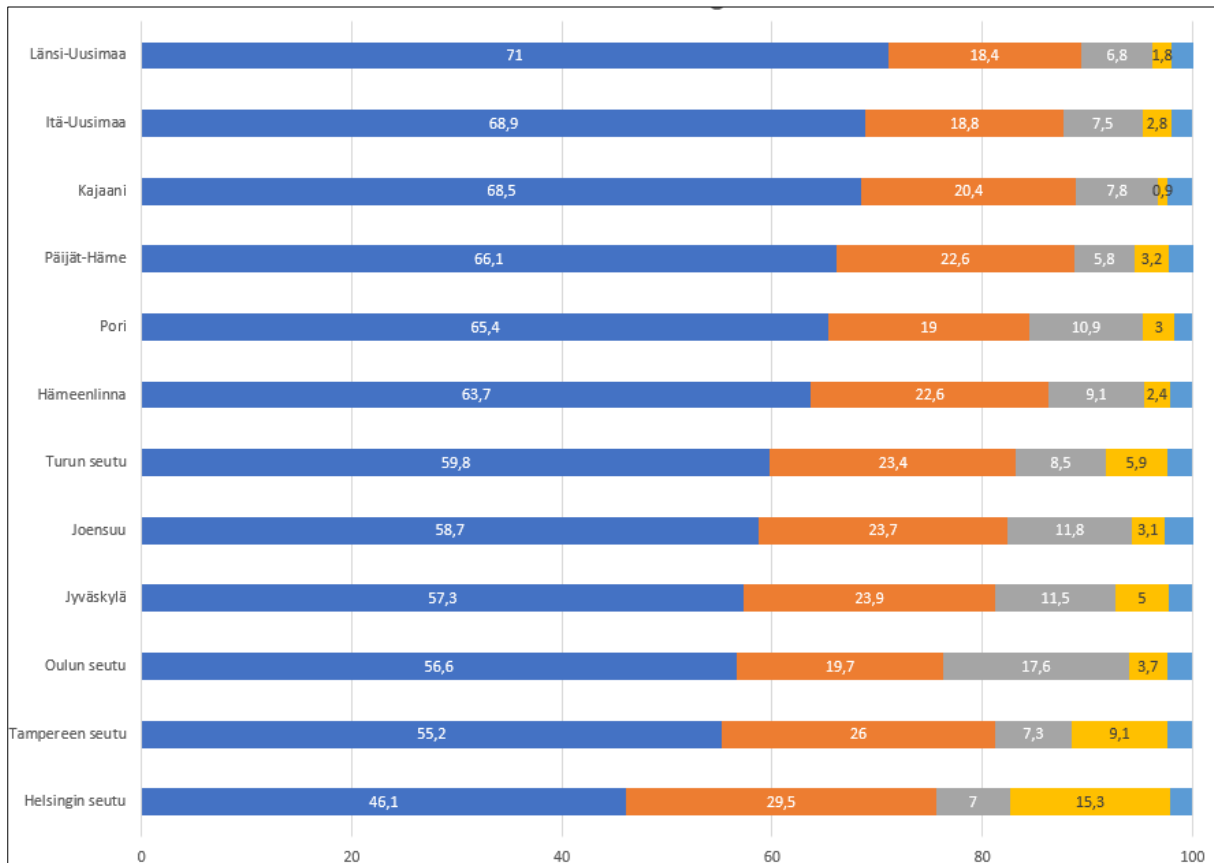
<sup>7</sup> Mauranen 2007, 117, 138–141, Kuva 1988, 152

<sup>8</sup> Tieto.Traficom 8.9.2021

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Ibid

Pyöräilyn suosio oli merkittävää Oulussa vuonna 2021, missä pyöräilijöiden osuus päivittäisistä matkoista oli yli 17 prosenttia. Vastaavasti Jyväskylässä, Joensuussa ja Porissa pyöräily muodosti yli 10 prosenttia kaikkien asukkaiden kuljetuksista. Tampereen seudulla pyöräilyn suosio ei yllä samaan tasoon kuin näissä muissa kaupungeissa<sup>11</sup>. Vaikka pyöräiliikenteen määrät ovat kasvaneet hieman enemmän suhteessa Tampereen väkiluvun kasvuun.<sup>12</sup>



**Kaavio 1.** Kaavio näyttää kulkutapojen osuudet kaupunkiseutujen vuorokausittaisista matkoista vuonna 2021. Ensimmäinen tumman sininen väripalkki kuvastaa henkilöautoilua ja oranssi kuvastaa jalankulunosuutta. Harmaa näyttää pyöräilyn osuuden ja keltainen kertoo joukkoliikenteen. Viimeinen vaalean sininen osuus osoittaa muuta kulkutapaa. Kaavion tiedot ovat Trafimocista.<sup>13</sup>

Tiina Männistö-Funk mainitsee kirjassaan *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines* SMIDSY-ilmiön, joka lyhenteenä tarkoittaa englanninkielistä lausetta "Sorry mate, I didn't see you" eli suomennettuna "Anteeksi kaveri, en nähnyt sinua." Tämä lause on

<sup>11</sup> Tieto.Traficom 8.9.2021

<sup>12</sup> Tampereen pyöräilyliikenteen kehittämisohjelma 2030 12.9.2022

<sup>13</sup> Tieto.Traficom 8.9.2021

yleinen autoilijoiden suusta kuultuna pyöräilijöille törmäysten tai läheltä piti -tilanteiden jälkeen<sup>14</sup>. Olen löytänyt tutkimusaineistostani tähän liittyvän hyviä suomenkielisiä kommentteja, jotka avaavat ilmiötä entisestään.

Jo ihan sen takia , että autosta vaan ei näe kaikkia kulmia mistä nää kahelit eteen paukkaa .Laittakaa ny joku roti niin ei tarvitse lukea niin montaa pyöräilijän kuolinilmoitusta ku ny .<sup>15</sup>

Se on paha väittää olleensa oikeassa haudassa. Ei tarvi paahtaa täysillä ja voi ennakoida ite myös puolin ja toisin. Kaikkea ei näe autosta ku kuolleita kulmia enemmän ku pyöräilijällä<sup>16</sup>

Molemmissa osapuolissa on vikoja mutta monesti huomaa että pyöräilijä tulee miljoonaa, niin kovaa kuin pääsee jopa kaupunkialueella ja olettaa että autoilija aina näkee. Jos käy niin että ei näe nii aina on mukamas pelkästää autolijan syy.<sup>17</sup>

Kommentin mukaan osasyynä mahdollisiin kolaritilanteisiin on se, että autoista ei näe kaikkia kulmia, joista pyöräilijät voivat tulla. Tämä viittaa ajoneuvojen kuolleisiin kulmiin, joista näkyvyys on rajoittunut. Männistö-Funk lisää myös, että joissakin tilanteissa pyöräilijät näyttävät kuitenkin liian näkyviltä ja liian helposti huomattavilta.<sup>18</sup> Tähänkin tilanteeseen aineistoista löytyi hyviä kommentteja havainnollistamaan tätä väitettä.

Ja näitä näkee täällä Länsi-Suomessa monta kertaa päivässä. Tullaan autotiellä nopeampaa kuin säännöt sallivat autoille ja väistämiselvollisuuksista ei ole mitään tietoa.<sup>19</sup>

Juuri näin, yhteispelillä, tilanteen mukaan. Ihmettelen kuitenkin, miksi hullunlailla 'kilpatreenaavat' saavat yleensä ajaa autoliikenteen seassa. Miksi he eivät mene radoille harjoittelemaan. Ei tuolla liikenteessä saisi ralliautoiluakaan harjoittaa. Työmatkapyöräilijät ym. on asia täysin erikseen. Turhan moni vaan taitaa yhdistää sen 'aamu- ja iltatreeninsä' työmatkaan. Landella taas näkee usein, melkein poikkeuksetta, että nämä 'treenaajat' ajavat vierekkäin. Onko heillä kuulokkeet korvilla vai miksi pitää huutaa toisillensa niin, että 200 m: n päähän talon pihalle kuuluu yksityiskohtaisesti puhe? Sitten ei myöskään kuulla, että auto tulee takaa ja olisi menossa ohi. Ajetaan vaan jopa kolme rinnakkain ja useampi perässä. Pyörä on kulkuväline kuten autokin ja hyvä sellainen, mutta siihenkin pitäisi ehdottomasti säätää nopeusrajoitus, mikä ei ole se, kuinka kovaa pyörän saa kulkemaan.<sup>20</sup>

<sup>14</sup> Männistö-Funk 2019, 1

<sup>15</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>16</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>17</sup> Ibid

<sup>18</sup> Männistö-Funk 2019, 1

<sup>19</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>20</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

Vuonna 2013 BBC:n "Future" -kolumnissaan Tom Stafford väittää, että autoilijat eivät vihaa pyöräilijöitä vain siksi, että he ovat ärsyttäviä, vaan siksi, että he loukkaavat tien moraalista järjestystä olemalla vain paikalla.<sup>21</sup>

Vaikka pyöräilijät ja pyöräily ärsyttävät, toinen toisensa jälkeen suuret eurooppalaiset kaupungit ovat julistaneet polkupyöräilyn edistämisen yhdeksi työkaluksi liikenteen ruuhkien, ilmansaasteiden ja terveysongelmien torjunnassa<sup>22</sup>.

Myös Suomen pyrkimyksenä on luoda edellytykset kestävämpien kulkumuotojen valitsemiselle, erityisesti kaupunkialueilla. Tiiviissä kaupunkiympäristössä jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen mahdollisuudet ovat suotuisimmat verrattuna hajautuneeseen yhdyskuntarakenteeseen. Kun väestö keskittyy suuriin kaupunkialueisiin, erityisesti tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen, odotetaan liikkumistapojen dynamiikan siirtyvän vähitellen pois henkilöautojen käytöstä ja kohti kestävämpiä vaihtoehtoja.<sup>23</sup>

Näin on tehnyt myös Tampereen kaupunki. Vuonna 2022 julkaistussa *Tampereen pyöräilyliikenteen kehittämisohjelma 2030* -esityksessä, vuonna 2022 toiminut Tampereen kaupungin Pormestari Anna-Kaisa Ikonen nostaa esille kuinka kaupungin strategiassa on toivottu tulevaisuuden olevan Tampereella turvallinen, vetovoimainen, elävä ja kestävä. Pyöräilyn edistäminen kaupungissa on merkittävä keino näiden tavoitteiden saavuttamisessa.<sup>24</sup>

Tampereella on vankka pyrkimys kehittyä Euroopan mittapuulla houkuttelevaksi pyöräilykaupungiksi, jossa pyöräily on turvallista, sujuvaa ja houkuttelevaa ja miellyttävää kaikkina vuodenaikoina. Kaupungin tavoitteena on kasvattaa pyörämatkojen määrää kaksinkertaiseksi nykyisestä vuoteen 2030 mennessä.<sup>25</sup>

Koronapandemia ja kasvanut kiinnostus hyvinvointiin sekä pyöräilyyn luovat suotuisan ympäristön pyöräliikenteen edistämiselle. Tulevaisuudessa yhä useammat kaupunkilaiset saattavat hyödyntää sähköpyöriä tai lasten kuljetukseen soveltuvia laatikkopyöriä

---

<sup>21</sup> Stafford 12.2.2013

<sup>22</sup> Männistö-Funk 2019, 1

<sup>23</sup> Tieto.Traficom 8.9.2021

<sup>24</sup> Tampereen pyöräilyliikenteen kehittämisohjelma 2030 12.9.2022

<sup>25</sup> ibid

liikkumisessaan. Erilaiset tavarapyörät tarjoavat vähäpäästöisiä vaihtoehtoja kaupunkilogistiikalle ja yritystoiminnalle.<sup>26</sup>

Tampereen kaupunki linjaa pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa kuusi syytä miksi pyöräilyliikennettä tulisi edistää kaupungissa. Ensimmäisenä pyöräily on hyväksi terveydellä ja edistää hyvinvointia. Pelkästään liikkumattomuuden kustannuksien arvio Tampereella on noin 190 miljoonaa euroa vuodessa. 30 minuutin mahdollinen työmatkapyöräily päivässä täyttäisi viikoittaisen liikuntasuosituksen. Toiseksi pyöräily on päästötöntä. Kaupungin asukkaiden hiilidioksidipäästöistä 30 prosenttia aiheutuu tieliikenteestä. Kolmanneksi pyöräilyn kerrotaan tuovan säästöjä koko yhteiskunnalle Euroopan unionin alueella. Jokainen pyöräilty kilometri tuottaa 0,18 euroa, kun ajaminen omalla autolla aiheuttaa kustannuksia 0,11 euron verran ajettua kilometriä kohden.<sup>27</sup>

Neljäntenä kohtana mainitaan kuinka pyöräilyliikenteen lisääntyessä lisääntyy myös pyöräilyn turvallisuus. Tässä on oleellisena se, että liikenneympäristö on sellainen, että se ohjaa liikenteessä liikkuvia käyttäytymään liikennesääntöjen mukaan ja muita kunnioittaen. Viidentenä kohtana mainitaan pyöräilyn olevan tasa-arvoista. Tätä perustellaan sillä, että turvallinen ja laadukas ympäristö pyöräilylle laajentaa erityisesti lasten ja nuorten, mutta myös iäkkäiden elinympäristöä. Tämän mahdollistaa itsenäisen liikkumisen. Lisäksi pyöräily on edullinen tapa liikkua. Kuudentena ja viimeisenä kohtana mainitaan pyöräliikenteen tilatehokkuus. Pyöräilykaistan välityskyky on miltei kaksi kertaa suurempi verrattuna autokaistaan. Tämän vuoksi pyöräily olisi tilatehokas kulkumuoto. Lisäksi yhden henkilöauton pysäköintitilaan mahtuisi noin kymmenen polkupyörää.<sup>28</sup>

Esimerkiksi Suomessa tehdyistä alle viiden kilometrin mittaisista matkoista huomattava osa toteutuu henkilöautolla, joka on yleinen kulkuväline myös lyhyillä 1–2 kilometrin matkoilla. Päivittäin tehdään noin 2,8 miljoonaa alle viiden kilometrin mittaista henkilöautomatkaa, joista merkittävä osa voisi olla toteutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Traficomien kyselyyn vastanneiden mukaan vähintään 40 prosenttia näistä lyhyistä matkoista olisi korvattavissa kestäväillä vaihtoehdoilla, kuten jo edellä mainituilla liikkumisen muodoilla. Eli kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. On myös todettu, että kävellen ja pyöräillen tehtävien matkojen mahdollisuuksia ei välttämättä tunnusteta täysin. Tämän vuoksi

---

<sup>26</sup> Tampereen pyöräilyliikenteen kehittämissuunnitelma 2030 12.9.2022

<sup>27</sup> Ibid

<sup>28</sup> Ibid

liikkumisen ohjaamisen ja kävelyn sekä pyöräliikenteen olosuhteiden parantamisen kautta entistä useampi matka voisi olla korvattavissa kestäväillä liikkumismuodoilla. Lisäksi kävelen ja pyöräillen on mahdollista toteuttaa myös yli viiden kilometrin mittaisia matkoja, erityisesti sähköavusteisten polkupyörien yleistyessä. Näin ollen kävelyn ja pyöräliikenteen potentiaali on valtava, eikä se rajoitu pelkästään alle viiden kilometrin matkoihin.<sup>29</sup>

Traficom on julkaissut 6.2.2024 tilannekuva siitä, kuinka kävely ja pyöräilyliikenne ovat osana liikennejärjestelmää Suomessa. Tilannekuvassa mainitaankin pyöräilyliikenteen nykyisiä puutteita ja kehittämistarpeita.<sup>30</sup>

Tietoisuus kestävästä liikkumisesta on viime vuosikymmeninä kasvanut, mutta silti yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehityksessä on ollut vahva painotus autoiluun. Kävelyä ja pyöräilyä ei ole aiemmin huomioitu riittävästi osana liikennejärjestelmää, mikä on johtanut epäoptimaalisiin ratkaisuihin liikenneympäristöissä.<sup>31</sup>

Ongelmana on ollut myös se, että kävely ja pyöräily nähdään monin paikoin enemmän liikunnan kuin liikenteen muotoina. Tämä asenne on heijastunut näiden kulkumuotojen aliarvostukseen liikennejärjestelmän kehittämisessä. Kuitenkin viime vuosina erityisesti kaupunkiseuduilla on alettu ymmärtää kävelyn ja pyöräilyn merkitys keskeisinä osina liikennejärjestelmää.<sup>32</sup>

Suurilla kaupunkiseuduilla onkin ryhdytty tasapainottamaan liikennejärjestelmää aiempaa paremmin. Turvallisen, toimivan ja luotettavan liikennejärjestelmän saavuttaminen edellyttää kuitenkin laajaa panostusta kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseen. Tämä tarkoittaa investointeja infrastruktuuriin, kuten parempiin kevyen liikenteen väyliin ja suojateihin, sekä suunnittelua, joka ottaa huomioon kävelijät ja pyöräilijät tasavertaisina liikkujina autoilijoiden rinnalla.<sup>33</sup>

Kestävän liikkumisen edistäminen edellyttää kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka huomioi kaikki liikkujaryhmät ja tarjoaa turvallisia ja houkuttelevia vaihtoehtoja autoilulle. Kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen ei ole vain terveyden ja ympäristön kannalta tärkeää, vaan se myös edistää kaikkien liikenneturvallisuutta ja liikennejärjestelmän tehokkuutta.<sup>34</sup>

---

<sup>29</sup> Tieto.Traficom 6.2.2024

<sup>30</sup> Ibid

<sup>31</sup> Ibid

<sup>32</sup> Ibid

<sup>33</sup> Ibid

<sup>34</sup> Ibid



Männistö-Funk nostaa kuitenkin esille, kuinka tällaisesta pyöräilyliikenteen kehityksestä kaikki eivät ole yhtä mieltä. Joissakin julkisissa keskusteluissa polkupyörä ja polkupyöräily on muodostunut synonyymiksi tietyille poliittisille tai kulttuurisille identiteeteille. Tätä tapahtuu polkupyöräilyn edistämistä kannattavien ja vastustavien näkemyksissä.<sup>35</sup>

Vuoden 2024 ensimmäisessä Tampereen kaupungin valtuuston kokouksessa Hiedanrannan kaupunginosan kaavaehdotus herätti keskustelua ja erityisesti siinä esitettyjen autojen pysäköintimahdollisuuksien toteuttamisesta. Alueelle suunniteltiin pysäköintihallia, jonka sijoittaminen satojen metrien päähän asuintaloista aiheutti erilaisia näkemyksiä ja kysymyksiä.<sup>36</sup>

Keskustan valtuutettu Jouni Ovaska nosti omassa puheenvuorossaan esiin, kuinka aluetta mainostaessa tulisi ottaa huomioon se asia, etteivät sinne muuttaisi autoa tarvitsevat ihmiset. Perussuomalaisten valtuutettu Lassi Kaleva nosti esille perheenäidit ja kuinka he joutuisivat kävelemään parkkihallista lasten ja kauppakassien kanssa kotiin. Tampereen kaupungin apulaispormestari ja SDP:n valtuutettu Pekka Salmi totesi, ettei ole tarkoituksena rakentaa autotonta asuinalueita.<sup>37</sup>

## 2.2 Artikkelit, uutiset ja videot

Harri Jalonen ja Laura Heinonen nostavat esille kirjassa *Negatiiviset tunteet positiivinen bisnes*, kuinka sosiaalinen media ruokkii omalta osaltaan kansalaisyhteiskunnan kehitystä ja se antaa mahdollisuuksia kansalaisliikkeille. Nämä liikkeet hyödyntävät sosiaalisen median tarjoamaa mahdollisuutta esittää sisältöjä, jotka puhuttelevat.<sup>38</sup>

Media toimii merkittävänä lähteenä useille aihepiireille ja herättää vilkasta keskustelua verkkoympäristössä. Ajankohtaiset uutiset ja ohjelmat erityisesti nousevat keskustelunaiheiksi sosiaalisessa mediassa<sup>39</sup>. Kuitenkin tärkeä huomio on, että vuorovaikutus tapahtuu myös toiseen suuntaan, kuten tutkimani verkkouutisartikkelit sen osoittavat. Perinteinen journalistinen media hakee ja nostaa esille uutisaiheita suoraan sosiaalisen median julkisista keskusteluista.

---

<sup>35</sup> Männistö-Funk 2019, 1

<sup>36</sup> Aamulehti.fi 29.1.2024

<sup>37</sup> Tampereen kaupungin valtuuston kokous 29.1.2024

<sup>38</sup> Jalonen & Heinonen 2016, 178

<sup>39</sup> Laaksonen, Matikainen & Tikka 2013, 473

Jaakko Suominen tuo esiin samaa mielenkiintoista ilmiötä teoksessaan *Digitaalisia kohtaamisia: Verkkokeskustelut BBS-purkeista sosiaaliseen mediaan* johdannossa. Hän avaa kuinka perinteinen media on alkanut hyödyntämään verkkoa aiheiden keräämisessä. Lehdet ovat ottaneet käyttöön erilaisia verkon keskustelupalstoja tietolähteinään, mikä antaa heille uudenlaisen kanavan ja mahdollisuuden ammentaa sisältöä lukijoilleen. Tämä kertoo siitä, kuinka verkko on tullut olennaiseksi osaksi journalismin ja tiedonvälityksen prosesseja, ja miten perinteiset ja digitaaliset mediat ovat entistä tiiviimmin kietoutuneet yhteen.<sup>40</sup>

Väliverronen avaa teoksessaan *Journalismi murroksessa* kiinnostavan näkökulman siihen, miksi perinteiset mediatilat ovat alkaneet hyödyntää verkkoa aiheiden keräämisessä. Hän kuvaa, kuinka journalismi on nykyään vahvasti kaupallista ja lehtitalot sekä muut mediayritykset painostavat toimituksiaan tavoittelemaan entistä suurempia ja nopeampia voittoja. Median alalla vallitseva kilpailu on kärjistynyt uusien medianmuotojen myötä, ja tämä asettaa merkittäviä taloudellisia paineita perinteisille mediayrityksille. Tällä muutoksella on ollut laajoja vaikutuksia journalismin luonteeseen ja käytäntöihin. Näin ollen verkosta on tullut olennainen osa uutisaiheiden ja sisällön keräämistä perinteisissä medioissa.<sup>41</sup>

Verkko avaa lukuisia ovia ja mahdollisuuksia ymmärtää yleisön kiinnostuksen kohteita. Seuraamalla verkkosivustojen kävijämääriä ja käyttäytymistä, voidaan havaita selvästi, mitkä uutiset herättävät suurinta kiinnostusta. Tämä antaa arvokasta tietoa siitä, millaiset sisällöt resonoivat yleisön kanssa ja auttaa tehokkaasti kohdentamaan mainoksia. Lisäksi näiden tietojen perusteella voidaan tehdä päätelmiä siitä, mitkä jutut ovat taloudellisesti kannattavia ja millaisia julkaisuja kannattaa tuottaa enemmän. Verkon analytiikka tarjoaa siis arvokasta tietoa liiketoiminnan strategiseen suunnitteluun ja päätöksentekoon.<sup>42</sup>

Esimerkiksi Iltalehti on julkaissut 22. heinäkuuta 2020 omaan Facebook-syötteeseensä 58 uutispostausta, jotka vievät iltalehti.fi-sivustolle. Polkupyöräilyvideoista kertovaa postausta on kommentoitu 711 kertaa. Seuraavaksi eniten kommentteja on saanut uutinen, jonka otsikko on: *Afgaanityttö tappoi kaksi talibania, jotka olivat murhanneet hänen vanhempansa*. Tällä on kommentteja 590 kappaletta.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Saarikoski, Suominen & Vaahensalo 2019, 29

<sup>41</sup> Väliverronen 2009, 13

<sup>42</sup> Väliverronen 2009, 24

<sup>43</sup> Iltalehden Facebook -sivu 22.7.2020

On huomionarvoista, että mediatalot ovat havainneet polkupyöräkeskustelun houkuttelevaksi ja näin ollen tuottavaksi aiheeksi. Erityisen mielenkiintoista on, että laajasti tunnetut julkaisut kuten Iltasanomat, Iltalehti, MTV Uutiset ja Yle ovat omistaneet valtakunnalliset artikkelit tälle aiheelle, vaikka kyseinen tapahtuma keskittyy voimakkaasti vain Tampereen kaupungin polkupyöräilyyn ja liikennekulttuuriin. Tällä voidaan osoittaa, että polkupyöräilyyn liittyvät keskustelut ja tapahtumat voivat saada laajaa huomiota ja kiinnostusta yli alueellisten rajojen.

