

 Artikkeliki

Liikkeitä julkisessa kulkuvälineessä

Raitiovaunu hiljaisuuden, koskettamisen ja teknologiartuntojen paikkana

Artikkelissa tarkastellaan teoriakirjallisuuden ja suppean kenttätöaineiston pohjalta Helsingissä liikennöivän matalalattiaraitiovaunun äänimaisemien ja matkustajien erilaisten kosketusrekisterien välisiä suhteita. Keskeisiä kysymyksiä ovat: Miten raitiovaunussa on sallittua koskea ventovierasta ihmistä suhteessa raitiovaunua paikkana rakentavaan hiljaisuuteen? Miten sallittu tai ei-sallittu kosketus julkisessa liikennevälineessä kytkeytyy ihmisten yhä laajenevaan henkilökohtaisen mediateknologian kosketusrepertuaariin? Teoreettisena käytenä käytetään filosofi Erin Manningin kirjoituksia kosketuksen politiikasta sekä liikkeen ja ruumiillisuuden kytköksistä. Tarkastelun perusteella helsinkiläiset raitiovaunut ovat eräänlaisia pidättyneiden esitysten paikkoja, joiden erityisluonne rakentuu vaunun liikkumisen ja pysähdysten dynamiikoissa sekä erilaisissa ruumiiden politiikoissa: kosketusten ja katseiden aavistuksissa ja väistämisisä, etäisyyksien ja läheisyyksien hengittävässä aaltoilussa. Matkan ajan matkustajat ovat toisilleen samanaikaisesti sekä mykkiä esiintyjä että äänetöntä yleisöä liikkuvassa julkisessa tilassa.

ASIASANAT: julkinen liikenne, kosketuksen politiikka, kulttuurinen tutkimus, raitiovaunu, teknologiartunta, äänimaisema

Keväisenä keskipäivänä hiljaisuus helsinkiläisessä raitiovaunussa pistää korvaan. Vaunun hiljaisuus ulottuu matkustajien katse- ja puhekontakteihin ja koskettamiseen, joita vältellään sosiaalisesti säänneltyjä sopimuksia tarkasti noudattaen.¹ Helsinkiläiset raitiovaunut hahmottuvatkin eräänlaisiksi pidättyneiden esitysten paikoiksi, joiden erityisluonne rakentuu vaunun liikkumisen ja pysähdysten dynamiikoissa sekä erilaisissa ruumiiden politiikoissa: kosketusten ja katseiden aavistuksissa ja väistämisisä, etäisyyksien ja läheisyyksien hengittävässä aaltoilussa. Matkan ajan matkustajat ovat toisilleen samanaikaisesti sekä mykkiä esiintyjä että äänetöntä yleisöä liikkuvassa julkisessa tilassa.

Tarkastelen tässä artikkelissa Helsingissä liikennöivän 3T² -matalalattiaraitiovaunun äänimaisemien ja matkustajien erilaisten kosketusrekisterien välisiä suhteita. Suppeaan kenttätöaineistoon perustuvassa pienoistutkimuksessani kysyn: Miten raitiovaunussa on sallittua koskea ventovierasta ihmistä suhteessa raitiovaunua paikkana rakentavaan hiljaisuuteen? Miten sallittu tai ei-sallittu kosketus julkisessa liikennevä-

lineessä kytkeytyy ihmisten yhä laajenevaan henkilökohtaisen mediateknologian kosketusrepertuaariin? Miten raitiovaunuun valitut erilaiset teknologiset ratkaisut säätelevät erilaisia kosketuksen muotoja? Millä tavoin vaunun erilaiset funktionaaliset tilat tuottavat ääni/kosketus-kytköksiä?

Tarkasteluni teoreettisena kehyksenä käytän väljästi filosofi Erin Manningin kirjoituksia kosketuksen politiikasta sekä liikkeen ja ruumiillisuuden kytköksistä. Manningin (2009, 87) mukaan kaikki koskettaminen on esittävää, performatiivista, sillä ”se paljastaa haasteen, johon ylitsevuotava ruumis joutuu”. Samalla kosketus on läpikotaisin poliittista; sillä on aina seurauksia. Kosketus tuottaa ja vaatii jonkinlaisen reaktion, vastakosketuksen tai silleen jättämisen – joka sekun on voimakas vastakosketus, tosin ilman ihotuntumaa.

Kosketuksen kulttuurinen tutkiminen on ihmistieteiden kentillä vielä melko harvinaista (ks. Kinnunen 2013). Tähänastinen tutkimus on painottunut biologiaan, lääketieteeseen, filosofiaan ja historiaan (esim. Ackermann 1991; Gowing 2003; Harvey 2003), ja tutkimuksen kohteina ovat olleet esimerkiksi taiteisiin, uskontoihin, lääketieteeseen, sukupuoleen ja eroottisuuteen liittyvät tematiikat. Nykyisessä ruumiin tutkimuksen sosiokulttuurisessa ja myös performatiivisessa ”käänteessä” (vrt. Davis 2008, 1) artikkelini lähestymistapa, jossa kosketusta tarkastellaan suhteessa julkisen liikennevälinetilan sosio-materiaaliseen rakentumiseen kenttäaineiston kautta on perusteltu. Käsitellen julkista liikennevälinetila ruumiin, kulttuurisuuden ja aistimisen konteksteissa, en niinkään historiallisena tai maantieteellisenä verkostona, kuten julkisen tilan tutkimuksissa usein tehdään.

Raitiovaunu, matalalattiavaunu ja hiljaisuus

Helsingin raitiovaunumatkustamista tutkinut sosiologi Ossi Naukkarinen (2003, 252) toteaa, että raitiovaunu on liikennevälineenä urbaani, julkinen ja sosiaalinen. Raitiovaunuun astuva matkustaja on mitä todennäköisimmin tietoinen niistä käytännöistä ja toimintakoodeista, jotka raitiovaunussa olemista säätelevät. Raitiovaunulla matkustamisessa yhdistyvät sekä ennalta odotetut seikat (reitti, aikataulut) että tietty yllätyksellisyys (kanssamatkustajien toiminnat, vaihtuvat sosiaaliset tilanteet). Matkustamisessa ympäröivää kaupunkitilaa voi Naukkarisen (2003, 254) mukaan hahmottaa usealla eri tavalla, esimerkiksi reittitienemän ja pysäkkirakenteen kautta tai visuaaliseen esteettiseen matkustamistapana muiden kulkuneuvojen keskellä.

Helsingissä liikennöi vuoden 2013 lopulla lähes sata raitiovaunua kolmellatoista linjalla³, ja vaunuista suurin osa on 1970- ja 1980-luvuilla liikenteeseen tuotuja niveltauvia (Ketola 2007, 1). Vuosituhannen vaihteessa hankitut ensimmäiset matalalattiaiset Variotramin valmistamat vaunut osoittautuivat kori- ja telirakenteeltaan ongelmalliseksi (emt., 1). Vuonna 2010 kaupunki tilasi 40 saksalaisen Bombardierin suunnittelemaa ja kajaanilaisen Transtech Oy:n valmistamaa uutta matalalattiavaunua. Nämä vaunut ovat 27,3 m pitkiä, ja niissä on 73 kiinteää istumapaikkaa, 14 läppäistuina, 75 seisomapaikkaa sekä tila neljälle pyörätuolille tai lastenvaunuille.