Tamperelainen-lehti on julkaissut nettiartikkelinsa 21.7.2020<sup>44</sup>. Iltasanomat<sup>45</sup> ja Iltalehti<sup>46</sup> ovat julkaisseet omat nettiartikkelinsa 22.7.2020. Iltalehden artikkelia on päivitetty seuraavana vuonna 27.5.2021. MTV uutiset on julkaissut aiheesta kaksi nettiartikkelia<sup>47</sup> myös 22.7.2020. Yle on julkaissut nettiartikkelin vasta 11.8.2020<sup>48</sup>. Artikkelit, joiden tekstien seassa on mainoksia, on julkaistu hyvin lyhyellä aikavälillä verrattuna Ylen artikkeliin. Ja MTV uutiset on kokenut aiheen niin myyväksi, että artikkeleita on tehty kaksi.

Koska en voi tarkastella X:ssä käytyä keskustelua, täytyy minun vain tutkijana olettaa keskustelun olleen runsasta aiheen ympärillä. Oletukseni tueksi voin kuitenkin nostaa artikkelien otsikot, joissa viitataan polkupyöräilijän videoihin ja niiden herättämään keskusteluun ja jopa raivoon somessa.

Tamperelaisen otsikko on *Tamperelaispyöräilijän video herättää keskustelua sosiaalisessa mediassa, ajaa vauhdilla suojatielle ja kääntyvän auton eteen – "Harvat toimivat, suorat ja turvalliset pätkät poistetaan käytöstä tai niille rakennetaan kerrostalo"*.<sup>49</sup>



**Kuva 1.** Ruutukaappaus Tamperelaisen nettiartikkelin otsikosta 21.7.2020.

<sup>44</sup> Tamperelainen 21.7.2020

<sup>45</sup> Iltasanomat 22.7.2020

<sup>46</sup> Iltalehti 22.7.2020

<sup>47</sup> MTV uutiset 22.7.2020. Kello 6.07 ja 19.52

<sup>48</sup> Yle.fi 11.8.2020

<sup>49</sup> Tamperelainen 21.7.2020

Iltasanomien otsikko on ”Hurja video näyttää, kuinka pyörä sujahtaa suoraan auton eteen risteyksessä – nyt puhuu videon kuvannut Joonas: Halusin herättää keskustelua”.<sup>50</sup>



**Kuva 2.** Ruutukaappaus Iltä-Sanomien nettiartikkelin otsikosta 22.7.2020. Kuvassa näkyy myös ingressi.

Iltalehti on käyttänyt otsikkonaan seuraavaa *Tamperelaispyöräilijän videoista kohu: Poliisi katsoi autoilijan rikkeen vähäiseksi, autoilija teki rikosilmoituksen*.<sup>51</sup>



**Kuva 3.** Ruutukaappaus Iltalehden nettiartikkelin otsikosta 22.7.2020. Kuvassa näkyy myös ingressi.

MTV uutisten kaksi otsikkoa ovat *Tamperelaisen Joonaksen provosoivat pyöräilyvideot herättävät raivoa somessa – "Jos ei voi töötätä, täytyy huutaa"* ja *Joonaksen provosoivat*

<sup>50</sup> Iltä-Sanomien 22.7.2020

<sup>51</sup> Iltalehti 22.7.2020

*pyöräilijävideot vaaratilanteista nostivat äläkän – Pyöräliitto kommentoi niitä MTV:lle: "Mikä lähti käyntiin, ei ole mitenkään rakentavaa".<sup>52</sup>*



**Kuva 4.** Ruutukaappaus MTV Uutisten ensimmäisen nettiartikkelin otsikosta 22.7.2020. Kuvassa näkyy myös artikkelin yhteydessä olevan videon aloitusruutu.

**Joonaksen provosoivat pyöräilijävideot vaaratilanteista nostivat äläkän – Pyöräliitto kommentoi niitä MTV:lle: "Mikä lähti käyntiin, ei ole mitenkään rakentavaa"**

**Kuva 5.** Ruutukaappaus MTV Uutisten toisesta nettiartikkelin otsikosta 22.7.2020.

Ylen artikkelin otsikko on *Tampere rakennutti ensiavun lähelle pyörätien, joka on täynnä vaaranpaikkoja – aktiivipyöräilijän video herätti heti: "Liikennemerkit siirretään pois pyörätieltä".<sup>53</sup>*

<sup>52</sup> MTV uutiset 22.7.2020. Kello 6.07 ja 19.52

<sup>53</sup> Yle.fi 11.8.2020

Pyörätiet ja -kaistat

**Tampere rakennutti ensiavun lähelle pyörätien, joka on täynnä vaaranpaikkoja – aktiivipyöräilijän video herätti heti: "Liikennemerkkit siirretään pois pyörätieltä"**

Tamperelaisen Joonas Ollin pyöräilyvideot ovat herättäneet aiemminkin huomiota.

**Kuva 6.** Ruutukaappaus YLEn nettiautokkelin otsikosta 11.8.2020. Kuvassa näkyy myös ingressi.

Ensimmäisessä otsikossa Tamperelainen kertoo, kuinka pyöräilijä ajaa suoraan kohti kääntyvää autoa ja suojatietä, mikä nostaa esiin keskustelua liikenneturvallisuudesta. Pyöräilijä puhuu suorien ja turvallisten pyöräilyreittien puolesta, ja huomauttaa niiden puutteista. Tämä otsikko osoittaa, miten polkupyöräilijä toi esiin omia kokemuksiaan ja huolenaiheitaan liikenteestä.

Iltasanomien otsikko kuvastaa videon dramaattisuutta ja pyöräilijän halua herättää keskustelua. Videon kuvannut polkupyöräilijä ikään kuin astuu esiin, kertoen miksi hän päätti jakaa videon. Hän halusi herättää keskustelua ja kiinnittää huomiota liikenneturvallisuuden ongelmiin, ja tämä otsikko heijastaa hänen pyrkimyksiään.

Iltalehden uutinen on ainoa, jota on päivitetty ja se näkyy myös otsikossa. Siinä nostetaan esille oikeusprosessi, joka alkoi polkupyöräilijän videoiden seurauksena. Poliisi arvioi autoilijan rikkeen vähäiseksi. Tämä otsikko tuo esiin oikeudellisen jälkipelin, joka syntyi videoiden seurauksena.

MTV Uutisten otsikot heijastavat polkupyöräilijän videoiden herättämää reaktiota somessa. Ne kertovat raivosta ja äläkästä, joita videot aiheuttivat, sekä siitä, miten keskustelu eteni. Pyöräiliiton kommentit heijastavat pyrkimystä käynnistää rakentavampaa keskustelua ja ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Ylen artikkeli kertoo kaupungin toimenpiteistä videon herättämän keskustelun seurauksena. Tampere rakennutti ensiavun lähelle vaaralliseksi koettua pyörätietä, ja tämä osoittaa, miten polkupyöräilijän video vaikutti konkreettisesti kaupungin toimiin liikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Tamperelaisen artikkeli on ainoa, jossa ei ole videota aiheesta otsikon ja ingressin jälkeen. Artikkelin lopussa kuitenkin mainitaan, että videon voi katsoa Twitter-upotuksesta. Video ei kuitenkaan ole enää katsottavissa. Kyseinen artikkeli on myös ainoa, jossa on käytetty hyvin yleistä arkistovalokuvaa polkupyöräistä.

Iltalehden, Iltasanomien ja MTV uutisten ensimmäisessä artikkelissa on käytetty polkupyöräilijän kuvaamia videoita visuaalisina elementteinä. MTV uutisten toisessa artikkelissa on pidempi video, joka on noin 13 minuuttia pitkä. Tässä videossa toimittaja haastattelee pyöräilyasiantuntijaa ja he käyvät läpi polkupyöräilijän kuvaamia videoita.

Ylen artikkelissa on käytetty kahta videota. En voi tietää, että onko ensimmäinen video polkupyöräilijän kuvaama vai onko se Ylen toimituksen kuvaama video. Toinen video on sijoitettu tekstin väliin ja sen on kuvannut polkupyöräilijä. Se käy ilmi, siitä että polkupyöräilijä aloittaa videon kuvaamalla omia kasvoja.

Artikkeleista ainoa, johon ei ole haastateltu tai saatu pyöräilijän kommentteja, on MTV uutisten toinen julkaisu, jossa on mukana 13 minuutin video. Kaikissa muissa nettiartikkeleissa käy ilmi, että polkupyöräilijältä on pyydetty lisätietoa videoista ja hänen motiiveistaan.

Tamperelaisen ja Ylen otsikoissa on neutraalimpi lähestymistapa kuin muissa otsikoissa. Näiden molempien artikkeleiden sisällöissä sama lähestymistapa jatkuu, viitaten kuitenkin pyöräilijän kuvaamiin videoihin ja niiden reaktioihin.

Pyöräilijä Joonas Ollin kuvaama video herättää paljon keskustelua yhteisöpalvelu Twitterissä. Olli on kuvannut saapumistaan yhteen Kalevan Prisman liepeillä sijaitsevaan risteykseen.<sup>54</sup>

Tamperelaisen Joonas Ollin pyöräilyvideot ovat herättäneet aiemminkin huomiota.<sup>55</sup>

Vaikka Iltasanomien otsikossa viitataan hurjaan videoon, viitataan tekstissä paljon maltillisemmin aiheeseen:

---

<sup>54</sup> Tamperelainen 21.7.2020

<sup>55</sup> Yle.fi 11.8.2020

TAMPERELAISEN Joonas Ollin Twitterissä julkaisemat videot ovat herättäneet paljon keskustelua. Videoilla Olli pyöräilee hankaliin risteyksiin ja kiertoliittymiin kovalla vauhdilla.<sup>56</sup>

Iltalehti ja MTV uutiset viittaa artikkeleissaan kokuun sosiaalisessa mediassa, jopa myrskyntään sosiaalisessa mediassa ja äläkkään:

Tamperelainen pyöräilijä Joonas Olli aiheutti viime kesänä ison kohun sosiaalisessa mediassa videoillaan.<sup>57</sup>

Tamperelaisen Joonas Ollin Twitterissä julkaisemat videot kaupungin hankalista risteyksistä ja väistämisvelvollisuuden laiminlyönneistä autoilijoista ovat aiheuttaneet myrskyntää sosiaalisessa mediassa.<sup>58</sup>

Tamperelaisen pyöräilijän Joonas Ollin videot kaupungin hankalista risteyksistä ja autoilijoiden toiminnasta liikenteessä ovat aiheuttaneet äläkän sosiaalisessa mediassa.<sup>59</sup>

Iltalehden uutista on päivitetty 27.5.2021. Siihen on lisätty poliisin päätöksen myötä uusia tietoja. Sen vuoksi lainaamassani sitaatissa viitataan viime kesään. Viitataan itse kuitenkin vuonna 2022 julkaistuun ajankohtaan.

---

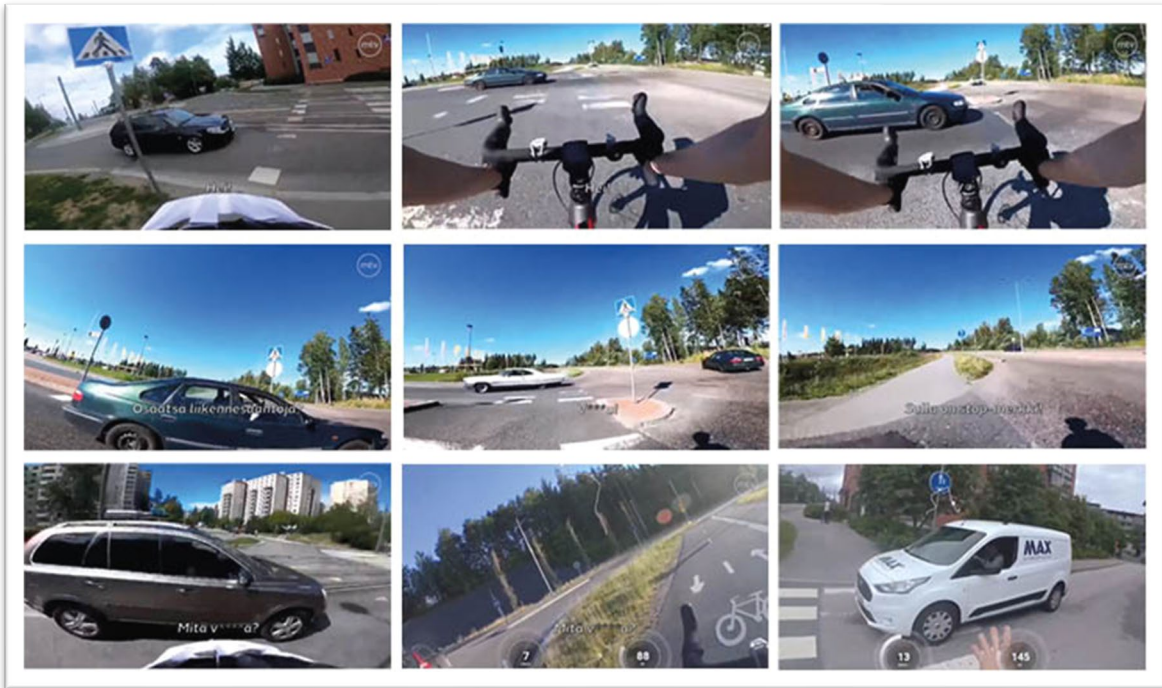
<sup>56</sup> Iltä-Sanommat 22.7.2020

<sup>57</sup> Iltalehti 22.7.2020

<sup>58</sup> MTV uutiset 22.7.2020. Kello 6.07

<sup>59</sup> MTV uutiset 22.7.2020. Kello 19.52





**Kuva 7:** Kuvakaappauksia polkupyöräilijän kuvaamista videoista, jotka ovat nähtävissä vielä MTV uutisten nettiartikkeleissa.<sup>60</sup>

Digitaalisten kuvien ja videoiden jakaminen verkkoon ei missään nimessä ole mikään uusi ilmiö. Tutkija Petri Saarikoski mainitsee "Sosiaalisen median lyhyt historia" -teoksessa, kuinka jo 2000-luvun alussa tapahtui merkittävä muutos digitaalisen kuvakulttuurin saralla, mikä vaikutti olennaisesti sosiaalisen median nousuun. Erityisesti vuonna 2004, kun digitaalisten kameroiden yleistyessä ja digitaalisten kuvien jakamiseen tarkoitettujen verkkopalveluiden suosion kasvaessa, digitaalisten kuvien jakaminen muuttui erittäin suosituksi. Kuvakulttuurin vallankumoukselle oli ominaista kuvien jakamisen helppous ja nopeus. Digitaaliseen kuvaamiseen innostuneiden ihmisten halu jakaa kuvia ystävien ja tuttavien kanssa kasvoi, ja tämä ilmiön yleistyminen edisti entisestään kuvien jakamista verkossa. Vaikka digitaalisia kuvia oli jaettu internetissä jo jonkin aikaa, niiden laajamittainen leviäminen ja arkistuminen tapahtui vasta digitaalisen kuvakulttuurin vallankumouksen myötä.<sup>61</sup>

Vuonna 2004 Mikrobitti-lehden päätoimittaja Otto Aalto pohdiskelee toukokuuisessa numerossa, millaista uutta teknologiaa käytettäisiinkään vuonna 2024. Hän pohtii, kuinka

<sup>60</sup> MTV uutist 22.7.2020. Kello 19.52. Ruuttukaappauksia sivulla olevasta videosta.

<sup>61</sup> Saarikoski et al. 2013, 48–52

jokaisen omat tekemiset tallennettaisiin langattomalla kameralla, joka olisi rintanapin kokoinen ja kuinka dokumentaatiosta tulisi pakkomielle ihmisille.<sup>62</sup> Kovin kauas Aalto ei ole 20 vuotta sitten veikannut, kun tässäkin tutkimuksessa tarkastelen melko pienellä kameralla kuvattuja videoita, melko pakkomielleisellä dokumentaarisella otteella.

Kaikki tarkastelemani videot ovat peräisin samalta kuvaajalta. Videot on toteutettu niin, että näemme välillä kuvan polkupyöräilijän kypärän etuosasta tai sitten polkupyörän ohjaustangosta. Valitettavasti en pysty tarkasti määrittelemään, milloin polkupyöräilijä on kuvannut nämä videot ja milloin hän on ladannut ne Twitteriin. Oletan että videot ovat kuvattu vuoden 2020 kesäkuukausina. Tätä tukee lehtien artikkelien samankaltaiset julkaisuajankohdat.

Jokaisessa videossa pyöräilijä ja auto tuntuvat olevan vaarallisesti lähellä kolaria, mutta lopulta törmäyksiä ei kuitenkaan tapahdu. Keskityn tarkastelemaan kielenkäyttöä ja näkyviä eleitä, joita pyöräilijä ja autoilijat mahdollisesti käyttävät tilanteissa.

Ensimmäisessä videossa pyöräilijä ja auto ovat melkein törmätä, ja pyöräilijä ilmaisee huolensa huutamalla kovalla äänellä "hei". Tässä vaiheessa viestintä ei vielä ole erityisen voimakasta. Toisessa videossa tilanne muuttuu, kun pyöräilijä huutaa autolle: "Hei, saatana! Osaatsä liikennesääntöjä? Vittu! Sulla on stop-merkki." Polkupyöräilijän ilmaisu on tässä vaiheessa selvästi aggressiivisempaa.

Kolmannessa videossa pyöräilijä osoittaa autoa kädellään, ilmaisten autoilijan tekemän virheen, ja sanoo samalla "Mitä vittua?". Neljännessä videossa pyöräilijä näyttää autolle ihmettelevää käsimerkkiä ja huudahtaa "Mitä vittua?". Viidennessä videossa polkupyöräilijä näyttää autolle hämmentyneen käsimerkin, kun auto on jälleen melkein törmätä häneen.

Kuudes video, joka on nähtävissä Iltalehden tekemässä artikkelissa, esittää tilanteen, jossa pyöräilijä pysähtyy auton eteen ja heilauttaa kädellään. Auto pysähtyy, ja pyöräilijä huomauttaa: "Tietsä, stop-merkillä pysähdytään, eikä ajeta pyöräilijän eteen pyörätien jatkeelle." Videolla autoilijan vastakommentit jäävät auton äänen peittoon, mutta tilanteesta poistuessaan autoilija saa vielä osakseen pyöräilijän huudahduksen: "stop-merkki". Tämä video on jatkoa toiselle videolle, jossa pyöräilijä huutaa ” "Hei, saatana! Osaatsä

---

<sup>62</sup> Saarikoski et al. 2013, 48. Aaltolan pohdinta on tutkimuksessani toissijainen lähde Sosiaalisen median lyhyt historia -teoksesta. En päässyt tarkastelemaan alkuperäistä lähdetä eli vuoden 2004 MikroBitti-lehteä.

liikennesääntöjä? Vittu! Sulla on stop-merkki." Polkupyöräilijä polkee kiinni auton ja puhuttelee samaa autoilijaa.

Videoiden perusteella voidaan havaita tilanteita, joissa kyseinen polkupyöräilijää ilmaisee tieraivoa, englanniksi ”road rage”. Tämä termi on yleistynyt käytössä kuvaamaan erilaisia vihan ilmaisuja ajon aikana, vaikka samankaltaisia tilanteita kutsutaan myös ”aggressiiviseksi ajamiseksi.” Viha- tai aggressiivinen ajokäyttäytyminen voi vaihdella lievistä vihan ilmaisuista, kuten liian lähellä toisen kuljettajan perässä ajamisesta, vakavampiin väkivallan muotoihin, kuten fyysiseen pahoinpitelyyn ja ajoneuvokuolemiin.<sup>63</sup>

Suomessa kuulee myös puhuttavan tuttavallisemmin rattiraivosta. Esimerkkinä ilmaisusta Ylen lyhyen verkkoartikkelin otsikko vuodelta 2024, *Rattiraivo on merkki empatian puutteesta – asiantuntija antaa vinkin, miten tilanteen saa rauhoitettua*.<sup>64</sup> Toinen esimerkki löytyy Iltasanomien verkkoartikkelista vuodelta 2015, jossa artikkelin ingressissä kerrotaan kuinka *rattiraivon kohtaaminen liikenteessä on monille tienkäyttäjille tuttu juttu*.<sup>65</sup>

Rattiraivo viittaa yleisesti autoihin liittyviin tilanteisiin, joissa kuljettaja menettää hermonsaa tai reagoi aggressiivisesti. Koska ilmiö voi kuitenkin koskea myös muita liikenteessä liikkuvia, kuten polkupyöräilijöitä tai kävelijöitä, käytänkin mieluummin termiä ”tieraivo”, joka on sovellettavissa laajemmin eri liikkujaryhmiin. Tällä tavoin voin paremmin kuvata sitä, kun liikenteessä ilmenee voimakkaita tunnereaktioita tai aggressiivista käyttäytymistä eri kulkuneuvojen välillä.

Mike Lloyd ja Jakub Mlynář käyvät läpi artikkelissaan *Hand-ling ‘Road Rage’: Embodiment in Conflict on the Move* käsien liikkeitä liikenteessä ja varsinkin tieraivon näkökulmasta. He väittävätkin, kuinka arkipäivän työmatkoillamme monet meistä ovat suoraan kokeneet tievihaa tai todistaneet sitä etäältä. Tutkijat painottavat että, jos me liikenteessä kulkijoina olemme olleet tarpeeksi onnekkaita välttämään sitä, olemme silti todennäköisesti tietoisia kyseistä ilmiöstä uutismedioiden kautta<sup>66</sup>. Tämä huomio vastaa hyvin omaa havaintoani, kun olen tutkinut videoita ja artikkeleita.

He jatkavat kuinka monet näistä uutisartikkeleista perustuvat videoihin, jotka ovat levinneet ”viraaleiksi” sosiaalisessa mediassa. Videoiden ja uutisartikkelin yhdistäminen ei

---

<sup>63</sup> Sharkin 2004, 191

<sup>64</sup> Yle.fi 11.2.2024

<sup>65</sup> Ilta-Sanomat, 22.7.2015

<sup>66</sup> Lloyd & Mlynář 2021, 1

todennäköisesti sisällä paljon sosiaalitieteellistä analyysia. Mutta silti ne edistävät tievihan laajempaa ymmärtämistä, joka taas auttaa ymmärtämään, että se ei enää rajoitu vain autonkuljettajiin. Heihin, jotka saattavat suuttua siitä, mitä heidän kanssaliikkujansa ovat tehneet julkisessa liikenteessä. Lyhyesti sanottuna, sillä ei ole väliä millä kulkuneuvolla liikutaan. Liikkuminen voi tapahtua kuorma-autoilla, busseilla, pyörillä, moottoripyörillä, hevosilla, skeittilautoilla, sähköpotkulaudoilla, yksipyörillä, mutta on todennäköistä, että vihaa voidaan löytää näistä kaikista liikkumisen muodoissa. Ja eikä tietenkään voi unohtaa jalankulkijoita, jotka yhtä hyvin voivat ilmaista tieraivoa muita liikkujia kohtaan <sup>67</sup>. Tällä analyysilla haluan korostaa, että tieraivo ei rajoitu pelkästään autoilijoiden ja ratin takana tapahtuvaan ilmiöön, vaan sitä esiintyy liikenteessä riippumatta siitä, millä kulkuneuvolla liikutaan. Tieraivo voi ilmetä monissa eri tilanteissa ja eri liikennevälineiden käyttäjien välillä.

Kim Joohyun, Park Sangkeun ja Lee Uichin avaavat artikkelissaan *Dashcam Witness: Video Sharing Motives and Privacy Concerns Across Different Nations* perusteita kojelautakameroiden videoiden jakamisen motiiveista ja yksityisyyden kysymyksistä eri maiden välillä. He pyrkivät ymmärtämään, miksi ja miten ihmiset jakavat näitä videoita eri kulttuurisissa ja lainsäädännöllisissä konteksteissa, sekä niitä ympäröiviä yksityisyyden haasteita. <sup>68</sup>

Ajoneuvon kojelautakamerat mahdollistavat korkealaatuisen jatkuvan tallennuksen ulkoisista näkymistä, jotka tarjoavat todistusaineistoa odottamattomissa liikenneonnettomuuksissa ja tapahtumissa. <sup>69</sup> Tutkijat tuovat artikkelissaan ilmi, kuinka kojelautakamerat ovat saaneet valtavan suosion maailmalla, mutta erityisesti Kiinassa, Koreassa ja Venäjällä, mahdollisesti liikenneturvallisuuden ja vakuutusasioiden takia. Kojelautakameravideoita jaetaan erilaisista onnettomuuksista ja liikenteen tapahtumista esimerkiksi sosiaalisen median kanaviin, kuten YouTubeen, Facebookiin ja Redditiin. <sup>70</sup>

Heidän analyysinsa Kiinassa, Koreassa ja Venäjällä jaettujen kojelautakameravideoin motiiveista paljastaa kaksi taustatekijää. Ensimmäisenä tutkijat nostavat esille vastavuoroisen altruismin, eli epäitsekään tai pyyteettömän toiminnan, yhdessä sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kanssa. Toisena motiivina korostuu rahalliset palkkiot videoiden

---

<sup>67</sup> Lloyd & Mlynář 2021, 1

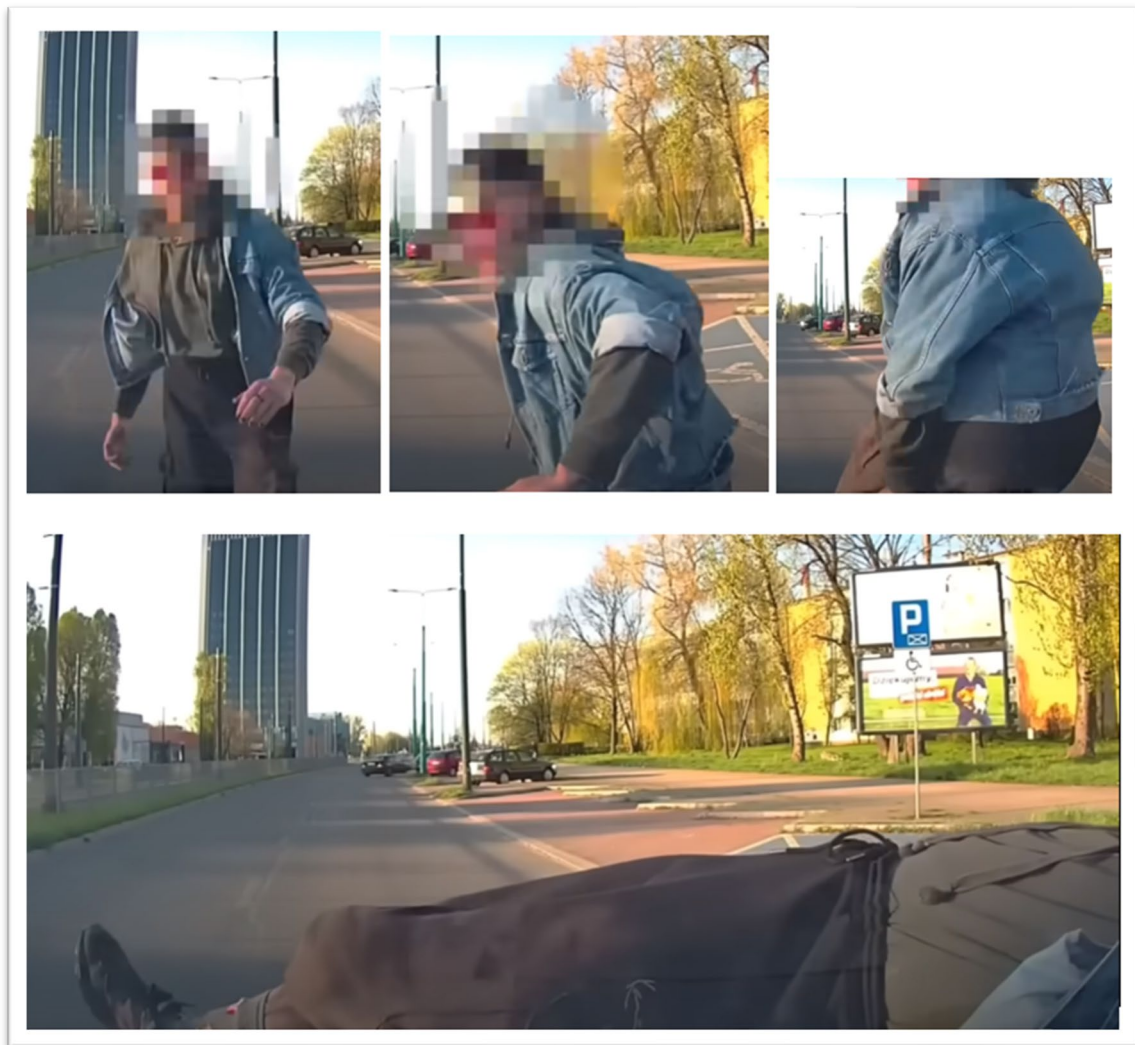
<sup>68</sup> Kim, Park & Lee 2020, 110425–110426

<sup>69</sup> Ibid

<sup>70</sup> Ibid

jakamiseen. Rahallisella palkkiolla viitataan tilanteisiin, kun toiset autoilijat tai muut liikenteen kulkijat yrittävät tehdä vakuutuspetoksia.<sup>71</sup>

YouTubesta löytyy valtavasti kojelauta kameralla kuvattuja videoita, joissa havainnollistetaan tätä kyseistä toimintaa. Esimerkiksi AVCH-kanava on julkaissut monia videoita, joihin on kerätty erilaisia tapahtumia, lähinnä kävelijöiden toimesta. Kävelijät seisovat keskellä tietä ja autoilijat hiljentävät vauhtia merkittävästi ja pysähtyvät. Tällöin tiellä seisvoja itse hyppää auton konepellille, esittäen ikään kuin häneen olisi törmätty, kuvan 8 mukaisesti.<sup>72</sup>



**Kuva 8.** Ruutukaappauskollaasi AVCH-kanavan videosta Insurance Scam Fails 2023 (Caught on Dashcam. Kuvissa näkyy kuinka tiellä seisova henkilö hyppää lähes pysähtyneen auton konepellille makaamaan, esittäen että auto olisi törmännyt häneen. Kyseinen kohta videossa alkaa kohdasta 2.02.

<sup>71</sup> Kim, Park & Lee 2020, 110434–110435

<sup>72</sup> YouTube, AVCH-kanava 14.9.2023

Tutkijat väittävät että, altruismi ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus ovat universaaleja motiiveja videoiden jakamiseen verkkoon.<sup>73</sup> Koen myös, että tutkimassani tapauksessa, polkupyöräilyvideoiden kuvannut polkupyöräilijän on jakanut videoita verkkoon sosiaalisen oikeidenmukaisuuden näkökulmasta, minkä hän myös tuo esiin verkkoartikkeleiden haastatteluissa. Rahallinen arvo hänellä on ollut tuskin motivaationa, mutta huomaan pohtivani, kuinka paljon samankaltaisuuksia polkupyöräilijän kuvaamissa videoissa on esimerkiksi näihin esittelemiini petosvideoihin.

Ensimmäisenä julkaistussa MTV Uutisten verkkoartikkelissa mainitaan, kuinka polkupyöräilijä on hankkinut kameran kuvatakseen vaarallisia kohtia liikenteessä ja hän haluaa myös havainnollistaa vaarallisia tapahtumia ajamalla tarkoituksella lähemmäs tilannetta, vaikka hän jo hyvän matkan päästä huomaisikin, että autolla ei ole aikomusta noudattaa väistämisvelvollisuutta.<sup>74</sup>

Myöhemmin julkaistussa MTV Uutisten verkkoartikkelissa, jossa on mukana 13 minuutin mittainen haastattelu, käydään läpi polkupyöräilijän kuvaamia videoita ja analysoidaan niitä. Pyöräliiton hallituksen jäsen Vellu Taskila mainitsee että jokaisessa videotilanteessa polkupyöräilijällä on etuajo-oikeus.<sup>75</sup>

Kun otan huomioon nämä seikat, niin voin todeta, että jos polkupyörävideot kuvannut polkupyöräilijä olisi esimerkiksi joutunut kyseisissä tilanteissa kolariin autoilijan kanssa, hän olisi voinut olla niin sanotusti oikeudellisesti ja rahallisesti voittava osapuoli.

### 2.3 Polkupyöräilijän motiivi

Polkupyöräily on ja on ollut keskustelua herättävä aihe. Tiina Männistö-Funk on tutkinut polkupyöräilyä ja hän mainitseekin kirjassaan *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines* kuinka polkupyöräily näkyikin viimeisimmässä kaupunkisuunnitelmissa ja poliittisissa puheenvuoroissa, varsinaiset pyöräilijät, sekä ryhmänä että yksilöinä, kokevat näkymättömyyttä, kun puhutaan ja keskustellaan liikennesuunnittelusta.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> Kim, Park & Lee 2020, 110434–110435

<sup>74</sup> MTV Uutiset, 22.07.2020, kello 06.07

<sup>75</sup> MTV Uutiset, 22.07.2020, kello 19.52

<sup>76</sup> Männistö-Funk 2018, 2

Esimerkiksi Polkupyöräilijä kertoo MTV uutisten ensimmäisessä artikkelissa, että hän alkoi julkaista videomateriaali pyöräilijälle vaarallisista liikennejärjestelyistä, jotta tähän asiaan kiinnitettäisiin huomiota. Havainnollistaakseen näitä vaarallisia tapahtumia, pyöräilijä ajaa tarkoituksenmukaisesti lähemmäs kyseisiä tilanteita. Vaikkakin hän näkisi jo hyvän matkan päästä, ettei autolla ja autoilijalla ole aikomustakaan noudattaa väistämisvelvoitettaan.<sup>77</sup>

Harri Jalonen väittää, että ensimmäinen osa sosiaalisen median kohun anatomiasa on se kuinka negatiivisen informaation ja kielteisen kokemuksen jakamiseen tarvitaan jonkinlainen motiivi. Yhteisen negatiivisen tuntemuksen muodostumiseen tarvitaan, että joillakin henkilöillä on tiedostettu tai tiedostamaton syy, eli motiivi jakaa kielteiseksi koettuja asioita.<sup>78</sup>

Voidaankin ajatella, että polkupyöräilijän motiivi on tuoda ilmi vaarallisia liikennejärjestelyitä ja hänen kokemuksensa ovat hänen tulkintansa mukaan kielteisiä. Tämän voin todeta esimerkiksi polkupyöräilijän sanallisilla reaktioilla hänen kuvaamillaan videoillaan.

Etelä-Korealaisten tutkijoiden mukaan yksi motiivi jakaa kuvattuja liikennevideoita on ennen kaikkea nostaa sosiaalista oikeidenmukaisuutta<sup>79</sup>. Koen myös, kuinka polkupyöräilijä on halunnut nostaa näitä kielteisesti koettuja asioista liikenteessä alleviivatakseen tätä sosiaalista oikeiden mukaisuutta, josta polkupyöräilijät eivät välttämättä nauti liikenteessä, kun heitä verrataan muihin liikenteen käyttäjiin.

---

<sup>77</sup> MTV Uutiset, 22.07.2020, kello 06.07

<sup>78</sup> Jalonen 2014, 154–155

<sup>79</sup> Kim, Park & Lee 2020, 110426

### 3 Verkkokeskustelu

Karkeasti määriteltynä verkkokeskustelu on tekstimuotoisten viestien lähettelyä. Se tapahtuu verkkoympäristössä vähintään kahden henkilön kanssa. Ja nämä henkilöt ovat yleensä ihmisiä, jotka välittävät viestejä vastaamaan toistensa kysymyksiin tukeakseen toisiaan, vastaamaan toistensa kysymyksiin tai jopa ärsyttämään muita. Mutta täytyy ottaa huomioon, että videot ja kuvat ovat myös verkkokeskustelua, jolloin tekstisisällön rooli onkin auttaa viestin selittämisessä tai täydentämisessä. Teksti toimii pikemminkin kuvan tai videon jatkeena.<sup>80</sup>

Verkkokeskustelut mahdollistavat sen, että mediaa ei pelkästään kuluteta, vaan toimitaan aktiivisesti ja ilmaistaan omia mielipiteitä. Globaalissa internetissä kuka vain voi julkaista omia mielipiteitään ja vielä omalla nimellään<sup>81</sup>.

Tutkija Jaakko Suominen avaa verkkokeskustelun historiaa kirjan johdannossa *Digitaalisia Kohtaamisia – Verkkokeskustelut BBS-purkeista sosiaaliseen mediaan*. Hän nostaa esiin, että digitaalista kommunikaatiota, viestintää ja keskusteluja on käyty jo vuosikymmeniä tietokoneiden avulla. Esimerkiksi sähköpostia ja vastaavia palveluita kehitettiin jo 1960–1970-luvuilla. 80- ja 90-luvuilla tietokoneharrastajat käyttivät laajalti purkkeja, eli bulletin board systemeja, tiedostojen latailuun ja keskustelemiseen. Nämä purkit toimivat käytännössä varhaisina online-foorumeina, missä käyttäjät saattoivat jakaa ajatuksiaan, tiedostojaan ja kommunikoida keskenään. Kun internet alkoi yleistyä 90-luvun jälkipuoliskolla, huomio siirtyi myös laajemmin tietokonevälitteiseen keskusteluun.<sup>82</sup>

Tämä avasi ovia uusille verkkokeskustelufoorumeille ja sosiaalisen median alustoille, jotka ovat sittemmin muokanneet merkittävästi tapaamme kommunikoida ja jakaa tietoa verkossa.

Suominen mainitsee, että Helsingin Sanomat aloittivat 1990-luvun puolivälissä julkaisemaan Tieto&Kone-palstaa. Toimittaja Johanna Korhonen kertoi maaliskuussa 1997 silloisia verkkokeskustelun ongelmia:

Onko demokratiaa se, että kansalainen voi vapaasti ja kenenkään estämättä verkossa pilkata toisia kansalaisia näiden mielipiteitä, heitellä väitteitä niitä

---

<sup>80</sup> Saarikoski, Suominen & Vaahensalo 2019, 16–22

<sup>81</sup> Hakala & Vesa 2013, 238

<sup>82</sup> Saarikoski, Suominen & Vaahensalo 2019, 23



mitenkään perustelematta ja höpistä missä tahansa yhteydessä mitä ikinä mieleen juolahtaa?

Politiikantutkijoita ja muita oppineita verkkodemokratian ystäviä kuunnellessa mieleen hiipii väliin epäily. Vaikka tietäisi, että teknisesti suunnilleen kaikki on mahdollista, ja uskoisi, että tahtoakin riittää, verkkodemokratian eteen voivat vielä noista hyvin arkiset esteet.

Jotta verkossa voitaisiin edistää demokratiaa ja sen ensimmäistä edellytystä, keskustelua, meidän kansalaisten tulisi oppia käyttäytymään myös verkossa normaalin inhimillisen vuorovaikutuksen sääntöjen mukaan.

Toistaiseksi verkon keskustelukulttuuri on ainakin osittain sangen kehittymätöntä. Esimerkiksi keskusteluryhmissä käytävä kieli on usein tavattoman rumaa. Monet keskustelijat pyrkivät parhaansa mukaan nolaamaan ja halventamaan muita. Väitteitä heitellään sen kummemmin perustelematta. Itse keskustelunaihe voi hukkuu kummallisen kärhämöinnin alle.

Kun ihminen istuu omissa huoneessa oman tietokoneen ääressä, häneltä voi jossakin tapauksessa kadota taju normaalin inhimillisen vuorovaikutuksen ehdoista: kohteliaisuudesta, suvaitsevaisuudesta, kyvystä olla eri mieltä sivistyneesti ja ystävällisesti.<sup>83</sup>



Kuva 9. Kuva Helsingin Sanomien näköislehden sivulta, jossa on Johanna Korhosen kirjoitus. Kuva on ruuttukaappaus Helsingin Sanomien Aikakone-palvelusta, jossa rekisteröimällä voi lukea ja katsoa Helsingin Sanomien ja Päivälehdien paperilehdet vuosilta 1889–1997.

<sup>83</sup> Helsingin Sanomat 7.3.1997

Suominen kiteyttää hyvin sen, miksi itse halusin myös sisällyttää Korhosen tekstin osaksi omaa tutkielmaani. Parinkymmenen vuoden jälkeenkin verkkokeskusteluiden pinnallisuus ja riidanhakuisuus ovat yhtä laajalti levinneitä kuin 90-luvun loppupuoliskolla<sup>84</sup>. Vaikka teknologia ja verkkoalustat ovat kehittyneet, useat verkkokeskustelukulttuuriin liittyvät haasteet ovat edelleen meidän arkipäiväämme.

Suominen jatkaa ja mainitsee ettei vihapuheen määrä kaikesta verkkokeskustelusta ole lisääntynyt, mutta kun verkkokeskusteluja tarkastellaan, keskitytään vain sen kielteisiin seikkoihin. Vaikka verkkokeskustelujen positiiviset ja myönteiset puolet tunnustetaan, keskusteluja käytetään kiusaamiseen ja vihanlietsontaan.<sup>85</sup>

Ali Sallom, Aalto-yliopiston väitöskirjatutkija, mainitsee vuonna 2023 kirjoittamassaan blogitekstissään, kuinka Suomi on yhä jakautuneempi kansakunta. Kun eri näkemyksiä edustavien yksilöiden tai ryhmien välinen viestintä muuttuu kireäksi tai vähenee, ilmenee ilmiö, jota kutsutaan polarisaatioksi<sup>86</sup>.

Yle on myös haastatellut Ali Salloumia artikkelissaan vuonna 2024. Artikkelissa määritellään polarisaatio seuraavasti. Kun näkemykset tietyistä asioista jakautuvat ääripäihin ja muodostavat täysin vastakkaisia kantoja, puhumme polarisaatiosta. Tämä ilmiö voi johtaa kuplautumiseen. Tällä termillä viitataan tilanteeseen, jossa ihmiset kohtaavat sosiaalisessa mediassa ja verkkokeskusteluissa pääasiassa sellaisia näkökulmia ja mielipiteitä, jotka vahvistavat heidän omia ennakkokäsityksiään. Kun yksilöt altistuvat jatkuvasti vain samanmielisille ajatuksille, se saattaa rajoittaa mahdollisuutta laajentaa näkökulmaa ja löytää yhteistä ymmärrystä erilaisten näkemysten välillä.<sup>87</sup>

Samassa Ylen artikkelissa mainitaan myös miten erilaiset mielipiteet ovat luonnollisia ja kuuluvat demokratiaan. Pahimmillaan kuitenkin eri kupliin jumittaminen voi johtaa *me vastaan te* -ajatteluun.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> Saarikoski, Suominen & Vaahensalo 2019, 23–24

<sup>85</sup> Saarikoski, Suominen & Vaahensalo 2019, 26–27

<sup>86</sup> Ali Sallomin blogipostaus 5.9.2023

<sup>87</sup> Yle Hyvin Sanottu 24.1.2024

<sup>88</sup> Ibid

Polkupyöräilijä, joka kuvasi pyöräilyvideot, on todellakin saanut aikaan keskustelua eri verkkoalustoilla. Seuraavaksi tulen tarkastelemaan kolmea tutkimaani verkkokeskustelun alustaa ja niissä käytyä keskustelua ja kommentointia. Vertailen alustoja ja avaan niiden eroavaisuuksia ja yhteisiä piirteitä niin tekstin kuin taulukonkin avulla. Käsittelen muun muassa sitä, voiko kommentteja kirjoittaa anonymisti, vaatiiko palveluun rekisteröitymisen kirjoittaakseen ja nähdäkseen keskustelua ja kommentteja. Lisäksi vertailen, miten kommentteja voi alustoilla järjestää ja onko siellä mahdollisuus vertaiskommentointiin. Pohdin myös, miten moderointi on toteutettu ja kuinka pitkään keskustelua voi kyseisellä alustalla käydä. Tällä vertailulla pyrin siihen, että se mahdollistaa hahmottamaan eri alustojen ominaisuuksia ja niiden vaikutusta käytävään keskusteluun ja kommentointiin.

Tutkimani verkkokeskustelut tarjoavat havainnollisen esimerkin siitä, kuinka polkupyöräilyn ja autoilun välinen vastakkainasettelu herättää voimakkaita tunteita puolesta ja vastaan. Kommentit ja keskustelut olivat äärimmäisen polarisoituneita, mikä heijastaa syvälle juurtunutta konfliktia erityisesti näiden kahden liikennemuodon välillä. Verkkokeskusteluissa toisia ihmisryhmiä ja eri liikennemuotojen käyttäjiä halvennettiin ja pilkattiin suruttomasti.

Lisäksi valitettavasti huomasin kuinka väkivallan uhka ja jopa väkivallan teot toisia kohtaan kumpusivat näistä keskusteluista. Tällä pyrin osoittamaan, että kyseessä ei ole ainoastaan käytännönläheinen liikenneturvallisuuskeskustelu, vaan syvempi yhteiskunnallinen ilmiö, joka heijastaa ihmisten asenteita, arvoja ja jopa identiteettiä liittyviä näkemyksiä. Tällainen polarisaatio ja aggressiivisuus varmasti vaikeuttavat rakentavaa keskustelua ja yhteistyötä eri liikennemuotojen välillä. Tämä kaikki korostaa tarvetta rakentaa siltoja ja meidän tulisikin edistää vastavuoroista ymmärrystä eri näkökulmien välillä. Tampereen kaupungin pyöräilyliikenteen kehittämissuunnitelmassa mainitaankin, kuinka yksi tavoitteista on myös parantaa pyöräilyn imagoa viestinnällä ja markkinoinnilla, korostaen liikuntamuodon mahdollisuuksia ja hyötyjä.<sup>89</sup>

### 3.1 Verkkokeskustelu ympäristöt

Reddit on perustettu vuonna 2005 ja se onkin yksi 2010-luvun käytetyimmistä verkkosivustoista<sup>90</sup>. Reddittiä ja verkkovihaa tutkinut Adrienne Massanari määrittelee palvelun seuraavasti, Reddit on nimettömään käyttöön perustuva sosiaalisen median alusta.

---

<sup>89</sup> Tampereen pyöräilyliikenteen kehittämissuunnitelma 2030 12.9.2022

<sup>90</sup> Suominen, Saarikoski & Vaahensalo 2019, 190

Redditin avoimen lähdekoodin luonne mahdollistaa kenelle tahansa yhteisön ja keskustelualueiden (subreddit) luomisen ja hallinnoinnin omasta kiinnostuksen kohteestaan. Jäsenet voivat muokata etusivujaan tilaamalla subredditteja ja äänestämällä materiaalia ylös tai alas. Hän mainitsee Redditin keskustelukulttuurin heijastelevan paljolti valkoisen, cis-sukupuolisen heteromiehen huumoria ja arvomaailmaa.<sup>91</sup>

Redditissä keskustelualueiden moderointi tapahtuu vapaaehtoisten voimin. Keskustelualueiden ylläpitäjät määrittelevät säännöt. Alustaa kokonaisuudessaan moderoidaan automaation avulla ja koulutettujen ammattilaisten toimesta.<sup>92</sup>

*Funetista Facebookiin: Internetin kulttuurihistoria* -kirjassa Facebook määritellään seuraavasti: Facebook on Mark Zuckerbergin perustama sosiaalisen verkostoitumisen palvelu verkossa ja se on saavuttanut Suomessa suosiota erityisesti nuorten aikuisten keskuudessa kesästä 2007 lähtien.<sup>93</sup> Datareportal-sivuston mukaan vuonna 2023 Suomessa oli 2,4 miljoonaa Facebookin käyttäjää.<sup>94</sup>

Olen itse käyttänyt Facebookia vuosia ja sen vuoksi koen pystyväni määrittelemään sen tutkielmassani omien kokemuksieni pohjalta. Facebookissa on mahdollista luoda oma profiili, lisätä muita käyttäjiä ystävikseen ja jakaa erilaisia sisältöjä, kuten kuvia, videoita ja omia tekstimuotoisia päivityksiä.