Toukokuussa 2013 julkistettiin tieto Transtechin kokonaan suunnitteleminen ja valmistamisen, nimenomaisesti helsinkiläiselle rataverkolle kehitettyjen matalalattiavaunujen koeajoista ja saapumisesta Helsinkiin kesällä 2013 (*Helsingin Sanomat* 31.5.2013). Näiden raitiovaunujen vaihekoneiston ”äänetön toiminta” on erikseen mainittu raitiovaunun esitteessä, ja uudenlaisesta hiljaisuudesta vaunun sisätiloissa puhui myös Transtechin toimitusjohtaja Markku Blomberg keväällä 2013 käymässämme puhelin-keskustelussa (ks. Transtech 2013). Koneiden ja moottoreiden melua pyritään kaupunkitiloissa vähentämään jatkuvasti, ja hiljaisemmat liikennevälinemoottorit ovat osa tätä muutosta. Moottorin äänen voimakkuutta ei ylimalkaan enää pidetä tehokkuuden ja tuotantovoiman mittarina. Asenteet ovat muuttuneet suuresti runsaassa vuosisadassa, sillä esimerkiksi 1900-luvun alun futuristiliikkeen pioneerin Filippo Marinettin kiihkeät julistukset moottoreiden melun inspiroivasta energiasta (vrt. Hainge 2013, 46) tuntuvat tätä nykyä vanhentuneilta.

Matalalattiavaunu – puhe on nyt ja jatkossa vaunutyypistä, joka liikennöi artikkelin kirjoitushetkellä (lokakuussa 2013) – onkin liikennevälinetilana erittäin hiljainen. Vaunun sisätilan koneinen äänimaisema koostuu pääosin liikkumisen ja pysähtymisen äänistä. Edellinen on lähinnä vaimeaa moottorihurinaa sekä rautakiskon etäisenpehmeää sointia. Jälkimmäinen koostuu ovien avautumisen merkkiäänestä ja itse ovikolahTELujen pehmeästä kollaasista. Nivelten kohdilla kuuluu nahkaisenmuovista natinää ja pyörätuoli/lastenvaunuosastossa silloin tällöin läppäistuinten vaimeita kolahteluja. Varsinainen moottoriääni kantautuu sisätilaan vaimeana, melko korkeina taajuuksina soivana surinana, ja etenkin vaunun seisossa pysäkillä tuntuu kuin moottori olisi sammunut, niin äänettömästi se käy. Hiljainen moottoriääni tekee matalalattiavaunusta hyvin erottelukykyisen tilan (vrt. Naukarinen 2003), jossa esimerkiksi melko vaimeatkin keskusteluään⁴ erottuvat selvästi. Tilaan syntyy tällöin myös erityinen rauhallisuuden, erillään olemisen ja eräänlaisen performatiivisuuden tuntu.

Liikenteen, julkisten tilojen ja äänimaisemien tutkimus

Suomalaisilla liikenteen, äänen tai äänimaisemien tutkimuskentillä raitiovaunujen äänimaisemia ei ole juurikaan tarkasteltu sisältäpäin, matkustajien kokemana. Liikennesosiologisia tutkimuksia on tehty erityisesti autoilun kulttuurisista kytköksistä (esim. Toiskallio 1994; Bergholm 2001; Vaaranen 2001; Virrankoski 2001). Melun kannalta Helsingin ääniä on tutkinut esimerkiksi Outi Ampuja (2007), joka tarkastelee erityisesti sitä, miten erilaisia kaupungissa kuuluvia ääniä määritellään kulttuurissamme häiritseviksi. Äänimaisematutkimus ja akustisen ekologian tutkimus on Suomessa vilkasta, ja tarkasteltavien aiheiden kirjo ulottuu hiljaisuuden ja luonnon äänimaisemista (esim. Vikman 2003; Uimonen 2005; Järviluoma ym. 2006; Similä 2013), hissien merkkiäänistä (Ikka 2012) ja tavaratalojen taustamusiikista (Jäättmä 2007) aina yksittäisten esineiden äänimaailmoihin (esim. Raunio 2010). Raitiovaunun ääni mainitaan suomalaisessa äänimaisematutkimuksessa usein kaupunkielämisen arkea rytmittävänä tuttuuna äänenä (Kytö 2010, 45; ks. myös Kytö 2013).

Kansainvälisessä tutkimuksessa tilanne on vastaavanlainen. Raitiovaunun (tai muiden julkisten liikennevälineiden) sisätilojen äänimaisemien erittely on vähäistä, siinä missä esimerkiksi vuorovaikutusta julkisissa tiloissa ja mobiililaitteiden käyttöä kaukunkitiloissa on tutkittu runsaasti (esim. de Souza e Silva & Frith 2012; Farman 2012; Cumiskey & Hjorth 2013; Madanipour 2013). Yksi poikkeus on Catherine Semidorin ja Christian Sallenaven raitiovaunussa matkustamista Bordeauxissa ja Guadalajarassa tarkasteleva tutkimus. Siinä matkustamista lähestytään erilaisten aistihavaintojen kautta, ja keskiössä ovat erityisesti nuoret matkustajat, jotka tutkijoiden mukaan sulkevat korvansa raitiovaunun äänimaisemalta mp3-soitinten kuuntelulla (Semidor & Sallenava 2012). Tutkijat tekivät binauraalisia (molempikorvaisia) äänityksiä raitiovaunumatkojen aikana mp3-soitinten kanssa ja ilman, minkä jälkeen he muovasivat äänityksistä eräänlaisia akustisia kuvia sekä haastattelivat matkustajia. Kuva-analyyseissa on eritelty desibeleittein vasemmalla ja oikealla kuuluvat asiat (kuten oven sulkemisen merkkiäni, haukkuva koira, kanssamatkustajan puheääni ja lipunleimauskoneen ääni). Tutkimuksen tulos on kuitenkin ennalta arvattava: henkilöt, jotka kuuntelivat mp3-soitinta matkustamisen aikana, eivät kokeneet esimerkiksi moottorin ääniä häiritsevinä, ja he kääntyivät matkustaessaan enemmän ”sisäänpäin” kuin matkustajat, jotka kuuntelivat raitiovaunun äänimaisemaa ilman mp3-kytköstä. Lisäksi tutkijat pitivät kuuloaistin matkanaikaista ”sulkemista” ongelmallisena ympäristön kokemisen kannalta. (emt., 2182)

Havainnoidessani 3T-raitiovaunumatkustamista jaoin matkan kolmeen osaan: saapuminen raitiovaunuun, itse matka ja poistuminen. Saapuminen sisältää aineistossani myös paikan valinnan ja paikoilleen asettumisen (istuallaan tai seisaallaan) sekä lipun leimaamisen tai ostamisen. Itse matka tapahtuu useimmiten samalla valitulla paikalla, ja poistumisen katson alkavaksi, kun paikalta noustaan ja siirrytään kohti ovia. Aineisto on kerätty kahden viikon aikana huhti-toukokuussa 2013, ja se sisältää muistiinpanoja noin tunnin matkustamisesta kerrallaan neljän matkan ajalta. Valitsin havainnointitavaksi akustisen (ei mikrofoni-kuuloke-monitorointia) observoinnin, sillä halusin tehdä mahdollisimman paljon huomioita juuri katsomalla, ja minulla on jo entuudestaan useita äänityksiä matalalattiaraitiovaunun sisältä. Kuulokkeet päässä äänen sisälle imeytyy erityisellä tavalla, jossa katsominen usein unohtuu tai muuttuu vähemmän herkäksi.