Päivityksen ilmestyvät jokaisen henkilökohtaiseen uutisvirtänäkymään, joka näyttää käyttäjälle ajankohtaiset päivitykset heidän seuraamiltaan henkilöiltä ja yrityksiltä. Myös Iltalehdellä on oma profiili Facebookissa. Lehti julkaisee nettiartikkeliensa uutislinkit omina päivityksinään, jotka näyttäytyvät käyttäjille kuvan 10. mukaisesti. Jokainen Facebookiin rekisteröitynyt käyttäjä voi kommentoisa julkaisuja. Iltalehden Facebook-päivityksiä ja niiden keskusteluja voi lukea ja tarkastella myös ilman rekisteröintiä palveluun.

---

<sup>91</sup> Massanari 2019, 20

<sup>92</sup> Vaahensalo 2021, 7

<sup>93</sup> Saarikoski et al. 2009, 316

<sup>94</sup> Datareportal 13.2.2023



**Kuva 10.** Ruutukaappaus Iltalehden Facebookin "seinältä".

Ilta-sanomat.fi on suomalainen uutissivusto. Yle News Labin vuoden 2022 Uutisarvostukset raportissa Ilta-Sanomien verkkosivusto oli kolmanneksi tärkein uutislähde suomalaisille.<sup>95</sup>

Joidenkin uutisartikkelien sivun lopussa voi käydä keskustelua artikkelin aiheesta.

Kommentointia varten täytyy kuitenkin luoda tunnukset.

Vuonna 2014 julkaistuissa Ilta-Sanomien keskustelu- ja kommentointisäännöissä mainitaan, että toimitus tarkistaa kaikki viestit ennen niiden julkaisua. Tällä pyritään siihen, että keskustelu pysyisi asiallisena. Keskustelualustan kommentteja päivitetään maanantaista perjantaihin kello 8–23 välisenä aikana. Viikonlippuna aika on hieman lyhyempi, kello 9–22. Ilta-Sanomien pyrkivät julkaisemaan viestit mahdollisimman pian sen jälkeen kun kommentoijat ovat lähettäneet ne palveluun. Pääsääntöisesti artikkeleita voi kommentoida 24 tunnin ajan artikkelin julkaisuajankohdasta. Iltasanomat voivat kuitenkin sulkea keskustelun myös aikaisemmin tai jättää kommentointimahdollisuuden kokonaan avaamatta.<sup>96</sup>

<sup>95</sup> Müller 9.12.2022

<sup>96</sup> Iltasanomat.fi 19.2.2014

Iltasanomien keskustelupalstalla ja Redditissä kommentoijat piiloutuvat nimimerkkien taakse. Voisi olettaa, että tämä mahdollistaa rajumpaa keskustelua aiheesta, ilman pelkoa kommentoijan tunnistamisesta.

Sen sijaan Facebookissa keskustelu käydään omalla nimellä, mikä lisää keskustelijoiden vastuuta omista kommenteistaan. Tämä voisi olettaa vaikuttavan siihen, että keskustelun sävy ja luonne olisivat maltillisempia, sillä osallistujat ovat varmasti tietoisia siitä, että heidän kommenttinsa ovat julkisia ja näin ollen liittyvät heidän henkilökohtaiseen profiiliinsa.

Elina Vaahensalo on *Samanlaista toiseuttamista, erilaisia toisia* -artikkelissaan tutkinut ja tunnistanut erilaisia toiseutuvan verkkokeskustelun muotoja. Aineistonaan hän on käyttänyt kolmea eri verkkokeskustelualustaa, Tumbluria, Redditä ja Ylilautaa.<sup>97</sup> Itselläni on aineistona myös Reddit-palvelun verkkokeskustelua, mutta Ilta-Sanomien artikkelin kommenttiketju ja Facebook-keskustelu Iltalehden artikkelista poikkeavat hieman Vaahensalon aineistosta.

Hän on artikkelissaan taulukoittanut aineistonsa. Käytän Vaahensalon luomaa jaottelutapaa ja taulukko myös oman aineistoni tarkasteluun. Oma taulukkoni on nähtävissä seuraavalla sivulla.

---

<sup>97</sup> Vaahensalo 2021, 1

**Taulukko 1.** Tarkastelemiemi verkkokeskustelualustojen ominaispiirteet taulukoituna ja suhteutettuna toistensa kanssa.

Keskustelualusta	Iltaanomien artikkelin keskustelu	Reddit-keskustelu	Facebook-keskustelu Iltalehden artikkelista
Anonymiteetti	Käyttäjät kommentoivat valitsemillaan nimimerkeillä. Nimimerkin kanssa ei näy kuvaa.	Käyttäjät kommentoivat valitsemillaan nimimerkeillä. Osa keskustelijoista käyttää Reddit-palvelun avatar-kuvaa ja ovat lisänneet lyhyen infotekstin itsestään.	Käyttäjät kommentoivat omilla nimillään ja valitsemallaan profiilikuvalla.
Käyttäjien rekisteröinti	Keskusteluun täytyy olla rekisteröitynyt käyttäjä.	Keskusteluun täytyy olla rekisteröitynyt käyttäjä.	Keskusteluun täytyy olla rekisteröitynyt käyttäjä.
Julkisuus	Sisältö on julkista ja kaikki pystyvät lukemaan kommentteja, myös rekisteröitymättömät lukijat.	Sisältö on julkista ja kaikki pystyvät lukemaan kommentteja, myös rekisteröitymättömät lukijat.	Sisältö on julkista ja kaikki pystyvät lukemaan kommentteja, myös rekisteröitymättömät lukijat.
Vuorovaikutuksen muoto ja sisällön järjestyminen	Kommentit voi järjestää julkaisuajankohdan, uusin tai vanhin ja suosion mukaan.	Kommentit voi järjestää monella eri tapaa, esimerkiksi julkaisuajankohdan tai suosion mukaan.	Kommentit voi järjestää julkaisuajankohdan, uusimman ensiksi, tai osuvimman mukaan.
Sisällölle annettu vertaispalaute	Kommentille voi antaa "Hyvin sanottu -peukun".	Kommentille voi antaa ylänuolen tai alanuolen.	Kommentille voi antaa yhden seitsemästä Facebookin reaktiosta. Tykkää, ihastu, läheisyys, haha, vau, surullinen tai vihainen.
Kommentoinnin aikaraja	Komentoida vain rajatun aikaa. Kommentointi on suljettu nykyisessä artikkelissa.	Ei aikarajaa kommentoinnille.	Ei aikarajaa kommentoinnille.
Asiattoman sisällön raportointi mahdollisuus	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Moderointi	Kyllä	Kyllä	Ei

### 3.2 Verkkokeskustelukommenttien kategorisointi

Kun analysoin verkkokeskusteluja, jaoin niiden sisällön neljään eri kategoriaan. Tarkoitukseni oli saada selville, mitkä näistä kategorioista olivat enemmistössä ja mitkä vähemmistössä keskusteluissa. Ensimmäiseen kategoriaan sijoitin ne viestit, joissa vahvistettiin autoilua ja samalla kritisoitiin pyöräilyä ja erityisesti pyöräilijää, joka oli kuvannut videot. Toiseen kategoriaan kuuluivat viestit, joissa puolustettiin pyöräilyä samalla kun kritisoitiin autoilua ja autoilijoita.

Kolmanteen kategoriaan laitoin viestit, joissa kanta jäi epäselväksi, mutta pysyttiin kuitenkin aiheessa. Neljänteen kategoriaan laitoin ne viestit, jotka eivät liittyneet kommentoitavaan aiheeseen mitenkään. Näitä off-topic, kommentteja oli tarkastelemisani verkkokeskusteluissa yllättävän vähän. Off-topic käsitteellä viitataan verkkokeskustelujen viesteihin, jotka eivät liity mitenkään keskustelun aiheeseen.<sup>98</sup>

Ensimmäisenä tarkastelen Iltasanomien artikkelin keskustelua omassa kommentointiketjussaan, joka on herättänyt runsaasti huomiota. Kommentteja on kertynyt vaikuttava määrä, yhteensä 331 kappaletta. Keskustelualueella on tarjolla kolme erilaista järjestelytapaa: uusin ensin, vanhin ensin ja suosituin ensin. Lisäksi käyttäjillä on mahdollisuus osoittaa tykkäyksensä kommentteihin.

Artikkeli on julkaistu 22.7.2020 kello 18.09, ja ensimmäinen kommentti on saapunut vain neljä minuuttia myöhemmin, kello 18.13. Viimeisin kommentti on puolestaan kirjoitettu samana päivänä kello 21.26. On huomionarvoista, että kommentointi on tapahtunut nimimerkeillä, mikä antaa keskustelijoille vapauden ilmaista mielipiteensä anonyymisti.

Analyysissäni havaitsemani trendit ovat selkeitä, autoilua puoltavat kommentit ovat vallitsevassa asemassa, muodostaen huomattavan 75 prosentin osuuden kaikista kommentteista. Toisaalta pyöräilyä puoltavat kommentit jäävät selvään vähemmistöön vain 16 prosentin osuudella. Tällainen selvä jako näiden kahden näkökulman välillä kertoo siitä, että keskustelussa on vallalla vahvoja mielipiteitä autoilun eduksi.

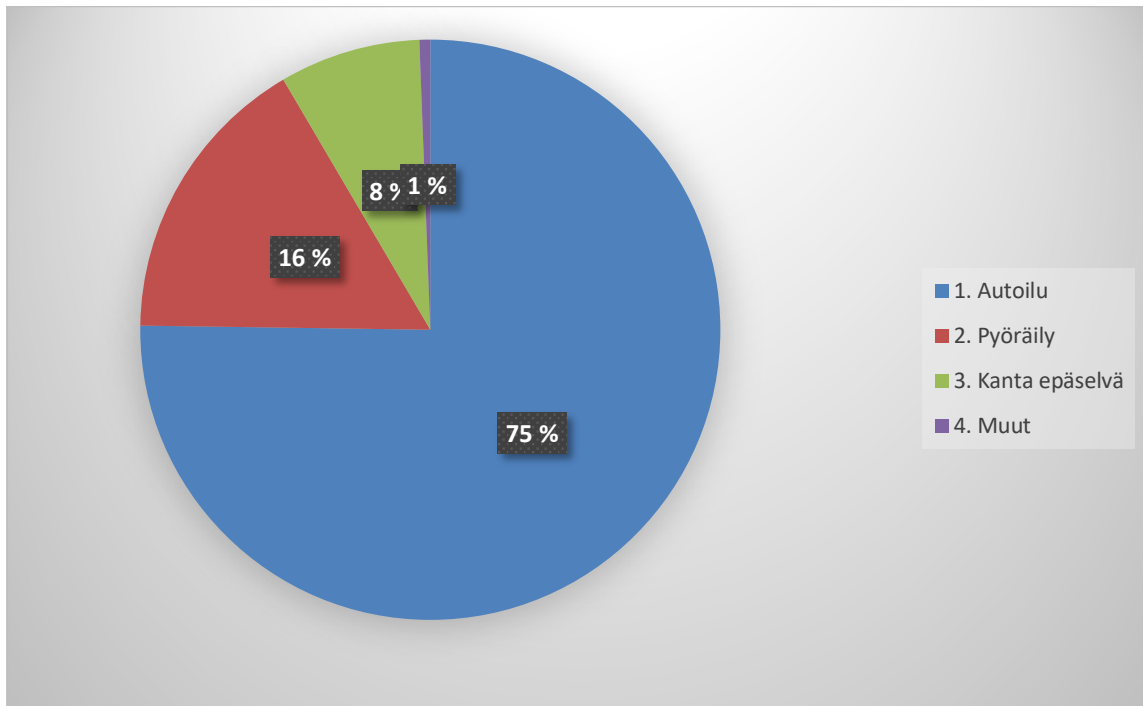
Mielenkiintoista on myös se, että off-topic viestit, jotka eivät liittyneet aiheeseen millään tavalla, ovat äärimmäisen harvinaisia, muodostaen vain yhden prosentin kaikista kommentteista. Tämä osoittaa keskustelun yleisen kurinalaisuuden ja keskittymisen

---

<sup>98</sup> Chandler & Munday 2016, verkkosanakirja



pääaiheeseen. Kokonaisuutena tällainen kommenttien jakautuminen antaa kuvan siitä, että autoilua puolustavat näkemykset ovat vahvasti edustettuina tässä keskusteluympäristössä.

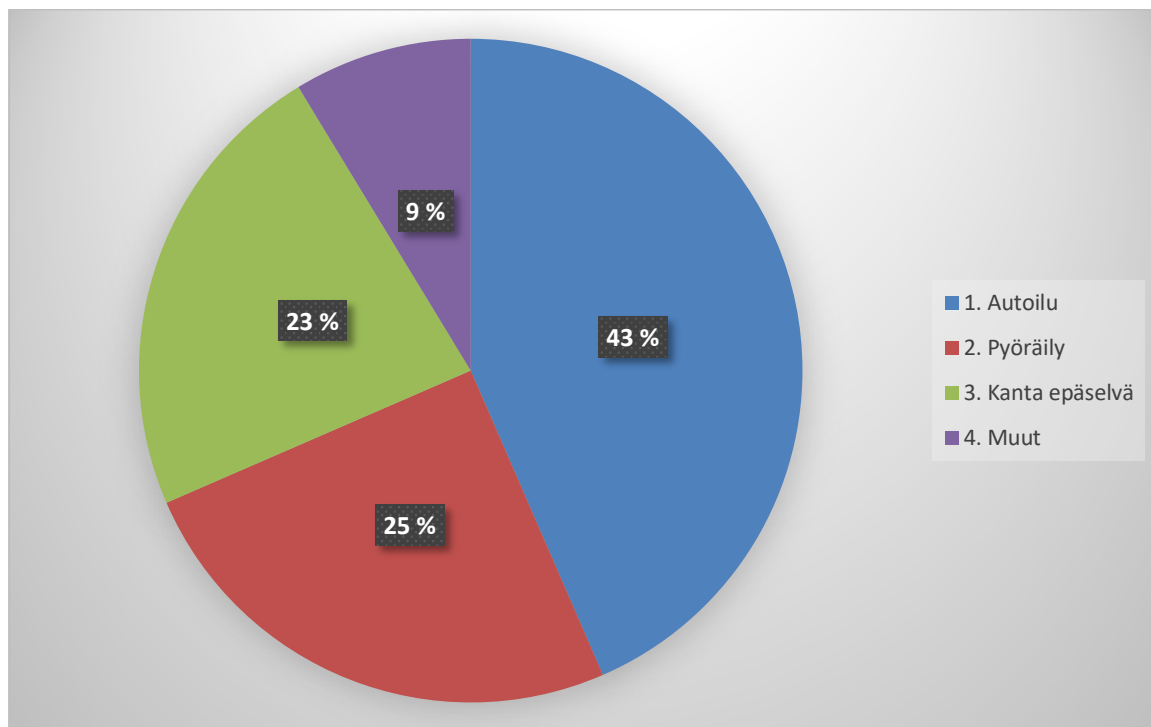


**Kaavio 2.** Suurin osa Iltasanomien kommenttikentän kommentteista oli autoilua puolustavia, pyöräilyä ja pyöräilijää kritisoivia.

Seuraavaksi syvennyin Reddit-palvelussa käytyyn keskusteluun, jossa keskipisteenä toimi MTV uutisten artikkeli aiheesta. Kommentteja kertyi yhteensä 188 kappaletta, vaikka osa niistä onkin jo poistunut näkyvistä. Lisäksi en enää tarkastellut kolmannen tason alakommentteja tiettyihin kommentteihin, vaan keskityin ensimmäisen ja toisen tason kommentteihin. Keskustelu Redditissä käynnistyi 23.7.2020 kello 4.08, ja ensimmäinen kommentti oli nähtävissä kello 4.39, vaikka se ei enää ole saatavilla. Myöskään viimeisin kommentti ei ole enää nähtävissä, mutta jäljellä on vielä aikaleima. Viesti on jätetty kello 15.21. Kävin läpi yhteensä 92 kommenttia.

Redditissä keskustelu jakautui tasaisemmin kuin aiemmin käsittelemässäni keskustelualustassa. Autoilua puoltavat kommentit olivat edelleen enemmistössä, muodostaen 45 prosenttia kaikista kommentteista. Mielenkiintoista kuitenkin on, että pyöräilyä puoltavia kommentteja oli melkein yhtä paljon niiden kommenttien kanssa, joiden kanta jäi epäselväksi. Pyöräilyä tukevien kommenttien osuus oli 25 prosenttia, kun taas epäselvien kantojen osuus oli 23 prosenttia viesteistä.

Lisäksi on huomionarvoista, että off-topic viestit olivat tässä verkkokeskustelualustassa merkittävämpi ilmiö verrattuna edelliseen. Näiden viestien osuus oli yhdeksän prosenttia kaikista kommenteista. Tämä voi viitata siihen, että Redditissä keskustelu saattaa olla hieman vapaamuotoisempaa ja sallivampaa aiheiden hajautumiselle.

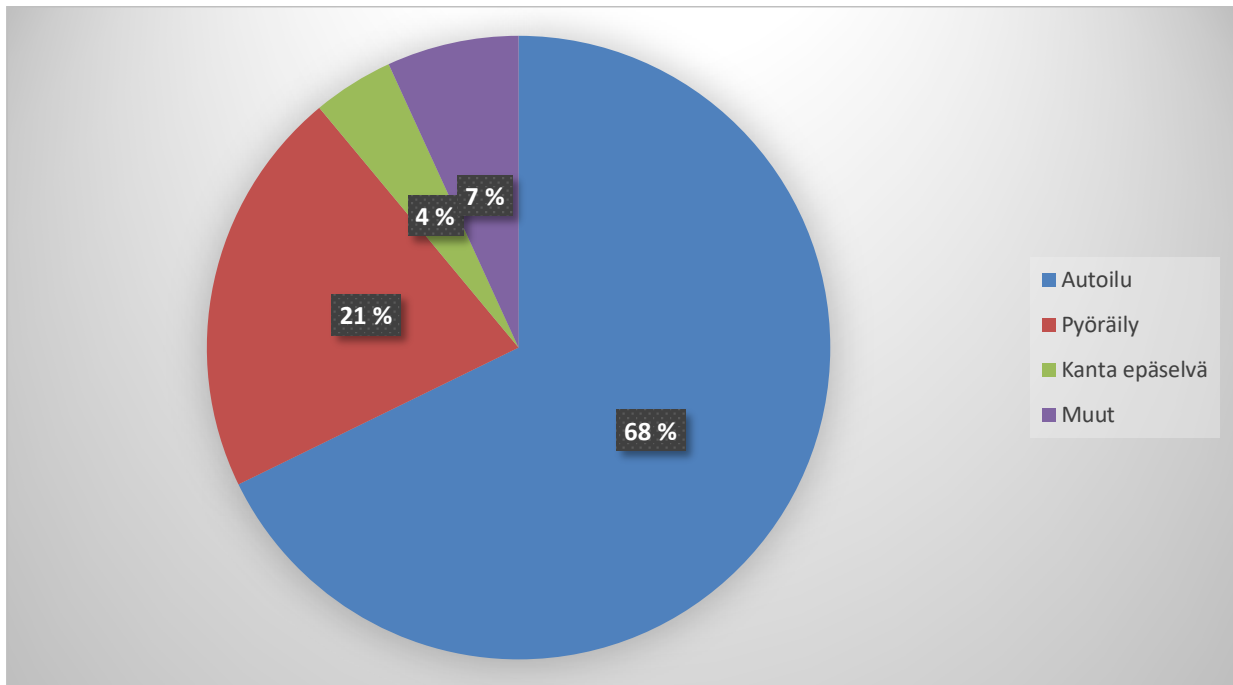


**Kaavio 3.** Reddit-palvelun kommenteissa oli nähtävissä suurempaa hajontaa mielipiteissä, mutta autoilu, pyöräilyn kritisoiminen ja pyöräilijän kritisoiminen oli silti enemmistössä.

Viimeisenä tarkastelin Iltalehden Facebook-seinälle linkitettyä uutisen kommentointia. Kommentteja keskustelussa oli peräti 711 kappaletta, joista kävin läpi suuren otannan, yhteensä 453 kappaletta. Tällaisen laajan otannan avulla sain kattavan käsityksen siitä, miten keskustelun kommentit jakautuivat kokonaisuudessaan. Iltalehti jakoi uutisensa Facebook-sivuilleen keskiviikkona 22. heinäkuuta 2020 kello 10.35, ja ensimmäinen kommentti julkaisuun tuli samana päivänä kello 10.38. Viimeinen kommentti puolestaan saapui torstaina 30. heinäkuuta 2020 kello 20.34.

Tällä alustalla keskustelu oli hyvin samankaltaista kuin Iltalehden omassa keskustelussa. Autoilua puoltavat kommentit muodostivat selvän enemmistön 68 prosentin osuudella, kun taas pyöräilyä tukevat kommentit jäivät selkeästi vähemmistöön, vain 21 prosentin osuudella. Mielenkiintoista oli kuitenkin huomata, että tällä kertaa muut, eli off-topic-viestit, olivat

enemmistönä verrattuna "kanta epäselvä" -viesteihin. Tämä voi viitata siihen, että keskustelijat olivat ehkä taipuvaisempia poikkeamaan aiheesta tai ilmaisemaan muita mielipiteitä, jotka eivät suoraan liittyneet autoiluun tai pyöräilyyn.



**Kaavio 4.** Facebookin kommentteissa autoilua puoltavat kommentit olivat suuressa enemmistössä.

Tarkastellessani kolmea eri verkkokeskustelualustaa, huomasin, että autoilua puolustavat kommentit ja pyöräilyä kritisoivat näkökulmat olivat vallitsevassa asemassa kaikissa kolmessa keskustelussa. Tämä trendi oli selvästi havaittavissa sekä Iltasanomien että Redditin keskusteluissa. Kuitenkin Redditissä, ainoassa alustassa, joka antoi tietoa poistetuista kommentteista, autoilua puoltavien kommenttien määrä ei ylittänyt 50 prosenttia kaikista kommentteista. Vaikka tämä voi antaa vaikutelman tasaisemmasta jakautumisesta eri näkökulmien välillä, autoilua puolustavat kommentit olivat silti enemmistönä.

Vaikka pyöräilyä puoltavat kommentit olivatkin vähemmistössä kaikissa keskusteluissa, niitä oli silti merkittävästi läsnä, erityisesti Iltalehden Facebook-seinällä, jossa ne muodostivat 21 prosenttia kaikista käymistäni kommentteista. Tämä viittaa siihen, että pyöräilyllä on kannattajia ja puolustajia, jotka ovat valmiita ilmaisemaan näkemyksiään julkisesti, vaikka heidän äänensä ja mielipiteensä saattavatkin jäädä vähemmistöön verrattuna autoilua puolustaviin kommentteihin.

Haluan tuoda myös esille sen seikan, kuinka saman tyyppisiä kommentoijien prosentit ovat, kun niitä verrataan edellisessä luvussa esittämiini lukuihin liikenne- ja viestintäviraston kulkutapaosuuksiin valtakunnallisesti ja eri alueilla. Tämä varsinkin kun verrataan autoilijoiden osuuksia kommenteissa ja kulkutapaosuukissa.