Teknologian rajaamat yksityisalueet raitiovaunussa

Julkisten tilojen poliittisuutta tutkineiden Setha Low’n ja Neil Smithin (2006, 3) mukaan kaikki julkiset tilat ovat monimerkityksisiä paikan, paikallisuuden, globaalien ekonomian, arkielämän kokemusten ja ruumiillisuuden keskittymiä. Julkiset tilat ovat avoimia ja jatkuvasti muuntuvia paikkojen, ihmisten, tapahtumisen ja liikesuuntien virtoja. Näissä virroissa erilaiset viestinnän tavat kuten katsominen, puhuminen ja koskettaminen rakentuvat suhteessa paikkojen funktioihin ja niihin nivELYVIIN monimutkaisiin sosiaalis-ruumiillisiin koodistoihin, joissa ihmiset myös arvottavat ja eriarvoistavat toisiaan. Raitiovaunussa esimerkiksi on sallittua katsoa toisen ohi tai ”läpi” (vaikka toinen puhuisi itselle) ja osoittaa näin haluttomuutensa vastata viestinnällisiin pyrkimyksiin.

Julkisista tiloista, katseiden voimasta ja kasvoilmehdinnästä yleisemminkin puhui myös sosiologi Erving Goffman (1963) tutkimuksessaan *Behavior in public places*. Katsekontakti, johon liittyy osoittamatta jäävä tunnistaminen, halveksiva tuijotus, ohikatsominen ja toisen katsominen piilotetusti (esimerkiksi aurinkolasien takaa) ovat Goffmanin mainitsemia julkisen tilan säätelemiä viestintämuotoja.

Katsekontaktin välttäminen ja katseen kohdistaminen omiin tai ainakin itse valituihin medioihin on tärkeä osa matkustamiskulttuuria julkisessa liikennevälineessä. Helsinkiläisissä raitiovaunuissa tätä kulttuuria tuetaan muun muassa saatavilla olevilla ilmaislehdillä sekä vuoroin uutisia ja mainoksia näyttävillä info- ja mainostauluilla. Raitiovaunujen oma avoin wlan-verkko suljettiin vuoden 2012 alussa, sillä sen huomattiin häiritsevän info- ja mainostaulujen toimintaa (Lehto 2012). Ratkaisu asettaa yritysten tuottaman mediasisällön julkisessa tilassa etusijalle suhteessa yksityisen matkustajan mahdollisuuteen käyttää omia medialaitteitaan.⁵

Toisin kuin busseissa, kuljettajan radiota ei raitiovaunussa juuri kuule, sillä kuljettajan tila on eristetty ovilla ja ikkunoilla. Lisäksi kuljettajat käyttävät usein omia korvanappejaan. Matkustajilla puolestaan on käytössään puhelimia, mp3-soittimia, kannettavia tietokoneita ja tabletteja. Nykyisessä tietoa, liikkuvuutta ja sosiaalista verkostoitumista korostavassa yhteiskunnassa kannettavien laitteiden sisällöt kietoutuvatkin tiiviisti ja yhä itsestään selvemmin kaupunkitiloja lisääntyvästi kalustavien näyttötaulujen tarjoilemaan informaatioon.

Länsimaista kaupunkikulttuuria jäsentävän kirjoittamattoman koodin mukaisesti julkisissa liikennevälineissä voi erilaisiin medioihin syventymällä rajata ympärilleen eräänlaisen koskemattomuuden kalvon, joka ilmaisee muille halun pidäytyä kaikesta ihmiskontaktista (vrt. Bull 2000, 100–101). Tällainen julkiseen tilaan rakentuva yksityinen reviiiri toimii virtuaalisena ja symbolisena omana paikkana liikennevälineen ennalta tiedetyn reittisiirtymän sisällä, mutta se saattaa sisältää myös ennakoimattomia aineksia. Jatkuvan sosiaalisen kytkeytymisen mahdollistavien kannettavien laitteiden rooli on nykykaupungissa kaiken kaikkiaan yhä merkittävämpi. Francis Houben onkin peräänkuuluttanut erityistä ”mobiilin estetiikan” tunnistamista, jolloin ymmärretään liikkeen, liikkuvuuden ja jatkuvan muutoksen ensisijaisuus kaikessa kannettavien laitteiden suunnittelussa ja käytössä (sit. Verhoeff 2012, 27). Kaikille matkustajille samanlaisena avautuvan julkisen reittisiirtymän sisään kutoutuu lukuisia yksityisiä kontaktitartuntoja, navigointipyönteitä ja selaushistorioita. Näissä kierteisissä ”sähköisissä toisaalla-oloissa” (*electronic elsewheres*; ks. Berry ym. 2010) kannettavat laitteet eivät ole enää proteeseja, irrallisia lisäraajoja, vaan julkisilla liikennevälineillä matkustaessa ne muodostavat itsessään yhden tärkeän ruumiinosakomponentin.

Orastava liike raitiovaunussa

Kirjassaan *Relationscapes: Movement, art, philosophy* Erin Manning (2009) puhuu liikkeestä ja liikkeellisyydestä ihmisten välisinä suhteina. Manning tarkastelee erityisesti tanssia, mutta hänen huomionsa siitä, että liike myötäilee aina tiettyyn maailmaan,

ympäristöön ja tilanteeseen liudentuvaa ruumista sopii liikkeellisyden tutkimiseen laajemminkin. Ei ole liikettä suhteessa ruumiisiin sellaisinaan, vaan liike muovautuu aina suhteessa ruumiisiin-maailmassa (Manning 2009, 13).

Manningin liikkeellisyden filosofia juurtuu orastavan liikkeen (*incipient action*) käsitteeseen. Kyse on alati tuloillaan olevasta liikkeestä toisiinsa yhteydessä olevien ruumiiden välillä (Manning 2009, 13–14). Liikkeet ovat lakkaamatta alkamassa, kiihtymässä, muuntumassa, kääntymässä johonkin suuntaan. Pysähtymistä ei oikeastaan ole. Kaikki liikkuminen on kiinnittymistä ruumiissa sijaitsevaan esikiihdytyksen (*preacceleration*) mahdollisuuteen, jossa ei-vielä rakentaa ruumiini enemmän-kuin-yhtä (emt., 13).

Raitiovaunulla matkustamisen voi ajatella olevan kokonaisuudessaan eräänlaista orastavaa liikettä. Kaikki liikkeellisyys syntyy erityisistä jaetuista syy-seuraus-jatku-moista: lähtemisen, tulemisen, matkustamisen, kohtaamisen ja hetkellisyden pienoistapahtumista. Vaunuun nouseaan, se etenee kiskoilla, paikallaan istuminenkin sisältää paljon liikkeen aavistelua ja ennakointia, ja lopulta vaunusta nouseaan pois – usein vieläpä tiiviissä kontaktissa vaunun liike-energiaan, malttamatta odottaa pysäkillä seisautumista. Matkustamisen ajan raitiovaunu on eräänlainen säiliö, jossa aika-tila ei ole ainoastaan kellolla tai muilla mitta-asteikoilla määrittyvää, vaan kyse on pysäkkien väleistä ja ihmisten liikkeistä hengittävistä matkailuvuudesta. Tässä aika-tilassa tuntuvat erot syntyvät ruumiiden-maailmoissa liikahduksista (Manning 2009, 13).

Orastava liike on eri matkustamisosioissa läsnä eri tavoilla. Saapumishetkellä matkustajan on ennakoitava kahteen suuntaan kulkevien kanssamatkustajien liikkeet; on väistettävä ulostulevia ja ryhmyttävä, jopa jonouduttava muiden sisääntulijoiden kanssa. Orastavan liikkeen kosketuksen politiikkaan ei kuulu tahallinen törmäily tai muiden ohittaminen jonossa. Yksittäisten saapujien liikkeet piirtävät linjoja muiden liikkeessä olevien ruumiiden väleihin ja liepeille. Vaunuun saapujien erilaiset ruumiinmuodot ja liikkumisen tavat resonoivat yhtä aikaa vaunun sisustuksen ja jo paikallaan istuvien matkustajien muodostelmien kanssa. Paikan valintaa säätelevät muiden matkustajien sijoittumiset ja vapaiden paikkojen asemoituminen tilassa. Yksittäiset paikat ovat selvästi suosittumia kuin parilliset paikat, ja havaintoni mukaan matkustussuuntaan sijoitetut yksittäispaikat ovat suosittumia kuin vaunun laidoilla sivuittain olevat yksittäiset istuimet.

Itse matkustaminen on matkan kenties yksityisin ja sosiaalisesti eriytynein hetki. Paikan valinnan jälkeen orastavan liikkeen intensiteetti vaimenee, ja matkustamisen aikainen ruumiin enemmän-kuin-yksi värähtelee hienovaraisena varuillaan olona, ympärillä tulevien ja poistuvien matkustajien liikkeitä aavistellen ja ennakoiden. Virtuaalinen, oletettu, kuviteltu hengittää yksittäisen matkustajan liikkeellä olevassa, näennäisen liikkumattomassa aika-tilassa. Orastavan liikkeen tarve vähenee, ja matkustamisen aikana raitiovaunumatkustaja onkin vähiten tietoinen kanssamatkustajien liikkeellisyden virroista.

Poistumisen hetkellä orastava liike aktivoituu uudelleen, ja uudet esikiihdytyyden rekisterit aukeavat raitiovaunutilassa. Oville menemisen päämäärä, asettumisen kuviointi, ovenavausnapin painamisen valinnat, tulevien matkustajien kohtaaminen ja

väistäminen, lähtemisen vääjäämättömyys, vaunun pysähtymisestä aiheutuvat nytkähdykset ja katkokset matkalla olon liu'ussa rytmittävät poistumisen koreografiaa.

Elastinen liudentuminen tilaan

Matalalattiivaunuun astuminen on vaivatonta. Leveäksi aukeava oviaukko ja portaaton sisäänkäynti mahdollistavat miltei liukuvan liikkeen, eräänlaisen luiskahtamisen kadulta sisään raitiovaunuun. Liukuva liike, arjessa huomaamaton, mutta eräällä tavalla merkittävä rajanylitys – kadulta galleriamaiseen tilaan – virittää matkustajan raitiovaunumatkan aika-tilaan.

Manningin liikkeellisyuden filosofiassa liikkeen *elastisuus* liittyy liikkeen rajoilla olemisen ja suhteellisuuden kytköksiin; kaikki liike on improvisoituja valintoja kohti ennen-kokematonta suhteessa toisiin ruumiisiin. Elastisuuden voi havaita liikkeen reunamilla, siirtymäkohdissa, jonkin tuntemattoman tuottamassa venytyksessä ja outouudessa, eräänlaisessa virtuaalisessa kaarteessa (Manning 2009, 41).

Raitiovaunumatkan alkaessa matkustaja tekee useita valintoja, joissa on läsnä tietty elastinen rajalla oleminen, ajan ja paikan uudelleen nivoutuminen. Erityiseksi tilanteen tekee se, että ollaan koko ajan liikkeessä, siirtymässä johonkin toiseen paikkaan, jolloin ajan ja tilan keskinäiset suhteet ovat jatkuvasti joka suuntaan avoimia, toisin kuin vaikkapa kaupan kassalla. Siirtymä on sisäänkirjoitettu valintojen elastisuuteen. Toisiinsa limittyvät paikan valinta, mahdollinen maksaminen (matkakorttia ei tarvitse välttämättä leimata, jos siihen on ladannut aikaa), vaunussa eteneminen, muiden matkustajien huomioon ottaminen ja näiden mahdollinen väistäminen. Limittyminen ei silti ole kaavamaisista tai ennalta määrättyä, vaan se kietoutuu pyörteisiksi liikevirroiksi, joissa sekä tuntuu erityisiä rajoituksia ja hankauksia (kulttuuriset normit) että edeltävien liikkeiden kaikuja ja tulevien aavisteluja. Jos on esimerkiksi juossut kiireessä raitiovaunuun, juostu aika tuntuu liikkeissä pysähtymisen jälkeenkin; sen nopeus, kiihtyvyyys ja äkkinäisyys tahdistavat yhä kehoa.

Havainnointimatkojeni aikana näin useita vaunuun saapumisia, joissa symbolinen ja konkreettinen rajanylitys (kadulta raitiovaunuun) tehtiin kuin huomaamatta, jonkin muun toiminnan ja liikkeen ohessa. Esimerkiksi, nuori nainen (arviolta noin 25-vuotias) astuu vaunuun ja puhuu samalla puhelimeen, jolloin hänen ohikatsomisensa on kaksinkertaisesti etäännytettyä. Toinen vaunuun saapuva nuori nainen puhdistaa penkin huolellisesti ennen kuin istuu sille. Keski-ikäinen mies astuu vaunuun keskiovista, joiden kohdalla ilmaislehdet ovat. Hän ottaa lehden ja silmäilee vuoroin lehteä ja istumapaikkaa. Hän jää istumaan lastenvaunu- ja pyörätuolitalan sivuttain asetetuille läppäistumille. Lastenvaunujen kanssa saapuva äiti asettelee ensin vaunut paikoilleen, tarkistaa lasten tilanteen ja tarpeet ja istuu sitten itse läppäistumille vaunujen viereen. Joka kerta raitiovaunuun tulemiseen liittyi muutakin toimintaa: matkustajat eivät vain saapuneet liikennevälineeseen, vaan he ikään kuin alleviivasivat paikan vaihdostaan jollain funktionaalisuuteen verhotulla liikkeellisellä siirtymäriitillä. Heidän saapumisensa kadulta raitiovaunuun oli elastista, hienovaraisesti venyvää ja muovautuvaa.

Istumapaikan valintaan käytetään raitiovaunumatkustamisessa vähän aikaa, minkä lisäksi liikkuminen käytävällä edestakaisin on harvinaista. Vain kerran näin naisen nousuvan paikaltaan ja noutavan lehden. Lähes poikkeuksetta lehden ottaminen tapahtuu ennen paikan valintaa tai samanaikaisesti valinnan kanssa. Puhelimeen puhuminen tai sen selaaminen, lehden ottaminen, laukun penkominen tai vaikkapa sateenvarjon kokoon taittaminen ovat kulttuurisesti sallittuja liikennevälineeseen saapumistoimintoja, joiden funktionaalinen elastisuus loiventaa saapumiseen sisään rakentunutta performatiivisuutta. Toiminta pehmentää saapumista, ja yksittäisen subjektin esille tulo saa selvästi kehystetyn muodon. Saapuminen on kuin paikkaerityinen improvisoitu tanssi, jonka pyörteiset, toisistaan hengittävät liikkeet tehdään niin esittäjänä kuin yleisönä, sekä muita että itseä varten. Saapumisella sekä reagoidaan tilan aiempaan rakenteeseen ja rytmiin (vrt. Edensor 2010, 6) että muokataan sitä toiseksi.