Suomalaisten matkustustottumuksiin ei ole tullut merkittäviä muutoksia, kun tarkastellaan eri kulkutapojen osuuksia päivittäisistä matkoista. Edelleen noin 60 % matkoista tehdään henkilöautoilla, kun taas kävellen tai pyöräillen matkustetaan noin 30 % matkoista. Joukkoliikenteen osuus on noin 9 % ja jäljelle jäävät loput matkat tehdään muilla kulkutavoilla. Henkilöautomatkustuksen osuus matkasuoritteesta on vähentynyt, kun joukkoliikenteen osuus on kasvanut. Henkilöauton osuus on laskenut alle 80 %:n ja joukkoliikenteen osuus on noussut yli 15 %:n. Kävelyn ja pyöräilyn osuus matkasuoritteesta on säilynyt suunnilleen samana.<sup>99</sup>

Kokonaisuutena nämä havainnot antavat kuvan siitä, että autoilu on edelleen vahvasti juurtunut osa nykypäivän liikkumiskulttuuria, ja autoilua puolustavat näkökulmat ovat laajalti edustettuina verkkokeskusteluissa. Pyöräilyn puolustajat ja muut vastaavat näkökulmat eivät kuitenkaan ole poissa näkyvistä, vaan heidän äänensä kuuluu keskustelussa, vaikkakin vähemmistönä.

### 3.3 Verkkokeskustelujen toiseuttajat ja toiset

Toiseuttavan verkkokeskusteluteorian avulla verkkokeskusteluissa tapahtuva vuorovaikutus voidaan purkaa erilaisiksi ominaisuuksiksi, joiden avulla toiseuttaminen voidaan kontekstualisoida suhteessa vuorovaikutustilannetta määrittäviin tekijöihin. Näiden ominaisuuksien kautta voi tarkastella toiseuden tuottajan, toiseuden kohteen, toiseuden tavoitteet sekä keskusteluympäristön välisiä suhteita.<sup>100</sup> Tutkimukseni keskiössä on pyrkimys tunnistaa toiseuden tuottajat ja kohteet verkkokeskusteluista. Käytän termiä "toiseuttajat" viitatessani keskustelijoihin, jotka osallistuvat toiseuttamiseen. Toiseuttaminen voi ilmetä erilaisina syrjintä- ja alistamistapoina, jotka saattavat synnyttää alemmuuden tunteita ja lisätä vihaa ja syrjintää.<sup>101</sup>

---

<sup>99</sup> Tieto.Traficom 8.9.2021

<sup>100</sup> Vaahensalo 2021, 4–5

<sup>101</sup> ks. esim. Baumgarten 2017; Vainikka ja Harju 2019.

Vaahensalo määrittlee artikkelissaan ”*Uuniin siitä*” – väkivaltainen ja toiseuttava verkkokeskustelu *Ylilaudalla* kohtaavan ja ulossulkevan toiseuttamisen. Kohtaavan toiseuttamisen avuin ja keinoin käyttäjät ja kommentoijat ovat tietoisia toiseuttamisen kohteen olevan läsnä keskustelussa, mutta samalla ilmaisevat erimielisyyttään Toisen kanssa tai he toivovat sulkea tämä ulos yhteisöstä. Ulossulkeva toiseuttaminen on tapa kuvailla toista, jota ei koeta ja nähdä osana keskustelua. Toisaalta Toista ei myöskään toivota osaksi keskustelua.<sup>102</sup> Omassa tutkimuksessani en ota kantaa siihen, onko mahdollinen toiseuttaminen kohtaavaa tai ulossulkevaa.

Kun esittelen tutkielmassani kommenttisitaatteja eri verkkokeskustelun alueilta, olen poistanut sitaateista emojiit. Emojiit eli piktogrammit ovat yhä yleisempiä verkkoviestinnässä, ja niitä käytetään ilmaisemaan erilaisia ei-verbaalisen viestinnän näkökohtia, kuten tunneilmaisua, sosiaalisia vihjeitä ja mielialaa<sup>103</sup>. Emoji yhdessä tekstin kanssa parhaassa tapauksessa selkeyttää kommentoijan kommenttia<sup>104</sup>. Tutkijana kuitenkin koen, että niiden tuomalla lisäarvolla ei ole suurtakaan merkitystä viestien sisältöihin, joista etsin toiseuttamisen eri muotoja. Muuten kommentit olen esitellyt tutkimuksessani niin kuin ne ovat kirjoitettu verkkokeskustelualustoille. En ole siis korjannut kielioppivirheitä kommenteista.

Olen määritellyt kommentoijat kommenttien sisällön ja tulkitsemiä luonteen pohjalta seuraavanlaisesti, autoilijat, polkupyöräilijät, polkupyöräilyvideoiden kuvaaja ja toiset polkupyöräilijät. Ehkä myös omaksi yllätyksekseni löysin kävelijät omana ryhmänään. Olen tietoinen, että määrittelyni on ongelmallista, koska en voi varmasti tietää esimerkiksi ovatko kaikki autoilijat kategoriassa olevat kommentoijat autoa käyttäviä henkilöitä, mutta olen kuitenkin sisällyttänyt kaikki kommentoijat *autoilijoihin*, jos heidän kommenttinsa oli pyöräilyvastainen tai automyönteinen. Esimerkkinä tämän kaltainen kommentti:

hulluhan tuo pyöräilijä on täysillä tien yli ja toivoo että hänet huomataan no kohta kuollu tollo enkä nyt ole tietoinen että pyörällä yleensäkin saa noi ajella suojatiellä ainakin aikaisemmin piti taluttaa.<sup>105</sup>

---

<sup>102</sup> Vaahensalo 2022, 34–35

<sup>103</sup> Walther & D’Addario 2001, 326–328

<sup>104</sup> Hand et al. 2022, 8–9

<sup>105</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

Havaitsin että kommentoijat, jotka olen määritellyt polkupyöräilijöiksi tai kävelijöiksi, määrittelevät itsensä myös kertomalla asian kommentissa. Esimerkkinä tämän kaltainen kommentti:

Aivan liian suuri tilannenopeus on pyöräilijällä. Olen itsekin pyöräilijä enkä kuunaan tulisi noin suurella nopeudella pyörätien jatkeelle tai risteykseen.<sup>106</sup>

Olisin voinut nimetä määrittelemäni kommentoijat toisin, mutta koen myös, että tämä tyyli selkeyttää ja havainnollistaa paremmin käytyä keskustelua ja kommentoijia.

Selvennän toiseuttajien roolia tarkemmin tämän luvun alaluvuissa, mutta olen jo tässä vaiheessa koonnut löytämäni tulokset taulukkoon. Taulukossa olen merkinnyt x:n osoittamaan toiseuttamista mainittujen kommentoijien välillä.

Autoilijoiksi määrittelemäni kommentoijat heidän kommenttinsa verkkokeskusteluissa toiseuttivat pelkästään polkupyöräilijöitä ja polkupyörävideoinen kuvannutta polkupyöräilijää. Taulukkoon olen merkannut (x) merkin autoilijoiden ja autoilijoiden väliseen toiseuttamiseen. Tämä sen vuoksi, että löysin vain yhden kommentin, jossa toinen autoilijaksi itsensä määrittelevä henkilö kritisoi muita autoilijoita. Olisin voinut mainita, että yhden kommentin perusteella en koe toiseuttamista tapahtuneen. Koin kuitenkin tärkeäksi nostaa asian esille ja merkata kyseinen tapahtuman vähäpätöisemmin taulukkoon.

**Taulukko 2.** Tarkastelemieni verkkokeskustelualustojen toiseuttajat ja toiseuttamisen kohteet taulukoituna ja suhteutettuna toistensa kanssa.

TOISEUTTAJAN KOHDE	Autoilijat	Polkupyöräilijät	Polkupyörävideon kuvannut polkupyöräilijä	Kävelijät
TOISEUTTAJA				
Autoilijat	(x)	X	X	
Polkupyöräilijät	X	X	X	X
Kävelijät	X	X	X	

<sup>106</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

Polkupyöräilijöiksi tunnistamani kommentoijat erottuivat muista keskustelijoista, sillä he toiseuttivat kaikkia tunnistettuja keskustelijoita. Itse asiassa tämä ryhmä oli ainoa, joka toiseutti muita polkupyöräilijöiksi tunnistamiani kommentoijia. Tämä voi viitata sisäiseen hierarkiaan tai erilaisiin näkemyksiin pyöräilijöiden käyttäytymisestä ja asenteista liikenteessä.

Polkupyörävideoita kuvannut polkupyöräilijä oli tutkimillani verkkokeskustelualustoilla ainoastaan toiseuttamisen kohde. Kävelijät puolestaan toiseuttivat kaikkia muita paitsi toisia kävelijöitä. Tämä voi viitata yhteenkuuluvuuden tunteeseen tai yhteiseen kokemukseen jalankulkijoiden haasteista liikenteessä. Toisaalta muiden ryhmien toiseuttaminen, erityisesti polkupyöräilijöiden, voi osoittaa kilpailua tai konflikteja liikkumisen priorisoinnissa, variksinkin kun tilaa jaetaan kevyenliikenteenväylillä ja jalkakäytävillä.

### 3.3.1 Autoilijat toiseuttajina

Autoilijoiksi määrittelemäni kommentoijat toiseuttivat yleisesti ottaen pyöräilijöitä ja pyöräilyvideoita kuvannutta pyöräilijää. Kommenteissa näkyy kuinka, pyöräilijöitä käsitellään usein yhtenäisenä ryhmänä, johon kuuluvat kaikki pyöräilijät, vaikka todellisuudessa kyseessä on moninainen joukko erilaisia yksilöitä. Sen sijaan että tarkasteltaisiin yksittäisten pyöräilijöiden käyttäytymistä ja mahdollisia puutteita, heitä pidetään kaikki saman leiman alla toimivina ja vastuuttomina. Seuraavilla esimerkkikommenttisitaatilla haluan osoittaa autoilijoiden toiseuttavan polkupyöräilijöitä ryhmänä.

Mulla on roppakaupalla autokameran videoita, joissa **pyöräilijät** töppäilee ihan kunnolla. Vielä ei oo osunu, kun olen ollut tarkkaavaisena, ja väistelly (vaikkakaan ei olisi minun tarvinnu väistellä). Pitää olla 180 asteen kuvakulmalla kamera, jotta edes jotenkin säilyy oikeusturvani. **Pyöräilijöitä** tulee ihan mistä vaan, ja kovalla nopeudella. Niitä ei kosketa mitkään liikennesäännöt. Täysin arvaamattomia liikkeissään.<sup>107</sup>

Ei **pyöräilijöiden** ajokäyttämisessä ole kuin pari epäkohtaa: Pyöräteillä ajetaan aivan helvetin lujaa ja toinen epäkohta on se, että kun liikenteessä näkee polkupyöräilijän, niin kaikki huomio on kiinnitettävä häneen. Sillä polkupyöräilijä on ainut tienkäyttäjät joka saattaa yllätäin ja täydestä vauhdista kääntyä pyörätietä 90 astetta suojatielle, edes vilkaisematta ympärilleen saati sitten kääntymisaikomustaan mitenkään ilmaisematta.<sup>108</sup>

<sup>107</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>108</sup> Ibid

**Pyöräilijät** luulee omistavasna tiet ihan spedejä mä ajan yli<sup>109</sup>

Sanon kyllä ihan suoraan että tämänkaltaiset **ohjukset** ei kuulu kaupunkiympäristöön. Jos pyörällä tekee mieli ajaa kovaa niin silloin on mentävä maantielle taajama-alueen ulkopuolelle tykittämään. Oikeudet **on pyöräilijöillä** tottakai siinä missä muillakin liikkujilla mutta eikö tämmöisillä raketeilla ole minkäänlaista itsesuojeluvaistoa? Törmäystilanteessa kumpi voittaa, auto vai pyöräilijä, nopeudesta viis? En ymmärrä tämmöstä en..<sup>110</sup>

**Pyöräilijät** luulevat olevansa liikenteessä "euroopan omistajia" eli kaikki pyörii polkupyöräilyn ehdoilla. Kun katselee **pyöräilijöitä** täällä Espoossa huomaa väkisinkin kuinka heitä eivät liikennelait kiinnosta vaan keskisormi nousee heti jos heitä ei väistä vaikka väistämisvelvollisuus olisi polkijalla.<sup>111</sup>

Kommenttien perusteella voidaan nähdä, että pyöräilijöitä pidetään yleisesti liikenteessä huolimattomina ja itsekkäinä toimijoina. Ensimmäisessä kommentissa mainitaan, että pyöräilijät eivät noudata liikennesääntöjä, ja heidän arvaamattomat liikkeensä aiheuttavat vaaratilanteita autoilijoille. Lisäksi kommentissa esitetään tarve käyttää kojelautakameraa oikeusturvan varmistamiseksi. Kolmannessa kommentissa puolestaan korostetaan pyöräilijöiden vastuuttomuutta ja välinpitämättömyyttä omasta turvallisuudestaan sekä muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta.

On tärkeää huomata, että näissä kommentteissa on vahva negatiivinen ja polarisoitunut sävy pyöräilijöitä kohtaan. Kommenteissa esitetään jopa ehdotus siitä, että autoilijoiden olisi hyväksyttävää ajaa pyöräilijöiden yli törmäystilanteessa. Tämä heijastaa syvää turhautumista ja jopa vihaa pyöräilijöitä kohtaan.

Autoilijat kohdistivat toiseuttamista myös pelkästään polkupyörävideoin kuvannutta pyöräilijää kohtaan. Näiden kommenttien perusteella näyttää siltä, että autoilijat reagoivat voimakkaasti pyöräilijän käytökseen liikenteessä ja tuntevat turhautumista ja ärsytystä hänen toimintatavoistaan. He ilmaisevat huolta siitä, että pyöräilijä näyttää olevan tietämätön tai piittaamaton liikennesäännöistä ja muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta.

Siinä taas yks pyöräilijä joka meinaa olevansa yli jumala. Eikä voi jättää asiaa siihen jos näkee auton olevan jo pysähtyneenä. Vaan pitää vielä estää autoa ajamasta eteenpäinkin vaikka mitään syytä pysäytykselle ei ole.<sup>112</sup>

Täysin idioottimaista toimintaa, pyöräilijä ajaa auton rinnalla joten tietää sen olemassaolon ja tietää myös kääntyvänsä kohta sen edestä toisin kuin autoilija

<sup>109</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>110</sup> Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelu 22.7.2020

<sup>111</sup> Ibid

<sup>112</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020



joka ei voi mistään tietää että tuo täyttä vauhtia paahtava fillaristi on kohta kääntymässä eteeni. Positiivista tuossa on vain se että idiootti on se jota tuossa olisi sattunut jos ei olisi autoilijan reaktionopeus riittänyt.<sup>113</sup>

ei ole jätkällä yhtään itsesuojeluvaistoa ,kuvittelee olevansa kuolematon ...näyttää ajavan vaikka kylkeen jos luulee olevansa oikeassa. Vähän sama kun tuikkaa oikealta eteen 100km/h autolla kun ei tarvi väistää . Tuossa alussa auto oli jo aikasemmin "risteysalueella" pyörätiellä missä onkaan ,toinen paahtaa täyttä melkein kylkeen.<sup>114</sup>

Joonas Olli..liikenneympyrässä on täysin selvää, että ympyrästä poistuva autoilija väistää muita. Ihan vaan muistutuksena Sinulle uudet tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet, jotka ovat: Tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta välttääkseen vaaran ja vahingon. Tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuus. Uutena periaatteena tieliikennelakiin on tuotu tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuus. Tienkäyttäjän on ennakoitava toisten tienkäyttäjien toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi ja sovitettava oma toimintansa sen mukaisesti sujuvan ja turvallisen liikenteen edistämiseksi. Toisin sanoen sinä itse rikoit (rikot) ennakoitivelvollisuutta suoraan sanoen p\*rseilemällä ja vieläpä tahalleen! Autoilija ei ajanut mitenkään kovaa vauhtia ja tuossa kun tulet vielä takaviistosta, niin sinua on erittäin vaikea huomata ja kun tulet vielä todella lujaa, niin ihme kun et ole vielä pahasti kolaroinut. Nyt järki käteen kaikki!<sup>115</sup>

Kuopiosta kotoisin olevana Olli ei ymmärrä, että Tampereella tuo leikkiminen tulee päättymään siihen, että autosta nousee joku isompi ja vahvempi. Selvää riidan haastamistahan tuo on.<sup>116</sup>

Ensimmäisessä kommentissa pyöräilijää kuvataan itsekkääksi ja vaaralliseksi toimijaksi, joka ei osoita kunnioitusta muita tienkäyttäjiä kohtaan. Autoilija korostaa pyöräilijän riskialtista käytöstä ja näkee hänen toimintansa ärsyttävänä ja turvallisuutta uhkaavana.

Toisessa kommentissa kommentoija näyttää pitävän hyvänä asiana, että pyöräilijä olisi ollut se, joka olisi loukkaantunut, jos autoilijan reaktioaika ei olisi riittänyt. Tämäkin osoittaa voimakasta turhautumista pyöräilijän käytöstä kohtaan ja jopa toivomusta hänen vahingoittumisestaan.

Verkkokeskustelun kommentteja läpikäydessäni huomasin, että autoilijat eivät toiseuttaneet muita liikkumismuotoja käyttäviä ryhmiä, kuten esimerkiksi kävelijöitä tai toisia autoilijoita. Tämä osoittaa, että verkkokeskusteluissa autoilijat eivät välttämättä kohdistu kritiikkiään tai

---

<sup>113</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020

<sup>114</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>115</sup> Ibid

<sup>116</sup> Ibid

negatiivisia kommentteja muita liikenneosapuolia kohtaan yhtä voimakkaasti kuin pyöräilijöitä kohtaan.

Redditin keskustelusta löytyi kuitenkin yksi kommentti, jossa kommentoitiin kriittisesti videolla tapahtuvaa autoilijan toimintaa. Kommentoija määrittelee itsensä henkilöksi, joka käyttää useaa liikkumismuotoa.

Koskaan, ei koskaan, keskustella siitä että autoilija rikkoi liikennesääntöjä. Aloituksen casessa oli lisäksi tehty selväksi, että tämä filmaava pyöräilijä hakeutui tilanteisiin tarkoituksella, kuitenkin varovaisuutta noudattaen. Tässä on nyt kyse siitä, että autoilija rikkoi liikennesääntöjä. Ei pyöräilijän käytöksestä, pyöräilystä yleensä tai mistään muustakaan kuin siitä, että autoilija rikkoi liikennesääntöjä. T. Ei-spandexpyöräilijä, autoilija ja jalankulkija<sup>117</sup>

### 3.3.2 Polkupyöräilijät toiseuttajina

Kun autoilijat toiseuttivat lähestulkoon pelkästään pyöräilijöitä, pyöräilijöiden toiseuttaminen kohdistui myös toisiin pyöräilijöihin, pyöräiluvideoiden kuvanneeseen pyöräilijään, kävelijöihin ja autoilijoihin. Toki pyöräilijöiden kommentit olivat vähemmistössä verrattaessa autoilijoihin kaikilla tutkimillani verkkokeskustelualustoilla.

Pyöräilijöiden kommentit antavat ymmärtää, että he kokevat autoilijoiden tiedon ja huomion puutteen liikennesäännöistä aiheuttavan turvallisuusriskin pyöräilijöille. Tämä voi ilmetä ivallisena tai sarkastisena sävynä, mikä viittaa jonkinlaiseen turhautumiseen tai ärsyyntymiseen tilanteeseen. Samalla näyttää siltä, että osa pyöräilijöistä korostaa autoilijoiden järkevyyttä, mikä voi heijastaa pyrkimystä osoittaa omaa parempaa liikennekäyttäytymistä ja -ymmärrystä. On mahdollista, että pyöräilijät kokevat usein olevansa heikommassa asemassa liikenteessä, jolloin autoilijoiden virheiden korostaminen voi olla reaktio tähän kokemukseen.

Tai saisiko väistämisvelvollisuuden autoille, eiku sehän on jo. Problem solved. Ymmärrän kyllä, että pyöräilijät osaa säännöt paremmin, vaikkei pyörällä ajoon vaaditakaan ajokorttia, kuten autolla ajoon.<sup>118</sup>

Mä pelastan itseni melkein päivittäin lukkojarrutuksella pyöräillessä, kun joku väistämisvelvollinen yrittää ajaa päälle. Kumma juttu, autoillessa ei tarvi lukkojarrutella.<sup>119</sup>

<sup>117</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020

<sup>118</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>119</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

Näin useimmiten on, autoilijat eivät välitä/katso merkkejä jotka osoittavat pyöräilijöille etuajo-oikeuden. Autojen eteen harvemmin ajavat esim. kolmion takaa koska tietävät että silloin saattaa rysähtää ja kovaa mutta suojatien päälle kyllä voivat tulla seisomaan odottaessaan auto väylien vapautumista, jarruta siinä sitten pyöräilijänä tai jopa hyppää pois pyörän päältä. –

– No lähtökohtaisesti han Suomessa autoilijat eivät vähääkään piittaa jalankulkijankaan oikeuksista, oikeudesta ylittää tie suojatietä pitkin autoilijan pysähtyessä suojatien eteen tehden tämän mahdolliseksi niin miksi he pysähtyisivät ja seuraisivat polkupyöräilijöitä edes siellä missä merkein on osoitettu pyöräilijöille etuajo-oikeus.<sup>120</sup>

Se sananlasku siitä, että jos päivittäin näkee pelkkiä kusipäitä... Itse tulee pyöräiltyä muutama tonni vuodessa ja ainakin täällä pk-seudulla se onnistuu luhistumatta Joonaksen kaltaiseksi hermoraunioksi. Toki kaikenlaisia tumpeloita välillä näkee liikkumismuodosta riippumatta, mutta järkevällä tilannenopeudella ja joustamisella niistä yleensä selvittää. Kyllähän sitä itsekin saisi kaikenlaisia kivoja videoita, joilla voisi keräillä pisteitä pyöräilyaktivisteilta, kun vaan polkisi vaaranpaikkoihin täysiä GoPro päässä ja sen jälkeen kiroilisi ja levittelisi käsiä, kun toinen ei ehtisi havaita muuta kuin ohi sujahtavat lycra-pöksyt. Itsellä on kuitenkin uniikki superkyky, jolla pystyn hahmottamaan liikennetilanteen hypoteettisen toisen osapuolen näkökulmasta jo ennen tilanteen syntymistä, ja pystyn näin tarvittaessa valmistautumaan siihen ja jopa ennalta hidastamaan vauhtia. Joonakselta kyky selvästi puuttuu, joten vertaus ei sikäli olisi reilu.<sup>121</sup>

Itte en ainakaa polkis tollai auto etee ku muutenkaa luota muihin tuol liikentees, itsesuojeluvaisto on hyvä olla!<sup>122</sup>

Läpikäymissäni kommenttiaineistossa pyöräilijät kohdistavat kritiikkiään myös muihin pyöräilijöihin ja kävelijöihin. Pyöräilijät erottavat itsensä "himopyöräilijöistä" tai "jalkarataksen veivaajasta", jotka nähdään itsekkäinä ja turvallisuutta vaarantavina henkilöinä. Tässä näkyy pyöräilijöiden pyrkimys osoittaa oman liikennekäyttäytymisensä maltillisuus ja sääntöjen noudattaminen, samalla kun he kritisoivat muita pyöräilijöitä tai pyöräilyvideoita kuvannutta pyöräilijää, jotka eivät noudata samoja periaatteita.

Pyöräilijät toiseuttivat myös kävelijöitä. He kommentoivat kriittisesti kävelijöiden käyttäytymistä, erityisesti liikenteen estävänä tekijänä. Koiran ulkoiluttaminen esimerkiksi keskellä tietä tai koiran ja taluttajan eripuolilla tietä nähdään turvallisuusriskinä. Tämä osoittaa pyöräilijöiden näkemyksen siitä, että myös kävelijöiden olisi otettava vastuuta omasta liikennekäyttäytymisestään ja otettava huomioon muiden tienkäyttäjien tarpeet.