Yksi olennainen elementti raitiovaunuun saapumisen tanssissa on kosketuksen välttäminen, joka määrittää liikkeiden muotoja ja taipumissuuntia. Kenttäaineistossani havaitsin, että ovien avaamiseen liittyi erityinen kosketukseen niveltävä odotuksen tila, jossa yhtäältä raitiovaunun tekniset ominaisuudet ja toisaalta kuljettajan valinnat muodostivat matkustajien liikkeitä ohjaavia toimia. Vaunun sisäpuolella ovissa on usealla kielellä tiedotusteksti, joka kertoo oven avautumisesta napin painalluksella. Havainnointimatkoillani näin silti monesti tilanteita, joissa vaunusta poistuvat matkustajat odottivat kiinni pysyvien ovien edessä koskematta ovenavauspainikkeeseen. Avaaminen tapahtui tällöin ulkopuolelta, eli vaunuun tulossa olevat matkustajat avasivat ovet. On mielenkiintoista huomata, että poistuttaessa ovien avaaminen näyttää kulttuurisesti asettuvan eräänlaiseen teknis-julkiseen kategoriaan, raitiovaunun funktionaalisuuteen sisältyvänä, kun taas vaunuun tultaessa ovien avaaminen jäsentyy osaksi matkustajan yksittäistä ja operatiivista toimintaa. Raitiovaunu ikään kuin ”päästää” matkustajat ulos. Kiinnostava kysymys on, miksi ovenavauspainikkeeseen ei kosketa mielellään raitiovaunun sisäpuolella. Osasyynsä tähän on varmasti ehdollistumisella; olemme tottuneet automaattioviin, joten odotamme itseavautumista kaikilta julkisissa tiloissa olevilta ovilta. Osaltaan koskemattomuus nähdäkseni kuitenkin juontuu käsien kulttuurihistoriaan.

Käsien erityisyys julkisen ja yksityisen tilan kohtaamisissa

Kuvaamani koskettamisen välttelyn ja odottamisen tila raitiovaunun ovella paikantuu ruumiin topografiassa erityisesti käsiin. Havaintojeni pohjalta väitän, että tuntemattoman käden tahatonkin koskettaminen avauspainikkeen painamisen yhteydessä on yksi vältellyimmistä koskettamisen tavoista raitiovaunussa. Vaunussa liikuttaessa ja kanssamatkustajia ohitettaessa olkapäiden, käsivarsien tai kylkien osumiset toisiinsa ovat tavallisia matkustajien välisiä koskettamisen muotoja. Kosketus tapahtuu tällöin (suurimman osan vuodesta) vaatteilla verhottuihin ruumiinosiin, jolloin paljaat ihot, eivätkä etenkin paljaat kädet kohtaa.

Käsien tapauksessa kaikki on toisin. Kulttuuriantropologi Janet Zandy toteaa kirjassaan *Hands: Physical labor, class and cultural work*, että käsiin kaivertuvat paitsi ihmisen

tunteiden ja muistojen kerrostumat myös vallan, kontrollin ja omistamisen historiat (Zandy 2004, xi). Ihon sosiologiasta kirjoittanut Steven Connor (2004, 140–141) toteaa – inspiroituneena Michael Serresin ideasta, jonka mukaan käsi ei ole ruumiinosa, vaan taito – että käsi on ihmiselle oikeastaan kuin toinen iho ja samalla vaihtoehtoinen ruumis. Käsi omanlaisenaan työkaluna voi muuttaa muotoaan ilman sen aineellisen rakenteen (kudokset ja iho) muuntumista, sillä käden tekemisten suunnat, intentiot, valinnat ja kosketusrekisterit voivat muokkautua jatkuvasti, keskellä erilaisia tekemisen suuntia.

Käsien, ihon ja koskettamisen väliseen kiinteään yhteyteen viitaten Connor kirjoittaa ihmiselle tyypillisestä itsekoskemisen tavasta, raapimisesta, jonka hän linkittää masturbaatioon. Connorin mukaan masturboinnin ja raapimisen hetkellä yhdestä tulee kaksi, iho tuntee sitä koskevan käden, jolloin sekä käsi että iho tulevat moneksi (Connor 2004, 232). Tässä yhteydessä on kiinnostavaa pohtia erilaisten kosketusnäyttöjen yleistymistä ja sitä, kuinka niiden jatkuva koskettelu on mahdollisesti korvannut julkisen itsekoskemisen, julkisen raapimisen. Alati matkassa kulkevat kosketusnäytöt tarjoutuvat toiseksi ihoksi, eräänlaiseksi digitaalseksi epidermikseksi, jota on täysin sallittua – ja tietyllä tapaa jopa suotavaa – kosketella lakkaamatta. Kyseinen digitaalinen epidermis on yhtä aikaa oma ja vieras, se on itsestä irrotettava osa, mutta jatkuvasti omalla kosketuksella merkitty, tartutettu ja muovattu. Kosketusnäytön vaatima erityinen kosketuksen tapa, tuo silittävä hipaisu koetaan miellyttäväksi ja houkuttelevaksi kenties juuri siksi, että se muistuttaa ihmisen ihon koskettamista. Puhelimen tai tabletin näytön koskettaminen muokkaa koko esinettä; näytön iho nihkeytyy, huokoistuu (vrt. Connor 2000). Tällainen teknologiavälitteinen ”itsen” koskeminen on kulttuurisamme sallittua siksi, että se ohittaa, tavallaan tyhjentää todellisen ihon likaisuuden ja epämääräisyyden mahdollisuuden koneihokontaktilla. Koneihon alkuperä on (etenkin teknologiemarkkinointia ohjaavissa mielikuvissa) orgaanisen kudosiho ulottumattomissa, eräänlainen laboratorioluomus. Kosketusnäyttö niveltää myös katseen ja kosketuksen toisiinsa; niiden yhteistyö on sulautunutta ja saumatonta erityisissä selaamisen, navigoimisen, etsimisen ja tunnustelemisen sosio-materiaalisissa verkostoissa.

Erin Manningin (2009, 13) mukaan kaikki kosketus on jakamista. Julkisessa tilassa toisiaan koskettavat paljaat kädet (kämmenet) jakavat jotain intiimimmin kuin esimerkiksi törmäyksessä kohtaavat olkapäät. Käsiin liitetään merkityksiä, semanttisia viestejä, tekstuaalisuutta; haluamme *sanoa* jotain erityistä, jos koskemme varta vasten kättä. Julkisessa liikennevälineessä tahatonta puhumistilannetta ei yleensä tavoitella käsin koskettamalla. Puhumiseenkaan, merkitysten jakamiseen ehdoin tahdoin, ei hevin ryhdytä vieraiden kanssa ilman funktionaalisia tarkoituksia.⁶ Käsien kosketuksessa korostuu myös erityisten subjektien kohtaaminen, vähän samalla tapaa kuin katsekontaktissa. Kyseistä subjektienvälistä tilaa ei julkisessa liikennevälineessä yleensä haluta avata. Matkustajat avaavatkin subjektienvälisiä tiloja mieluummin jatkuvasti toisaalle kosketusnäyttöjensä kautta.

Helsinkiläisessä matalalattiaraitiovaunussa matkustaja voi helposti olla koskematta juuri mihinkään vaunun sisäosissa, sillä vaunun tasainen liike mahdollistaa liikkumisen ja matkustamisen miltei ilman tukikosketuksia tolppiin tai penkkeihin. Kun kaikki koskeminen kohdistuu omiin yksityisiin laitteisiin, matkustaja havainnoi ympäristöönsä

lähinnä katsomalla ja kuuntelemalla. Julkisia liikennevälineitä suunnitellaan monesti juuri siten, että taktiillisuuteen liitetään jokin funktionaalinen, usein ohjaava merkitys (ks. Heiss ym. 2010). Kosketus tuottaa tällöin välittömästi koskijalle tietoa. Toisin voi olla esimerkiksi kaupunkiarkkitehtuurissa: hollantilaisessa Neutelings Riedijk Architects -toimistossa peräänkuulutetaan taktiillia designia julistamalla, että rakennuksia tulisi olla miellyttävä koskettaa itse koskettamisen vuoksi, ja tämä tulisi ottaa huomioon niiden ihoa suunniteltaessa (Neutelings Riedijk 2004, 71). Rakennuksen iholla suunnittelijat tarkoittavat sen pinnan tekstuuria. Hyväksymme patinan, ajan kulumisen näkyminen rakennuksissa (Diaconu 2007, 25), mutta liikennevälineiden tulisi – ainakin turvallisuus- ja tehokkuusdiskursseissa – näyttää (ja tuntua) uusilta ja patinoitumattomilta. Patinassa näkyy ja tuntuu myös ihmisen kosketus, ruumiiden paino (ks. Diaconu 2007). Julkisissa liikennevälineissä emme välttämättä halua jatkuvasti nähdä ja tuntea kaikkia niitä tuhansia satunnaisia, virrassa kulkeneita ihmisruumiita, jotka liikennevälineitä ovat käyttäneet. Juuri käsien kautta toisten ruumiiden kontaminaatio tarttuu herkimmin, ja käsien peseminen onkin monille itsestäänselvyys julkisissa liikennevälineissä matkustamisen jälkeen (Curtis 2013, 52). Käsissä todentuu ihmiselämän koko kiertokulun väijäämättömyys; se on ruumiinosa, joka on taitoja, käytäntöjä, tottumuksia, ja sallittujen ja kiellettyjen tekojen kerrostumia.

Laskostuva matkustus ja ihonsisäiset äänimaisemat

Elastisen saapumistanssin jälkeen raitiovaunumatkustaja asettuu paikoilleen, joko istumaan tai seisomaan. Paikoillaan olon pysähtyneisyys on kuitenkin näennäistä, sillä matkustusaika käytetään useimmiten jatkuvasti virtaavaan medioissa navigointiin tai niiden selailuun. Hiljainen raitiovaunutila eräällä tavalla yllyttää musiikin kuunteluun, sillä se on mahdollista pienemmillä äänenpaineilla kuin esimerkiksi bussissa.

Nyt kun musiikkia voi kuunnella myös puhelimesta ja mp3-soittimia käyttävät lähes kaikenikäiset ihmiset, on mielenkiintoista ajatella, että ensimmäiset markkinoille tulleet kannettavat musiikkisoittimet, 1980-luvun alun Sony Walkmanit, olivat alun perin lähinnä teini-ikäisten käytössä (Weber 2001, 79). Ne olivat jatkumoa kannettavalle, patterikäyttöiselle radiolle, jolla julkista kaupunkitilaa saattoi äänimerkitä hyvinkin kuuluvasti. Heike Weberin mukaan teini-ikäiset ovatkin mediavälitteisen mobiilin elämäntavan⁷ pioneereja. Ottamalla musiikin mukaansa, puistoihin, juhliin, ystävien luokse ja kaduille, teinit laajensivat myös julkisissa paikoissa käyttäytymisen koodistoja. Musiikkimaan julkinen esittäminen oli tärkeä osa kollektiivisuuden rakennusprosessia.

Kaupunkitilassa mukana kulkeva musiikki – nykyisin lähinnä yksityisenä kokeumuksena – on osa paitsi liikkuvaa elämäntapaa myös identiteetin rakentamista sekä muistojen ja tunnejälkien ylläpitämistä iholla. Raitiovaunumatkustamista tarkkaillessani huomasin, että usein matkustajat valitsivat paikoilleen asettumisen jälkeen mp3-soittimestaan tai puhelimestaan matkanaikaisen musiikin. Toisin sanoen musiikki, joka oli soinut raitiovaunua odottaessa tai vaunuun noustessa saatettiin vaihtaa toiseen. Mobiilikuuntelemista tutkinut Michael Bull (2000) puhuukin osuvasti elokuvallisesta

elämäntavasta: kaupunkitilassa liikkussa kaikki ympärillä näkyvä elokuvallistetaan – tai musiikkivideoistetaan – valitsemalla kulloisenkin visuaalis-esteettiseen asetelmaan sopiva ääniraita omasta kannettavasta musiikkikirjastosta. Hiljainen raitiovaunutila tarjoaa musiikkivideoistamisen aktille sekä akustisesti suotuisan ympäristön että kulttuurisesti myönteisesti koodatun mahdollisuuden, sillä ikkunasta vaihtuvien maisemien katselua voi rauhassa ääniraidoittaa omalla musiikilla ilman kovaäänistä moottorimelua.

Lopuksi: muuntuvia taipumissuuntia

Matalalattiaraitiovaunu on julkisena tilana niin hiljainen, että se useimmiten ainakin jossain määrin hiljentää myös siihen saapuvan ihmisen. Hiljaisuus tavallaan laajentaa jo ennestään hyvin avaraa fyysistä tilaa – vanhanmallisiin raitiovaunuihin tai vaikkapa busseihin verrattuna liikkumatilaa on runsaasti. Hiljaisuus ja tilan väljyys tekevät matalalattivaunusta galleriamaisen. Ihmisten ja esineiden (istuinten, kaiteiden, pöytien, tolppien, roskisten jne.) väliin suhteisiin kutoutuu liikennevälinefunktionaalisuuden rinnalle esittävä elementti. Ei ole yhdentekevää, miten istuu, miten nojaa tolppaan, kuinka asettelee kassinsa tai millä tavalla seisoo odottamassa ovien avautumista. Hetket, jolloin liikkuminen ei suuntaudu kohti selvää päämäärää (juuri tuleminen ja poistuminen) latautuvat esittävyydellä ja siten erityisillä kontaktissa olemisen laskoksilla.

Helsinkiläisten matalalattiaraitiovaunujen galleriamainen väljyys ja hiljainen äänimaisema luovat matkustamisen ajaksi eräänlaisen ritualistisen hiljaisuuden tilan, joka taivuttaa matkustajia kohti heidän omia henkilökohtaisia medialaitteitaan ja sisältöjään. Hiljaisuudessa jokainen yksittäinen ihminen tavallaan erottuu selvärajaisemmin ruumiillisena olentona, ja kyseistä erottautumisen performatiivisuutta häivytetään medialaitteisiin verhoutumalla.⁸ Toisen matkustajan koskettaminen katseella, puheella tai ihokontaktilla tuottaisi tähän galleriamaiseen hiljaisuuden tilaan särön, jossa ”koteiloituminen” vaikeutuisi. Matkustajat kurottuvat merkitsemillään reviiireillä kohti sähköisiä toisaalla-oloja, ja kaikenlainen kosketus, elehdintä tai kontakti ylipäätään toiseen samassa fyysisessä tilassa olevaan ihmiseen on enemmänkin poikkeuksellista kuin tavallista.