<sup>120</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>121</sup> r/Suomi, kommentti 23.7.2020

<sup>122</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

Kyllä mulla ainakin fillarissa jarrut on ja hiljennänkin aina risteyksiin/suojateiden kohdalla vaikka olisikin joku etuajo-oikeus. Ei oo niin kiire.<sup>123</sup>

Joonas hakee hakemalla tilanteita joissa voi alkaa itkemään kun auto ei väistä. Voisi mennä tollanen himopyöräilijä jonnekin turvallisemmalle mestalle ajelen. Saa vaan meidät tavalliset pyöräilijät näyttämään kusipäiltä<sup>124</sup>

Ajelen itsekin kaksipyöräisillä fillarilla ja moottoripyörällä. Sen olen oppinut kakkoseksi aina jää, jos tulee törmäys henkilöauton tai kuorma-auton kanssa. Se on ihan sama mitkä on säännöt ja niitä vaan tulee, kun liikenteessä on muitakin kuin fillarit. Ennakoiva ajamisasenne on tärkeä. Kyllä tuolla liikenteessä saa muuten keräillä itseensä tienpientareilta. Tää jalkarataksen veivaaja videonsa kanssa, tulee sen vielä karvaasti huomaamaan, kun bandexit alkaa repeileen. Niin kiire ei voi olla, että ei kerkee huomioimaan muita liikkujia, kulkivat he millä tahansa.<sup>125</sup>

Sanonpa vaan, että jos olisit siellä tien reunassa, ei hihaa pidä silloin viistää. Parhaat kävelee keskellä tietä, että ei tiedä mistä pitäisi ohittaa. Vaihdetaan puolta ilman, että katsotaan tuleeko takaa ketään. Ulkoilutetaan koiraa, koira ja taluttaja tiettenkin eripuolilla teitä.<sup>126</sup>

### 3.3.3 Kävelijät toiseuttajina

Kävelijöiden osallistuminen verkkokeskusteluun osoittaa heidän halunsa myös tuoda esille omia kokemuksiaan ja näkemyksiään liikenteessä tapahtuvasta vuorovaikutuksesta eri liikkujaryhmien välillä. Vaikka kävelijät eivät olleetkaan keskusteluissa vahvasti edustettuina, heidän äänensä oli silti läsnä, mikä viittaa siihen, että he kokevat tarpeelliseksi ilmaista näkemyksiään liikkumisympäristöstään.

Kommenteissa korostuu kävelijöiden kokemukset pyöräilijöiden käyttäytymisestä, erityisesti pyöräilijöiden näennäisestä välinpitämättömyydestä ja liikennesääntöjen noudattamatta jättämisestä. Tämä voi heijastaa kävelijöiden tuntemaa turvattomuutta ja ärsytystä, kun he kokevat pyöräilijöiden asettavan heidät vaaraan tai häiritsevän heidän liikkumistaan jalkakäytävillä.

Toiseuttaminen ilmenee voimakkaasti pyöräilijöiden suuntaan, kun heitä kritisoidaan liikennesääntöjen rikkomisesta, välinpitämättömyydestä ja jopa vaarallisen ajotavan esittämisestä. Tämä saattaa johtua siitä, että pyöräilijät koetaan usein nopeammiksi ja

---

<sup>123</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>124</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020

<sup>125</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>126</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

aggressiivisemmiksi liikenteessä kuin kävelijät ja siten potentiaalisesti suuremmaksi riskiksi jalankulkijoille.

Kommenteissa mainitaan myös polkupyörävideoita kuvaava henkilö, jota syytetään mahdollisista haitoista, joita hän olisi voinut aiheuttaa kävelijöille. Tämä heijastaa pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden välistä jännitettä sekä tarvetta vastuulliseen käyttäytymiseen kaikkien liikkujien keskuudessa.

Pyöräilijät ovat taksikuskien kanssa sitä pohjasakkaa, ainakin näin jalankulkijan näkökulmasta. Kuinka monta kertaa olen minäkin nähnyt pyöräilijöiden vetävän välittämistä muista, ei mennä pyörtietä ja kehdataan rimputtaa kelloa kun en anna tilaa jalkakäytävällä.<sup>127</sup>

Pyöräilijöistä huomannut, että suurin osa ei näytä suuntamerkkiä, tai muutenkaan noudata liikennesääntöjä. Tampereen keskustassa esim. ihan perseestä kävellä ko polkupyöräilijöitä vilisee kävelyteillä, suojateille ei ryhmittäydytä kunnolla. Tuntuu että tavan tallaajalla jää polkupyöräilyssä kolmannes aivokapasiteetista

Pyöräilijöitä paapotaan viimeisen päälle myös täällä pääkaupungissa. Täällä ei ole kohta enää yhtään tilaa jalankulkijoille, ja julkisen liikenteen pysäkkejä vähennetään niin, ettei huonompikuntoiset kohta enää pysty pysäköille kävelemään. Kunhan pyöräilijät pääsee suoraan joka paikkaan.<sup>128</sup>

käyttöön, kun lopuilla mietitään kumpaa poljinta piti painaa. En tarkota etteikö autolijoidenkin tavoissa ois parantamisen varaa.<sup>129</sup>

Kannattaa ennen herättää keskustelua pyöräilijöiden käyttäytymisestä jalkakäytävällä ja kevyen liikenteen välillä. Täysin piittaamatonta. Koronasta selvisin toistaiseksi. Kunhan nyt selviäisi toiseen aaltoon pyöräilijöiden käsittelystä terveenä.<sup>130</sup>

Joonas ei ole vielä kaikeksi laittanut yhtään videota jakoon jossa hän vaarantaa jalankulkijoiden hengen. Tällä tavalla ajellessa niitä tilanteita on varmasti sattunut.<sup>131</sup>

Sehän se ikävää onkin kun monet pyöräilijät eivät ole käyneet autokoulua, eivätkä tiedä liikennesäännöistä tuon taivaallista. On paljon myös näitä ns. "sunnuntaipyöräilijöitä", jotka ovat vasta muuttaneet Helsinkiin eivätkä tunne kaupunkia eikä liikennekultturia täällä, mennään mistä helpoimmin pääsee, vaikka päin vastakkaista liikennettä. Jalankulkijana pelottaa sekä näiden hurjastelijoiden että sunnuntaipyöräilijöiden käyttäytyminen liikenteessä.<sup>132</sup>

<sup>127</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020.

<sup>128</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>129</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020.

<sup>130</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>131</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020.

<sup>132</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

## 4 Toiseuttavan verkkokeskustelun muodot

Vaahensalo on listannut artikkelissaan *Samanlaista toiseuttamista, erilaisia toisia* -artikkelissaan löytämiään toiseuttavan verkkokeskustelun muotoja. Vaahensalon käsittelemissä verkkokeskustelualustoissa toistuivat seuraavat toiseuttavan verkkokeskustelun muodot: epäilykseen ja valta-asemaan perustuva toiseuttaminen, huumoriin perustuva toiseuttaminen, arvoihin perustuva toiseuttaminen, vertaistuellinen toiseuttaminen, kansallisidentiteettiin perustuva toiseuttaminen, miesnäkökulman ensisijaisuuteen pohjautuva toiseuttaminen ja ikä- ja sukupolvikokemuksiin pohjautuva toiseuttaminen.<sup>133</sup> *”Uniin Siitä” – Väkivaltainen Ja Toiseuttava Verkkokeskustelu Ylilaudalla* -artikkelissa Vaahensalo tutkii väkivaltaan perustuvaa toiseuttamista.

Tässä luvussa pyrin löytämään näitä Vaahensalon määrittelemiä toiseuden muotoja tarkastelemistani verkkokeskustelualustoilta. Koska aiheeni on rajatumpi, en oleta, että tulen löytämään kaikkia Vaahensalon löytämiä muotoja, mutta samalla yritän tarkastella, löytyisikö omasta aineistosta joitakin uusia muotoja.

Kaikilla kolmella alustalla keskustelu pyöri samojen teemojen ja muotojen ympärillä ilman poikkeuksia, myös Facebookissa, jossa kommentoitiin omalla nimellä ja omalla profiilikuvalla. Tämän vuoksi en lähde erittelemään jokaisella alustaa erikseen, vaan nostan esille niitä toiseutuvan verkkokeskustelun muotoja, jotka ilmenivät kaikilla alustoilla. Vahvistan alustojen samankaltaisia keskusteluja nostamalla sieltä samantyyllisiä suoria sitaatteja.

### 4.1 Huumori ja spandexpellet

Huumori oli selvästi eniten käytetty toiseuttavan verkkokeskustelun muoto kaikilla kolmella verkkokeskustelun alustalla. Huumori näkyy pilkkana ja nimittelynä<sup>134</sup>. Huumoria käyttävät erityisesti autoilijat, kun he toiseuttavat polkupyöräilijöitä tai polkupyöräilyvideoita kuvannutta polkupyöräilijää. Erityisesti ”spandex” sana liitetään jonkin muun sanan kanssa, jolloin siitä saadaan haukkumanimitys. Niin sanotut ammattilaispyöräilijät käyttävät Spandex-kankaasta tehtyjä urheilutrikoita, koska ne vähentävät kitkaa ja eivätkä kahise polkupyörää polkiessa.

---

<sup>133</sup> Vaahensalo 2021, 10–24

<sup>134</sup> Vaahensalo 2021, 10–11

Kellokallet voisivat mitata reaktioaikoja ja sen mukaan maksiminopeudet, jolloin puskista tuleva **spandexsalama** ei saapuisi risteykseen nopeammin, mitä autoilijan refleksit antavat myöden.<sup>135</sup>

**Spandexeillekin** terveiset; ei tarvitse pyöräillä sitä Tour de France rinnakkain autojen seassa.<sup>136</sup>

Minun auto kulkee 250km/h. Miksi en saa kulkea tehokkaasti töihin? Menkää **spandeksiperseet** vinttaamaan niillä sirkkelipäseillä vaikka ovaalirataa.<sup>137</sup>

Usein vaarallisimmat tilanteet syntyvät, kun liikenteessä samaa väylää käyttävät kaksi huomattavasti eri vauhtia kulkevaa yksilöä. On se sitten maantiellä satasta ajava auto sekä kolmeakymppiä kulkeva traktori tai etanavauhtia rollaattorilla kulkeva rouva ja 30km/h kulkeva **spandex-Joonas**. Ei ole oikeasti olemassa kunnollista syytä siihen, miksi risteyksessä jonka itsekin toteaa olevan vaarallinen ei omaa vauhtia ole suhteutettu niin, että jokaisella kulkijalla olisi turvallista.<sup>138</sup>

Perus **spandexpelle**. Auto oli pysähdyksissä ja lähti liikkeelle ennen kun salamana fillaroiva teiden kuningas edes saapuu risteysalueelle. Autolla etuajo-oikeus ja idiootilla liika suuri tilannenopeus.<sup>139</sup>

**Spandexkuningas** vauhdissa. Poljetaan miljoona, milloin mistäkin ja oletetaan et kaikki huomaa tämän salamana, fillaroivan teiden kuninkaan ja väistää alta. Videon perusteella näytti, et autoilija oli ennen suojatietä pysähtyneenä ja lähti liikkeelle, kunnes spandexmies polkee miljoonaa ja ottaa herneen nenään.<sup>140</sup>

Eniten vituttaa **spandex urpot**. Vedetään vierekkäin koko tien leveydellä.<sup>141</sup>

**spandex-fillaristit** ovat liikenteen pahimmat kyrvät ja vaaran aiheuttajat<sup>142</sup>

Liikennevalot paikkoihin, joissa esimerkiksi molemminpuolinen tilannenopeus voisi aiheuttaa onnettomuuksia. Kevyenliikenteen väylilläkin voisi olla omat nopeusrajoitukset. Esimerkiksi vaarallisen risteysalueen kohdalla voisi olla madallettu nopeus kevyenliikenteen väylälle. Kellokallet voisivat mitata reaktioaikoja ja sen mukaan maksiminopeudet, jolloin puskista tuleva **spandexsalama** ei saapuisi risteykseen nopeammin, mitä autoilijan refleksit antavat myöden. Ja refleksiaika otettaisiin sen hitaimman mukaan.

Ja jotta nopeuksia oikeasti noudatettaisiin, kevyenliikenteen väylälle tehtäisiin hidastetöyssyt ja shikaanit.<sup>143</sup>

---

<sup>135</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>136</sup> Ibid

<sup>137</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020.

<sup>138</sup> Ibid

<sup>139</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>140</sup> Ibid

<sup>141</sup> Ibid

<sup>142</sup> Ibid

<sup>143</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

Tässä tulos kun pukeudutaan **spandexsiittiöiksi** ja muututaan ravintoketjun kuninkaiksi.<sup>144</sup>

Ei luoja mikä vatipää! Stop merkillä pysähdytään siihen missä ajoneuvon kuljettajalla on riittävä näkyvyys risteävälle kadulle. Jos se on suojatien päällä, niin sitten on. Sitä ei muuta se, että jollain **spandexilla** menee pikkupöksyt ruttuun.<sup>145</sup>

Saahan noita videoita aikaan, kun vetää apinan raivolla ilman mitään tilannenopeustajua ja tarkoitushakuisesti pyöriteitä risteyksiin. Varsinkin jos näkee auton tai jonkun lähetyvän niitä. Vetäisin pataan mokomaa tube-**spandexpelleä** jos kohtaisin reaalielämässä. Ja kyllä! Liikun sekä autolla että polkupyörällä.<sup>146</sup>

Jape, taidat olla näitä koko kaistan leveydeltä kolmee tai neljää rinnan pyöräileviä **spandeks pellejä**?? Kuinka vaikeaa on ymmärtää, AJETAAN TIEN LAIDASSA PERÄKKÄIN KUN HARJOITELLAAN! Kilpailu tilanteet on erikseen. Ja mistä hemmetistä tiedät kuinka minunlaiseni ajaa? Oletko nähnyt minun ajavan? Kuvaillemassani tilanteessa annoin äänimerkkiä n. 200m ennen kun olin kohdalla mutkassa. Mikä oli kaltaistesi **spandekspellejen** reaktio, ei mitään. Ei yhtikäs mitään! Siinä menivät rinnakkain koko kaistan leveydeltä. Toimivatko he mielestäsi oikealla, tieliikenne lain vaatimalla tavalla??<sup>147</sup>

Jotain tällä joonaksella on pimeenä aivoissa. **Kamikazespandex** pyöräilijä<sup>148</sup>

Saahan noita videoita aikaan, kun vetää apinan raivolla ilman mitään tilannenopeustajua ja tarkoitushakuisesti pyöriteitä risteyksiin. Varsinkin jos näkee auton tai jonkun lähetyvän niitä. Vetäisin pataan mokomaa tube-**spandexpelleä** jos kohtaisin reaalielämässä. Ja kyllä! Liikun sekä autolla että polkupyörällä.<sup>149</sup>

Kun pohdin näitä "spandex-pelle" -kommentteja, mietin samalla, olisiko niissä havaittavissa miesnäkökulman ensisijaisuuteen perustuvaa toiseuttamista. Vaahensalon tutkimuksessa kävi ilmi, kuinka tämäntyyppinen toiseuttaminen ilmeni avoimena naisvihana ja homofobiana eräällä hänen tutkimallaan verkkokeskustelualustalla<sup>150</sup>.

Läpikäymissäni kommentteissa käytetään termiä "spandex-pelle" polkupyöräilijöistä, mikä viittaa heihin ivallisesi ja halventavasti. Termiä käytetään toistuvasti ja sillä pyritään leimaamaan polkupyöräilijöitä epämiellyttävällä tavalla, mikä heijastaa epäkunnioittavaa

<sup>144</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>145</sup> Ibid

<sup>146</sup> Ibid

<sup>147</sup> Ibid

<sup>148</sup> Ibid

<sup>149</sup> Ibid

<sup>150</sup> Vaahensalo 2021, 20



suhtautumista heihin ja saattaa osaltaan perustua tietyihin stereotypioihin tai ennakkoluuloihin.

Jos lähdän syvemmin tarkastelemaan näitä kommentteja, voin nähdä taustalla miesten välistä vertailu ja kilpailu, jossa autoilijan miesidentiteetti asetetaan korkeammalle kuin polkupyöräilijän. Autoilua korostetaan tehokkaana ja maskuliinisena liikkumismuotona, kun taas polkupyöräilyä pidetään joko vähemmän arvostettuna tai jopa naurettavana. Koen tämän heijastavan syvempää sukupuolittunutta näkemystä, jossa miesidentiteetti sidotaan tiettyihin käytösmalleihin ja valintoihin, kuten ajoneuvon tyyppiin.

Näiden kommenttien valossa voin todeta, kuinka miesnäkökulman ensisijaisuuteen perustuvaa toiseuttamista tapahtuu, kun polkupyöräilijöitä halventavasti kutsutaan "spandex-pelleiksi". Tämä toiseuttaminen heijastaa syvempää sukupuolittunutta näkemystä, jossa tietyt miesten käytösmallit ja valinnat ovat hyväksytyjä ja arvostettuja, kun taas toiset ovat halveksuttavia tai vähemmän arvostettuja.

”Spandex-pelleihin” viitataan Facebookin keskustelussa myös visuaalisesti, käyttäen meemejä. Tämän internet-vitsin muoto voi olla kuva, video tai teksti. Yleensä kuitenkin ymmärretään kuitenkin kuvina, joihin on liitetty mukaan tekstiä. Meemien tulkitsemiseen tarvitaan meeminlukutaitoa, joka tarkoittaa kykyä ymmärtää meemien sisäisiä viittauksia.<sup>151</sup> Facebook oli ainoa alustalla, jolla esiintyi meemejä, mutta tämä johtunee siitä, että se on myös ainoa alusta, jonne on helppo liittää meemikuvia- tai videoita.

Kuvakaappauksissa (kuva 11) on nähtävissä erilaisia meemimuotoisia kommentteja. Kaikki meemit eroavat toisistaan ja ovat tyylillisesti erilaisia, mutta kaikissa niissä pyöräilijät ovat kuvattuina pyöräilyasuihin kuvattuina henkilöinä. Kaksi ensimmäistä kuvaa ovat piirrettyjä sarjakuvamaisia kuvia, joissa luodaan kuvaa ivallisesti pyöräilijöiden paremmuudesta liikenteessä. Molemmissa näissä kuvissa piirroshahmot toiseuttavat moottoriajaneuvoilla kulkevia liikenteen käyttäjiä. Onkin siis mielenkiintoista huomata, kuinka kommentoijat toiseuttavat polkupyöräilijöitä meemeillä, joissa teksissä toiseutetaan moottoriajoneuvoilla kulkevia.

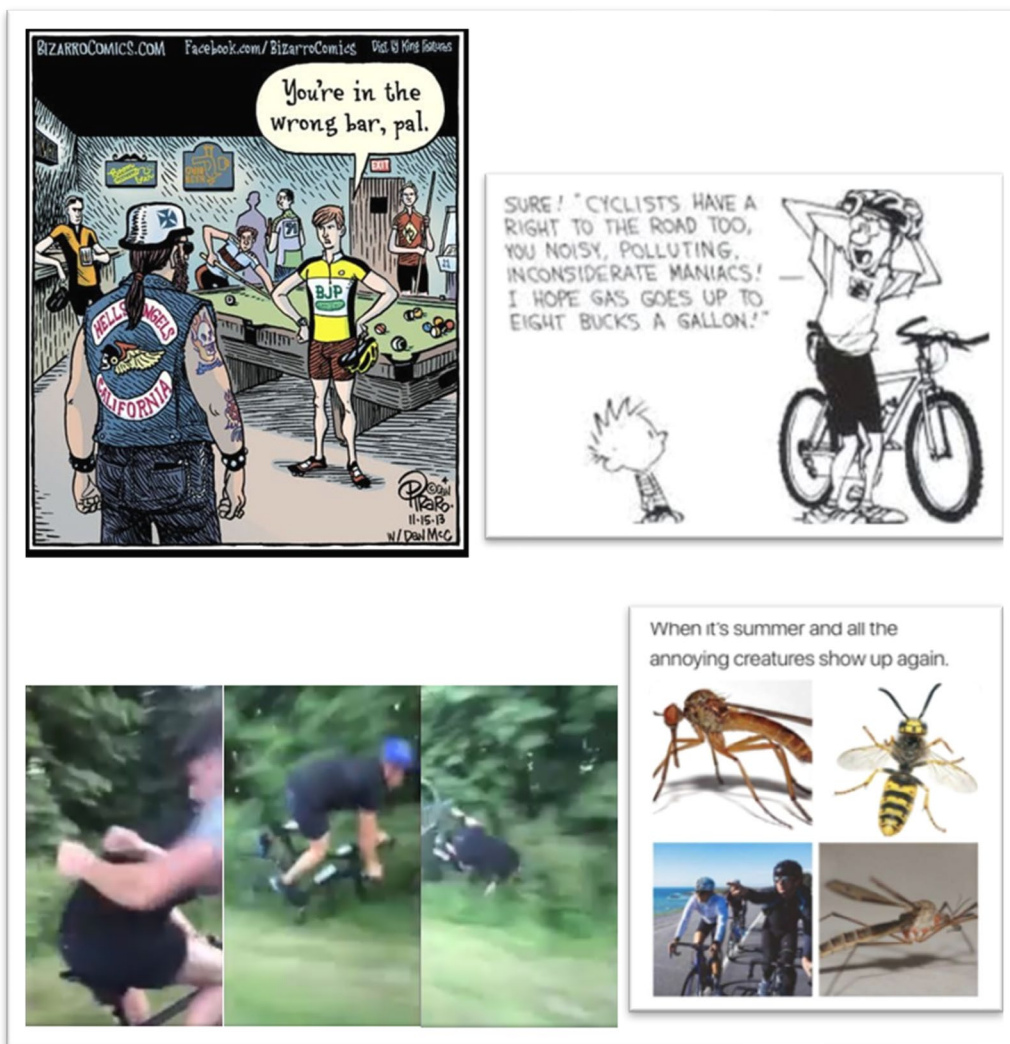
Kahdessa alimmaisessa kuvassa on käytetty valokuvallisia meemejä. Itse asiassa toinen kommentti on video, jossa ei ole tekstiä lainkaan. Videossa autoa ajaa polkupyöräilijän ohitse.

---

<sup>151</sup> Milner 2016, 109

Auton ikkunasta ihminen työntää pyöräilijän pusikkoon. Viimeisessä kuvassa polkupyöräilijät rinnastetaan tekstin avulla ötököihin, jotka aiheuttavat ihmisille harmia.

Meemeissä, on havaittavissa arvoihin ja väkivaltaan toiseuttamista, joista kerron seuraavissa alaluvuissa, mutta halusin nostaa ne esille, jo tässä kohtaa, koska niissä kuvataan polkupyöräilijät niin sanottuina ”spandex-pelleinä”.



**Kuva 11.** Ruutukappauksia Facebookissa käydystä keskustelusta.

## 4.2 Victim blaming ja väkivalta

Tutkimieni kommenttien perusteella näyttää siltä, että usein polkupyöräilijän tai polkupyöräilijöiden ymmärretään noudattavan oikein liikennesääntöjä, mutta silti he joutuvat toiseuttamisen kohteeksi tilanteissa, joissa auto ja polkupyöräilijä sattuvat törmäämään.