Teknologiakytkeytyneestä fyysisestä tilasta avautuu useita samanaikaisia virtuaalisia ja symbolisia tiloja, joihin ihmiset asettuvat matkustamisen ajaksi. Teknologiatarunta määrittää osaltaan myös paikkavalintoja matkustustilassa, sillä yksittäispaikka mahdollistaa vierekkäispaikkaa yksityisemmän oman reviiirin luomisen. Kääriytyminen puhelimeen ja nappikuulokkeisiin on samanaikaisesti sekä yksityisen itsen että fyysisen ajasta ja paikasta irrallisen tilan rakentamista.

Raitiovaunumatkustamista jäsentää tulkintani mukaan eräänlainen muuntuva ruumiillisten taipumissuuntien virta, jossa vaunuun tuleminen, matkustus ja poistuminen muodostavat ajallis-paikallisia sekä raitiovaunun kiihtymisiin ja pysähtymisiin kiinnittyviä ankkureita. Raitiovaunussa rakentuvat ajat ja tilat kutoutuvat yhteen toisiinsa kytkeytyvissä muunnelmakerrostumissa, joissa alati liikkeessä oleva matkustajakoko-

koelma asuttaa ja merkitsee tilaa improvisoiduissa mikro- ja makroliikehinnöissä. Näissä kerrostumissa erityinen rituaalinen hiljaisuus värähtelee eriytymistä tuottavaa tilallisuutta, joka taivuttaa ihmisiä heidän konekontaktiensa ja niiden mahdollistamien yksityisten reiviin puoleen. Julkisen tilan sisälle rakentuu yksityinen reivi, jota ylläpidetään kuitenkin vahvasti esittäville eleillä ja näin ollen yksityisyyden muoto on julkisen tilan ja erilaisten kulttuuristen koodien muovaamaa. Matalalattiaraitiovaunun erottelukykyinen hiljaisuus tekee jokaisesta matkanaikaisesta liikehinnästä performatiivisen ja merkityksellisen aktin, joten vaunuun tuleminen ja siitä lähtemisen välisen ajan eli itse matkustamisen aikana useimmat valitsevat paikallaan pysymisen tuottaman näennäisjuurtumisen. Helsinkiläisen matalalattiaraitiovaunun matkustajat kytkeytyvät hiljaisissa avaruuksissaan koneisiin käyttöliittymiinsä, joissa lihan läsnäolo, ihon tässä ja nyt -tila on varattu symbolisille ja virtuaalisille yhteisöille.

Viitteet

- 1 Artikkelin nojautuu huhti–toukokuussa 2013 kahden viikon aikana arkisin päiväsaikaan tehtyihin kenttähavaintoihin 3T-linjan raitiovaunuissa Helsingissä. Kyseisenä matkustusajankohtana raitiovaunuissa on melko väljää.
- 2 Linja 3T muuttui linjaksi 2 toukokuussa 2013. Matalalattiaaunuja liikennöi myös linjoilla 7A, 7B, 8, 9 ja 10. Jätän artikkelin tarkastelun ulkopuolelle linjareittien, vuodenaikojen, viikonpäivien, ruuhka-aikojen tai kellonaikojen yksityiskohtaiset merkitykset matkustajien toiminnoille, sillä kyseisten muuttujien pikkutarkka huomiointi ei ole kosketusrepertuaarien tarkastellukseni ensisijaista. Tarkasteltu oletusajankohta on arkinen keskipäivä, jolloin raitiovaunussa on suhteellisen väljää. Tämä on myös erällä tavalla keskimääräinen tilanne, sillä ruuhkajaksot (aamulla klo 8 ja iltaapäivällä klo 17) ovat poikkeuksia kokonaistilanteesta.
- 3 1, 1A, 2, 3, 4, 4T, 6, 6T, 7A, 7B, 8, 9, 10, joista kahdeksan on varsinaisia päälinjoja (1A, 2, 3, 4/T, 6, 7A/B, 8, 9, 10).
- 4 Ihminen kuulee parhaiten äänet taajuuksilla 500 Hz – 7 kHz, joka on myös normaali puheen taajuusalue.
- 5 Langattomiin verkkoihin liittyy myös sähkömagneettisesta säteilystä aiheutuvia riskejä, mutta niitä raitiovaunujen wlan-verkkojen sulkemista uutisoivat mediat eivät kommentoineet.
- 6 Kulttuurisilla ja paikkasidonnaisilla kohtaamisen ja kosketusten tavoilla on tietysti myös oma merkityksensä. Kulttuuriantropologi Taina Kinnunen (2013) kirjoittaa suomalaista kosketuskulttuuria monipuolisesti käsittelevässä kirjassaan *Vahvat yksin, heikot sylvityksin*, että esimerkiksi kättely on suomalaisessa kosketuskulttuurissa (monista muista kulttuureista poiketen) usein ainoastaan tapa kohdata itselle vieraita ihmisiä. Läheiset ihmiset eivät välttämättä koske toisiaan kohdatessaan, ainakaan kättelemällä (Kinnunen 2013, 21).
- 7 Viestintävälineistä kuten puhelimesta valmistettiin kannettavia malleja vasta paljon myöhemmin. Weberin näkemyksessä olennaista on radion ja kaupunkitilassa liikkumisen, kaupunkitilan eräänlaisen ”haltuunottamisen” varhainen yhteys.
- 8 Tilanne on erilainen kuin vaikkapa meluisassa ruuhkabussissa, jossa matkustaja haluaa suojautua ympäristön melulta omilla äänisällöillä (musiikki korvanapeissa). Tällöin tuotetaan eräänlaista vastamelua tilanteessa, jossa oma ruumiillinen yksilöllisyys on jo sekoittunut muiden matkustajien ruumiillisuuksiin (äänet, tuoksut, mahdollisesti kosketus).

Kirjallisuus

- Ackermann, Diane (1991). *A Natural history of the senses*. New York: Demco Media.
- Ampuja, Outi (2007). *Melun sieto kaupunkielämän välttämättömyytenä: Melu ympäristöongelmana ja sen synnyttämien reaktioiden kulttuurinen käsittely Helsingissä*. Helsinki: Helsinki University Press.