Kommenttien sävy vihjaa siihen, että polkupyöräilijä jää aina tappiolle autoon verrattuna, ja ikään kuin oikeutetaan se, että polkupyöräilijä on syyllinen, vaikka hän olisi toiminut liikennesääntöjen mukaisesti. Tämä ilmiö liittyy olennaisesti uhrien syyllistämiseen, englanniksi termillä "victim blaming". Tällä käsitteellä viitataan tilanteisiin, joissa negatiivisten tapahtumien uhreja syyllistetään tai heitä pidetään vastuussa tapahtuneesta. Victim blaming -ilmiö näkyy erityisesti seksuaalisen hyväksikäytön tapauksissa, joissa tekijöitä syytetään vähemmän ja uhreja enemmän.<sup>152</sup>

Kun pyöräilijä ottaa auton kanssa yhteen, oli sitten kumpi tahansa oikeassa, niin kyllä ne keskustelut päättyvät valitettavasti pyöräilijän osalta usein hyvin lyhyeen!<sup>153</sup>

Sais toikin jätkä mennä jonnekkain hoitoon. On melko suuri ongelma henkisellä puolella. Noin jos aikoo liikkua, niin on turha vikistä mitä muut tekee väärin. En ennustaisi kovin pitkää ikää.<sup>154</sup>

Nimenomaan, "mulla on oikeus", vaan kun siitä ei ole mitään hyötyä silloin, jos vahvempi osapuoli ei noudata sääntöjä. Siis mitä hyötyä pitää kiinni omista oikeuksista jos se johtaa siihen, että istuu loppuelämän pyörätuolissa tai ON KUOLLUT ? Kaivakaa hyvät ihmiset esiin itsesuojeluvaistonne !<sup>155</sup>

Itsesuojeluvaistoni kieltäisi minua menemästä pyöräillessä tuollaista vauhtia risteyskiin, vaikka olisikin etuajo-oikeus.<sup>156</sup>

pyöräilijä jää toiseksi autolle vaikka kuinka olisi oikeassa.<sup>157</sup>

"..mutta minä olin oikeassa..." Ei hyödytä siinä vaiheessa kun multaa on pari metriä kuonon päällä. Elämä on valintoja.<sup>158</sup>

Kannattaa pitää kiinni omista oikeuksista ja olla oikeassa. Hyvä vaan muistaa, että todennäköisesti pyöräilijä sattuu enemmän kun autoilijaa.<sup>159</sup>

Juuri näin .....kuuleehan tuon äänestä ku haetaan paikkoja missä ei ole pystytty ratkaisemaan kaikkia ongelmia .....mitä klupu huutelee .....antaa mennä vaan alle että jytisee niin nähän kummalle kipeää teki .....Tiet on autoja varten .....pyöräillääkki voi jos järki on päässä .....<sup>160</sup>

---

<sup>152</sup> Gravelin, Biernat & Bucher 2019, 2–3

<sup>153</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>154</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>155</sup> Ibid

<sup>156</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020

<sup>157</sup> Ibid

<sup>158</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>159</sup> Ibid

<sup>160</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

Pohdinkin, että onko kyseisessä ilmiössä kyseessä väkivaltainen toiseuttaminen, epäilykseen liittyvä toiseuttaminen vai onko victim blame -ilmiöön perustuva toiseuttaminen ihan oman toiseuttamisen muoto. Koen, että victim blame on oma toiseuttamisen muoto. Sitä ei kannata piilottaa osaksi väkivaltaista toiseuttamista tai epäilykseen pohjautuvaa toiseuttamista.

Toki siinä on mukana molempia. Victim blame termin taustalla on väkivaltainen teko. Epäilykseen pohjautuvassa toiseuttamisessa epäkohdille etsitään syntipukkeja ja viitataan maalaisjärjen käyttöön<sup>161</sup>. Vaahensalo toteaaakin hyvin, että toiseuttavan verkkokeskustelun muodot eivät elä keskusteluissa täysin erillään toisistaan. Ne voivat limittyä keskenään jopa samojen keskusteluketjujen sisällä.<sup>162</sup> Jo pelkästään yhdessä kommentissa eri toiseuttamisen muodot voivat ilmeentyä.

Vaahensalo on tutkimuksessaan tunnistanut verkkokeskusteluista väkivallan avulla toiseuttavat kommentit, etsimällä niistä sisältöjä, jotka oikeuttavat ja normalisoivat väkivaltaa. Tai toiseuttamisen kohdetta kuvaillaan fyysisen väkivallan uhrina tai ihmisryhmiä käsitellään epäinhimilliseen tyyliin.<sup>163</sup> Tutkimillani verkkokeskustelualustoilla väkivaltaista toiseuttamista näkyi vain Facebookissa käytävässä kommentoinnissa ja keskustelussa. Pidän tätä mielenkiintoisena, koska tällä keskustelualustalla kommentoija ei voinut piiloutua nimimerkin taakse ja käydä keskustelua anonyymisti, vaan se tehtiin omalla nimellä. Tämä huomioni poikkeaa yleisestä käsityksestä siitä, että anonyymi keskustelu olisi tasoltaan jotenkin heikompaa<sup>164</sup>. Aineistoni osoittaa, että Facebookissa on käyty heikompaa keskustelua, kuin kahdella muulla alustalla, jossa keskustelua on käyty anonyymisti.

Mutta tutkijana minun täytyy ottaa huomioon se, että Reddit-palvelun keskustelussa oli useita poistettuja kommentteja. Verkkokeskustelualustaa kuitenkin moderoidaan. Tietenkään en voi niiden sisältöä tietää ja en voi tehdä suuria oletuksia viestien aiheesta, mutta verkkokeskustelua läpi käydessäni näen, että jotkin kommentit ovat poistettua ja niiden tilalla lukee *Comment removed by moderator*. Yhteen tällaisen poistetut kommentit yhteydessä on kuitenkin vastaus toiselta käyttäjältä, mikä antaa ymmärtää, että poistetussa kommentissa on ollut kyseessä väkivaltaan yllyttävä kommentti:

---

<sup>161</sup> Vaahensalo 2021, 22

<sup>162</sup> Vaahensalo 2021, 24

<sup>163</sup> Vaahensalo 2022, 38

<sup>164</sup> Laaksonen & Matikainen 2013, 469

Sairasta toivoa toisille onnettomuuksia.<sup>165</sup>

Ilta-Sanomien artikkelin kommenttiketjun viestit tarkastetaan ennen niiden julkaisua. Asiattomia viestejä voidaan jättää julkaisematta harkinnan mukaan. Ilta-Sanomat myös mainitsevat keskustelu- ja kommenttisäännöissään, että säännöt koskevat myös sosiaalisen median alustoja. Näillä alustoilla ei ole ennakkomoderointia, mutta he pitävät oikeuden itsellään poistaa viestejä jälkikäteen.<sup>166</sup> Läpikäytyäni Iltalehden omat säännöt kommentointiin huomasi, että he eivät mainitse sosiaalisen median alustoilla käytävien keskustelujen moderointia<sup>167</sup>.

Vaikka toiseuttaminen ilmeni yleisesti autoilijoiden suunnalta polkupyöräilijöitä kohtaan, myös pyöräilyvideoita kuvannutta polkupyöräilijää toiseutettiin. Mielestäni tällainen väkivaltainen toiseuttaminen on todella vakava ilmiö, joka osoittaa verkkokeskustelun varjojen puolen ja sen, miten nopeasti ja helposti se voi muuttua uhkaavaksi ja vaaralliseksi yksittäisille ihmisille. Seuraavilla kommenttisitaateilla haluan havainnollistaa huomioitani.

V\*tun tyhmä ja ärsyttävä tyyppi...käsittämätöntä ongelmien ja alla jäämisen hakemista. Pääsee varmasti hengestään ennemmin tai myöhemmin...<sup>168</sup>

Jatkokommentti: Toivotaan...<sup>169</sup>

Ei saatana. Mulla luultavasti menis kaasua ja jarru sekaisin onnesta julkkiksen nähdessäni kun olli pyöräilijä eteen.<sup>170</sup>

Toivotaan et kerkii joskus rekan eteen ja alle....<sup>171</sup>

Kyllä voi ihminen olla tyhmä. Ja tuo vaatii pysähtyä keskelle suojatietä pyörällä kertomaan autoilijalle liikennesääntöjä. Idiootti saa tulla kokeilemaan pysähtyä mun auton eteen. Lupaen etten väistä.<sup>172</sup>

Itse ajaisin tuollaisen yli.<sup>173</sup>

Lisäksi tässä kohtaa haluan muistuttaa edellisessä aluvussa esittelemääni videomuotoista meemiä, jossa polkupyöräilijä tönätään pusikkoon liikkuvasta autosta. Meemivideon käyttämistä kommenttina voidaan pitää sallivana osoituksena väkivallankäytöstä

---

<sup>165</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020

<sup>166</sup> Iltasanomat.fi 19.2.2014

<sup>167</sup> Iltalehti.fi 9.12.2014

<sup>168</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>169</sup> Ibid

<sup>170</sup> Ibid

<sup>171</sup> Ibid

<sup>172</sup> Ibid

<sup>173</sup> Ibid

polkupyöräilijöitä kohtaan. Myös kesäitikoihin viittausta voidaan pitää väkivaltaisena toiseuttamisena. Meemissä on kaksi hyttystä, jonkinlainen ampiainen tai pistiäinen ja polkupyöräilijöitä. Koen että, hyttyset ja ampiaiset ovat sellaisia kesäisiä ötököitä, jotka tapetaan lyömällä tai liiskaamalla. Eli nähdään, että polkupyöräilijät kuuluvat samaan liiskattavien joukkoon.

### 4.3 Arvoihin perustuva toiseuttaminen

Arvoihin perustuvaa toiseuttamista korostui erityisesti tilanteissa, joissa itseään polkupyöräilijöinä määrittelevät henkilöt syyllistyivät toisten polkupyöräilijöiden tai pyöräilyvideoita jakaneen henkilön toiseuttamiseen. Monet heistä ilmaisivat, että eivät itse käyttäytyisi samalla tavalla liikenteessä polkupyöräilijöinä.

Tämä asetelma kuvaa dynamiikkaa, jossa jotkut polkupyöräilijät pyrkivät asettamaan itsensä erilleen toisista, jotka eivät heidän näkemyksensä mukaan noudata "oikeaa" polkupyöräilykäytöstä. Tällainen arvoihin perustuva toiseuttaminen paljastaa mielenkiintoisen paradoksin polkupyöräilijöiden yhteisössä, jossa yhtäältä on halu puolustaa ja edistää polkupyöräilyn asemaa ja oikeuksia liikenteessä, mutta toisaalta sisäisiä jakolinjoja ja konflikteja syntyy siitä, miten kukin kokee näiden oikeuksien ja velvollisuuksien toteutumisen omassa käytöksessään ja muiden käytöksessä.

Joonas hakee hakemalla tilanteita joissa voi alkaa itkemään kun auto ei väistä. Voisi mennä tollanen himopyöräilijä jonnekin turvallisemmalle mestalle ajelen. Saa vaan meidät tavalliset pyöräilijät näyttämään kusipäiltä<sup>174</sup>

Lasken itseäni "tavalliseksi pyöräilijäksi", ja yhdyn siihen että jos hakemalla hakee tällaisia tilanteita niin aika tyhmäksi hommaksi menee. Itse myös vedän aina varovaisesti kun lähestyn risteyksiä yms. Mutta kyllä se aina aiheuttaa vitutusta, kun on pakko alkaa jo pientä vauhtia hiljentämään sen takia ettei tiedä onko autoilijoilla säännöt hallussa ja silmät ajoradalla. En aio riskeerata henkeäni sen takia että "OLEN OIKEASSA!", mutta vitutus on kova kun tuntuu siltä ettei edes ymmärretä että joskus pyöräilijällä onkin etuajo-oikeus! Montakin kertaa meinannut jäädä autojen alle vaikka minulla etuajo-oikeus olikin, kun kuskilla oli naama puhelimessa ja niin pois päin.<sup>175</sup>

Pyöräily on muuttunut vuosikymmenten aikana. Tätä ei ole huomioitu lainsäädännössä. Nykyisillä pyörillä ajetaan kovaa. Muut eivät kykene reagoimaan muuta liikennettä kovempaa kulkijaa. Varsinkin kun ajokäyttäytyminen ei ikävä kyllä huomioi muita. Liikenneturvallisuuutta lisäisi, jos pyöräilijä olisi aika väistämisvelvollinen. Näin se vaan on. Surullisinta on itse

<sup>174</sup> Kommentti Reddit-palvelusta, r/Suomi 23.7.2020

<sup>175</sup> Ibid

aktiivi pyöräilijän tämä todeta autolla ajaessa tai kävellessä. Pyöräilijöiden olisi korkea aika ottaa myös itse vastuuta liikenneturvallisuudesta.<sup>176</sup>

Se on ihan turha alkaa auton kanssa kisaamaan, että kumpi voittaa. Jos autoilia ei huomaa pyöräilijää ajoissa (kun uusien autojen A pilarit on hyvin peittäviä) niin siinä mittelössä jää kyllä häviölle vaikka miten olisi etupyöräily oikeutettu.<sup>177</sup>

Pyöräily olisi ihan kivaa, mutta tällaisten joonasten käytöksen takia koko harrastajakunta joutuu kärsimään, niin ei oikein kehtaa edes ajaa enää.<sup>178</sup>

Tilasin pyörän, ja tämän spandexsankarin takia peruutin tilauksen. En halua tulla mitenkään yhdistetyksi tällaiseen paskaan.<sup>179</sup>

Poliittisten näkemysten ja arvojen kautta tapahtui polkupyörävideoita kuvanneen pyöräilijän toiseuttamista. Vaikka "spandex-pellen" kaltaisia kommentteja tuli jatkuvalla syötöllä, suoria viittauksia poliittisiin arvoihin ja puolueisiin ei ilmennyt niin paljon, kuin ehkä itse saatoin odottaa. Kuitenkin näen, että arvoihin ja valtasuhteisiin liittyvä toiseuttaminen oli läsnä niissäkin kommentteissa, joissa kritisoitiin uudistettua tieliikennelakia.

Kommentoijien mukaan laki antaa polkupyöräilijöille liikaa oikeuksia tai sitä tulkitaan omien näkemysten mukaan. Tämä heijastaa syvempää yhteiskunnallista asetelmaa, jossa poliittiset näkemykset ja valtasuhteet vaikuttavat siihen, miten polkupyöräilijöitä nähdään ja miten heihin suhtaudutaan.

Joonasta viisaanpien pitää väistää. Vihreiden kokouksessa on neuvottu että oikeuksista pitää pitää kiinni.<sup>180</sup>

Eko vihreä jäbähän tuo. Tulis maalle ajelemaan pyörällä niin ei olisi haitaksi siellä kaupunki liikenteessä<sup>181</sup>

Maailma nykyään täynnä viher piipertijöitä. Eikö olisi ekologisempaa, ja myös turvallisempaa. Että jalankulkia ja pyöräilijä väistäisi aina autoa.<sup>182</sup>

Tätä vihreät autoilun vastustajat halusivat, kun tieliikennelakia uudistettiin. Autoilijan on siis koetettava muiden tiellä liikkujien seuraamisen lisäksi pystyttävä näkemään 360 astetta ympärilleen jotta näkisi kaikki pyöräteiden muodot ja katsoa koikkia pyöräilijöitä silmiin voidakseen ennakoita, mistä risteysalueella autoa nopeammin liikkuva pyöräilijä mahdollisesti voisi kurvata

---

<sup>176</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>177</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020, nimimerkin perusteella olen ryhmittänyt kommenttoijan pyöräilijöihin.

<sup>178</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>179</sup> Ibid

<sup>180</sup> Ibid

<sup>181</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>182</sup> Ibid

tien yli. Lainsäätäjät korvausvastuuseen, jos/kun pyöräilijä tuolla mentaliteetilla vammautuu.<sup>183</sup>

Tieliikennelakia voisi muuttaa todenmukaiseksi: pyörällä saa ajaa missä tahansa, miten tahansa, kaikkien on sitä väistettävä tilanteesta riippumatta ja pyöräilijä on aina oikeassa. Huomautin kerran jalkakäytävällä ajamisesta miehelle. Ehdin juuri ja juuri karkuun.<sup>184</sup>

Tieliikennelakiin on hyvä kirjata selkeästi, että pyöräilijä väistää! Päästään tästä uhmaisesta keskustelusta tai järjettömästä pyöräilykulttuurista eroon.<sup>185</sup>

Tämä uusi laki pyöräilijän oikeudesta ajaa merkittyä pyörätietä ajokaistan läpi etuoikeutettuna autoon nähden, tulee tuottamaan kuolemia ja raajarikkoja luvattoman paljon ennen kuin autoilijat sen ovat omaksuneet. Mielestäni hyvin kyseenalainen muutos, joka ei ainakaan pyöräilijän turvallisuutta edistä ja tuntuu olevan enemmänkin autoilijan kiusaksi suorastaan tehty. En ymmärrä tämänkaltaisia kikkailuja liikennesääntöihin. Niidenhän pitäisi parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta, eikä heikentää niitä.<sup>186</sup>

Pyörällä liikkuessani tiedostan että jään hetkessä toiseksi auton kanssa. Kannan itse vastuun hengestäni ja päästän autot aina ensin. Ilmastohysterikoille tiedoksi, auto kuluttaa enemmän kun joudut pysähtymään ja sitten taas kiihdyttämään. Juu, laki sanoo yhtä ja toista. Laki on juuri muuttunut eikä kaikki tunne uusia sääntöjä. Fillaristit, rauhoittukaa. Pääsette kyllä perille vaikka ette ihan joka kerta pääsisikään paahtamaan risteyksestä yli täyttä vauhtia. Muistakaahan tilannenopeus.<sup>187</sup>

Tässäkin kohtaa haluan palauttaa mieliin edellisessä aiemmin esittelemäni kuvamuotoiset meemit, jotka olivat tyyliltään sarjakuvamaisia. Meemeissä oli vahvasti läsnä arvoihin pohjautuva toiseuttaminen. Värillisessä kuvassa polkupyöräilijät ilmaisevat kuinka moottoripyöräilijä ei ole tervetullut heidän ”moottoripyöräkerhomaiseen” tilaansa. Lassi ja Leevi sarjakuvasta lainattu kuvameemin tekstissä Lassin isä mainitsee, kuinka pyöräilijöillä on oikeus olla teillä äänekkäiden, saastuttavien ja epäkohteliaiden hullujen kanssa, viitaten siis autoilijoihin. Hän toivoo myös, että polttoaineen hinta nousisi suuriin summiin. Lassin isä seisoo polkupyörän vieressä ja hänellä on pyöräilyvaatteet päällä. Näissä meemeissä oli huomion arvoista se, että niillä toiseutettiin verkkokeskustelussa polkupyöräilijöitä, vaikka meemien tekstit toiseuttavat itseasiassa autoilijoita polkupyöräilijöiden toimesta.

Lopuksi voin todeta kuinka tutkimistani verkkokeskustelualueista löytyi samoja toiseuttamisen muotoja, joita Vaahensalo on esimerkiksi havainnut omassa tutkimuksessaan.

---

<sup>183</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>184</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020

<sup>185</sup> Kommentti Ilta-Sanomien uutisen verkkokeskustelusta 22.7.2020

<sup>186</sup> Ibid

<sup>187</sup> Kommentti Iltalehden Facebook-tilin uutisen verkkokeskustelussa 22.7.2020



Omista aineistoistani uutena ilmiönä nousi esiin victim blaming -toiseuttaminen, kun taas vertaistuellista toiseuttamista, kansallisidentiteettiin perustuvaa toiseuttamista ja ikä- ja sukupolvikokemuksiin pohjautuvaa toiseuttamista ei näkynyt tutkimissani aineistoissa.

## 5 Tulokset ja johtopäätökset

Oma motiivini tarttua tähän verkkokeskusteluun juontaa juurensa suoraan työnkuvaani. Halusin syventyä aiheeseen, josta voisi olla mahdollisesti hyötyä nykyisessä työssäni sen viestinnällisten näkökohtien takia. Lisäksi polkupyöräily tuntuu olevan aiheena ajankohtainen, varsinkin suurissa kaupungeissa. Toivon myös, että tämän tutkimuksen avulla voisin tarjota joitain uusia näkökulmia esimerkiksi Hiilineutraaleja tekoja -kehitysohjelmalle. Kehitysohjelman on tarkoitus edistää Tampereella asukkaiden ja yritysten siirtymistä kohti kestävämpää tulevaisuutta. Ohjelman tavoitteena onkin vähentää merkittävästi liikkumisen päästöjä. Kehitysohjelma kestää vuoteen 2025 asti.

Tutkimuksessani vuonna 2020 analysoin verkkokeskusteluja, jotka käytiin kolmella eri verkkokeskustelualustalla. Näissä keskusteluissa oli keskeisenä aiheena tamperelaisen polkupyöräilijän Twitteriin julkaisemat videot, joissa hän havainnoi kaupungin ongelmakohtia polkupyöräilijän näkökulmasta. Polkupyöräilijä oli hyvin määrätietoinen dokumentoimaan ja jakamaan näitä videoita tuodakseen esille kohtaamiaan ongelmia Tampereen liikenteessä ja herättääkseen keskustelua asiasta. Videoiden julkaiseminen herätti haastavaa, värikästä, ja polarisoitunutta keskustelua, jossa käytiin vilkasta vuoropuhelua puolesta ja vastaan. Keskustelujen monipuolisuus ja intensiteetti osoittavat, että polkupyöräilijän viestillä oli merkitystä ja hän tavallaan myös onnistui tarkoituksessaan herättää keskustelua. Toki keskustelu sai aikaan huomattavia vastareaktiota verkkokeskustelualustoilla.

Niin sanottu valtakunnallinen uutismedia huomasi polkupyöräkeskustelun ja katsoi sen olevan kiinnostava aihe koko maan tasolla, ei pelkästään Tampereen seudulla. Videoiden ja niiden synnyttämän keskustelun uutisointi verkkoartikkeleissa sai aikaan laajaa keskustelua eri verkkokeskustelualueilla. Tutkin keskusteluja kolmella eri verkkokeskustelualueella: Redditissä, Facebookissa ja Iltalehden verkkoartikkelin omassa keskustelu- ja kommentointiympäristössä. Kaikilla näillä alustoilla keskustelu lähti liikkeelle linkitetystä uutisesta. Redditissä keskustelua käytiin MTV Uutisen artikkelin pohjalta, kun taas Facebookissa keskustelua käytiin Iltalehden verkkoartikkelin julkaisun alla. Ilta-Sanomien verkkoartikkelin lopussa oli avoinna mahdollisuus kommentoida ja keskustella aiheesta, ja keskustelua syntyi myös sinne.

Tämä osoittaa, miten laajasti keskustelu levisi eri verkkoympäristöihin ja miten valtakunnallinen uutismedia voi vaikuttaa merkittävästi verkkokeskustelun laajuuteen ja intensiteettiin. Erityisen mielenkiintoista on huomata, että kun valtakunnallinen uutismedia tarttuu johonkin aiheeseen ja pitää sitä kiinnostavana tai merkittävänä, se voi toimia katalysaattorina keskusteluille, jotka jatkavat levittäytymistään muille verkkokeskustelualustoille. Tämä heijastaa sosiaalisen median roolia nykypäivän tiedonvälityksessä ja verkkokeskustelukulttuurissa. Uutismedian voimakas läsnäolo voi lisätä aiheen näkyvyyttä ja herättää yleisön kiinnostuksen, mikä puolestaan johtaa vilkkaaseen keskusteluun eri verkkofoorumeilla ja sosiaalisen median kanavissa. Näin ollen valtakunnallinen uutismedia voi vaikuttaa suuresti verkkokeskustelun dynamiikkaan ja laajuuteen, erityisesti silloin, kun se tunnistaa aiheen potentiaalisesti "myyväksi" aiheeksi.

Keskustelu kaikilla alustoilla noudatti samankaltaista kaavaa. Enemmistössä olivat kommentit, joissa kannatettiin niin sanottua autoilun puolta, eli puolustettiin autoilua ja väheksyttiin pyöräilijöitä sekä pyöräilyä tai pyöräilyvideoita kuvannutta pyöräilijää. Tämä näkökulma oli vallitsevana kaikilla tutkimillani verkkokeskustelualueilla.

Tällainen asetelma heijastaa laajempia liikennekulttuurissamme vallitsevia asenteita ja ilmiöitä, joissa autoilu nähdään usein etuoikeutettuna ja pyöräilyyn liittyvät näkökulmat jäävät vähemmälle huomiolle. Näin ollen kommentit, joissa puolustettiin pyöräilyä, videoita kuvannutta pyöräilijää tai väheksyttiin autoilua ja autoilijoita, olivat selvässä vähemmistössä.