- Arkette, Sophie (2004). Sounds like city. *Theory, Culture & Society* 21: 1, 159–168.
- Augoyard, Jean-Francois & Torgue, Henry (toim.) (2005). *Sonic experience. A guide to everyday sounds.* Käännös McCartney, Andrea & Paquette, David. Montreal & Kingston: McGill-Queen's University Press.
- Bergholm, Tapio (2001). Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Teoksessa: Toiskallio, Kalle (toim.). *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa.* Helsinki: SKS, 65–93.
- Berry, Chris; Kim, Soyoun & Spigel, Lynn (toim.) (2010). *Electronic elsewhere: Media, technology and the experience of the social space.* Minneapolis: University of Minnesota.
- Bull, Michael (2000). *Sounding out the city. Personal stereos and the management of everyday life.* New York: Berg Publishers.
- Connor, Steven (2004). *The book of skin.* New York: Cornell University Press.
- Connor, Steve (2000). Sweets. Transkriptio BBC Radio 4:ssä pidetystä puheesta. 30.1.2000 & 4.2.2000. Saatavilla: <http://www.stevenconnor.com/magic/sweets.htm> (luettu 15.10.2013).
- Cumiskey, Kathleen M. & Hjorth, Larissa (2013). *Mobile media practices, presence and politics: The challenge of being seamlessly mobile.* London: Taylor & Francis Group.
- Curtis, Valerie (2013). *Don't look, don't touch: The science behind revulsion.* Oxford: Oxford University Press.
- Davis, Tracy C. (2008). Introduction: The pirouette, detour, revolution, deflection, deviation, tack, and the yaw of the performative turn. Teoksessa Davis, Tracy (toim.). *The Cambridge companion to performance studies.* Cambridge: The Cambridge University Press, 1–8.
- De Souza e Silva, Adriana & Frith, Jordan (2012). *Mobile interfaces in public spaces: Locational privacy, control, and urban sociability.* New York: Routledge.
- Diaconu, Madalina (2001). Matter, movement, memory. Footnotes to urban tactile design. Teoksessa: Diaconu, Madalina; Heuberge, Eva; Mateus-Berr, Ruth & Vosicky, Lucas Marcel (toim.). *Senses and the city: An interdisciplinary approach to urban sensescapes.* Wien: Lit Verlag, 13–32.
- Farman, Jason (2012). *Mobile interface theory: Embodied space and locative media.* London: Taylor & Francis.
- Edensor, Tim (2010). Introduction: Thinking about rhythm and place. Teoksessa: Edensor, Tim (toim.). *Geographies of rhythm: Nature place mobilities and bodies.* Surrey: Ashgate, 1–18.
- Goffman, Erving (1963). *Behavior in public places.* New York: The Free Press.
- Gowing, Laura (2003). *Common bodies: Women, touch, and power in seventeenth-century England.* New Haven and London: Yale University Press.
- Hainge, Greg (2013). *Noise matters: Towards an ontology of noise.* New York: Bloomsbury Academic.
- Harvey, Elizabeth D. (2003). *Sensible flesh: On touch in early modern culture.* Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.
- Heiss, Oliver; Degenhart, Christine & Ebe, Johann (2010). *Barrier-free desing. Principles, planning, examples.* Munich: Edition Detail.
- Ikka, Sannaliisa (2012). *Merkkiäänät julkisessa ääninympäristössä – näkökulmia merkkiäänisuunnitteluun.* Opinnäytetyö. Helsinki: Metropolia ammattikorkeakoulu.
- Järviluoma, Helmi; Koivumäki, Ari; Kytö, Meri & Uimonen, Heikki (toim.) (2006). *Sata suomalaista äänimaisemaa.* Helsinki: SKS.
- Jäättmä, Jaakko (2007). *Taustamusiikki markkinoinnin työvälineenä suomalaisissa tavarataloissa.* Pro gradu -tutkielma. Taiteiden tutkimuksen laitos, musiikkitiede, Helsingin yliopisto.
- Karlsson, Henrik (2000). The acoustic environment as public domain. *Soundscape: The Journal of Acoustic Ecology*, 1: 1/2, 10–13.
- Kinnunen, Taina (2013). *Vahvat yksin, heikot silytyksin. Otteita suomalaisesta kosketuskulttuurista.* Helsinki: Kirjapaja.
- Kytö, Meri (2013). *Kotiin kuuluvaa: yksityisen ja yhteisen kaupunkiaänitilan risteymät.* Joensuu: University of Eastern Finland.
- Kytö, Meri (2010). Kerrostalokodin akustemologiaa – yksityisen äänitilan rakentuminen. *Elore*, 17: 1/2, 41–59.
- Lehto, Tero (2012). Ratikoiden avoin wlan-verkko suljetaan. *Tietokone* 31.1.2012. Saatavilla: http://www.3t.fi/artikkeli/uutiset/teknologia/ratikoiden_avoin_wlan_verkko_suljetaan (Luettu 18.11.2013).
- Low, Setha & Smith, Neil (toim.) (2006). *The politics of public space.* New York: Routledge.
- Madanipour, Ali (toim.) (2009). *Whose public space? International case studies in design and development.* New York: Routledge.

- Manning, Erin (2007). *The politics of touch: Sense, movement, sovereignty*. Minneapolis: The University of Minnesota Press.
- Manning, Erin (2009). *Relationescapes: Movement, art, philosophy*. Massachusetts: The MIT Press.
- Paterson, Mark & Dodge, Martin (toim.) (2012). *Touching space, placing touch*. Surrey: Ashgate Publishing.
- Rainio, Riitta (2010). *Suomen rautakautiset kulkuset, kellot ja kelloriipukset: äänimaiseman arkeologiaa*. Helsinki: Suomen Musiikkikirjasto yhdistys ry.
- Semidor, Catherine & Sallenave, Christian (2012). Plural perception of urban soundscapes in public transportation. *Proceedings of the Acoustics 2012 Conference*, Nantes, France.
- Similä, Janne (2013). *Äänen jälki: Enontekiöllä asuneiden kokemuksia äänimaisemastaan*. Pro gradu -tutkielma. Taiteiden tiedekunta, mediatieteen laitos, Lapin yliopisto.
- Toiskallio, Kalle (1994). Taksin kaupunkilaisuus ja tilanhallinta. *Sosiologia* 31: 2, 100–111.
- Tuan, Yi-Fu (1977). *Space and place. The perspective of experience*. Minneapolis: MIT Press.
- Uimonen, Heikki (2005). *Ääntä kohti. Ääniympäristön kuuntelu, muutos ja merkitys*. Tampere: Tampere University Press.
- Vaaranen, Heli (2001). Kaahariklubin pojat. Kuvaus kaahailusta, unelmista ja pussikaljasta. Teoksessa: Toiskallio, Kalle (toim.). *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: SKS, 127–150.
- Verhoeff, Nanna (2012). *Mobile screens. The visual regime of navigation*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Vikman, Noora (2003). Hiljaisuus vaatii pohkeita. *Kulttuurintutkimus* 20: 2, 7–25.
- Virrankoski, Lauri (2001). Auto ympäristökysymyksenä ennen ja nyt. Teoksessa: Toiskallio, Kalle (toim.). *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: SKS, 235–266.
- Weber, Heike (2009). Taking your favorite sound along: Portable audio technologies for mobile music listening. Teoksessa: Bijsterveld, Karin & Dijck, José van (toim.) *Sound souvenirs: Audio technologies, memory and cultural practices*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 68–82.
- Zandy, Janet (2004). *Hands: Physical labor, class and cultural work*. New York: Rutgers University Press.

Muu aineisto

- Helsingin Sanomat (31.5.2013). Uusi raitiovaunu rullaa jo Kajaanissa. Merja Salomaa. Uutiset, kaupunki. Saatavilla: <http://www.hs.fi/kaupunki/a1369885296960> (luettu 18.11.2013).
- Transtech (2013) Helsingin uusi raitiovaunu ensiesittelyssä. Tiedote 17.6.2013. Saatavilla: <http://www.transtech.fi/index.php?243> (luettu 18.11.2013).
- YLE-uutiset, Kainuu. (2.12.2010). Transtech toimittaa uudet raitiovaunut. Saatavilla: http://yle.fi/uutiset/transtech_toimittaa_uudet_raitiovaunut/5680813 (luettu 18.11.2013).

Kenttäaineisto

- Muistiinpanoja ajalta maaliskuu–toukokuu 2013. Tekijän hallussa.