On merkillepantavaa, että tämä linjaus näkyy myös liikenne- ja viestintäviraston kulktapaosuusraportin tuloksissa, joissa henkilöauton käyttö oli selvässä enemmistössä suomalaisten yleisenä liikkumismuotona. Tämä osoittaa, kuinka syvälle autoistunut kulttuuri on juurtunut liikennekäyttäytymiseemme ja ajatteluamme liikkumisesta.

Viesteissä, joiden kanta jäi minulle epäselväksi tai olivat niin sanotusti off-topic -viestejä. Nämä viestit jäivät näiden kahden viestikokonaisuuden alapuolelle ja vähemmistöön. Poikkeuksena Redditissä käyty verkkokeskustelu, jossa ”kanta epäselvä”- ja *off-topic*-viestit yhdessä olivat enemmistössä verrattuna pyöräilyn kannalla oleviin kommentteihin.

Seuraavaksi tarkastelin toiseuttavan verkkokeskustelu -teorian avulla löytämiäni ryhmiä ja kuinka nämä ryhmät toiseuttivat toisiaan, eli mikä oli jako ”meihin” ja ”niihin”. Löytämäni ja tulkitsemani ryhmät olivat autoilijat, polkupyöräilijät, polkupyörävideoiden kuvannut polkupyöräilijä ja kävelijät.

Autoilijat toiseuttivat polkupyöräilijöitä ryhmänä ja polkupyörävideoita kuvannutta polkupyöräilijää. Polkupyöräilijät toiseuttivat autoilijoita, muita pyöräilijöitä, polkupyörävideoita kuvannutta pyöräilijää ja kävelijöitä. Kävelijät puolestaan toiseuttivat autoilijoita, polkupyöräilijöitä ja polkupyörävideoita kuvannutta pyöräilijää. Polkupyörävideoita kuvannut polkupyöräilijä oli aineistoissani vain toiseuttamisen kohde. Polkupyöräilijät oli ainoa ryhmä, joka toiseutti kaikkia löytämiäni ryhmiä. Myös toisia pyöräilijöitä.

Etsin kommentteista toiseuttavan verkkokeskusteluteorian muotoja, eli mitellä tavoin ryhmät toiseuttivat toisiaan. Kommenteissa oli paljon ivaa ja pilkkaa toisia kohtaan, joka voidaan tulkita huumoriin perustuvaan toiseuttamiseen. Ivalisissa kommenteissa oli läsnä myös miesnäkökulman ensisijaisuuteen pohjautuva toiseuttaminen, kun polkupyöräilyvideoiden kuvannutta polkupyöräilijää tai pyöräilijöitä ei nähty ”oikeana miehinä” vaan spandex-pelleinä.

Epäilykseen ja valta-asemaan perustuva toiseuttaminen näkyi viittauksina niin sanotun maalaisjärjen käyttöön, eli vaikka polkupyöräilijöillä olisi etuajo-oikeus verrattuna isompaan kulkuneuvoon, kuten henkilöautoon. Polkupyöräilijöiden etuajo-oikeutta pidettiin sen vuoksi järjettömänä. Kommenttiaineistoista nousi esiin myös victim blame -käsitteeseen pohjautuvaa toiseuttamista. Kommenteissa maalailtiin sellaisia tapahtumia, joissa polkupyöräilijä törmää auton kanssa, on tilanne polkupyöräilijän syytä ja polkupyöräilijä voi vain syyttävä itseään itselle aiheuttamistaan vahingoista, vaikka hänellä olisi ollutkin etuajo-oikeus.

Arvoilla toiseuttamista tapahtui eristysisesti kun toiset polkupyöräilijät kertoivat kommenteissa, etteivät he polkupyöräilijöinä käyttäydy huonosti liikenteessä, vaan kuinka he kunnioittavat isompia kulkuneuvoja. Näitä kaikkia mainitsemiani toiseuttamisen muotoja löytyi kaikilta verkkokeskustelualustoilta, joita tarkastelin. Poikkeuksen teki väkivallalla toiseuttaminen, jota tapahtui vain Facebookissa sijainneessa keskustelussa. Polkupyöräilijävideoita kuvannutta polkupyöräilijää toivottiin jäämään auton alle, tai sitten sanottiin suoraan, että kommentoija itse ajaisi yli. Vaikka toiset tutkimukset esittävät, että anonyymeissa keskusteluissa kommentointi ja keskustelu olisi jotenkin rajumpaa, koin tilanteen toisin. Facebookissa, jossa kommentoidaan omalla nimellä, tapahtui tätä väkivallalla toiseuttamista. Toki tätä asiaa voidaan perustella sillä, että näillä kolmella verkkokeskustelualustalla Facebook oli ainoa, jossa ei ollut viestien moderointia.

Aloittavana ja kokemattomana tutkijana minua jäikin mietityttämään, että jäikö minulta tutkimistani aineistoista jotakin huomioimatta. Autoilumyönteisyys ja polkupyörävastaisuus loistivat näillä kolmella verkkokeskustelun alustalla, mutta jatkotutkimuksia ajatellen olisi mielenkiintoista tarkastella, kuinka asiasta keskusteltiin esimerkiksi polkupyöräilijöiden foorumeilla ja verrata siellä käytyä keskustelua tässä minun tutkimuksessani käytettyihin verkkokeskustelualustoihin.

Alun perin minun tarkoituksenani oli syventyä tutkimaan, mitä vaikutuksia tällä verkkokeskustelulla oli esimerkiksi Tampereen kaupungin toimintaan ja yleiseen vaikuttamiseen kuntatasolla. Aihe osoittautui kuitenkin liian laajaksi ja monimutkaiseksi aloittavalle tutkijalle, mutta samalla huomasin, miten se voisi toimia hedelmällisenä jatkotutkimuksen aiheena.

Toinen mielenkiintoinen jatkotutkimuskohde voisi olla liikenteen tieraiwon digitalisoituminen. Nykyään kun kojelautakameroiden käyttö yleistyy ja videoita liikennevälikohtauksista ladataan verkkoon, meidän ei tarvitse välttämättä olla itse paikalla kohdatessamme näitä tilanteita. Tämä herättää ajatuksen siitä, että voisiko verkkokeskusteluissa ilmenevät kiistatilanteet ja kireä tunnelma olla tavallaan digitaalista tieraivoa. Rohkenen väittää, että tuskin kukaan todellisuudessa ajaisi tahallaan toisen päälle, saattavat verkkokeskusteluissa esitetyt aggressiiviset kommentit ja uhkailut kuitenkin kuvastaa joidenkin tunteita ja mielipiteitä tieliikenteessä koetuista tilanteista ja ilmentää näin ollen tieraivoa.

Polkupyöräily on aihe, joka on herättänyt, herättää ja tulee jatkossakin herättämään intohimoja ja keskustelua niin kannattajien kuin vastustajienkin keskuudessa. Tämä ilmiö on ollut läsnä jo pitkään eikä ole kadonnut mihinkään.

Polkupyöräilijät yhä pyrkivät saamaan äänensä kuuluviin ja tulemaan näkyviksi tasavertaisina liikkumismuotoina liikenteessä. Vaikka polkupyöräily nähdäänkin kuntien ja kaupunkien strategioissa positiivisena ilmiönä ja sitä pyritään kehittämään, se koetaan edelleen jopa ärsyttävänä asiana tietyissä ryhmissä. Erityisesti silloin, kun se nähdään kilpailevana kulkumuotona moottorilla varustettuihin ajoneuvoihin nähden. Polkupyöräily herättää edelleen ristiriitaisia tunteita ja vastareaktioita. Tämä heijastelee laajempaa kulttuurista ja liikennepoliittista ilmapiiriä, jossa autoliikenteen ylivalta on pitkään ollut vallitsevana. Haasteena onkin muuttaa tätä asennetta ja edistää pyöräilyn asemaa yhä varteenotettavampana ja hyväksyttävänä liikkumismuotona, joka ansaitsee tasavertaisen huomion ja tilan liikennejärjestelmissämme.

Ehkäpä tutkimassani aiheessa näkyy myös se, että polkupyöräily on aiheena helppo ymmärtää, siitä on helppo puhua ja se on osa arkipäiväämme. Myönnän itsekin, kuinka ärsyttävää on etsiä parkkipaikkaa kaupungeissa ja kuinka helposti ajattelee, että tuohon pyöräparkin tilallekin mahtuisi helposti kaksi autoa. Polkupyörää ei kuitenkaan aina nähdä arvokkaana vaihtoehtona, vaan se jää usein toissijaiseksi kulkuvälineeksi.

Se huokuu näistä tutkimistani kommentteista ja pohjustan ajatusta myös omalla kokemuksella. Opiskeluaikoinani Porissa huomasin, kuinka olit päässyt porilaisuuden ytimeen, kun polkupyöräsi oli varastettu ainakin kerran. Se oli lähes säännön kaltainen ilmiö, polkupyöräsi tullaan varastamaan jossakin kohtaa opiskeluaikanasi Porissa. Minulle se tapahtui kolmantena vuonna. Tilanne harmitti todella paljon, mutta hankin uuden pyörän lähes ilmaiseksi, enkä missään nimessä ajatellut ottaa esimerkiksi poliisiin yhteyttä.

Porissa syntynyt ystäväni kertoi kuinka se oli lähes jopa nuoruuden riitti, kun varasti toisen pyörän baari-illan jälkeen. Se ei ollut rikos, vaan perinteenomainen tihutyö. Kärjistetysti koetaan, että pyörällä ei ole arvoa. Ja tutkimieni kommenttien perusteella voin todeta, että pyöräilyllä ei ole arvoa liikenteessä, tai pahimmissa tapauksissa pyöräilijän hengellä ei ole arvoa.

Tämä kertoo paljon siitä, kuinka pyöräilyyn liittyy edelleenkin negatiivisia stereotypioita ja asenteita, jotka voivat vaikuttaa siihen, miten polkupyöräilijöitä kohdellaan ja kuinka heidän turvallisuudestaan huolehditaan liikenteessä. Olisi tärkeää, että yhteiskunnassa herätään näihin haasteisiin ja pyritään luomaan turvallisempia ja kunnioittavampia liikennekulttuureja, joissa kaikkien tienkäyttäjien, myös polkupyöräilijöiden, oikeudet ja arvo tunnustetaan ja turvataan.

## 6 Lähteet

Linkit tarkastettu 21.4.2024

### 6.1 Aineisto

Aamulehti 29.1.2024. ”Parkkipaikat kirvoittivat pitkän keskustelun Tampereen valtuustossa”,  
<https://www.aamulehti.fi/tampere/art-2000010153861.html>

Datareportal 13.2.2023, Digital 2023: Finland.  
<https://datareportal.com/reports/digital-2023-finland?rq=Finland>

Helsingin Sanomat 7.3.1997. <https://www.hs.fi/aikakone/>

Iltalehti 22.7.2020, Tamperelaispyöräilijän videoista kohu: Poliisi katsoi autoilijan rikkeen vähäiseksi, autoilija teki rikosilmoituksen, <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/7708f126-8ae4-4ca7-88f5-4495873adcb8>

Iltalehti.fi 9.12.2014, Tervetuloa kommentoimaan uutisiamme!  
<https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/201412090151028>

Iltasanomat.fi 19.2.2014, Ilta-Sanomien keskustelu- ja kommentointisäännöt.  
<https://www.is.fi/info/art-2000000726278.html>

Iltasanomat.fi 22.7.2015, Näin kiitetään liikenteessä: Iloinen kädenheilautus ja keskisormi.  
<https://www.is.fi/autot/art-2000000964888.html>

Iltasanomat 22.7.2020, Hurja video näyttää, kuinka pyörä sujahtaa suoraan auton eteen risteyksessä – nyt puhuu videon kuvannut Joonas: Halusin herättää keskustelua,  
<https://www.is.fi/tampereen-seutu/art-2000006579088.html>

MTV uutiset 22.7.2020, kello 06.07. Tamperelaisen Joonaksen provosoivat pyöräilyvideot herättävät raivoa somessa – "Jos ei voi töötätä, täytyy huutaa",  
<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/tamperelaisen-joonaksen-hurjat-pyoraillyvideot-herattavat-raivoa-somessa-jos-ei-voi-tootata-taytyy-huutaa/7876872#gs.3dskk9>

MTV uutiset 22.7.2020, kello 19.52. Joonaksen provosoivat pyöräilijävideot vaaratilanteista nostivat äläkän – Pyöräliitto kommentoi niitä MTV:lle: "Mikä lähti käyntiin, ei ole mitenkään rakentavaa", [www.mtvuutiset.fi/artikkeli/joonaksen-provosoivat-pyorailijavideot-](http://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/joonaksen-provosoivat-pyorailijavideot-)

vaaratilanteista-nostivat-alakan-pyoraliitto-kommentoi-niita-mtv-lle-mika-lahti-kayntiin-ei-ole-mitenkaan-rakentavaa/7877450#gs.3dsk1

Müller, Jenny 9.12.2022: Uutisarvostukset 2022. Yle News Lab.

<https://drive.google.com/file/d/1KmvghwohJViO5PkSD730VF-F-H6W9YgnZ/view?pli=1>

r/Suomi, Reddit-keskustelu 23.7.2020. ”Tamperelaisen Joonaksen provosoivat pyöräilyvideot herättävät raivoa somessa – Jos ei voi töötätä, täytyy huutaa”

[https://www.reddit.com/r/Suomi/comments/hw6bvm/tamperelaisen\\_joonaksen\\_provosoivat/?sort=new](https://www.reddit.com/r/Suomi/comments/hw6bvm/tamperelaisen_joonaksen_provosoivat/?sort=new)

Salloum, Ali 5.9.2023: ”Suomi polarisoituu voimakkaasti”.

<https://medium.com/@ali.salloum.fin/suomi-polarisoituu-voimakkaasti-ce5d7c053daa>

Stafford, Tom 12.2.2013: “It’s not simply because they are annoying, argues Tom Stafford, it’s because they trigger a deep-seated rage within us by breaking the moral order of the road.” <https://www.bbc.com/future/article/20130212-why-you-really-hate-cyclists>

Tampereen kaupungin valtuuston kokous 29.1.2024. Kohdasta 14:00 –1:13:29.

[https://www.youtube.com/watch?v=GM6ace39\\_ew](https://www.youtube.com/watch?v=GM6ace39_ew)

Tampereen pyöräilyliikenteen kehittämisohjelma 2030, 12.9.2022,

[https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-](https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-10/Tampereen_pyoraliikenteen_kehittamisohjelma_2030_KH12092022.pdf)

[10/Tampereen\\_pyoraliikenteen\\_kehittamisohjelma\\_2030\\_KH12092022.pdf](https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-10/Tampereen_pyoraliikenteen_kehittamisohjelma_2030_KH12092022.pdf)

Tampereelainen 21.7.2020. Tampereelaispyöräilijän video herättää keskustelua sosiaalisessa mediassa, ajaa vauhdilla suojatielle ja kääntyvän auton eteen – "Harvat toimivat, suorat ja turvalliset pätkät poistetaan käytöstä tai niille rakennetaan kerrostalo",

[www.tampereelainen.fi/paikalliset/2340400#kommentit](http://www.tampereelainen.fi/paikalliset/2340400#kommentit)

Tieto.traficom.fi 6.2.2024. Kävely ja pyöräiliikenne osana liikennejärjestelmää.

<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kavely-ja-pyoraliikenne-osana-liikennejarjestelmaa>

Tieto.traficom.fi 8.9.2021. Kulikutapaosuus valtakunnallisesti ja eri alueilla.

<https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/kulikutapaosuus-valtakunnallisesti-ja-eri-alueilla>



Yle 11.8.2020. Tampere rakennutti ensiavun lähelle pyörätien, joka on täynnä vaaranpaikkoja – aktiivipyöräilijän video herätti heti: "Liikennemerkit siirretään pois pyörätieltä", <https://yle.fi/a/3-11487869>

Yle.fi 24.1.2024. ”Me vastaan te – Suomi jakaantuu yhä voimakkaammin, sanoo polarisaatiota tutkiva Ali Salloum.” <https://yle.fi/aihe/a/20-10006117>

Yle.fi 11.2.2024. ”Rattiraivo on merkki empatian puutteesta – asiantuntija antaa vinkin, miten tilanteen saa rauhoitettua”, <https://yle.fi/a/74-20071494>

Youtube.com 14.9.2023, AVCH-kanava, videon nimi Insurance Scam Fails 2023 (Caught on Dashcam). <https://www.youtube.com/watch?v=yhyXvj6EUJk&t=0s>

## 6.2 Tutkimuskirjallisuus

Alasuutari, Pertti 2011: Laadullinen tutkimus 2.0. Helsinki: Vastapaino.

Baumgarten Nicole 2017: Othering Practice in a Right-Wing Extremist Online Forum. Language” internet 14(1).

[https://www.researchgate.net/publication/312522780\\_Othering\\_Practice\\_in\\_a\\_Right-Wing\\_Extremist\\_Online\\_Forum](https://www.researchgate.net/publication/312522780_Othering_Practice_in_a_Right-Wing_Extremist_Online_Forum)

Chandler, Danierl & Ron Munday 2016: A Dictionary of Social Media. Oxford University Press. Haettu 16.3.2024. DOI: 10.1093/acref/9780191803093.001.0001

Gravelin, Claire R., Monica Biernat & Caroline E. Bucher 2019: Blaming the Victim of Acquaintance Rape: Individual, Situational, and Sociocultural Factors. *Frontiers in Psychology* 9(2422). DOI: 10.3389/fpsyg.2018.02422

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

Hand, Christopher J., Kassandra Burd, Alex Oliver & Christopher M. Robus 2022: Interactions between text content and emoji types determine perceptions of both messages and senders. *Computers in Human Behavior Reports* 8(100242). DOI: <https://doi.org/10.1016/j.chbr.2022.100242>.

Kim, Joohyun, Sangkeun Park & Uichin Lee 2020: Dashcam Witness: Video Sharing Motives and Privacy Concerns Across Different Nations, *IEEE Access* 8, 110425–110437.

DOI: 10.1109/ACCESS.2020.3002079.

Jalonen, Harri & Laura Heinonen 2016: Sontaa tuulettimessa – negatiiviset tunteet sosiaalisessa mediassa. Teoksessa Heinonen, Laura, Jalonen, Harri & Vuolle, Maiju (toim.) *Negatiiviset tunteet – Positiivinen bisnes*. Helsinki: Talentum Pro, 173–211.

Jalonen, Harri. 2014: Negatiiviset tunteet ja sosiaalinen media muodostavat yrityksille vaikean yhdistelmän. *Liiketaloudellinen aikakauskirja* 63(2), 152–160.

[https://www.researchgate.net/publication/268744503\\_Negatiiviset\\_tunteet\\_ja\\_sosiaalinen\\_media\\_muodostavat\\_yrityksille\\_vaikean\\_yhdistelman](https://www.researchgate.net/publication/268744503_Negatiiviset_tunteet_ja_sosiaalinen_media_muodostavat_yrityksille_vaikean_yhdistelman)

Laaksonen, Salla-Maaria & Matikainen, Janne & Tikka, Minttu 2013: Tutkimusotteita verkosta. Salla-Maaria Laaksonen, Janne Matikainen & Minttu Tikka (toim.) *Otteita verkosta*. Tampere: Vastapaino, 9–33.

Laaksonen, Salla-Maaria & Janne Matikainen 2013: Tutkimuskohteen vuorovaikutus ja keskustelu verkossa. Salla-Maaria Laaksonen, Janne Matikainen & Minttu Tikka (toim.) *Otteita verkosta*. Tampere: Vastapaino, 455–512.

Lloyd, Mike & Jakub Mlynář 2021: Hand-ling ‘road rage’: Embodiment in conflict on the move. *Social Interaction. Video-Based Studies of Human Sociality*, 4(4). DOI:

<https://doi.org/10.7146/si.v4i4.125177>

Löytty, Olli 2005a: Johdanto: Toiseuttamista ja tilakurittomuutta. Teoksessa Olli Löytty (toim.) *Rajan ylityksiä. Tutkimusreittejä toiseuden tuolle puolen*. Helsinki: Gaudeamus, 7–24.

Löytty, Olli 2005b: Toiseus: Kuinka tutkia kohtaamisia ja valtaa. Teoksessa Anna Rastas, Laura Huttunen & Olli Löytty (toim.) *Suomalainen vieraskirja: Kuinka käsitellä monikulttuurisuutta*, Tampere: Vastapaino, 161–189.

Massanari, Adrienne. 2019: “Come for the Period Comics. Stay for the Cultural Awareness’: Reclaiming the Troll Identity through Feminist Humor on Reddit’s/r/TrollXChromosomes.” *Feminist Media Studies* 19(1), 19–37. DOI: <https://doi.org/10.1080/14680777.2017.1414863>.

Mauranen, Tapani 2007: Ajatte tuulenkeveydellä! Teoksessa Anttila, Kimmo (toim.)

*Velomania: Pyörällä halki aikojen*. Tampere: Tampereen museoiden julkaisuja 98, 95–171.

- Milner, Ryan M. 2016: *The World Made Meme. Public Conversations and Participatory Media*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Männistö-Funk, Tiina 2019: "Introduction: The Historical Production of the Invisible and Visible Bicycles". Teoksessa Männistö-Funk, Tiina, Myllyntaus, Timo, (toim.) *Invisible bicycle : parallel histories and different timelines*. Leiden; Boston: Brill, 1–20.
- Männistö-Funk, Tiina 10.1.2024: "Käveltävä kaupunki poliittisena kysymyksenä: Hitaus tarjoaa ratkaisuja liikenteen ongelmiin." <https://politiikasta.fi/kaveltava-kaupunki-poliittisena-kysymyksenä-hitaus-tarjoo-ratkaisuja-liikenteen-ongelmiin/>
- Saarikoski Petri, Suominen Jaakko, Vaahensalo Elina 2019: *Digitaalisia kohtaamisia. Verkkokeskustelut BBs-purkeista sosiaaliseen mediaan*. Helsinki: Gaudeamus.
- Saarikoski, Petri, Jaakko Suominen, Riikka Turtiainen & Sari Östman 2013: *Sosiaalisen median lyhyt historia*. Helsinki: Gaudeamus
- Saarikoski, Petri, Jaakko Suominen, Riikka Turtiainen & Sari Östman 2009: *Funetista Facebookkiin – Internetin kulttuurihistoria*. Helsinki: Helsinki University Press
- Sharkin, Bruce S. 2004: Road rage: Risk factors, assessment, and intervention strategies. *Journal of Counseling and Development* , 82(2), 191–198. DOI: <https://doi-org.ezproxy.utu.fi/10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x>
- Vaahensalo, Elina 2021: "Samanlaista Toiseuttamista, Erilaisia Toisia: Toiseuttavan Verkkokeskustelun Muodot Anonyymeissä Suomenkielisissä Keskustelukulttuureissa." *Media & viestintä* 44(3), 1–29. DOI: <https://doi.org/10.23983/mv.111507>
- Vaahensalo, Elina 2022: "Uuniin Siitä" – Väkivaltainen Ja Toiseuttava Verkkokeskustelu Ylilaudalla." *Lähikuva* 35(3), 29–44. DOI: <http://dx.doi.org/10.23994/lk.121893>
- Vainikka, Eliisa ja Auli Harju 2019: Anonyymien keskustelupalstojen julkisuus Marginaaliin jääneiden vertaistukea ja yhteiskuntakritiikkiä. *Media & viestintä* 42(2), 99–121. DOI: <https://doi.org/10.23983/mv.83374>
- Väliverronen, Esa 2009: *Journalismi kriisissä? – Esa Väliverronen (toim.), Journalismi murroksessa*. Helsinki: Hakapaino, 13–31.

Walther, Joseph B. & Kyle P. D'Addario 2001: The Impacts of Emoticons on Message Interpretation in Computer-Mediated Communication. *Social Science Computer Review*, 19(3), 324–347. DOI: <https://doi-org.ezproxy.utu.fi/10.1177/089443930101900307>

Östman, Sari & Turtiainen, Riikka 2016: From Research Ethics to Researching Ethics in an Online Specific Context. *Media and Communication*, 4(4), 66–74. DOI: <http://dx.doi.org/10.17645/mac.v4i4.571>